

施策目標個票

(国土交通省26-⑨)

| | | |
|------------------|---|--|
| 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 | 地球温暖化対策をはじめとする環境政策・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。 | |
| 評価結果 | 目標達成度合いの測定結果 | (各行政機関共通区分) ④進展が大きくない (判断根拠) 主要な業績指標である34、35③、38②、39及び40についておおむね目標に近い実績値を示しており、目標達成に向けた一定の進展が見られる一方、37①及び38①は目標に近い実績を示していないため。 |
| | 施策の分析 | 各業績目標の達成状況はおおむね順調であり、全体としては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。ただし、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及び建設混合廃棄物の排出量については、バイオディーゼルの供給体制や建設工事量の増減など外部要因の影響を受けていると考えられ、環境負荷の低減への寄与度が必ずしも明らかでない。 |
| | 次期目標等への反映の方向性 | 外部要因の影響が大きく指標として適切でないものについては、指標の廃止又は変更を行う。また、その他の指標についても、新たな社会資本整備重点計画の策定状況等を踏まえ、必要に応じて変更等を行う。 |

| 業績指標 | 34 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 |
|------|------------------------------------|------------------|--------|--------|------------------|--------|------|----|----------------------|
| | | - | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | | 毎年度 |
| | ①特定貨物輸送事業者 | - | -2.60% | -1.65% | -1.02% | -1.05% | 集計中 | A | 直近5年間の改善率の年平均 -1% |
| | ②特定旅客輸送事業者 | - | -0.58% | -0.77% | -0.97% | -0.77% | 集計中 | B | 直近5年間の改善率の年平均 -1% |
| | ③特定航空輸送事業者 | - | -1.61% | -1.03% | -0.99% | -1.28% | 集計中 | A | 直近5年間の改善率の年平均 -1% |
| | 年度ごとの目標値 | | - | - | - | - | | | |
| | 35 建設工事中用機械機器による環境の保全 | 初期値 | 実績値 | | | | | 評価 | 目標値 |
| | | | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26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) | 2.4千t | 2.9千t | 集計中 | 集計中 | 集計中 | B | 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) | 50.2千t | 61.1千t | 集計中 | 集計中 | 集計中 | B | 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) | 470台 | 960台 | 1,560台 | 2,260台 | 集計中 | A | 2,460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 | 696kL | 集計中 | 集計中 | B | 1,172kL (28年度) |
| | 年度ごとの目標値 | | - | - | - | - | | | |
| | 36 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 |
| | | 20年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | | 27年度 |
| | ①アスファルト・コンクリート塊 | 98.4% | - | - | 99.5% | - | - | A | 98%以上 |
| | ②コンクリート塊 | 97.3% | - | - | 99.3% | - | - | A | 98%以上 |
| | ③建設発生木材(再資源化等率) | 80.3% (89.4%) | - | - | 89.2% (94.4%) | - | - | A | 80%(95%) |
| | ④建設汚泥 | 85.1% | - | - | 85.0% | - | - | A | 85% |
| | ⑤建設混合廃棄物 | 9%削減 (267万t) | - | - | 5%削減 (280万t) | - | - | B | 平成17年度排出量に対して40%削減 |
| | ⑥建設発生土 | 78.6% | - | - | 88.3% | - | - | A | 90% |
| | 年度ごとの目標値 | | - | - | - | - | | | |

| | | | | | | | | | |
|--|--|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|-------------|
| 37 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 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26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も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% | 42% | 集計中 | B | 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% | 79% | 集計中 | A | 85% |
| | 年度ごとの目標値 | / | - | - | - | - | - | / | / |
| 38 モーダルシフトに関する指標 | 初期値 | 実績値 | | | | | 評価 | 目標値 | |
| | 18年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | | 26年度 | |
| | ①トラックから鉄道コンテナ輸送へのシフト(鉄道コンテナ輸送量の増加) | 21億トンキロ増 | 0.7億トンキロ減 | 5億トンキロ減 | 1.6億トンキロ増 | 8億トンキロ増 | 集計中 | B | 38億トンキロ増 |
| | ②トラックから海上輸送へのシフト(海上輸送量の増加(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量)) | 301億トンキロ | 315億トンキロ | 305億トンキロ | 333億トンキロ | 330億トンキロ | 集計中 | A | 330億トンキロ |
| | 年度ごとの目標値 | / | - | - | - | - | - | / | / |
| 39 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 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | | 28年度 | |
| | | 105万t-CO2/年 | 105万t-CO2/年 | 106万t-CO2/年 | 108万t-CO2/年 | 111万t-CO2/年 | 集計中 | A | 107万t-CO2/年 |
| | 年度ごとの目標値 | / | - | - | - | - | - | / | / |
| 40 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 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | | 28年度 | |
| | | 約129万t-CO2 | 約143万t-CO2 | 約155万t-CO2 | 約168万t-CO2 | 集計中 | 集計中 | B | 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 | 目標値 |
| | | 23年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | | 28年度 |
| | | | 約3,266件/月(年度平均) | 約3,425件/月(年度平均) | 約3,266件/月(年度平均) | 約18,023件/月(年度平均) | 約15,805件/月(年度平均) | 約2,128件/月(年度平均) | / |
| | 年度ごとの目標値 | / | - | - | - | - | - | / | / |
| | 関3 新車販売に占める次世代自動車の割合 | 初期値 | 実績値 | | | | | 評価 | 目標値 |
| | | 24年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | | 29年度 |
| | | 21.2% | 10.5% | 14.7% | 21.2% | 23.2% | 24.3% | / | 29.2% |
| 年度ごとの目標値 | / | - | - | - | - | - | / | / | |

| 施策の予算額・執行額等【参考】 | 区分 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度要求額 |
|-----------------|-------------|---------|--------|---------|--------|---------|
| | 予算の状況(百万円) | 当初予算(a) | 18,951 | 18,123 | 18,289 | 16,353 |
| 補正予算(b) | | 5,000 | 2,000 | 93,500 | - | / |
| 前年度繰越等(c) | | 6,647 | 17,470 | 15,012 | - | / |
| 合計(a+b+c) | | 30,597 | 37,593 | 126,801 | 16,353 | / |
| | 執行額(百万円) | 10,788 | 18,453 | / | / | / |
| | 翌年度繰越額(百万円) | 17,470 | 15,012 | / | / | / |
| | 不用額(百万円) | 2,339 | 4,128 | / | / | / |

| | |
|-----------------|---|
| 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27年6月23日) <意見等> 主要な業績指標が多すぎる。 <対応方針> ご指摘を踏まえ、交通政策基本計画(H27.2閣議決定)に位置づけている指標及び現在策定中の社会資本整備重点計画に位置づける予定の指標を主要な業績指標として選抜することとする。 |
|-----------------|---|

| | | | | | |
|-------|-------|--------|---------------------|----------|---------|
| 担当部局名 | 総合政策局 | 作成責任者名 | 環境政策課 (課長 櫛田 泰宏) | 政策評価実施時期 | 平成27年8月 |
|-------|-------|--------|---------------------|----------|---------|

業績指標 34

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 ②B ③A | 目標値：①直近5年間の改善率の年平均－1%（毎年度） ②直近5年間の改善率の年平均－1%（毎年度） ③直近5年間の改善率の年平均－1%（毎年度） 実績値：①前年度比－1.05%（平成25年度） ②前年度比－0.77%（平成25年度） ③前年度比－1.28%（平成25年度） ①集計中（平成26年度） ②集計中（平成26年度） ③集計中（平成26年度） 初期値：①－ ②－ ③－ |

（指標の定義）

運輸部門の省エネ化を実現するために、エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）に基づき、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）に対し、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけており、同法の判断基準に則り、エネルギー使用に係る原単位又は電気需要平準化評価原単位を中長期的にみて改善する年平均割合。

※ 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

※ 電気需要平準化評価原単位：電気需要平準化時間帯買電量評価後のエネルギー使用量／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）

運輸部門の省エネ化を実現するために、省エネ法に基づき、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけており、省エネ法の判断基準に則り、エネルギー使用に係る原単位又は電気需要平準化評価原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標とする。

（外部要因）

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等に関する法律（昭和54年法律第49号）

交通政策基本計画（平成27年2月）

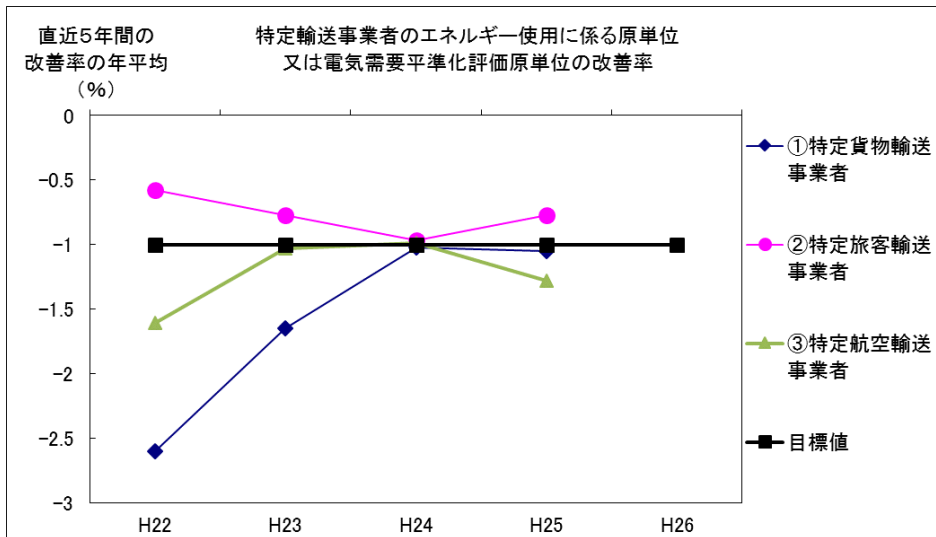
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

| 過去の実績値 | | | | (年度) |
|---------|---------|---------|---------|------|
| H22 | H23 | H24 | H25 | H26 |
| ①－2.60% | ①－1.65% | ①－1.02% | ①－1.05% | 集計中 |
| ②－0.58% | ②－0.77% | ②－0.97% | ②－0.77% | |
| ③－1.61% | ③－1.03% | ③－0.99% | ③－1.28% | |



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

輸送部門における省エネ対策等の普及・促進のため、法施行状況を含めた省エネ対策等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等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 8百万円 (平成26年度)

関連する事務事業等の概要

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)

直近5年間における特定輸送事業者のエネルギー使用に係る原単位又は電気需要平準化評価原単位の改善率の年平均-1%が目標値であるところ、①特定貨物輸送事業者及び③特定航空輸送事業者の指標は-1.05%及び-1.28%であり、目標を達成できた。一方、②特定旅客輸送事業者の指標は-0.77%であり、目標達成とはならなかった。

(事務事業等の実施状況)

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及び③特定航空輸送事業者は目標を達成したことからA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。②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と評価した。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

なし

(平成28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 榎田 泰宏)

業績指標 35

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NOx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

| | |
|----------------------|--|
| ①B ②B ③A ④B | 目標値：①PM 8.1千t削減（平成28年度） ②NOx 153.0千t削減（平成28年度） ③2,460台普及（平成26年度） ④1,172kL（平成28年度） 実績値：①PM 2.9千t削減（平成23年度） ②NOx 61.1千t削減（平成23年度） ③2,260台普及（平成25年度） ④696kL（平成24年度） 初期値：①PM 1.9千t削減（平成21年度） ②NOx 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NOx・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

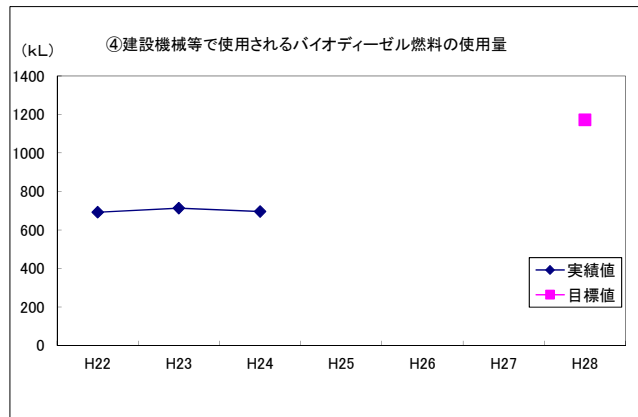
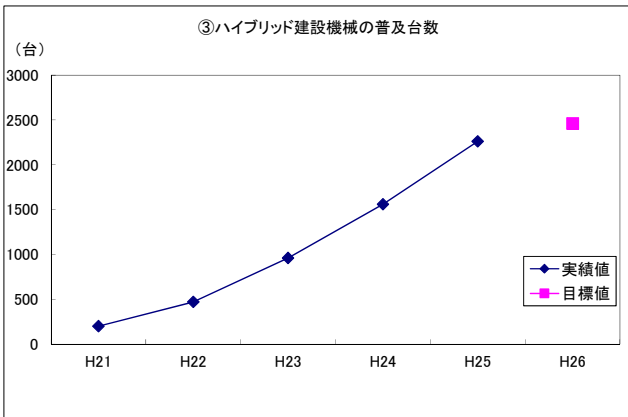
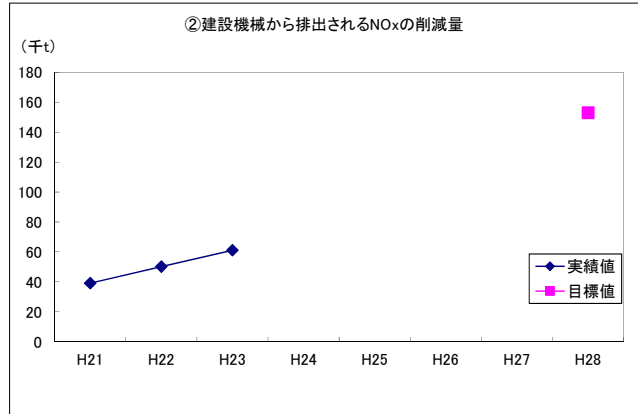
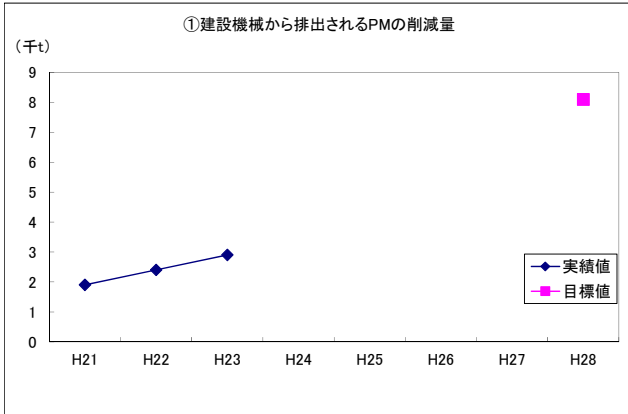
| 過去の実績値① | | | | | (年度) |
|-------------|-------------|-------|-------|-------|------|
| H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | |
| 2.4千t 削減 | 2.9千t 削減 | (集計中) | (集計中) | (集計中) | |

| 過去の実績値② | | | | | (年度) |
|--------------|--------------|-------|-------|-------|------|
| H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | |
| 50.2千t 削減 | 61.1千t 削減 | (集計中) | (集計中) | (集計中) | |

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

| 過去の実績値④ | | | | | (年度) |
|-----------|-----------|-----------|-------|-------|------|
| H 2 2 | H 2 3 | H 2 4 | H 2 5 | H 2 6 | |
| 6 9 2 k L | 7 1 3 k L | 6 9 6 k L | (集計中) | (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間して削減量を推定する。



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

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、オフロード法における技術基準について、平成22年3月にPMの排出量を約9割削減し、平成26年1月にNOxの排出量を約9割削減する改正をした。また、平成26年度には、新基準適合車の普及促進のため税制措置を創設した。

排出ガス規制に適合した特定特殊自動車に係る固定資産税の特例措置の創設（平成26年度）

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、主要な建設機械の燃費測定方法及び燃費基準値を設定し、より燃費の良い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。

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。

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 8,492千円（平成25年度）
建設機械施工における低炭素化技術普及促進経費 8,636千円（平成26年度）

関連する事務事業等の概要

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「順調でない」

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り、平成25年度の実績値については、平成27年8月（予定）に公表されることから、平成23年度までの数値を記載している。平成23年度の実績による目標削減量に対する進捗率は①36%、②40%となった。

過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値は到達できないと見込まれ順調とは言えない。なお、平成22年3月に大幅な排ガス規制値強化をしたところであり、今後規制値強化の効果が発現することが見込まれる。

しかし、予測の基礎となる建設機械の総台数について、建設投資の復調から、台数減少幅が目標設定時の想定よりも縮小するトレンドにあり注意を要する。

③「順調である」

平成25年度の実績値は2,260台であり、目標普及台数に対する進捗率は75%となった。

過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。

ハイブリッド建設機械等の認定型式数が、平成23年度末の12型式に対して、平成25年度末には27型式と大幅に増加しており、今後も順調な普及が見込まれる。

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24年度の実績は696kL（前年比17kL減）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、順調とは言えない。

なお、トラック向け等を含めたバイオディーゼル燃料の総製造量が減少しており、建設機械のバイオディーゼル燃料使用量の減少は建設機械特有の事情によるものではない。

(事務事業等の実施状況)

①及び②

オフロード法の平成22年3月に規制強化された基準に適合する建設機械の届出を平成26年度末までに193件受け付けた。平成26年1月にオフロード法の技術基準を改正して、さらに排出ガス規制値を強化した。平成26年度には、新基準適合車の普及促進のため税制措置を創設した。

③

低炭素型建設機械について、平成26年度末までに30型式を認定した。平成25年6月に低炭素型建設機械認定に関する規定について、認定対象機種を拡充する改正を行った。

④

建設機械でのバイオディーゼル燃料の活用事例の調査、バイオディーゼル燃料保管試験の実施など、技術基準策定に向けた検討を行った。

課題の特定と今後の取組みの方向性

①及び②

平成23年度の実績による目標削減量に対する進捗率は①36%、②40%であり、過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値は到達できないと見込まれるため、Bと評価した。

なお、平成22年3月にPMの排出量規制値を約9割削減したところであり、今後その効果が発現することが見込まれる。同様にNOxについても平成22年3月に排出量規制値を約1割削減し、平成26年1月に約9割削減した効果の発現が見込まれる。目標値達成には、強化された排ガス規制値に適合する建設機械の普及が重要であるため、引き続き融資制度等による普及促進に努める。

③

平成25年度の実績値による目標普及台数に対する進捗率は75%であり、過去の実績値によるトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれるためAと評価した。しかしながら、ハイブリッド建設機械等と従来機との価格差はまだ大きいと見込まれるため、引き続き融資制度等による普及促進が必要である。

④

平成24年度の実績による目標削減量に対する進捗率は59%であること、過去の実績値は同水準で推移していることからBと評価した。建設機械以外の用途向けを含めたバイオディーゼル燃料の総製造量が増えておらず、供給体制など本施策の及ばない外部環境の影響を大きく受けていると考えられ、現行の指標は設定が適当でないと判断されるため、指標は廃止する。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

なし

(平成28年度以降)

なし

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 森若 峰存）

業績指標 36

建設廃棄物の再資源化率等、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 | 目標値：98%以上 ※1）（平成27年度） 実績値：99.5% ※1）（平成24年度） 初期値：98.4% ※1）（平成20年度） |
| ② A | 目標値：98%以上 ※1）（平成27年度） 実績値：99.3% ※1）（平成24年度） 初期値：97.3% ※1）（平成20年度） |
| ③ A | 目標値：80% ※1）（95%以上 ※2））（平成27年度） 実績値：89.2% ※1）（94.4% ※2））（平成24年度） 初期値：80.3% ※1）（89.4% ※2））（平成20年度） |
| ④ A | 目標値：85% ※2）（平成27年度） 実績値：85.0% ※2）（平成24年度） 初期値：85.1% ※2）（平成20年度） |
| ⑤ B | 目標値：平成17年度排出量に対して40%削減（平成27年度） 実績値：平成17年度排出量に対して5%削減（平成24年度） 初期値：267万トン（9%削減）（平成20年度） |
| ⑥ A | 目標値：90%（平成27年度） 実績値：88.3%（平成24年度） 初期値：78.6%（平成20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20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27年度の目標値を定めている。

①、②、③、④

初期値（平成20年度）において8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20年度）の水準よりも減少させないことを目標とした。

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）】

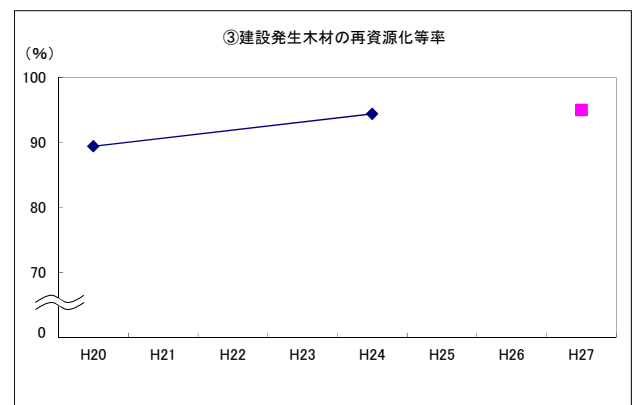
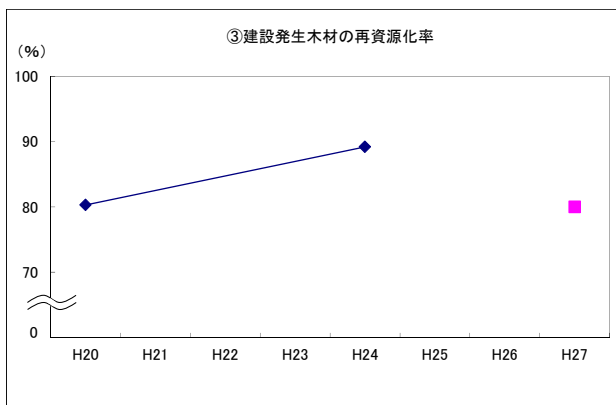
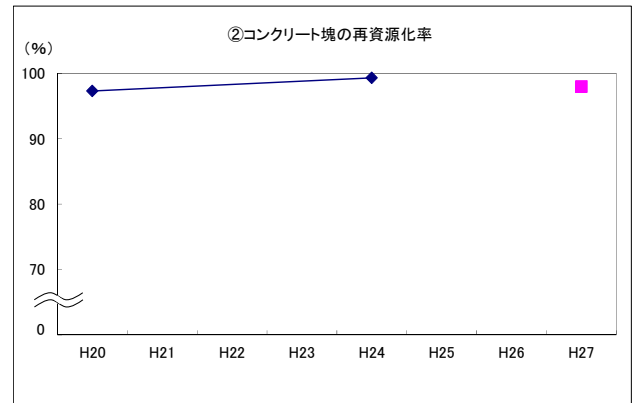
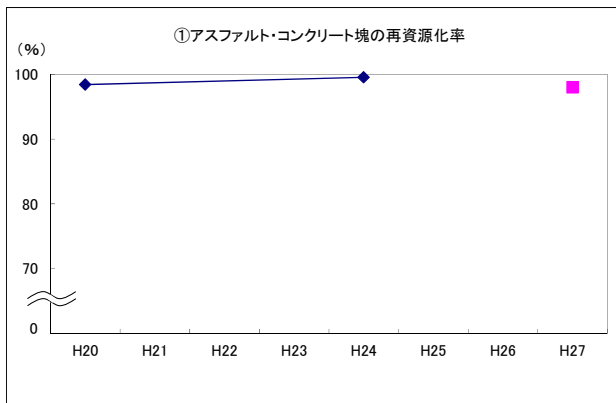
なし

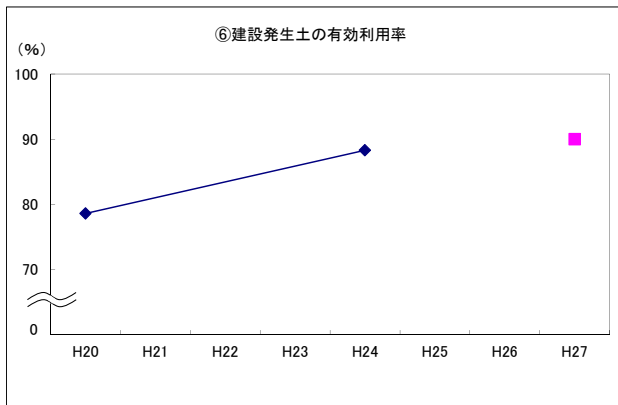
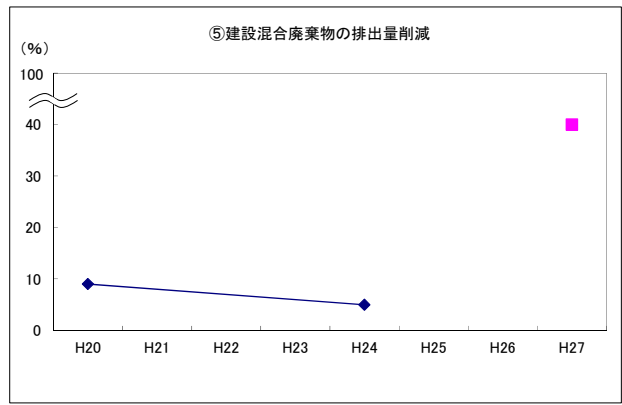
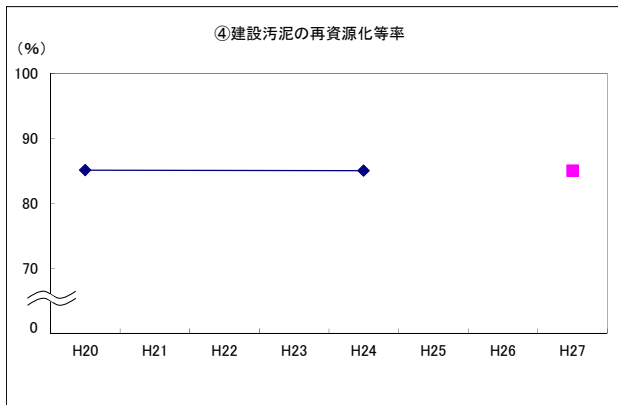
【その他】

なし

過去の実績値（年度）

| | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 |
|---|--------------------------|-----|-----|-----|--------------------------|-----|-----|
| ① | 98.4% *1) | — | — | — | 99.5% *1) | — | — |
| ② | 97.3% *1) | — | — | — | 99.3% *1) | — | — |
| ③ | 80.3% *1) (89.4% *2)) | — | — | — | 89.2% *1) (94.4% *2)) | — | — |
| ④ | 85.1% *2) | — | — | — | 85.0% *2) | — | — |
| ⑤ | 9% | — | — | — | 5% | — | — |
| ⑥ | 78.6% | — | — | — | 88.3% | — | — |





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
 - 1) 建設リサイクル推進計画の施策に関する調査・検討
 - 2) 災害廃棄物の建設資材再生利用の促進方策に関する検討
 - 3) 建設リサイクル制度に係る調査検討

地球温暖化防止等対策費 19,458千円 (平成25年度)
- 1) 更なる建設リサイクル推進に向けた主要課題への対応方策検討
- 2) 災害廃棄物及び津波堆積物の建設資材再生利用の促進方策に関する検討

地球温暖化防止等対策費 13,183千円 (平成26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、約5年周期を基本として実施しており、直近で平成24年度に調査を実施している。

- ・①アスファルト・コンクリート塊は平成24年度時点で平成27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24年度時点で平成27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。
- ・③建設発生木材の再資源化率については、平成24年度時点で平成27年度目標値80%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24年度時点で平成27年度目標値95%に近い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。
- ・④建設汚泥については、平成24年度時点で平成27年度目標値85%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24年度時点において平成17年度比で5%削減しており、現指標において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。しかし、現指標である「排出量」は、社会情勢の変化に伴う建設工事量そのものの増減に大きく影響を受けてしまう指標であるため、「建設リサイクル推進2014」において、工事量変動の影響を受けない「建設混合廃棄物排出率」に指標を変更した。

・⑥建設発生土については、平成24年度時点で平成27年度目標値90%に近い有効利用率を達成しており、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。

(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

- 1) 建設リサイクル推進計画の施策に関する調査・検討を実施。
- 2) 災害廃棄物及び津波堆積物の建設資材再生利用の促進方策に関する検討の実施。

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、平成24年度時点で平成27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と評価した。

・②コンクリート塊については、平成24年度時点で平成27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と評価した。

・③建設発生木材の再資源化率については、平成24年度時点で平成27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、建設発生木材の再資源化等率については、平成24年度時点では平成27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27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と評価した。

・④建設汚泥については、平成24年度時点で平成27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と評価した。

・⑤建設混合廃棄物については、平成24年度時点では平成27年度目標を達成しておらず、現指標におい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、現指標である「排出量」は、社会情勢の変化に伴う建設工事量そのものの増減に大きく影響を受けてしまう指標であるため、工事量変動の影響を受けない「建設混合廃棄物排出率」に指標を変更（その指標の場合、平成20年度4.2%、平成24年度3.9%であり順調に推移）し、「建設リサイクル推進2014」で位置づけた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と評価した。

・⑥建設発生土については、平成24年度時点で平成27年度目標値に近い有効利用率を達成しており、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と評価した。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

平成26年9月に策定した「建設リサイクル推進計画2014」に基づき各施策を推進。

(平成28年度以降)

「建設リサイクル推進計画2014」に基づき各施策を推進。

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 森若 峰存)

関係課：大臣官房公共事業調査室 (室長 鈴木 徹)

土地・建設産業局建設業課 (課長 北村 知久)

業績指標 37

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省エネ基準(平成11年基準)達成率)

評価

| | |
|----|--|
| ①B | 目標値：70% (平成27年度) 実績値：42% (平成25年度) 集計中 (平成26年度) 初期値：42% (平成22年度) |
| ②A | 目標値：85% (平成27年度) 実績値：79% (平成25年度) 集計中 (平成26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)
- ・日本再興戦略改訂2014(平成26年6月24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
- ・エネルギー基本計画(平成26年4月11日)

【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

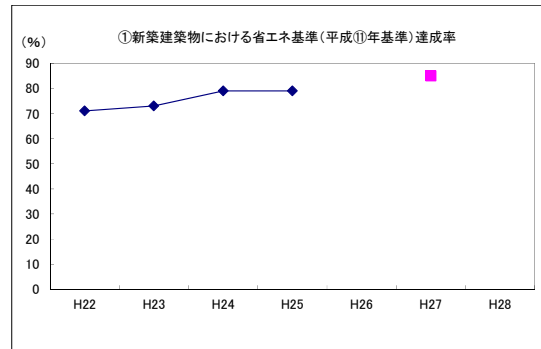
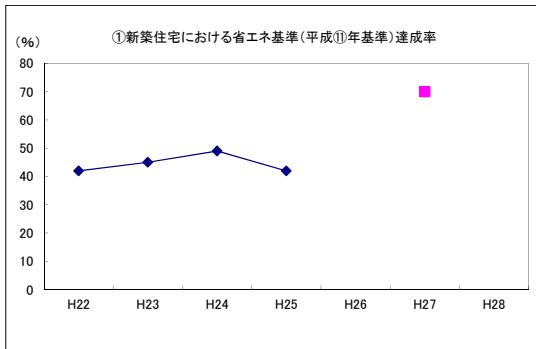
過去の実績値

(年度)

| | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|
| ① | 42% | 45% | 49% | 42% | 集計中 |
| ② | 71% | 73% | 79% | 79% | 集計中 |

※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・建築物省CO₂先導事業により、住宅・建築物における省CO₂対策を推進するため、省CO₂技術の普及啓発に寄与する住宅・建築物プロジェクトに対して支援。
 予算額：環境・ストック活用推進事業 171.4億円の内数（平成25年度）
 176.1億円の内数（平成26年度）
- ・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 171.4億円の内数（平成25年度）
 176.1億円の内数（平成26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の推進
- ・省エネ住宅ポイントによるエコ住宅の新築の推進
- ・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（CASBEE）の開発・普及の推進
- ・住宅省エネラベルの普及促進

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（CASBEE）の開発・普及の推進

- ・グリーン庁舎の整備の推進
- ・建築物の省エネルギー性能表示制度（BELS）の普及促進

<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25年度42%となっており、目標値の水準までには更なる施策が必要である。
- ② 一定の新築建築物における省エネ基準（平成11年基準）達成率
 - ・建築物の省エネ基準適合率は、平成25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）
 - ・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・建築物省CO₂先導事業において、平成25年度は応募が42件あり、21件を採択、平成26年度は応募が28件あり、17件を採択。
 - ・住宅のゼロ・エネルギー化推進事業においては、平成25年度は応募が3549戸あり、1400戸を採択、平成26年度は応募が2114戸あり、2063戸を採択。
 - ・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、1,089,666戸にポイント発行（約2,918億ポイント）（平成22年3月から平成27年1月末）。
 - ・省エネ住宅ポイントの新築住宅については、167戸にポイント発行（約5千万ポイント）（平成27年3月10日から平成27年3月31日）
- ②一定の新築建築物における省エネ基準（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25年度、平成26年度予算）
 - ・平成19年度に実施した「エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律案」の規制の事後評価については、本業績指標をもってその効果を測定しているところであり、①については目標値の水準までには更なる施策が必要であり、②については目標値に向けて概ね順調に推移しており、順調であると評価できる。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ① B
新築住宅の業績指標は、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、省エネルギー措置の届出制度の適確な運用、住宅の省エネルギー化の効果・意義の周知及び省エネルギー性能の表示等の推進、基準適合住宅等に対する支援措置（省エネ住宅ポイント、フラット35S、税制上の特例等）、より性能が高くコストの低い断熱材やサッシなどの材料・機器等の技術開発等により、省エネ基準に適合する住宅の供給が促進されるよう環境整備に取り組んでいく。
- ② A
前述のとおり、平成25年度の実績値は79%となっており、また、省エネルギー法に基づく省エネ措置の届出制度や省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等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、これらの施策の運用・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27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

- ・
- ・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27年度税制改正において、省エネ改修を行った住宅に対する所得税の減額の特例措置を1年半延長する。
- ・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。
- ・サステナブル建築物等先導事業により、設計、設備、運用システム等において、CO₂の削減、木造・木質化、健康・介護、災害時の継続性、少子化対策等に寄与する先導的な技術が導入される住宅・建築物プロジェクトに対して支援を行う。
- ・地域住宅グリーン化事業により、流通事業者、建築士、中小工務店等が連携して取り組む木造住宅の長期優良住宅、ゼロエネルギー住宅及び認定低炭素住宅並びに認定低炭素建築物等の一定の良質な建築物（非住宅）の建設に対して支援を行う。
- ・大規模な建築物（床面積2,000㎡以上）の省エネ基準への適合義務化、中小規模の住宅・建築物（床面積300㎡以上）の届出制度の厳格化、表示制度の創設等の措置を講ずる「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」（平成27年7月8日公布）の施行に向けた環境整備を行う。

(平成28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 眞鍋 純）

住宅局建築指導課（課長 石崎 和志）

関係課： 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 38

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へのシフト (鉄道コンテナ輸送量の増加)、②トラックから海上輸送へのシフト (海上輸送量の増加 (自動車での輸送が容易な貨物 (雑貨) 量))

評価

| | |
|----------|---|
| ①B ②A | 目標値：①38億トンキロ増 (平成26年度) ②330億トンキロ (平成26年度) 実績値：①8億トンキロ増 (平成25年度) ②330億トンキロ (平成25年度) ①集計中 (平成26年度) ②集計中 (平成26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)

①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②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、京都議定書目標達成計画 (第一約束期間 (2008年から2012年まで) 終了後、平成25年3月に地球温暖化対策推進本部が決定した「当面の地球温暖化対策に関する方針」を踏まえ、平成26年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を、休日列車の有効活用等により平成12年度と比較して38億トンキロ増加させ、また、海上輸送量を、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で330億トンキロにするという目標値を設定。

(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、海運事業者を含む) 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)

交通政策基本計画 (平成27年2月13日決定)

【閣決 (重点)】

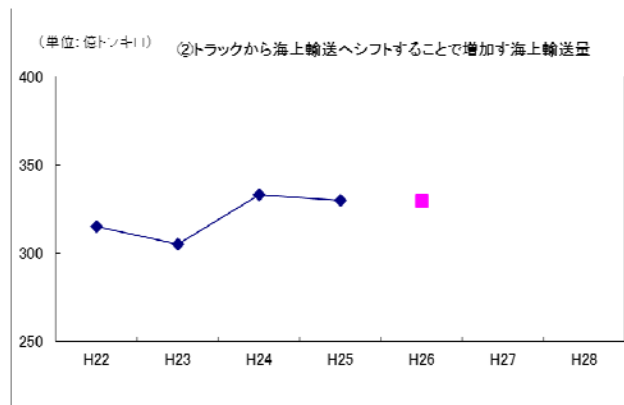
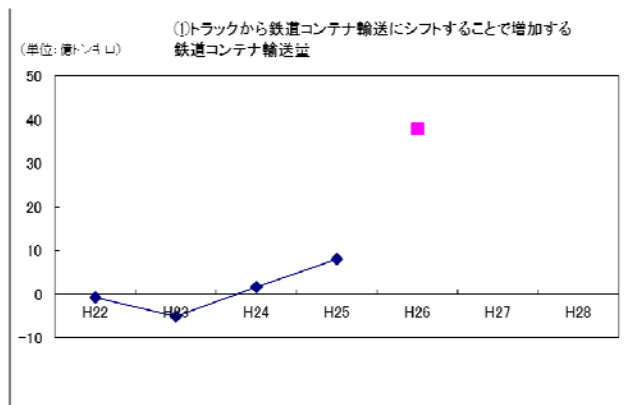
なし

【その他】

「当面の地球温暖化対策に関する指針」 (平成25年3月15日) 地球温暖化対策推進本部決定

過去の実績値 (年度)

| H22 | H23 | H24 | H25 | H26 |
|------------|-----------|------------|-----------|------|
| ①0.7億トンキロ増 | ①5億トンキロ増 | ①1.6億トンキロ増 | ①8億トンキロ増 | ①集計中 |
| ②315億トンキロ | ②305億トンキロ | ②333億トンキロ | ②330億トンキロ | ②集計中 |



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

①鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

- ・31フィート大型コンテナ導入支援

31フィートコンテナは10トントラックと同じサイズであり、荷主の出荷システムを大きく変更する必要がないため物流効率化に資することから、31フィートコンテナの導入を支援する。

- ・輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた調査

日本の港湾における輸出入コンテナ貨物量の9割以上がトレーラーにより国内輸送されているが、輸出入コンテナの鉄道輸送は、トンネルの高さ制限などハード面の課題等があることからわずかにしか行われていない。こうした現状を踏まえ、輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送に対するニーズを調査するとともに、課題への対応策を検討する。

- ・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)

- ・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

- ・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

②海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進

- ・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事業者を選定し、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使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事業者のシャーシー等輸送機器の導入の取組を支援し、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。

- ・船舶共有建造制度の活用によるモーダルシフトの促進

船舶共有建造制度を活用して船舶を建造することにより、モーダルシフトの促進を支援する。

③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

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。

予算額：34百万円（平成26年度）

64百万円（平成25年度）

- ・モーダルシフト促進事業

コンテナ・トレーラー等、モーダルシフトに必要となる設備導入経費の一部を補助する。

- ・グリーン物流パートナーシップ会議

物流分野における地球温暖化対策に顕著な功績があった荷主、物流事業者等が共同した取組に対し、その功績を国土交通大臣等から表彰することにより、モーダルシフトをはじめ、グリーン物流の普及拡大を図る。

関連する事務事業等の概要

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平成22年度の輸送量は、一部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を受け、結果的には、平成21年度から横ばいとなった。

平成23年度についても、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、平成25年度には、景気回復や円安、消費税増税前の駆け込み需要に伴い国内生産が好調に推移したほか、トラックドライバー不足の影響もあり、輸送量が増加した。

②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を上回

る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。

平成25年度においても、平成24年9月に東京オリンピック開催決定以降プラント等の産業機器等の生産量が増加したが、当該機器等の保管施設が満杯状態となり、平成24年度に比べ輸送量は減少した。

(事務事業等の実施状況)

① 鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

・31フィート大型コンテナ導入支援

31フィートコンテナは10トントラックと同じサイズであり、荷主の出荷システムを大きく変更する必要がないため物流効率化に資することから、平成25年度から平成26年度で、JR貨物、鉄道貨物利用運送事業者へ計約60個の導入支援を実施した。

・輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた調査

輸出入コンテナの鉄道輸送は、トンネルの高さ制限などハード面の課題等があり、40ft背高コンテナに対応した低床貨車などを対応策を検討した。

・エコレールマークの普及

平成26年度の認定商品は合計で150件(190品目)、認定企業は87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。

② 海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進

平成26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12者、物流事業者12者を決定した。(認定事業者：荷主94者、物流事業者110者(平成27年2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(ウイングトレーラ等)に対し約0.8億円の補助金を交付した。

・船舶共有建造制度の活用によるモーダルシフトの促進

平成26年度においては、船舶共有建造制度により、貨物船12隻、旅客船のうちフェリー4隻の建造決定をした。

③ 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

平成25年度は、鉄道へのモーダルシフト事業12件、内航海運へのモーダルシフト4件に対し補助を実施。

平成26年度は、鉄道へのモーダルシフト事業5件、内航海運へのモーダルシフト2件、鉄道及び内航海運へのモーダルシフト1件に対し補助を実施。

・モーダルシフト促進事業

平成25年度は、鉄道へのモーダルシフト事業1件、内航海運へのモーダルシフト事業1件に対し補助を実施。

平成26年度は、鉄道へのモーダルシフト事業2件、内航海運へのモーダルシフト事業7件に対し補助を実施。

・グリーン物流パートナーシップ会議

モーダルシフトに関して、平成25年は2件、平成26年は5件の取組に対し国土交通大臣等から表彰を行った。

課題の特定と今後の取組みの方向性

①業績指標について、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22年度までは落ち込んだが、平成23年度からは、一部持ち直しの傾向にある。

平成25年度、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。

今後においては、現在、トラックによる国内輸送が大半を占める輸出入コンテナについて、低床貨車の開発などにより諸課題を解決することにより、更なるモーダルシフトの推進が見込まれることから、Bと評価した。

②業績指標について、平成23年3月に発生した東日本大震災の影響等を受け減少したものの、その後回復基調となり、目標達成に向けた成果を示していることから、現在の施策を継続していくことが適当である。以上よりAと評価した。

平成27年度以降についても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は変わりはなく、引き続き、施策の着実な進捗を図っていくことにより、目標達成に向け努めていきたい。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

・鉄道による国際海上コンテナ輸送の促進に向けたモデル実証

日本の港湾における輸出入コンテナ貨物量の9割以上がトレーラーにより国内輸送されているが、輸出入コンテナの鉄道輸送は、トンネルの高さ制限などハード面の課題等があることからわずかにしか行われていない。このため、鉄道コンテナ貨車自体の高さを低床化する貨車を開発することで、海上背高コンテナの鉄道利用の促進が見込めることから、平成27年度は、低床貨車の開発・走行試験を行う。

(平成28年度以降)

・鉄道による国際海上コンテナ輸送の促進に向けたモデル実証

平成27年度に開発した低床貨車について、長期耐久試験や輸送品質の評価を行い、低床貨車の実用化・普及につな

げることで、国際海上コンテナの鉄道の利用の促進を図っていく。

担当課等（担当課長名等）

①

担当課：総合政策局物流政策課（課長 島田 勘資）

総合政策局物流政策課企画室（室長 木村 大）

関係課：鉄道局鉄道事業課 JR担当室（室長 高橋 徹）

②

担当課：総合政策局物流政策課（課長 島田 勘資）

総合政策局物流政策課企画室（室長 木村 大）

関係課：海事局内航課（課長 新垣 慶太）

海事局総務課企画室（室長 日野 祥英）

業績指標 39

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 | 目標値：107万 t-CO2/年（平成28年度） 実績値：111万 t-CO2/年（平成25年度） 集計中 （平成26年度） 初期値：105万 t-CO2/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2012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

【社会資本整備重点計画第3章の重点目標に関連する事業の指標「都市緑化等による温室効果ガス吸収量】（同一定義）

（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」

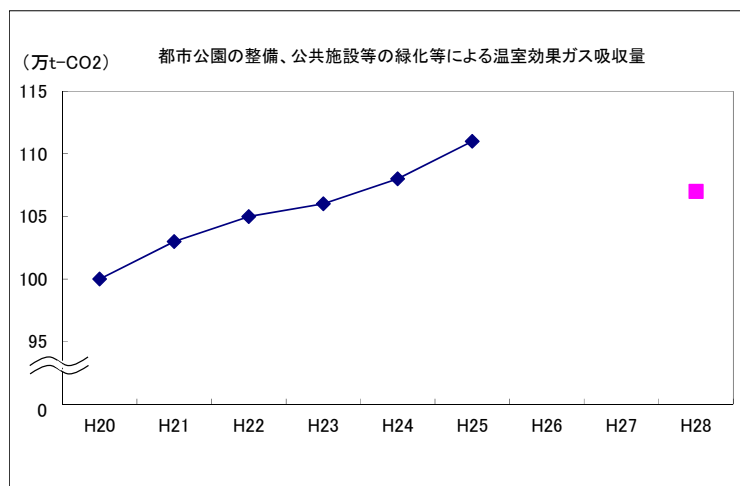
【閣決（重点）】

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 | H25 | H26 |
| 100万 t-CO2/年 | 103万 t-CO2/年 | 105万 t-CO2/年 | 106万 t-CO2/年 | 108万 t-CO2/年 | 111万 t-CO2/年 | 集計中 |



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

- ・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。

関連する事務事業等の概要

・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)

・本業績指標は、平成24年度時点で既に目標値を達成している。

(事務事業等の実施状況)

- ・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。
- ・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

・本業績指標は、平成24年度時点で既に目標値を達成しているため、Aと評価した。
引き続き、都市公園の整備等による緑化の推進を図ると共に、都市緑化等における吸収量の算定方法等の整備や都市緑化等の意義や効果の普及啓発を行う。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

なし

(平成28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 椰野 良明)

関係課： 道路局環境安全課道路環境調査室(室長 高松 諭)

水管理・国土保全局 河川環境課(課長 小俣 篤)

水管理・国土保全局下水道部下水道企画課(課長 井上 誠)

港湾局海洋・環境課(課長 小谷野 喜二)

住宅局住宅総合整備課(課長 北 真夫)

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 40

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

| | |
|---|---|
| B | 目標値：約246万t-CO ₂ (平成28年度) 実績値：約168万t-CO ₂ (平成24年度) 集計中 (平成25年度) 集計中 (平成26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】**

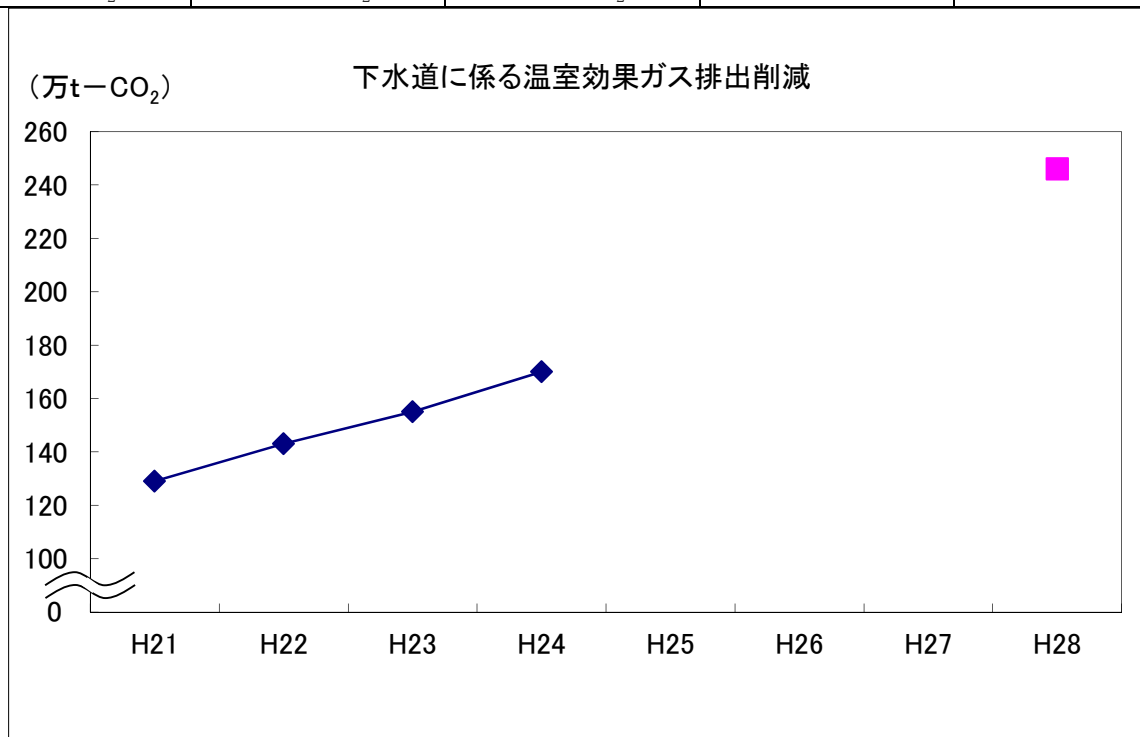
- ・第189回国会施政方針演説 (平成27年2月12日) 「世界の温暖化対策をリードする。COP21に向け、温室効果ガスの排出について、新しい削減目標と具体的な行動計画を、できるだけ早期に策定いたします。」

【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】

| 過去の実績値 | | | | (年度) | |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----|------|-----|
| H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H26 |
| 約143万 t-CO ₂ | 約155万 t-CO ₂ | 約168万 t-CO ₂ | 集計中 | 集計中 | 集計中 |



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

- ・下水道に係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 9, 1 2 4 億円の内数（平成26年度国費）
下水道事業関連予算額 5 3 億円の内数（平成26年度国費）

関連する事務事業等の概要

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25・26年度の実績値は集計中である。過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値を若干下回ることになるが、多くの事業が円滑に進捗していることから、今後の実績値の上昇が見込まれる。

（事務事業等の実施状況）

- ・社会資本整備総合交付金等により、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。
- ・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。
- ・下水汚泥固形燃料のJIS規格を制定し、品位の安定化及び信頼性の確立を図り、市場の活性化を促進した。
- ・「下水汚泥エネルギー化技術ガイドライン」を改訂するとともに、「下水汚泥のエネルギー化導入簡易検討ツール」を公表し、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。
- ・下水熱の賦存量や存在位置を容易に把握できる「下水熱ポテンシャルマップ」を開発し、下水熱の利用を促進した。

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、過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値を若干下回ることになるため、Bと評価したが、今後、技術実証事業で実証した革新的技術の普及や、平成27年度に温暖化対策推進法に基づく温室効果ガス排出抑制等指針下水道部門を策定する予定であること等により、今後の実績値の上昇が見込まれる。
- ・平成23年度から実施している「下水道革新的技術実証事業（B-DASHプロジェクト）」は、その成果が普及するのに時間を要するため、今後業務指標への効果が発現するものと見込まれる。
- ・課題として、地方公共団体の厳しい財政事情等のため、省エネ機器への更新や、再生可能エネルギーの導入、維持管理コストが増加する高温焼却化は更新が進みにくい状況がある。
- ・引き続き、社会資本整備総合交付金による財政支援を行うとともに、低コストな技術に関する実証を実施し、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、民間活力による温室効果ガス排出削減を促進するため、民間事業者が下水道暗渠内に熱交換器を設置できるようにする規制緩和を実施する。
- ・なお、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。（下水汚泥のバイオガス発電に関する認定件数は、平成24年度で3件、平成25年度で8件、平成26年度で19件と増加中。）

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成27年度）

- ・温暖化対策推進法に基づく温室効果ガス排出抑制等指針下水道部門を策定する。
- ・民間活力による温室効果ガス排出削減を促進するため、下水道法の改正により、民間事業者が下水道暗渠内に熱交換器を設置できるようにする規制緩和を実施する。

（平成28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 井上 誠）

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： 2万件/月（年度平均）（平成28年度）
 実績値：平均約15,805件/月（年度平均）（平成25年度）
 平均約2,128件/月（年度平均）（平成26年度）
 初期値：平均約3,266件/月（年度平均）（平成23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>）へのアクセス件数（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のアクセス件数を月平均1万件以上にすることを目標とする。

（外部要因）

国土交通省ホームページのリニューアル（平成22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

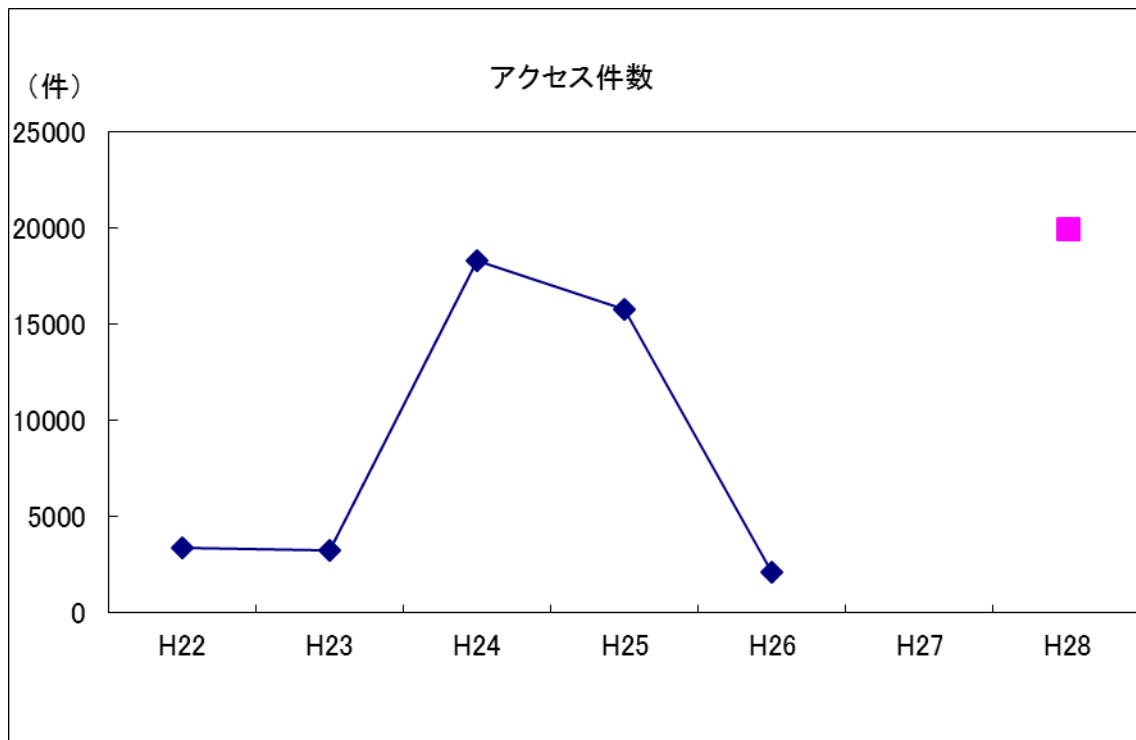
【その他】

なし

過去の実績値

(年度)

| H22 | H23 | H24 | H25 | H26 |
|-----------|-----------|------------|------------|-----------|
| 平均約3,425件 | 平均約3,266件 | 平均約18,023件 | 平均約15,805件 | 平均約2,128件 |



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

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。

<平成25年度>

○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 約54百万円(平成25年度)

・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・交通の一体的な創畜省エネルギー化を総合的に推進するため、地方公共団体、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進的なモデル構想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。

○生物多様性保全推進経費 予算額 4.5百万円(平成25年度)

・社会資本整備における生物多様性保全のための活動の普及促進のために、地方公共団体やNPO等を対象としたワークショップ等の企画・運営等を行う。

<平成26年度>

○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 約51百万円(平成26年度)

・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・交通の一体的な創畜省エネルギー化を総合的に推進するため、地方公共団体、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進的なモデル構想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。

関連する事務事業等の概要

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アクセス件数の目標値は2万件であるところ、平成25年度の実績値は約15,805件、平成26年度の実績値が約2,128件であり、目標達成とはならなかった。

(事務事業等の実施状況)

<平成25年度>

・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5地域においてまち・住まい・交通の一体的な創畜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。

・国土交通分野における生物多様性の取組普及のためのワークショップの企画・運営、手引き書の作成を行い、また、環境ポータルサイト内に開設した当該業務ホームページを利用して情報発信を行った。

<平成26年度>

・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5地域においてまち・住まい・交通の一体的な創畜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。

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 榎田 泰宏)

関連指標 3

新車販売に占める次世代自動車の割合

実績値等

目標値：29.2%（平成29年度）
実績値：23.2%（平成25年度）
24.3%（平成26年度）
初期値：21.2%（平成24年度）

（指標の定義）

新車販売に占める次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等）の割合。

（目標設定の考え方・根拠）

「日本再興戦略」（平成25年6月14日閣議決定）において掲げている、「2030年までに新車販売に占める割合を5割から7割とする」という目標達成に向けて、2017年度（平成29年度）までに達成すべき目標値を設定。

（外部要因）

経済情勢、エネルギー価格、燃料供給施設の整備状況等

（他の関係主体）

経済産業省

（重要政策）

【施政方針】

- ・第189回国会施政方針演説（平成27年2月12日）「あらゆる施策を総動員して、徹底した省エネルギーと、再生可能エネルギーの最大限の導入を進めてまいります。」

【閣議決定】

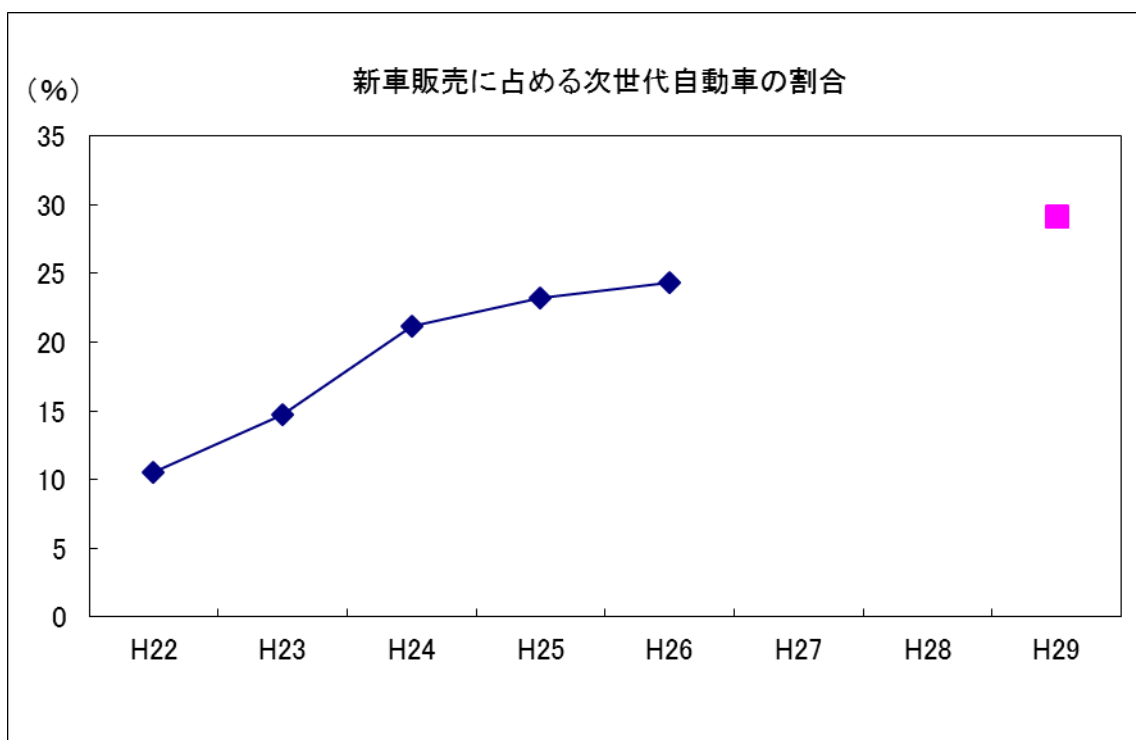
- ・日本再興戦略（平成25年6月14日）「次世代自動車については、2030年までに新車販売に占める割合を5割から7割とする」

【閣決（重点）】

【その他】

- ・国土交通省重点政策2014（平成26年8月）「次世代自動車の普及・拡大・・・など、更なる省エネルギー・省CO2対策を推進することにより、『エネルギーを賢く消費する社会』の実現を目指す。」

| 過去の実績値 | | | | (年度) |
|--------|-------|-------|-------|-------|
| H22 | H23 | H24 | H25 | H26 |
| 10.5% | 14.7% | 21.2% | 23.2% | 24.3% |



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

- ・環境対応車普及促進対策
自動車運送事業者による CNG トラック・バス、ハイブリッドトラックバスの導入、使用過程車の CNG 車両への改造に対する支援。
<予算 4.8 億円 (平成 25 年度)、5.3 億円 (平成 26 年度) >
- ・地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進
地域や自動車運送事業者による電気自動車 (バス、タクシー、トラック) の導入等であって、他の地域や事業者による電気自動車の集中的導入を誘発・促進するような先駆的な取組みに対する支援。
<予算 3.0 億円 (平成 25 年度)、3.1 億円 (平成 26 年度) >
- ・超小型モビリティの導入促進
地方公共団体等によるまちづくり等一体となった超小型モビリティの先導導入や試行導入の優れた取組みに対する支援。
<予算 1.7 億円 (平成 25 年度) 2.0 億円 (平成 26 年度) >
- ・次世代大型車開発・実用化事業
環境性能を格段に向上させた次世代のバス・トラック等 (電気・プラグインハイブリッドトラック、高効率ハイブリッドトラック、次世代バイオディーゼルエンジン及び高性能電動路線バス) を開発・試作し、実際の事業で使用する走行試験等を実施する。
<予算 2.5 億円 (平成 25 年度) 2.5 億円 (平成 26 年度) >
- ・自動車税におけるグリーン化特例
電気自動車 (燃料電池自動車を含む)、プラグインハイブリッド自動車、一定の排ガス性能を満たす CNG 自動車並びに排ガス及び燃費性能に優れた自動車に対して自動車税の税率を概ね 75% 軽減する一方、新車新規登録から一定年数以上を経過した自動車に対しては税率を概ね 15% 重課。
- ・自動車取得税及び自動車重量税におけるエコカー減税
電気自動車 (燃料電池自動車を含む)、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、一定の排ガス性能を満たす CNG 自動車並びに排ガス及び燃費性能に優れた自動車に係る自動車重量税及び自動車取得税を減免。

関連する事務事業等の概要

なし

達成状況等

目標の達成状況等

(目標の達成状況)

目標値は平成 29 年度に 29.2% のところ、最新の実績値 (平成 26 年度) は、24.3% である。

(事務事業等の実施状況)

- ・環境対応車普及促進対策
合計 1809 台 (平成 25 年度 : 976 台、平成 26 年度 : 833 台) のハイブリッド・CNG 車両に対する支援を実施した。
- ・地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進
合計 277 台 (平成 25 年度 : 112 台、平成 26 年度 : 165 台) の電気自動車に対する支援を実施した。
- ・超小型モビリティの導入促進
合計 42 件 (平成 25 年度 : 29 件、平成 26 年度 : 13 件) の取組みに対する支援を実施した。
- ・次世代大型車開発・実用化事業
環境性能を格段に向上させた次世代のバス・トラック等の技術開発を進め、試作車に係る実使用条件下での実証走行試験、必要な基準の策定等、実用化に向けた取り組みを進めた。
- ・自動車の車体課税の見直し
環境性能に優れた自動車への買換・購入需要を促進するため、自動車税におけるグリーン化特例や自動車取得税及び自動車重量税におけるエコカー減税を実施した。

担当課等 (担当課長名等)

担当課 : 自動車局環境政策課 (課長 西本 俊幸)