

## 政策評価調書（個別票①-1）

## 【政策ごとの予算額等】

政策名	地球温暖化防止等の環境の保全を行う		評価方式	総合(実績)事業	番号	3-9
歳出予算額（千円）	20年度	21年度	22年度	23年度要求額		
（ 当 初 ）	1,148,450	2,218,247	36,263,272	24,886,306		
（ 補 正 後 ）	1,183,816	38,106,232				
前年度繰越額（千円）	0	68,082				
予備費使用額（千円）	0	0				
流用等増△減額（千円）	0	0				
歳出予算現額（千円）	1,183,816	38,174,314				
	<0>	<0>				
支出済歳出額（千円）	1,089,672	36,905,473				
翌年度繰越額（千円）	68,082	389,282				
不用額（千円）	26,063	879,558				
	<0>	<0>				
達成すべき目標及び目標の達成度合いの測定方法	地球温暖化対策を初めとする環境政策・省エネルギー政策を推進することで、国土交通分野における環境負荷の低減を図る。詳細は個別票②の通り。 なお、建設廃棄物の再資源化・縮減率等の指標（①～⑥）については、3年に1回の頻度で実施する建設副産物実態調査により、目標の達成度合いを測定する。					
政策評価結果を受けて改善すべき点	政策評価結果を受けて、事業内容や実施方法等を見直すことにより支出の削減・抑制を図ったものは特にはない。					
評価結果の予算要求等への反映状況	評価結果を受け、国土交通分野における環境負荷の低減を引き続き図るために、地球温暖化対策を初めとする環境政策・省エネルギー政策を推進するための予算を要求した。					

政策評価調書（個別票①-2）

【政策に含まれる事項の整理】

政策名	地球温暖化防止等の環境の保全を行う					番号	3-9		政策評価結果等 による見直し額
	予 算 科 目					22年度 当初予算額	23年度 要求額		
	整理番号	会計	組織/勘定	項	事項				
対応表に おいて● となっているもの	A	1	一般	国土交通本省	地球温暖化防止等対策費	地球温暖化防止等の環境の保全に必要な経費	35,429,982	24,036,713	
	A	2	一般	国土交通本省	地球温暖化防止等対策費	地球温暖化防止対策の技術開発に必要な経費	817,052	831,485	
	A	3	一般	地方運輸局	地方運輸行政推進費	地球温暖化防止等の環境の保全に必要な経費	16,238	18,108	
	小計						36,263,272 の内数	24,886,306 の内数	
対応表に おいて◆ となっているもの									
	小計								
対応表に おいて○ となっているもの							<	>	<
							<	>	<
							<	>	<
							<	>	<
小計							の内数	の内数	
対応表に おいて◇ となっているもの							<	>	<
							<	>	<
							<	>	<
							<	>	<
小計							の内数	の内数	
合計						36,263,272 の内数	24,886,306 の内数		



政策評価調書(個別票②) (政策評価書要旨)

評価実施時期:平成22年 8月

担当部局名:総合政策局環境政策課  
担当者(連絡先):柳井和則(内線24-335, yanai-k2ut@mlit.go.jp)

政策名	地球温暖化防止等の環境の保全を行う	番号	〇暮らし・環境-3-9
-----	-------------------	----	-------------

政策の概要	地球温暖化対策を初めとする環境政策・省エネルギー政策を推進することで、国土交通分野における環境負荷の低減を図る。		
-------	----------------------------------------------------------	--	--

【評価結果の概要】

(総合的評価)

近年地球温暖化や資源の枯渇、生態系の破壊など地球環境問題は深刻化し、国民の環境に対する意識も一層高まってきている。一部例外の指標もあるが、大部分の業績指標については概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後も積極的に環境政策を推進していく必要がある。

(必要性)

現在、我々の社会が抱える共通の課題として、「地球温暖化の危機」、「資源の浪費による危機」、「生態系の危機」等、人類の生存基盤に関わる地球規模の環境問題がある。これら地球環境問題の解決には、「低炭素社会」、「循環型社会」、「自然共生社会」を実現するための取組を、持続可能な社会の構築に向けて、総合的に展開していくことが不可欠である。

特に、地球温暖化については、京都議定書の目標達成のみならず、今後は国際協力を推進しつつ、中長期目標の達成に向けて取組を強化する必要がある。また、生物多様性の保全については、本年10月に名古屋にて生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)が開催される予定となっていることから、取組を一層強化するとともに、積極的に発信する必要がある。

(効率性)

地球環境問題の解決に当たっては、環境と経済・社会を統合的に向上させるとともに、政策課題が分野横断的で多岐にわたることから、単発的な取組では効果的に対応することが困難である。そのため、総合性・連携性に重点を置いて、国土交通省の幅広い施策を戦略的に実施することによって重点化して費用を抑えながらも、上記で述べた有効性を示していることから、効率的に実施できたと評価できる。

(有効性)

環境対策は施策の効果が出るまで比較的長い時間を要することや、世界同時不況の影響等もあるが、モーダルシフトに関する指標等については、目標値に向けて更なる取組が必要である。一方、国土交通分野におけるCDM承認累積件数や、地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数等については、概ね順調かつ着実に推移しているところであり、国土交通分野における環境負荷の低減のため有効に実施されたと評価できる。

(反映の方向性)

順調に推移している指標については、現在の施策を引き続き着実に実施するとともに、目標達成に向けた成果を示していない指標については、国際的な議論等の外部情勢も踏まえつつ、的確に対応していく。

【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】

達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方
				19年度	20年度	21年度		
地球温暖化防止等の環境の保全を行う	特定輸送事業者の省エネ改善率(①)	% (①)	-	-	-2.35	-1.87	前年度比 -1% (19年度 以降毎年)	京都議定書の6%削減目標の達成を実現するために、改正省エネ法に基づき、特定輸送事業者(①)にエネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標とし、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけている。
	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)	% (②)	-	-	+0.53	-0.34		
		% (③)	-	-	-1.54	-2.01		
国土交通分野におけるCDM承認累積件数		件	3 (18年度)	4	7	9	15 (23年度)	・目標設定の考え方 国土交通分野におけるCDM推進に関する取組みをさらに強化し、今後、現在の伸び率を加速させていくことを前提に目標値を設定。 ・根拠 京都議定書目標達成計画(平成17年4月28日閣議決定(平成20年3月28日 全部改定))

政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等

環境ポータルサイトへのアクセス件数	件/月 (年度平均)	5,478 (19年度)	5,478	1,529	2,647	1万 (23年度)	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、環境ポータルサイトへのアクセス数を月平均1万件以上にすることを目標とする。
建設廃棄物の再資源化・縮減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)	% (①:再資源化率)	98.6 (17年度)	-	98.4	-	98以上 (24年度)	建設工事に伴い発生する建設副産物のリサイクル率を指標として設定する。 平成20年4月に策定した「建設リサイクル推進計画2008」において、各品目における平成24年度の目標値を定めている。
	% (②:再資源化率)	98.1 (17年度)	-	97.3	-	98以上 (24年度)	
	% (③:再資源化率)	68.2 (17年度)	-	80.3	-	77 (24年度)	
	% (③:再資源化等率)	90.7 (17年度)	-	89.4	-	95以上 (24年度)	
	% (④:再資源化等率)	74.5 (17年度)	-	85.1	-	82 (24年度)	
	% (⑤)	292.8万t (17年度)	-	17年度排出量に対して9%削減	-	17年度排出量に対して30%削減 (24年度)	
	% (⑥:有効利用率)	80.1 (17年度)	-	78.6	-	87 (24年度)	
住宅、建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、③一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)	% ①	18 (15年度)	-	21	集計中	31 (22年度)	①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率 ・住生活基本計画(一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストック比率について平成27年度40%達成)と整合を取りながら目標年次を変えて設定。 ②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率 ・京都議定書目標達成計画に掲げている目標値(新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合:2010年度66%)を設定。 ③一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 ・京都議定書目標達成計画に掲げている目標値(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:2010年度85%)を設定。
	% ②	32 (16年度)	36	39	集計中	66 (22年度)	
	% ③	74 (16年度)	85	83	集計中	85 (22年度)	
重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)	%	0 (14年度)	-	4	集計中	7 (22年度)	省エネ法に基づくトップランナー方式による重量車の燃費基準は、平成27年度を目標年度とし、基準年度である平成14年度から12%燃費が向上するものとして設定された。 このため、平成14年度から平成27年度にかけて重量車の平均燃費向上率が目標となる12%に向けて順調に推移した場合を考慮し、平成22年度の目標値を7%と設定した。
陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数	種類	0 (19年度)	0	0	0	4 (23年度)	停泊中の船舶に環境負荷の少ない陸上電源を供給することにより、CO2の削減を図ることができる。しかしながら、各港での独自規格の乱立により、各港に寄港する船舶による陸上電源設備の利用を困難にすることが懸念されているため、陸上電源使用のための共通規格の策定を行う必要がある。 また、全ての船種の船舶に同一の標準を適用させることはできないため、船舶の種類毎(旅客船、コンテナ船、タンカー、バルクキャリア)に標準化する必要があり、多くの船舶の種類について標準化することにより、陸上電源設備の導入を促進することができる。

	<p>モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))</p>	<p>トンキロ (①)</p>	<p>21億増 (18年度)</p>	<p>23億増</p>	<p>16億増</p>	<p>0.2億増</p>	<p>32億増 (22年度)</p>	<p>自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道・海運へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させ、また、平成22年度における施策を実施しない場合の海上輸送量を258億トンキロと推定し、施策を実施することによって54億トンキロ増加させ、312億トンキロにするという目標値を設定。(京都議定書目標達成計画 別表1-27に記載あり)</p>
	<p>トンキロ (②)</p>	<p>301億 (18年度)</p>	<p>301億</p>	<p>287億</p>	<p>267億</p>	<p>312億 (22年度)</p>		
	<p>地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策に取り組んでいる都市数</p>	<p>都市</p>	<p>3 (19年度)</p>	<p>3</p>	<p>15</p>	<p>18</p>	<p>30 (24年度)</p>	<p>京都議定書の第1約束期間内(H20～H24年度)において、先導的都市環境形成促進事業等を活用し、包括的な都市環境対策に取り組むことが予想される都市数から設定。</p>
<p>年度評価における採択案件の採点の平均値(革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発に係る指標)</p>	<p>%</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>89</p>	<p>80 (24年度)</p>	<p>船舶の省エネルギー技術開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に評価・管理することが重要である。この観点から当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度評価における採点結果の平均値を業績指標として設定し、平成21年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。 なお、革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発は、平成21年度から4カ年継続して実施することを前提としていることから、評価は、原則として、21年に採択した22件を対象に行うものであり、当該22件の研究開発が着実に進捗するように、年度評価によって適切に評価・管理することとしている。</p>	
<p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p>	<p>施政方針演説等</p>		<p>年月日</p>		<p>記載事項(抜粋)</p>			
	<p>エネルギーの使用の合理化に関する法律(昭和54年法律49号)</p>		<p>昭和53年5月12月閣議決定</p>		<p>第54条 国土交通大臣は、貨物輸送事業者であつて、政令で定める貨物の輸送の区分(以下「貨物輸送区分」という。)ごとに政令で定める輸送能力が政令で定める基準以上であるものを、貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化を特に推進する必要がある者として、当該貨物輸送区分ごとに指定するものとする。等</p>			
	<p>京都議定書目標達成計画</p>		<p>平成20年3月28日全部改定</p>		<p>・物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。(第3章第2節1.(1)) ・省エネルギー法による荷主・輸送事業者のエネルギー管理を引き続き推進する。(第3章第2節1.(1)) ・交通分野及び社会資本整備分野における京都メカニズムの推進・活用について主体的に取り組む。(第3章第5節2.(5))等</p>			
<p>第166回国会 施政方針演説</p>		<p>平成19年1月26日</p>		<p>・乗用車の燃費基準を2015年までに2割以上改善し、世界で最も厳しい水準とする。</p>				