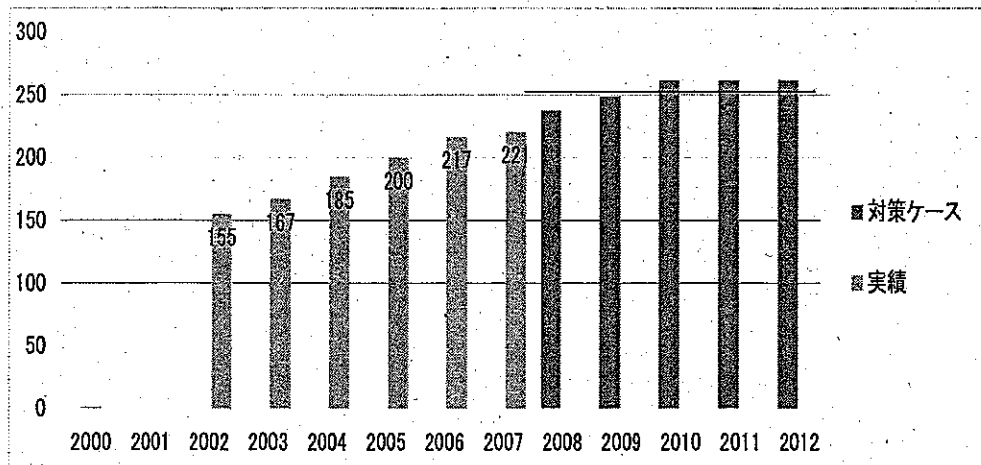


国際貨物の陸上輸送距離の削減

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

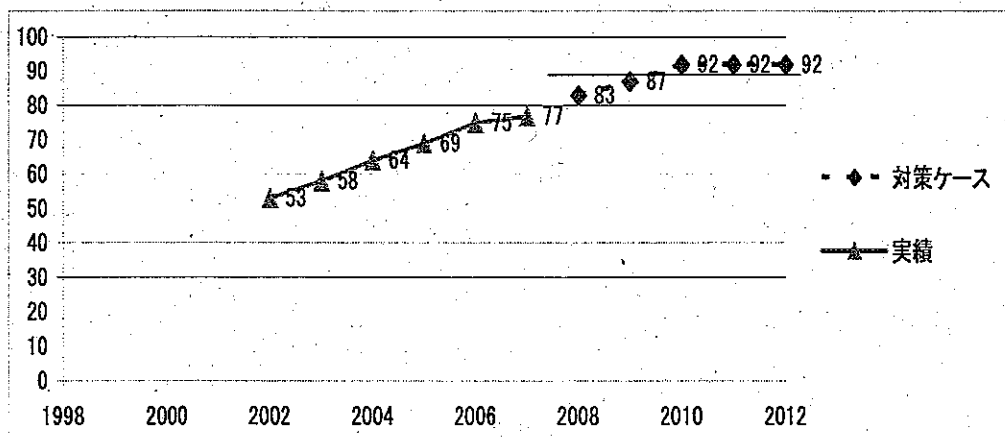
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									238	249	262	262	262	255
実績			155	167	185	200	217	221						



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:億トンキロ)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									83	87	92	92	92	89
実績			53	58	64	69	75	77						



定義・ 算出方法	定義：国際貨物の陸上輸送距離（トンキロ） 算出方法：国際海上コンテナターミナル及び多目的国際ターミナルの供用による陸上輸送距離削減実績（トンキロ）を算出
出典・ 公表時期	国土交通省調べ
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

3. 対策・施策に関する評価

対策・施策の進捗状況に関する評価

外航船舶が寄港可能な港湾の整備等により、最寄り港までの海上輸送が可能となり、トラック輸送に係る走行距離が短縮され、CO2 排出量の削減効果が現れてきている。このまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、概ね目標達成が可能な水準である。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	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 港湾整備事業費 4,284 億円の内数（2008 年度） 多目的国際ターミナルの整備 港湾整備事業費 4,284 億円の内数（2008 年度）
2009 年度	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 港湾整備事業費 6,391 億円の内数（2009 年度） 多目的国際ターミナルの整備 港湾整備事業費 6,391 億円の内数（2009 年度）
2010 年度以降	引き続き、国際貨物の陸上輸送距離削減に向けて、国際海上コンテナターミナル等の外航船舶が寄港可能な港湾施設の整備を推進する。

4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナルの整備 港湾整備事業費(億円)	7,147	6,860	6,007	5,018	4,823	4,367	4,047	4,008	4,284	6,391		継続	
	→												
												予定	

施策の全体像	実績及び予定	
[予算・補助] ・ 中枢・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 ・ 多目的国際ターミナルの整備	2008年度実績	港湾整備事業費 3,926 億円の内数 港湾整備事業費 112 億円の内数 (一次補正) 港湾整備事業費 248 億円の内数 (二次補正)
	2009年度実績	港湾整備事業費 3,733 億円の内数 港湾整備事業費 2,658 億円の内数 (補正)
	2010年度予定	継続予定
[普及啓発] 「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組の促進	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続予定

5. 排出削減見込み量の算定根拠等

国際貨物の陸上輸送距離削減によるCO2排出削減見込量を次のように算定。

1. コンテナ貨物

1993年時点の港湾配置及び港湾背後圏を前提条件に、2010年度貨物量を輸送する場合のコンテナ貨物流動調査から求められる削減トンキロ：78億4,400万トンキロ (①)

2. バルク貨物

1993年時点の港湾配置及び港湾背後圏を前提条件に、2010年度貨物量を輸送する場合の陸上出入貨物調査から求められる削減トンキロ：13億8,600万トンキロ (②)

3. トラックのCO2排出原単位 290g-CO2/トンキロ (～2004) (③)

271g-CO2/トンキロ (2005～) (④)

CO2排出削減見込量は、コンテナ貨物とバルク貨物の陸上輸送距離削減によるものであることから、

$$(78億4,400万トンキロ + 13億8,600万トンキロ) = 92億3,000万トンキロ$$

①

②

うち、2004年までの削減量：63億1,000万トンキロ (⑤)

うち、2005年以降の削減量：29億2,000万トンキロ (⑥)

$$63億1,000万トンキロ \times 290g-CO2/トンキロ + 29億2,000万トンキロ \times 271g-CO2/トンキロ$$

⑤

③

⑥

④

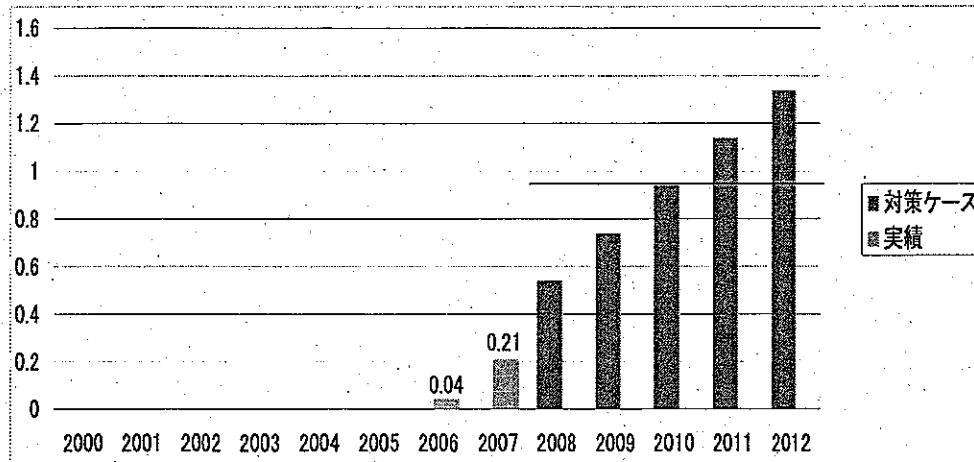
= 約262万t-CO2

省エネに資する船舶の普及促進

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

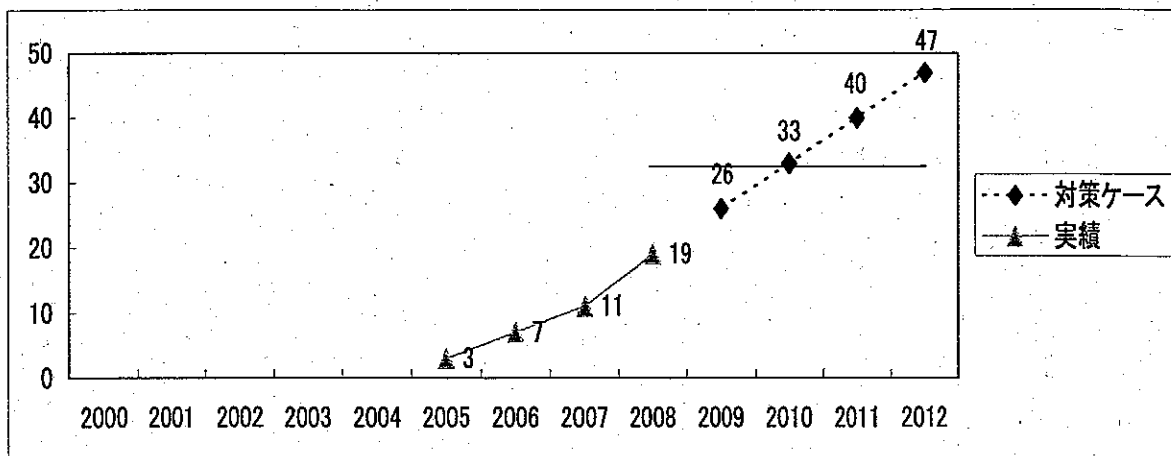
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									0.54	0.74	0.94	1.14	1.34	0.94
実績							0.04	0.21						



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:隻)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース										26	33	40	47	33
実績						3	7	11	19					



定義・ 算出方法	スーパーエコシップ累積導入隻数
出典・ 公表時期	
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

3. 対策・施策に関する評価

対策・施策の進捗状況に関する評価

対策評価指標については、2007年度までに、11隻のスーパーエコシップ（SES）が建造決定されている。

このまま推移すれば、概ね目標達成が可能な水準である。引き続き、SES普及の着実な進捗を図っていく必要がある。

実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	SESの普及支援（39.5億円、40億円の内数（一次補正））
2009年度	引き続き、SES普及の着実な進捗を図っていく。
2010年度以降	引き続き、SES普及の着実な進捗を図っていく。

4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策 環境に優しく 経済的な次世 代内航船舶 (スーパーエコ シップ)の普及 促進													

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] 環境にやさしく経済的な次世代内航船舶（スーパ ーエコシップ）の普及支援	2008 年度実績	3951 百万円 4000 百万円の内数（一次補正）
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発] 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の 船舶共有建造制度を活用したスーパーエコシップ の建造支援等の普及支援策を 2005 年度から実施	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

5. 排出削減見込み量の算定根拠等

スーパーエコシップ (SES) 1 隻当たりのCO₂排出削減量 (約 285 t-CO₂) (2005 年度実績より1 隻当たりの平均値を算出) を基に算出している。

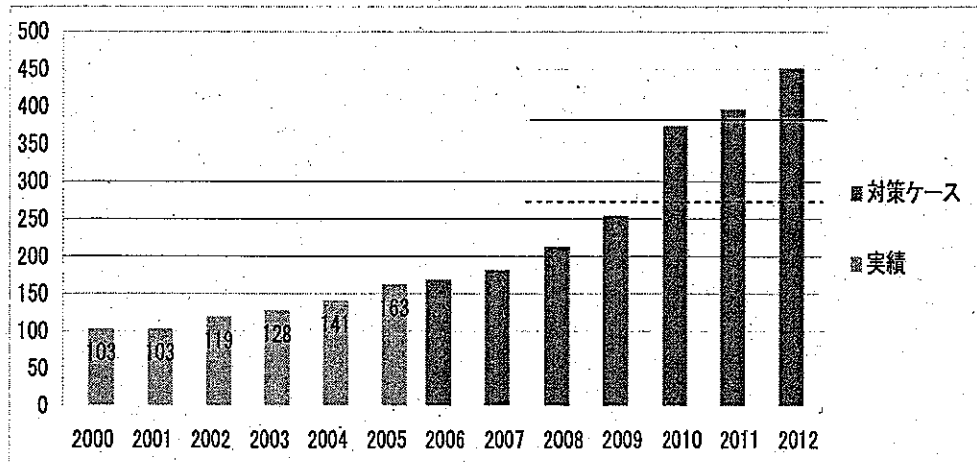
公共交通機関の利用促進

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース							169	182	213	255	375	397	452	338.4
実績	103	103	119	128	141	163								

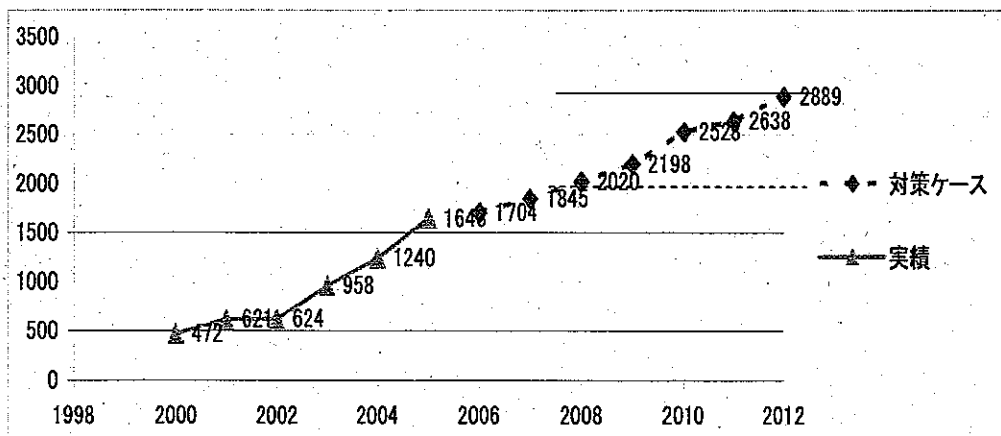
※直近のデータに基づく2010年度の排出削減見込み量は385(万t-CO2)である。



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:百万人)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース							1704	1845	2020	2198	2528	2638	2889	2454.6
実績	472	621	624	958	1240	1643								



定義・算出方法	<p>公共交通機関の利用促進（鉄道）：鉄道新線整備及び既存鉄道利用促進 鉄道新線整備 ・ 整備キロ×営業キロ当たり輸送人員＝新線整備増加輸送人員 既存鉄道利用促進 ・ 増加輸送人員－新線整備増加輸送人員＝既存鉄道増加輸送人員 公共交通機関の利用促進（バス） 三大都市圏及び地方中核都市のバス輸送人員×施策導入率×輸送人員改善率 ※輸送人員改善率：公共交通利用促進施策の導入によって改善される輸送人員の割合</p>
出典・公表時期	<p>(財) 運輸政策研究機構 都市交通年報 (財) 運輸政策研究機構 地域交通年報 総務省統計局 人口推計年報</p>
備考※	<p>●前々年度実績値が示せない理由 実績値算出に用いている公共交通機関の利用実績のデータについては、「都市交通年報」及び「地域交通年報」のものを使用している。このうち「都市交通年報」の最新版は平成 18 年版（平成 20 年 6 月発行）で、データは平成 17 年度のものであり、従って、現時点において算出できる実績値が、2005 年度（平成 17 年度）であるため。</p> <p>●実績値把握の早期化のための具体策 前述のとおり、「都市交通年報」及び「地域交通年報」から実績値を算出していることから、早期化を図ることは困難である。</p>

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

3. 対策・施策に関する評価

対策・施策の進捗状況に関する評価

鉄道新線の整備、ICカード導入等による既存の鉄道・バスの利用促進、通勤交通マネジメントなどの手段により、マイカーから公共交通機関への転移を促進する施策である。

鉄道・バスの利用促進については、現時点で得られる最新のデータは 2005 年度までであるが、CO2 排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、概ね目標達成が可能な水準である。

通勤交通マネジメントについては、転換への取組みは 08 年度からの実施であり、CO2 排出の削減効果の評価はこれからである。

実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	<p>(2008 年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由) 【国交省】</p> <p>○ 新線整備 2008 年度は、東京メトロ副都心線、中之島線を含め、計 15.7km の新線が開業した。</p> <p>○ 既存鉄道利用促進 ICカードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、鉄道駅のバリアフリー化等に</p>
---------	---

	<p>よるサービス・利便性向上を通じ、鉄道利用を促進した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ バス利用促進 ノンステップバスの普及、共通ICカードの導入及びバスロケーションシステムの整備等のバス利便性向上を通じ、バス利用を促進した。 ○ 通勤交通マネジメント エコ通勤実施事業所に対し、アドバイザー派遣、啓発ツール等の提供を行い、自家用自動車による通勤行動の、CO₂排出量の少ない交通モード等への転換を促した。
2009 年度	<p>(2009 年度に実施中の施策の概要、予算額等)</p> <p>【国交省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 既存鉄道利用促進 昨年度に引き続き、ICカードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、鉄道駅のバリアフリー化等によるサービス・利便性向上を通じ、鉄道利用の促進を図る。 ○ バス利用促進 前年度に引き続き、ノンステップバスの普及、共通ICカードの導入及びバスロケーションシステムの整備等のバス利便性向上を通じ、バス利用の促進を図る。 <p>【国交省・環境省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 通勤交通マネジメント (MMによるエコ通勤) エコ通勤に取り組む企業等に対し、エコ通勤社会実験等を行う。また、エコ通勤優良事業所認証制度を導入し、前年度の取組みをさらに拡充する。
2010 年度以降	<p>(2010 年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述)</p> <p>【国交省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 新線整備 成田高速鉄道アクセス線の開業 (2010 年度) 等が予定されている。 <p>【国交省・環境省】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 通勤交通マネジメント (MMによるエコ通勤) 継続予定

4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
鉄道新線整備													
既存鉄道利用													
バス利用促進													
通勤交通マネジメント (MMIによるエコ通勤)													

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[税制] 【国交省】 1. 鉄道新線整備 ・ 鉄道新線に対する特例措置 等 鉄道事業者等が新線建設等のために敷設した鉄道施設について固定資産税の課税標準を最初5年間1/3、その後5年間2/3としている(1954年度から実施。) 2. 既存鉄道利用促進 ・ バリアフリー設備の特別償却 等 鉄軌道事業者がバリアフリー設備を取得し、事業の用に供した場合には、法人税の特別償却(取得価額の15%又は基準取得価額(取得価額の40%相当額)の20%)を行うことが出来る(1998年度から実施。) 3. バス利用促進 ・ バリアフリー設備の特別償却 ノンステップバスを取得し、事業の用に供した場合には、所得税・法人税の特別償却(基準取得価額(取得価額の40%相当額)の20%)を行うことが出来る(2000年度から実施)。	2008年度実績	【国交省】 1. 継続 2. 継続 3. 継続
	2009年度実績	【国交省】 1. 継続 2. 継続 3. 継続
	2010年度予定	【国交省】 1. 継続予定 2. 延長要望予定 3. 延長要望予定
[予算・補助] 【国交省】	2008年度実績	【国交省】 1. 鉄道新線整備

<p>1. 鉄道新線整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道新線整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> ①地下高速鉄道整備事業費補助 ②空港アクセス鉄道等整備事業費補助 ・ 都市部における新交通システム等中量軌道システム、LRT整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> ③LRTシステム整備費補助 <p>2. 既存鉄道利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ICカードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、シームレスな公共交通の実現等によるサービス・利便性向上を通じた公共交通機関の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ①交通施設バリアフリー化設備整備費補助金 ②鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助 ③鉄道駅総合改善事業費補助 ④都市鉄道利便増進事業費補助 ⑤幹線鉄道等活性化事業費補助 (旅客線化・高速化・乗継円滑化) <p>3. バス利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ノンステップバスの普及、共通ICカードの導入及びバスロケーションシステムの整備等のバス利便性向上を通じたバス利用促進。 <ul style="list-style-type: none"> ①公共交通移動円滑化事業 ②自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 ③地方バス路線維持対策 		<p>① 26,379 百万円 7,000 百万円 (二次補正)</p> <p>② 4,265 百万円 2,000 百万円 (二次補正)</p> <p>③ 516 百万円</p> <p>2. 既存鉄道活性化</p> <p>① 3,150 百万円 630 百万円 (二次補正)</p> <p>② 2,400 百万円</p> <p>③ 1,125 百万円 300 百万円 (二次補正)</p> <p>④ 1,533 百万円</p> <p>⑤ 1,366 百万円の内数</p> <p>3. バス利用促進</p> <p>① 1,423 百万円 200 百万円 (二次補正)</p> <p>② 1,715 百万円の内数</p> <p>③ 7,350 百万円 666 百万円 (一次補正)</p> <p>4. 通勤交通マネジメント モビリティ・マネジメント実証調査 (14 百万円)</p>
<p>【国交省・環境省】</p> <p>4. 通勤交通マネジメント (MMによるエコ通勤)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ エコ通勤実施事業所に対する支援ツールの開発・提供等を行う。 ・ MMによるエコ通勤に取り組む企業等に対し、エコ通勤社会実験等を行う。 	<p>2009 年度実績</p>	<p>【国交省】</p> <p>1. 鉄道新線整備</p> <p>① 24,864 百万円 4,641 百万円 (補正) (P)</p> <p>② 3,365 百万円</p> <p>③ 203 百万円</p> <p>2. 既存鉄道利用促進</p> <p>① 4,350 百万円 20,000 百万円 (補正) (P)</p> <p>② 1,200 百万円</p> <p>③ 1,151 百万円</p> <p>④ 2,904 百万円 2,427 百万円 (補正) (P)</p> <p>⑤ 1,125 百万円の内数</p> <p>3. バス利用促進</p> <p>① 780 百万円 504 百万円 (補正) (P)</p> <p>② 1,669 百万円の内数</p>

		③ 7,551 百万円 495 百万円(補正)(P) 【国交省・環境省】 4. 通勤交通マネジメント MMによるエコ通勤(135 百万円の内数)
【融資】 【国交省】 鉄道新線整備 既存鉄道利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域再生支援 <ul style="list-style-type: none"> — 地方私鉄(事故防止工事等) — 大都市圏・基幹鉄道整備事業 鉄軌道事業の輸送力増強、利用者利便性向上等を推進するために事業資金について、鉄軌道事業者に長期低利の融資を行う(1959 年度から実施)。 バス利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域再生支援 <ul style="list-style-type: none"> — バス施設整備 高齢者、身体障害者がバスの利用を容易にするための施設(ノンステップバス)整備を行う場合(2000 年度から実施)、車両、営業所、車庫及び乗継施設の整備を行う場合(1985 年度から実施)の融資制度 (中小・国生公庫) ※H20.10 月から㈱日本政策金融公庫へ統合 <ul style="list-style-type: none"> ・ 社会環境対応施設整備資金 <ul style="list-style-type: none"> — ノンステップバスの導入 高齢者、身体障害者がバスの利用を容易にするための施設(ノンステップバス)整備を行う場合の融資制度(2006 年 4 月より実施)	2010 年度予定 1. 継続予定 2. 継続予定 3. — 4. —	【国交省】 ・ 地方私鉄(地域社会基盤整備枠として、750 億円の内数) ・ 大都市圏・基幹鉄道(広域ネットワーク整備枠として、1,900 億円の内数) ・ バス施設整備(地域社会基盤整備枠として、750 億円の内数) ・ ノンステップバス【社会環境対応施設整備資金】(特別利率②)
	2008 年度実績	【国交省】 ・ 地方私鉄(地域社会基盤整備枠として、750 億円の内数) ・ 大都市圏・基幹鉄道(広域ネットワーク整備枠として、1,900 億円の内数) ・ バス施設整備(地域社会基盤整備枠として、750 億円の内数) ・ ノンステップバス【社会環境対応施設整備資金】(特別利率②)
	2009 年度実績	【国交省】 ・ 地方私鉄(地域社会基盤整備枠)廃止 ・ 大都市圏・基幹鉄道(広域ネットワーク整備枠)廃止 ・ バス施設整備(地域社会基盤整備枠)廃止 ・ ノンステップバス【社会環境対応施設整備資金】(基準利率)
【技術開発】	2010 年度予定	
	2008 年度実績	

	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
<p>[普及啓発]</p> <p>【国交省】</p> <p>1. 既存鉄道利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道でエコキャンペーン <p>鉄道業界、国土交通省鉄道局が実施主体となり、環境施策・利用促進施策や広報活動を展開し、身近な環境対策としての鉄道の利用を呼びかけていくもの（2005年10月1日より実施。）。</p> <p>【国交省・環境省】</p> <p>2. 通勤交通マネジメント（MMによるエコ通勤）</p> <ul style="list-style-type: none"> 国交省と土木学会の共同主催（2008年度まで）で日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）を開催（2009年度からは国交省は後援）。 公共交通利用推進等マネジメント協議会によりエコ通勤優良事業所認証制度を創設（2009年度から） MMによるエコ通勤に取り組む企業等に対し、エコ通勤社会実験等の支援。 	2008 年度実績	<p>【国交省】</p> <p>1. 継続</p> <p>2. 第3回JCOMM開催（約400名参加、事例発表84件）</p>
	2009 年度実績	<p>【国交省】</p> <p>1. 継続</p> <p>2. 第4回JCOMM後援</p> <p>【環境省】</p> <p>2. 支援企業等は未定</p>
	2010 年度予定	<p>【国交省】</p> <p>1. 継続予定</p> <p>2. 継続</p>
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

5. 排出削減見込み量の算定根拠等

公共交通機関の利用促進が図られることによる輸送人員改善効果の一定割合を、自家用乗用車から利用転換するものと想定し、各地域毎にCO₂排出削減見込量を次のように算定。

1. 公共交通機関の利用促進

$$1 \text{ 日当たり乗用車削減台キロ} \times \text{乗用車1万台キロ当たりのCO}_2 \text{ 排出量} \times 365 \text{ 日}$$

（上記前提より算出（単位：万台km））

$$= \text{約} 272 \text{ 万 t-CO}_2$$

$$\text{※} 1 \text{ 日当たり乗用車削減台キロ} = 1 \text{ 日当たり乗用車削減台数} \times 1 \text{ 日当たり平均走行距離}$$

$$\text{※} 1 \text{ 日当たり乗用車削減台数}$$

$$= \text{乗用車からの利用転換者数} \div \text{乗用車1台当たり平均乗車人員} \div 365 \text{ 日}$$

2. 通勤交通マネジメント

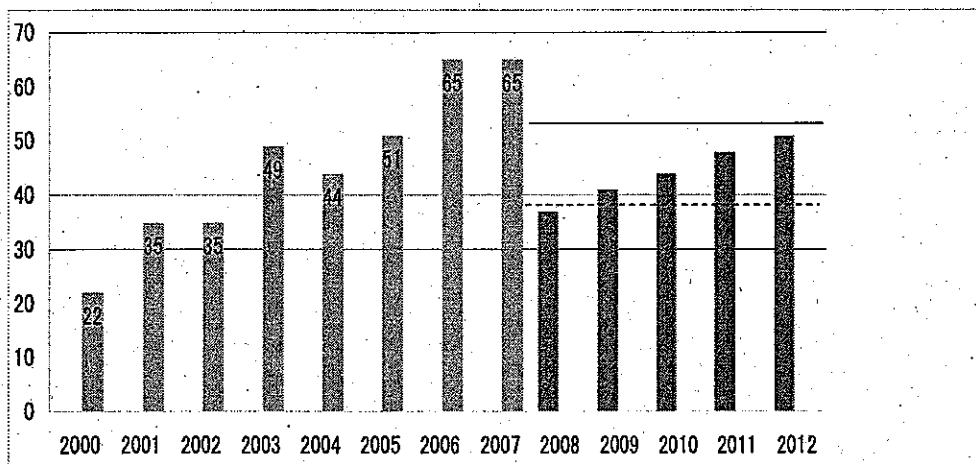
①100人以上の事業所従業員数；	1297万8560人
②マイカー通勤割合；	55%
③マイカーから公共交通機関（営業用乗合バス）への利用転換割合；	10%
④年間勤務日数；	261日
⑤平均通勤距離；	11.7km（片道）
⑥マイカーの実燃費；	9.7km/l
⑦ガソリン1リットルあたりのCO ₂ 排出量；	2.3kg-CO ₂
$\frac{1297万8560人 \times 55\% \times 10\% \times 261日 \times 11.7km \times 2 \div 9.7km/l \times 2.3kg-CO_2}{\text{①} \quad \text{②} \quad \text{③} \quad \text{④} \quad \text{⑤} \quad \text{⑥} \quad \text{⑦}}$	
= 約103万t-CO ₂	

対策名：鉄道のエネルギー消費効率の向上

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

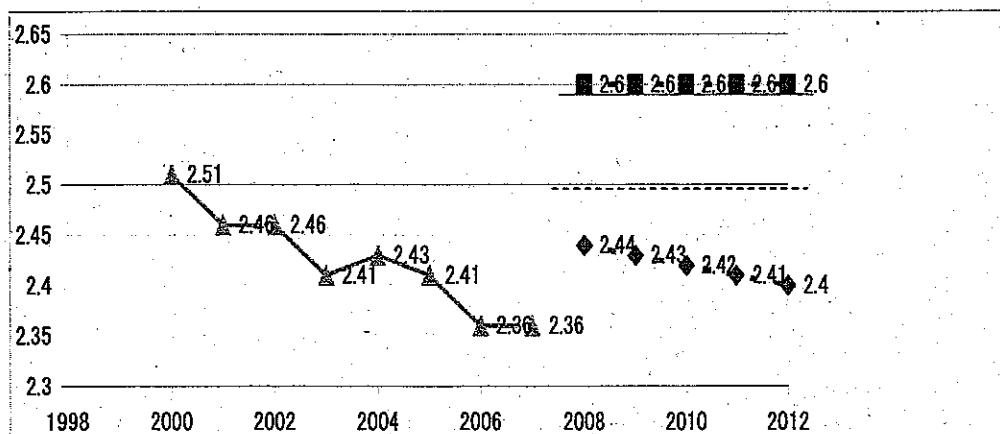
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース									37	41	44	48	51	44.2
対策下位ケース														0
実績	22	35	35	49	44	51	65	65						



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:kWh/km)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース									2.44	2.43	2.42	2.41	2.4	2.42
対策下位ケース									2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	3
実績	2.51	2.46	2.46	2.41	2.43	2.41	2.36	2.36						



定義・ 算出方法	エネルギー消費原単位＝運転電力使用量（kWh）／車両走行キロ（km）
出典・ 公表時期	（社）政府資料等普及調査会 鉄道統計年報
備考※	[エネルギー消費原単位について] 2000年度から2006年度までは実績値 2007年度は速報値

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

3. 対策・施策に関する評価

対策・施策の進捗状況に関する評価

現時点で得られる最新のデータは2007年度までであるが、エネルギー消費原単位の改善効果が現れており、目標を達成している状況である。

実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	(2008年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由) [税制] 鉄軌道事業者がエネルギーの使用の合理化に資する等の要件を満たす新規製造車両を導入した場合には、固定資産税の課税標準を5年間1/2としている。
2009年度	(2009年度に実施中の施策の概要、予算額等) [税制] 鉄軌道事業者がエネルギーの使用の合理化に資する等の要件を満たす新規製造車両を導入した場合には、固定資産税の課税標準を5年間1/2としている。
2010年度以降	(2010年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述)

4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策A 省エネ法							施行						
施策B 税制特例 (1964年から 実施)													

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・省エネルギー法の鉄道事業者への適用 全ての鉄道事業者に省エネに対する取組みを求めるとともに、一定規模以上の輸送能力を有する鉄道事業者に省エネ計画の作成、エネルギー消費量等の定期報告等の義務付けを行う。(2006年4月施行)	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続
[税制] ・新規車両の導入に対する支援 鉄軌道事業者がエネルギーの使用の合理化に資する等の要件を満たす新規製造車両を導入した場合には、固定資産税の課税標準を5年間1/2としている。(1964年度から実施)	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続予定
[予算・補助]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[融資]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[技術開発]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[普及啓発]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[その他]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	

5. 排出削減見込み量の算定根拠等

エネルギー消費原単位＝運転電力使用量（kWh）／車両走行キロ（km）

鉄道のエネルギー消費効率の向上によるCO₂排出削減見込量を次のように算定。

① 施策を実施しない場合の2010年度の電力量：約195億 kWh

（エネルギー消費原単位：2.60 kWh/km）

② 施策を実施した場合の2010年度の電力量：約182億 kWh

（省エネ車両約75%導入により、エネルギー消費原単位が1995年度より7%改善され、
2.42 kWh/km）

2010年における消費電力量の削減量は約13億 kWh であることからCO₂ 排出削減見込量は
約44万 t-CO₂

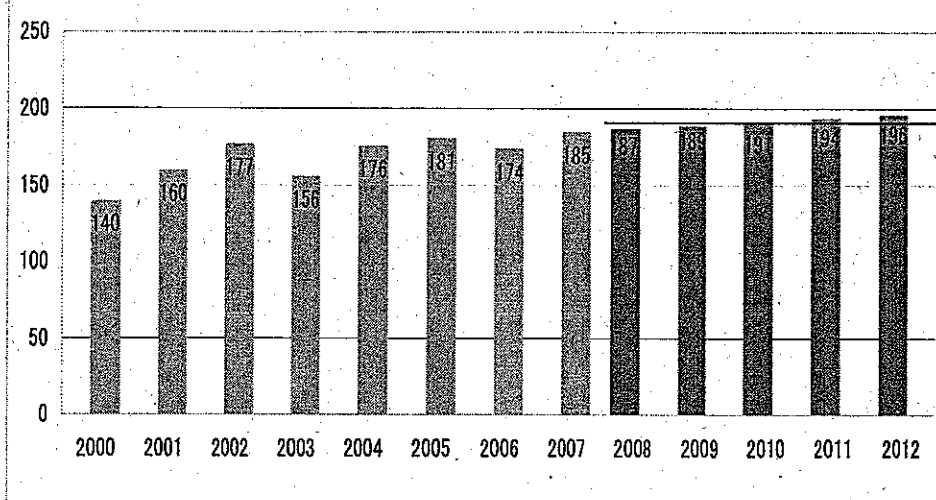
対策名 航空のエネルギー消費効率の向上

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
対策ケース									187	189	191	194	196
実績	140	160	177	156	176	181	174	185					

第一約束
期間平均
191.4

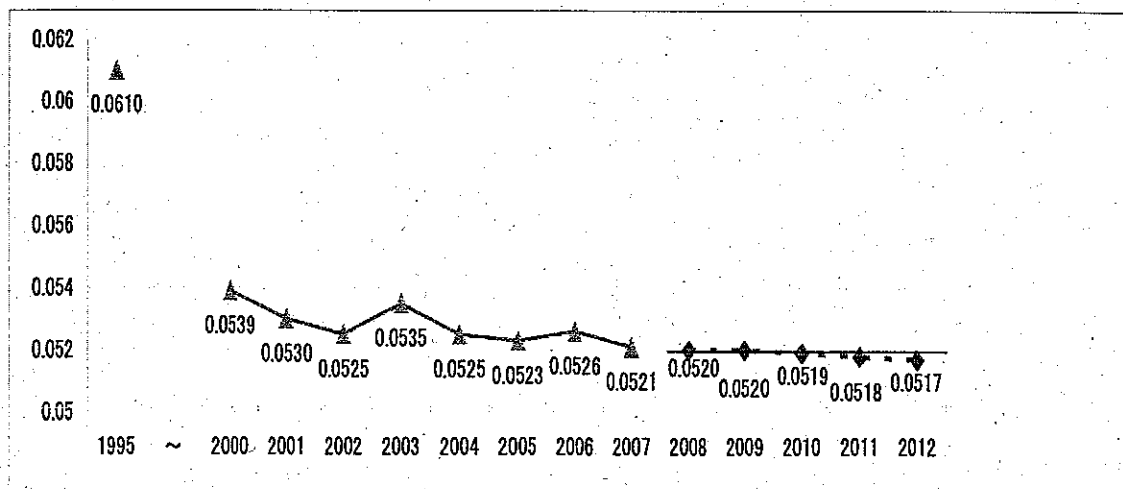


※ 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:L/人キロ)

年度	1995 ~ 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
対策ケース									0.0520	0.0520	0.0519	0.0518	0.0517
実績	0.0610	0.0539	0.0530	0.0525	0.0535	0.0525	0.0523	0.0526	0.0521				

第一約束
期間平均
0.0519



定義・ 算出方法	単位輸送量あたりの燃料消費量 (国内航空輸送における燃料消費量(L) / 国内航空輸送量(人・km))
出典・ 公表時期	航空輸送統計年報(国土交通省) 毎年度8月頃公表
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

2. 対策・施策に関する評価

対策・施策の進捗状況に関する評価

新規機材の導入に対する支援、航空保安システムの高度化及びエコエアポートの推進等を通じて、削減効果は現れてきており、2010年度時点では概ね目標達成が可能な水準まで到達するものと予測される。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	(2008年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由) 航空保安システムの高度化の一環として、広域航法(RNAV: aRea NAVigation)の導入を順次拡大するとともに、横田空域の一部削減により飛行経路の短縮を図った。 また、エネルギー使用合理化事業者支援事業として、地上動力装置(GPU: Ground Power Unit)を長崎空港に導入した。
2009年度	(2009年度に実施中の施策の概要、予算額等) 地上動力装置の未設置空港への導入促進及び広域航法の導入を順次拡大する。
2010年度以降	(2010年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述) 地上動力装置の未設置空港への導入促進及び広域航法の導入を順次拡大する。

・ 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
省エネ法の航空事業者への適用							開始	→					
新規機材の導入支援	→												継続 予定
エネルギー使用合理化事業者支援(億円)							開始	269	296	296	→		
航空保安システムの高度化	→												継続 予定
エコエアポートの推進				開始	→								継続 予定

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・省エネルギー法の航空事業者への適用 すべての輸送事業者在省エネに対する取り組みを求めるとともに、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者に省エネ計画の作成、エネルギー消費量等の定期報告等の義務付け	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
[税制] ・新規機材の導入に対する支援 1. バリアフリー設備を整備した 60 席以上の航空機を取得し、事業の用に供する場合には、法人税の特別償却（基準取得価額（取得価額の 20% 相当額）の 20%）を行うことが出来る（2006 年度より実施）。 2. 国内線就航機について、固定資産税の課税標準を最大離陸重量に応じて 3 年間 1/2～2/3 に軽減（1954 年度より実施）。	2008 年度実績	1. 継続 2. 継続
	2009 年度実績	1. 継続 2. 継続
	2010 年度予定	1. 継続予定 2. 継続予定
[予算・補助] ・エネルギー使用合理化事業者支援事業	2008 年度実績	296 億 50 百万円の内数
	2009 年度実績	296 億 50 百万円の内数
	2010 年度予定	継続予定
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

[技術開発]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[普及啓発]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[その他] ・航空保安システムの高度化 より効率的な飛行方法である広域航法（RNAV）の本格的展開（2007年度より）、運輸多目的衛星の活用（2006年7月運用開始）、航空交通管理センターの設置（2005年度設置）による、さらに効率的な経路・高度での飛行の実現や計器着陸装置（ILS）の高カテゴリー化等による、航空機の上空待機等の削減等を推進 ・エコエアポートの推進 2003年度より国土交通省管理の国内空港において順次取り組みを開始。駐機時における航空機のアイドリングストップを図る地上動力装置（GPU）の利用促進など、空港及び空港周辺において、環境の保全及び良好な環境の創造を進める対策を実施	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続予定

5. 排出削減見込み量の算定根拠等

航空のエネルギー消費効率の向上によるCO₂排出削減見込量を次のように算定。

- ① 1995年度のエネルギー消費原単位 0.0610L/人扣
- ② 2002年度のエネルギー消費原単位 0.0525L/人扣
(①からの改善率14%)
- ③ 2002年度の総エネルギー使用量 512万5000kL
(①と同一原単位を想定した場合)
- ④ 2002年度の総エネルギー使用量(実績) 440万5000kL
- ⑤ 航空燃料1LあたりのCO₂排出量 2.46kg/L
- ⑥ 2010年度のエネルギー消費原単位 0.0519L/人扣
(①からの改善率15%)
- ⑦ 2010年度の予測輸送量 1019億人扣

CO₂排出削減見込量は、以下より計 約190万t-CO₂

(1995年度から2002年までの実績)

$$\underset{\text{③}}{(512万5000kL - 440万5000kL)} \times \underset{\text{⑤}}{2.46kg/L} = \text{約}177\text{万t-CO}_2$$

(2002年以降から2010年までの目標)

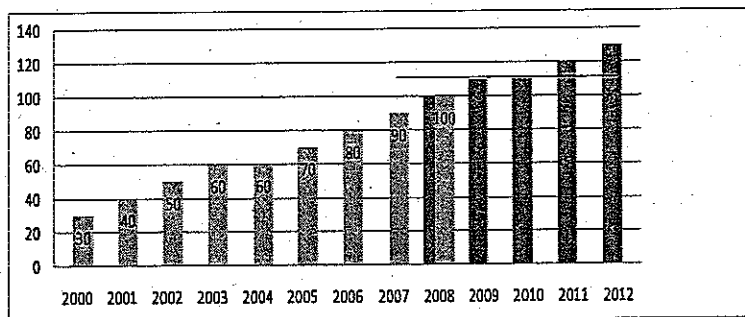
$$\underset{\text{②}}{(0.0525L/人扣 - 0.0519L/人扣)} \times \underset{\text{⑦}}{1019\text{億人扣}} \times \underset{\text{⑤}}{2.46kg/L} \\ = \text{約}14\text{万t-CO}_2$$

高度道路交通システム（ITS）の推進（信号機の集中制御化）

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

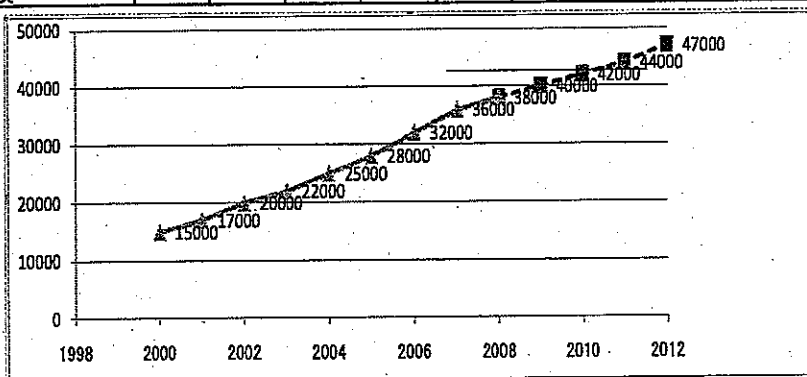
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									100	110	110	120	130	114
実績	30	40	50	60	60	70	80	90	100					



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:基)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									38000	40000	42000	44000	47000	42200
実績	15000	17000	20000	22000	25000	28000	32000	36000	38000					



定義・ 算出方法	都道府県警察における整備基数
出典・ 公表時期	警察庁内部資料（交通局交通規制課資料）
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

3. 対策・施策に関する評価

対策・施策の進捗状況に関する評価

排出量削減見込みに向けて対策を着実に実施した。

実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	約2000基を整備した。
2009年度	約2000基を整備することとしている。
2010年度以降	整備の着実な実施

4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
特定交通安全施設等整備事業の内数(百万円)	19,811	25,412	18,551	17,500	16,363	16,337	15,365	15,365	23,342	22,554			
プロファイル信号制御方式による信号制御化モデル事業(百万円)							536	448	275	196			
高度道路交通システムによる環境指向モデル事業(百万円)										266			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[税制]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[予算・補助] ① 特定交通安全施設等整備事業 交通流の円滑化に資する信号機の集中制御化、交通管制センターの高度化を推進するため、都道府県警察が実施する交通安全施設整備に要する費用の一部を補助する。 ② プロファイル信号制御方式による信号制御化モデル事業の整備 ③ 高度道路交通システムによる環境指向モデル事業	2008年度実績	① 継続 ② 継続
	2009年度実績	① 継続 ② 継続 ③ 新規
	2010年度予定	① 継続 ② 継続 ③ 継続
[融資]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[技術開発] ① プロファイル信号制御方式による信号制御化モデル事業の整備 上流の交差点における交通量の情報を車両感	2008年度実績	① 継続
	2009年度実績	① 継続 ② 新規
	2010年度予定	① 継続

<p>知器で計測し、その情報に基づいて、下流の交差点に到着する交通量を予測し、それに応じて直ちに最適な信号制御を行う次世代の信号方式の全国展開を図るため、モデル事業を実施して各種検証を行う。(2006年度～)</p> <p>② 高度道路交通システムによる環境指向モデル事業</p> <p>交通流の円滑化、物流の効率化等を図るため事業者等から提供されたプローブ情報(GPSを搭載したカーナビに記録されている自車両の位置、速度等の軌跡情報)を収集・活用するシステムの在り方を検討し、プローブ情報に基づく車両運行管理システム(MOCS)の開発、実証実験等を行うこととしている。(2009年度～)</p>		<p>② 継続</p>
<p>[普及啓発]</p>	<p>2008年度実績</p>	
	<p>2009年度実績</p>	
	<p>2010年度予定</p>	
<p>[その他]</p>	<p>2008年度実績</p>	
	<p>2009年度実績</p>	
	<p>2010年度予定</p>	

5. 排出削減見込み量の算定根拠等

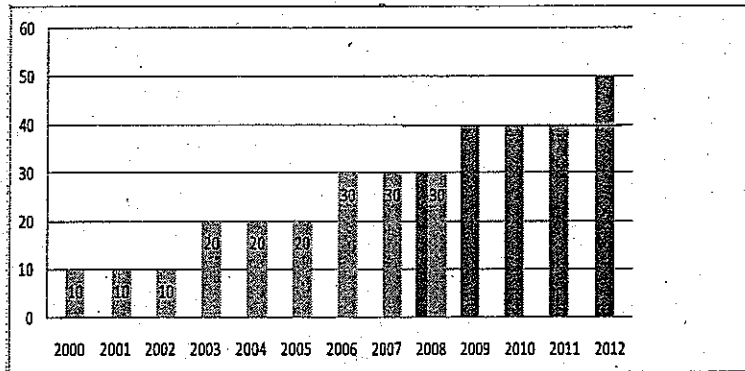
<p>(1) 策定時の排出削減見込み量</p> <p>高度道路交通システム (ITS) の推進 (信号機の集中制御化) 約 130 万 t-CO2</p> <p>(2) 積算時に見込んだ前提</p> <p>集中制御化した信号機 1 基当たりの CO2 改善量 (28.40t-CO2/基・年)、信号機の整備予定基数 (約 47,000 基)</p> <p>※ CO2 改善量については、集中制御化した路線の走行調査を行った結果に基づき、所要時間の短縮や停止回数の減少による燃料消費の節減量に対して、ガソリン 1 リットル当たりの排出量換算係数を用いて算出した CO2 の排出抑止効果を根拠としている。</p> <p>(3) 算出に至る計算根拠</p> <p>CO2 排出削減見込量 = 信号機 1 基当たりの CO2 改善量 × 信号機の整備予定基数</p>

交通安全施設の整備（信号機の高度化）

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

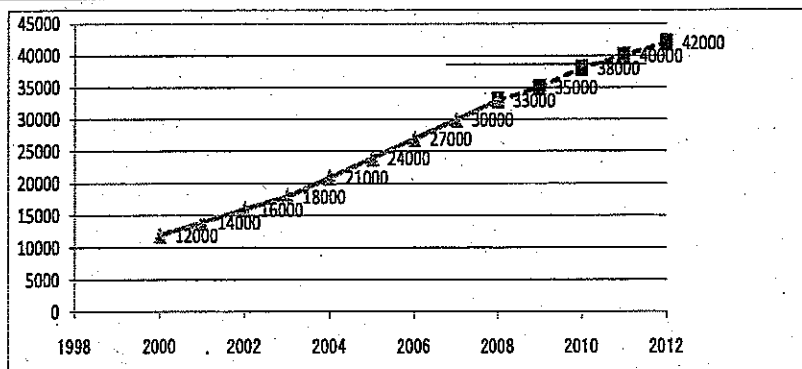
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									30	40	40	40	50	40
実績	10	10	10	20	20	20	30	30	30					



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:基)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									33000	35000	38000	40000	42000	37600
実績	12000	14000	16000	18000	21000	24000	27000	30000	33000					



定義・ 算出方法	都道府県警察における整備基数
出典・ 公表時期	警察庁内部資料（交通局交通規制課資料）
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

3. 対策・施策に関する評価

対策・施策の進捗状況に関する評価

排出量削減見込みに向けて対策を着実に実施した。

実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	約 2000 基を整備した。
2009 年度	約 2000 基を整備することとしている。
2010 年度以 降	整備の着実な実施。