



環境省

(参考資料)
エネルギー起源CO₂排出量の増減要因分析



エネルギー起源CO₂排出量の増減要因の分析方法について



- エネルギー起源CO₂を対象に要因ごとの排出量増減に対する寄与度について分析を行う。
- 具体的には、部門毎に排出量をいくつかの因子の積として表し、それぞれの因子の変化が与える排出量変化分を定量的に算定する方法を用いる。CO₂排出量は、基本的に「CO₂排出原単位要因」、「エネルギー消費効率要因」、「活動量要因」の3つの因子に分解することができる。
- 各値は、あくまでも当該算出方法による推計値であり、必ずしもその要因によるCO₂増減量を正しく示すものではない。

【エネルギー起源CO₂排出量の増減要因分析式】

《例》エネルギー起源CO₂総排出量の場合

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量} = \frac{\text{CO}_2 \text{ 排出量}}{\text{エネルギー消費量}} \times \frac{\text{エネルギー消費量}}{\text{国内総生産}} \times \frac{\text{国内総生産}}{\text{人口}} \times \text{人口}$$

↓
↓
↓
↓

CO₂排出原単位要因
エネルギー消費効率要因
1人あたりGDP要因
人口要因

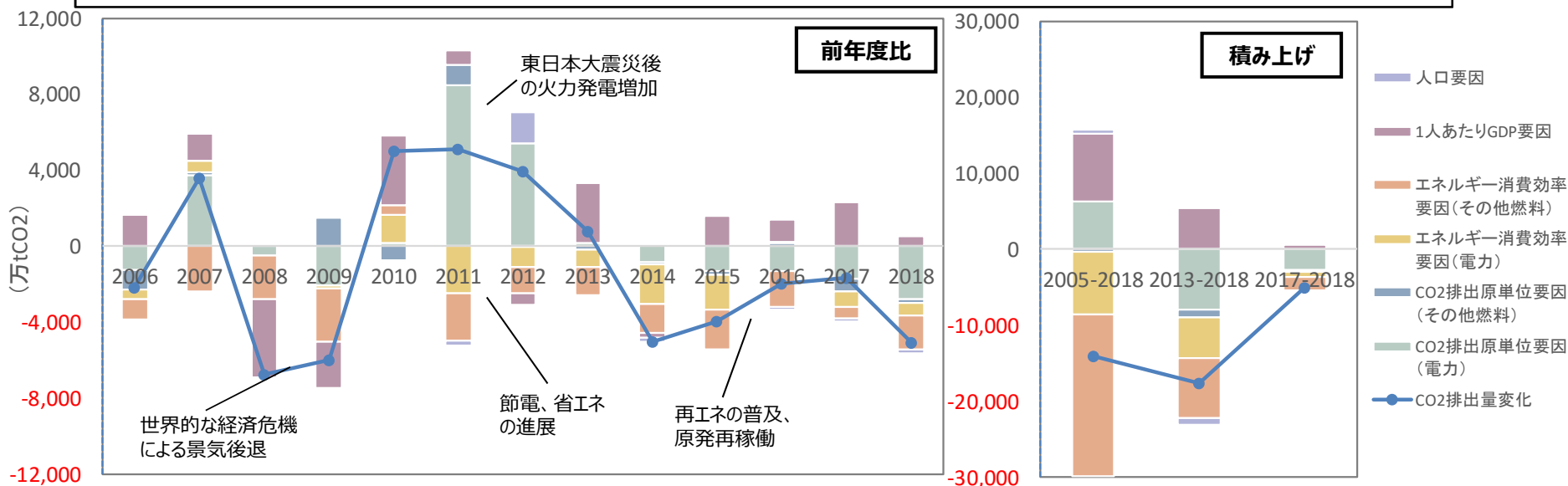
1人あたりGDP要因
人口要因

活動量要因

エネルギー起源CO₂排出量全体

エネルギー起源CO₂排出量全体の増減要因の推移

- 2008年度・2009年度に世界的な経済危機の影響で排出量は大きく減少。
- 2010年度に景気回復で大きく増加に反転した後、2011年度・2012年度は東日本大震災後の原発停止の影響で火力発電が増加したことにより排出量は大きく増加。
- 一方で、東日本大震災後における節電や省エネの進展、再生可能エネルギーの普及や原発の再稼働などにより2014年度以降は排出量の減少が継続。
- 経年的に進んでいる「電化」は、電力消費量の増加と電力以外のエネルギー消費の削減に作用し、エネルギー消費効率要因に影響。



【エネルギー起源CO₂総排出量の増減要因推計式】

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量} = \frac{\text{CO}_2 \text{ 排出量}}{\text{エネルギー消費量}} \times \frac{\text{エネルギー消費量}}{\text{国内総生産}} \times \frac{\text{国内総生産}}{\text{人口}} \times \text{人口}$$

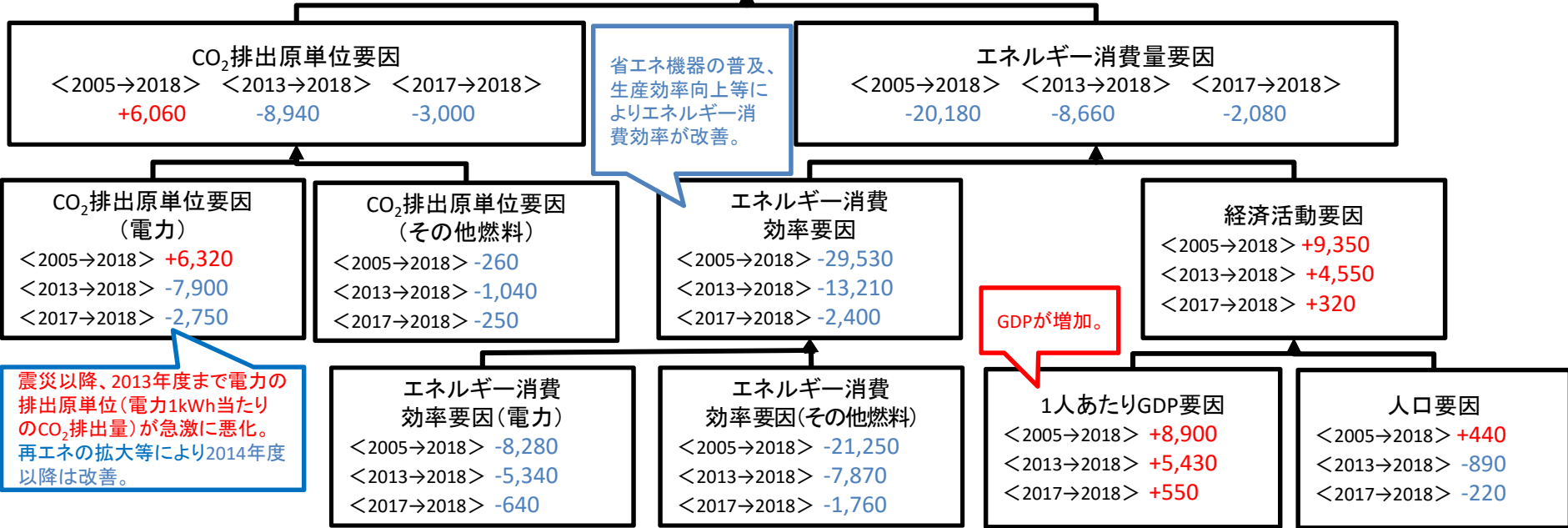
↓ CO₂排出原単位要因(電力) ↓ CO₂排出原単位要因(その他燃料) ↓ エネルギー消費効率要因(電力) ↓ エネルギー消費効率要因(その他燃料) ↓ 1人あたりGDP要因 ↓ 人口要因

エネルギー起源CO₂排出量全体の増減要因

- (2005→2018 1億4,120万トン減)
- ・増加要因：経済活動の活発化、CO₂排出原単位（電力）の悪化
- ・減少要因：省エネ・節電の取組等によるエネルギー消費効率の改善
- (2013→2018 1億7,600万トン減)
- ・増加要因：経済活動の活発化
- ・減少要因：省エネ・節電の取組等によるエネルギー消費効率の改善、CO₂排出原単位（電力）の改善
- (2017→2018 5,090万トン減)
- ・増加要因：経済活動の活発化
- ・減少要因：CO₂排出原単位（電力）の改善、省エネ・節電の取組等によるエネルギー消費効率の改善

CO ₂ 排出量変化		
<2005→2018>	<2013→2018>	<2017→2018>
-14,120	-17,600	-5,090

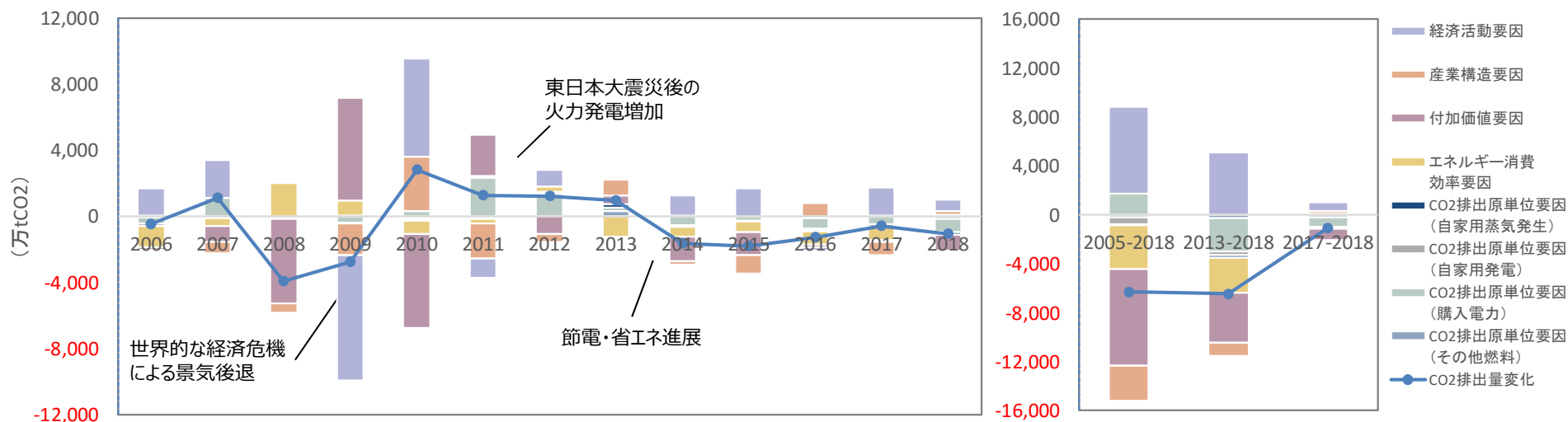
〔 単位：万トンCO₂ 〕
注) 各値は当該算出方法による推計値



産業部門

製造業部門のCO₂排出量増減要因の推移

- 製造業部門のCO₂排出量は生産活動（経済活動要因）が増減に大きく影響しており、2008年度・2009年度は世界的な経済危機に伴う景気後退により排出量は大きく減少したが、2010年度には景気回復により排出量が大きく増加。
- 2011年度以降は震災後の原発稼働停止に伴う火力発電の増加により排出量は増加したが、2014年度以降は節電や省エネの進展、再生可能エネルギーの普及や原発の再稼働などにより排出量は減少。



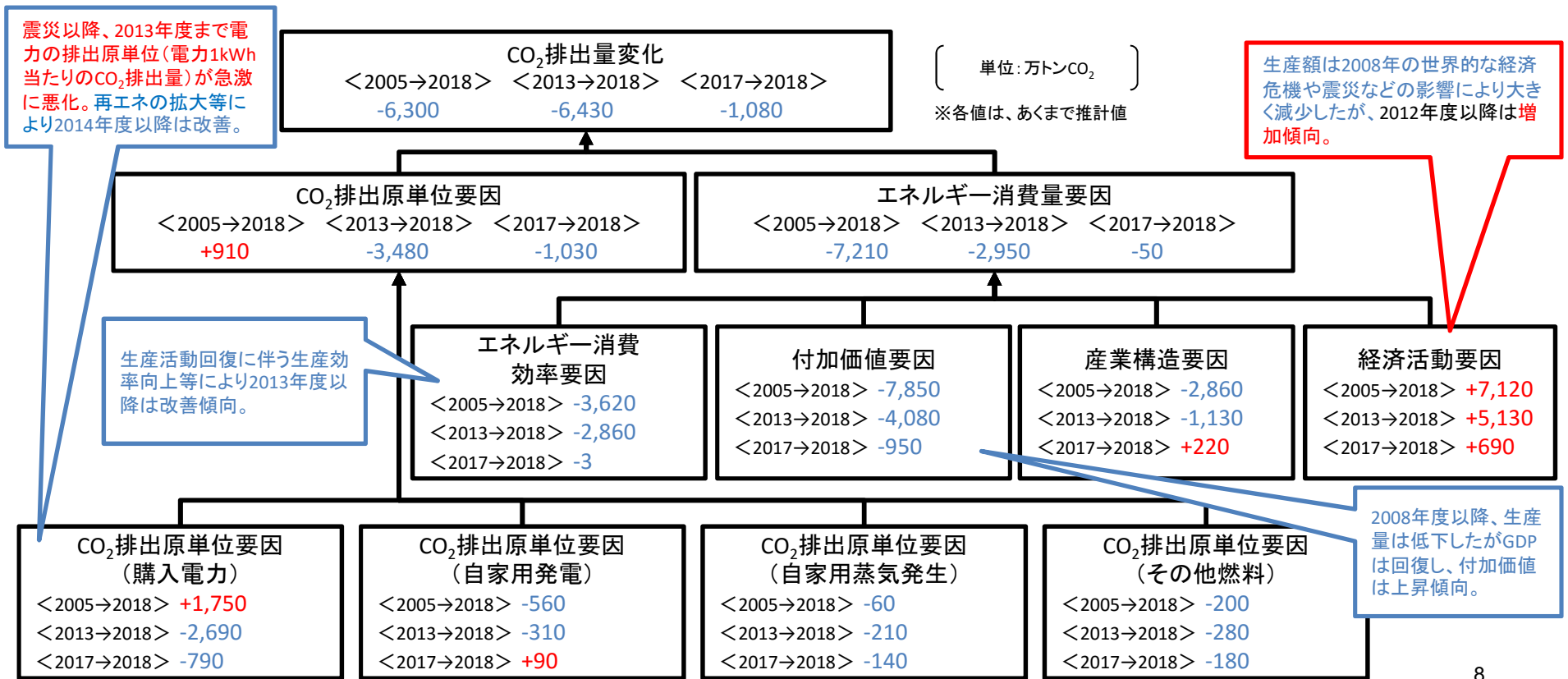
【製造業部門CO₂排出量の増減要因推計式】

$$\text{CO}_2\text{排出量} = \sum \left(\frac{\text{業種燃料種別CO}_2\text{排出量}}{\text{業種燃料種別エネルギー消費量}} \right) \times \left(\frac{\text{業種燃料種別エネルギー消費量}}{\text{業種別IIP}} \right) \times \left(\frac{\text{業種別IIP}}{\text{業種別GDP}} \right) \times \left(\frac{\text{業種別GDP}}{\text{製造業GDP}} \right) \times \text{製造業GDP}$$

CO₂排出原単位要因 (購入電力) CO₂排出原単位要因 (自家用発電) CO₂排出原単位要因 (自家用蒸気発生) CO₂排出原単位要因 (その他燃料) エネルギー消費効率要因 付加価値要因 産業構造要因 経済活動要因

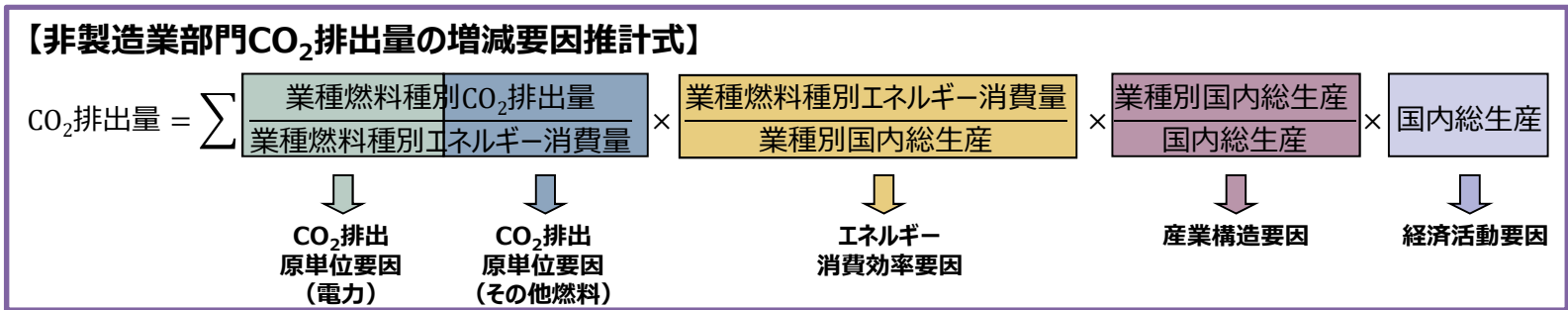
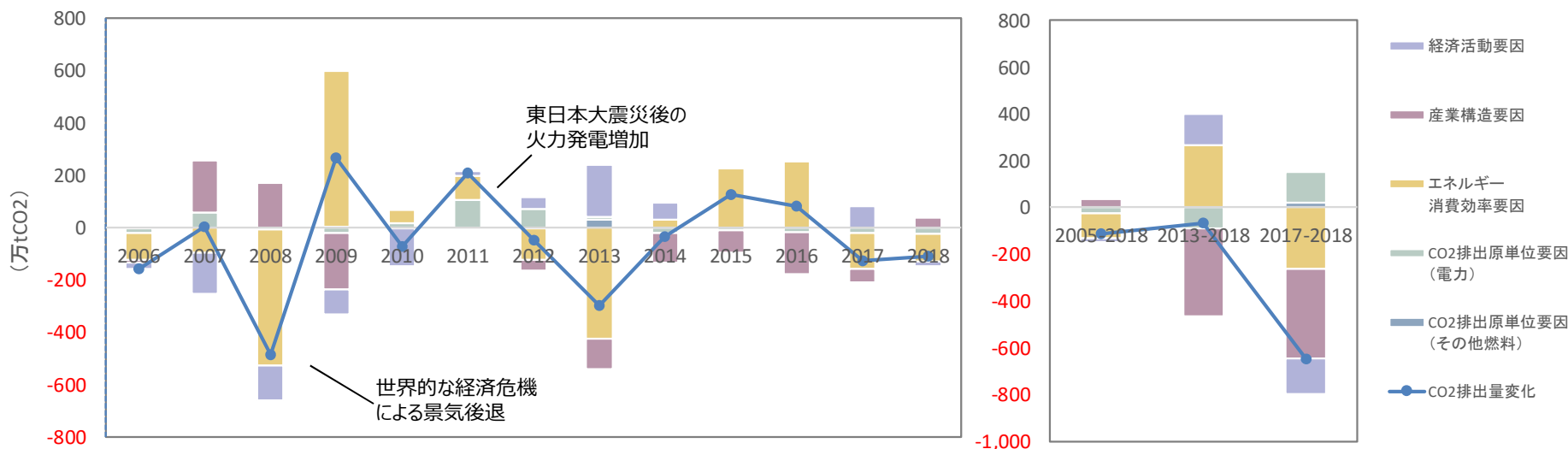
製造業部門のCO₂排出量増減要因

- (2005→2018 6,300万トン減)
 ・増加要因：生産額の増加、CO₂排出原単位（購入電力）の悪化
 ・減少要因：付加価値の上昇、エネルギー消費効率の改善、産業構造の変化
- (2013→2018 6,430万トン減)
 ・増加要因：生産額の増加
 ・減少要因：付加価値の上昇、エネルギー消費効率の改善、CO₂排出原単位（購入電力）の改善
- (2017→2018 1,080万トン減)
 ・増加要因：生産額の増加、産業構造の変化
 ・減少要因：付加価値の上昇、CO₂排出原単位（購入電力）の改善



非製造業部門のCO₂排出量増減要因の推移

- 2009年度は景気後退により生産活動が低迷した一方で、エネルギー消費効率が悪化したため、排出量は増加。
- 2011年度は震災後の原発稼働停止に伴う火力発電の増加により排出量は増加したが、2012年度・2013年度とエネルギー消費効率が改善し、排出量は減少。
- 2015年度・2016年度は排出量増加が続いたが、2017年度・2018年度はエネルギー消費効率の改善等により排出量は減少。



非製造業部門のCO₂排出量増減要因

- (2005→2018 650万トン減)
- ・増加要因：CO₂排出原単位（電力）の悪化
- ・減少要因：産業構造の変化、エネルギー消費効率の改善、経済活動の低下
- (2013→2018 70万トン減)
- ・増加要因：エネルギー消費効率の悪化、経済活動の活発化
- ・減少要因：産業構造の変化
- (2017→2018 110万トン減)
- ・増加要因：産業構造の変化
- ・減少要因：エネルギー消費効率の改善

CO ₂ 排出量変化		
<2005→2018>	<2013→2018>	<2017→2018>
-650	-70	-110

〔 単位：万トンCO₂ 〕

注) 各値は当該算出方法による推計値

CO ₂ 排出原単位要因		
<2005→2018>	<2013→2018>	<2017→2018>
+150	-90	-20

エネルギー消費量要因		
<2005→2018>	<2013→2018>	<2017→2018>
-800	+20	-90

震災以降、2013年度まで電力の排出原単位（電力1kWh当たりのCO₂排出量）が急激に悪化。再エネの拡大等により2014年度以降は改善。

経済活動は、2008年の世界的な経済危機などの影響により低下したが近年は回復。

CO ₂ 排出原単位要因 （電力）	
<2005→2018>	+130
<2013→2018>	-90
<2017→2018>	-20

CO ₂ 排出原単位要因 （その他燃料）	
<2005→2018>	+20
<2013→2018>	+1
<2017→2018>	+0.3

エネルギー消費効率要因	
<2005→2018>	-260
<2013→2018>	+260
<2017→2018>	-110

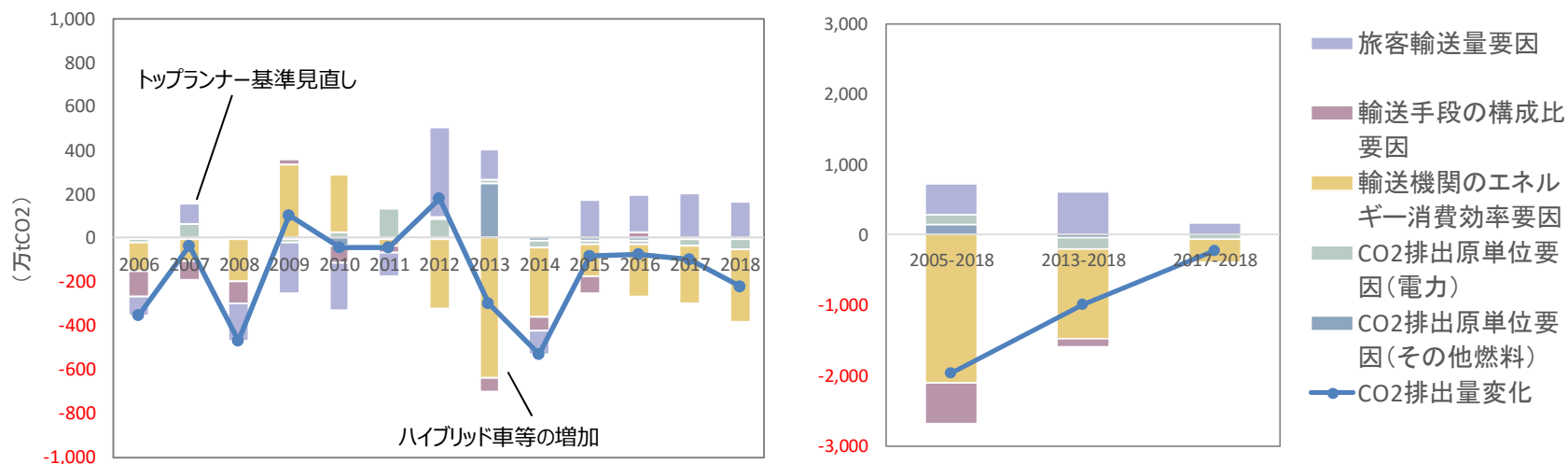
産業構造要因	
<2005→2018>	-380
<2013→2018>	-370
<2017→2018>	+40

経済活動要因	
<2005→2018>	-150
<2013→2018>	+130
<2017→2018>	-20

運輸部門

運輸部門（旅客）のCO₂排出量増減要因の推移

- 1990年代前半から乗用車の大型化や自動車保有台数の増加により排出量は増加傾向であったが、トップランナー基準導入やグリーン税制導入等により2000年代前半から減少が始まり、2005年度以降も減少傾向にある。
- 特に2013年度以降は、ハイブリッド車や軽自動車の普及拡大に伴う燃費の改善により、排出量は減少。



【運輸部門（旅客）のCO₂排出量の増減要因推計式】

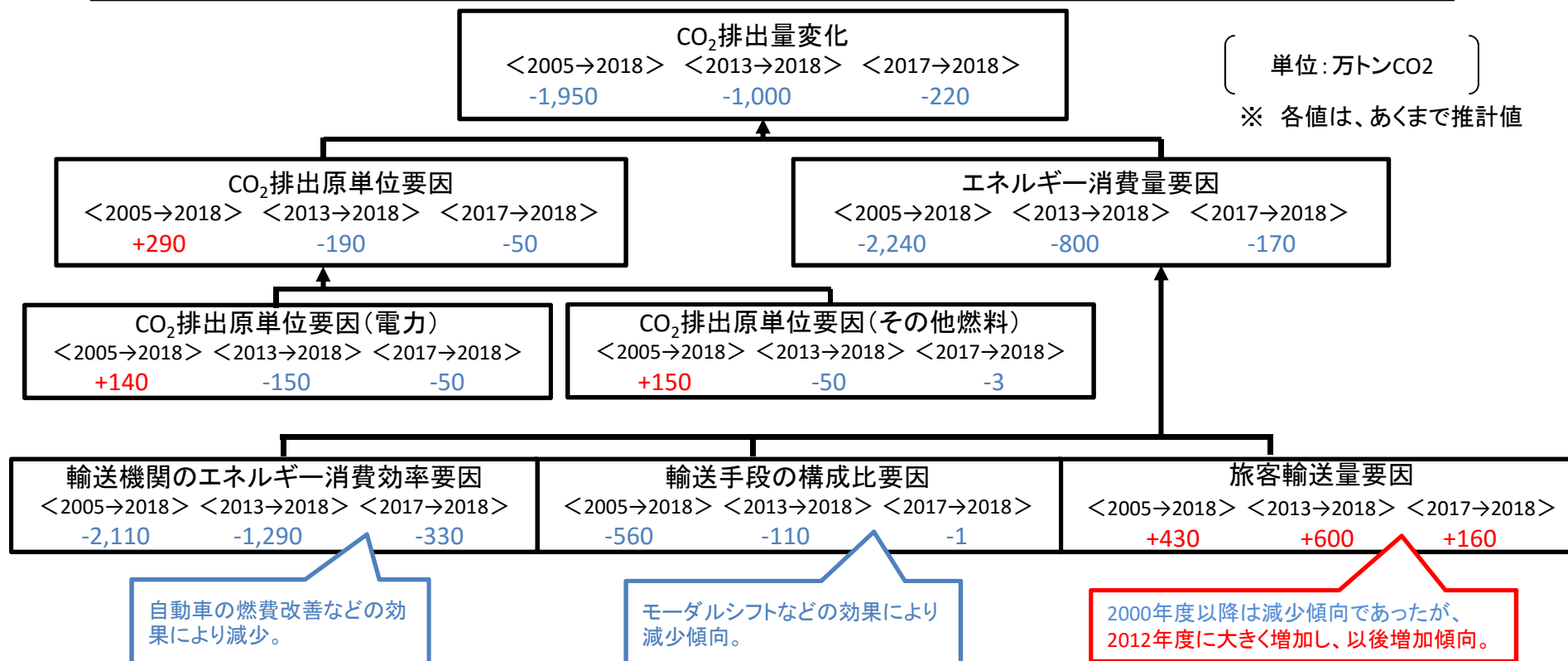
$$\text{CO}_2\text{排出量} = \sum \left(\frac{\text{輸送機関別CO}_2\text{排出量}}{\text{輸送機関別エネルギー消費量}} \times \frac{\text{輸送機関別エネルギー消費量}}{\text{輸送機関別旅客輸送量}} \times \frac{\text{輸送機関別旅客輸送量}}{\text{総旅客輸送量}} \times \text{総旅客輸送量} \right)$$

各要素の定義:

- $\frac{\text{輸送機関別CO}_2\text{排出量}}{\text{輸送機関別エネルギー消費量}}$: CO₂排出原単位要因 (電力)
- $\frac{\text{輸送機関別エネルギー消費量}}{\text{輸送機関別旅客輸送量}}$: CO₂排出原単位要因 (その他燃料)
- $\frac{\text{輸送機関別エネルギー消費量}}{\text{輸送機関別旅客輸送量}}$: 輸送機関のエネルギー消費効率要因
- $\frac{\text{輸送機関別旅客輸送量}}{\text{総旅客輸送量}}$: 輸送手段の構成比要因
- 総旅客輸送量 : 旅客輸送量要因

運輸部門（旅客）のCO₂排出量増減要因

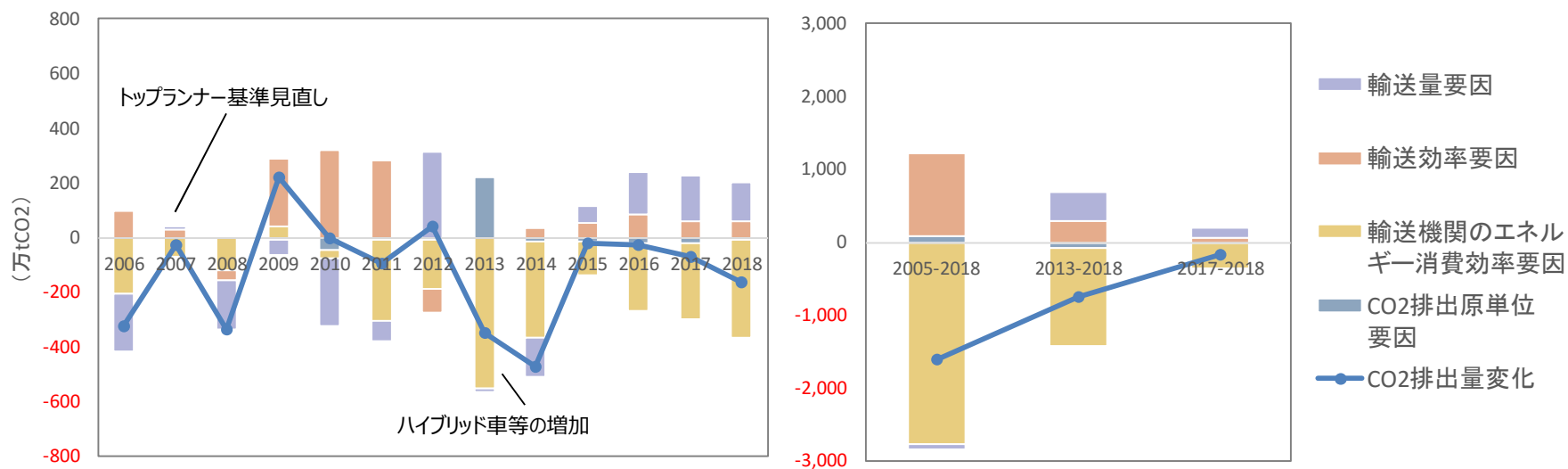
- (2005→2018 1,950万トン減)
- ・増加要因：旅客輸送量の増加、CO₂排出原単位（その他燃料・電力）の悪化
- ・減少要因：輸送機関のエネルギー消費効率の改善、輸送手段の構成比の変化
- (2013→2018 1,000万トン減)
- ・増加要因：旅客輸送量の増加
- ・減少要因：輸送機関のエネルギー消費効率の改善
- (2017→2018 220万トン減)
- ・増加要因：旅客輸送量の増加
- ・減少要因：輸送機関のエネルギー消費効率の改善



※2010年10月より「自動車輸送統計」の調査方法及び集計方法に変更があり、2010年9月以前の統計値と時系列上の連続性がないため、自動車輸送量の2009年度以前は接続係数による換算値を使用。

旅客自動車（自家用車）のCO₂排出量増減要因の推移

- 1990年代前半から乗用車の大型化や自動車保有台数の増加により排出量は増加傾向であったが、トップランナー基準導入やグリーン税制導入等により2000年代前半から減少が始まり、2005年度以降も減少傾向にある。
- 特に2013年度以降は、ハイブリッド車や軽自動車の普及拡大に伴う燃費の改善により、排出量は減少。



【旅客自動車のCO₂排出量の増減要因推計式】

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量} = \frac{\text{CO}_2 \text{ 排出量}}{\text{エネルギー消費量}} \times \frac{\text{エネルギー消費量}}{\text{旅客自動車走行距離}} \times \frac{\text{旅客自動車走行距離}}{\text{旅客自動車輸送量}} \times \text{旅客自動車輸送量}$$

↓

CO₂排出原単位要因 輸送機関のエネルギー消費効率要因 輸送効率要因 輸送量要因

旅客自動車（自家用車）のCO₂排出量増減要因

(2005→2018 1,620万トン減)

- ・増加要因：輸送効率の悪化
- ・減少要因：輸送機関のエネルギー消費効率の改善

(2013→2018 750万トン減)

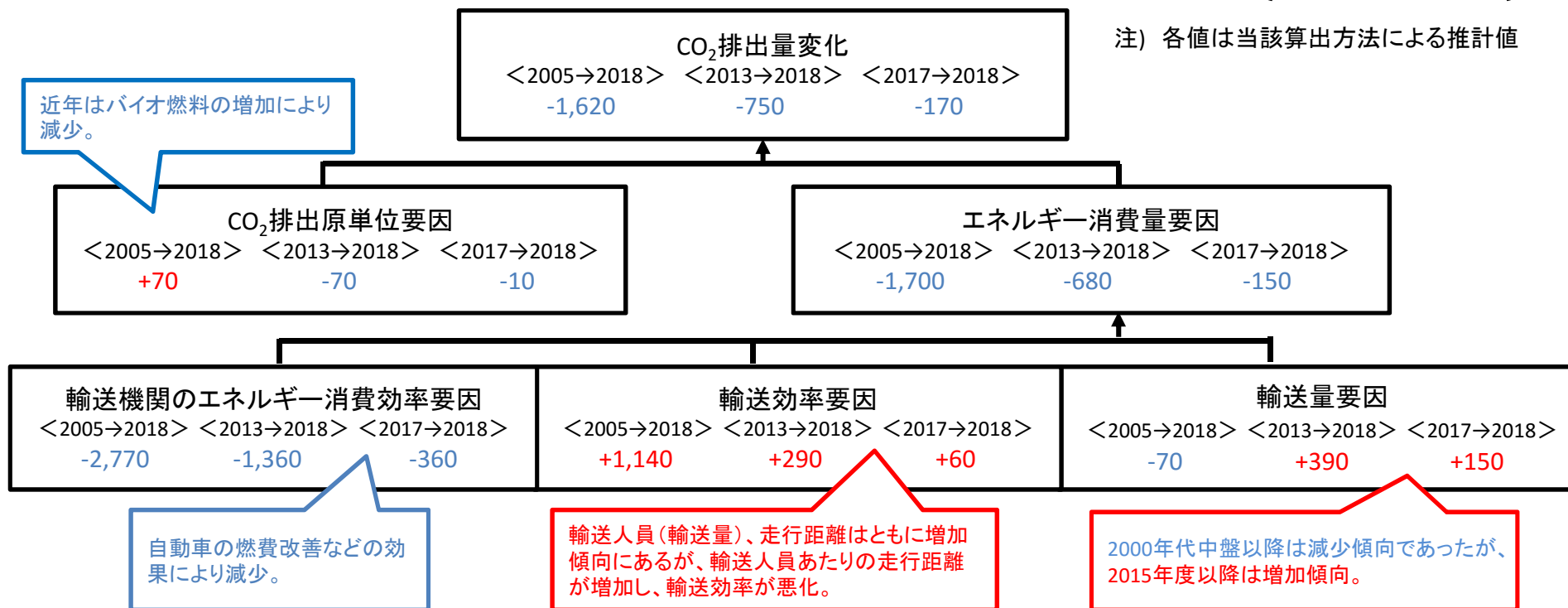
- ・増加要因：旅客輸送量の増加、輸送効率の悪化
- ・減少要因：輸送機関のエネルギー消費効率の改善

(2017→2018 170万トン減)

- ・増加要因：旅客輸送量の増加
- ・減少要因：輸送機関のエネルギー消費効率の改善

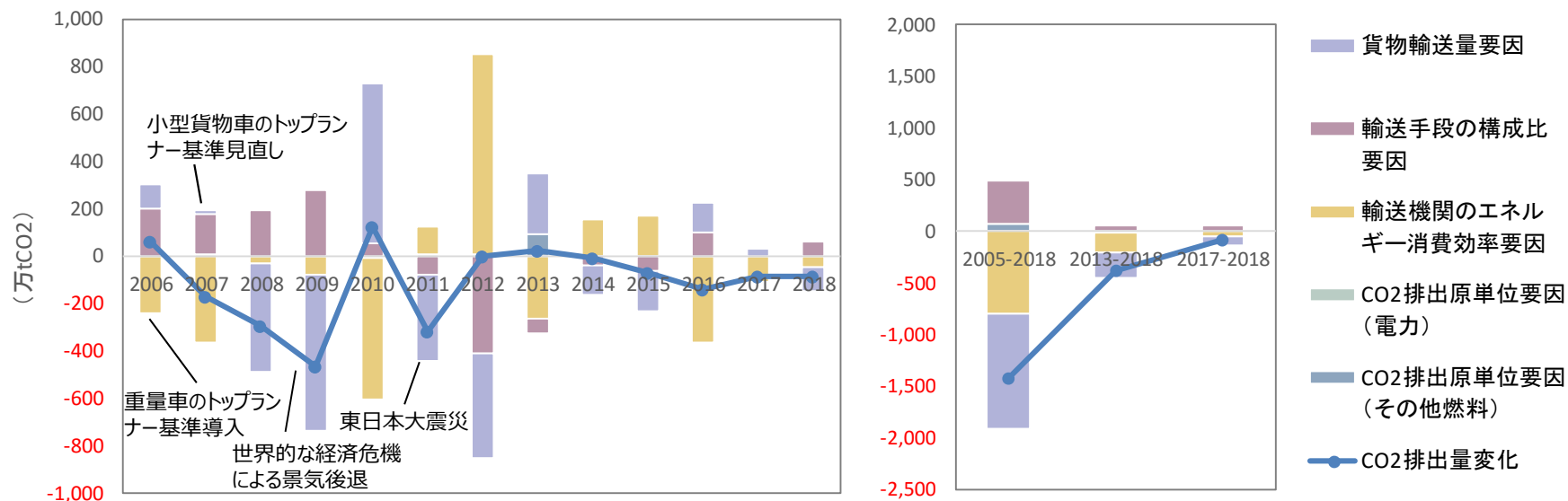
〔 単位：万トンCO₂ 〕

注) 各値は当該算出方法による推計値



運輸部門（貨物）のCO₂排出量増減要因の推移

- 2008年度・2009年度には世界的な経済危機に伴う景気後退により輸送量が大きく減少し、排出量が減少。
- 2010年度には景気回復による輸送量の増加により排出量はやや増加したものの、2011年度は震災の影響や景気の低迷により再び輸送量が減少し排出量も減少。2012年度以降は横ばいから減少傾向。



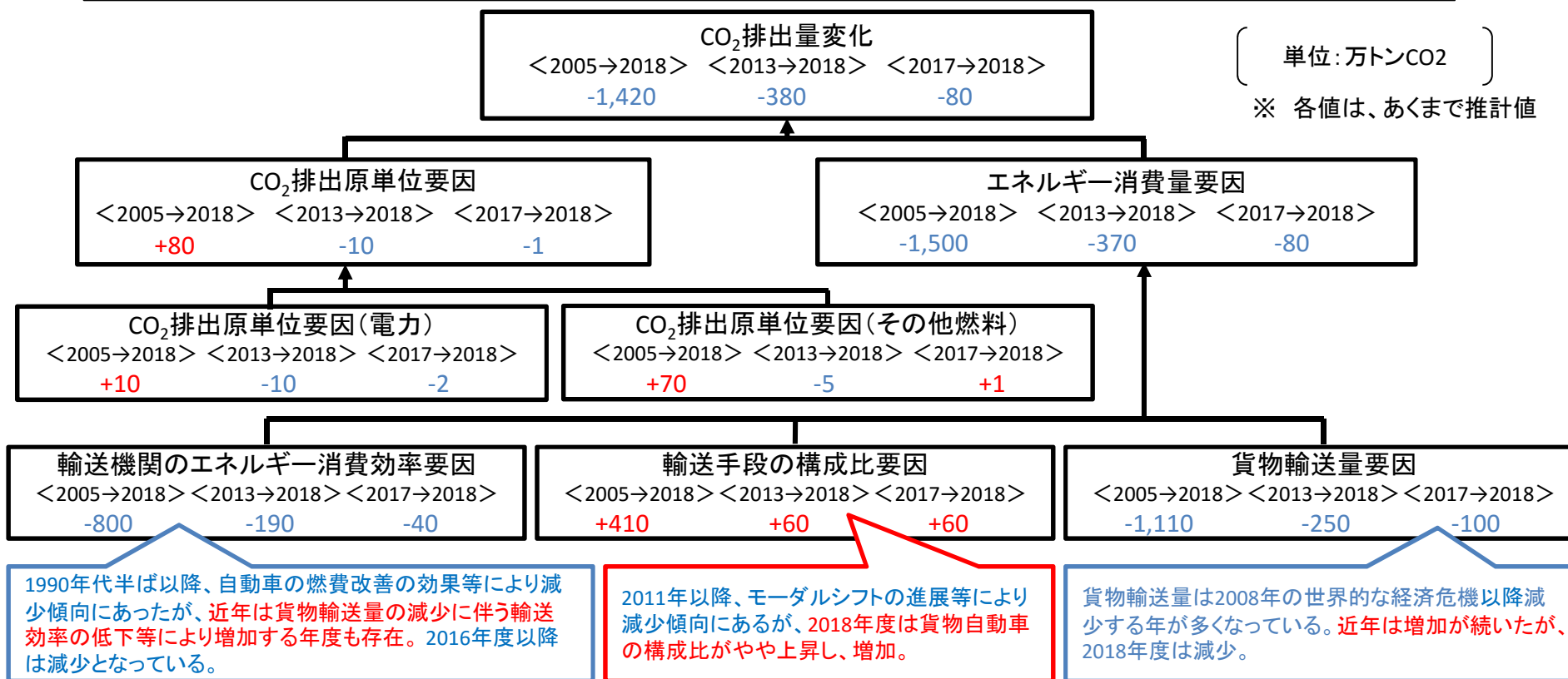
【運輸部門（貨物）のCO₂排出量の増減要因推計式】

$$\text{CO}_2 \text{ 排出量} = \sum \left(\frac{\text{輸送機関別CO}_2 \text{ 排出量}}{\text{輸送機関別エネルギー消費量}} \times \frac{\text{輸送機関別エネルギー消費量}}{\text{輸送機関別貨物輸送量}} \times \frac{\text{輸送機関別貨物輸送量}}{\text{総貨物輸送量}} \right) \times \text{総貨物輸送量}$$

↓ CO₂排出原単位要因(電力) ↓ CO₂排出原単位要因(その他燃料) ↓ 輸送機関のエネルギー消費効率要因 ↓ 輸送手段の構成比要因 ↓ 貨物輸送量要因

運輸部門（貨物）のCO₂排出量増減要因

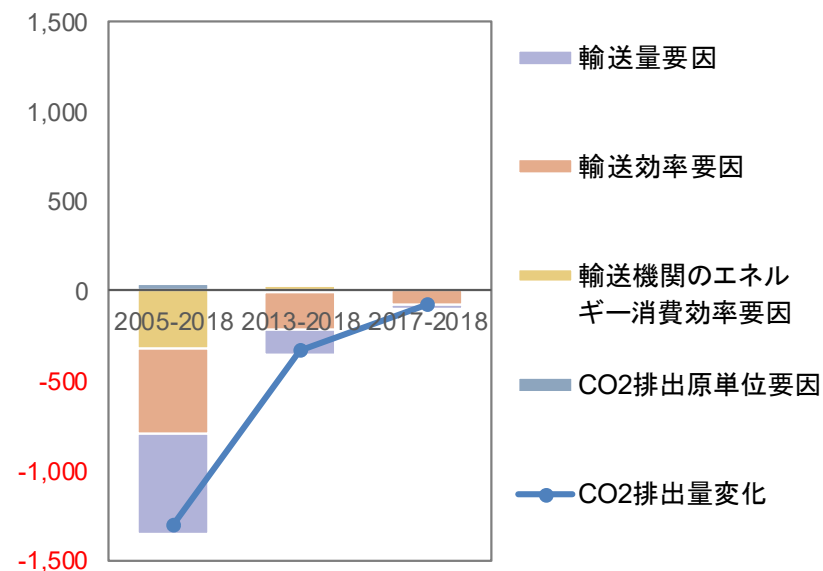
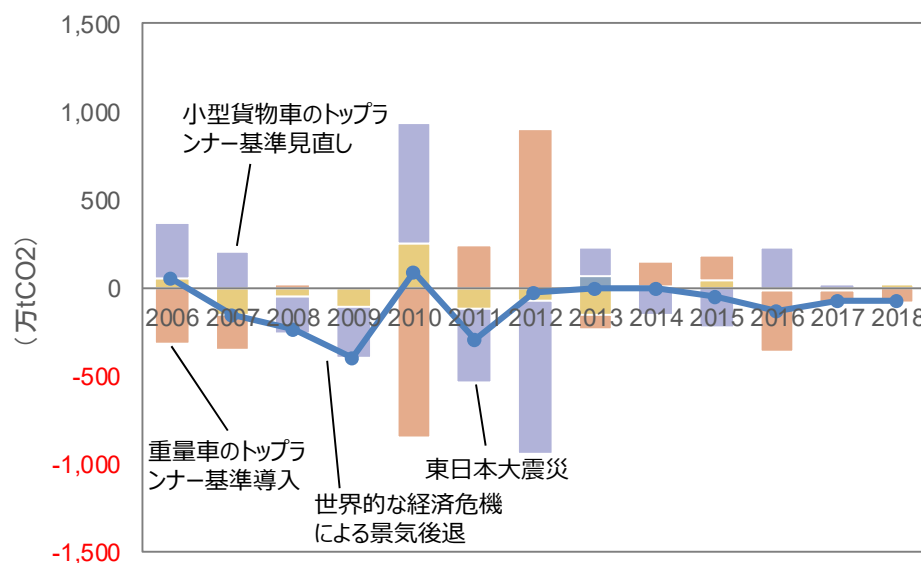
- (2005→2018 1,420万トン減)
- ・増加要因：輸送手段の構成比の変化
- ・減少要因：貨物輸送量の減少、輸送機関のエネルギー消費効率の改善
- (2013→2018 380万トン減)
- ・増加要因：輸送手段の構成比の変化
- ・減少要因：貨物輸送量の減少、輸送機関のエネルギー消費効率の改善
- (2017→2018 80万トン減)
- ・増加要因：輸送手段の構成比の変化
- ・減少要因：貨物輸送量の減少



※2010年10月より「自動車輸送統計」の調査方法及び集計方法に変更があり、2010年9月以前の統計値と時系列上の連続性がないため、自動車輸送量の2009年度以前は接続係数による換算値を使用。

貨物自動車のCO₂排出量増減要因の推移

- 2008年度・2009年度には世界的な経済危機に伴う景気後退により輸送量が大きく減少し、排出量が減少。
- 2010年度には景気回復による輸送量の増加により排出量は増加したものの、2011年度は震災の影響や景気の低迷により再び輸送量が減少し排出量も減少。2012年度以降は横ばいから減少傾向。



【貨物自動車のCO₂排出量の増減要因推計式】

$$\text{CO}_2\text{排出量} = \frac{\text{CO}_2\text{排出量}}{\text{エネルギー消費量}} \times \frac{\text{エネルギー消費量}}{\text{走行距離}} \times \frac{\text{走行距離}}{\text{輸送量}} \times \text{輸送量}$$

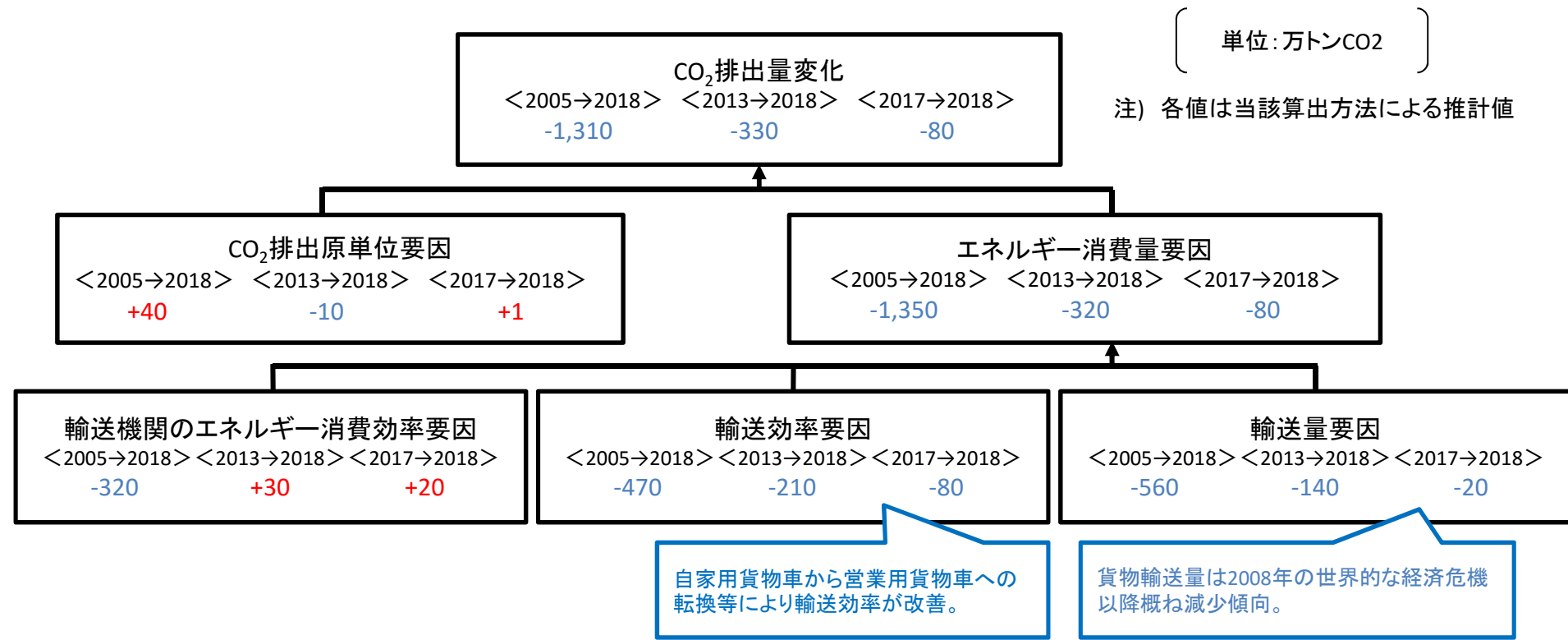
↓
↓
↓
↓

CO₂排出原単位要因
輸送機関のエネルギー消費効率要因
輸送効率要因
輸送量要因

貨物自動車のCO₂排出量増減要因



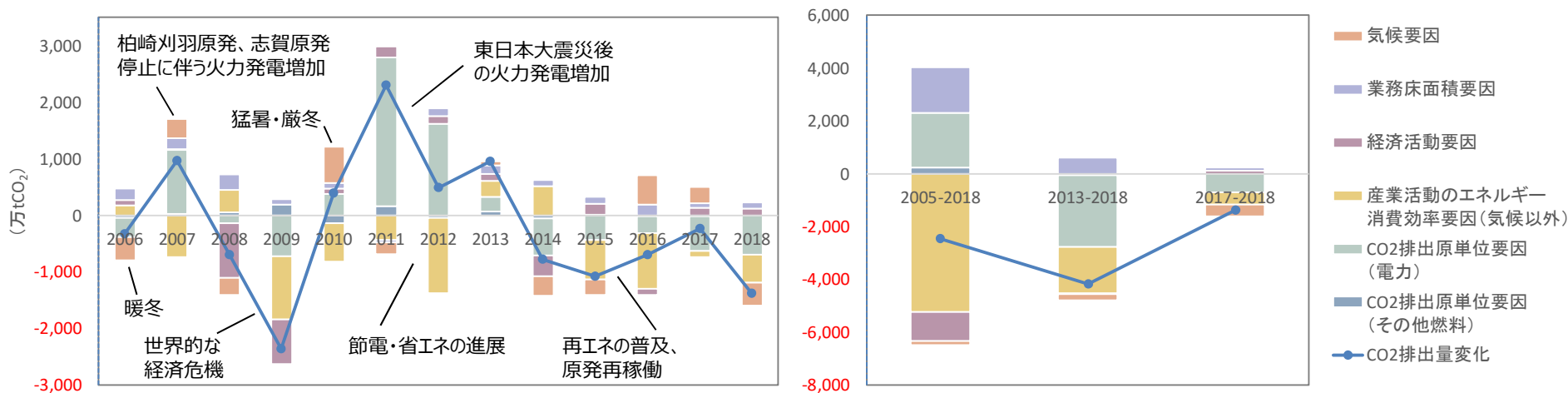
- (2005→2018 1,310万トン減)
- ・増加要因：CO₂排出原単位の悪化
- ・減少要因：貨物輸送量の減少、輸送効率の改善、輸送機関のエネルギー消費効率の改善
- (2013→2018 330万トン減)
- ・増加要因：輸送機関のエネルギー消費効率の悪化
- ・減少要因：輸送効率の改善、貨物輸送量の減少
- (2017→2018 80万トン減)
- ・増加要因：輸送機関のエネルギー消費効率の悪化
- ・減少要因：輸送効率の改善



業務その他部門

業務その他部門のCO₂排出量増減要因の推移

- 2008年度・2009年度に世界的な経済危機で景気が悪化したことにより排出量は大きく減少。
- 2011年度～2013年度は東日本大震災後の原発停止の影響で火力発電が増加したことにより排出量は大きく増加。一方で、東日本大震災後における節電や省エネの進展、再生可能エネルギーの普及や原発の再稼働などにより、2014年度以降は排出量の減少が継続。



【業務その他部門のCO₂排出量の増減要因推計式】

$$\text{CO}_2\text{排出量} = \sum \left(\frac{\text{燃料種別CO}_2\text{排出量}}{\text{燃料種別エネルギー消費量}} \times \frac{\text{燃料種別エネルギー消費量}}{\text{第3次産業活動指数}} \times \frac{\text{第3次産業活動指数}}{\text{業務床面積}} \times \text{業務床面積} \right) + \text{気候要因による増減分}$$

↓ CO₂排出原単位要因 (電力) ↓ CO₂排出原単位要因 (その他燃料) ↓ 産業活動のエネルギー消費効率要因 (気候以外) ↓ 経済活動要因 ↓ 業務床面積要因 ↓ 気候要因

*「気候要因」はCO₂排出量の増減を各要因に分解する前にその影響分を別途推計して取り除いており、他の要因分とは推計手法が異なる。
 *「産業活動のエネルギー消費効率要因」には、主に機器の高効率化や省エネ・節電行動など、「経済活動要因」、「業務床面積要因」、「気候要因」に含まれないその他の要因が含まれる。

業務その他部門のCO₂排出量増減要因

(2005→2018 2,450万トン減)

・増加要因：CO₂排出原単位（電力）の悪化、業務床面積の増加

・減少要因：エネルギー消費効率の改善、産業活動の低迷

(2013→2018 4,170万トン減)

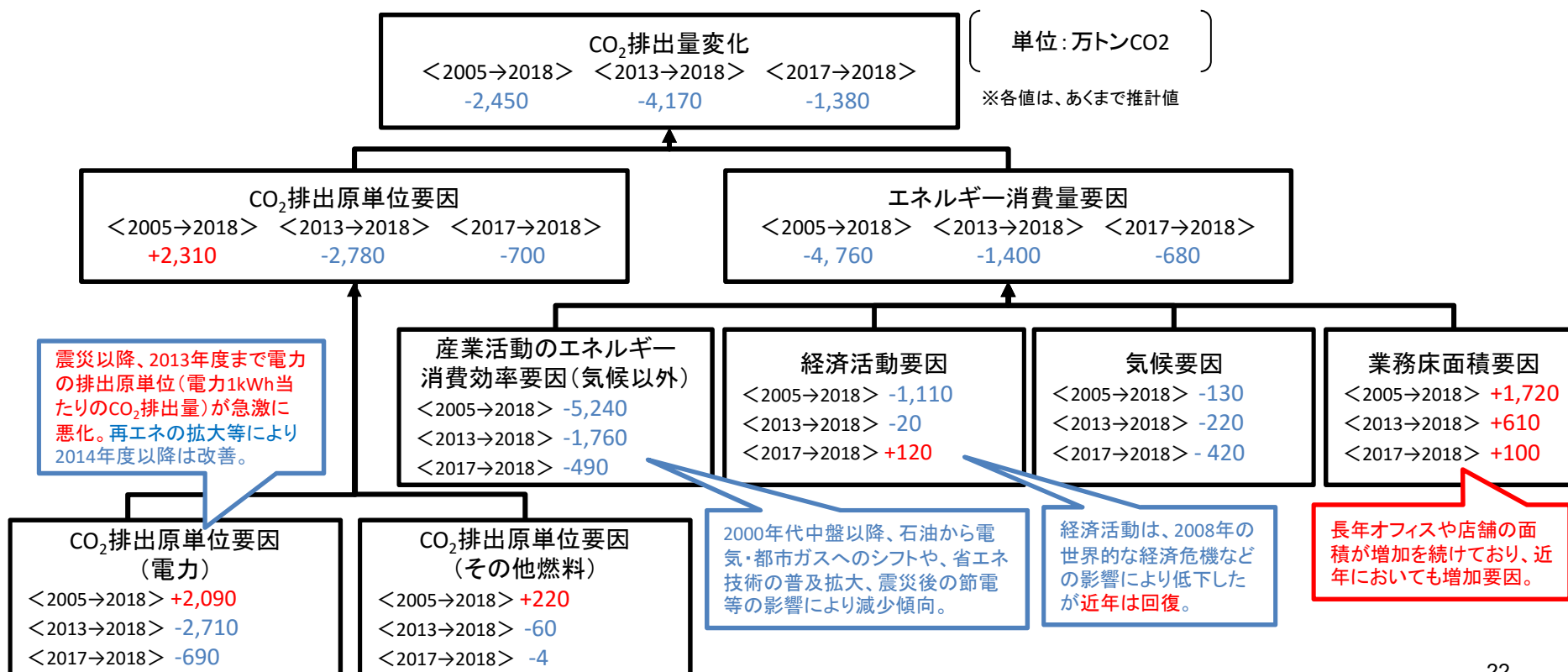
・増加要因：業務床面積の増加

・減少要因：CO₂排出原単位（電力）の改善、エネルギー消費効率の改善

(2017→2018 1,380万トン減)

・増加要因：生産活動の活発化、業務床面積の増加

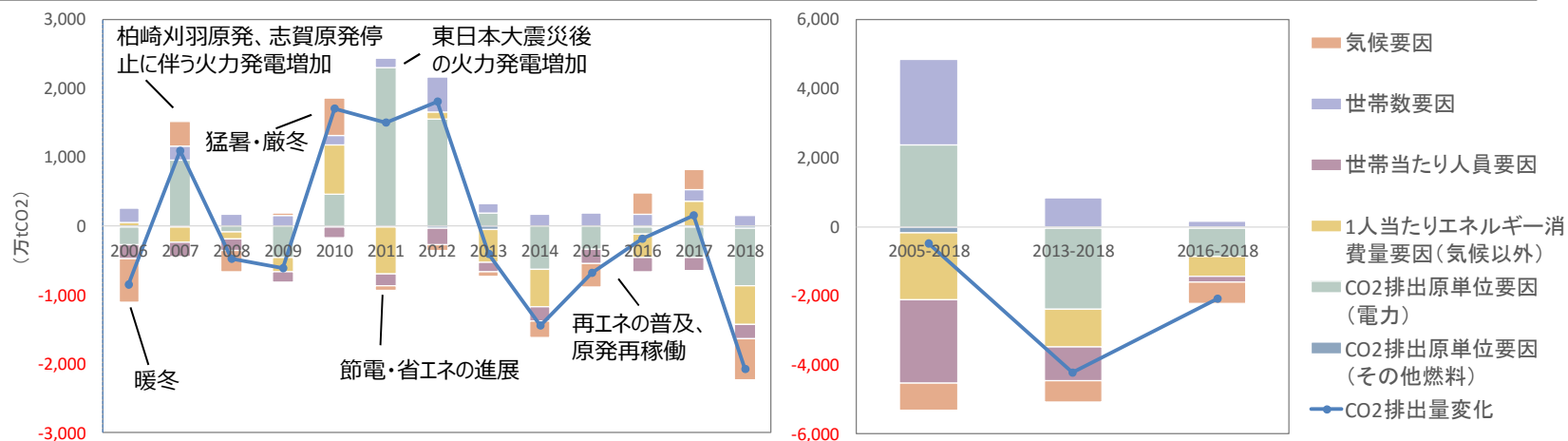
・減少要因：CO₂排出原単位（電力）の改善、エネルギー消費効率の改善、気候要因



家庭部門

家庭部門のCO₂排出量増減要因の推移

- 家庭部門の排出量は2012年度まで増加傾向を示していた。2011年度・2012年度は東日本大震災後の原発停止の影響で火力発電が増加したことにより排出量が大きく増加。
- 2013年度以降は東日本大震災後における節電や省エネの進展、再生可能エネルギーの普及や原発の再稼働に伴う電力のCO₂排出原単位の改善等により排出量が減少。
- 2018年度は前年度と比較し電力のCO₂排出原単位の改善や秋季から冬季にかけての気温が高かった事等により排出量が減少。



【家庭部門のCO₂排出量の増減要因推計式】

$$\text{CO}_2\text{排出量} = \left(\frac{\text{CO}_2\text{排出量}}{\text{エネルギー消費量}} \times \frac{\text{エネルギー消費量}}{\text{人口}} \times \frac{\text{人口}}{\text{世帯数}} \times \text{世帯数} \right) + \text{気候要因による排出量増減分}$$

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓

CO₂排出原単位要因(電力) CO₂排出原単位要因(その他燃料) 1人当たりエネルギー消費量要因(気候以外) 世帯当たり人員要因 世帯数要因 気候要因

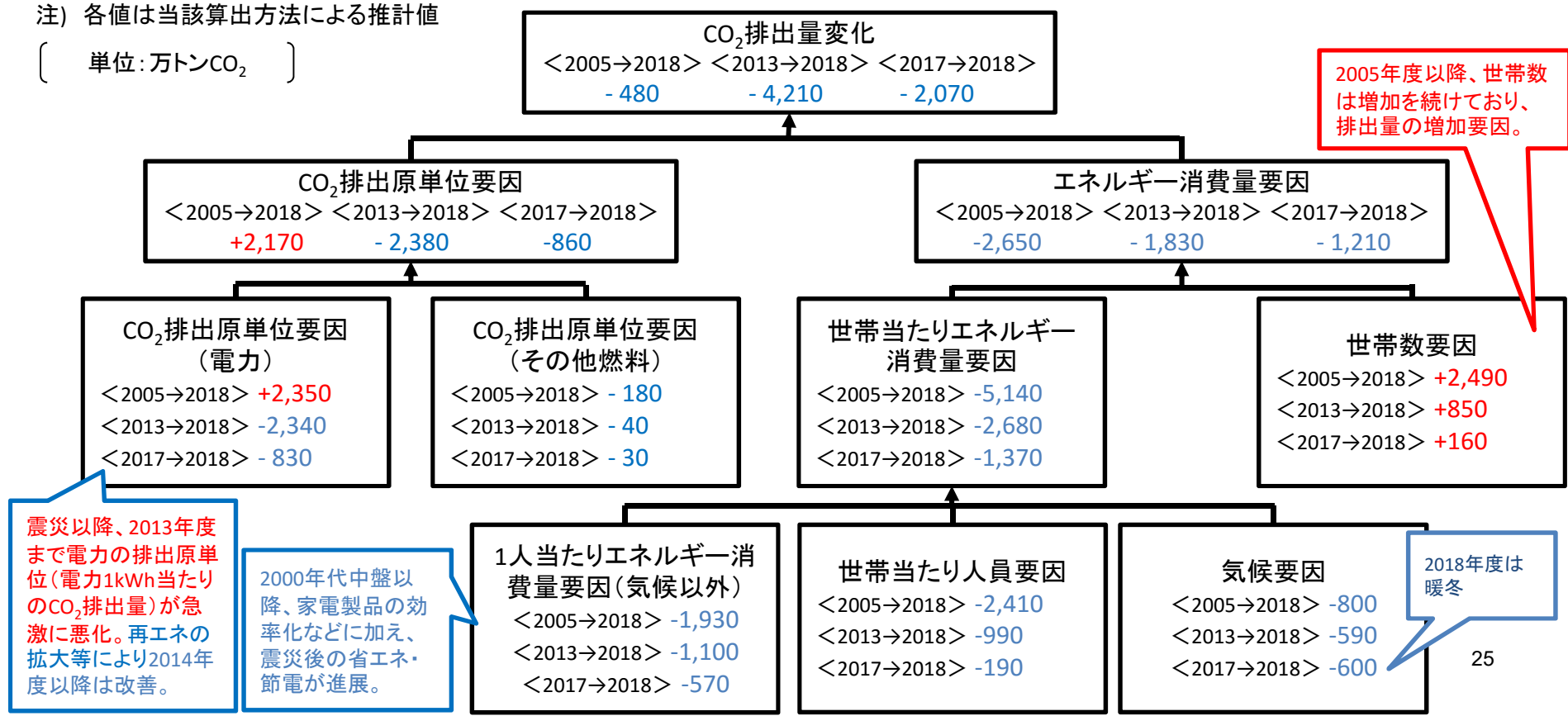
*「気候要因」はCO₂排出量の増減を各要因に分解する前にその影響分を別途推計して取り除いており、他の要因分とは推計手法が異なる。
 *「1人当たりエネルギー消費量要因」には、主に機器の高効率化や省エネ・節電行動など「世帯当たり人員要因」、「世帯数要因」、「気候要因」に含まれないその他の要因が含まれる。

家庭部門のCO₂排出量増減要因

- (2005→2018 480万トン減)
- ・増加要因：世帯数の増加、CO₂排出原単位（電力）の悪化
- ・減少要因：核家族化の進行等に伴う世帯当たり人員の減少、省エネ・節電への取組進展による1人当たりエネルギー消費量の減少
- (2013→2018 4,210万トン減)
- ・増加要因：世帯数の増加
- ・減少要因：CO₂排出原単位（電力）の改善、1人当たりエネルギー消費量の減少及び世帯当たり人員の減少
- (2017→2018 2,070万トン減)
- ・増加要因：世帯数の増加
- ・減少要因：CO₂排出原単位（電力）の改善、暖冬による気候要因、1人当たりエネルギー消費量の減少

注) 各値は当該算出方法による推計値

(単位: 万トンCO₂)



2005年度以降、世帯数は増加を続けており、排出量の増加要因。

震災以降、2013年度まで電力の排出原単位(電力1kWh当たりのCO₂排出量)が急激に悪化。再エネの拡大等により2014年度以降は改善。

2000年代中盤以降、家電製品の効率化などに加え、震災後の省エネ・節電が進展。

2018年度は暖冬

エネルギー転換部門（発電全体）

発電部門（電気・熱配分前）のCO₂排出量増減要因の推移

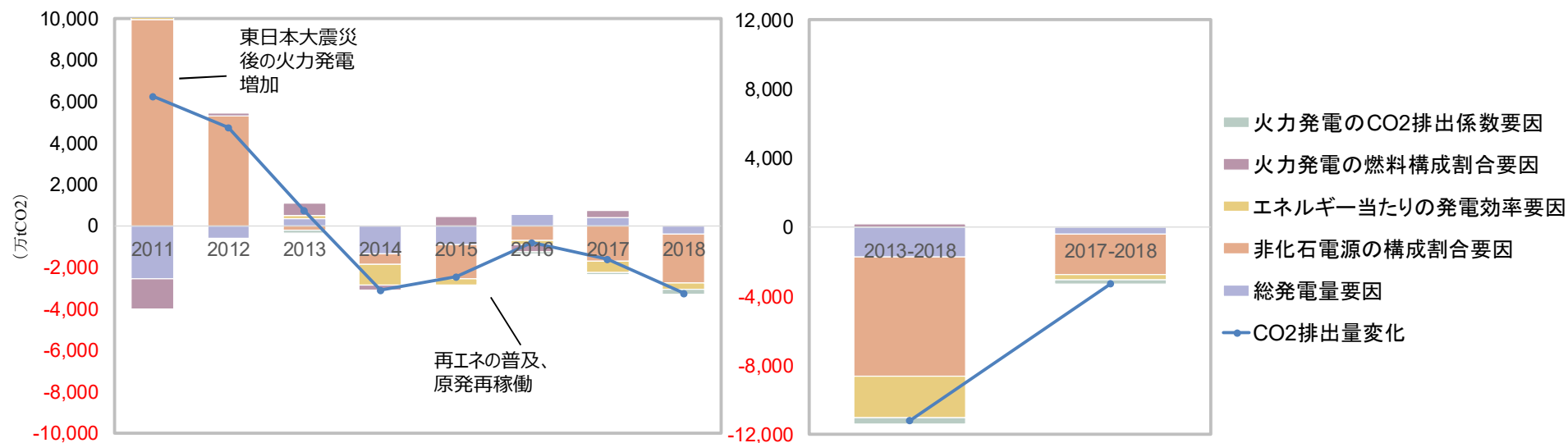
※事業用発電と自家発電の合計



● 2011年度・2012年度は東日本大震災後の原発停止の影響で火力発電が増加したことにより排出量が大きく増加したものの、省エネ等の進展による電力需要の減少、及び再生可能エネルギーの普及や原発の再稼働などにより、2014年度以降は排出量が減少。

● 2018年度は再生可能エネルギーの普及・原発の再稼働が進んだことなどにより、排出量は引き続き減少。

注) 2010年度以降と対象範囲が整合した2009年度以前の発電量が公表されていないため、2005年度比の増減要因は算出できない。



【エネルギー転換部門のCO₂排出量の増減要因推計式】

$$\begin{aligned}
 \text{発電・燃料種別CO}_2\text{排出量} &= \frac{\text{発電・燃料種別CO}_2\text{排出量}}{\text{発電・燃料種別エネルギー消費量}} \times \frac{\text{発電・燃料種別エネルギー消費量}}{\text{発電種別エネルギー消費量}} \times \frac{\text{発電種別エネルギー消費量}}{\text{発電種別発電電力量}} \times \frac{\text{発電種別発電電力量}}{\text{総発電電力量}} \times \text{総発電電力量} \\
 &\quad \downarrow \qquad \qquad \qquad \downarrow \qquad \qquad \qquad \downarrow \qquad \qquad \qquad \downarrow \qquad \qquad \qquad \downarrow \\
 &\quad \text{火力発電のCO}_2\text{排出係数要因} \qquad \text{火力発電の燃料構成割合要因} \qquad \text{エネルギー当たりの発電効率要因} \qquad \text{非化石電源の構成割合要因} \qquad \text{総発電電力量要因}
 \end{aligned}$$

発電部門（電気・熱配分前）のCO₂排出量増減要因

※事業用発電と自家発電の合計



(2013→2018 11,200万トン減)

- ・増加要因：燃料構成の変化
- ・減少要因：非化石電源の構成割合の変化、エネルギー当たりの発電効率の改善、発電量の減少

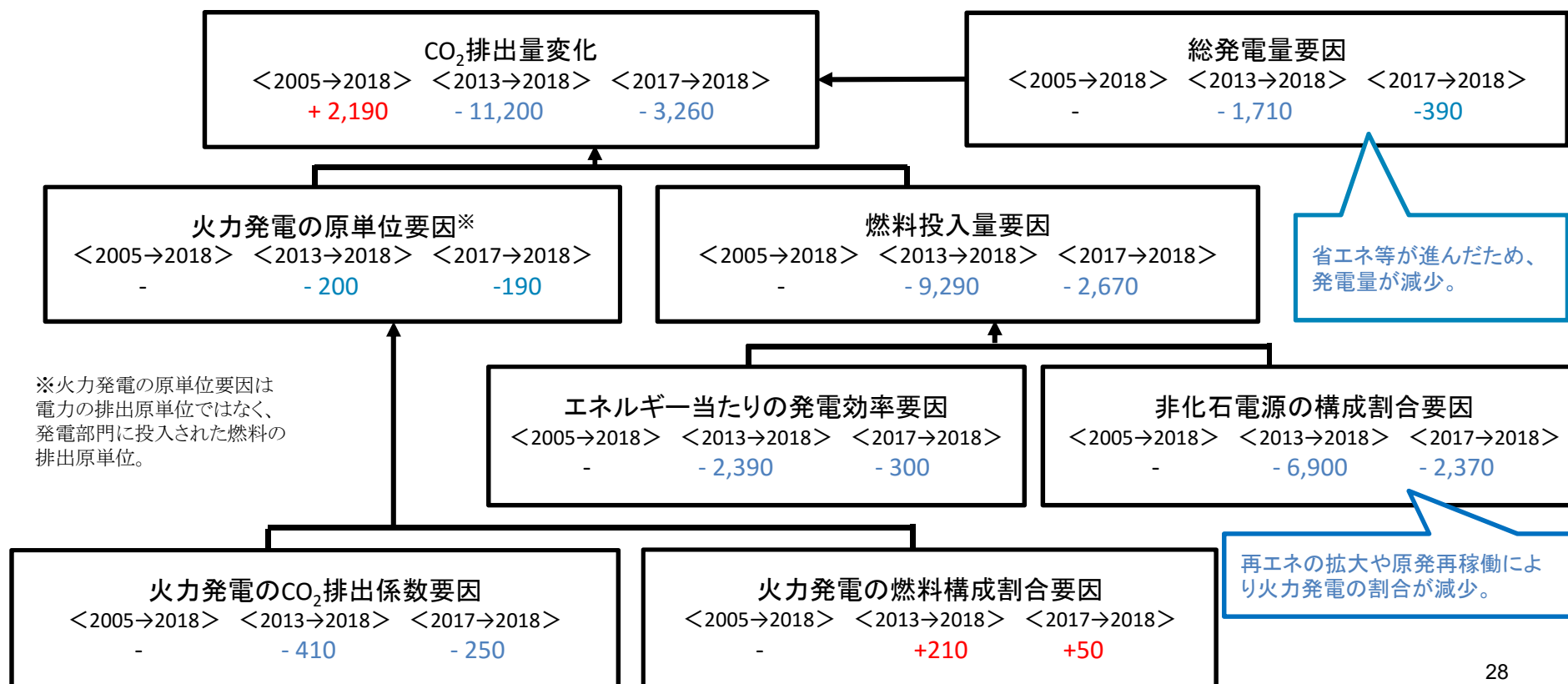
(2017→2018 3,260万トン減)

- ・増加要因：燃料構成の変化
- ・減少要因：非化石電源の構成割合の変化

注) 2010年度以降と対象範囲が整合した2009年度以前の発電量が公表されていないため、2005年度比の増減要因は算出できない。

注) 各値は当該算出方法による推計値

単位: 万トンCO₂



まとめ

エネルギー起源CO₂排出量の部門別増減要因分析のまとめ（2017→2018年度）



(単位: 万トンCO₂)

部門	活動量要因		原単位要因			気候要因	増減量合計		
	活動量指標	増減量		(うちその他燃料のCO ₂ 排出原単位)	(うち電力のCO ₂ 排出原単位)			(うちエネルギー消費効率)	
エネルギー起源CO ₂ 全体	人口	-220	-4,860	-250	-2,750	-1,860	-	-5,090	
産業	産業GDP	+670 生産額の増加	-1,860	-230	-820	-800	-	-1,190	
運輸	旅客	輸送量	+160	-380	-3	-50	-330	-	-220
	貨物	輸送量	-100	+20	+1	-2	+20	-	-80
業務その他	業務床面積	+100	-1,060	-4	-690	-370	-420 暖冬	-1,380	
家庭	世帯数	+160	-1,630	-30	-830	-760	-600	-2,070	
エネルギー転換 (発電全体)	発電量	-390	-2,870	-250	-	-2,620	-	-3,260	

注：吹き出しは増減に影響したと考えられる主な要因

四捨五入の関係で合計と内訳が合わない場合がある。

「エネルギー起源CO₂全体」はエネルギー起源CO₂を直接要因分解した結果であり、各部門の要因項を足し合わせた合計とは一致しない。

「うち電力のCO₂排出原単位」は購入電力のみの増減量を計上し、自家発電については「うちその他燃料のCO₂排出原単位」に含まれる（エネルギー転換部門（発電全体）以外）。

再エネの普及、原発再稼働等による火力発電の減少

エネルギー起源CO₂排出量の部門別増減要因分析のまとめ（2013→2018年度）



(単位: 万トンCO₂)

部門	活動量要因		原単位要因			気候要因	増減量合計		
	活動量指標	増減量	(うちその 他燃料の CO ₂ 排出 原単位)	(うち電力 のCO ₂ 排出原 単位)	(うちエネ ルギー消費 効率)				
エネルギー起源CO ₂ 全体	人口	-890	-16,710	-1,040	-7,900	-7,770	-	-17,600	
		人口減少							
産業	産業GDP	+5,260	-11,760	-790	-2,780	-8,190	-	-6,500	
		生産額の増加		燃料転換					
運輸	旅客	輸送量	+600	-1,600	-50	-150	-1,400	-	-1,000
	貨物	輸送量	-250	-140	-5	-10	-120	-	-380
						節電・省エネの進展等			
業務その他	業務床面積	+610	-4,560	-60	-2,710	-1,780	-220	-4,170	
						再エネの普及、原発再稼働等によるCO ₂ 排出原単位改善			
家庭	世帯数	+850	-4,470	-40	-2,340	-2,090	-590	-4,210	
		世帯数増加							
エネルギー転換 (発電全体)	発電量	-1,710	-9,490	-410	-	-9,080	-	-11,200	
		発電量の減少				再エネの普及、原発再稼働等による火力発電の減少			

注：吹き出しは増減に影響したと考えられる主な要因

四捨五入の関係で合計と内訳が合わない場合がある。

「エネルギー起源CO₂全体」はエネルギー起源CO₂を直接要因分解した結果であり、各部門の要因項を足し合わせた合計とは一致しない。

「うち電力のCO₂排出原単位」は購入電力のみの増減量を計上し、自家発電については「うちその他燃料のCO₂排出原単位」に含まれる（エネルギー転換部門（発電全体）以外）。

エネルギー起源CO₂排出量の部門別増減要因分析のまとめ（2005→2018年度）



(単位: 万トンCO₂)

部門	活動量要因		原単位要因			気候要因	増減量合計		
	活動量指標	増減量		(うちその 他燃料の CO ₂ 排出 原単位)	(うち電力 のCO ₂ 排出原 単位)			(うちエネ ルギー消費 効率)	
エネルギー起源CO ₂ 全体	人口	+440	-14,570	-260	+6,320	-20,620	-	-14,120	
産業	産業GDP	+6,960	-13,910	-810	+1,870	-14,980	-	-6,950	
運輸	旅客	輸送量	+430	-2,380	+150	+140	-2,670	-	-1,950
	貨物	輸送量	-1,110	-310	+70	+10	-380	-	-1,420
業務その他	業務床面積	+1,720	-4,040	+220	+2,090	-6,350	-130	-2,450	
家庭	世帯数	+2,490	-2,170	-180	+2,350	-4,340	-800	-480	
エネルギー転換 (発電全体)	発電量	-	-	-	-	-	-	+2,190	

注：吹き出しは増減に影響したと考えられる主な要因

四捨五入の関係で合計と内訳が合わない場合がある。

「エネルギー起源CO₂全体」はエネルギー起源CO₂を直接要因分解した結果であり、各部門の要因項を足し合わせた合計とは一致しない。

「うち電力のCO₂排出原単位」は購入電力のみの増減量を計上し、自家発電については「うちその他燃料のCO₂排出原単位」に含まれる（エネルギー転換部門（発電全体）以外）。

要因分析における使用統計一覽



部門	使用データ	
	データ	出典
エネルギー起源CO ₂ 排出量全体	CO ₂ 排出量(電力、電力以外)	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	エネルギー消費量(電力、電力以外)	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	国内総生産(実質)	国民経済計算(内閣府)
	人口	住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数(総務省)
産業部門(製造業)	業種別・燃料種別CO ₂ 排出量(購入電力、自家発電、自家用蒸気、その他燃料)	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	業種別・燃料種別エネルギー消費量(購入電力、自家発電、自家用蒸気、その他燃料)	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	業種別鉱工業生産指数	鉱工業生産指数(経済産業省)
	業種別国内総生産(実質)	国民経済計算(内閣府)
	製造業国内総生産(実質)	国民経済計算(内閣府)
産業部門(非製造業)	業種別・燃料種別CO ₂ 排出量(電力、その他燃料)	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	業種別・燃料種別エネルギー消費量(電力、その他燃料)	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	業種別国内総生産(実質)	国民経済計算(内閣府)
	製造業国内総生産(実質)	国民経済計算(内閣府)
運輸部門(旅客)	輸送機関別CO ₂ 排出量(電力、その他燃料)	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	輸送機関別エネルギー消費量(電力、その他燃料)	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	輸送機関別旅客輸送量※1	自動車輸送統計、鉄道輸送統計、航空輸送統計、交通関連統計資料集(以上、国土交通省)、エネルギー・経済統計要覧(日本エネルギー経済研究所)
	総旅客輸送量※1	自動車輸送統計、鉄道輸送統計、航空輸送統計、交通関連統計資料集(以上、国土交通省)、エネルギー・経済統計要覧(日本エネルギー経済研究所)
旅客自動車(乗用車)部門	CO ₂ 排出量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	エネルギー消費量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	旅客自動車走行距離※2	自動車燃料消費量調査、自動車輸送統計(国土交通省)
	旅客自動車輸送量※1	自動車輸送統計(国土交通省)

※1：自動車輸送量のうち営業用乗用車の2009年度以前の値については、2010年10月より「自動車輸送統計」の調査方法及び集計方法に変更があり、時系列上の連続性がなくなったため、接続係数による換算値を使用。

※2：2010年10月より自動車走行距離は「自動車燃料消費量調査」に移管されたが、「自動車輸送統計」の2010年9月以前の統計値と時系列上の連続性がない。そのため、「自動車輸送統計」の数値と接続係数から、1990～2009年度の走行距離を遡及推計して使用。

要因分析における使用統計一覧（続き）



部門	使用データ	
	データ	出典
運輸部門(貨物)	輸送機関別CO2排出量(電力、その他燃料)	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	輸送機関別エネルギー消費量(電力、その他燃料)	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	輸送機関別貨物輸送量※1	自動車輸送統計、鉄道輸送統計、航空輸送統計、内航船舶輸送統計(以上、国土交通省)、エネルギー・経済統計要覧(日本エネルギー経済研究所)
	総貨物輸送量※1	自動車輸送統計、鉄道輸送統計、航空輸送統計、交通関連統計資料集(以上、国土交通省)、エネルギー・経済統計要覧(日本エネルギー経済研究所)
貨物自動車部門	CO2排出量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	エネルギー消費量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	貨物自動車走行距離※2	自動車燃料消費量調査、自動車輸送統計(国土交通省)
	貨物自動車輸送量※1	自動車輸送統計(国土交通省)
業務その他部門	燃料種別CO2排出量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	燃料種別エネルギー消費量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	第3次産業活動指数	第3次産業活動指数(経済産業省)
	業務床面積	エネルギー・経済統計要覧(日本エネルギー経済研究所)
	気候要因	過去の気象データ(気象庁)、建築物エネルギー消費量調査(日本ビルエネルギー総合管理技術協会)、LPガス都道府県別販売量(日本LPガス協会)、ガス事業生産動態統計調査(資源エネルギー庁)、総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)から気温1度当たりのエネルギー消費量増減(気温感応度)を算出、全国へ拡大する際の床面積はエネルギー・経済統計要覧(日本エネルギー経済研究所)を使用
家庭部門	燃料種別CO2排出量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	燃料種別エネルギー消費量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	人口	住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数(総務省)
	世帯数	住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数(総務省)
	気候要因	過去の気温データ(気象庁)、家計調査(総務省)、電気事業便覧(経済産業省)、小売物価統計調査(総務省)から気温1度当たりのエネルギー消費量増減(気温感応度)を算出、全国へ拡大する際の世帯数は住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数(総務省)を使用
エネルギー転換部門 (発電部門)	発電・燃料種別CO2排出量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	発電・燃料種別エネルギー消費量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	発電種別エネルギー消費量	総合エネルギー統計(資源エネルギー庁)
	発電種別発電電力量	総合エネルギー統計(エネルギー需給実績)(2010年度以降)
	総発電電力量	総合エネルギー統計(エネルギー需給実績)(2010年度以降)

※1：自動車輸送量のうち自家用軽自動車以外の車種の2009年度以前の値については、2010年10月より「自動車輸送統計」の調査方法及び集計方法に変更があり、時系列上の連続性がなくなったため、接続係数による換算値を使用。

※2：2010年10月より自動車走行距離は「自動車燃料消費量調査」に移管されたが、「自動車輸送統計」の2010年9月以前の統計値と時系列上の連続性がない。そのため、「自動車輸送統計」の数値と接続係数から、1990～2009年度の走行距離を遡及推計して使用。