

事業評価書（事後評価）

作成日	平成21年3月31日
-----	------------

制度・施策名称	省エネ設備・機器の導入支援	
事業名称	民生部門等地球温暖化対策実証モデル評価事業	コード番号：P04018
推進部署	省エネルギー技術開発部	

0. 事業概要

民生、運輸部門において、地方公共団体、事業者等の各主体が協力して取り組むことにより相当程度の省エネルギーが見込める事業などを対象とする。当該部門での新たな省エネルギー手法や設備機器の導入により今後の省エネルギー施策に繋がるモデル事業を行う者に対し、当該事業の実施に必要な費用を補助する（モデル事業）。さらに、構想段階にありシミュレーション調査等を行うことにより事業の具体化が期待できるものについて、当該調査等に必要な費用を補助する（FS事業）。

<事業期間>：平成16年度～平成19年度
 <事業規模>

(百万円)					
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	合計
予算額	710	1,071	1,013	780	3,574
執行額	687	1,018	867	722	3,294

※予算額は各年度の交付決定額。執行額は、その交付決定額に対する執行額。

<補助対象事業者>：地方公共団体、民間団体等。ただし、複数の実施主体が共同して事業実施する体制であること。

- <補助条件>
- ①補助率：モデル事業 1/2
 FS事業 定額
 - ②上限額：モデル事業 1億円/件
 FS事業 2千万円/件
 - ③事業期間：原則1年。ただし、効果の把握と評価のため1年での実施が困難であって、年度毎の発生経費が明確に区分できる事業で、必要と認められる場合は2年。

- <事業の見直し等>
- ①平成18年度よりモデル事業の補助率を定額から1/2に変更。
 - ②平成18年度より国土交通省と連携し、自家用自動車の使用を抑制して公共交通機関への転換・利用を促進する仕組みに対して重点支援を実施。

1. 必要性（社会・経済的意義、目的の妥当性）

（社会・経済的意義）
 京都議定書の目標達成のためには、産業部門もさることながら、民生、運輸部門の対策を抜本的に強化し、より効果的な対策を実施することが不可欠であり、国、地方公共団体、事業者、国民の各層がそれぞれの役割に応じて総力を挙げて削減目標達成に向けて取り組むことにより省エネルギーに向けた取り組みをさらに推進することが強く求められている。

（目的の妥当性）
 本事業は、上記のような背景の下、エネルギー消費の伸びが著しい民生、運輸部門において、地方公共団体、事業者などの様々な主体が協力して実施する新たな省エネルギー手法等を活用した効果的で普及効果の高い温暖化防止事業を実施するものであり、一層の省エネルギーの取組みを促すうえで有効な手段である。

2. 効率性（実施体制、費用対効果）

（実施体制）

- ・公募により申請を受け付け、省エネ効果、費用対効果、モデル性等を審査し、審査委員会の審議を経て交付が決定される。事業終了後はモデル事業の普及を目的に成果を公表した。
- ・モデル事業については、平成18年度より補助率を100%から1/2に変更したことにより、省エネルギーに意欲的に取り組む事業者を厳選し、効率的な事業採択を実施した。
- ・運輸部門における省エネを更に推進することを目的に、国土交通省と連携して、自家用自動車の使用を抑制して公共交通機関への転換・利用を促進する事業に対して重点支援を行うなど効率的な事業運営を実施した。

（費用対効果）

モニタリング指標：省エネルギー効果（k l /年）、費用対効果（k l /億円）

総額約35.7億円(実績額約32.9億円)、計106件に交付決定し、省エネ効果13.0万kl/年、3,958kl/億円の省エネ事業が提案され実施された。(FS・モデル事業の合計値)

	16年度	17年度	18年度	19年度
省エネ効果 (k l /年)	5,669	10,344	92,455	21,909
うちFS事業	1,285	3,368	87,060	8,766
うちモデル事業	4,384	6,976	5,395	13,143
費用対効果 (k l /億円)	825	1,016	10,667	3,035
うちFS事業	737	3,663	15,813	2,264
うちモデル事業	855	753	1,706	3,928

*公共交通機関利用促進事業（国交省連携）を含む。

3. 有効性

民生部門、運輸部門あわせて106件のFS事業、モデル事業が実施された。これにより、約13.0万k1/年の省エネ提案がされ、各部門において省エネ対策の普及促進につながるものと考えられる。

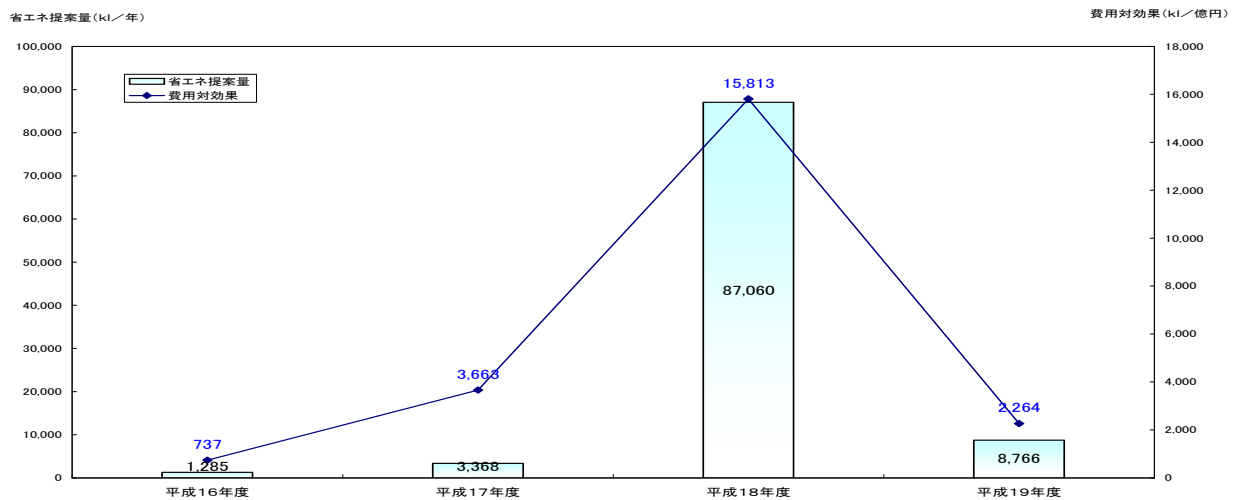
<FS事業>

平成16年度から平成17年度にかけては、省エネ提案量としては微増となっている。平成18年度については、大規模提案（約6700k1/2件）が提案されたこと、国土交通省と連携して、自家用自動車の使用を抑制して公共交通機関への転換・利用を促進する仕組みに対して重点支援を行ったことから、省エネ提案量が伸びている。平成19年度においては、申請件数減、大規模提案案件の申請が無かったことが影響し、省エネ提案量が縮小された結果になっている。

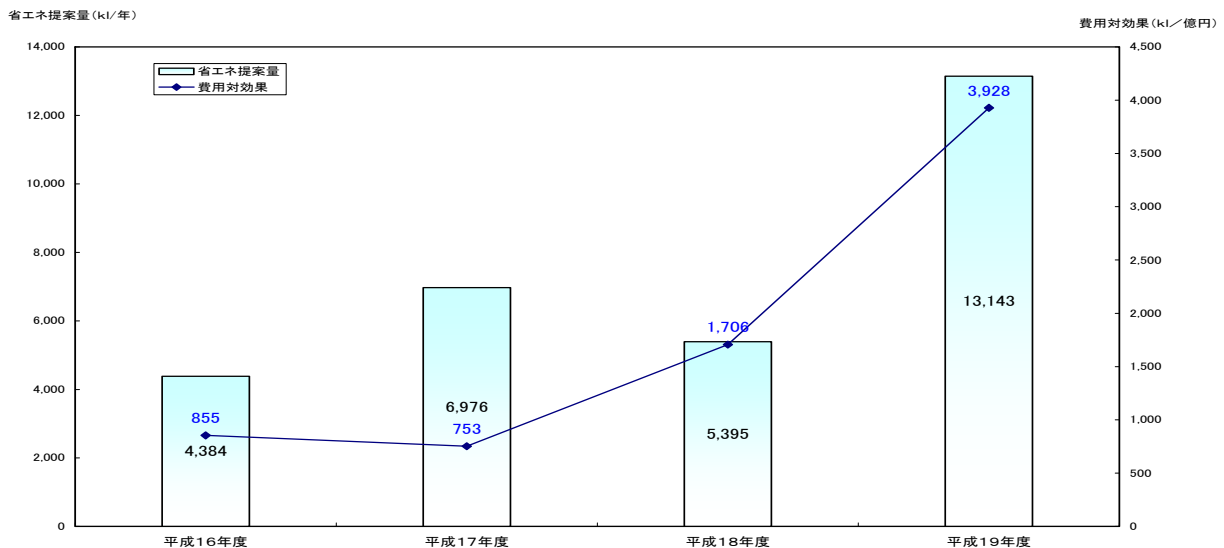
<モデル事業>

平成16年度から平成17年度にかけては、省エネ提案量としては微増となっている。平成18年度については、補助率を100%から1/2に変更したことにより、省エネ提案量は微減はあるが、省エネルギーに意欲的に取り組む事業者で費用対効果が高い事業が採択されている。平成19年度については、過去に採択したFS事業からモデル事業への展開された件数が増えたことにより、省エネ提案量が伸びている。

省エネ効果と費用対効果<FS事業>



省エネ効果と費用対効果<モデル事業>



4. 総合評価

(総括)

- 平成18年度よりモデル事業に係る補助率を100%から1/2に変更して省エネルギーに意欲的に取り組む事業者を厳選した。また、国土交通省と連携して、自家用自動車の使用を抑制して公共交通機関への転換・利用を促進する仕組みに対して重点支援するなど、効率的な事業運営を行った。
- 本事業のFS事業を活用し、モデル事業に展開した事業が16件あることから、普及促進へ向け効果的であったと考えられる。特に地方公共団体、企業、交通事業者などが連携し、公共交通機関の利用を推進する取組などを行った事業については、今後一つの社会システムとしての定着が期待される。
- エネルギー消費の伸びが著しい民生、運輸部門の省エネ対策として、事業実現時における波及効果、事業が有するモデル性、地方公共団体との連携による実効性、優れた政策的意義等を踏まえると、本事業は省エネルギーの普及促進の一助として有効であったと考えられる。

(今後の展開)

- 平成19年度で事業終了したが、今後は、FS事業からモデル事業へ展開が可能な事業者に対しては、他で活用できそうな実証事業等を紹介していくことが必要である。
- また、エネルギー消費の伸びが著しい民生、運輸部門において、本事業の成果(事業終了後に開催した成果発表会の成果など)を活用した新たな省エネルギー手法等の普及が期待される。