

施策目標個票

(国土交通省2-⑨)

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) ③相当程度進展あり (判断根拠) 主要業績指標である33①②を含む5項目において目標の達成ができていないが、全11評価項目中、過半数の6項目において、目標を達成し、又は達成見込若しくは達成に向けて進んでおり、主要業績指標についてもおおむね目標に近い実績を示しているため。
	施策の分析	上記の通り順調に進捗している業績指標もあり、全体としては国土交通分野における環境負荷の低減が進んでいる。
	次期目標等への反映の方向性	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今後見直しを検討する。

業績指標	初期値	実績値					評価	目標値
		H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		毎年度
30 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)～))	-	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	(集計中)	①②③直近5年間の改善率の年平均-1%(毎年度)
	-	①-1.45% ②-0.53% ③-1.50%	①-0.88% ②-0.47% ③-1.19%	①-1.23% ②-0.38% ③-0.80%	①-1.31% ②-0.32% ③-0.45%			
	年度ごとの目標値	/	①②③直近5年間の改善率の年平均-1%(毎年度)	①②③直近5年間の改善率の年平均-1%(毎年度)	①②③直近5年間の改善率の年平均-1%(毎年度)	①②③直近5年間の改善率の年平均-1%(毎年度)	①②③直近5年間の改善率の年平均-1%(毎年度)	/
31 燃費性の優れた建設機械の普及率(①油圧ショベル、②ホイールローダ、③ブルドーザ) 【※実績値は建設機械動向調査結果による普及と推定台数を基に算出】	初期値	実績値※					評価	目標値
	H23年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	①48% ②41% ③6%	①77% ②62% ③43%	①77% ②65% ③48%	①77% ②70% ③53%	①77% ②76% ③61%	(集計中)	①B ②A ③A	①84% ②72% ③28%
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
32 省エネ基準を充たす住宅ストックの割合	初期値	実績値					評価	目標値
	H25年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R7年度
	6%	9%	10%	11%	(集計中)	(集計中)	A	20%
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
33 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*)	初期値	実績値					評価	目標値
	H24年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	187億トンキロ	197億トンキロ	200億トンキロ	177億トンキロ	184億トンキロ	168億トンキロ	B	221億トンキロ
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
33 モーダルシフトに関する指標(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
	H24年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	333億トンキロ	358億トンキロ	351億トンキロ	351億トンキロ	358億トンキロ	(集計中)	B	367億トンキロ
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
34 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)	初期値	実績値					評価	目標値
	-	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R12年度
	-	22.4万t-CO2	38.4万t-CO2	41.1万t-CO2	45.8万t-CO2	(集計中)	A	157万t-CO2
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	

	35 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
		H25年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		約111万t-CO2/年	120万t-CO2/年	123万t-CO2/年	124万t-CO2/年	127万t-CO2/年	集計中	A	約119万t-CO2/年
		年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/
参考指標	参11 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:混廃排出率 ※4:有効利用率	初期値	実績値					評価	目標値※5
		H30年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2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%	-	-	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	/	-	-	-	-	-	/
	参12 下水道分野における温室効果ガス排出削減量(万t-CO2)	初期値	実績値					評価	目標値
		H24年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		168	220	207	202	集計中	集計中	316	
	年度ごとの目標値	/	238	260	281	300	316	/	
	参13 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
		H24年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
21.2%		35.7%	36.7%	38.4%	38.9%	40.2%	50%		
年度ごとの目標値	/						/		

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度要求額	
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	10,494	10,275	9,302	7,744	/
		補正予算(b)	0	100	109,483	-	/
		前年度繰越等(c)	8,823	6,092	5,013	-	/
		合計(a+b+c)	19,317 <0>	16,467 <0>	123,797 <0>	7,744 <0>	/
	執行額(百万円)	11,096	7,896	/	/	/	
	翌年度繰越額(百万円)	6,092	5,013	/	/	/	
	不用額(百万円)	2,130	3,558	/	/	/	

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3年6月25日開催)
-----------------	-------------------------

担当部局名	総合政策局	作成責任者名	環境政策課(課長 松家 新治)	政策評価実施時期	令和3年8月
-------	-------	--------	-----------------	----------	--------

業績指標 30

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 ②B ③B	目標値：①直近 5 年間の改善率の年平均-1%（毎年度） ②直近 5 年間の改善率の年平均-1%（毎年度） ③直近 5 年間の改善率の年平均-1%（毎年度） 実績値：①集計中（令和 2 年度）、②集計中（令和 2 年度） ③集計中（令和 2 年度） ①-1.31%（令和元年度） ②-0.32%（令和元年度） ③-0.45%（令和元年度） 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。

※ エネルギー使用に係る原単位：エネルギー使用量／個々の輸送用機械器具ごとの営業運行距離又は営業運航距離の合計など

※ 電気需要平準化評価原単位：電気需要平準化時間帯買電量評価後のエネルギー使用量／個々の輸送用機械器具ごとの営業運行距離又は営業運航距離の合計 など

（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】

なし

【閣議決定】

エネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和 54 年法律第 49 号）

交通政策基本計画（平成 27 年 2 月）

地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月）

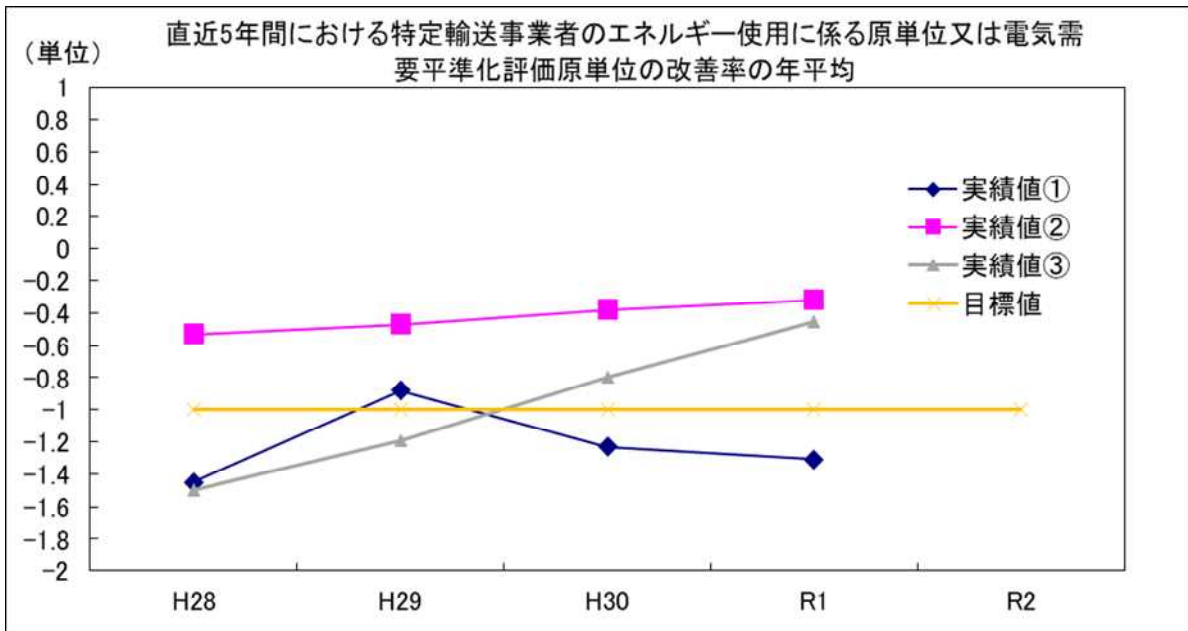
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)	
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2	
①-1.45%	①-0.88%	①-1.23%	①-1.31%	①②③集計中	
②-0.53%	②-0.47%	②-0.38%	②-0.32%		
③-1.50%	③-1.19%	③-0.80%	③-0.45%		



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 7.8 百万円（令和 2 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年間にお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-1.31%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-0.32%及び-0.45%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と評価した。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エネルギー原単位の改善は見られるものの、目標を達成できなかったためBと評価した。

②については、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の理由により平成28年度から令和元年度まで目標を達成できていない。また、③については、令和2年1月以降、コロナウイルスの影響という外部要因により旅客需要が著しく減少したことから積載率が悪化し、令和元年度の目標を達成できなかった。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 松家 新治）

関係課：

業績指標 3 1

燃費性の優れた建設機械の普及率 (①油圧ショベル、②ホイールローダ、③ブルドーザ)

評価

①B ②A ③A	目標値：①84% ②72% ③28% (令和2年度) 実績値：①集計中②集計中③集計中 (令和2年度) ①77% ②76% ③61% (令和元年度) 初期値：①48% ②41% ③6% (平成23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 (平成 22 年 4 月 1 日付け建設施工企画課長通達、国総施環第 321 号)」及び「燃費基準達成建設機械の認定に関する規定」(平成 25 年 3 月 22 日付け公共事業企画調整課長通達、国総環リ第 151 号)に基づき認定された建設機械及び特定の省エネルギー機構を搭載した建設機械等の普及率

(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」(H28 年 5 月閣議決定)において、位置づけられた燃費性の優れた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)

該当無し

(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)】

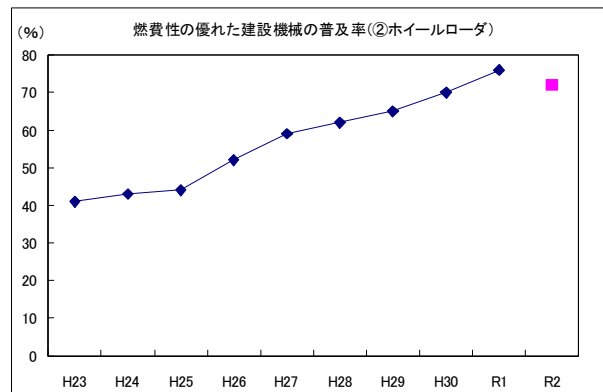
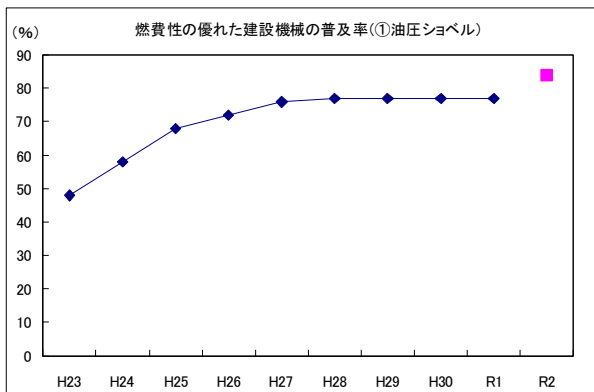
「社会資本整備重点計画」(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定)

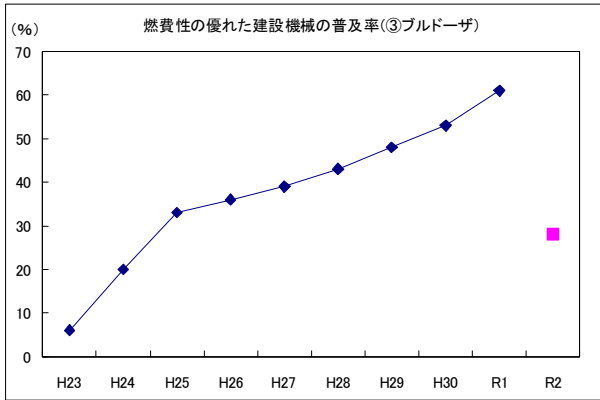
【その他】

過去の実績値

(年度)

H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
① 77%	① 77%	① 77%	① 77%	(集計中)
② 62%	② 65%	② 70%	② 76%	
③ 43%	③ 48%	③ 53%	③ 61%	





主な事務事業等の概要

省エネルギー型建設機械導入補助事業

省エネ効果の高い建設機械の導入を支援することにより、CO2の削減を促進した。

予算額：81.9億円（H26～H30、終了）

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～R02、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）

- ① 油圧ショベルについては目標値に近い割合まで普及しているものの、近年は横ばいの推移となっている。
- ② ホイールローダ、③ブルドーザについては順調に普及割合が上昇し、目標値を達成している。

（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、燃費性能の優れた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

指標の実績値を把握する建設機械動向調査結果によると、①油圧ショベルの普及割合が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。②ホイールローダ、③ブルドーザの普及割合は順調に上昇し、目標値を達成していることからA評価とした。

一方、燃費性能の優れた建設機械の中でも、一定の基準を達成し認定された建設機械（燃費基準達成建設機械）については、その販売台数を販売者から国土交通省へ報告することとしており、報告によると当該建設機械の販売台数が順調に増加し、CO2排出量を削減していることが分かった。そのため、第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）において「燃費基準値達成建設機械の普及率」を新たな指標として設定したところであり、今後は燃費基準達成建設機械の普及加速化に重点を置いて取り組むこととする。

本業績指標についても、今後、同計画を踏まえて見直しを検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 総合政策局公共事業企画調整課（課長 岩見 吉輝）

関係課： 該当なし

業績指標 3 2

省エネ基準を充たす住宅ストックの割合

評 価

A	目標値：20%（令和7年度） 実績値：集計中（令和元年度） 11%（平成30年度） 初期値：6%（平成25年度）
---	---

（指標の定義）

住宅ストック戸数のうち、省エネ基準を充たす住宅戸数の割合（A/B）

A＝省エネ基準を満たす住宅ストック戸数

B＝住宅ストック戸数

（目標設定の考え方・根拠）

「住生活基本計画（全国計画）」（平成28年3月18日閣議決定）で設定している省エネ基準を充たす住宅ストックの割合（20%（平成37年））から設定。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

建築主等（事業主体等）

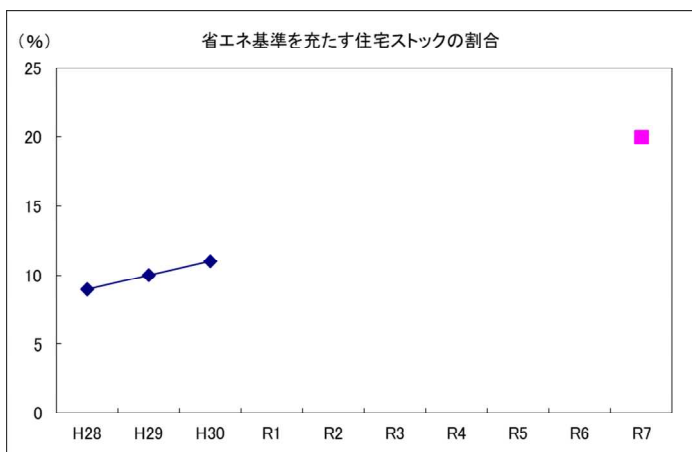
（重要政策）**【施政方針】****【閣議決定】**

- ・住生活基本計画（全国計画）（平成28年3月18日）
- ・地球温暖化対策計画（平成28年5月13日）

【閣決（重点）】**【その他】****過去の実績値**

（年度）

H28	H29	H30	R1	R2
9%	10%	11%	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）

大規模建築物の省エネ基準適合義務等の規制措置、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（令和元年法律第4号）による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、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。

○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 99.83億円の内数（令和元年度）

90.70億円の内数（令和2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：130億円の内数（令和元年度）

135億円の内数（令和2年度）

10億円の内数（令和2年度補正）

○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（令和元年度当初）、5億円（令和元年度補正）

45億円（令和2年度）

○次世代住宅ポイント制度

省エネ改修をポイント発行対象とし、住宅の省エネ化を促進する。

予算額：1,300億円（令和元年度年度当初）

【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

○住宅リフォームに関する税制上の特例措置

一定の省エネ改修が行われた住宅等に対する所得税及び固定資産税の減税措置を適用。

【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

省エネ措置等を講じた住宅の取得を支援するため、住宅金融支援機構の証券化ローンの枠組みを活用して金利引き下げを実施。

【その他】

○省エネ住宅の整備に向けた体制整備

中小工務店の大工業者を対象とする省エネ施工技術の習得に対する支援を実施。

予算額：省エネ住宅・建築物の整備に向けた体制整備 6億円の内数（令和元年度）

6億円の内数（令和2年度）

省エネ基準に関する講習会、周知活動、審査体制整備を実施。

予算額：省エネ住宅・建築物の整備に向けた体制整備

6億円（令和元年度）

6億円（令和2年度）

○住宅建築技術高度化・展開推進事業

○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平成30年度11%となっており、順調に推移している。

(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。

【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120件、採択113件（令和元年度）
 - 応募54件、採択51件（令和2年度）
- 地域型住宅グリーン化事業（高度省エネ型、ゼロ・エネルギー住宅型）
 - 完了実績 3,593件（令和元年度）
- 長期優良住宅化リフォーム推進事業
 - 交付決定4,462戸（令和元年度当初）、584戸（令和元年度補正）
 - 交付受付2,959戸（令和2年度）
- 次世代住宅ポイント制度
 - 省エネ改修をポイント発行対象とし、住宅の省エネ化を促進した。

【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の実績 80,498戸の内数（令和元年度）
 - 77,425戸の内数（令和2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 245,156件（令和元年度）、225,609件（令和2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）
 - 102,322件（令和元年度）

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成30年度の実績値は11%となっており、令和元年に公布された「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律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。

令和2年度政策レビュー評価書では、「今後、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けた取組を見据え、「住宅ストックのエネルギー消費量の削減率（平成25年度比）」を新たな指標として設定することとし、現行指標は継続的に現状値を把握することとする」旨とりまとめた。

引き続き、令和元年に公布された改正建築物省エネ法の施行に加え、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。

なお、住生活基本計画（全国計画）（令和3年3月19日閣議決定）では、「住宅ストックのエネルギー消費量の削減率（平成25年度比）」について18%（令和12年度）と目標値を設定したところである（なおこの指標は、地球温暖化対策計画（平成28年5月13日閣議決定）に基づき設定したものであり、地球温暖化対策計画に変更があった場合には同様に変更されたものとみなす）。本業績指標についても、今後、同計画を踏まえ見直しを検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 住宅局住宅生産課（課長 宿本 尚吾）

関係課： 住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 高田 龍）

業績指標 33

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	① 目標値：221億トンキロ (令和2年度) 実績値：168億トンキロ (令和2年度) 初期値：187億トンキロ (平成24年度)
② B	② 目標値：367億トンキロ (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 358億トンキロ (令和元年度) 初期値：333億トンキロ (平成24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(平成27年2月13日)
- 地球温暖化対策計画(平成28年5月13日)

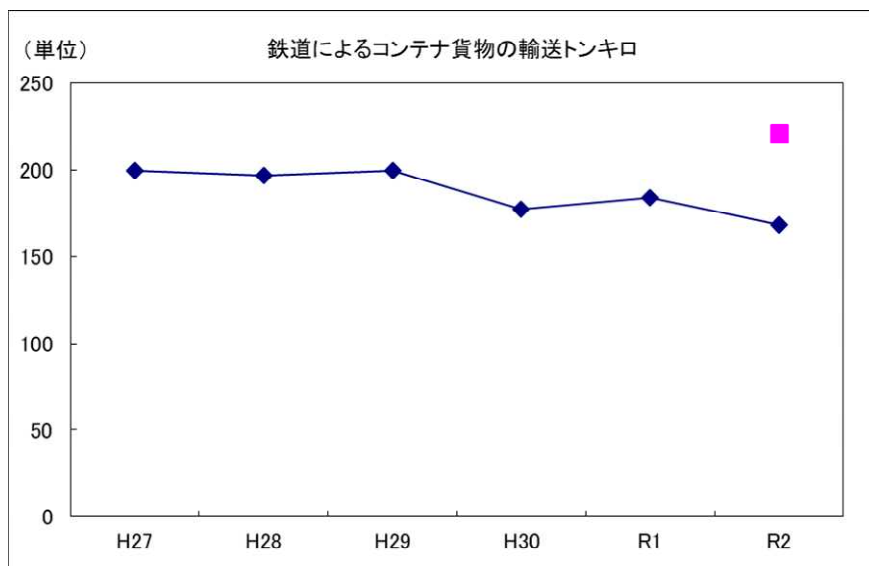
【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(平成27年9月18日)「第2章に記載あり」

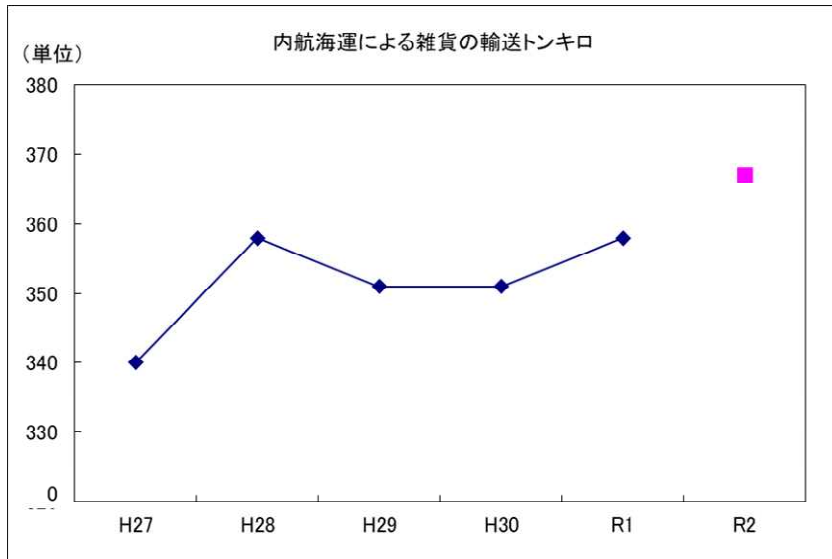
【その他】

「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)
H28	H29	H30	R1	R2	
197億トンキロ	200億トンキロ	177億トンキロ	184億トンキロ	168億トンキロ	



過去の実績値				(年度)
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
3 5 8 億トンキロ	3 5 1 億トンキロ	3 5 1 億トンキロ	3 5 8 億トンキロ	集計中



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
 - ・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)

 - ・ J R 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) 3 / 5
- 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：19百万円（令和2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)

- 令和元年度は、「令和元年東日本台風（7月）」により東北線が分断されるなど影響はあったものの、前年度よりも改善が見られた。令和2年度は、新型コロナウイルス感染症に伴う年度を通じた需要低迷に加え、「令和2年7月豪雨」により熊本・鹿児島間の長期不通、北日本を中心とした暴風雪に伴う津軽線等の断続的不通の影響を受け、平成24年度に当該指標を設定して以降最も小さくなり、全体として進展が大きくなかった。
- 指標については、平成27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)

- エコレールマークの普及
令和2年度の認定商品は合計で198品目、認定企業は91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。
- 令和2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9者、物流事業者10者を決定。（認定事業者：荷主167者、物流事業者190者）。
また、優良事業者表彰者として、荷主9者、物流事業者10者を表彰（認定事業者：荷主160者、物流事業者175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。
- 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2年度は、鉄道輸送へのモーダルシフト事業4件、海上輸送へのモーダルシフト事業3件を認定した（鉄道及び海上輸送両方のモーダルシフトを行う認定計画1件含む）。
・モーダルシフト等推進事業
令和2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3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、認定総合効率化計画に基づき実施する事業2件について支援を実施した。※認定総合効率化計画に基づき実施する事業について、鉄道及び海上輸送両方のモーダルシフトを行う1件を含む。
・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2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

- 平成24年度以降、貨物鉄道の輸送量はトラックドライバー不足の影響等もあり、長期的には増加傾向で推移していたが、自然災害による路線の分断により不通区間が発生するなど、通常の輸送力が確保できなかったことから、輸送量が大きく減少した年も見られた。加えて令和2年度は、新型コロナウイルス感染症に伴う需要低迷も大きく影響した。
目標値の達成はできなかったが、今後も、鉄道による貨物輸送の競争力を高めるため、老朽化した機関車の高性能機関車への更新を進めるとともに、ブロックトレイン・定温貨物列車などの輸送機材の充実等による輸送力増強・輸送品質改善を図る。また、貨物駅の効率化・省力化及び安全性向上に資する新技術の導入や災害時の代替輸送などに備えたコンテナホーム拡張等のBCPの充実化により貨物鉄道の利便性等の向上を図ることで、総合的にモーダルシフトを推進する。
以上のことから、Bと評価した。
 - 令和元年度において、実績値は前年度と比較し増加となったものの、業績指標を達成できなかったことから、B評価とした。
令和2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。
- なお、新たな交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）においては、「鉄道による貨物輸送トンキロ（209億トンキロ（令和7年度）」「海運による貨物輸送トンキロ（389億トンキロ（令和7年度）」と設定したところであり、同計画を踏まえ、今後本業績指標も見直す。

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 高田 公生）

総合政策局物流政策課物流効率化推進室（室長 小倉 佳彦）

関係課：鉄道局貨物鉄道政策室（室長 野口 透良）

海事局内航課（課長 小林 基樹）

海事局総務課企画室（室長 忍海邊 智子）

業績指標 3 4

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	
A	目標値：157 万 t-CO2（令和 12 年度） 実績値：集計中（令和 2 年度） 45.8 万 t-CO2（令和元年度） 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、地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月 13 日閣議決定）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、地球温暖化対策計画での見込み排出削減量である令和 12 年度 157 万 t-CO2/年(平成 25 年度比)が最適であるため、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】

・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】

・地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月 13 日閣議決定）

船舶部門においては、革新的な省エネルギー技術の実証を行うなど、省エネルギーに資する船舶等の普及促進を図ってきたところであり、引き続きこうした船舶の普及促進を図る。

・総合物流施策大綱（2017 年度～2020 年度）（平成 29 年 7 月 28 日閣議決定）

我が国の温室効果ガス削減目標の達成等に向け、物流分野においてもサプライチェーン全体での環境負荷の低減の観点から、再配達など非効率となっている部分の削減、物流の効率化・モーダルシフトの推進や、自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化の促進等を通じて貢献する。

・海洋基本計画（平成 30 年 5 月 15 日閣議決定）

温室効果ガスや大気汚染物質の排出抑制による環境負荷の低減への取組として、我が国が主導する船舶からの温室効果ガス排出抑制に係る国際ルール策定、船舶の省エネ技術の実証や IoT の活用による運航の効率化、港湾における省エネ化の推進、二酸化炭素吸収源拡大対策等を通じた「カーボンフリーポート 69」の実現、LNG 燃料船の普及や LNG バンカリング拠点の形成等に取り組んでいく。

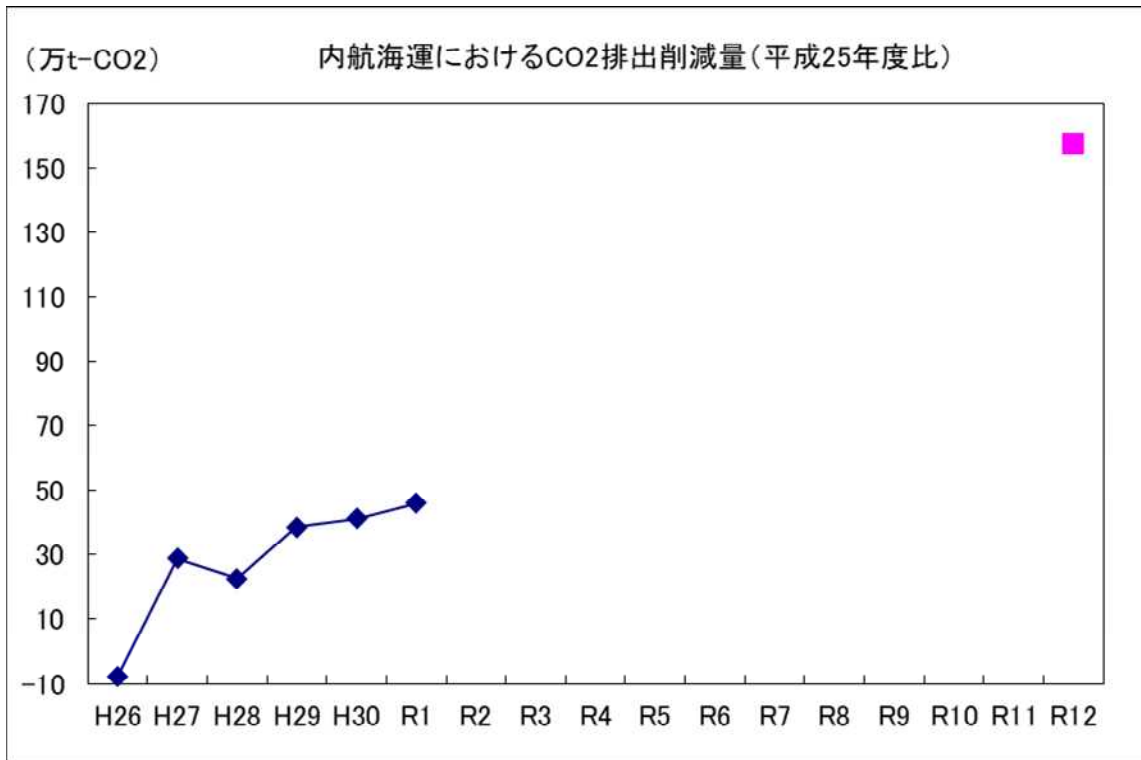
【閣決（重点）】

なし

【その他】

・グリーン成長戦略（令和 2 年 12 月 25 日 第 6 回成長戦略会議決定）重点分野「（7）船舶産業」に記載あり。

過去の実績値（万 t-CO2）				(年度)	
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2	
22.4	38.4	41.1	45.8	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：280 億円（令和2年度）、245 億円（令和元年度）

【補助】

- 内航船の運航効率化実証事業費補助金（内航船の総合的な運航効率化措置実証事業費補助金）
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2年度)、62.0 億円の内数(令和元年度)
- 代替燃料活用による船舶からのCO2排出削減対策モデル事業費補助金※平成30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：4.8 億円（令和2年度）、4.8 億円（令和元年度）

【その他】

- 内航船省エネルギー格付制度※平成29年度より暫定運用、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。

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排出削減量は令和元年度45.8万t-CO2となっており、引き続き増加傾向にある。

(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2年度：調査中、令和元年度：21隻）
 - ・各種税制特例措置の活用（令和2年度：調査中、令和元年度：14隻）
- 内航船の総合的な運航効率化措置実証事業により、省エネに資する船舶の技術実証を行った。
 - ・内航船の運航効率化実証事業（内航船の総合的な運航効率化措置実証事業）（令和2年度：14件、令和元年：11件）
- 代替燃料活用による船舶からのCO2排出削減対策モデル事業により、CO2排出削減に資する船舶の技術実証を行

った。

- ・代替燃料活用による船舶からのCO2排出削減対策モデル事業（令和2年度：3件、令和元年度：3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2年度：37件、令和元年度：10件）

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標は、令和元年度において概ね順調に推移している。平成29年度より暫定運用、令和2年度より本格運用を開始した「内航船省エネルギー格付制度」により、船舶の環境性能が「見える化」され、環境対策に関心のある荷主や消費者等へ省エネルギー船舶の一層のPRが可能となった。さらに、平成30年度より、将来的な地球温暖化対策の強化につながり、船舶分野におけるCO2排出削減効果が相対的に大きいものの、民間の自主的な取組だけでは十分に進まない技術の開発・実証を対象として、「代替燃料活用による船舶からのCO2排出削減対策モデル事業」を開始した。令和2年度の実績値は集計中であるが、令和元年度においても実績値は増加傾向にあり、令和3年度から新たに「LNG燃料システム等導入促進事業」による船舶のCO2排出削減に向けた補助事業を開始するとともに、引き続き税制特例措置の活用による環境低負荷船への代替建造の促進をはじめ、各種事業を推進することとしており、今後事業の効果の発現が見込まれることから、Aと評価した。

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局内航課（課長 小林 基樹）

関係課：海事局総務課企画室（室長 忍海邊 智子）

海事局海洋・環境政策課（課長 田村 顕洋）

業績指標 35
都市緑化等による温室効果ガス吸収量

評価	
A	目標値：約 119 万 t-CO ₂ /年（令和 2 年度） 実績値：集計中（令和 2 年度） 約 127 万 t-CO ₂ /年（令和元年度） 初期値：約 111 万 t-CO ₂ /年（平成 25 年度）

（指標の定義）

1989年12月31日時点で「森林」でなかった都市域等において、1990年以降2012年までの間に、樹木（高木）の植栽（＝植樹）を含めた面積500㎡以上の規模の緑化を行う事業（都市公園の整備、公共施設の緑化等）によって創出された緑地による温室効果ガス吸収量。気候変動枠組条約等に基づき、「土地利用、土地利用変化及び林業分野」の要素として日本国が国連へ報告しているもの。

（目標設定の考え方・根拠）

吸収源となる都市公園、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等の緑地などの都市緑地の、平成20年から平成24年までの

整備面積のトレンドを踏まえ、目標値を設定【第4次社会資本整備重点計画第2章の重点目標に関連する事業の指標「KPI25 都市緑化等による温室効果ガス吸収量」】（同一定義）

（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】

- ・地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月 13 日）第 1 章第 2 節 1.（2）温室効果ガス吸収源対策・施策
「都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等における緑化、建築物の屋上などの新たな緑化空間の創出を積極的に推進する」
- ・生物多様性国家戦略 2012-2020（平成 24 年 9 月 28 日）
第 3 部第 2 章第 9 節 1 生物多様性の観点からの地球温暖化の緩和と影響への適応の推進
「都市緑化等による温室効果ガス吸収源対策として、都市公園の整備や、建築物の屋上等の新たな緑化空間の創出等を推進します」
- ・第五次環境基本計画（平成 30 年 4 月 17 日）第 4 部第 1 章第 1 節（1）⑤
「森林等の吸収源対策として、間伐等の森林の整備・保全、農地等の適切な管理、都市緑化等を推進する」

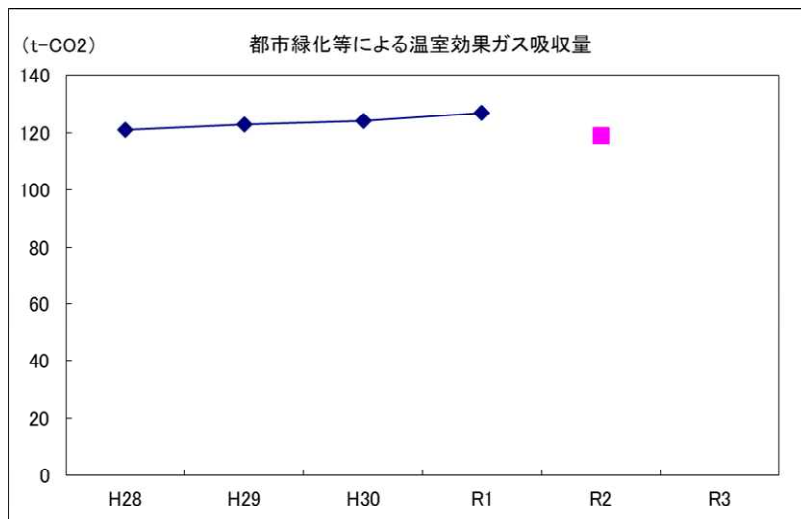
【閣決（重点）】

- ・第 4 次社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日）第 2 章「KPI25 都市緑化等による温室効果ガス吸収量」

【その他】

- ・環境行動計画（平成 26 年 3 月）（平成 29 年 3 月一部改定）
第三章 I < 1. 地球温暖化対策・緩和策の推進 > 「温室効果ガス吸収源対策の推進等の施策に取り組む」

過去の実績値				(年度)	
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2	
121 万 t-CO ₂ /年	123 万 t-CO ₂ /年	124 万 t-CO ₂ /年	127 万 t-CO ₂ /年	集計中	



主な事務事業等の概要

- ・都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、官公庁施設等の緑化を推進する。
- ・都市緑化等における吸収量の算定方法の精査・検討、報告するデータの整備を行う。

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（令和2年度の実績値は令和4年4月頃にならないと集計できないものの、令和元年度の実績値において既に目標値を達成している）

(事務事業等の実施状況)

(事務事業等の実施状況)

- ・都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、官公庁施設等の緑化を推進した。
- ・都市緑化等における吸収量の算定方法の精査・検討、報告するデータの整備を行った。
- ・緑の創出に関する普及啓発と、市民、企業、NPO等の幅広い主体による緑化の推進を行った。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・目標設定の最終年度である令和2年度の実績値は集計中であるが、本業績指標は、過去の実績値が毎年度目標値を達成しているとの推移に基づき、目標年度に目標値を達成することは確実と判断し、Aと評価した。
- ・なお、第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）においては引き続き本指標（令和12年度：124万t-CO₂）を掲げているところであり、今後も都市公園の整備等による緑化の推進を図ると共に、都市緑化等における吸収量の算定方法等の整備や都市緑化等の意義や効果の普及啓発を行う。
- ・以上を踏まえ、本業績指標についても今後見直しを検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 都市局公園緑地・景観課（課長 五十嵐 康之）

関係課： 道路局環境安全・防災課（課長 荒瀬 美和）

水管理・国土保全局 河川環境課（課長 内藤 正彦）

水管理・国土保全局 下水道部下水道企画課（課長 奥原 崇）

港湾局海洋・環境課（課長 中原 正顕）

住宅局住宅総合整備課（課長 齋藤 良太）

官庁営繕部 設備・環境課営繕環境対策室（室長 才木 潤）