

平成20年度環境省政策評価書（事後評価）について、以下のとおり追加記載する。

施策名 3. 大気・水・土壌環境等の保全

③施策の方針に対する総合的な評価

【大気環境の保全】の最終行に以下を追加する。

○燃料電池車の普及台数については、目標値と実績の間に乖離が生じている。

【大気生活環境の保全】の最終行に以下を追加する。

○航空機騒音については、環境基準の達成に向けて、継続的に対策を講じてきているところであるが、環境基準の達成状況は73.8%と未だ芳しくなく、苦情も絶えないところである。このため、更なる騒音低減対策の推進に取り組む必要がある。

○新幹線鉄道騒音については、環境基準の達成に向けて、継続的に対策を講じてきているところであるが、環境基準の達成状況は42.2%と未だ芳しくなく、苦情も絶えないところである。このため、更なる騒音低減対策の推進に取り組む必要がある。

⑥当該施策を構成する目標・指標及び評価

目標3-1 大気環境の保全

【達成の状況】の最終行に以下を追加する。

○燃料電池車の普及台数については、目標値と実績の間に乖離が生じている。

【有効性】の最終行に以下を追加する。

○燃料電池自動車に関する政策については、個別の事務・事業等が着実に実施され、基本的な安全規制等が整備されたことにより、平成16年度には公道を走行することが可能になるとともに、市街地に水素充てん設備を設置することが可能になった。しかし、燃料電池自動車の最も重要な部分である燃料電池の性能向上、低コスト化の研究開発の成果が本格的な実用化の段階に至っていないなどにより、燃料電池自動車に係る車両価格が極めて高い、燃料電池の耐久性がないなどの課題は解消されていない。

<今後の展開>の最終行に以下を追加する。

○国連気候変動首脳会議において、温室効果ガス排出量を2020年までに1990年比で25%削減するとの新たな目標が表明されるなど、本政策を取り巻く環境の大きな変化を踏まえつつ、今後、政策目標の在り方を検討した上で政策体系の再構築、その実現手段（関連施策及び事務・事業）の見直し、定期的な効果測定の方法とそのための方針の設定等を行う。

目標 3-2 大気生活環境の保全

【達成の状況】の最終行に以下を追加する。

○航空機騒音については、環境基準の達成に向けて、継続的に対策を講じてきているところであるが、環境基準の達成状況は 73.8%と未だ芳しくなく、苦情も絶えないところである。このため、更なる騒音低減対策の推進に取り組む必要がある。

○新幹線鉄道騒音については、環境基準の達成に向けて、継続的に対策を講じてきているところであるが、環境基準の達成状況は 42.2%と未だ芳しくなく、苦情も絶えないところである。このため、更なる騒音低減対策の推進に取り組む必要がある。

【有効性】の最終行に以下を追加する。

○航空機騒音については、環境基準の達成に向けて、航空機の低騒音化に向けた技術開発とその技術導入などにより音源対策を推進してきたところである。その結果、航空機騒音に係る環境基準の達成状況は、長期的には改善傾向にある。

○新幹線鉄道騒音については、環境基準の達成に向けて、音源対策が最も基本的な施策であり、特に新幹線沿線の住宅密集地帯等であって 75 デシベルを超える地域の騒音レベルを 75 デシベル以下とする「75 デシベル対策」を順次進めている。その結果、新幹線鉄道周辺地域の騒音レベルは従前に比べ低下し、長期的には改善の傾向にある。一方で、新幹線沿線の土地利用の状況は年々変化しており、新幹線の防音壁等の音源対策が、新たな沿線宅地開発に追いつかないことが、環境基準の達成率が大幅に向上しない理由の一つとなっている。

<今後の展開>の最終行に以下を追加する。

○航空機騒音及び新幹線鉄道騒音については、環境基準の達成に向けて、騒音に配慮した土地利用を推進するための対策の検討や騒音の暴露状態を適切に把握するための統一的な騒音のモニタリングのあり方の検討に取り組んでいくとともに、音源対策に係る技術開発と最新技術の順次導入の推進を図る。