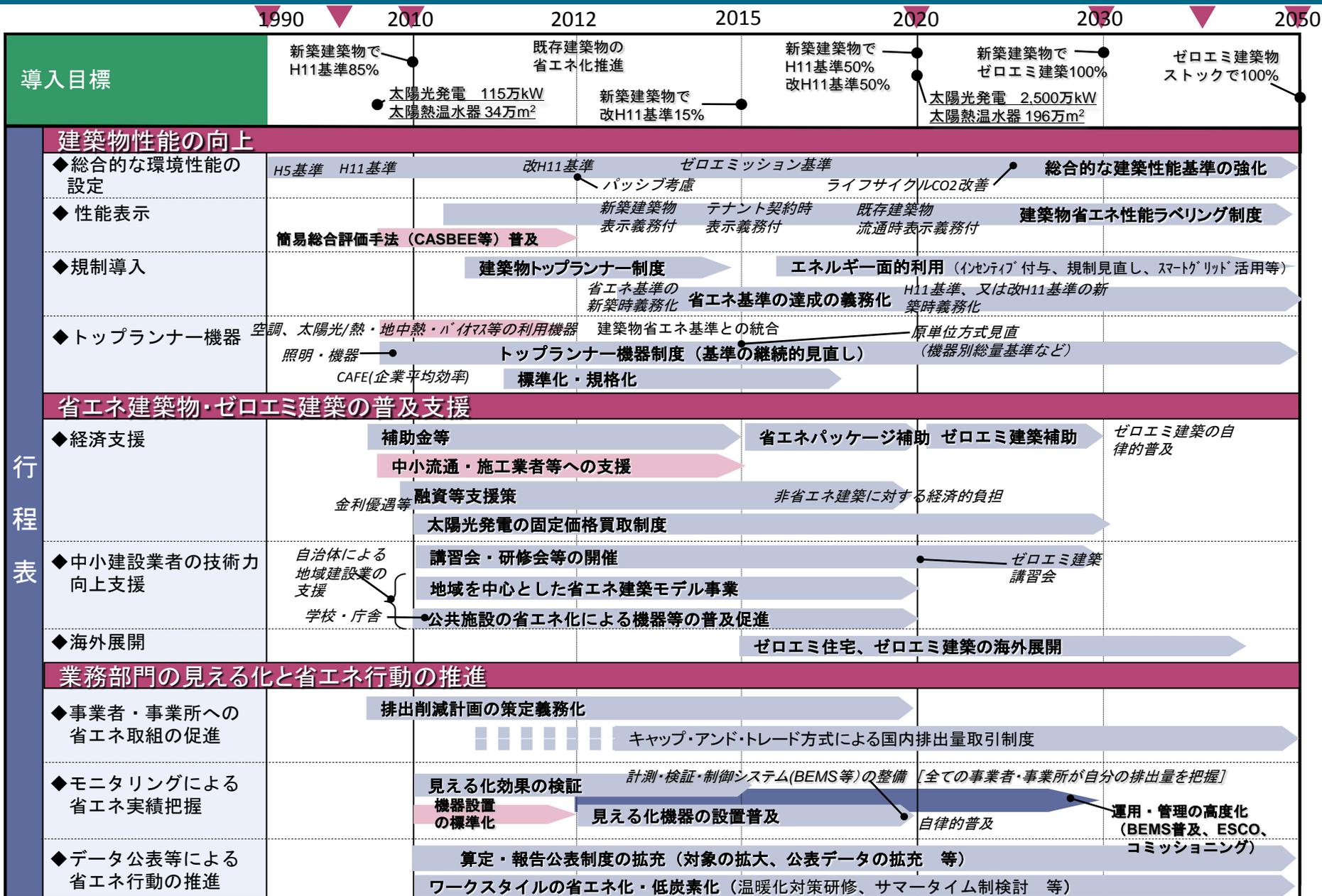


日々の暮らし（住宅・建築物分野） ～ロードマップ（建築物・業務部門）～



* 2011年度から実施される地球温暖化対策税による収収等を活用し、上記の取組支援を強化。

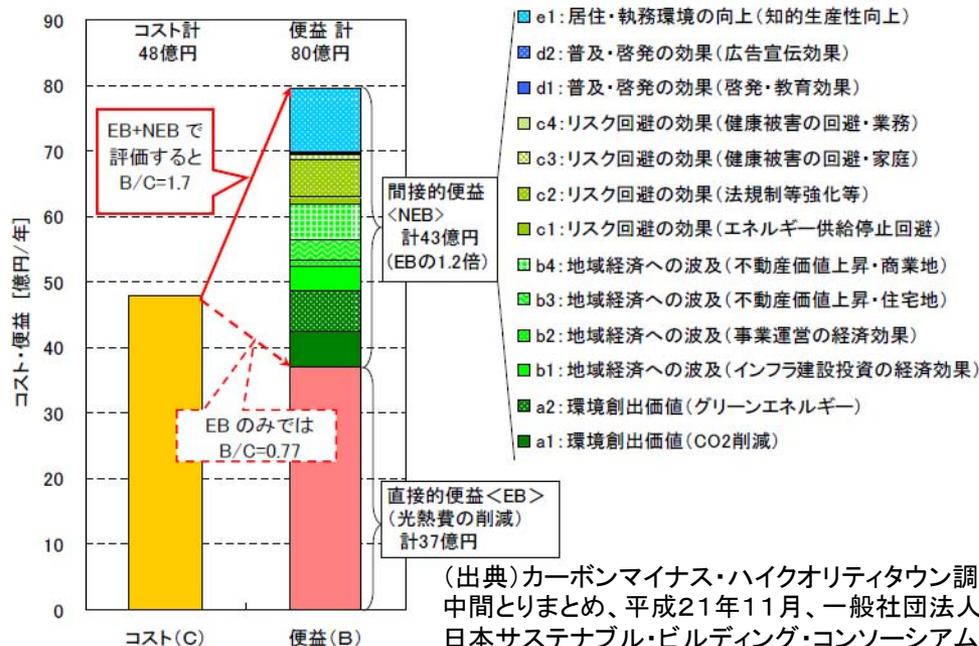
→ 対策を推進する施策 → 準備として実施すべき施策

◆住宅・建築物対策から得られる副次的効果(Non-Energy Benefit等)

•住宅・建築物の省エネ化は光熱費削減という直接的便益(Energy Benefit: EB)以外に様々な間接的便益が見込まれる。

•これらの便益は、経済効果や環境保全上の便益等、対策を評価する際に見落されがちであるが、重要な便益(Non-Energy Benefit: NEB)として評価すべき。

【建築物での評価イメージ】



(出典)カーボンマイナス・ハイクオリティタウン調査委員会
 中間とりまとめ、平成21年11月、一般社団法人
 日本サステナブル・ビルディング・コンソーシアム
 【A地区の評価事例】

◆住宅・建築物対策の推進により成長が期待される新産業

- 省エネ住宅・建築物の市場を形成し、設計者・施工者等の育成・教育を実施することにより、地方を中心とした建築業の活性化、技術レベルの向上を図る。その結果、2020年以降、地方の基幹産業、高い技術を持った持続可能な先端産業として生まれ変わる。
- 住宅・建築物の省エネ性の診断、ラベリングの評価からライフスタイル・ワークスタイルの変革のアドバイスまで行う診断士が地域や企業で活躍する。
- 省エネ住宅、ゼロエミ住宅の技術ベースに、都市の住宅需要の増加する国・地域での市場拡大を目指す。また、高効率設備・機器において高い世界シェアを確保する。合わせて日本型のきめ細かいサービス市場を新興国等に普及させる。

<対策・施策の基本的考え方や構造に関する視点>

- 各種の普及率目標の設定は野心的なものが多く、容易でない。実現のためには、**壁を破る新たな枠組み**が必要。
- 住宅・建築物の新築・改修は長期的かつ計画的に行われるので、**施策も単発でなく継続性が重要**。
- **気候・風土や立地条件などの地域性を考慮**した住宅・建築物の省エネ対策を検討することが必要。
- 住宅・建築物ともに、性能の「見える化」が行われ**エネルギー消費実態が把握**されていることが重要。その実態を踏まえた、ラベリング制度、報告・開示制度など**効果的な施策の組合せ**が必要。
- 排出量を算定する際、必ずしも建築物に起因しないエネルギー消費量、業種毎に多様なエネルギー消費の状況など、**より詳細なデータを収集**し、対象や目的に応じた施策を検討する必要。
- 家庭は家電、給湯、暖房、照明、業務は空調用熱源、照明、機器の排出量が多く、優先すべき。

<個別の技術・機器・設備等ごとの視点>

- 自然光を利用した採光等、**パッシブ的な設計の工夫の削減効果**を定量的に評価することが必要。
- 断熱・気密性能の向上は、単年での削減効果は必ずしも高くないが、長期間効果が期待できる。住宅・建築物の基本性能であり、生活空間の質も向上することから、レベルアップが重要。**誘導策では十分でなく規制も必要**。既存建築の断熱・気密性能改修は大きな削減ポテンシャルを有する。
- **太陽光/熱、地中熱などの再生可能エネルギーの利用技術**は、ゼロエミ住宅・建築物に必要不可欠。
- 単体の住宅・建築物のみを対象にした省エネ対策・施策の効果には限界あり。ゼロエミッション化のためには、**群としての住宅・建築物を対象にした横断的・統合的な対策・施策**が必要。

<対象範囲や関連主体ごとの視点>

- 機器のトップランナー制度や高効率機器等の標準化など**機器供給サイドへの対策**は継続的に実施。
- 中小の大工・工務店や設計者が地域の住宅・建築物の建設活動の中核を担っており、**中小建設業者の技術レベルの底上げ**が重要。また、**地域での雇用創出や景気振興の効果**に留意すべき。

日々の暮らし ～自動車分野～

◇現状と課題

運輸部門は、我が国のCO₂排出量の2割を占め、2008年度の排出量は、1990年から8.5%増加している（環境省速報値）。この内の約9割は自動車から排出されており、十全な対策が必要。

2009年には、「エコカー補助金」の効果もあり、HV専用車が国内新車販売のトップを占め、2010年には、電気自動車の本格的販売が予定されるなど、環境対応車の市場は広がりつつあるが、乗用車全220モデルの内、数モデルが市場に投入された段階。

自動車保有台数（約7,500万台）に占める環境対応車の割合は未だ1%程度（約100万台）に留まっており、運輸部門からの大幅なCO₂削減の為には、海外市場の動向等も踏まえつつ、環境対応車の更なる普及を図る必要がある。

◇低炭素社会構築に向けてのキーコンセプト

- 車両総重量、日当たり走行距離に応じた環境対応車の導入
- 投資の回収が十分に可能な環境対応車市場の構築
- ハードの低炭素化、ソフトの低炭素化

◇長期・中期のための主要な対策の目標

- 全255モデルのうち、76モデルを次世代自動車化。新車販売約490万台のうち、次世代自動車約250万台。（2020年）
- 全ての車格で環境対応車を選択可能に

※本ロードマップで「環境対応車」とある場合、次世代自動車とE10対応車を含むものとする。

日々の暮らし（自動車分野） ～主要な対策～

排出量	2005年 2億2,500万t-CO2	2020年 1億3,500 ～1億4,900万t-CO2
-----	---------------------	------------------------------

主要な対策	2020年の導入量	2020年の削減効果
燃費改善 乗用車（保有ベース、2005年比）	— 約13%向上	2,330 万t —
電気自動車	年間販売台数 約 67万5千台	260 万t
ハイブリッド自動車 （マイクロハイブリッドを含む）	年間販売台数 約120万台	620 万t

固定ケースからの削減量

対策実現のための主な施策	<ul style="list-style-type: none"> • 従来車の燃費改善 燃費基準の設定、早期超過達成車への税制優遇 • 電気自動車 電池の量産化、次世代電池の開発支援 EVカーシェアリング、電池二次利用等、関連ビジネスの支援 • ハイブリッド自動車 CO2エコドライブポイント、優先駐車場の設置等による日常的インセンティブの付与 • 電気自動車、天然ガス自動車、燃料電池自動車 関連インフラの先行的かつ適切な整備 • 自動車の使い方 エコドライブの促進、高度カーナビゲーションシステムの活用による燃費向上
--------------	---