

施策目標個票

(国土交通省4-9)

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) 主要業績指標である24①②について、②は目標年度を前に目標に近い実績に達しているものの、①については新型コロナウイルス感染症の影響もあり、目標に向けた進捗を示していない。業績指標全体としては、業績指標21①、22①、23、24②、26については、目標達成に向けた成果を示しているものの、全11指標中、過半数の6指標において、目標年度の目標達成が見込まれないため、「④進展が大きくない」と判断した。
	施策の分析	【業績指標21②、③】 指標が目標に向けて順調に推移していない原因として、②については、新型コロナウイルス感染症の影響による走行距離の減少、全国的な猛暑による冷房機器の使用増加等の天候の影響等の外部要因及び輸送機器の老朽化等が考えられる。③については、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客需要が著しく減少したことによる積載率の低下が主な原因として考えられている。 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分析及び事業者に対する実態調査・指導等を通して得られた運輸部門のエネルギーの使用の更なる合理化等に向けた効果的な対策について、事業者に対しフィードバックすること等により、目標達成を目指す。 【業績指標22②、③】 基準年である2017年から順調に増加しているが、25年度目標の達成に向けては、燃費性能の優れた建設機械の普及を促進する必要がある。燃費基準達成建設機械認定制度の対象機種追加を検討やGX建設機械認定制度の創設等により対策を強化して目標達成を目指す。 【業績指標24①】 指標が目標に向けて順調に推移していない原因として、自然災害や新型コロナウイルス感染症等による影響が要因として考えられる。引き続き、物流総合効率化法に基づくモーダルシフトに係る総合効率化計画の認定、モーダルシフト等推進事業補助金による計画策定経費及び運行経費の一部補助、エコルールマークの普及促進等の対策・施策の着実な進捗を図り、モーダルシフトに向けた取組を推進する。 【業績指標25】 貨物及び旅客の輸送量がコロナ禍による減少から大きく回復しつつあるなか、省エネ船の普及が十分に進んでいないことが指標が目標に向けて順調に推移していない原因と想定される。他方で、2022年度において策定した更なる省エネを追求した連携型省エネ船のコンセプトを活用することにより、内航海運事業者と荷主・造船所との間で、連携型省エネ船の省エネ効果や費用に関する意思疎通の促進が可能となることや上述の支援制度等の取組により、今後、内航海運事業者においてこれまで以上に省エネに資する船舶の普及が加速度的に進むことが期待される。
	次期目標等への反映の方向性	今後も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。また、目標年度を迎えた指標は過去の実績値などを踏まえて見直しを検討する。

業績指標	21 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
		-	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	毎年度
		-	①-1.23% ②-0.38% ③-0.80%	①-1.31% ②-0.32% ③-0.45%	①-0.77% ②-0.49% ③+5.65%	①-1.19% ②-0.68% ③+5.75%	(集計中)	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%	
	22 燃費基準値達成建設機械の普及率(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
		H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R7年度
		①7% ②2% ③5%	①10% ②4% ③6%	①14% ②6% ③8%	①22% ②6% ③12%	①29% ②6% ③16%	(集計中)	①49% ②40% ③33%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
	23 省エネ基準に適合する住宅ストックの割合	初期値	実績値				評価	目標値
		H25年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R12年度
		6%	11%	13%	14%	(集計中)	(集計中)	30%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	
24 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)	初期値	実績値				評価	目標値	
	R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R7年度	
	①184億トンキロ ②358億トンキロ	①177億トンキロ ②351億トンキロ	①184億トンキロ ②358億トンキロ	①168億トンキロ ②356億トンキロ	①165億トンキロ ②387億トンキロ	①165億トンキロ ②(集計中)	①209億トンキロ ②389億トンキロ	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
25 環境負荷低減に資する内航海運の普及促進によるCO2排出削減量(平成25年度比)	初期値	実績値				評価	目標値	
	-	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R12年度	
	-	41.1万t-CO2	45.8万t-CO2	96.2万t-CO2	46.4万t-CO2	(集計中)	181万t-CO2	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
26 下水道分野における温室効果ガス排出削減量	初期値	実績値				評価	目標値	
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R7年度	
	210万トン CO2	210万トン CO2	292万トン CO2	296万トン CO2	(集計中)	(集計中)	352万トン CO2	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		

参考指標	参17 燃費性能の優れた建設機械の普及によるCO2排出削減(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	
		H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度		R4年度	R7年度
		①3.1万t ②0.2万t ③0.2万t	①4.7万t ②0.4万t ③0.1万t	①7万t ②0.6万t ③0.1万t	①13.7万t ②0.8万t ③0.3万t	①18万t ②1万t ③0.4万t	(集計中)	A	①22.9万t ②4.4万t ③1万t
		年度ごとの目標値	-						
	参18 グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数 ◆	初期値	実績値				評価	目標値	
		R1年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度		R4年度	R7年度
		3	-	3	-	16	(集計中)	A	70
		年度ごとの目標値	-						
	参19 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(※1)、②コンクリート塊(※1)、③建設発生木材(※2)、④建設汚泥(※2)、⑤建設混合廃棄物(※3)、⑥建設発生土(※4)) ※1再資源化率 ※2再資源化等率 ※3混塵排出率 ※4有効利用率	初期値	実績値				評価	目標値※5	
		H30年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度		R4年度	R6年度
		①99.5% ②99.3% ③96.2% ④94.6% ⑤3.1% ⑥79.8%	①99.5% ②99.3% ③96.2% ④94.6% ⑤3.1% ⑥79.8%	-	-	-	-	A	①99%以上 ②99%以上 ③97%以上 ④95%以上 ⑤3.0%以下 ⑥80%以上 ※5:達成基準値
		年度ごとの目標値	-						
	参20 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	
		R2年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度		R4年度	R12年度
		41.2%	38.4%	39.0%	41.2%	45.8%	50.6%	50~70%	
年度ごとの目標値	-								
参21 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		
	H30年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度		R4年度	R12年度	
	124万t-CO2	124万t-CO2	127万t-CO2	128万t-CO2	155万t-CO2	120万t-CO2	124万t-CO2		
年度ごとの目標値	-								
参22 宅配便の再配達率	初期値	実績値				評価	目標値		
	R2年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度		R4年度	R7年度	
	10%程度	15.1%	15.5%	9.9%	11.5%	11.8%	7.5%程度		
年度ごとの目標値	-								

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度要求額	
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	9,302	7,744	7,666	7,584	
		補正予算(b)	109,483	195	1,591		
		前年度繰越等(c)	5,013	114,909	12,792		
		合計(a+b+c)	123,798 <0>	122,848 <0>	22,049 <0>	7,584 <0>	
	執行額(百万円)	6,761	101,873				
	翌年度繰越額(百万円)	114,909	12,792				
	不用額(百万円)	2,127	8,184				

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(令和5年6月26日)
-----------------	-----------------------

担当部局名	総合政策局	作成責任者名	環境政策課(課長 清水充)	政策評価実施時期	令和5年8月
-------	-------	--------	---------------	----------	--------

業績指標 2 1

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：①-1.19% (令和 3 年度)
	②-0.68% (令和 3 年度)
	③+5.75% (令和 3 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及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律 (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。

(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、新型コロナウイルス感染症による影響等

(他の関係主体)

各輸送事業者、荷主 等

(重要政策)

【施政方針】

- ・ 第二百十一回国会における岸田内閣総理大臣施政方針演説 (令和 5 年 1 月 23 日)
「徹底した省エネ、水素・アンモニアの社会実装、再エネ・原子力など脱炭素技術の研究開発などを支援していきます。」

【閣議決定】

- ・ エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律 (昭和 54 年法律第 49 号)
- ・ 交通政策基本計画 (令和 3 年 5 月)
「CO₂の削減に向けて、燃費及び電費 (エネルギー消費効率) 向上の推進、地域公共交通計画に基づく環境負荷の低減が図られた移動手段の確保、公共交通の利用促進のための MaaS の普及やモビリティ・マネジメントの推進、モーダルコネクトの強化等に加え、自転車や環境負荷の少ないグリーンスローモビリティ等の活用促進、信号機の改良等を推進する。」 (第 4 章 C.)
- ・ 地球温暖化対策計画 (令和 3 年 10 月)
「運輸部門における 2019 年度の二酸化炭素排出量は、2 億 600 万 t-CO₂ であり、2013 年度比で 8.2% 減少している。主な減少要因は、自動車の燃費改善や貨物輸送における輸送量の減少等であり、この排出量の減少傾向を一層着実なものとするため、自動車・道路交通流対策、公共交通機関の利用促進、物流の効率化など、総合的な対策を推進する。」 (第 3 章第 2 節 1. (1)①D.)

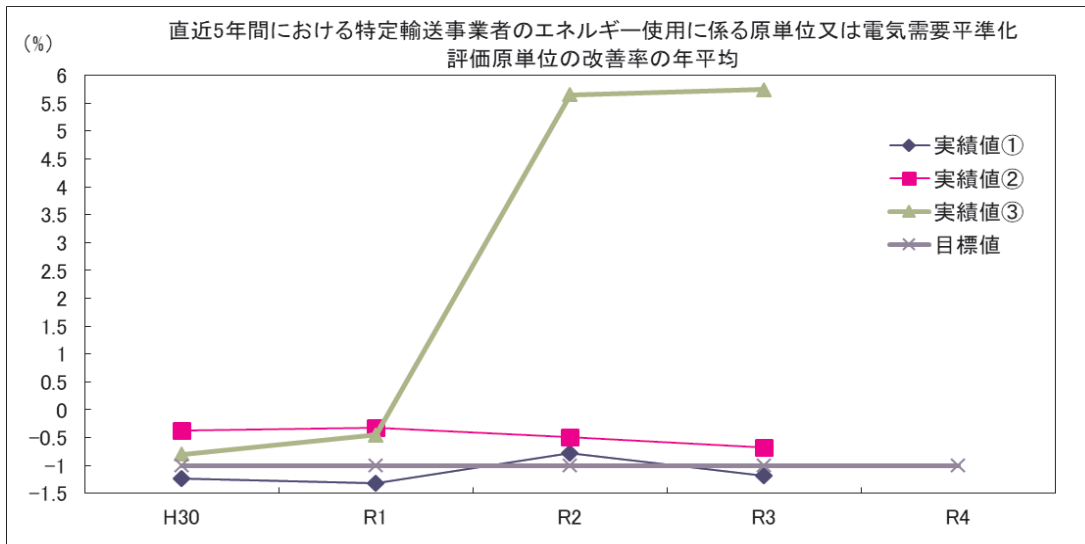
【閣決 (重点)】

なし

【その他】

なし

過去の実績値	(年度)			
H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4
①-1.23%	①-1.31%	①-0.77%	①-1.19%	①②③集計中
②-0.38%	②-0.32%	②-0.49%	②-0.68%	
③-0.80%	③-0.45%	③+5.65%	③+5.75%	



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 13.1 百万円 (令和4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-1.19%であり目標を達成した。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それぞれ-0.68%、+5.75%であり、省エネ化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評価とした。一方で、②特定旅客輸送事業者及び③特定航空輸送事業者は、省エネ化は進んでいるものの、目標を達成できなかったためB評価とした。

目標を達成できなかった原因として、②については、新型コロナウイルス感染症の影響による走行距離の減少、全国的な猛暑による冷房機器の使用増加等の天候の影響等の外部要因及び輸送機器の老朽化等が考えられる。また、③については、令和2年1月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客需要が著しく減少したことによる積載率の低下等が原因として考えられており、これらの問題を解決することやエネルギー使用に係る原単位の更なる改善に資する取組を進めることが課題となっている。

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分析及び事業者に対する実態調査・指導等を通して得られた運輸部門のエネルギーの使用の更なる合理化等に向けた効果的な対策について、事業者に対しフィードバックすること等により、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 清水 充)

関係課：

業績指標 2 2

燃費基準達成建設機械の普及率 (①油圧ショベル、②ホイールローダ、③ブルドーザ)

評価

① A ② B ③ B	目標値：①49%②40%③33% (令和 7 年度) 実績値：①29%②6%③16% (令和 3 年度) 初期値：①7%②2%③5% (平成 29 年度)
-------------------	---

(指標の定義)

①、②及び③

C02 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 (令和 5 年 4 月 24 日付け大臣官房参事官(イノベーション)通達、国技施第 11 号)」及び「燃費基準達成建設機械の認定に関する規定」(令和 5 年 4 月 24 日付け大臣官房参事官(イノベーション)通達、国技施第 10 号)に基づき認定された建設機械の普及率

(目標設定の考え方・根拠)

①、②及び③

「社会資本整備重点計画」(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定)及び「地球温暖化対策計画」(平成 28 年 5 月閣議決定)において、位置づけられた燃費基準達成建設機械の普及率に関する指標建設機械動向調査結果などのトレンドを踏まえ、目標値を設定

(外部要因)

①、②及び③

建設投資の増減に伴う建設機械の総台数の増減

(他の関係主体)

該当なし

(重要政策)

【施政方針】

【閣議決定】

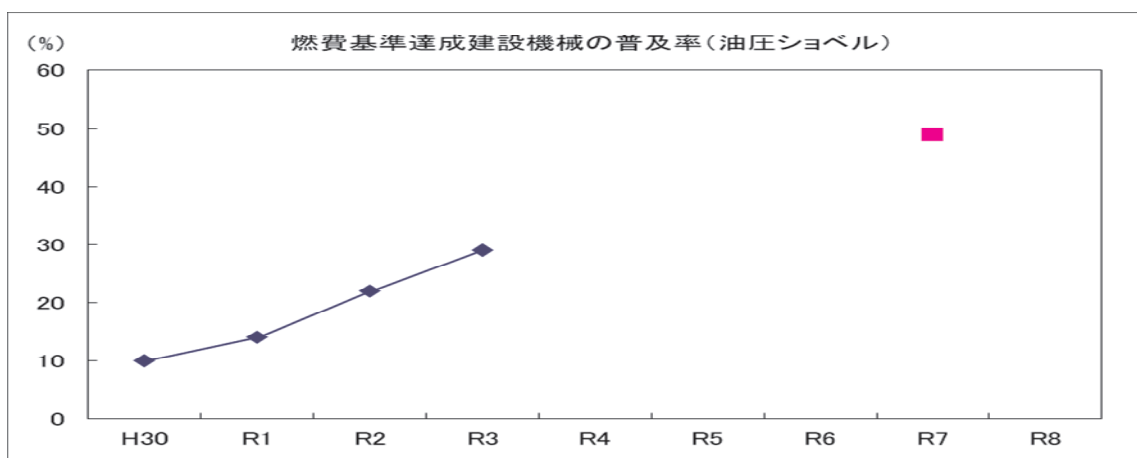
「地球温暖化対策計画」(平成 28 年 5 月閣議決定)

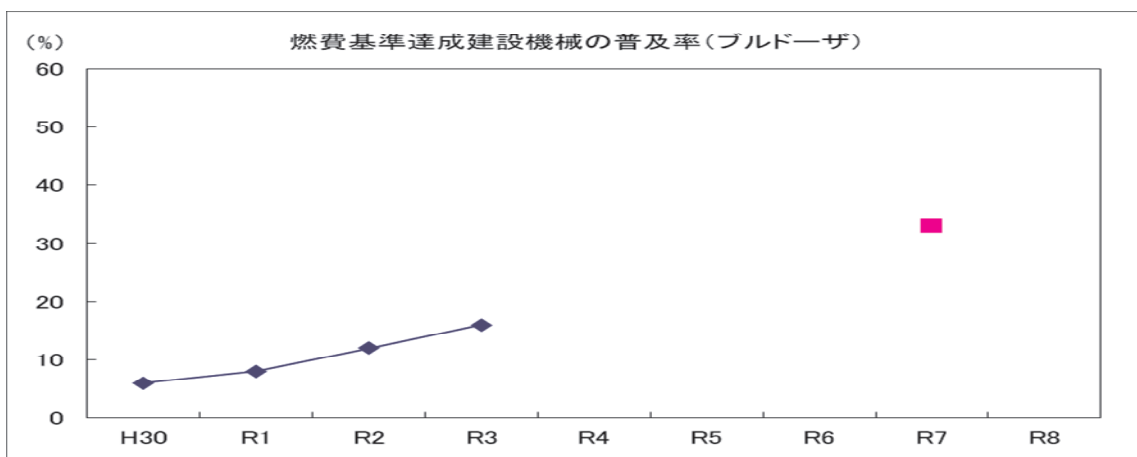
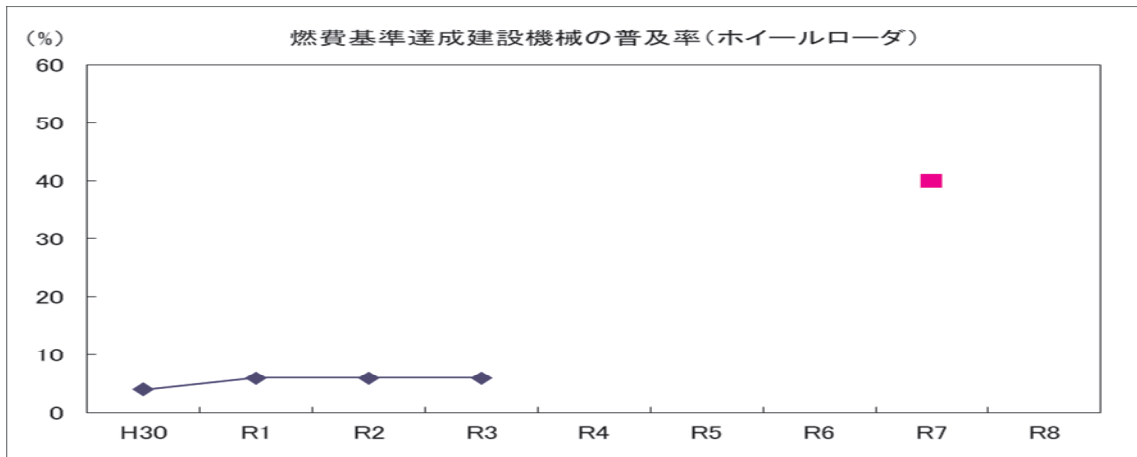
【閣決(重点)】

「社会資本整備重点計画」(令和 3 年 5 月 28 日閣議決定)「第 3 章に記載あり」

【その他】

過去の実績値					(年度)
H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4	
① 10%	① 14%	① 22%	① 29%		(集計中)
② 4%	② 6%	② 6%	② 6%		
③ 6%	③ 8%	③ 12%	③ 16%		





主な事務事業等の概要

低炭素型建設機械及び燃費基準達成建設機械へ低利融資制度
 低炭素型建設機械及び燃費基準達成建設機械等の対象建設機械を購入する者への低利融資を実施し、低炭素型建設機械及び燃費基準達成建設機械の普及を図る。
 融資額：9.0億円（H25～R1、継続）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

油圧ショベルは順調に推移している。ブルドーザも上昇しているが、現状の推移だと目標年度に目標達成は見込まれない。
 ホイールローダについては、令和元年以降横ばいの推移となっており順調とは言えない。

（事務事業等の実施状況）

低炭素型建設機械及び燃費基準達成建設機械へ低利融資制度等を継続して実施することにより、燃費基準値達成建設機械の普及を促進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

指標実績値として用いている建設機械動向調査によると、①油圧ショベルの普及割合は順調に上がっており、目標年度における目標値の達成が見込まれるためA評価とした。②ホイールローダについては近年目標値未満の横ばいで推移しており、目標年度に目標値を達成することが困難と見込まれるためB評価とした。③ブルドーザについても、普及率は年々上昇しつつも、目標年度に目標値を達成することが困難と見込まれるため、ともにB評価とした。

今後も環境性能に優れた建設機械等の建設現場への普及のための広報活動等を推進することとする。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 大臣官房参事官グループ施工企画室（大臣官房参事官（イノベーション） 森下博之）
 関係課： 該当なし

業績指標 2 3

省エネ基準に適合する住宅ストックの割合

評 価

A	目標値：30%（令和12年度） 実績値：集計中（令和3年度） 14%（令和2年度） 初期値：6%（平成25年度）
---	---

(指標の定義)◆指標 = $B / A \times 100$

A 当該年度における住宅ストック戸数

B 当該年度における省エネ基準に適合する住宅ストック戸数

(目標設定の考え方・根拠)

- ・地球温暖化対策計画（令和3年10月22日閣議決定）の対策評価指標において、令和12年度までに省エネ基準を充たす住宅ストックの割合を30%まで引き上げることが位置づけられている
- ・所管行政庁への届出の結果、住宅を建設している事業者へのアンケート調査による推計

(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】**

- ・地球温暖化対策計画（令和3年10月22日）

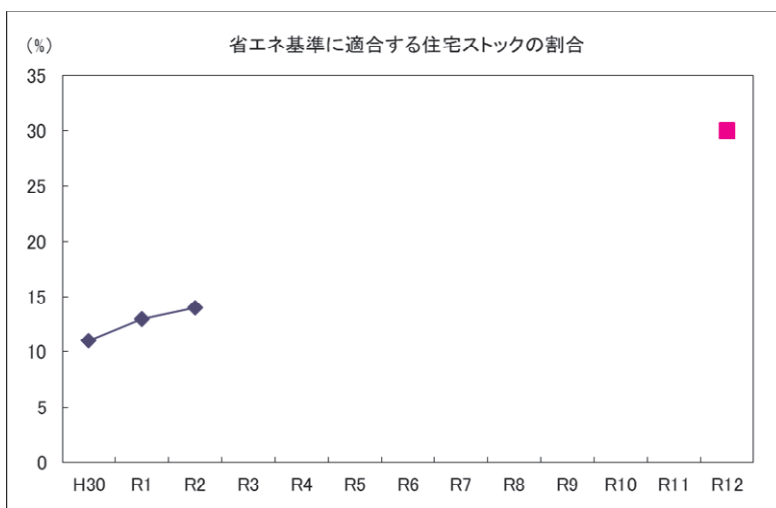
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（令和3年5月28日）「第3章に記載あり」

【その他】**過去の実績値**

(年度)

H30	R1	R2	R3	R4
11%	13%	14%	集計中	集計中

**主な事務事業等の概要****【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）

マンション等に係る届出義務・戸建住宅等における建築士から建築主への説明義務等の規制措置、性能向上計画認定や認定表示制度等の誘導措置。

改正建築物省エネ法（令和4年法律第69号）による原則全ての新築住宅への省エネ基準適合の義務付け、建築物の販売・賃貸時における省エネ性能表示制度の強化、建築物再生可能エネルギー利用促進区域制度の創設、住宅トップランナー制度の拡充等。

○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 74.94億円の内数（令和3年度）

66.29億円の内数（令和4年度）

○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：地域型住宅グリーン化事業 214.35億円の内数（令和3年度）

地域型住宅グリーン化事業 30億円（令和3年度補正）

住宅・建築物カーボンニュートラル総合推進事業 200億円の内数（令和4年度）

○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：長期優良住宅化リフォーム推進事業 45億円（令和3年度）

住宅・建築物カーボンニュートラル総合推進事業 200億円の内数（令和4年度）

○住宅エコリフォーム推進事業

カーボンニュートラルの実現に向け、住宅ストックの省エネ化を推進するため、住宅をZEHレベルの高い省エネ性能へ改修する取組に対して、期限を区切って国が直接支援を行う制度。

予算額：住宅・建築物カーボンニュートラル総合推進事業 200億円の内数（令和4年度）

○グリーン住宅ポイント制度

住宅投資を喚起し、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ経済の回復を図るため、高い省エネ性能を有する住宅の取得者等に対して「新たな日常」等に対応した商品や追加工事と交換できるポイントを発行する制度。

予算額：環境対応等住宅需要喚起対策事業 1,094億円（令和2年度3次補正）

○こどもみらい住宅支援事業

子育て世帯や若者夫婦世帯の住宅取得に伴う負担軽減を図るとともに、省エネ性能を有する住宅ストックの形成を図るため、子育て支援及び2050年カーボンニュートラルの実現の観点から、子育て世帯や若者夫婦世帯による高い省エネ性能を有する新築住宅の取得や住宅の省エネ改修等に対して補助する制度。

予算額：こどもみらい住宅支援事業 542億円（令和3年度補正）

こどもみらい住宅支援事業 600億円（令和4年度予備費等）

【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

一定の認定低炭素住宅の新築又は取得を行った場合、所得税の特別控除・登録免許税の軽減措置を適用。

○住宅リフォームに関する税制上の特例措置

一定の要件を満たした省エネ改修工事を行った場合、所得税の特別控除・固定資産税の減額措置を適用。

【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

証券化支援事業の枠組みを利用したフラット35Sにより、省エネ措置等を講じた住宅の取得を、金利の引下げにより支援。

【その他】

○省エネ住宅の整備に向けた体制整備

設計・施工方法、評価方法等の習熟、消費者への積極的周知・普及啓発に対する支援を実施。

予算額：カーボンニュートラルの実現に向けた住宅・建築物の体制整備事業 7.09億円の内数（令和4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令和2年度14%となっており、過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値は達成できないことになるが、令和4年に公布された改正建築物省エネ法に基づく措置や補助事業の効果発現により、今後は目標達成に向けて概ね順調に推移するものと考えられる。

（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。

・令和元年5月に改正建築物省エネ法を公布、令和元年11月よりマンション等に係る届出義務制度の監督体制の強化、注文戸建住宅及び賃貸アパートの住宅トップランナー制度の対象への追加を施行、令和3年4月より戸建住宅等における建築士から建築主への説明義務制度の創設等を施行。

・令和4年6月に改正建築物省エネ法を公布、令和5年4月に分譲マンションの住宅トップランナー制度の対象への追加を施行。

【補助】

○サステナブル建築物等先導事業（省CO2先導型）

住宅に係るプロジェクトの実績 応募52件、採択51件（令和3年度）

応募5件、採択3件（令和4年度）

○地域型住宅グリーン化事業

実績 10,724戸（令和3年度）

11,166戸（令和4年度）

○長期優良住宅化リフォーム推進事業

交付決定 6,370戸（令和3年度）

交付受付 5,295戸（令和4年度）

○住宅エコリフォーム推進事業

交付決定 51戸（令和4年度）

○グリーン住宅ポイント制度（令和3年度末時点）のポイント発行

新築 196, 140戸

リフォーム 135, 240戸

賃貸 8, 666戸

○こどもみらい住宅支援事業（令和4年度末時点）の交付決定

新築 109, 432戸

リフォーム 182, 851戸

【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

一定の認定低炭素住宅の新築又は取得を行った場合、所得税の特別控除・登録免許税の軽減措置を実施。

○住宅リフォームに関する税制上の特例措置

一定の要件を満たした省エネ改修工事を行った場合、所得税の特別控除・固定資産税の減額措置を実施。

【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（省エネルギー性）の実績 22, 032件（令和3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 243, 970件（令和3年度）、集計中（令和4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（累積）

214, 810件（令和3年度）

課題の特定と今後の取組みの方向性

令和2年度の実績値は14%となっており、令和4年に公布された「脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律（改正建築物省エネ法）」に基づく措置や補助事業の効果発現により、目標達成に向けて当該業績指標は概ね順調に推移するものと考えられることから、A評価とした。

省エネ性能の底上げのため、全ての新築住宅に対する省エネ基準適合の義務付けなどの措置を含んだ改正建築物省エネ法の施行に加え、引き続き、ZEH等の取組への支援、BELS等の評価・表示の普及等を通じた更なる省エネ性能の向上に努める。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局参事官（建築企画担当）（参事官 前田 亮）

関係課：住宅局住宅生産課（課長 山下 英和）

住宅局住宅生産課木造住宅振興室（室長 原田 佳道）

住宅局住宅経済・法制課住宅金融室（室長 榎本 考暁）

業績指標 2 4

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

- ① B
- ② A

- ① 目標値：209億トンキロ (令和7年度)
 実績値：165億トンキロ (令和3年度)
 165億トンキロ (令和4年度)
 初期値：184億トンキロ (令和元年度)
- ② 目標値：389億トンキロ (令和7年度)
 実績値：387億トンキロ (令和3年度)
 初期値：358億トンキロ (令和元年度)

(指標の定義)

- ① 鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロ
- 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、新型コロナウイルス感染症による影響

(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】

第204回国会施政方針演説(令和3年1月18日)「2050年カーボンニュートラルを宣言しました。もはや環境対策は経済の制約ではなく、社会経済を大きく変革し、投資を促し、生産性を向上させ、産業構造の大転換と力強い成長を生み出す、その鍵となるものです。まずは、政府が環境投資で大胆な一歩を踏み出します。」

【閣議決定】

京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日全部改定)

交通政策基本計画(令和3年5月28日)

地球温暖化対策計画(令和3年10月13日)

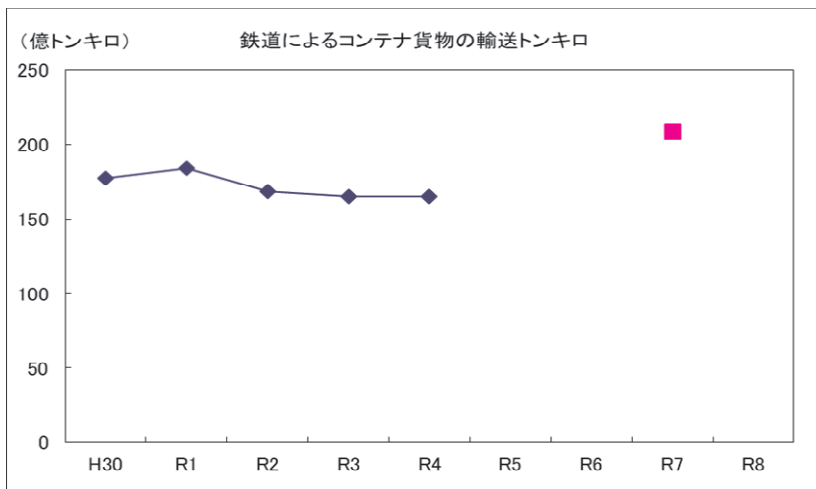
【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(令和3年5月28日)

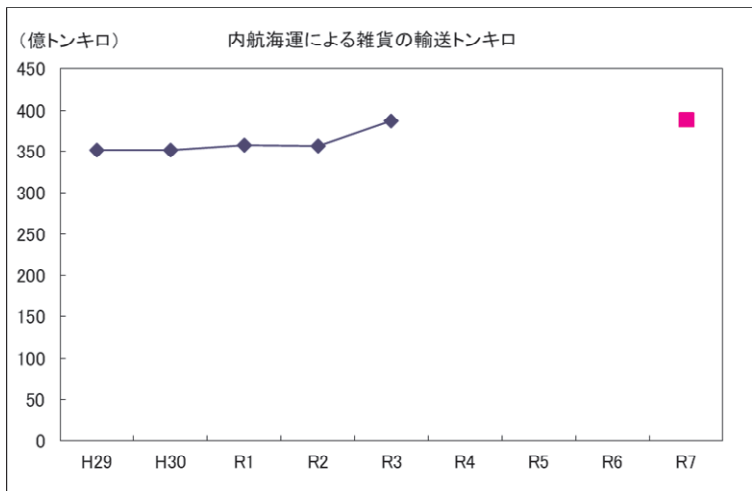
【その他】

「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)
H30	R1	R2	R3	R4	
177億トンキロ	184億トンキロ	168億トンキロ	165億トンキロ	165億トンキロ	



過去の実績値					(年度)
H29	H30	R1	R2	R3	
351億トンキロ	351億トンキロ	358億トンキロ	356億トンキロ	387億トンキロ	



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
- ・「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」の開催

昨年3月、貨物鉄道の使い勝手を徹底的に良くし、物流諸課題の解決に向け、積極的に取扱輸送量の拡大を実現する方策を検討するため、「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」を設置し、同年7月、3つの視点から、14の課題と取り組むべき方向性を示した提言（中間とりまとめ）がとりまとめられた。今回の提言を受けて、貨物鉄道輸送のうちコンテナ輸送の取扱量を、2019年度の184億トンキロから、2025年度に209億トンキロへ（総合物流施策大綱等）、2030年度に256億トンキロ（地球温暖化対策計画）へ増加させる目標を達成すべく、関係者が協力して、既存の輸送力の徹底的な活用や国際海上コンテナの海陸一貫輸送への対応、災害時をはじめとする輸送障害への対策強化、新幹線による貨物輸送の拡大に向けた検討といった新たな取り組みを進めることとされ、JR貨物においても、提言内容の具体化に向けて、積載率の向上や31ftコンテナ輸送の拡大、パレットデポの新規設置等を目標とするKGI/KPIを昨年10月に設定・公表しており、このKGI/KPIについては、半期毎にその進捗を国も含めて確認し、公表することとしている。
 - ・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に係る特例措置
固定資産税 5年間（2年間） 2/3
- 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。
 - ・海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進

海上貨物輸送を一定程度利用する荷主・物流事業者を「エコシップマーク認定事業者」として認定し、エコシップマークの使用を認める他、当該認定事業者の中から貢献度の高い事業者を優良事業者として表彰。また、優良事業者の中からさらに革新的な取組等により最も貢献度の高い事業者に対し「海運モーダルシフト大賞」として表彰し、船舶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」を推進している。

（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%を上限に課税繰り延べ
 - ・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推進
- ・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：43百万円（令和4年度）

・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 指標の動向は順調とは言えない。

新型コロナウイルス感染症の影響については、一時期よりも回復の兆しは見せているものの、国内外の経済活動の停滞による輸送需要の低迷により、JR貨物の経営も厳しい状況が続いている。

令和3年度においては、新たなブロックトレイン運行開始による積合せ貨物の増加や東京レールゲート WESTの本格稼働等による増収はあったものの、大規模な自然災害の多発とコロナ禍による食料工業品などや半導体不足による自動車部品等の減少により、全体の輸送量は令和2年度比▲1%で推移した。

令和4年度においては、前年度までのようなコロナ禍を踏まえた政府による大規模な行動制限は行われなかったものの、コロナ禍前（令和元年度）の輸送量に比較して概ね▲10%前後で推移した。これは、コロナ禍の影響の長期化により、人々の生活・行動様式や企業の生産活動等が大きく変容し、それに伴い輸送需要も構造的に変化していることが要因と考えられる。

令和5年度においては、「アフターコロナ」を前提としたインバウンドの復調による消費・生産活動の回復とともに、半導体不足の影響緩和による自動車や家電に関連する品目が回復傾向にあるなど徐々に明るい兆しも見えてきている。

② 指標については、平成29年度以降トラックドライバー不足の影響や船舶大型化等の影響により、概ね増加傾向となっている。

（事務事業等の実施状況）

① エコレールマークの普及

令和4年度の認定商品は合計で188品目、認定企業は98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 令和4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13者、物流事業者14者を決定。（認定事業者：荷主189者、物流事業者213者）。

また、優良事業者表彰者として、荷主13者、物流事業者14者を表彰（認定事業者：荷主178者、物流事業者194者）、さらに、「海運モーダルシフト大賞」として荷主1者、物流事業者1者を表彰。

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、令和4年度は、鉄道輸送へのモーダルシフト事業5件、海上輸送へのモーダルシフト事業9件を認定した。

・モーダルシフト等推進事業

令和4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2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3件、認定総合効率化計画に基づき実施する事業6件について支援を実施した。

・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、令和4年は1件の取組に対し国土交通省公共交通・物流政策審議官から表彰を行った。

課題の特定と今後の取組みの方向性

① 近年は自然災害等による輸送障害の影響や新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う経済活動の低迷により取扱量は低下傾向のため、Bと評価した。国際公約となっている2050年カーボンニュートラルの実現や、トラックドライバー不足による物流の停滞が懸念される2024年問題といった社会課題の解決に向け、環境優位性と労働生産性の高い貨物鉄道輸送への期待や需要は、今後、更に高まると想定される。また、JR貨物では検討会提言を踏まえて設定したKGI・KPIにおいて、BCP対策強化や31ftコンテナ・海上コンテナ輸送の充実、他モードとの連携推進などにより良質な輸送サービスの提供を進めることとしている。目標値の達成に向けてこれらの施策を取り込むことに加え、潜在顧客や需要の喚起、積替ステーション等を活用した提案営業などを行うことで設定輸送力の徹底活用による輸送量拡大を目指す。

② 令和3年度において、実績値は前年度と比較し大幅に増加しており、目標年度に業績指標の達成が見込まれることから、A評価とした。

令和4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、エコシップマークの普及促進及び表彰制度等を活用した海上輸送への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。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局物流政策課（課長 平澤 崇裕）
総合政策局物流政策課物流効率化推進室（室長 田宮 庸裕）
関係課：鉄道局貨物鉄道政策室（室長 益本 宇一郎）
海事局内航課（課長 伊勢 尚史）
海事局総務課企画室（室長 太田 喜久）

業績指標 25

環境負荷低減に資する内航船舶の普及促進による CO2 排出削減量（平成 25 年度比）

評 価	
B	目標値：181 万 t-CO2（令和 12 年度） 実績値：46.4 万 t-CO2（令和 3 年度） 初期値：－

（指標の定義）

内航船舶の平成 25 年度比 CO2 排出削減量（単位：万 t-CO2/年）

（目標設定の考え方・根拠）

効率的で安定した国内海上輸送の確保と同時に、令和 3 年 10 月に改訂された地球温暖化対策計画に基づき求められている内航船舶からの CO2 排出量の削減目標を踏まえると、革新的省エネ技術の導入支援等による各種支援施策を講じることで、環境負荷低減に資する内航船舶への代替建造等を促進していく必要がある。

業績目標としては、令和 3 年 10 月の地球温暖化対策計画の改訂により令和 12 年度の CO2 排出削減目標を 157 万 t-CO2/年から 181 万 t-CO2/年（平成 25 年度比）に見直したため、この数値の達成を目標とする。

（外部要因）

景気の動向

（他の関係主体）

民間事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】 抜粋

・第 208 回国会施政方針演説（令和 4 年 1 月 17 日）

「2050 年カーボンニュートラル実現には、世界全体で、年間 1 兆ドルの投資を、2030 年までに 4 兆ドルに増やすことが必要との試算があります。我が国においても、官民が、炭素中立型の経済社会に向けた変革の全体像を共有し、この分野への投資を早急に、少なくとも倍増させ、脱炭素の実現と、新しい時代の成長を生み出すエンジンとしていきます。2030 年度 46%削減、2050 年カーボンニュートラルの目標実現に向け、単に、エネルギー供給構造の変革だけでなく、産業構造、国民の暮らし、そして地域の在り方全般にわたる、経済社会全体の大変革に取り組みます。」

・第 211 回国会施政方針演説（令和 5 年 1 月 23 日）

「官民で、10 年間、150 兆円超の投資を引き出す『成長志向型カーボンプライシング』。国による二十兆円規模の先行投資の枠組みを新たに設けます。徹底した省エネ、水素・アンモニアの社会実装、再エネ・原子力など脱炭素技術の研究開発などを支援していきます。」

【閣議決定】

・地球温暖化対策計画（令和 3 年 10 月 22 日閣議決定）

船舶部門においては、内航船省エネルギー格付制度等による省エネルギー・省 CO2 排出船舶の普及促進に加えて、LNG 燃料船、水素燃料電池船、EV 船を含め、革新的省エネルギー技術やデジタル技術等を活用した内航近代化・運航効率化にも資する船舶の技術開発・実証・導入促進を推進する。また、ゼロエミッション船の商業運航を従来の目標である 2028 年よりも前倒しで世界に先駆けて実現することを目指す。

・海洋基本計画（令和 5 年 4 月 28 日閣議決定）

内航海運においては、地球温暖化対策計画の目標達成等に向けて、更なる省エネを追求した船舶等の導入を進めるとともに、LNG 燃料船、水素燃料電池船等の実証・導入等の先進的な取組を促進する。

・総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）（令和 3 年 6 月 15 日閣議決定）

我が国の温室効果ガス削減の目標、さらには 2050 年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現という目標の達成に向け、物流産業においてサプライチェーン全体での環境負荷の低減の観点から、鉄道や海運へのモーダルシフトの推進など更なる物流の効率化、自動車や鉄道、船舶・航空・物流施設における低炭素化・脱炭素化の促進等を通じて、地球環境の持続可能性の確保に貢献する。

・GX 実現に向けた基本方針（令和 5 年 2 月 10 日閣議決定）

国際海運 2050 年カーボンニュートラルの実現、地球温暖化対策計画の目標達成等に向けて、内外航のゼロエミッション船等の普及に必要な支援制度を導入する。カーボンニュートラルの実現に向け経済的手法及び規制的手法の両面から国際ルール作り等を主導し、ゼロエミッション船等の普及促進を始め海事産業の競争力強化を推進する。

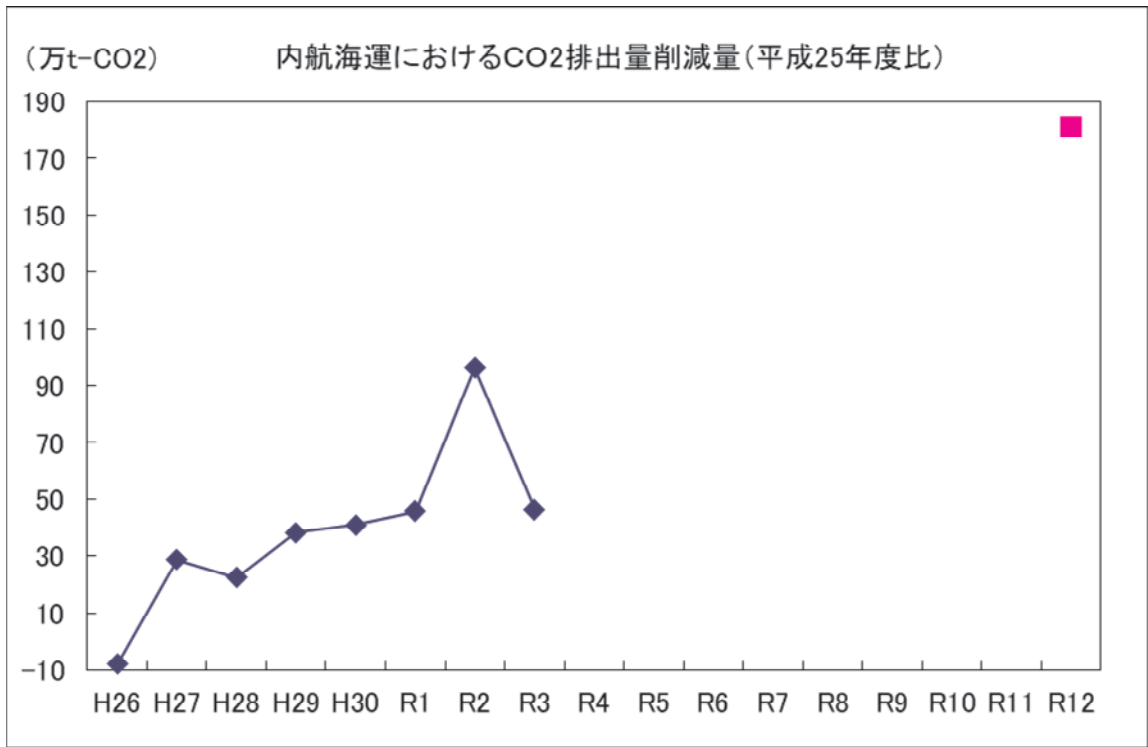
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値（万 t-CO2）				（年度）	
H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4	
41.1	45.8	96.2	46.4	集計中	



主な事務事業等の概要

【税制】

- 船舶に係る特別償却制度
環境低負荷船について、特別償却を認める。
<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を認める。
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%を上限に課税繰り延べ

【融資】

- (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環境低負荷船への代替建造の促進
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、環境低負荷船への代替建造を促進する。
財政投融資計画額：244 億円（令和 4 年度）、320 億円（令和 3 年度）

【補助】

- AI・IoT 等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金（内航船の革新的運航効率化実証事業費補助金）
革新的省エネ技術（ハード対策）と運航・配船の効率化（ソフト対策）を組み合わせた省エネ効果の実証に要する経費の一部を補助する。
予算額：62.0 億円の内数（令和 4 年度）、62.0 億円の内数（令和 3 年度）
- 社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業費補助金（うち LNG 燃料システム等導入促進事業）
※令和 2 年度より開始
LNG 燃料船の実運航時の CO2 排出削減の最大化を図る技術実証に要する経費の一部を補助する。
予算額：8.0 億円の内数（令和 4 年度）、8.0 億円の内数（令和 3 年度）

【その他】

- 内航船省エネルギー格付制度※令和 2 年度より本格運用を開始
内航船舶の CO2 効果等を船舶の企画・設計段階で「見える化」し、省 CO2 性能等を客観的に評価する。
- 連携型省エネ船のコンセプト策定
荷主・陸上・港湾等と連携し、更なる省エネ・省 CO2 を実現する船舶について、CO2 削減率、費用対効果を勘案して、搭載する機器・技術の組み合わせを提示した。（令和 5 年 3 月）
- 船舶におけるバイオ燃料取り扱いガイドライン策定
バイオ燃料の活用における技術的課題に係る調査・検討を実施し、バイオ燃料の取り扱い時に留意すべきポイントを取りまとめ、ガイドラインを示した。（令和 5 年 3 月）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

内航船舶の平成 25 年度比 CO2 排出削減量について、令和 2 年度は 96.2 万 t-CO2 と大幅増となっているところ、これは、新型コロナウイルスが世界的に大流行したことにより、船舶の運航量が減少したこと等から同年度の見込

み値を大幅に上回ったものと考えられるが、これは一過性のものであると考えられる。

また、令和3年度は46.4万t-CO2となっているところ、これは、貨物及び旅客の輸送量がコロナ禍による減少から大きく回復しつつあるなか、省エネ船の普及が十分に進んでいないこと等から同年度の見込み値に達していないものと考えられる。

※「見込み値」は令和12年度のCO2排出削減量の目標値に向けて、令和元年度の実績値から線形的に増加することとした場合の各年度のCO2排出削減量の値

（事務事業等の実施状況）

- 船舶共有建造制度や各種税制特例措置の活用等により、環境低負荷船への代替建造が順調に行われた。
 - ・船舶共有建造制度（令和4年度：16隻、令和3年度：21隻）
 - ・各種税制特例措置の活用（令和4年度：調査中、令和3年度：11隻）
- AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業により、省エネに資する船舶の技術実証を行った。
 - ・AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金（内航船の革新的運航効率化実証事業費補助金）（令和4年度：11件、令和3年度：9件）
- 社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業により、CO2排出削減に資する船舶の技術実証を行った。
 - ・社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業費補助金（うちLNG燃料システム等導入促進事業）（令和4年度：5件、令和3年度：5件）
- 内航船省エネルギー格付制度の活用により、船舶の省エネルギー性能が「見える化」され、環境対策に関心のある荷主事業者や消費者へ省エネルギー船舶の一層のPRが可能になった。
 - ・内航船省エネルギー格付制度による格付の付与（令和4年度：46件、令和3年度：36件）
- 連携型省エネ船のコンセプトの策定により、内航海運事業者と荷主・造船所との間で、連携型省エネ船の省エネ効果等に関する意思疎通の促進が可能となった。
- 船舶におけるバイオ燃料取り扱いガイドラインの策定により、既存船における省CO2対策として効果的なバイオ燃料を関係事業者が安全かつ円滑に取り扱うことが可能となった。

課題の特定と今後の取組みの方向性

これまでに、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造制度や船舶に係る特別償却制度を活用した省エネ船舶の普及、経済産業省と連携した内航船の運行効率化実証事業（AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金）、環境省と連携したLNG燃料システム等の導入促進事業、内航船省エネルギー格付制度の普及等に取り組んでいる。また、令和4年度には、更なる省エネを追求した船舶のコンセプト（連携型省エネ船）を新たに示した。

令和4年度の実績値は集計中であるが、令和3年度のCO2排出削減量については同年度の見込み値を下回っている。これは貨物及び旅客の輸送量がコロナ禍による減少から大きく回復しつつあるなか、省エネ船の普及が十分に進んでいないことが原因と想定される。他方で、引き続き上述の支援制度等を活用した省エネ船の普及に取り組むとともに、令和4年度において策定した更なる省エネを追求した連携型省エネ船のコンセプトを活用することにより、内航海運事業者と荷主・造船所との間で、連携型省エネ船の省エネ効果や費用に関する意思疎通の促進が可能となること等から、今後、内航海運事業者においてこれまで以上に省エネに資する船舶の普及が加速的に進むことが期待される。

以上より、本年度評価はBとしたが、CO2排出削減量については令和12年度には各事業の効果の発現により、目標値を達成すると見込んでいる。

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局内航課（課長 伊勢 尚史）

関係課：海事局総務課企画室（室長 太田 喜久）

海事局海洋・環境政策課（課長 今井 新）

業績指標 26

下水道分野における温室効果ガス排出削減量

評価

A	目標値：352 万 t-CO ₂ （令和 7 年度） 実績値：296 万 t-CO ₂ （令和 2 年度） 初期値：210 万 t-CO ₂ （平成 29 年度）
---	--

（指標の定義）

下水道分野から年間に排出される温室効果ガスの基準年に対する削減量

（目標設定の考え方・根拠）

H29 年度時点で対策なしの場合と比較して 210 万 t-CO₂削減されているところ、運転管理及び設備更新による省エネ、下水汚泥のエネルギー利用等による創エネ、汚泥焼却の高度化等により、R7 年度には追加的に 142 万 t-CO₂削減し、計 352 万 t-CO₂削減することを目標とする。

【進捗管理指標】

- ① 省エネ：処理水量当たりの CO₂ 排出原単位量を毎年約 1%改善
- ② 創エネ：下水汚泥のエネルギー化率を令和 7 年度までに 35%に向上（平成 29 年度時点：約 22%）
- ③ 汚泥焼却の高度化：下水汚泥の高温焼却率を令和 7 年度までに 90%に向上（平成 29 年度時点：約 62%）

（外部要因）

技術開発、資源・エネルギー価格、降雨量等

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

第 204 回国会施政方針演説（令和 3 年 1 月 18 日）

「二〇五〇年カーボンニュートラルを宣言しました。もはや環境対策は経済の制約ではなく、社会経済を大きく変革し、投資を促し、生産性を向上させ、産業構造の大転換と力強い成長を生み出す、その鍵となるものです。まずは、政府が環境投資で大胆な一歩を踏み出します。」

【閣議決定】

地球温暖化対策計画（令和 3 年 10 月 22 日閣議決定）

第 6 次エネルギー基本計画（令和 3 年 10 月 22 日閣議決定）

【閣決（重点）】

第 5 次社会資本整備重点計画（令和 3 年 5 月 28 日）

【その他】

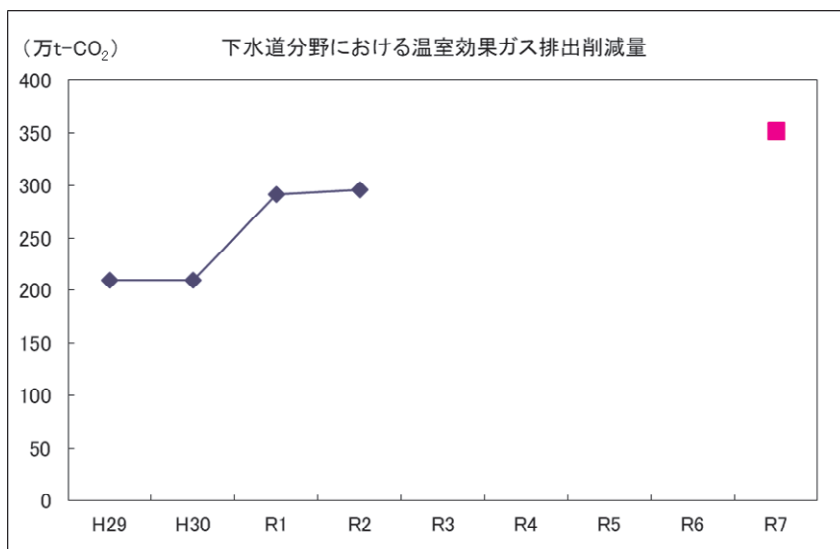
国土交通省環境行動計画（令和 3 年 12 月 27 日改定）

水循環政策における再生可能エネルギー導入促進に向けた数値目標（令和 3 年 12 月 内閣官房水循環政策本部事務局）

過去の実績値

(年度)

H30	R1	R2	R3	R4
210 万 t-CO ₂	292 万 t-CO ₂	296 万 t-CO ₂	-	-



主な事務事業等の概要

- ・下水道においては、デジタルトランスフォーメーション (DX) を通じた施設管理の高度化・効率化を図るとともに、省エネルギー設備の導入、太陽光や下水熱などの再生可能エネルギーの導入等を推進する。また、下水汚泥由来の固形燃料や消化ガスの発電など、下水道バイオマスを有効活用した創エネルギーの取組を推進する。
- ・下水汚泥の焼却施設における燃焼の高度化や、一酸化二窒素の排出の少ない焼却炉及び下水汚泥固形燃料化施設の普及により、焼却に伴う一酸化二窒素の排出を削減する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

排出削減量としては、目標に対して順当に進捗している。詳細な要因については下記①、②、③の通り

- ① 省エネについては、地域によって高度処理水量の増加等による電力消費量の増加等の要因もあるものの、運転管理の高度化や省エネ技術の導入により、温室効果ガス排出量は基準年から減少している。
- ② 下水汚泥のエネルギー化率については、エネルギー利用施設の導入等により経年的に増加し、令和2年度末時点で約27%に達しているところ、目標達成に向け、引き続き案件形成を加速する。
- ③ 下水汚泥の高温焼却率については、令和2年度末時点で77%と進捗がやや遅れている状況にあるため、高温焼却率90%実施に向けた下水道管理者等へ周知や、N2O 排出係数の低い炉への更新が必要。

(事務事業等の実施状況)

- ・社会資本整備総合交付金事業、下水道エネルギー拠点化コンシェルジュによるアドバイザー派遣等により、バイオガス化や固形燃料化、地域バイオマス活用等のエネルギー化を推進するとともに、2018年度より、下水汚泥焼却設備の設置・更新における N2O 排出削減技術導入の交付金対象要件化。
- ・汚泥焼却の高度化については、流動床炉における高温焼却、新型炉・固形燃料化炉に関する技術情報の提供と設備整備の支援により普及推進。
- ・2022年3月には、脱炭素社会の実現に貢献する下水道の将来像を定め、関係者が一体となって取り組むべき総合的な施策とその実施工程表を「脱炭素社会への貢献のあり方検討小委員会報告書」としてとりまとめ。
- ・2022年度には下水道脱炭素化推進事業を創設し、創エネや汚泥焼却の高度化等の脱炭素効果の高い事業を集中的に支援するとともに、カーボンニュートラル地域モデル処理場計画、省エネ診断の実施支援等により更なる省エネ・創エネの取組を推進。
- ・2023年度には下水道温室効果ガス削減推進事業を創設し、温室効果ガス削減に関する地方公共団体実行計画の策定・改定に必要な下水道事業の温室効果ガス削減検討やそのための調査等を支援。

課題の特定と今後の取組みの方向性

目標年度に目標値の達成が見込まれるためAと評価した。
下水汚泥のエネルギー化、汚泥焼却の高度化、省エネの促進について着実な取組の実施と加速化が必要となっているため、案件形成支援や新たに創設した予算制度の活用等を通じ取組の加速化を図るとともに、目標の達成に向けて進捗をフォローアップしていく。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：水管理・国土保全局下水道部下水道企画課下水道国際・技術室 (室長 西 修)

参考指標18（社会資本整備重点計画 KPI 指標）

グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数◆

評価

A	目標値：70（令和7年度） 実績値：16（令和3年度） 初期値：3（令和元年度）
---	--

（指標の定義）

グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、事業の基本構想や基本計画、報告書等において、グリーンインフラを活用した取組であることを明記している自治体数

（目標設定の考え方・根拠）

全国9ブロック（北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州・沖縄）の都市・地方など各2地域において、グリーンインフラの4類型（防災・減災、生活空間、都市空間、生態系保全）に関するモデル事業を形成すること（ $9 \times 2 \times 4 = 72 \div 70$ 自治体）を目標とし、グリーンインフラの全国展開を加速させる。

（外部要因）

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

【閣議決定】

【閣決（重点）】

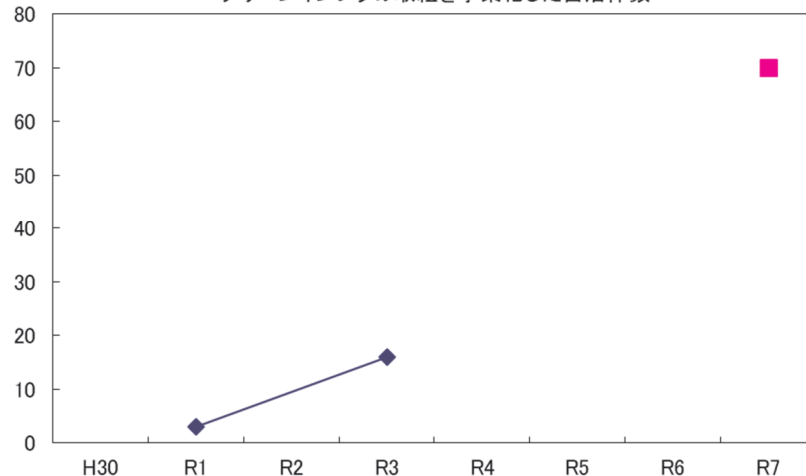
社会資本整備重点計画（令和3年5月28日）「第3章に記載あり」

【その他】

過去の実績値 (年度)

H30	R1	R2	R3	R4
—	3自治体	—	16自治体	集計中

（自治体）グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数



主な事務事業等の概要

「グリーンインフラ」の取組推進による魅力ある地域の創出のための調査・検討経費（予算額：38百万円（令和4年度））

◆ グリーンインフラ官民連携プラットフォームの活動強化

- ・ グリーンインフラの取組事例・効果・技術に関する情報収集、幹事会や分科会等による専門的見地からの検討等を行い、グリーンインフラの効果の定量的な評価手法や技術開発の方向性についてとりまとめる。
- ・ アンケート調査やヒアリング等を通じた情報収集・課題整理、金融関係の有識者を交えた検討チームの立ち上げ等を行い、グリーンインフラに対する民間投資の意義・スキーム等についてとりまとめる。

◆ 先導的グリーンインフラモデル形成支援の実施

- ・ 官民連携によりグリーンインフラに取り組む地域を対象に専門家派遣等の支援を行い、民間投資を呼び込んだ先導的なモデルを形成するとともに、金融機関等が活用可能なガイドンス資料の策定を行う。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

順調である。

(事務事業等の実施状況)

R1年度の初期値設定時に「グリーンインフラ活用型都市構築支援事業(都市局所管)で事業計画を立てた自治体数」により推計、設定した目標値と比べ、実績値がやや低めに推移しており、実績値のトレンドを単純に延長したすると目標達成ができないこととなる。

しかしながら、目標値の推定に活用した「事業計画を立てた自治体数」は事実ベースで算出できる値だが、本指標はアンケート回答ベースであるため、回答率(R3年度実績では79自治体中48.1%の38自治体で回答あり)の分、実績値が低く出たと考えられた。

R3年度実績値ではアンケートに回答のあった38自治体中16自治体(42.1%)でグリーンインフラが事業化されていた。未回答41自治体のうち先導的グリーンインフラモデル支援事業の対象自治体が1例、グリーンインフラ官民連携プラットフォーム内で実施されている「グリーンインフラ大賞」への事業応募履歴がある自治体が8例見られることから、アンケート未回答自治体を含めればR3年度実績値は計25自治体となり、目標達成のトレンドとなる。

課題の特定と今後の取組みの方向性

目標年度における実質的な目標達成が相当程度見込まれるため、評価を「A」とした。

グリーンインフラ官民連携プラットフォーム(以下、「PF」という。)への登録自治体数を見ると、四国地方で0自治体、北陸地方から1自治体、北海道で2自治体の登録にとどまる(なお、3地方で計364自治体)。グリーンインフラの水平展開の観点から、当該地方の自治体に対するPFの周知活動を重点的に行う。

また、アンケート回答自治体のうち中国地方(5自治体がPF登録済み)と九州地方(12自治体がPF登録済み)では、グリーンインフラを事業化していると回答した自治体が0であった。両地方においては、モデル事業となりうる事例があれば積極的に支援し、グリーンインフラの普及に努める。

事務的な側面では、たとえば都道府県に取りまとめを依頼する等、アンケート回収率の向上に努める。

また、PF未登録自治体における取組等、自治体が自覚なくグリーンインフラの取組を実施している事例の把握方法を検討する。

担当課等(担当課長名等)

担当課： 総合政策局環境政策課 光安 達也

関係課：