

【排出削減量及び対策評価指標の実績と見込み】

運輸部門	
環境に配慮した自動車使用の促進(エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化) .....	1
自動車単体対策 .....	7
高速道路での大型トラックの最高速度の抑制 .....	13
高速道路の多様で弾力的な料金施策 .....	16
自動車交通需要の調整 .....	20
高速道路交通システム(ITS)の推進(ETC) .....	24
高速道路交通システム(ITS)の推進(VICS) .....	28
路上工事の縮減 .....	32
ボトルネック踏切等の対策 .....	36
海運グリーン化総合対策 .....	40
鉄道貨物へのモーダルシフト .....	46
トラック輸送の効率化 .....	54
国際貨物の陸上輸送距離の削減 .....	60
省エネに資する船舶の普及促進 .....	64
公共交通機関の利用促進 .....	68
鉄道のエネルギー消費効率の向上 .....	76
航空のエネルギー消費効率の向上 .....	80
高度道路交通システム(ITS)の推進(信号機の集中制御化) .....	85
交通安全施設の整備(信号機の高度化) .....	90
交通安全施設の整備(信号灯器のLED化の推進) .....	94
業務・家庭部門	
住宅の省エネ性能の向上 .....	98
建築物の省エネ性能の向上 .....	105
下水道における省エネ・新エネ対策の推進 .....	111
緑化等ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた都市の低炭素化 .....	115
産業部門(建築施工分野)	
建設施工分野における低燃費型建設機械の普及 .....	120
一酸化二窒素	
下水污泥焼却施設における燃焼の高度化 .....	124
温室効果ガス吸収源対策(都市緑化等)	
都市緑化等の推進 .....	129
数値目標を設定していない施策	
集約型都市構造の実現 .....	134
街区・地区レベルにおける対策 .....	136
エネルギーの面的な利用の促進 .....	138
住宅の長寿命化の取組 .....	141
環境的に持続可能な交通(EST)の普及展開 .....	145
荷主と物流事業者の協働による省CO <sub>2</sub> 化の推進 .....	148
グリーン経営認証制度の普及促進 .....	152
気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化 .....	154
地球温暖化対策の国際的連携の確保、国際協力の推進 .....	159

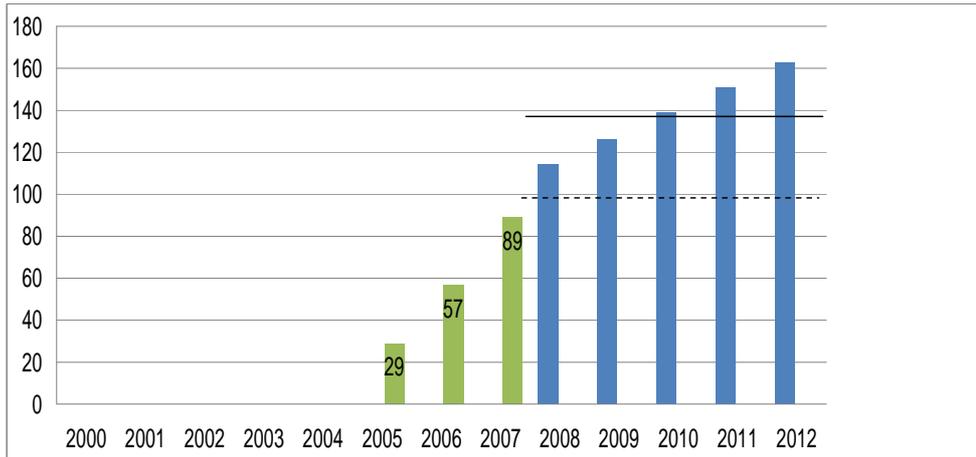
## 環境に配慮した自動車使用の促進

(エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化)

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース									114	126	139	151	163	138.6
対策下位ケース														0
実績						29	57	89						

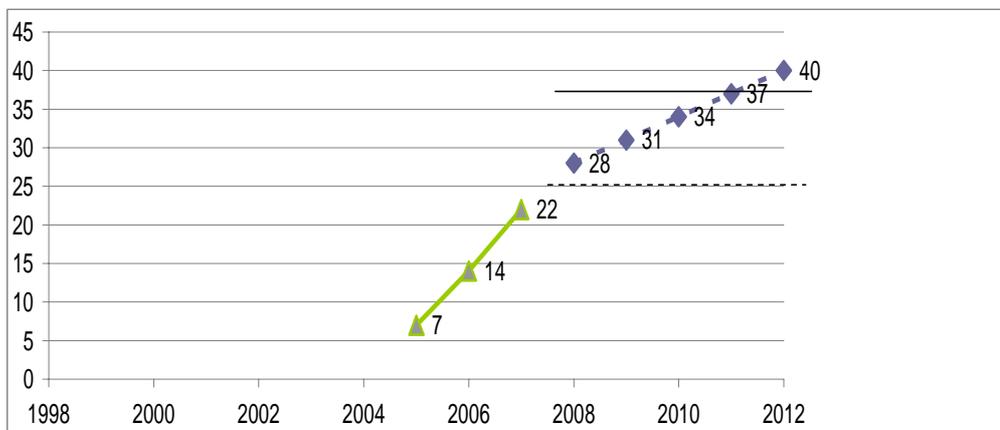


### 2. 対策評価指標の実績と見込み

エコドライブ関連機器の普及台数

対策評価指標(単位:万台)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース									28	31	34	37	40	34
対策下位ケース														0
実績						7	14	22						

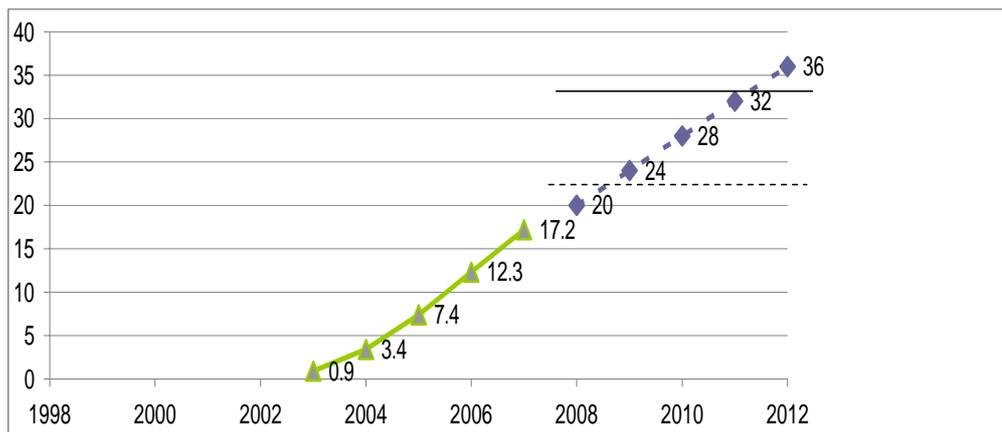


定義・算出方法	機器メーカー等ヒアリング結果及びEMS補助実績
出典・公表時期	国土交通省（内部資料）
備考※	事業所での管理等、EMSが確実に実施できる体制を整備することを前提とした普及事業は2005年度からであるため、エコドライブ関連機器導入台数は2004年度以前のデータは把握していない。

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

高度GPS-AVVシステム車両普及率  
対策評価指標(単位:%)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース									20	24	28	32	36	28
対策下位ケース														0
実績				0.9	3.4	7.4	12.3	17.2						



定義・算出方法	業界団体調査による
出典・公表時期	全国自動車無線連合会調べ（内部資料）
備考※	高度GPS-AVMシステムが導入されたのは2003年度であるため、それ以前のデータは把握していない。

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

エコドライブ関連機器の導入及び高度GPS-AVMシステムによる効率的配車の実施により、CO<sub>2</sub>排出の削減効果が現れてきており、2010年度時点では概ね目標達成可能な水準であるため、引き続き、補助の継続等により、対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	(2008年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由) 自動車運送事業者等に対し、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するため、エコドライブ関連機器の導入費用の一部を補助することにより、EMS（エコドライブ管理システム）の普及を進めている。 また、タクシー事業者に対し、高度GPS-AVMシステムの導入費用の一部を補助することにより、エネルギー使用の合理化への取組を促進した。
2009年度	(2009年度に実施中の施策の概要、予算額等) 前年同様、関連機器の導入費用を支援し、エコドライブの普及を図るとともに、高度GPS-AVMシステムの導入費用を支援し、エネルギー使用の合理化への取組を促進する。
2010年度以降	(2010年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述) 21年度に引き続き、次年度も予定している。

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EMS装置補助金(億円)							27	27	27	30			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[税制]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[予算・補助] 【経済産業省実施】 ・エネルギー使用合理化事業者支援事業 (国交省の実施計画認定に基づくEMS普及事業)	2008年度実績	296億50百万円の内数
	2009年度実績	296億50百万円の内数
	2010年度予定	
[融資]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[技術開発]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[普及啓発] ・政府公報の実施 EMSを含むエコドライブを題材とした広報の実施 (2006年度に新規実施)。  ・「エコドライブ普及・促進アクションプラン」の策定 エコドライブについて、政府をはじめ各種団体等が取り組むべき事項をとりまとめ公表(2006年度に新規実施)。	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[その他]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
高度 GPS-AVW シ ステム等補助 金(億円)							4	4	4	5			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] 【経済産業省実施】 ・エネルギー使用合理化事業者支援事業	2008 年度実績	296 億 50 百万円の内数
	2009 年度実績	296 億 50 百万円の内数
	2010 年度予定	
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

- ・ エコドライブ関連機器導入による1台あたりのCO<sub>2</sub>排出削減効果：約10% (①)
- ・ 高度GPS-AVMシステムによる配車距離の削減量：約1km (②)

「排出削減見込量」の算出に至る計算根拠・詳細（内訳等）内訳説明

### 1. エコドライブ関連機器導入

③営業用トラック1台あたりの年間CO<sub>2</sub>排出量 39.3t-CO<sub>2</sub>

④エコドライブ関連機器普及台数 2010年度の普及見込み 34万台

$$\frac{39.3\text{t-CO}_2 \times 10\% \times 34\text{万台}}{\text{③} \quad \text{①} \quad \text{④}} = \text{約} 134\text{万 t-CO}_2$$

### 2. 高度GPS-AVMシステム導入

⑤タクシー燃料消費量 0.17L/km

⑥1台あたりの平均配車回数 6.2回/日

⑦タクシー車両数 27万台3181台（平成18年3月末）

⑧高度GPS-AVMシステム導入率 2010年度の普及見込み28%

⑨LPガス1LあたりのCO<sub>2</sub>排出量 1.69kg-CO<sub>2</sub>/L

⑩実働率 82%（平成17年）

$$\frac{\text{約} 1\text{km} \times 0.17\text{L/km} \times 6.2\text{回/日} \times 365\text{日} \times 27\text{万} 3181\text{台} \times 28\% \times}{\text{②} \quad \text{⑤} \quad \text{⑥} \quad \text{⑦} \quad \text{⑧}}$$

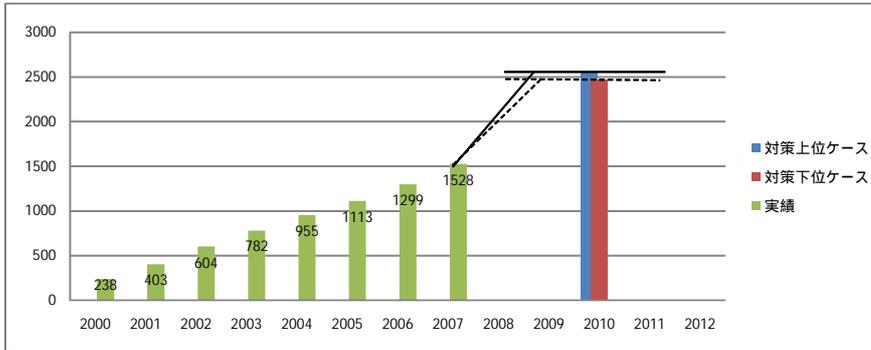
$$\frac{1.69\text{kg-CO}_2/\text{L} \times 0.82}{\text{⑨} \quad \text{⑩}} = \text{約} 5\text{万 t-CO}_2$$

# 自動車単体対策

## 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO<sub>2</sub>)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース											2550			2550
対策下位ケース											2470			2470
実績	238	403	604	782	955	1113	1299	1528						

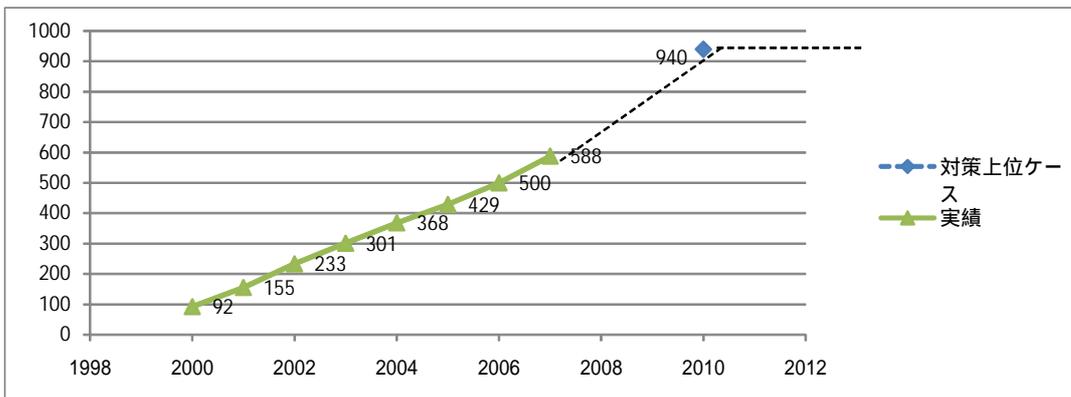


## 2. 対策評価指標の実績と見込み

### (1) トップランナー基準による効果

対策評価指標(単位:原油換算万kL)

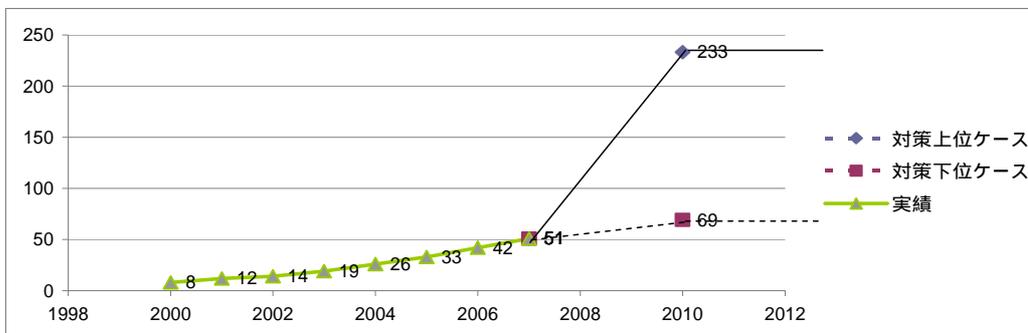
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース											940			
対策下位ケース														0
実績	92	155	233	301	368	429	500	588						



## (2) C E Vの普及台数

対策評価指標(単位:万台)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース								51			233			233
対策下位ケース								51			69			69
実績	8	12	14	19	26	33	42	51						



<p>定義・ 算出方法</p>	<p>1. トップランナー基準による自動車の燃費改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギー消費量＝「2010年度における総走行人キロ(貨物車は総トンキロ)」 ／「1台当たりの平均保有燃費」</li> <li>「2010年度における走行人キロ(トンキロ)」とは、交通量の潜在需要を規定する活動量として国土交通省道路局が算出したもの。</li> <li>「平均保有燃費」とは、2010年度までの各年度ごとの平均新車燃費に2010年度における各年度製ごとの残存台数をかけて総台数で割ったストックベースでの平均燃費。なお、平均保有燃費算出の基となる平均新車燃費は、上記各自動車の前提条件のとおり。</li> <li>2015年度基準達成に向け低燃費化した自動車への入れ換えが進んだ場合(対策を講じた場合)の平均保有燃費値に基づくエネルギー消費量と、対策が無かった場合(トップランナー基準が無かった場合)の平均保有燃費(95年度から新車燃費が一定の場合)に基づくエネルギー消費量の差から省エネ効果量を算出。</li> </ul> <p>2. クリーンエネルギー自動車の普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車種別の導入台数については、これまでの普及台数トレンドから推計。</li> <li>自動車種別毎の省エネ効果量は以下の計算式により算出。 省エネ効果量＝2010年度における「自動車種別ごとの累計導入台数」 ×「自動車種別ごとの省エネ率(一台当たりの省エネ量)」</li> </ul> <p>3. サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ効果量は以下の計算式により算出。 省エネ効果量＝エネルギー消費×保有率×燃費改善効果</li> </ul>
<p>出典・ 公表時期</p>	<p>経済産業省・国土交通省・関係業界調べ</p>

備考※	
-----	--

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

<ul style="list-style-type: none"> <li>・省エネ法に基づく2010年度を目標年度としたガソリン乗用自動車の燃費基準については、製造事業者の積極的な取組、自動車グリーン税制及び各種補助金等により、既に毎年度8割以上の車両が基準を達成しているところ。さらに、2007年7月に策定された2015年度を目標年度とする新燃費基準により、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。</li> </ul>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	<p>(2008年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車グリーン税制及び各種補助金等の実施により、燃費性能の高い車両が普及された。</li> </ul>
2009年度	<p>(2009年度に実施中の施策の概要、予算額等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車グリーン税制、自動車重量税・自動車取得税の減免措置及び各種補助金等の実施により、燃費性能の高い車両が普及されている。</li> </ul>
2010年度以降	<p>(2010年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車グリーン税制、自動車重量税・自動車取得税の減免措置及び各種補助金等の実施により、燃費性能の高い車両を普及。</li> </ul>

4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策A 省エネ法による燃費基準			対象 範囲 拡大				対象 範囲 拡大	基準 強化			現 行 目 標 年 度		
施策B 自動車グリーン税制		<自動車税のグリーン化> 創設		対象 強化	対象 強化		対象 強化		対象 強化				
		<自動車取得税の低燃費車特例> 対象 強化		対象 強化	対象 強化		対象 強化		対象 強化				
				<自動車取得税の低公害車特例> 対象 強化				対象 強化		対象 強化 及び 変更		(新車については施策 B'が適用されるため 中古車が対象となる)	
											創設		
施策B' 自動車重量 税・自動車取 得税の減免措 置													
施策C クリーンエネ ルギー自動車 等導入促進対 策補助金(億 円)	90	100	170	154	109	94	88	20	19	43			
施策D 低公害車普 及促進対策 費補助金(億 円)		1	27	65	65	25	24	22	28	166(P)			
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策A 法		施行				基準 強化		対象 拡大					
施策B 装置補助					30	30	20	15	10	終了 予定			

金(億円)														
施策C 広報事業 (億円)		開始 1	2	終了 1										

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・省エネルギー法に基づく燃費基準	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[税制] ・自動車税のグリーン化、自動車取得税の低燃費車特例、自動車取得税の低公害車特例 ・エネルギー需給構造改革投資促進税制 ・自動車重量税・自動車取得税の減免措置	2008年度実績	自動車税のグリーン化、自動車取得税の低燃費車特例、エネルギー需給構造改革投資促進税制について、対象の強化を実施
	2009年度実績	自動車取得税の低公害車特例について、対象の強化及び変更を実施 自動車重量税・自動車取得税の減免措置を創設
	2010年度予定	継続
[予算・補助] ・クリーンエネルギー自動車等導入促進対策補助金 ・低公害車普及促進対策費補助金 ・自動車燃料消費効率改善システム導入促進事業費補助金	2008年度実績	・低公害車普及促進対策費補助金 22億円 6億円(一次補正)
	2009年度実績	・低公害車普及促進対策費補助金 17億円 149億円(補正)(P)
	2010年度予定	・低公害車普及促進対策費補助金 —
[融資] ・低公害車取得事業(日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民生活金融公庫) ・省エネ法に基づく特定機器の判断基準を満たす自動車の取得事業(日本投資銀行、沖縄公庫)	2008年度実績	継続(低公害車取得事業における日本政策投資銀行の低利融資については、平成20年9月末をもって廃止)
	2009年度実績	継続(中小企業金融公庫及び国民生活公庫の低利融資については、日本政策金融公庫の低利融資に統合)
	2010年度予定	継続

[技術開発] ・革新的次世代低公害車総合技術開発事業 ・次世代低公害車開発・実用化促進事業	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続
[普及啓発] ・燃費性能の評価・公表及び燃費性能に係るステッカーの貼付	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続
[その他]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

<p>1. トップランナー基準による自動車の燃費改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギー消費量＝「2010年度における総走行キロ（貨物車は総トンキロ）」／「1台当たりの平均保有燃費」</li> <li>新燃費基準の達成に向け燃費性能の改善が進んだ場合に基づくエネルギー消費量と、現行基準のまま対策が進まなかった場合（重量車については、燃費基準が導入されなかった場合）に基づくエネルギー消費量の差から追加分を算出。</li> <li>「2010年度における走行キロ（トンキロ）」とは、交通量の潜在需要を規定する活動量として国土交通省道路局が算出したもの。</li> <li>「平均保有燃費」とは、2010年度までの各年度ごとの平均新車燃費に2010年度における各年度製ごとの残存台数をかけて総台数で割ったストックベースでの平均燃費。なお、平均保有燃費算出の基となる平均新車燃費は、上記各自動車の前提条件のとおり。</li> <li>2015年度基準達成に向け低燃費化した自動車への入れ換えが進んだ場合（対策を講じた場合）の平均保有燃費値に基づくエネルギー消費量と、対策が無かった場合（トップランナー基準が無かった場合）の平均保有燃費（95年度から新車燃費が一定の場合）に基づくエネルギー消費量の差から省エネ効果量を算出。</li> </ul> <p>2. クリーンエネルギー自動車の普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車種別の導入台数については、これまでの普及台数トレンドから推計。</li> <li>自動車種別毎の省エネ効果量は以下の計算式により算出。  <math display="block">\text{省エネ効果量} = 2010\text{年度における「自動車種別ごとの累計導入台数」} \\ \times \text{「自動車種別ごとの省エネ率（一台当たりの省エネ量）」}</math> </li> </ul> <p>3. サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ効果量は以下の計算式により算出。  <math display="block">\text{省エネ効果量} = \text{エネルギー消費} \times \text{保有率} \times \text{燃費改善効果}</math> </li> </ul>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

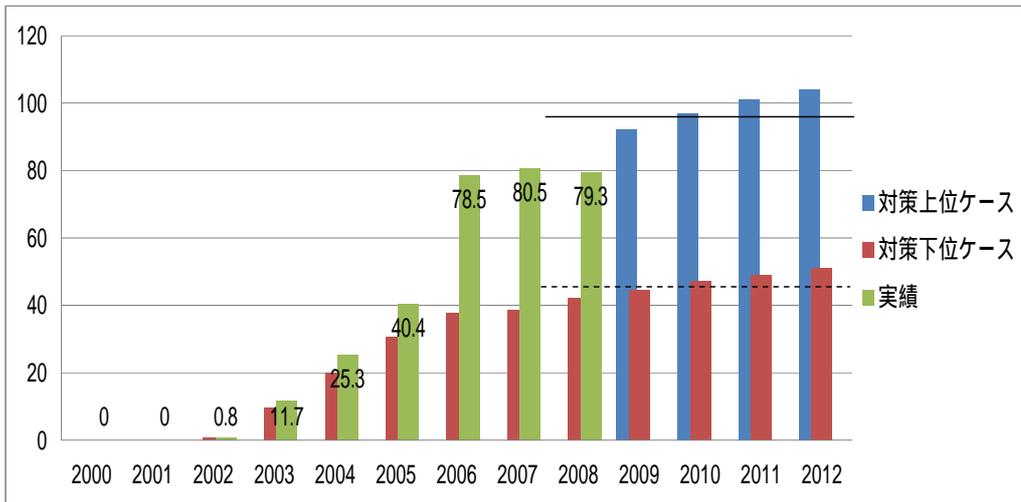
## 対策名 高速道路での大型トラックの最高速度の抑制

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース										92.1	96.8	101	104	78.78
対策下位ケース			0.7	9.5	19.8	30.5	37.6	38.7	42.2	44.6	47.1	49.1	50.9	46.78
実績	0	0	0.8	11.7	25.3	40.4	78.5	80.5	79.3					

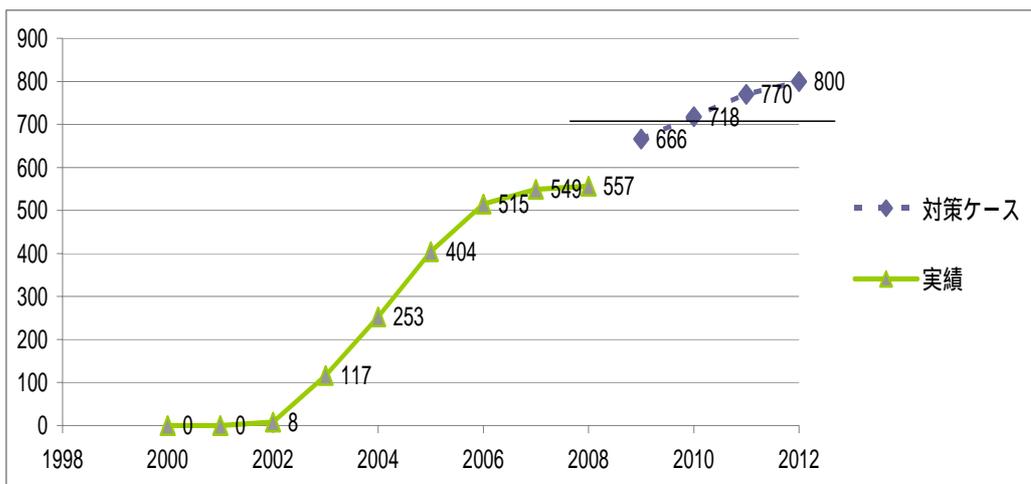
実績については、対策上位ケースのモデルにより推計



### 2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:千台)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース										666	718	770	800	590.8
実績	0	0	8	117	253	404	515	549	557					



定義・ 算出方法	速度抑制装置の装着台数
出典・ 公表時期	国土交通省調べ
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、その理由及び実績値把握の早期化のための具体策（2009年6月までに実施）を記入

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

道路運送車両法に基づき、2003年9月より逐次、速度抑制装置の装着を義務づけてきており、走行速度によるCO2排出の削減効果は現れているが、速度抑制装置義務付けの効果に関する調査では、装置の装着台数からCO2排出削減効果を計算する係数の違いから、目達計画上の目標を上回るケースと下回るケースが想定されている。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

前年度	道路運送車両法に基づき、2003年9月より逐次、速度抑制装置の装着を義務づけ、2006年9月に義務付け対象車両すべてに対し、装置の装着を行ったところ。 そのため、その装着台数のフォローアップを実施。
今年度	装着台数のフォローアップ
次年度以降	引き続き、装着台数のフォローアップ。

### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策 道路運送 車両法		施行		装着 開始	—————→								以降 継続

施策の全体像	2007年度実績 (2008年度予定)
[法律・基準] 道路運送車両法に基づく大型貨物自動車（車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上のもの）に対する速度抑制装置の装備の義務付け	
[予算・補助]	

[融資]	
[技術開発]	
[普及啓発]	
[その他]	

### 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

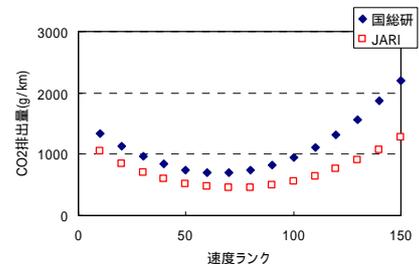
高速道路の大型トラックの最高速度抑制によるCO<sub>2</sub>排出削減見込量を次のように算定。

「自動車走行時の燃料消費率と二酸化炭素排出係数」(国土交通省国土技術政策総合研究所資料)及び「CO<sub>2</sub> 排出総量の算出に必要な走行モードと排出係数について」(財団法人日本自動車研究所資料)から、平成15年から平成18年の交通量調査を基に、大型トラックの速度抑制装置の装着台数により推計。(「スピードリミッター効果・影響評価のための調査 報告書」(平成19年3月))

速度抑制装置は、道路運送車両の保安基準第8条により平成7年9月以降に生産される全ての大型トラックに装着義務が規定されており、残っている車両の車齢などを考慮すると将来的に大型トラック 80 万台(保有台数)に装着される見込み。

(考え方)

- ・スピードリミッターの装着率が向上すると、高速道路での速度分布が変化する。
- ・速度別の CO<sub>2</sub> 排出量モデルに基づき、推計される速度分布での CO<sub>2</sub> 排出量を算出する。
- ・2003 年(スピードリミッター装着率0%)の CO<sub>2</sub> 排出量と 2012 年(スピードリミッター装着率100%)を比較し、CO<sub>2</sub> 削減量を算出する。



CO<sub>2</sub> 排出量モデル (例)

# 高速道路の多様で弾力的な料金施策

## 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

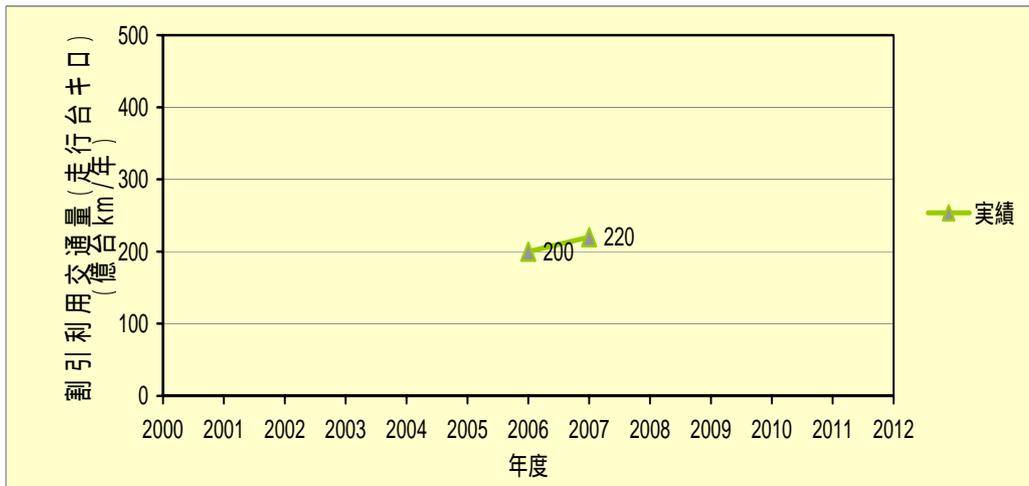
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
排出削減見込み									5年間の平均約20+					20+
実績							20	24						



## 2. 対策評価指標の実績と見込み

割引利用交通量(走行台キロ)(単位:億台km/年)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み									約200+					200+
実績							200	220						



定義・ 算出方法	割引利用交通量：割引を利用した ETC 交通量
出典・ 公表時期	高速道路会社内部資料
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

○判断基準：京都議定書目標達成計画における記述との整合

高速道路料金の平均約 1 割引を実施中であり、一般道路からスムーズな走行が可能な高速道路に転換されている。また 2008 年度から、更なる料金引下げ等により、一層の転換を図る。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	平均約 1 割引を引き続き実施しつつ、更なる料金引下げ等を実施。
2009 年度	2008 年度実施の施策を継続実施する予定。
2010 年度以 降	2009 年度実施の施策を継続実施する予定。

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
高速道路料金の平均約1割引						開始							
更なる料金引下げ									開始				

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・道路関係公団民営化時に高速道路料金の平均約1割引を実施。 ・更なる料金引下げ等を実施	2008 年度実績	・平均約1割引を引き続き実施しつつ、更なる料金引下げ等を実施。
	2009 年度実績	・2008 年度実施の施策を継続実施する予定。
	2010 年度予定	・2009 年度実施の施策を継続実施する予定。
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

### 1. 道路関係公団民営化時(2005年)の平均約1割引の割引導入によるCO<sub>2</sub>排出削減量

- ①平均約1割引の割引を利用した車両の実交通量(約200億台キロ/年)を集計。
- ②①のうち、並行する一般道路から高速道路へ転換した交通量を推計。
- ③②に対して、転換前後の一般道路及び高速道路の走行速度に応じたCO<sub>2</sub>排出係数を乗じてCO<sub>2</sub>排出削減量(約20万t-CO<sub>2</sub>)を算出。

※更なる料金引下げ等により、一層の排出量削減(+ $\alpha$ )を図る

# 自動車交通需要の調整

## 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO<sub>2</sub>)

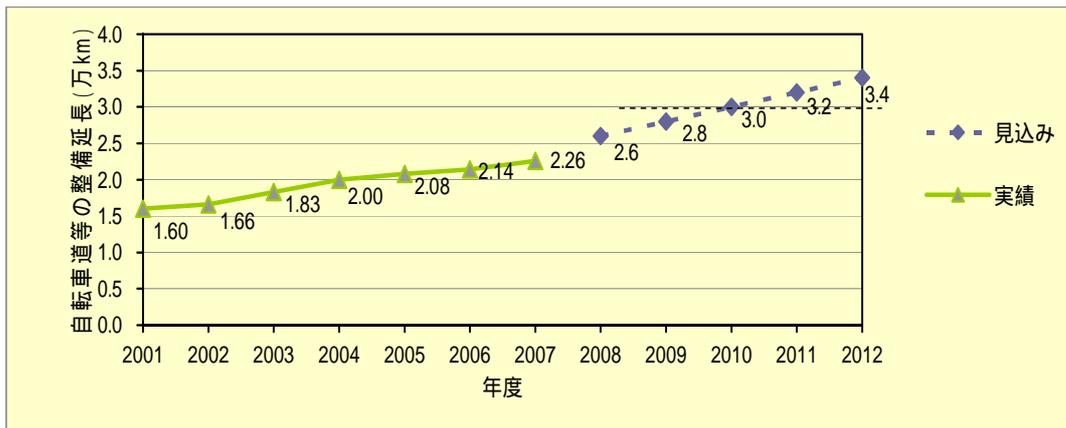
年度	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
排出削減見込み								26	28	30	32	34	30
実績	16.0	16.6	18.3	20.0	20.8	21.4	22.6						



## 2. 対策評価指標の実績と見込み

自転車道等の整備延長(単位:万km)

年度	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み								2.6	2.8	3.0	3.2	3.4	3.0
実績	1.60	1.66	1.83	2.00	2.08	2.14	2.26						



※自転車道等は、自転車道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路である。

定義・算出方法	1994 年度の自転車道等の整備と同等の整備が継続されるとの仮定の下での、自転車道等の整備延長
出典・公表時期	国土交通省内部資料
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

##### ○判断基準：実績のトレンド

対策評価指標については、1995 年度から 2010 年度まで約 3 万 km の自転車道等を整備するとの目標に対して、2007 年度までに 2.26 万 km の自転車道を整備しており、概ね目標達成可能な水準で推移している。また、2008 年 1 月から自転車通行環境整備モデル地区を指定しているところであるが、引き続き、自転車道等の整備を着実に推進する必要がある。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	2008 年 1 月に指定した、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区において、自転車道等を整備。
2009 年度	モデル地区において自転車道等を整備。
2010 年度以降	モデル地区による整備修了後も自転車道等の整備を継続的に推進。

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
自転車通行環境モデル地区による整備								開始	→		終了	→		
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">                     モデル地区による整備終了後も自転車道等の整備を継続的に推進                 </div>													
交通安全施設等整備事業等の拡充（計画策定事業）								開始	→					

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] ・交通安全施設等整備事業等にて支援（道路事業費）。また、平成 20 年度より交通安全事業統合補助制度における計画策定事業の追加及び交通安全施設等整備事業におけるカラー舗装の追加の補助対象の拡充を実施。	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他] ・自転車通行環境モデル地区において自転車道等を整備。	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

自動車交通需要の調整を図ることにより、CO<sub>2</sub>排出削減見込量を次のように算定。

### ①目標達成のために必要な自転車道等の延長（H7～H22）

H22 自転車道等の延長（推計値：H7⇒H14の整備ペースで延長が伸びると仮定）

－ H7 自転車道等の延長（実績）

＝ 目標達成に必要な自転車道等の延長約 3 万 km

### ②自転車道等、自転車の利用環境が整備されることにより、トリップ長 5km 未満の乗用車利用者の一部が自転車利用に転換。これにより乗用車からの CO<sub>2</sub> 排出量が減少。

トリップ長 5 km 未満の乗用車の走行台キロ（2,062,043 万）

× 自転車利用への転換率（7%） × CO<sub>2</sub> 排出係数（192g-CO<sub>2</sub>/km・台）

＝ 約 30 万 t-CO<sub>2</sub>

# 高度道路交通システム（ITS）の推進（ETC）

## 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

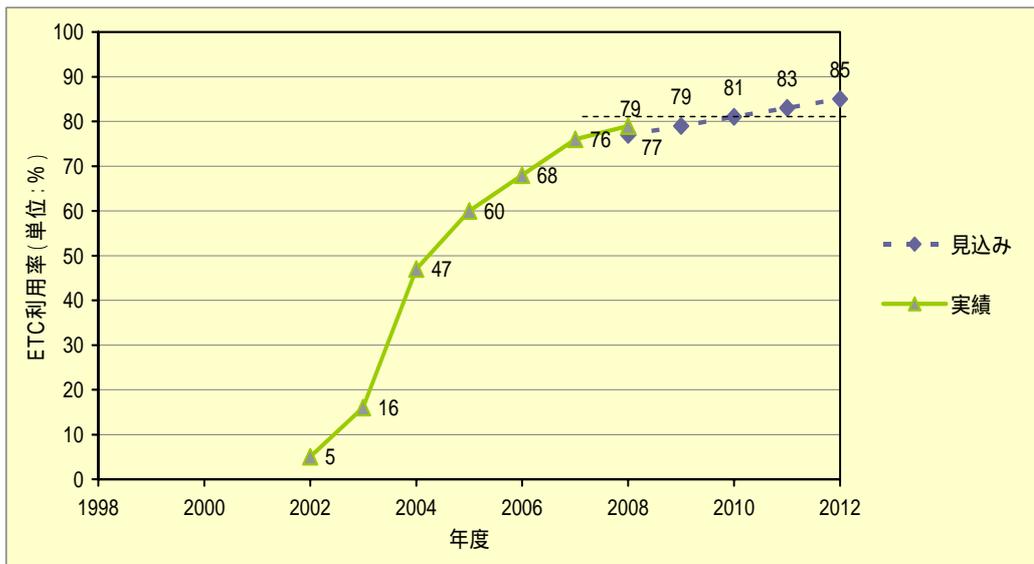
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
排出削減見込み									19	19	20	20	21	20
実績						14	16	19	19					



## 2. 対策評価指標の実績と見込み

ETC利用率(単位:%)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み									77	79	81	83	85	81
実績			5	16	47	60	68	76	79					



定義・ 算出方法	ETC 利用率：ETC を導入済みの料金所において ETC を利用した車両の割合
出典・ 公表時期	高速道路会社から営業データを収集し算出
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

##### ○判断基準：実績のトレンド

対策評価指標については、ETCの利用率が2010年度までに約81%の目標に対して、2008年度のETC利用率は約79%と増加しており、概ね目標達成可能な水準で推移している。引続きETC利用促進を着実に推進する必要がある。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	ETC車載器購入支援の実施 マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引の実施 高速道路会社6社による共通広報の実施
2009 年度	ETC車載器購入支援の実施 マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引の実施
2010 年度以 降	マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引の実施

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
普及促進策の 実施				—————▶									

施策の全体像	実績及び予定		
		2008 年度実績	継続
[法律・基準] ・グリーン購入法に基づく率優先的購入		2009 年度実績	継続
		2010 年度予定	継続
		2008 年度実績	
[税制]		2009 年度実績	
		2010 年度予定	
		2008 年度実績	
[予算・補助]		2009 年度実績	
		2010 年度予定	
		2008 年度実績	
[融資]		2009 年度実績	
		2010 年度予定	
		2008 年度実績	
[技術開発]		2009 年度実績	
		2010 年度予定	
		2008 年度実績	継続
[普及啓発] ・ E T C 利用者を対象とした多様で弾力的な料金 施策の実施や、 E T C 車載器購入支援の実施		2009 年度実績	継続
		2010 年度予定	
		2008 年度実績	
[その他]		2009 年度実績	
		2010 年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

ETC の利用促進を通じた、料金所渋滞解消及び自動車のノンストップ化による、CO<sub>2</sub> 排出削減見込量を次のように算定。

ETC 利用促進による CO<sub>2</sub> 削減量

$$= [\text{料金所渋滞解消による削減量}] + [\text{ノンストップ化による削減量}]$$

(1) [料金所渋滞解消による削減量] 約 6 万 t-CO<sub>2</sub>

料金所の処理能力向上を通じた渋滞解消による CO<sub>2</sub> 削減量を料金所別等に算出し、加算。

$$= \sum \{ (\text{渋滞時 CO}_2 \text{ 排出量原単位}) - (\text{渋滞解消時 CO}_2 \text{ 排出量原単位}) \} \\ \times \text{渋滞区間長} \times \text{料金所通過交通量 (台/h)} \times \text{年間渋滞時間/年}$$

(2) [ノンストップ化による削減量] 約 14 万 t-CO<sub>2</sub>

料金所をノンストップで通過できることによる CO<sub>2</sub> 削減量を、料金所別等に算出し、加算。

$$= \sum \{ (\text{非 ETC 車の料金所通過時 CO}_2 \text{ 排出原単位}) - (\text{ETC 車の料金所通過時 CO}_2 \text{ 排出原単位}) \} \\ \times \text{料金所別広場区間長} \times \text{料金所通過交通量 (ETC 車/日)} \times 365 \text{ 日}$$

※ (1) (2) の CO<sub>2</sub> 排出削減量は 2010 年度の数値である。

# 高度道路交通システム（ITS）の推進（VICS）

## 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

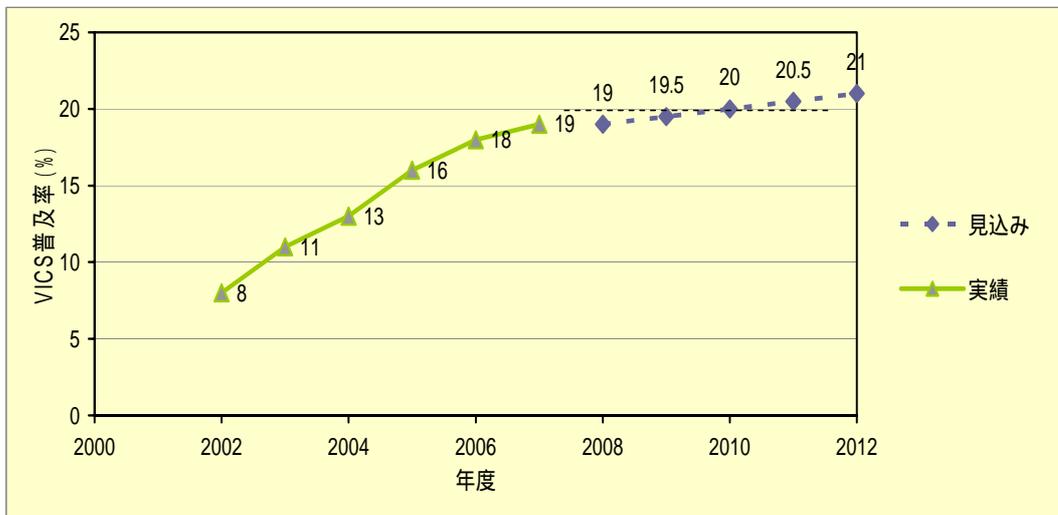
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
排出削減見込み									225	230	240	245	250	238
実績			114	151	168	194	214	225						



## 2. 対策評価指標の実績と見込み

VICS普及率(単位:%)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み									19	19.5	20	20.5	21	20
実績			8	11	13	16	18	19						



定義・ 算出方法	VICS 普及率：自動車保有台数（2 輪車除く）に占める VICS 普及台数の割合
出典・ 公表時期	自動車保有台数については（財）自動車検査登録情報協会 VICS 普及台数については（財）VICS センター
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

○判断基準：実績のトレンド 対策評価指標については、VICS 普及率が 2010 年度で約 20%の目標に対して、2008 年度の VICS 普及率は約 19%であり、概ね目標達成可能な水準で推移している。今後、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実を図り、着実に VICS の普及率向上を図る必要がある。
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道府県が収集した道路情報を VICS カーナビゲーションに提供することで、情報提供内容を拡充</li> <li>・電波ビーコンの整備による情報提供エリアの拡大</li> </ul>
2009 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電波ビーコンの整備による情報提供エリアの拡大</li> </ul>
2010 年度以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電波ビーコンの整備による情報提供エリアの拡大</li> </ul>

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
VICS 提供 (サービスが 提供されてい る都道府県 数)	23	34	45	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
	→												

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・グリーン購入法に基づく率優先的購入	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発] ・ドライバーへの情報提供・危険警告等により 安全で快適な走行を支援するシステムを開発	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

VICS の普及促進により、自動車走行速度が向上すると想定され、CO<sub>2</sub> 排出削減見込量を次のように算定。

(1) 2010 年における総走行台キロ（交通需要推計検討資料より）のうち、VICS による速度向上の効果が見込まれると推測される走行台キロを推計。(①)

・・・・約 5500 億台キロ/年

(2) VICS 導入前後の平均速度差より、CO<sub>2</sub> 削減原単位を算出。(②)

・・・・約 4.4 g - CO<sub>2</sub>/km・台

CO<sub>2</sub> 排出削減見込量は、

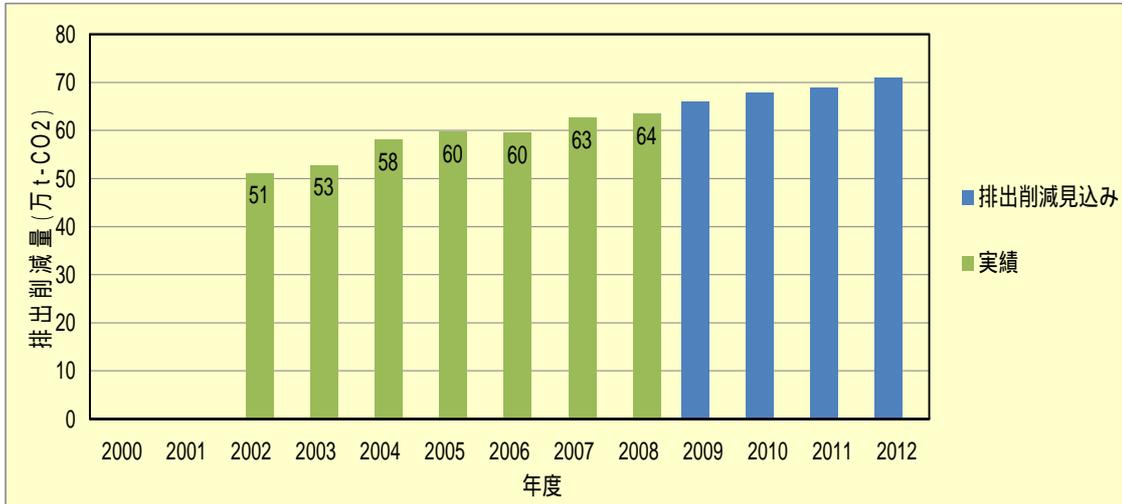
「2010 年の対象走行台キロ（台キロ/年）(①) × CO<sub>2</sub> 削減原単位 (②)」で算出。

## 路上工事の縮減

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO<sub>2</sub>)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
排出削減見込み										66	68	69	71
実績			51	53	58	60	60	63	64				



### 2. 対策評価指標の実績と見込み

1km当たりの年間路上工事時間(単位:時間/km・年)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
見込み										112	108	105	101
実績			201	186	143	126	123	114	107				



定義・ 算出方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1km 当たりの年間路上工事時間 = 年間の路上工事時間 ÷ 道路管理延長</li> <li>・ 路上工事時間 = 工事規制日数 × 道路使用許可申請時間の概算実績値</li> </ul>
出典・ 公表時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路上工事時間は、ホームページで公表</li> <li>・ 1km 当たりの年間路上工事時間の実績値は、業績計画書/達成度報告書のアウトカム指標として公表</li> </ul>
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

<p>○評価基準：実績のトレンド</p> <p>対策評価指標については、1km 当たりの年間路上工事時間が 2010 年度で約 108 時間の目標に対して、2008 年度は 107 時間であり目標を達成しているが、引き続き、関係者間（占用企業等）の工事調整による共同施工、年末・年度末の工事抑制を行い、工事の実態や不満等を踏まえた行動計画を地方公共団体と共に策定するなど、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進する必要がある。</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	路上工事を実施する関係者間（占用企業等）の工事調整により、共同施工、集中工事、年末・年度末や地域のイベント・祭事等での工事抑制を推進するとともに、地域の実情を踏まえた「路上工事対策行動計画」を地方公共団体と共に策定するなど、きめ細かな路上工事縮減への取り組みを実施した。
2009 年度	引き続き、関係者間（占用企業等）の工事調整による共同施工、年末・年度末の工事抑制を実施するとともに、地域の実情や不満等を踏まえた「路上工事対策行動計画」の策定を地方公共団体と共に推進するなど、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進。
2010 年度以降	都道府県毎に策定された「路上工事縮減行動計画」に基づき、路上工事実施対策を実施するとともに、行動計画に定めた改善目標（路上工事時間・渋滞長）と実績を公表し、フォローアップを行い、更なる対策とつなげる路上工事マネジメントを推進。

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
社会資本整備 重点計画 施策取組み				策定					策定				

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[税制]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[予算・補助]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[融資]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[技術開発]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[普及啓発]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[その他] ・工事の実態や不満等を踏まえた行動計画を地方公共団体と共に策定するなど、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進	2008年度実績	・共同施工や集中工事、年末・年度末等の路上工事抑制等の取組を実施。道路利用者への情報提供充実に向けた取り組みを推進
	2009年度実績	同上
	2010年度予定	同上

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

路上工事の縮減を通じた渋滞時間の減少によるCO<sub>2</sub>排出削減見込量を次のように算定。

路上工事縮減によるCO<sub>2</sub>排出削減見込量

$$= (\text{基準年における路上工事に伴う渋滞を原因とするCO}_2\text{排出量}) - (\text{目標年における路上工事に伴う渋滞を原因とするCO}_2\text{排出量})$$

(1) 基準年における路上工事に伴う渋滞を原因とするCO<sub>2</sub>排出量

$$= \sum (\text{全車種}) \left[ (\text{基準年における路上工事に伴う渋滞時間}) \times (\text{1台あたりのCO}_2\text{排出削減量}) \times (\text{走行台数}) \right] = 262.5 (\text{万t-CO}_2) \quad (①)$$

(2) 目標年における路上工事に伴う渋滞を原因とするCO<sub>2</sub>排出量

$$= \sum (\text{全車種}) \left[ (\text{目標年における路上工事に伴う渋滞時間}) \times (\text{1台あたりのCO}_2\text{排出削減量}) \times (\text{走行台数}) \right] = 191.8 (\text{万t-CO}_2) \quad (②)$$

(3) 路上工事縮減によるCO<sub>2</sub>排出削減見込量

$$= \frac{262.5 (\text{万t-CO}_2)}{①} - \frac{191.8 (\text{万t-CO}_2)}{②} = 70.7 (\text{万t-CO}_2)$$

①

②

$$= \text{約 } 71 (\text{万 t-CO}_2)$$

## ボトルネック踏切等の対策

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO<sub>2</sub>)

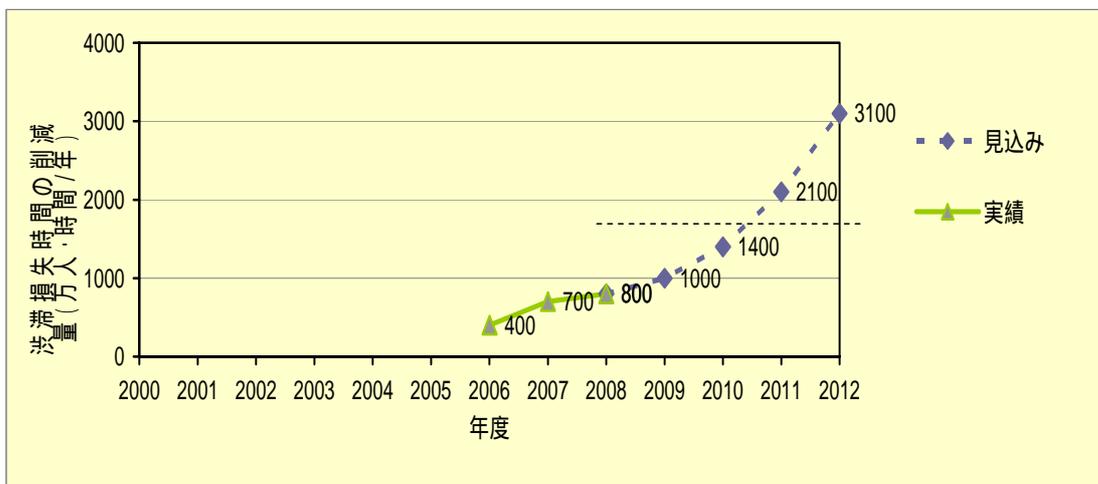
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
排出削減見込み									12	13	18	25	40	21.6
実績							5	7	10					



### 2. 対策評価指標の実績と見込み

渋滞損失時間の削減量(単位:万人・時間/年)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み									800	1000	1400	2100	3100	1680
実績							400	700	800					



定義・ 算出方法	渋滞損失時間：ボトルネック踏切等の対策前後の所要時間の差
出典・ 公表時期	国土交通省内部資料
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

○判断基準：実績のトレンド

対策評価指標については、2010年度までに渋滞損失時間を約1400万人・時間/年削減するとの目標に対して、2008年度までに渋滞損失時間を約800万人・時間/年削減しているところである。今後、ボトルネック踏切等の対策を更にスピードアップして目標達成を図っていく必要がある。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	緊急対策踏切の抽出と踏切対策のスピードアップ。
2009年度	緊急対策踏切による重点化に伴う踏切対策のスピードアップ。
2010年度以降	今年度を踏襲し、引き続き踏切対策のスピードアップを実施。

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
踏切対策の スピードアッ プ							開始						
	 全国の踏切の総点検に基づく対策踏切の重点化等により 踏切対策をスピードアップ												

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] ・踏切関連事業 連続立体交差事業や道路の立体化等により 踏切除却を推進する。	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

・ボトルネック踏切等の除却等により踏切及び周辺の渋滞が解消されることにより、踏切待ちのアイドリング、踏切一旦停止後の加速、踏切渋滞によるノロノロ運転、踏切近傍の道路における渋滞が解消されることから、CO<sub>2</sub>排出削減見込み量を次のとおり算定。

・踏切除却によるCO<sub>2</sub>排出削減量

＝Σ〔①踏切待ちのアイドリング解消に伴うCO<sub>2</sub>排出削減量〕＋〔②踏切一旦停止後の加速の解消に伴うCO<sub>2</sub>排出削減量〕＋〔③踏切渋滞のノロノロ運転解消に伴うCO<sub>2</sub>排出削減量〕＋〔④踏切近傍の道路交通の円滑化によるCO<sub>2</sub>排出削減量〕

①〔踏切待ちのアイドリング解消に伴うCO<sub>2</sub>排出削減量〕：約2万t-CO<sub>2</sub>

踏切遮断による損失時間にアイドリング時のCO<sub>2</sub>排出係数を乗じて算定。

②〔踏切一旦停止後の加速の解消に伴うCO<sub>2</sub>排出削減量〕：約1万t-CO<sub>2</sub>

踏切で一旦停止した状態から時速30キロまで加速する際に排出される自動車1台あたりのCO<sub>2</sub>排出量に踏切交通量を乗じて算定。

③〔踏切渋滞のノロノロ運転解消に伴うCO<sub>2</sub>排出削減量〕：約6万t-CO<sub>2</sub>

ボトルネック踏切1箇所あたりの、踏切渋滞によるノロノロ運転（時速5キロ以下）によって排出されるCO<sub>2</sub>排出量にボトルネック踏切数を乗じて算定。

④〔踏切近傍の道路交通の円滑化によるCO<sub>2</sub>削減量〕：約9万t-CO<sub>2</sub>

踏切除却前後の踏切周辺の道路ネットワークの渋滞緩和効果にCO<sub>2</sub>排出係数を乗じて算定。

※ ①～④の各項目のCO<sub>2</sub>排出削減量は2010年度の数値である。

※ なお、2006年度より踏切対策のペースを2倍にスピードアップしており、CO<sub>2</sub>排出削減量は、そのスピードアップ分を計上。

※ 渋滞損失時間：ボトルネック踏切等の対策前後の所要時間の差。

ボトルネック踏切：開かずの踏切（ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切）や交通が集中する踏切。

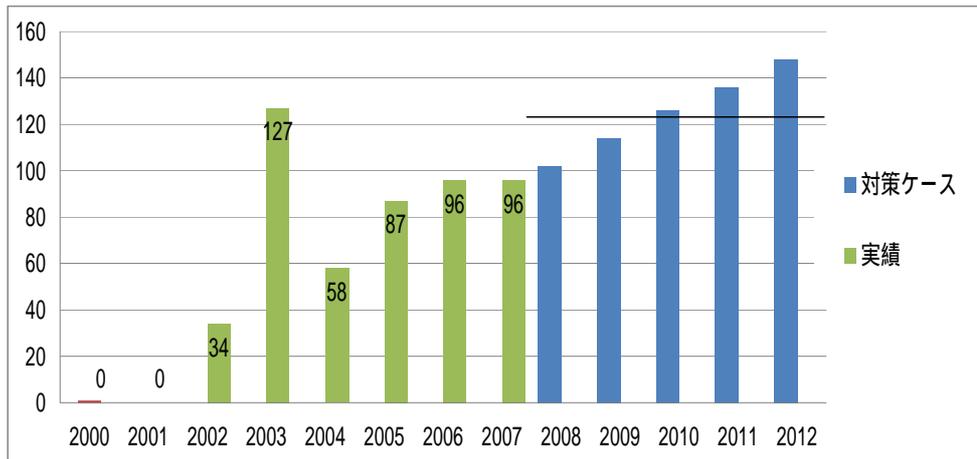
# 海運グリーン化総合対策

## 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									102	114	126	136	148	125.2
実績	0	0	34	127	58	87	96	96						

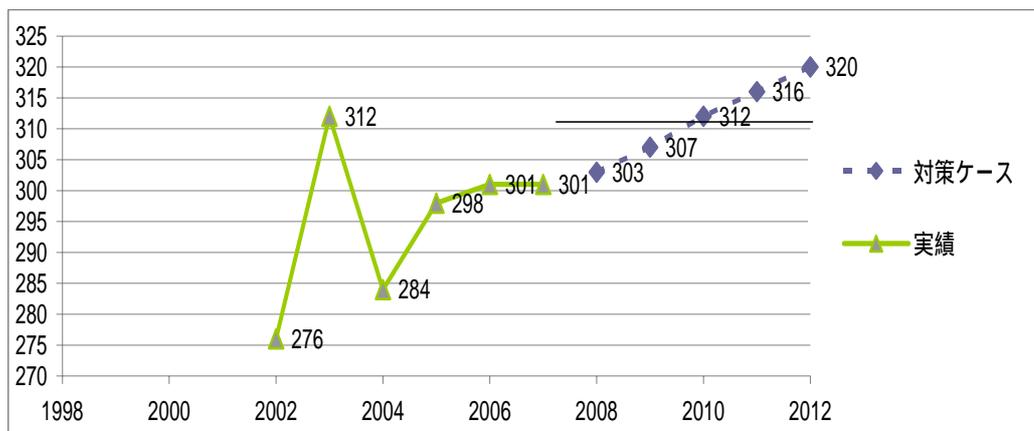
2005年度実績値及び2007年度の計画値よりCO2排出原単位を変更



## 2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:億トンキロ)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									303	307	312	316	320	311.6
実績			276	312	284	298	301	301						



定義・算出方法	・海上輸送量（自動車での輸送が容易な貨物（雑貨）量：トナロ） 「内航船舶輸送統計年報」における品目別輸送量のうち、専用船以外の船舶で輸送している「野菜・果物」、「畜産物」、「金属製品」、「機械」等の輸送量の合計
出典・公表時期	「内航船舶輸送統計年報」 国土交通省総合政策局情報管理部発行 (毎年7月下旬発行)
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

<p>トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの推進等により、CO<sub>2</sub>排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、概ね目標達成が可能な水準である。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。</p>	
[対策評価指標]：海上輸送量（雑貨）	
①目標計画上の目標値（2010年度）	312億トンキロ
②実績値（2007年度）	301億トンキロ
③2010年度の予測値	312億トンキロ
[CO <sub>2</sub> 削減量]（2002年度を起点として）	
①目標計画上の目標値（2010年度）	約126万t-CO <sub>2</sub> （※起点の2002年度値を含む。）
②実績値（2007年度）	約96万t-CO <sub>2</sub> （※起点の2002年度値を含む。）
③2010年度の予測値	約126万t-CO <sub>2</sub> （※起点の2002年度値を含む。）

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパーエコシップ等新技術の普及促進（39.5億円、40億円の内数（一次補正））</li> <li>・省エネルギーに資する設備の導入への支援</li> <li>・海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進</li> <li>・船舶の燃費性能を評価する指標の活用による省エネ船舶の普及促進（0.8億円）</li> </ul>
2009年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパーエコシップ等新技術の普及促進</li> <li>・新規船舶・設備の導入への支援</li> <li>・海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進</li> <li>・船舶の燃費性能を評価する指標の活用による省エネ船舶の普及促進（0.3億円）</li> </ul>
2010年度以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパーエコシップ等新技術の普及促進</li> <li>・新規船舶・設備の導入への支援</li> <li>・海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進</li> </ul>

4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
省エネルギー法の荷主及び海運への適用							開始						
規制の見直しによる海運活性化						開始							
スーパーエコシップ等新技術の普及促進						開始							
省エネルギーに資する設備の導入への支援						開始							
「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組						開始							
「流通業務総合効率化促進法」によるモーダルシフトの促進						開始							
海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進									開始				
船舶の燃費性能を評価する指標の活用による省エネ船舶の普及促進									開始				

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	継続 (2006 年 4 月 1 日施行)

<p>・エネルギー使用の合理化に関する法律の施行 輸送事業者・荷主に省エネに対する取組を求めるとともに、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者 に省エネ計画の作成、エネルギー消費量等の定期報告等の義務付けを行う。</p>	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
<p>[税制] ・船舶の特別償却制度 環境負荷低減 (CO2 削減等) に資する機能を有する内航船舶を取得し、事業の用に供した場合、特別償却を認めている (特別償却率 16/100; 所得税、法人税)</p>	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
<p>[予算・補助] 【国土交通省実施】 ○スーパーエコシップの普及促進や新技術の研究開発・実用化支援等 ・環境にやさしく経済的な次世代内航船舶 (スーパーエコシップ) の普及支援 ・船舶からの環境負荷低減 (大気汚染・地球温暖化防止関連) のための総合対策  【経済産業省実施】 ・エネルギー使用合理化事業者支援事業</p>	2008 年度実績	3951 百万円、4000 百万円の内数 (一次補正) (環境にやさしく経済的な次世代内航船舶の普及支援) 150 百万円 (船舶からの環境負荷低減 (大気汚染、地球温暖化防止関連) のための総合対策) 継続 (エネルギー使用合理化事業者支援事業)
	2009 年度実績	継続 (環境にやさしく経済的な船舶の普及支援) 86 百万円 (海上輸送の環境性能向上のための総合対策) 継続 (エネルギー使用合理化事業者支援事業)
	2010 年度予定	継続予定
<p>[融資]</p>	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
<p>[技術開発]</p>	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
<p>[普及啓発] ・スーパーエコシップ等新技術の普及促進 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度を活用したスーパーエコシップの建造支援等の普及支援策を 2005 年度から実施。 ・「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組の促進</p>	2008 年度実績	新規 (船舶の燃費性能を評価する指標の活用による省エネ船舶の普及)、(海上貨物輸送へのモデルシフトの推進) 継続 (新規船舶・設備の導入への支援)、(「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組の促進)

<p>荷主企業と物流事業者の協働によるトラック輸送の効率化、鉄道・船舶へのモーダルシフト、拠点集約化等の環境負荷軽減に資する取組みを促進するとともに、CO2 排出量算定手法の標準化に取り組んでいる（2005 年 4 月から実施）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進</li> </ul> <p>海上輸送を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定し、当該企業にエコシップマークの使用を認める等の活用により船を利用したモーダルシフトのアピールを行う「エコシップモーダルシフト事業」の実施（2008 年 9 月から実施）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の燃費性能を評価する指標の活用による省エネ船舶の普及促進</li> </ul> <p>海運会社が燃費性能で船を選ぶことを可能とするため、2008 年度より 3 年間で船の設計段階で実際の運航状態を想定した燃費を算定する指標を開発する。</p>	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

海運グリーン化総合対策の進展によるCO<sub>2</sub>排出削減見込量を次のように算定。

- ① トラックのCO<sub>2</sub>排出原単位                      約271 g-CO<sub>2</sub>/トン
- ② 海運のCO<sub>2</sub>排出原単位                      約38 g-CO<sub>2</sub>/トン (トラックの約14%)

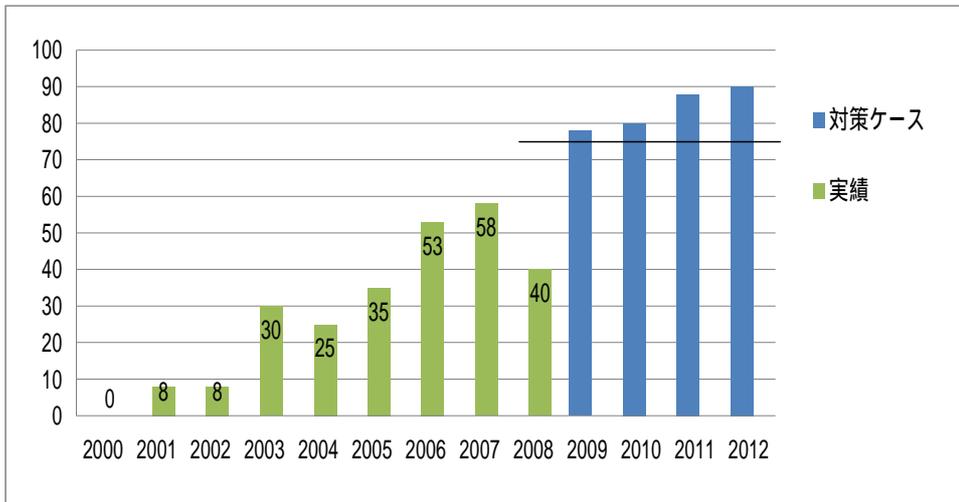
1. トラックから海運へのシフトによるCO<sub>2</sub>削減原単位は、①-②であることから、  
約233 g-CO<sub>2</sub>/トン (③)
2. スーパーエコシップ等新技術の開発・普及促進、内航海運業の参入規制緩和等規制の見直しによる内航海運活性化等の「海運グリーン化総合対策」を講じた場合の2010年度の内航海運における海上輸送量を、2002年度(276億トン)比13%増の約312億トン (④) と推定。
3. 施策を実施しない場合の2010年度の海上輸送量は、1995年度(266億トン)を基準に年0.2%ずつ減少した約258億トン (⑤) と推定。
4. CO<sub>2</sub>排出量削減見込量は、「削減原単位 × 輸送シフト量」であることから、  
約233 g-CO<sub>2</sub>/トン × (約312億トン - 約258億トン) = 約126万t-CO<sub>2</sub>  
③                                      ④                                      ⑤

# 鉄道貨物へのモーダルシフト

## 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

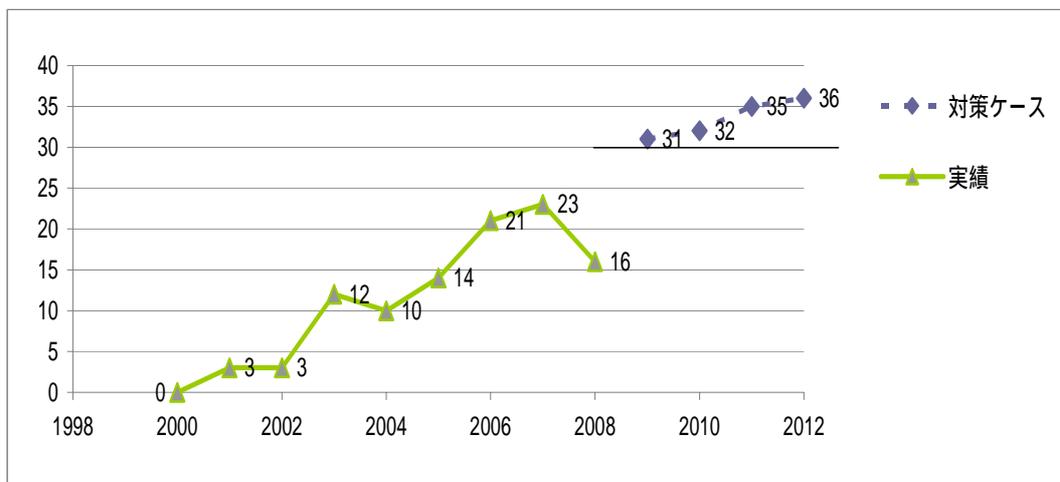
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース										78	80	88	90	75.2
実績	0	8	8	30	25	35	53	58	40					



## 2. 対策評価指標の実績と見込み

(億トンキロ)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース										31	32	35	36	30
実績	0	3	3	12	10	14	21	23	16					



定義・算出方法	貨物鉄道コンテナ輸送トンキロ数実績値
出典・公表時期	日本貨物鉄道株式会社資料による。毎年6月頃公表。
備考※	

※前年度実績値が示せない場合、その理由及び実績値把握の早期化のための具体策（2009年6月までに実施）を記入

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

<p>貨物列車長編成化のための施設整備、高性能貨物機関車の導入等を通じて、CO2排出の削減効果は現れてきているところ。2008年度の輸送量は、上半期までは目標達成に向け、順調に推移していたところであるが、下半期は世界同時不況の影響を受け、輸送量が大幅に落ち込んだため、目標値を下回ったところである。</p> <p>今後は、北九州・福岡間の鉄道貨物輸送力増強事業や、高性能貨物機関車の導入の効果などにより、目標達成を図る。</p> <p><b>[対策評価指標]：</b> 鉄道コンテナ輸送のシフト量（2000年度を起点として）</p> <p>① 目達計画上の目標値（2010年度） 32億トンキロ</p> <p>② 実績値（2008年度） 16億トンキロ</p> <p>③ 2010年度の予測値 32億トンキロ</p> <p><b>[CO2削減量]</b>（2000年度を起点として）</p> <p>① 目達計画上の目標値（2010年度） 約80万t-CO2</p> <p>② 実績値（2008年度） 約40万t-CO2</p> <p>③ 2010年度の予測値 約80万t-CO2</p>	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業（予算額287百万円）</li> <li>・「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」を通じた取組の促進</li> <li>・環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上の推進（エコレールマークの普及、推進等）</li> </ul>
2009年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業（予算額307百万円、補正要求額166百万円）</li> <li>・隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業（補正要求額600百万円）</li> <li>・モーダルシフトの推進に資する貨物鉄道の拠点整備のあり方に関する調査（予算額157百万円の内数）</li> <li>・環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上の推進（エコレールマークの普及、推進等）</li> </ul>
2010年度	引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく。

以降	
----	--

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律						施行							
省エネルギー法の荷主及び鉄道貨物への適用							施行						
JR 貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した高性能機関車・コンテナ貨車に係る特例措置													
JR 貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために第3セクターから借り受ける鉄道施設に係る特例措置	開始												
北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業(百万円)							開始				終了 予定		
							35	287		当初 /307 補正 /166			
隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業(百万円)										開始 予定			終了 予定
										補正 /600			



作成、エネルギー使用量等の定期報告等の義務付けを行う。(2006年4月施行)		
<p>[税制]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した高性能機関車・コンテナ貨車に係る特例措置</li> </ul> <p>JR貨物が高性能機関車・コンテナ貨車を取得した場合に、固定資産税の課税標準を5年間1/2とする(1998年度から実施)。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために第3セクターから借り受ける鉄道施設に係る特例措置</li> </ul> <p>JR貨物が第3セクターから借り受ける鉄道施設について、固定資産税の課税標準を当初5年間1/3、その後5年間2/3とする(2000年度から実施)。</p>	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続
<p>[予算・補助]</p> <p>【国土交通省実施】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>幹線鉄道等活性化事業費補助(貨物鉄道) <ul style="list-style-type: none"> <li>(1)北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業(2007年度から実施)</li> <li>(2)隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業(2009年度から実施予定)</li> </ul> </li> <li>鉄道整備等基礎調査委託費 <ul style="list-style-type: none"> <li>モーダルシフトの推進に資する貨物鉄道の拠点整備のあり方に関する調査(2009年度実施)</li> </ul> </li> </ol> <p>【経済産業省実施】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>エネルギー使用合理化事業者支援事業(省エネルギー機関車導入支援) <ul style="list-style-type: none"> <li>旧型機関車の代替(2006年度から実施)</li> </ul> </li> </ol>	2008年度実績	1. (1)287百万円 3.13億円
	2009年度実績	1. (1)307百万円 166百万円(補正)(P) (2)600百万円(補正)(P) 2.157百万円の内数 3.9億円
	2010年度予定	1. (1) 継続予定 (2) 継続予定 2. 継続予定 3. 継続予定
<p>[普及啓発]</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>「JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会」を通じた取組の促進(2006年度から実施)</li> <li>環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上の推進(エコルールマークの普及、推進等) <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道貨物輸送の利用に積極的に取り組む企業の商品等への「エコルールマーク」表示を実施(2005年度から実施)。2009年5月末現在、エコルールマークの商品34商品(40品目)、取組企業50件を認定した。</li> </ul> </li> <li>「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組</li> </ol>	2008年度実績	1.継続 2.32商品(37品目)、50企業を認定(3月末累計実績) 3.継続
	2009年度実績	1.継続 2.34商品(40品目)、50企業を認定(5月末累計実績) 3.継続
	2010年度予定	1.継続

<p>の促進</p> <p>荷主企業と物流事業者の協働によるトラック輸送の効率化、鉄道・船舶へのモーダルシフト、拠点集約化等の環境負荷軽減に資する取組みを促進するとともに、CO2 排出量算定手法の精緻化に取り組んでいる（2005年4月から実施）。</p>		<p>2. 継続</p> <p>3. 継続</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	---------------------------

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

【トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数32億トンキロ増の根拠】

○各主体ごとの対策

<鉄道事業者>

- ・ ITを活用した輸送力の有効活用
- ・ 大型コンテナ輸送体制の整備による利用促進
- ・ E&S（着発線荷役方式）駅の整備による輸送効率の向上
- ・ 省エネルギー法に基づく中長期計画の作成及び実施

<利用運送事業者>

- ・ 大型コンテナ等の輸送機材の充実による利用促進

<荷主>

- ・ 環境にやさしい鉄道貨物輸送を積極的に利用する

○国の施策

- ・ 鉄道貨物輸送力増強事業
- ・ 「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組の促進
- ・ 輸送力増強に資する新型高性能列車の導入支援等
- ・ 省エネルギー法の荷主及び鉄道貨物への適用
- ・ 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」によるモーダルシフトの促進
- ・ 環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上の推進（エコルールマークの普及、推進等）

【CO2 排出削減見込み量約80万tの根拠】

鉄道貨物へのモーダルシフトによるCO2 排出削減見込み量を次のように算定。

- ① トラックのCO2 排出原単位                      約271g-CO2/トンキロ
- ② 鉄道貨物のCO2 排出原単位                      約21g-CO2/トンキロ（トラックの約8%）

1. トラックから鉄道貨物へのシフトによるCO2 削減原単位は、①-②であることから、約250g-CO2/トンキロ（③）

2. 施策を実施した場合、2010年度までにトラックから鉄道貨物へのシフト量は、

32億トンキロと推計される。(4)

3. CO2 排出量削減見込量は、「削減原単位 × 輸送シフト量」であることから、

$$\text{約} \underbrace{250}_{\text{③}} \text{ g-CO}_2/\text{トンキロ} \times \underbrace{32}_{\text{④}} \text{ 億トンキロ} = \text{約} 80 \text{ 万 t-CO}_2$$

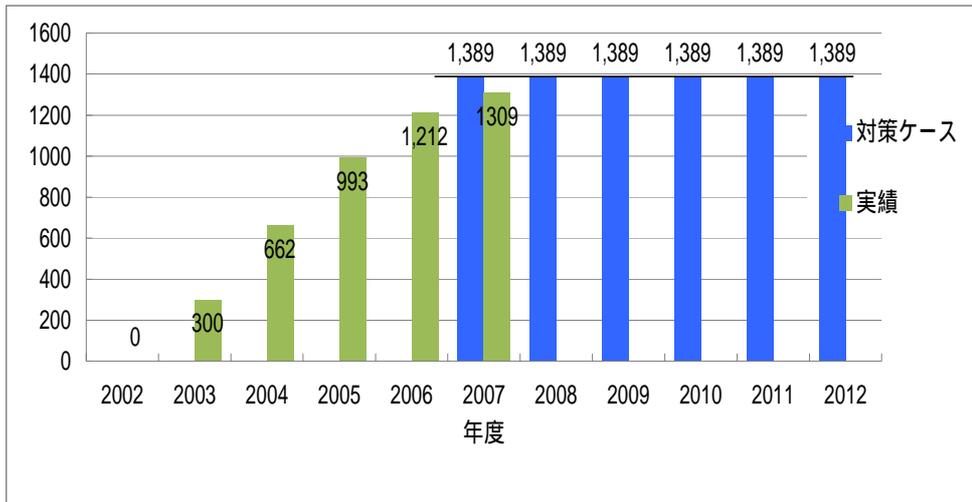
## トラック輸送の効率化

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO<sub>2</sub>)

年度	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース						1,389	1,389	1,389	1,389	1,389	1,389	1,389
実績	0	300	662	993	1,212	1,309						

直近のデータに基づく2010年度の排出削減見込み量は1560(万t-CO<sub>2</sub>)である。

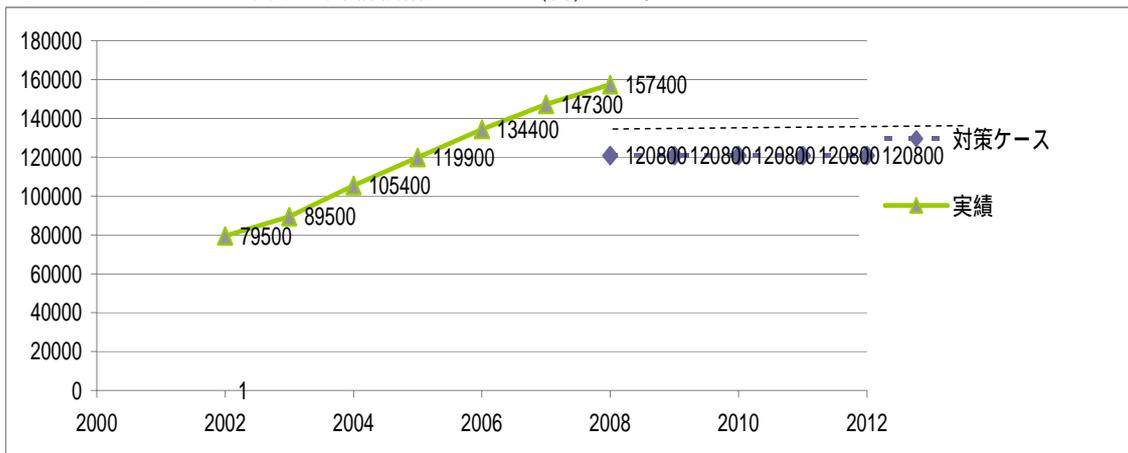


### 2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:車両総重量24トン超25トン以下の車両の保有台数(台))

年度	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース							120800	120800	120800	120800	120800	120800
実績	79500	89500	105400	119900	134400	147300	157400					

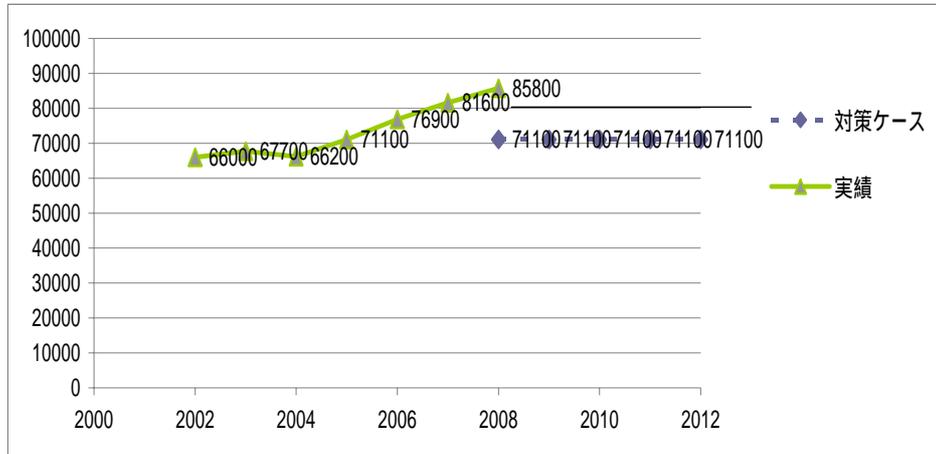
直近のデータに基づく2010年度の対策評価指数は157400(台)である。



対策評価指標(単位:トレーラーの保有台数(台))

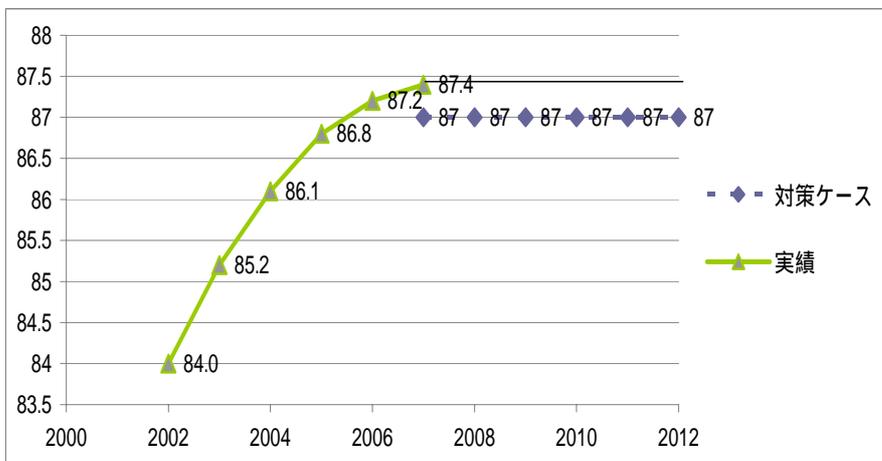
年度	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース							71100	71100	71100	71100	71100	71100
実績	66000	67700	66200	71100	76900	81600	85800					

直近のデータに基づく2010年度の対策評価指数は85800(台)である。



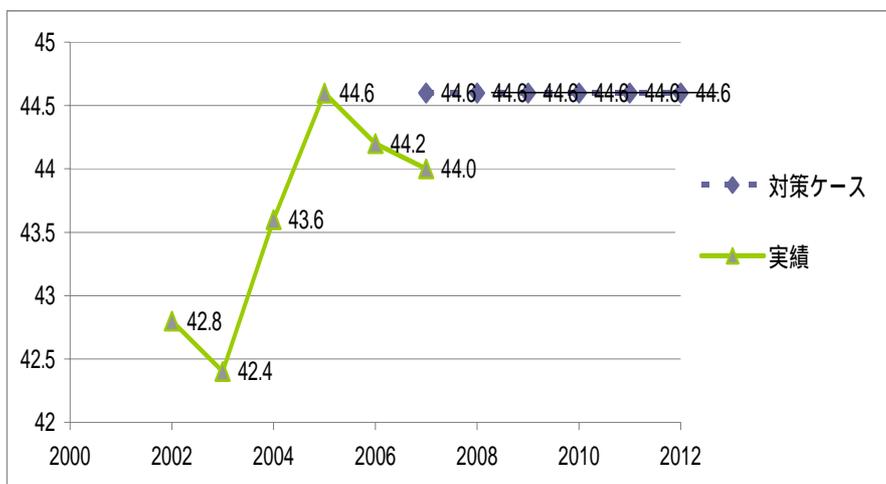
対策評価指標(単位:営自率(%))

年度	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース						87	87	87	87	87	87	87
実績	84.0	85.2	86.1	86.8	87.2	87.4						



対策評価指標(単位:積載効率(%))

年度	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース						44.6	44.6	44.6	44.6	44.6	44.6	44.6
実績	42.8	42.4	43.6	44.6	44.2	44.0						



<p>定義・算出方法</p>	<p>○車両総重量 24 トン超 25 トン以下の車両の保有台数：「自動車保有車両数」から車両総重量別（全国計）の総重量 24,001-25,000kg の欄の貨物車（普通車のみ）の営業用と自家用の合計により算出。数値は各年度末。</p> <p>→ (1996 年の車両数 (=15800 台) からの増加車両数 (台)) × (1 台当りの軽油削減量 = 9,000 (ℓ/台)) × (軽油 1ℓ 当りの CO2 排出量 = 2.62 (kg/ℓ)) = 排出削減量 (t-CO2)</p> <p>○トレーラーの保有台数：26 トン超の営業用トレーラーの保有台数。「自動車保有車両数」から車両総重量別（全国計）の総重量 26,001kg 以上の欄の貨物車（被けん引車のみ）の営業用のみの合計により算出。数値は各年度末。</p> <p>→ (1996 年の車両数 (51700 台) からの増加車両数 (台)) × (1 台当りの軽油削減量 = 24,000 (ℓ/台)) × (軽油 1ℓ 当りの CO2 排出量 = 2.62 (kg/ℓ)) = 排出削減量 (t-CO2)</p> <p>○営自率：年度の自動車総貨物輸送トンキロ数に占める営業用車両による貨物輸送トンキロ数の割合。「自動車輸送統計年報」から (営業用輸送トンキロ (普通車+小型車+特殊用途車+軽自動車) / (営業用及び自家用の輸送トンキロの合計)) により算出。</p> <p>→ (前提である輸送トンキロ = 3,120 億トンキロ) × (基準の営自率 84.0% からの向上分 (%)) × (自家用貨物原単位 = 1046g-CO2) × (定数 100-15 (%)) = 排出削減量 (t-CO2)</p> <p>○積載効率：年度のトラックの能力トンキロ数に占める輸送トンキロ数の割合。「自動車輸送統計年報」から輸送量の営自合計のトンキロを能力トンキロで除して算出。</p> <p>→ (基準 CO2 排出量 = 9,000 万 t-CO2) × (基準の 42.8% と比較した積載効率向上分 (%)) = 排出削減量 (t-CO2)</p>
<p>出典・公表時期</p>	<p>○自動車保有車両数 ((財) 自動車検査登録協会) (毎年 10 月頃に公表)</p> <p>○自動車輸送統計年報 (国土交通省) (毎年 11 月頃に公表)</p>

備考※	
-----	--

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

規制緩和による営業用貨物輸送の活性化等を通じて、大幅な削減効果が現れており、目達計画上の目標を大幅に上回る水準である。引き続き、削減効果の一層の顕在化を図るため、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・省エネルギー法の荷主及びトラック事業者等への適用（中長期計画の作成及び実施等）</li> <li>・エネルギー使用合理化事業者支援事業の実施</li> <li>・「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組の促進</li> </ul>
2009年度	前年度までの取組を引き続き実施する。
2010年度以降	前年度までの取組を引き続き実施する。

### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策A 省エネルギー法							施行						
施策B エネルギー使用合理化事業者支援事業（億円）							開始 241	269	426	436 予定			
施策C グリーン物流パートナーシップ会議を通じた取組の推進						開始							

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・省エネルギー法 すべての輸送事業者に省エネに対する取り組みを求めるとともに、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続

者に省エネ計画の作成、エネルギー消費量等の定期報告等の義務付けを行う（2006年4月施行）。		
〔税制〕	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
〔予算・補助〕 【経済産業省】 ・ エネルギー使用合理化事業者支援事業（NEDO） 【国土交通省】 ・ 低公害車普及促進対策 ・ 中小トラック事業者構造改善支援事業	2008年度実績	269億50百万円の内数（NEDO） 6億円の内数（一次補正） 150億円（二次補正）
	2009年度実績	296億50百万円の内数（NEDO） 17億20百万円の内数 148億80百万円の内数（補正予算）
	2010年度予定	—
〔融資〕	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
〔技術開発〕	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
〔普及啓発〕 ・「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組の促進 荷主企業と物流事業者の協働によるトラック輸送の効率化、鉄道・船舶へのモーダルシフト、拠点集約化等の環境負荷軽減に資する取組みを促進するとともに、CO2排出量算定手法の標準化に取り組んでいる（2005年4月から実施）。	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続
〔その他〕	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

### 1. 車両の大型化

20トン車が25トン車又はトレーラーに代替するとし、1996年度から2012年度にかけて、25トン車の保有台数が約10万5千台増加、トレーラーの保有台数が約1万9千台増加すると見込み、各1台導入による燃料削減量から算定。

軽油1L当たりのCO2排出量 2.62kg/L

（25トン車）

約10万5千台 × 約9000L/台 × 2.62kg/L = 約260万t-CO2

（トレーラー）

$\text{約}1\text{万}9\text{千台} \times \text{約}2\text{万}4000\text{L/台} \times 2.62\text{kg/L} = \text{約}122\text{万 t-CO}_2$

⇒ 車両の大型化による排出削減見込量： 約382万 t-CO<sub>2</sub>

## 2. 営自転換

省エネ法及びグリーン物流等により、営自率が約3%向上すると想定。

営自率の約3%の向上は、約95億トンキロが営自転換することに相当。

自家用トラックの排出原単位は、1,046. g-CO<sub>2</sub>/トンキロであることから、

$1046\text{g-CO}_2/\text{トンキロ} \times \text{約}(100-15)\% \times \text{約}95\text{億トンキロ} = \text{約}845\text{万 t-CO}_2$

## 3. 積載効率向上

省エネ法及びグリーン物流等により、貨物の積載効率が1.8%向上すると想定。

2005年度の貨物自動車のCO<sub>2</sub>排出量は約9000万 t-CO<sub>2</sub>であることから、

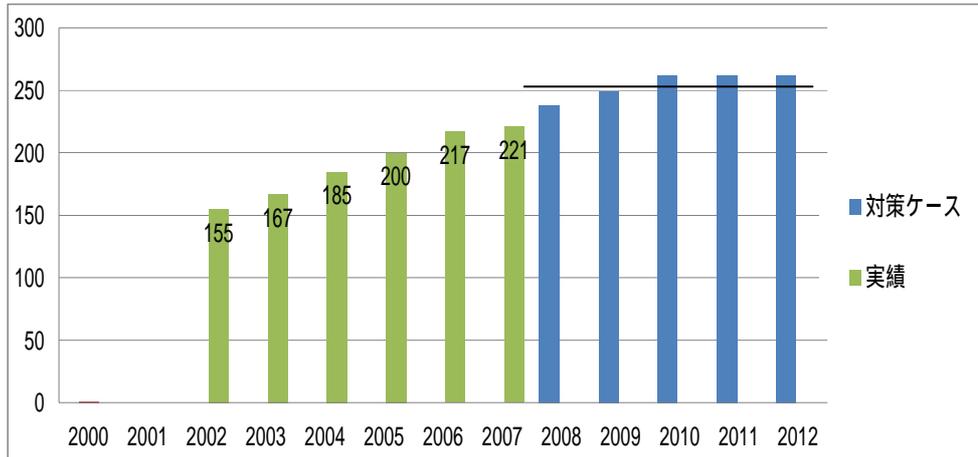
$\text{約}9000\text{万 t-CO}_2 \times 1.8\% = \text{約}162\text{万 t-CO}_2$

# 国際貨物の陸上輸送距離の削減

## 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

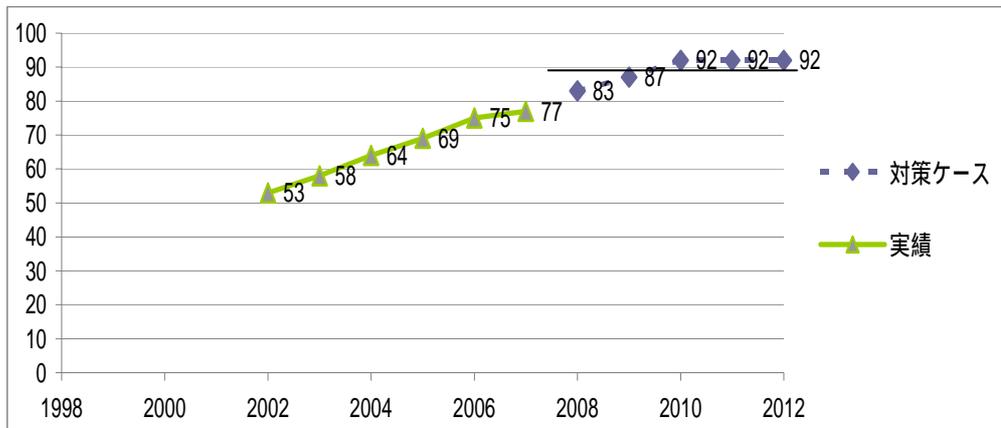
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									238	249	262	262	262	255
実績			155	167	185	200	217	221						



## 2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:億トンキロ)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									83	87	92	92	92	89
実績			53	58	64	69	75	77						



定義・算出方法	定義：国際貨物の陸上輸送距離（トンキロ） 算出方法：国際海上コンテナターミナル及び多目的国際ターミナルの供用による陸上輸送距離削減実績（トンキロ）を算出
出典・公表時期	国土交通省調べ
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

外航船舶が寄港可能な港湾の整備等により、最寄り港までの海上輸送が可能となり、トラック輸送に係る走行距離が短縮され、CO2 排出量の削減効果が現れてきている。このまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、概ね目標達成が可能な水準である。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備 港湾整備事業費 4,284 億円の内数（2008 年度） 多目的国際ターミナルの整備 港湾整備事業費 4,284 億円の内数（2008 年度）
2009 年度	中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備 港湾整備事業費 6,391 億円の内数（2009 年度） 多目的国際ターミナルの整備 港湾整備事業費 6,391 億円の内数（2009 年度）
2010 年度以降	引き続き、国際貨物の陸上輸送距離削減に向けて、国際海上コンテナターミナル等の外航船舶が寄港可能な港湾施設の整備を推進する。

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
国際海上コンテナターミナル、多目的国際ターミナルの整備 港湾整備事業費(億円)	7,147	6,860	6,007	5,018	4,823	4,367	4,047	4,008	4,284	6,391		継続	
	→												
												予定	

施策の全体像	実績及び予定	
[予算・補助] ・中核・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備 ・多目的国際ターミナルの整備	2008年度実績	港湾整備事業費 3,926 億円の内数 港湾整備事業費 112 億円の内数 (一次補正) 港湾整備事業費 248 億円の内数 (二次補正)
	2009年度実績	港湾整備事業費 3,733 億円の内数 港湾整備事業費 2,658 億円の内数 (補正)
	2010年度予定	継続予定
[普及啓発] 「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組の促進	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続予定

#### 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

国際貨物の陸上輸送距離削減によるCO<sub>2</sub>排出削減見込量を次のように算定。

##### 1. コンテナ貨物

1993年時点の港湾配置及び港湾背後圏を前提条件に、2010年度貨物量を輸送する場合のコンテナ貨物流動調査から求められる削減トンキロ：78億4,400万トンキロ (①)

##### 2. バルク貨物

1993年時点の港湾配置及び港湾背後圏を前提条件に、2010年度貨物量を輸送する場合の陸上出入貨物調査から求められる削減トンキロ：13億8,600万トンキロ (②)

##### 3. トラックのCO<sub>2</sub>排出原単位 290 g-CO<sub>2</sub>/トンキロ (～2004) (③)

271 g-CO<sub>2</sub>/トンキロ (2005～) (④)

CO<sub>2</sub>排出削減見込量は、コンテナ貨物とバルク貨物の陸上輸送距離削減によるものであることから、

$$(\text{①} + \text{②}) = 92\text{億}3,000\text{万トンキロ}$$

①

②

うち、2004年までの削減量：63億1,000万トンキロ (⑤)

うち、2005年以降の削減量：29億2,000万トンキロ (⑥)

$$\text{⑤} \times \text{③} + \text{⑥} \times \text{④}$$

⑤

③

⑥

④

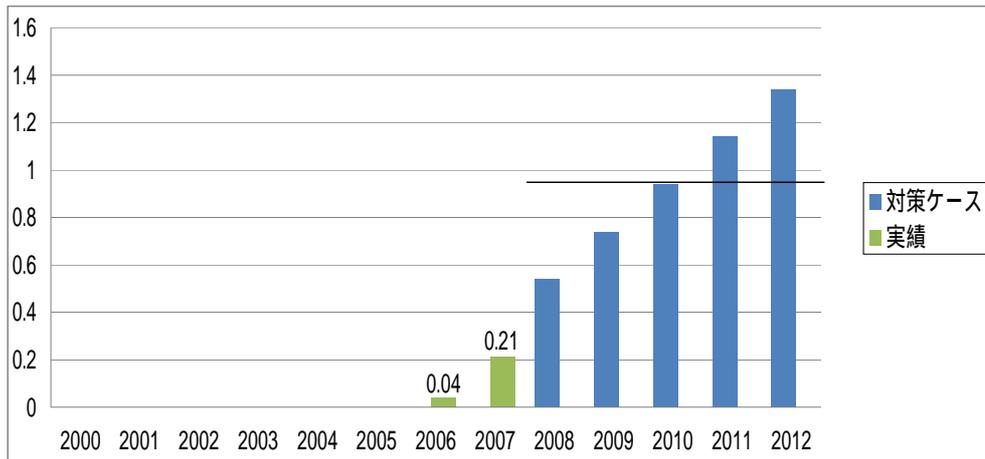
= 約262万 t-CO<sub>2</sub>

## 省エネに資する船舶の普及促進

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

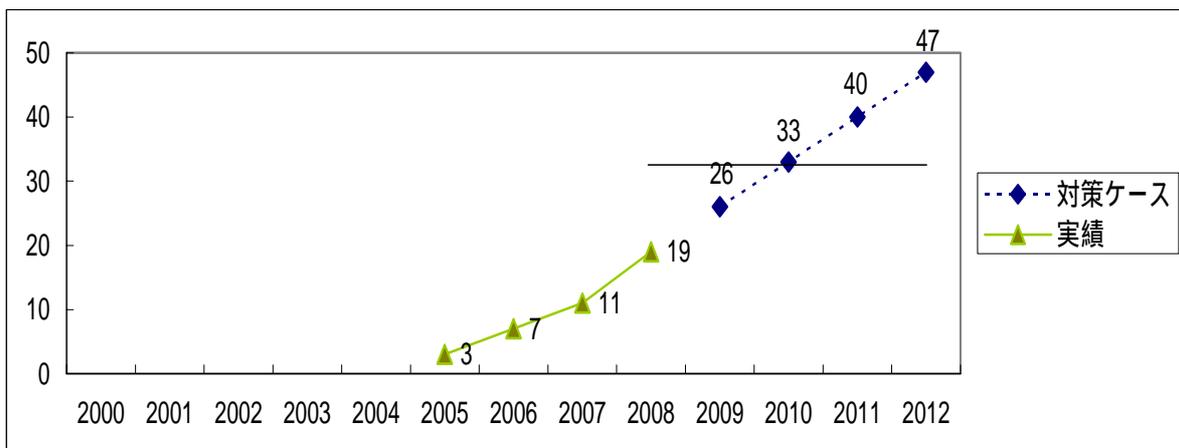
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									0.54	0.74	0.94	1.14	1.34	0.94
実績						0.04	0.21							



### 2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:隻)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース										26	33	40	47	33
実績						3	7	11	19					



定義・ 算出方法	スーパーエコシップ累積導入隻数
出典・ 公表時期	
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

対策評価指標については、2008年度までに、19隻のスーパーエコシップ（SES）が建造決定されている。

このまま推移すれば、概ね目標達成が可能な水準である。引き続き、SES普及の着実な進捗を図っていく必要がある。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	SESの普及支援（39.5億円、40億円の内数（一次補正））
2009年度	引き続き、SES普及の着実な進捗を図っていく。
2010年度以降	引き続き、SES普及の着実な進捗を図っていく。

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>施策</b> 環境に優しく 経済的な次世 代内航船舶 (スーパーエコ シップ)の普及 促進													

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] 環境にやさしく経済的な次世代内航船舶（スーパ ーエコシップ）の普及支援	2008 年度実績	3951 百万円 4000 百万円の内数（一次補正）
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発] 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の 船舶共有建造制度を活用したスーパーエコシ ップの建造支援等の普及支援策を 2005 年度から実施	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

#### 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

スーパーエコシップ（SES）1隻当たりのCO<sub>2</sub>排出削減量（約285t-CO<sub>2</sub>）（2005年度実績より1隻当たりの平均値を算出）を基に算出している。

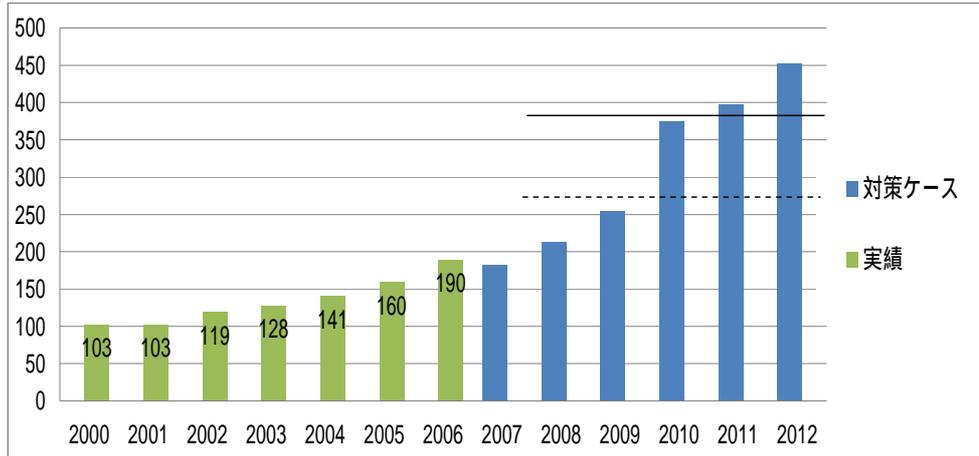
## 公共交通機関の利用促進

### 6. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO<sub>2</sub>)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース								182	213	255	375	397	452	338.4
実績	103	103	119	128	141	160	190							

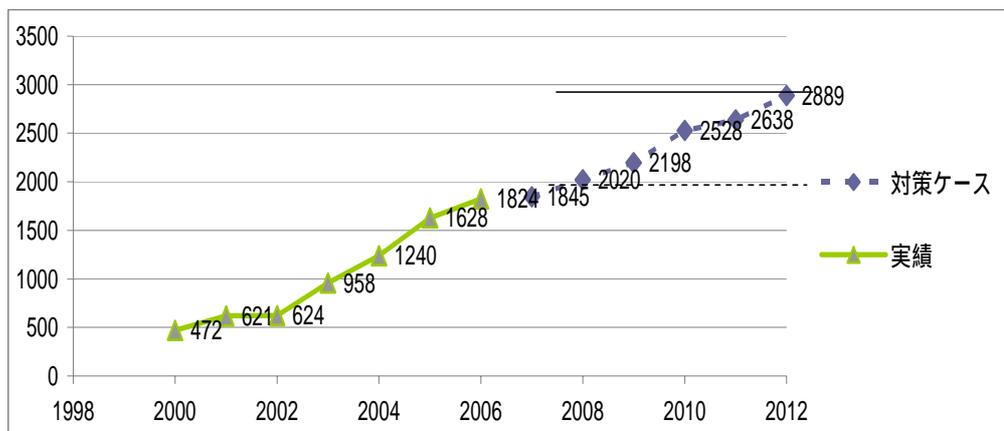
直近のデータに基づく2010年度の排出削減見込み量は385(万t-CO<sub>2</sub>)である。



### 7. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:百万人)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース								1845	2020	2198	2528	2638	2889	2454.6
実績	472	621	624	958	1240	1628	1824	1845	2020	2198	2528	2638	2889	



定義・ 算出方法	公共交通機関の利用促進（鉄道）：鉄道新線整備及び既存鉄道利用促進 鉄道新線整備 ・ 整備キロ×営業キロ当たり輸送人員＝新線整備増加輸送人員 既存鉄道利用促進 ・ 増加輸送人員－新線整備増加輸送人員＝既存鉄道増加輸送人員 公共交通機関の利用促進（バス） 三大都市圏及び地方中核都市のバス輸送人員×施策導入率×輸送人員改善率 ※輸送人員改善率：公共交通利用促進施策の導入によって改善される輸送人員の割合
出典・ 公表時期	（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
備考※	●前々年度実績値が示せない理由 実績値算出に用いている公共交通機関の利用実績のデータについては、「都市交通年報」及び「地域交通年報」のものを使用している。「都市交通年報」の最新版は平成20年版（平成21年6月発行）、「地域交通年報」の最新版は平成19年版（平成20年12月発行）で、ともに掲載データは平成18年度のものであり、従って、現時点において算出できる実績値が、2006年度（平成18年度）であるため。 ●実績値把握の早期化のための具体策 前述のとおり、「都市交通年報」及び「地域交通年報」から実績値を算出していることから、早期化を図ることは困難である。

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

## 8. 対策・施策に関する評価

### 対策・施策の進捗状況に関する評価

鉄道新線の整備、ICカード導入等による既存の鉄道・バスの利用促進、通勤交通マネジメントなどの手段により、マイカーから公共交通機関への転移を促進する施策である。

鉄道・バスの利用促進については、現時点で得られる最新のデータは2005年度までであるが、CO2排出の削減効果は現れてきており、このまま推移すれば、概ね目標達成が可能な水準である。

通勤交通マネジメントについては、転換への取組みは08年度からの実施であり、CO2排出の削減効果の評価はこれからである。

### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	（2008年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由） 【国交省】 ○ 新線整備 2008年度は、東京メトロ副都心線、中之島線を含め、計15.7kmの新線が開業した。 ○ 既存鉄道利用促進
--------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>ＩＣカードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、鉄道駅のバリアフリー化等によるサービス・利便性向上を通じ、鉄道利用を促進した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ バス利用促進 ノンステップバスの普及、共通ＩＣカードの導入及びバスロケーションシステムの整備等のバス利便性向上を通じ、バス利用を促進した。</li> <li>○ 通勤交通マネジメント エコ通勤実施事業所に対し、アドバイザー派遣、啓発ツール等の提供を行い、自家用自動車による通勤行動の、ＣＯ２排出量の少ない交通モード等への転換を促した。</li> </ul>
2009 年度	<p>(2009 年度に実施中の施策の概要、予算額等)</p> <p>【国交省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 既存鉄道利用促進 昨年度に引き続き、ＩＣカードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、鉄道駅のバリアフリー化等によるサービス・利便性向上を通じ、鉄道利用の促進を図る。</li> <li>○ バス利用促進 前年度に引き続き、ノンステップバスの普及、共通ＩＣカードの導入及びバスロケーションシステムの整備等のバス利便性向上を通じ、バス利用の促進を図る。</li> </ul> <p>【国交省・環境省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 通勤交通マネジメント（MMIによるエコ通勤） エコ通勤に取り組む企業等に対し、エコ通勤社会実験等を行う。また、エコ通勤優良事業所認証制度を導入し、前年度の取り組みをさらに拡充する。</li> </ul>
2010 年度以降	<p>(2010 年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述)</p> <p>【国交省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新線整備 成田高速鉄道アクセス線の開業（2010 年度）等が予定されている。</li> </ul> <p>【国交省・環境省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 通勤交通マネジメント（MMIによるエコ通勤） 継続予定</li> </ul>

9. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
鉄道新線整備	→													
既存鉄道利用	→													
バス利用促進	→													
通勤交通マネジメント (MMによるエコ通勤)									→					

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制] 【国交省】 1. 鉄道新線整備 ・ 鉄道新線に対する特例措置 等 鉄道事業者等が新線建設等のために敷設した鉄道施設について固定資産税の課税標準を最初5年間1/3、その後5年間2/3としている(1954年度から実施)。	2008 年度実績	【国交省】 1. 継続 2. 継続 3. 継続
	2009 年度実績	【国交省】 1. 継続 2. 継続 3. 継続
	2010 年度予定	【国交省】 1. 継続予定 2. 延長要望予定 3. 延長要望予定
2. 既存鉄道利用促進 ・ バリアフリー設備の特別償却 等 鉄軌道事業者がバリアフリー設備を取得し、事業の用に供した場合には、法人税の特別償却(取得価額の15%又は基準取得価額(取得価額の40%相当額)の20%)を行うことができる(1998年度から実施)。	2010 年度予定	【国交省】 1. 継続予定 2. 延長要望予定 3. 延長要望予定
	2010 年度予定	【国交省】 1. 継続予定 2. 延長要望予定 3. 延長要望予定
	2010 年度予定	【国交省】 1. 継続予定 2. 延長要望予定 3. 延長要望予定
3. バス利用促進 ・ バリアフリー設備の特別償却 ノンステップバスを取得し、事業の用に供した場合には、所得税・法人税の特別償却(基準取得価額(取得価額の40%相当額)の20%)を行うことができる(2000年度から実施)。	2010 年度予定	【国交省】 1. 継続予定 2. 延長要望予定 3. 延長要望予定
	2010 年度予定	【国交省】 1. 継続予定 2. 延長要望予定 3. 延長要望予定
	2010 年度予定	【国交省】 1. 継続予定 2. 延長要望予定 3. 延長要望予定
[予算・補助] 【国交省】	2008 年度実績	【国交省】 1. 鉄道新線整備

<p>1. 鉄道新線整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道新線整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>①地下高速鉄道整備事業費補助</li> <li>②空港アクセス鉄道等整備事業費補助</li> </ul> </li> <li>都市部における新交通システム等中量軌道システム、LRT整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>③LRTシステム整備費補助</li> </ul> </li> </ul> <p>2. 既存鉄道利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ICカードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、シームレスな公共交通の実現等によるサービス・利便性向上を通じた公共交通機関の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>①交通施設バリアフリー化設備整備費補助金</li> <li>②鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助</li> <li>③鉄道駅総合改善事業費補助</li> <li>④都市鉄道利便増進事業費補助</li> <li>⑤幹線鉄道等活性化事業費補助 (旅客線化・高速化・乗継円滑化)</li> </ul> </li> </ul> <p>3. バス利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ノンステップバスの普及、共通ICカードの導入及びバスロケーションシステムの整備等のバス利便性向上を通じたバス利用促進。 <ul style="list-style-type: none"> <li>①公共交通移動円滑化事業</li> <li>②自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業</li> <li>③地方バス路線維持対策</li> </ul> </li> </ul> <p>【国交省・環境省】</p> <p>4. 通勤交通マネジメント（MMによるエコ通勤）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>エコ通勤実施事業所に対する支援ツールの開発・提供等を行う。</li> <li>MMによるエコ通勤に取り組む企業等に対し、エコ通勤社会実験等を行う。</li> </ul>		<p>① 26,379 百万円 7,000 百万円（二次補正）</p> <p>② 4,265 百万円 2,000 百万円（二次補正）</p> <p>③ 516 百万円</p> <p>2. 既存鉄道活性化</p> <p>① 3,150 百万円 630 百万円（二次補正）</p> <p>② 2,400 百万円</p> <p>③ 1,125 百万円 300 百万円（二次補正）</p> <p>④ 1,533 百万円</p> <p>⑤ 1,366 百万円の内数</p> <p>3. バス利用促進</p> <p>① 1,423 百万円 200 百万円（二次補正）</p> <p>② 1,715 百万円の内数</p> <p>③ 7,350 百万円 666 百万円（一次補正）</p> <p>4. 通勤交通マネジメント モビリティ・マネジメント実証調査（14 百万円）</p>
	2009 年度実績	<p>【国交省】</p> <p>1. 鉄道新線整備</p> <p>① 24,864 百万円 4,641 百万円（補正）(P)</p> <p>② 3,365 百万円</p> <p>③ 203 百万円</p> <p>2. 既存鉄道利用促進</p> <p>① 4,350 百万円 20,000 百万円（補正）(P)</p> <p>② 1,200 百万円</p> <p>③ 1,151 百万円</p> <p>④ 2,904 百万円 2,427 百万円（補正）(P)</p> <p>⑤ 1,125 百万円の内数</p> <p>3. バス利用促進</p> <p>① 780 百万円 504 百万円（補正）(P)</p> <p>② 1,669 百万円の内数</p>

		<p>③ 7,551 百万円 495 百万円(補正)(P)</p> <p>【国交省・環境省】</p> <p>4. 通勤交通マネジメント MMによるエコ通勤(135 百万円の内数)</p>	
	2010 年度予定	<p>1. 継続予定</p> <p>2. 継続予定</p> <p>3. -</p> <p>4. -</p>	
<p>[融資]</p> <p>【国交省】</p> <p>鉄道新線整備</p> <p>既存鉄道利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域再生支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>－地方私鉄(事故防止工事等)</li> <li>－大都市圏・基幹鉄道整備事業</li> </ul> </li> </ul> <p>鉄軌道事業の輸送力増強、利用者利便性向上等を推進するために事業資金について、鉄軌道事業者に長期低利の融資を行う(1959 年度から実施)。</p> <p>バス利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域再生支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>－バス施設整備</li> </ul> </li> </ul> <p>高齢者、身体障害者がバスの利用を容易にするための施設(ノンステップバス)整備を行う場合(2000 年度から実施)、車両、営業所、車庫及び乗継施設の整備を行う場合(1985 年度から実施)の融資制度</p> <p>(中小・国生公庫)</p> <p>※H20.10 月から(株)日本政策金融公庫へ統合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会環境対応施設整備資金 <ul style="list-style-type: none"> <li>－ノンステップバスの導入</li> </ul> </li> </ul> <p>高齢者、身体障害者がバスの利用を容易にするための施設(ノンステップバス)整備を行う場合の融資制度(2006 年4月より実施)</p>	2008 年度実績	<p>【国交省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方私鉄(地域社会基盤整備枠として、750 億円の内数)</li> <li>・ 大都市圏・基幹鉄道(広域ネットワーク整備枠として、1,900 億円の内数)</li> <li>・ バス施設整備(地域社会基盤整備枠として、750 億円の内数)</li> <li>・ ノンステップバス【社会環境対応施設整備資金】(特別利率②)</li> </ul>	
		2009 年度実績	<p>【国交省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方私鉄(地域社会基盤整備枠)廃止</li> <li>・ 大都市圏・基幹鉄道(広域ネットワーク整備枠)廃止</li> <li>・ バス施設整備(地域社会基盤整備枠)廃止</li> <li>・ ノンステップバス【社会環境対応施設整備資金】(基準利率)</li> </ul>
		2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績		

	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
<p>[普及啓発]</p> <p>【国交省】</p> <p>1. 既存鉄道利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道でエコキャンペーン</li> </ul> <p>鉄道業界、国土交通省鉄道局が実施主体となり、環境施策・利用促進施策や広報活動を展開し、身近な環境対策としての鉄道の利用を呼びかけていくもの（2005年10月1日より実施。）。</p> <p>【国交省・環境省】</p> <p>2. 通勤交通マネジメント（MMによるエコ通勤）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国交省と土木学会の共同主催（2008年度まで）で日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）を開催（2009年度からは国交省は後援）。</li> <li>公共交通利用推進等マネジメント協議会によりエコ通勤優良事業所認証制度を創設（2009年度から）</li> <li>MMによるエコ通勤に取り組む企業等に対し、エコ通勤社会実験等の支援。</li> </ul>	2008 年度実績	<p>【国交省】</p> <p>1. 継続</p> <p>2. 第3回JCOMM開催（約400名参加、事例発表84件）</p>
	2009 年度実績	<p>【国交省】</p> <p>1. 継続</p> <p>2. 第4回JCOMM後援</p> <p>【環境省】</p> <p>2. 支援企業等は未定</p>
	2010 年度予定	<p>【国交省】</p> <p>1. 継続予定</p> <p>2. 継続</p>
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

#### 10. 排出削減見込み量の算定根拠等

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CO<sub>2</sub>排出削減見込量を次のように算定。

##### 1. 公共交通機関の利用促進

$$\text{1日当たり乗用車削減台キロ} \times \text{乗用車1万台キロ当たりのCO}_2\text{排出量} \times 365 \text{日}$$

（上記前提より算出（単位：万台km））

$$= \text{約} 272 \text{万 t-CO}_2$$

$$\text{※ 1日当たり乗用車削減台キロ} = \text{1日当たり乗用車削減台数} \times \text{1日当たり平均走行距離}$$

$$\text{※ 1日当たり乗用車削減台数}$$

$$= \text{乗用車からの利用転換者数} \div \text{乗用車1台当たり平均乗車人員} \div 365 \text{日}$$

## 2. 通勤交通マネジメント

① 100人以上の事業所従業員数；	1297万8560人
② マイカー通勤割合；	55%
③ 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%
④ 年間勤務日数；	261日
⑤ 平均通勤距離；	11.7km（片道）
⑥ マイカーの実燃費；	9.7km/l
⑦ ガソリン1リットルあたりのCO2排出量；	2.3kg-CO2

$$\frac{12978560 \text{人}}{\text{①}} \times \frac{55\%}{\text{②}} \times \frac{10\%}{\text{③}} \times \frac{261 \text{日}}{\text{④}} \times \frac{11.7 \text{km} \times 2}{\text{⑤}} \div \frac{9.7 \text{km/l}}{\text{⑥}} \times \frac{2.3 \text{kg-CO2}}{\text{⑦}}$$

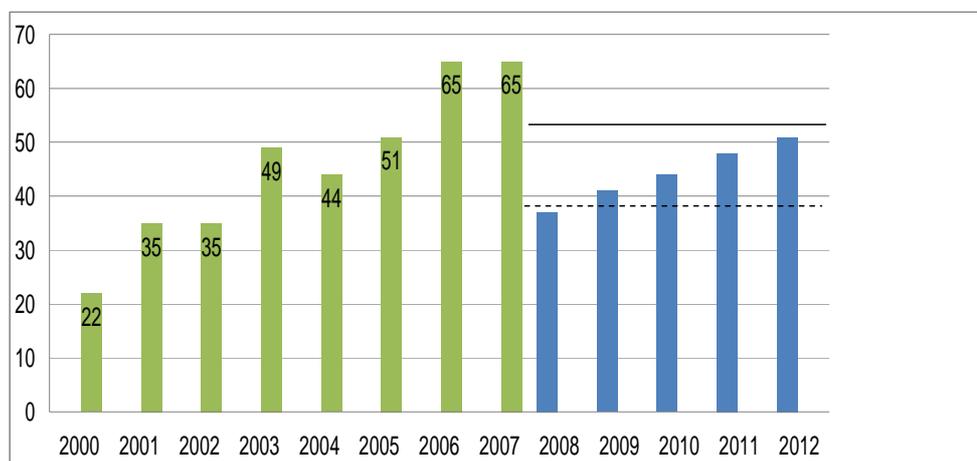
= 約103万t-CO2

## 対策名：鉄道のエネルギー消費効率の向上

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

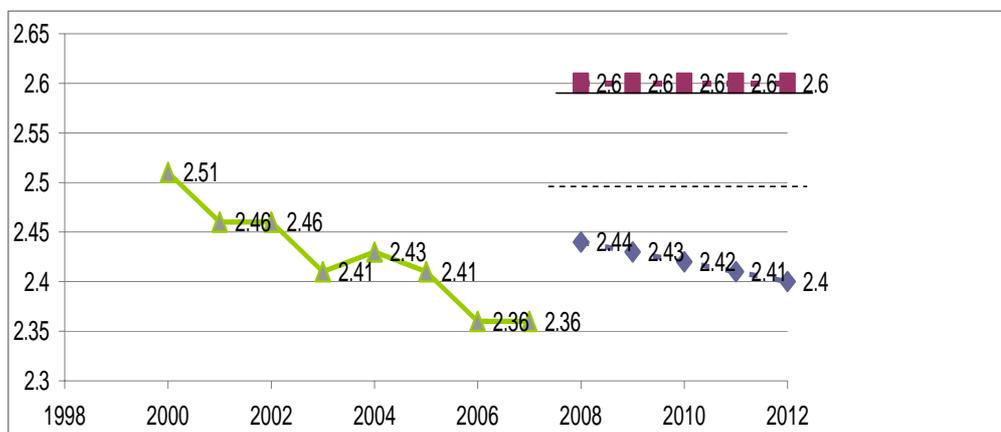
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース									37	41	44	48	51	44.2
対策下位ケース														0
実績	22	35	35	49	44	51	65	65						



### 2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:kWh/km)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース									2.44	2.43	2.42	2.41	2.4	2.42
対策下位ケース									2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	3
実績	2.51	2.46	2.46	2.41	2.43	2.41	2.36	2.36						



定義・算出方法	エネルギー消費原単位＝運転電力使用量（kWh）／車両走行キロ（km）
出典・公表時期	（社）政府資料等普及調査会 鉄道統計年報
備考※	[エネルギー消費原単位について] 2000年度から2006年度までは実績値 2007年度は速報値

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

現時点で得られる最新のデータは2007年度までであるが、エネルギー消費原単位の改善効果が現れており、目標を達成している状況である。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	（2008年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由） [税制]
--------	-----------------------------------------------

	鉄軌道事業者がエネルギーの使用の合理化に資する等の要件を満たす新規製造車両を導入した場合には、固定資産税の課税標準を5年間1/2としている。
2009年度	(2009年度に実施中の施策の概要、予算額等) [税制] 鉄軌道事業者がエネルギーの使用の合理化に資する等の要件を満たす新規製造車両を導入した場合には、固定資産税の課税標準を5年間1/2としている。
2010年度以降	(2010年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述)

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策A 省エネ法							施行						
施策B 税制特例 (1964年から 実施)													

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・省エネルギー法の鉄道事業者への適用 全ての鉄道事業者に省エネに対する取組みを求めるとともに、一定規模以上の輸送能力を有する鉄道事業者に省エネ計画の作成、エネルギー消費量等の定期報告等の義務付けを行う。(2006年4月施行)	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続
[税制] ・新規車両の導入に対する支援 鉄軌道事業者がエネルギーの使用の合理化に資する等の要件を満たす新規製造車両を導入した場合には、固定資産税の課税標準を5年間1/2としている。(1964年度から実施)	2008年度実績	継続
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続予定
[予算・補助]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[融資]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[技術開発]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[普及啓発]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[その他]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

エネルギー消費原単位＝運転電力使用量（kWh）／車両走行キロ（km）

鉄道のエネルギー消費効率の向上によるCO<sub>2</sub>排出削減見込量を次のように算定。

① 施策を実施しない場合の2010年度の電力量：約195億 kWh

（エネルギー消費原単位：2.60 kWh/km）

② 施策を実施した場合の2010年度の電力量：約182億 kWh

（省エネ車両約75%導入により、エネルギー消費原単位が1995年度より7%改善され、  
2.42 kWh/km）

2010年における消費電力量の削減量は約13億 kWh であることからCO<sub>2</sub>排出削減見込量は  
約44万 t - CO<sub>2</sub>

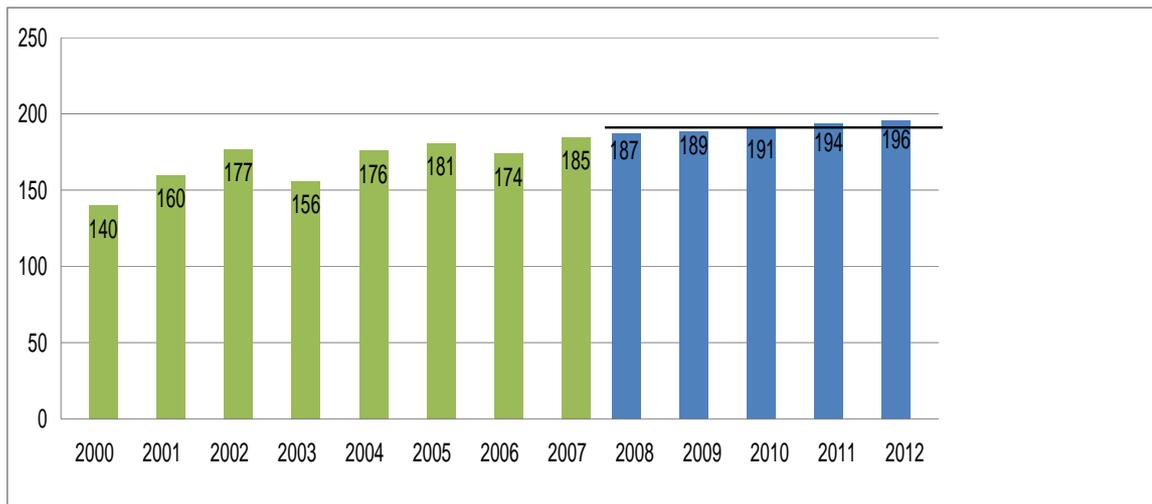
対策名 航空のエネルギー消費効率の向上

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
対策ケース									187	189	191	194	196
実績	140	160	177	156	176	181	174	185					

第一約束 期間平均	191.4
--------------	-------

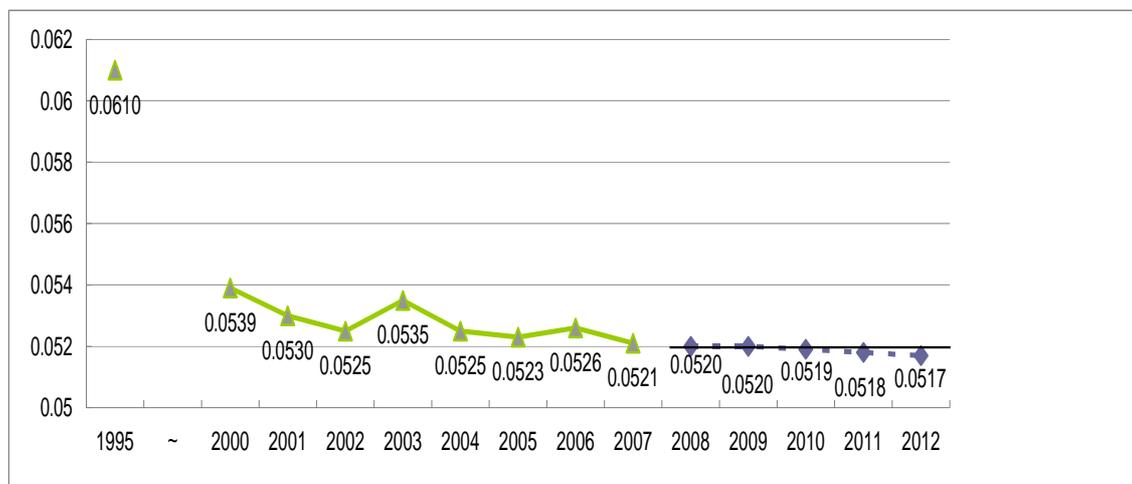


※ 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:L/人キロ)

年度	1995 ~ 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
対策ケース									0.0520	0.0520	0.0519	0.0518	0.0517
実績	0.0610	0.0539	0.0530	0.0525	0.0535	0.0525	0.0523	0.0526	0.0521				

第一約束 期間平均	0.0519
--------------	--------



定義・ 算出方法	単位輸送量あたりの燃料消費量 (国内航空輸送における燃料消費量 (L) / 国内航空輸送量 (人扣))
出典・ 公表時期	航空輸送統計年報 (国土交通省) 毎年度 8 月頃公表
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

## 2. 対策・施策に関する評価

### 対策・施策の進捗状況に関する評価

新規機材の導入に対する支援、航空保安システムの高度化及びエコエアポートの推進等を通じて、削減効果は現れてきており、2010年度時点では概ね目標達成が可能な水準まで到達するものと予測される。引き続き、現行の対策・施策の着実な進捗を図っていく必要がある。

### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	(2008 年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由) 航空保安システムの高度化の一環として、広域航法 (RNAV : aRea NAVigation) の導入を順次拡大するとともに、横田空域の一部削減により飛行経路の短縮を図った。 また、エネルギー使用合理化事業者支援事業として、地上動力装置 (GPU : Ground Power Unit) を長崎空港に導入した。
2009 年度	(2009 年度に実施中の施策の概要、予算額等) 地上動力装置の未設置空港への導入促進及び広域航法の導入を順次拡大する。
2010 年度以降	(2010 年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述) 地上動力装置の未設置空港への導入促進及び広域航法の導入を順次拡大する。

・ 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
省エネ法の航空事業者への適用							開始						
新規機材の導入支援													継続 予定
エネルギー使用合理化事業者支援(億円)								開始 269	296	296			
航空保安システムの高度化													継続 予定
エコエアポートの推進				開始									継続 予定

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・省エネルギー法の航空事業者への適用 すべての輸送事業者在省エネに対する取り組みを求めるとともに、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者在省エネ計画の作成、エネルギー消費量等の定期報告等の義務付け	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
[税制] ・新規機材の導入に対する支援 1. バリアフリー設備を整備した 60 席以上の航空機を取得し、事業の用に供する場合には、法人税の特別償却（基準取得価額（取得価額の 20% 相当額）の 20%）を行うことが出来る（2006 年度より実施）。 2. 国内線就航機について、固定資産税の課税標準を最大離陸重量に応じて 3 年間 1/2～2/3 に軽減（1954 年度より実施）。	2008 年度実績	1. 継続 2. 継続
	2009 年度実績	1. 継続 2. 継続
	2010 年度予定	1. 継続予定 2. 継続予定
[予算・補助] ・エネルギー使用合理化事業者支援事業	2008 年度実績	296 億 50 百万円の内数
	2009 年度実績	296 億 50 百万円の内数
	2010 年度予定	継続予定
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
<p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空保安システムの高度化</li> </ul> <p>より効率的な飛行方法である広域航法（RNAV）の本格的展開（2007 年度より）、運輸多目的衛星の活用（2006 年 7 月運用開始）、航空交通管理センターの設置（2005 年度設置）による、さらに効率的な経路・高度での飛行の実現や計器着陸装置（ILS）の高カテゴリー化等による、航空機の上空待機等の削減等を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコエアポートの推進</li> </ul> <p>2003 年度より国土交通省管理の国内空港において順次取り組みを開始。駐機時における航空機のアイドリングストップを図る地上動力装置（GPU）の利用促進など、空港及び空港周辺において、環境の保全及び良好な環境の創造を進める対策を実施</p>	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

航空のエネルギー消費効率の向上によるCO<sub>2</sub>排出削減見込量を次のように算定。

- ① 1995年度のエネルギー消費原単位 0.0610L/人扣
- ② 2002年度のエネルギー消費原単位 0.0525L/人扣  
(①からの改善率14%)
- ③ 2002年度の総エネルギー使用量 512万5000kL  
(①と同一原単位を想定した場合)
- ④ 2002年度の総エネルギー使用量(実績) 440万5000kL
- ⑤ 航空燃料1LあたりのCO<sub>2</sub>排出量 2.46kg/L
- ⑥ 2010年度のエネルギー消費原単位 0.0519L/人扣  
(①からの改善率15%)
- ⑦ 2010年度の予測輸送量 1019億人扣

CO<sub>2</sub>排出削減見込量は、以下より計 約190万t-CO<sub>2</sub>

(1995年度から2002年までの実績)

$$\begin{array}{ccccccc} (512万5000kL - 440万5000kL) & \times & 2.46kg/L & = & \text{約}177万t-CO_2 \\ \text{③} & & \text{④} & & \text{⑤} \end{array}$$

(2002年以降から2010年までの目標)

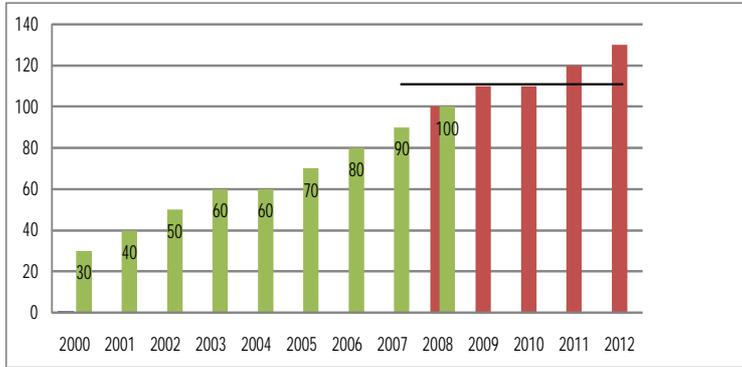
$$\begin{array}{ccccccc} (0.0525L/人扣 - 0.0519L/人扣) & \times & 1019億人扣 & \times & 2.46kg/L \\ \text{②} & & \text{⑥} & & \text{⑦} & & \text{⑤} \\ = & \text{約}14万t-CO_2 \end{array}$$

対策名 高度道路交通システム（ITS）の推進（信号機の集中制御化）

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

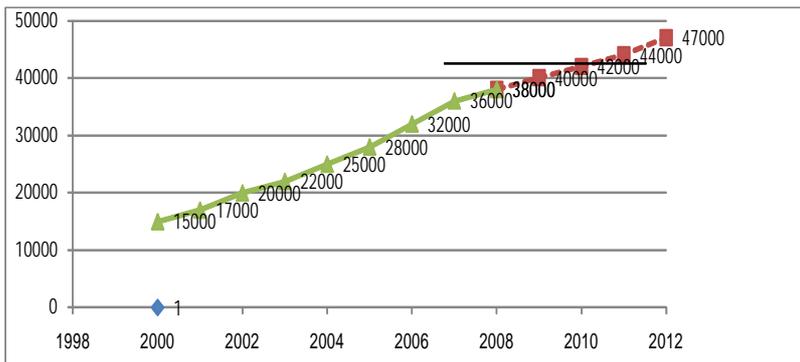
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									100	110	110	120	130	114
実績	30	40	50	60	60	70	80	90	100					



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:基)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									38000	40000	42000	44000	47000	42200
実績	15000	17000	20000	22000	25000	28000	32000	36000	38000					



定義・ 算出方法	都道府県警察における整備基数
出典・ 公表時期	警察庁内部資料（交通局交通規制課資料）
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

排出量削減見込みに向けて対策を着実に実施した。
-------------------------

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	約 2000 基を整備した。
2009 年度	約 2000 基を整備することとしている。
2010 年度以 降	整備の着実な実施

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
特定交通安全施設等整備事業の内数(百万円)	19,811	25,412	18,551	17,500	16,363	16,337	15,365	15,365	23,342	22,554			
プロファイル信号制御方式による信号制御化モデル事業(百万円)							536	448	275	196			
高度道路交通システムによる環境指向モデル事業(百万円)										266			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] ① 特定交通安全施設等整備事業 ② プロファイル信号制御方式による信号制御化モデル事業の整備 ③ 高度道路交通システムによる環境指向モデル事業	2008 年度実績	① 継続 ② 継続
	2009 年度実績	① 継続 ② 継続 ③ 新規
	2010 年度予定	① 継続 ② 継続 ③ 継続
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発] ① プロファイル信号制御方式による信号制御化モデル事業の整備 上流の交差点における交通量の情報を車両感知器で計測し、その情報に基づいて、下流の交差点に到着する交通量を予測し、それに応じて	2008 年度実績	① 継続
	2009 年度実績	① 継続 ② 新規
	2010 年度予定	① 継続 ② 継続

<p>直ちに最適な信号制御を行う次世代の信号方式の全国展開を図るため、モデル事業を実施して各種検証を行う。(2006年度～)</p> <p>② 高度道路交通システムによる環境指向モデル事業</p> <p>交通流の円滑化、物流の効率化等を図るため事業者等から提供されたプローブ情報(GPSを搭載したカーナビに記録されている自車両の位置、速度等の軌跡情報)を収集・活用するシステムの在り方を検討し、プローブ情報に基づく車両運行管理システム(MOCS)の開発、実証実験等を行うこととしている。(2009年度～)</p>		
<p>[普及啓発]</p>	<p>2008年度実績</p>	
	<p>2009年度実績</p>	
	<p>2010年度予定</p>	
<p>[その他]</p>	<p>2008年度実績</p>	
	<p>2009年度実績</p>	
	<p>2010年度予定</p>	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

### (1) 策定時の排出削減見込み量

高度道路交通システム（ITS）の推進（信号機の集中制御化） 約 130 万 t-CO<sub>2</sub>

### (2) 積算時に見込んだ前提

集中制御化した信号機 1 基当たりの CO<sub>2</sub> 改善量（28.40t-CO<sub>2</sub>/基・年）、信号機の整備予定基数（約 47,000 基）

※ CO<sub>2</sub> 改善量については、集中制御化した路線の走行調査を行った結果に基づき、所要時間の短縮や停止回数の減少による燃料消費の節減量に対して、ガソリン 1 リットル当たりの排出量換算係数を用いて算出した CO<sub>2</sub> の排出抑止効果を根拠としている。

### (3) 算出に至る計算根拠

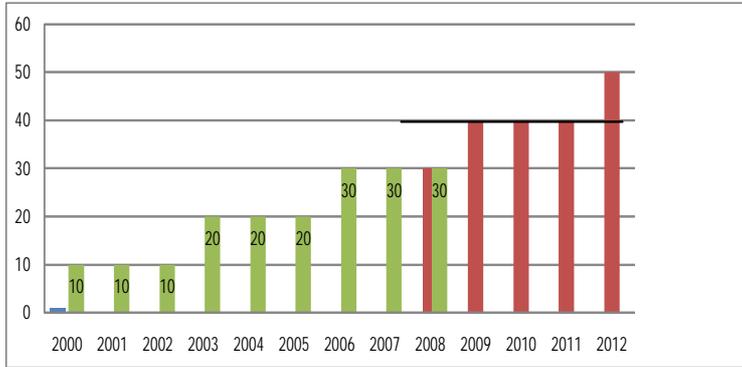
CO<sub>2</sub> 排出削減見込量 = 信号機 1 基当たりの CO<sub>2</sub> 改善量 × 信号機の整備予定基数

対策名 交通安全施設の整備（信号機の高度化）

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

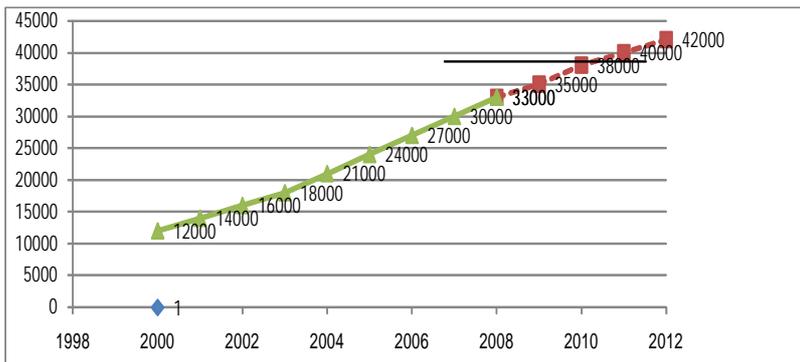
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									30	40	40	40	50	40
実績	10	10	10	20	20	20	30	30	30					



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:基)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									33000	35000	38000	40000	42000	37600
実績	12000	14000	16000	18000	21000	24000	27000	30000	33000					



定義・ 算出方法	都道府県警察における整備基数
出典・ 公表時期	警察庁内部資料（交通局交通規制課資料）
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

排出量削減見込みに向けて対策を着実に実施した。
-------------------------

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	約 2000 基を整備した。
2009 年度	約 2000 基を整備することとしている。
2010 年度以 降	整備の着実な実施。

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
特定交通安全施設等整備事業の内数(百万円)	19,811	25,412	18,551	17,500	16,363	16,337	15,365	15,365	23,342	22,554			
交通安全施設整備事業の効果測定(百万円)				20	4	4	4	10	5	3			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] ④ 特定交通安全施設等整備事業 ⑤ 交通安全施設整備事業の効果測定	2008 年度実績	③ 継続 ④ 継続
	2009 年度実績	① 継続 ② 継続
	2010 年度予定	④ 継続 ⑤ 継続
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

#### 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

(1) 策定時の排出削減見込み量

交通安全施設の整備（信号機の高度化） 約 50 万 t-CO<sub>2</sub>

(2) 積算時に見込んだ前提

高度化した信号機 1 基当たりの CO2 改善量、信号機の整備予定基数

※ CO2 改善量については、信号機の高度化事業（プログラム多段系統化、半感应式、右折感应化及び多現示化）の整備効果についてそれぞれ調査を行った結果に基づき、各事業による CO2 の排出抑止効果から算出している。平成 24 年度の CO2 排出削減見込量の根拠となる事業の信号機 1 基当たりの CO2 改善量及び整備予定基数は以下のとおりである。

信号機の高度化事業	1 基当たりの CO2 改善量	整備予定基数
プログラム多段系統化	20.72t-CO2/基・年	約 1.5 万基
半感应化	3.25t-CO2/基・年	約 0.8 万基
右折感应化	5.39t-CO2/基・年	約 0.3 万基
多現示化	9.72t-CO2/基・年	約 1.5 万基

(3) 算出に至る計算根拠

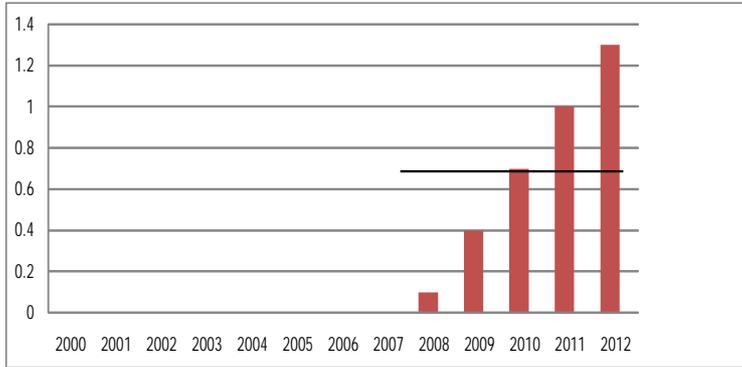
CO2 排出削減見込量 = 信号機 1 基当たりの CO2 改善量 × 信号機の整備予定基数

対策名 交通安全施設の整備（信号灯器のLED化の推進）

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

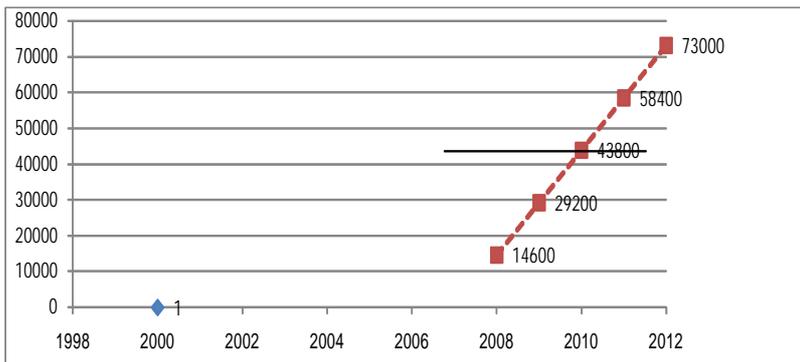
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									0.1	0.4	0.7	1	1.3	0.7
実績														



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:基)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース									14600	29200	43800	58400	73000	43800
実績														



定義・ 算出方法	都道府県警察における整備灯数
出典・ 公表時期	警察庁内部資料（交通局交通規制課資料）
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

--

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	調査中
2009 年度	約 14600 灯を整備することとしている。
2010 年度以 降	整備の着実な実施。

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
特定交通安全施設等整備事業の内数(百万円)									23,342	22,554			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] 特定交通安全施設等整備事業	2008 年度実績	新規
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

#### 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

(1) 策定時の排出削減見込み量 交通安全施設の整備（信号灯器のLED化の推進） 約 1.3 万 t-CO <sub>2</sub>
(2) 積算時に見込んだ前提 信号灯器改良の予定灯数（車両用灯器約 41,500 灯、歩行者用灯器約 31,500 灯）、LED 式信号灯器 1 灯当たりの CO <sub>2</sub> 改善量
(3) 算出に至る計算根拠

C02 排出削減見込量 = (電球式信号灯器消費電力 - LED 式信号灯器消費電力 (w)) × 灯器数 ÷  
1000 × 24h × 365 日 × 0.425kg-C02/kWh ÷ 1000

・電球式信号灯器消費電力

車両用灯器 70w、歩行者用灯器 60w

・LED 式信号灯器消費電力

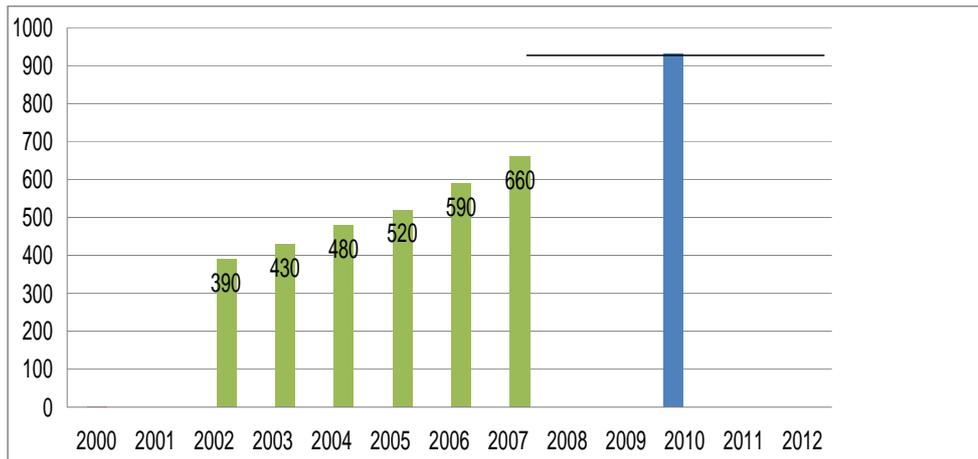
車両用灯器 12w、歩行者用灯器 12w

## 住宅の省エネ性能の向上

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

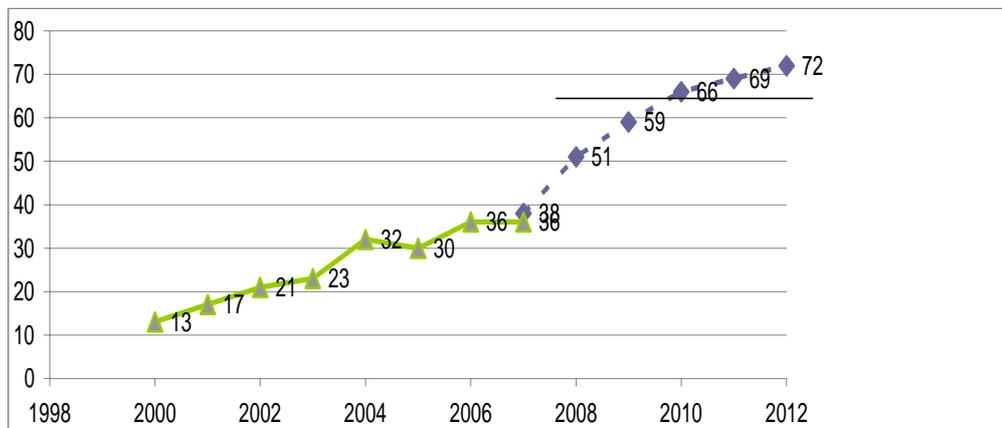
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策上位ケース											930			930
実績			390	430	480	520	590	660						



### 2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:%)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み								38	51	59	66	69	72	63.4
実績	13	17	21	23	32	30	36	36						



定義・算出方法	新築住宅の省エネ判断基準(平成11年基準)の適合率：当該年度に住宅性能評価を受けた住宅のうち、省エネ判断基準(平成11年基準)に適合している住宅の戸数の割合
出典・公表時期	国土交通省住宅局調べ(毎年度末に前年度の実績を公表)
備考※	

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

・ 対策・施策に関する評価

対策・施策の進捗状況に関する評価

一定規模以上の住宅の新築時等における省エネ措置の届出の義務付け等を内容とする省エネ法の的確な執行を図るとともに、融資・補助等による支援を行うことにより、住宅の省エネ対策を推進している。

対策評価指標については、新築住宅の省エネ判断基準適合率が2010年度で66%の目標に対して、2007年度実績値は36%である。2006年4月施行の省エネ措置の届出義務化、2009年4月施行の省エネ措置の担保措置の強化等により相当の効果がある見込みであり、概ね目標達成可能な水準である。引き続きこれらの施策を着実に推進する必要がある。

実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	<p>(2008年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 省エネ法による住宅の省エネ性能の向上</li> <li>・ 地域住宅交付金を活用した地域の創意工夫による省エネ住宅等の普及促進</li> <li>・ 証券化ローンの枠組みを活用した省エネ住宅の誘導</li> <li>・ 先導的技術開発の支援</li> <li>・ 設計・施工に係る技術者の育成</li> <li>・ 住宅性能表示制度の普及推進</li> <li>・ 総合的な環境性能評価手法(CASBEE)の開発・普及</li> <li>・ 住宅に係る省エネ改修促進税制の創設</li> <li>・ 住宅・建築物省CO<sub>2</sub>推進事業の創設</li> <li>・ 中小事業者等による住宅・建築物に係わる省エネ対策の強化</li> </ul>
2009年度	<p>(2009年度に実施中の施策の概要、予算額等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 改正省エネ法による住宅の省エネ性能の一層の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大規模な建築物(床面積2,000㎡以上)の省エネ措置が著しく不十分である場合の命令の導入</li> <li>・ 住宅を建築し販売する住宅供給事業者(住宅事業建築主)に対し、その新築する特定住宅(一戸建ての住宅)の省エネ性能の向上を促す措置の導入 等</li> </ul> </li> <li>・ 住宅リフォームに関する投資減税型措置の創設</li> </ul>

2010 年度以 降	(2010 年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述) ・改正省エネ法による住宅の省エネ性能の一層の向上 一定の中小規模の建築物（床面積 300 m <sup>2</sup> 以上 2,000 m <sup>2</sup> 未満）について、省エネ措置の届出等を義務付け
---------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
省エネルギー法の法的確な執行							対象拡大				対象拡大		
税制による支援									創設				
予算措置による支援													
評価・表示による情報提供													

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・省エネ法に基づく建築主等に対する省エネ措置の努力義務、一定規模以上の建築物の建築・大規模修繕時等の省エネ措置の届出義務付け等	2008 年度実績	大規模な建築物の省エネ措置が著しく不十分である場合の命令の導入や一定の中小規模の建築物について、省エネ措置の届出等の義務付けを柱とする改正省エネ法を 2008 年 5 月に公布
	2009 年度実績	大規模な建築物（床面積 2,000 m <sup>2</sup> 以上）の省エネ措置が著しく不十分である場合の命令の導入等を内容とする改正省エネ法が 2009 年 4 月に施行
	2010 年度予定	一定の中小規模の建築物（床面積 300 m <sup>2</sup> 以上 2,000 m <sup>2</sup> 未満）における省エネ措置の届出等を義務付けについては、2010 年 4 月に施行予定
[税制] ② 住宅に係る省エネ改修促進税制 ②省エネ促進のための住宅ローン減税、投資減税型措置	2008 年度実績	② 創設 ② -
	2009 年度実績	② 継続 ②延長・拡充、創設
	2010 年度予定	—
[予算・補助] ② 地域住宅交付金を活用した地域の創意工夫による省エネ住宅等の普及促進 ②住宅設備を含めた総合的な省エネ評価方法の開発の	2008 年度実績	② 1,930 億円の内数 ②0.3 億円 ③50 億円 ④3 億円

推進		⑤ —
③住宅・建築物省CO <sub>2</sub> 推進事業による住宅・建築物の省エネ化の促進	2009 年度実績	② 1,940 億円の内数
④中小事業者等による住宅・建築物に係わる省エネ対策の強化		② —
⑤次世代の低炭素型住宅に関する技術基準及び評価方法の検討		③70 億円
		④3 億円
		⑤0.18 億円
	2010 年度予定	② —
		② —
		② —
		② —
		⑤ —
[融資]	2008 年度実績	700 億円の内数
・証券化ローンの枠組みを活用した省エネ住宅の誘導	2009 年度実績	700 億円の内数
	2010 年度予定	—
[技術開発]	2008 年度実績	10 億円
・先導的技術開発の支援	2009 年度実績	10 億円
	2010 年度予定	—
[普及啓発]	2008 年度実績	② 継続
② 設計・施工に係る技術者の育成		②継続
②関係業界の自主的取組の促進	2009 年度実績	② 継続
		②継続
	2010 年度予定	② 継続
		②継続
[その他]	2008 年度実績	② 継続
② 住宅性能表示制度の普及推進		②CASBEE の充実・普及に向けた取組を実施
②総合的な環境性能評価手法 (CASBEE) の開発・普及	2009 年度実績	② 継続
		②継続
	2010 年度予定	② 継続
		②継続

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

「排出削減見込量」の算出に至る計算根拠・詳細（内訳等）説明

住宅の省エネ性能の向上によるCO2排出削減見込量を次のように算定。

### 1. 住宅省エネ係数

各省エネ判断基準を満たす住宅ストックの戸数構成比と、各省エネ判断基準をみたく住宅における冷暖房エネルギー消費指数を掛け合わせ、2010年度の住宅省エネ係数を算出。

○自然体ケースの住宅省エネ係数：0.94…①

○追加対策ケースの住宅省エネ係数：0.79…②

### 2. エネルギー消費削減量

(1) 追加対策ケースにおける2010年度の冷暖房エネルギー消費量を、世帯数、世帯あたり人員、機器保有率、住宅省エネ係数等から推計。

○追加対策ケースにおける2010年度の冷暖房エネルギー消費量  
= 1,348万kl（原油換算）…③

(2) 追加対策ケースにおける2010年度の冷暖房エネルギー消費量と、2010年度 of 自然体ケース及び追加対策ケースの住宅省エネ係数から、自然体ケースにおける2010年度の冷暖房エネルギー消費量を推計。

○自然体ケースにおける2010年度の冷暖房エネルギー消費量  
= 1,679万kl（原油換算）…④

(3) 自然体ケースと追加対策ケースの2010年度の冷暖房エネルギー消費量の差をとって、エネルギー消費削減量を算出。

○エネルギー消費削減量  
= 1,679万kl (④) - 1,348万kl (③)  
= 331万kl      …330万kl

### 3. 排出削減見込量

用途別のエネルギー消費削減量を「エネルギー・経済統計要覧」（2007）の2005年度実績値（電力、都市ガス、LPG、灯油のシェア）を用いて燃料別に按分し、燃料に応じたCO2排出係数を乗じ、排出削減見込量を算出。

	電力	都市ガス	L P G	灯油	合計
冷房用(万k l)	27	0	0	0	27
暖房用(万k l)	40	51	10	203	304
合計(万k l)	67	51	10	203	331
C02排出係数	4.04	1.94	2.31	2.63	
C02削減量(万t-C02)	270	98	24	533	926

○排出削減見込量

$\Sigma$  (エネルギー消費削減量) × (燃料別C02排出係数)

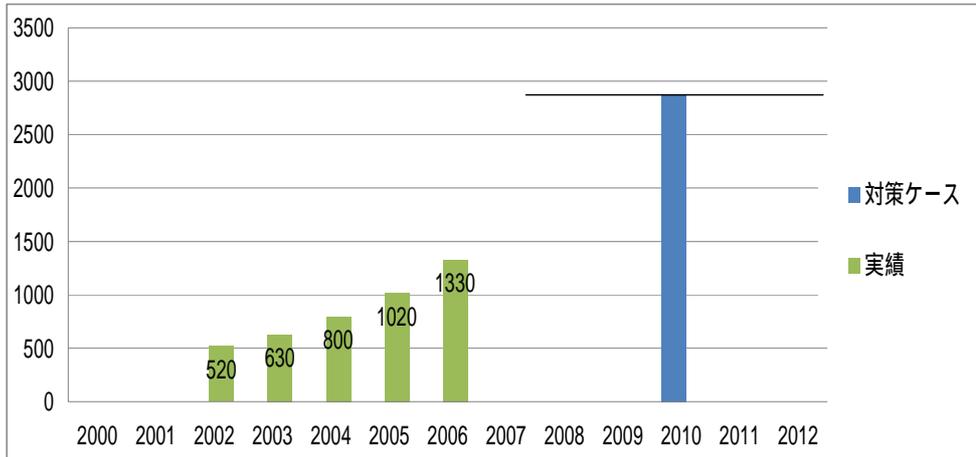
= 約 930 万 t-C02

## 建築物の省エネ性能の向上

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

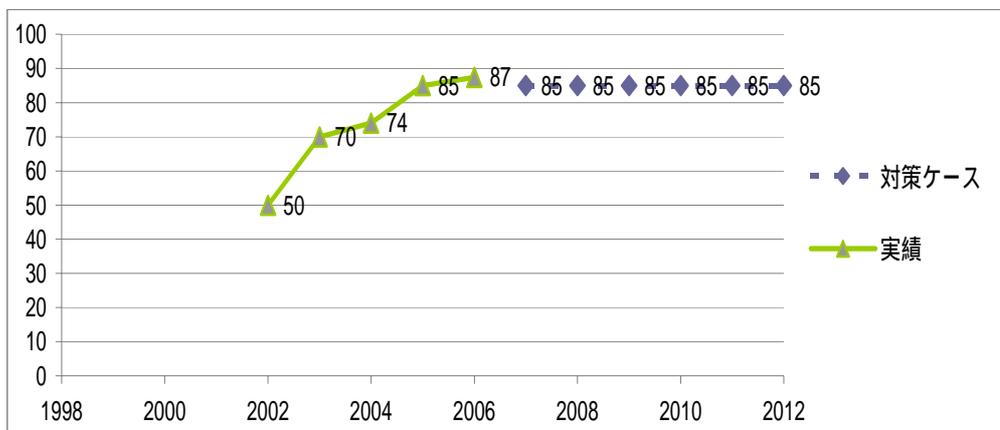
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース											2870			2870
実績			520	630	800	1020	1330							



### 2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:%)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
対策ケース								85	85	85	85	85	85	-
実績			50	70	74	85	87							



※2002～2006年度の実績及び2007～2009年度の対策ケースは新築建築物(2,000㎡以上)の省エネ判断基準(平成11年基準)適合率。2010～2012年度の対策ケースは新築建築物(300㎡

以上)の省エネ判断基準（平成11年基準）適合率。

定義・算出方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新築建築物(2,000㎡以上)の省エネ判断基準（平成11年基準）適合率： 当該年度に建築確認された建築物(2,000㎡以上)のうち、省エネ判断基準（平成11年基準）に適合している建築物の床面積の割合。</li> <li>・新築建築物の省エネ判断基準（平成11年基準）適合率： 当該年度に建築確認された建築物(300㎡以上)のうち、省エネ判断基準（平成11年基準）に適合している建築物の床面積の割合。</li> </ul>
出典・公表時期	国土交通省住宅局調べ(毎年度第2四半期に前々年度の実績を公表)
備考※	建築物の省エネ基準達成率は、全国の所管行政庁に提出された省エネ計画書を悉皆調査するとともに建築着工統計の分析が必要であり、集計に相当の時間を要する。実績値把握の早期化に向けて、所管行政庁に対して早期提出を促すことを予定。

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

<p>一定規模以上の建築物の新築時等における省エネ措置の届出の義務付け等を内容とする省エネ法的確な執行を図るとともに、税制・補助等による支援を行うことにより、建築物の省エネ対策を推進している。</p> <p>対策評価指標については、新築建築物の省エネ判断基準適合率が2010年度85%の目標に対して、新築建築物(2,000㎡以上)の省エネ判断基準適合率が2006年度87%と順調に推移しており、引き続きこれらの施策を着実に推進する必要がある。</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	<p>(2008年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・省エネ法による建築物の省エネ性能の向上</li> <li>・エネルギー需給構造改革投資促進税制による税制の延長及び拡充</li> <li>・先導的技術開発の支援</li> <li>・設計・施工に係る技術者の育成</li> <li>・関係業界の自主的取組の促進</li> <li>・総合的な環境性能評価手法(CASBEE)の開発・普及</li> <li>・住宅・建築物省CO<sub>2</sub>推進事業の創設</li> <li>・中小事業者等による住宅・建築物に係わる省エネ対策の強化</li> <li>・省エネルギー計画書作成支援ツール開発</li> </ul>
2009年度	<p>(2009年度に実施中の施策の概要、予算額等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・改正省エネ法による住宅の省エネ性能の一層の向上</li> <li>大規模な建築物(床面積2,000㎡以上)の省エネ措置が著しく不十分である場合の命令の導入</li> <li>・エネルギー需給構造改革投資促進税制の更なる延長及び初年度即時償却の導入</li> <li>・省エネルギー計画書作成支援ツール開発及び普及</li> </ul>

2010 年度以 降	<p>(2010 年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・改正省エネ法による住宅の省エネ性能の一層の向上</li><li>一定の中小規模の建築物（床面積 300 m<sup>2</sup>以上 2,000 m<sup>2</sup>未満）について、省エネ措置の届出等を義務付け</li><li>・省エネルギー計画書作成支援ツール運用開始</li></ul>
---------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
省エネルギー法の的確な執行							対象拡大				対象拡大		
税制による支援									延長 拡充	初年度即時償却	延長		
予算措置による支援													
評価・表示による情報提供													

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・省エネ法に基づく建築主等に対する省エネ措置の努力義務、一定規模以上の建築物の建築・大規模修繕時等の省エネ措置の届出義務付け等	2008 年度実績	大規模な建築物の省エネ措置が著しく不十分である場合の命令の導入や一定の中小規模の建築物について、省エネ措置の届出等の義務付けを柱とする改正省エネ法が 2008 年 5 月に公布
	2009 年度実績	大規模な建築物（床面積 2,000 m <sup>2</sup> 以上）の省エネ措置が著しく不十分である場合の命令の導入等を内容とする改正省エネ法が 2009 年 4 月に施行
	2009 年度予定	一定の中小規模の建築物（床面積 300 m <sup>2</sup> 以上 2,000 m <sup>2</sup> 未満）における省エネ措置の届出等を義務付けについては、2010 年 4 月に施行予定
[税制] ・エネルギー需給構造改革投資促進税制	2008 年度実績	継続（2008 年 4 月より延長・拡充）
	2009 年度実績	継続（適用期限の 2 年間延長とともに（平成 24 年 3 月 31 日まで）、平成 21 年 4 月 1 日から 2 年間は初年度即時償却）
	2010 年度予定	継続
[予算・補助] ・住宅・建築物省 CO <sub>2</sub> 推進事業による住宅・建築物の省エネ化の促進	2008 年度実績	・ 50 億円 ②3 億円
	2009 年度実績	・ 70 億円

②中小事業者等による住宅・建築物に係わる省エネ対策の強化		②3億円
	2010年度予定	・ ー ②ー
[融資] ・ 日本政策投資銀行の融資（エコビル整備事業）	2008年度実績	継続（2008.10 民営化に伴い廃止）
	2009年度実績	ー
	2010年度予定	ー
[技術開発] ・ 先導的技術開発の支援	2008年度実績	10億円
	2009年度実績	10億円
	2010年度予定	ー
[普及啓発] ・ 設計・施工に係る技術者の育成 ②関係業界の自主的取組の促進	2008年度実績	・ 継続 ②継続
	2009年度実績	・ 継続 ②継続
	2010年度予定	・ 継続 ②継続
[その他] ・ 総合的な環境性能評価手法（CASBEE）の開発・普及	2008年度実績	CASBEEの充実・普及に向けた取組を実施
	2009年度実績	継続
	2010年度予定	継続

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

「排出削減見込み量」の算出に至る計算根拠・詳細（内訳等）説明

建築物の省エネ性能の向上によるCO2排出削減見込み量を次のように算定。

### 1. 建築物省エネ係数

各種省エネ性能のレベルごとの建築物ストック床面積構成比と、省エネ性能のレベルに応じた単位床面積当たりのエネルギー消費量を掛け合わせ、2010年度の建築物省エネ係数を算出。

自然体ケースの建築物省エネ係数：0.99...

追加対策ケースの建築物省エネ係数：0.86...

### 2. エネルギー消費削減量

(1) 追加対策ケースにおける2010年度のエネルギー消費量を、サービス業の実質生産額、建築物省エネ係数等から推計。

追加対策ケースにおける2010年度のエネルギー消費量（電力・燃料）

= 7,849万kl(原油換算)...

(2) 追加対策ケースにおける2010年度のエネルギー消費量と、2010年度の自然体ケース及び追加対策ケースの建築物省エネ係数から、自然体ケースにおける2010年度のエネルギー消費量を推計。

自然体ケースにおける2010年度のエネルギー消費量(電力・燃料)

$$= 8,708 \text{万 kJ} (\text{原油換算}) \dots$$

(3) 自然体ケースと追加対策ケースの2010年度のエネルギー消費量(電力・燃料)の差をとって、エネルギー消費削減量を算出。

エネルギー消費削減量

$$= 8,708 \text{万 kJ} ( ) \quad 7,849 \text{万 kJ} ( )$$

$$= 859 \text{万 kJ} \quad \dots 860 \text{万 kJ}$$

### 3. 排出削減見込量

用途別のエネルギー消費削減量を「エネルギー・経済統計要覧」(2007)の2005年度実績値(電力、都市ガス、LPG、灯油のシェア)を用いて 燃料別に按分し、燃料に応じたCO2排出係数を乗じ、排出削減見込量を算出。

	電力	都市ガス	LPG	A重油	灯油	合計
冷房用(万kJ)	48	44	0	4	3	99
暖房用(万kJ)	17	29	3	80	69	199
給湯用(万kJ)	5	53	0	45	38	141
動力他(万kJ)	421	0	0	0	0	421
合計(万kJ)	491	126	3	129	110	859
CO2排出係数	4.04	1.94	2.31	2.68	2.63	
CO2削減量(万t-CO2)	1,986	245	6	345	289	2,872

排出削減見込量

$$(\text{エネルギー消費削減量}) \times (\text{燃料別CO2排出係数})$$

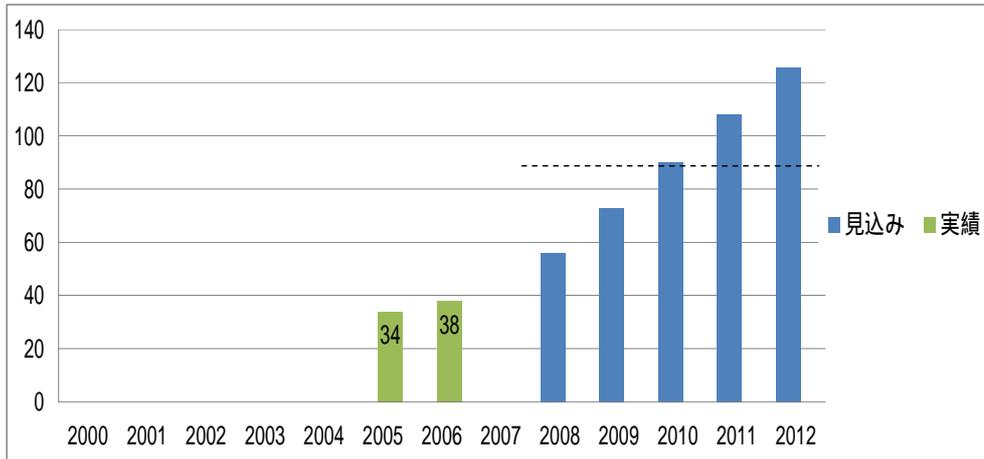
$$= \underline{\underline{\text{約 } 2,870 \text{ 万 t-CO}_2}}$$

対策名 下水道における省エネ・新エネ対策の推進

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

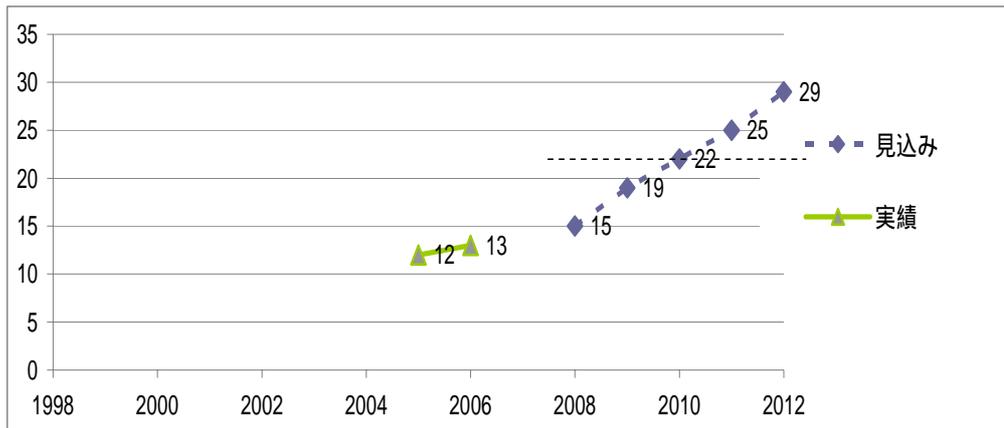
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み									56	73	90	108	126	91
実績						34	38							



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:下水汚泥エネルギー利用率%)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み									15	19	22	25	29	22
実績						12	13							



定義・算出方法	各下水道管理者の対策の実施見込み等に基づき、下水道施設における省エネルギー、新エネルギー対策を実施した場合と実施しなかった場合の温室効果ガスの削減量を算出。
出典・公表時期	国土交通省調べ
備考※	<p>(下水道事業者)</p> <p>2007年度の排出量については、目標達成計画改定を踏まえ必要な調査項目・様式等を変更したため調査の開始が遅れたこと、また短期間の調査であったため一部の自治体における調査漏れが発生し、集計が遅れていることから未記入。</p> <p>2008年度以降は、調査項目に大幅な変更はないため早期に調査発出が行われる見込み。また、一部の調査漏れにより集計が遅れた点については、温室効果ガス排出量算定に用いる調査結果を優先的に確認することにより、改善を図る予定。</p>

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

下水道施設の省エネルギー対策、新エネルギー対策の推進により、エネルギー起源の二酸化炭素排出量を削減することができるため、計画策定のためのガイドラインの提示等の技術的支援、国庫補助制度による財政的支援を積極的に行い、地方公共団体の下水道分野における温室効果ガス削減対策の着実な実行をより一層推進することとしている。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	新世代下水道支援事業未利用エネルギー活用型により、下水道バイオガスや下水熱等を有効利用し、新エネルギー利用を推進するとともに、民間活用型地球温暖化対策下水道事業を創設し、民間企業のノウハウを最大限活用し、下水汚泥等の資源・エネルギー利用を推進。また、下水道管理者に対し、下水道管理者向け省エネ診断ソフト、下水道における地球温暖化防止推進計画策定のためのガイドラインを示し、省エネルギー対策、新エネルギー対策を推進。
2009年度	新世代下水道支援事業未利用エネルギー活用型の対象に、新たに下水道施設での小水力発電を加え、下水道施設における資源・エネルギー利用を推進。また、上記ガイドラインに基づき、各下水道管理者に対し、下水道における温暖化防止対策の計画策定を働きかけるとともに、策定状況やそれに基づく取り組み状況を把握、助言をする。
2010年度以降	<p>(下水道事業者)</p> <p>引き続き上記対策を実施</p>

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
省エネ対策の推進									→				
									省エネ診断ソフトの配布				
新エネ対策の推進				→									
									民間活用型地球温暖化対策下水道事業制度の創設				
										下水道施設での小水力発電を対象に追加			
温室効果ガス削減対策の推進									→				
									計画策定ガイドラインの策定				
										計画策定の働きかけ、フォロー			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] 下水道事業費による国庫補助	2008 年度実績	662,042 百万円（国費）の内数 該当なし（一次補正） 10,000 百万円（国費）の内数（二次補正）
	2009 年度実績	652,861 百万円（国費）の内数 20,089 百万円（国費）の内数（補正）
	2010 年度予定	
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発] 下水汚泥資源化・先端技術誘導プロジェクト（LOTUS Project）による下水汚泥の資源化・エネルギー利用に関する技術開発を支援	2008 年度実績	開発された技術の評価
	2009 年度実績	開発された技術の普及を推進
	2010 年度予定	引き続き、上記対策を実施予定
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

[その他]	2008 年度実績	下水道管理者に対し、下水道管理者向け省エネ診断ソフト、下水道における地球温暖化防止推進計画策定のためのガイドラインを示し、省エネルギー対策、新エネルギー対策を推進
	2009 年度実績	引き続き、上記対策を実施し、下水道管理者の地球温暖化防止推進計画策定を推進
	2010 年度予定	引き続き、上記対策を実施予定

#### 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

##### ●省エネルギー対策

##### ○下水汚泥の焼却処理から固形燃料化への転換による燃料使用の削減

2008～2012年度に導入予定の固形燃料化（平均で約20万トン）について、焼却（850℃）における燃料・電力使用に伴う温室効果ガス排出量と、固形燃料化に変更した場合の温室効果ガス排出量の差は、7万t-CO<sub>2</sub>。

##### ○施設の運転管理、省エネルギー機器への変更による省エネ対策

省エネ法や地方自治体における目標値の設定等より、2007～2010で4%の省エネ対策が図られるため、温室効果ガス削減量は、17万t-CO<sub>2</sub>。

##### ●新エネルギー対策

##### ○下水汚泥の有効利用（固形燃料化、消化ガス発電等）

下水汚泥の固形燃料化や消化ガス発電等による下水汚泥のエネルギー利用率は、2008～2012年度平均で約22%であり、温室効果ガス削減量は、66万t-CO<sub>2</sub>。

##### ○未利用エネルギー利用

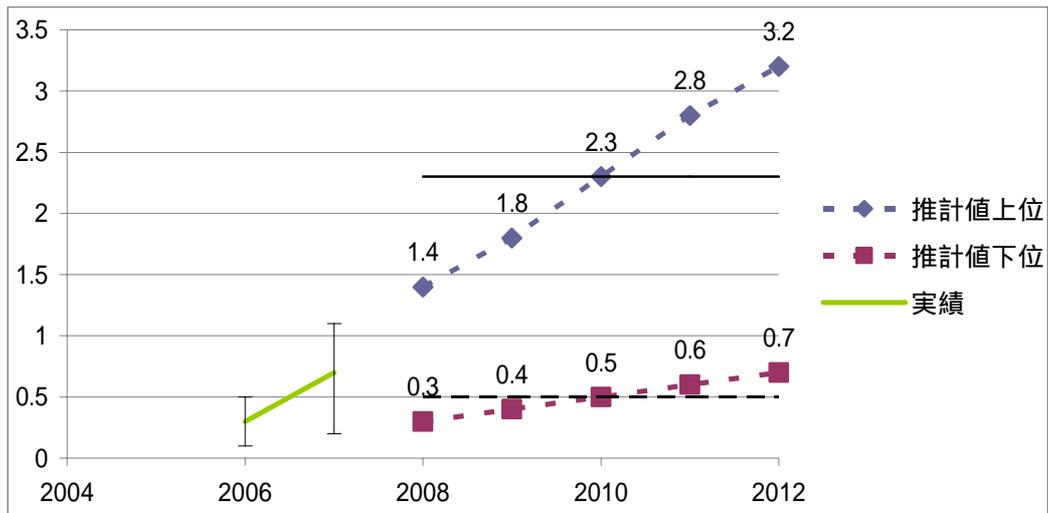
下水処理場内の太陽光発電、風力発電による発電量は、その導入及び導入予定量より、1,200kl（原油換算）であるため、温室効果ガス削減量は、7千t-CO<sub>2</sub>。

対策名：緑化等ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた都市の低炭素化

1. 排出削減量の実績と見込み

対策評価指標(単位:万t-CO<sub>2</sub>)

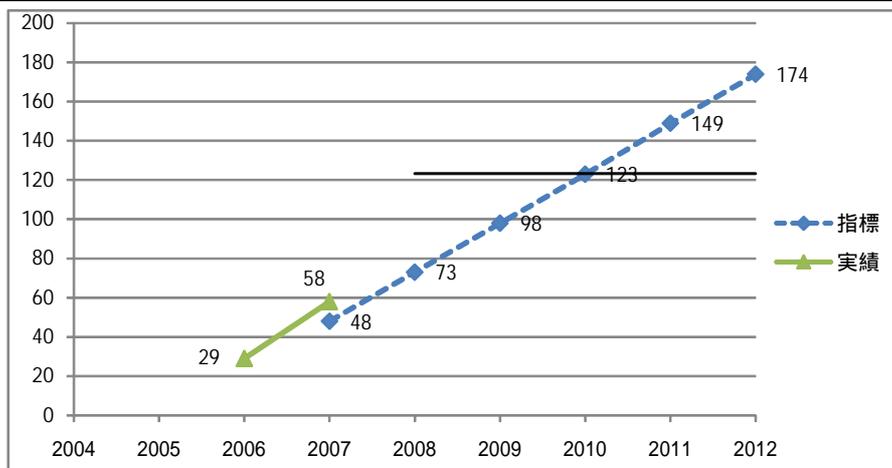
年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
推計値上位				1.4	1.8	2.3	2.8	3.2	2.3
推計値下位				0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.5
実績		0.1~0.5	0.2~1.1						



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:ha)

年	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
指標			48	73	98	123	149	174	123.4
実績		29	58						



定義・ 算出方法	(1) 2008～2012年における屋上緑化施工増加面積指標(2005年基準) 2008年:73(ha) 2009年:98(ha) 2010年:123(ha) 2011年:149(ha) 2012年:174(ha)  (2) 調査結果 2006年:29(ha) 2007年:58(ha)
出典・ 公表時期	「全国屋上・壁面緑化施工面積調査」国土交通省(平成20年4月) ( <a href="http://www.mlit.go.jp/report/press/city10_hh_000005.html">http://www.mlit.go.jp/report/press/city10_hh_000005.html</a> )

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

平成19年度の全国屋上・壁面緑化施工面積調査によると、平成19年に新たに約29.0ヘクタールの屋上緑化の整備がなされ、2005年基準で58ヘクタールの増加となった。これは、本計画で想定した指標値(48ヘクタール)を越える面積である。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クールシティ中枢街区パイロット事業(屋上緑化導入への補助、国費7億円)</li> <li>・前年度事業に加え、緑地環境整備総合支援事業において借地公園の整備について支援の拡充等。都市公園・緑地保全事業予算(当初予算:国費1,101億円、二次補正:国費53億円)の内数。</li> </ul>
2009年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クールシティ中枢街区パイロット事業(屋上緑化導入への補助、国費7億円)</li> <li>・前年度事業に加え、緑地環境整備総合支援事業において対象都市の追加や要素事業として吸収源対策公園緑地事業の追加による支援の拡充等。都市公園・緑地保全事業予算(当初予算:国費1,051億円、補正:国費152億円)の内数。</li> </ul>
2010年度以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き上記事業の推進</li> </ul>

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
クールシティ 中枢街区パイ ロット事業(補 助) [億円]								7	7	7			
緑地環境整備 総合支援事業					50.0	52.2	53.7	53.7	53.1	54.6			
										3.8(補正)			

施策の全体像	実績及び予定	
<p>[法律・基準]</p> <p>都市公園法（昭和31年4月20日法律第79号） 都市公園の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的として、都市公園の設置及び管理に関する基準を定める。</p> <p>都市緑地法（昭和48年9月1日法律第72号） 都市公園法その他の都市における自然的環境の整備を目的とする法律と相まって、良好な都市環境の形成を図り、もって健康で文化的な都市生活の確保に寄与することを目的とし、都市における緑地の保全及び緑化の推進に関し必要な事項を定める。等</p>	2008年度実績	・継続
	2009年度実績	・継続
	2010年度予定	・継続予定
<p>[税制]</p> <p>緑化施設整備計画認定制度：平成13年度から、市町村長が認定した建築物の敷地内の緑化に関する計画にもとづく緑化施設整備について、固定資産税の特例が認められている。平成19年度には、認定条件を従来の1,000㎡から500㎡に緩和した。</p>	2008年度実績	・継続
	2009年度実績	・継続・2年間延長
	2010年度予定	・継続予定
<p>[予算・補助]</p> <p>① クールシティ中枢街区パイロット事業 ② 都市公園・緑地保全等事業 国の補助（用地1/3、施設1/2等）等。</p>	2008年度実績	① 7億円（国費） ② 1,101億円（国費）の内数 53億円（国費）の内数（二次補正）
	2009年度実績	① 7億円（国費） ② 1,203億円（国費）の内数 152億円（国費）の内数（補正）
	2010年度予定	① 継続予定 ② 継続予定
<p>[融資]</p>	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
<p>[技術開発]</p>	2008年度実績	

	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 排出削減見込み量の算定根拠等

全国屋上・壁面緑化施工面積調査をもとに近似直線を算出し、今後の施工面積を約 310ha と推定した。

また、屋上緑化に伴う冷房負荷削減による排出削減見込量は各研究により推計値が異なるため、複数の知見で推計した。

(1) 2008～2012 年における屋上緑化施工増加面積指標 (2005 年度基準)

2008 年: 73 (ha)

2009 年: 98 (ha)

2010 年: 123 (ha)

2011 年: 149 (ha)

2012 年: 174 (ha)

(2) 屋上緑化に伴う冷房負荷削減による排出削減見込量 (1ha 当たり)

( 2 データを用いた場合)

$10,000 \text{ (m}^2/\text{ha)} * 0.425 / 0.555 * 5.218 / 1000 \text{ (t/kg)}$       40 (t-CO<sub>2</sub>/年・ha)

・電力の CO<sub>2</sub> 排出原単位 0.555 (kg-CO<sub>2</sub>/kWh) <sup>2</sup>

・屋上緑化による冷房等の熱負荷削減における CO<sub>2</sub> 削減量 5.218 (kg-CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>・年) <sup>2</sup>

( 3 データを用いた場合)

$10,000 \text{ (m}^2/\text{ha)} * 0.425 / 0.690 * 30.3 / 1000 \text{ (t/kg)}$       187 (t-CO<sub>2</sub>/年・ha)

・電力の CO<sub>2</sub> 排出原単位 0.69 (kg-CO<sub>2</sub>/kWh) <sup>3</sup>

・屋上緑化による冷房等の熱負荷削減における CO<sub>2</sub> 削減量 30.3 (kg-CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>・年) <sup>3</sup>

( 4 データを用いた場合)

$10,000 \text{ (m}^2/\text{ha)} * 0.425 * 0.56 / 3 * 65 / 1000 \text{ (t/kg)}$       52 (t-CO<sub>2</sub>/年・ha)

・エアコン COP 3.0 (推定)

・緑化による冷房等の熱負荷削減効果 0.56 (kWh/m<sup>2</sup>・日) <sup>4</sup>

・冷房運転日数 65 日 <sup>5</sup>

(1) \* (2) より排出削減見込量を推定

(引用文献等)

1 「全国屋上・壁面緑化施工面積調査」国土交通省

2 「平成18年度環境と経済の好循環のまちモデル事業」報告書(クールルーフ推進協議会)

3 「感覚環境の街作り」報告書(環境省)

4 「新・緑空間デザイン技術マニュアル」((財)都市緑化技術開発機構)

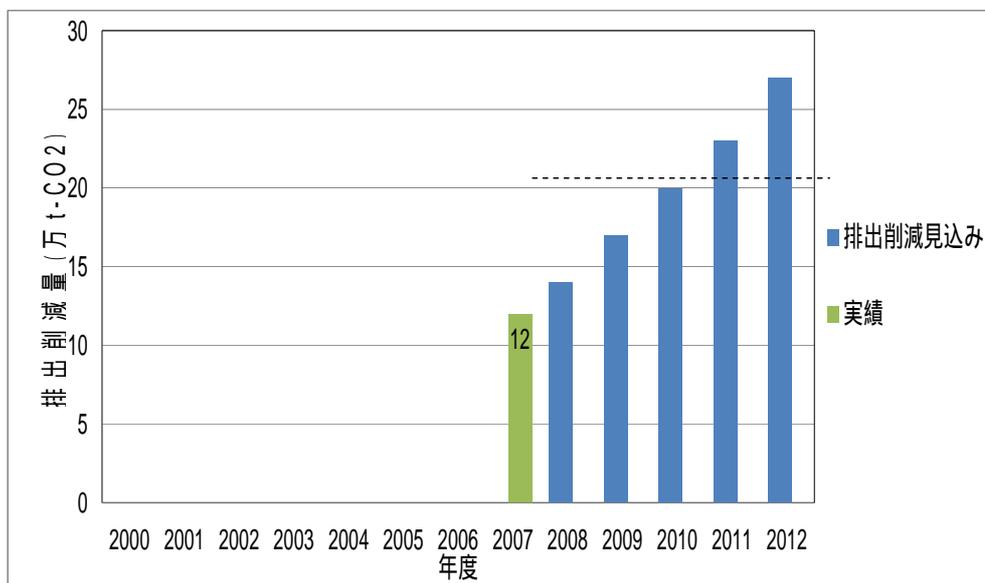
5 「環のくらし会議第4回住まいとくらし分科会」資料より

## 建設施工分野における低燃費型建設機械の普及

### 1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO<sub>2</sub>)

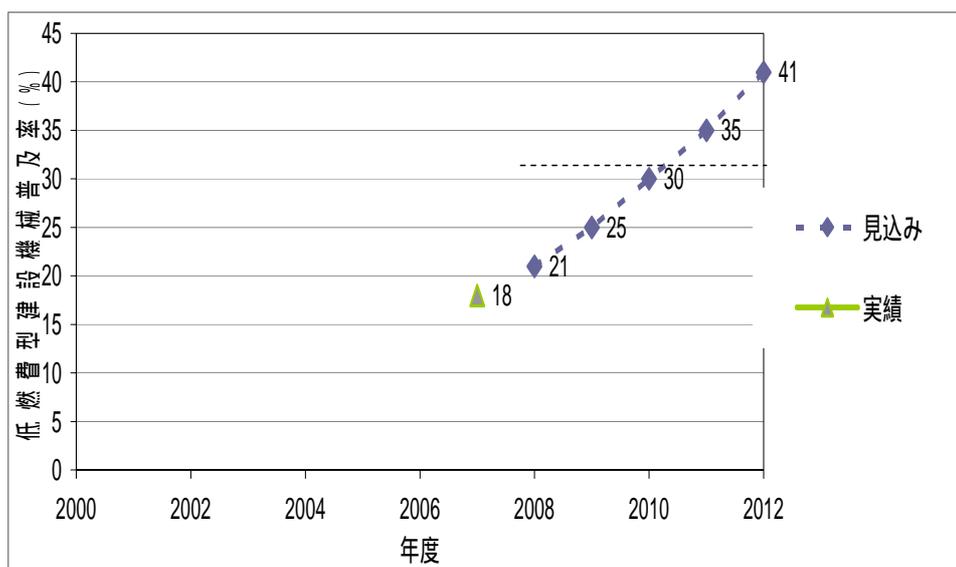
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
排出削減見込み									14	17	20	23	27	20.2
実績								12						



### 2. 対策評価指標の実績と見込み

低燃費型建設機械普及率(単位:%)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み									21	25	30	35	41	30.4
実績								18						



定義・ 算出方法	普及率＝ $\frac{\text{施策対象機種における低燃費型建設機械の推定累積販売台数}}{\text{施策対象機種の推定保有台数}}$
出典・ 公表時期	建設機械動向調査報告（経済産業省） （2年毎公表、公表時期は調査年度の翌々年）
備考※	

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

<p>① <b>C02 排出低減建設機械の融資制度</b></p> <p><u>施策の内容</u></p> <p>平成19年11月よりC02排出低減建設機械への買い換え促進策として、特定の省エネ機構を搭載した建設機械をC02排出低減建設機械に認定し、その購入を融資制度で支援することで未対策建設機械の保有割合を縮減する制度を発足。</p> <p><u>施策の進捗状況</u></p> <p>C02排出削減量：12万t、燃費性能に優れた建設機械普及率：18%（H19末）</p> <p>② <b>低燃費型建設機械指定制度</b></p> <p><u>施策の内容</u></p> <p>技術開発による燃費性能に優れた機械を、低燃費型建設機械として型式指定する制度の創設。</p> <p><u>施策の進捗状況</u></p> <p>学識者を交えた検討分科会を開催し、指定条件について検討中。</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>特定の省エネ機構を搭載した建設機械をC02排出低減建設機械に認定し、認定された建設機械を取得する際、低利の融資を受けられる制度を継続実施。</li> <li>更なるC02排出量削減を目指して、従来の建設機械に比べ燃料消費量の少ない建設機械のうち、国土交通省が定める基準をみたすものを国土交通省が指定する制度（低燃費型建設機械の指定制度）について、学識者との意見交換会を開催し、指定条件について検討を実施した。</li> </ul>
2009年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>前々年度運用を開始したC02排出低減建設機械に対する融資制度を継続実施していくとともに、低燃費型建設機械の指定制度運用開始に向け、引き続き検討分科会の中で検討していく。</li> </ul>
2010年度以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>低燃費型建設機械の指定制度の運用。</li> <li>融資制度の対象を低燃費型建設機械指定制度で指定を受けた建設機械に変更。</li> </ul>

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
施策A 低燃費型建設 機械指定制度										制度 運用 開始			
施策B 融資制度								制度 運用 開始			融資 対象 変更		

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] <b>・低燃費型建設機械の指定制度</b> 従来の建設機械と比較して燃料消費量の少ない建設機械のうち国土交通省が定める技術基準をみたまのものを国土交通省が指定する制度。	2008 年度実績	学識者との意見交換会の開催
	2009 年度実績	指定制度の技術基準策定に向けた検討を実施
	2010 年度予定	指定制度の運用
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[融資] <b>・低燃費型建設機械の融資制度</b> CO2 排出低減建設機械として認定された建設機械を取得する際、低利の融資を受けることができる制度。2010 年度より融資対象を低燃費型建設機械の指定制度で指定を受けた機械に変更予定。	2008 年度実績	継続実施
	2009 年度実績	継続実施
	2010 年度予定	融資対象変更
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 5. 排出削減見込み量の算定根拠等

燃費性能に優れた建設機械の普及による CO2 排出削減見込量を次のように算定。

1. 建設機械からの CO2 総排出量は平成 12 年の実績値 (1,111 万 t) と同等と推定。 (①)
2. 建設機械からの CO2 総排出量のうち、60%の排出割合を占めるバックホウ、トラクタシヨベル、ブルドーザを対象として取り組みを実施。 (②)
3. 特定の省エネルギー機構を搭載した建設機械 (バックホウ) の場合、CO2 排出量が 10% 低減。 (③)
4. 当省で実施している排出ガス対策型建設機械指定制度の運用実績から、施策対象となる建設機械の全保有台数に対する燃費性能に優れた建設機械の普及率を推定。 (④)

2008～2010 年については、排出ガス対策型建設機械が過去 7 年間 (2001～2007 年) の平均普及台数が最低でも普及するものとし、普及率を推計した。

2011～2012 年については、販売される全ての建設機械が燃費性能に優れた建設機械になる見込みとして、普及率を推計した。

当該取り組みによる CO2 排出削減見込量は、

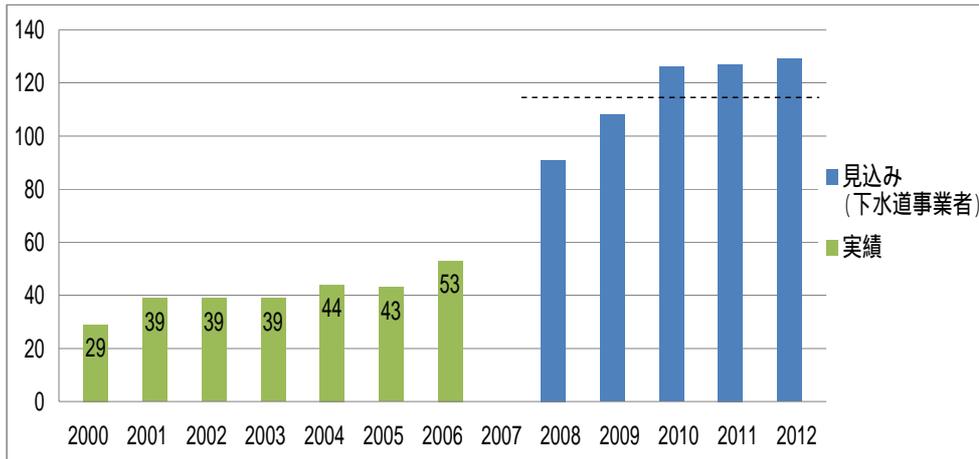
$$\rightarrow \frac{1,111 \text{ 万 t-CO}_2}{\text{①}} \times \frac{60\%}{\text{②}} \times \frac{10\%}{\text{③}} \times \frac{\text{普及率 (\%)}}{\text{④}} \quad \doteq \quad \text{CO}_2 \text{ 排出削減量}$$

対策名 下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

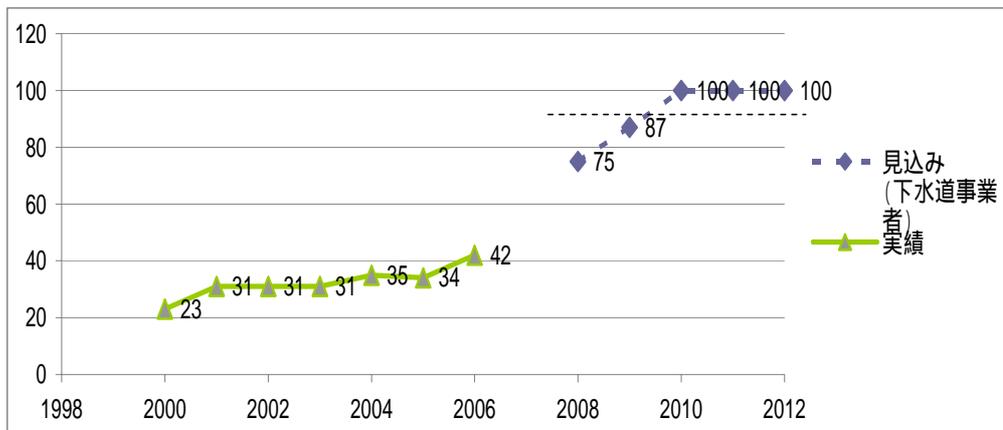
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み (下水道事業者)									91	108	126	127	129	116
実績	29	39	39	39	44	43	53							



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:下水汚泥高温焼却率%)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み (下水道事業者)									75	87	100	100	100	92
実績	23	31	31	31	35	34	42							



定義・ 算出方法	(下水道事業者) 高分子凝集剤を添加して脱水した下水汚泥を流動炉で焼却したもののうち、高温焼却したものの割合を算出
出典・ 公表時期	(下水道事業者) 国土交通省調べ
備考※	(下水道事業者) 2007年度の排出量については、目標達成計画改定を踏まえ必要な調査項目・様式等を変更したため調査の開始が遅れたこと、また短期間の調査であったため一部の自治体における調査漏れが発生し、集計が遅れていることから未記入。 2008年度以降は、調査項目に大幅な変更はないため早期に調査発出が行われる見込み。また、一部の調査漏れにより集計が遅れた点については、温室効果ガス排出量算定に用いる調査結果を優先的に確認することにより、改善を図る予定。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

(下水道事業者) 高分子凝集剤を添加して脱水した下水汚泥を流動炉で焼却する際に、高温焼却を導入することにより、N <sub>2</sub> Oを6割削減することができ、温室効果ガスの削減に資することから、これまでの進捗状況も踏まえ、下水道管理者に対する情報発信等、より一層の高温焼却の導入を推進することとしている。
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	(下水道事業者) 下水道事業費により下水汚泥の高温焼却を実施する下水道管理者に対して、焼却炉の新設・更新等への国庫補助の実施とともに、下水道管理者に対し、高分子凝集剤を添加して脱水した下水汚泥を流動炉で高温焼却することによるN <sub>2</sub> O削減効果について対象となる下水道管理者に情報発信を行った。また、対象となる下水道管理者に高温焼却の実施に向けた行動計画の策定を働きかけ、取組を促進。
2009年度	(下水道事業者) 高温焼却の実施に向けた行動計画に基づく取組を促すとともに、国庫補助により支援。
2010年度以降	(下水道事業者) 引き続き上記対策を実施予定。

施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
(下水道事業者) 下水汚泥の燃焼の高度化の基準化等													
削減効果についての情報発信													
下水道事業費による補助 (産業廃棄物処理業者) 全国産業廃棄物処理連合会 環境自主行動計画の推進に係る情報提供等													

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] (下水道事業者) ・下水汚泥の燃焼の高度化の基準化等 高分子凝集剤を添加して脱水した下水汚泥を流動炉で焼却する際の高温焼却の導入について、基準化を含め検討を行っている。	2008 年度実績	(下水道事業者) 検討
	2009 年度実績	(下水道事業者) 検討中
	2010 年度予定	(下水道事業者) 引き続き検討予定
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] (下水道事業者) ・下水道事業費による国庫補助	2008 年度実績	662,042 百万円(国費)の内数(下水道事業者) 該当なし (一次補正) 10,000 百万円(国費)の内数(下水道事業者) (二次補正)
	2009 年度実績	652,861 百万円(国費)の内数(下水道事業者)

		20,089 百万円（国費）の内数（下水道事業者）（補正）
	2010 年度予定	
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発] （下水道事業者） ・ N2O 削減効果についての情報発信 下水道管理者に対し、高分子凝集剤を添加して脱水した下水汚泥を流動炉で高温焼却することによる N2O 削減効果について情報発信を実施。	2008 年度実績	（下水道事業者） 情報発信を実施
	2009 年度実績	（下水道事業者） 引き続き情報発信を実施中
	2010 年度予定	（下水道事業者） 引き続き情報発信を実施予定
[その他] （産業廃棄物処理業者） 全国産業廃棄物処理連合会環境自主行動計画の推進に係る情報提供等]	2008 年度実績	（下水道事業者） 下水汚泥の燃焼の高度化が未実施の流動焼却炉を管理する下水道管理者に、具体的な燃焼の高度化の実施に向けた行動計画策定の働きかけ等を行う。 （産業廃棄物処理業者） 温暖化対策推進のための技術資料の提供等
	2009 年度実績	（下水道事業者） 行動計画に基づく実施状況のフォロー （産業廃棄物処理業者） 温暖化対策推進のための情報提供等を継続
	2010 年度予定	（下水道事業者） 行動計画に基づく実施状況のフォロー （産業廃棄物処理業者） 温暖化対策推進のための情報提供等を継続

#### 4. 排出削減見込み量の算定根拠等

##### ○下水処理場における下水汚泥の燃焼の高度化

下水処理場における燃焼の高度化による一酸化二窒素の排出削減見込み量（CO<sub>2</sub>換算）を次のように算定。

1. 2010年における高分子流動炉で焼却される汚泥量を4,695千t（2010年）と推計。
2. 対策を実施しない場合（2010年に高分子流動炉で焼却される汚泥の全量が800℃で焼却した場合）のCO<sub>2</sub>排出量：

$$4,695 \text{ 千t/年} \times 1,508 \text{ gN}_2\text{O/t} \times 310 = \text{約}219 \text{ 万t-CO}_2$$

3. 対策を実施した場合（2010年に高分子流動炉で焼却される汚泥の全量が850℃で高温焼却される場合）のCO<sub>2</sub>排出量：

$$4,695 \text{ 千t/年} \times 645 \text{ gN}_2\text{O/t} \times 310 = \text{約}94 \text{ 万t-CO}_2$$

以上より、CO<sub>2</sub>排出削減見込量は、

$$\text{約}219 \text{ 万t-CO}_2 - \text{約}94 \text{ 万t-CO}_2 = \text{約}126 \text{ 万t-CO}_2$$

##### ○産業廃棄物処理業者による対策

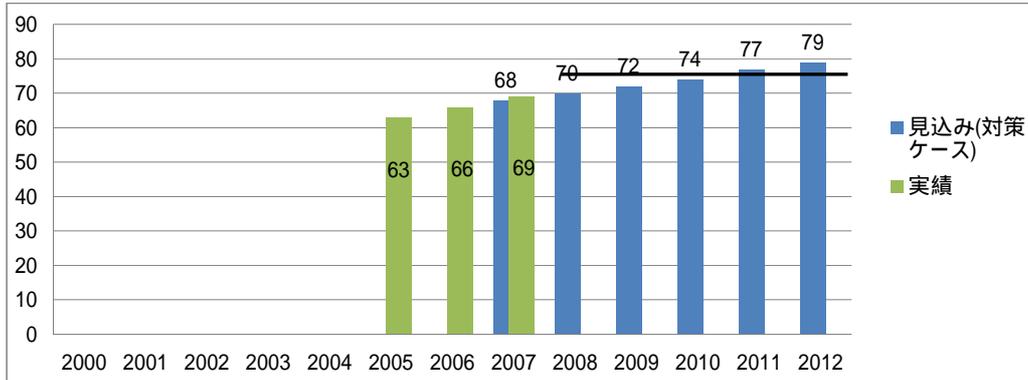
下水汚泥焼却炉の高温燃焼化の推進等を対策に位置付けている全国産業廃棄物連合会環境自主行動計画では、2010年度における温室効果ガス排出量を2000年度と同程度に抑制することを目標としていることから、同計画のBaU排出量に対する削減分（64.8万t-CO<sub>2</sub>）の内数を排出削減見込量とした。

対策名：都市緑化等の推進

1. 排出削減量の実績と見込み

排出削減量(万t-CO2)

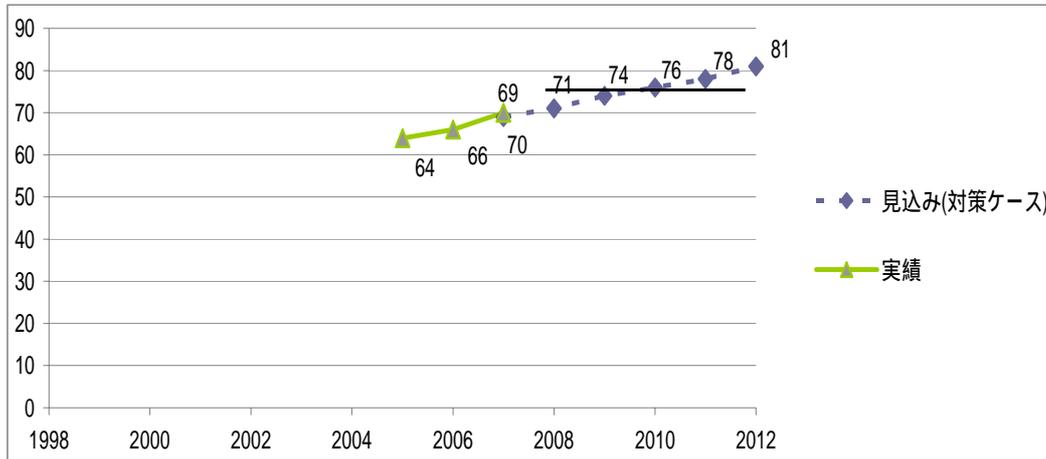
年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み(対策ケース)								68	70	72	74	77	79	74.4
実績						63	66	69						



2. 対策評価指標の実績と見込み

対策評価指標(単位:千ha)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	第一約束 期間平均
見込み(対策ケース)								69	71	74	76	78	81	76
実績						64	66	70						



定義・ 算出方法	排出削減見込み量の算定手法は、2010 年度における対象となる緑地面積を元データとし、LULUCF-GPG（土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイドランス）に基づいて策定した KP-NIR に示す方法で算出した。
出典・ 公表時期	国土交通省調べ

※前々年度実績値が示せない場合、なぜ示せないのか、理由を詳細に記入するとともに、実績値

把握の早期化のための具体策を詳細に記入。

### 3. 対策・施策に関する評価

#### 対策・施策の進捗状況に関する評価

都市緑化等は、森林と並び温室効果ガスの吸収源となるとともに、ヒートアイランド現象の緩和による熱環境改善に資することから、その意義や効果についての普及啓発、多様な手法・主体による市街地や公共空間等の緑の保全・創出を推進中。

#### 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	前年度事業に加え、緑地環境整備総合支援事業において借地公園の整備について支援の拡充等。都市公園・緑地保全事業予算（当初予算：国費 1,101 億円、二次補正：国費 53 億円）の内数。
2009 年度	前年度事業に加え、緑地環境整備総合支援事業において対象都市の追加や要素事業として吸収源対策公園緑地事業の追加による支援の拡充等。都市公園・緑地保全事業予算（当初予算：国費 1,051 億円、補正：国費 152 億円）の内数。
2010 年度以降	・引き続き上記事業の推進

#### 4. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
緑地環境整備 総合支援事業					50.0	52.2	53.7	53.7	53.1	54.6			
										3.8(補正)			

施策の全体像	実績及び予定	
<p>[法律・基準]</p> <p>都市公園法（昭和31年4月20日 法律第79号） 都市公園の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的として、都市公園の設置及び管理に関する基準を定める。</p> <p>都市緑地法（昭和48年9月1日 法律第72号） 都市公園法その他の都市における自然的環境の整備を目的とする法律と相まって、良好な都市環境の形成を図り、もって健康で文化的な都市生活の確保に寄与することを目的とし、都市における緑地の保全及び緑化の推進に関し必要な事項を定める。等</p>	2008年度実績	・継続
	2009年度実績	・継続
	2010年度予定	・継続予定
<p>[税制]</p> <p>緑化施設整備計画認定制度：平成13年度から、市町村长が認定した建築物の敷地内の緑化に関する計画にもとづく緑化施設整備について、固定資産税の特例が認められている。平成19年度には、認定条件を従来の1,000㎡から500㎡に緩和した。</p>	2008年度実績	・継続
	2009年度実績	・継続・2年間延長
	2010年度予定	・継続予定
<p>[予算・補助]</p> <p>都市公園・緑地保全等事業 国の補助（用地1/3、施設1/2等）等。</p>	2008年度実績	1,101億円（国費）の内数 53億円（国費）の内数（二次補正）
	2009年度実績	1,051億円（国費）の内数 152億円（国費）の内数（補正）
	2010年度予定	継続予定
<p>[融資]</p>	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	

<p>[技術開発]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・吸収源対策の算定 平成 17 年度から、新たな国際指針「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス」に即した、吸収量の算定方法等の精査・検討を実施中。</li> </ul>	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
<p>[普及啓発]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・みどりの月間 平成 18 年 8 月の閣議決定により、新たにみどりの月間が設けられた（毎年 4 月 15 日から 5 月 14 日までの期間）。 この期間において「みどりの式典」を開催するほか、地方公共団体及び一般の協力を得て、「みどり」に関する各種行事等を全国的に実施している。</li> <li>・都市緑化月間 昭和 50 年度から、毎年 10 月、国及び地方公共団体は、広く国民の理解と協力を得て、都市における緑の保全・創出や、都市公園、街路樹の整備等を推進し、住民参加による緑豊かな美しいまちづくりを展開している。</li> <li>・都市緑化基金の活用 昭和 56 年度から、全国の企業や個人からの募金を「都市緑化基金」として運用し、都市緑化の推進、普及啓発事業を行っている。</li> </ul>	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
<p>[その他]</p>	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 排出削減見込み量の算定根拠等

都市緑化等による CO2 吸収見込量を次のように算定。

温室効果ガスの排出削減見込み量の算定にあたって、都市公園、道路緑地、港湾緑地、下水道処理施設における外構緑地、緑化施設整備計画認定緑地、河川・砂防緑地、官庁施設外構緑地、公的賃貸住宅地内緑地を対象とした。

排出削減見込み量の算定手法は、2010 年度における対象となる緑地面積（若しくは高木本数）を元データとし、LULUCF-GPG に基づいて策定した KP-NIR（別添）に示す方法で算出した。炭素プール毎の算定方法の概要は以下のとおり。

地上バイオマスの炭素変化量は、転用にかかわるストック量の変化量（t-c/yr）に樹木の地上部による炭素固定量（t-c/yr）を加えて算出した。樹木の地上部による炭素固定量は、対象となる緑地毎に、単位面積あたりの植栽本数を用いるなどして高木本数を算出し、その高木本数に、標準的な樹種構成比における樹木一本あたりの年間炭素固定量（統合吸収係数）を乗じて算定した。なお、この統合吸収係数は LULUCF-GPG の樹種別の樹木の地上部による炭素固定量のデフォルト値を、日本の樹種構成比に応じて加重平均で算出したものである。

地下バイオマスは、樹木の地上部による炭素固定量に IPCC2006 ガイドラインに示された地上バイオマスに対する地下バイオマスの比率（0.26）を乗じて算定した。

リターによる炭素固定量は、高木本数に、高木 1 本あたりの年間リター発生量のモデル値と敷地内残存率を乗じて算出した。

枯死木は、高木本数の算定に、枯死や追加植栽を反映させた係数を用いていることから、地上バイオマスに含まれるものとして報告した。

土壌は、現地調査の結果、整備後 20 年間以上は炭素ストックが増加し続けるという結果がでたことから吸収源であるとみなしている。しかし、炭素ストック変化量を推計するための十分なデータがなく、算定ルール上、排出でなければ報告しなくても構わないことから、変化量は 0 とした。

目標達成計画点検様式（別表に掲げられた具体的対策以外の対策）

集約型都市構造の実現

1. 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律（平成 18 年法律第 46 号）の全面施行（平成 19 年 11 月 30 日）により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を行うとともに、中心市街地の整備・活性化による都市機能の集積促進、都市・地域総合交通戦略の推進を行うことで、集約型都市構造の実現に向けた取組を推進した。また、環境モデル都市の取り組みに対する支援を行った。（環境モデル都市として 13 都市を選定）。
2009 年度	引き続き、上記の取組を推進するとともに、集約型都市構造の実現に向けた取り組みに対する総合的支援に取り組む。また、各環境モデル都市のアクションプラン実施に伴い、必要な支援を行う。
2010 年度以降	引き続き、上記の取組を推進するとともに、集約型都市構造の実現に向けた取り組みに対する総合的支援に取り組む。

2. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
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								改正法全面施行	→				
中心市街地の整備・活性化等による都市機能の集積促進							改正法施行	→					
都市・地域総合交通戦略に基づく施策・事業の総合的支援									→				
環境モデル都市の取り組みに対する支援									→				

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・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	2008 年度実績	都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律（平成 18 年法律第 46 号）の施行
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] ①中心市街地の整備・活性化等による都市機能の集積促進 ②都市・地域総合交通戦略に基づく施策・事業の総合的支援 ③環境モデル都市の取り組みに対する支援	2008 年度実績	① 中心市街地活性化法に基づく認定中心市街地 77 地区（75 市）に対して重点的に支援 市街地再開発事業・区画整理事業に対する支援の推進 ② 継続 ③ 環境モデル都市の取り組みに対する支援
	2009 年度実績	① 継続 ② 都市交通の戦略に基づく施策の推進（自転車施策の推進） ③ 継続
	2010 年度予定	① 継続予定 ② 継続予定 ③ 継続予定
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

目標達成計画点検様式（別表に掲げられた具体的対策以外の対策）

対策名 地区・街区レベルにおける対策

1. 実施した施策の概要と今後の予定

2008年度	地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策の推進を目的とした先導的都市環境形成総合支援事業を創設した。 ○先導的都市環境形成促進事業 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策を行う。 H20年度予算額： 3.45億円（35都市に対して補助）
2009年度	地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策の推進を目的とした先導的都市環境形成総合支援事業を推進する。 ○先導的都市環境形成促進事業 地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策を行う。 H21年度予算額： 3.5億円（38都市に対して補助）
2010年度以降	施策の拡充等を行いつつ、対策の推進を図る。

2. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
先導的都市環境形成促進事業費補助金（億円）									創設				
									本予算 3.00 / 2次補正 0.45	3.5			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[税制]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	
[予算・補助] 先導的都市環境形成総合支援事業による地区・街区レベルにおける環境対策の推進 ① 先導的都市環境形成促進事業 ② エコまちネットワーク整備事業 ③ 都市交通システム整備事業 ④ 緑地環境整備総合支援事業	2008年度実績	① 300百万円 45百万円（二次補正） ② 300百万円 ③ 2,400百万円の内数 219百万円の内数（二次補正） ④ 5,314百万円の内数

	2009 年度実績	① 350 百万円 ② 290 百万円 ③ 2,400 百万円の内数 92 百万円の内数 (補正) ④ 5,458 百万円の内数 375 百万円の内数 (補正)
	2010 年度予定	① 継続予定 ② 継続予定 ③ 継続予定 ④ 継続予定
[融資]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

対策名 エネルギーの面的な利用の促進

1. 実施した施策の概要と今後の予定

<p>2008 年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>先導的モデル事業の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○中小規模のエネルギー面的利用の導入促進のためのモデル事業への補助金に対する予算措置。 ： 5 億円</li> <li>○環境モデル都市（先導的モデル事業）におけるエネルギー面的利用の取組事例に対する推薦等のバックアップ【経産省・国交省】。</li> </ul> </li> <li>・ <b>環境整備の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○エネルギー面的利用促進等の普及啓発事業（シンポジウム・セミナー・地方都市出展・アドバイザー講習の実施・全国自治体向けパンフレット、DVD等の作成、配布・アンケート調査等）の実施。 省エネルギー促進情報提供委託事業： 4 1 百万円</li> </ul> </li> <li>・ <b>低利融資制度、補助制度などによる支援の実施</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○財政投融资制度の活用【経産省・国交省】</li> <li>○地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策（エネルギーの面的利用を含む）を行う事業者への補助金に対する支援措置、及びエコまちネットワーク整備事業の拡充による地域冷暖房の支援【国交省】 先導的都市環境形成促進事業費補助金       ： 3. 4 5 億円 エコまちネットワーク整備事業補助金       ： 3 億円</li> </ul> </li> </ul>
<p>2009 年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>先導的モデル事業の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○中小規模のエネルギー面的利用の導入促進のためのモデル事業への補助金に対する予算措置。 ： 4 億円</li> <li>○環境モデル都市（先導的モデル事業）におけるエネルギー面的利用の取組事例に対する推薦等のバックアップ【経産省・国交省】。</li> </ul> </li> <li>・ <b>環境整備の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○エネルギー面的利用促進等の普及啓発事業（シンポジウム・セミナー・地方都市出展・アドバイザー講習の実施・全国自治体向けパンフレット、DVD等の作成、配布・アンケート調査等）の実施。 省エネルギー促進情報提供委託事業： 4 1 百万円</li> </ul> </li> <li>・ <b>低利融資制度、補助制度などによる支援の実施</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○財政投融资制度の活用【経産省・国交省】 なお、地域冷暖房施設に係る財政投融资制度は日本政策投資銀行の民営化に伴い平成20年9月末に終了。</li> <li>○地区・街区レベルにおける包括的な都市環境対策（エネルギーの面的利用を含む）を行う事業者への補助金に対する支援措置、及びエコまちネットワーク整</li> </ul> </li> </ul>

	<p align="center"><b>備事業による地域冷暖房の支援【国交省】</b></p> <p align="center">先導的都市環境形成促進事業費補助金      : 3. 5 億円</p> <p align="center">エコまちネットワーク整備事業補助金      : 2. 9 億円</p>
2010 年度以降	引き続き既存施策の強化と啓蒙普及活動に努め、併せて環境モデル都市事業のバックアップを強化する。

## 2. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
天然ガス型エネルギー面的利用導入モデル事業補助金								4.5	5.0	4.0			
エコまちネットワーク整備事業補助金【国交省】								1.7	3.0	2.9			
先導的都市環境形成促進事業費補助金【国交省】									創設 本予算 3.00 / 2次補正 0.45	3.5			
省エネルギー促進情報提供委託事業								0.41	0.41	0.41			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] ①天然ガス型エネルギー面的利用導入モデル事業費補助金 ②エコまちネットワーク整備事業補助金【国交省】 ③先導的都市環境形成促進事業費補助金【国交省】	2008 年度実績	①500 百万円 ②300 百万円 ③300 百万円 45 百万円（二次補正）
	2009 年度実績	①400 百万円 ②290 百万円

		③350 百万円
	2010 年度予定	②継続予定 ③継続予定
[融資] 財政投融资制度の要求【経産省・国交省】	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発] 省エネルギー促進情報提供委託事業（環境モデル 都市におけるエネルギー面的利用の導入支援）	2008 年度実績	41
	2009 年度実績	41
	2010 年度予定	—
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

目標達成計画点検様式（別表に掲げられた具体的対策以外の対策）

対策名：住宅の長寿命化の取組

1. 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」の施行に合わせ、関連の政省令等を整備</li> <li>・一定の基準に適合する認定長期優良住宅にかかる登録免許税、不動産取得税、固定資産税について、一般の住宅に比べ更に軽減する特例措置を創設（平成 20 年度税制改正）</li> <li>・超長期住宅先導的モデル事業の実施（平成 20 年度予算：130 億円）</li> <li>・住宅履歴情報の仕組みの整備とその普及（平成 20 年度予算：4 億円）</li> <li>・住宅金融支援機構による長期優良住宅に対応した住宅ローンの開発</li> <li>・超長期住宅推進環境整備事業の実施（平成 20 年度予算：4 億円）</li> <li>・多世代利用型超長期住宅及び宅地の形成・管理技術の開発（平成 20 年度予算：1.3 億円）</li> </ul>
2009 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長期優良住宅の取得促進のための住宅ローン減税を拡充するとともに、投資減税型措置を創設（平成 21 年度税制改正）</li> <li>・長期優良住宅等推進事業<sup>※1</sup>について、引き続き実施（平成 21 年度予算：170 億円）</li> <li>・住宅履歴情報の仕組みの整備とその普及について、平成 21 年度まで引き続き実施（平成 21 年度予算：3.8 億円）</li> <li>・住宅金融支援機構による長期優良住宅に対応した住宅ローンの実施</li> <li>・優良住宅取得支援制度の拡充（平成 21 年度補正予算：970 億円）</li> <li>・木造住宅の振興（中小住宅生産者による長期優良住宅への取組の普及促進）（平成 21 年度補正予算：50 億円）</li> <li>・長期優良住宅等推進環境整備事業<sup>※2</sup>について、引き続き実施（平成 21 年度予算：5 億円）</li> <li>・多世代利用型超長期住宅及び宅地の形成・管理技術の開発について、引き続き実施（平成 21 年度予算：0.6 億円）</li> </ul>
2010 年度以降	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長期優良住宅等推進事業について、平成 24 年度まで引き続き実施</li> <li>・住宅金融支援機構による長期優良住宅に対応した住宅ローンの供給について、引き続き実施</li> </ul>

※1 「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」の成立を踏まえ、事業名を「超長期住宅先導的モデル事業」から「長期優良住宅等推進事業」に変更

※2 「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」の成立を踏まえ、事業名を「超長期住宅推進環境整備事業」から「長期優良住宅等推進環境整備事業」に変更

## 2. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
長期優良住宅普及促進法								法案提出	公布	施行			
促進税制の創設									H21 税制改正	H22 税制改正			
長期優良住宅等推進事業の推進(億円)									130	170			終了予定
住宅履歴情報の整備(億円)								2.5	4	3.8			
住宅ローンの開発									開発	実施			
優良住宅取得支援制度の拡充(H21 補正)(億円)(P)										970			
木造住宅の振興(H21 補正)(億円)(P)										50			
長期優良住宅等推進環境整備事業の実施(億円)									4	5			
超長期住宅等の形成・管理技術の開発(億円)									1.3	0.6			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ○長期優良住宅の普及の促進に関する法律 ・長期優良住宅について、その建築及び維持保全に関する計画を認定する制度や、認定を受けた計画に係る住宅の流通を促進させる制度の創設等	2008 年度実績	成立・公布
	2009 年度実績	施行
	2010 年度予定	
[税制] ○長期優良住宅に対する特例措置	2008 年度実績	登録免許税、不動産取得税、固定資産税に係る特例措置の創設(平

<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の基準に適合する認定を受けた計画に係る長期優良住宅に対する税制上の特例措置の創設</li> </ul>		成 20 年度税制改正)
	2009 年度実績	住宅ローン減税の拡充、投資減税型措置の創設（平成 21 年度税制改正）
	2010 年度予定	
<p>[予算・補助]</p> <p>①長期優良住宅等推進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・先導的な材料、技術システムが導入されるものであって、住宅の長寿命化に向けた普及啓発に寄与するモデル事業の提案を国が公募によって募り、優れた提案に対して、予算の範囲内において、事業の実施に要する費用の一部を補助</li> </ul> <p>②住宅履歴情報蓄積・活用促進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新築、改修、修繕、点検時等において、設計図書や施工内容等の情報が確実に蓄積され、いつでも活用できる仕組みの整備とその普及を推進</li> </ul> <p>③優良住宅取得支援制度の拡充（H21 補正）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅金融支援機構の優良住宅取得支援制度について、長期優良住宅等の特に性能が優れた住宅について金利優遇（▲0.3%）期間を 20 年間に延長（現行：10 年間）</li> </ul> <p>④木造住宅の振興（H21 補正）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の中小住宅生産者により供給される木造住宅（一定の長期優良住宅）への助成を行い、住宅供給の主要な担い手である中小住宅生産者による長期優良住宅への取組を促進</li> </ul> <p>⑤長期優良住宅等推進環境整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住替え・二地域居住の推進及び良好な居住環境の整備の推進に取り組む住民組織・NPO 等に対し補助</li> </ul> <p>⑥多世代利用型超長期住宅及び宅地の形成・管理技術の開発</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多世代利用型超長期住宅の形成・管理技術の開発、既存住宅の長期利用に向けた改修・改変技術の開発、多世代利用型超長期住宅を支える宅地等基盤の整備技術の開発</li> </ul>	2008 年度実績	①130 億円 ②4 億円 ③－ ④－ ⑤4 億円 ⑥1.3 億円
	2009 年度実績	①170 億円 ②3.8 億円 ③970 億円 ④50 億円 ⑤5 億円 ⑥0.6 億円
	2010 年度予定	

[融資] ①住宅の長寿命化に対応した住宅ローンの開発 ・住宅金融支援機構の証券化支援業務について、 長期優良住宅に対応した償還期間の設定が可能となるよう措置（現行：35年→50年） ②優良住宅取得支援制度の拡充（H21補正）（再掲）	2008年度実績	①措置 ②-
	2009年度実績	①法律の施行に合わせ実施予定 ②970億円（再掲）
	2010年度予定	
[技術開発] ○多世代利用型超長期住宅及び宅地の形成・管理 技術の開発（再掲）	2008年度実績	1.3億円
	2009年度実績	0.6億円
	2010年度予定	
[普及啓発] ○長期優良住宅等推進事業（再掲）	2008年度実績	130億円
	2009年度実績	170億円
	2010年度予定	
[その他]	2008年度実績	
	2009年度実績	
	2010年度予定	

環境的に持続可能な交通（EST）の普及展開

1. 実施した施策の概要と今後の予定

<p>2008 年度</p>	<p>【国交省・環境省】</p> <p>○EST モデル事業（2005、2006 年度選定地域）</p> <p>環境的に持続可能な交通（EST）を実現するため、EST の推進を目指す先導的な地域を募集し、公共交通機関の利用促進、交通流の円滑化対策、低公害車の導入促進、普及啓発等に分野における支援策を集中して講ずる等、関係省庁と連携して地域特性に応じた意欲ある具体的な取組みに対する支援を実施した。</p> <p>2006 年度までに 27 地域（2004 年度 11 地域、2005 年度 10 地域、2006 年度 6 地域）を選定し、モデル事業を実施した。</p> <p>（2004 年度選定地域は 2007 年度でモデル事業を終了。）</p> <p>○EST 普及推進事業</p> <p>地域の特色を活かした EST の実現に取り組む自発的な地域に対し、これまでの EST 取組成果の情報提供を行うなど、関係省庁と連携しながら支援し、全国規模で EST を普及展開した。</p>
<p>2009 年度</p>	<p>【国交省・環境省】</p> <p>○EST モデル事業（2006 年度選定地域）</p> <p>EST モデル事業について引き続き支援する。（2005 年度選定地域は 2008 年度でモデル事業を終了。）</p> <p>○EST 普及推進事業</p> <p>地域の特色を活かした EST の実現に取り組む自発的な地域に対し、これまでの EST 取組成果の情報提供を行うなど、関係省庁と連携しながら支援し、全国規模で EST を普及展開していく。</p> <p>○MM によるエコ通勤【再掲】</p> <p>MM によるエコ通勤に取り組む企業等に対し、エコ通勤社会実験等の支援を行う。</p>
<p>2010 年度以降</p>	<p>【国交省・環境省】</p> <p>○EST 普及推進事業</p> <p>引き続き全国規模で EST を普及展開していく。</p> <p>○MM によるエコ通勤【再掲】</p> <p>引き続きエコ通勤社会実験等の支援を行う。</p>

## 2. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EST モデル事業						開始	→			終了			
EST 普及推進事業									開始	→			
MM によるエコ 通勤〔再掲〕										開始	→		
地方EST 創発 セミナー(地 域)								開始	3	5	3		→

施策の全体像	実績及び予定	
〔法律・基準〕	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
〔税制〕	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
〔予算・補助〕 【国交省予算】 ・2009 年度 環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業の分 析及び有効性の検証に係る調査  【環境省予算】 ・2008 年度 環境的に持続可能な交通（EST）の実現に向け たモデル事業 ・2009 年度 EST、モビリティ・マネジメント（MM）による環 境に優しい交通の推進	2008 年度実績	【環境省】 100 百万円
	2009 年度実績	【国交省】 6 百万円 【環境省】 135 百万円
	2010 年度予定	【国交省】 継続予定 【環境省】 継続予定
〔融資〕	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
<p>[普及啓発]</p> <p>【国交省】 EST 普及推進に向け、「地方 EST 創発セミナー」を実施。</p> <p>【環境省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ EST モデル事業 EST モデル地域に選定された地域に対して、社会実験等における調査や普及活動への支援</li> <li>・ EST 普及推進事業 EST モデル地域での取組結果を踏まえ、より積極的に EST に取組む地域に対して、社会実験等における調査や普及活動への支援</li> <li>・ MM によるエコ通勤【再掲】</li> </ul>	2008 年度実績	<p>【国交省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方 EST 創発セミナー 5 地域</li> </ul> <p>【環境省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ EST モデル事業 10 地域への支援</li> <li>・ EST 普及推進事業 3 地域への支援</li> </ul>
	2009 年度実績	<p>【国交省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ EST モデル事業 支援地域は 6 地域</li> <li>・ EST 普及推進事業 支援地域は 7 地域</li> </ul> <p>【環境省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ EST モデル事業 支援地域は 6 地域</li> <li>・ EST 普及推進事業 支援地域は 7 地域</li> <li>・ MM によるエコ通勤【再掲】 支援企業等は 3 企業</li> </ul>
	2010 年度予定	<p>【国交省】 継続予定</p> <p>【環境省】 継続予定</p>
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

## 荷主と物流事業者の協働による省CO2化の推進

### 1. 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	<p>(2008 年度に実施中の施策の概要、予算額等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○省エネ法           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送事業者に係る措置については、643 の輸送事業者を特定輸送事業者に指定し、省エネ計画の提出及びエネルギー使用量等の報告を受理。</li> <li>・ 荷主に係る措置についても、865 の荷主を特定荷主に指定し、省エネ計画の提出及びエネルギー使用量等の報告を受理。</li> </ul> </li> <li>○グリーン物流パートナーシップ会議           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ソフト支援事業（約 1.5 億円）、普及事業（約 20 億円）などの支援事業を実施。</li> </ul> </li> <li>○物流総合効率化法           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホームページ上における認定事例の紹介（定期的に更新）等、物流総合効率化法のアピール活用の強化。</li> </ul> </li> <li>○都市内物流の効率化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「都市内物流効率化モデル事業」（12 百万円）を創設し 4 箇所への支援を実施。</li> </ul> </li> </ul>
2009 年度	<p>(2009 年度中に実施予定の施策の概要、予算額等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○省エネ法           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 引き続き、特定輸送事業者及び特定荷主からのエネルギー使用量等の報告を受理。</li> </ul> </li> <li>○グリーン物流パートナーシップ会議           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 支援事業の継続及び広報活動の強化等。</li> </ul> </li> <li>○物流総合効率化法           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホームページ上における認定事例の紹介（定期的に更新）等、物流総合効率化法のアピール活用の強化。</li> </ul> </li> <li>○都市内物流の効率化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「都市内物流効率化モデル事業」を発展的解消し、「物流連携効率化推進事業」（100 百万円）を創設。</li> </ul> </li> </ul>
2010 年度以降	<p>(2010 年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○省エネ法           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 引き続き、特定輸送事業者及び特定荷主からのエネルギー使用量等の報告を受理。</li> </ul> </li> <li>○グリーン物流パートナーシップ会議           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 支援事業の継続及び広報活動の強化等。</li> </ul> </li> <li>○物流総合効率化法           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 引き続き、ホームページ上における認定事例の紹介（定期的に更新）等、物流総合効率化法のアピール活用の強化。</li> </ul> </li> <li>○都市内物流の効率化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 引き続き「物流連携効率化推進事業」を実施。</li> </ul> </li> </ul>

## 2. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
省エネ法							施行						
グリーン物流 パートナーシ ップ会議						設立							
物流効率化法						施行							
都市内物流効 率化モデル事 業									創設 →				
物流連携効率 化推進事業										創設			

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ○省エネ法 ○物流総合効率化法	2008 年度実績	○省エネ法 ・特定輸送事業者 643 社、特定荷主 865 社を指定し、報告書等を受理。 ○物流総合効率化法 ・総合効率化計画の認定件数：33 件（累計 122 件）
	2009 年度実績	○物流総合効率化法 ・総合効率化計画の認定件数：1 件（累計 123 件）※4 月末現在
	2010 年度予定	○物流総合効率化法 ・継続予定
[税制] ○物流総合効率化法 （所得税・法人税の軽減増償却、固定資産税・都市計画税の課税標準の特例）	2008 年度実績	継続
	2009 年度実績	継続
	2010 年度予定	継続予定
[予算・補助] ○グリーン物流パートナーシップ会議 （パートナーシップによる物流グリーン化への支援） ○都市内物流効率化モデル事業 （協議会設立等への資金援助）	2008 年度実績	○グリーン物流パートナーシップ会議 ・推進決定件数：61 件（累計 224 件） ○都市内物流効率化モデル事業 ・4 箇所への支援を実施。

<p>○ 物流連携効率化推進事業 (物流連携効率化推進事業計画の策定及び同計画に基づく事業に対する支援)</p>	2009 年度実績	<p>○グリーン物流パートナーシップ会議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、支援事業を実施。</li> </ul> <p>○都市内物流効率化モデル事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新設した「物流連携効率化推進事業」に発展的解消。</li> </ul> <p>○ 物流連携効率化推進事業 (100 百万円)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公募を実施中(5 月現在)。</li> </ul>
	2010 年度予定	<p>○グリーン物流パートナーシップ会議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、支援を実施予定。</li> </ul> <p>○物流連携効率化推進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・継続予定。</li> </ul>
<p>[融資]</p> <p>○物流総合効率化法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中小企業金融公庫 (※) による低金利融資</li> </ul> <p>※2008 年 9 月末に解散し、同年 10 月から (株) 日本政策金融公庫へ移行。</p>	2008 年度実績	<p>○物流総合効率化法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用なし</li> </ul>
	2009 年度実績	なし (制度廃止)
	2010 年度予定	なし (制度廃止)
<p>[普及啓発]</p> <p>○グリーン物流パートナーシップ会議</p> <p>○物流総合効率化法</p>	2008 年度実績	<p>○グリーン物流パートナーシップ会議</p> <p>第 7 回グリーン物流パートナーシップ会議を開催。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各局にてグリーン物流セミナーを開催。</li> </ul>
	2009 年度実績	<p>○グリーン物流パートナーシップ会議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、グリーン物流パートナーシップ会議(シンポジウム)、セミナー等を通じて普及啓発を実施予定。</li> </ul> <p>○物流総合効率化法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページ上における認定事例の紹介等、物流総合効率化法のアピール活用の強化</li> </ul>
	2010 年度予定	<p>○グリーン物流パートナーシップ会議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、グリーン物流パートナーシップの普及啓発を実施予</li> </ul>

		定。 ○物流総合効率化法 ・継続予定
--	--	--------------------------

目標達成計画点検様式（別表に掲げられた具体的対策以外の対策）

グリーン経営認証制度の普及促進

1. 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低公害車普及促進対策費補助の対象</li> <li>・ 交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰における選考要件</li> </ul>
2009 年度	（継続実施）
2010 年度以降	（継続実施）

2. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
グリーン経営 認証制度				制度 開始				強化			目標		

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準] ・ 具体的な環境保全の取組を求めているもの（交通エコモ財団の基準）	2008 年度実績	・ 5,584 事業者が認証取得
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助] ・ 認証料金助成制度 ・ 低公害車導入促進助成金	2008 年度実績	・ 全 47 協会中 22 協会のトラック協会が実施 ・ 台数要件の緩和
	2009 年度実績	（継続実施）
	2010 年度予定	（継続実施）
[融資] ・ 低金利融資制度	2008 年度実績	・ 日本政策投資銀行等金融機関
	2009 年度実績	（継続実施）
	2010 年度予定	（継続実施）
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発] ・ 交通エコモ財団と連携して、制度の普及を図る。	2008 年度実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 講習会等 75 回開催</li> <li>・ 業界紙、専門誌を中心に広告掲載</li> <li>・ 広報ポスター、パンフ等広報</li> </ul>

		グッズ作成・配布 ・エコプロダクツ 2008 出展 ・登録事業者に対する情報提供サービス（教育用資料、リーダー研修会実施等） ・本省、地方局HPにバナー貼付
	2009 年度実績	（継続実施）
	2010 年度予定	（継続実施）
[その他] ・京都議定書目標達成計画（平成 17 年 4 月閣議決定） ・京都議定書目標達成計画（平成 20 年 3 月全部改訂）	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	

気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化

1. 実施した施策の概要と今後の予定

<p>2008 年度</p>	<p><b>【国土交通省実施】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 温室効果ガス、オゾン層破壊物質等の常時観測を行った。</li> <li>・ 太陽からの直達光のエネルギーを測定する観測を行った。</li> <li>・ 全球大気監視（GAW）計画に基づく観測網の観測データの品質向上を図るため、WMO が設置したアジア・南西太平洋地域の品質保証科学センターを運営した。</li> <li>・ WMO の要請により設置された温室効果ガス世界資料センターを運営した。</li> <li>・ 気候変動及び環境問題に関する科学的知見のとりまとめ、並びにこの問題に関する国際協力を推進した。</li> <li>・ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等に基づき、海洋バックグランド汚染の観測を行った。</li> <li>・ 気候変動の監視・予測の高度化等を図るため、気候変動に関する気候・海洋情報の収集・処理及び提供業務を行った。</li> <li>・ 高潮・高波及び津波等の情報を発表し、災害の防止・軽減を図るとともに、海面水位の上昇を監視するための検潮観測を行った。</li> <li>・ 高性能な温室効果ガス観測装置・オゾン層観測装置を整備し、高精度・長期連続観測を行った。</li> <li>・ 氷床モデル及び陸域生態系炭素循環過程の精緻化を組み込んだ「温暖化予測地球システムモデル」の開発を行った。また、「雲解像モデル」の各種実験を行い、モデルの改良を行った。</li> </ul> <p><b>【環境省・国土交通省実施】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境省と気象庁が共同で、地球温暖化分野に係る関係府省・機関の地球観測連携拠点の事務局を運営した。</li> </ul>
<p>2009 年度</p>	<p><b>【国土交通省実施】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 温室効果ガス、オゾン層破壊物質等の常時観測を行う。（予算額：90 百万円）</li> <li>・ 太陽からの直達光のエネルギーを測定する観測を行う。（予算額：2 百万円）</li> <li>・ 全球大気監視（GAW）計画に基づく観測網の観測データの品質向上を図るため、WMO が設置したアジア・南西太平洋地域の品質保証科学センターを運営する。（予算額：2 百万円）</li> <li>・ WMO の要請により設置された温室効果ガス世界資料センターを運営する。（予算額：20 百万円）</li> <li>・ 気候変動及び環境問題に関する科学的知見のとりまとめ、並びにこの問題に関する国際協力を推進する。（予算額：74 百万円）</li> <li>・ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等に基づき、海洋バックグランド汚染の観測を行う。（予算額：45 百万円）</li> <li>・ 気候変動の監視・予測の高度化等を図るため、気候変動に関する気候・海洋情報の収集・処理及び提供業務を行う。（予算額：91 百万円）</li> <li>・ 高潮・高波及び津波等の情報を発表し、災害の防止・軽減を図るとともに、海面水位の上昇を監視するための検潮観測を行う。（予算額：51 百万円）</li> <li>・ 高性能な海洋二酸化炭素観測装置等を整備し、高精度・長期連続観測を行う。（予算額：870 百万円）</li> <li>・ 「温暖化予測地球システムモデル」及び「雲解像モデル」による温暖化予測実験を行い、結果の解析を進める。（予算額：371 百万円 ※）</li> </ul> <p>※ H21.12 までの予算額。（H22.1 からは、気象研究所独法化に伴う運営費交付</p>

	<p>金 802 百万円の内数)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸多目的衛星「ひまわり 7 号」の後継機として、地球環境監視機能を向上させた静止地球環境観測衛星（静止気象衛星「ひまわり」8 号、9 号）の製造を開始する。（予算額：7732 百万円）</li> </ul> <p>【環境省・国土交通省実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境省と気象庁が共同で、地球温暖化分野に係る関係府省・機関の地球観測連携拠点の事務局を運営し、関係府省・機関の連携を推進する。（予算額：環境省 ● ● 百万円 気象庁 23 百万円）</li> </ul>
2010 年度以降	<p>【国土交通省実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・温室効果ガス、オゾン層破壊物質等の常時観測を行う。</li> <li>・太陽放射及び大気放射に関する精密な観測を行う。</li> <li>・全球大気監視（GAW）計画に基づく観測網の観測データの品質向上を図るため、WMO が設置したアジア・南西太平洋地域の品質保証科学センターを運営する。</li> <li>・WMO の要請により設置された温室効果ガス世界資料センターを運営する。</li> <li>・気候変動及び環境問題に関する科学的知見のとりまとめ、並びにこの問題に関する国際協力を推進する。</li> <li>・海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等に基づき、海洋バックグランド汚染の観測を行う。</li> <li>・気候変動の監視・予測の高度化等を図るため、気候変動に関する気候・海洋情報の収集・処理及び提供業務を行う。</li> <li>・高潮・高波及び津波等の情報を発表し、災害の防止・軽減を図るとともに、海面水位の上昇を監視するための検潮観測を行う。</li> <li>・全球規模及び我が国周辺を対象とした精度の高い地球温暖化予測に関する研究を行う。</li> <li>・運輸多目的衛星「ひまわり 7 号」の後継機として、地球環境監視機能を向上させた静止地球環境観測衛星（静止気象衛星「ひまわり」8 号、9 号）を整備する。</li> </ul> <p>【環境省・国土交通省実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境省と気象庁が共同で、地球温暖化分野に係る関係府省・機関の地球観測連携拠点の事務局を運営し、関係府省・機関の連携を推進する。</li> </ul>

## 2. 施策の内容とスケジュール（億円）

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
大気バックグランド汚染観測（百万円）	65	185	100	103	101	101	100	53	79	90			
日射観測（百万円）	7	7	7	6	6	6	6	0.1	5	2			
品質保証科学センター業務（百万円）	17	17	13	13	12	12	12	0.6	9	2			
温室効果ガス世界資料セン	28	28	33	32	26	26	26	14	20	20			

ター業務（百万円）													
気候変動対策業務（百万円）	88	88	51	51	66	98	135	64	72	74	→		
海洋バックグラウンド汚染観測（百万円）	67	71	73	72	71	69	67	38	45	45	→		
気候・海洋情報処理業務（百万円）	357	66	101	90	88	128	136	48	91	91	→		
高潮高波対策（百万円）	24	24	23	21	21	21	58	18	49	51	→		
地球温暖化対策のための大気環境観測機能の強化（百万円）								136	113	-	→		
気象業務に関する技術の研究開発（百万円）	538	523	520	521	509	506	503	500	500	371	→		
	※ H21.12 までの予算額。（H22.1 からは、気象研究所独法化に伴う運営費交付金 802 百万円の内数）												
気候・地球環境に関する研究（百万円）										802	の内数 →		
地球温暖化に関する観測・監視の強化										870	→		
静止地球環境観測衛星の整備										7732	→		
地球温暖化に関する地球観測の連携促進（百万円、上段：環境省、下段：気象庁）							●●	●●	●●	●●	23 23 23 23 →		

施策の全体像	実績及び予定
--------	--------

<p>[予算・補助]</p> <p>【国土交通省実施】</p> <p>(1) 大気バックグラウンド汚染観測</p> <p>(2) 日射観測</p> <p>(3) 品質保証科学センター業務</p> <p>(4) 温室効果ガス世界資料センター業務</p> <p>(5) 気候変動対策業務</p> <p>(6) 海洋バックグラウンド汚染観測</p> <p>(7) 気候・海洋情報処理業務</p> <p>(8) 高潮高波対策</p> <p>(9) 地球温暖化対策のための大気環境観測機能の強化</p> <p>(10) 気象業務に関する技術の研究開発に必要な経費（H21.12までのもの。H22.1からは、気象研究所独法化に伴い、「気候・地球環境に関する研究」として実施予定）</p> <p>(11) 静止地球環境観測衛星の整備</p> <p>(12) 地球温暖化に関する観測・監視の強化</p>	2008年度実績	<p>(1) 79百万円</p> <p>(2) 5百万円</p> <p>(3) 9百万円</p> <p>(4) 20百万円</p> <p>(5) 72百万円</p> <p>(6) 45百万円</p> <p>(7) 91百万円</p> <p>(8) 49百万円</p> <p>(9) 113百万円</p> <p>(10) 500百万円</p>
	2009年度実績	<p>(1) 90百万円</p> <p>(2) 2百万円</p> <p>(3) 2百万円</p> <p>(4) 20百万円</p> <p>(5) 74百万円</p> <p>(6) 45百万円</p> <p>(7) 91百万円</p> <p>(8) 51百万円</p> <p>(10) 371百万円※</p> <p>※ H21.12までの予算額。 （H22.1からは、気象研究所独法化に伴う運営費交付金 802百万円の内数）</p> <p>(11) 7,732百万円（新規）</p> <p>(12) 870百万円（新規）</p>
	2010年度予定	<p>(1) 継続予定</p> <p>(2) 継続予定</p> <p>(3) 継続予定</p> <p>(4) 継続予定</p> <p>(5) 継続予定</p> <p>(6) 継続予定</p> <p>(7) 継続予定</p> <p>(8) 継続予定</p> <p>(10) 継続予定</p> <p>(11) 継続予定</p> <p>(12) 継続予定</p>
<p>[その他]</p> <p>【環境省・国土交通省実施】</p> <p>・地球温暖化に関する地球観測連携促進体制の整</p>	2008年度実績	<p>環境省 ●●百万円</p> <p>気象庁 23百万円</p>
	2009年度実績	<p>環境省 ●●百万円</p>

備。 「地球観測の推進戦略」（2004年12月総合科学技術会議決定）に基づき、地球温暖化対策に必要な観測を、統合的・効率的なものとするため、「地球観測連携拠点（温暖化分野）」を環境省と気象庁が共同で運営する。		気象庁 23 百万円 2010 年度予定 継続
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------------

目標達成計画点検様式（別表に掲げられた具体的対策以外の対策）

対策名 地球温暖化対策の国際的連携の確保、国際協力の推進

1. 実施した施策の概要と今後の予定

2008 年度	<p>（2008 年度の施策の実施状況と、効果を発揮している施策とその判断の理由）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要国・国際機関の参画を得て、「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」（2009 年 1 月 14～16 日）を主催し、我が国のリーダーシップの下、交通分野における気候変動・大気汚染対策に係る国際連携の具体的方向性を示す大臣宣言を発出。その後、本会合の成果を UNFCCC、UNECE/WP29、ICAO、IMO 等関係枠組みにフィードバックし、各機関における取組促進に貢献。</li> </ul>
2009 年度	<p>（2009 年度に実施中の施策の概要、予算額等）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2009 年 6 月、大臣宣言の強力かつ着実な実施を図るため、大臣会合参加国・機関等の参加を得て、高級事務レベルのフォローアップ会合を主催し、特に途上国の国内交通分野における気候変動・大気汚染対策の具体的促進を推進。（88 百万円）</li> </ul>
2010 年度以降	<p>（2010 年度以降予定している施策について今年度施策との相違がわかるように記述）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大臣会合参加国・機関等及び国内交通分野の対策推進に知見を有する専門家の参画を得て、専門家会合を主催し、ポスト京都枠組みの具体化に向けて、各国が直面している個別具体的な課題に対する対処方策について解決の方向性を提示。</li> </ul>

2. 施策の内容とスケジュール

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
交通分野の環境・エネルギー対策に係る国際連携の強化									1 月 大臣会合開催	6 月 高級事務レベル会合開催 専門家会合開催			
									参加各国・機関間の対話の継続 具体的な取組の推進				

施策の全体像	実績及び予定	
[法律・基準]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[税制]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[予算・補助]	2008 年度実績	104 百万円
	2009 年度実績	88 百万円
	2010 年度予定	—
[融資]	2008 年度実績	

	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[技術開発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[普及啓発]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	
[その他]	2008 年度実績	
	2009 年度実績	
	2010 年度予定	