

	個別対策・施策	各対策・施策の現状・見通し
	「1-2: 建築物の省エネ性能の向上」	「1-2: 建築物の省エネ性能の向上」については、CO2排出削減量が2002年度の390万t-CO2から2004年度の700万t-CO2となり排出削減量は増加している。また、対策評価指標である「新築建築物の省エネ基準(1999年基準)達成率」は2002年度の50%から2004年度の74%となり達成率は増加している。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2,550万t-CO2及び80%とされており、現行計画における見込みである2,550万t-CO2及び80%を達成することが見込まれている。なお、目標達成計画における対策評価指標は「新築建築物の省エネ基準(平成11年基準)達成率8割(2006年度)」であるが、平成19年5月にとりまとめられた「京都議定書目標達成計画の進捗状況」においては「当該年度に建築確認された建築物(2,000m2以上)のうち、省エネ基準に適合している建築物の床面積の割合」を指標として用いている。
	「1-3: BEMS、HEMSの普及」	「1-3: BEMS、HEMSの普及」については、CO2排出削減量が2002年度の227万t-CO2から2005年度の384万t-CO2となり排出削減量は増加している。また、対策評価指標である「BEMS・HEMSの普及による省エネ量」は2002年度の45万kl(原油換算)から2005年度の75万kl(原油換算)となり省エネ量は増加している。排出削減見通し及び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通しとしては2010年に804万t-CO2及び158万kl(原油換算)となるが、現時点における最も蓋然性の高い見通しとしては、現行計画における見込みである1,120万t-CO2及び220万kl(原油換算)の対策効果が見込まれる。
	「1-4: 住宅の省エネ性能の向上」	「1-4: 住宅の省エネ性能の向上」については、CO2排出削減量が2002年度の390万t-CO2から2005年度の520万t-CO2となり排出削減量は増加している。また、対策評価指標である「新築住宅の省エネ基準(1999年基準)達成率」は2002年度の22%から2005年度の30%となり達成率は増加している。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850万t-CO2及び65%とされており、現行計画における見込みである850万t-CO2及び51% (2008年度)を達成することが見込まれている。なお、目標達成計画における対策評価指標は「新築住宅の省エネ基準(平成11年基準)達成率5割(2008年度)」であるが、平成19年5月にとりまとめられた「京都議定書目標達成計画の進捗状況」においては「当該年度に性能評価を受けた住宅のうち、平成11年省エネ基準に適合している住宅の戸数の割合」を指標として用いている。
	「1-9: トップランナー基準による機器の効率向上」	「1-9: トップランナー基準による機器の効率向上」については、CO2排出削減量が2002年度の340万t-CO2から2005年度の1,080万t-CO2となり排出削減量は増加している。また、対策評価指標である「目標年度における製造事業者及び輸入業者のトップランナー基準達成」については、2003年度にテレビジョン受信機(ブラウン管)及びビデオテープレコーダーが、2004年度にエアコンディショナー(4kW以下)及び電気冷蔵庫等が、2005年度に蛍光灯器具、自動販売機及び電子計算機等がトップランナー基準を達成している。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3,296万t-CO2及び各機器の目標年度までにトップランナー基準達成とされており、現行計画における見込みである2,900万t-CO2を上回る達成が見込まれている。
	「2-14: 複数事業者の連携による省エネルギー」(再掲)	「2-14: 複数事業者の連携による省エネルギー」については、対策評価指標である「コンビナート等における複数事業の連携による省エネ量」が2004年度の2万kl(原油換算)から2006年度の17万kl(原油換算)となり省エネ量は増加している。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通しとしては2010年に45万kl(原油換算)となるが、現時点における最も蓋然性の高い見通しとしては、現行計画における見込みである100万kl(原油換算)の対策効果が見込まれる。
業務その他部門 家庭部門	「2-16: 省エネルギー法によるエネルギー管理の徹底(民生業務)」	「2-16: 省エネルギー法によるエネルギー管理の徹底(民生業務)」については、2006年4月施行の改正省エネ法の実績値がまとまっていないため、対策評価指標である「オフィスビル等のエネルギー効率の改善等」が算出できず、現時点では対策効果が把握できない。
	「2-26: 省エネ機器の買い替え促進」	「2-26: 省エネ機器の買い替え促進」については、対策評価指標である「電気ポット、食器洗い機、電球型蛍光灯等の省エネ機器の導入台数」が2000年度の8,151万2千台から2005年度の1億3,092万3千台となり導入台数は増加している。対策評価指標の2010年度の見通しは1億8,008万5千台とされており、現行計画における見込みである7,800万台を上回る達成が見込まれている。
	「2-27: エネルギー供給事業者等による消費者へのエネルギー情報の提供」	「2-27: エネルギー供給事業者等による消費者へのエネルギー情報の提供」については、対策評価指標である「エネルギー供給事業者による情報提供実績等」について、現時点ではデータが存在しないことから対策効果を把握できない。
	「2-28: 高効率給湯器の普及」	「2-28: 高効率給湯器の普及」については、対策評価指標である「潜熱回収型給湯器の普及台数」が2002年度の1万台から2005年度の23万台となり普及台数は増加しており、現行のトレンドで推移した場合における最大値の見通しとしては2010年に326万台となるが、現時点における最も蓋然性の高い見通しとしては、291万台の対策効果が見込まれる。また、対策評価指標である「CO2冷媒ヒートポンプ給湯器の普及台数」は2002年度の4万台から2005年度の48万台となり普及台数は増加しており、現行のトレンドで推移した場合における最小値の見通しとしては2010年に446万台となるが、現時点における最も蓋然性の高い見通しとしては、現行計画における見込みである520万台の対策効果が見込まれる。
	「2-29: 業務用高効率空調機の普及」	「2-29: 業務用高効率空調機の普及」については、高効率空調機1台当たりの能力が目標達成計画策定時の見込みより増加していることから、対策評価指標である「高効率空調機の導入量」を台数(12,000台)ではなく冷凍能力(141万冷凍トン)で表記することとしている。対策評価指標である「高効率空調機の導入量」は2002年度の1.6万冷凍トンから2005年度の18.9万冷凍トンとなり普及台数は増加している。冷凍能力について、現行のトレンドで推移した場合における最小値の見通しとしては2010年に92.5万冷凍トンとなるが、現時点における最も蓋然性の高い見通しとしては、現行計画における見込みに相当する141万冷凍トンの対策効果が見込まれる。
	「2-30: 業務用省エネ型冷蔵・冷凍機の普及」	「2-30: 業務用省エネ型冷蔵・冷凍機の普及」については、対策評価指標である「業務用省エネ型冷蔵・冷凍機の普及台数」が2002年度の400台から2005年度の2,848台となり普及台数は増加している。現行計画における見込みは16,275台であるが、現時点における対策評価指標の2010年度の見通しは6,928~16,275台である。

個別対策・施策	各対策・施策の現状・見通し
「2—31:高効率照明の普及(LED照明)」	「2—31:高効率照明の普及(LED照明)」については、対策評価指標である「高効率照明の普及率」が2002年度の0.06%から2005年度の0.18%となり排出削減量は増加しているが、対策評価指標の2010年度の見通しは0.41~0.76%とされており、現行計画における見込みである10%には達しない見通しである。
「2—32:待機時消費電力の削減」	「2—32:待機時消費電力の削減」については、対策評価指標である「機器ごとの待機時消費電力削減(1W以下)達成」が2003~2004年度において9品目で達成している。対策評価指標の2010年度の見通しは機器ごとの待機時消費電力削減(1W以下)達成とされており、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。
「1—8:トプラナー基準による自動車の燃費改善」	「1—8:トプラナー基準による自動車の燃費改善」については、CO2排出削減量が2002年度の405万t-CO2から2005年度の1,032万t-CO2となり排出削減量は増加している。また、対策評価指標である「目標年度における製造事業者及び輸入業者のトプラナー基準達成」は2005年度にディーゼル乗用自動車及びディーゼル貨物自動車がトプラナー基準を達成している。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2,258万t-CO2及び2010年度までにトプラナー基準達成とされており、現行計画における見込みである2,100万t-CO2を上回る達成が見込まれている。
「2—1:公共交通機関の利用促進」	「2—1:公共交通機関の利用促進」については、対策評価指標である「公共交通機関の輸送人員」が2002年度の6億2,400万人から2004年度の12億4,000万人となり輸送人員は増加している。対策評価指標の2010年度の見通しは25億5,300万人とされており、現行計画における見込みである約25億人を達成することが見込まれている。なお、目標達成計画では排出削減量の積算時に見込んだ前提として、「鉄道新線整備等により改善効果が見込まれる公共交通機関の輸送人員のうち、一定割合が自家用乗用者から利用転換するものと想定」及び「100人以上の従業員を有する事業所におけるマイカー通勤者のうち、約1割が公共交通機関へ利用転換するものと想定」とされているが、これらの想定の設定根拠について十分確認できていない。
「2—2:環境に配慮した自動車使用の促進(エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化)」	「2—2:環境に配慮した自動車使用の促進(エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化)」については、対策評価指標である「エコドライブ関連機器の普及台数」が2005年度に7万台となっている。また、対策評価指標である「高度GPS-AVMシステム車両普及率」は2003年度の0.9%から2005年度の7.4%となり普及率は増加している。対策評価指標の2010年度の見通しは「エコドライブ関連機器の普及台数」が20万台、「高度GPS-AVMシステム車両普及率」が16%とされており、それぞれ現行計画における見込みである20万台及び16%を達成することが見込まれている。
「2—3:環境に配慮した自動車使用の促進(アイドリングストップ車導入支援)」	「2—3:環境に配慮した自動車使用の促進(アイドリングストップ車導入支援)」については、対策評価指標である「アイドリングストップ車普及台数」が2004年度の3,800台から2005年度の6,500台となり普及台数は増加している。対策評価指標の2010年度の見通しは3.1~17.8万台とされており、現行計画における見込みである280万台には達しない見通しである。
「2—4:自動車交通需要の調整」	「2—4:自動車交通需要の調整」については、対策評価指標である「自転車道の整備」が2002年の1万4,000kmから2005年度の2万1,000kmとなり整備延長は増加している。対策評価指標の2010年度の見通しは3万kmとされており、現行計画における見込みである約3万kmを達成することが見込まれている。
「2—5:高度道路交通システム(ITS)の推進」	「2—5:高度道路交通システム(ITS)の推進」については、対策評価指標である「ETC利用率」及び「VICS普及率」がそれぞれ2002年度の5%、約8%から2006年度の68%、約18%となり利用率及び普及率は増加している。また、対策評価指標である「信号機の集中制御化」は2001年度の約1万7,800基から2005年度の約2万8,800基となり整備基数は増加している。対策評価指標の2010年度の見通しはそれぞれ「ETC利用率」が約8割、「VICS普及率」が約20%、「信号機の集中制御化」が約4万2,000基とされており、現行計画の見込みである約70%、約20%、約4万基を達成することが見込まれている。
「2—6:路上工事の縮減」	「2—6:路上工事の縮減」については、対策評価指標である「1km当たりの年間路上工事時間」が2002年度の201時間から2005年度の126時間となり工事時間の削減は進んでいる。対策評価指標の2007年度の見通しは161時間となっており、「2007年までに約2割削減」という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。
「2—7:交通安全施設の整備」	「2—7:交通安全施設の整備」については、対策評価指標である「信号機の高度化」が2002年度の約1万6,600基から2005年度の約2万4,200基となり整備基数は増加している。対策評価指標の2010年度の見通しは約3万8,000基とされており、現行計画における見込みである約2万基を上回る達成が見込まれている。
「2—8:テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進」	「2—8:テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進」については、対策評価指標である「テレワーク人口」を就業者数の25%、約1,630万人相当から、就業者数の20%、約1,300万人相当に見直すとともに、テレワークにより鉄道、乗用車、バスによる通勤交通量が削減されるが、テレワークによって公共交通機関の本数が直ちに減少することは考えにくいという中央環境審議会・産業構造審議会での指摘を踏まえ、テレワークによる排出削減見込量としては乗用車のみを見込んでいる。対策評価指標等の見直しにより排出削減見込量は約50万t-CO2に下方修正されており、現行計画における見込みである約340万t-CO2には達しない見通しである。

運輸部門