

国土交通省の環境施策

平成19年3月8日



国土交通省

国土交通省環境行動計画（平成16年6月策定）

基本的な考え方

環境の保全・再生・創造は国土交通行政の本来的使命

国土交通省は、「人々の生き生きとした暮らしとこれを支える活力のある経済社会、日々の安全、美しく良好な環境、多様性ある地域を実現するためのハード、ソフトの基盤を形成すること」を使命として、国土の総合的な利用・開発及び保全、社会資本の整備並びに交通政策を推進している。

美しく良好な環境の保全・再生・創造は、国土交通行政の最重要テーマの一つである。

大量生産・大量消費を中心とした社会システムから、循環型・自然共生型の持続可能な社会システムへの変革を図ることが必要不可欠であり、社会システムの見直しを視野に入れつつ、国土交通行政の環境面からの改革を進めることが必要。

4つの視点

行政の全段階を通じた環境負荷の低減

環境の保全・再生・創造を目指して、構想段階及び計画段階から最終段階に至るまで、国土交通行政の全段階を通じた環境負荷の低減を促進する。

広域・流域の視点の重視

個別の対策を図るだけでは限界があり、共通目標のもと、広域・流域の視点から、環境改善対策を総合的に検討する。

施策の総合的・集中的投入

個々の事業の実施において個別に対応するだけでなく、目標を有し、各主体が参加して総合的な計画を樹立し、それに従って各種施策を効果的に組み合わせ、集中的に投入していく。

国民各界各層との連携・協働と情報の共有化の促進

市民、NPO、企業等国民各界各層との連携と協働の体制を確立し、目標を共有するとともに、個々の施策の実施に当たっては、その社会的な費用と効果を十分に分析し、国民の理解と参加を得ながら実施する。

国土交通省の主な環境施策

地球温暖化対策

各部門の地球温暖化対策

運輸部門

自動車交通対策

- ・自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化
- ・交通円滑化対策、道路整備

環境負荷の小さい交通体系の構築

- ・物流の効率化
- ・公共交通機関の利用促進

民生部門（住宅・建築物）

- ・住宅・建築物の省エネ性能の向上

一酸化二窒素対策

- ・下水汚泥の高温燃焼（850℃）

吸収源対策

- ・都市緑化等の推進

地球温暖化対策の国際連携

- ・交通環境分野におけるアジアを巡る国際連携の強化
- ・船舶版アイドリングストップの推進
- ・社会資本分野におけるCDMの推進
- ・観測・監視体制の強化

施策の集中的・総合的投入

- ・環境的に持続可能な交通（EST）の実現
- ・地域公共交通の活性化及び再生
- ・ヒートアイランド対策
- ・コンパクトなまちづくり

良好な自然環境の 保全・再生・整備

～生物多様性に資する取組み～

健全な自然環境の確保

- ・里地里山の保全・活用
- ・良好な河川・海岸環境の保全・再生・整備
- ・藻場・干潟等の保全・再生・創出
- ・海洋汚染への対応

水・物質循環系の構築

- ・健全な水・物質循環系の構築
- ・世界水フォーラム・アジア太平洋水サミット
- ・水環境改善の取組み

自然環境確保の仕組み

- ・計画決定プロセスにおける環境の内在化
- ・環境教育

循環型社会構築 のための取組み

リサイクルの取組み

- ・建設副産物に関するリサイクルの取組み
- ・交通分野におけるリサイクルの取組み

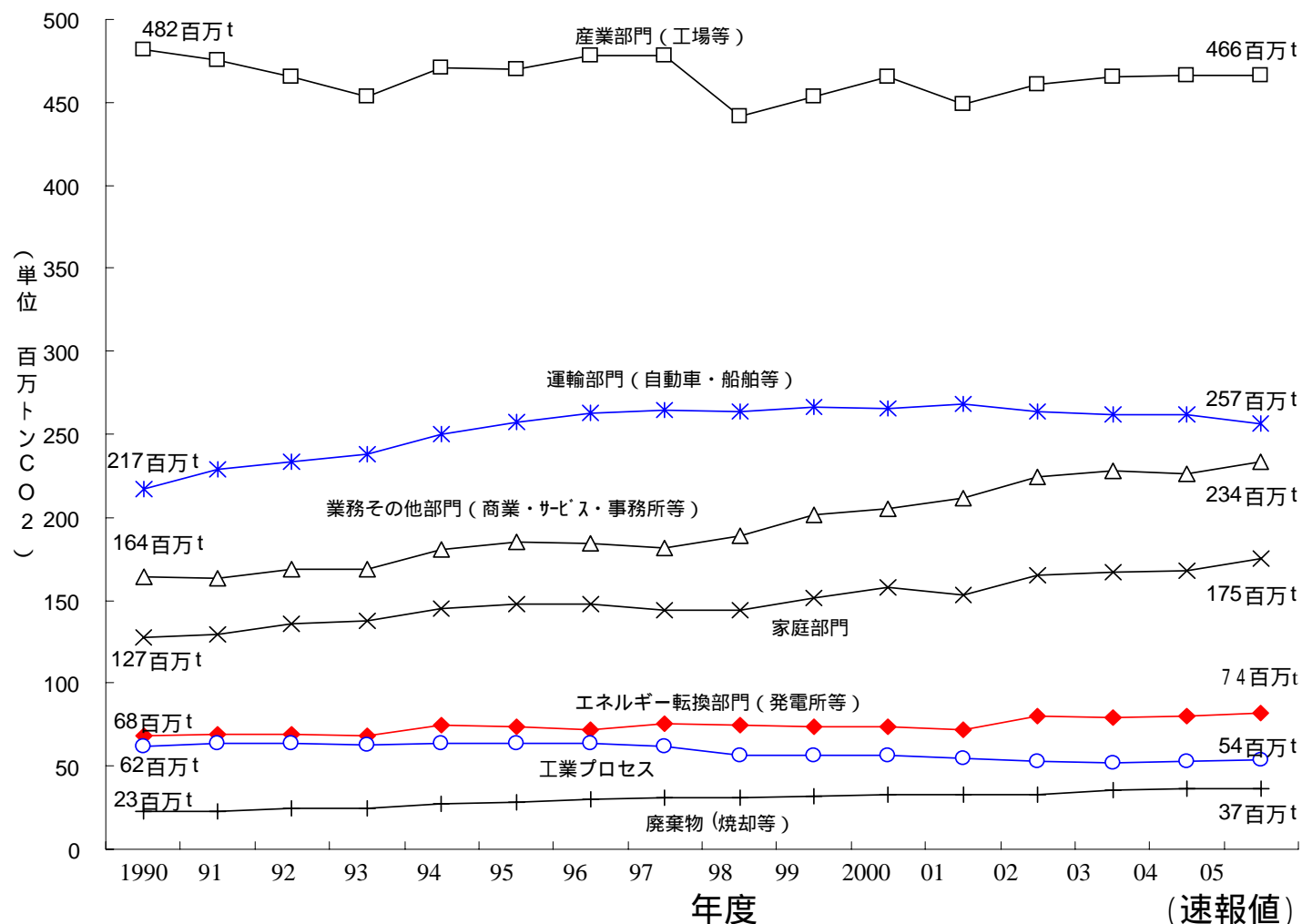
資源・エネルギー の循環・適正廃棄

- ・下水道施設を活用した資源・エネルギー循環システムの構築
- ・国内及び国際間における循環資源物流システムの構築
- ・海面処分場の計画的な確保

地球温暖化対策

部門別にみたわが国のCO2排出量

- CO2排出量は2005年度(速報値)で、12億9,700万トン。基準年(1990年度)比13.3%増。
- 産業部門では基準年比で減少する一方、業務その他、家庭、運輸部門では基準年比で増加。



産業部門 466百万トン
(-3.2%) [+0.2%]

運輸部門 257百万トン
(+18.1%) [-1.8%]

業務その他部門 234百万トン
(+42.2%) [+3.1%]

家庭部門 175百万トン
(+37.4%) [+4.5%]

エネルギー転換部門 74百万トン
(+9.7%) [-0.6%]

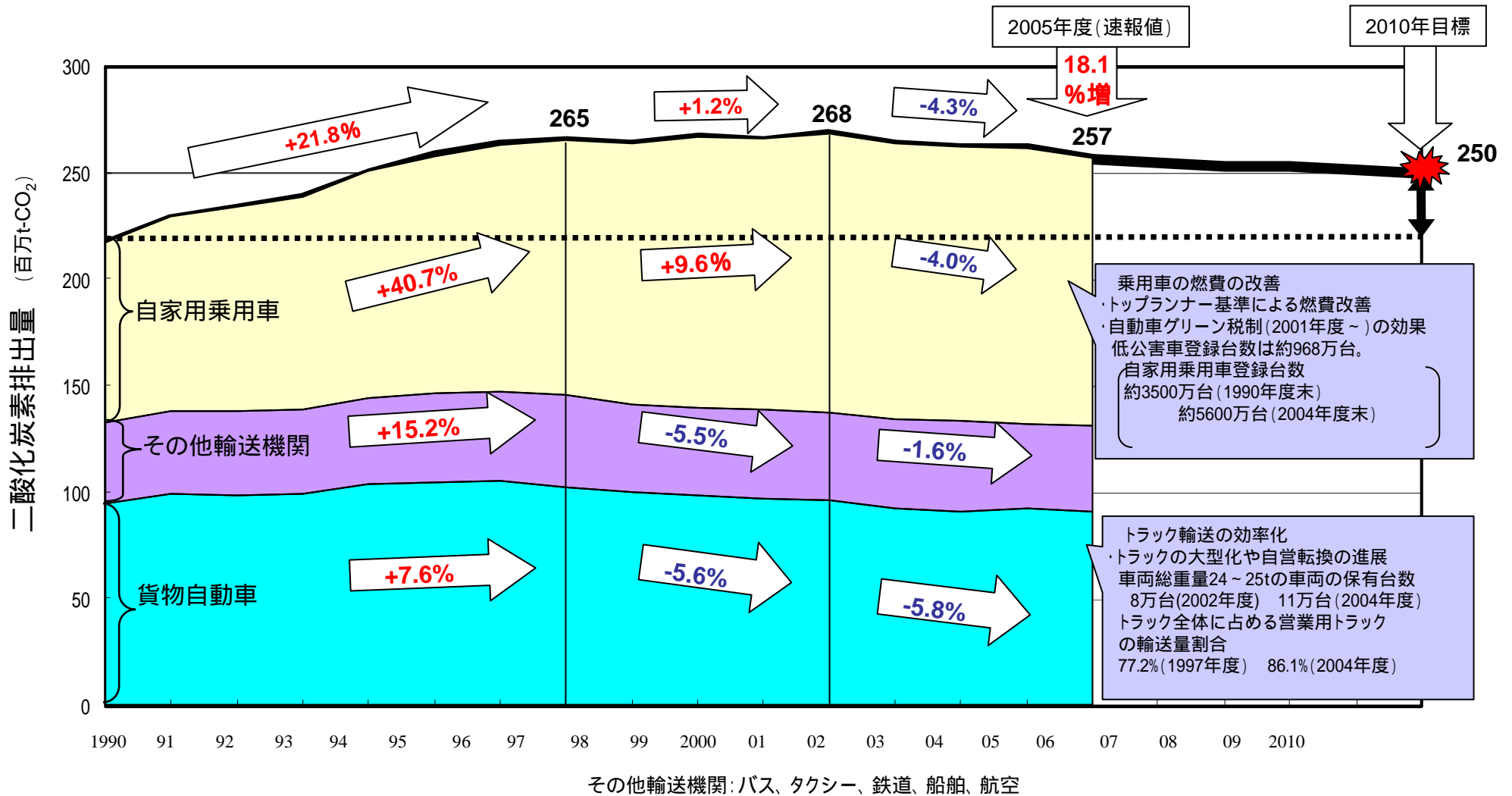
工業プロセス 54百万トン
(-13.7%) [+1.1%]

廃棄物(焼却等) 37百万トン
(+61.1%) [+1.0%]

(1990年比) [前年比]

運輸部門におけるCO2排出量

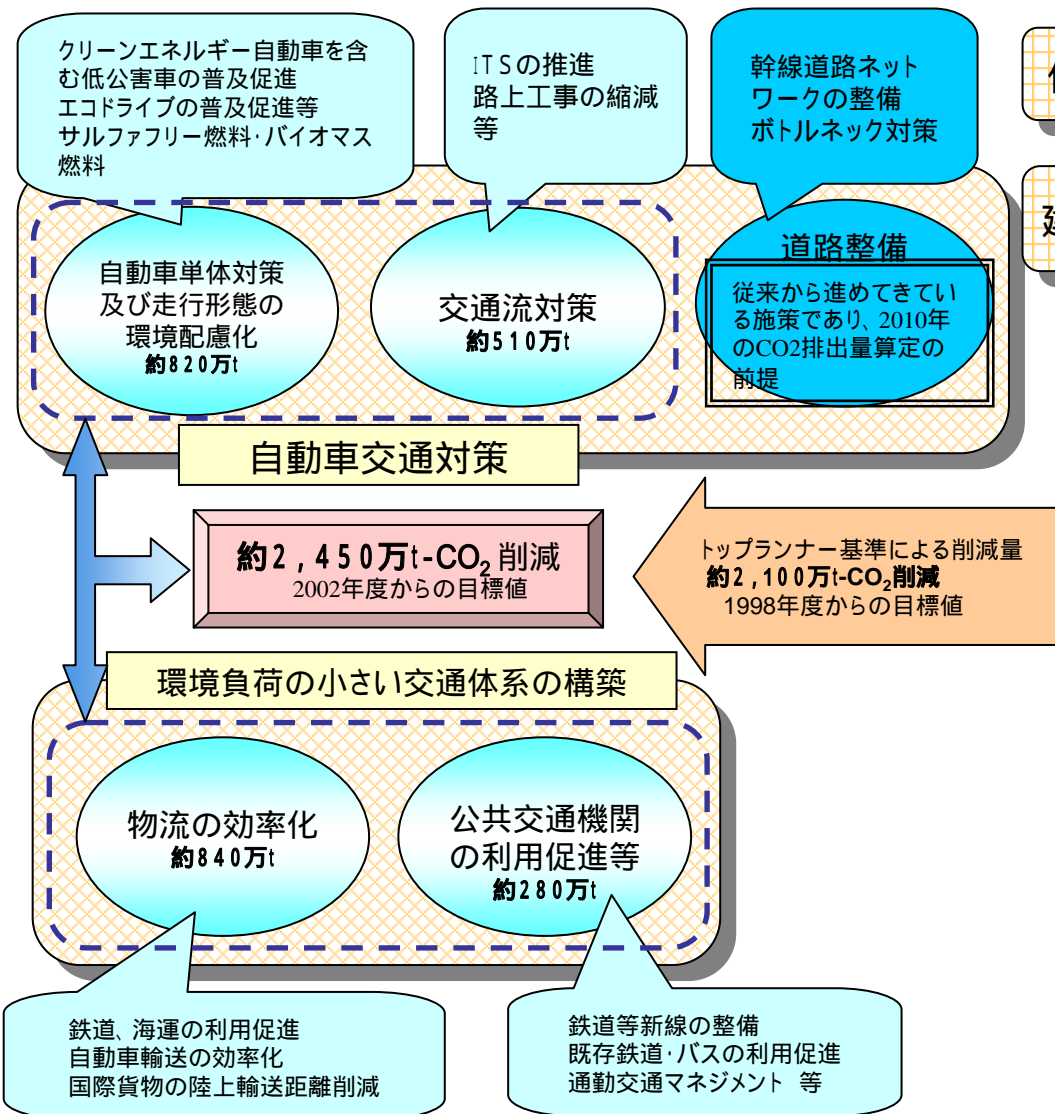
- 2001年度以降、運輸部門からの排出量は減少傾向を示している。
- 貨物自動車は1996年度をピークにして減少、自家用乗用車は2001年度をピークに減少



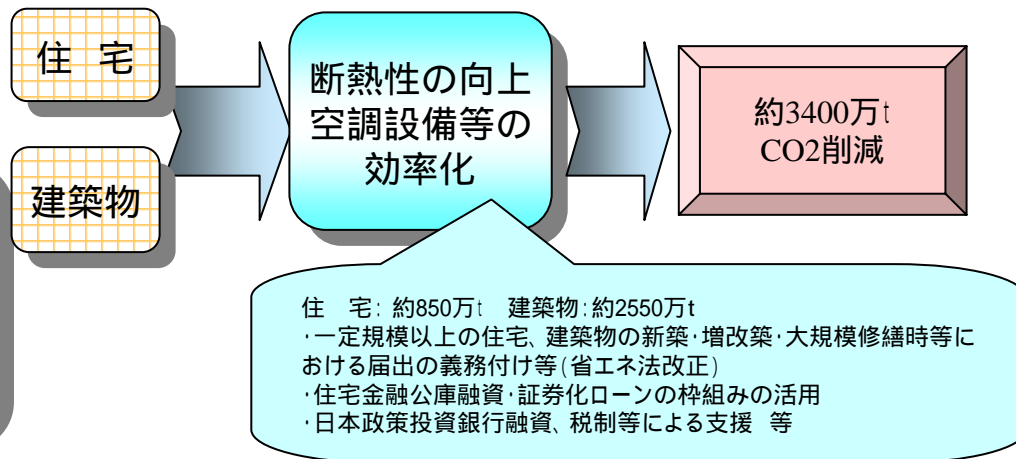
国土交通省の地球温暖化対策

運輸部門

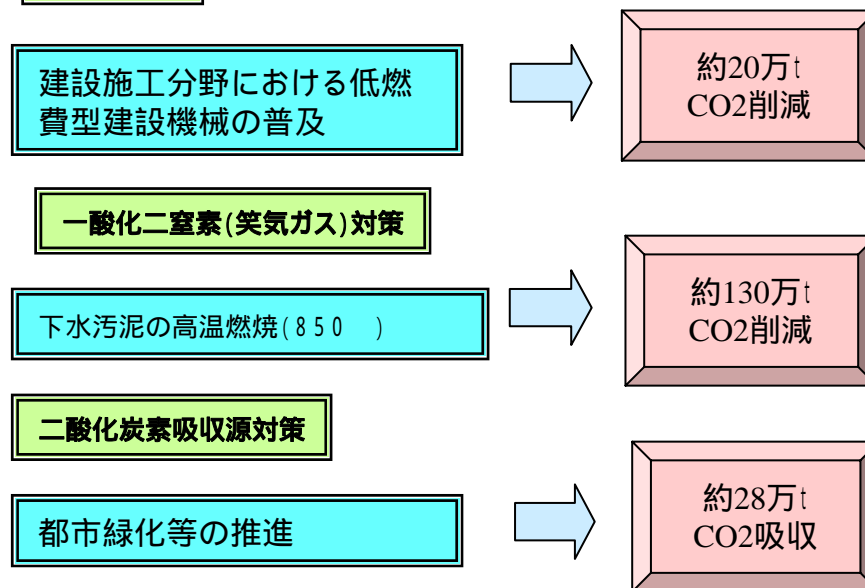
(国土交通省以外の担当分野を一部含む)



民生部門(住宅・建築物)



産業部門



自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化(対策例)

エコドライブの普及促進等

約130万tの削減

自動車運送事業者等へのエコドライブ管理システム(EMS)の普及によるエコドライブの推進



エコドライブ10のすすめ



燃費改善効果
15%程度燃費が改善

(例) 燃費が10km/Lの車の場合、
11.5km/Lに 140円/Lのガソリンが
122円/Lに (リッター当たり
18円お得)

大型トラックの最高速度抑制

約80万tの削減

大型トラック(車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上)に対し、90km/h以上で走行できないようにする装置を義務付け。

<CO2排出削減効果>

31.5~66.6万トンCO2

17年度、速度抑制装置による高速道路における排出削減効果(推計)

クリーンエネルギー自動車の普及促進

約300万tの削減

自動車グリーン税制

(2001年度から実施、1017万台(05年度までの累計)対象)

・電気自動車(燃料電池自動車を含む。)、CNG自動車などの低公害車や低排出ガス認定及び低燃費車(ハイブリッド車やLPG自動車を含む。)
に対し、自動車税(税率を概ね50%軽減等)、自動車取得税(税率2.7%軽減等)を軽減。

次世代低公害車開発・実用化促進事業(2002年度から)

・ディーゼルに代替する「次世代低公害車」の開発・実用化を促進することを目的として、車両を試作し、公道走行試験を実施する等により技術基準の整備等を行う。



輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料

約130万tの削減

<バイオマス・ニッポン総合戦略
(平成18年3月31日閣議決定)>

バイオマス輸送用燃料の利用の促進

・国が導入スケジュールを示し、利用に必要な環境を整備

利用設備導入に係る支援

利用状況等を踏まえ、海外諸国の動向も参考としつつ、多様な手法の検討

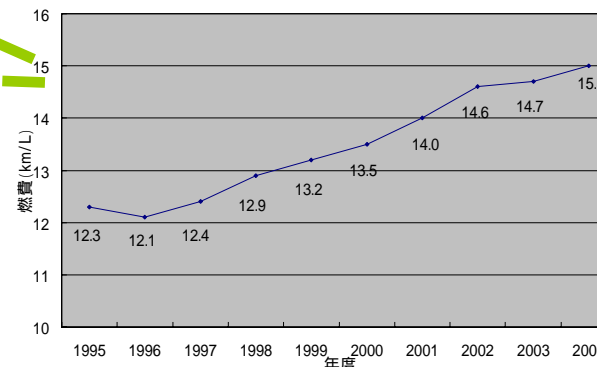
これを受け、生産体制、供給体制、安全・環境性能の検証について政府全体で検討中。

トップランナー基準による自動車の燃費改善

1999年のトップランナー基準の策定以降、自動車メーカーの積極的な取組及びグリーン税制等の効果により、2004年度末現在、約8割以上(出荷ベース)のガソリン自動車が2010年度燃費基準を達成。

2004年度において、1995年度と比較して約22%燃費性能が改善。

< ガソリン乗用車の新車平均燃費値の推移 >



上の図の燃費値は、10・15モード法により測定した燃費値

< 自動車グリーン化税制による軽減措置 >

自動車の燃費性能・排出ガス性能に応じて、平成16年度より軽減措置を実施。

自動車グリーン化税制等を2年間延長し、さらに、燃費基準を策定した重量車においては、新たに軽減措置を策定。

○小型・普通車

燃費性能	排出ガス性能	新☆☆☆☆ (平成17年排出ガス規制から75%以上低減)
平成22年度 燃費基準+10%	燃費基準+10% 排出ガス+10%	<ul style="list-style-type: none"> 自動車税: 25%軽減(2,000ccクラスで、9,500円の軽減) 自動車取得税: 取得価格から15万円を控除(自動車取得税の税率は、自家用5%(7,500円軽減)、営業用及び軽自動車3%(4,500円軽減))
平成22年度 燃費基準+20%	燃費基準+20% 排出ガス+20%	<ul style="list-style-type: none"> 自動車税: 50%軽減(2,000ccクラスで、19,500円の軽減) 自動車取得税: 取得価格から30万円を控除(自動車取得税の税率は、自家用5%(15,000円軽減)、営業用及び軽自動車3%(9,000円軽減))

- ※1 電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車については、自動車税が概ね50%軽減される。
- ※2 ハイブリッド自動車については、各基準を達成することにより、自動車税の軽減対象になる。
- ※3 重課: 11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車・LPG車に対して、自動車税を10%重課する。

○重量車(トラック・バス)

燃費性能	排出ガス性能	平成17年排出ガス規制適合 (新長期規制適合)	平成17年排出ガス規制から 10%以上低減
平成27年度 燃費基準達成	燃費基準達成 排出ガス+10%	自動車取得税: 1.0%軽減 (税率: 3% → 2%)	自動車取得税: 2.0%軽減 (税率: 3% → 1%)

重量車(トラック・バス等)燃費基準の策定

- ・軽油を燃料とする車両総重量3.5トン超の貨物自動車及び乗車定員11人以上の乗用自動車を対象。
- ・目標年度は2015年度。
- ・この基準が達成された場合、2015年度の重量車の燃費は、2002年度と比較して12.2%改善。
- ・世界で初めて重量車(トラック・バス等)の燃費基準を策定。

乗用車等の新しい燃費基準案の策定にむけて

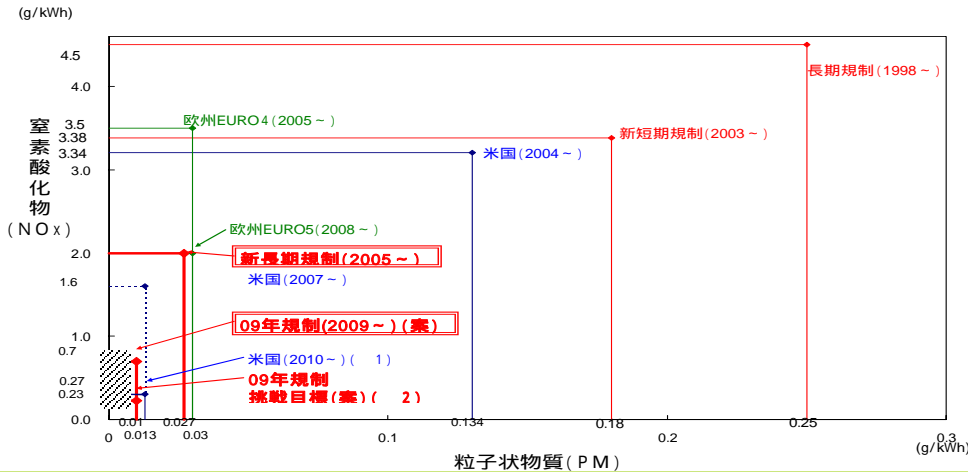
(本年7月を目途に策定)

- ・乗用車、小型バス、小型貨物車を対象。
- ・目標年度は、2015年度。
- ・この基準が達成された場合、2015年度の乗用車の燃費は、2004年度と比較して23.5%改善。
- ・新基準はこれまでの改善(95.04年度:約22%改善)を上回る改善を求める厳しい水準。

自動車排出ガス対策の充実・強化

世界最高水準の排出ガス規制

ディーゼル重量車の排出ガス規制値の比較



自動車排出ガス規制については、2005年(平成17年)10月から、従来の規制レベルに対してNOxを41%、PMを85%低減(低減率はいずれもディーゼル重量車の例)させた世界で最も厳しいレベルの新長期規制を実施している。

2009年(平成21年)には、NOx・PMについて、より厳しい、世界最高レベルの排出ガス規制(ポスト新長期規制)を導入する予定。

このほか、三大都市圏においては、自動車NOx・PM法に基づく使用過程車への規制を環境省と連携して行っている。

また、排ガス性能に優れた低公害車の導入を支援するため、補助金、グリーン税制等の税制優遇措置、低利融資などの措置を行っている。

使用過程車対策の充実・強化

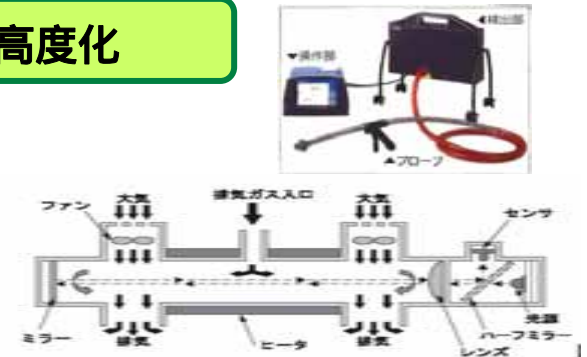
非接触式NOx測定機器(RSD: リモート・センシング・デバイス)による測定結果を活用した啓発・指導事業を実施

市場抜き取り方式による使用過程車の排出ガス試験を実施し、通常の使用状況下で排出ガス性能が維持されていない自動車について、その要因を分析する。



排ガス検査の高度化

PMに係る排ガス検査において、黒煙だけでなく青煙等も計測できるオパシメータを全国の車検場に導入し、検査の高度化を図る。



さらに、NOx検査導入等の排出ガス検査の高度化に向けたNOx等の検査方法の開発に取り組む。

次世代低公害車の開発・実用化の促進

低公害車普及促進対策費補助