

事前評価票

施策等名	エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部改正	担当課 (担当課長名)	総合政策局環境・海洋課 (課長 玉木 良知) 住宅局住宅生産課 (課長 高井 憲司) 住宅局建築指導課 (課長 小川 富由)
施策等の概要	<p>エネルギーの使用の合理化に関する法律(昭和54年法律第49号)を改正し、経済産業省と連携して、一定規模以上の貨物輸送事業者、旅客輸送事業者、荷主に対し省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けるとともに、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に勧告、公表、命令を行う等運輸分野における対策を導入する。</p> <p>また、一定規模(2,000㎡)以上の非住宅建築物を新築・増改築する場合の所管行政庁への届出に、大規模修繕等を行う場合を追加する等の措置を講ずるとともに、一定規模(2,000㎡)以上の住宅においても非住宅建築物と同様の措置を講ずる。</p> <p>【第162回国会において、「エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律案」として提出】</p>		
施策等の目的	運輸部門及び民生部門におけるエネルギー起源の二酸化炭素排出の削減を目指すことにより、地球温暖化対策を推進し、京都議定書目標達成計画に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標の達成に寄与する。		
関連する政策目標	12) 地球環境の保全		
関連する業績指標	住宅、建築物の省エネルギー化率		
指標の目標値等	<p>新築住宅の省エネ基準(平成11年基準)達成率: 5割(2008年度)</p> <p>新築建築物(2,000㎡以上)の省エネ基準(平成11年基準)達成率: 8割(2006年度)</p>		
施策等の必要性	<p><u>目標と現状との間の問題点</u></p> <p>我が国は、京都議定書において、第一約束期間(2008~12年)における温室効果ガス排出量を1990年比で6%削減することが求められているが、2002年時点で7.6%増加しているのが現状である。エネルギー起源CO₂は、日本の温室効果ガス排出のうち、その9割を占めているところである。</p> <p>このうち、我が国のエネルギー起源CO₂排出量の20.9%を占める運輸部門からの排出量は、京都議定書目標達成計画において2010年段階で対1990年比15.1%増に抑制するという目標が設定される予定であるが、現段階では20.4%増とこれを上回っている状態となっている。</p> <p>また、我が国のエネルギー起源CO₂排出量の30.9%を占める民生部門からの排出量は、京都議定書目標達成計画において2010年段階で対1990年比10.7%増に抑制するという目標が設定される予定であるが、現段階では33.0%増とこれを上回っている状態となっている。</p> <p><u>原因分析</u></p> <p>運輸部門の原因としては、各輸送事業者ごとの省エネ取り組みがまだ不十分であること、積載率が減少しており、特に、営業用貨物自動車に比べて自家用貨物自動車の積載効率が小さいこと、トラックから効率の良い鉄道・船舶へ輸送モードを転換するモーダルシフトが進んでおらず、モーダルシフト化率は近年横ばいであることが挙げられる。</p> <p>民生部門の原因としては、機器の効率向上や断熱性能等の改善が進む一方、世帯数や床面積の増加や機器の保有率の向上、利便性を求めるライフスタイルの変化等によってエネルギー需要の抑制が進んでいないこと、地球温暖化対策推進大</p>		

	<p>綱において見込んでいたほど原子力や新エネルギーの導入が進んでいないことに加えて、新築に比べて省エネ性能が劣る、築年数が一定程度経過した既存の住宅・建築物が相当程度存在すること、届出が義務付けられている非住宅建築物に比べ、新築住宅の省エネ基準達成率は伸びが緩やかであることが挙げられる。</p> <p><u>課題の特定</u></p> <p>このような現状を改善するためには、運輸部門について各輸送事業者が自らの輸送に係るエネルギー消費の効率化を更に進めるとともに、貨物自動車の積載効率を向上し、自家用貨物車輸送から営業用貨物車輸送への転換を目指すとともに、モーダルシフトを推進して効率的な輸送機関の利用を促進する必要がある。</p> <p>また、民生部門のうち住宅・建築物については、既存ストックの省エネ性能の向上を促進するとともに、一定規模以上の住宅についても非住宅建築物と同様に着実に省エネ性能の向上を促進する必要がある。</p> <p><u>導入する施策の具体的内容</u></p> <p>これらの課題に対応するため、一定規模以上の貨物輸送事業者、旅客輸送事業者、荷主に対し省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告を義務付けるとともに、省エネルギーの取組が著しく不十分な場合に勧告、公表、命令を行う等、運輸分野における対策を導入する。</p> <p>また、省エネ措置の所管行政庁への届出義務の対象を、住宅を建築しようとする者、住宅・建築物の大規模修繕等しようとする者にも拡大するとともに、届出をした者に対し維持保全の状況の定期的な所管行政庁への報告を義務付け、著しく不十分な場合には勧告をすることができることとする等、住宅・建築物分野における対策を強化する。</p>
社会的ニーズ	地球温暖化対策の推進が、京都議定書が定める我が国の責務を果たすために必要であることは社会的にも認識されているところであり、制度を通じてその実現を図る本施策は、社会的ニーズに合致している。
行政の関与	民間事業者に省エネ対策を求めるものであり、中立的な観点からチェックを行う必要があり、行政の関与が不可欠である。
国の関与	本施策の主要目的である地球温暖化対策は、京都議定書目標達成計画に基づいて進められるいわば国策であり、国が責任を持って施策を推進していく必要がある。また、当該規制は全国的・統一的に運用される必要があることから、国の関与が不可欠である。
施策等の効率性	<p>運輸部門については、全ての輸送事業者、荷主に対して、省エネのために必要な判断基準、省エネ目標を示すことで、効率的な輸送を進めるための自主的な取り組みを促進することが可能である。また、一定規模以上の事業者計画作成等の義務を課すことになるが、事業者は判断基準を参考にして、自社の状況に応じた最適な計画を自らの判断で作成することができる。</p> <p>住宅・建築物部門については、新たに一定規模以上の住宅を建築しようとする者及び一定規模以上の建築物を大規模修繕等しようとする者に省エネ措置の届出等を義務付けることにより、申請者の届出等及び所管行政庁の受理に係る費用負担は多少増すが、耐用年数が長い大規模な住宅・建築物に省エネ措置が実施されない場合の長期間にわたる余剰なエネルギー消費を抑制する効果がある。なお、届出については、対象を大規模なものに限定しているため、フロー全体の1割にも満たない届出件数によって、総床面積・総戸数の半分以上をカバーしており、結果として、効率的に住宅・建築物の省エネ措置が実施される。</p> <p>このように、本施策は、事業者等の自主的な取り組みを促し、地球温暖化対策を推進するための必要最小限のものである。</p>
施策等の有効性	運輸部門については、国は、各事業者に省エネ目標を示し、それに基づいて各一定規模以上の事業者が自らの事業の実態に即した省エネ計画を作成することから、効果的な省エネが各事業者によって進められることとなる。当該事業者が取り組みにおいて著しく不十分な場合には、勧告等を行うことによりその取り組みの改善を促すこととし、計画の実効性を確保することとする。

	<p>住宅・建築物部門については、一定規模以上の住宅・建築物の建築をしようとする者及び大規模修繕等をしようとする者が届出を行うことにより、所管行政庁による適切な指示等による機会を捉えた省エネ措置の促進が可能となる。また、届出後の維持保全状況の報告を義務付けることにより、その後の省エネ性能の低下を抑えることが可能となる。</p> <p>エネルギーの使用を効率化することにより、エネルギー起源 CO2 の増加を抑制し、地球温暖化対策を推進することができる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</p> <p>【運輸部門】</p> <p><u>交通政策審議会交通体系分科会環境部会</u>の中間取りまとめ（平成 16 年 5 月）において、産業界との連携について指摘されており、これを踏まえた施策となっている。</p> <p>（参考）</p> <p>第 5 章 運輸部門における温暖化対策の見直しの視点</p> <p>3．連携対策・施策の検討の視点</p> <p>（1）産業界との連携（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「民間でできることは民間で」という基本的な考え方にに基づき、環境と経済の統合を実現するためには、こうした企業の自主的・先進的な取組により、各分野に精通した企業が創意工夫を生かして最適な方法を選択することが環境負荷の低減に効果的である。 ・一方で、このような企業の自主的な環境取組を支援するため、具体的な支援策として、流通効率化物流拠点の整備や 3 P L 事業の育成と普及など荷主と物流事業者の連携による環境負荷の低減対策が必要である。 <p>4．今後の検討にあたっての留意点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ここで記した見直しの視点は、運輸部門の個別対策・施策に着目したものであるが、運輸部門以外の産業部門、民生部門を含む横断的な手法（規制的手法や経済的手法を含む。）についても、今後関係省と連携して適切に検討を行うことが必要である。 <p><u>総合資源エネルギー調査会需給部会</u>（平成 16 年 10 月中間とりまとめ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大口需要家のエネルギー利用の効率化を図っていくためには、例えば、物流分野において、異なる荷主の荷物の混載の促進など、荷主と物流事業者の連携による取組みが重要である。現在、グリーン物流パートナーシップ等の取組みが進められつつあるが、こうした動きも踏まえつつ、荷主・物流事業者が現在のエネルギーの使用実態を把握し、両者連携してエネルギー消費の効率化を進めていく仕組み作りを行うことが必要である。 <p>京都議定書目標達成計画（地球温暖化対策推進本部決定予定）における目標（平成 22 年における自然体ケースとの比較）</p> <p>運輸部門におけるエネルギー需要面の CO2 排出削減： 5,620 万 t</p> <p>【住宅・建築物部門】</p> <p><u>社会資本整備審議会環境部会</u>中間とりまとめ（平成 16 年 6 月）</p> <p>「住宅・建築物は長期にわたるストックであること等を踏まえ、長期的な視点に立った規制誘導施策についても検討を進めるべき」との指摘。</p> <p><u>社会資本整備審議会建築分科会</u>（平成 17 年 2 月）</p> <p>エネルギーの使用の合理化に関する法律の改正等の今後の住宅・建築物分野の省エネルギー対策についてとりまとめ。</p> <p><u>総合資源エネルギー調査会省エネルギー部会</u>中間とりまとめ「今後の省エネ</p>

ギー対策のあり方について」(平成16年7月)

「これらの当面の対策をもってしても省エネルギー措置として不十分な場合には、将来規制的措置の強化等を含め更なる対策を検討していくことが適当である。」との指摘。

中央環境審議会、地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しに関する中間取りまとめ(平成16年8月)

省エネ性能向上対策を確実にするための施策として「新築の建築物について一定の省エネ性能を確保することの義務化等の規制的措置の検討」、「新築の住宅について一定の省エネ性能を確保することの義務化や集合住宅の建築主の取組強化等の規制的措置の検討」を記載。

京都議定書目標達成計画(地球温暖化対策推進本部決定予定)における目標(平成22年における自然体ケースとの比較)

住宅・建築物部門におけるエネルギー需要面のCO₂排出削減: 3,400万t

見直しについて

法附則第2項

(検討)

2 政府は、内外のエネルギー事情その他の経済的社会的環境の変化に応じ、この法律の規定に検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

内外のエネルギー事情その他の経済的社会的環境の変化に応じ、検討を行う予定である。

改正法附則第13条

(検討)

第十三条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、新法の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、新法の規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

施行後5年経過後、状況を勘案して検討を行う予定である。