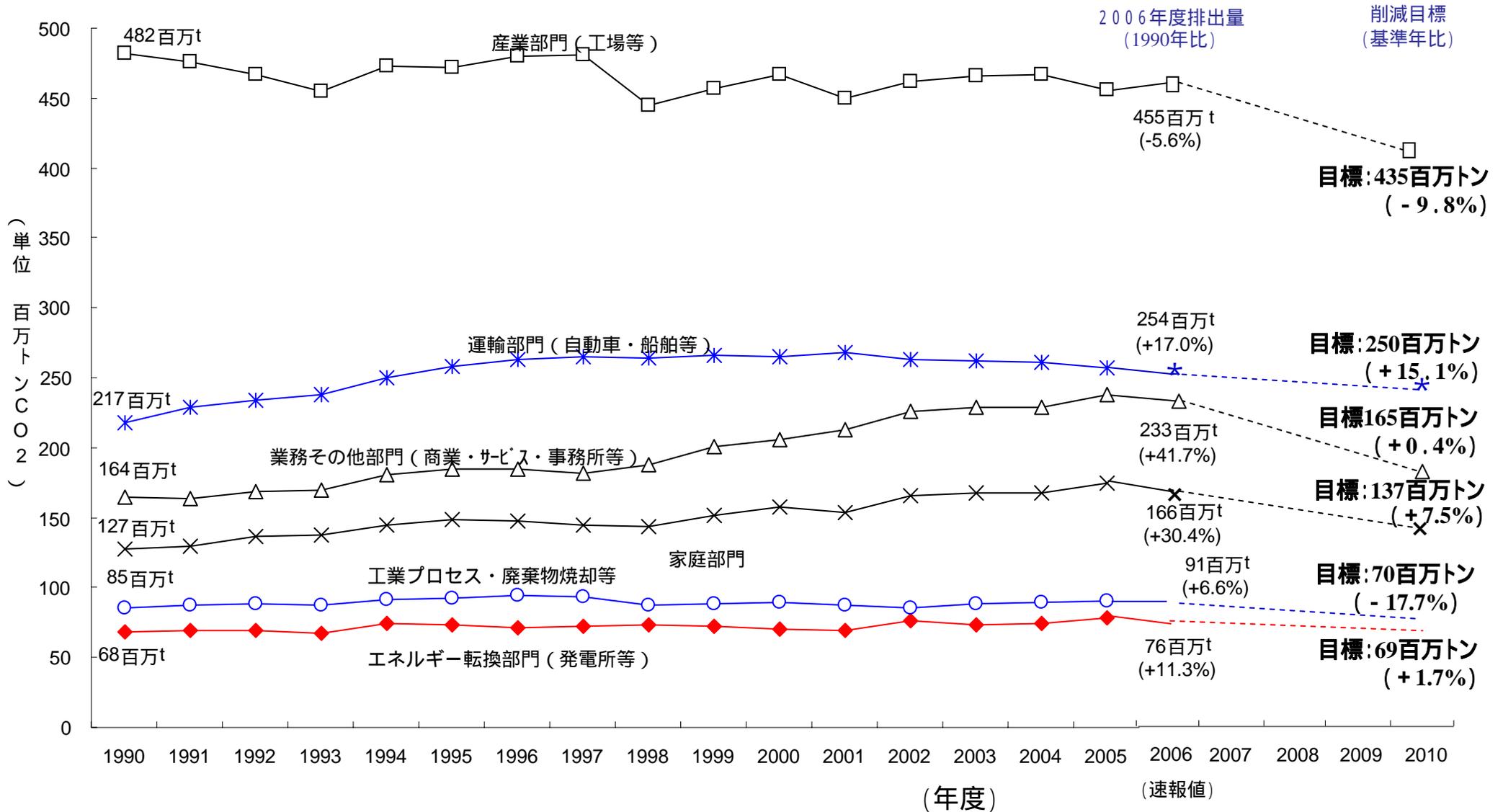


国土交通省における地球温暖化対策について

平成19年12月7日
国土交通省

部門別にみたわが国のCO2排出量

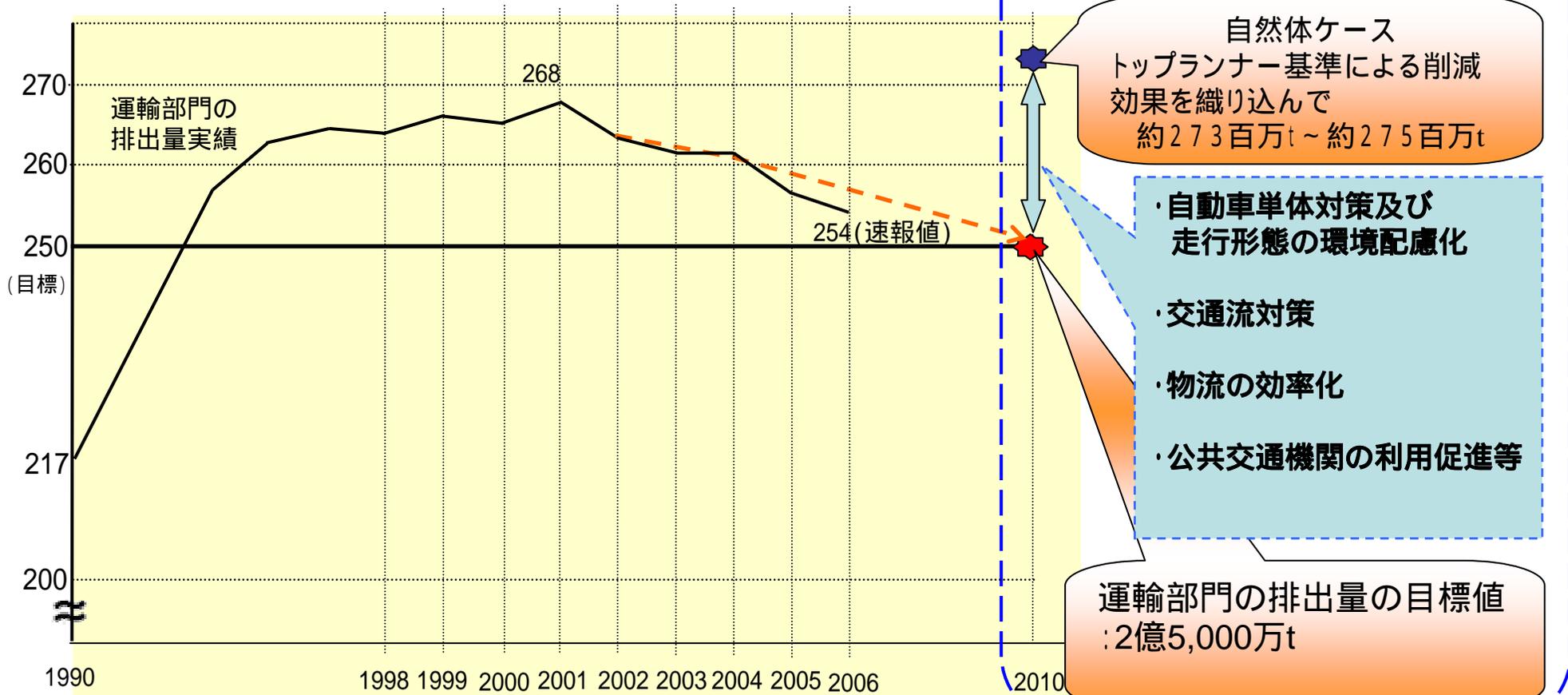


()目標達成計画における目標値は、平成18年8月30日に環境省が公表した割当量報告書による差し替え前の数値を基準としているため、基準年比が合わないものがある

運輸部門の排出量の見込み（目標達成計画 H17.4）

運輸部門は2001年をピークに、2010年の目標達成に向け着実に減少。

CO2排出量(百万t)



京都議定書
による基準年

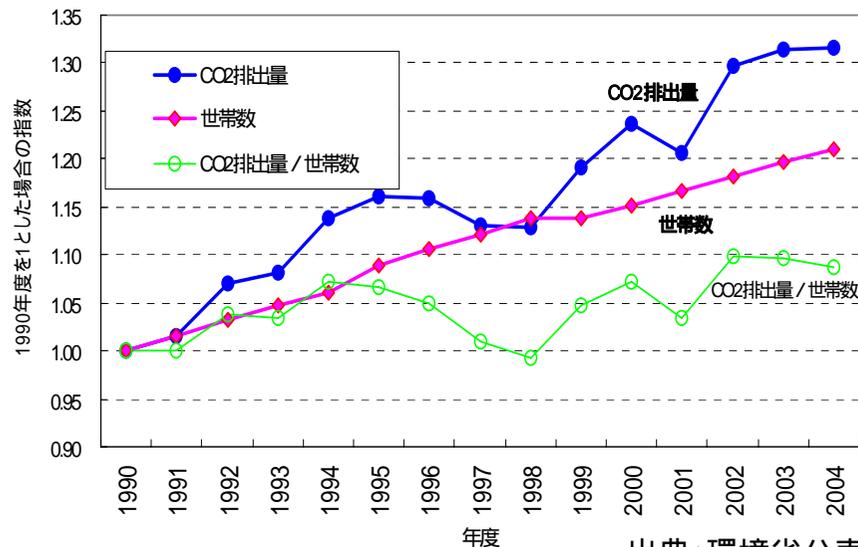
西暦(年)

環境省公表資料等をもとに作成

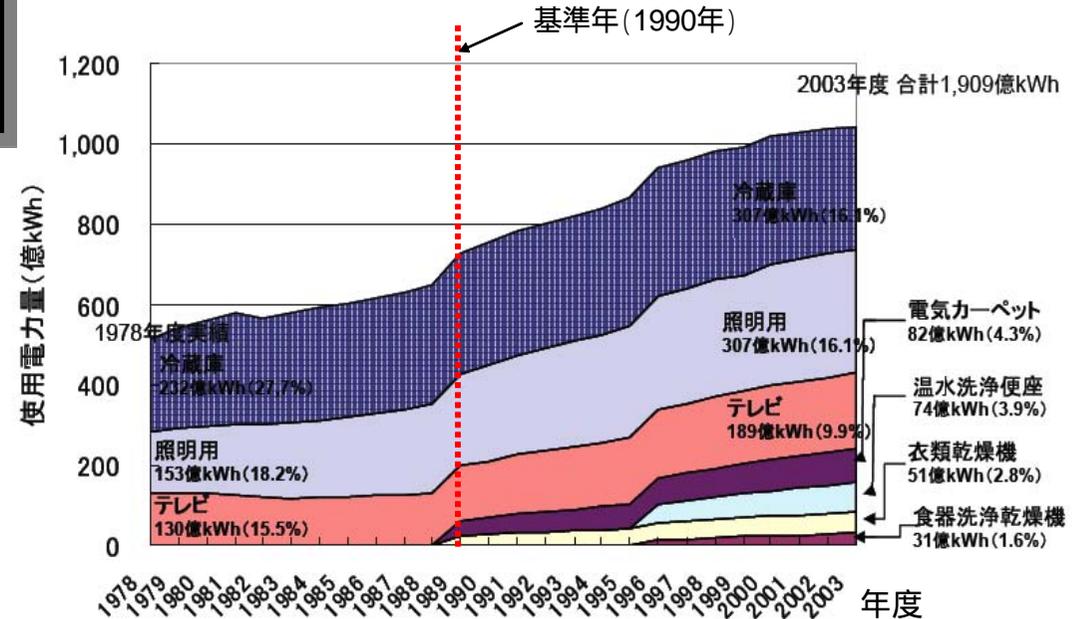
家庭部門におけるCO2排出量の状況

家庭部門のCO2排出量増加は、世帯数の増加や機器使用の増加などライフスタイルの変化が大きく影響していると考えられる。

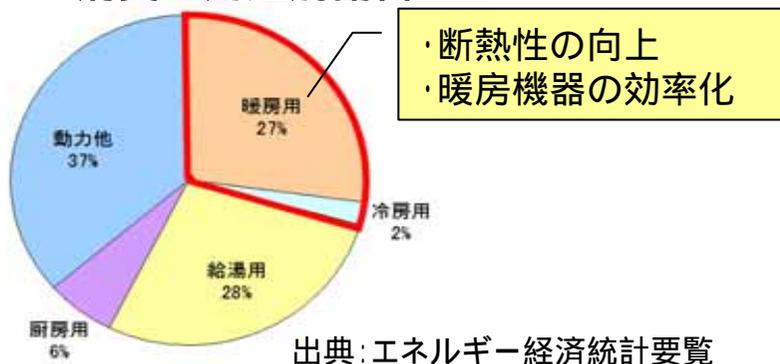
家庭部門におけるCO2排出量と世帯数の推移



家庭における機器ごとの電力使用量の推移



エネルギー消費の用途別割合



1世帯当たりの機器の保有台数の推移

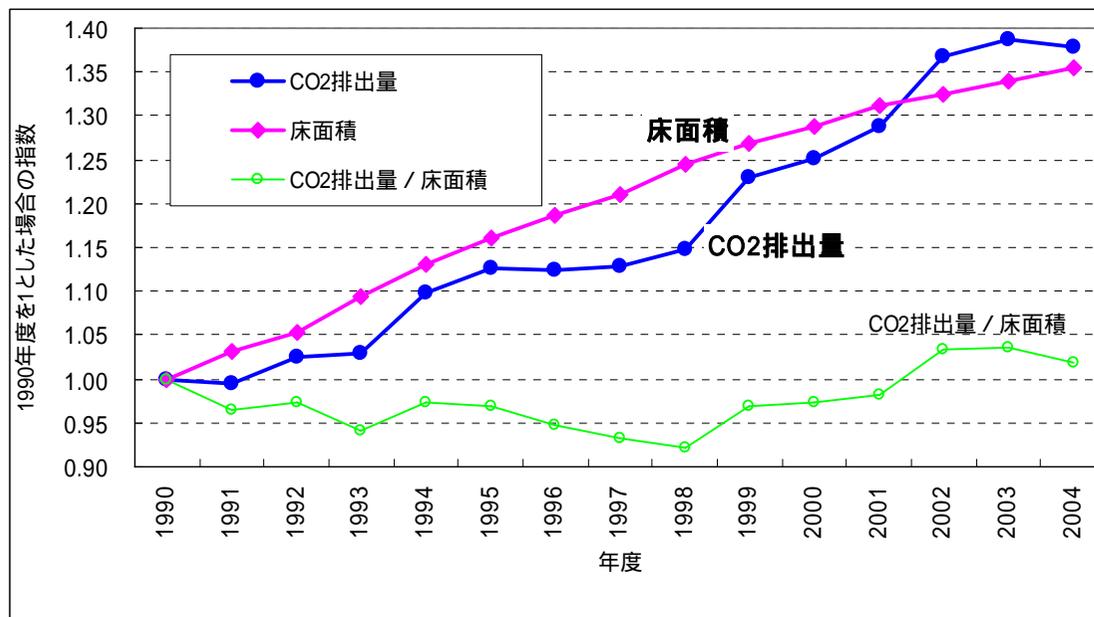
カラーテレビ	2.0台 (90年度)	2.5台 (04年度)
ルームエアコン	1.3台 (90年度)	2.3台 (04年度)
電気冷蔵庫	1.2台 (90年度)	1.3台 (04年度)
パソコン	0.1台 (90年度)	1.0台 (04年度)
温水洗浄便座	0.0台 (90年度)	0.8台 (04年度)
DVDプレーヤー	0.0台 (90年度)	0.7台 (04年度)

出典：エネルギー・経済統計要覧から資源エネルギー庁作成

業務部門におけるCO2排出量の状況

業務部門のCO2排出量増加は、床面積の増加や建物使用時間(営業時間)の増加など利用方法の変化が大きな要因と考えられる。

延べ床面積とCO2排出量の推移



環境省公表資料

建物用途別の建物使用時間(営業時間)の推移

		1990	2005	増加率	単位
百貨店		2,847	3,613	27%	年間総営業時間
コンビニ		22.1	23.6	7%	1日あたり営業時間
スーパー	大規模	10.2	12.6	23.5%	1日あたり営業時間
	中規模	10.4	11.4	9.6%	1日あたり営業時間
事務所	自社ビル	10.6	11	3.8%	1日あたり建物使用時間
	テナント	11.2	11.8	5.4%	1日あたり建物使用時間

百貨店協会及びチェーンストア協会公表資料
並びに関西地区建物エネルギー消費実態報告書・
都内大規模事業所のエネルギー使用に関わる実態調査より

社会資本整備審議会・交通政策審議会環境部会

中間とりまとめ（平成19年6月）概要

国土交通省の地球温暖化対策の今後の方向性

見直しの視点

- (1)都市構造・地域構造の見直し (2)環境負荷の小さい交通体系の構築 (3)ライフスタイル・ビジネススタイルの変革
(4)複合的な成果を追求する総合的な政策の推進 (5)多様な主体の参加・協働 (6)技術革新等による対策・施策の支援

当面取り組むべき対策・施策の方向

(1)環境に配慮したまちづくり・公共交通

都市・地域総合交通戦略の推進、省CO₂型都市デザインに向けたエネルギーの面的利用促進、環境に配慮した都市構造、地域主体の公共交通の充実に向けた取組への支援

(2)自動車交通対策

更なる燃費向上の推進、エコドライブの普及促進、TDM施策の推進、情報の活用、ボトルネック踏切等の対策

(3)物流の効率化

物流効率化への一層の取組支援、都市内物流の効率化の推進、グリーン経営認証制度、船舶からのCO₂排出削減の取組 等

(4)住宅・建築物の省エネ性能の向上

住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保、住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策の推進、既存ストックの省エネ対策の促進、住宅・建築物の省エネに係る評価・表示の充実、複数の建築物が連携したエネルギー対策の取り組みの推進、官庁施設における取組の推進

(5)下水道施設における対策(省エネ化、一酸化二窒素対策)

下水道における省エネ対策の徹底

(6)温室効果ガス吸収源対策(都市緑化等)

都市緑化等の推進

(7)新エネルギー・新技術の活用

下水道ポテンシャルを活用した地域全体の省CO₂推進、官庁施設における太陽光発電導入の推進

(8)国民や企業の参加と協働

国民運動の展開、表彰制度などの活用

(9)国際協力

交通と環境・エネルギーに関する国際連携の強化、先進的技術のアジア等への普及の推進、クリーン開発メカニズム(CDM)の活用促進

当面取り組むべき対策・施策の具体化

具体化をすすめている対策・施策の全体像

公共交通の利用促進



・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の自立した日常生活の確保等のために、地域の協議会が行う多様な取組みに対し、一括で総合的に支援する柔軟な制度(地域公共交通活性化・再生総合事業)を創設

物流の効率化



・グリーン物流パートナーシップ会議を活用した物流効率化の取組への支援(補助金等)の実施
・都市内物流効率化に向け、各地域の多様な関係者が参画し、情報共有等を行う協議会設立等への支援の実施

交通流の円滑化



・ITSの推進、路上工事の縮減、多様で弾力的な高速道路の料金施策の実施、ボトルネック踏切等の対策など、交通流の円滑化に向けた取組の実施

自動車・船舶の低燃費化



・自動車税のグリーン化、低燃費かつ低排出ガス車に係る自動車取得税の特例措置及びディーゼルトラック・バス等に係る自動車取得税の特例措置について延長等を行う。

・船舶のCO₂排出量を評価する指標(海の10モード指標)の開発・普及等を通じ、海運におけるCO₂排出削減の推進

住宅・建築物の省エネ性能の向上



・住宅・建築物に係る規制・誘導策の充実・強化
・現行の省エネ判断基準を上回る高い省エネ性能を備えた先導的な住宅・建築物の建築の促進のための措置の導入
・省エネ性能の高い住宅・建築物が選択されるよう、消費者にもわかりやすい省エネ性能の評価・表示を更に推進
・既存ストックの省エネ改修促進等に対するインセンティブの付与

省CO₂型の都市構造の構築



・都市・地域全体の環境負荷の低減に向け、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の実現、都市の緑化、下水道の有する資源エネルギーの効率的利用などの施策を総合的に展開

地域公共交通活性化・再生総合事業

地域公共交通活性化・再生法の趣旨に基づき、関係自治体、交通事業者、住民その他地域の関係者が連携して、自主的・積極的に取り組む地域を重点的に支援する。

< 内容 >

地域公共交通活性化・再生法は、本年10月より施行され、地域における合意形成、合意に基づく取組みの確実な実施のための環境整備が図られる。

この法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・バス・旅客船等の事業をパッケージで地域の協議会に対し一括支援する柔軟な制度を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）



地域公共交通総合連携計画

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

地域公共交通総合連携計画に位置付けられた事業のうち協議会が実施する事業

(例)

- ・公共交通の利用促進活動(レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計等)
- ・鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- ・コミュニティバス・乗合タクシーの導入
- ・旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更の実証運航



- ・協議会の参加要請応諾義務
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

新支援制度による支援

- 【計画的取組の実現】
 - ・計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能
 - 【協議会の裁量確保】
 - ・事業をパッケージで一括支援
 - ・メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施
 - 【地域の実情に応じた支援の実現】
 - ・地域の実情に応じた協調負担の実現
 - 【事業評価の徹底】
 - ・成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保
- 補助率 1/2、1/3 等

環境的に持続可能な交通（E S T）



《これまでの取組内容》

平成16年度から18年度にかけて、環境的に持続可能な交通（E S T）の実現を目指す先導的な27地域を選定し、地域の革新的かつ総合的な取組に対して関連分野の支援策を集中的に講じる**E S Tモデル事業**を実施。

<富山市の事例>

【実施施策】

- ・公共交通の整備
- ・駅周辺等の交通拠点整備
- ・都市内道路空間の再編成
- ・都心居住の推進
- ・中心市街地の活性化など

【目標】

- ・18年度に460〔t-CO₂〕
- 最終目標は631〔t-CO₂〕

【実績】

- ・18年度に463〔t-CO₂〕



LRT化



モデル事業の成果を踏まえ、CO₂削減効果の高い施策に対する支援を充実し、関係者と連携しながら全国規模でE S Tを**普及展開**する。

支援制度

地域特色を考慮した環境的に持続可能な交通実現のための地域計画策定や【ソフト施策】及び【ハード施策】実施に対する支援

【ソフト施策】

- ・モビリティ・マネジメント ・バス路線の再編
- ・公共交通利用促進のための普及啓発 ・PTPSの導入 など

【ハード施策】

- ・駐車場&駐輪場整備・CNGバス普及促進のためのスタンド整備
- ・商業施設等の負担による改札口等設置 ・バスロケーションシステム など

連携体制

事業者

E S T関連事業の実施

住民

E S T関連事業への理解・協力

協働

地方公共団体
地域の合意形成
とりまとめ
E S T普及啓発

国交省・環境省等
E S T関連事業
実施に対する支援

グリーン物流パートナーシップ推進事業

発掘

先進的な取組

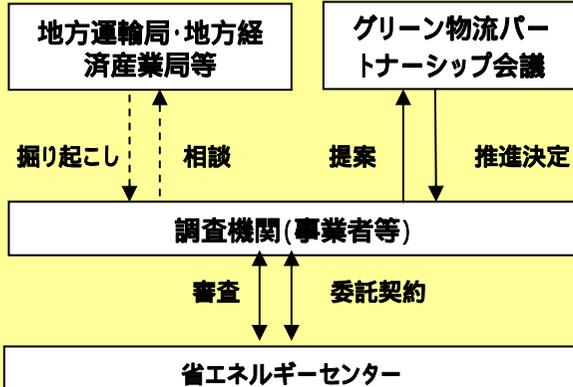
省エネルギーへ
Action

普及・拡大

ソフト支援事業

グリーン物流の推進にあたってのボトルネックの抽出・解決策の検討等、パートナーシップの構築を含めプロジェクト創成を支援

【事業スキーム】



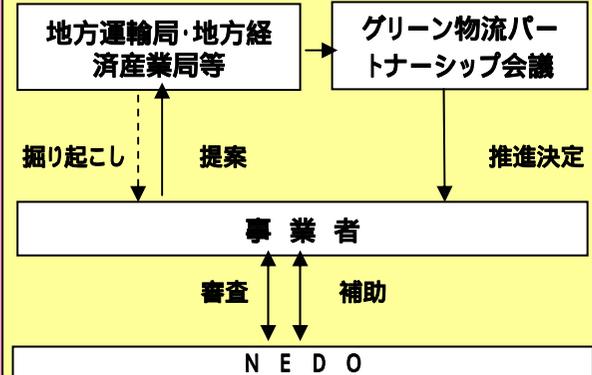
モデル事業

荷主と物流事業者が連携した先進的な取組を支援

普及事業

モデル事業を参考にした取組や従来から行われているモーダルシフト等の取組のうち、省エネ効果やCO2削減効果の高い事業を支援

【事業スキーム】



3PL事業による物流最適化



物流拠点整備により保管・輸配送を総合的に効率化し、物流システムを最適化

複数荷主によるモーダルシフト



複数荷主の参加により大規模にモーダルシフトを実施

トラック輸送効率化



荷主別ラックの活用とトラック大型化により多数荷主の幹線輸送を共同化

都市内物流の効率化

改正道路交通法の施行等により、路上荷さばき施設の不足等、都市内における物流の課題が具現化。
2007年3月に都市内物流を効率化へ導く「**都市内物流トータルプラン**」を策定。同プランに基づいた協議会による取組を**都市内物流効率化モデル事業**で支援することを検討中。

都市内物流対策の課題

都市内の荷さばきスペースの不足

貨物自動車の路上荷さばきによる交通渋滞
や歩行者の通行阻害



都市内物流を巡る情勢の変化

京都議定書発効に伴う環境負荷低減の必要性向上
道路交通法の改正（荷さばき駐車スペース確保の必要）
まちづくり3法改正によるコンパクトシティづくり
大規模都市開発による物流効率化

「都市内物流トータルプラン」の策定（2007年3月）

都市内物流対策
の加速化

戦略的な**物流円滑化メニューを体系化**。地域によって異なる課題を解決するための道標的存在と位置づけ、これを参考にしながら、地域の実情に応じた地域主導の解決策検討を支援。

利害の不一致により、多様な関係者が連携した取組体制の構築が困難。行政が窓口となることで問題意識を共有化し、役割分担を決める場としての**協議会を立ち上げることを提案**。

都市計画や物流システムの改善、環境改善等、トータルな視点での取組が必要。

荷主企業、物流事業者、地域住民、商店街関係者等、様々な関係者が連携して取り組むことが重要。

「協議会」の設立と対応策の策定

都市内物流効率化に取り組む関係者により「**協議会**」を設立。

協議会において、物流の現況に関する実態調査結果をもとに**問題点と対応策を検討**。

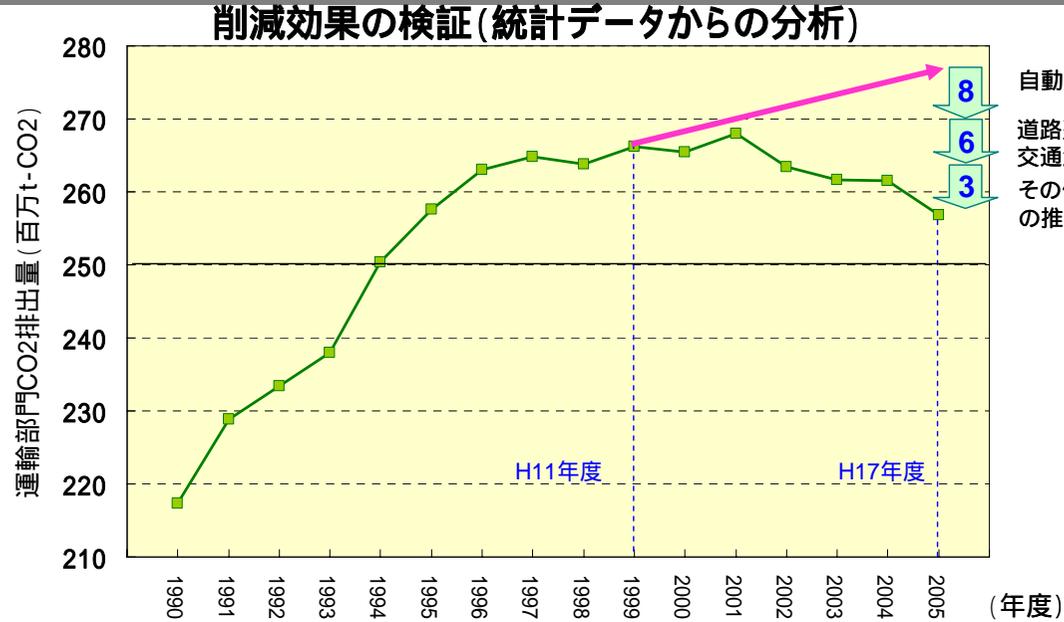
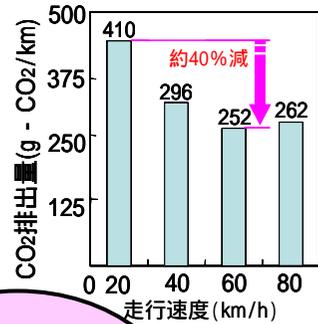
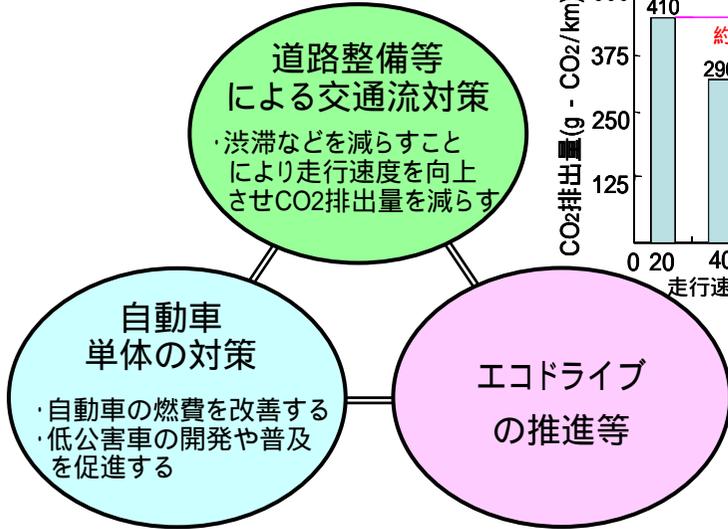
支援

都市内物流効率化モデル事業（予算要求中）

対応策の策定に向けた協議会の動きを「**都市内物流効率化モデル事業**」として認定。

「モデル事業」に認定された協議会の活動のうち**実態調査費用や協議会運営費用について支援**。

自動車から排出されるCO2の削減対策



交通流の円滑化

自動車交通需要の調整(多様で弾力的な高速道路の料金施策)

都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、「道路特定財源の見直しに関する具体策」(H18.12.8閣議決定)に基づき、平成19年度の料金社会実験等の結果を踏まえ、高速道路ネットワークを有効活用するための料金施策を実施する。

(参考)平成19年度の料金社会実験の内容

(1)都市部の深刻な渋滞の解消

大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための料金割引の導入に向けた社会実験

(2)地域活性化の支援

地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、現道の課題を解消・緩和するための料金割引の導入に向けた社会実験

(3)物流の効率化

物流の効率化を促進するための料金割引の導入に向けた社会実験

ボトルネック踏切等の対策

踏切遮断による渋滞でCO2排出量が多いボトルネック踏切(開かずの踏切、自動車ボトルネック踏切)等について、連続立体交差事業等の抜本対策により、除却ペースを2倍にスピードアップし、解消の推進を図る。

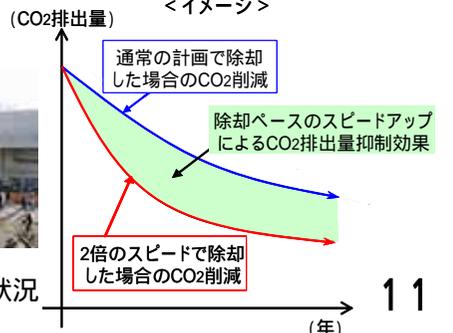
対策事例

(JR阪和線連続立体交差事業(大阪府))



整備前後でのJR阪和線(長居南1踏切)の状況

スピードを重視した取組の強化によるCO2排出量の抑制



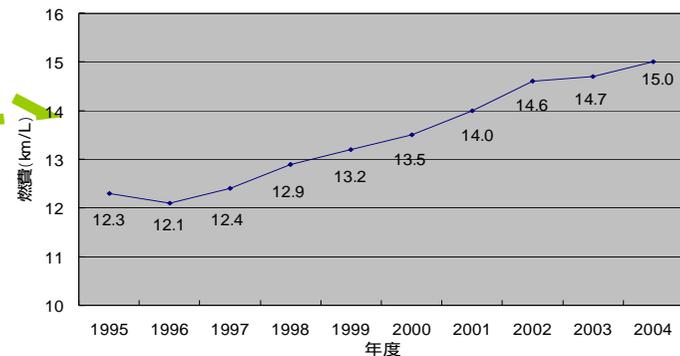
自動車の低燃費化

1999年の**トップランナー基準**の策定以降、自動車メーカーの積極的な取組及びグリーン税制等の効果により、2004年度末時点で、約8割以上(出荷ベース)のガソリン自動車**が2010年度燃費基準を達成**。

2004年度において、1995年度と比較して約22%燃費性能が改善。

これらをふまえ、自動車のさらなる低燃費化を推進するため、**新燃費基準を策定**。

< ガソリン乗用車の新車平均燃費値の推移 >



上の図の燃費値は、10・15モード法により測定した燃費値

乗用車等の新しい燃費基準の策定

(2007年7月策定)

- 乗用車、小型バス、小型貨物車を対象。
- 目標年度は、2015年度。
- この基準が達成された場合、**2015年度の乗用車の燃費**は、2004年度と比較して23.5%改善。
- 新基準はこれまでの改善(95-04年度:約22%改善)を上回る改善を求める厳しい水準。

重量車(トラック・バス等)燃費基準の策定

(2006年3月策定)

- 軽油を燃料とする車両総重量3.5トン超の貨物自動車及び乗車定員11人以上の乗用自動車を対象。
- 目標年度は2015年度。
- この基準が達成された場合、2015年度の重量車の燃費は、2002年度と比較して12.2%改善。
- 世界で初めて重量車(トラック・バス等)の燃費基準を策定**。

< 自動車グリーン税制による軽減措置 >

自動車の燃費性能・排出ガス性能に応じて、平成13年度より軽減措置を実施。

本年度末で期限となる**自動車グリーン税制について延長要望**を行うとともに、一般的に燃費が良いと言われる**ディーゼル乗用車に**関し**最新排出ガス規制適合車を取得した場合の優遇措置の創設**を要望。

小型・普通車

燃費性能	排出ガス性能	新
		(平成17年排出ガス規制から75%以上低減) 
平成22年度燃費基準+10%		自動車税: 税率を概ね25%軽減 自動車取得税: 取得価格から15万円控除
平成22年度燃費基準+20%		自動車税: 税率を概ね50%軽減 自動車取得税: 取得価格から30万円控除

1 電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車については、自動車税が概ね50%軽減。

2 重課: 11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車・LPG車に対して、自動車税を概ね10%重課。
重量車(トラック・バス)

燃費性能	排出ガス性能	平成17年排出ガス規制適合(新長期規制適合)	平成17年排出ガス規制からNOx又はPMを10%以上低減
平成27年度燃費基準達成 		自動車取得税: 1.0%軽減	自動車取得税: 2.0%軽減

海運グリーン化と産業活性化を目指す新技術（海の10モード）

現状

実海域では、波・風・潮流等が船舶の運航性能に多大な影響（船速低下、燃費増等）を及ぼす。海運分野における地球温暖化対策が国際的に高まる中、詳細未解明の実海域での運航性能（実海域性能）向上の環境面での潜在性が期待される一方、これを評価する指標が不在。実海域性能は、激しい国際競争の中にある日本の海事産業が優位性を持つ技術分野。

目標

環境に優れた船舶の普及促進による海運のグリーン化
技術（性能評価）が技術（環境対策）を創出するシステムの構築による産業全体の活性化
外航海運（現在京都議定書適用外）のグリーン化、議定書適用に向けての環境整備

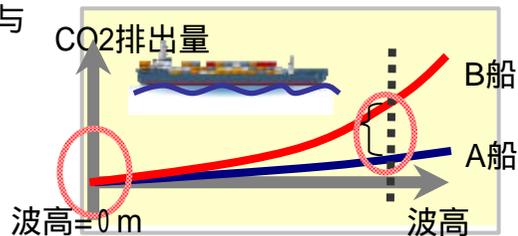
必要な技術等

船舶の実海域における燃費性能を評価する技術・指標の確立（海の10モード指標）

従来から行われている平水中での運航性能に加え、風・波・流れの共存する実海域での運航性能を含む船舶の総合的な運航性能について、現状では困難な実運航前の計画段階で把握するため、[水槽試験とシミュレーション計算技術及びこれを評価する指標（燃費性能等）](#)を確立する。

実海域性能の評価技術

現在まで未だ存在していない実海域性能の評価技術の確立により、性能面の課題と対策が明確化され、更なる環境技術の向上に寄与



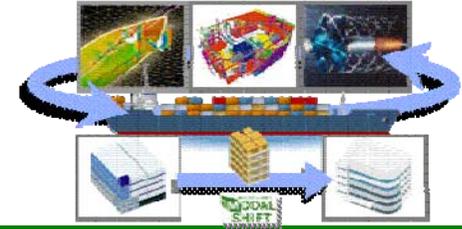
環境性能に優れた船舶の普及促進

評価指標に基づく性能認証（燃費等）を市場調達の判断基準、環境インセンティブ付与等に活用することにより、環境に優れた船の普及促進が期待され、海運のグリーン化に寄与



継続的な技術の創出による産業活性化

優れた技術が市場（製品性能）・社会（環境保全）に認められることにより、継続的な技術の創出が期待され、海事産業のみならず産業全体（円滑・効率的な移動）の発展に寄与



住宅・建築物の省エネ性能の向上

【今後取り組むべき施策の方向】

➤ 住宅・建築物に係る規制・誘導策の充実・強化

- 中小規模(2,000㎡未満)の住宅・建築物の対象化
- 大規模(2,000㎡以上)の住宅・建築物の対策の強化

➤ 現行の省エネ判断基準を上回る高い省エネ性能を備えた先導的な住宅・建築物の建築の促進のための措置の導入

➤ 省エネ性能の高い住宅・建築物が選択されるよう、消費者にもわかりやすい省エネ性能の評価・表示を更に推進

➤ 既存ストックの省エネ改修促進等に対するインセンティブの付与

住宅に係る省エネ改修促進税制の創設等
(平成20年度税制改正要望)

【現在講じている施策】

省エネ法による規制・誘導

- ・ 省エネ判断基準を策定
- ・ 2,000㎡以上の住宅・建築物の建築等の際は、建築主等は**省エネ措置を届出**
- ・ 省エネ措置が著しく不十分 **指示・公表**

性能の評価・表示

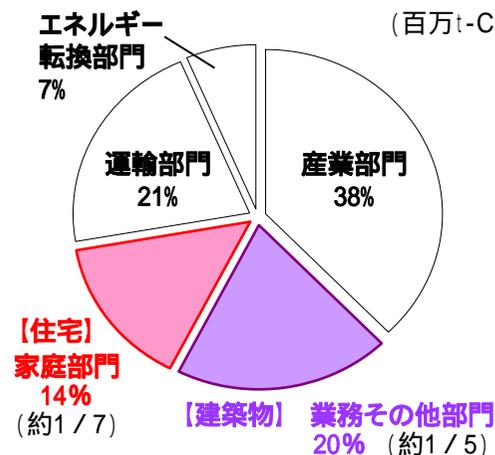
- ・ 住宅性能表示制度の普及推進
- ・ 総合的な環境性能評価手法の開発・普及

補助・融資による省エネ住宅の誘導

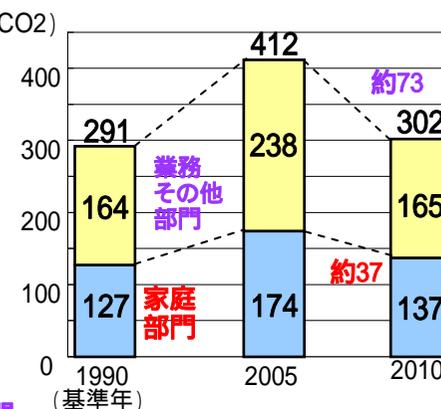
- ・ 住宅ローンの優遇による省エネ住宅の誘導
- ・ 地域住宅交付金の活用による省エネの推進

技術開発の推進

エネルギー起源CO2排出量の部門別構成比(2005年度)



民生部門(家庭部門・業務その他部門)のCO2排出量の削減見通し



1990～2005年度の実績は、IPCC事務局に提出(2006.8.30)した際の算定方法に基づくもの。
2010年度の数値は、京都議定書目標達成計画(2005.4.28閣議決定)に記載されているもの。

出典:環境省公表資料

国土交通省関係業界の自主行動計画

国土交通省では、2000(平成12)年度以降、運輸関係団体、社会資本整備関係団体が策定した自主行動計画の進捗状況のフォローアップを実施し、その結果を公表。
 本年は、9月までに、社会資本整備審議会・交通政策審議会環境部会より、フォローアップを実施。

“目達見直しの基本方針“において示された個別業種に対する課題等

1. 定性的目標の定量化等

- ・日本倉庫協会
 - ・日本バス協会
 - ・全国乗用自動車連合会
 - ・日本舟艇工業会
- 本年9月までに新目標を設定

- ・日本港運協会
- 年内に新目標を設定予定

2. 目標の引き上げ

- ・全日本トラック協会
 - ・住宅生産団体連合会
 - ・日本船用工業会
 - ・JR北海道、JR東日本、JR四国
 - ・全国通運連盟
- 本年9月までに目標引き上げを実施

- ・日本船主協会、定期航空協会
- 本年11月までに目標引き上げを実施

環境自主行動計画策定団体

運輸関係団体、社会資本整備関係団体の33団体が自主行動計画を策定。

産業部門

- 日本造船工業会
- 日本中小型造船工業会
- 日本鉄道車輛工業会
- 日本建設業団体連合会
- 日本土木工業協会
- 建築業協会
- 住宅生産団体連合会

- 日本船用工業会
- 日本自動車整備振興会連合会
- 日本舟艇工業会

業務部門

- 日本冷蔵倉庫協会
- 日本ホテル協会
- 不動産協会

- 国際観光旅館連盟
- 日本観光旅館連盟
- 日本倉庫協会

運輸部門

- 全国通運連盟
- 全日本トラック協会
- 日本民営鉄道協会
- 定期航空協会
- 日本船主協会
- JR 7社
- 日本内航海運組合総連合会

- 日本バス協会
- 全国乗用自動車連合会
- 日本港運協会
- 日本旅客船協会

1 は、経団連自主行動計画参加団体(23団体)

「京都議定書目標達成計画」 の改訂に向けた追加対策等の検討状況

平成 19 年 12 月
国土交通省

A：追加対策
B：排出削減見込量を深掘りする既存対策
C：既存対策の達成に資する施策の追加・強化

【公共交通の利用促進】

公共交通機関の利用促進（C）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

【物流の効率化】

モーダルシフトの推進（C）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
都市内物流の効率化（A）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
商慣行の是正（C）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
エコポイント制度の物流への導入（C）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

【交通流の円滑化】

自動車交通需要の調整（A）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
ボルトネック踏切等の対策（A）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

【自動車の低燃費化】

自動車単体対策（B）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17

【住宅・建築物の省エネ性能の向上】

住宅・建築物の省エネ性能の向上（B）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19

【省CO₂型の都市構造の実現】

都市構造・地域構造の見直し等（C）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
集約型都市構造の実現（A）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
都市緑化等の推進（B）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
下水道における省エネ・新エネ対策（A）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29

【その他】

自主行動計画の推進（定性的目標の定量化等の推進）（C）	31
自主行動計画の推進（目標引き上げの推進）（C）	34
国の施設の政府実行計画及び各省の実施計画を通じた排出削減の推進等（C）	36

担当府省庁	国土交通省
-------	-------

対策名	公共交通機関の利用促進						
対策の概要	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、乗継の改善等への総合的支援 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の強化						
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	既存対策（公共交通機関の利用促進）の達成に資する施策の追加・強化						
各主体が担う取組	交通事業者等：鉄道新線整備、既存鉄道、バスの利用促進施策の推進 企業の事業所等：従業員の通勤交通が、自家用車から公共交通へ転換するよう促す。						
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行（平成19年10月1日） ・地域公共交通活性化・再生総合事業（平成20年度予算要求中） 						
排出削減見込量の積算の前提及び算定式	<p>公共交通機関の利用促進</p> <p>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。</p> <p>1日当たり乗用車削減台キロ（万台km）×乗用車1万キロ当たりのCO₂排出量1590（kg-CO₂/万台km）×365日 =約290万t-CO₂</p> <p>1日当たり乗用車削減台キロ = 1日当たり乗用車削減台数 × 1日当たり平均走行距離</p> <p>1日当たり乗用車削減台数 = 乗用車からの利用転換者数 ÷ 乗用車1台当たり平均乗車人員 ÷ 365日</p> <p>通勤交通マネジメント</p> <table border="0"> <tr> <td>100人以上の事業所従業員数</td> <td>1576万3177人</td> </tr> <tr> <td>マイカー通勤割合</td> <td>55%</td> </tr> <tr> <td>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</td> <td>10%</td> </tr> </table> <p>()</p>	100人以上の事業所従業員数	1576万3177人	マイカー通勤割合	55%	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%
100人以上の事業所従業員数	1576万3177人						
マイカー通勤割合	55%						
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%						

	<p>() 必要な情報提供等を通じた働きかけにより、日頃の車の使い方を自発的に見直してもらい、公共交通機関への転換を図る過去の取組み結果等を踏まえて設定</p> <p>年間勤務日数 261日</p> <p>平均通勤距離 11.7km(片道)</p> <p>マイカー通勤と営業用乗合バスとの原単位差 161g-CO₂・人キロ</p> <p>1576万3177人×55%×10%×261日×11.7km×2×161g-CO₂/人キロ</p> <p>=約85万t-CO₂</p>		
積算の前提としたデータの出所等	<ul style="list-style-type: none"> ・(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 		
-	対策評価指標	省エネ/新工ネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量(2004年度実績)	1,240 (百万人)		22 (万t)
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量(2008年度見込み)	2,083 (百万人)		144 (万t)
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量(2009年度見込み)	2,313 (百万人)		207 (万t)
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量(2010年度見込み)	2,553 (百万人)		268 (万t)
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量(2011年度見込み)			
-5 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量(2012年度見込み)			
対策を実施するために要するコスト			

排出削減量は、2002年度を起点としたもの

対策名	モーダルシフトの推進		
対策の概要	環境負荷の小さい輸送モードである鉄道や海運によって輸送される貨物量に基づきモーダルシフトの進捗状況等を把握し、その推進を図る。		
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	既存施策の達成に資する施策の追加・強化		
各主体が担う取組	<p>【荷主企業】 鉄道や海運といった、より環境負荷の小さい輸送モードへの転換を一層促進する。</p> <p>【鉄道・海運事業者】 ITを活用した輸送力の有効活用（鉄道）、船舶の大型化（海運）等、荷主が利用しやすい輸送体系の構築を図る</p>		
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	<p>既存の京都議定書目標達成計画に盛り込み済みの対策として、以下の3点がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・グリーン物流パートナーシップ会議の枠組みを活用し、荷主企業と物流事業者が協働で取り組む環境負荷低減に向けたプロジェクトに対して、補助金交付等の支援を実施。 ・輸送需要の多い東京・福岡間について行う鉄道貨物輸送力増強事業への支援を実施。 ・共有建造制度によるモーダルシフト船、スーパーエコシップ等の建造促進を実施。 		
排出削減見込量の積算の前提及び算定式			
積算の前提としたデータの出所等	<p>既存の京都議定書目標達成計画の数値と同様のものを採用。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海上輸送量（雑貨）の増加54億トンキロとし312億トンキロにする ・鉄道コンテナ輸送量の増加32億トンキロ <p>排出削減量は2002年を基準とする。</p>		
-	対策評価指標	省エネ/新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量（2005年度実績）	海運 298 億トキロ 鉄道 14 億トキロ		海運 61 万 t 鉄道 30 万 t

-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2008年度見込み)	海運 303 億トク 鉄道 28 億トク		海運 77 万 t 鉄道 67 万 t
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2009年度見込み)	海運 307 億トク 鉄道 31 億トク		海運 90 万 t 鉄道 75 万 t
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2010年度見込み)	海運 312 億トク 鉄道 32 億トク		海運 103 万 t 鉄道 78 万 t
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2011年度見込み)			
-5 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)			
対策を実施するために要するコスト			

対策名	都市内物流の効率化		
対策の概要	大型ビル内における商品輸送等の都市内物流を効率化することで二酸化炭素排出量の削減を図る。		
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	追加対策		
各主体が担う取組	<p>【荷主企業・物流事業者・ビル管理会社・テナント・周辺住民等】</p> <p>個別地点における物流の効率化のために協議会を立ち上げ、各自の役割を把握し、ボトルネックの把握や問題解決に向けた検討を行う。</p> <p>【調査会社（コンサル）】</p> <p>各地域に特有な都市内物流の問題点把握等の調査を行う。</p>		
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	地方支分部局の活動費や協議会設立、調査費への支援（平成20年度予算要求中）		
排出削減見込量の積算の前提及び算定式			
積算の前提としたデータの出所等			
-	対策評価指標	省エネ/新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量（2005年度実績）			
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2008年度見込み）			
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2009年度見込み）			
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2010年度見込み）			
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2011年度見込み）			

-5 対策の評価に関する指 標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)			
対策を実施するために要 するコスト			

担当府省庁	国土交通省、経済産業省
-------	-------------

対策名	商慣行の是正（商取引の見直し）		
対策の概要	環境負荷の観点から影響が大きいと考えられる商慣行の見直しにより二酸化炭素排出量の削減を図る。		
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	既存対策の達成に資する施策の追加・強化		
各主体が担う取組	【荷主企業・物流事業者】 環境負荷の観点から影響が大きいと考えられる商慣行を見直し、効率的な物流体系を構築できるよう協働でプロジェクトを立ち上げる。		
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	グリーン物流パートナーシップ会議の枠組みを活用し、荷主企業（発荷主・着荷主）と物流事業者が協働で取り組む環境負荷低減へ向けたプロジェクトに対して、補助金交付等の支援を行う。		
排出削減見込量の積算の前提及び算定式			
積算の前提としたデータの出所等			
-	対策評価指標	省エネ/新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量（2005年度実績）			
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2008年度見込み）			
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2009年度見込み）			
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2010年度見込み）			
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2011年度見込み）			

-5 対策の評価に関する指 標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)			
対策を実施するために要 するコスト			

対策名	エコポイント制度の物流への導入		
対策の概要	エコポイントの導入により、消費者の物流への意識向上を図るとともに、将来的には物流全体の環境負荷低減へ向けた行動を促進することで、二酸化炭素排出量の削減を図る。		
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	既存対策の達成に資する施策の追加・強化		
各主体が担う取組	<p>【荷主企業】 物流事業者による、より環境負荷の小さい輸送システムの構築への協力。</p> <p>【物流事業者（宅配事業者）】 環境負荷低減に資する行動を行った消費者へエコポイントを発行する等の輸送システムの構築。</p> <p>【消費者】 配達時間の指定による再配達削減等、環境負荷低減へ向けた行動をとる。</p>		
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	グリーン物流パートナーシップ会議の枠組みを活用し、荷主企業と物流事業者が協働で取り組む環境負荷低減へ向けたプロジェクトに対して、補助金交付等の支援を行う。		
排出削減見込量の積算の前提及び算定式			
積算の前提としたデータの出所等			
-	対策評価指標	省エネ / 新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量（2005年度実績）			
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2008年度見込み）			
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2009年度見込み）			

-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2010年度見込み)			
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2011年度見込み)			
-5 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)			
対策を実施するために要するコスト			

担当府省庁	国土交通省
-------	-------

対策名	自動車交通需要の調整（多様で弾力的な高速道路の料金施策）		
対策の概要	都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、平成19年度の料金社会実験等の結果を踏まえ、高速道路ネットワークを有効活用するための料金施策を実施		
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	追加対策		
各主体が担う取組	検討中		
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	検討中		
排出削減見込量の積算の前提及び算定式	検討中		
積算の前提としたデータの出所等	検討中		
-	評価指標	省エネ / 新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量（2005年度実績）			検討中
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2008年度見込み）			検討中
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2009年度見込み）			検討中
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2010年度見込み）			検討中

-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2011年度見込み)			検討中
-5 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)			検討中
対策を実施するために要するコスト			

担当府省庁	国土交通省
-------	-------

対策名	ボトルネック踏切等の対策		
対策の概要	「開かずの踏切」「自動車ボトルネック踏切」等の解消を推進する。		
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	追加対策		
各主体が担う取組	国、地方自治体、鉄道事業者：踏切対策をスピードアップする。		
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	踏切交通実態総点検（緊急対策踏切の抽出）、踏切対策のスピードアップを図る。		
排出削減見込量の積算の前提及び算定式	検討中		
積算の前提としたデータの出所等	検討中		
-	対策評価指標	省エネ/新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量（2005年度実績）			検討中
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2008年度見込み）			検討中
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2009年度見込み）			検討中
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2010年度見込み）			検討中
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2011年度見込み）			検討中

<p>-5 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)</p>			<p>検討中</p>
<p>対策を実施するために要するコスト</p>			

対策名	自動車単体対策
対策の概要	・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によるクリーンエネルギー自動車の普及、2010年燃費基準からの更なる低燃費化（乗用車等について、次期基準である2015年度基準を策定したとともに、重量車においても2015年度基準を策定したことから、2010年度基準からの更なる低燃費化を図る。）
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	排出削減見込量を深掘りする既存対策
各主体が担う取組	国：省エネ法に基づく目標年度を2015年度とする燃費基準の運用 製造事業者等：燃費基準達成にむけた技術開発
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	省エネ法に基づく目標年度を2015年度とする燃費基準の運用
排出削減見込量の積算の前提及び算定式	（算出方法） ・ ガソリン乗用自動車の燃費基準については、現行の2010年度基準においては、既に8割以上の車両が基準を達成しており、本年7月に2015年度を目標年度とする新燃費基準を策定しているところ。製造事業者等は、目標年度に新たな目標基準値を達成すべく燃費改善を図ることとなる。 ・ したがって、自動車単体の追加対策については、2010年度燃費基準の更なる低燃費化と2015年度基準の目標基準値に向けた製造事業者等の低燃費化がイコールであることから、2015年度燃費基準を達成するために推移する2010年度の値を算出することとなる。 （各自動車の前提条件） ・ ガソリン乗用車：現在の実績値から2015年度基準まで等差的に推移。 ・ ディーゼル乗用車：ガソリン乗用車と遜色のない排出ガス性能を有するクリーンディーゼル乗用車の市場投入が2008～2009年頃に予定されており、燃費への

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 影響について検討中。 ・ LP乗用車：現在の実績値から2010年度基準まで等差的に推移。 ・ 軽量・中量貨物車：現在の実績値から2015年度基準まで等差的に推移。 ・ 重量車：ポスト新長期規制が2009年度から施行されることから、2009年度までは、現状のまま推移し、2009年度から2015年度まで等差的に推移。 		
積算の前提としたデータの出所等	検討中。		
-	対策評価指標	省エネ / 新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量(2005年度実績)	省エネ量	-	1032万 t-CO2
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量(2008年度見込み)	省エネ量	検討中	検討中
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量(2009年度見込み)	省エネ量	検討中	検討中
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量(2010年度見込み)	省エネ量	検討中	検討中
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量(2011年度見込み)	省エネ量	検討中	検討中
-5 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量(2012年度見込み)	省エネ量	検討中	検討中
対策を実施するために要するコスト			

対策名	住宅・建築物の省エネ性能の向上
対策の概要	<p>住宅・建築物の省エネ性能の一層の向上に向け、以下の対策を検討中。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅・建築物に係る省エネ措置の一層の強化に向けた、より実効的な規制・誘導方策 ・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・基準化 ・インセンティブの付与等による既存ストックの省エネ対策の促進 ・住宅・建築物の省エネに係る評価・表示の充実・普及 ・複数の建築物が連携したエネルギー対策の取組の推進
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	排出削減見込量を深掘りする既存対策
各主体が担う取組	<p>建築主：新築や増改築時における省エネ性能の高い住宅・建築物の建築、総合的な環境性能評価の活用</p> <p>所有者：修繕や維持保全等を通じた省エネ性能の向上、総合的な環境性能評価の活用</p> <p>設計者：総合的な環境性能評価の実施や活用、建築主等に対する情報提供</p> <p>施工者・住宅供給事業者：技術の開発及び活用、総合的な環境性能評価の活用、建築主等に対する情報提供</p>
対策を推進するために国が実施する(予定の)施策	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅・建築物に係るより実効的な規制・誘導方策（法改正を検討中） ・住宅・建築物に係る省エネ規制強化の実効性確保（平成20年度予算概算要求額：国費3億円（新規）） …省エネ性能の高い住宅・建築物の普及を促進するため、より実効的な規制の導入の検討とあわせて、省エネ改修の促進、中小事業者等による省エネ対策の円滑化を図るための施工技術等の導入の促進、消費者への啓発等についての助成制度を創設。 ・住宅・建築物「省CO₂推進モデル事業」（平成20年度予算概算要求額：国費50億円（新規）） …家庭部門・業務部門のCO₂排出量が増加傾向にあるなか、住宅・建築物における省CO₂対策を強力に推進するため、より実効的な規制の導入の検討とあわせて、先進的かつ効果的な省CO₂技術が導入された先

	<p>導的な住宅・建築プロジェクトを推進する民間事業者等に対する助成制度を創設。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅設備を含めた総合的な省エネ評価方法の開発（平成20年度予算概算要求額：国費0.32億円（継続）） <ul style="list-style-type: none"> …住宅におけるエネルギー消費をより一層削減するため、外壁等の断熱性能のみならず、住宅設備のエネルギー効率を含めた総合的かつ汎用性の高い省エネ性能の評価方法を開発することにより、高い省エネ性能を有する住宅の一層の拡大を図る。 ・住宅に係る省エネ改修促進税制（所得税・固定資産税）（平成20年度税制改正要望中（新規）） <ul style="list-style-type: none"> …地球温暖化防止に向けて家庭部門のCO2排出量の削減を図るため、既存住宅において一定の省エネ改修（窓の二重サッシ化や壁の断熱化等）を行った場合について、以下の特例措置を創設。 <ul style="list-style-type: none"> ・所得税：省エネ改修に要した費用の10%相当額（上限20万円）を税額控除 ・固定資産税：3年間1/2に減額 ・建築物の性能向上のための高効率ビルシステムに関するエネルギー需給構造改革投資促進税制の拡充（平成20年度税制改正要望中） <ul style="list-style-type: none"> …地球温暖化防止に向けて業務部門のCO2排出量の削減を図るため、エネルギー需給構造改革投資促進税制を拡充し、従来より対象としている個別設備に加え、省エネ効果の高い窓等の断熱と空調、照明、給湯等の建築設備から構成される「省エネビルシステム」等を新たに対象に追加。 <ul style="list-style-type: none"> ・法人税・所得税・法人住民税・事業税 <ul style="list-style-type: none"> ：特別償却30%（中小企業者等については税額控除7%との選択が可能）
<p>排出削減見込量の積算の前提及び算定式</p>	<p>1. 住宅にかかる排出削減見込量積算</p> <p>(1) 住宅省エネ係数の算出</p> $\text{住宅省エネ係数} = (\text{各省エネ基準を満たす住宅ストックの戸数構成比}) \times (\text{各省エネ基準を満たす住宅における冷暖房エネルギー指数})$ <p>(2) エネルギー消費削減量の算出</p> $\text{エネルギー消費削減量} = (\text{自然体ケースにおける2010年の冷暖房エネルギー消費量}) - (\text{対策ケースにおける2010年の冷暖房エネルギー消費量})$

	<p>(3) 排出削減見込量の算出 $\text{排出削減見込量} = (\text{エネルギー消費削減量}) \times (\text{燃料別 CO2 排出係数})$</p> <p>2. 建築物にかかる排出削減見込量積算</p> <p>(1) 建築物省エネ係数の算出 $\text{建築物省エネ係数} = (\text{各省エネ基準を満たす建築物ストック構成比}) \times (\text{各省エネ基準のエネルギー消費指数})$</p> <p>(2) エネルギー消費削減量の算出 $\text{エネルギー消費削減量} = (\text{自然体ケースにおける 2010 年の用途別のエネルギー消費量の合計}) - (\text{対策ケースにおける 2010 年の用途別のエネルギー消費量})$</p> <p>(3) 排出削減見込量の算出 $\text{排出削減見込量} = (\text{エネルギー消費削減量}) \times (\text{燃料別 CO2 排出係数})$</p>		
積算の前提としたデータの出所等	住宅・土地統計調査、住宅着工統計、建築着工統計等より推計		
-	対策評価指標	省エネ / 新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量 (2005年度実績)	<p>新築住宅の省エネ基準 (平成 11 年基準) 達成率 30%</p> <p>新築建築物 (2,000 m²以上) の省エネ基準 (平成 11 年基準) 達成率 85%</p>		<p>520 万 t-CO2</p> <p>940 万 t-CO2</p>
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2008年度見込み)	検討中		検討中
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2009年度見込み)	検討中		検討中

-3 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2010年度見込み)	検討中		検討中
-4 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2011年度見込み)	検討中		検討中
-5 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)	検討中		検討中
対策を実施するために要 するコスト			

対策名	<ul style="list-style-type: none"> ・都市構造・地域構造の見直し ・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
対策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・街区レベルや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の促進 ・街区レベルや地区レベルでの面的なエネルギー対策、まちづくり全体でのエネルギーの運営管理、多様で主体的な省エネ措置や活動の推進・支援都市構造・地域構造の見直し ・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
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	既存対策の達成に資する施策の追加・強化
各主体が担う取組	<p>国：環境整備（推進の枠組みづくり、導入マニュアルの策定、セミナー・地方都市出展・アドバイザー研修会）、先導モデル事業の推進等</p> <p>自治体・企業：計画の策定、事業の実施等</p>
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	<p>エコまちネットワーク整備事業の創設（平成18年度創設）</p> <p>平成19年度予算額：1.7億円</p> <p>平成20年度予算要求額：1.2億円</p> <p>低利融資制度等による支援の実施（経産省と共管）</p> <p><参考> 経済産業省の施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 委員会設置による推進の枠組みづくり 19年度、未利用エネルギー面的活用熱供給適地促進調査等について委員会を設置。（導入可能性地区の抽出等について検討） 平成19年度予算額：1.5千万円 ・ 先導的モデル事業の推進 天然ガス型エネルギー面的利用モデル事業費等への補助 平成19年度予算額：4.5億円 平成20年度予算要求額：8億円

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入マニュアルの策定 ホームページ掲載の実施 ・ 環境整備の推進 エネルギー面的利用促進等の普及啓発 (セミナー・地方都市出展・アドバイザー研修会等) 平成19年度予算額：4.2千万円 平成20年度予算要求額：4.2千万円 ・ 低利融資制度等による支援の実施(国交省と共管) 財政投融資制度の継続要求 		
排出削減見込量の積算の前提及び算定式			
積算の前提としたデータの出所等			
-	対策評価指標	省エネ/新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量 (2005年度実績)			
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2008年度見込み)			
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2009年度見込み)			
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2010年度見込み)			
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2011年度見込み)			
-5 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)			
対策を実施するために要するコスト			

対策名	集約型都市構造の実現		
対策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の整備・活性化等による都市機能の集積促進 ・ 大規模集客施設に係る立地制限の強化など都市計画制度等の活用による都市機能の適正配置の推進 ・ 都市・地域総合交通戦略に基づく施策・事業の総合的支援 		
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	追加対策		
各主体が担う取組	地方公共団体：まちづくりに関する事業の実施 都市計画制度の的確な運用		
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の整備・活性化等による都市機能の集積促進 ・ まちづくりに関する事業の支援 ・ 都市計画制度による大規模集客施設に係る立地制限の強化等 ・ CO₂削減効果等を正確に把握し予測するための評価手法やガイドラインの検討 ・ 都市・地域総合交通戦略に基づく施策・事業の総合的支援 		
排出削減見込量の積算の前提及び算定式			
積算の前提としたデータの出所等			
-	対策評価指標	省エネ/新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量 (2005年度実績)			
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2008年度見込み)			

-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2009年度見込み)			
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2010年度見込み)			
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2011年度見込み)			
-5 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)			
対策を実施するために要するコスト			

担当府省庁	国土交通省
-------	-------

対策名	都市緑化等の推進		
対策の概要	新たな国際ガイドラインに基づき、吸収量の算定方法の精査・検討を行い、吸収量を見直し		
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	「排出削減見込量を深掘りする既存対策」		
各主体が担う取組	国、地方公共団体：公的空間における緑化の推進 民間事業者：建築物、敷地等における緑化の推進		
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	各種事業・制度による公的空間・民有地の緑化推進（都市公園等事業、道路事業、街路事業、下水道事業、港湾環境整備事業、河川事業、住宅対策、官庁営繕、緑化施設整備計画認定制度）		
排出削減見込量の積算の前提及び算定式	【炭素ストック量の変化（「地上バイオマス」+「地下バイオマス」+「リター」+「枯死木」+「土壌」）】-【石灰施与による炭素排出】-【バイオマスの燃焼による炭素排出】 × 炭素のCO2換算（44/12）		
積算の前提としたデータの出所等	都市公園、道路緑地、下水道処理施設内の緑地、港湾緑地、河川緑地、公的賃貸住宅地内緑地、官公庁施設外構緑地、緑化施設整備計画認定緑地について国土交通省調べ		
-	対策評価指標	省エネ/新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量（2005年度実績）	都市緑化等の対象面積 約64kha		約63万t-CO2
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2008年度見込み）	約71kha		約70万t-CO2
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2009年度見込み）	約74kha		約72万t-CO2
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2010年度見込み）	約76kha		約74万t-CO2
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2011年度見込み）	約78kha		約77万t-CO2

<p>-5 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)</p>	<p>約 81kha</p>		<p>約 79 万 t-CO2</p>
<p>対策を実施するために要 するコスト</p>			

対策名	下水道における省エネ・新エネ対策		
対策の概要	下水道における省エネ対策及び新エネ対策を推進し、エネルギー起源二酸化炭素の排出削減を図る。		
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	追加対策		
各主体が担う取組	地方公共団体：下水道事業の事業主体として、省エネルギー対策、下水汚泥・下水熱の利活用によるエネルギー化を実施		
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策	<ul style="list-style-type: none"> ・下水道施設の設置等に係る国庫補助による地方公共団体の取組の支援 ・民間企業のノウハウを活用することによる下水汚泥等の資源・エネルギー利用の推進事業に対する補助制度の創設（平成20年度予算要求中） ・省エネルギー対策に係る技術情報等の提供 		
排出削減見込量の積算の前提及び算定式	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネ エネルギーの使用削減量[万 L] × 二酸化炭素排出係数[万 t-CO2/万 kl] ・新エネ エネルギーとして利用する下水汚泥量[t-DS] × 下水汚泥の発熱量[MJ/kg-DS] × 原油の発熱量[MJ/L] × 二酸化炭素排出係数[万 t-CO2/万 kl] 		
積算の前提としたデータの出所等	活動量は国土交通省調べ		
-	対策評価指標	省エネ / 新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量（2005年度実績）	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネ：対策実施による削減率 ・新エネ：下水汚泥中エネルギー利用率、未利用エネルギー利用量 	省エネ 0% 新エネ （下水汚泥）7.4% （未利用）0.09 万 kl	0[万 t-CO2] 21[万 t-CO2] 0.5[万 t-CO2]

-1 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2008年度見込み)	同上	省エネ 1.3% 新エネ 11% 0.12万kl	約6[万 t-CO2] 約31[万 t-CO2] 約0.7[万 t-CO2]
-2 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2009年度見込み)	同上	省エネ 2.7% 新エネ 13% 0.12万kl	約11[万 t-CO2] 約40[万 t-CO2] 約0.7[万 t-CO2]
-3 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2010年度見込み)	同上	省エネ 4% 新エネ 16% 0.12万kl	約17[万 t-CO2] 約49[万 t-CO2] 約0.7[万 t-CO2]
-4 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2011年度見込み)	同上	省エネ 5.3% 新エネ 18% 0.12万kl	約22[万 t-CO2] 約55[万 t-CO2] 約0.7[万 t-CO2]
-5 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)	同上	省エネ 6.7% 新エネ 20% 0.12万kl	約28[万 t-CO2] 約61[万 t-CO2] 約0.7[万 t-CO2]
対策を実施するために要 するコスト			

対策名	自主行動計画の推進
対策の概要	定性的目標の定量化等の促進
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	
各主体が担う取組	<p>【日本倉庫協会】 (主な取組み) 燃料系フォークリフトから電気系フォークリフトへの転換の推進、施設及び設備の点検、使用電力量の管理、新設時、定温倉庫の断熱性の向上を図る取組み、インバータ設備の導入、物流全体の効率化等 (目標指標) 同会では、エネルギー使用原単位を新たに目標として設定。 (新目標) 2010年度におけるエネルギー使用原単位を1990年度比8%改善する。</p> <p>【日本バス協会】 (主な取組み) バス優先レーンの設置及びITS(PTPS)の活用による運行の効率化、共同カードシステム・エコ定期等の普及による乗合バス利用促進、低公害車の導入促進、エコドライブの推進等 (目標指標) 同会では、エネルギー使用原単位を新たに目標として設定。 (新目標) 2010年度におけるCO2排出原単位を1997年度比10%改善する。</p> <p>【全国乗用自動車連合会】 (主な取組み) GPS-AVMシステムの導入、アイドリングストップ車両の導入促進、グリーン経営認証の推進、エコドライブの推進、ハイブリッド車の導入等 (目標指標) 同会では、CO2排出量を新たに目標として設定 (新目標) 2010年度におけるCO2排出量を1990年度比で6</p>

	<p>%削減する。</p> <p>【日本港運協会】 (主な取組み) 電力荷役機械への転換促進、低公害型(省エネ)の荷役機械の導入促進、作業中断時等の不要エンジンのストップ徹底、エコドライブの実施、本船船艙内作業時のバッテリーフォーク使用の促進等 (目標指標) CO₂排出原単位を新たに目標として設定することとしている。 (新目標) 2010年度におけるCO₂排出原単位について2005年度に対して改善するという目標を2007年中に設定する予定。</p> <p>【日本舟艇工業会】 (主な取組み) コージェネレーションの導入、CO₂発生量の少ない燃料への切り替え、自動消灯式照明の導入、油類の長寿命化、会員事業者の各従業員及び家族へのCO₂排出削減に向けた働きかけ、製品の燃料削減等 (目標指標) 同会では、エネルギー使用原単位を新たに目標として設定。 (新目標) 2010年度におけるエネルギー使用原単位を2002年度比18%改善する。</p>		
対策を推進するために国が実施する(予定の)施策			
排出削減見込量の積算の前提及び算定式			
積算の前提としたデータの出所等			
-	対策評価指標	省エネ/新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量(2005年度実績)			

-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2008年度見込み)			
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2009年度見込み)			
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2010年度見込み)			
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2011年度見込み)			
-5 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)			
対策を実施するために要するコスト			

担当府省庁	国土交通省
-------	-------

対策名	自主行動計画の推進
対策の概要	目標引き上げの促進
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	
各主体が担う取組	<p>【全日本トラック協会】 (主な取組み) エコドライブ普及対策、アイドリング・ストップの徹底、低公害車導入促進対策、最新規制適合車への代替え促進対策、排ガス低減対策、輸送効率化対策、環境啓発等対策など</p> <p>(目標指標) 同会では、新たに数値目標の引き上げを実施。 (新目標) 営業用トラックのCO₂排出原単位で2008～2012年度(平均値)に1996年度比30%削減する。 (10% 30%に引き上げ)</p> <p>【住宅生産団体連合会】 (主な取組み) プレカット、パネル化等による現場施工率低減の推進、住宅生産における建設廃棄物の再使用・再生利用の促進、工程管理のより一層の充実、建設資材の配送効率の向上と搬出入回数の減少、搬出入車両のアイドリング・ストップの徹底、環境負荷低減に向けた普及啓発活動など</p> <p>(目標指標) 同会では、新たに数値目標の引き上げを実施。 (新目標) 建設段階(生産段階)の2010年度のCO₂排出量を、1990年度比で20%削減する。 (7% 20%に引き上げ)</p>
対策を推進するために国が実施する(予定の)施策	

排出削減見込量の積算の前提及び算定式			
積算の前提としたデータの出所等			
-	対策評価指標	省エネ / 新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量 (2005年度実績)			
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2008年度見込み)			
-2 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2009年度見込み)			
-3 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2010年度見込み)			
-4 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2011年度見込み)			
-5 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)			
対策を実施するために要するコスト			

担当府省庁	国土交通省
-------	-------

対策名	<p>国の施設の政府実行計画及び各省の実施計画を通じた排出削減の推進</p> <p>政府の実行計画に基づき、全国の官庁施設における太陽光発電・建物緑化等のグリーン化を集中的に推進</p>		
対策の概要	<p>国土交通省の事務及び事業に伴う平成 22 年度から 24 年度の温室効果ガス排出量の年平均を平成 13 年度比で 8.5%削減する。</p>		
「既存対策の達成に資する施策の追加・強化」、「排出削減見込量を深掘りする既存対策」又は「追加対策」の別	<p>既存対策の達成に資する施策の追加・強化</p>		
各主体が担う取組			
対策を推進するために国が実施する（予定の）施策			
排出削減見込量の積算の前提及び算定式	<p>「国土交通省がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出削減等のため実行すべき措置について定める実施計画」による。</p>		
積算の前提としたデータの出所等			
-	対策評価指標	省エネ / 新エネ量	排出削減量
対策の評価に関する指標及び排出削減量（2005年度実績）			68,460t-CO2
-1 対策の評価に関する指標及び排出削減見込量（2008年度見込み）			
-2 対策の評価に関する			

指標及び排出削減見込量 (2009年度見込み)			
-3 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2010年度見込み)			}
-4 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2011年度見込み)			
-5 対策の評価に関する 指標及び排出削減見込量 (2012年度見込み)			
対策を実施するために要 するコスト			

88,118t-CO2/年