

- 定性的目標の定量化等の促進

自主行動計画を策定していても、数値目標を持たない業種（経団連非加盟業種）に対し、目標の定量化を促すべき。

【対象業種】生保（金融庁）、通信、放送（総務省）、外食（農水省）、倉庫、バス、タクシー、港運、舟艇（国交省）

- 政府による厳格なフォローアップの実施

議事公開の下での審議会等プロセスの活用など、透明な手続きの下、厳格なフォローアップを実施すべき。また、毎年度の実施により、直近の正確な実態を把握すべき。

【対象業種】銀行、生保、損保（金融庁）、ビール酒造、たばこ製造（財務省）、製薬、生協（厚労省）、LPガス、商社（経産省）

- 目標引き上げの促進

厳格なフォローアップにより、業務・運輸部門の業種も含め、目標の引き上げを促進すべき。その際、現時点の実績水準以上の意欲的な新目標を設定すべき。

【対象業種】食品製造（農水省）、化学、石油、セメント（経産省）、トラック、住宅生産（国交省）

（算定・報告・公表制度）

現行制度の着実な施行等により、国民各層にわたる自主的な温暖化対策への取組の基盤づくりを進めるとともに、排出量情報の公表・可視化による国民・事業者全般の自主的取組の促進へのインセンティブ・機運を高めることを進める。

電気事業者が取得した京都メカニズムクレジットを、算定・報告・公表制度において電気事業者ごとのCO<sub>2</sub>排出係数に反映させる方策については、本年度中に十分に検討し、結論について関係者に周知を図ることとする。

（都市構造・地域構造の見直し）

都市・地域全体の環境負荷の低減に向けて、都市のエネルギー環境改善の観点から、地区レベルで複数の建築物が連携したエネルギーの面的利用や上下水道の有する資源・エネルギーの効率的利用を促進するとともに、様々な都市機能が集約し、公共交通が中心となる集約型都市構造を実現するなど、都市構造・地域構造を見直すための様々な取組を推進することが必要である。

（公的部門の排出削減）

国の施設について、本年3月30日に閣議決定した政府実行計画及びこれに基づく各省の実施計画の策定等を通じて、太陽光発電や建物の緑化を進めるなど、排出削減を一層推進すべきである。また、地方公共団体への働きかけを通じて、関係施設の排出削減のための計画策定を促進すべきである。

#### (地域の取組の強化)

地方公共団体については、その区域の自然的社会的条件に応じた、地域の創意工夫を生かした削減対策が講じられ、また、各地域において先進的な取組が進むよう促進すべきである。

また、地方公共団体による、地域住民・企業へのきめ細やかな対応を実施するため、都道府県地球温暖化防止活動推進センター、地球温暖化防止活動推進員の更なる活用を図るべきである。

### <民生(業務・家庭)部門関連>

#### (住宅・建築物の省エネ性能の向上及び評価・表示の充実)

省エネ法(エネルギーの使用の合理化に関する法律)においては、全ての住宅・建築物の建築主等に対して省エネ措置の努力義務を課すとともに、2,000 m<sup>2</sup>以上の住宅・建築物の新築時等において、建築主等に対し、省エネ措置の届出が義務付けられ、著しく不十分な場合には指示、公表されることとなっている。住宅・建築物に係る省エネ措置の一層の強化に向け、中小規模や既存の住宅・建築物も含め、より実効的な法的規制・誘導策の検討が必要である。その際、行政コスト、国民負担、構法の特長、技術水準、市場環境等を踏まえることが必要になる。

また、共同住宅の専有部分、戸建住宅について、建築設備を住宅の省エネ評価の対象に追加した上で、住宅・建築物とともに、運用時も念頭において建物外皮と建築設備を総合化した省エネ評価手法の開発を図ることが必要である。

さらに、既存ストックの省エネ改修を進めるために、費用対効果の高い改修方策・評価方法、税制優遇措置等によるインセンティブの付与方法等を検討する必要がある。

また、環境性能の評価手法であるCASBEEについては、CO<sub>2</sub>等に関する評価ツールの充実を図るとともに、戸建住宅に対応した評価ツールの開発やまちづくり等の評価ツールの普及をさらに促進する必要がある。

#### (複数の建物からなる街区レベルや地区レベルでの面的な対策)

個々の建物だけでなく、複数の建物からなる街区レベルや地区レベルでの面的なエネルギー対策とともに、まちづくり全体でのエネルギーの運営管理や、多様で主体的な省エネ措置や活動の推進・支援を行う必要

がある。

#### (国民運動)

「1人1日1kg」の温室効果ガス削減をモットーとして、チーム・マイナス6%での「私のチャレンジ宣言」の受付、企業による協賛等も含めて、ライフスタイルの見直しや、家庭と職場での努力や工夫について、テレビ・インターネット等のマスメディアも活用しつつ、呼びかける。具体的には省エネ機器の普及促進、クールビズの定着、ゴミの減量、白熱球の蛍光ランプへの交換などを推進すべきである。この際、「エコポイント」など、企業等の協力を得つつ国民一人一人の行動に応える取組を普及させていくとの視点が重要である。

オフィスビル、店舗、家庭、工場等におけるベスト・プラクティス（優良事例）の提示を通じた各部門の省エネ化を促進すべきである。

国民運動をより総合的に推進するため、国民による個々の取組による排出削減効果や施策全体での排出削減効果を定量化・見える化するとともに、国民各層における取組を促進するため、産業界や地方公共団体との連携も図りつつ、各省庁の役割分担、担当省庁の責任体制を明確化すべきである。

#### (機器対策)

個別機器やシステムの効率の更なる向上を図るため、省エネ技術の開発を推進するとともに、トップランナー基準の対象機器の拡大や目標基準値の強化、待機電力の削減等を推進すべきである。

また、家庭における省エネ診断を金融と組み合わせた「家庭版 ESCO」の導入も選択肢の1つとして念頭に置きつつ、省エネ家電の普及を促進すべきである。

さらに、現在、エネルギー需給構造改革投資促進税制等も活用して省エネ設備等の導入が行われているところである。今後とも、税制優遇措置等を通じて、特に業務部門における省エネ設備等の導入促進を図ることを検討すべきである。また、個々の設備に加えて、省エネ等に貢献するシステムの導入支援を検討すべきである。

#### (省CO<sub>2</sub>効果の見える化)

省CO<sub>2</sub>効果が目に見えるかたちで消費者等に把握できるようにするため、環境家計簿の活用、製品等におけるCO<sub>2</sub>排出量の表示等を進めるべきである。

#### (産業・業務部門の省エネ対策)

企業単位での取組を促進するため、共通した取組が可能な一定規模以上のチェーン店等について一括した取組の更なる強化を検討すべきであ

る。

また、工場・事業所ごとの取組に対するベンチマーク等の指標を活用した客観的評価の推進を検討すべきである。

さらに、中堅・中小企業や一般消費者に対する省エネ支援の取組の促進及び ESCO 事業の一層の活用について検討すべきである。

#### <運輸部門関連>

##### (自動車単体対策)

クリーンエネルギー自動車の普及や 2010 年燃費基準からの更なる低燃費化のためには、グリーン税制等の自動車燃費向上に対するインセンティブ付与施策を今後も講じていくことを検討していく必要がある。

##### (エコドライブの普及促進)

バス・タクシー・トラックのドライバーといった運転のプロを対象に進めるとともに、対策の裾野を広げて削減量を拡大するため、一般のドライバーを対象とした対策・施策も併せて強化していくべきである。

##### (物流の効率化)

一層の効率化の取組としては、物流効率化を疎外する商慣行の是正、エコポイントなど消費者の環境に配慮する意向を物流の効率化の取組に反映できる仕組みを推進していくべきである。

また、幹線物流に加えて、円滑な都市内物流を実現していくことが重要である。

##### (交通流対策・公共交通機関の利用促進等)

地方公共団体や公共交通事業者等の関係者が一体となって、計画的に取り組むことが有用であり、「都市・地域総合交通戦略」の策定等を一層支援すべきである。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地方鉄道の活性化など地域住民の移動の確保、都市部における LRT や BRT の導入、乗継の改善等について総合的に支援するなどの措置を講ずるべきである。

旅客部門の排出量のうち、通勤、営業など企業に関係する排出が約 6 割に上ることから、従業員の通勤、営業、出張に伴う温室効果ガス排出量の低減に向けた取組を強化すべきである。

運輸部門の削減のためには、原単位の改善とともに、交通需要の管理が必要であるため、コンパクトなまちづくり等の交通需要管理施策を推進すべきである。住宅や業務施設の立地など都市構造と CO<sub>2</sub> 排出量との関係等を分析することが必要である。

さらに、環状道路の整備やボトルネック踏切の除却等による渋滞緩和、