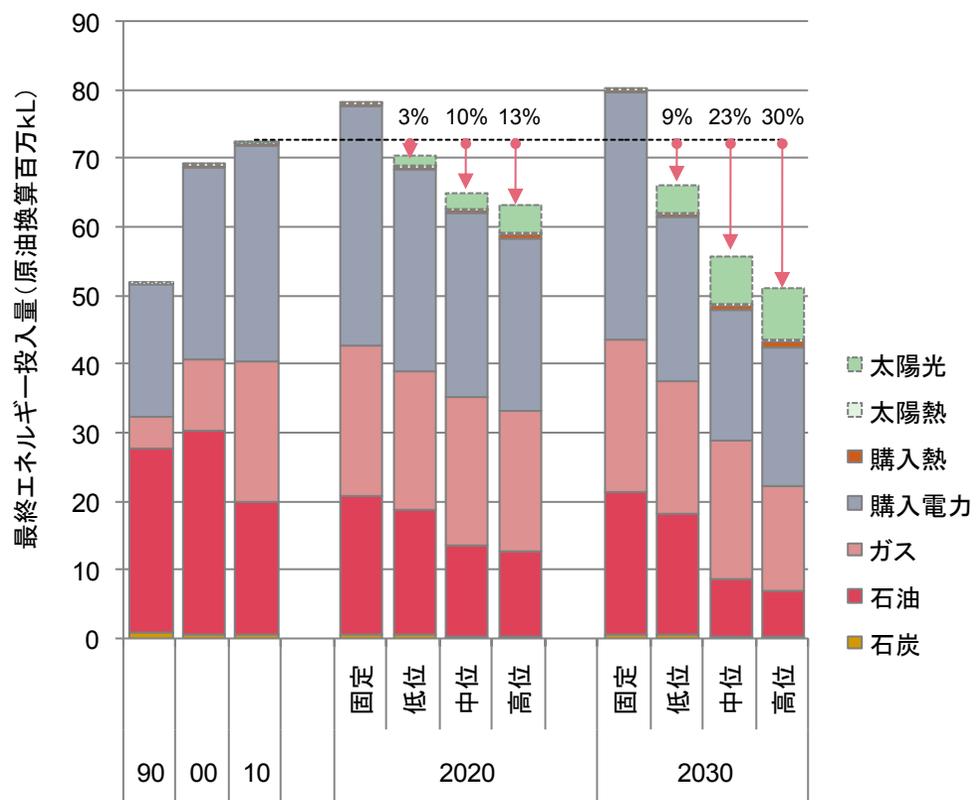
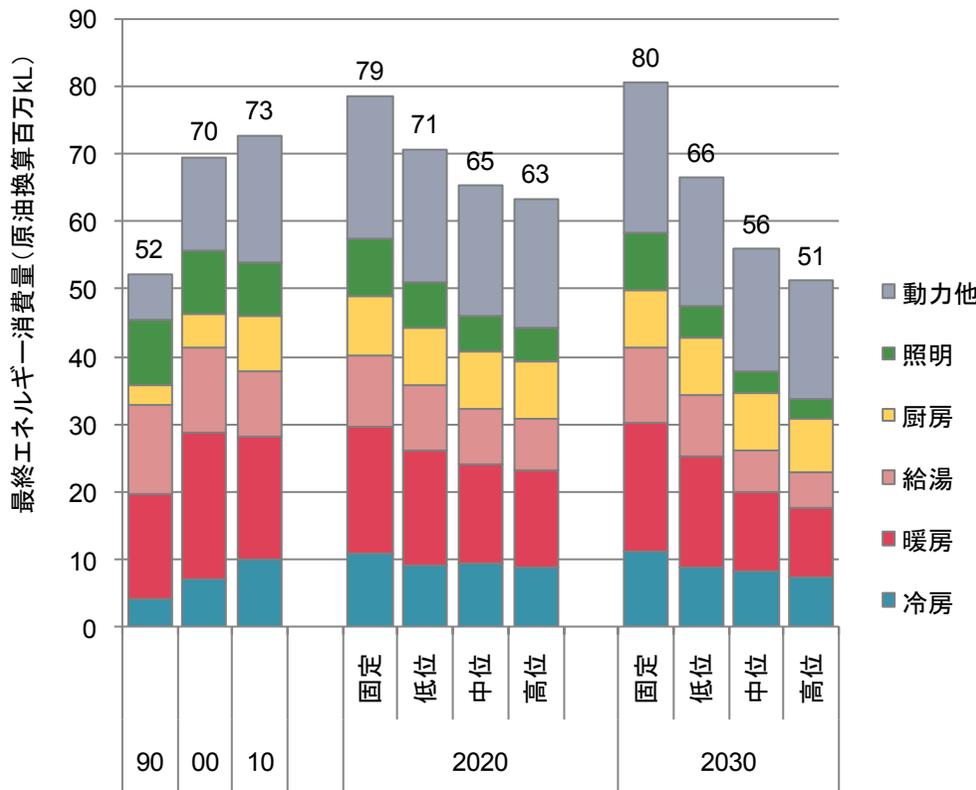


# 対策効果 「オフィス・店舗など」のエネルギー消費量(成長シナリオ, 2020年・2030年)

- 各ケースに応じて施策・対策が着実に実施されることを想定した場合、成長シナリオにおける「オフィス・店舗など」の最終エネルギー消費量は2010年と比べて、2020年では3%(低位)、10%(中位)、13%(高位)削減され、2030年では9%(低位)、23%(中位)、30%(高位)削減されると推計された。
- 太陽光や太陽熱を除いた最終エネルギー消費量のうち、購入エネルギー量については2010年と比べて、2020年では5%(低位)、14%(中位)、18%(高位)削減され、2030年では14%(低位)、33%(中位)、40%(高位)削減されると推計された。

●最終エネルギー消費量(用途別, 成長)

●最終エネルギー消費量(燃料種別, 成長)



動力他: 照明、エレベータ、OA機器、医療機器、業務用冷凍冷蔵庫など

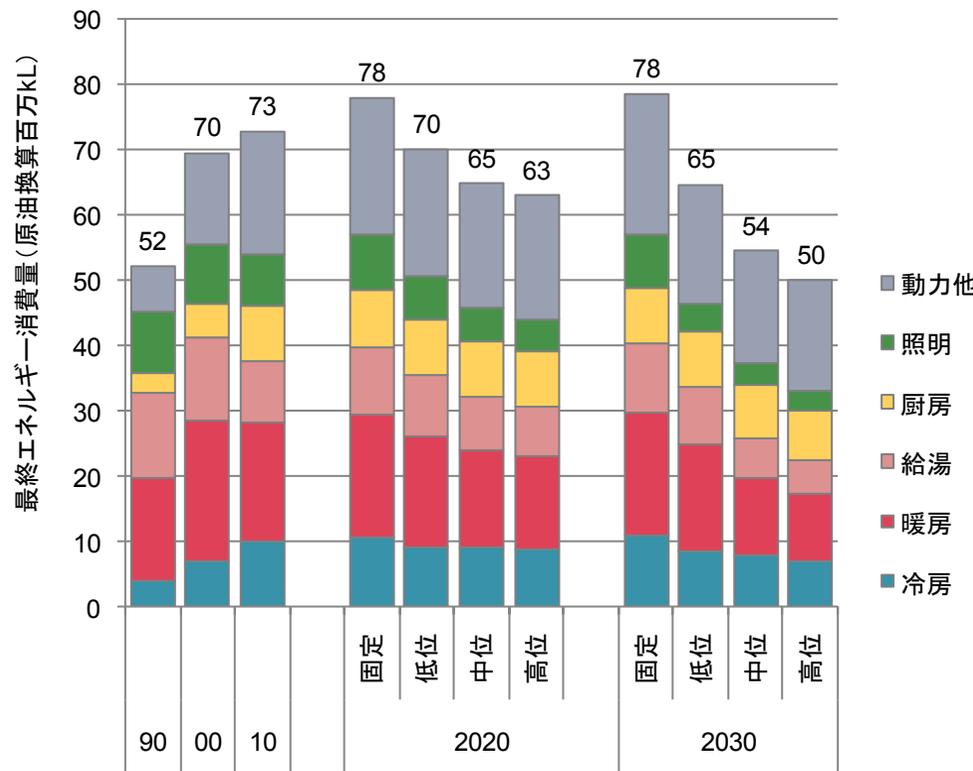
購入エネルギー: 最終需要部門の外にあるエネルギー供給部門から購入するエネルギーの量。太陽光や太陽熱利用のように各最終需要部門が自然から直接取り込むエネルギーは含まれない。

エネ消費削減率(10年比)	2020年			2030年		
	低位	中位	高位	低位	中位	高位
最終エネルギー	3%	10%	13%	9%	23%	30%
購入エネルギー	5%	14%	18%	14%	33%	40%

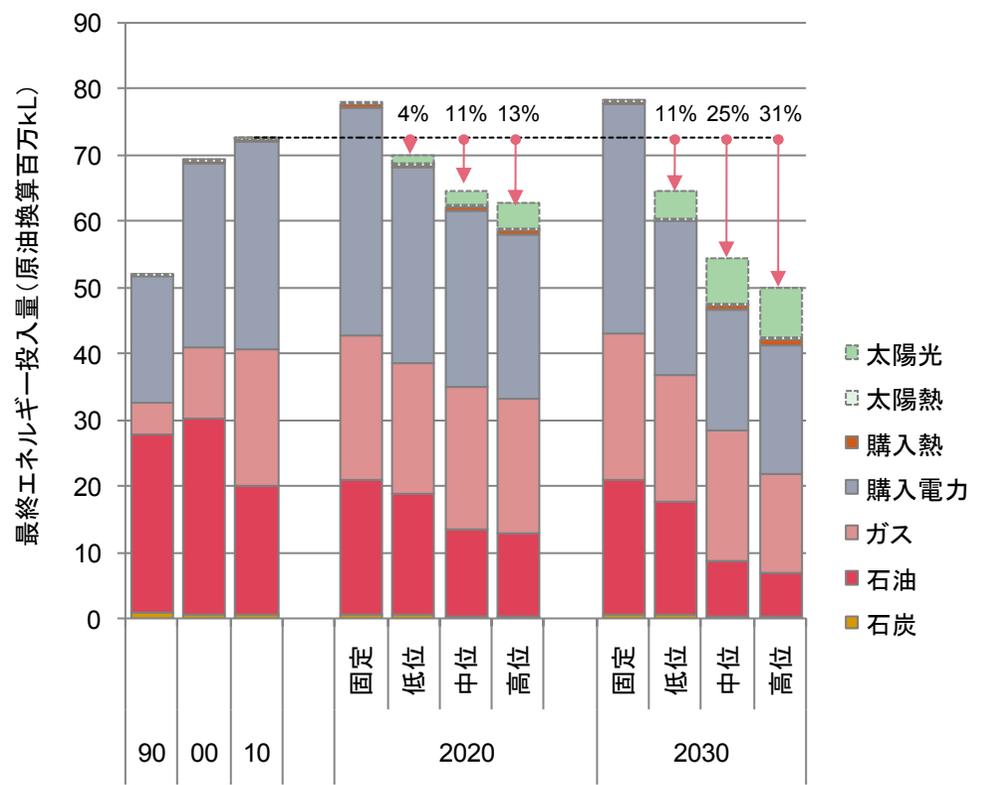
# 対策効果 「オフィス・店舗など」のエネルギー消費量(慎重シナリオ, 2020年・2030年)

- 各ケースに応じて施策・対策が着実に実施されることを想定した場合、慎重シナリオにおける「オフィス・店舗など」の最終エネルギー消費量は2010年と比べて、2020年では4%(低位)、11%(中位)、13%(高位)削減され、2030年では11%(低位)、25%(中位)、31%(高位)削減されると推計された。
- 太陽光や太陽熱を除いた最終エネルギー消費量のうち、購入エネルギー量については2010年と比べて、2020年では5%(低位)、14%(中位)、19%(高位)削減され、2030年では17%(低位)、35%(中位)、42%(高位)削減されると推計された。

●最終エネルギー消費量(用途別, 慎重)



●最終エネルギー消費量(燃料種別, 慎重)



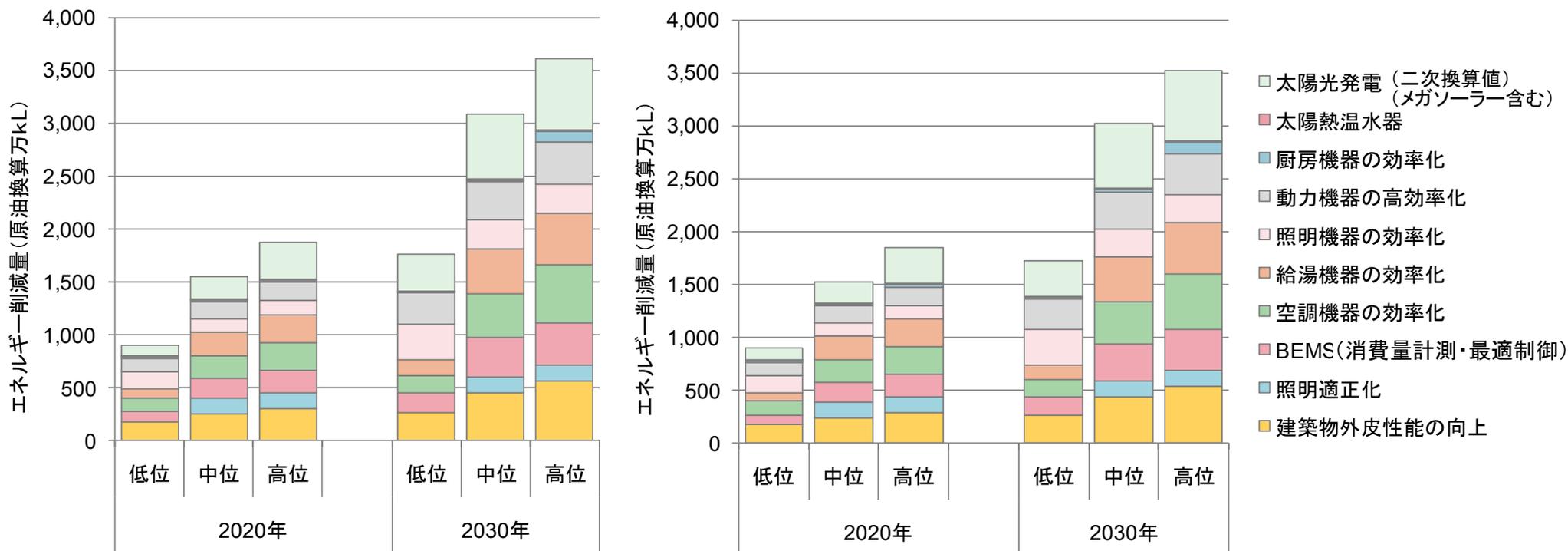
動力他: 照明、エレベータ、OA機器、医療機器、業務用冷凍冷蔵庫など  
 購入エネルギー: 最終需要部門の外にあるエネルギー供給部門から購入するエネルギーの量。太陽光や太陽熱利用のように各最終需要部門が自然から直接取り込むエネルギーは含まれない。

エネ消費削減率(10年比)	2020年			2030年		
	低位	中位	高位	低位	中位	高位
最終エネルギー	4%	11%	13%	11%	25%	31%
購入エネルギー	5%	14%	19%	17%	35%	42%

## 対策効果 「オフィス・店舗など」における対策導入による削減量の内訳(2020年・2030年)

- 2020年・2030年ともに全体の削減の中で大きな割合を占めている対策はなく、各用途における対策が総動員されることで全体の削減が構成されている。
- 太陽光や太陽熱利用によるエネルギー量の削減は全体の2割程度であり、外皮性能の向上や機器の効率化などによる省エネルギーが重要。

### ●エネルギー削減量の内訳 (左：成長シナリオ, 右：慎重シナリオ)



注) 中位ケースと高位ケースにおいて照明の削減量が小さくなっているが、これはBEMSの普及や照明適正化により点灯時間や照明の数が削減されるため、高効率化による削減量が小さくなることによるものであって、効率化の進展が低下したためではない。

## ③ 移動・物流 = 運輸部門

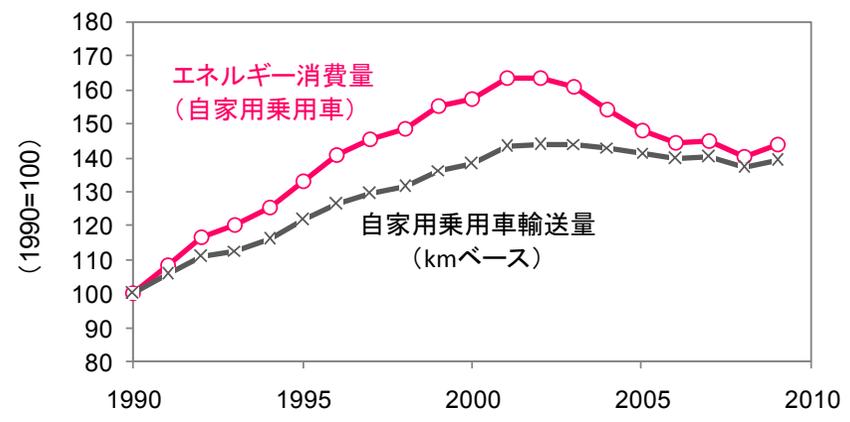
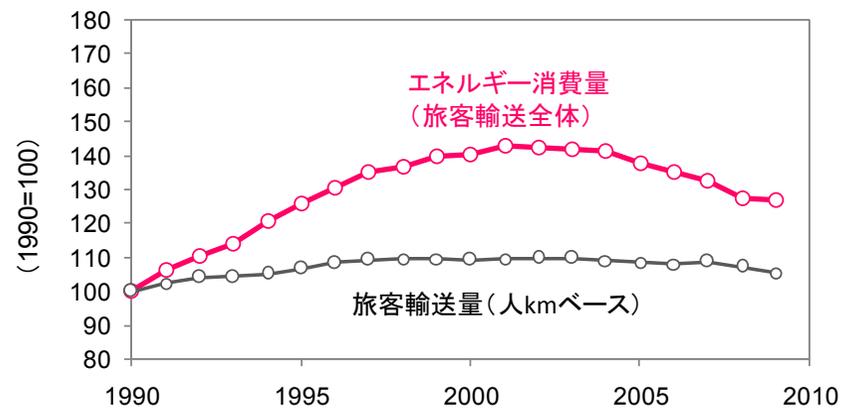
### ポイント

- 1) 伸び続けてきたエネルギー消費量も近年減少傾向。
- 2) 施策・対策が着実に実施されることを想定した場合、「移動・物流」のために必要なエネルギー量は2020年で10～14%(成長)・12～17%(慎重)削減され、2030年で25～34%(成長)・29～37%(慎重)削減されると推計された。
- 3) そのような削減が実現されている社会では、乗用車は2020年において1～2割、2030年において3～5割が次世代自動車。重量車については2020年において3～4割、2030年には8割が次世代自動車。
- 4) エコドライブは交通事故を低減に繋がったり、次世代自動車は災害に強い自立拠点や電力需給調整を担うことで、省エネ以外のベネフィットを有する。

# 現状把握 人の移動に伴うエネルギー消費の構造

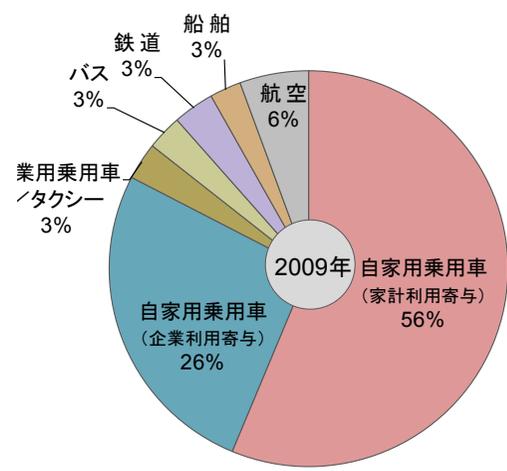
- ・人の移動に伴うエネルギー消費は1990年以降、乗用自動車による移動の伸びにつれて増加したが、2000年をピークとして、その後、減少傾向にある。
- ・人の移動に伴うエネルギー消費のうち、8割が自家用乗用車によるものである。また、エネルギー種については8割がガソリンである。

## ● 人の移動に伴うエネルギー消費の推移

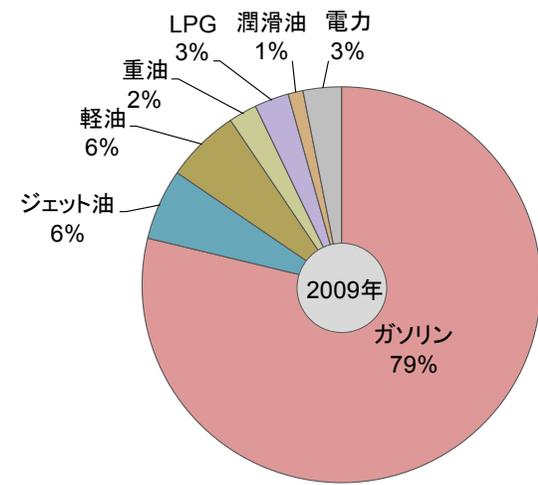


## ● エネルギー消費量 : 輸送手段別・エネルギー種別内訳

### <輸送手段別内訳>



### <エネルギー種別内訳>

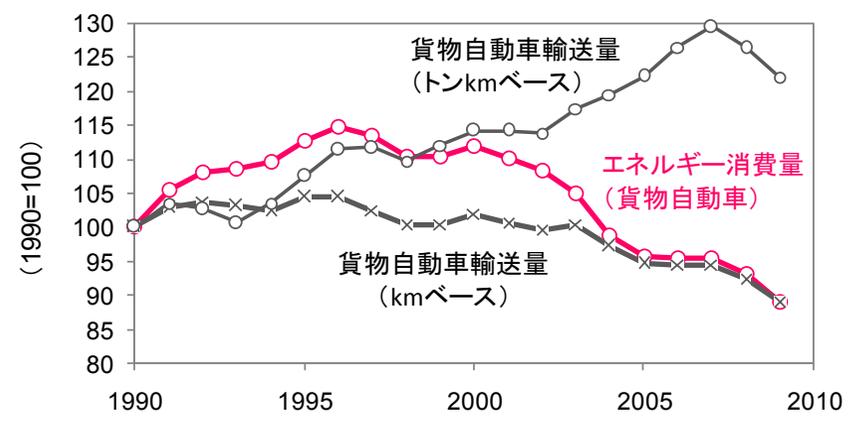
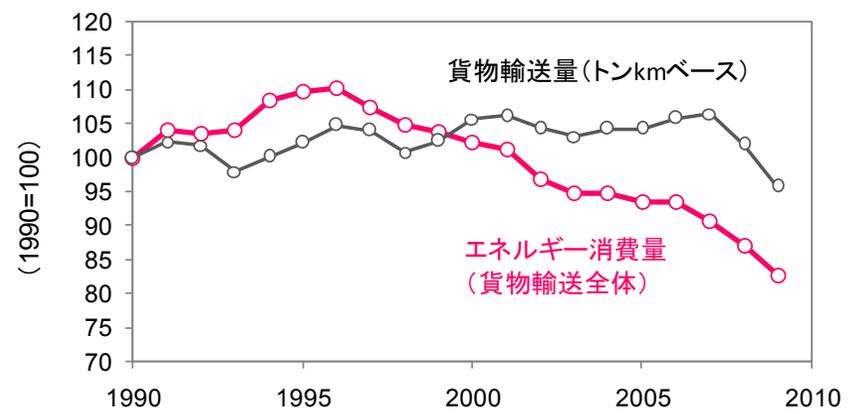


(出典) 上記グラフは経済産業省「総合エネルギー統計」・日本エネルギー経済研究所「エネルギー・経済統計要覧」より作成

# 現状把握 物流に伴うエネルギー消費の構造

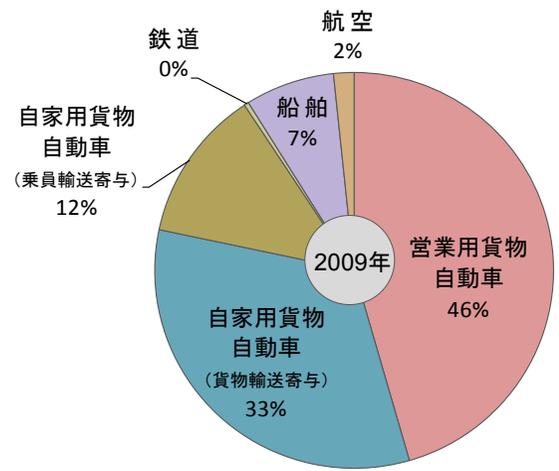
- ・貨物自動車による輸送の伸びに比べて、移動距離が抑えられたことによって、物流のエネルギー消費量は1995年をピークとして、その後、減少傾向にある。
- ・物流のエネルギー消費のうち、9割が貨物自動車によるものである。また、エネルギー種については7割近くが軽油である。

## ● 物流に伴うエネルギー消費の推移

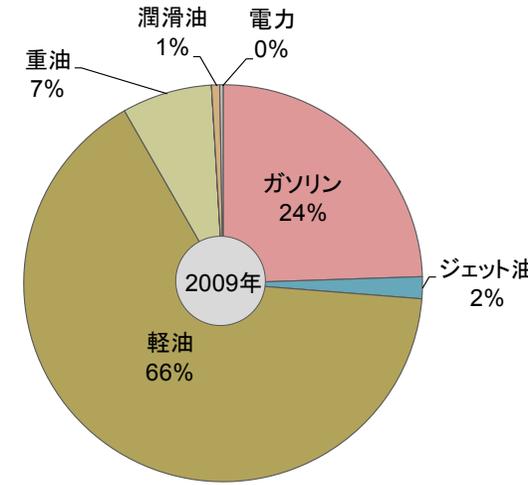


## ● エネルギー消費量の内訳

<輸送手段別内訳>

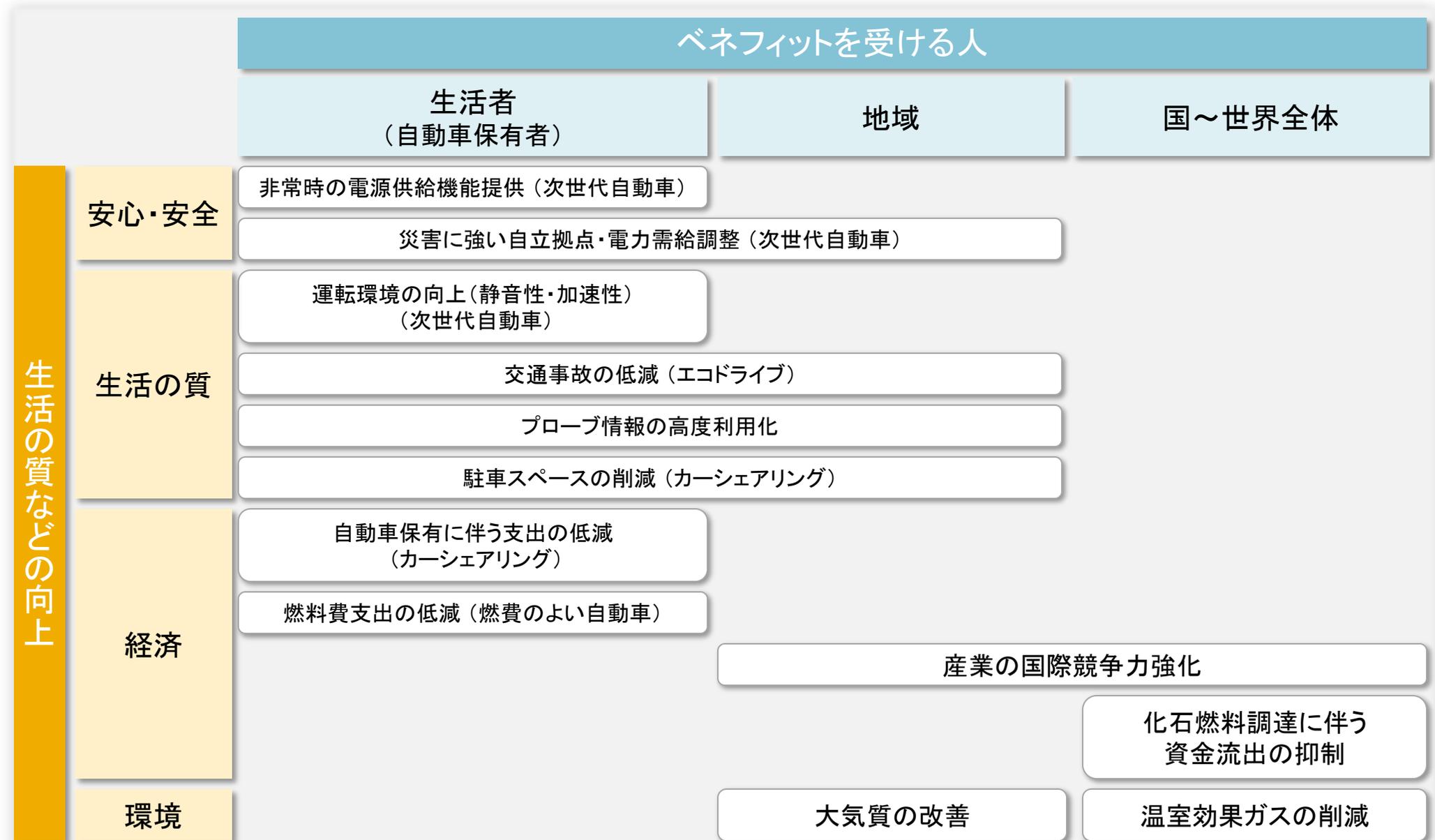


<エネルギー種別内訳>



(出典) 上記グラフは経済産業省「総合エネルギー統計」・日本エネルギー経済研究所「エネルギー・経済統計要覧」より作成

**QOLの向上 「移動」「物流」の省エネ・CO2削減とともに向上する生活の質**



# QOLの向上 「移動」「物流」の省エネ・CO<sub>2</sub>削減とともに向上する生活の質一例(1)

## 次世代自動車：大気質改善

- 次世代自動車は燃費の向上とともに大気汚染物質の排出や騒音の発生の低減につながる。

### ●次世代自動車の大気質等の改善に対する特性

次世代車	特 性
天然ガス自動車	走行性能は同等でCO <sub>2</sub> の排出量が低減。NO <sub>x</sub> 、H <sub>2</sub> C、COの排出もすくなく、SO <sub>x</sub> やPMの排出はほとんどない
ハイブリッド自動車	省エネで、かつ、排出ガスが低減される
プラグインハイブリッド自動車	ハイブリッド車と同様に省エネ、かつ、排出ガスが低減される 電気走行時は電気自動車と同様に排出ガスがゼロで、走行音がほとんどしない
電気自動車	排出ガスがゼロで、走行音がほとんどしない
燃料電池自動車	エネルギー効率がよく、燃料に水素を用いた場合に排出されるのは水のみ

(環境再生保全機構ウェブサイトより)  
※プラグインハイブリッド車については上記を参考に記述

(出典)自動車WGとりまとめ資料より引用

## 次世代自動車：非常時の電源供給機能の提供

- EV、HV、PHVなどは非常時の停電対応として、パソコン、電話などの電源供給機能の役割が期待される。

### ●電源機能を有する次世代自動車

被災地で活躍するEV



AC100V(1.5kW)電源を有するHEV



(経済産業省の日本経済の新たな成長の実現を考える自動車戦略研究会資料より)

EV：電気自動車、HV・HEV：ハイブリッド自動車、PHV：プラグインハイブリッド自動車

(出典)自動車WGとりまとめ資料より引用

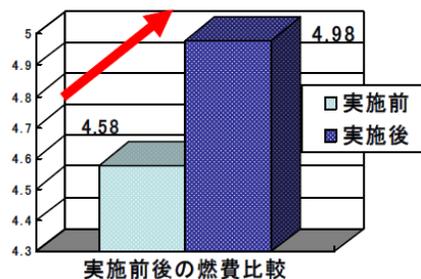
# QOLの向上 「移動」「物流」の省エネ・CO<sub>2</sub>削減とともに向上する生活の質一例(2)

## エコドライブ:燃費向上と交通事故低減

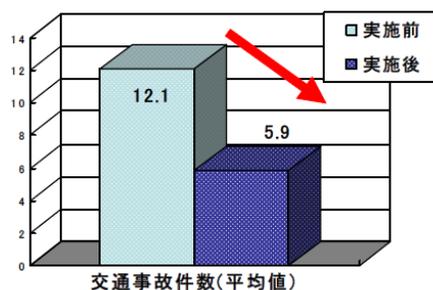
- トラック事業者を対象に燃費向上と交通事故低減関係が示されている。

- トラック事業者のエコドライブの実践に伴う燃費向上と交通事故低減

8.7%向上



49%削減

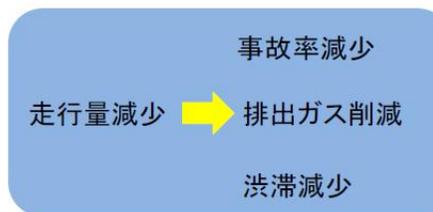


(出典)自動車WGとりまとめ資料より引用

## カーシェアリング:走行量と車両スペースの削減

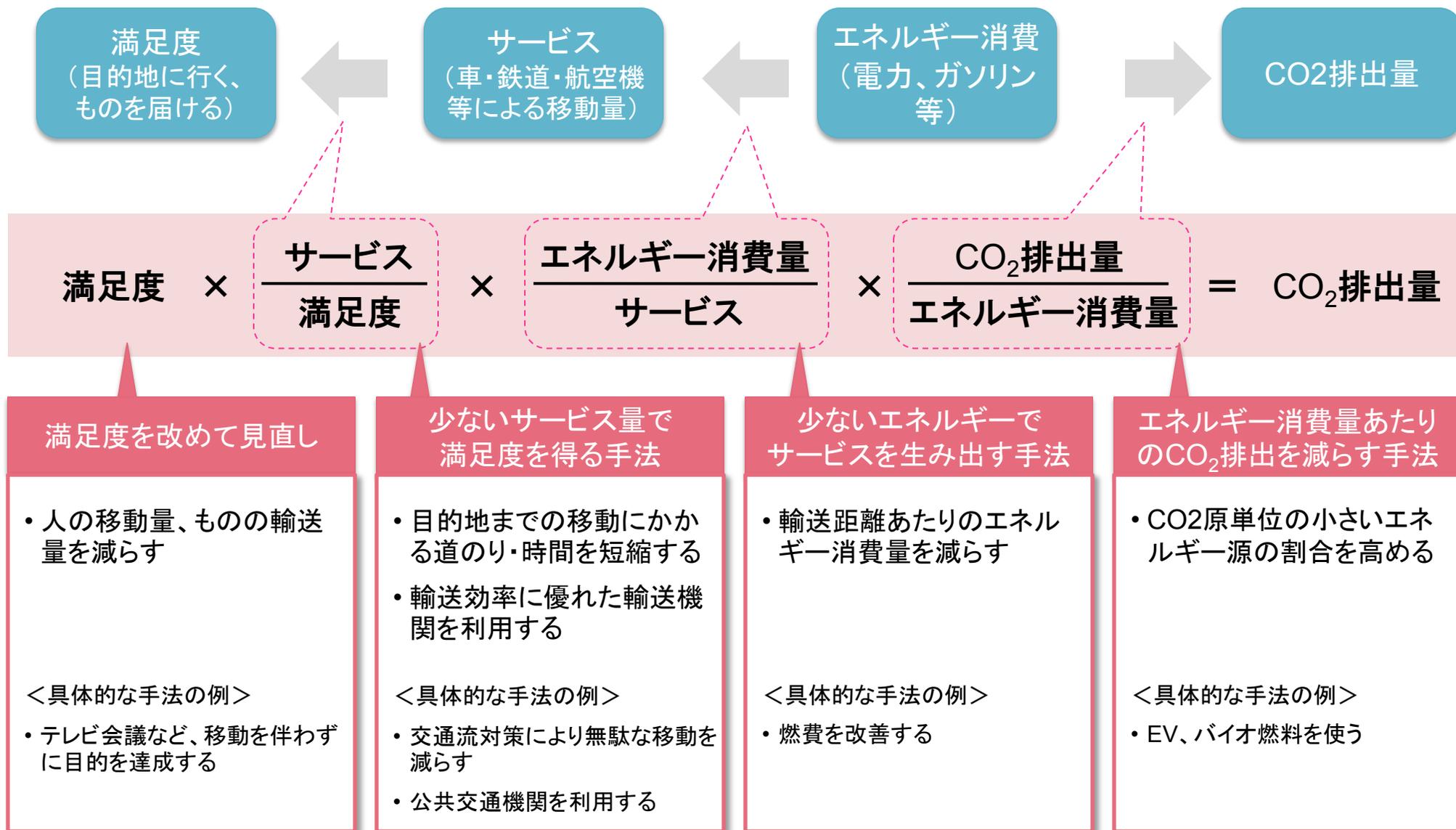
- 駐車車両が減少すれば、居住域の利用可能な面積が増加する。

- カーシェアリングにより走行量減少と駐車車両の減少



(出典)自動車WGとりまとめ資料より引用

施策・対策 「移動」「物流」における省エネ・省CO2を達成する手法



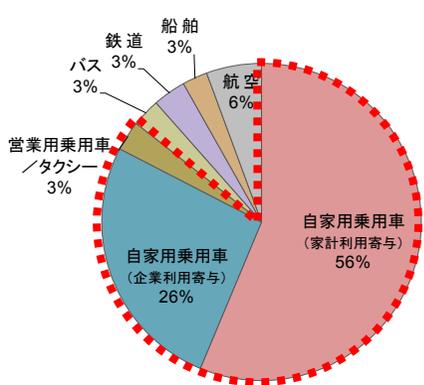
## 施策・対策 「移動」「物流」における対策とモデルの対応の一覧

対策区分	サービス種	対策の方向性	主な対策
①満足度	「人の移動」	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動目的の見直しによる移動量の削減</li> <li>・ レンタル・リースの普及・拡大</li> </ul>	<input type="checkbox"/> テレビ会議 <input checked="" type="checkbox"/> カーシェアリング
	「物流」		
②サービス／満足度	「人の移動」	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 効率的な輸送手段の組み合わせ</li> </ul>	<input type="checkbox"/> 交通流対策 <input type="checkbox"/> 公共交通機関の利用 <input type="checkbox"/> スマホによるタクシー配車
	「物流」		
③エネ／サービス	「人の移動」	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送機器のエネルギー効率向上</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> 自動車燃費改善・次世代自動車の普及 (EV・HV・PHV・FCV) <input checked="" type="checkbox"/> エコドライブ
	「物流」		
④CO2／エネ	「人の移動」	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低炭素エネルギー利用</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> バイオ燃料
	「物流」		

(は2020/30年試算に織り込んだ対策)

自動車WG・技術WGの検討を元に作成

# 施策・対策 「人の移動に伴う自動車利用」



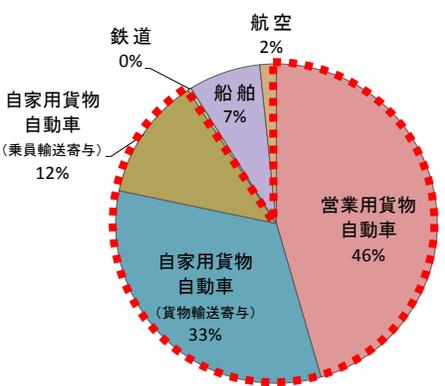
対策区分	対策の方向性	主な対策
① 満足度	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動目的の見直しによる移動量の削減</li> <li>レンタル・リースの普及・拡大</li> </ul>	<input type="checkbox"/> テレビ会議 <input checked="" type="checkbox"/> カーシェアリング
② サービス/満足度	<ul style="list-style-type: none"> <li>効率的な輸送手段の組み合わせ</li> </ul>	<input type="checkbox"/> 交通流対策
③ エネ/サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送機器のエネルギー効率向上</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> 自動車燃費改善・次世代自動車の普及 (EV・HV・PHV・FCV) <input checked="" type="checkbox"/> エコドライブ
④ CO2/エネ	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素エネルギー利用</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> バイオ燃料

(☑は2020/30年試算に織り込んだ対策)

		現状	2020			2030		
主な施策	乗用車の単体対策		よりきめ細かく環境負荷に応じた税制上のインセンティブの付与 燃費基準の早期・超過達成					
	自動車の低炭素利用		エコドライブ実践のインセンティブ付与 EVカーシェアリングの普及支援					
	燃料の低炭素化	E10燃料規格の整備	バイオ燃料の供給・流通体制の整備促進					
主な対策	次世代自動車販売シェア		30%	45%	50%	66%	90%	90%
	エコドライブ実施率		10%	20%	30%	15%	25%	40%
	カーシェアリング参加率	(大規模人口集積地区)	0.8%	1.0%	1.5%	0.9%	1.2%	1.7%
	バイオ燃料	(貨物車の消費も含めた値) (原油換算値)	70万kL	70万kL	70万kL	70万kL	70万kL	150万kL

低位～高位で実施
  中位～高位で実施
  高位のみ実施

施策・対策 「物流に伴う自動車利用」



対策区分	対策の方向性	主な対策
① 満足度	・ 移動目的の見直しによる移動量の削減	<input type="checkbox"/> 配送先の共有化
② サービス／満足度	・ 効率的な輸送手段の組み合わせ	<input type="checkbox"/> 交通流対策 <input type="checkbox"/> モーダルシフト <input type="checkbox"/> 共同配送
③ エネ／サービス	・ 輸送機器のエネルギー効率向上	<input checked="" type="checkbox"/> 自動車燃費改善・次世代自動車の普及 (EV・HV・PHV・FCV・クリーンディーゼル) <input checked="" type="checkbox"/> エコドライブ
④ CO2／エネ	・ 低炭素エネルギー利用	<input checked="" type="checkbox"/> バイオ燃料

(は2020/30年試算に織り込んだ対策)

	現状	2020			2030			
主な施策	貨物車の単体対策	よりきめ細かく環境負荷に応じた税制上のインセンティブの付与 燃費基準の早期・超過達成	段階的強化					
	自動車の低炭素利用	エコドライブ実践のインセンティブ付与 プローブ情報*1を活用したエコドライブ支援						
	燃料の低炭素化	NGV充電施設の整備	バイオ燃料の供給・流通体制の整備促進					
主な対策	走行台キロあたり燃料消費		▲10%	▲11%	▲11%	▲38%	▲41%	▲42%
	エコドライブ実施率 (緑ナンバー自動車の利用者)		20%	40%	50%	25%	45%	65%
	バイオ燃料 (乗用車の消費も含めた値) (原油換算値)		70万kL	70万kL	70万kL	70万kL	70万kL	150万kL

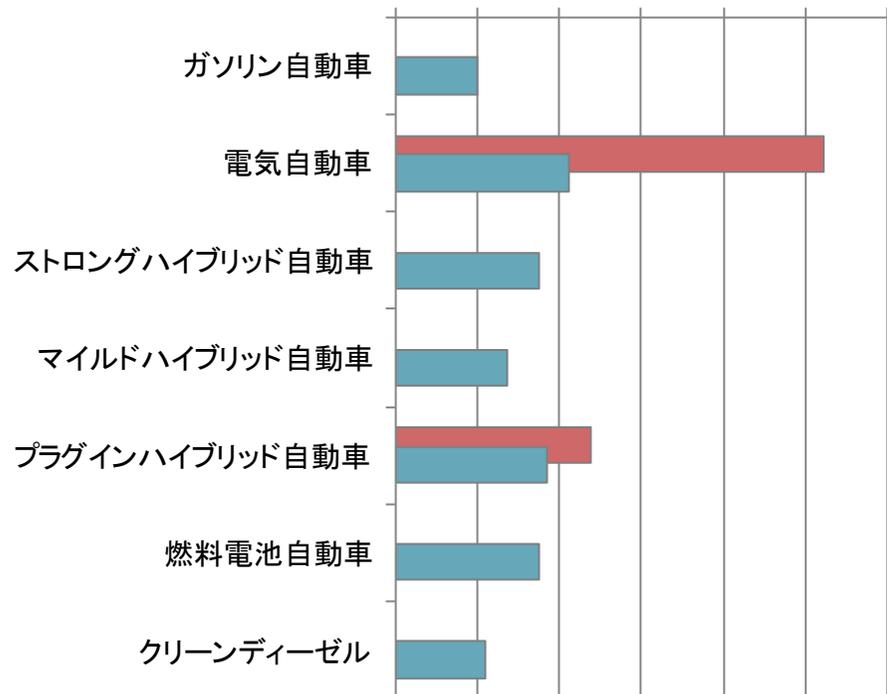
低位～高位で実施
  中位～高位で実施
  高位のみ実施

\*1 車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況などのデータであり、渋滞情報等に加工することが可能。

## 施策・対策 次世代自動車のエネルギー効率の比較

燃費 (ガソリン自動車=1.0)

0.0 1.0 2.0 3.0 4.0 5.0 6.0



■ 電力二次換算ベース (1kWh=3.6MJ)  
 ■ 電力一次換算ベース (1kWh=8.9MJ)

燃費 (ディーゼル重量車=1.0)

0.0 1.0 2.0 3.0 4.0 5.0 6.0

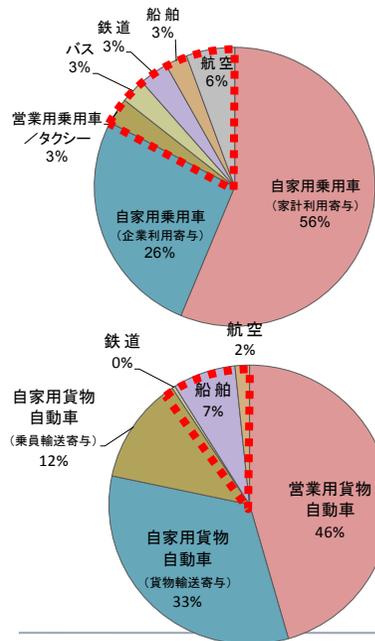


■ 電力二次換算ベース (1kWh=3.6MJ)  
 ■ 電力一次換算ベース (1kWh=8.9MJ)

※ 一次エネルギー：石油・石炭・天然ガス等の化石燃料、原子力の燃料であるウラン、水力・太陽・地熱等の自然エネルギー等自然から直接得られるエネルギー  
 ※ 二次エネルギー：電気・ガソリン・都市ガス等、一次エネルギーを変換や加工して得られるエネルギー

(出典)自動車WGとりまとめ資料より作成

# 施策・対策 「移動・物流に伴う鉄道・船舶・航空利用」



対策区分	対策の方向性	主な対策
① 満足度	・ 移動目的の見直しによる移動量の削減	<input type="checkbox"/> テレビ会議
② サービス／満足度	・ 効率的な輸送手段の組み合わせ	<input type="checkbox"/> 交通流対策
③ エネ／サービス	・ 輸送機器のエネルギー効率向上	<input checked="" type="checkbox"/> 鉄道・船舶・航空のエネルギー効率改善
④ CO2／エネ	・ 低炭素エネルギー利用	<input type="checkbox"/> バイオ燃料

(は2020/30年試算に織り込んだ対策)

	現状	2020			2030			
主な施策	鉄道対策		革新的な省エネ技術の実用化に向けた研究開発 省エネ車両の導入促進(促進税制の導入など)					
	船舶対策		革新的な省エネ技術の実用化に向けた研究開発 低燃費船へ転換促進・省エネ運航手法の実践支援					
	航空対策		革新的な省エネ技術の実用化に向けた研究開発 低燃費機へ転換促進					
主な対策	鉄道対策	(エネルギー消費原単位 2005年比)	▲4%	▲6%	▲7%	▲4%	▲7%	▲12%
	船舶対策	( " )	▲2%	▲10%	▲14%	▲4%	▲16%	▲34%
	航空対策	( " )	▲10%	▲14%	▲20%	▲15%	▲18%	▲33%

低位～高位で実施

中位～高位で実施

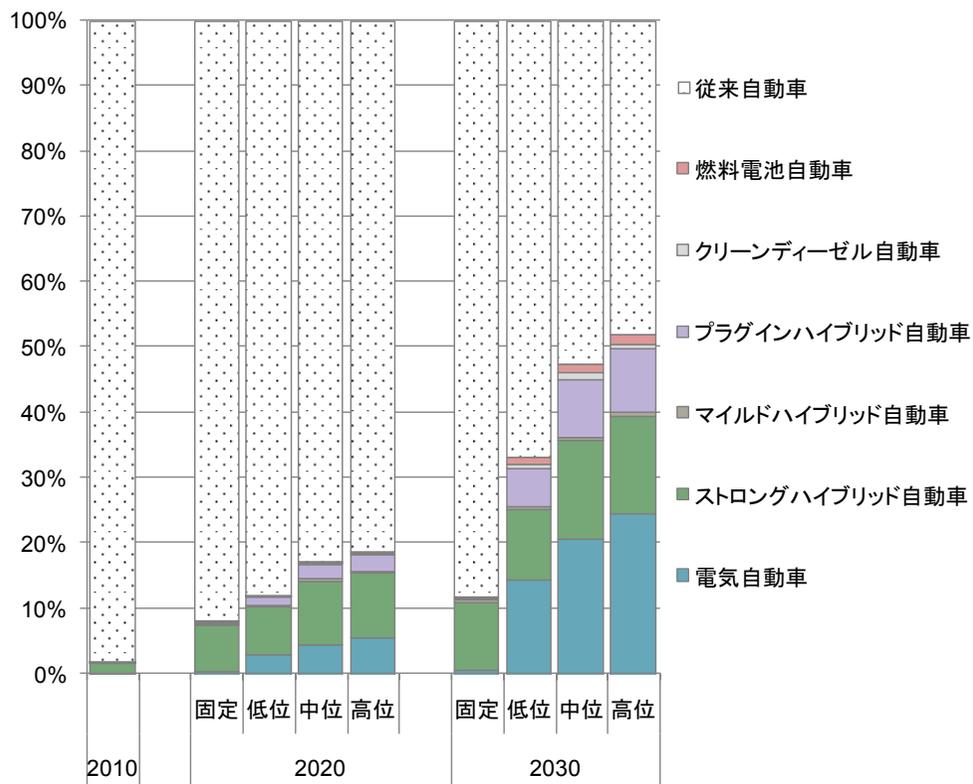
高位のみ実施

\*1 車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況などのデータであり、渋滞情報等に加工することが可能。

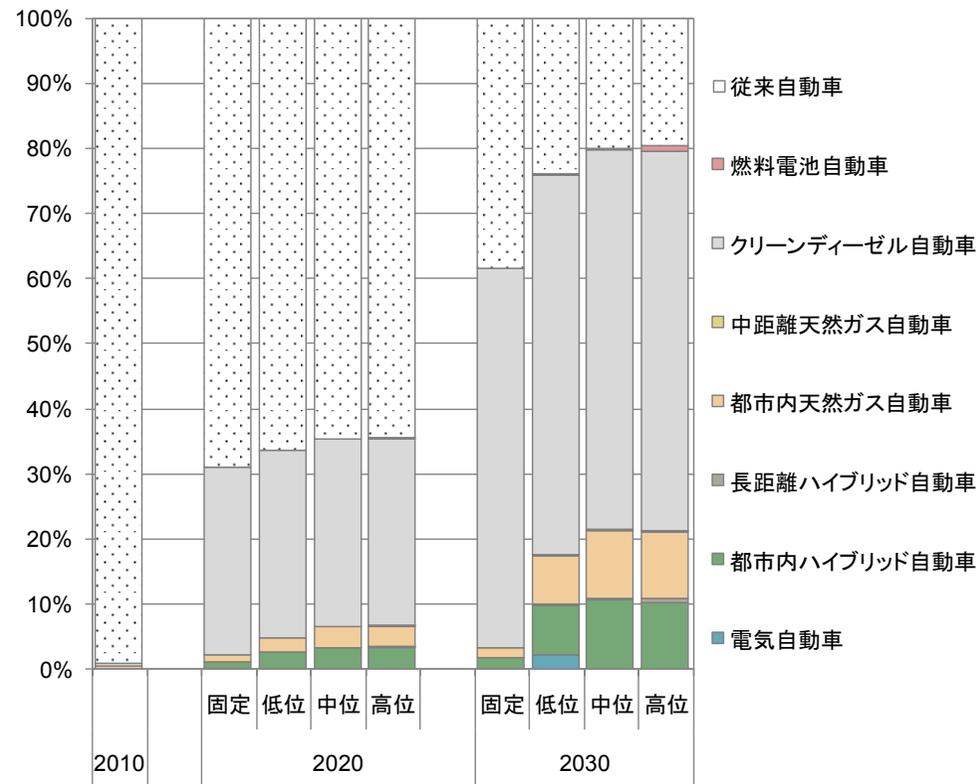
## 施策・対策 次世代自動車導入率(ストック)(再掲)

- 乗用車については2020年において1～2割、2030年において3～5割が次世代自動車。重量車については2020年において3～4割、2030年には8割が次世代自動車。
- 近年、自動車の耐久性に伴い従来よりも寿命が延びてきており、購入時の判断が長期間（十数年）にわたり影響を及ぼすようになっている。

### ● 次世代自動車の構成比（乗用自動車）



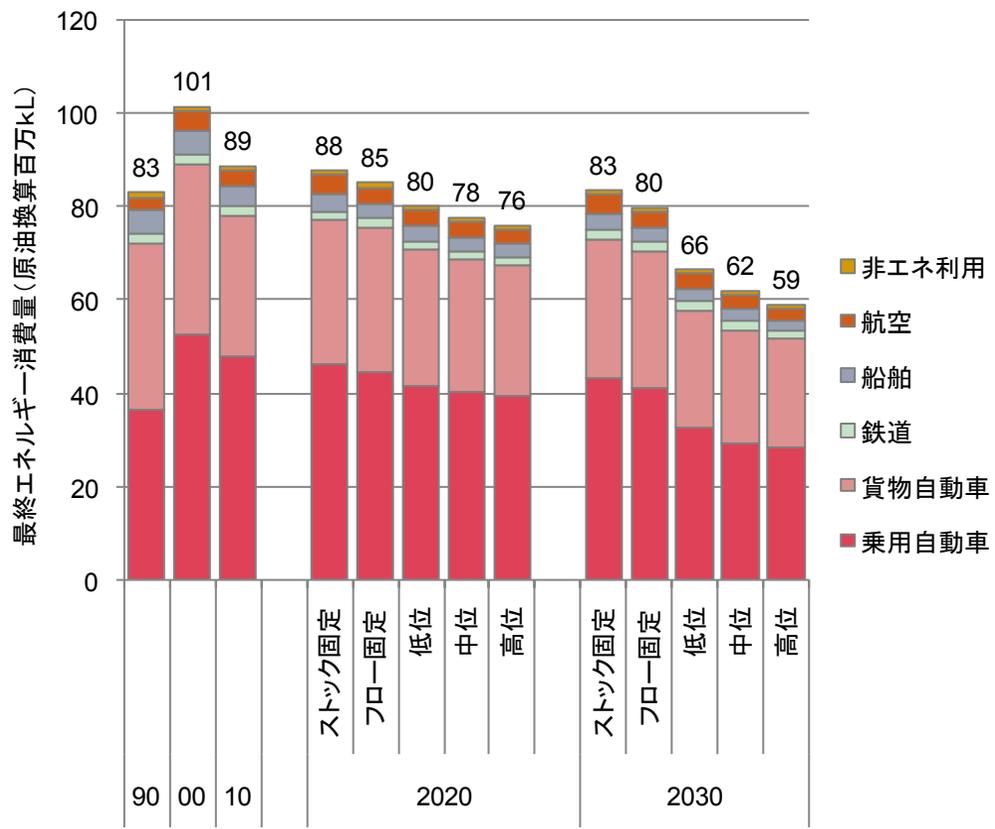
### ● 次世代自動車の構成比（貨物自動車+バス）



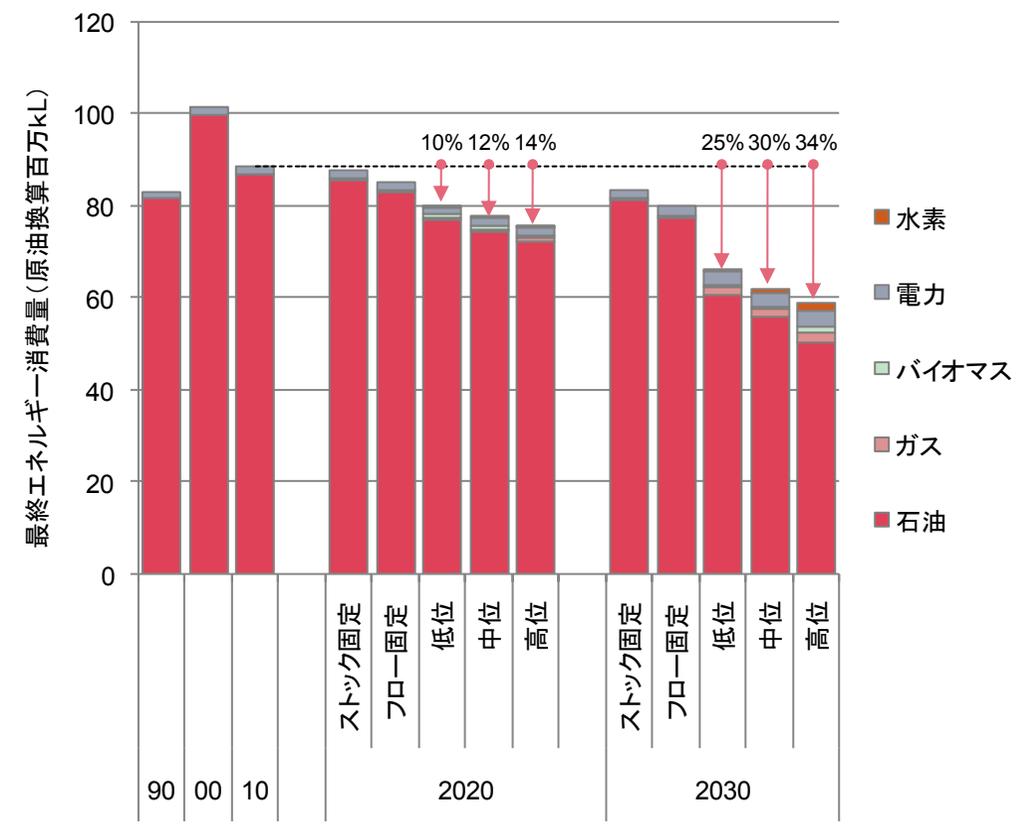
# 対策効果 「移動・物流」のエネルギー消費量(成長シナリオ, 2020年・2030年)

各ケースに応じて施策・対策が着実に実施されることを想定した場合、成長シナリオにおける「移動・物流」の最終エネルギー消費量は2010年と比べて、2020年では10%(低位)、12%(中位)、14%(高位)削減され、2030年では25%(低位)、30%(中位)、34%(高位)削減されると推計された。

●最終エネルギー消費量(成長シナリオ, 輸送手段別)



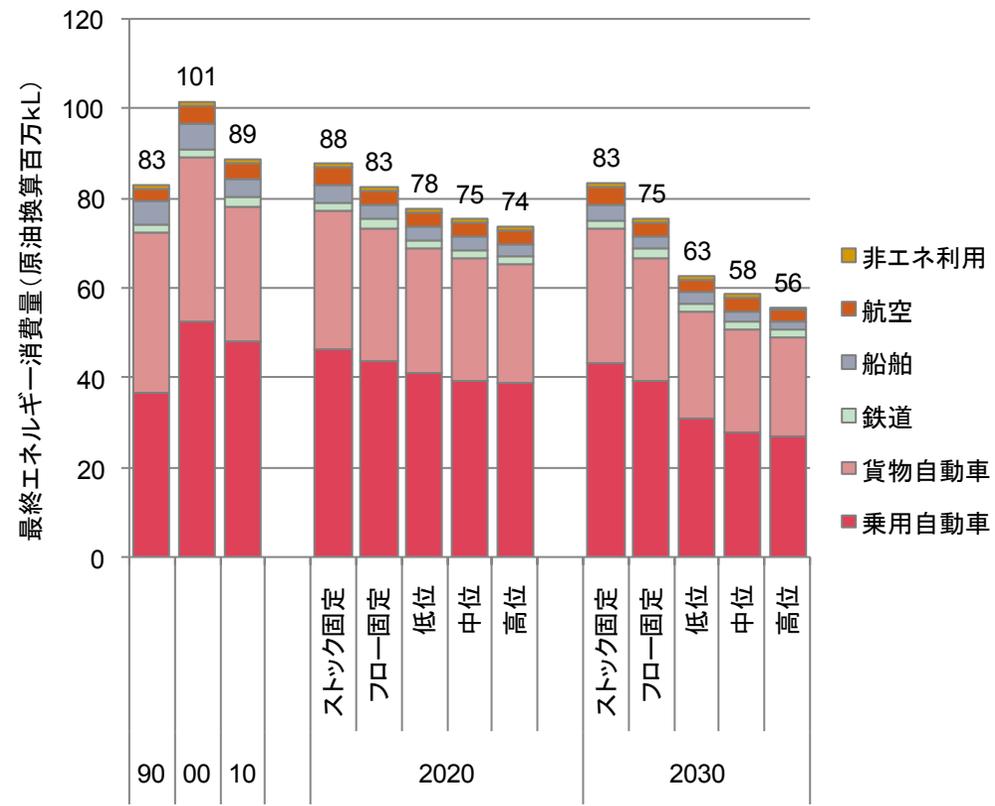
●最終エネルギー消費量(成長シナリオ, エネルギー種別)



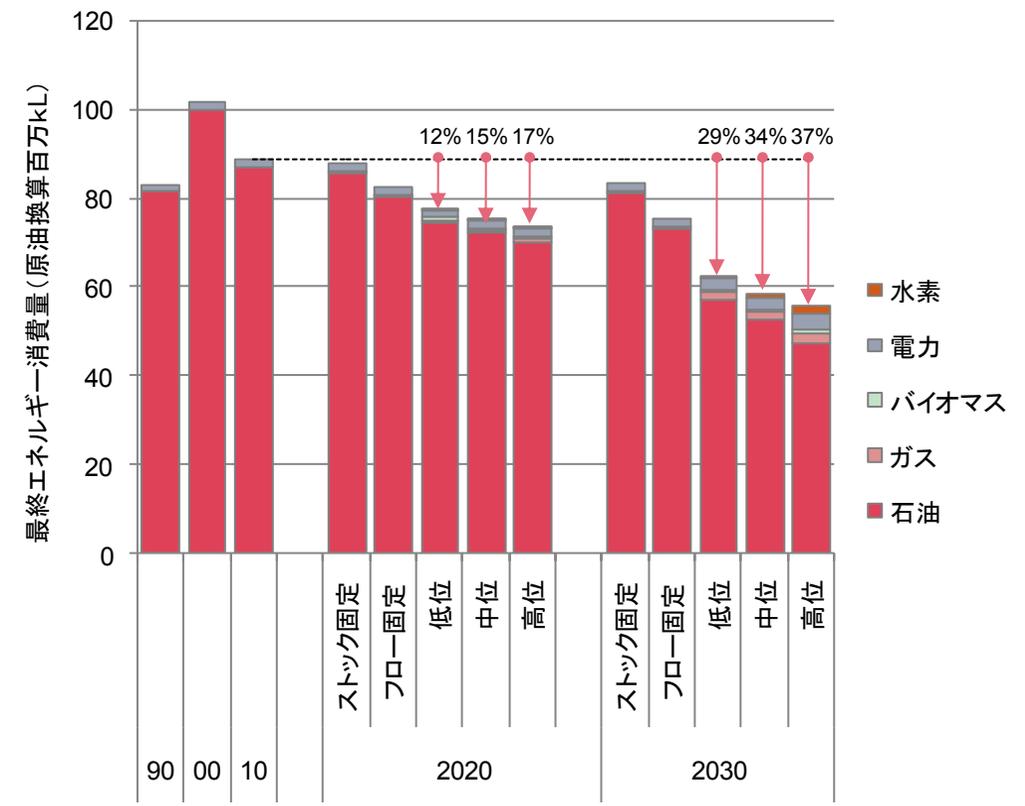
対策効果 「移動・物流」のエネルギー消費量(慎重シナリオ, 2020年・2030年) 99

各ケースに応じて施策・対策が着実に実施されることを想定した場合、慎重シナリオにおける「移動・物流」の最終エネルギー消費量は2010年と比べて、2020年では12%(低位)、15%(中位)、17%(高位)削減され、2030年では29%(低位)、34%(中位)、37%(高位)削減されると推計された。

●最終エネルギー消費量(慎重シナリオ, 輸送手段別)



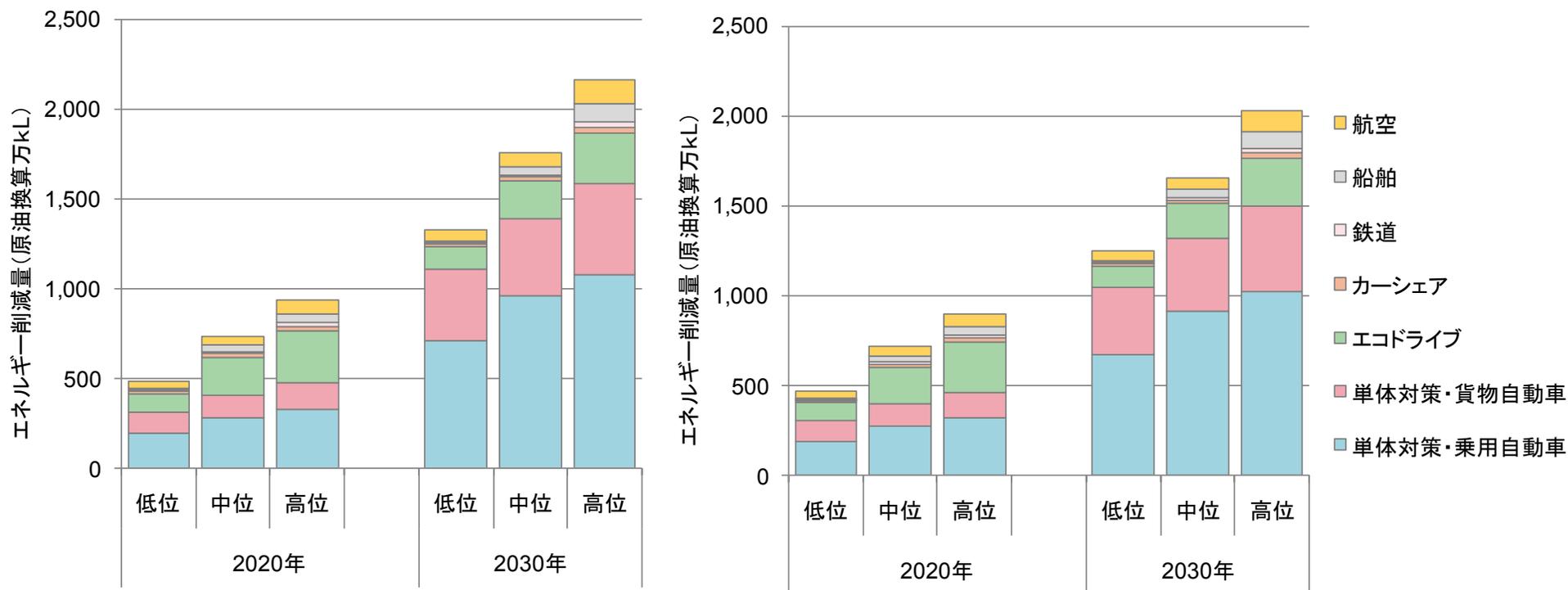
●最終エネルギー消費量(慎重シナリオ, エネルギー種別)



# 対策効果 「移動・物流など」における対策導入による削減量の内訳(2020年・2030年)

- 2020年・2030年ともに乗用自動車・貨物自動車の単体対策の効果は大きい。エコドライブも省エネ効果が見込まれる。

## ●エネルギー削減量の内訳（左：成長シナリオ，右：慎重シナリオ）



## ④ ものづくり = 産業部門

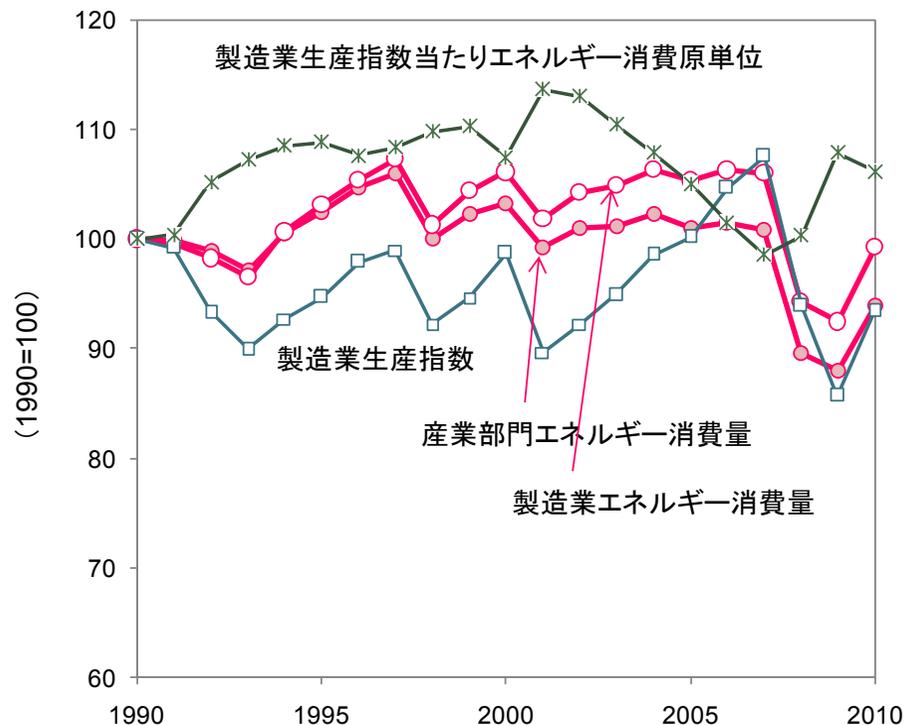
### ポイント

- 1) エネルギー消費量は横ばい。
- 2) 素材産業の削減は2030年頃から革新的技術による削減が始まると見込まれる。また、産業用ヒートポンプや低炭素工業炉などの業種横断機器による削減は素材産業の削減を上回る効果が見込まれる。
- 3) 「ものづくり」は製造工程における省エネを進めるとともに、「すまい」や「移動」に対して省エネ機器を提供する役割を担う。さらに国内に留まらず、世界に低炭素機器等を提供することにより、わが国のグリーン成長につなげていくことが重要。

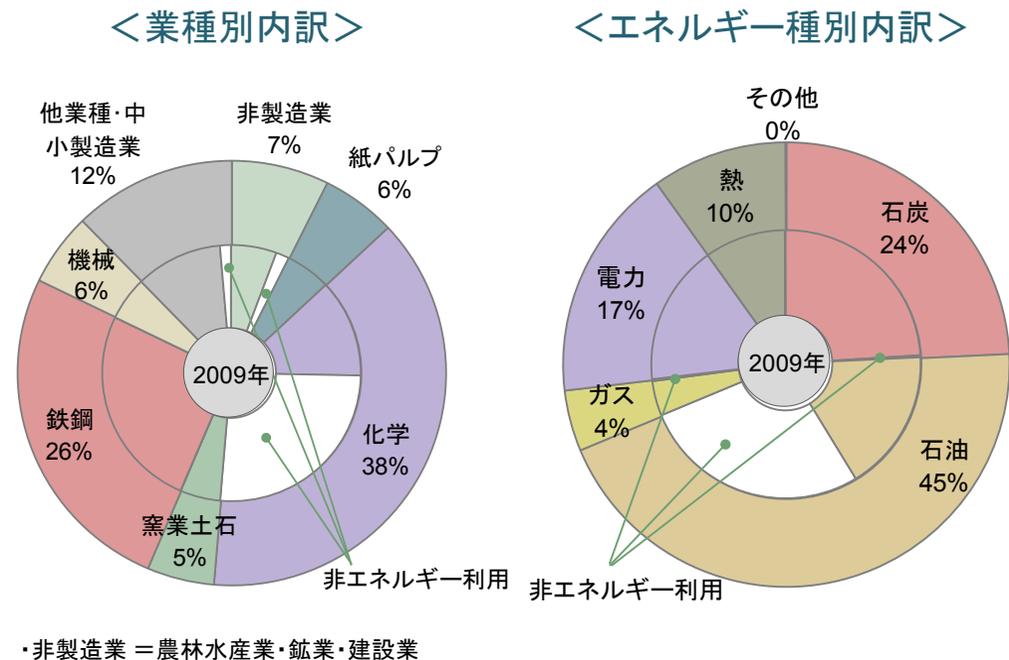
# 現状把握 「ものづくり」に伴うエネルギー消費の構造

- ・ものづくりに伴うエネルギー消費は1990年以降、横這いに推移。(2008年・2009年はリーマンショックに伴い、生産活動が低下し、エネルギー消費量が低下)
- ・製造業生産指数1単位あたりのエネルギー消費原単位は1990年以降横ばい。

## ● ものづくりに伴うエネルギー消費の推移

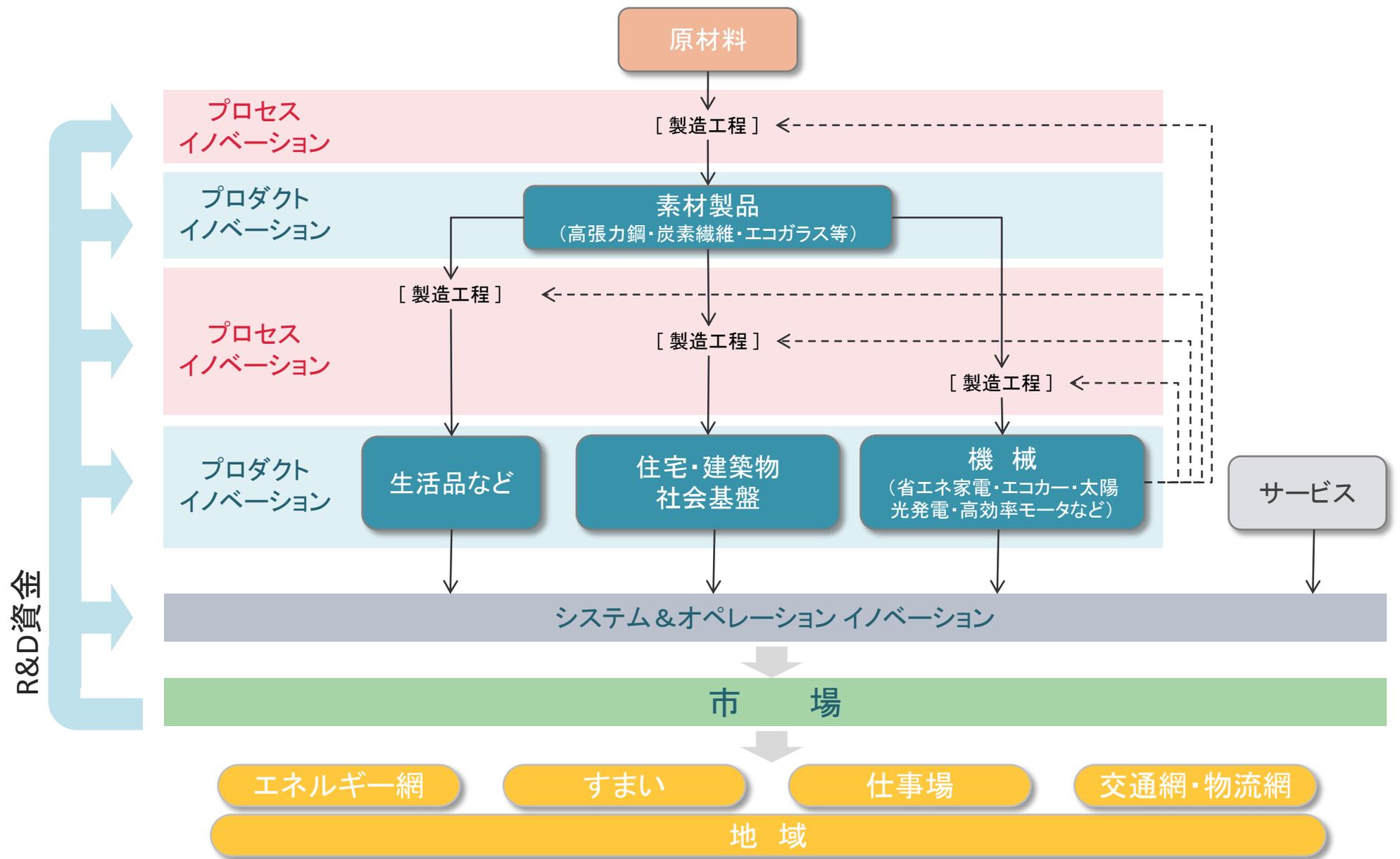


## ● エネルギー消費量・エネルギー種別内訳

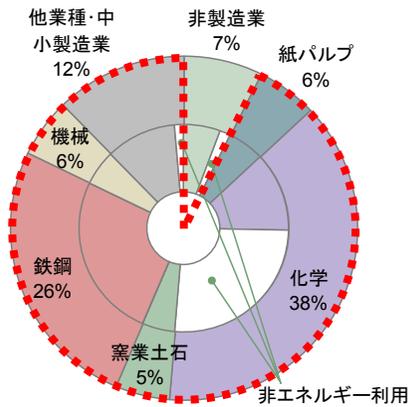


生産指数: 鉱業及び製造工業を対象に生産・出荷・在庫などの動向を毎月把握するため、それらの数量について、基準年1の平均を100として指数化したもの。

将来像 「ものづくり」によるグリーン成長



# 施策・対策 「ものづくり」



対策区分	対策の方向性	主な対策
① 満足度・ビジネススタイル	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生可能エネルギーの豊富な場所への移動</li> </ul>	
② サービス／満足度	<ul style="list-style-type: none"> <li>素材利用量を削減する技術およびシステム</li> <li>電炉から高付加価値製品が生産可能な技術</li> <li>需要に応じて無駄な生産・調達・在庫を減らすシステム</li> </ul>	<input type="checkbox"/> サプライチェーンマネジメント(SCM)
③ エネ／サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界トップランナーを達成する革新的技術の開発</li> <li>汎用機器の世界トップランナー効率の実現</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/> 素材生産のための革新的技術 <input checked="" type="checkbox"/> 高効率汎用機器
④ CO2／エネ	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業用CCS技術の開発</li> <li>必要な温度帯に適した加温装置の適用</li> </ul>	<input type="checkbox"/> 産業用CCS <input checked="" type="checkbox"/> 燃料のガス転換, 産業用HP

(☑は2020/30年試算に織り込んだ対策)

	現状	2020			2030			
主な施策	プロダクトイノベーション 関連イノベーション		トップランナー制度の充実					
			グリーンディール・エコプレミアムの導入					
			ホワイト証書、製造・販売・輸入禁止基準の強化					
主な対策	プロセスイノベーション		自主的な省エネ行動の着実な実施と政府の関与による評価・検証					
			BATに基づく企業別の排出削減目標の設定など					
			BATの拡充を図り、企業別の排出削減目標の更なる強化					
	鉄鋼業	(対策技術の導入による削減量, 万kL)	177	→	→	350	→	→
	窯業・土石製品	( " )	49	→	→	97	→	→
	パルプ・紙・紙加工品製造業	( " )	43	→	→	43	→	→
	化学工業	( " )	67	→	→	111	→	→
	業種横断的技術	( " )	199	243	287	571	687	803

低位～高位で実施
  中位～高位で実施
  高位のみ実施

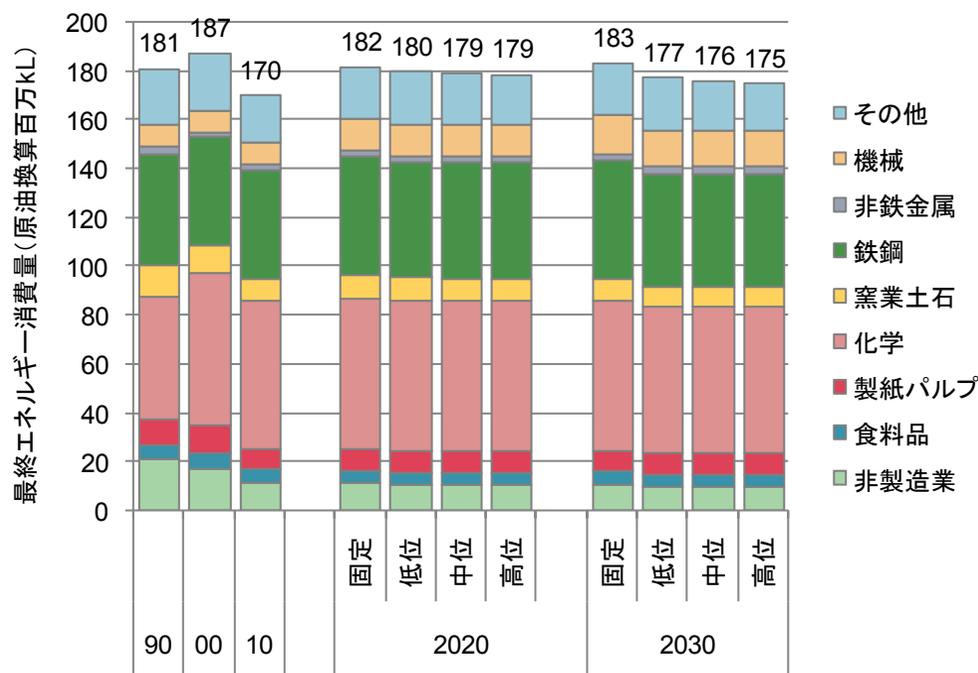
## 施策・対策 「ものづくり」における対策の一覧

業種	省エネ量 (原油換算万kL)		主な対策
	2020年	2030年	
	低位・中位・高位	低位・中位・高位	
鉄鋼業	171	339	電力需要設備の効率改善, 廃プラ利用, 発電効率改善, 次世代コークス製造技術, 省エネ設備の増強, 革新的製鉄プロセス, 環境調和型製鉄プロセス
窯業・土石製品	18	50	省エネルギー設備導入, 熱エネルギー代替廃棄物(廃プラ等)利用技術, 革新的セメント製造プロセス, ガラス溶融プロセス, 革新的省エネセラミックス製造技術
パルプ・紙・紙加工品製造業	43	43	高効率古紙パルプ製造技術, 高温高圧型黒液回収ボイラ, 廃材・バーク等利用技術
化学工業	67	111	石油化学の省エネプロセス技術, その他化学製品の省エネプロセス技術, ナフサ接触分解技術, バイオマスコンビナート, 膜による蒸留プロセスの省エネルギー化技術
業種横断技術	200・244・287	584・694・803	高効率空調, 産業HP(加温・乾燥), 産業用照明, 低炭素工業炉, 産業用モータ, 高性能ボイラ
建設	11	44	ハイブリッド建機
農業	34	57	作物乾燥機具・農機具の効率改善, 省エネ型温室, 温室ヒートポンプ, 林業機械の効率改善, 漁船の効率改善, 作物乾燥機具・農機具の省エネ利用, 漁船の省エネ航法, LED集魚灯, 電動漁船

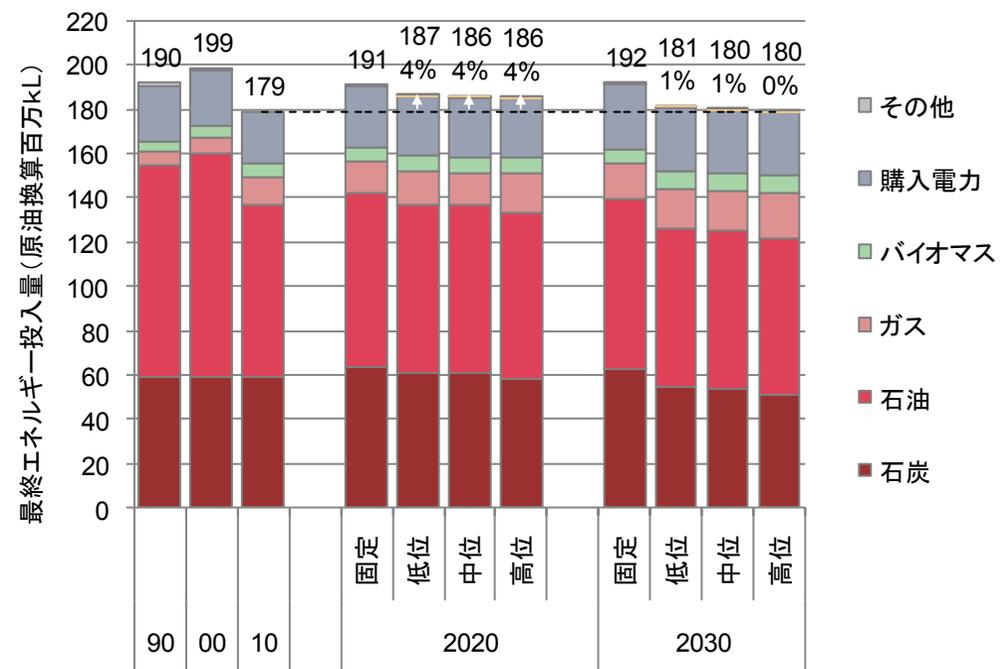
## 対策効果 「ものづくり」のエネルギー消費量(成長シナリオ, 2020年・2030年)

- 各ケースに応じて施策・対策が着実に実施されることを想定した場合、成長シナリオにおける「ものづくり」の最終エネルギー消費量は2010年と比べて、2020年では4%(低位)、4%(中位)、4%(高位)増加し、2030年では1%(低位)、1%(中位)、0%(高位)増加すると推計された。

●最終エネルギー消費量(成長シナリオ, 業種別)



●最終エネルギー消費量(成長シナリオ, 燃料種別)

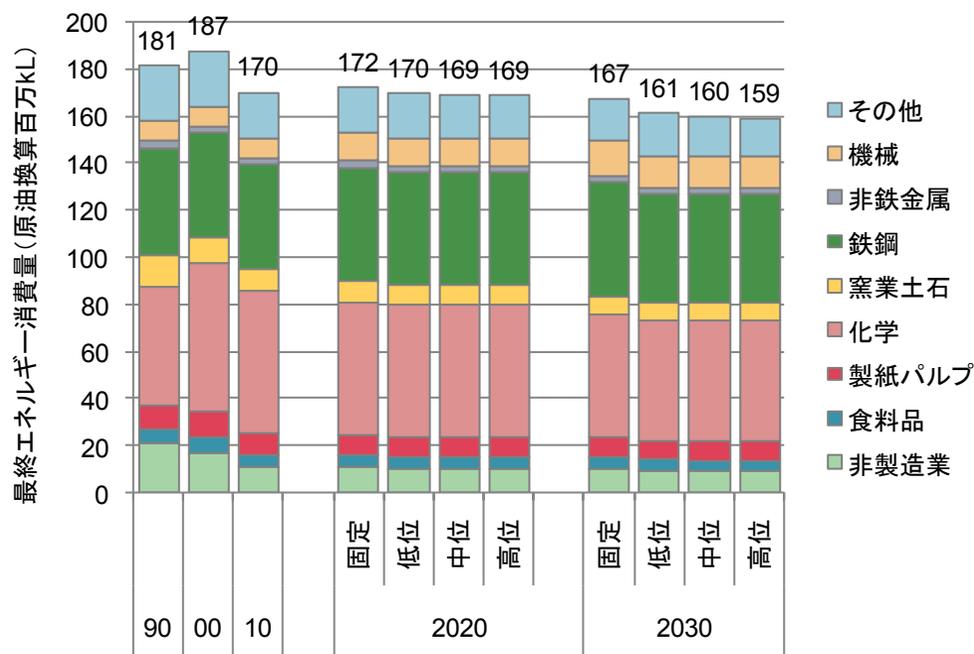


注) 左図は自家発電、蒸気についてそれぞれ消費電力量、蒸気消費量で計上、右図はそれぞれ電力または蒸気の生産のために消費される燃料の量で計上している。そのため左右の図で合計値に違いが生じている。

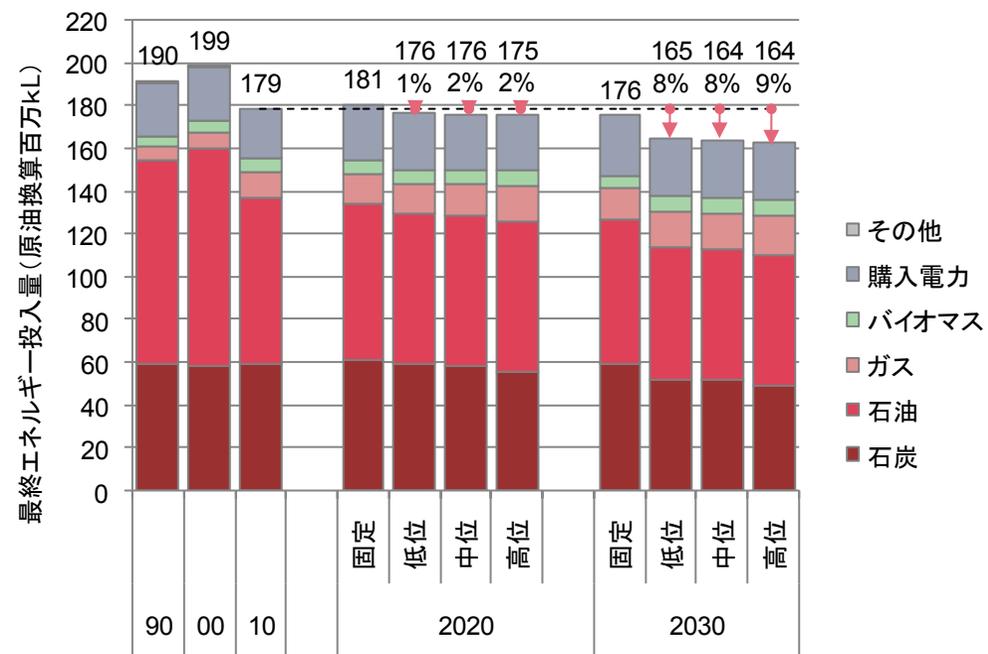
# 対策効果 「ものづくり」のエネルギー消費量(慎重シナリオ, 2020年・2030年)

- 各ケースに応じて施策・対策が着実に実施されることを想定した場合、慎重シナリオにおける「ものづくり」の最終エネルギー消費量は2010年と比べて、2020年では1%(低位)、2%(中位)、2%(高位)減少し、2030年では8%(低位)、8%(中位)、9%(高位)減少すると推計された。

●最終エネルギー消費量(慎重シナリオ, 業種別)



●最終エネルギー消費量(慎重シナリオ, 燃料種別)

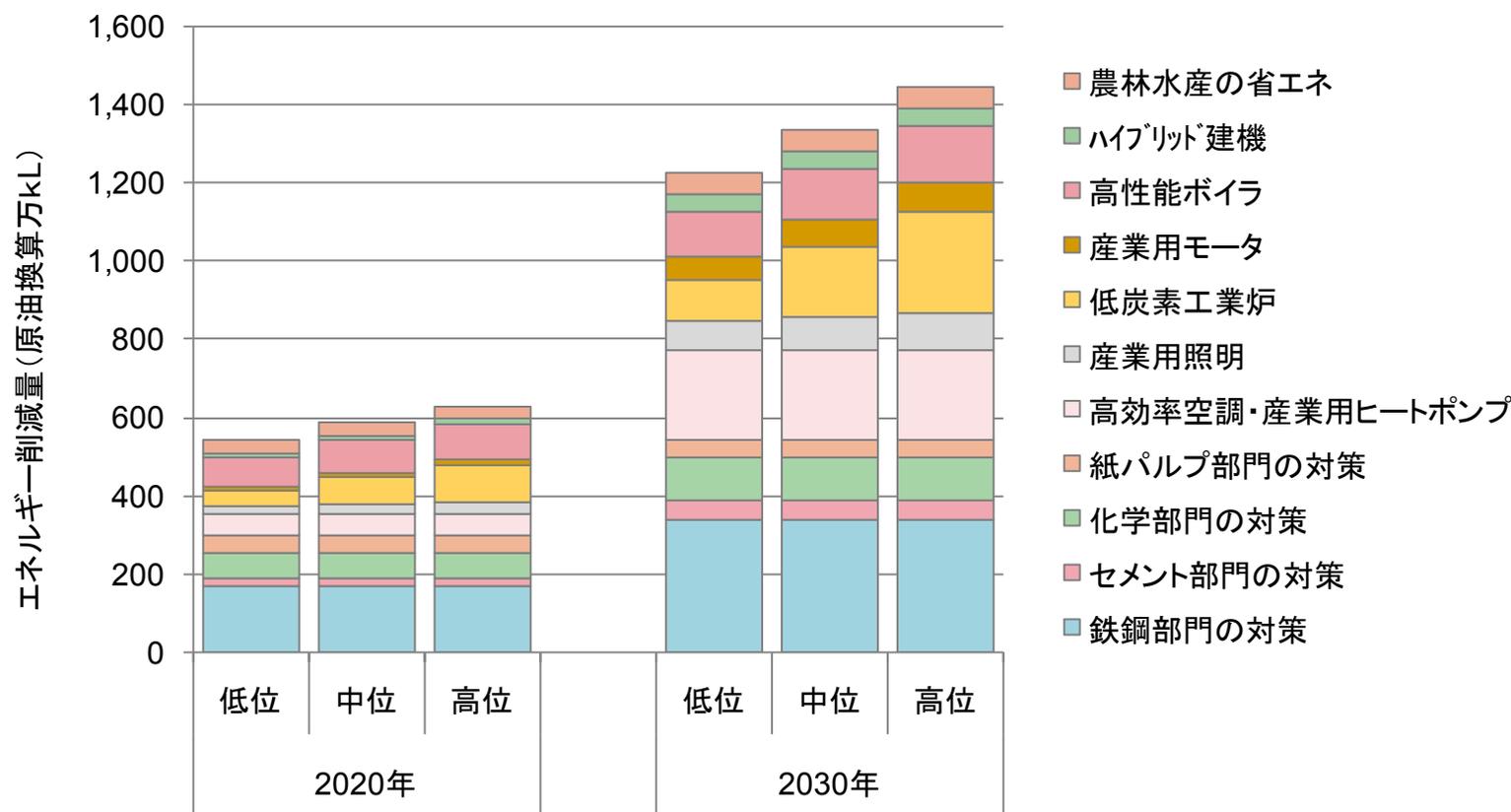


注) 左図は自家発電、蒸気についてそれぞれ消費電力量、蒸気消費量で計上、右図はそれぞれ電力または蒸気の生産のために消費される燃料の量で計上している。そのため左右の図で合計値に違いが生じている。

## 対策効果 「ものづくり」における対策導入による削減量の内訳(2020年・2030年)

- 素材産業は革新的技術の普及が始まる2030年には削減量が大きくなるが見込まれる。また、産業用ヒートポンプや低炭素工業炉などの業種横断機器による削減も2030年には大きくなるが見込まれている。

### ●エネルギー削減量の内訳

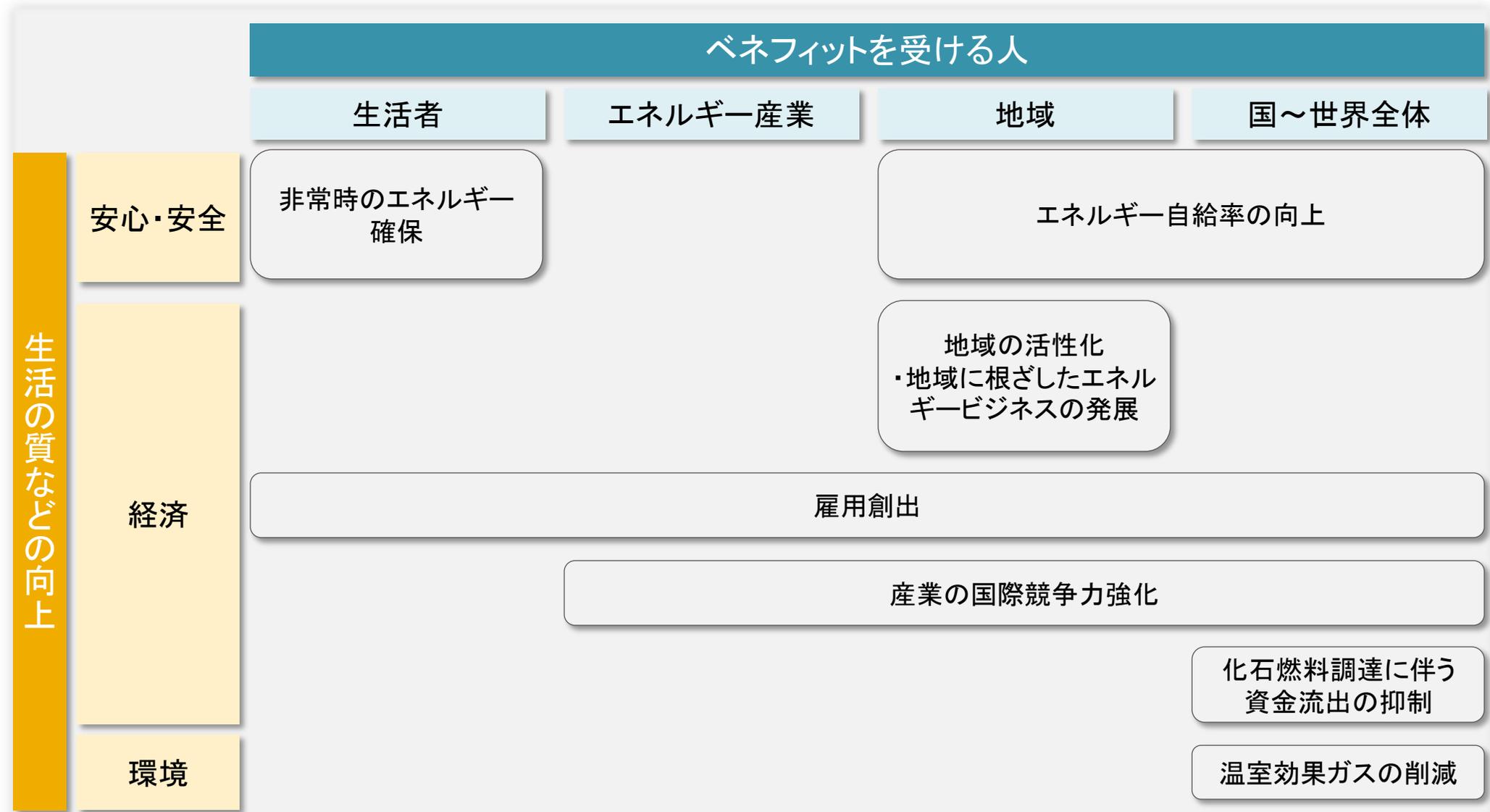


## ⑤ 創エネ



エネルギー一転換部門

QOLの向上 「再生可能エネルギー」の導入・CO<sub>2</sub>削減とともに向上する生活の質



## 施策・対策 「再生可能エネルギー」

対策区分	対策の方向性	主な対策
① 満足度	・ 再生可能エネルギーの豊富な場所への移動	
② サービス／満足度	・ 需要側の満足度を維持しつつ供給条件を緩和する技術の開発	△ 消費電力の見える化 △ 需要の能動化
③ エネ／サービス	・ 機器のエネルギー効率向上	☑ 太陽光発電の効率向上
④ CO2／エネ	・ 自然エネルギーを最大限に活用できるような多様なエネルギー発電技術の開発 ・ 限りなくゼロエミッションの熱供給	☑ 太陽光発電、風力発電、地熱発電、バイオマス発電、海洋エネルギー発電、中小水力発電
⑤ 低炭素エネルギー利用管理技術	・ 再生可能エネルギーを最大限に活用し、限りなくゼロエミッションな電源に近づくことをめざす電力需給調整システムの開発 ・ レアメタル使用率の極めて小さい機器の開発、リサイクル・リユースシステム	

(☑は2020/30年試算に織り込んだ対策)

		現状	2020			2030		
主な施策	経済的措置		事業用電力に対して内部収益率(IRR) 6~8%の水準での固定価格買取制度 事業用電力に対して内部収益率(IRR) 8%の水準での固定価格買取制度 事業用電力に対して内部収益率(IRR) 8~10%の水準での固定価格買取制度					
	技術開発		自然環境、地域環境、社会などに適した技術の開発 革新的技術・未利用エネルギー技術の開発					
主な対策	中小水力	955万kW	962	1047	1152	1012	1328	1643
	地熱発電	53万kW	80	80	80	199	208	221
	バイオマス発電	409万kW	459	556	653	459	571	682
	太陽光発電	337万kW	2625	3700	5200	6591	9500	10060
	風力発電	244万kW	750	1110	1150	2130	2880	3250
	海洋エネルギー発電	0万kW	0	0	0	150	207	349
	太陽熱温水器	55万kL	80	131	178	137	190	242

☐ 低位～高位で実施

▬ 中位～高位で実施

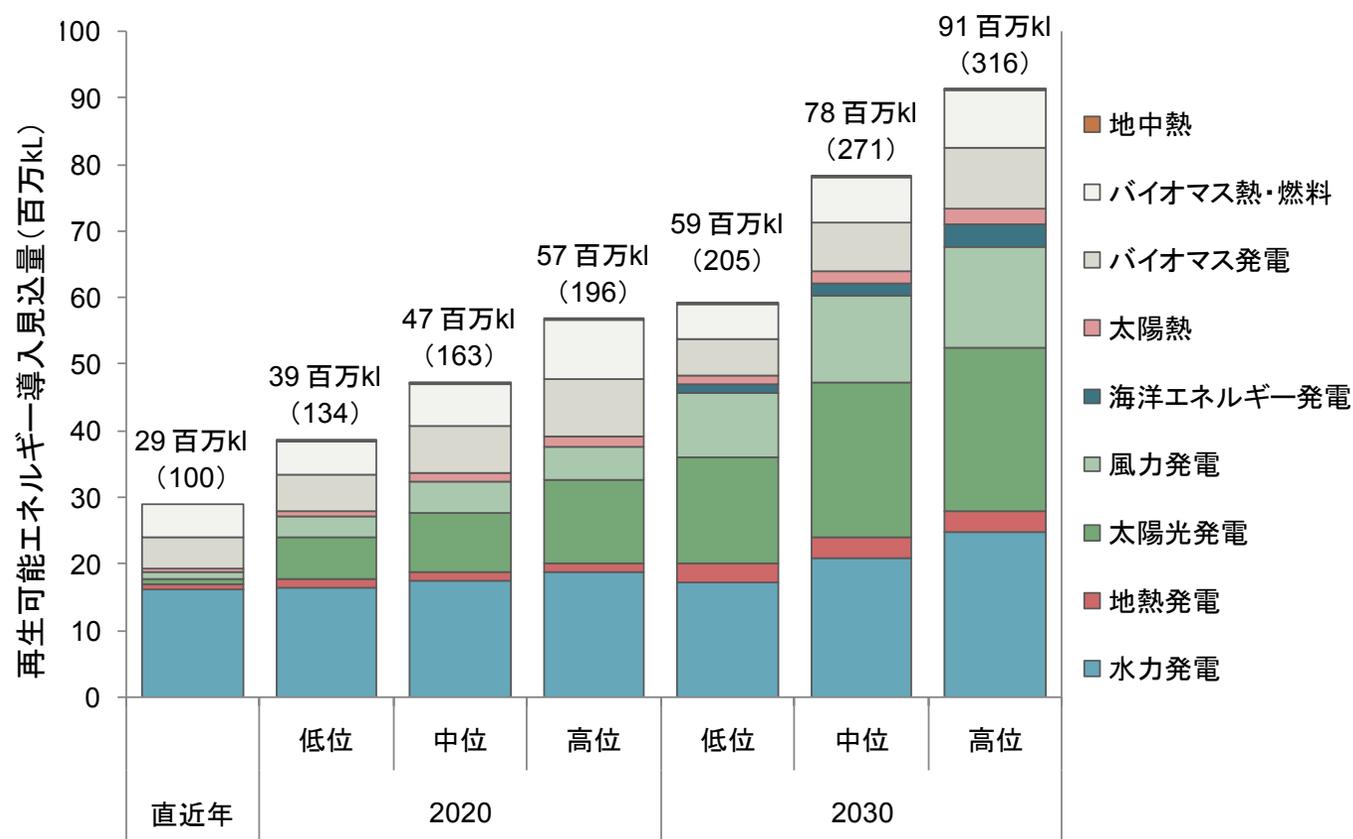
▬ 高位のみ実施

## 対策効果 再生可能エネルギー導入見込量(2020年・2030年)(再掲)

102

- 各ケースに応じて施策・対策が着実に実施されることを想定した場合、再生可能エネルギーの導入見込量は、2020年低位ケース34%増、中位ケース63%増、高位ケース96%増(ともに現状比)。さらに2030年には低位ケースで2.1倍、中位ケースで2.7倍、高位ケースで3.2倍(ともに現状比)。

### ● 再生可能エネルギー導入見込量

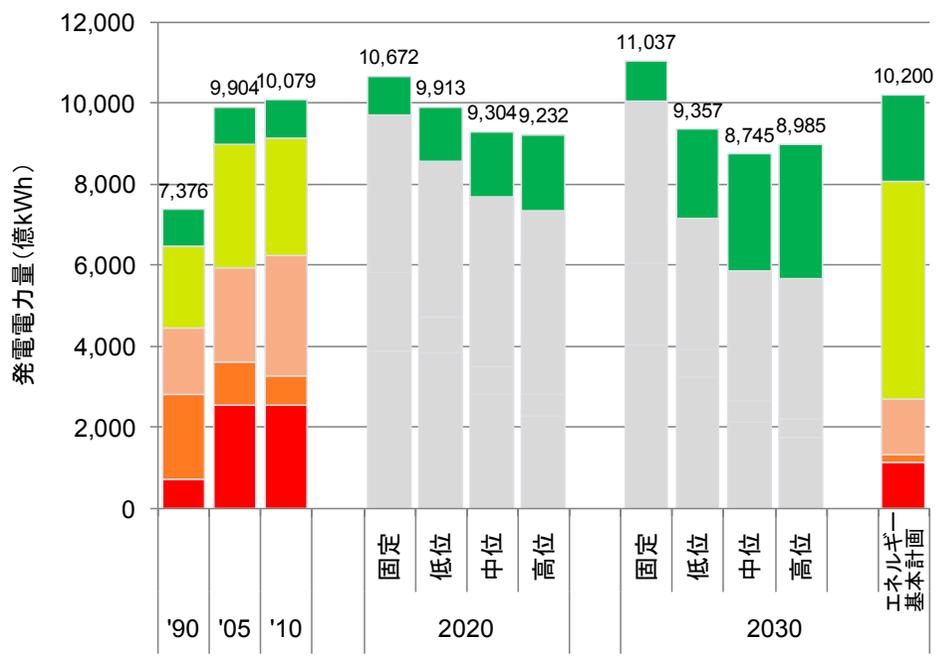


注) ( )内の数字は直近年における消費量を100とした場合の消費量

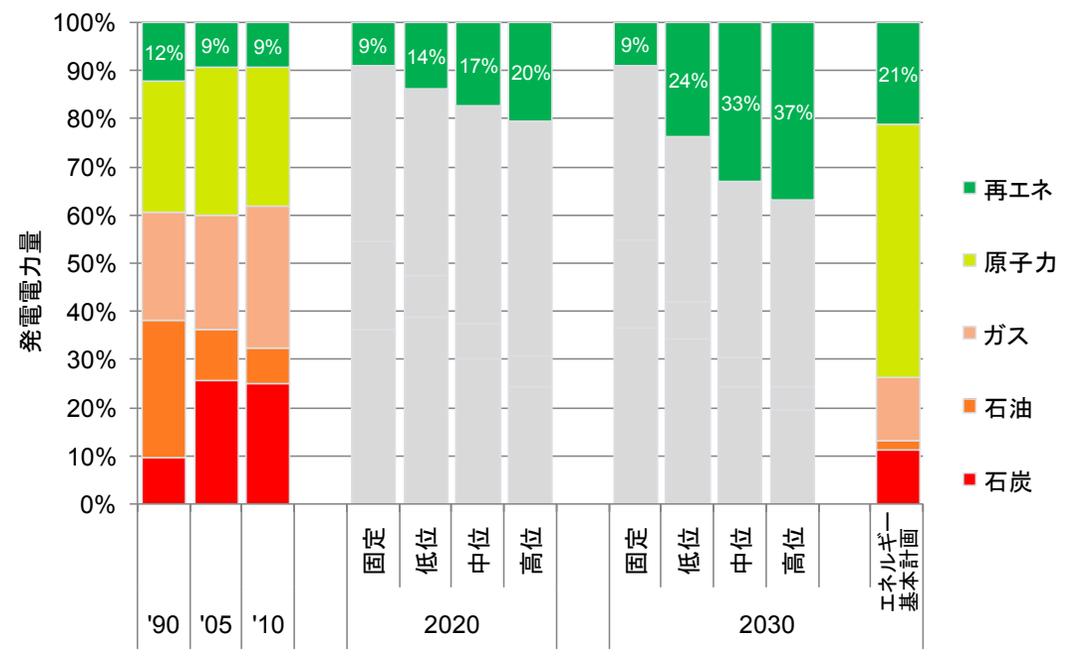
# 対策効果 再生可能エネルギー発電(成長シナリオ, 2020年・2030年)(再掲)

● 成長シナリオでは、各ケースに応じて施策・対策が着実に実施されることを想定した場合、再生可能エネルギー発電が発電電力量に占める割合は2020年の低位ケースで14%、中位ケースで17%、高位ケースで20%。また、2030年の低位ケースで24%、中位ケースで33%、高位ケースで37%と推計された。

● 発電電力量 (億kWh, 成長シナリオ)



● 発電電力量 (再生可能エネルギー発電の占める割合, 成長シナリオ)



※1 発電電力量には、自家発電は含まれていない値である。

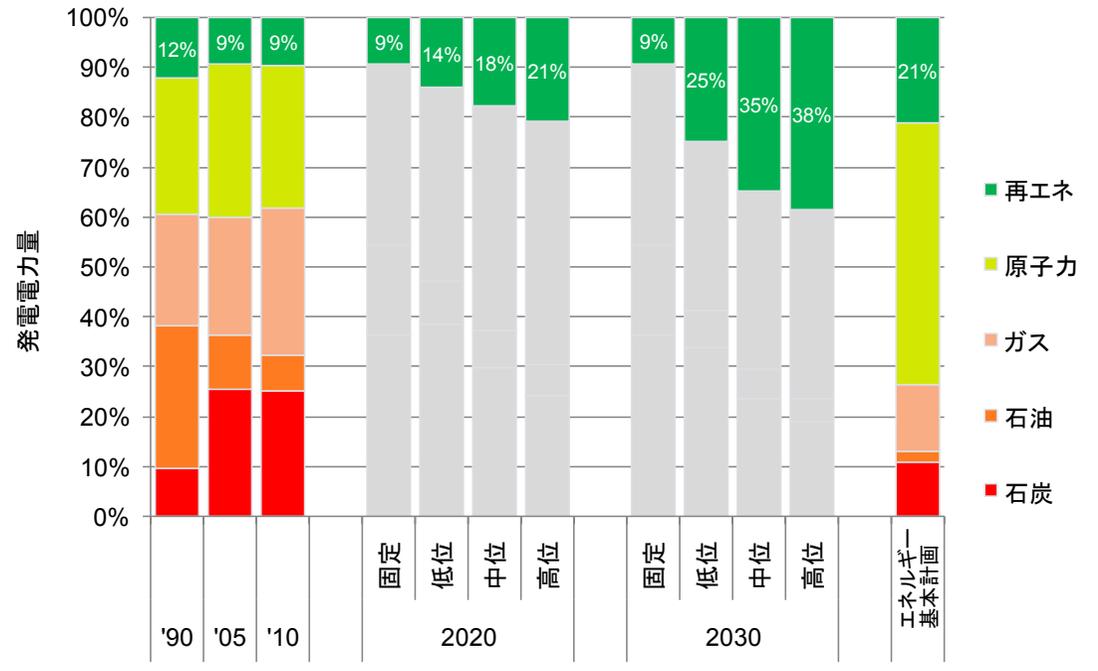
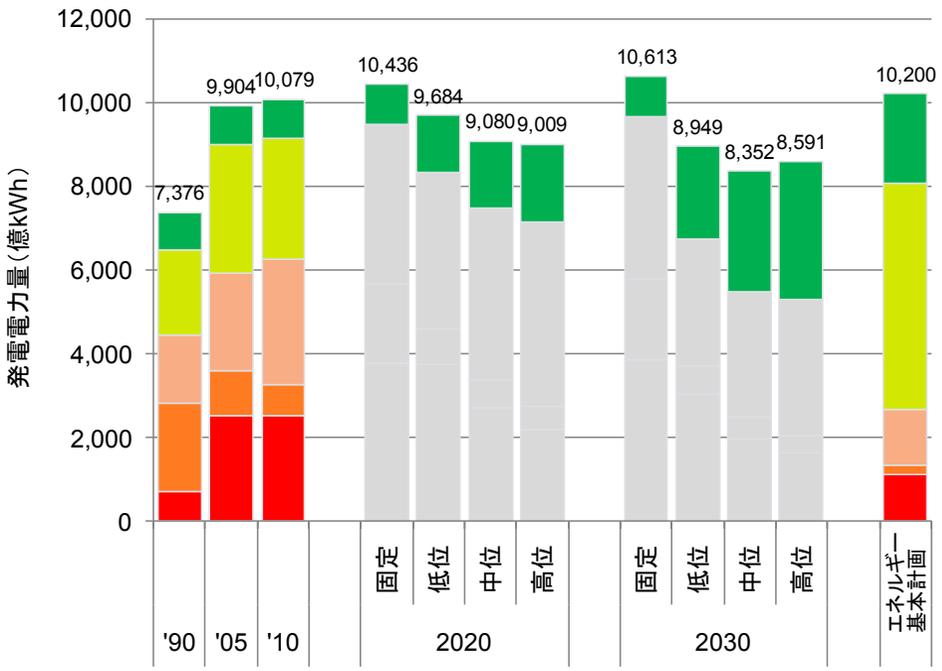
※2 「再エネ」以外の火力や原子力については、原子力についての選択肢が明らかとなった時点で推計を行う予定。

## 対策効果 再生可能エネルギー発電(慎重シナリオ, 2020年・2030年)(再掲)

- 慎重シナリオでは、各ケースに応じて施策・対策が着実に実施されることを想定した場合、再生可能エネルギー発電が発電電力量に占める割合は2020年の低位ケースで14%、中位ケースで18%、高位ケースで21%。また、2030年の低位ケースで25%、中位ケースで35%、高位ケースで38%と推計された。
- 成長シナリオと比べて、発電電力量全体が減少しているため、再生可能エネルギー発電が占める割合が増加。

●発電電力量(億kWh, 慎重シナリオ)

●発電電力量  
(再生可能エネルギー発電の占める割合, 慎重シナリオ)



※1 発電電力量には、自家発電等は含まれていない値である。  
 ※2 「再生エネ」以外の火力や原子力については、原子力についての選択肢が明らかとなった時点で推計を行う予定。

まとめ

## 今回行ったこと(1)

○ 経済成長や対策・施策の強度について、複数のシナリオやケースを設定し、それぞれについて2020年・2030年におけるエネルギー需要量を推計。

- ・ 数ある対策のうち、モデルとして定量化できたものを取り込みエネルギー消費量の見直しを実施。
- ・ 最終エネルギー消費量は2010年と比べて、2020年において3～6%（低位）、6～9%（中位）、7～10%（高位）の削減となっている。2030年では2010年比10～15%（低位）、15～21%（中位）、18～23%（高位）の削減となっている。（削減の幅は成長シナリオと慎重シナリオの幅）
- ・ 再生可能エネルギー電力が発電電力量に占める割合は現状で9%であるが、2020年において14%（低位）、17～18%（中位）、20～21%（高位）。2030年では24～25%（低位）、33～35%（中位）、37～38%（高位）。（削減の幅は成長シナリオと慎重シナリオの幅）
- ・ 「すまい」「オフィス・店舗など」：購入エネルギー量を2～3割（'20）、3～5割（'30）削減。あらゆる対策を総動員した省エネが重要。
- ・ 「移動・物流」：消費エネルギーを10～17%（'20）、25～37%（'30）削減。次世代自動車（保有ベース）が乗用車で3～5割（'30）、貨物車で8割（'30）。
- ・ 「ものづくり」：消費エネルギーは+4～▲2%（'20）、+1～▲9%（'30）。プロセスイノベーションには革新的技術および業種横断的技術の開発・普及が重要。

## 今回行ったこと(2)

○ 2020年・2030年における省エネルギー・再生可能エネルギーの導入に係る投資額、および投資に伴うエネルギー費用削減額を推計。

- ・省エネ・再エネを導入するために現在から2020年までに必要な追加投資額は33兆円(低位)、49兆円(中位)、63兆円(高位)。この投資に伴い2020年までに投資額の半分程度の省エネメリットが生じる。さらに2030年までに生じる省エネメリットは投資額と概ね同等となる。
- ・さらに現在から2030年までに必要な追加投資額は85兆円(低位)、126兆円(中位)、154兆円(高位)。この投資に伴い2030年までに生じる省エネメリットは投資額に近い。さらに2040年までに生じる省エネメリットは投資額を上回る。

○ QoL(生活の質)の向上などに繋がる省エネ、また、QoLの向上が省エネを誘引する例について整理

- ・「すまい」: 住宅の断熱化は快適性の向上、疾病リスクの低減につながる。また、オフィスなど建築物の省エネ化は知的生産性の向上につながる。
- ・「移動・物流」: エコドライブは交通事故の低減につながったり、次世代自動車は災害に強い自立拠点や電力需給調整を担うことで、省エネ以外のベネフィットを有する。
- ・「ものづくり」: グリーンプロセスによって「すまい」や「移動」にグリーンプロダクトを供給。グリーン成長につなげる。

## 次回までに行うこと

- 今回行ったシナリオやケースに、基本問題委員会で検討した原子力発電に関わる選択肢を踏まえ、それぞれについて2020年・2030年における一次エネルギー供給のエネルギー構成や温室効果ガス排出量を推計する予定。
- 複数のエネルギーや温室効果ガスの見通しに対して、それぞれを定量的に評価するための素材を提示予定。