

施策目標個票

(国土交通省28-⑨)

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) 業績指標30①、31③、32及び34については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、30②、30③、31①、31②、33が目標に近い実績を示していないため。
	施策の分析	上記のとおり順調に進捗している業績指標もあり、全体としては国土交通分野における環境負荷の低減が進んでいる。 一方、業績指標31①、②については低調に推移しているが、今後は平成22年3月の大幅な排ガス規制値強化の効果が発現することが見込まれる。また、主要な業績指標である33①が想定よりも進捗しなかったのは熊本地震や台風等の影響等によるものと考えられる。
	次期目標等への反映の方向性	引き続き目標達成に向けて各分野における環境政策・省エネルギー政策等を推進する。平成28年度に目標年度が到来した業績指標31については、燃費性の優れた建設機械の普及率に関する平成32年度までの目標を設定することとする。

業績指標	30 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率(①特定貨物輸送事業者(鉄道300両～、トラック200台～、船舶2万総トン～)、②特定旅客輸送事業者(鉄道300両～、バス200台～、タクシー350台～、船舶2万総トン～)、③特定航空輸送事業者(航空9,000トン(総最大離陸重量)～))	初期値	実績値					評価	目標値
		—	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		毎年度
		—	①-1.02% ②-0.97% ③-0.99%	①-1.07% ②-0.80% ③-1.28%	①-1.21% ②-1.09% ③-0.89%	①-1.06% ②-0.92% ③-0.67%	—	①A ②B ③B	①②③ 直近5年間の改善率の年平均-1%
	年度ごとの目標値		①②③直近5年間の改善率の年平均-1%	①②③直近5年間の改善率の年平均-1%	①②③直近5年間の改善率の年平均-1%	①②③直近5年間の改善率の年平均-1%	①②③直近5年間の改善率の年平均-1%		
	31 建設工事中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*)	初期値	実績値					評価	目標値
		21年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		28年度
		①PM 1.9千t ②NOx 39.1千t ③200台	①3.2千t ②66.6千t ③1,560台	①3.5千t ②72.0千t ③2,260台	①集計中 ②集計中 ③3,180台	①集計中 ②集計中 ③3,930台	①集計中 ②集計中 ③集計中	①B ②B ③A	①PM 8.1千t ②NOx 153.0千t ③5,000台
	年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
	32 省エネ基準を充たす住宅ストックの割合	初期値	実績値					評価	目標値
		25年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		37年度
		6%	—	6%	7%	8%	—	A	20%
	年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
	33① モーダルシフトに関する指標(鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ)(*)	初期値	実績値					評価	目標値
		24年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
		187億トンキロ	187億トンキロ	193億トンキロ	195億トンキロ	200億トンキロ	197億トンキロ	B	221億トンキロ
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—			
33② モーダルシフトに関する指標(内航海運による雑貨の輸送トンキロ)(*)	初期値	実績値					評価	目標値	
	24年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度	
	333億トンキロ	333億トンキロ	330億トンキロ	331億トンキロ	340億トンキロ	集計中	B	367億トンキロ	
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—			

	34 都市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
		25年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
		111万t-CO2/年	108万t-CO2/年	111万t-CO2/年	115万t-CO2/年	118万t-CO2/年	集計中	A	119万t-CO2/年
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
参考指標	参11 建設廃棄物の再資源化率等(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、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)	初期値	実績値					評価	目標値
		24年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		30年度
			①99.5%※1 ②99.3%※1 ③94.4%※2 ④85.0%※2 ⑤3.9%※3 ⑥- ※1再資源化率 ※2再資源化等率 ※3混廃排出率	①99.5%※1 ②99.3%※1 ③94.4%※2 ④85.0%※2 ⑤3.9%※3 ⑥- ※1再資源化率 ※2再資源化等率 ※3混廃排出率	-	-	-	-	①99%以上※1 ②99%以上※1 ③95%以上※2 ④90%以上※2 ⑤3.5%以下※3 ⑥80%以上※4 ※1再資源化率 ※2再資源化等率 ※3混廃排出率 ※4有効利用率
		年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
		参12 下水道分野における温室効果ガス排出削減量(万t-CO2)	初期値	実績値					評価
	24年度		24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	32年度	
			168	168	174	186	集計中	集計中	316
	年度ごとの目標値		-	172	193	216	245		
	参13 燃費性の優れた建設機械の普及率(①油圧ショベル、②ホイールローダ、③ブルドーザ)	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		32年度
			①48% ②41% ③6%	①54% ②46% ③9%	①68% ②44% ③33%	①集計中 ②集計中 ③集計中	①集計中 ②集計中 ③集計中	①集計中 ②集計中 ③集計中	①84% ②72% ③28%
		年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
	参14 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	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		28年度
			約3,226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)	約2,200件/月(年度平均)	集計中	10,000件/月(年度平均)
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			
参15 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	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度		29年度	
		21.2%	21.2%	23.2%	24.3%	27.8%	35.5%	29.2%	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求額
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	18,289	16,353	11,725	10,945
補正予算(b)		93,500	0	150	-	
前年度繰越等(c)		15,012	107,774	11,656	-	
合計(a+b+c)		126,801 <0>	124,128 <0>	23,531 <0>	10,945 <0>	
	執行額(百万円)	12,991	96,900			
	翌年度繰越額(百万円)	107,774	11,656			
	不用額(百万円)	6,036	15,572			

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29年6月23日)
-----------------	------------------------

担当部局名	総合政策局	作成責任者名	環境政策課 (課長 佐竹 健次)	政策評価実施時期	平成29年8月
-------	-------	--------	---------------------	----------	---------

業績指標 30

一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率 (①特定貨物輸送事業者 (鉄道 300 両～、トラック 200 台～、船舶 2 万総トン～)、②特定旅客輸送事業者 (鉄道 300 両～、バス 200 台～、タクシー 350 台～、船舶 2 万総トン～)、③特定航空輸送事業者 (航空 9,000 トン (総最大離陸重量) ～))

評 価	
①A	目標値：①直近 5 年間の改善率の年平均-1% (毎年度)
②B	②直近 5 年間の改善率の年平均-1% (毎年度)
③B	③直近 5 年間の改善率の年平均-1% (毎年度)
	実績値：①-1.06% (平成 27 年度)
	②-0.92% (平成 27 年度)
	③-0.67% (平成 27 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 等

(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)

地球温暖化対策計画 (平成 28 年 5 月)

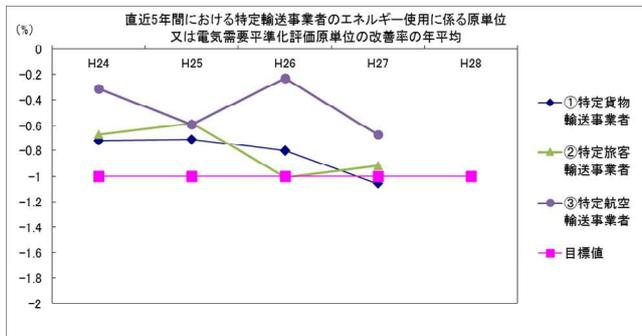
【閣決 (重点)】

なし

【その他】

なし

過去の実績値	(年度)			
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
①-0.72%	①-0.71%	①-0.80%	①-1.06%	—
②-0.67%	②-0.58%	②-1.01%	②-0.92%	
③-0.31%	③-0.59%	③-0.23%	③-0.67%	



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、特定輸送事業者に対する実態調査、同調査を通じた省エネ対策等に係る指導・助言、非特定輸送事業者に対する指導・助言並びにセミナー等普及啓発活動等を実施。

予算額 10 百万円（平成 29 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）

直近5年間に於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の指標は-1.06%であり、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-0.92%及び-0.67%であり、省エネは進んでいるものの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、特定輸送事業者に対する実態調査、同調査を通じた省エネ対策等に係る指導・助言、非特定輸送事業者に対する指導・助言並びにセミナー等普及啓発活動等を実施している。

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と評価した。

②特定旅客輸送事業者及び③特定航空輸送事業者は目標達成に至らなかったことからBと評価した。一方、②については、平成26年度は目標を達成した一方で、平成27年度は全国的な高温傾向による冷房機器の使用増加等の外部要因により指標が悪化したものであり、③については、原単位の大きい小型機の比率の上昇等により指標が悪化しているものの、平成26年度に比べ指標が改善していることから、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等に向け、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する。

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 佐竹 健次）

関係課：

業績指標 3 1

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*)

評価	
①B ②B ③A	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) ③5,000台普及 (平成28年度) 実績値：①集 計 中 (平成28年度) PM 3.5千t削減 (平成25年度) ②集 計 中 (平成28年度) NO _x 72.0千t削減 (平成25年度) ③集 計 中 (平成28年度) 3,930台普及 (平成27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)

(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

(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平成25~26年度の平均増加台数が約920台であることから、平成28年度には5000台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。③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)

③ 地球温暖化対策計画 (平成28年5月13日閣議決定)「建設施工者等が省エネルギー性能の高い建設機械等を施工に導入する際、その選択を容易にするために燃費性能の優れた建設機械を認定するとともに、当該機械等の導入を支援する等、建設施工・特殊自動車使用分野における省CO₂化を推進する。」(第3章第2節)

【閣決 (重点)】

③ 社会資本整備重点計画 (平成27年9月18日)「第2章に記載あり」

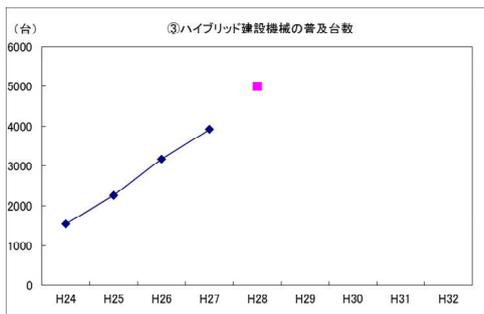
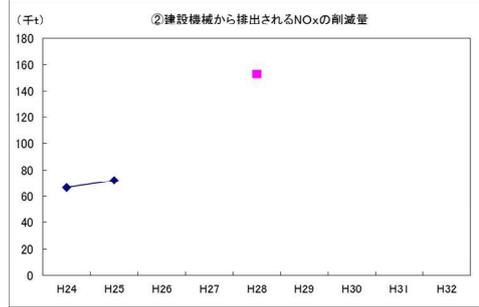
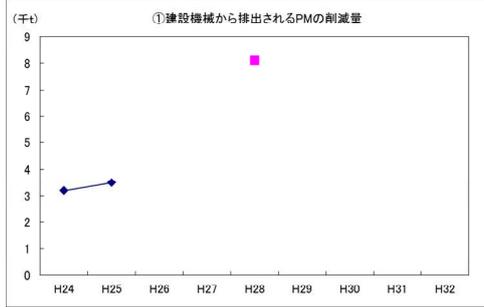
【その他】

なし

過去の実績値① (年度)				
H24	H25	H26	H27	H28
3.2千t 削減	3.5千t 削減	(集計中)	(集計中)	(集計中)

過去の実績値② (年度)				
H24	H25	H26	H27	H28
66.6千t 削減	72.0千t 削減	(集計中)	(集計中)	(集計中)

過去の実績値③				(年度)
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8
1, 5 6 0台	2, 2 6 0台	3, 1 8 0台	3, 9 3 0台	(集計中)



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。

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27年度の実績値については、平成29年に公表されることから、平成25年度までの数値を記載している。平成25年度の実績による目標削減量に対する進捗率は①43%、②47%となった。目標削減量に対する進捗率が達成出来る見込みではあるものの、単純に過去のトレンドを延長した場合、目標年度の目標値を達しないため、順調ではないと評価した。

本指標の主な考え方としては、第3次排出ガス基準対応建設機械、オフロード建設機械の普及及び建設機械の総台数が減少していくこと想定し、平成28年度のPM、NOxの目標値を設定している。

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普及率は、目標設定時において、平成23年度では、17%、平成25年度では、26%と考えていたが、実績としては、平成23年度では、22%、平成25年度では、39%と当初見込んでいた値よりも大きく普及することが出来た。

一方で、建設機械の総台数については、目標設定時において、平成23年度では、75万台、平成25年度では、66万台と考えていたが、実績としては、平成23年度では80万台、平成25年度では87万台と目標設定時よりも多い総台数であった。

建設機械の総台数が目標設定時よりも排出ガスを出す機械の台数が多いため、平成25年度の排出ガス削減量の増加は鈍いが、平成22年3月の大幅な排ガス規制強化前からの継続生産車の経過措置期間が平成25年度から平成27年度にかけて終了するため、今後規制強化の効果が排出ガス削減量に対して極めて効果的に発現することが見込まれる。具体的には、2006年規制対応車と2011年規制対応車（D3クラス（5

6 kW～75 kW))において、PMは、0.25g/kwh⇒0.02g/kwh、NO_xは4.0g/kwh⇒3.3g/kwhと規制値が厳しくなっている。また、2006年規制対応車と2014年規制対応車(D3クラス(56kW～75kW))において、PMの規制値は、0.25g/kwh⇒0.02g/kwh、NO_xは4.0g/kwh⇒0.4g/kwhとNO_xにおいては、規制値が更に厳しくなっている。そのため、2011年規制対応車及び2014年規制対応車が普及する平成28年度においては、PM、NO_xの排出量が大幅に低減され、加速的に目標削減量に迫ってくると考えられる。

これらの分析の結果から、第3次排出ガス基準適応建設機械及びオフロード建設機械の普及によるNO_x、PMの削減が実現出来ている一方で、建設投資の復調から建設機械の総台数が増加しているが、2011年規制対応車及び2014年規制対応車が普及する平成28年度においては、目標値に達することが困難ではないと評価できる。

③「順調である」

平成27年度の実績値は3,930台であり、目標普及台数に対する進捗率は79%となった。

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27年度末は30型式、平成28年度末には37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。

そのため、過去の実績値によるトレンドと認定型式数の増加を踏まえ、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。

(事務事業等の実施状況)

①及び②

オフロード法の平成26年1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28年度末までに222件受け付けた。

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28年度末までに37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。

課題の特定と今後の取組みの方向性

①、②及び③

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の削減量における、平成25年度の実績による目標削減量に対する進捗率は①43%、②47%であり、単純に過去のトレンドを延長した場合、目標年度に目標値を達成しないため、Bと評価した。平成25年度の削減量の増加は低いが、平成25年度から平成27年度にかけ継続生産車の経過措置期間が終了し、平成22年3月の大幅な排ガス規制値強化の効果が発現することが見込まれる。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ハイブリッド建設機械の普及台数における、平成27年度の実績値による目標普及台数に対する進捗率は79%であり、過去の実績値によるトレンドと認定型式数の増加を踏まえ、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、引き続き融資制度等による普及促進が必要である。

ハイブリッド建設機械の普及台数の実績値に関しては、順調な成果を示しているが、今後は更に建設機械における地球温暖化対策の推進していく必要がある。また、地球温暖化対策計画が平成28年度に閣議決定され、上記計画内において、燃費性能の優れた建設機械等の普及率が対策評価指標として記載されている。これらを踏まえ、次年度の政策チェックアップより目標とする範囲を燃費性能の優れた建設機械等の普及率とする定義の見直しを行い、平成32年度目標値を①油圧ショベル84%、②ホイールローダ72%、③ブルドーザ28%と設定する。なお、新たな定義に基づくと、平成25年度時点で①油圧ショベル68%、②ホイールローダ44%、③ブルドーザ33%となる。

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 直原 史明)

関係課： なし

業績指標 3 2

省エネ基準を充たす住宅ストックの割合

評 価

A	目標値：20%（平成37年度） 実績値：－（平成28年度） 8%（平成27年度） 初期値：6%（平成25年度）
---	--

(指標の定義)

住宅ストック戸数のうち、省エネ基準を充たす住宅戸数の割合
 (A/B)

A = 省エネ基準を満たす住宅ストック戸数

B = 住宅ストック戸数

(目標設定の考え方・根拠)

「住生活基本計画（全国計画）」（平成28年3月18日閣議決定）で設定している省エネ基準を充たす住宅ストックの割合（20%（平成37年））から設定。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

建築主等(事業主体等)

(重要政策)

【施政方針】

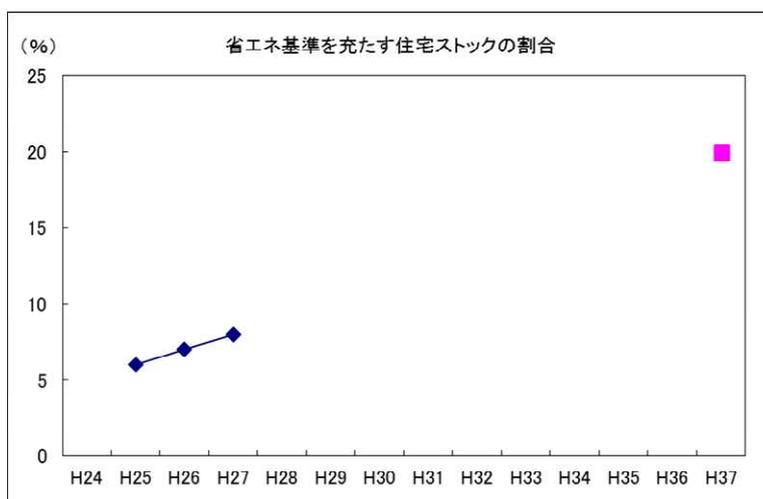
【閣議決定】

- ・住生活基本計画（全国計画）（平成28年3月18日）
- ・地球温暖化対策計画（平成28年5月13日）

【閣決（重点）】

【その他】

過去の実績値				(年度)
H24	H25	H26	H27	H28
	6%	7%	8%	－



主な事務事業等の概要

【法律】

○エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）

建築主等に対する省エネ措置の努力義務、一定規模以上の住宅・建築物の建築・大規模修繕時等の省エネ措置の届出義務等。

○建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律（建築物省エネ法）

大規模建築物の省エネ基準適合義務等の規制措置、性能向上計画認定や認定表示制度等の誘導措置。

○都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）

省エネ性能の高い低炭素建築物の認定制度の普及促進。

【補助】

○サステナブル建築物等先導事業

住宅・建築物における省エネ・省CO₂化を推進するため、省エネ・省CO₂に係る先導的な技術の普及啓発に寄与するリーディングプロジェクトに対して支援を行う制度。

予算額：環境・ストック活用推進事業 60.75億円の内数（平成27年度）
109.46億円の内数（平成28年度）
1.5億円の内数（平成28年度補正）

○地域型住宅グリーン化事業

中小工務店による省エネルギー性能の高い住宅の整備に対して支援を行う制度。

予算額：110億円の内数（平成27年度）
16.8億円の内数（平成27年度補正）
110億円の内数（平成28年度）
1.5億円の内数（平成28年度補正）

○長期優良住宅化リフォーム推進事業

既存住宅ストックの質の向上及び流通促進に向けた市場環境の形成を推進するため、劣化対策、耐震性、省エネ性等の住宅性能の向上を行うリフォームに対して支援を行う制度。

予算額：環境・ストック活用推進事業 60.75億円の内数（平成27年度）
40億円（平成28年度）

○省エネ住宅ポイント

エコリフォームの推進等のため、窓や外壁等の断熱改修及び設備の一体的工事（設備エコ改修）又はこれらの改修と併せて行うバリアフリー改修等により一定のポイントを発行し、省エネ・環境配慮に優れた商品との交換や追加工事の費用に充当できる制度。

予算額：80.5億円（平成26年度補正）

○住宅ストック循環支援事業

耐震性の確保されたエコリフォームの推進等のため、窓や外壁等の断熱改修及び設備の一体的工事（設備エコ改修）又はこれらの改修と併せて行うバリアフリー改修等に対して支援を行う制度。

予算額：250億円（平成28年度補正）

【税制】

○認定を受けた低炭素建築物に対する税制上の特例措置

○住宅リフォームに関する税制上の特例措置

一定の省エネ改修が行われた住宅等に対する所得税及び固定資産税の減税措置を適用。

【融資】

○住宅金融支援機構のフラット35Sによる省エネルギー性に優れた住宅の取得支援

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。

【その他】

○省エネ住宅の整備に向けた体制整備

中小工務店の大工就業者を対象とする省エネ施工技術の習得に対する支援を実施。

予算額：住宅建築技術高度化・展開推進事業 1.4億円の内数（平成27年度）

13.8億円の内数（平成28年度）

省エネ基準に関する講習会、周知活動、審査体制整備を実施。

予算額：省エネ住宅・建築物の整備に向けた体制整備 7億円（平成27年度）

7億円（平成28年度）

○住宅建築技術高度化・展開推進事業

民間事業者等による先導的技術開発の支援を実施。

予算額：14億円の内数（平成27年度）

13.8億円の内数（平成28年度）

○住宅性能表示制度の普及促進

○総合的な環境性能評価手法（CASBEE）の開発・普及

○建築物省エネルギー性能表示制度（BELS）の普及促進

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

省エネ基準を充たす住宅ストックの割合は平成27年度8%となっており、順調に推移している。

（事務事業等の実施状況）

【法律】

○建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律（建築物省エネ法）

・平成27年7月に建築物省エネ法を公布、平成28年4月より性能向上計画認定等の誘導措置を施行、平成29年4月より大規模建築物の省エネ基準適合義務等の規制措置を施行。

※エネルギーの使用の合理化等に関する法律に基づく届出制度等は、平成29年3月末をもって廃止。

【補助】

○サステナブル建築物等先導事業

省エネ・省CO2型（住宅部門）の実績 応募17件、採択6件（平成27年度）

応募6件、採択2件（平成28年度）

○地域型住宅グリーン化事業（高度省エネ型）

高度省エネ型の実績 要望21,370件、配分2,757件（平成27年度）

要望25,482件、配分3,395件（平成28年度）

○長期優良住宅化リフォーム推進事業

交付決定3,717戸（平成27年度）

交付申請5,903戸（平成28年度）

○省エネ住宅ポイント

エコリフォームについて、236,379戸にポイント発行（約22百万ポイント）

○住宅ストック循環支援事業

エコリフォームについて、交付申請の受付を実施中。

【融資】

○住宅金融支援機構のフラット35Sによる省エネルギー性に優れた住宅の取得支援

フラット35Sの実績70,204戸の内数（平成27年度）

71,354戸の内数（平成28年度）

【その他】

○住宅性能表示制度の普及促進

設計住宅性能評価書の交付実績200,236件（平成27年度）

226,990件（平成28年度）

○建築物省エネルギー性能表示制度（BELS）の普及促進
住宅の評価書交付実績 17,432 件（平成 28 年度）

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成 27 年度の実績値は 8% となっており、当該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。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 住宅局住宅生産課（課長 長谷川 貴彦）

関係課：

業績指標 3 3

モーダルシフトに関する指標 (①鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ、②内航海運による雑貨の輸送トンキロ)

(*)

評価	
①B ②B	目標値：① 221 億トンキロ (平成 32 年度) ② 367 億トンキロ (平成 32 年度) 実績値：① 200 億トンキロ (平成 27 年度) 197 億トンキロ (平成 28 年度) ② 340 億トンキロ (平成 27 年度) 集計中 (平成 28 年度) 初期値：① 187 億トンキロ (平成 24 年度) ② 333 億トンキロ (平成 24 年度)

(指標の定義)

①鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ及び②内航海運による雑貨の輸送トンキロ

(目標設定の考え方・根拠)

交通基本法に基づく、交通政策基本計画 (平成 27 年 2 月 13 日閣議決定) において位置づけられたモーダルシフトに関する指標。トラック輸送からの転換というモーダルシフトの趣旨に鑑み、鉄道の指標はコンテナ貨物、内航海運の指標は雑貨の輸送トンキロとしている。

(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】

交通政策基本計画 (平成 27 年 2 月 13 日決定)
 地球温暖化対策計画 (平成 28 年 5 月 13 日決定)

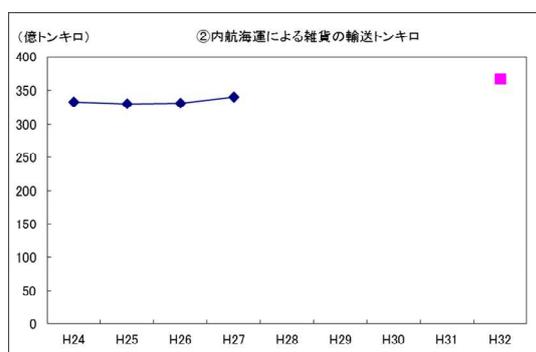
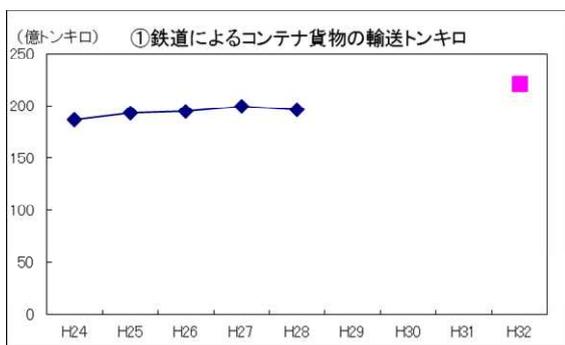
【閣決 (重点)】

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)
H24	H25	H26	H27	H28	
① 187 億トンキロ	① 193 億トンキロ	① 195 億トンキロ	① 200 億トンキロ	① 197 億トンキロ	
② 333 億トンキロ	② 330 億トンキロ	② 331 億トンキロ	② 340 億トンキロ	② 集計中	



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。

・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)

- ・JR貨物が取得する高性能機関車・コンテナ貨車に係る特例措置
固定資産税 5年間 3/5
- ・鉄道事業における特定の事業用資産の買換等の特例措置
法人税 取得価額の80%の圧縮記帳
- ・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

・(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の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。

財政投融资計画額：187億円（平成28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」を実施している。

(税制特例措置)

- ・船舶に係る特別償却制度
環境低負荷船について、特別償却
<償却率> 高度環境低負荷船・・・18/100
環境低負荷船・・・16/100
- ・海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置
船舶を譲渡し、新たに船舶を取得した場合における譲渡資産譲渡益について、80%の課税繰り延べ
- ・海運に係る地球温暖化対策税の還付措置
環境負荷の少ない大量輸送機関としての活用（モーダルシフト）を推進する観点から、内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油について「地球温暖化対策のための税」を還付

③荷主・物流事業者の連携による取組の促進

・流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に規定する総合効率化計画の認定

流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施するとともに、「輸送網の集約」、「モーダルシフト」、「輸配送の共同化」等の輸送の合理化により、流通業務の効率化を図る事業に対する計画の認定を行うことにより、モーダルシフトをはじめ、物流の効率化を図る。

・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流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に規定する総合効率化計画の策定のための調査事業や、認定を受けた総合効率化計画に基づき実施する事業に要する経費の一部を補助する。

予算額：38百万円（平成28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な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。

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24年度以降、景気回復や円安等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、輸送量は順調に推移しているが、平成28年度は、熊本地震や北海道での台風災害等の影響により微減した。

②平成24年度以降、輸送量は横ばい傾向にあったものの、近年はトラックドライバー不足や船舶の大型化等により平成27年度の輸送量は増加している。

(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28年度はJR貨物・鉄道貨物利用運送事業者へ計約206個の導入支援を実施した。

・エコレールマークの普及

平成28年度末までの認定商品は合計で210品目、認定企業は87社となった。
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28年度においては、船舶共有建造制度により、貨物船16隻、旅客船のうちフェリー7隻の建造決定をした。
- ・平成28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11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)。

③荷主・物流事業者の連携による取組の促進

- ・流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に規定する総合効率化計画の認定
モーダルシフトに関して、平成28年度は、鉄道輸送へのモーダルシフト事業6件、海上輸送へのモーダルシフト事業2件を認定した。
- ・モーダルシフト等推進事業
平成28年度は、鉄道輸送への転換を図る取組に対して、計画策定事業5件、認定総合効率化計画に基づき実施する事業4件について支援を実施した。海上輸送への転換を図る取組に対して、計画策定事業6件、認定総合効率化計画に基づき実施する事業2件について支援を実施した。
- ・モーダルシフト促進事業
平成28年度は、鉄道輸送へのモーダルシフト事業8件、海上輸送へのモーダルシフト事業12件に対し補助を実施した。
- ・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28年は2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業績指標は、平成24年度以降、景気回復や円安等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、概ね順調に推移している。

平成28年度は、31フィートコンテナの導入や、認定総合効率化計画に基づく事業等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を促進したが、熊本地震や北海道での台風災害等の影響により微減したため、Bと評価した。

平成29年度以降については、従来に比べて高速走行が可能な新型コンテナ貨車の導入支援や鮮度保持機能を有するコンテナの導入支援等を行うことにより、更なるモーダルシフトの推進を図ることで、目標達成に向け努めていきたい。

②業績指標は、平成27年度の輸送量は前年比2.7%増であり、今後この増加率を維持すれば目標を達成できる見込みであるが、平成26年度までの輸送量の横ばい傾向にあったため、現時点においては、「国土交通省政策評価実施要領」による目標達成率基準(70%)に達しておらず「B」と評価した。

現在、一部の航路では積載率が90%を超えているなど、現時点ではモーダルシフトの需要等の全てに十分に配慮されていない状況にあると考えられるところ、現在判明しているだけでも、平成28年度～平成30年度の3年間で、船舶の大型化や純増により、平成30年度までに毎年少なくとも約3%の輸送力が増加される予定であり、このことにより、これまで積み残されていた貨物の輸送が可能となる。また、海運事業者においても新たな輸送需要の取込みに積極的に取り組んでいるところである。

これらも踏まえ、平成29年度以降も税制特例措置や(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度により船舶建造を支援するとともに、新たにモーダルシフトに資する船舶の利用情報の一括検索システムを構築すること等で海上輸送への更なるモーダルシフトの推進を図ることにより着実に目標達成を図っていく。

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 英 浩道)
総合政策局物流政策課企画室 (室長 鎌田 一郎)
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 英 浩道)
総合政策局物流政策課企画室 (室長 鎌田 一郎)
関係課：海事局内航課 (課長 飯塚 秋成)
海事局総務課企画室 (室長 小野 雄介)

業績指標 3 4

都市緑化等による温室効果ガス吸収量

評 価

A	目標値：119 万 t-CO ₂ /年（平成 3 2 年度） 実績値：集 計 中 （平成 2 8 年度） 118 万 t-CO ₂ /年（平成 2 7 年度） 初期値：111 万 t-CO ₂ /年（平成 2 5 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20年から平成24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2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】

- 地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月 13 日）第 1 章第 2 節 1.（2）温室効果ガス吸収源対策・施策「都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等における緑化、建築物の屋上等の新たな緑化空間の創出を積極的に推進する」
- 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. (3)重点的取組事項「森林等の吸収源対策として、間伐等の森林の整備・保全、農地等の適切な管理、都市緑化等を推進する」

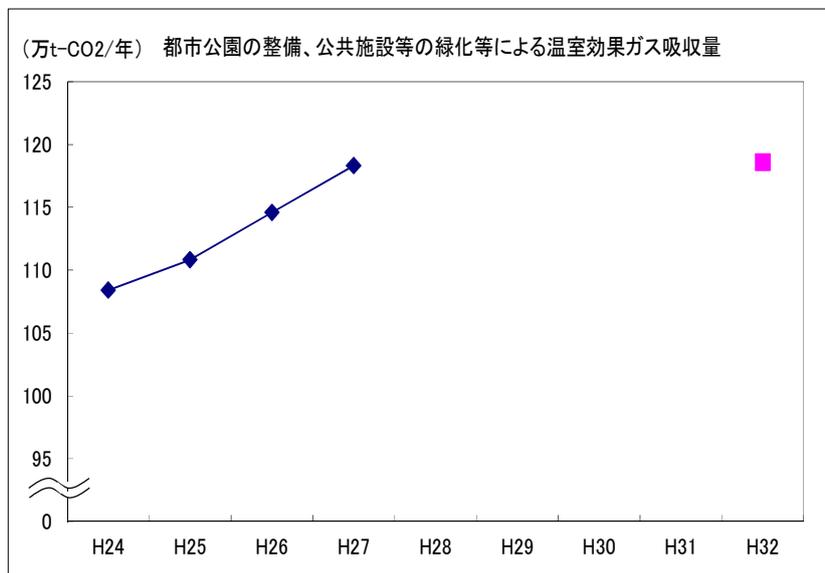
【閣決（重点）】

- 第 4 次社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日）第 2 章「KPI25 都市緑化等による温室効果ガス吸収量」

【その他】

- 環境行動計画（平成 26 年 3 月）（平成 29 年 3 月一部改定）
第三章 I < 1. 地球温暖化対策・緩和策の推進 > 「温室効果ガス吸収源対策の推進等の施策に取り組む」

過去の実績値				(年度)	
H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	
108 万 t-CO ₂ /年	111 万 t-CO ₂ /年	115 万 t-CO ₂ /年	118 万 t-CO ₂ /年	集計中	



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、報告するデータの整備を行う。

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28年度の実績値は集計中であるが、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。

(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、報告するデータの整備を行った。
- ・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、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。
- ・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。

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 町田 誠)

関係課： 道路局環境安全課(交通安全政策分析官 蓮見 有敏)

水管理・国土保全局 河川環境課(課長 森川 幹夫)

水管理・国土保全局下水道部下水道企画課(課長 山田 哲也)

港湾局海洋・環境課(課長 中崎 剛)

住宅局住宅総合整備課(課長 高橋 謙司)

官庁営繕部 設備・環境課営繕環境対策室(室長 岡野 雄)