

環境政策・省エネルギー政策の
政策レビューについて

平成19年9月
国土交通省

1. 政策レビューとは

国土交通省政策評価基本計画(計画期間5年、省議決定)に基づき実施。

政策課題として重要なもの、国民の関心の高いテーマ等、実行中の施策等を目的や政策課題に応じて一括として対象とし、それが目的に照らして所期の効果を上げているかどうかを検証。

結果と施策等の因果関係等を詳しく分析して課題とその改善方法等を発見し、特定のテーマについて掘り下げた分析を行うことにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得ることを目指す。

平成16年度に「環境政策・省エネルギー政策 - 環境行動計画を踏まえて - 」について政策レビューを行うことを決定。

< 参考 > 過去及び今後とりまとめ予定の環境関係の政策レビュー

- ・低公害車の開発・普及 - 自動車税グリーン化等による取り組み - (H14)
- ・河川環境保全のための水利調整 - 取水による水無川の改善 - (H14)
- ・都市における緑地の保全・創出 - 都市緑地保全法等による施策展開の検証 - (H15)
- ・流域の水環境改善 - 都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応 - (H15)
- ・直轄工事のゼロエミッション対策 - 建設リサイクル法の検証 - (H18)
- ・河川環境の整備・保全の取り組み - 河川法改正後の取り組みの検証と今後の在り方 - (H19とりまとめ予定)

2. 評価の目的・必要性

国土交通省では、平成16年6月に策定した「国土交通省環境行動計画」(以下「環境行動計画」)に基づき、環境の保全・再生・創造を国土交通行政の本来的使命として明確に位置づけ、あらゆる局面で環境負荷の低減に努める「国土交通行政のグリーン化」を推進。

環境行動計画の策定以降、地球規模での環境問題が一層深刻化し、その解決が世界共通の喫緊の課題となっている中で、日本政府として国内外挙げて取り組むべき環境政策の方向を明示した「21世紀環境立国戦略」が策定(平成19年6月)されるなど、環境政策・省エネルギー政策をめぐる情勢は変化。

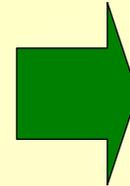
このような情勢を的確に反映し、国土交通省の環境政策・省エネルギー政策を一層強化していくことが必要な状況。

このため、国土交通省の環境政策・省エネルギー政策を点検・評価し、環境政策の一層の推進に向けた課題の抽出、今後の基本的方向性の提示を行う。

3. 評価の視点・方法

(1) 環境政策をめぐる社会状況から、新たに対応すべき情勢の変化を把握する。

- ・京都議定書目標達成計画(見直し中)
- ・新・生物多様性国家戦略(見直し中)
- ・循環型社会形成推進基本計画(見直し中)
- ・21世紀環境立国戦略(H19.6)
- ・エネルギー基本計画(H19.3)
- ・第三次環境基本計画(H18.4)
- ・アスベストに係る政府の過去の対応の検証(H17)



- 見直しの視点を抽出(例)
- ・長期目標とバックカスティングアプローチ
 - ・ライフスタイルの変革
 - ・予防的取組

(2) これまでの環境施策の進捗状況を把握し、上で整理した視点も踏まえ評価する。

- ・基本的な方向性や政策体系、目標設定のあり方を点検
- ・個別施策については、定期的なフォローアップ結果を活用

(3) 今後重点的に取り組むべき方向性を提示する。

4-1. 実施体制等

(1) 実施体制

実施主体

- 国土交通省政策評価基本計画に基づき、省内全部局等が政策を企画立案し、遂行する立場で自ら評価を実施、総合政策局が評価書を取りまとめ。

環境の観点からの助言機関

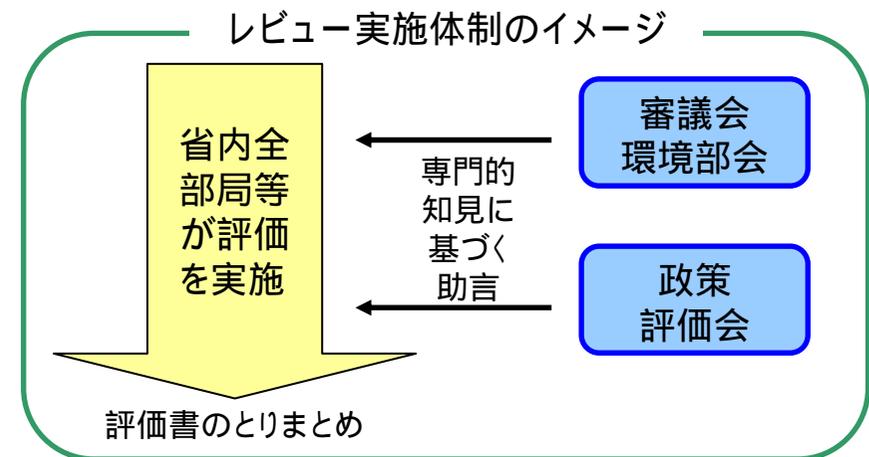
- 政策レビューを行う際は、緊急やむを得ない場合等を除き、原則として第三者からの専門的知見からの助言を得て行う。本政策レビューでは、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の環境部会を専門的知見に基づく助言を頂く場として位置づける。

政策評価の観点からの助言機関

- 政策評価の制度設計、運営状況等について専門的・中立的観点で意見を頂くため、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」()を設置しており、本政策レビューにおいても本年10月(予定)の政策評価会において政策レビューの経過報告を行う予定。

「国土交通省政策評価会」委員名簿(敬称略)

石田 東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
上山 信一	慶応義塾大学教授(大学院 政策・メディア研究科)
金本 良嗣	東京大学大学院経済学研究科教授
工藤 裕子	中央大学法学部教授
田辺 国昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授
松田 美幸	学校法人麻生塾 法人本部 ディレクター
森田 祐司	監査法人ト・マツ パートナー(公認会計士)
山本 清	国立大学財務・経営センター研究部教授



4-2. 実施体制等

(2) 本政策レビューの対象範囲

国土交通省が実施する環境政策(地球温暖化対策、生物多様性保全及び循環型社会形成等)全般を対象にして総合的に点検。

地球温暖化対策については、昨年秋以降京都議定書目標達成計画の見直しに向けて、社会資本整備審議会及び交通政策審議会の環境部会において審議を行い、本年6月25日に中間取りまとめがなされたところであり、これまでの審議結果を最大限尊重。

	地球温暖化	生物多様性	循環型社会	その他
見直しの視点	京都議定書目標達成計画の評価・見直し(中間とりまとめ済)	本政策レビュー		
取り組むべき施策の方向性	(最終とりまとめに向けて検討)			
施策の具体化		環境行動計画の改定 (本政策レビューを反映)		

国土交通省環境行動計画

～国土交通行政のグリーン化を目指して～

平成16年6月策定

基本的な考え方

環境の保全・再生・創造は国土交通行政の本来的使命

国土交通省は、「人々の生き生きとした暮らしとこれを支える活力のある経済社会、日々の安全、美しく良好な環境、多様性ある地域を実現するためのハード、ソフトの基盤を形成すること」を使命として、国土の総合的な利用・開発及び保全、社会資本の整備並びに交通政策を推進している。

美しく良好な環境の保全・再生・創造は、国土交通行政の最重要テーマの一つである。

大量生産・大量消費を中心とした社会システムから、循環型・自然共生型の持続可能な社会システムへの変革を図ることが必要不可欠であり、社会システムの見直しを視野に入れつつ、国土交通行政の環境面からの改革を進めることが必要。

4つの視点

行政の全段階を通じた環境負荷の低減

環境の保全・再生・創造を目指して、構想段階及び計画段階から最終段階に至るまで、国土交通行政の全段階を通じた環境負荷の低減を促進する。

広域・流域の視点の重視

個別の対策を図るだけでは限界があり、共通目標のもと、広域・流域の視点から、環境改善対策を総合的に検討する。

施策の総合的・集中的投入

個々の事業の実施において個別に対応するだけでなく、目標を有し、各主体が参加して総合的な計画を樹立し、それに従って各種施策を効果的に組み合わせ、集中的に投入していく。

国民各界各層との連携・協働と情報の共有化の促進

市民、NPO、企業等国民各界各層との連携と協働の体制を確立し、目標を共有するとともに、個々の施策の実施に当たっては、その社会的な費用と効果を十分に分析し、国民の理解と参加を得ながら実施する。

6つの改革

1 社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入

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

2 環境負荷の小さい交通への転換

グリーン物流パートナーシップ会議を通じた取組の推進
環境的に持続可能な交通(EST)モデル事業の実施
東アジア交通連携を通じた環境への取組み

3 環境に対する感度の高い市場の整備

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

4 持続可能な国土の形成

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

5 循環型社会の形成

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

6 目標の実現力を高める推進方策

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

国土交通省環境政策の基本的方向（平成15年3月）の概要

策定の背景

第二次環境基本計画（平成12年12月閣議決定）に「関係府省は、環境基本計画を踏まえながら、自主的に環境配慮の方針を明らかにする」とあることを踏まえ、国土交通省としての環境配慮の方針として「国土交通省環境政策の基本的方向」（以下「基本的方向」という。）を策定。

概 要

基本的方向は、国土交通省において取り組むべき環境政策や環境への配慮事項とその数値目標を定めている。

1. 国土交通省の環境政策に関する基本的方向
2. 国土交通省の環境政策の体系
 - (1) 環境の保全と創出のための政策
 - 【循環型社会の構築】
 - 【人類の生存の基盤となる地球環境の保全】
 - 【健全で恵み豊かな自然環境の保全・再生】
 - 【日常生活や社会活動の周辺環境の保全・改善】
 - (2) 環境政策の基盤となる施策・意識改革を促す施策
 - (3) 通常の経済活動の主体としての活動における環境配慮
3. 国土交通省の環境政策の推進体制

「国土交通省環境行動計画」及び「国土交通省環境政策の基本的方向」 のフォローアップについて

1. 国土交通省環境行動計画

(1) フォローアップの規定

国土交通省環境行動計画において、「国土交通省環境政策の基本的方向」の定期的点検に併せて進捗状況を把握。

(2) これまでの経緯

平成16年6月 策定
平成17年7月 フォローアップ実施
平成19年3月 同上
平成19年6月 同上

2. 国土交通省環境政策の基本的方向

(1) フォローアップの規定

環境基本計画(第二次/平成12年5月閣議決定、第三次/平成18年4月閣議決定)上、環境基本計画を踏まえながら各府省が環境配慮の方針を定め、毎年点検。

環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律(平成16年法律第77号)により、毎年度、各府省が環境配慮の状況をインターネット等で公表。(平成17年度分から)

(2) これまでの経緯

平成15年3月 策定
平成16年6月 環境行動計画の策定
(平成16年度フォローアップ)
平成17年7月 フォローアップ実施
平成19年3月 同上
平成19年6月 同上

(参考)フォローアップの結果については環境ポータルサイトの以下のページにて公表
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kankyo_site/0.kodou/index.htm

5. 検討スケジュール(案)

平成19年8月3日	国土交通省環境行動計画推進委員会幹事会の開催
平成19年9月13日	審議会環境部会() ・政策レビューの進め方等について
平成19年10月	審議会環境部会() ・環境政策をめぐる情勢の変化を踏まえ、施策を見直す視点について
平成19年10月	政策評価会() ・政策レビューの経過報告及び評価の方法について
平成19年11月頃	審議会環境部会() ・各局が環境行動計画策定以降の取り組みについて自己点検を行い、その成果、課題及び今後の方向性について各局からプレゼン (各局2～3枚程度の資料を想定)
平成19年12月頃	政策レビューの素案とりまとめ
平成20年1月	政策レビューに関する中間報告会
平成20年3月	政策レビューのとりまとめ

レビュー結果を踏まえて平成20年度前半を目途に環境行動計画を改定

: 専門的知見に基づく助言を頂く

環境行動計画策定時(平成16年6月)以降の環境・エネルギーに関する主な議論

1. 京都議定書の発効(平成17年2月)

2008年(平成20)～2012(平成24)年度における年度別の温室効果ガス排出量を、1990年(平成2)年度から6%削減することを、法的拘束力ある我が国の約束として規定。

2. 京都議定書目標達成計画の策定(平成17年4月閣議決定)

京都議定書の国際約束である6%削減を達成するため、2010(平成22)年度における各部門の目標を設定

・運輸部門	1990年度:2億1700万トン	2005年度:2億5700万トン	2010年度目標(目安):2億5000万トン	1990年度、2005年度の値は、環境省発表
・民生(業務その他)部門	1990年度:1億6400万トン	2005年度:2億3800万トン	2010年度目標(目安):1億6500万トン	
・民生(家庭)部門	1990年度:1億2700万トン	2005年度:1億7400万トン	2010年度目標(目安):1億3700万トン	

3. 21世紀環境立国戦略の策定(平成19年6月閣議決定)

今後1、2年で重点的に実施に着手すべき8つの戦略を提示

戦略1～3は低炭素社会、自然共生社会、循環型社会の分野別戦略、戦略4～8は「環境立国・日本」実現のために重点を置く横断的戦略

最重要課題の地球温暖化対策を、「戦略1 気候変動問題の克服に向けた国際的リーダーシップ」として提示

我が国から、三つの柱からなる戦略を「美しい星50」という名のパッケージとして提案し、世界規模の取組としてG8サミットをはじめとする様々な場において訴え世界全体の取組に発展させていく。

提案1:世界全体の温室効果ガス排出量削減のための「長期戦略」の提唱

「世界全体の排出量の半減を2050年までに実現する」という長期目標を全世界共通目標として提案。

提案2:中期戦略とその実現

原則1:主要排出国が全て参加し、京都議定書を超え、世界全体での排出削減につながる

原則2:各国の事情に配慮した柔軟かつ多様性のある枠組みとすること

原則3:省エネ等の技術を活かし、環境保全と経済発展とを両立すること

提案3:我が国の京都議定書目標を確実に達成するための国民運動を始めとする取組

新たな対策を含めた京都議定書目標達成計画の見直し、「1人1日1kg」の温室効果ガスの削減をモットーとして、ライフスタイルの見直しや、家庭や職場で努力や工夫を呼びかける。

4. 「ハイリゲンダム・サミット」におけるサミット首脳宣言「世界経済における成長と責任」(平成19年6月)

環境・エネルギーに関する国土交通省関連事項としては、エネルギー効率(持続可能な建物・運輸)を提示

(持続可能な建物)

67. 建物を効率的にする機会は大い。2007年4月にベルリンで行われたエネルギー効率に関するEU / G8会議に基づき、我々は以下の措置を講ずる。

- ・G8による「持続可能な建物ネットワーク」を設立し、主要新興経済国の参加に対しても門戸を開く。このネットワークは、新築及び既存の建物の異なる状況及び低炭素・ゼロ炭素の建物の開発と展開を十分考慮しつつ、特に冷暖房における再生可能エネルギーの利用と建物におけるエネルギー効率の実施について評価、助言する実際的な手法を発展させるものである。
- ・建物分野において、エネルギー効率を向上し、再生可能エネルギー利用の相当な拡大を達成する。等

(運輸)

68. 今日、世界中に6億台の自動車が存在し、2020年までにこの数は2倍になると予測されている。これを踏まえ、我々は以下の措置を講ずる。

- ・運輸分野におけるエネルギー効率を高めるため作業する。このため、我々は、我々の政府に対し、特に、革新的なエンジン・コンセプト、代替燃料、都市計画措置、公共輸送、輸送方法の最善の連結可能性を含む、運輸分野における二酸化炭素排出及びエネルギー需要を明確に削減でき、代替燃料とエネルギー媒体(バイオ燃料、水素、LPG / CNG、電気、ハイブリッド等)の全燃料消費に占める割合を増加する数多くの措置と様々な手段を育成するよう求める。
- ・例えば、合成及びセルロースのバイオ燃料、特に燃料電池との組み合わせにおいて、二酸化炭素を排出しない水素、といった燃料の多様化は、第二世代のバイオ燃料の技術が商業的に利用可能となれば、輸送の二酸化炭素排出削減において決定的となる。
- ・必要な措置の実施を監視し、2年毎の「環境に優しい自動車会議」にて進捗を議論する。その結果はG8首脳へ報告される。
- ・白物家電製品に既に導入されているような形で、新車に対してエネルギー効率ラベルを導入する。等

5. (アスベストに係る) 政府の過去の対応の検証について(平成17年9月アスベスト問題に関する関係閣僚会合)

アスベスト問題に関する政府の過去の対応について、予防的アプローチが十分認識されていなかった点を反省点として提示

それぞれの時点において、当時の科学的知見に応じて関係省庁による対応がなされており、行政の不作为があったということはないが、当時においては予防的アプローチ(完全な科学的確実性がなくても深刻な被害をもたらすおそれがある場合には対策を遅らせてはならないという考え方)が十分に認識されていなかった(中略)等の反省すべき点も見られた。

6. 第三次環境基本計画の策定(平成18年4月閣議決定)

今後の環境政策の展開の方向の一つとして、新たに「不確実性を踏まえた取組」、「長期的な視野からの政策形成」を提示

(不確実性を踏まえた取組)

・(前略)不確実性を有することを理由として対策をとらない場合に、問題が発生した段階で生じる被害や対策コストが非常に大きくなる問題や、地球温暖化問題のように、一度生じると、将来世代に及ぶ取り返しがつかない影響をもたらす可能性がある問題についても取組が求められています。このような問題に対しては、完全な科学的根拠が欠如していることをもって対策を延期する理由とはせず、科学的知見の充実に努めながら対策を講じるという、予防的な取組方法の考え方に基づく対策を必要に応じて講じます。(後略)

(長期的な視野からの政策形成)

・環境面から持続可能な社会を考えると、地球温暖化問題のように、現在の政策や社会の在り方の結果が50年以上にわたるような長期間大きな影響を与える懸念のある課題(中略)があります。(中略)これらの長期的な環境影響(中略)については、(中略)長期的な視野に立った取組に努めます。このような、例えば50年後といった時期における、環境の状態や、それと相互に影響を及ぼし合う経済や社会の姿の展望に当たっては、現状の延長による積み上げを行う手法だけでなく、あるべき将来像から考えていくバックキャストの手法も用います。すなわち、あるべき将来像を示し、そのような将来像を実現するためには、それまでの間のいつまでに何をしなければいけないか、長期的な対策と中期的な対策、さらには当面の対策についてバランスのとれたシナリオを示すことにより施策の展開を図っていく。(後略)

7. エネルギー基本計画の改定(平成19年3月閣議決定)

エネルギー需要対策として、新たに「省エネ投資が市場から評価される仕組みの確立」、「省エネ型都市・地域の構築」を提示

(省エネ投資が市場から評価される仕組みの確立)

・(省エネ投資を促進する)枠組みを国際的にも広め、ひいては地球規模での気候変動問題の解決にも積極的に貢献していく。そのため国内において、各部門・分野でトプランナー基準等ベンチマークを整備し、公表するとともに、これらのベンチマーク及び評価制度の普及に向けて、IEA(国際エネルギー機関)を活用しつつ、国際的な対話を行う。

(省エネ型都市・地域の構築)

・高温排熱の有効利用による都市・地域の省エネルギーはもとより、(中略)道路ネットワークの整備(中略)、物流分野における環境負荷低減活動の推進、未利用廃熱等を利用した面的なエネルギー融通の推進、(中略)公共交通へのシフトの促進といった交通システムの在り方の見直しなど、社会システムや都市構造そのものに変革を迫るような課題について、検討を進める。