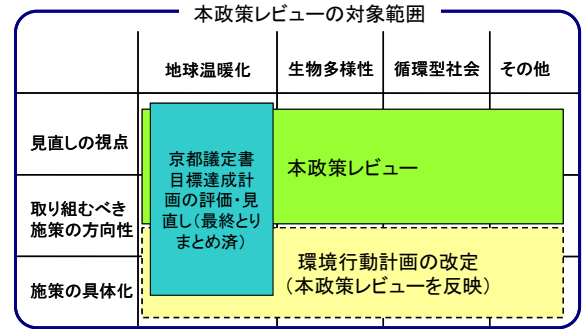


# 環境政策・省エネルギー政策 —環境行動計画を踏まえて—

## 政策の効果等

### 評価の対象

- 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、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、昨年12月25日に最終取りまとめがなされた内容を活用
- 個別施策については、定期的にフォローアップを実施するとともに、主要政策についても個別にレビューを実施しているため、これらを活用



### 評価の結果

- 評価結果を踏まえ、国土交通省環境行動計画を改定

(環境行動計画の改定に向けた考え方(主な変更点))

- 1) 短期的視点と中長期的視点の2つの視点を盛り込む
- 2) 平成20年度～平成24年度の5年間の計画対象期間を設定する
- 3) 京都目達計画や社会資本整備重点計画等と整合を取った数値目標を盛り込む
- 4) 「国土交通省環境政策の基本的方向(H15.3策定)」を廃止し、統合する

#### 【現行計画(H16.6策定)】

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 —

- 序文 環境行動計画策定の背景
- 第一章 国土交通省環境行動計画策定に際しての基本的な考え方と主な取組
- I 国土交通行政のグリーン化に向けた4つの視点
  - II 国土交通行政のグリーン化を進めるための6つの改革
- 第二章 新たな施策展開
- I 地球温暖化への対応
  - II 循環型社会の形成
  - III 健全な自然環境の確保・水循環系の構築
  - IV 良好な生活環境の形成
  - V 各環境課題に共通する取組

#### 【新計画(案)】

国土交通省環境行動計画2008(仮称)

— 地球環境時代に対応したくらしづくり(仮) —

- 第一章 環境政策を巡る情勢と課題
- ・地球規模の環境問題の深刻化(温暖化、資源、生態系の危機)
  - ・これまでの取組と今後対応すべき課題
- 第二章 環境政策推進の基本的な考え方
- ・環境の保全・再生・創造は国土交通省の本来的使命であり、国土交通行政の改革(グリーン化)の定着を目指す
  - ・総合性、連携性、人や企業の行動、圏域、時間軸の観点から戦略的な総力戦を展開
  - ・計画期間の設定とフォローアップ
- 第三章 環境政策の重点戦略
1. 京都議定書の目標達成に向けた取組
  2. 低炭素社会の骨格づくり
  3. 負の遺産の一扫と健全な国土に向けた取組
  4. 環境を優先した選択の支援・促進
  5. 地球環境時代の技術開発・国際貢献

情勢等  
を反映

数値目標を  
盛り込む

- ・第3次環境基本計画
- ・21世紀環境立国戦略
- ・政策レビュー
- ・国土交通白書など

- ・京都議定書目標達成計画
- ・社会資本整備重点計画など

## 今後対応すべき主な課題

### ●環境政策のあり方に関する課題を抽出

○ 気候変動に関する認識や切迫度が変化している情勢を踏まえると、全般的に危機感の不足がみられる。温暖化対策への全部局の参加が期待される。

○ 現時点で見ると、環境行動計画の主な取組の中で省エネルギーの側面への問題意識が不十分である。

○ 生物多様性の保全が重要な課題であるにもかかわらず、持続可能な国土の形成の取組の中において、生物多様性の観点が弱い。

○ 気候変動の問題については、環境対策との両輪の観点で適応策の必要性へ言及することが重要である。

○ 総合的・統合的な取組が重要。全体像を持たずに、施設単体やある側面だけで単発的に環境対策を行うのみでは不十分であり、局毎の取組の効果的な連携・統合が依然として十分図られていない。

○ グローバルな問題やローカルな問題が絡んできている中で、圏域の広さに応じた一体的な取組や、時間軸の長さを踏まえたきめ細かな対策を総合的に検討することが重要である。

○ トップランナー支援や先進事例づくりにより一定の成果が見られるが、物流など国民のライフスタイルの変化と関係する分野において、情報の共有により消費者が選択できるようになること、ソフトとハードの連携の輪を広げ具体的な相乗効果を上げることがまだ不十分である。

○ 地域特有の文化は環境に優しいなど、文化は環境と持続可能性の面で類似しており、文化の観点を施策に盛り込むと両者の相乗効果を期待できる。

○ 持続可能な社会づくりの日本全体や地球全体の長期ビジョンを共有することが求められている中で、長期的に効果が期待できる施策を推進する長期的視野の計画や東アジア等との連携の重要性が高まっている。

## 今後の対応方針

### ●国土交通省の幅広い政策手段を戦略的に活用するとの観点から、総合性・連携性という視点を尽くすべき

◇ 21世紀環境立国戦略において重要課題と位置づけられている持続可能な社会の実現のためには、我が国全体として、環境、経済、社会の全ての面での価値を統合的に向上させるような取組みが求められている。

◇ 同時に、低炭素社会、自然共生社会、循環型社会の3つを統合的に実現していくような取組みを着実に実施していくことが必要である。

### ●人や企業の行動に働きかけるという視点を重視すべき

◇ 温室効果ガスの大幅削減などの抜本的な環境対策を実現するためには、従来型の施策に加え、人や企業に対し、ライフスタイル・ビジネススタイル(人や企業の行動原理)の変革を促すソフト面を重視した取組みの重要性が高まっている。

◇ このためには、人の消費活動や企業の生産活動に注目し、環境に配慮した選択を促すようなメカニズム(資金的インセンティブ、見える化等の情報インセンティブ等)を市場に組み込むことが効果的である。

### ●面的広がり(圏域)、時間的広がり(時間軸)の視点を重視すべき

◇ 施策の企画・実施に当たっては、課題の面的広がりに応じた適切な施策の選択が必要である。

◇ さらに、広域的視点としては、日本国内にとどまらず、東アジアまで含めた国際的な広がりという視点も重視していくべきである。

◇ また、将来における問題や損失の発生を最小限にとどめるためには、データや科学的知見の蓄積、技術の研究開発を進めていくことが不可欠であり、これらを踏まえた、長期的視点、予防的視点、順応的視点に基づく施策の展開に積極的に取り組む。

# 不動産取引価格情報の開示

## — 土地市場の条件整備 —

### 政策の効果等

#### 【評価対象】

不動産の取引価格情報提供制度

#### 【評価の視点】

- ✓ 不動産取引価格情報提供制度の実績
- ✓ 不動産市場の透明性・公正性の向上

#### 【施策の概要】

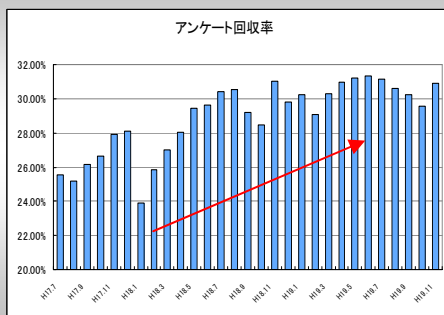
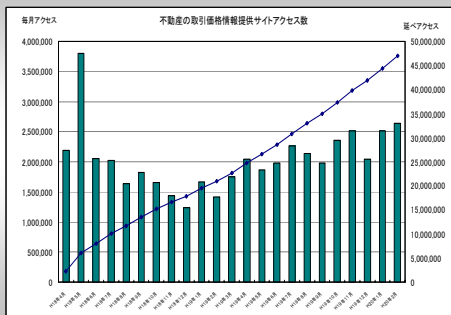


◆ 不動産市場の活性化、透明性・公正性の向上に向け、平成17年7月より、登記異動情報に基づき地価公示の取組みを活用して、取引当事者の協力によりアンケート調査を行い、公示価格の判定に活用するとともに、物件が容易に特定できないよう配慮して、土地総合情報システムを通じて四半期ごとに公表。

#### ◎ 調査対象エリア

- H17年度 三大圏の政令指定市等
- H18年度 全国の政令指定都市等
- H19年度 全国

#### 【主な効果】



- Webサイト利用者の意見、有識者の意見を反映して調査対象区域を全国まで拡大、提供項目の見直しを行った結果、Webアクセス数は向上している。
- 不動産の取引価格情報提供制度の浸透及び回収率向上を図るため、パンフレット等を作成し関係業界団体等の協力を得て普及啓発活動を行った結果、アンケート回収率は向上している。

## 土地市場の条件整備に向けて

### 土地に関する情報政策の体系

市場メカニズムが適正に発揮されるための環境を整備するため、個別の不動産がもつ収益性等の適正な評価や、利便性や収益性の判断に資する情報の提供が必要。

価格等に関する情報

品質等に関する情報

土地情報

投資不動産データ

民間不動産情報

土地に関する統計情報

地価公示

不動産取引価格情報

不動産管理に係るデータ

鑑定評価に係るデータ

レインズ

Jリート

民間物件情報

土地基本調査等

官民情報の連携(情報流通環境の整備(EDI含む))

情報の利活用の促進に向けた取組み(多言語対応、ITの活用含む)

国民

企業

行政

- 【安全安心な不動産取引・利用】
- ・市況や値付けの合理的な判断
- ・良質な既存住宅流通の円滑化
- ・市場参加者の増加
- ・資産の運用 等

- 【企業価値の向上】
- ・資産価値の適正評価
- ・多様なサービスの提供
- ・国内の年金資金、国際的な投資資金の流入 等

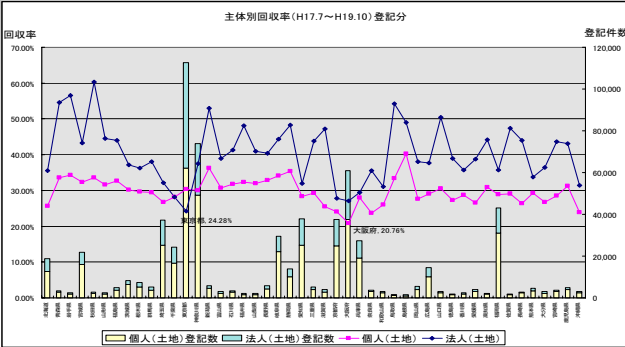
- ・適正な公的土地評価
- ・土地利用動向の把握
- ・経済政策への活用
- ・用地補償への活用 等

不動産市場の活性化、透明性・公正性の向上

# 主な課題

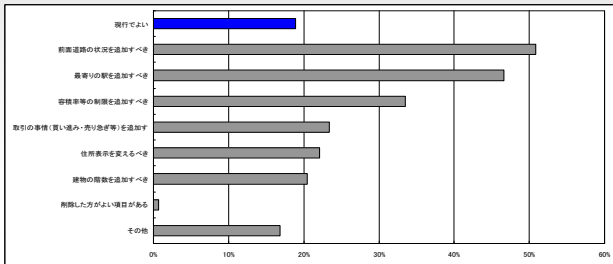
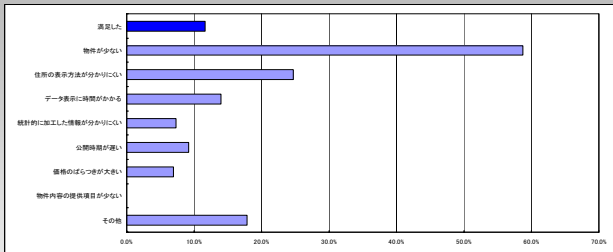
## ●アンケート回収率

アンケート回収率は約29%。取引件数の多い東京都、大阪府の回収率が低くなっている。



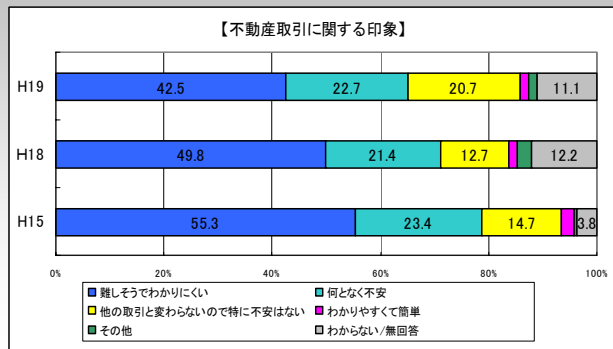
## ●利用者の意見等

利用者の意見等は、「物件が少ない」、「個別事例を追加すべき」という結果であった。



## ●不動産取引に関する印象

不動産取引に関する印象は約7割の人が「難しそうに分かりにくい」、「何となく不安」と回答。不動産市場の活性化、透明性・公正性の向上が必要。



# 今後の対応方針

●調査開始当初から回収率は約26%→約29%に向上しているとともに、調査対象区域を三大圏の政令指定都市→全国へ拡大している。制度の浸透及び回収率の向上を図るため、パンフレットを作成し関係業界団体の協力を得て会員の方々や消費者の方に配布しているが、今後は、地域別、主体別に工夫をした普及啓発活動を行う必要がある。

●利用者等の意見を反映し、平成19年10月より調査対象区域を全国へ拡大し、「前面道路」、「最寄り駅」、「容積率」等の提供項目の見直しを行った。引き続き利用者等の意見を集約して対応していく必要がある。

土地市場の条件整備に向けた情報施策として、不動産市場の活性化、透明性・公正性の向上のために、

●取引価格情報提供制度を更に推進する。

●地価公示や不動産管理に係るデータと合わせ、不動産市場データベースとして一体的な情報提供を行うとともに、レインズ、Jリート等、既に開示されている情報の特徴を最大限に活かし、国民に対して重層的な提供ができるように検討を行っていく。

●取引価格情報は、適正な地価の形成等土地政策にとって極めて有用な情報。このため、プライバシー保護を図りつつ地方公共団体の地価担当部局との情報共有を図るとともに、今後、回収率の動向も踏まえ、土地利用政策や都市計画、住宅政策へ利活用等も検討を行っていく。

# 河川環境の整備・保全の取組み

## －河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方－

### 政策の効果等

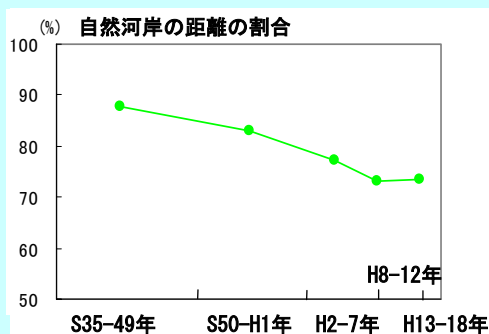
【対象施策】平成9年の河川法改正以降、取組みが強化された、または新たに開始された施策を中心に河川環境の整備と保全に関する枠組み全体の評価を行った。

【評価の視点】河川環境の整備と保全に関する個別の施策を「生物の生息・生育・繁殖環境の保全と整備」、「魅力有る水辺空間の整備と保全」、「河川利用・生活環境に配慮した水量・水質の改善」及び「地域・市民との連携・協働」の4つの小分類(施策群)に分類し評価を実施した上で、それらを取りまとめて総合的な評価を行った。

### 【評価の例】

#### ①生物の生息・生育・繁殖環境の保全と整備

##### □分析例



全国の直轄水系のうち31水系を対象として、航空写真から自然河岸の分布状況の変化を調査。

##### □成果

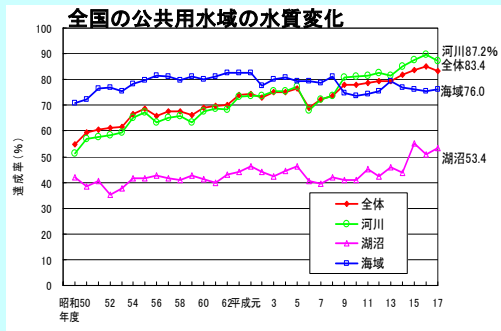
- ・多自然川づくりや自然再生事業の全国的展開 等

##### □課題

- ・本支川間や流域との間での連続性の確保
- ・河川環境の目標像の明確化と定量的な評価 等

#### ③河川利用・生活環境に配慮した水質・水量の改善

##### □分析例



公共用水域の水質基準達成率の経年変化を整理

##### □成果

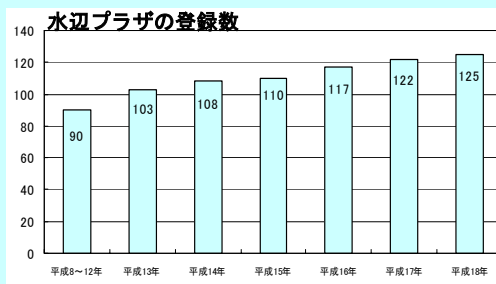
- ・清流ルネッサンスや環境用水導入等による水環境の改善 等

##### □課題

- ・依然として水質の悪い湖沼等の水質改善
- ・河川環境を考慮した流況変動のあり方等の検討 等

#### ②魅力ある水辺空間の整備と保全

##### □分析例



水辺空間整備事業の認定・登録数の推移を整理。

##### □成果

- ・水辺プラザ、清流ルネッサンス等の取組みによる水辺の魅力の向上、地域の賑わいの場等の形成 等

##### □課題

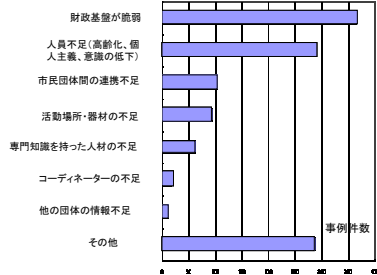
- ・河川やダム湖の潜在的な魅力の利活用による地域活性化に資する取組みの更なる推進
- ・自然環境や河川整備の状況に応じた河川環境管理基本計画の見直し 等

#### ④地域・市民との連携・協働

##### □分析例

市民団体が川や水に関連して活動を行うにあたって抱える課題をアンケート調査により整理。

##### 市民団体が抱える課題



##### □成果

- ・市民団体との多岐に渡る連携の継続的実施 等

##### □課題

- ・連携を円滑に進めるための情報共有の促進
- ・市民団体等による環境教育活動の支援 等

## 主な課題

- 河川法の改正後、様々な取り組みが全国各地で多面的に実施され、個々には課題を有するものの、一定の成果を得ている。
- しかし、全国的な実施状況や水系全体を見渡した場合には、拠点のあるいは個別的にならざるを得ない面があった。
- 河川環境全体としては改善が進んでいるといえる状況にはなく、外来種の広がりに見られるように、取り組んではいらぬものの未解決の課題もある。
- 取り組んできた施策に関しても、技術的な課題は多く存在し、モニタリング結果の施策への反映など今後取組を本格化させるべき分野もある。
- 河川環境の評価そのものは科学的・技術的に大きな課題として残されている。
- 河川環境管理基本計画におけるゾーニングに見られるように、河川敷等の空間の利用と自然環境の保全がトレードオフの関係になる場合がある。
- 水環境、空間利用、自然環境の保全など、時代の移り変わりとともに社会や地域の要請は変化してきており、多様な要請を調整し具体化していくためには、河川管理者として基本的な視点を定めつつ、地域にふさわしい河川環境を実現することも求められる。

## 今後の対応方針

評価から得られた  
今後取り組むべきポイント

今後の方向性

● 生物の生息・生育・繁殖環境、まちづくり、水環境、地域・市民との協働のすべての視点において、かつてあったつながりを取り戻し、川を軸として**空間**を“つなぐ”、取り組みを**時間的に**“つなぐ”、あるいは川に関係する**様々な主体**を“つなぐ”ことの重要性が見い出される。

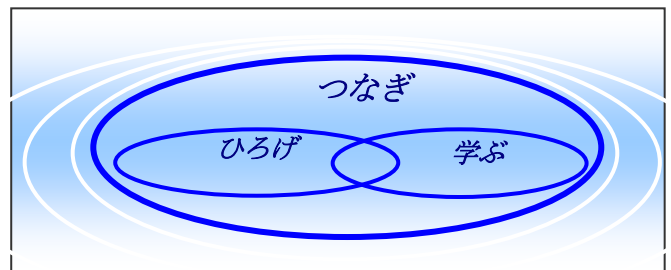
● 空間の管理、流況の管理、関係者の調整等、河川環境の施策を管理面に展開し、さらにその管理を**点から線、面へと**“ひろげる”ことが必要である。

● 目標とする河川環境の姿を明らかにし、様々な調査・研究、技術開発を推進するなど、河川環境に関する科学・技術の向上を図るとともに、河川環境に関わる人材育成や情報共有を進めるなど、**川から様々なことを**“学ぶ”ことが必要である。

● **損なわれたつながりを徹底的に「つなぐ」ことが、河川環境改善の骨格となる。**  
・空間をつなぐ  
・時間をつなぐ  
・川、地域、人をつなぐ

● “つなぐ”取組みを強化・推進していくために、拠点から河川区間（線）そして水系（面）へと河川環境を管理する視点を“ひろげる”

● “つなぐ”取組みを進め“ひろげる”ため川本来の自然環境とともに、川の歴史や文化、人間との関わりなどをさらに“学ぶ”



つなぎ、ひろげ、学ぶ取組みのイメージ

# 船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策

## 政策の効果等

### 評価の目的と視点

#### 【目的】

近年における公共交通機関での重大事故の発生を受けて、国民の安全・安心に対する要請が交通モード横断的に高まってきている。海事分野においても、船舶の航行安全の確保に向けた対策を総合的に強化するとともに、平成17年度から地方運輸局等の運航監理官と船員労務官を統合して、運航労務監理官を設置し、事後チェック体制の強化に取り組んでいるところであり、その成果と今後の課題について検討する。

#### 【視点】

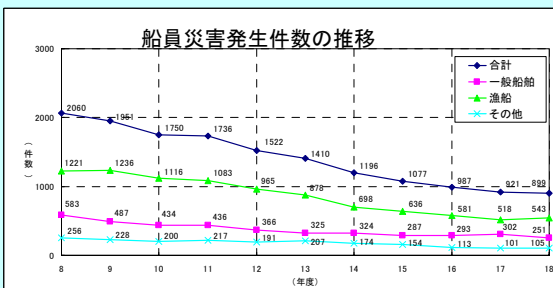
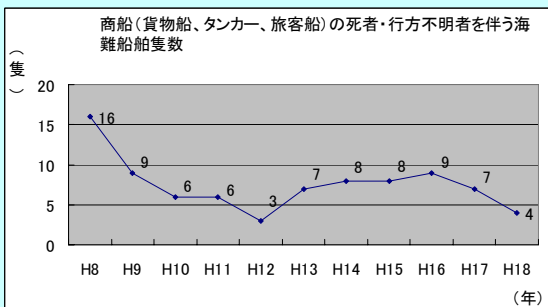
以下の重点事項を中心として、その成果を検証するとともに、更なる体制強化や業務手法の改善を図るべき点を抽出する。

- ・重大事故発生時の対応
- ・運輸安全マネジメント制度の実施
- ・超高速船の安全対策の実施

### 海難事故及び船員災害の発生状況からみた評価

運航労務監理官の設置：平成17年4月

- 海難船舶隻数：平成17年以降減少
- 死亡・行方不明者を伴う海難船舶隻数：平成17年以降減少
- 船員災害件数：平成17年度以降減少



### 主要業務の実施状況からみた評価

#### 【評価】

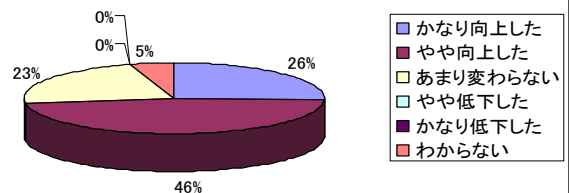
運航労務監理官は、運航監理官と船員労務官の統合によって得られたスケールメリットと広範な権限を活用しつつ、船舶航行の安全確保等に寄与してきたと考えられる。

#### 【第三者の意見の活用】

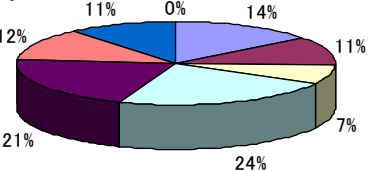
船舶運航事業者へのアンケート調査結果

- 運航労務監理官による監査や指導等について実効性が向上しているとの評価
- 具体的には、以下の点で特に評価
  - ・安全対策に係る相談窓口が一本化され利便性が向上した
  - ・監査・指導とマネジメント評価の相乗効果で事業者の安全意識が高まった
  - ・労務と運航を通じた監査・指導ができるので安全確保に効果が上がっている

運航労務監理官が設置されて以降、船舶航行の安全確保に向けた監査や指導等について実効性が向上しているか。



運航労務監理官による監査や指導等について、どのような点で実効性が向上しているか。



- 労務と運航を通じた監査・指導ができるので安全確保に効果が上がっている
- 統合によって体制が拡充されたので事故防止のための監査・指導がきめ細やかになった
- 統合によって権限と体制が拡大したので事故発生時の対応（原因調査・再発防止等）が迅速になった
- 統合によって権限が拡大したので安全対策に係る相談窓口が一本化され利便性が向上した
- 労務・運航に係る監査・指導とマネジメント評価の相乗効果で事業者の安全意識が高まった
- 総合的な権限活用により運輸局等の安全確保に対する厳しい姿勢が理解され事業者が緊張感を持つようになった
- 統合やマネジメント制度開始により役割が拡大したので、担当官の意識や意欲が向上しているように感じられるようになった
- その他

## 主な課題

運航労務監理官及び運航労務課の設置目的は概ね果たしてきたと考えられるが、今後とも、その実績をさらに向上させるべく関係者の一層の努力が求められる。

●業績指標の確実な達成

●新たな政策課題への積極的な取り組み

●船員の確保・育成に向けた船員の労働環境改善への取り組み

●運輸安全マネジメント評価のより効果的な実施とノウハウの積極的な活用

●海上保安部等海事関係行政機関との連携強化による効果的な安全対策

●運航労務監理官の業務意欲の向上等に向けた広報活動の強化

●監査手法等の改善と適正な業務遂行に必要な体制の強化

●業務手法等の改善に向けた不断の取り組み

## 今後の対応方針

●海難船舶隻数について平成23年度までに10%減少を目指す。  
●船員災害発生率について平成24年までに21%減少を目指す。

●今後の批准が見込まれるILO海事労働条約に基づく旗国検査等の検査制度の創設など、新たに運航労務監理官が担うべき政策課題に対し、万全な準備のもと積極的に対応する必要がある。

●昨今の船員不足の顕在化に対応し、船員の確保・育成を図る観点から、船員法に基づく監査等を通じて船員の労働環境の改善に取り組み、船員の職業としての魅力の向上を図る必要がある。

●運輸安全マネジメント評価の実効性を向上させるため、運航労務監理官の資質の向上や効果的な評価手法の開発に取り組むとともに、優良事例の他事業者への水平展開を図る必要がある。

●全国で172名と限られた運航労務監理官の勢力で最大限の政策効果を発揮するため、海上保安部等海事関係行政機関との連携強化を図る必要がある。

●運航労務監理官の業務意欲向上や優れた人材の確保等を図るため、その役割や業務執行状況等の広報について、海事広報全体を強化する取り組みを追い風としつつ充実する必要がある。

●運航労務監査の実効性を高めるため、効果的な監査事例の集積とその全国的な活用に取り組む必要がある。また、広範な権限を有する執行官たる運航労務監理官の適正な業務遂行を確保するため、研修の充実や増員による体制の強化を図る必要がある。

●航行船舶の安全確保等の政策効果をより高めていくため、事故・違反の発生状況に応じた戦略的な監査等に努めるとともに、PDC Aサイクルの中で運航労務監理官制度全体を通じた実績の検証と業務手法等の改善に取り組む必要がある。



# 安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出

一 ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み 一

## 施策の効果等

### 【目標設定】 ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮

- 「航路を閉塞するような大規模海難の発生数をゼロとする」ことを目指す
- 「管制船舶の入港までの航行時間をH14に比べ東京湾において約15%短縮(H19)する」ことを目指す

### 【対象施策】

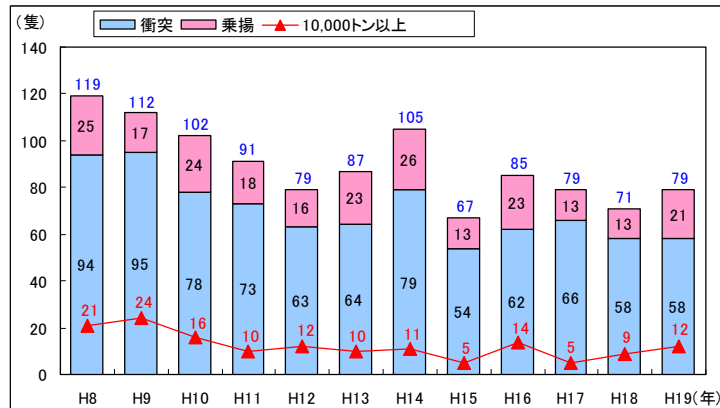
#### ○海上交通環境の整備

- ・主要国際幹線航路の整備及び保全
- ・AISを活用した次世代型航行支援システムの整備
- ・高機能航路標識等の整備
- ・海上交通センターの拡充
- ・航行援助システムのIT化

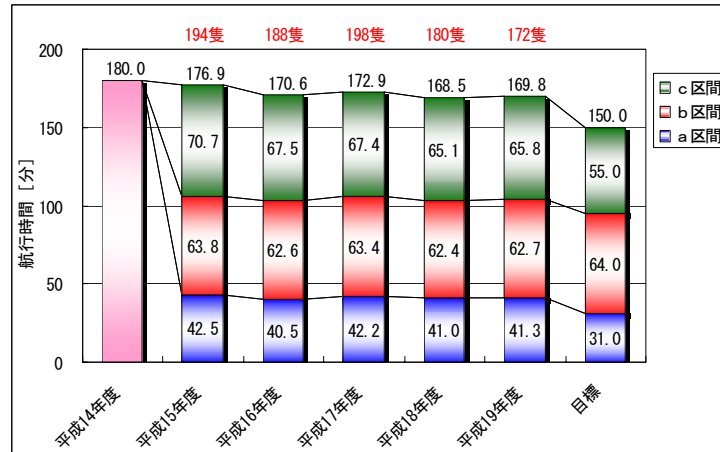
#### ○安全対策の推進

- ・海難防止思想の普及等
- ・海上交通センター等の的確な運用
- ・海上交通法令の励行等の実施
- ・新しい交通体系の導入等に向けた検討

### ふくそう海域における海難船舶隻数 —特定の衝突・乗揚海難—



### 航行時間の推移 —東京湾—



### 【施策実施結果等】

#### 《実施結果》

- 大規模海難の発生数ゼロを維持
- 航行時間の短縮約6%(目標15%)

#### 《アンケート結果》

- アンケート調査の結果、水先人、船舶乗組員の7割以上から「施策の効果が期待できる」との評価が得られた。

### 【施策の効果等】

#### ○安全面:大規模海難の防止

対象施策の実施により、所期の安全性が確保され、船舶海難を一定以下に抑止するとともに、大規模海難の発生数をゼロに維持し、目標を達成している。

#### ○効率面:航行時間の短縮

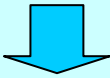
対象施策の実施により、安全性の向上を背景に6%(目標値:15%)の航行時間の短縮を図ることができた。

●施策の継続性が重要

対象施策の実施により得られた安全性とそれに裏打ちされた効率性は損なわれることなく常に維持されなければならないものであることから、施策の継続性が重要である。

●運航実態の検証

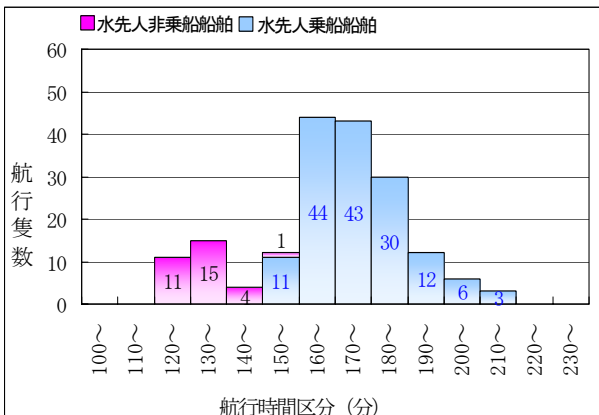
- ・水先人の乗船に伴う速力調整
- ・運航管理上の時間・速力調整



当初想定した航行管制等による時間調整に比べ、水先人の乗船等通常の船舶運航面による時間調整の方が大きい。



航行時間別分布(平成18年)



《安全性の向上面》

●海難を未然に防止し、人命、財産、環境を保護するという普遍的な社会ニーズに対応するためには、創出された安全性を維持する必要がある、関係施策を継続実施することが重要である。

●海難が後を絶たない状況下、大規模海難の発生する可能性が払拭されている訳ではなく、ひとたび大規模海難が発生すれば、自船のみならず、場合によっては、他船をも巻き込み社会経済に多大な損失を与えることから、これを未然防止するために今後とも安全性を追求していくことが必要である。

《運航効率の向上面》

●数値目標はクリアできなかったものの、ある程度の施策効果が発現され、評価対象施策は安全性のみならず効率性の向上にも寄与しているところであり、今後とも安全性との調和を図りながら効率性の向上にも取り組んでいくことが必要である。

《数値目標と関連施策の推進》

●「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」については、引き続き「ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の防止」に係る数値目標を設定し、船舶交通の安全を確保しつつ、運航効率の向上を図るための関連施策を推進していく必要がある。