

国土交通省の環境政策

国土交通省 総合政策局

国土環境・調整課

石田雅博

- 1 . 環境行動計画モデル事業
- 2 . 地球温暖化対策
- 3 . ヒートアイランド対策
- 4 . 自然再生事業

環境行動計画 モデル事業

国土交通省環境行動計画

— 国土交通行政のグリーン化を目指して —

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**

4つの視点

- ①行政の全段階を通じた環境負荷の低減
- ②広域・流域の視点の重視
- ③施策の総合的・集中的投入
- ④国民各界各層との連携・協働と情報の共有化の促進

6つの改革

1 社会資本整備におけるライフサイクルマネジメント(仮称)の導入

- ①計画決定プロセスにおける環境の内在化
- ②グリーン・バンキング・システムの構築等環境の再生・創造を行う社会資本整備の推進
- ③アセットマネジメントの導入

2 環境負荷の小さい交通への転換

- ①グリーン物流総合プログラム(仮称)の創設
- ②環境的に持続可能な交通(EST)モデル事業(仮称)の実施
- ③東アジア交通グリーン化連携プログラム(仮称)の作成

3 環境に対する感度の高い市場の整備

- ①ストック重視の住宅・建築物市場のグリーン化総合戦略(仮称)の推進
- ②環境にやさしい経営の促進

4 持続可能な国土の形成

- ①全国海の再生プロジェクトの推進
- ②水と緑のネットワーク化計画(仮称)の推進
- ③水・物質循環システム健全化プログラム(仮称)の推進
- ④「海洋の健康診断表」(仮称)の提供

5 循環型社会の形成

- ①建設工事のゼロエミッション化
- ②木材リサイクル市場拡大戦略(仮称)の推進
- ③FRP船リサイクルシステムの構築
- ④リサイクルポート高度化プロジェクトの実施

6 目標の実現力を高める推進方策

- ①トップランナーに対する集中的な支援
環境の切り口から意欲ある者(トップランナー)の具体的取組に対して集中的に支援(モデル事業の公募)
- ②国土交通省の率先的取組
- ③観測・監視体制の強化及び研究・技術開発の推進
- ④行動計画の計画的実施と推進状況の点検

国土交通省環境行動計画モデル事業

意欲ある者（トップランナー）の取り組みに対する総合的集中支援
（一定の地域において、モデル事業による環境関連所管事業を積極的に実施等）を強力に推進。

6つの改革

1 社会資本整備における
ライフサイクル・マネジメント
（仮称）の導入

2 環境負荷の小さい
交通への転換

3 環境に対する感度の
高い市場の整備

4 持続可能な国土の形成

5 循環型社会の形成

6 目標の実現力を高める推進方策

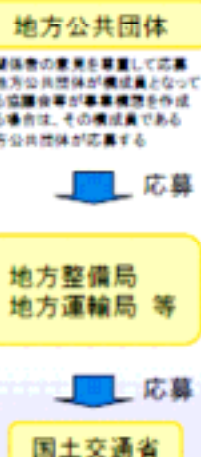
環境の切り口から意欲ある者（トップランナー）の具体的な取組に対する集中的な支援（モデル事業の公募）等

モデル事業の構成

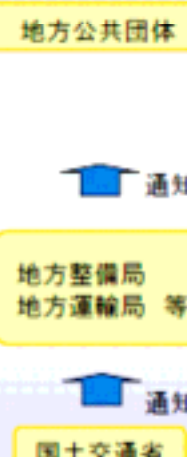
- | | |
|-----|--|
| テーマ | 国の基本的な考え方（「6つの改革」等）の趣旨を踏まえ、地域において実施しようとするモデル事業のテーマを設定 |
| エリア | テーマに合ったエリアを設定 |
| 目標 | テーマに合ったアウトカム目標を設定 |
| 施策 | 実施予定の施策を幅広く記載。
○
○
○
○ |

モデル事業の手続き

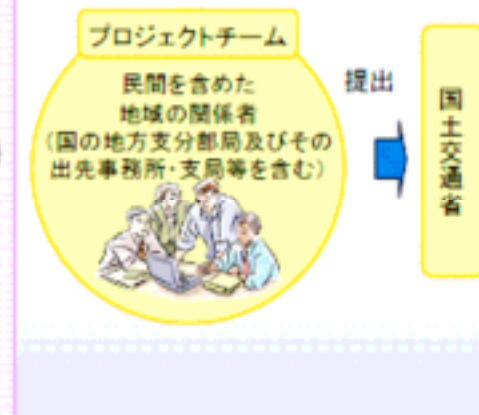
事業構想の応募



モデル事業を実施する地域を選定し通知する



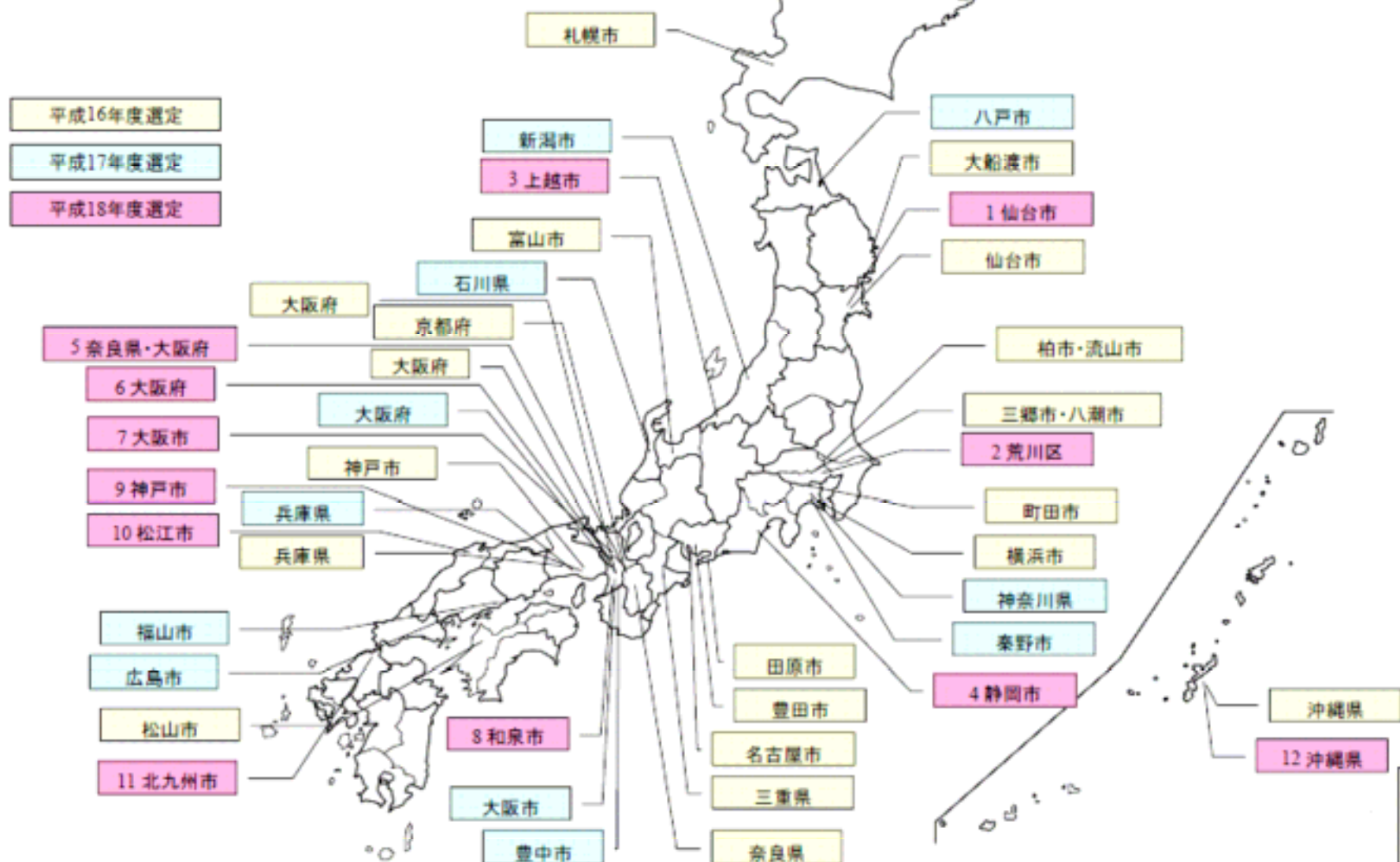
地域の関係者で構成する「プロジェクトチーム」を結成しモデル事業の具体的な計画を策定



モデル事業の実施・支援

別添1

国土交通省環境行動計画モデル事業の
実施地域一覧(地図)



国土交通省環境行動計画モデル事業に資する取組一覧

No.	テーマ	応募主体	実施地域	概要
1	広瀬川創生・清流保全事業	仙台市	仙台市	社の部・仙台のシンボルであり、市民の誇りである広瀬川において河川環境整備事業や河川数活用事業を実施するとともに、市民の主体的な参画を得ながら、広瀬川の良好な水質と環境の保全を図るとともに、市民、事業者及び行政の幅広いネットワークを構築し、広瀬川の触れ合いの場、賑わいの場の創出を目指す。
2	人にも地域にも地球にもやさしい「環境交通のまち・あらかわ」の実現	荒川区	荒川区	荒川区南千住東部(汐入)地域を重点地域として、トランジットモール・カーフリーゾーンやパークアンドライドの実証実験等を実施して、マイカ利用の減少を目指すとともに、都電とコミュニティバス等との接続やコミュニティバス(エタノール車)の延伸実験等により地域の幹線交通網の利便性を図る。
3	市町村合併による市域拡大に対応した持続可能なまちを育み支える公共交通	上越市	上越市	市域拡大に対応するため鉄道及び幹線バスと支線バスを組み合わせた階層的ネットワークや市街地内のバス運行等のバス路線の再構築を図るとともに、バスロケシステムの設置や企業・学校教育におけるモビリティ・マネジメント、交通円滑化事業等の推進を図ることにより、習慣的に利用できる公共交通を確立し公共交通への転換を促す。
4	快適なモビリティ都市の実現に向けた自然環境にやさしい交通体系の整備	静岡市	静岡市	道路の立体化や4車線、拡幅等による渋滞解消や低公害車の導入を通じて自動車単体のCO2排出量の抑制を図るとともに、低公害車の導入や利用促進、バス停のハイグレード化やバスロケシステムの導入、サイクルシェアリング、ワンステップバス・ノンステップバスの導入等により自動車から公共交通利用への転換を促す。
5	大和川の再生	奈良県、大阪府	大和川流域(奈良市、大和高田市、大阪市、堺市など)	大和川は、特に、水環境については常にワースト上位として大きな課題を抱えている。平成18年9月10日に、策定した「Cプロジェクト計画2006」に盛り込まれた河川浄化事業や高度処理など下水道事業の推進、情報発信等により大和川の再生を目指す。
6	「人と自然との共生軸(グリーンベルト)」の形成	大阪府	守口市、門真市、大東市、大阪市、東大阪市、八尾市等	大阪中央環状線における未利用地の先行緑化事業「中環の森づくり」の取り組みを継続しつつ、沿線地域におけるみどりの再生・創出のあり方やまちづくりと一体となったみどりづくりの方策を検討し、河川浄化事業や沿道地域の緑化により、都市における新たな「人と自然の共生軸(グリーンベルト)」を実現するモデルケースとする。
7	ヒートアイランド対策	大阪市	大阪市西区南堀江	西区南堀江地区において、地域の実情に応じた可能な対策を官民が実施するとともに、地域における市民等との協働取組みなどソフト面での対策も併行して進め、その結果等を事例集として取りまとめ、広く公表、PRすることなどにより、より一層のヒートアイランド対策の促進、普及へとつなげていく。また、ドライミストによるクールスポットを実験的に創出し、市民とともに実験効果を把握することにより、市民協働としてのインセンティブを図る。
8	和泉市における市民、事業所、学校、行政団体等が協働する環境負荷の少ない交通マネジメント推進事業	和泉市	和泉市	市民及び事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの実施(通勤バス共同運行、共同エコドライブ研修等の実施)、駅及び駅周辺のバリアフリー化、ボトルネック踏み切りの解消などを組み合わせる。また、小学校を対象とした「交通・環境学習」の推進等の啓発活動を実施する。
9	神戸市の都心周辺部におけるMMを中心とした持続可能な交通体系の確立	神戸市	神戸市(都心周辺部)	マイカー通勤率の高い郊外の工業団地において、モビリティ・マネジメント(通勤経路等に関するアドバイス、講演会等)を実施しマイカーから公共交通への転換を促すとともに、バス事業者間でのダイヤ調整等の公共交通を利用し易くする施策を展開する。さらに、都心部への移動に車の利用率の高い西神地区で、重点的に公共交通の利便性を広報するなど、都心部への流入交通を削減する。
10	だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江の交通体系づくり	松江市	松江市	各地域に自治会・老人会・PTA等により構成される利用促進協議会を設置し、市民の声を反映させることで公共交通機関の利用促進を図る。あわせて、終バス延長実証実験の実施、バスサポーター制度の導入、わかりやすい行き先案内の整備、TDMによる公共交通機関利用への意識転換等により、マイカーから公共交通機関への転換を図る。
11	地域の特性を活かした効果的なヒートアイランド対策の推進	北九州市	小倉都心地区	小倉都心部でのヒートアイランド対策として、熱分布調査や効果予測シミュレーション調査等の基礎調査の結果も参考とし、屋上緑化や打ち水の実施など地区の特色に対応した、より効果的な対策を実施しながら、長期的な視点に立ち、小倉都心部全体のヒートアイランド対策につなげていくことを目指す。
12	「水に親しむ川づくり」	沖縄県	国場川中流(那覇市、南風原町)	市街地を流れる国場川において、県、市・町及び沿川自治会・企業との連携により、緑道整備やオープンカフェの実施など自然豊かな美しく利用しやすい川づくりを進めることで、都市部における自然触れ合いの場、オアシス空間を形成させることを目指す。

地球温暖化対策

IPCC第4次評価報告書 (第1作業部会報告書)

- 1980年から1999年までに比べ、21世紀末(2090年から2099年)の平均気温上昇は、環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会においては、約1.8 (1.1 ~ 2.9) である一方、化石エネルギー源を重視しつつ高い経済成長を実現する社会では約4.0 (2.4 ~ 6.4) と予測。(第3次評価報告書ではシナリオを区別せず1.4 ~ 5.8)
- 1980年から1999年までに比べ、21世紀末(2090年から2099年)の平均海面水位上昇は、環境の保全と経済の発展が地球規模で両立する社会においては、18cm ~ 38cm である一方、化石エネルギー源を重視しつつ高い経済成長を実現する社会では26cm ~ 59cm と予測。(第3次評価報告書(9 ~ 88cm)より不確実性減少)
- 2030年までは、社会シナリオによらず10年当たり0.2 の昇温

京都議定書の経緯と目標達成のためのスケジュール

平成9(1997)年12月

気候変動枠組条約第3回締約国会議(COP3)で
京都議定書を採択

平成14(2002)年3月

「地球温暖化対策推進大綱」策定

平成15(2003)9月～
平成16(2004)年6月

社整審環境部会 (計4回開催)
交政審環境部会 (計6回開催)
(地球温暖化対策について)
→ **中間とりまとめ** (平成16(2004)年6月)

平成17(2005)年2月

ロシアの批准に伴い、**京都議定書発効**

平成17(2005)年3月

社整審環境部会・交政審環境部会合同部会
(国交省の地球温暖化対策について了承)

平成17(2005)年4月

京都議定書目標達成計画を閣議決定

平成18(2006)年11月
～平成19(2007)年

社整審環境部会、交政審環境部会
(地球温暖化対策の評価・見直し)

平成19(2007)年度

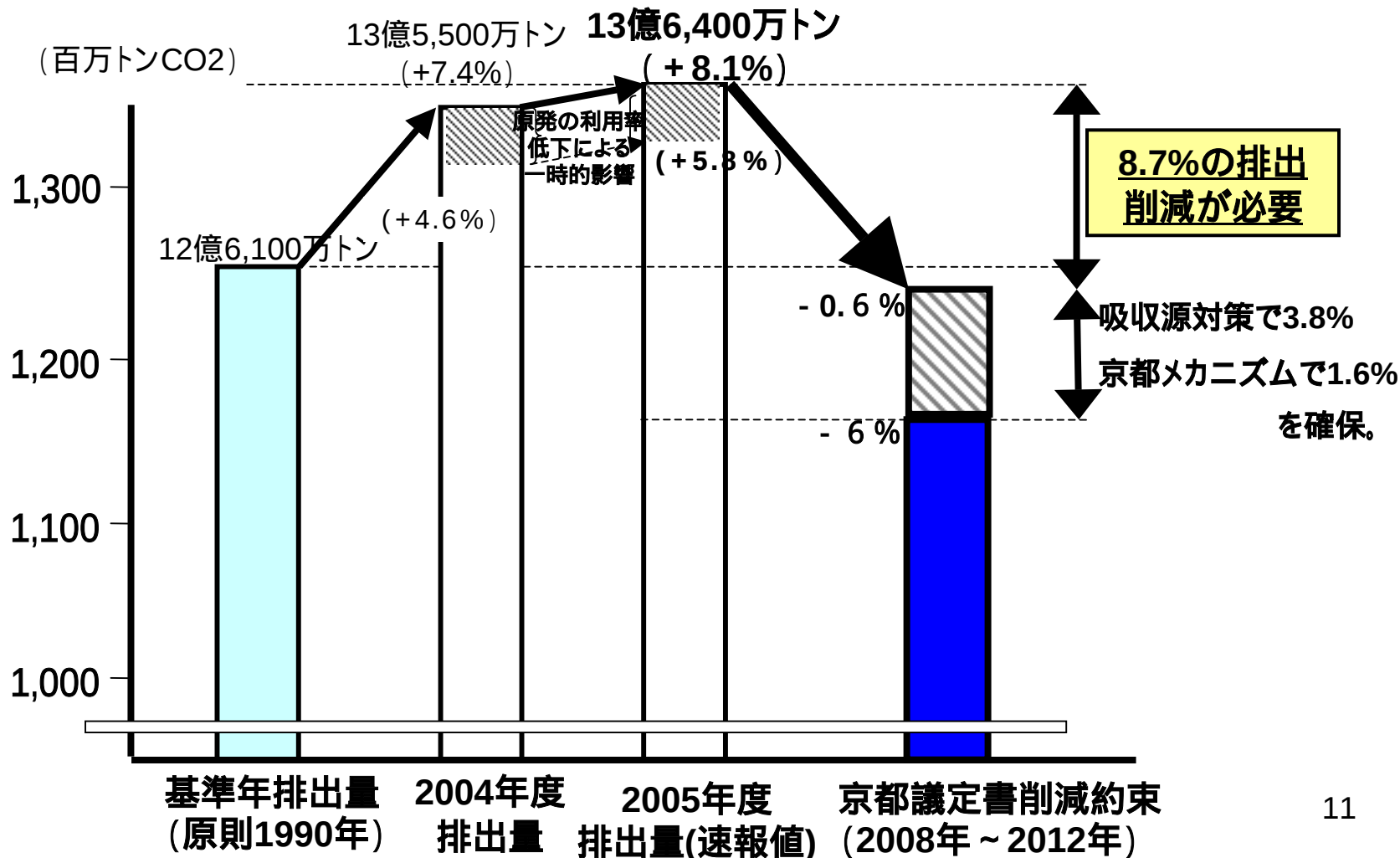
目標達成計画の**定量的な評価・見直し**

平成20(2008)年～
平成24(2012)年

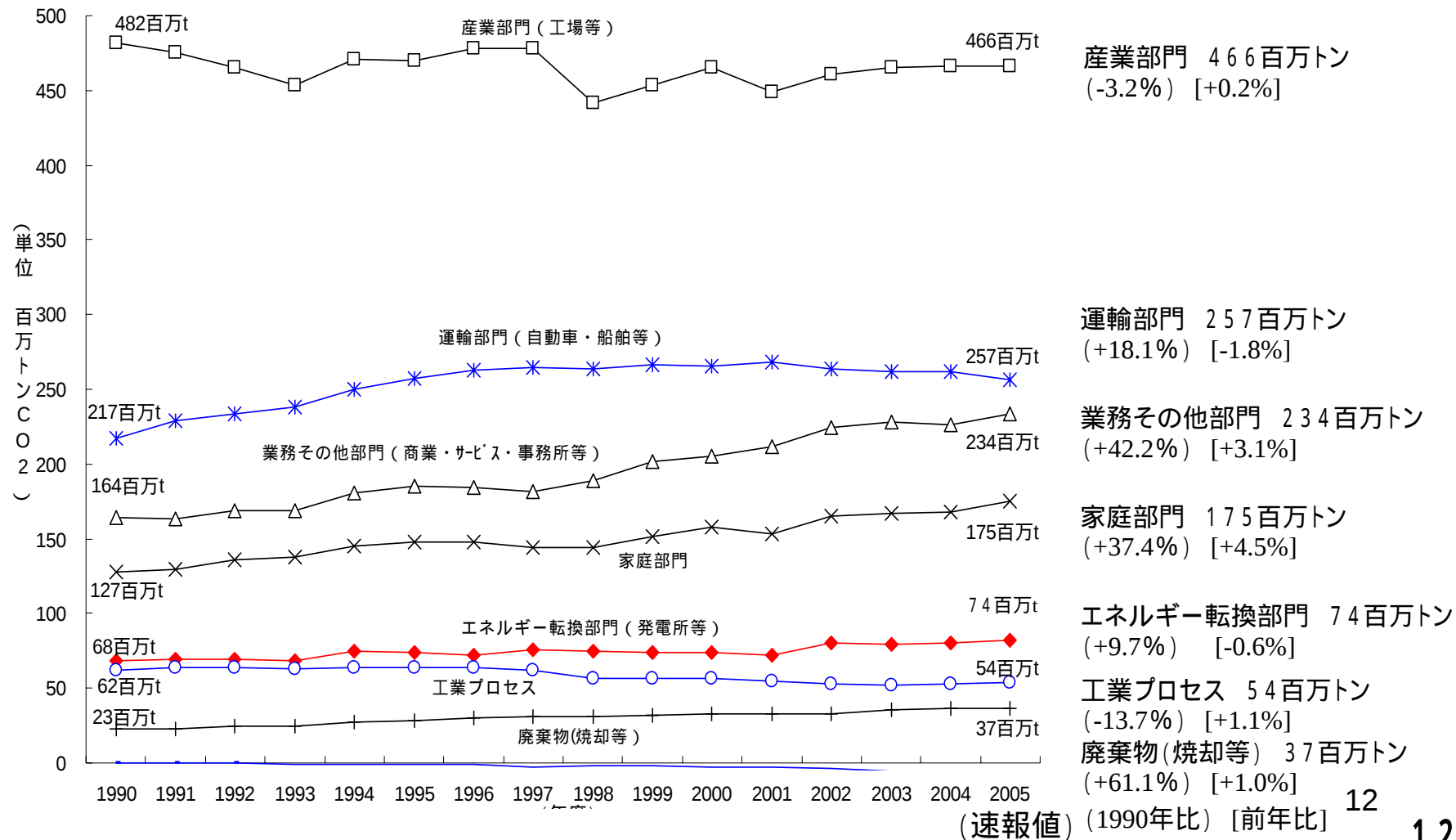
京都議定書**第一約束期間**

1. 我が国の温室効果ガス排出量

- 2005年度(速報)における我が国の排出量は、基準年(1990年度)比8.1%上回る。
- 議定書の6%削減約束の達成には、8.7%の排出削減が必要。



2. 部門別にみた我が国のCO2排出量



京都メカニズムの類型と我が国のクレジット取得の考え方

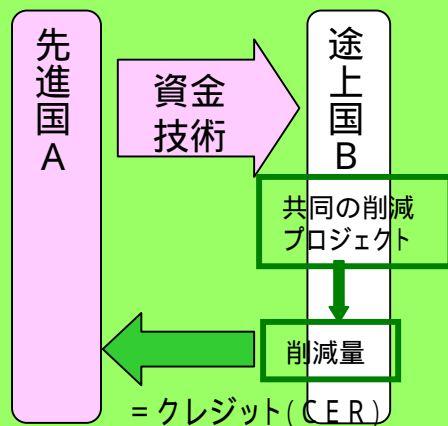
- 京都議定書の目標達成に向けて、国内対策に最大限努力してもなお生ずる差分(基準年総排出量比1.6%(約1億t-CO₂))について、京都メカニズムの活用により対応する。
- クレジットの取得に当たっては、費用対効果を考えつつ必要な量の確実な取得を図る。
- 京都メカニズムは、先進国の優れた技術を活用して地球規模での温暖化防止を図るとともに、途上国の持続可能な開発に貢献するとの大きな意義を有する。

我が国として取得に最大限努力するクレジット

CDM

(クリーン開発メカニズム)

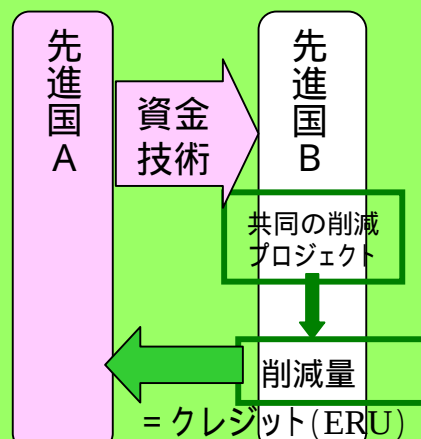
先進国と途上国が共同で事業を実施し、その削減分を投資国(先進国)が自国の目標達成に利用できる制度



JI

(共同実施)

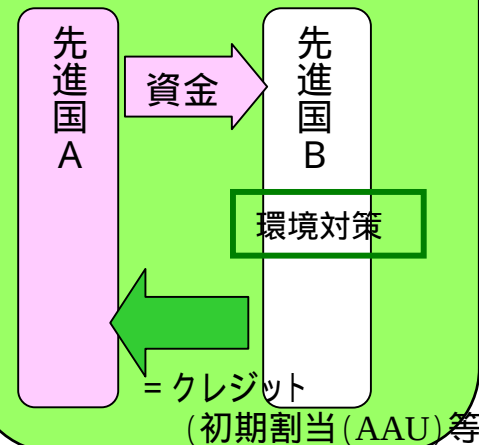
先進国同士が共同で事業を実施し、その削減分を投資国が自国目標達成に利用できる制度



GIS

(グリーン投資スキーム)

環境対策に使用を限定した資金を拠出し、その対価として初期割当量を譲り受ける排出量取引



排出量取引

ホットエア

炭素排 二酸化
出削減努力に
基づかない
初期割当量の
余剰。

国土交通省の地球温暖化対策

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)

クリーンエネルギー自動車を含む低公害車の普及促進
エコドライブの普及促進等
サルファフリー燃料・バイオマス燃料

ITSの推進
路上工事の縮減等

幹線道路ネットワークの整備
ボトルネック対策

自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化
約820万t

交通流対策
約510万t
(約320)

道路整備

従来から進めてきている施策であり、2010年のCO2排出量算定的前提

自動車交通対策

約2,450万t-CO₂削減
(約1,060)

環境負荷の小さい交通体系の構築

物流の効率化
約840万t
(約410)

公共交通機関の利用促進等
約280万t
(約330)

鉄道、海運の利用促進
自動車輸送の効率化
国際貨物の陸上輸送距離削減

鉄道等新線の整備
既存鉄道・バスの利用促進
通勤交通マネジメント等

() トップランナー基準による削減量については、これまでに実現した分を含めて約2,100万t-CO₂削減

(注) 括弧書きの数値は2002年度までに実現した削減量

民生部門(住宅・建築物)

住宅

建築物

断熱性の向上
空調設備等の効率化

約3400万t
CO₂削減

住宅: 約850万t 建築物: 約2550万t
・省エネ基準強化、一定規模以上の住宅、建築物の新築・増改築、大規模修繕時等の届出義務化等(省エネ法改正)
・住宅金融公庫融資・証券化ローンの枠組みの活用
・日本政策投資銀行融資、税制等による支援等

産業部門

建設施工分野における低燃費型建設機械の普及

約20万t
CO₂削減

一酸化二窒素対策

下水汚泥の高温燃焼(850)

約130万t
CO₂削減

温室効果ガス吸収源対策

都市緑化等の推進

約28万t
CO₂吸収

社会資本整備分野における地球温暖化対策

民生部門(住宅・建築物)

住宅

断熱性の向上
空調設備等の
効率化

約3400万t
CO2削減

建築物

- 住宅約850万t：省エネ基準の強化、一定規模以上の住宅の新築・増改築、大規模修繕時等における届出義務付け等（省エネ法改正）、住宅金融公庫融資・証券化ローンの枠組みの活用 等
- 建築物約2550万t：省エネ基準の強化、一定規模以上の建築物の新築・増改築・大規模修繕時等における届出義務付け等（省エネ法改正）、日本政策投資銀行融資、税制等による支援 等

産業部門

建設施工分野における
低燃費型建設機械の普
及

約20万t
CO2削減

運輸部門

交通円滑化対策

道路整備

従来から進めてきて
いる施策であり、
2010年のCO2排出
量算定的前提

幹線道路ネット
ワークの整備
ボトルネック対
策

交通流対策

・自動車交通需
要の調整
・ITSの推進
・路上工事の縮
減

約340万t
CO2削減

一酸化二窒素対策

[一酸化二窒素の温室効果は二酸化炭素の310倍]

下水汚泥の高温燃焼
(850)

約130万t
CO2削減

温室効果ガス吸収源対策

都市緑化等の推進

約28万t
CO2吸収

運輸部門における地球温暖化対策

環境と経済の両立を目指し、自主的取り組み、インセンティブ付与、規制措置、新技術の開発・導入等により推進

自動車交通対策

枠内は、具体的な対策の例

自動車単体対策及び
走行形態の環境配慮化
820万t削減

- ・クリーンエネルギー自動車の普及促進
- ・エコドライブの普及促進等
- ・バイオ燃料の導入

交通流対策
510万t削減

- ・渋滞の緩和、解消による自動車走行速度の向上を通じ、CO2排出を削減

渋滞対策等

道路整備

従来から進めてきている施策であり、2010年のCO2排出量算定的前提

- ・幹線道路ネットワークの整備、ボトルネック対策

運輸部門 2,450万t削減

2002年度からの目標値

トップランナー基準による削減量

2,100万t削減

1998年度からの目標値

環境負荷の小さい 交通体系の構築

物流の効率化
840万t削減

- グリーン物流パートナーシップ会議等を通じ、効率化を推進
- ・鉄道、海運へのモーダルシフト
 - ・自動車輸送の効率化(トラックの自営転換、大型化、積載率の向上)

公共交通機関の
利用促進等
280万t削減

- ・通勤新線、地下鉄、LRT等の鉄道新線の整備
- ・IT技術等を活かした既存鉄道・バスの利用促進
- ・公共交通利用推進のための交通需要マネジメント

ヒートアイランド対策

ヒートアイランド対策大綱について

(平成16年3月30日ヒートアイランド対策関係府省連絡会議決定)

現状

ヒートアイランド現象とは、都心部の気温が郊外に比べて島状に高くなる現象である。

20世紀中に、地球全体の平均気温は約0.6℃上昇しているのに対し、日本の大都市として代表的な東京、名古屋などの6都市においては、平均気温は2～3℃上昇しており、地球の温暖化の傾向に比べて、ヒートアイランド現象の進化傾向は顕著であると言える。

大綱の概要

(1)基本方針

ヒートアイランド現象は、長期間に渡って累積してきた都市化全体と深く結びついており、対策も長期的なものとならざるを得ない。そのため、実行可能なものから対策を進めていくとともに、長期的な取組を進めていく上では、最新の科学的知見や技術の進展に合わせて、大綱に盛り込まれた施策等を柔軟に見直しを行い段階的に対策を強化していくことが合理的。

(2) ヒートアイランド対策の推進

1)人工排熱の低減

省エネルギーの推進、交通流対策の推進、未利用エネルギー等の利用促進により、空調システム、電気機器、燃焼機器、自動車などの人間活動から排出される人工排熱を低減させる。

2)地表面被覆の改善

緑地・水面の減少、建築物や舗装などによって地表面が覆われることによる蒸発散作用の減少や地表面の高温化を防ぐため、地表面被覆の改善を図る。

3)都市形態の改善

都市において緑地の保全を図りつつ、緑地や水面からの風の通り道を確保する等の観点から水と緑のネットワークの形成を推進する。また、長期的にはコンパクトで環境負荷の少ない都市の構築を推進する。

4)ライフスタイルの改善

都市における社会・経済活動に密接に関連するヒートアイランド現象を緩和するために、ライフスタイルの改善を図る。

(3) 観測・監視体制の強化及び調査研究の推進

(4) 今後の推進体制、大綱の見直しについて

国、地方公共団体、事業者、住民の各主体が、様々な取組を進めていくことが重要。

地域性の強い問題であるため、情報交換など、関係地方公共団体との十分な連携を図る。

対策の進捗状況等の点検を、毎年実施し、ヒートアイランド現象のメカニズム解明、対策手法の進展等を踏まえ、必要に応じて、ヒートアイランド対策大綱の見直しを柔軟に実施する。

自然再生事業

釧路湿原の再生 ～ 釧路湿原（北海道）～

- 近年の流域の経済活動の拡大等に伴い湿原面積が著しく減少。
- 長期的な目標としてはラムサール条約登録当時（1980年）の環境への回復。短期的には西暦2000年現在の状況を維持保全。

自然再生協議会の枠組

< 専門家 >

学識経験者等

< 市民 >

地域住民

NPO

釧路湿原の自然再生協議会

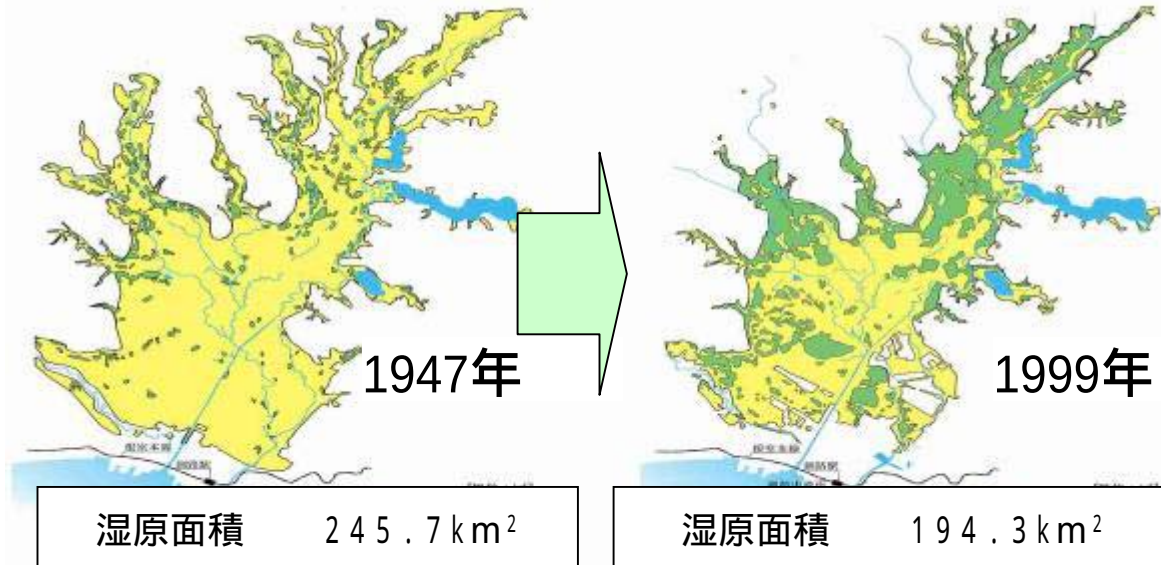
（平成15年11月設立）

< 関係行政機関 >

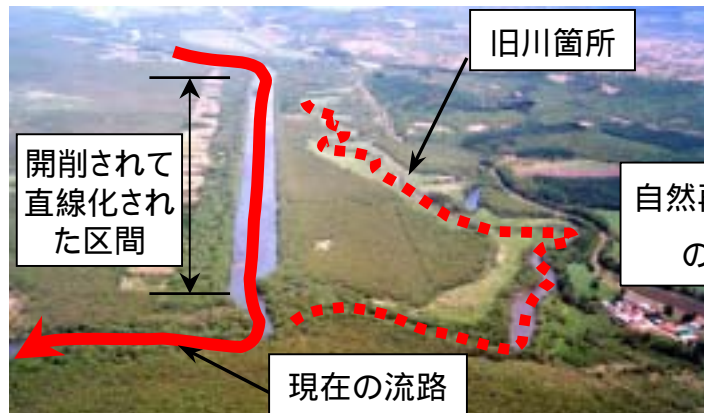
環境省・農林水産省・国土交通省の地元機関

< 地方公共団体 >

北海道、地元市町村



蛇行河川の復元イメージ

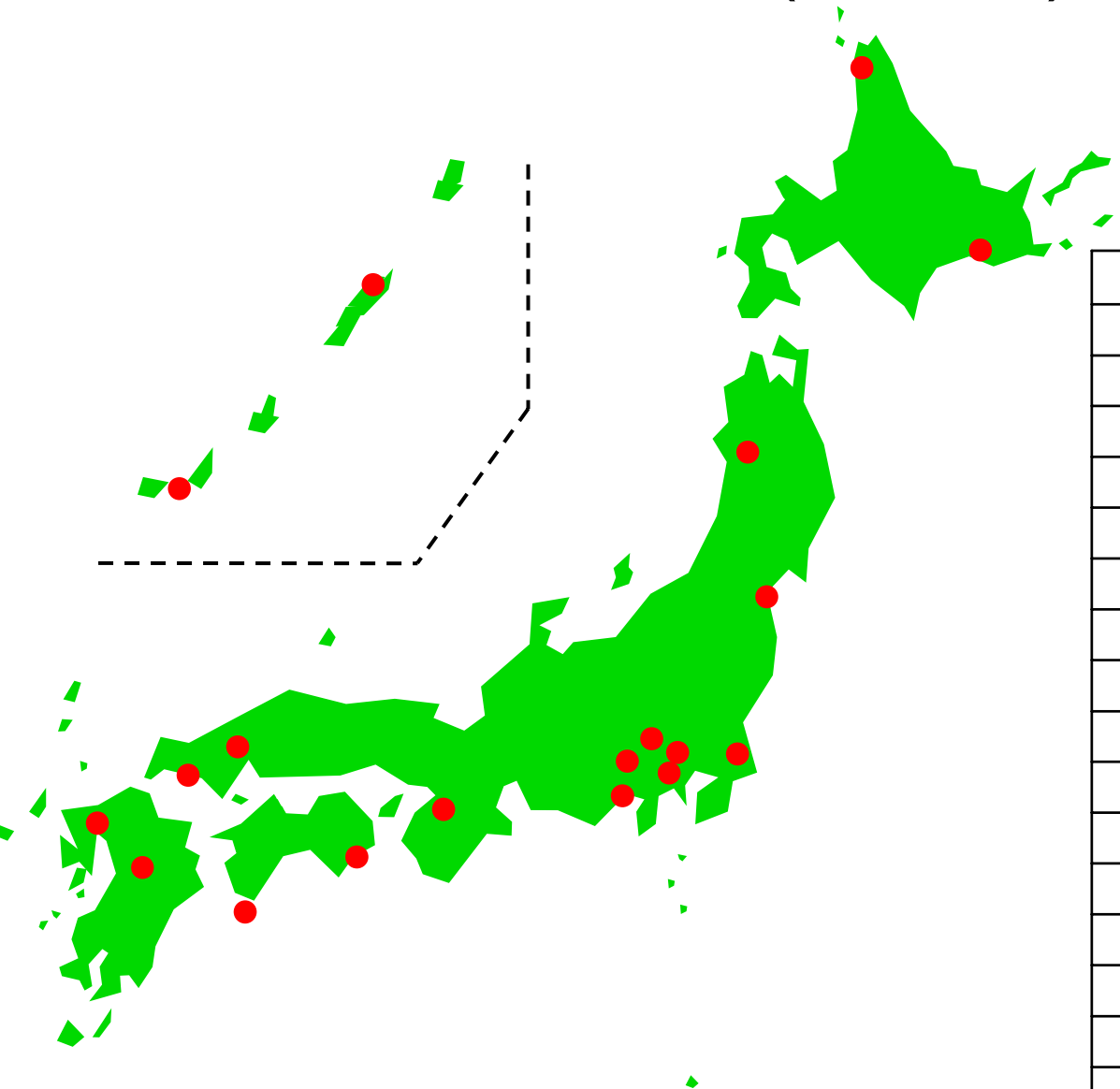


【河川改修により直線化された釧路川（北海道）】



【旧川を利用して蛇行河川に復元（イメージ）】

自然再生協議会(設置箇所)の全国位置図



	協議会名	設立日
	荒川太郎右衛門地区自然再生協議会	H15.7.5
	釧路湿原自然再生協議会	H15.11.15
	巴川流域麻機遊水地自然再生協議会	H16.1.29
	多摩川源流自然再生協議会	H16.3.5
	神於山保全活用推進協議会	H16.5.25
	やんばる河川・海岸自然再生協議会	H16.6.26
	檜原湿原地区自然再生協議会	H16.7.4
	榎野川河口域・干潟自然再生協議会	H16.8.1
	霞ヶ浦田村・沖宿・戸崎地区自然再生協議会	H16.10.31
	くぬぎ山地区自然再生協議会	H16.11.6
	八幡湿原自然再生協議会	H16.11.7
	上サロベツ自然再生協議会	H17.1.19
	野川第一・第二調節池地区自然再生協議会	H17.3.28
	蒲生干潟自然再生協議会	H17.6.19
	森吉山麓高原自然再生協議会	H17.7.19
	竹ヶ島海中公園自然再生協議会	H17.9.9
	阿蘇草原再生協議会	H17.12.2
	石西礁湖自然再生協議会	H18.2.27
	竜串自然再生協議会	H18.9.9

自然再生推進法に基づく自然再生協議会の設置状況(全国)

平成15年1月の自然再生推進法施行以来、現在までに全国各地で19の自然再生協議会が設置され、それぞれの地域において、全体構想及び実施計画の策定を進めています。

平成18年9月19日現在

	協議会名	位置	設置日	概 要	構成員数	全体構想 策定日
1	荒川太郎右衛門地区自然再生協議会	埼玉県	H15.7.5	乾燥化が進む旧流路において湿地環境の保全・再生を検討。	67名	H15.3.31 H18.5.28変更
2	釧路湿原自然再生協議会	北海道	H15.11.15	流域からの土砂流入等により乾燥化が進む釧路湿原の再生を検討。	118名	H17.3.31
3	巴川流域麻機遊水地自然再生協議会	静岡県	H16.1.29	洪水防止対策として造成された麻機遊水地において元の麻機沼における植物の回復等自然環境の保全・再生を検討。	51名	—
4	多摩川源流自然再生協議会	山梨県	H16.3.5	山梨県小菅村全域において森林や河川景観等の再生を検討。	38名	—
5	神於山保全活用推進協議会	大阪府	H16.5.25	竹林の侵入が進む神於山においてクヌギ・コナラを中心とする落葉樹林帯やカシ・シイを中心とする常緑樹林帯の再生を検討。	39名	H16.10.21
6	やんばる河川・海岸自然再生協議会	沖縄県	H16.6.26	リュウキュウアユを呼び戻すため沖縄本島北部地域において河川・海岸の自然再生を検討。	66名	—
7	檜原湿原地区自然再生協議会	佐賀県	H16.7.4	特定植物の繁茂や植物遺体の堆積といった自然遷移の進行により悪化している湿地環境を良好な状態へと再生することを検討。	42名	H17.1.26
8	榎野川河口域・干潟自然再生協議会	山口県	H16.8.1	榎野川河口干潟等の自然環境を再生し維持していくことを検討。	57名	H17.3.31
9	霞ヶ浦田村・沖宿・戸崎地区自然再生協議会	茨城県	H16.10.31	霞ヶ浦湾奥部の湖岸環境の再生を検討。	69名	H17.11.27
10	くぬぎ山地区自然再生協議会	埼玉県	H16.11.6	川越市、所沢市、狭山市、三芳町にまたがる武蔵野の平地林「くぬぎ山地区」における歴史的・文化的・環境的価値の継承を検討。	78名	H17.3.12
11	八幡湿原再生協議会	広島県	H16.11.7	臥竜山麓八幡湿原地域において湿原環境の再生を検討。	36名	H18.3.31
12	上サロベツ自然再生協議会	北海道	H17.1.19	国立公園であるサロベツ湿原と農地が隣接する北海道豊富町において、農業と共存した湿原の再生を検討。	59名	H18.2.2
13	野川第一・第二調節池地区自然再生協議会	東京都	H17.3.28	土地利用の変化により自然環境が大きく損なわれたかつての多様な河川環境の再生を検討。	58名	—
14	蒲生干潟自然再生協議会	宮城県	H17.6.19	シギ・チドリ類などの渡り鳥の飛来地であり、また底生動物の宝庫である貴重な干潟環境の保全・再生を検討。	26名	—
15	森吉山麓高原自然再生協議会	秋田県	H17.7.19	かつて草地として開発された森吉山麓高原を広葉樹林に再生し、周辺の自然環境と共に保全していくことを検討。	22名	H18.3.31
16	竹ヶ島海中公園自然再生協議会	徳島県	H17.9.9	サンゴを中心とした海洋生態系の回復を図ることを検討。	38名	H18.3.31
17	阿蘇草原再生協議会	熊本県	H17.12.2	阿蘇の草原の維持、保全及び再生を図ることを検討。	121名	—
18	石西礁湖自然再生協議会	沖縄県	H18.2.27	傷れたサンゴ礁を保全することに加え、赤土流出への取り組みを進めるなど陸域からの環境負荷を少なくするとともに、サンゴ群集修復事業などを通じて、サンゴ礁生態系の再生を検討。	89名	—
19	竜串自然再生協議会	高知県	H18.9.9	竜串湾のサンゴ群集等の沿岸生態系を再生するため、海底に堆積した泥土の除去のほか、森林や河川からの土砂流出や生活排水など流域からの環境負荷への対策を検討。	68名	—