

2-23: サルファアフリー燃料の導入及び対応自動車の導入

(別表 1-3b④)、【経】

1. 対策評価指標の実績と見込み

- 現時点における対策評価指標の 2010 年度の見通し
排ガス規制への対応から、サルファアフリー燃料対応ガソリン自動車の導入は見
込めない状況。

<参考>

目標達成計画における対策評価指標<2010 年度見込み>
直噴リーンバーンによる燃費改善率<ガソリン車: 10%程度
触媒被毒除去のためのバージ頻度減少による燃費改善率
<ディーゼル車: 4%程度>

1. 国の施策

施策の全体像	2006 年度実績 (2007 年度予定)
【法律・基準】	
【税制】	
【予算・補助】	
低硫黄(サルファアフリー)石油系燃料導入促進事業	13.2 億円(2006 年度) 0 億円(2007 年度)
【融資】	
【技術開発】	
【普及啓発】	
【その他】	

2. 排出削減見込量の根拠等

燃費改善と排ガス規制への対応を両立させるため、自動車メーカーは多様な技術を組み合わせた対応を行
っている。こうした中、2009 年に導入が予定されている排ガス規制への対応に課題の残る直噴リー
ンガソリン車の導入は、2010 年までには見込めない状況。

2-24: 鉄道のエネルギー消費効率の向上

(別表 1-3b⑤)、【国】

1. 対策評価指標の実績と見込み

- 現時点における対策評価指標の 2010 年度の見通し
エネルギー消費原単位<約 7%改善: 1995 年比>

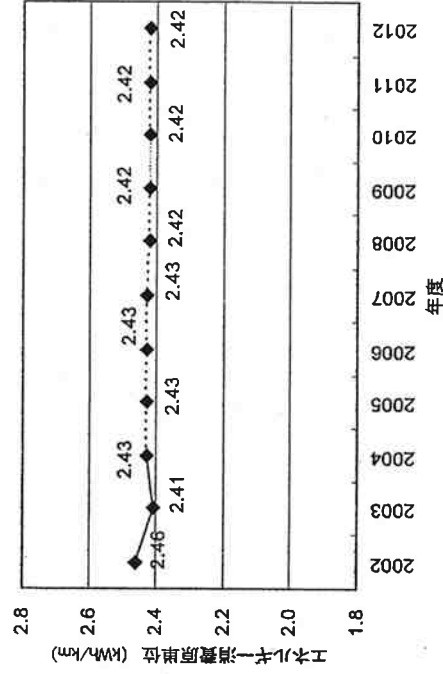
<参考>

目標達成計画における対策評価指標<2010 年度見込み>
エネルギー消費原単位<約 7%改善: 1995 年比>

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
エネルギー消費原単位	2.46	2.41	2.43								
(最小値)											
(最大値)											

(単位: kWh/km)

※ 2005 年度まで実績、2006 年度以降見込み



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	2002 年度から 2004 年度までは実績値。 2005 年度以降は、最新のデータに基づく推計。

2. 国の施策

施策の全体像	2006年度実績見込み (2007年度予定)
【法律・基準】 省エネルギー法の鉄道事業者への適用 すべての鉄道事業者が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鉄道事業者が省エネ計画の作成、エネルギー消費量の定期報告等の義務付けを行う。(2006年4月施行)	
【税制】 新規車両の導入に対する支援 鉄道事業者が環境負荷の軽減に資する等の要件を満たす車両を新規に導入した場合には、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)。	継続
【予算・補助】	
【融資】	
【技術開発】	
【普及啓発】	
【その他】	

3. 排出削減見込量の根拠等

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年度の電力消費量：約195億kWh (エネルギー消費原単位：2.60kWh/km) ② 施策を実施した場合の2010年度の電力消費量：約182億kWh (省エネ率約7.5%導入により、エネルギー消費原単位が195年度より7%改善(2004年度までに約6.5%改善)され、2.42kWh/km) 2010年における消費電力の削減量は約13億kWhであることからCO₂排出削減見込量は約40万t-CO₂

2-25: 航空のエネルギー消費効率の向上

(別表1-3b⑥)、「国」

1. 対策評価指標の実績と見込み

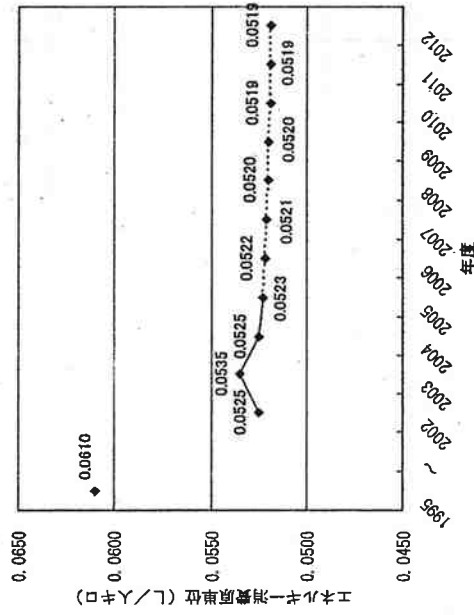
- 現時点における対策評価指標の2010年度の見通し
エネルギー消費原単位＜約15%改善＞

＜参考＞

目標達成計画における対策評価指標＜2010年度見込み＞
エネルギー消費原単位＜約15%改善＞

	1995	～	2002	2003	2004	2005	
エネルギー消費原単位(L/人・km)	0.0610		0.0525	0.0535	0.0525	0.0523	
改善率('95年度比)			14.0%	12.4%	14.0%	14.3%	(最小値) (最大値)

※ 2005年度まで実績、それ以降は見込み量。



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9月頃公表

備考	
----	--

2. 国の施策

施策の全体像	2006年度実績見込み (2007年度予定)
【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が省エネに努める取り組みとともに、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者は省エネ計画の作成、エネルギー消費量の定期報告等の義務付け	継続
【税制】 新規機材の導入に対する支援 交通バリアフリー設備を整備した60席以上の航空機について、特別償却(基幹取得価額の20%相当額)の20%を認めることにより、法人税を軽減(2006年度より実施)。 国内線航空機について、固定資産税の課税標準を最大償却額に上乗せして8年間1/2～2/3に軽減(1984年度より実施)。	継続
【予算・補助】 【経済産業省実施】 - エネルギー使用合理化事業者支援事業 269億26百万円の内訳(2007年度に新規実施) 【融資】 【技術開発】 【普及啓発】 【その他】 【国土交通省実施】 - 航空管制・着陸装置の高度化 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	継続
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	継続

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

3. 排出削減見込量の根拠等

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 2002年度におけるエネルギー消費原単位が、1995年度と同じ(0.0610L/人・km)であったと想定した場合の総エネルギー使用量 512万5000kL

② 2002年度の総エネルギー使用量 440万5000kL

③ 2002年度のエネルギー消費原単位 0.0525L/人・km
(1995年度からの改善率14%)

④ 2010年度のエネルギー消費原単位 0.0519L/人・km
(2002年度からの改善率1.1%)

※ 各社の機材更新計画より、エネルギー消費原単位が1.1%向上すると見込む。

⑤ 2010年度の予測輸送量 1019億人・km

⑥ 航空燃料1LあたりのCO₂排出量 2.46kg/L

CO₂排出削減見込量は、以下より計 約190万t-CO₂

(2002年までの効果)

(512万5000kL - 440万5000kL) × 2.46kg/L = 約177万t-CO₂

① ② ③ ④ ⑤ ⑥

(2002年以降から2010年までの効果)

(0.0525L/旅客 - 0.0519L/旅客) × 1019億旅客 × 2.46kg/L

③ ④ ⑤ ⑥

= 約14万t-CO₂