

	個別対策・施策	各対策・施策の現状・見直し
	「2—9:海運グリーン化総合対策」	「2—9:海運グリーン化総合対策」については、対策評価指標である「海上輸送量の増加」が2002年度の275.6億トンキロから2005年度の298.1億トンキロとなり輸送量は増加している。対策評価指標の2010年度の見直しは54億トンキロ増加とされており、現行計画における見込みである54億トンキロ増加を達成することが見込まれている。なお、海上輸送量の増加がトラックから海運へのシフトを生じさせCO2排出削減に寄与しているという点について十分確認できていない。
	「2—10:鉄道貨物へのモーダルシフト」	「2—10:鉄道貨物へのモーダルシフト」については、対策評価指標である「トラックから鉄道コンテナにシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数」が2002年度の3億トンキロから2006年度の21億トンキロとなり輸送トンキロ数は増加している。対策評価指標の2010年度の見直しは32億トンキロとされており、現行計画における見込みである32億トンキロを達成することが見込まれている。なお、輸送トンキロ数の増加がトラックから鉄道コンテナへのモーダルシフトを生じさせCO2排出削減に寄与しているという点について十分確認できていない。
	「2—11:トラック輸送の効率化」	「2—11:トラック輸送の効率化」については、対策評価指標である「車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数」、「トレーラの保有台数」、「営自率」及び「積載効率」がそれぞれ2002年度の7万9,500台、6万6,000台、84.0%、42.8%から2005年度の11万9,900台、7万1,100台、87%、44.6%となり対策が進展している。対策評価指標の2010年度の見直しはそれぞれ12万800台、7万1,100台、約3%向上、約2%向上とされており、現行計画における見込みである12万800台、6万8,800台、約1%向上(営自率)、約1%向上(積載効率)を上回る達成が見込まれている。
	「2—12:国際貨物の陸上輸送距離の削減」	「2—12:国際貨物の陸上輸送距離の削減」については、対策評価指標である「国際貨物の陸上輸送量削減」が2002年度の53.4億トンキロである。対策評価指標の2010年度の見直しは約92億トンキロとされており、現行計画における見込みである約92億トンキロを達成することが見込まれている。なお、対策評価指標として用いている国際貨物の陸上輸送量の削減量(最新のデータは2002年度)は、5年おきに実施しているコンテナ貨物流動調査等によるものであり、次回の調査は2008年度に実施する予定である。
	「2—21:クリーンエネルギー自動車の普及促進」	「2—21:クリーンエネルギー自動車の普及促進」については、対策評価指標である「クリーンエネルギー車の累積導入台数」が2002年度の14万台から2005年度の33万台となり累積導入量は増加している。対策評価指標について、現行のトレンドで推移した場合における最小値の見直しとしては2010年に62万台となるが、現時点における最も蓋然性の高い見直しとしては、現行計画における見込みである233万台の対策効果が見込まれる。
	「2—22:高速道路での大型トラックの最高速度の抑制」	「2—22:高速道路での大型トラックの最高速度の抑制」については、対策評価指標である「大型トラックの速度抑制装置装着台数」が2002年度の8,000台から2005年度の40.4万台となり装着台数は増加しているが、対策評価指標の2010年度の見直しは約72万台とされており、現行計画における見込みである約80万台には達しない見直しである。
	「2—23:サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入」	「2—23:サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入」については、対策評価指標として「直噴リーンバーンによる燃費改善率」及び「触媒被毒除去のためのパージ頻度減少による燃費改善率」を設定しているが、排ガス規制への対応から、サルファーフリー燃料対応ガソリン自動車の導入は困難な状況であるが、引き続き更なる技術開発に努めることとされている。
	「2—24:鉄道のエネルギー消費効率の向上」	「2—24:鉄道のエネルギー消費効率の向上」については、対策評価指標である「エネルギー消費原単位」が2002年度の2.46kWh/kmから2004年度の2.43kWh/kmとなりエネルギー消費原単位は減少している。対策評価指標の2010年度の見直しは2.42kWh/kmとされており、現行計画における見込みである約7%改善(1995年比)を達成することが見込まれている。
	「2—25:航空のエネルギー消費効率の向上」	「2—25:航空のエネルギー消費効率の向上」については、対策評価指標である「エネルギー消費原単位」が2002年度の0.0525L/人キロから2005年度の0.0523L/人キロとなりエネルギー消費原単位が改善している。対策評価指標の2010年度の見直しは約15%改善(95年度比)とされており、現行計画における見込みである約15%改善(95年度比)を達成することが見込まれている。
HFC等3ガス部門	「1—10:産業界の計画的な取組の促進、代替物質の開発等及び代替製品の利用の促進」	「1—10:産業界の計画的な取組の促進、代替物質の開発等及び代替製品の利用の促進」については、代替フロン等3ガス排出量が1995年度の5,120万t-CO2から2005年度の1,690万t-CO2となり排出量が減少している。また、対策評価指標である「エアゾール製品のHFC出荷量」は2002年度のHFC-134a:2,003t、HFC-152a:189tから2005年度のHFC-134a:604t、HFC-152a:1,300tとなり出荷量は減少している。対策指標である「MDI用途のHFC排出量」は2002年度の59tから110tとなり排出量は増加している。対策指標である「発泡剤用途のHFC使用量」は2002年度のウレタンフォーム:8,178t、押出発砲ポリスチレン:2,504t、高発砲ポリエチレン:557t、フェノールフォーム:75tから2005年度のウレタンフォーム:5,369t、押出発砲ポリスチレン:13t、高発砲ポリエチレン:4t、フェノールフォーム:0tとなり使用量は減少している。対策評価指標である「圧延におけるSF6フリー技術の導入率」については現時点で導入はされていない。対策評価指標である「鋳造における代替ガスの導入率」は2002年度の0%から2005年度の0.6%となり導入率は増加している。2010年度の排出削減見直しは4,360万t-CO2とされているが、2005年度の実績は1,690万t-CO2であり、現行計画における見込みを上回る達成が見込まれている。なお、モントリオール議定書に基づき生産・消費の削減が進められているオゾン層破壊物質からの代替が進むことによりHFCの排出量が増加することが予想される等いくつかの排出量の増加要因がある。

	個別対策・施策	各対策・施策の現状・見通し
	「1-11: 法律に基づく冷媒として機器に充てんされたHFCの回収等」	「1-11: 法律に基づく冷媒として機器に充てんされたHFCの回収等」については、カーエアコンのCO2排出削減量が2002年度の6.9万t-CO2から2005年度の50.7万t-CO2となり排出削減量は増加している。対策評価指標である「カーエアコンの冷媒の回収率」は2002年度の29%から2004年度の26%と回収率は減少しており、「業務用冷凍空調機器の冷媒の回収率」は2002年度の29%から2005年度の32%と回収率は増加している。また、「補充用冷媒の回収率」については2007年10月以降に把握される修理・整備時の回収量から回収率を推計し公表する予定である。2010年度の排出削減見通し及び対策評価指標の2010年度の見通しは、それぞれ約1,240万t-CO2及び「カーエアコンの冷媒の回収率」、「業務用冷凍空調機器の冷媒の回収率」、「補充用冷媒の回収率」がそれぞれ80%、2008年度からの5年間平均で60%、2008年度からの5年平均で30%とされており、現行計画における見込みを達成することが見込まれている。なお、カーエアコンからの冷媒フロン類については、回収量が2002年度の53トンから2005年度の390トンと年々増加しており、2005年以降については、自動車リサイクル法に基づき回収・破壊が義務づけられている。
非エネルギー起源 CO2、メタン、N2O	「2-33: 混合セメントの利用拡大」	「2-33: 混合セメントの利用拡大」については、対策評価指標である「セメント生産量に占める混合セメント生産量の割合」が2002年度の22.6%から2004年度の21.0%となり生産量の割合が減少している。対策評価指標の2010年度の見通しは24.8%とされており、現行計画における見込みである24.8%を達成することが見込まれている。
	「2-34: 廃棄物の焼却に由来する二酸化炭素排出削減対策の推進」	「2-34: 廃棄物の焼却に由来する二酸化炭素排出削減対策の推進」については、対策評価指標である「一般廃棄物(プラスチックの焼却量)」が2002年度の491万トンから2004年度の446万トンとなり焼却量が減少しており、「産業廃棄物(廃プラスチック類・廃油)の焼却量」が2002年度の388万トンから2004年度の401万トンとなり焼却量が増加している。対策評価指標の2010年度の見通しがそれぞれ約450万トン、約430万トンとされており、現行計画における見込みである約450万トン、約430万トンを達成することが見込まれている。
	「2-35: 廃棄物の最終処分量の削減等」	「2-35: 廃棄物の最終処分量の削減等」については、対策評価指標である「一般廃棄物(食物くず・紙くず・繊維くず・木くず)の最終処分量」が2002年度の63万1,000トンから2004年度の60万9,000トン、「産業廃棄物(家畜死体・動植物残渣・紙くず・繊維くず・木くず)の最終処分量」が2002年度の33万2,000トンから2004年度の28万トンとなり最終処分量はそれぞれ減少している。対策評価指標である「焼却炉種類別割合」は2002年度に全連続炉: 82.1% 准連続炉: 12.5% バッチ炉: 5.4%から2004年度に全連続炉: 84.7% 准連続炉: 10.9% バッチ炉: 4.3%となり全連続炉の割合が増加し准連続炉及びバッチ炉の割合が減少している。また、対策評価指標である「一般廃棄物焼却量」は2002年度の4,197万2,000トンから2004年度の4,094万1,000トンとなり焼却量は減少している。対策評価指標の2010年度の見込みはそれぞれ「一般廃棄物(食物くず・紙くず・繊維くず・木くず)の最終処分量」が約31万トン、「産業廃棄物(家畜死体・動植物残渣・紙くず・繊維くず・木くず)の最終処分量」が約12万トン、「焼却炉種類別割合」が全連続炉: 84% 准連続炉: 11% バッチ炉: 5%、「一般廃棄物焼却量」が約3,330万トンとされているが、「一般廃棄物(食物くず・紙くず・繊維くず・木くず)の最終処分量」、「産業廃棄物(家畜死体・動植物残渣・紙くず・繊維くず・木くず)の最終処分量」、及び「一般廃棄物焼却量」については、2004年度の実績値がそれぞれ60万9,000トン、28万トン、4,094万1,000トンであり、現行計画における見込みを下回る可能性がある。
	「2-36: アジピン酸製造過程における一酸化二窒素分解装置の設置」	「2-36: アジピン酸製造過程における一酸化二窒素分解装置の設置」については、対策評価指標である「導入事業所数」の1事業所を現状で既に達成している。
	「2-37: 下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化」	「2-37: 下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化」については、対策評価指標である「高分子流動炉の燃焼の高度化の普及率」が2002年度の31%から2005年度の37%となり普及率は増加している。現行計画における対策評価指標の2010年度の見込みは100%とされているが、2005年度の実績値は37%であり、現行計画における見込みを下回る可能性がある。
	「2-38: 一般廃棄物焼却施設における燃焼の高度化等」	「2-38: 一般廃棄物焼却施設における燃焼の高度化等」については、対策評価指標である「焼却炉種類別割合」が2002年度に全連続炉: 82.1% 准連続炉: 12.5% バッチ炉: 5.4%から2004年度に全連続炉: 84.7% 准連続炉: 10.9% バッチ炉: 4.3%となり全連続炉の割合が増加し准連続炉及びバッチ炉の割合が減少している。また、対策評価指標である「一般廃棄物焼却量」は2002年度の4,197万2,000トンから2004年度の4,094万1,000トンとなり焼却量は減少している。現行計画における対策評価指標「一般廃棄物焼却量」の2010年度の見込みは約3,330万トンとされているが、2004年度の実績値は4,094万1,000トンであり、現行計画における見込みを下回る可能性がある。
温室効果ガス吸収源対策	「1-12: 森林・林業対策の推進による温室効果ガス吸収源対策の推進」	「1-12: 森林・林業対策の推進による温室効果ガス吸収源対策の推進」については、現状の森林整備面積に加え、2007年度から2012年度に毎年度20万ha(合計120万ha)の追加的な整備が必要であり、間伐については、経常分と合わせて毎年55万ha、計330万haの実施が必要である。
	「2-39: 都市緑化等の推進」	「2-39: 都市緑化等の推進」については、対策評価指標である「公共公益施設等における高木植栽本数」が2002年度の5,000万本から2005年度の6,000万本となり本数は増加している。対策評価指標の2010年度の見通しは7,500万本を想定しており、現行計画における見込みである7,500万本を達成することが見込まれている。
京都メカニズム	「1-13: 京都メカニズムの本格活用(京都メカニズムクレジット取得事業)」	「1-13: 京都メカニズムの本格活用(京都メカニズムクレジット取得事業)」については、国内対策を基本として国民各界各層が最大限努力することを前提に、京都議定書の約束達成に不足する差分について、必要なクレジットを確保することが必要である。

別紙2 社会経済活動量の見通し

部門	指標名称	単位	1990年実績	2005年実績	2010年想定	出典	(参考) 目達計画策定時2010年想定
共通	総人口	万人	12,361	12,777	12,718	国立社会保障・人口問題研究所の中位推計(2006年12月)	12,747
	労働力人口	万人	6,414	6,654	6,443		6,709
	総世帯数	万世帯	4,116	5,038	5,136	国立社会保障・人口問題研究所の世帯数推計(2003年10月)	5,108
	原油価格	\$/B	23.3	55.8	57.3	日本経済の進路と戦略(2007年1月閣議決定)	21
	為替水準	円/\$	141.5	113.3	113.7		120
	実質GDP成長率	%	-	2.4	2.4		1.6
産業	粗鋼生産量	万t	11,171	11,272	10,970	総合資源エネルギー調査会需給部会(2007年8月)	10,365
	エチレン生産量	万t	597	755	713		668
	セメント生産量	万t	8,685	7,393	6,982		6,800
	紙・板紙生産量	万t	2,854	3,107	3,221		3,174
IIP(鉱工業生産指数) 2000年=1.00	食品	-	1.001	0.942	0.910		0.95
	繊維 ^{※1}	-	-	-	-		0.33
	鉄鋼	-	1.132	1.072	1.089		0.88
	化学	-	0.869	0.995	1.035		1.23
	窯業土石	-	1.270	0.809	0.761		0.61
	紙パルプ	-	0.919	0.988	1.027		1.09
	非鉄地金 ^{※1}	-	0.829	1.039	1.102		-
	非鉄金属 ^{※1}	-	-	-	-	1.12	
	機械 ^{※1}	-	0.918	1.126	1.348	-	
	金属機械 ^{※1}	-	-	-	-	1.23	
その他	-	1.282	0.859	0.848	0.76		
民生	業務サービス生産額 ^{※2}	兆円	425.7	584.9	648.0	-	
運輸	旅客輸送量	億人キロ	11,313	13,039	15,323	国土交通省道路局「交通需要推計検討資料」(2002年)、運輸政策審議会総合部会「長期輸送需要の予測」(2000年)、交通政策審議会港湾分科会「港湾取扱貨物量試算結果について」(2002年)、交通政策審議会航空分科会「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」参考資料(2002年)	15,323
	貨物輸送量	億トンキロ	5,468	5,704	5,859		5,529

※1 業種区分の見直しにより、目標達成計画策定時または今回想定の方のみ存在する。

※2 業務部門のエネルギー消費量を推計するための指標としては、温室効果ガスの算定に用いる統計の指標として用いられていたことから、「業務床面積」を目標達成計画策定時には採用していたが、当該統計における指標の変更を受け、今回の推計では「業務サービス生産額」を指標として採用することとした。