

施策目標個票

(国土交通省24-9)

施策目標	地球温暖化防止等の環境の保全を行う	
施策目標の概要及び達成すべき目標	地球温暖化対策を初めとする環境政策・省エネルギー政策を推進することで、国土交通分野における環境負荷の低減を図る。	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「おおむね順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	各業績目標の達成状況はおおむね順調であり、国土交通分野における環境負荷の低減を図っていると評価できる。 順調に推移している地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数等については、現在の事務事業を引き続き着実に実施するとともに、目標達成に向けた成果を示していない特定旅客輸送事業者及び特定航空輸送事業者の省エネ改善率の指標については、運輸部門のエネルギーの使用の更なる合理化に向け、引き続き当該事業者に対する実態調査・指導等を行っていく。

業績指標	35 特定輸送事業者の省エネ改善率	初期値	実績値					評価	目標値	
		-	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		毎年度	
		①特定貨物輸送事業者	-	-2.43%	-2.41%	-1.30%	-1.33%	集計中	A-2	前年度比-1%
		②特定旅客輸送事業者	-	-0.48%	-0.79%	+0.04%	-0.25%	集計中	B-2	前年度比-1%
		③特定航空輸送事業者	-	-2.40%	-2.10%	-0.39%	+3.47%	集計中	B-2	前年度比-1%
		年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	/
		36 建設工事用機械機器による環境の保全	初期値	実績値					評価	目標値
			/	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		/
		①建設機械から排出されるPMの削減量	1.9千t(21年度)	-	1.9千t	集計中	集計中	集計中	A-2	8.1千t(28年度)
		②建設機械から排出されるNOxの削減量	39.1千t(21年度)	-	39.1千t	集計中	集計中	集計中	A-2	153.0千t(28年度)
		③ハイブリッド建設機械の普及台数	200台(21年度)	-	200台	470台	960台	1,560台	A-2	1,200台(26年度)
		④建設機械等で使用されるバイオディーゼル燃料の使用量	692kL(22年度)	-	-	692kL	713kL	集計中	B-1	1,172kL(28年度)
		年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	/	/	/
		37 建設廃棄物の再資源化率、再資源化等率及び建設発生土の有効利用率	初期値	実績値					評価	目標値
			17年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		24年度
		①アスファルト・コンクリート塊	98.6%	98.4%	-	-	-	集計中	A-2	98%以上
		②コンクリート塊	98.1%	97.3%	-	-	-	集計中	B-2	98%以上
		③建設発生木材(再資源化等率)	68.2%(90.7%)	80.3%(89.4%)	-	-	-	集計中	A-2	77%(95%以上)
		④建設汚泥	74.5%	85.1%	-	-	-	集計中	A-2	82%
	⑤建設混合廃棄物	0%	9%	-	-	-	集計中	B-2	平成17年度排出量に対して30%削減	
	⑥建設発生土	80.1%	78.6%	-	-	-	集計中	B-2	87%	
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	/	
	38 住宅、建築物の省エネルギー化	初期値	実績値					評価	目標値	
		22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		27年度	
	①エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年基準)達成率	42%	-	-	42%	45%	49%	B-1	70%	
	②一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率	71%	-	-	71%	73%	79%	A-1	85%	
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	/	
	39 重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	初期値	実績値					評価	目標値	
		14年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		27年度	
		0%	6.7%	8.1%	9.2%	13.1%	集計中	A-2	12%	
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	/	

40 モーダルシフトに関する指標	初期値	実績値					評価	目標	
	18年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		24年度	
	①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量	21億トンキロ増	16億トンキロ増	0.2億トンキロ増	0.7億トンキロ減	5億トンキロ減	集計中	B-1	36億トンキロ増
	②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量)	301億トンキロ	287億トンキロ	267億トンキロ	315億トンキロ	305億トンキロ	集計中	B-2	320億トンキロ
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			
41 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数	初期値	実績値					評価	目標値	
	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		24年度	
	3都市	15都市	18都市	25都市	29都市	32都市	A-2	30都市	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			
42 年度評価における採択案件の採点の平均値(革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標)	初期値	実績値					評価	目標値	
	-	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		24年度	
	-	-	-	-	4	4	A-3-①	3	
	年度ごとの目標値		-	-	-	3	3		
43 都市公園の整備、公共施設等の緑化等による温室効果ガス吸収量	初期値	実績値					評価	目標値	
	22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度	
	105万t-CO2/年	100万t-CO2/年	103万t-CO2/年	105万t-CO2/年	106万t-CO2/年	集計中	A-2	107万t-CO2/年	
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
44 下水道に係る温室効果ガス排出削減(省エネ・創エネ対策及び下水汚泥焼却の高度化による温室効果ガス排出削減目標量)	初期値	実績値					評価	目標値	
	21年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度	
	約129万t-CO2	約125万t-CO2	約129万t-CO2	約143万t-CO2	集計中	集計中	N-2	約246万t-CO2	
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
関連指標	関2 環境ポータルサイトへのアクセス件数	初期値	実績値					評価	目標
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		平均約3,266件/月(年度平均)	平均約1,529件/月(年度平均)	平均約2,647件/月(年度平均)	平均約3,425件/月(年度平均)	平均約3,266件/月(年度平均)	平均約18,287件/月(年度平均)		平均約1万件/月(年度平均)
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額
		当初予算(a)	36,263	17,647	18,951	18,123
予算の状況(百万円)	補正予算(b)	7,400	73,300	5,000	-	
	前年度繰越等(c)	47,456	17,618	5,671	-	
	合計(a+b+c)	91,119	108,565	29,622	18,123	
	執行額(百万円)	72,515	99,635			
	翌年度繰越額(百万円)	17,618	5,671			
	不用額(百万円)	986	3,259			

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(平成25年6月14日)
-----------------	------------------------

担当部局名	総合政策局	作成責任者名	環境政策課(課長 山本 博之)	政策評価実施時期	平成25年8月
-------	-------	--------	-----------------	----------	---------

業績指標 35

特定輸送事業者の省エネ改善率 (①特定貨物輸送事業者、②特定旅客輸送事業者、③特定航空輸送事業者)

評 価	
①A-2	目標値：①前年度比-1% (毎年度)
②B-2	②前年度比-1% (毎年度)
③B-2	③前年度比-1% (毎年度)
	実績値：① -1.33% (平成23年度)
	② -0.25% (平成23年度)
	③ +3.47% (平成23年度)
	初期値：①- ②- ③-

(指標の定義)

一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者 (特定輸送事業者) のエネルギー使用に係る原単位の前年度比

①貨物鉄道、トラック、船舶 ②旅客鉄道、乗合自動車 (バス)、乗用自動車 (タクシー)、船舶 ③航空

※ エネルギー使用に係る原単位：エネルギー使用量/個々の輸送用機械器具ごとの営業運行距離又は営業運航距離の合計 など

(目標設定の考え方・根拠)

京都市議定書の6%削減目標 (2012年) の達成をはじめ運輸部門の省エネ化を実現するために、改正省エネ法に基づき、特定輸送事業者にエネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標とし、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけている。

(外部要因)

東日本大震災、猛暑、厳冬による影響等

(他の関係主体)

各輸送事業者、荷主

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

エネルギーの使用の合理化に関する法律 (昭和54年法律第49号)

京都議定書目標達成計画 (平成20年3月28日全部改定)

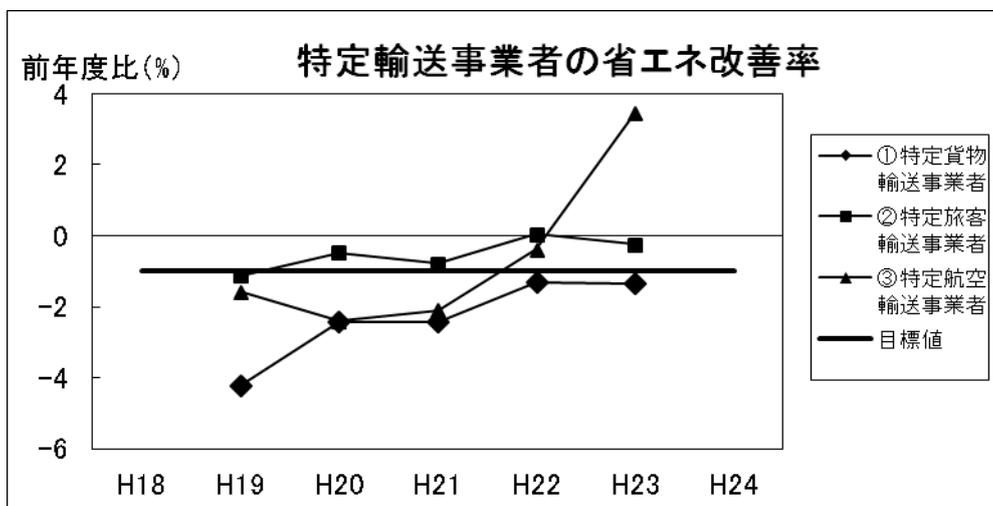
【閣決 (重点)】

なし

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H20	H21	H22	H23	H24
①-2.43%	①-2.41%	①-1.30%	①-1.33%	集計中
②-0.48%	②-0.79%	②+0.04%	②-0.25%	
③-2.40%	③-2.10%	③-0.39%	③+3.47%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

輸送部門における省エネ対策の普及・促進のため、法施行状況を含めた省エネ対策に係る調査分析をはじめ、各事業者の省エネ対策責任者の育成、事業者への指導・助言や事業者の省エネ対策の取組みに係る点検を実施（輸送部門における省エネ対策の普及・促進）。

予算額 10百万円（平成24年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

特定輸送事業者の省エネ改善率対前年度比－1％が目標値であるところ、①特定貨物輸送事業者の指標は－1.33％であり、前年度に引き続き目標を達成できた。一方、②特定旅客輸送事業者及び③特定航空輸送事業者の指標は－0.25％及び＋3.47％であり、目標達成とはならなかった。

（事務事業の実施状況）

地方運輸局において、各事業者の省エネ対策責任者の育成のための省エネフォーラム・セミナーの開催、問合せ事業者への指導・助言、事業者の省エネ対策の取組み状況のヒアリングや現場視察などの点検を実施している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

①特定貨物輸送事業者は目標を達成したことからA－2と評価した。②特定旅客輸送事業者は、猛暑、暖冬などの影響によりエネルギー使用量が増加したため、目標達成に至らなかった。③特定航空輸送事業者はエネルギー使用量を減らしたものの、東日本大震災などの影響により旅客数が減少したため、目標達成に至らなかった。②③について、今後は、エネルギー使用量等の定期報告書のデータの内容を分析するとともに、運輸部門のエネルギーの使用の更なる合理化に向け、引き続き事業者に対する実態調査・指導等を行っていくこと等により目標達成を目指すこととし、B－2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

なし

（平成26年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局環境政策課（課長 山本 博之）

業績指標 36

建設工事用機械機器による環境の保全（①建設機械から排出されるPMの削減量、②建設機械から排出されるNO_xの削減量、③ハイブリッド建設機械の普及台数、④建設機械等で使用されるバイオディーゼル燃料の使用量）

評価

① A-2 ② A-2 ③ A-2 ④ B-1	目標値：①PM 8.1千t削減（平成28年度） ②NO _x 153.0千t削減（平成28年度） ③1,200台普及（平成26年度） ④1,172kL（平成28年度） 実績値：①PM 1.9千t削減（平成21年度） ②NO _x 39.1千t削減（平成21年度） ③1,560台普及（平成24年度） ④713kL（平成23年度） 初期値：①PM 1.9千t削減（平成21年度） ②NO _x 39.1千t削減（平成21年度） ③200台普及（平成21年度） ④692kL（平成22年度）
----------------------------------	--

（指標の定義）

①及び② 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律（以下「オフロード法」という。平成18年4月施行、10月規制開始）の基準に適合した公道を走行しない建設機械（以下「オフロード建設機械」という。）の普及によって削減された平成28年度における年間のNO_x・PM排出ガス削減寄与量（平成17年度比）。

③ CO₂排出量低減が相当程度図られたものとして「低炭素型建設機械の認定に関する規程（平成22年4月1日付け建設施工企画課長通達、国総施環第321号）」に基づき認定されたハイブリッド機構を有した建設機械（以下「ハイブリッド建設機械」）の普及台数

④ 建設機械等で使用されるバイオディーゼル燃料の使用量

（目標設定の考え方・根拠）

①及び② 各排出ガス基準の建設機械（排出ガス対策型建設機械指定制度の第1次・第2次・第3次排出ガス基準対応建設機械及びオフロード建設機械）の増加台数・減少台数（a）と、1台及び年間あたりの排出ガス排出量（b）の積により計算。

（a）各排出ガス基準の建設機械について、建設機械動向調査により、過去4年間（平成17～21年度）における増加台数・減少台数の平均値（第2次建設機械は減少に転じた平成19年～21年度の平均値）が、今後も増加・減少すると仮定した。

（b）建設機械等損料調査結果を用いて1台及び年間あたりの排出ガス排出量を算定した。

③メーカーヒアリングに基づくハイブリッド建設機械の目標出荷台数。

④バイオディーゼル燃料取組実態調査（全国バイオディーゼル燃料利用推進協議会）に基づくバイオディーゼル燃料の製造量と、建設機械が含まれる項目の使用割合の積により計算。平成18～22年度の平均増加量が80kLであることから、平成28年度には1,172kLに増加するものとした。

（外部要因）

①及び② 建設投資の増減に伴う建設機械の総台数の増減。③④特になし。

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

①及び② 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律（平成17年法律第51号）

【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

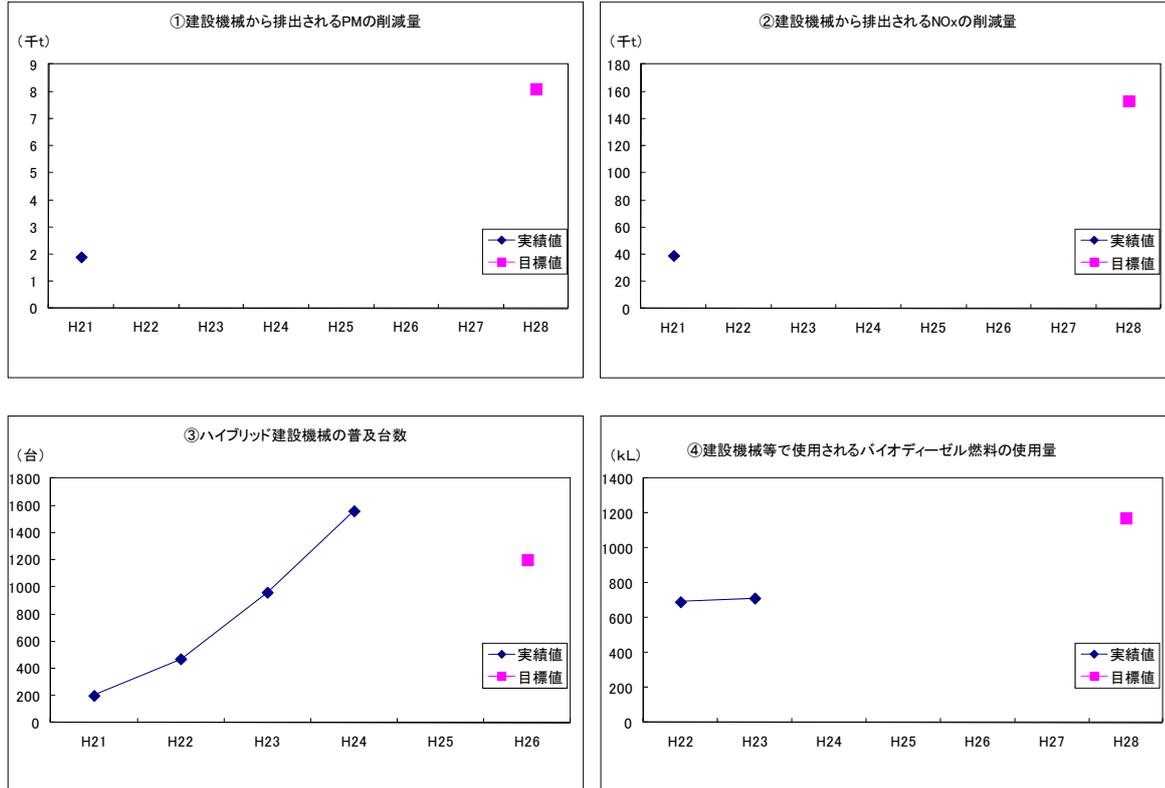
過去の実績値①					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	
-	1.9千t 削減	(集計中)	(集計中)	(集計中)	

過去の実績値②					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	
-	39.1千t 削減	(集計中)	(集計中)	(集計中)	

過去の実績値③					(年度)
H 2 0	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4	
—	2 0 0 台	4 7 0 台	9 6 0 台	1, 5 6 0 台	

過去の実績値④					(年度)
H 2 0	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4	
—	—	6 9 2 kL	7 1 3 kL	(集計中)	

※①及び② 調査が奇数年のみ実施であるため、偶数年の実績値は、オフロード建設機械の普及台数を前後年度から補充して削減量を推定する。



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①及び②

オフロード法の基準に適合した特定原動機の型式指定や車体の型式届出等に係る事務、および基準に適合したオフロード建設機械に対する融資制度を運用している。中央環境審議会第9次答申（平成20年1月）において排出ガスの低減目標値が示されたことを受け、排出ガス低減に優れた技術の導入に対応した法改正等を視野にいたした検討を行い、排出ガス低減に優れた技術の開発状況を踏まえつつ、平成22年3月にはオフロード法における技術基準を改正し、改正前と比べてPMの排出量を約9割削減するなどの排出ガス規制値を強化した。また、平成22年度には、税制措置を創設した。

予算額：建設機械施工における環境保全対策促進経費 19,010千円（平成21年度）
 排出ガス新規制に適合した特定特殊自動車に係る課税標準の特例措置の創設（固定資産税）

③

低炭素型建設機械の認定に関する規程に係る事務、及び基準に適合したオフロード建設機械に対する融資制度を運用している。平成22年度には、燃料消費量を測定するための規格を統一化するとともに、主要な建設機械の燃費基準値を設定し、低燃費を実現するハイブリッド機構を有する建設機械の普及に必要な環境整備を進めた。

予算額：建設機械施工における低炭素化技術普及促進経費 16,097千円（平成23年度）
 建設機械施工における低炭素化技術普及促進経費 9,768千円（平成24年度）

④

バイオディーゼル燃料は、酸化等による性能劣化が生じやすく、適正な管理方法が重要であるとともに、粘性度や発熱量が高いため、エンジン燃焼室内にスラッジ等を生じやすいことから、建設機械に使用する際には、エンジンの不具合、フィルターの目詰まり等による排ガス性状の悪化及び建設機械本体の性能悪化が懸念される。そこで、バイオディーゼル燃料の使用に伴う建設機械の排ガス性状の調査・検証を行うとともに、バイオディーゼル燃料の保管指針等の整備に係る技術的検討及びバイオディーゼル燃料の使用基準・建設機械のメンテナンス基準の策定をすることで、建設機械での利用に必要な環境整備を進める。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

①及び②「順調」

指標に係る基礎データである建設機械の保有台数については、「建設機械動向調査(経済産業省・国土交通省)」による数値を参照している。しかし、本調査は2年毎に実施するものであるため、平成22年度及び平成23年度の実績値については、平成25年8月(予定)に上記の建設機械動向調査が公表されることから集計中とし、平成21年度のみ数値を記載している。平成21年度の実績による目標削減量に対する進捗率は①23%、②26%となった。これは、平成20年10月に全出力帯でオフロード法の規制が始まったことで普及促進が図られた結果であり、今後も普及が進むと想定される。

③「順調」

平成24年度の実績値は1,560台であり、平成22年度比でおよそ3倍となっている。これは各企業においてハイブリッド建設機械の普及出力帯が出揃った結果であり、今後も普及が進むと想定される。

④「順調でない」

指標に係る基礎データは、バイオディーゼル燃料取組実態調査(全国バイオディーゼル燃料利用推進協議会)に基づいている。平成23年度の実績は713kL(前年比21kL増)となっており、目標値設定時に想定した年平均増加量80kLを下回っているため、順調とまでは言えない。平成25年度以降は、建設機械でのバイオディーゼル燃料の活用事例を調査・周知するとともに、利用に関する技術基準を策定し、利用環境整備による目標達成を目指す。

(事務事業の実施状況)

平成22年3月にオフロード法の技術基準を改正して排出ガス規制値を強化し、排出ガス性状を悪化させない適正燃料使用の徹底を図ることで建設機械の排出ガス対策を推進し、更なる大気環境の改善を図った。また、低炭素型建設機械の普及を目的に、建設機械の燃費測定方法及びその基準値を平成24年度に設定した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標の目標値は平成28年度における①8.1千t削減、②153.0千t削減であり、平成21年度における実績値は①1.9千t削減、②39.1千t削減である。また、平成19年度の実績値は①1.9千t増加、②37.1千t増加であり、平成21年度は削減に転じている。これは、平成20年10月に全出力帯でオフロード法の規制が始まったことで普及促進が図られた結果と考えられる。平成22年8月には全出力帯で継続生産車の経過措置期間も終了していることから、今後も普及が進むと想定される。このことからA-2と評価した。

また、目標値③1,200台に対する実績値は960台(平成23年度)、1,560台(平成24年度)であり、平成22年度比でおよそ3倍となっているのは、エネルギー特別会計による補助金によって普及促進が図られた結果と考えられる。平成25年度も補助金が設定されているため、今後も普及が増加することが想定される。このことからA-2と評価した。

目標値④については、目標値に向けて増加しているものの、増加量が想定を下回っている。平成25年度以降は、建設機械でのバイオディーゼル燃料の活用事例を調査するとともに、利用に関する技術基準を策定し、利用環境整備による目標達成を目指すことから、B-1と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

建設機械でのバイオディーゼル燃料の活用事例の調査・周知及び利用に関する技術基準の策定に向けての検討

(平成26年度以降)

建設機械でのバイオディーゼル燃料の利用に関する技術基準の策定

担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局公共事業企画調整課環境・リサイクル企画室(室長 福島 眞司)

業績指標 37

建設廃棄物の再資源化率、再資源化等率及び建設発生土の有効利用率（①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生木材（再資源化等率）、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土）

評価	
① A-2	目標値：98%以上 ※1) (平成24年度) 実績値：98.4% ※1) (平成20年度) 初期値：98.6% ※1) (平成17年度)
② B-2	目標値：98%以上 ※1) (平成24年度) 実績値：97.3% ※1) (平成20年度) 初期値：98.1% ※1) (平成17年度)
③ A-2	目標値：77% ※1) (95%以上 ※2)) (平成24年度) 実績値：80.3% ※1) (89.4% ※2)) (平成20年度) 初期値：68.2% ※1) (90.7% ※2)) (平成17年度)
④ A-2	目標値：82% ※2) (平成24年度) 実績値：85.1% ※2) (平成20年度) 初期値：74.5% ※2) (平成17年度)
⑤ B-2	目標値：平成17年度排出量に対して30%削減 (平成24年度) 実績値：平成17年度排出量に対して9%削減 (平成20年度) 初期値：292.8万トン (0%) (平成17年度)
⑥ B-2	目標値：87% (平成24年度) 実績値：78.6% (平成20年度) 初期値：80.1% (平成17年度)
	※1) 再資源化率 ※2) 再資源化等率

(指標の定義)

再資源化率：建設廃棄物として排出された量に対する、再資源化された量と工事間利用された量の合計の割合。
 再資源化等率：建設廃棄物として排出された量に対する、再資源化及び縮減された量と工事間利用された量の合計の割合。なお、再資源化等とは、再資源化及び縮減のこと。
 建設発生土の有効利用率：土砂利用量に対する建設発生土利用量の比率（ただし、利用量には現場内完結利用を含む現場内利用量を含む）
 対象品目：（上から順に）アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材、建設汚泥、建設混合廃棄物、建設発生土

① (分子) =アスファルト・コンクリート塊の再使用^{※1)}量および再生利用^{※2)}量の合計
 (分母) =アスファルト・コンクリート塊の排出量

② (分子) =コンクリート塊の再使用量及び再生利用量の合計
 (分母) =コンクリート塊の排出量

③ (分子) =建設発生木材の再使用量、再生利用量、熱回収^{※3)}量および焼却による減量化量の合計
 (分母) =建設発生木材の排出量

④ (分子) =建設汚泥の再使用量、再生利用量、脱水等の減量化量の合計
 (分母) =建設汚泥の排出量

⑤ (分子) =当該年の建設混合廃棄物の排出量と平成17年度の建設混合廃棄物量の差
 (分母) =平成17年度の建設混合廃棄物の排出量

⑥ (分子) =土砂利用のうち土質改良を含む建設発生土利用量
 (分母) =土砂利用量

※1) 再使用：廃棄物となるものを同一形態で再び利用すること。
 ※2) 再生利用：廃棄物を物理的あるいは化学的に処理して得られたものを有効利用すること。
 ※3) 熱回収：廃棄物から熱エネルギーを回収すること。

(目標設定の考え方・根拠)

建設工事に伴い発生する建設副産物のリサイクル率を指標として設定する。
 平成20年4月に策定した「建設リサイクル推進計画2008」において、各品目における平成24年度の目標値を定めている。

①、②、③※2)

初期値（平成17年度）において9割以上の高い水準を達成しており、現状維持を基本として、初期値（平成17年度）の水準よりも減少させないことを目標とした。

③※1)、④、⑤、⑥

建設混合廃棄物及び建設発生土の再資源化・有効利用等はこれまでもある程度進んできているところであるが、これまでの進捗のペースを維持して、引き続き再資源化・有効利用等を進めていくことを目指して、目標値を設定した。

(外部要因)

再資源化施設の処理能力等

(他の関係主体)

他府省庁（事業主体）、地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

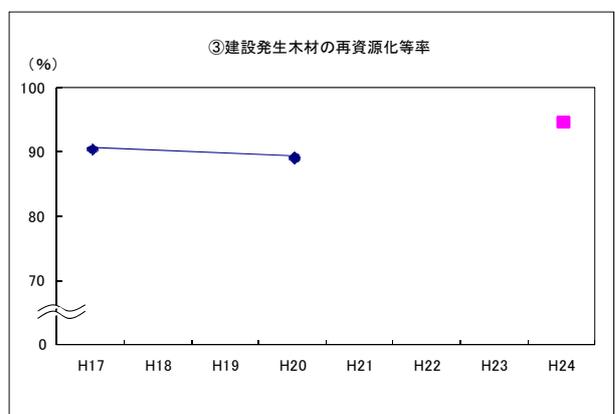
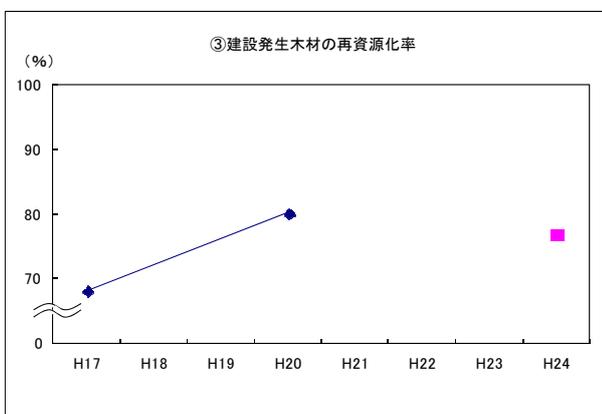
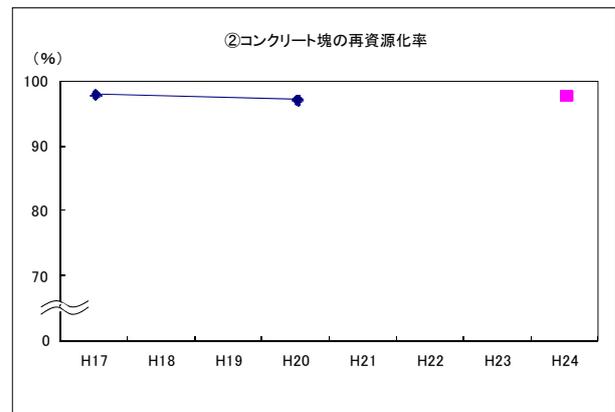
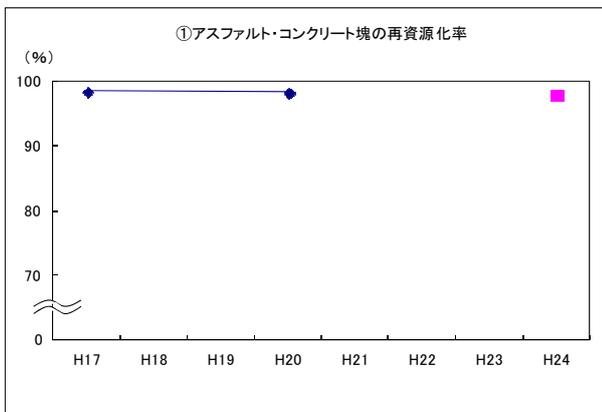
【閣決（重点）】

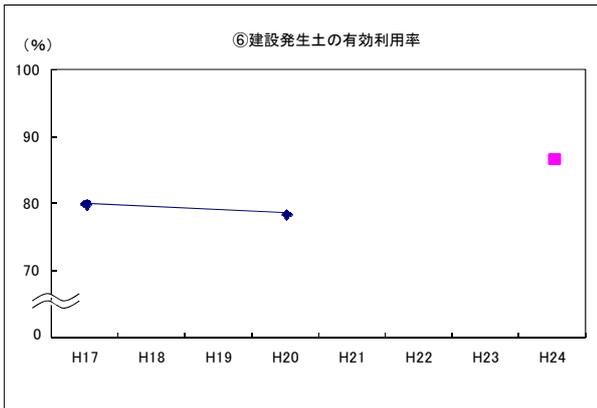
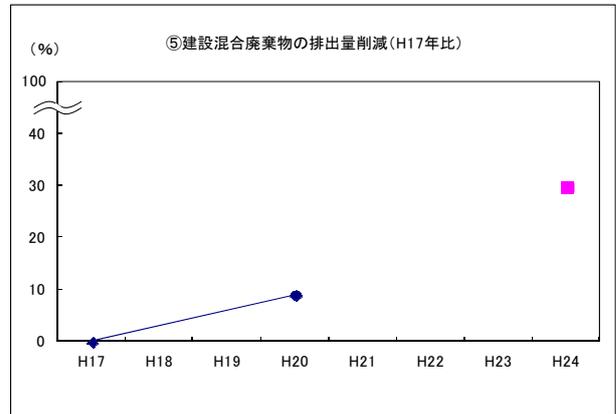
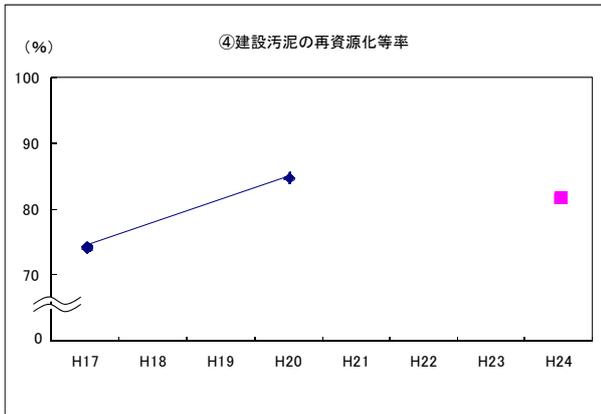
なし

【その他】

なし

過去の実績値								(年度)
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
①	98.6% *1)	—	—	98.4% *1)	—	—	—	集計中
②	98.1% *1)	—	—	97.3% *1)	—	—	—	集計中
③	68.2% *1)	—	—	80.3% *1)	—	—	—	集計中
	(90.7% *2))			(89.4%*2))				集計中
④	74.5% *2)	—	—	85.1% *2)	—	—	—	集計中
⑤	0%	—	—	9%	—	—	—	集計中
⑥	80.1%	—	—	78.6%	—	—	—	集計中





事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 建設分野における循環型社会形成推進
 - 建設汚泥の再生利用の検討
 - 適切な分別解体等の実施の確保に関する調査検討

地球温暖化防止等対策費 23,209千円 (平成24年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

建設副産物実態調査は、5年周期を基本として実施しているが、平成20年度については、「建設リサイクル推進計画2008」の策定初年度の実態を把握するために実施した。

- ①アスファルト・コンクリート塊は平成20年度時点で平成24年度目標値98%以上の再資源化率を達成しており、過去の実績値によるトレンドから概ね横ばいの状況であり、順調である。
- ②コンクリート塊は平成20年度時点で平成24年度目標値98%に近い再資源化率を達成しており、過去の実績値によるトレンドから概ね横ばいの状況であるが平成20年度については微減した。
- ③建設発生木材の再資源化率については、平成20年度時点で平成24年度目標値77%の再資源化率を達成しており、過去の実績値によるトレンドから判断すると、順調である。建設発生木材の再資源化等率は平成20年度時点で平成17年度から概ね横ばいの状況であり、過去の実績値によるトレンドから判断すると順調である。
- ④建設汚泥については、平成20年度時点で平成24年度目標値82%の再資源化等率を達成しており、過去の実績値によるトレンドから判断すると、順調である。
- ⑤建設混合廃棄物については、平成20年度時点において平成17年度比で9%削減しており、過去の実績値によるトレンドから判断すると、順調でない。
- ⑥建設発生土については、平成20年度時点で平成17年度から概ね横ばいの状況であり、過去の実績値によるトレンドから判断すると、順調でない。

(事務事業の実施状況)

- 建設分野における循環型社会形成推進
 - 建設工事から排出される建設汚泥の再生利用の検討を実施。
 - 廃石膏ボードの再資源化促進、建設リサイクルの障害の恐れとなる解体工事現場における有害物質の残存混入防止の観点から分別解体作業等の検討の実施。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・①アスファルト・コンクリート塊については、概ね横ばいの状況であり、過去の実績値によるトレンドから平成24年度目標に向けて順調に推移しているものと考えられることから、A-2と評価した。
- ・②コンクリート塊については、概ね横ばいの状況であり、過去の実績値によるトレンドから平成24年度目標に向けて順調に推移しているものと考えられるが、平成20年度については微減したことから、B-2と評価した。
- ・③建設発生木材の再資源化率については、過去の実績値によるトレンドから平成24年度目標に向けて順調に推移しているものと考えられ、建設発生木材の再資源化等率については、平成20年度時点では平成24年度目標を達成に向けた成果を示していないものの、過去の実績値によるトレンドから平成24年度目標に向けて順調に推移しているものと考えられることから、A-2と評価した。
- ・④建設汚泥については、平成20年度時点で平成24年度目標を達成しており、過去の実績値によるトレンドから順調に推移しているものと考えられることから、A-2と評価した。
- ・⑤建設混合廃棄物については、平成20年度時点では平成24年度目標を達成していないものの、過去の実績値によるトレンドから目標達成に向け順調に推移していない。課題としては、分別解体等の結果残される建設混合廃棄物は、中間処理業者でどのように分別され、再資源化施設あるいは最終処分場へ搬出されているか、統計的に整理されていないこと等があげられるが、これについては「建設リサイクル推進計画2008」に基づき、施策を実施することにより目標達成を目指すこととし、B-2と評価した。
- ・⑥建設発生土については、平成24年度目標に向けて過去の実績値によるトレンドから目標達成に向け順調に推移していない。課題としては、民間工事由来の建設発生土を公共工事で有効利用することについて、調整にあたっての時間的ゆとりが十分でない中で、調整先選定にあたっての公平性の確保、環境安全性等の品質に対する信頼性の確保を図る等があげられるが、これについては「建設リサイクル推進計画2008」に基づき施策を実施することにより目標達成を目指すこととし、B-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度以降)

平成25年度以降に、平成20年4月に策定した「建設リサイクル推進計画2008」に続く新たな推進計画を策定。

担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局公共事業企画調整課事業総括調整官(事業総括調整官 勢田 昌功)

関係課：大臣官房公共事業調査室(室長 鈴木 徹)

大臣官房官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室(室長 清水 候二)

土地・建設産業局建設業課(課長 青木 由行)

都市局公園緑地・景観課(課長 舟引 敏明)

水管理・国土保全局治水課(課長 山田 邦博)

水管理・国土保全局河川環境課(課長 渥美 雅裕)

水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 渡 正昭)

水管理・国土保全局海岸室(室長 五道 仁実)

道路局国道・防災課(課長 茅野 牧夫)

港湾局技術企画課(課長 下司 弘之)

航空局安全部空港安全・保安対策課(課長 酒井 洋一)

業績指標 38

住宅、建築物の省エネルギー化(①エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年基準)達成率、②一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)

評価	
①B-1	目標値：70% (平成27年度) 実績値：49% (平成24年度) 初期値：42% (平成22年度)
②A-1	目標値：85% (平成27年度) 実績値：79% (平成24年度) 初期値：71% (平成22年度)

(指標の定義)

①エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年基準)達成率

当該年度の新築着工住宅のうち、エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年基準)に適合しているものの割合。

・省エネ基準：住宅におけるエネルギーの使用の合理化のために建築主の努力義務として定める「住宅の建築主等の判断の基準」等。昭和55年に制定した後、平成4年及び平成11年に基準の改正・強化を行っている。

※「省エネルギー法」：エネルギーの使用の合理化に関する法律

②一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率

当該年度に着工された新築建築物(非住宅・300㎡以上)のうち、「判断の基準」に適合している建築物の床面積の割合。

・判断の基準：省エネルギー法に建築物の断熱化、設備の効率的利用に関して努力義務として定める「建築主の判断の基準」。

(目標設定の考え方・根拠)

①エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年基準)達成率

・住生活基本計画で設定している目標値(100%(平成32年度))を基に設定。

②一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率

・住宅に準じて設定。

①、②ともに省エネ基準の適合義務化によって平成32年度に100%達成することを見据え、適合義務化するための前提条件として①70%、②85%を目標として設定したもの。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

①、②建築主等(事業主体等)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・低炭素社会づくり行動計画(平成20年7月29日)
- ・京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日)
- ・住生活基本計画(全国計画)(平成23年3月15日)
- ・日本再興戦略(平成25年6月14日)

二. 戦略市場創造プラン テーマ2：クリーン・経済的なエネルギー需給の実現

【閣決(重点)】

なし

【その他】

・国土交通省成長戦略(平成22年5月17日)

<住宅・都市分野>

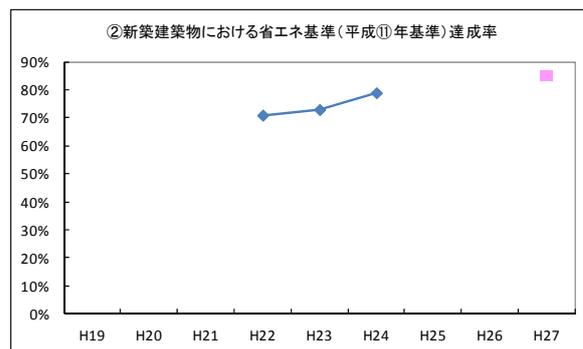
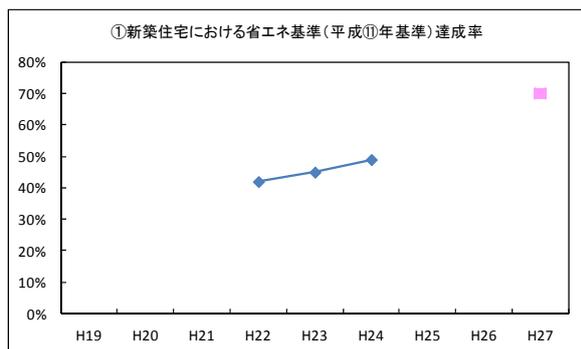
Ⅲ 住宅・建築投資活性化・ストック再生戦略

3. チャレンジ25の実現に向けた環境に優しい住宅・建築物の整備

過去の実績値					(年度)
	H20	H21	H22	H23	H24
①	—	—	42%	45%	49%
②	—	—	71%	73%	79%

※①当該年度の新築着工住宅のうち、エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準（平成11年基準）に適合しているものの割合

※②当該年度に着工された新築建築物（非住宅・300㎡以上）のうち、「判断の基準」に適合している建築物の床面積の割合



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①住宅関係 (◎)

- ・省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務等
- ・省エネ措置等を講じた住宅に対する融資、補助等による支援

②建築物関係 (◎)

- ・省エネルギー法による建築物の省エネ措置の努力義務等
- ・省エネ措置等を講じた建築物に対する融資、補助等による支援
- ・官庁施設のグリーン化の推進

<注>◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係わる施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

①住宅関係 (◎)

- ・省エネルギー法に基づく建築主等に対する省エネ基準に基づく省エネ措置の努力義務
 - ・省エネルギー法に基づく一定規模以上の住宅の建築・大規模修繕等の省エネ措置の届出義務化
 - ・都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素建築物新築等計画の認定制度の創設
 - ・認定を受けた低炭素建築物に対する税制上の特例措置を実施
 - ・一定の省エネ改修を行った場合の所得税、固定資産税の軽減
 - ・省エネ措置等を講じた住宅の取得を支援するため、住宅金融支援機構の証券化ローンの枠組みを活用して金利引き下げを実施
 - ・住宅のゼロ・エネルギー化推進事業により、中小工務店におけるゼロ・エネルギー住宅の取組を支援。
- 予算額：環境・ストック活用推進事業 173.1億円の内数（平成24年度）・住宅エコポイント/復興支援・住宅エコポイントによるエコ住宅の新築やエコリフォームの推進
- ・省CO2の実現性に優れたリーディングプロジェクトに対する支援
 - ・民間事業者等による先導的技術開発の支援
 - ・住宅性能表示制度の普及推進
 - ・住宅・建築物の居住性（室内環境）の向上と地球環境への負荷の低減等を総合的な環境性能として一体的に評価する建築物総合環境性能評価システム（CASBE）の開発・普及の推進

②建築物関係 (◎)

- ・省エネルギー法に基づく建築主等に対する省エネ基準に基づく省エネ措置の努力義務
- ・省エネルギー法に基づく一定規模以上の建築物の建築・大規模修繕等の省エネ措置の届出義務
- ・都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素建築物新築等計画の認定制度の創設
- ・一定の省エネ設備を取得し、事業の用に供した場合の法人税等の軽減（グリーン投資減税）
- ・既設官庁施設の設備機器等老朽更新時における省エネ対策の推進
- ・既存官庁施設の適正な運用管理の徹底
- ・省CO2の実現性に優れたリーディングプロジェクトに対する支援
- ・民間事業者等による先導的技術開発の支援
- ・住宅・建築物の居住性（室内環境）の向上と地球環境への負荷の低減等を総合的な環境性能として一体的に評価する建築物総合環境性能評価システム（CASBE）の開発・普及の推進
- ・グリーン庁舎の整備の推進

<注>◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ① 新築住宅における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率

- ・新築住宅における省エネ基準適合率は、平成23年度45%から平成24年度49%に向上している。
 - ②一定の新築建築物における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率
 - ・建築物の省エネ基準適合率は、平成24年度は79%となっており、また、省CO2の実現性に優れたリーディングプロジェクトに対する支援等の効果が今後見込まれるため、建築物の次世代省エネ基準適合率は順調に推移するものと考えられる。
- （事務事業の実施状況）**
- ①新築住宅における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率
 - ・大規模な住宅（床面積2,000㎡以上）の新築時の省エネルギー措置の届出義務化等を実施（平成18年4月施行）
 - ・省エネルギー法に基づき、大規模な住宅（床面積2,000㎡以上）に係る担保措置の強化（平成21年4月施行）
 - ・省エネルギー法に基づき、中小規模の住宅（床面積300㎡以上）の新築時の省エネルギー措置の届出の義務化等を実施（平成22年4月施行）
 - ・次世代省エネ基準に適合する住宅の建設に対し、証券化ローンの枠組みを活用した金利引き下げを実施（平成22年度 証券化ローンの枠組みを活用した金利引き下げ戸数 152,013件の内数）（平成21年度第一次補正予算、第二次補正予算及び平成22年度予備費において、金利の引き下げ措置を強化）
 - ・省エネルギー性能を含む住宅の性能について分かりやすく表示する制度（住宅性能表示制度）の普及を推進（平成24年度：新築住宅戸数202,960戸）
 - ・住宅エコポイント／復興支援・住宅エコポイントのエコ住宅の新築については、1,020,996戸のポイント申請があり、1,007,945戸にポイント発行（約2,747億ポイント）（平成22年3月から平成25年3月末）。
 - ・環境・ストック活用推進事業による省CO2の実現性に優れたリーディングプロジェクト等に対する支援の実施（平成24年度予算、平成24年度補正予算）
 - ・住宅のゼロ・エネルギー化推進事業においては、2,701件の応募があり、1,320件を採択。
 - ②一定の新築建築物における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率
 - ・省エネルギー法に基づき、大規模な建築物（床面積2,000㎡以上）の新築時の省エネルギー措置の届出の義務化。（平成15年4月施行）
 - ・省エネルギー法に基づき、中小規模の建築物（床面積300㎡以上）の新築時の省エネルギー措置の届出の義務化等を実施（平成22年4月施行）
 - ・環境・ストック活用推進事業による省CO2の実現性に優れたリーディングプロジェクト等に対する支援、省エネ改修の実施（平成24年度予算）

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ① B-1

新築住宅の業績指標は向上してはいるが、目標値の水準までには更なる施策が必要である。そのため、住宅の省エネ基準への適合義務化に向けて、中小工務店の省エネ施工技術の習得の支援などの環境整備を行う。
- ② A-1

前述のとおり、平成24年度の実績値は79%となっており、また、既存施策の効果が今後見込まれるため、一定の新築建築物の業績指標は概ね順調に推移するものと考えられる。引き続き、省CO2技術の普及啓発に寄与する住宅・建築物リーディングプロジェクト等への支援を行う。さらに、建築物の省エネ基準への適合義務化に向けて環境整備等を行う。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

- ・省エネ基準を改正し、非住宅は4月1日から施行（経過措置は平成26年3月31日まで）、住宅は10月1日から施行（経過措置は平成27年3月31日まで）する。
- ・住宅・建築物の省エネ基準適合義務化に向けて、義務化の対象、時期、支援策について、さらに詳細な検討を行う。
- ・高い省エネ性能等を有する住宅・建築物の認定制度等を内容とする「都市の低炭素化の促進に関する法律」により、住宅・建築物の省エネ化・低炭素化を促進。また、平成25年度税制改正において、認定を受けた新築住宅に対する投資型減税の特例措置を創設するとともに、住宅ローン減税の特例措置を延長・拡充する。
- ・都市の低炭素化により環境対策の促進を図るため、低炭素建築物（非住宅のみ）の新築等を行う者に対して、日本政策金融公庫により低利融資を実施。

（平成26年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課： 住宅局住宅生産課（課長 伊藤 明子）
 住宅局建築指導課（課長 井上 勝徳）
 関係課： 官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室（室長 清水 俣二）

業績指標 39

重量車の平均燃費向上率（平成14年度比）

評価	
A-2	目標値：12%（平成27年度） 実績値：13.1%（平成23年度） 初期値：0%（平成14年度）

（指標の定義）

重量車（トラック・バス等）が1リットルの燃料で走行することができる距離の平均が、基準年度（省エネ法に基づくトップランナー方式による燃費基準（現在商品化されている自動車のうち最も燃費性能が優れている自動車をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて策定した燃費基準）が設定された際の基準年度）である平成14年度に対してどれだけ向上したかを表す指標。

（目標設定の考え方・根拠）

総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会重量車判断基準小委員会・重量車燃費基準検討会において、省エネ法に基づくトップランナー方式による重量車の燃費基準は、平成27年度を目標年度とし、基準年度である平成14年度から12%の燃費向上と設定されたことによる。（出荷台数比率は基準年度と同じであると仮定）

（外部要因）

重量車の区分（トラック・バス等の車種、車両総重量クラス等）別の出荷台数比率

（他の関係主体）

経済産業省（省エネ法の機械器具に係る措置のうち、自動車については経済産業省と国土交通省の共管）

（重要政策）

【施政方針】

第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）「乗用車の燃費基準を2015年までに2割以上改善し、世界で最も厳しい水準とする」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

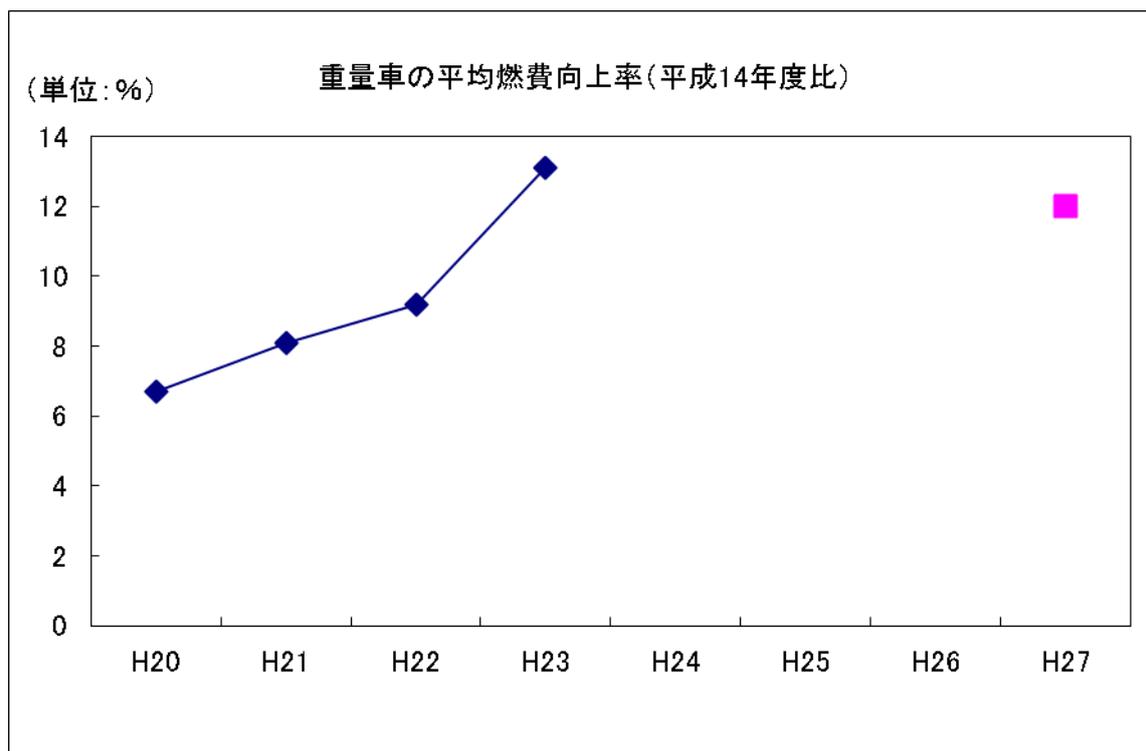
なし

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H20	H21	H22	H23	H24
6.7%	8.1%	9.2%	13.1%	集計中

（※平成24年9月を目途に集計完了予定。（現在、メーカーから順次平成23年度の実績が提出されているところ。））



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・燃費基準の達成状況を把握し、必要に応じて新たな燃費基準を設定することで、燃費性能の優れた重量車の普及を促進する。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・重量車の燃費基準は平成18年に施行されたものであり、全対象車に燃費の表示が行われたのは平成19年9月以降であるため、指標の実績値の集計が可能なのは、平成20年度分以降の値である。
・平成23年度の実績において、平成27年度での目標値を達成している。

(事務事業の実施状況)

・国内向け出荷される重量車の燃費値の調査を実施し、燃費基準の達成状況を把握するよう努めている。
・重量車の燃費に関する情報を国土交通省HP上で公表し、燃費性能の優れた重量車にステッカーを貼付する等により、自動車ユーザーの燃費性能に関する意識を高め、燃費性能が高い重量車の普及を促進するよう努めている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成23年度の改善率で、平成27年度での目標値を達成している。
・燃費基準の目標年度である平成27年度までに、順次モデルチェンジが行われて燃費が改善していくと考えられることから、引き続き燃費基準の達成状況を把握する。
・以上からA-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車局環境政策課 (課長 板崎 龍介)

業績指標 40

モーダルシフトに関する指標（①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量（自動車での輸送が容易な貨物（雑貨）量）

評価

①B-1 ②B-2	目標値：①36億トンキロ増（平成24年度） ②320億トンキロ（平成24年度） 実績値：①集計中（平成24年度） ②305億トンキロ（平成23年度） 初期値：①21億トンキロ増（平成18年度） ②301億トンキロ（平成18年度）
--------------	---

(指標の定義)

トラックから鉄道コンテナ輸送に転換することで増加する鉄道コンテナ輸送量（トンキロ）およびトラックから海上輸送に転換することで増加する海上輸送量（トンキロ）

(目標設定の考え方・根拠)

自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道・海運へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成24年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して専用列車の設定、輸送力増強事業等により36億トンキロ増加させ、また、平成24年度における施策を実施しない場合の海上輸送量を257億トンキロと推定し、海運事業者に対するヒアリング結果等を踏まえ施策を実施することによって63億トンキロ増加させ、320億トンキロにするという目標値を設定。（京都議定書目標達成計画 別表1-27に記載あり）

(外部要因)

自然災害等による変動

(他の関係主体)

物流事業者（鉄道事業者、海運事業者含む）等

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日全部改定）

「物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。（第3章第2節1.（1）」

新成長戦略（平成22年6月18日）

（1）グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略

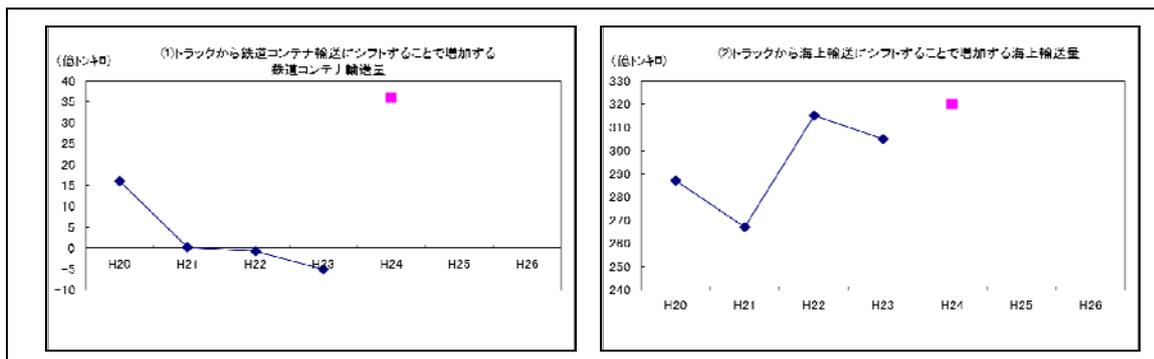
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H20	H21	H22	H23	H24
①16億トンキロ増 ②287億トンキロ	①0.2億トンキロ増 ②267億トンキロ	①0.7億トンキロ減 ②315億トンキロ	①5億トンキロ減 ②305億トンキロ	①集計中 ②集計中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①荷主・物流事業者の連携による取組の促進

- ・モーダルシフト等推進事業費補助金

荷主企業及び物流事業者等、物流に係る関係者によって構成される協議会が行うモーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に要する経費の一部を補助することにより、モーダルシフトを推進する。

予算額：8.2億円（平成24年度）

②鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

- ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業

山陽線に引き続き、九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を行う（平成23年3月完成）。

- ・隅田川駅輸送力増強事業

北海道など北日本への鉄道貨物輸送の東京側の玄関口となる隅田川駅について、輸送力の増強のための整備を行う（平成24年3月完成）。

予算額：6.0億円（平成21年度）補正予算で事業採択

1. 8億円（平成22年度）うち交付決定変更による増額分1.6億円

2. 8億円（平成23年度）

2. 8億円（平成24年度）

- ・エコレールマークの普及

鉄道貨物の利用促進が図られるためには、荷主等の企業や消費者においても、鉄道貨物輸送による環境負荷低減の取組に対する意識の向上が重要であることから、鉄道貨物輸送を積極的に行っている企業や商品に対してエコレールマークの認定を行い、鉄道貨物へのモーダルシフトの推進が図られるよう、エコレールマーク普及についての取組を推進する。

（税制特例）※課税標準の軽減割合は平成24年度のもの

- ・長期保有の土地等から機関車及びコンテナ貨車への買換えの場合の特例措置

法人税 取得価額の80%の圧縮記帳

- ・JR貨物が取得した高性能機関車・コンテナ貨車に係る特例措置

固定資産税 5年間 3/5

- ・第三セクターが幹線鉄道等活性化補助を受けて取得しJR貨物に貸し付ける鉄道施設に係る特例措置

固定資産税 10年間 1/2

- ・鉄軌道用車両等（JR貨物が駅の構内等でコンテナ貨物の積卸の用に供するフォークリフト等を含む）の動力源に供する軽油の免税措置

軽油引取税 課税免除

- ・地球温暖化対策のための税におけるモーダルシフトの推進及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置

地球温暖化対策のための税 平成26年3月31日までの間 還付

③内航海運の競争力の強化

- ・複合一貫輸送ターミナルの整備等（◎）

港湾における温室効果ガス排出削減対策等を推進するため、複合一貫輸送ターミナルの整備等により、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトを促進する。

予算額：港湾整備事業費1,685億円（国費）及び

社会資本整備総合交付金13,475億円の内数（平成24年度）

- ・海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進

海上輸送を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定し、当該企業にエコシップマークの使用を認める等の活用により船を利用したモーダルシフトのアピールを行う「エコシップモーダルシフト事業」を実施する。

- ・海上交通低炭素化促進事業費補助金（内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業）の実施

モーダルシフトや内航フィーダー輸送の受け皿である海上交通事業者のシャシー等輸送機器の導入の取組みを支援し、海上交通ネットワークの利用促進及び環境負荷低減等に貢献する。

予算額：0.8億円（平成24年度）

- ・共有建造制度によるモーダルシフト船等の建造の促進

船舶共有建造制度を活用してスーパーエコシップを建造する場合において、船舶使用料の減免を通じて、モーダルシフト船等の建造促進支援を行う。

- ・高度船舶安全管理システムの実用化
平成13年度から船舶の推進機関の状態を陸上から遠隔監視・診断を行うとともに、陸上支援による推進機関の適切な保守管理を行うことにより、推進機関に生じる全ての重大な故障等を未然に防止する革新的な安全管理技術「高度船舶安全管理システム」の研究開発を実施。平成16年度末に開発を終了。システムの導入により、従来と比較して機関部作業の省力化の効果が見込まれることから、官学労使からなる「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」において、同システムを導入した船舶に適した効率的な乗組み体制のあり方について検討を進めている。現在は、乗組み見直しの可否を検討するため、同検討会における合意に基づき、平成24年7月末までの間、「検証運航」という位置づけで見直した乗組み体制による運航実績の蓄積を図っているところ。今後も船舶の安全性・信頼性の向上、機関部作業の軽減、機関保守整備の合理化等、本システムの普及に向けた環境整備に取り組む。
- ・地球温暖化対策のための税におけるモーダルシフトの推進及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置（再掲）
地球温暖化対策のための税 平成26年3月31日までの間 還付

(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

①世界同時不況の影響による物流総量の減少により、平成20年度・21年度ともに輸送量（鉄道コンテナ輸送トンキロ数）が大幅に減少した。平成22年度には持ち直しの動きが見られたが、平成23年3月に発生した東日本大震災の影響で東北線、常磐線等が不通になるなどして輸送量が急速に落ち込み、結果的には、平成22年度の輸送量についても、平成21年度から横ばいとなった。

平成23年度の輸送量についても、震災により荷主企業も甚大な被害を受け完全な復旧に至っていないことや、同年度末時点でも不通区間が残っていることなどにより、平成22年度に比較して減少することとなった。

平成24年度の輸送量は集計中であるがJR貨物の速報値によれば、平成24年度には被災した貨物駅が全て復旧したことにより荷主企業の鉄道輸送が再開されたことに伴いコンテナ輸送量が増加した。一方、車扱については、一部区間において石油輸送が終了したことによる減少もあり、結果的には平成23年度とほぼ横ばいとなった。

②について、世界同時不況の影響から回復せず、輸送量は徐々に減少傾向にあったが、平成22年度はモーダルシフト対象品目である輸送用機械をはじめとした製品等の輸送量が増加したことにより、前年度に比べ目標値を上回り増加となったものの、平成23年度は東日本大震災の影響を受け、平成22年度に比べ減少した。

(施策の実施状況)

①荷主・物流事業者の連携による取組の促進

- ・モーダルシフト等推進事業補助金

平成24年度においては、鉄道へのモーダルシフト事業13件、内航海運へのモーダルシフト事業4件、幹線輸送集約化事業1件に対し補助を実施。

②鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

- ・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業

平成19年3月に山陽線鉄道貨物輸送力増強事業が完成し、コンテナ列車の長編成化が実現した。

- ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業

九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を進め、平成23年3月に完成し、首都圏などと福岡との間で長編成コンテナ列車の直通運転が可能となった。

- ・隅田川駅輸送力増強事業

平成25年3月に北海道など北日本への鉄道貨物輸送の東京側の玄関口となる隅田川駅の輸送力増強事業が完成し、長編成コンテナ列車の直通運転が可能となった。

- ・エコレールマークの普及

平成24年度の認定商品は合計で99件（153品目）、認定企業は78件となった。

今後も引き続きエコレールマーク普及についての取組を推進する。

③内航海運の競争力の強化

- ・複合一貫輸送ターミナルの整備等

物流効率化とともにモーダルシフトによる温室効果ガス排出削減にも寄与する複合一貫輸送ターミナルの整備等を行った。

- ・改正内航海運業法の適切な運用

平成17年度より、参入規制の緩和等を内容とする改正内航海運業法を施行し、意欲ある事業者の事業展開の多様化、円滑化及び新規参入を促している。（平成23年度新規参入事業者数：20事業者）

- ・海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進

平成24年度は「エコシップモーダルシフト事業」の認定事業者として荷主10者、物流事業者14者を決定した。（認定事業者：荷主73者、物流事業者88者（平成24年12月現在合計））。

- ・海上交通低炭素化促進事業費補助金（内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業）の実施

既存貨物のモーダルシフト又は新規貨物の海上輸送における輸送機器の導入費について、5事業者が行う輸送事業に使用する機器に対し約0.8億円の補助金を交付した。

- ・共有建造制度によるモーダルシフト船等の建造の促進
平成24年度においては、共有建造制度を活用したスーパーエコシップの建造支援等の普及支援を行った。
- ・高度船舶安全管理システムの実用化
現在、「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」において当該システムに係る乗組み制度の検討を行うとともに、機関保守整備の合理化の検討を行うなど、本システムの普及に向けた環境整備に取り組んでいる。

課題の特定と今後の取組の方向性

・業務指標について、鉄道貨物輸送量は、平成20年度の世界同時不況や平成23年3月に発生した東日本大震災の影響等を受け、平成20年度からの実績のトレンドは計画策定時の見込みに比べて低くなっている。

平成23年度に創設した無利子貸付制度（JR貨物の設備投資を支援するため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定から、7年間で700億円を無利子で貸し付けし、老朽化した車両や施設の取替を促進する）を着実に遂行していく。

加えて、環境省と連携し、24年度からは、中長距離の幹線輸送において主力として用いられている10トントラックと同様に荷物を積載可能な、鉄道輸送用31フィートコンテナの新規導入に対して支援を行うことや低温物流のニーズを踏まえた物流の効率化を図っていくことで、トラックからのモーダルシフトを促進しているところである。

今後は、低温物流や国際・国内複合一貫輸送など、鉄道輸送需要が期待される成長分野を開拓し、モーダルシフトを推進していくことにより、目標達成を図ることとし、B-1と評価した。

平成23年度の海上輸送量は東日本大震災の影響を受け輸送量が減少した。平成20年度の世界同時不況や平成23年3月に発生した東日本大震災の影響等を受け、平成20年度からの実績のトレンドは計画策定時の見込みに比べて低くなっているが、平成24年度以降については、東日本大震災の影響からの回復が見込まれる。環境負荷の少ない大量輸送機関としての海上輸送へのモーダルシフトを促進する必要があることによりはなくなり、引き続き、施策の着実な進捗を図っていくことにより、目標達成を図ることとし、B-2と評価した。

・モーダルシフトは、地球温暖化対策のほか、省エネルギーや労働力不足への対応策として非常に有効であるため、施策を改善しつつ進める必要があり、今後も、物流分野のCO2排出量削減に向けて関係方面の連携強化を図り、裾野の広い取組を推進していく。

平成24年度以降における新規の取組と見直し事項

(平成24年度)

- ・物流の低炭素化促進事業

環境省と連携し、中長距離の幹線輸送において主力として用いられている10トントラックと同様に荷物を積載可能な、鉄道輸送用31フィートコンテナの新規導入に対して支援を行うことで、トラックからのモーダルシフトの促進を図る。

(平成25年度以降)

- ・低炭素価格向上に向けた社会システム構築支援基金（鉄道活用型の低炭素物流事業）

環境省と連携し、中長距離の幹線輸送において主力として用いられている10トントラックと同様に荷物を積載可能な、鉄道輸送用31フィートコンテナの新規導入に対して支援を行うことで、トラックからのモーダルシフトの促進を図る。

- ・エネルギー起源CO2排出削減技術評価・検証事業費（物流システム低炭素化）

消費者ニーズ、製品仕様の高度化等により、温度管理を求める荷主ニーズは高まっている。今後、低温物流分野における輸送拡大を見越し、トラックからのモーダルシフトの促進を図るため、蓄冷式温度管理コンテナ導入に向けた実証事業を行う。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局物流政策課（課長 金井 昭彦）

関係課：鉄道局鉄道事業課JR担当室（室長 榎本 通也）

海事局総務課企画室（室長 長崎 敏志）

港湾局計画課（課長 菊地 身智雄）

業績指標 4 1

地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数

評 価

A-2

目標値：30都市（平成24年度）
 実績値：32都市（平成24年度）
 初期値：3都市（平成19年度）

（指標の定義）

集約型都市構造の実現に資する拠点的市街地等において、地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に係る計画を策定し、対策に取り組んでいる都市数。

（目標設定の考え方・根拠）

京都議定書の第1約束期間内（H20～H24年度）において、先導的都市環境形成促進事業等を活用し、包括的な都市環境対策に取り組むことが予想される都市数から設定。

本指標は、京都議定書目標達成計画の見直し（H20.3.28閣議決定）において位置づけられ、積極的に進めていくべき「街区・地区レベルにおける対策」の進捗状況の評価しうるものであり、その数の増加は、我が国の環境対策の着実な推進に資するものである。

（外部要因）

地元との調整等

（他の関係主体）

地方公共団体、独立行政法人都市再生機構、民間事業者

（重要政策）**【施政方針】**

第169回国会施政方針演説（平成20年1月18日）「一刻も早く、国際社会の協力の下に、全地球規模で、温室効果ガスの削減に取り組んでいかなければなりません。」

【閣議決定】

改訂京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日）「街区レベルや地区レベルでの面的な対策を導入することにより低炭素型都市の構築を推進する。」

【閣決（重点）】

なし

【その他】

国土交通省成長戦略（5. 住宅・都市分野）

II. 地域ポテンシャル発現戦略

2. まちなか居住・コンパクトシティへの誘導

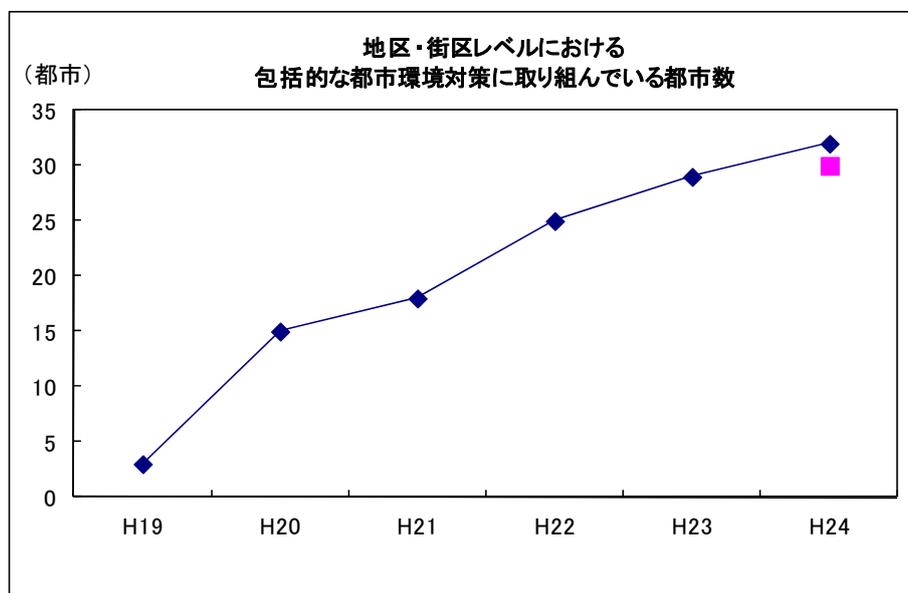
1) 将来目指す姿・あるべき姿

・「面的なCO2の大幅削減等により、持続可能な都市・まち経営と人と環境にやさしいまちなか居住・コンパクトシティを実現する。」

過去の実績値

(年度)

H19	H20	H21	H22	H23	H24
3都市	15都市	18都市	25都市	29都市	32都市



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○先導的都市環境形成促進事業の推進

集約型都市構造の実現に資する拠点的市街地等において、地区・街区レベルにおける先導的な都市環境対策を強力に推進するため、計画策定、コーディネート及び社会実験・実証実験等に対する支援を行い、低炭素型都市の実現に資する都市環境形成促進調査を実施する。

予算額 7.7 億円（平成 24 年度）

関連する事務事業の概要

○エコまちネットワーク整備事業の推進

多くの都市開発が予想される都市再生緊急整備地域又は国土交通大臣が認定した先導的都市環境形成計画を策定した地区において、都市開発と一体的に環境負荷の削減対策を行うことにより、効果的・効率的に都市環境の改善を図る。

○都市・地域交通戦略推進事業

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを整備し、都市交通の円滑化を推進するとともに、都市施設整備や土地利用の再編により都市再生の推進を図る。

○市民緑地等整備事業

三大都市圏に存する都市等、緑とオープンスペースの確保が課題とされる都市において、緑の基本計画等に基づき、市民緑地契約等に基づき行う既存緑地の公開のために必要な施設整備や、借地公園の整備を支援する市民緑地等整備事業に特例を設け、先導的都市環境形成計画が認定された区域について民有地等を活用した緑化を推進する。

※予算額 14,395 億円の内数（平成 24 年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成 24 年度までの実績値は、前年度比で 3 都市（多治見市、松山市等）増加し、32 都市となっており、目標値である 30 都市を達成した。

（事務事業の実施状況）

地方公共団体等を対象としたセミナー等の機会を活用して、先導的都市環境形成促進事業による都市環境対策の普及の取組を実施した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標は、順調に推移し目標を達成したことから、引き続き現在の施策を推進していくこととし、A-2 と評価した。

平成 25 年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成 25 年度）

平成 25 年度より、都市の環境を改善する先導的な取り組みを推進するため、市街地整備の一環としてエネルギーの融通、省エネ、創エネを地区・街区単位等で実施することによる自立エネルギー型都市づくりの推進に向けたシステムの構築、屋上・人工地盤緑化、鉄軌道施設緑化等公共・公益施設や公開性を有するものの緑化及び交通分野の CO₂ 削減を図るための自動車分担率の低減などに資する市街地における公共交通の利用促進や自動車利用の抑制等のモデル事業に対する支援を実施。

（平成 26 年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市局市街地整備課（課長 廣瀬 隆正）

都市局街路交通施設課（課長 清水 喜代志）

都市局公園緑地・景観課（課長 舟引 敏明）

都市局都市計画課（課長 和田 信貴）

都市局都市政策課（課長 黒川 剛）

業績指標 4 2

年度評価における採択案件の採点の平均値（革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標）

評 価

A-3-①	目標値：3（平成24年度） 実績値：4（平成24年度） 初期値：－
-------	---

（指標の定義）

革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発はH21～24までの4カ年事業であるが、個々の案件（22件）においては、H23終了案件（10件）とH24終了案件（12件）がある。各案件の年度毎の評価については、翌年度以降も継続する案件に対する評価（H21～22：22件、H23：12件）と該当年度に終了した案件に対する評価（H23：10件、H24：12件）の2つの評価方法のいずれかを用いて評価を行ってきた。従って、H24年度の評価にあたっては、以下のとおり終了した案件に対する評価指標のみを用いる。

終了した案件に対する評価

当該年度に実施した技術開発に対する学識経験者等による年度評価における評価（採点式）結果の平均値（（分子）評価を行った案件の採点結果（5段階評価）の合計値/（分母）案件の件数）（下式参照）

式：（評価を行った案件の採点結果の合計値÷案件の件数）

終了年度における、事業の必要性、効率性、有効性の観点から評価を実施。

（参考）継続する案件に対する評価

当該年度に実施する技術開発に対する学識経験者等による年度評価における評価（採点式）結果の平均値（（分子）評価を行った案件の採点結果（100点評価）の合計値/（分母）案件の件数）の満点に対する割合（下式参照）

式：（評価を行った案件の採点結果の合計値÷案件の件数）÷100（満点）

当該年度の事業成果、次年度以降の計画の実効性や実施体制、総合評価の観点から評価を実施

（目標設定の考え方・根拠）

船舶の省エネルギー技術開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に評価・管理することが重要である。この観点から当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度評価における採点結果の平均値を業績指標として設定した。なお、最終年度に用いた本指標については、終了年度における、事業の必要性、効率性、有効性の観点から、5段階評価で3以上達成することを目標とした。

（外部要因）

- ・設備の故障等の不可抗力
- ・資機材の入手難 等

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・新成長戦略(平成22年6月18日) 工程表：

Ⅲ アジア経済戦略～ヒト・モノ・カネの流れ倍増（アジアの成長を取り込むための改革の推進）～②

日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化、船員（海技者）の確保・育成、造船業の国際競争力強化。

【閣決（重点）】

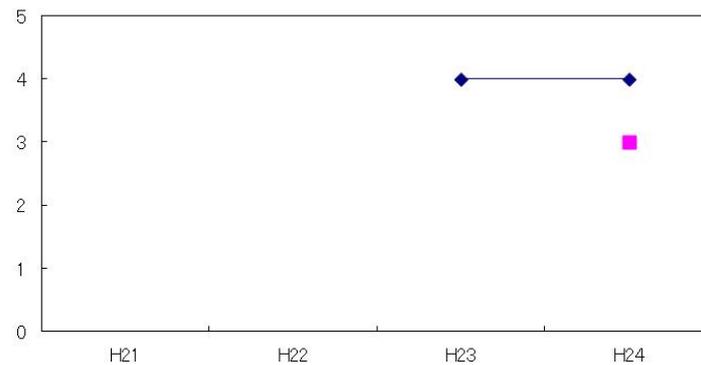
なし

【その他】

なし

当該年度に終了した案件に対する評価（H23：10件、H24：12件）					過去の実績値	（年度）
H19	H20	H21	H22	H23	H24	
－	－	－	－	4	4	

(平均値) 年度評価における採択案件の採点の平均値【終了案件評価】



事務事業の概要

主な事務事業の概要

船舶の省エネルギー技術（高効率船舶）の開発を推進するため、新造船の燃費向上について民間事業者等が行う先進的な研究開発の取り組みに対し、開発費用の一部を支援する。

- ・革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発 予算額473百万円（平成24年度）

関連する事務事業の概要

該当無し

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

「順調である」

平成24年度については、目標値を達成しており、研究開発は順調に進捗している。

(事務事業の実施状況)

船舶の省エネルギー技術（高効率船舶）の開発を推進するため、新造船の燃費向上について民間事業者等が行う先進的な研究開発の取り組みに対し、開発費用の一部を支援する仕組みを平成21年度に創設（H21～H24年度まで実施）。個々の案件（22件）においては、H23終了案件（10件）とH24終了案件（12件）があり、H24年度末に外部有識者によって実施した評価においては、H24年度で終了した案件（12件）について、その成果が適切であるとの評価を得た。その結果、指標についても目標値を達成することとなった。

課題の特定と今後の取組みの方向性

当該施策は平成24年度で終了するところ、業績指標については、平成24年度の目標値を達成しているため、A-3と評価した。当該施策により、新造船からのCO2排出量を大幅に削減するための要素技術が確立され、実際に本施策の成果を盛り込み大幅なCO2排出量削減を実現する船舶が建造可能となっている。

以上のことから、本施策は十分に目標を達成できたと評価できる。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課： 海事局安全・環境政策課（加藤光一）

関係課： 海事局船舶産業課（今出秀則）

業績指標 43

都市公園の整備、公共施設等の緑化等による温室効果ガス吸収量

評価

A-2	目標値： 107万 t-CO ₂ /年（平成28年度） 実績値： 106万 t-CO ₂ /年（平成23年度） 初期値： 105万 t-CO ₂ /年（平成22年度）
-----	--

（指標の定義）

1989年12月31日時点で「森林」でなかった都市域等において、1990年以降当該年までの間に、樹木（高木）の植栽（＝植樹）を含めた面積500㎡以上の規模の緑化を行う事業（都市公園の整備、公共施設の緑化等）によって創出された緑地による温室効果ガス吸収量。気候変動枠組条約等に基づき、「土地利用、土地利用変化及び林業分野」の要素として日本国が国連へ報告しているもの。

（目標設定の考え方・根拠）

吸収源となる都市公園、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等の緑地などの都市緑地の、平成2年から平成22年までの整備面積のトレンドを踏まえ、目標値を設定

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・生物多様性国家戦略2012-2020（平成24年9月28日）第3部第2章第9節1生物多様性の観点からの地球温暖化の緩和と影響への適応の推進「都市緑化等による温室効果ガス吸収源対策として、都市公園の整備や、建築物の屋上等の新たな緑化空間の創出等を推進します」
- ・第四次環境基本計画（平成24年4月27日）第2部第1章第4節3. 施策の基本的方向「森林等の吸収源対策」
- ・京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日全部改定）第3章第2節1.（2）②都市緑化等の推進

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

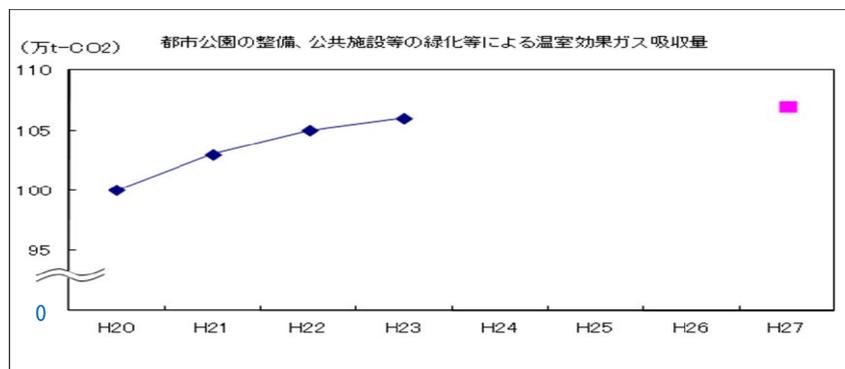
【その他】

- ・「当面の地球温暖化対策に関する方針」（平成25年3月15日 地球温暖化対策推進本部）Ⅱ. 地球温暖化対策計画の検討方針「国際的に合意された新たなルールに則った森林等の吸収源対策や、バイオマス等の有効活用を積極的に推進する。」

過去の実績値

（年度）

H20	H21	H22	H23	H24
100万 t-CO ₂ /年	103万 t-CO ₂ /年	105万 t-CO ₂ /年	106万 t-CO ₂ /年	集計中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、官公庁施設等の緑化を推進する。
- ・都市緑化等における吸収量の算定方法の精査・検討、報告・検討体制の整備を行う。

関連する事務事業の概要

- ・緑の創出に関する普及啓発と、市民、企業、NPO等の幅広い主体による緑化の推進を行う。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成23年度は、平成22年度と比較して温室効果ガス吸収量が1万t-CO₂増加しており、このままのトレンドで推移すれば目標値を達成可能である。

(事務事業の実施状況)

- ・都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、官公庁施設等の緑化を推進した。
(平成23年度に整備された吸収源となる高木の本数：717,708本)
(平成23年度に整備された吸収源となる緑地の面積：1,016.4ha)
- ・都市緑化等における吸収量の算定方法の精査・検討、報告・検討体制の整備を行った。
- ・緑の創出に関する普及啓発と、市民、企業、NPO等の幅広い主体による緑化の推進を行った。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標については、平成23年度も増加傾向であり、順調に推移している。都市の低炭素化が重要課題となっていることから、引き続き、都市緑化等による高木等の吸収量の算定方法の精度の向上及び都市公園の整備、公共施設等の緑化等により都市緑化の推進を図ることが重要であり、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市局公園緑地・景観課(課長 舟引 敏明)

関係課：道路局環境安全課道路環境調査室(室長 森本 励)

水管理・国土保全局 河川環境課(課長 金尾 健司)

水管理・国土保全局下水道部下水道企画課(課長 松本 貴久)

港湾局海洋・環境課(課長 津田 修一)

住宅局住宅総合整備課(課長 里見 晋)

官庁営繕部 設備・環境課営繕環境対策室(室長 清水 侯二)

業績指標 4 4

下水道に係る温室効果ガス排出削減
(省エネ・創エネ対策及び下水汚泥焼却の高度化による温室効果ガス排出削減目標量)

評価

N-2	目標値：約 246 万 t-CO ₂ (平成 28 年度) 実績値：集計中 (平成 23 年度) 初期値：約 129 万 t-CO ₂ (平成 21 年度)
-----	--

(指標の定義)

- ・下水道における省エネ・創エネ対策及び下水汚泥焼却の高度化による温室効果ガス排出削減量

(目標設定の考え方・根拠)

- ・平成 28 年度までにこれまでの下水汚泥エネルギー化率の進展のトレンドを踏まえて、消化ガス発電や固形燃料化等によって下水汚泥エネルギー化率が約 29% まで進展するとともに、焼却炉の高温焼却化率 100% を達成することを目指し、これらが達成された場合の削減量である 246 万 t-CO₂ を目標値とする。

(外部要因)

- ・技術開発の動向、資源価格の高騰

(他の関係主体)

- ・地方公共団体 (事業主体)

(重要政策)

【施政方針】

- ・第 183 回国会施政方針演説 (平成 25 年 2 月 28 日) 「最先端の技術で、世界の温暖化対策に貢献し、低炭素社会を創出していくという我が国の基本方針は不変です。」

【閣議決定】

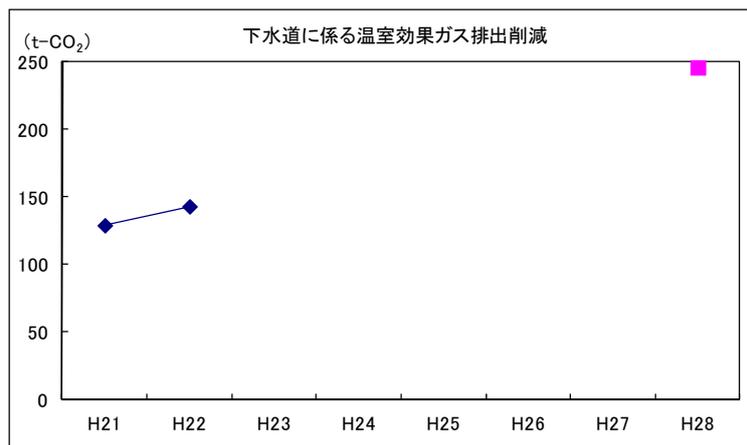
【閣決 (重点)】

- ・社会資本整備重点計画 (平成 24 年 8 月 31 日) 「第 3 章に記載あり」

【その他】

- ・なし

過去の実績値			(年度)
H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4
約 129 万 t-CO ₂	約 143 万 t-CO ₂	(集計中)	(集計中)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 下水道における温室効果ガス排出削減
 - ・下水道における温室効果ガス排出削減を促進するため、地方公共団体が行う省エネ・創エネ対策に係る施設整備に対して支援を行うとともに、革新的技術の実証事業を行う。
 - 社会資本整備総合交付金予算額 1 兆 5,858 億円の内数 (平成 24 年度国費)
 - 地域自主戦略交付金予算額 6,754 億円の内数 (平成 24 年度国費)
 - 下水道事業関連予算額 5.9 億円の内数 (平成 24 年度国費)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成23年度の実績値は集計中である

(事務事業の実施状況)

- ・社会資本整備総合交付金により、地方公共団体による下水道における温室効果ガス削減対策を支援した。
- ・「下水道における地球温暖化防止推進計画策定の手引き」に基づき、各下水道管理者における計画的な地球温暖化対策を推進した。
- ・「下水汚泥エネルギー化技術 ガイドライン (案)」に基づき、各下水道管理者における下水汚泥のエネルギー化を促進した。
- ・平成23年度から、「下水道革新的技術実証事業 (B-DASHプロジェクト)」により、下水道における省エネ・創エネ対策に係る革新的技術を実証し、下水汚泥のエネルギー化及び下水道事業における温室効果ガス排出量の削減を推進した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成23年度より創設した下水道革新的技術実証事業を、引き続き、実施するとともに、実証事業の成果についてはガイドライン化を図ること等によって省エネ・創エネ技術の普及を図る。
- ・また、平成24年から施行された「電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法 (固定価格買取制度)」等により下水汚泥のエネルギー利用がさらに加速すると見込まれる。
- ・さらに「下水汚泥エネルギー化技術 ガイドライン (案)」の改訂をおこなうとともに、下水道事業に係るベンチマーキングの導入による優良事例の全国展開を推進する。
- ・なお、現在、平成23年度の値は集計中であることから、N-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：水管理・国土保全局下水道部下水道企画課 (課長 松本 貴久)

関連指標 2
環境ポータルサイトへのアクセス件数

実績値等

目標値： 1 万件／月（年度平均）（平成 2 8 年度）
 実績値：平均約 1 8, 2 8 7 件／月（年度平均）（平成 2 4 年度）
 初期値：平均約 3, 2 6 6 件／月（年度平均）（平成 2 3 年度）

（指標の定義）
 1 ヶ月あたりの環境ポータルサイト（<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/index.html>）へのアクセス数（年度平均）

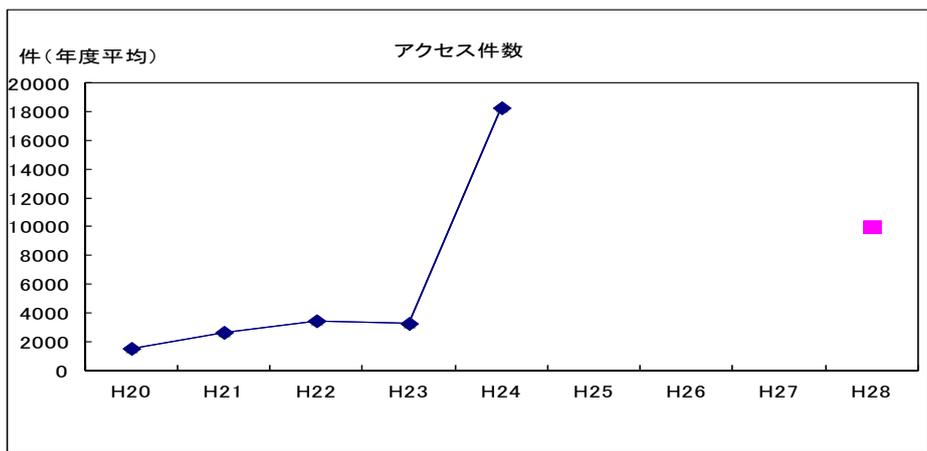
（目標設定の考え方・根拠）
 環境ポータルサイトにおいて、環境に関する施策紹介、報告書、新規トピック等の情報を提供する。環境に関する国民の意識を高めるために、環境ポータルサイトへのアクセス数を月平均 1 万件以上にするを目標とする。

（外部要因）
 国土交通省のホームページのリニューアル（平成 2 2 年 3 月）

（他の関係主体）
 なし

（重要政策）
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決（重点）】
 なし
【その他】
 なし

過去の実績値					（年度）
H 2 0	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4	
平均約 1, 5 2 9 件	平均約 2, 6 4 7 件	平均約 3, 4 2 5 件	平均約 3, 2 6 6 件	平均約 1 8, 2 8 7 件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 国民一人ひとりの環境に対する意識を高めるために、以下の事業を実施している。
- ① 低炭素・循環型社会形成推進経費 予算額 7 0 百万円（平成 2 4 年度、以下同じ）
 - ・国土交通分野における持続可能な社会の形成に向けて低炭素・循環型社会の構築を目指し、各地域における低炭素循環型社会形成への取組状況等を調査するとともに、国土交通行政に活用可能な環境政策に関する知見の調査・取りまとめを実施し、国土交通省における環境政策の推進に向けた資料を作成する。
 - ・持続可能で活力ある国土・地域づくりに向けて、まち・住まい・交通の一体的な創蓄省エネルギー化を総合的に推進するため、地方自治体、民間事業者等の取組を構想段階から支援することにより、都市規模、地域特性等に応じた先導的なモデル構築及び全国的な普及促進を図るとともに、国土交通省等の各種支援メニュー・手法を体系的に整理する。
 - ② 社会資本整備分野における地球温暖化対策のための施策に係る調査・検討経費 予算額 9. 5 百万円

・再生可能エネルギーの普及促進を図るため、国土交通省の再生可能エネルギー分野における施策について調査・検討し、情報発信を行う。

③ 生物多様性保全推進経費 予算額 12百万円

・COP10で採択された「愛知目標」や、生物多様性地域連携促進法に対応し、国土交通分野における地域と連携した生物多様性保全の取組の普及のためのセミナーやワークショップを実施する。

関連する事務事業の概要

なし

達成状況等

目標の達成状況等

(目標の達成状況)

環境ポータルサイトへの平成24年度のアクセス件数は、約18,287件であり、目標値を達成した。取組について環境ポータルサイトへ逐次情報発信を行い、それを活用しようとする自治体や市民からのアクセスが増加したためと考えられる。

(事務事業の実施状況)

- ・低炭素循環型社会形成、ヒートアイランド対策や日本企業におけるエコロジカル・ネットワークに関する取組状況や、今後の都市・社会資本分野における環境政策推進方策について検討・整理し、自治体、市民が活用できるような知見を取りまとめた。
- ・有識者及び国土交通省関係部局による支援を実施した結果、全国で5地域においてまち・住まい・交通の一体的な創蓄省エネルギー化の構想が策定された。また、策定された構想を環境ポータルサイト内で公表し、全国的な普及促進を図った。更に、国土交通省関係部局における各種支援メニュー・手法を同サイト内で体系的に整理し、公表した。
- ・まちづくり・地域づくりにおいて地域特性に応じた再生可能エネルギー等のベストミックスを実現する方策について事例調査を実施するとともに、調査結果等の分析・評価により、再生可能エネルギー等の導入を通じた地域活性化策について提言を作成した。
- ・新たな実践活動を育むための知見を抽出し共有することや、今後の生物多様性の取組の普及啓発に資する人的ネットワークの形成を図ることを目的としたワークショップやセミナーを開催した。また、それらの情報を環境ポータルサイト内で公表することで、国土交通分野における取組の普及活動を実施した。

担当課等(担当課長名等)

担当課： 総合政策局環境政策課 (課長 山本 博之)