

政策目標 12 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(1) 自動車の燃費を向上させる

地球温暖化を抑止するため、自動車部門からの二酸化炭素排出量を削減していくことが求められる。自動車一台当たりのエネルギー消費量を抑制することにより自動車単体の二酸化炭素排出量を削減するため、自動車の燃費を向上させることが必要である。

業績指標：ディーゼル自動車の平均燃費向上率

②

目標値：13% (H17 年度)

実績値：19.6% (H15 年度)

初期値：8% (H11 年度)

○業績指標 53：ディーゼル自動車の平均燃費向上率

(指標の定義)

ディーゼル自動車1リットルの燃料で走行することができる距離の平均のことである。

(目標値設定の考え方)

地球温暖化対策推進大綱(平成10年6月)に掲げられている目標(自動車の燃費について2010年度までに1995年度比15%乃至20%超の向上を目指す)を踏まえ、2005年度に設定されているディーゼル自動車(乗用車・貨物車(車両総重量2.5t以下))の燃費目標基準の効果を考慮して設定。

(考えられる外部要因)

乗用車・貨物車別の出荷台数比率
ディーゼル自動車の車両重量別の出荷台数比率

(他の関係主体)

経済産業省(省エネ法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)

過去の実績値

H11	H12	H13	H14	H15
8%	12.8%	14.2%	21.3%	19.6%

主な施策

主な施策の概要

○省エネ法に基づくトップランナー燃費基準の導入

1998年のエネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)に基づき、ディーゼル自動車について、2005年度を目標とし、商品化されている自動車のうち最高の省エネルギー(燃費向上)性能以上の水準を目指すトップランナー燃費基準を導入する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成15年度の実績値は19.6%であり、平成14年度同様、目標値(13%(17年度))を上回る結果となり、順調に推移している。
- これは、省エネ法に基づく燃費基準の目標年度(平成17年度)達成に向けて、燃費性能の高い自動車の普及が進んでいることによるものと考えられる。

(施策の実施状況)

- 国内出荷されるディーゼル自動車の燃費値の調査を実施し、省エネ法に基づき設定したディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握するとともに、燃費に関する情報を冊子や国土交通省HP上で公表した。
このことにより、自動車ユーザーの低燃費車への認識が高まり、より一層の低燃費車の普及が促進されるものと考えられる。

今後の取組の方向性

- 引き続き、ディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握することとする。また、目標年度における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトップランナー基準の設定等について検討を行う。

担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車交通局技術安全部環境課(課長：江口稔一)

政策目標 12 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(2) モーダルシフトを推進する

京都議定書の公約達成のため、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することで、中長距離幹線輸送において、貨物輸送システム自体を環境負荷の小さいものにする必要がある。

業績指標：国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率 ④ 目標値：47% (H18年度)
実績値：32.1% (H14年度)
初期値：40.4% (H11年度)

○業績指標 54：国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率

(指標の定義)

「モーダルシフト化率」とは、輸送距離 500km 以上であって、内航海運で運ばれることの多い産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道又は海運（フェリーを含む。）により運ばれている輸送量の割合をいう。

(目標値設定の考え方)

京都議定書に規定された日本の温室効果ガスの削減目標は、2008～2012年において二酸化炭素換算で1990年比▲6%であり、目標達成のための今後の運輸部門削減目標は2450万トンである。物流分野においても、この削減目標の実現に貢献していくため、モーダルシフト化率を平成22年度までに50%に向上させることとしており、したがって、平成18年度には約47%の水準とする必要がある。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

過去の実績値

H11	H12	H13	H14	H15
40.4%	39.6%	38.6%	32.1%	集計中

主な施策

主な施策の概要

①荷主・物流事業者の自主的な取組の推進

・環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験

荷主・物流事業者が自主的にモーダルシフトへ向けた取組を行うよう、荷主・物流事業者等が共同で策定した環境負荷低減に資する実証実験実施計画の中で特にCO2排出削減効果が高いと考えられるものについて国が実験費用の一部を負担する「環境負荷の小

さい物流体系の構築を目指す実証実験補助制度」を推進。

予算額：2.7億円 (H16年度)

②貨物鉄道の利便性の向上

・山陽線輸送力増強事業

変電設備増強、待避線延伸等によりコンテナ列車の長編成化への対応を行うことにより、荷主のニーズに対応した輸送力の増強を図るため、国が事業費の一部を負担する「山陽線輸送力増強事業」の推進を行う。

予算額：1.51億円 (H16年度)

1.53億円 (H17年度)

③内航海運の競争力の強化

・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備 (◎)

国及び港湾管理者等が複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備することにより定時性・安定性を高め、国内海上輸送の利用を促進する。

予算額：51.6億円 (H16年度)

73.4億円 (H17年度)

・共有建造制度によるモーダルシフト船の建造の促進

船舶共有建造制度を活用して物流高度化船を建造する場合において船舶使用料減免を行うために必要な経費を鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対して補給することにより、モーダルシフト船の建造を促進する。

予算額：1.8億円 (H16年度)

・次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発

ガスタービン対応型新船型、電気推進式二重反転ポッドプロペラ等の革新的技術を取り入れた次世代内航船の研究開発を実施。内航物流における大幅なコスト削減、快適な労働環境を実現し、モーダルシフトを推進する。

予算額：5.59億円 (H16年度)

1.64億円 (H17年度)

- ・高度船舶安全管理システムの研究開発
IT を活用し、船舶の推進機関等の状態を陸上から遠隔監視・診断し適切な陸上支援を行うことによって、船舶の安全管理を高度化・最適化するシステムの研究開発を平成16年度まで実施。保守整備コストの最適化、稼働率の向上等を図り、モーダルシフトを推進。

予算額：0.7億円（H16年度）

（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）

- ・平成10年度の42.9%から、平成14年度においては32.1%と下落している。
- ・これは、貨物鉄道・内航海運の貨物輸送量（モーダルシフト化率算定対象貨物）は増加（鉄道）H10：1600万トン⇒H14：1660（海運）H10：4080万トン⇒H14：4290万トン）しているものの、自動車貨物輸送量の伸びがそれ以上に大きい（H10：7560万トン⇒H14：13790万トン）ためであるが、H14の自動車貨物輸送量の前年度比が35.4%増となっており、この大幅増加の理由について再検証が必要である。
- ・また、モーダルシフト化率は、長距離雑貨輸送の分野における鉄道・内航海運の輸送分担シェアを示すことを目的とするものであるが、モーダルシフトは、ドア・トゥ・ドアのトラック輸送の幹線部分を鉄道や内航海運に積み替えて行うことを前提とすることから、どのような区間でどのような輸送形態の下にどのような貨物についてモーダルシフトを進めていくことが可能であり、効果的であるのかを見定め、戦略的な政策として展開する上で、その取組状況を反映し得るような指標を設定する必要がある。

（施策の実施状況）

- ①荷主・物流事業者の自主的な取組の推進
 - ・環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験
平成16年度は32件を認定。これら実証実験が計画どおりに実施されれば、およそ3.4万トンのCO2が削減される見込みである。
- ②貨物鉄道の利便性の向上
 - ・山陽線輸送力増強事業
平成16年度においては、変電設備の工事等を実施しており、一部変電所の増強工事は終了しているなど現在着実に整備が進捗して

いる（事業はH14～18年度の5年間を予定）。

③内航海運の競争力の強化

- ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備
平成16年度においては、新たに中津港等において、船舶の大型化や高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、幹線道路網と円滑に接続された複合一貫輸送ターミナルが供用した。
- ・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、競争の促進による内航海運の活性化を図るため、参入規制の許可制から登録制への緩和等を内容とする内航海運業法の一部改正を含む「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律」が平成17年4月1日に施行された。
- ・共有建造制度によるモーダルシフト船の建造の促進
平成16年度においては、共有建造制度によりモーダルシフト船を1隻（7,770総トン）建造した。
- ・次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発
実海域実証実験に向け、実証船に搭載する二重反転ポッドプロペラ等の試験体を製作中。
- ・高度船舶安全管理システムの研究開発
平成16年度、システムのプロトタイプを用いて、総合実船実験及び総合評価を行い、本システムが、技術及び運用管理の両面で適切に機能し、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などに寄与することを確認した。

今後の取組の方向性

物流分野のCO2削減に向けて施策の幅を広げるとともに、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17年度以降における新規の取組

- ・グリーン物流パートナーシップ会議
平成14年～16年度まで実施した「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験補助制度」の取組をさらに拡充し、経済産業省と連携を図り、荷主や物流事業者といった立場を超えて互いに協働・連携することにより効果的なCO2排出量削減を図るため、グリーン物流パートナーシップ会議を設置・運営する。また、当会議で選定された先進的なモデル事業に対し、事業費の一部を補助するほか、CO2の削減量の簡易計算マニュアルの作成、優良事例・先進事例の広報活動などを行う。
予算額：3.4億円（H17年度）

・エコレールマーク

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、エコレールマーク普及についての取組を推進する。

・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17年度から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減免を行うために必要な経費を鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対して出資することにより、モーダルシフト船等の建造を促進する。

予算額：40.0億円（H17年度）

担当課等（担当課長名等）

担当課：政策統括官付政策調整官付（政策調整官 福内直之）

関係課：鉄道局 JR・国鉄清算業務監理室（貨物鉄道調整官 村田茂樹）、海事局企画課（課長 西川 健）、港湾局計画課（課長 林田 博）

政策目標 12 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する

我が国の全エネルギー消費量の約 27 %を占める民生部門のエネルギー消費量は一貫して増加傾向にある。CO₂の排出量を削減し、地球温暖化を防止するため、住宅・建築物の省エネルギー化を図る必要がある。

業績指標：住宅、建築物の省エネルギー化率

①

目標値：35% (H17年度)

住宅 実績値：22.8% (H15年度)

初期値：13.5% (H12年度)

目標値：75% (H17年度)

建築物 実績値：約70% (H15年度)

初期値：34% (H11年度)

○業績指標 55—1：住宅の省エネルギー化率

(指標の定義)

当該年度の新築着工住宅のうち、省エネルギー法に基づく省エネ基準(次世代省エネ基準)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・強化を行っており、平成11年のものを「次世代省エネ基準」と呼んでいる。

※ 「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

(目標値設定の考え方)

地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値(新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合住宅について2008年度：現行基準を5割が達成)と整合をとりながら平成17年度の目標値を設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

住宅供給事業者(事業主体)

過去の実績値※ (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
—	13.5%	17.3%	21.5%	22.8%

※平成12年より運用が開始された住宅性能表示制度(建設性能評価)を利用した住宅における初期値及び実績値。

○業績指標 55—2：建築物の省エネルギー化率

(指標の定義)

当該年度に着工された新築建築物(非住宅・2000㎡以上)のうち、省エネルギー法に基づく「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

(目標値設定の考え方)

地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値(新築着工に占める省エネルギー法に基づく建築主の判断基準の達成割合：2006年度8割相当)と整合をとりながら平成17年度の目標値を設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

建設事業者等(事業主体)

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
約34%	約34%	約35%	約50%	約70%

主な施策

主な施策の概要

①住宅関係(◎)

1)省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務

省エネルギー法に基づき、建築主に対し基準に基づく省エネ措置の努力義務を課している。

2)省エネ措置等を講じた住宅に対する優遇措置

住宅金融公庫の融資において、省エネ措置等を講じた住宅に対する割増融資、基準金利を適用。

②建築物関係(◎)

- 1) 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
 - ・改正省エネ法を施行し、特定建築物(非住宅・2000㎡以上)の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出の義務化を柱とする改正省エネ法を施行。(平成15年4月1日施行)
 - ・省エネルギー法に基づき、国が「判断の基準」を定め、建築主に対し同基準に基づく省エネルギー措置の努力義務を課す。平成15年2月に改正した「判断の基準」を施行、用途区分の追加、中小規模の建築物向けのわかりやすい仕様基準の追加を行っている。平成15年4月施行)
- 2) 省エネ措置を講じた建築物に対する優遇措置
 - ・日本政策投資銀行による省エネルギー措置を講じた建築物等に対する低利融資。
 - ・一定の省エネ設備を取得し、事業の用に供した場合の所得税等の優遇。
- 3) 官庁施設のグリーン化の推進
 - ・環境配慮型官庁施設(グリーン庁舎)の整備の推進
 - ・既存官庁施設のグリーン診断・改修の推進
 - ・官庁施設の運用段階における省エネルギーの推進

(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住宅の省エネルギー化率

住宅性能表示制度(建設性能評価)を利用した住宅の省エネ基準適合率は、平成12年度13.4%から平成15年度22.8%と向上しているが、伸びが緩やかになっており、より一層の努力が必要。

②建築物の省エネルギー化率

- ・確定値では、平成15年度約70%となっており、建築物の省エネルギー化率は順調に増加している。

(施策の実施状況)

①住宅関係

- ・住宅金融公庫融資においては、平成15年度において次世代省エネ基準に適合する個人住宅5,026戸に対し、割増融資を実施しており、平成16年度においても同様の実績が見込まれる。
- ・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16年度に設計性能評価を行った新築住宅戸数162,897戸)

②建築物関係

- ・平成14年6月に省エネルギー法が改正され、特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出が義務づけられた(平成15年4月施行)。
- ・平成15年度においては、上記の届出が約3,800件行われ省エネルギー措置が講じられており、平成16年度においても同様の効果が見込まれる。
- ・省エネルギー法改正による省エネ意識の向上等により、平成14年度の実績値、平成15年度の実績値共に、その前年度に比較して大きく向上。

今後の取組の方向性

- ・民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。
- ・特に、既存ストックの省エネルギー性能の向上を促進するとともに、一定規模以上の住宅についても非住宅建築物と同様に着実に省エネルギー性能の向上を促進する必要がある。

平成17年度以降における新規の取組

①住宅関係

- ・一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を行うこととする省エネルギー法の改正を実施。
- ・省エネ住宅の取得を支援するため、証券化ローンの枠組みを活用して金利の優遇を実施。
- ・民間事業者等による環境問題等に対応するための先導的技術開発に対する支援を実施。
- ・地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、住宅の省エネルギー化等の促進。

②建築物関係

- ・一定規模以上の建築物の新築・増改築時の届出に加えて、大規模改修時についても省エネルギー措置の届出義務付け等を行うこととする省エネルギー法の改正を実施。

担当課等(担当課長名等)

担当課：住宅局住宅生産課(課長 高井 憲司)
住宅局建築指導課(課長 小川 富由)
関係課：官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室
(室長 西村 好文)

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること

(1) 自動車から排出されるNO_x・PMを減少させる

大都市地域等における大気汚染問題を改善するため、自動車に起因するNO_x・PM排出量を削減することが必要である。

業績指標：NO₂・SPMの環境目標達成率②

目標値：NO₂ 約8割 (H19年度)
SPM 約6割 (H19年度)
実績値：NO₂ 73% (H16年度)
SPM 21% (H16年度)
初期値：NO₂ 64% (H14年度)
SPM — (H14年度)

業績指標：最新排出ガス規制適合車の割合②

目標値：乗用車 40% (H17年度)
貨物車 30%
実績値：乗用車 27.8% (H15年度)
貨物車 8.3%
初期値：乗用車 6.2% (H12年度)
貨物車 4.1%

○業績指標 56：NO₂・SPMの環境目標達成率

・NO₂
(指標の定義)

自動車NO_x・PM法^{※1}対策地域内で、NO₂について環境基準^{※2}を達成している測定局の割合

※1 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法

※2 NO₂濃度1時間値の1日平均値の年間98%値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること

(目標値設定の考え方)

平成22年度までに100%を目指す(自動車NO_x・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

自動車以外の発生源(固定発生源)、交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

・SPM

(指標の定義)

自動車NO_x・PM法対策地域内の対象測定局^{※3}のうち、SPMの当初の測定値における道路寄与分^{※4}が半減している測定局の割合

※3 SPM濃度の測定値(1年間の測定を通じて得られた1時間値の1日平均値のうち、高い方から数えて2%の範囲にある測定値を除外した後の最高値)が、0.10mg/m³を超えており、かつ、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局の測定値を上回る自動車排出ガス測定局

※4 対象となる自動車排出ガス測定局の測定値と、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局の測定値の差

(目標値設定の考え方)

平成22年度までに100%を目指す(自動車NO_x・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

自動車以外の発生源(固定発生源、自然由来)、交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		NO ₂ : 64%	NO ₂ : 67%	NO ₂ : 73%	
		SPM : —	SPM : 9%	SPM : 21%	

○業績指標 57：最新排出ガス規制適合車の割合

(指標の定義)

ガソリン自動車を対象として、乗用車は平成12年規制適合車、貨物車は平成12年、平成13年規制適合車が販売台数全体の占める割合

(目標値設定の考え方)

販売実績に、優遇税制措置等の対策効果を勘案し設定したもの

(考えられる外部要因)

車両販売台数の変化

(他の関係主体)

経済産業省(税制)

環境省(税制)

過去の実績値の推移						(年度)
H10	H11	H12	H13	H14	H15	
	乗用車	乗用車	乗用車	乗用車	乗用車	乗用車
	1.5%	6.5%	13.2%	14.2%	27.8%	
	貨物車	貨物車	貨物車	貨物車	貨物車	貨物車
	0.7%	4.1%	8.1%	6.2%	8.3%	

主な施策等

主な施策の概要

①自動車から排出される窒素酸化物（NO_x）や浮遊粒子状物質（SPM）の削減を目指し、低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）導入等自動車の低公害化等の施策（ソフト）と道路等の基盤整備（ハード）を一体的に実施することにより、道路渋滞対策等の推進を図る。

- （◎）
 - 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,443 億円の内数（H16 年度）

②自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置
環境負荷の小さい自動車を購入した場合、自動車税を軽減する等の自動車税のグリーン化や自動車取得税に係る軽減措置を講じ、低公害車等の取得を促進し、普及を図る。

③最新排出ガス規制適合車の早期取得特例（自動車取得税）
最新排出ガス規制適合車に対する自動車取得税の特例措置を設けることにより、当該車両の販売促進が図られ、大気環境の改善に資する。

（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）

○NO₂・SPM の環境目標達成率

- H15 大気汚染状況報告書より、NO₂・SPM とともに測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にあり、NO₂ の環境目標達成率については平成 14 年度実績値 64%に対し、平成 16 年度の実績値が 73%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。SPM の環境目標達成率については、前年データで道路寄与分のあった自動車排出ガス測定局のうち、21%について道路寄与分が半減しており、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
なお、各年度の指標値は、自治体が設置している観測局のデータの入手に時間を要するため、前年度のデータを用いている。
- 自治体が設置している観測局のデータの入手に数ヶ月の期間を要し、効果的な対策の立案・実施に向けた迅速な状況把握が難しいことから、自動車 NO_x・PM 法対策地域内（首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏）における自動車からの排出ガス（二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）については、国土交通省設置の常時観測局を対象として、NO₂、SPM 両項目とも環境基準の達成局の割合で評価し、併せて濃度値でも補足評価している。環境基準の達成局の割合は、NO₂ は 53%（H15）から 69%（H16）、SPM は 78%から 100%（H16）へとそれぞれ向上している。
- なお、NO_x の総排出量の 50%～60%程度が、自排局の SPM 濃度の約 40%が自動車からの排出ガスによるものと推計されている。

○最新排出ガス規制適合車の割合

- 平成 15 年度の乗用車実績値は 27.8%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。
- 特に、外部要因としては、自動車メーカーの販売戦略等が大きな要因と考えられる。

（施策の実施状況）

○NO₂・SPM の環境目標達成率

- 大気質の現況が環境基準を超えていると認められる地域において、交差点の立体化等のボトルネック対策や環境施設帯の整備等の沿道環境改善事業を実施。交差点の立体化の実施箇所において、渋滞解消に伴う走行速度の向上による開通後の整備効果も確認されている。
- 効果的な対策の立案・実施には、周辺データの取得が不可欠であるため、直轄国道沿道で自動車排出ガスの影響が大きいと考えられる地域において、新たに 19 箇所で国土交通省が設置する常時観測局による観測を開始した。

○最新排出ガス規制適合車の割合

- 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象をより排出ガス低減性能及び燃費性能に優れた自動車に重点化した。また、引き続き、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例措置を講じた。

今後の取組の方向性

- 依然として自動車に起因する NO_x・PM 排出量を削減することが求められていることから、自動車からの排出ガスを削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等の沿道環境改善事業を継続的に実施する。
- 国土交通省が設置する観測局のデータは、早期に速報値として入手可能であり、NO_x・PM 対策地域を中心に、観測体制を強化。
- 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例を講じることにより、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL：<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

平成 17 年度以降における新規の取組

- 自動車 NO_x・PM 法では、平成 22 年度までに対策地域内での NO₂ の環境基準の概ねの達成が課せられていることから、現況の大気質の環境基準等が他の地域に比べ大幅に上回っている地域（環境ファースト地域）を選定し、平成 22 年度の環境基準達成に向けた対策を立案・実施。

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

（室長 吉崎 収）

関係課：自動車交通局 技術安全部環境課（課長 江口稔一）

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善
 大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善が図られること

(2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する

幹線道路の沿道では、自動車騒音の要請限度を超える区域がいまだに多く存在し、安眠を妨害されるなど沿道住民の生活環境が著しく損なわれていることから、改善が必要である。

業績指標：夜間騒音要請限度達成率②

目標値：72% (H19 年度)

実績値：67% (H16 年度)

初期値：61% (H14 年度)

○業績指標 58：夜間騒音要請限度達成率

(指標の定義)

環境基準類型指定地域^{※1} または騒音規制区域^{※2} いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度^{※3} を達成している道路延長の割合

※1 環境基本法第 16 条第 2 項の規定に基づく、騒音に係る環境基準に掲げる地域の類型が指定されている地域

※2 騒音規制法第 3 条第 1 項の規定に基づく指定地域

※3 「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」についての夜間の基準値

(目標値設定の考え方)

長期的に 100%を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		61%	64%	67%	

主な施策等

主な施策の概要

○道路構造対策 (◎)

- ・ 騒音低減効果のある高機能舗装の敷設等道路構造対策
- ・ 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,443 億円の内数 (H16 年度)

○交通流対策

- ・ 幹線道路ネットワーク整備等による交通の分散、TDM 施策等による交通量の抑制等の交通流対策

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
 (指標の動向)

- ・ 夜間騒音要請限度達成率は、平成 14 年度実績値 61%に対し、平成 16 年度実績値が 67%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 平成 16 年度の目標指標の全国値は 67%となり、全国的に沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、非達成区間が依然 3 分の 1 程度残存する他、大都市地域の達成率は全国に比べて約 3 ポイント下回っているなど、大都市地域を中心に全国的になお厳しい状況。

(施策の実施状況)

- ・ 平成 11 年に沿道環境改善事業を創設し、騒音の現況が厳しい地域において、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施している。
- ・ 平成 16 年度に、新たに低騒音舗装 474km を敷設。平成 15 年度以前の実測時から平成 16 年度の実測時までの間において、新たに低騒音舗装が敷設された地点では、ほぼ全地点で騒音レベルが低下している。
- ・ 平成 15 年度の調査時点で夜間の騒音要請限度を超えている区間を中心に、低騒音舗装の敷設を実施し、夜間騒音要請限度を超える区間を約 250km 解消。(評価延長に占める割合：36%→33%) また、夜間騒音要請限度を大きく上回っている区間を中心に、複合的騒音対策を実施しているが、これらの区間については、低騒音舗装の敷設の効果と合わせた複合的対策の効果が確認されている。

今後の取組の方向性

(今後の取組の方向性)

- ・ 夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心に、舗装の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設を行い、より効果的な対策の実施に努める。
- ・ 低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分ではない区間においては、複合的対策を重点的に実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい (URL: <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室
 (室長 吉崎 収)

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること

(3) 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する

航空機騒音については環境基本法に基づき、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい環境基準が定められており、当該基準を達成していない空港については、住民の生活環境に障害が生じていることから、空港周辺住民の生活環境を改善する必要がある。

業績指標：航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

②

目標値：95% (H18年度)

実績値：94% (H16年度)

初期値：93% (H12年度)

○業績指標 59：航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

(指標の定義)

空港周辺地域の全対象家屋のうち、住宅防音工事を施工した家屋数の割合。

(目標値設定の考え方)

航空機騒音に係る環境基準を達成していない空港について、周辺住民の生活環境改善のため、民家防音工事を促進することにより環境基準の屋内達成率の向上を図る。目標値については現状及び近年の推移を踏まえ、設定。将来的には100%を目指す。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

過去の実績値の推移(年度)

H12	H13	H14	H15	H16
93.3%	93.5%	93.8%	94.0%	94.1%

主な施策

主な施策の概要

①民家防音工事の推進

空港周辺住民が住宅に対して行う防音工事にに対し助成する。

予算額：住宅防音工事補助 32 億円 (H16 年度)

住宅防音工事補助 43 億円 (H17 年度)

②航空機騒音対策の実施

航空機騒音対策として、発生源対策(航空機本体の騒音低減)、空港構造の改良(空港又は滑走路の移転等)及び空港周辺対策(緩衝緑地帯の整備や移転補償事業等)を実施してきている。

予算額：移転補償事業等 141 億円 (H16 年度)

移転補償事業等 132 億円 (H17 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)

対象となる世帯総数は固定されており、毎年度、住宅の修繕等を契機とした補助申請に基づき防音工事を施工しているので、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成16年度末には94%となっている(平成16年度の申請・実施件数は149世帯)。

(施策の実施状況)

- ・民家防音工事、発生源対策、空港構造の改良、緩衝緑地帯の整備及び移転補償事業等を着実に実施している。
- ・市町村や空港周辺整備機構の広報誌やHP等を通じて補助制度の周知等を図った。

今後の取組の方向性

- ・対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村や空港周辺整備機構の広報誌やHP等を通じて補助制度の周知等を図り、工事の実施による環境基準の屋内達成率の向上を目指す。

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局飛行場部環境整備課(課長 有岡宏)

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境改善

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善やヒートアイランド現象の緩和が図られること

(4) シックハウスによる被害を防止する

新築やリフォームした住宅に入居した人々に様々な健康影響が生じている状態が多く報告され、「シックハウス症候群」と呼ばれている。平成12年度の実態調査によれば、調査対象の3割近くの住宅でホルムアルデヒドの室内濃度が厚生労働省の設定する指針値を越えており、化学物質の室内空気汚染による健康への影響が懸念される状況である。こうした状況を踏まえ、シックハウスの原因となる化学物質の室内濃度を下げするため、シックハウス対策を推進する必要がある。

業績指標：ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合 ②

目標値： 10% (H17年度)
実績値： 2% (H16年度速報)
初期値： 27% (H12年度)

○業績指標 60：ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合

(指標の定義)

全国の新築住宅及び既存住宅に占めるホルムアルデヒド(注)の室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合

(注)シックハウス症候群の主な原因物質。主に防腐剤や接着剤に用いられており、安価であるので古くから建材等に使われてきた。

(目標値設定の考え方)

早急に解消する必要があることから、新規住宅については解消、中古住宅については、10年以内に解消することを想定し、目標値を設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

住宅供給事業者、住宅リフォーム事業者(事業主体)

過去の実績値 (年度)

H12	H13	H14	H15	H16 (速報)
27%	13%	7%	6%	2%

主な施策

主な施策の概要

①シックハウス対策のための技術開発・調査等の推進

実態調査、技術開発、実証実験等

予算額：約2億円(H16年度)

②シックハウス対策のための規制

・建築基準法に基づきホルムアルデヒド等に関する建材、換気設備の規制(平成15年7月施行)

③シックハウス対策のための消費者への情報提供

・住宅性能表示制度においてホルムアルデヒド対策等級や化学物質の濃度について評価(ホルムアルデヒド対策等級：平成12年10月施行、化学物質の濃度：平成13年8月施行)

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12年度実態調査の結果(27%)を踏まえ、10年以内の解消を想定し、平成17年度の目標値を10%に設定したが、平成16年度の実態調査(速報)は2%であり、解消に向けて順調に推移している。

(施策の実施状況)

・平成12年度より全国の住宅を対象に化学物質濃度の実態調査、汚染発生の効率的な抑制や低減対策の技術開発を実施し、以下の施策に反映。
・平成14年7月12日に改正建築基準法を公布、平成15年7月1日に施行。
・住宅性能表示制度によりホルムアルデヒド対策等級の見直し。
・平成16年度は化学物質濃度の実態調査を行った他、機械換気システム設計計算法の精度向上に関する研究等を実施した。

今後の取組の方向性

・住宅・非住宅に係るホルムアルデヒド、トルエン等の化学物質の実態調査や実証実験等を踏まえ、シックハウス対策を継続。

新たな目標の設定

・本年度は実態調査(H12~H17)の最終年度である。これまでの取組により、業績指標には改善傾向が見られ、解消に向けて順調に推移しているため、新たな目標値の設定は行わない。

担当課等(担当課長名等)

87 担当課：住宅局住宅生産課(課長 高井 憲司)

政策目標 14 良好な自然環境の保全、再生及び創出

豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること

(1) 失われた水辺を再生する

豊かで美しい環境の保全・回復を図るため、過去の開発や侵食等により失われた水辺を再生する必要がある。

業績指標：失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合

目標値：約2割 (H19年度)
実績値：8% (H16年度)
初期値：0 (H14年度)

①

○業績指標 61：失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合

(指標の定義)

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺(河岸延長：1,270km)や海岸侵食によって失われた砂浜(砂浜延長：460km)のうち復元・再生する割合

(目標値設定の考え方)

長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成19年度において約2割を目標とした

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値

(年度)

H11	H12	H13	H14	H15	H16
			0	6%	8%

主な施策

主な施策の概要

① 渚の創生事業(◎)

海岸侵食によって失われた砂浜に対し、沿岸域等において堆積傾向にある箇所の余剰土砂や各種の事業によって生じる浚渫土砂を有効活用し、効率的な海岸侵食対策を進める。

予算額 1,333 億円 (H16 年度) の内数

② 自然再生、多自然型川づくり等(◎)

河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生や多自然型川づくりを推進。

予算額 8,696 億円 (H16 年度) の内数

(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)

- 平成16年度末の実績値は約8%であり、順調に推移しているものと考えられる。

- 海浜の整備や侵食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。
- 平成14年度から自然再生事業を創設し重点的に取り組んでいるところであり、目標年次(H19)に向けて事業の進捗が図られている。

(施策の実施状況)

・渚の創生事業

境海岸、伏木富山港海岸を含む11箇所で開催中

- ・自然再生、多自然型川づくり等を荒川、木曾川等で実施

今後の取組の方向性

- ・効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。
- ・災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進する。

平成17年度以降における新規の取組

- ・河川環境整備事業費の統合補助金化：指定区内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合補助金化することにより、現地の状況に即応した予算運用等が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高めると共に、事務の簡素化を図る。これにより、効率的かつ効果的な自然河岸の再生が可能となる。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局河川環境課(課長 坪香伸)

関係課：河川局海岸室(室長 細見寛)

港湾局海岸・防災課(課長 内村重昭)

政策目標 14 良好な自然環境の保全・再生・創出

豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること

(2) 失われた湿地・干潟を再生する

自然再生推進法が成立するなど生物の多様性の確保を通じて自然と共生する社会の実現を図ることが求められており、過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地や干潟の再生等の自然再生に積極的に取り組んでいく必要がある。

業績指標：失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地
 や干潟の中で再生したものの割合 ①

目標値：約 3 割 (H19 年度)
 実績値：約 2 割 (H16 年度)
 初期値：約 2 割 (H14 年度)

○業績指標 62：失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合

(指標の定義)

過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約 7,000ha (湿地 3,000ha、干潟 4,000ha) のうち復元・再生する割合。

(目標値設定の考え方)

長期的には回復可能な面積の 100%を再生・回復することを目標に、平成 19 年度末までに 900ha (湿地 600ha、干潟 300ha) を再生することで目標値を設定。
 (約 3 割 = (1,200ha + 900ha) / (3,000ha + 4,000ha))

(外部要因)

- ・ 地元調整の状況等

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体 (事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載】

過去の実績値		(年度)		
		H14	H15	H16
		約 2 割	約 2 割	約 2 割

主な施策

主な施策の概要

① 河川における湿地・干潟の再生 (◎)

河川において、湿地や干潟を再生する自然再生事業を推進することにより、良好な河川環境の保全・再生を図る。

予算額 8,696 億円の内数 (H16 年度)

② 港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出 (◎)

沿岸域において、海浜・干潟等の保全・再生・創出等自然環境に優しく美しい港の形成を進める。

予算額 4,745 億円の内数 (H16 年度)

(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)

- ・ 自然再生事業等により着実に干潟等の保全・再生等を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものであり、目標年次 (H19) に向けて事業の進捗が図られている。

(施策の実施状況)

- ・ 平成 14 年度から自然再生事業を創設し、松浦川、釧路川等にて湿地の再生を行っているところ。
- ・ 境泉北港、尾道糸崎港等にて干潟の再生を行っているところ。

今後の取組の方向性

- ・ 引き続き自然再生事業を着実に推進する。

平成 17 年度以降における新規の取組

- ・ 河川環境整備事業費の統合補助金化：指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合補助金化することにより、現地の状況に即応した予算運用等が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高めると共に、事務の簡素化を図る。これにより、効率的かつ効果的な自然河岸の再生が可能となる。
- ・ 現地底質土および港湾浚渫土の有効活用による海域環境改善の効果把握するため、また、泥質干潟の環境改善に有効かつ効果的な干潟再生手法を確立するため、現地干潟造成実験を実施する。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：河川局河川環境課 (課長 坪香 伸)
 港湾局環境整備計画室 (室長 牛嶋 龍一郎)

政策目標 14 良好な自然環境の保全、再生及び創出

豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること

(3) 都市域における自然環境を再生する

都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備する必要がある。

業績指標：生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地②

目標値：2,400ha (H19 年度)
実績値：約 700ha※ (H16 年度)
初期値：0 ha (H14 年度)
※速報値

○ 業績指標 63：生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

(指標の定義)

都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然環境を

- ・ 都市公園の整備により保全・創出
- ・ 緑地保全地区等の指定により保全
- ・ 港湾緑地により創出

することにより平成 14 年度以降新たに制度的に担保する面積

(目標値設定の考え方)

都市域において、良好な自然環境を、公園・緑地の整備等、適正に保全・創出を図ることとしており、平成 19 年度目標においては、当面制度の適用が見込まれる地域を設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
		0ha	約 300ha	約 700ha (速報値)

主な施策

主な施策の概要

- ① 自然再生緑地整備事業の推進
埋立造成地や工場等からの大規模な土地利用転換地など自然的な環境を積極的に創出すべき地域において樹林地や湿地、干潟の再生創出など生物多様性の確保に資する良好な緑地の整備を推進する。
予算額：都市公園事業費補助
約 843 億円の内数(H16 年度)
- ② 緑地保全事業の推進
緑地保全事業を推進することにより、身近な緑地の保全を図る。
予算額：古都及び緑地保全等事業補助
約 64 億円の内数(H16 年度)
- ③ 緑地環境整備総合支援事業
都市公園の整備、特別緑地保全地区の指定及び市民緑地制度による民有緑地の公開等の多様な手法

の活用による緑とオープンスペースの確保を支援する。

予算額：緑地環境整備総合支援事業費補助
約 50 億円の内数(H16 年度)

④ 港湾環境整備事業の推進

港湾内の生活・労働環境改善などを図り、港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地を計画的に整備する。

予算額：約 138 億円の内数(H16 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)

- ・ 各地方公共団体からの報告を元に速報値を算出したところ、平成 16 年度末現在で約 700ha であり、指標のベースとなる公園・緑地の規模がある程度まとまった規模であることや NPO 等関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。

(施策の実施状況)

- ・ 都市公園事業費補助により地方公共団体による自然再生緑地整備への支援を行った。
- ・ 港湾緑地の整備を全国約 120 港で実施した。

今後の取組の方向性

- ・ 都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備する。
- ・ 港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を進める。

平成 17 年度以降における新規の取組

- 緑地環境整備総合支援事業の拡充
良好な景観形成・向上の取り組みを支援するため、対象都市について「景観計画が策定済み又は策定中の都市」を追加する等の拡充を行った。
- 国庫補助負担金の見直し
都市公園整備事業(市町村)の補助採択の基準となる全体事業費の最低額の引上げ
2 億円→2.5 億円

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市地域整備局公園緑地課
(課長 高梨 雅明)

関係課：港湾局環境整備計画室
(室長 牛嶋 龍一郎)

政策目標 15 良好な水環境への改善

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること

(1) 水質保全上重要な地域における水質を改善する

三大湾や指定湖沼などの閉鎖性水域においては、水質の改善が十分でなく赤潮等による漁業被害やレジャーへの影響などの問題が顕在化している。このため、これらの水域について早急な改善が必要である。

業績指標：環境基準達成のための高度処理人口普及率②

目標値：17% (H19年度)
実績値：12% (H15年度)
初期値：11% (H14年度)

業績指標：港内青潮等発生期間の短縮③

目標値：H14比約5%減 (H19年度)
実績値：5%増 (H15年度)
初期値：0% (H14年度)

○業績指標 64：環境基準達成のための高度処理人口普及率

(指標の定義)

流域別下水道整備総合計画(注1)等により、三大湾(注2)、指定湖沼(注3)等の水質環境基準(注4)の達成と、そのために必要な高度処理の実施が明確に関連付けられており、その放流水質が水質汚濁防止法による規制の対象となっている高度処理(注5)が実施されている区域内人口の総人口に対する割合をいう。

(注1) 下水道法に基づく計画で、河川、湖沼、海域等の公共用水域の水質環境基準を達成維持するために必要な下水道の整備をもっとも効率的に実施するものを目的とするもの。

(注2) 伊勢湾、東京湾、大阪湾。

(注3) 琵琶湖、霞ヶ浦等の10湖沼が指定湖沼として指定され、湖沼水質保全計画に基づく各種施策が実施されている。

(注4) 環境基本法に基づくもので、水質保全行政の目標として公共用水域の水質等について、達成し、維持することが望ましい基準を定めたもの。

(注5) 高度処理は、有機物や窒素・リン等を標準的な下水処理よりさらに高度に除去するものである。

高度処理人口 = (全処理水量)のうち、(高度処理が施された処理水量)の割合を(処理区域内人口)にかけて算出した人口である。

高度処理人口普及率 = (高度処理人口)の(総人口)に対する割合(%)である。

(目標値設定の考え方)

将来は、高度処理を原則化することとしており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
8%	8%	10%	11%	12%

○業績指標 65：湾内青潮等発生期間の短縮

(指標の定義)

東京湾、大阪湾等の閉鎖性湾奥部における青潮(注)等(青潮、貧酸素水塊(注))の発生期間の短縮。

(注) 海域の富栄養化の結果異常発生したプランクトンの死骸等が、海底近くに沈降し分解されることで生じる、溶存酸素量が極めて少ない水塊を貧酸素水塊という。これが強風等により湧昇すると、青潮となって海面に現れる。

(目標値設定の考え方)

高度経済成長期前頃からの水質悪化の経緯を考慮し、できる限り着実に推進していくために、平成19年度までに実施可能な事業から算出。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
			0%	5%増

主な施策

主な施策の概要

① 高度処理の普及促進 (◎)

高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

予算額 8,749 億円の内数 (H16 年度)

② 閉鎖性海域における水環境の改善 (◎)

閉鎖性海域において、海底の汚泥の浚渫や良質な土砂を用いた覆砂及び海域に浮遊するゴミや油等の回収を進める。

予算額 4,745 億円の内数 (H16 年度)

(注) ◎を示した施策項目は、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)

- 高度処理人口普及率は着実な進捗が図られているが、平成 15 年度の実績値は 12% である。
- 高度処理人口普及率は依然として低い状態であり、三大湾や指定湖沼等の水質改善は進んでいない。このため、引き続き高度処理の普及促進を図る。
- 青潮等の発生期間についての動向については、気象・海象等の影響も受けるため、目標年次までの中期的な実績値の推移により評価する。

(施策の実施状況)

- 三大湾、指定湖沼等における水質環境基準の達成に向けて、これらの地域において高度処理施設の整備を推進した。
- 下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、燐を放流水質基準に追加。また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。
- 東京湾・三河湾等において、汚泥の浚渫、覆砂および環境整備船による浮遊ゴミや油等の回収を行った。

今後の取組の方向性

- 高度処理の普及率は依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪く、これを改善するため引き続き高度処理の普及促進を図る。

- 水環境を改善するため、引き続き汚泥の浚渫、覆砂および浮遊ゴミ等の回収を着実にを行う。

平成 17 年度以降における新規の取組

- 高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行うことを可能とする、高度処理共同負担事業制度を創設し、より効率的に高度処理の推進を図る。
- 覆砂について新規箇所に着手する。また、消失した干潟の再生による環境改善効果についての現地実験を行う。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課
(課長 江藤隆)

関係課：港湾局環境整備計画室(室長 牛嶋 龍一郎)

政策目標 15 良好な水環境への改善

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること

(2) 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する

合流式下水道は、汚水と雨水を一つの管きよで排除する下水道施設であるが、雨天時には管きよの能力を超えた未処理の下水が公共用水域に流出する。例えば、合流式下水道から流出したオイルボールが東京都のお台場の海岸に漂着するなどの問題が顕在化するなど、良好な都市の親水空間の確保、あるいは公衆衛生上、水質保全上極めて問題である。このため、合流式下水道の改善を早急に進める必要がある。

業績指標：合流式下水道改善率⑤ 目標値：40% (H19年度)

実績値：15.3% (H15年度)

初期値：15% (H14年度)

○業績指標 66：合流式下水道改善率

(指標の定義)

合流式下水道(注)により整備されている区域のうち、雨天時において公共用水域に放流される汚濁負荷量が分流式下水道並以下までに改善されている区域の面積の割合。

(注) 家庭などからの排水と雨水をいっしょに一本の管で集める方式の下水道のこと。雨天時に管きよや処理場の能力を超える量の水は、未処理の状態で河川に放流されるという問題がある。

(目標値設定の考え方)

将来は、合流式下水道改善率を100%とすることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
	10%	11%	15%	15.3%	

主な施策

主な施策の概要

① 合流式下水道の改善

合流式下水道の改善を図るため、雨水吐口の改良や滞水池の設置、遮集管の整備等を促進し、合流式下水道の改善済み面積を増加させるため、地方公共団体が行う合流式下水道改善事業に対して補助を行う。

予算額8,749億円の内数(H16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15年度の実績値は15.3%であり、十分な進捗をみていない状況。これは、合流式下水道の改善にあたって所要の調査やモニタリングを実施してきたためである。平成16年度末までにほとんどの市町村で合流式下水道緊急改善計画を策定したため、今後整備率が上昇する見込み。

(施策の実施状況)

- 良好な都市の親水空間の確保のため、合流式下水道緊急改善計画の策定を推進するなど、改善への取組を推進した。
- 合流式下水道緊急改善事業の拡充を実施し、浸透側溝等の雨水浸透施設、遮集管きよへの雨水流入量を低減するための雨水放流きよを補助対象に追加

今後の取組の方向性

- 合流式下水道の改善は依然として図られていない状況が残っており、今後概ね10年(合流式下水道の区域の面積が大きな都市については概ね20年以内)で改善率100%を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する必要がある。

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課
(課長 江藤隆)

政策目標 16 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

(1) 建設工事のリサイクルを推進する

建設廃棄物（建設工事から排出される廃棄物）は、産業廃棄物全体の排出量の約20%、最終処分量の約30%に及んでいる。したがって、我が国において循環型社会経済システムを構築するに当たり、建設廃棄物に対するリサイクルに取り組むことが必要である。

業績指標：直轄工事におけるリサイクル率
②

目標値：100%（H17年度）
実績値：As 99.4%（H14年度）
Co 97%（H14年度）
木材 71%（H14年度）
初期値：As 99.7%（H12年度）
Co 97%（H12年度）
木材 75%（H12年度）

○業績指標 67：直轄工事におけるリサイクル率

（指標の定義）

国が発注した工事の建設工事現場から排出された建設廃棄物(対象品目)のうち、再資源化等されたものの割合。

・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
（目標値設定の考え方）

「建設リサイクル基本方針」において、国の直轄事業については、コンクリート塊、建設発生木材及びアスファルト・コンクリート塊について、平成17年度までに最終処分量をゼロとすることとしている。

（考えられる外部要因）

- ・再資源化施設の処理能力
- （他の関係主体）
- ・他府省（直轄事業関係）

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
		As 99.7% Co 97% 木材 75%		As 99.4% Co 97% 木材 71%	

主な施策等

主な施策の概要

○直轄工事に係る各種建設副産物の排出抑制、再生利用等の推進

平成14年5月30日に策定した、「建設リサイクル推進計画2002」（事務次官通知）に基づき、建設工事から出てくる各種建設副産物の排出抑制、再生利用を推進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については平成14年度までに概ね100%を達成している。また、建設発生木材については、平成14年度

までに概ね70%を維持しているが、平成17年度の目標達成に向け、さらなるリサイクル施策の推進が必要である。

- ・アスファルト・コンクリート塊については、概ね100%を達成しているが、その高い再資源化率を維持するために、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクルをどのように進めていくかが課題となる。
- ・また、排出されたコンクリート塊は、現状では路盤材として主に利用されており、当面はその利用が見込まれるが、平成17年3月にコンクリート用再生骨材がJIS化され、新たな利用が見込まれている。
- ・建設発生木材の現状については、建設発生木材を再資源化（破碎）したチップを、パーティクルボード原料、製紙原料、堆肥原料等のマテリアル・リサイクル又は燃料としてサーマル・リサイクルしているが、これらチップの需要量及び利用用途が限定的であることから、建設発生木材の再資源化率が低迷していると考えられる。

（施策の実施状況）

- ・平成14年度より建設リサイクル法が完全施行され、それと同時に建設リサイクル推進計画2002を策定し、建設工事から排出される廃棄物に対する施策を、排出抑制、分別解体、再資源化・縮減、適正処理、再使用・再生資材の利用、技術開発等、理解と参画の推進の7つに整理し、順次実施しているところ。

今後の取組の方向性

- ・上記で分析したように、アスファルト・コンクリート塊については、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等が必要となる。
- ・コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、新たな利用用途先として、コンクリート用再生骨材へのリサイクルも推進することが必要である。
- ・また、建設発生木材に関しては、千葉県をモデルとして建設発生木材リサイクル促進行動計画の策定に向けて検討を進め、リサイクルの推進を図る。

平成17年度における新規の取組

○建設リサイクル推進計画 2002 のフォローアップ

平成14年5月30日に策定された当該計画について、各局ごとに行われている施策についてフォローアップを行い、計画の実施を図っていく。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局事業総括調整官（横山晴生）

関係課：大臣官房官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室（室長 西村好文）、河川局治水課（課長 関克己）、河川局河川環境課（課長 坪香伸）、河川局砂防部保全課（課長 牧野祐至）、河川局海岸室（室長 細見寛）、道路局国道・防災課（課長 鈴木克宗）、都市・地域整備局公園緑地課（課長 高梨雅明）、港湾局建設課（課長 小原恒平）、航空局飛行場部建設課（課長 片平和夫）

政策目標16 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること。

(2) 自動車のリサイクルを推進する

使用済自動車は年間約500万台排出されるが、産業廃棄物最終処分場の不足等により使用済自動車から生じるシュレッダーダストを低減する必要性が高まっている。また、最終処分費の高騰や鉄スクラップ価格の低迷により、不法投棄や不適正処理の問題も生じている。このため、使用済自動車における、再使用可能な部品をリサイクル部品として活用することにより、シュレッダーダストを低減させることが重要である。

業績指標：リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合②

目標値：80% (H17年度)

速報値(※)：87.6% (H16年度)

初期値：64.8% (H12年度)

※実績値は7月頃集計予定

○業績指標68：リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

(指標の定義)

全自動車分解整備工場のうち、中古部品、リビルト部品を使用している工場の割合。

(目標値設定の考え方)

リサイクル部品の使用についての自動車整備工場の意向を踏まえ、安全性基準の整備等によりリサイクル部品を使用する事業者が増加すると見込まれることから、達成されると考えられる割合を算出したもの。

(考えられる外部要因)

要求される部品の流通及び確保

(他の関係主体)

なし

過去の実績値

H12	H13	H14	H15	H16 (速報値)
64.8%	86.8%	86.5%	84.7%	87.6%

主な施策

主な施策の概要

○リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインの周知

自動車整備事業者等がリサイクル部品の情報を的確に把握し、良質なリサイクル部品が適切に利用できる市場が形成されるよう国土交通省が主体となって作成したガイドラインの周知を図る。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成16年度の実績(速報)値は87.6%であり、目標値に達している。
- ・達成要因としては、リサイクル部品の活用は廉価なサービスを望むユーザーに応えるものとして整備業界には定着してきていることや環境に対する自動車ユーザーの意識の変化などが考えられる。
- (施策の実施状況)
- ・平成14年に国土交通省はリサイクル部品の利用促進のためのガイドラインを策定し、関係者に対して良質な自動車リサイクル部品が適切に利用できる市場が形成できるようガイドラインの周知を図っている。

今後の取組の方向性

自動車整備関係業界の自動車リサイクル部品の積極的な活用やカーエアコンからのフロン回収など環境問題への取り組みを促進するとともに、環境対策に積極的に取り組んでいる整備関係事業者を顕彰、公表し、リサイクル部品の使用等を更に促進し、環境指向型事業活動を支援していく。また、平成17年1月に自動車リサイクル法が施行され、リサイクル部品をとりまく環境が大きく変化したとともに、既に平成13年度において目標値に達していることから、今後の法施行後の動向を踏まえ可能な限り早急に目標値の見直し等、検討を行うこととする。

担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車交通局技術安全部整備課(課長 清谷伸吾)

政策目標 16 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

(3) 海面処分場の容量を確保する

内陸部での廃棄物最終処分場の確保がますます困難となっているため、海面処分場の容量を必要な限り確保する必要がある。

業績指標：可能な限り減量化したうえで海面処分場でも 目標値：100% (H16 年度以降毎年度)
受入が必要な廃棄物の受入 ② 実績値：100%※ (H16 年度)
初期値：100% (H14 年度)
※暫定値

○業績指標 69：可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入

(指標の定義)

可能な限り減量化した廃棄物のうち、海面処分場に受け入れる比率を表したものの。

(目標値設定の考え方)

廃棄物処分場の残余年数は、一般廃棄物について12.2年(首都圏11.2年、近畿圏9.5年)、産業廃棄物について3.9年(首都圏1.2年、近畿圏1.9年)であり、残余年数が非常に逼迫しているため、港湾においても、現在、廃棄物海面処分場の整備を引き続き推進している。しかし、海面での受け入れは、内陸と無関係に一方的に進めるものではなく、内陸だけでは対応できない廃棄物を事前に可能な限り減量化した上で、有限かつ貴重な港湾空間においてできるだけ確保する必要があることから、目標値を100%としたもの。

なお、現在は既に100%であるが、廃棄物海面処分場の残余年数が逼迫しているため、この値が今後とも小さくならないように、廃棄物海面処分場の整備や廃棄物海面処分場の延命化対策を引き続き実施するものである。

(考えられる外部要因)

- 該当無し
(他の関係主体)
・ 環境省(廃棄物行政を所管)
・ 地方公共団体(事業主体)

現在)を対象とした(広域臨海環境整備センター法による)広域処理場の整備を推進し、必要と認められる場合は、他地域でも同法の活用を図る。

- <廃棄物処理法基本方針での整備目標>一般廃棄物：地域ごとに必要となる最終処分場を今後とも継続的に確保。産業廃棄物：平成22年度において、最終処分量の5年分程度を確保。
<廃棄物埋立護岸>事業費：475億円(H16)
<広域臨海環境整備センター法に基づく広域処理場の整備>事業費：116億円(H16)

② 廃棄物海面処分場の延命化対策

「廃棄物海面処分場で埋立処分される廃棄物等を減量化する施設」(廃棄物海面処分場延命化施設)を民間事業者の能力を活用して整備を促進するなどの減量化対策を推進する。

③ 廃棄物海面処分場への産業廃棄物の受け入れ

公共が関与し、管理・運営されている産業廃棄物の中間処理施設により、減量・無害化された溶融スラグ等を受け入れる廃棄物埋立護岸整備に対する補助制度等を活用し、産業廃棄物を受け入れる。

(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)

既に100%ではあるが、地方自治体、民間事業者等による内陸での最終処分場の整備状況によっては、大きく変動する可能性がある。

(施策の実施状況)

平成16年度に29港及び1湾において廃棄物埋立護岸を整備するなど上記施策を行ってきたところである。最終処分場の残余年数(H15.4.1現在)を見ると、一般廃棄物について13.1年(首都圏11.2年、近畿圏10.8年)また、産業廃棄物について4.5年(首都圏1.7年、近畿圏3.6年)と前年度の水準をほぼ維持しているが、ひっ迫している状況は依然として続いている。

今後の取組の方向性

実績値を維持できるように廃棄物海面処分場の整備、廃棄物海面処分場の延命化対策等を推進する。

Table with 5 columns: H12, H13, H14, H15, H16. All values are 100%. (暫定値)

主な施策

主な施策の概要

① 廃棄物海面処分場の整備(◎)

大都市圏を中心に、内陸での最終処分場の確保が困難となっていることから、廃棄物海面処分場を整備し、廃棄物を受け入れる。海面での受け入れは、内陸と無関係に一方的に進めるものではなく、内陸だけでは対応できない廃棄物を事前に可能な限り減量化した上で、有限かつ貴重な港湾空間に受け入れる。

また、高密度な土地利用が進んでいる地域では、地方自治体等が個々に最終処分場を確保することが困難であるため、大阪湾においては近畿2府4県168市町村(H17.5.1

平成 17 年度における新規の取組

廃棄物埋立護岸の整備について、全国 27 港及び大阪湾にて行う。廃棄物海面処分場の延命化対策及び廃棄物海面処分場への産業廃棄物の受け入れを推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局環境整備計画室（室長 牛嶋龍一郎）

政策目標 16 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

(4) 循環資源の輸送コストを低減する

廃棄物処分場の残余年数が逼迫していることなどから、リユース・リサイクルを促進することが求められているため、効率的な静脈物流拠点とネットワークの形成により、循環資源の輸送コストを低減することが必要である。

業績指標：循環資源国内輸送コスト低減率
②

目標値：平成 14 年度比約 1 割減 (H19 年度)
実績値：平成 14 年度比約 7%減 (H16 年度)
初期値：0 (H14 年度)

○業績指標 70：循環資源国内輸送コスト低減率

(指標の定義)

港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、H14 年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。H19 年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト(陸上コスト及び海上コスト)を単位重量当たりで算出し、H14 年度値に対する低減率を算出。

(目標値設定の考え方)

本施策に基づく港湾管理者と民間企業の連携促進により、H19 年度時点で、現況よりもさらに 300 万トンの海上循環資源輸送が実現されることが見込まれる。これにより現状 (H14 年度) 23%程度である臨海県間の海上輸送比率が 29%程度まで上昇することが見込まれ、この場合の単位重量当たりの輸送コストは H14 年度と比べて 1 割減となる。長期的にもできる限り着実に縮減していく。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- ・ 環境省 (廃棄物行政を所管)
- ・ 経済産業省 (リサイクル産業を所管)
- ・ 地方公共団体 (事業主体)

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載】

過去の実績値		(年度)		
		H14	H15	H16
		0	H14 年度 比 3%減	H14 年度 比 7%減

主な施策

主な施策の概要

- ① 循環資源の円滑な取扱いの促進 (◎)
港湾での循環資源の円滑な取扱いを促進するため、港湾における循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成し、港湾管理者による運用の改善を促進する。
- ② 官民の連携促進 (◎)
静脈物流システムの構築に向け、リサイクルポートに指定された港湾管理者やリサイクルを行う民間企業

等によって設立されたりサイクルポート推進協議会との連携を促進する。

③ 静脈物流基盤の整備等 (◎)

平成 15 年までに、広域的なりサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点として 18 港をリサイクルポートに指定。重点的に岸壁、ストックヤード等静脈物流基盤の整備を行う。＜施設整備＞事業費：22 億円 (H16)

また民間事業者が行う循環資源の積替・保管施設整備を支援する。

④ 国際静脈物流システムの構築

将来発生量が見込まれる鉄スクラップ等の循環資源について、循環資源の輸出ターミナルの拠点化・大型化、情報ネットワークの形成等による効率的な国際静脈物流システムの構築を推進する。

(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)

平成 16 年度の実績値は平成 14 年度比約 7%減であり、海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られる。静脈物流拠点とネットワークの形成による効果の発現が今後期待される。

(施策の実施状況)

平成 15 年までに、18 港をリサイクルポートに指定し、重点的に静脈物流基盤の整備を行っている。また、静脈物流ネットワークの構築に向けリサイクルポート推進協議会との連携を促進している。

港湾における循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成した。

静脈物流拠点の形成に向け、民間が整備する積替・保管施設等、基盤施設の確保が必要であるが、循環資源については基盤施設の収益性が低いことが想定されるため、基盤施設整備に対する支援制度の構築が不可欠となっている。

今後の取組の方向性

引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。

平成 17 年度以降における新規の取組

港湾機能の高度化に資する施設整備事業の補助対象範囲を拡充する。

国際的な循環資源物流を支援するシステムの検討を行う。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局環境整備計画室（室長 牛嶋龍一郎）

政策目標 16 循環型社会の形成

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

(5) 下水汚泥のリサイクルを推進する

下水の処理過程から発生する下水汚泥は、全産業廃棄物発生量の約 19% を占めている状況にあり（平成 14 年度末）、減量化やリサイクルのより一層の推進が求められている。

業績指標：下水汚泥のリサイクル率 ②

目標値：68%（H19 年度）

実績値：64%（H15 年度）

初期値：60%（H14 年度）

○業績指標 71：下水汚泥のリサイクル率

（指標の定義）

緑農地利用や建設資材利用など、下水汚泥（注）をリサイクル（資源化）する割合

下水汚泥リサイクル率 = 下水汚泥有効利用量 / 下水汚泥総発生量 × 100%

（注）下水処理の各工程から発生する泥状物質のこと。

（目標値設定の考え方）

長期的には下水の処理に伴い発生する汚泥の全量について、リサイクルすることを目標としており、それを現況値との勘案で平成 19 年度の目標値を設定している。

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
50%	52%	56%	60%	64%	

主な施策

主な施策の概要

- ① 下水汚泥の再資源化と広域処理の推進
下水道の普及に伴い発生量が増大する下水汚泥について、適正な処理処分と再資源化を図るため、汚泥の再資源化施設の整備と広域処理の取り組みを推進。
予算額 8,749 億円の内数（H16 年度）

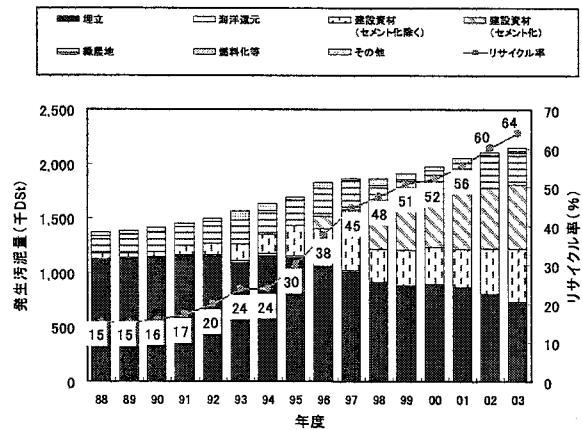
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- 下水汚泥のリサイクル率の実績値（平成 16 年度）は現在集計中であるが、平成 15 年度の実績値が 64% であり、直近の 5 年で年平均 3% の伸びを示している。
- 産業廃棄物最終処分場の残余年数は首都圏で 1.7 年、近畿圏で 3.6 年、全国で 4.5 年となっており（平成 15 年 4 月 1 日現在）、廃棄物の減量化・リサイクルの推進が

急務であり、更なる減量化・有効利用の推進が必要。



（施策の実施状況）

- 下水汚泥の有効利用を促進するため、汚泥製品を用いて下水処理施設を建設する事業を新世代下水道支援事業として採択するなど、地方公共団体が整備する汚泥減量化及び有効利用施設等に国庫補助による支援を行った。
- 産官学の適切な役割分担のもと総合的・重点的に下水汚泥のリサイクルについての技術開発を進める「LOTUS Project(下水汚泥資源化・先端技術誘導プロジェクト)」を平成 15 年 12 月に立ち上げ、平成 16 年度に公募を行い、10 技術を平成 16 年 12 月に選定した。

今後の取組の方向性

- 平成 15 年 3 月に循環型社会形成推進基本計画が策定されるなど、循環型社会の形成に向けた更なる取組が求められており、社会資本整備重点計画に掲げた目標値を達成するよう、引き続き下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を図っていく。

平成 17 年度以降における新規の取組

○LOTUS Project の推進

平成 16 年度に選定した 10 技術について、平成 17 年度～20 年度の 4 カ年で順次研究開発を行う予定。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道事業課（課長 江藤 隆）