

京都議定書目標達成計画に盛り込まれることが想定されている対策・施策
 <暫定版> (エネルギー起源CO2について記述)

別添3

1. 横断的対策・施策

- 事業者からの排出量の算定・報告・公表制度
- 自主行動計画の拡大と透明性の確保
- 国内排出量取引制度
- 温暖化対策税

2. 各分野別対策・施策

- ※1 ■は現行対策の評価、□は追加対策の導入ポテンシャル・課題であることを示す。
- ※2 ●は現行施策の強化、○は追加施策であることを示す。
- ※3 複数の手法にまたがる施策も存在するが、便宜的に関係の深い手法の欄に記述した。
- ※4 横断的対策・施策(環境税、国内排出量取引、グリーン購入等)は除く。

通し番号	大綱に掲げられた対策及び地球環境部会で提案された追加対策(※4)	地球環境部会における現行対策の評価又は追加対策の導入ポテンシャルと課題(※1)	想定されている主な施策(※2)(※3)(※4)				社会全体でかかる費用に関する分析
			規制的手法	経済的措置	自主的取組の推進	情報的手法	
産業部門							
◆機器単位の対策							
1	次世代コークス炉の導入促進	□製鉄業における大規模省エネルギー設備導入を実施することが必要。<省エネ>		○導入に対する補助制度(補助対象の追加) ※各種中間取りまとめ等には、補助制度について明確な記述はないが、平成17年度予算政府案に補助のための予算(経済産業省)あり。			従来機器との差額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
2	高性能工業炉の導入促進	■一定の普及が進むと考えられるが、自主行動計画以外の導入実績や見通しを正確に把握することが難しいため、削減効果の評価に不確実性がある。 ■今後も現行対策下での着実な導入が実現。<エネ>		●導入に対する補助制度等			従来機器との差額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
3	高性能ボイラーの普及促進	■製造コスト低減が課題であるが、一定の普及が進むと考えられる。 ■現行対策の進捗により、最近の導入の加速が傾向が今後とも続く。<エネ>		●導入に対する補助制度等			従来機器との差額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
◆工場等施設・主体単位の対策							
4	日本経団連自主行動計画の着実な実施とフォローアップ	■全体目標の達成のための仕組みや各業界の目標と全体目標との関係が明確でない等のため目標達成は不確実 ■進捗状況のフォローアップが行われた結果、目標達成に向けて総じて順調に進捗しており、「2010年度の目標達成は可能な範囲にある」との評価がなされた。<産、エネ>	●省エネ法に基づく工場対策	●省エネ設備等の導入のための各種助成措置 ●エネ革税制	●自主行動計画の着実なフォローアップ ○大綱に各業種目標値を位置付ける。		自主行動計画の目標を達成するために行う追加的設備投資から工場等における運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
5	熱・電気一体の管理(省エネ法改正)		○省エネ法改正に伴うエネルギー管理指定工場数の拡大				省エネ法対象工場となることに伴い、 ・中期計画の作成費用 ・中期計画作成にエネルギー管理士を参画させる費用 ・定期報告の作成費用 ・追加的省エネ投資に関する費用から工場等における運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
◆経済社会構造・都市構造の転換対策							
6	複数事業者の連携による省エネルギー	□コンビナート等の産業集積地における関連事業者など、複数の主体が連携することにより更なる削減が可能となる取組を促進していくことが重要。<産、エネ>		○導入に対する補助制度(補助対象の追加) ※各種中間取りまとめ等には、補助制度について明確な記述はないが、平成17年度予算政府案に補助のための予算(経済産業省)あり。			工場間の廃熱の融通等複数事業者が連携して行う事業の実施に要する費用から、事業実施に伴う工場等の運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
運輸部門							
◆自動車単体・燃料の対策							
7	トップランナー基準による自動車の燃費改善	■現段階で既に目標の達成は確実な状況である。	●トップランナー規制	●○2010年燃費基準をさらに5%超過達成した車種について自動車税及び自動車取得税の軽減措置の継続、見直し<交> ○燃料電池自動車等の次世代低公害車やバイオ燃料自動車の技術開発や実証試験<交> ○自動車グリーン税制や補助制度をはじめとした各種優遇施策について更なる充実<交>		●燃費性能に関する公表や車体表示(燃費識別ステッカー)制度<交>	トップランナー規制適合車と標準車の価格差から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
8	トップランナー基準の対象拡大		○LPG乗用車のトップランナー対象機器への追加				

通し番号	大綱に掲げられた対策及び地球環境部会で提案された追加対策(※4)	地球環境部会における現行対策の評価又は追加対策の導入ポテンシャルと課題(※1)	想定されている主な施策(※2)(※3)(※4)				社会全体でかかる費用に関する分析
			規制的手法	経済的措置	自主的取組の推進	情報的手法	
9	クリーンエネルギー自動車の普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ■近年、普及台数は伸びてきているものの、その普及のスピードは2010年度目標に照らして十分なものではない。 		<ul style="list-style-type: none"> ○ハイブリッド自動車用リチウムイオン電池等実用化のための技術開発の支援 ○燃料電池自動車等の次世代低公害車やバイオ燃料自動車の技術開発や実証試験<交> ○自動車グリーン税制や補助制度をはじめとした各種優遇施策について更なる充実<交> 		<ul style="list-style-type: none"> ●燃費性能に関する公表や車体表示(燃費識別ステッカー)制度<交> 	クリーンエネルギー自動車と標準車の価格差から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
10	アイドリングストップ車導入支援	<ul style="list-style-type: none"> ■トラックへのアイドリングストップ装置等の導入については、特段の施策が導入されない場合、現状以上のペースでの普及の可能性は低い。 ■速度抑制装置の装着は法律で義務づけられたため、確実に効果が見込めると考えられる。 	●大型トラックに対し速度抑制装置の装着を義務付け	<ul style="list-style-type: none"> ○バスへのエコドライブ診断装置の導入に対する支援 ○エコドライブマネージメントシステムの導入に対する支援 		<ul style="list-style-type: none"> ●自動車メーカーによる標準搭載などアイドリングストップ装置搭載車の普及<交> ●自動車ディーラーによる顧客に対する補助制度の情報提供<交> 	個別の装置の取り付け等にかかる費用から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
11	サルファーフリー燃料の導入	<ul style="list-style-type: none"> □超低硫黄燃料に対応した低燃費の新車への買換えが進むことにより対策が実現される。 □超低硫黄化に伴い製油所からのCO2排出量が増加するので、これをできるだけ抑制する必要がある。 		<ul style="list-style-type: none"> ○超低硫黄燃料に対応した低燃費車・低排出ガスの新車への買い替え促進のための税制優遇措置 ○超低硫黄燃料の製造設備・省エネ設備の導入に対する支援 			超低硫黄燃料の製造コスト及び対応する車と標準車の価格差から運転費用を差し引いた費用が発生
12	輸送用バイオマス燃料の導入(新エネルギーの内数)	<ul style="list-style-type: none"> □バイオエタノールお経済性、供給の安定性等の過大を認識しながら、その導入について、石油流通に関わる事業者及び燃料価格のコストアップ分を負担ユーザーとのコンセンサスを形成すべき。 □国内バイオマス資源から製造したエタノールを核として次第に全国に広げていき、2012年頃を目標に全国レベルでの普及を目指すことが適切である。 		○導入に対する補助制度等			
◆経済社会構造・都市構造の転換対策転換対策 交通システムにかかる省エネルギー対策							
13	<ul style="list-style-type: none"> 交通流対策 ・自動車交通需要の調整(自転車道の整備) ・ETCの利用促進 ・VICSの普及促進 ・信号機の集中制御化 ・路上工事の縮減 ・交通安全施設の整備 ・テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ■一定の削減効果を有する対策だが、効果の定量的な評価が可能となるようデータ収集等の措置が必要。 ■新交通管理システムは多くが研究開発・実証実験段階にある。 ■信号灯のLED化は一定の削減効果が見込める。 		<ul style="list-style-type: none"> ●自転車道、自転車駐車場等の整備<社> ●ETCの利用促進<社> ●VICS(道路交通情報通信システム)の推進<社> 	●路上工事の縮減<社>	<ul style="list-style-type: none"> ●対策効果の定量的な把握と効果を上げるための施策の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車道の整備事業費 ・ETC装着に関する費用 ・交通安全施設の整備事業費等が発生
13	<ul style="list-style-type: none"> 物流の効率化等 ・海運へのモーダルシフトの推進や輸送効率の向上 ・輸送力増強等鉄道の利便性向上 ・トラック輸送の効率化 ・国際貨物の陸上輸送距離の削減<交> ・グリーン物流総合プログラムの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ■一定の削減効果を有する対策だが、効果の定量的な評価が可能となるようデータ収集等の措置や施策の強化が必要。 ■モーダルシフト対策や荷主と運送事業者のように複数主体にまたがる対策については、効果を把握し、対策・施策の強化につなげていく。 	<ul style="list-style-type: none"> ●参入規制の緩和、船員の乗り組み体制の見直し等の事業規制の見直し<交> ●規制緩和による商業用貨物輸送の活性化<交> 	<ul style="list-style-type: none"> ○荷主が海上輸送を選択するためのインセンティブ付与 ○荷主が鉄道輸送を選択するためのインセンティブ付与 ●スーパーエコシップの実証試験、普及促進策<交> ●山陽線の輸送力増強事業<交> ●幹線の環境負荷低減のための実証実験<交> ●QLRTの整備<交> ●中核・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備<交> ●多目的国際ターミナルの拠点整備<交> 	<ul style="list-style-type: none"> ○3PL事業の積極的活用やそれによる流通効率化施設の整備 ○グリーン経営認証制度の浸透<交> ●次世代内航海運ビジョンの策定<交> 	<ul style="list-style-type: none"> ○物流最適化を図るための情報システムづくり・ネット取引 ○関係する主体間で連携したモデル事業により対策効果の定量的な把握と効果を上げるための施策の強化 ○事業者の排出削減量の算定保守法やルールの策定<交> 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の輸送力増強事業、LRTの整備、港湾の整備等事業にかかる総額が費用として発生
13	公共交通機関の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ■一定の削減効果を有する対策だが、効果の定量的な評価が可能となるようデータ収集等の措置や施策の強化が必要。 ■効果を把握しつつ、供給サイドと需要サイドの連携による対策・施策の強化につなげていく。 		<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道新線整備<交> ●新交通システム等中量軌道システム整備<交> ●公共交通機関利用促進移管する実証実験の実施<交> 		<ul style="list-style-type: none"> ●関係する主体間で連携したモデル事業により対策効果の定量的な把握と効果を上げるための施策の強化 	事業にかかる総額が費用として発生
13	鉄道・航空のエネルギー消費効率の向上	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道のエネルギー消費原単位は順調に低下しており、2010年の目標達成の確実性は高い。 ■航空のエネルギー消費原単位は既に目標値を下回っており、2010年の目標達成の確実性は高い。 		<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道車両及び航空機材について、 ・事業者による省エネ型車両・機材導入についての取組<交> ・新規車両・機材導入に対する支援措置による車両の更新<交> 			省エネ型の鉄道・飛行機に係る費用が発生(自然代替により、費用がかからない可能性有り)

通し番号	大綱に掲げられた対策及び地球環境部会で提案された追加対策(※4)	地球環境部会における現行対策の評価又は追加対策の導入ポテンシャルと課題(※1)	想定されている主な施策(※2)(※3)(※4)				社会全体でかかる費用に関する分析
			規制的手法	経済的措置	自主的取組の推進	情報的手法	
業務その他部門							
◆機器単位の対策							
14	トップランナー基準による機器の効率改善	<ul style="list-style-type: none"> ■規制による裏付けのある対策であり、目標年次までに順調に基準の達成が図られると考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○トップランナー基準の対象機器の目標基準値の強化の検討 ○基準の目標年までの期間を短く設定 			<ul style="list-style-type: none"> ●省エネ性能等に関する正確な製品情報を消費者へ提供 	従来機器との差額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
15	トップランナー基準の対象拡大		<ul style="list-style-type: none"> ○トップランナー基準の対象機器の拡大 				
16	省エネ機器の買換えの推進	<ul style="list-style-type: none"> ■電球型蛍光灯等省エネ法特定機器以外の機器についてより省エネ製品への積極的な買い替え・利用を促進すべき。 				<ul style="list-style-type: none"> ●省エネ性能等に関する正確な製品情報を消費者へ提供 	従来機器との差額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
17	高効率給湯器の普及	<ul style="list-style-type: none"> ■2010年度の目標を達成するためには、その普及をさらに加速する必要があるものと考えられる。 ■2002年度からの支援措置により、2002年度以降導入が加速化、現在のところ約15万台が普及している。今後も加速化傾向が続き、2010年度には300万台を超える普及台数が見込まれる。〈産〉 	<ul style="list-style-type: none"> ○省エネ法改正(電力会社やガス会社等に対して、高効率機器の普及促進やエネルギー使用状況の情報提供などの省エネルギー促進事業の実施及びその実施状況の公表を求める。〈省エネ〉一調査中 	<ul style="list-style-type: none"> ●市場への加速的普及を図るための支援措置<産、エネ> ○リースによる導入拡大のためリース事業者に対する導入補助 	<ul style="list-style-type: none"> ○事業者による更なる取組強化等<エネ> 	<ul style="list-style-type: none"> ○使用段階でのコスト削減効果等の省エネ性能を消費者に分かりやすく示すための情報提供の仕組みの導入 ○省エネ性能等に関する正確な製品情報を消費者に提供 	従来機器との差額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
18	高効率照明の普及	<ul style="list-style-type: none"> ■LED照明等の高効率照明は2007年度からの普及が想定されている。(現時点では普及の進捗はない。) ■間接照明の分野に急速に普及しつつあり、価格も低下傾向にある。〈産〉 ○民生用照明機器への本格的な普及は2005年度以降と推測され、業界推計によれば、2010年度には出荷台数の約10%が高効率照明となることが見込まれる。〈産〉 		<ul style="list-style-type: none"> ○LEDの高効率化、低コスト化のための技術開発に対する支援 ○国、地方公共団体等による率先導入による初期需要の創設 ○地域協議会による地域への集中導入に対する補助 ●技術開発に対して支援を実施<産> 		<ul style="list-style-type: none"> ○省エネ性能等に関する正確な製品情報を消費者に提供 	従来型機器との設備費用の差額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生(一般事務用蛍光灯照明に代替する機器の商品化は今後であり、現在のところ費用を計算できる段階にない)
19	業務用高効率空調機の普及	<ul style="list-style-type: none"> ○ヒートポンプを活用した高効率業務用空調機器等の普及のため、省エネ性能の表示などの施策を講じることが適当。 		<ul style="list-style-type: none"> ○高効率空調機の円滑な普及に向けた支援を2004年度から実施予定<エネ> 		<ul style="list-style-type: none"> ○販売事業者に対して、店頭において省エネルギー性能(年間消費電力量等)を消費者にわかりやすく表示ことの制度化 	従来型機器との設備費用の差額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
20	業務用省エネ型冷蔵・冷凍機の普及	<ul style="list-style-type: none"> ○全国のコンビニやスーパーに導入可能。 ○省エネ法の対象になっていない店舗が多く、新たな設備に投資するインセンティブが生じにくい。 		<ul style="list-style-type: none"> ○コンビニ、ファミリーレストラン等の中小店舗におけるモデル的な対策導入への支援 	<ul style="list-style-type: none"> ○確実かつ効果的な取組するための自主行動計画の活用 	<ul style="list-style-type: none"> ○省エネ機器の導入によるエネルギー削減効果やコストメリットに関する情報提供 	
◆工場等施設・主体単位の対策							
21	BEMSの普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ■BEMSについて新築の大規模ビルでの普及率が上昇しており、削減の確実性は高いが、大綱の目標水準に到達するためには普及を加速させる必要がある。 ■ビルのエネルギー管理については、ESCO事業の推進を含めて更に推進する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●BEMSについて省エネ法の工場・事業場判断基準の中で計画的に取り組むべき措置として位置付け<エネ> 	<ul style="list-style-type: none"> ○BEMS、ESCO等エネルギー管理ビジネスについて公的部門における率先導入 ○ESCO事業やBEMSの活用を促進するための支援策を講じていくことが重要<産> ●BEMSについて2002年度より導入支援を実施<エネ> 		<ul style="list-style-type: none"> ○エネルギー使用状況等を的確に把握できる仕組みを検討。事業者のエネルギー利用実態を的確に把握するための統計を含めた環境整備。〈産〉 ○エネルギー管理ビジネスの普及拡大についてロードマップを作成 ○〈エネ〉BEMS普及ロードマップを2004年土中に作成予定 	BEMSの設置費用から運転費用の低下分を差し引いた費用発生
22	建築物の省エネ性能の向上	<ul style="list-style-type: none"> ■一定の進捗が見られるが、さらに確実性を高める必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○新築の建築物について一定の省エネ性能を確保することの義務化等の規制措置の検討 ●断熱効率等に関する基準が設定されている。新築建築物に占める基準適合建築物の割合が、改正省エネルギー法による大規模建築物の届け出制度の運用開始により上昇<産> ○省エネ法改正(一定規模以上の非住宅建築物の大規模改修等を行う者に対し、松江年措置の届出を義務付け。一定規模以上の住宅に関し、新增改築及び大規模修繕等の際、省エネ措置の届出を義務付け) 	<ul style="list-style-type: none"> ○省エネ性能の高い建築物に対する税制等の誘導措置の拡充 		<ul style="list-style-type: none"> ○建築物の使用段階でのエネルギー削減効果等の省エネ性能や総合的な環境性能を建築主や使用者に分かりやすく示すための情報提供等の仕組みの導入 	新築建築物について省エネルギー基準に適合させるための投資額の増分、既設建築物について設備更新の際の高効率型と従来型との差額、それらから運転費用の低下分を差し引いた費用が発生

通し番号	大綱に掲げられた対策及び地球環境部会で提案された追加対策(※4)	地球環境部会における現行対策の評価又は追加対策の導入ポテンシャルと課題(※1)	想定されている主な施策(※2)(※3)(※4)				社会全体でかかる費用に関する分析
			規制的手法	経済的措置	自主的取組の推進	情報的手法	
23	事業場総点検の実施		省エネ法に基づく、第1種、第2種工場に対する現地調査				省エネ法の判断基準に適合させるための施設整備・改修が促進される分から運転経費の低下分を差し引いた費用が発生
家庭部門							
◆機器単位の対策							
24	トップランナー基準による機器の効率改善	■規制による裏付けのある対策であり、目標年次までに順調に基準の達成が図られると考えられる。	○トップランナー基準の対象機器の目標基準値の強化の検討 ○基準の目標年までの期間を短く設定	○一定水準以上の高い省エネ性能を有する製品への買換えに対する経済的なインセンティブの付与の検討 ○一般家庭向けの省エネ家電リース会社の運転資金に低利融資(政策投資銀行2005年度～) ○省エネ型製品の低コスト化、一層の省エネ化のための技術開発に対する支援 ○リース方式等新しいビジネスモデルの開発に対する支援		○各種温暖化対策推進組織を通じた機器の省エネ性能に関する製品情報の消費消費者への提供 ○メーカーによる製品本体へのCO2削減効果等に関する情報表示について義務化を含めた仕組みの導入の検討 ○一定規模以上の小売販売店による機器のCO2削減効果等に関する情報の店頭表示や販売時の説明などを促進する仕組みの導入 ○家電メーカー、販売店、消費者等の主体が連携したモデル事業を行い、CO2削減効果や省エネ性能の情報提供による買換促進効果の把握	導入にかかる費用総額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
25	トップランナー基準の対象拡大		○トップランナー基準の対象機器の拡大(ガス石油機器、電子レンジ・電気炊飯器等について追加を検討<エネ>)				
26	省エネ機器の買換えの促進	■電球型蛍光灯等省エネ法特定機器以外の機器についてより省エネ製品への積極的な買い替え・利用を促進すべき。				●省エネ性能等に関する正確な製品情報を消費者へ提供	導入にかかる費用総額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
27	高効率給湯器の普及	■2010年度の目標を達成するためには、その普及をさらに加速する必要があるものと考えられる。 ■2002年度からの支援措置により、2002年度以降導入が加速化、現在のところ約15万台が普及している。今後も加速化傾向が続き、2010年度には300万台を超える普及と台数が見込まれる。<産>	○省エネ法改正(電力会社やガス会社等に対して、高効率機器の普及促進やエネルギー使用状況の情報提供などの省エネルギー促進事業の実施及びその実施状況の公表を求める。<省エネ>一調査中	●市場への加速的普及を図るための支援措置<産、エネ> ○リースによる導入拡大のためリース事業者に対する導入補助 ○施工費の引下げと狭小住宅等への設置可能化のための小型化・施行簡易化等のための技術開発<省エネ>	○事業者による更なる取組強化等<エネ>	○使用段階でのコスト削減効果等の省エネ性能を消費者に分かりやすく示すための情報提供の仕組みの導入 ○省エネ性能等に関する正確な製品情報を消費者に提供	従来機器との差額の分から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
28	高効率照明の普及	■LED照明等の高効率照明は2007年度からの普及が想定されている。(現時点では普及の進捗はない。) ■間接照明の分野に急速に普及しつつあり、価格も低下傾向にある。<産> □民生用照明機器への本格的な普及は2005年度以降と推測され、業界推計によれば、2010年度には出荷台数の約10%が高効率照明となることが見込まれる。<産>		●普及を図るため、技術開発に対して支援<産> ○LEDの高効率化、低コスト化のための技術開発に対する支援 ○国、地方公共団体等による率先導入による初期需要の創設 ○地域協議会による地域への集中導入に対する補助		○省エネ性能等に関する正確な製品情報を消費者に提供	従来型機器との設備費用の差額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
29	待機時消費電力の削減	■(社)電子情報産業協会、(社)日本電機工業会及び(社)日本冷凍空調工業会の3団体による待機時消費電力削減に向けた自主的取組が2003年度末に達成(ただし、エアコンについては、2004年冷凍年度末に達成見込み)<エネ>	●関係団体による自主的取組				従来機器との差額の分から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
◆工場等施設・主体単位の対策							
30	HEMSの普及	■実証試験の段階であり、仮に、直ちに商品化されたとしても毎年200万戸以上という急速な導入が必要となるため、大綱の目標達成については不確実性が大きい。 □現時点では本格的な普及は進んでいないものの、2006年度以降導入が進展し、2010年には約17%の普及と見込まれる。<産>	○エネルギー供給事業者に対するHEMSをエネルギー供給サービスの一環としての提供の制度化を含めた仕組みを導入	○低コスト化のための技術開発への支援 ○エネルギー供給サービスなどの既存サービスの一環としてHEMSを導入する新たなビジネスモデルの開発支援 ○エネルギーの使用量や料金のリアルタイム表示機能のみを有するシステムの効果的な普及施策			HEMSの設置費用から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生

通し番号	大綱に掲げられた対策及び地球環境部会で提案された追加対策(※4)	地球環境部会における現行対策の評価又は追加対策の導入ポテンシャルと課題(※1)	想定されている主な施策(※2)(※3)(※4)				社会全体でかかる費用に関する分析
			規制的手法	経済的措置	自主的取組の推進	情報的手法	
31	住宅の省エネ性能の向上	<ul style="list-style-type: none"> ■現在得られる情報からは実現可能性は不透明。さらに確実性を高める必要がある。 □住宅用電圧調整システムは新築、既築を問わず全ての住宅に導入可能。 □製品の性能を確保するための規格化、低コスト化が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ○新築の住宅について一定の省エネ性能を確保することの義務化や集合住宅の建築主の取組強化等の規制措置の検討 ○長期的な視点に立った規制誘導施策<社> ○製品の性能の規格化 	<ul style="list-style-type: none"> ○省エネ性能の高い住宅への改修に対する低利融資、税制等による誘導措置の拡充 ○省エネリフォームのための技術開発<社> ○市場を先導する技術の開発・普及等<社> ○総合的な環境性能の高い住宅等に係る先導的な技術を導入するためのリーディングプロジェクトに対する支援<社> ○地域協議会による地域への住宅用電圧調整システムの集中の導入に対する補助 	<ul style="list-style-type: none"> ○新築住宅への電圧調整システムの標準導入 		<ul style="list-style-type: none"> 一定規模以上の住宅の新築・増改築、大規模修繕時等の省エネルギー措置の届出の義務づけ等(省エネ法改正)により、省エネ措置のための投資額の増分等から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
32	エネルギー情報提供の仕組み作り(住宅性能表示制度の推進)	<ul style="list-style-type: none"> ■現在得られる情報からは実現可能性は不透明。さらに確実性を高める必要がある。 			<ul style="list-style-type: none"> ○使用段階でのエネルギー削減効果等の住宅、改修後の住宅の省エネ性能や総合的な環境性能を消費者に分かりやすく示すための情報提供等の仕組みの導入 		

エネルギー転換部門

◆経済社会構造・都市構造の転換対策						
33	安全性確保を前提とした原子力発電の推進、既存発電施設の効率向上(燃料転換等)	<ul style="list-style-type: none"> ■電力分野のCO2排出原単位については、自主行動計画において、20%程度低減することが目標とされているが、現時点の電気事業者の設備の設置等を踏まえれば、2010年度におけるCO2排出原単位は15%程度の改善となる。<産、エネ> □電気事業者連合会が追加的対策を講ずることとしており、使用端電力CO2が更に改善する可能性<産、エネ> 		<ul style="list-style-type: none"> ●石炭火力発電の天然ガス転換等火力発電の熱効率の向上にかかる事業費に対する補助 ○京都メカニズムの事業者による活用<産、エネ> 	<ul style="list-style-type: none"> ●電力事業者の自主行動計画の着実なフォローアップ 	<ul style="list-style-type: none"> 自主行動計画の目標を達成するために行う設備投資等にかかる費用及び電気事業者が追加的に行う火力発電の熱効率の向上、京都メカニズムの活用等にかかる費用が発生
34	新エネルギー対策の推進(バイオマス熱利用・太陽光発電等の利用拡大)	<ul style="list-style-type: none"> ■太陽光発電は急速に設置台数が増加し、価格も低下しているが、依然として大綱の目標との間には開きがあり、目標の達成には不確実性がある。 ■太陽熱温水器は住宅用ボイラーの型式変更により設置が困難、ソーラーシステムについても価格の面で大幅導入には障害があり、現大綱の想定した導入量を確保することは困難。 □バイオエタノールの供給安定性、供給量の確保が課題。 □バイオエタノールの供給量を確保できれば、ガソリンの全量をE3することも可能である。 □導入について石油流通に関わる事業者及び自動車ユーザーのコンセンサスを形成することが必要。 □業務用バイオエタノールはボイラー更新時、又はボイラー改修時に導入が可能。 □エタノール混焼用バーナー等の追加設備か、エタノール予混合燃料の商品開発が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ORPS法の利用目標の引き上げの検討を含めた同法の適切な実施 ○風力発電の導入の制約を緩和できるような系統連系対策の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ●導入に対する助成措置、グリーン調達 ●電力会社による余剰電力購入メニューの拡充 ○価格低下に資する技術開発、供給ルートづくりを行うメーカーへの支援 ○公的部門を中心とした波及効果の大きい取組の推進 ○E3の流通のための施設整備に対する補助 ○バイオエタノール製造設備の整備に対する補助 ○E3利用促進のための規制措置 ○バイオエタノールの製造コスト低減技術の開発・実用化に対する支援 ○バイオエタノールを燃焼するために必要となる設備の整備に対する補助制度 ○バイオマスエネルギーのコスト低減を可能とする技術・システムの開発や地域モデルの開発 ○民間の創意工夫を活かした、地域ごとの特性に応じたシステム、地域モデルの開発の促進 ○大綱の目標達成のため、地域特性に応じて再生可能エネルギーや余剰エネルギーを集中的に導入するエリアを地域の拠点として形成し、全国に広げていくというアプローチの採用 	<ul style="list-style-type: none"> ●グリーン電力証書、グリーン電力基金 ●電力会社による住宅用太陽光発電等の余剰電力購入 	<ul style="list-style-type: none"> 導入にかかる費用総額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生
35	コージェネレーション・燃料電池の導入促進等	<ul style="list-style-type: none"> □ボイラー更新時、ボイラー改修時に導入が可能。 □燃料供給体制の整備が必要。 □小規模なコージェネレーションのエネルギー効率の向上、低コスト化などの技術開発が必要。 		<ul style="list-style-type: none"> ●導入に対する支援 ○ガスエンジン給湯器の円滑な普及に向けた支援を2003年から実施<エネ> ○高効率化などの技術開発に対する支援 	<ul style="list-style-type: none"> ●産業部門の自主行動計画の着実なフォローアップ 	<ul style="list-style-type: none"> 導入にかかる費用総額から運転費用の低下分を差し引いた費用が発生

代替フロン等3ガス対策

36	産業界の計画的な取組の推進				<ul style="list-style-type: none"> ●業界による自主的取組の推進 	
37	代替物質等の開発等及び代替製品の利用の促進			<ul style="list-style-type: none"> ○●SF6を用いないマグネシウム合金製造技術の開発・普及 ○HFCエアゾールの代替製品として電動式圧縮空気使用製品の開発・普及等 ○建物・住宅の省エネルギー化の推進メニューとセットにしたノンフロン断熱材の利用促進。例えば、補助金等の要件として、断熱材を使用する場合はノンフロン断熱材に限ることを明記するなどを検討。 		<ul style="list-style-type: none"> (試算中)

通し 番号	大綱に掲げられた対策及び地球環境部会で提案された追加対策(※4)	地球環境部会における現行対策の評価又は追加対策の導入ポテンシャルと課題(※1)	想定されている主な施策(※2)(※3)(※4)				社会全体でかかる費用に関する分析
			規制的手法	経済的措置	自主的取組の推進	情報的手法	
38	冷媒として機器に充填されたHFCの回収等		○フロン回収法の技術的見直しを含めた、制度の見直しによる回収率向上				
森林吸収源対策							
39	森林整備・保全			○京都議定書の3条4項に規定される適切な森林経営			我が国の育成林全てが京都議定書に基づく吸収量算定対象となるために必要な植栽、間伐等の森林整備量から、事業費計で年間約2,000億円が追加的に必要。
京都メカニズムの活用							
40	京都メカニズムの活用	○ 手遅れにならないよう第2ステップのうちから、十分な数のCDM/JIプロジェクトが推進され、政府として計画的にクレジットが取得できるような措置を講ずるべき。 ○ 政府が、京都メカニズムを活用する上で必要な予算面での対応のあり方について、早急に政府部内で検討を行うべき。(産)		○CDM/JI設備補助 ●政府によるクレジット調達制度			1億CO ₂ クレジット(政府が取得するクレジット)×(666~1200円/CO ₂ クレジット) =666億~1200億円

(凡例)
 <産>…産業構造審議会環境部会地球環境小委員会中間取りまとめ
 <エネ>…総合資源エネルギー調査会需給部会
 <社>…社会資本整備審議会環境部会中間取りまとめ
 <交>…交通政策審議会交通体系分科会環境部会中間取りまとめ
 <省エネ>…省エネルギー対策の抜本強化(平成16年11月9日省エネ部会資料3-2)
 特段の付記なし…中央環境審議会施策総合企画小委員会取りまとめ参考資料5-2他

※中長期的対策の記述方法については、検討中。(地域冷暖房等)

※サマータイムの記述方法については、検討中。