

地球温暖化対策計画に位置づけられている国土交通省の施策

1. 業務その他部門の取組

- 施策 1. 新築建築物における省エネルギー基準適合義務化の推進 1
- 施策 2. 既存建築物の省エネルギー化（改修） 2
- 施策 3. 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 3
- 施策 4. 上下水道における省エネルギー・再エネ導入 4

2. 家庭部門の取組

- 施策 5. 新築住宅における省エネ基準適合の推進 5
- 施策 6. 既存住宅の断熱改修の推進 6
- 施策 7. 省エネ・省CO₂のモデル的な住宅への支援 7
- 施策 8. 低炭素認定住宅等の普及促進 8
- 施策 9. 省エネ・環境性能の評価・表示制度の充実・普及促進 9

3. 運輸部門の取組

- 施策 10. 道路交通流対策 10
- 施策 11. 環境に配慮した自動車使用等の促進による自動車運送事業等のグリーン化 11
- 施策 12. 公共交通機関及び自転車の利用促進 12
- 施策 13. 鉄道分野の省エネ化 13
- 施策 14. 船舶分野の省エネ化 14
- 施策 15. 航空分野の低炭素化 15
- 施策 16. トラック輸送の効率化 16
- 施策 17. 共同輸配送の推進 17
- 施策 18. 海運グリーン化総合対策 18
- 施策 19. 鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進 19
- 施策 20. 物流拠点における設備の省エネ化 20
- 施策 21. 港湾における取組 21

4. エネルギー転換部門の取組

- 施策 22. 下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化等 22
- 施策 23. 都市緑化等の推進 23

5. 目標達成のための分野横断的な施策

- 施策 24. 低炭素型の都市・地域構造及び交通システムの形成 24

(現行計画への追加を検討している新規施策)

- 施策 25. 過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化 25

地球温暖化対策計画に位置づけられている国交省関連指標一覧

現状値は2017年の最新データ

指標名	初期値	現状値	目標値	排出削減量 万t-CO2 (2015,16or17)
1. 業務その他部門の取組				
1 新築建築物（床面積2,000㎡以上）における省エネ基準適合率	97% (2013) → 98% (2016) → 100% (2030)			161
2 省エネ基準を満たす建築物ストックの割合（建築物の改修分）	25% (2013) → 30% (2016) → 39% (2030)			43
3 屋上緑化施工面積	32.6ha (2014) → 111.2ha (2017) → 118.1ha (2030)			2.5
4 処理水量当たりエネルギー起源CO2排出量	0.28t-co2 (2013) → 0.25t-co2 (2016) → 0.15t-co2 (2030)			34
4 下水汚泥エネルギー化率	14.7% (2013) → 21.9% (2017) → 35% (2030)			
2. 家庭部門の取組				
5 新築住宅の省エネ基準適合率	45% (2013) → 59% (2016) → 100% (2030)			60
6 省エネ基準を満たす住宅ストックの割合（既存住宅の断熱改修分）	6% (2013) → 9% (2016) → 30% (2030)			17
3. 運輸部門の取組				
10 高速道路の利用率	16% (2013) → 18% (2015) → 18% (2030)			100
11 エコドライブ関連機器の普及台数	518千台 (2013) → 665千台 (2017) → 740千台 (2030)			49
12 自家用自動車から公共交通機関への乗換輸送量（単位：億人/キロ）	37.5億人km (2013) → 90.1億人km (2016) → 163億人km (2030)			79
13 エネルギーの使用に係る原単位の改善率（鉄道）	99.4% (2013) → 94.9% (2017) → 83.5% (2030)			100
14 省エネに資する船舶の普及隻数	56隻 (2014) → 225隻 (2017) → 1190隻 (2030)			38
15 CO2排出量÷有償トンキロ（航空）(kg-CO2/トン・km)	1.3977 (2013) → 1.2600 (2017) → 1.2835 (2030)			81
16 車両総重量24t超25t以下の車両の保有台数	182千台 (2013) → 219千台 (2017) → 192千台 (2030)			262
16 トレーラーの保有台数	99千台 (2013) → 115千台 (2017) → 103千台 (2030)			
16 営自率	86.3% (2013) → 86.6% (2017) → 87.1% (2030)			
17 共同輸配送の推進	100% (2013) → 165.9% (2017) → 206% (2030)			1.5
18 内航海運による貨物輸送量（単位：億トンキロ）	331億tkg (2014) → 351億tkg (2016) → 410.4億tkg (2030)			61
19 鉄道による貨物輸送量（単位：億トンキロ）	194.5億tkg (2014) → 199.7億tkg (2017) → 256.4億tkg (2030)			9.6
21 港湾の最適な選択による貨物の陸上輸送の削減量	6.3億tkg (2014) → 11.1億tkg (2017) → 35億tkg (2030)			30
21 港湾における省エネルギー型荷役機械の導入台数	22台 (2013) → 63台 (2017) → 110台 (2030)			0.7
21 輸送モードが陸送から海上輸送にモーダルシフトした循環資源等の輸送量	0.44億tkg (2014) → 1.75億tkg (2017) → 1.13億tkg (2030)			2.2
4. エネルギー転換部門の取組				
22 下水汚泥焼却高度化率	63% (2013) → 69% (2016) → 100% (2030)			14
22 新型炉・固形燃料化炉の設置基数	4基 (2014) → 3基 (2016) → 2基 (2030)			
23 都市公園等の整備面積	75千ha (2013) → 81千ha (2017) → 85千ha (2030)			121

※ 7, 8, 9, 20, 24は、対策評価指標のない施策

<1. 業務その他部門の取組>

施策1 新築建築物における省エネルギー基準適合義務化の推進

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 大規模建築物の省エネルギー基準への適合義務化を規定する建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律（平成27年法律第53号。以下「建築物省エネ法」という。）に規定する大規模建築物の省エネルギー基準への適合義務化の円滑な施行を目指す。また、規制の必要性や程度、バランス等を十分に勘案しながら、2020年までに新築建築物について段階的に省エネルギー基準への適合を義務化する。これに向けて、円滑な実施のための環境整備に取り組む。具体的には、省エネルギー対策の一層の普及や、建築物や建材・機器等の省エネルギー化に資する新技術・新サービス・工法の開発支援等を実施するとともに、民間の自立的な省エネルギー投資を促すための支援を図る。
- 新築建築物(床面積2,000㎡以上)における省エネ基準適合率(%)
97%(2013)→98%(2016)→100%(2030)

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- 「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律（平成27年法律第53号）」の規定による大規模建築物の省エネ基準への適合義務制度等について、全国各地域での講習会等により、円滑な施行を図った。
- 新築建築物の省エネ対策の強化を図るため、住宅・建築物の規模・用途ごとの特性を踏まえた実効性の高い総合的な省エネ対策として、
 - ・ 中規模のオフィスビル等の適合義務制度の対象への追加
 - ・ 小規模店舗等における建築士から建築主への説明義務制度の創設等の措置を盛り込んだ「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律の一部を改正する法律（令和元年法律第4号）」が令和元年5月に公布された。

2. 今後の施策の方向性

- 関連事業者に対する講習会の開催等により、改正法に盛り込まれた施策の周知徹底を進めるとともに、これらの施策の円滑な施行を通じて、新築建築物の省エネ性能の向上を図る。

<1. 業務その他部門の取組>

施策2 既存建築物の省エネルギー化（改修）

（現行計画の記述と指標・目標値）

- 新築建築物については、省エネルギー基準への適合義務化を段階的に進める一方、既存建築物については、省エネルギー基準への適合義務化を行うことが難しいため、省エネルギー改修を促進することが重要となる。具体的には、省エネルギー性能・環境性能の評価・表示制度の充実・普及を通じて、省エネルギー性能が建築物の付加資産価値となることやテナント料等に反映されることを目指し、各種支援措置等により民間の省エネルギー投資を促進するなど既存建築物の省エネルギー・低炭素改修を促進する。
- 省エネ基準を満たす建築物ストックの割合（%）
25%（2013）→30%（2016）→39%（2030）

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- 既存建築物の省エネ改修を促進するため、一定以上の省エネ効果が見込まれる省エネ改修工事に対し、改修後の省エネ性能を表示すること等を要件に、事業の実施に要する費用の一部に対して支援を行った（平成20年度～令和元年度）。
- 省エネ性能の表示を促進するため、既存建築物の省エネ性能の診断・表示に対して支援を行った（平成28年度～令和元年度）。

2. 今後の施策の方向性

- 既存建築物の省エネ改修や省エネ性能の診断・表示について引き続き支援を行うことを通じて、既存建築物の省エネ改修を促進する。

<1. 業務その他部門の取組>

施策3 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

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 都市部を中心としたヒートアイランド現象に関する観測・調査・研究で得られた知見を活用し、総合的に「人工排熱の低減」、「地表面被覆の改善」、「都市形態の改善」、「ライフスタイルの改善」及び「人の健康への影響等を軽減する適応策」などのヒートアイランド関連施策を実施することにより、熱環境改善を通じた都市の低炭素化を推進する。具体的には、エネルギー消費機器等の高効率化の促進、低炭素な建築物等の普及促進、次世代自動車の技術開発・普及促進、交通流対策等の推進や未利用エネルギー等の利用促進により、空調機器システムや自動車など人間活動から排出される人工排熱の低減を図ることにより都市の省CO₂化を推進する。また、地表面被覆の人工化による蒸発散作用の減少や地表面の高温化の防止・改善等の観点から、都市公園の整備等による緑地の確保、公共空間・官公庁等施設の緑化、緑化地域制度の活用等による建築物敷地内の緑化、民有緑地や農地の保全など地域全体の地表面被覆の改善を図る。さらに、都市において緑地の保全を図りつつ、緑地や水面からの風の通り道を確保する等の観点から水と緑のネットワークの形成や多自然川づくりの推進により、都市形態の改善を図る。加えて、クールビズ・ウォームビズをはじめとする地球温暖化防止国民運動「COOL CHOICE」の推進等によりライフスタイルの改善を促すとともに、冷暖房温度の適性化を実現する。また、地方自治体や事業者に対し、地域や街区、事業の特性に応じた適応策の実施を促す。
- 屋上緑化施工面積 (ha)
32.6ha (2014) → 111.2ha (2017) → 118.1ha (2030)

1. 現行温対計画 (2016.5) 以降に講じた施策

- 地表面被覆の人工化による蒸発散作用の減少や地表面の高温化の防止・改善等の観点から、都市公園の整備等による緑地の確保、公共空間・官公庁等施設の緑化、緑化地域制度や市民緑地認定制度の活用等による建築物敷地内の緑化、民有緑地や農地の保全など地域全体の地表面被覆の改善を図った。
- さらに、都市において緑地の保全を図りつつ、緑地や水面からの風の通り道を確保する等の観点から水と緑のネットワークの形成により都市形態の改善を図った。
- 低炭素建築物等の整備に対する税制・財政上の支援を通じて普及促進を図った。

2. 今後の施策の方向性

- 都市における緑地の保全に関する事業を推進し、地域全体の地表面被覆の改善を図るとともに、官民連携・分野横断により緑地・緑化等の創出を図るグリーンインフラの取組を支援することで、ひきつづき緑や水をいかした都市環境整備等を推進する。
- 引き続き、低炭素建築物等の整備に対する支援を通じて普及促進を図る。

<1. 業務その他部門の取組>

施策4 上下水道における省エネルギー・再エネ導入

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 上水道においては、省エネルギー・高効率機器の導入、ポンプのインバータ制御化などの省エネルギー設備の導入や、小水力発電、太陽光発電などの再生可能エネルギー発電設備の導入を実施する。下水道においては、設備の運転改善、反応槽の散気装置や汚泥脱水機における効率の良い機器の導入などの省エネルギー対策や、下水汚泥由来の固形燃料、消化ガスの発電等への活用、下水及び下水処理水の有する熱(下水熱)の有効利用などの再生可能エネルギーの活用を推進する。
- 処理水量当たりエネルギー起源CO2排出量 (t-CO2/千m3)
0.28t-co2(2013)→0.25t-co2(2016)→0.15t-co2(2030)
- 下水汚泥エネルギー化率 (%)
14.7%(2013)→21.9%(2017)→35%(2030)

1. 現行温対計画(2016.5)以降に講じた施策

- 基準
「下水道施設計画・設計指針と解説」に記載のエネルギー効率の高い設備の導入を推進。
- 予算・税制
社会資本整備交付金事業等による支援として、「下水道エネルギー・イノベーション推進事業」(2018年)を創設し、バイオガス化や固形燃料化等の新エネルギー利用及び処理場の省エネルギー化を推進。また、グリーン投資減税(2017年度で廃止)、省エネ再エネ高度化投資促進税制(2018年度より創設)を実施。
- 技術開発等
下水道革新的技術実証事業(B-DASHプロジェクト)において、高効率消化システムによるエネルギー活用技術、省エネ型汚泥焼却技術、省エネ・低コストな水処理能力向上技術の実証等を実施。このほか、地域バイオマス受入によるスケールメリットを生かしたエネルギー化の推進に向けた「下水処理場における地域バイオマス利活用マニュアル」(2017年3月)、「下水汚泥エネルギー化技術ガイドライン」(2017年12月改訂)、「下水汚泥広域利活用検討マニュアル」(2019年3月)を策定。

2. 今後の施策の方向性

- 施策
パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略に基づき、地域バイオマスの集約化による下水処理場でのエネルギー化を推進する。
- 予算・税制
下水道リノベーションの取組を総合的に支援し、下水道施設のエネルギー拠点化を推進する下水道事業について、地域バイオマスの受入れ等に係る計画策定から施設整備までを統合的に支援するため「下水道リノベーション推進総合事業」を2020年度に創設。
- 技術開発等
B-DASHプロジェクトにおいて 2020年度より中小規模の処理場における汚泥減量化技術の実証事業を実施するとともに、これまでにガイドライン化された省エネ・創エネ技術等についても、さらに地方公共団体における利用が進むよう、技術の普及展開に努める。

<2. 家庭部門の取組>

施策5 新築住宅における省エネ基準適合の推進

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 規制の必要性や程度、バランス等を十分に勘案しながら、2020年までに新築住宅について段階的に省エネルギー基準への適合を義務化する。これに向けて、中小工務店・大工の施工技術向上や伝統的木造住宅の位置付け等に十分配慮しつつ、円滑な実施のための環境整備に取り組む。具体的には、省エネルギー対策の一層の普及、住宅や建材・機器等の省エネルギー化に資する新技術・新サービス・工法の開発支援等を実施する。
- 新築住宅の省エネ基準適合率 (%)
45% (2013) → 59% (2016) → 100% (2030)

1. 現行温対計画 (2016.5) 以降に講じた施策

- 中小工務店・大工をはじめとする関連事業者の省エネ関連の技術力向上について、平成24年度より、中小工務店等を対象とした講習会を実施している。
- 新築住宅の省エネ対策の強化を図るため、住宅・建築物の規模・用途ごとの特性を踏まえた実効性の高い総合的な省エネ対策として、
 - ・ マンション等に係る届出義務制度の監督体制の強化
 - ・ 注文戸建住宅及び賃貸アパートの住宅トップランナー制度の対象への追加
 - ・ 戸建住宅等における建築士から建築主への説明義務制度の創設等の措置を盛り込んだ「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律の一部を改正する法律 (令和元年法律第4号)」が令和元年5月に公布され、その一部が同年11月に施行されたところ。

2. 今後の施策の方向性

- 関連事業者に対する講習会の開催等により、改正法に盛り込まれた施策の周知徹底を進めるとともに、これらの施策の円滑な施行を通じて、新築住宅の省エネ性能の向上を図る。

<2. 家庭部門の取組>

施策6 既存住宅の断熱改修の推進

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 新築住宅については、省エネルギー基準の適合義務化を段階的に進める一方、既存住宅については、省エネルギー改修を促進することが重要となる。具体的には、既存住宅の断熱性能向上を図るため、高性能な断熱材や窓などの設備導入補助や、省エネルギー改修を行った住宅等への減税措置による導入支援を行うほか、省エネルギー性能が住宅の資産価値に反映されることを目指し、省エネルギー性能・環境性能の評価・表示制度を充実・普及させ、既存住宅の省エネルギー・省CO₂改修を促進する。こうした施策を通じ、2020年までに中古住宅の省エネルギーリフォーム件数を倍増させる。このほか、居住者に対してエネルギーの使用状況に応じた省エネルギー機器・設備・建材の導入メリットに関する情報提供を促進する。
- 省エネ基準を満たす住宅ストックの割合 (%)
6% (2013) → 9% (2016) → 30% (2030)

1. 現行温対計画 (2016.5) 以降に講じた施策

- 省エネルギー改修等を行った住宅に対して、所得税及び固定資産税の減税措置による支援を講じた (平成 20 年度～令和元年度)。
- 中小工務店等が連携して行う住宅の省エネ改修に対して、補助金による支援を行った (平成 30 年度～令和元年度)。
- 既存住宅の省エネ化等に資する性能向上リフォームに対して支援を行った (平成 21 年度～令和元年度)。
- 省エネ性能の表示を促進するため、既存建築物の省エネ性能の診断・表示に対して支援を行った (平成 28 年度～令和元年度)。

2. 今後の施策の方向性

- 既存住宅の省エネ改修や省エネ性能の診断・表示について、引き続き支援を行う。
- 住宅の断熱化による居住者の健康維持や快適性の向上等の効果の周知を進める。
- 長時間利用する室の省エネルギー性能を向上させるための改修など部分的・効率的な改修の有効性等について検証しつつ当該改修を促す方策について検討を進める。
- 既存住宅の省エネ性能の診断・評価を簡易に実施する手法の開発等を進める。
- これらの施策を通じて、既存住宅の省エネ改修を促進する。

<2. 家庭部門の取組>

施策7 省エネ・省CO₂のモデル的な住宅への支援

(現行計画の記述と指標・目標値)

- より高い性能の住宅の建築を促進するため、ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス（ZEH）、ライフサイクルカーボンマイナス住宅（LCCM）、低炭素認定住宅などの省エネルギー・省CO₂のモデル的な住宅への支援を行う。これにより、2020年までにハウスメーカー等が新築する注文戸建住宅の半数以上をZEHにすることを目指す。

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- より高い省エネ性能を有する住宅であるネット・ゼロ・エネルギー・ハウス（ZEH）（平成27年度～令和元年度）、ライフサイクルカーボンマイナス住宅（LCCM）（平成31年度～令和元年度）、低炭素認定住宅（平成27年度～令和元年度）などについて支援を行った。
- 特に、ZEHに対する支援については、平成30年度より、経済産業省・国土交通省・環境省の3省連携による支援等の施策を講じている。

2. 今後の施策の方向性

- 引き続き、高い省エネ性能を有する住宅に対して支援を行う。

<2. 家庭部門の取組>

施策8 低炭素認定住宅等の普及促進

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 低炭素認定住宅等を、新築又は取得した場合の税制優遇措置や、中小工務店に対する技術支援等を行い、他の住宅への波及効果による既存住宅も含めた低炭素認定住宅等の普及を促進する。

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- 認定低炭素住宅を新築又は取得した場合について、所得税及び登録免許税の税制優遇措置による支援を講じた（平成24年度～令和元年度）。
- 中小工務店等が連携して行う低炭素認定住宅等の整備に対して支援を行った（平成27年度～令和元年度）。

2. 今後の施策の方向性

- 引き続き、低炭素認定住宅等の整備に対して支援を行うことを通じて、認定低炭素住宅等の普及促進を図る。

<2. 家庭部門の取組>

施策9 省エネ・環境性能の評価・表示制度の充実・普及促進

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 建築物省エネ法に基づく省エネルギー性能に係る表示制度、住宅性能表示制度やNEB (Non-Energy Benefit) の観点も含めた総合的な環境性能を評価するCASBEE等の充実・普及促進を図る。

1. 現行温対計画(2016.5)以降に講じた施策

- ゼロ・エネルギー・ハウスをはじめとする関連予算において建築物省エネ法に基づく省エネ性能表示制度(BELS)の取得を要件化するなど、建築物省エネルギー性能表示制度(BELS)等の更なる普及を促進した。
- 全国各地域で実施している住宅関係支援制度等に係る説明会において、住宅性能表示制度について周知し、更なる普及を促進した。
- CASBEE-戸建(新築)等を改訂しその充実を図るとともに、シンポジウムの開催を通してCASBEEの普及を促進した。

2. 今後の施策の方向性

- 引き続き、建築物省エネ法に基づく省エネルギー性能に係る表示制度、住宅性能表示制度やNEB (Non-Energy Benefit) の観点も含めた総合的な環境性能を評価するCASBEE等の充実・普及促進を図る。
- 消費者が物件選択の際に住宅の省エネ性能を容易に把握できるようにするため、住宅情報提供サイト等において、消費者にとってわかりやすい想定光熱費情報を含めた省エネ性能の表示を促す方策の検討を進める。
- 住宅事業者の自発的な取組を更に促すため、住宅事業者から自発的に提供された住宅の省エネルギー性能の向上に係る目標やその達成状況等の情報を集約し、消費者等に分かり易く公表する仕組みの整備を進める。
- これらの施策を通じて、省エネ・環境性能の評価・表示制度の充実・普及促進を図る。

<3. 運輸部門の取組>

施策 10 道路交通流対策

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 道路の整備に伴って、いわゆる誘発・転換交通が発生する可能性があることを認識しつつ、二酸化炭素の排出抑制に資する環状道路等幹線道路ネットワークの強化、ETC2.0を活用したビッグデータ等の科学的な分析に基づく渋滞ボトルネック箇所へのピンポイント対策など道路を賢く使う取組を推進する。さらに、自転車利用を促進するための環境整備を推進する。信号機の集中制御化などの高度道路交通システム（ITS）の推進、信号機の改良、信号灯器のLED化の推進等による交通安全施設の整備、自動走行の推進、二酸化炭素の排出抑制に資する道路交通流対策を推進する。なお、自動走行の実現に向けては、2020年に高速道路での自動運転等が可能となるようにするため、制度等を整備する。
- 高速道路の利用率 (%)
16%(2013)→18%(2015)→18%(2030)

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- 二酸化炭素の排出抑制に資する環状道路等幹線道路ネットワークの強化や ETC2.0 を活用したビッグデータ等の科学的な分析に基づく渋滞ボトルネック箇所へのピンポイント対策（渋滞箇所における付加車線設置など）を推進。
- 自転車活用推進法（2017年5月施行）に基づき、自転車活用推進計画（2018年6月）を閣議決定した。同計画に基づき、自転車通行空間の整備、サイクルトレインやシェアサイクルの活用・普及、地域のニーズに応じた駐輪場の整備、自転車通勤等の拡大など、安全確保施策と連携しつつ自転車の活用に向けた取組を推進。

2. 今後の施策の方向性

- 引き続き、二酸化炭素の排出抑制に資する環状道路等幹線道路ネットワークの強化、ETC2.0 や AI カメラを活用したビッグデータ等の科学的な分析に基づく渋滞ボトルネック箇所へのピンポイント対策（渋滞箇所における付加車線設置など）など道路を賢く使う取組を推進。
- 自転車活用推進計画に基づき、自転車通行空間の整備、サイクルトレインやシェアサイクルの活用・普及、地域のニーズに応じた駐輪場の整備、自転車通勤等の拡大など、安全確保施策と連携しつつ自転車の活用に向けた取組を推進。

<3. 運輸部門の取組>

施策 11 環境に配慮した自動車使用等の促進による自動車運送事業等のグリーン化

(現行計画の記述と指標・目標値)

- トラック・バス・タクシーなどの事業用自動車のエコドライブを促進するため、運送事業者等を対象に、エコドライブ管理システム（EMS：Eco-drive Management System）の普及・促進を図る。また、関係4省庁のエコドライブ普及連絡会を中心とした広報活動等により普及啓発を行う。また、燃費の向上など一定の優れた環境取組を実施している運輸事業者を認定する「グリーン経営認証制度」の普及を促進する。
- エコドライブ関連機器の普及台数（千台）
518千台(2013)→665千台(2017)→740千台(2030)

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- トラック輸送事業者がエコドライブ関連機器を導入する際の費用の一部の補助を実施した。さらに、関係4省庁のエコドライブ普及連絡会を中心とした広報活動等によりエコドライブの普及・啓発に努めた。

2. 今後の施策の方向性

- 引き続き、関係省庁と連携し、エコドライブの普及・啓発を推進する。

<3. 運輸部門の取組>

施策 12 公共交通機関及び自転車の利用促進

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 鉄道新線、L R T (Light Rail Transit)、B R T (Bus Rapid Transit) 等の公共交通機関の整備や、交通結節点の官民連携整備等による交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化、既存公共交通の活用、交通系 I C カードの導入など情報化の推進、乗り継ぎ改善、パークアンドライド等によるサービス・利便性の向上を引き続き図るとともに、シームレスな公共交通の実現に向けた取組を推進する。また、自転車の利用環境を創出するため、安全確保施策と連携しつつ、自転車通行空間のネットワーク化、駐輪場の整備、コミュニティサイクルの活用・普及など、自転車の活用に向けた取組を推進する。さらに、これらと連携した、事業者による通勤交通マネジメントなどの主体的な取組の促進、国民への啓発活動により、旅客交通において自家用自動車から鉄道・バスなどの公共交通機関への利用転換、自転車利用の拡大を促進する。このような事業者による主体的な取組を推進するため、政府において、業務時の活動における公共交通機関の利用、自転車の積極的活用を図る。あわせて、自家用自動車への過度の依存を抑制し、環境的に持続可能な交通（E S T : Environmentally Sustainable Transport）を目指す。
- 自家用交通からの乗換輸送量（単位：億人キロ）
37.5億人km(2013)→90.1億人km(2016)→163億人km(2030)

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- 社会資本整備総合交付金及び都市・地域交通戦略推進事業により、各地における L R T (Light Rail Transit) 等の公共交通機関の整備や、交通結節点の整備等を支援するとともに、バリアフリー対応車両に係る税制特例措置や、ノンステップバスの導入等に対する補助を通して、公共交通の利用促進を図った。また、社会資本整備総合交付金等により、地方公共団体による自転車等駐車場の整備等に対する支援を実施するとともに、2019 年度より国際観光旅客税を活用した「シェアサイクル導入促進事業」を新たに創設し、シェアサイクル（コミュニティサイクル）の導入に関する取組を推進した。
- 2009 年より、通勤交通マネジメントの一環として、「エコ通勤優良事業所認証制度」が創設されたが、2013 年以降は認証・登録数の推移は頭打ちとなり、伸び悩んでいた。そこで、2017 年から新たに「エコ通勤認証・普及等委員会」を立ち上げ、プロモーション戦略の見直しを実施した。結果、2017 年度末から 2018 年度末の一年間で約 100 事業所増加した。
- さらに、自転車活用推進法（2017 年 5 月施行）に基づき、自転車活用推進計画（2018 年 6 月）を閣議決定し、同計画に基づき、自転車通行空間の整備、サイクルトレインやシェアサイクルの活用・普及、地域のニーズに応じた駐輪場の整備、自転車通勤等の拡大など、安全確保施策と連携しつつ自転車の活用に向けた取組を推進した。
- 自らの運転だけに頼らず公共交通を利用してストレスなく快適に移動できる環境整備に資する MaaSについて、2019 年度に新モビリティサービス推進事業を創設し、全国への早期普及に向け、19 地域における実証実験への支援を行った。

2. 今後の施策の方向性

- 引き続き、社会資本整備総合交付金及び都市・地域交通戦略推進事業により、各地におけるLRT(Light Rail Transit)等の公共交通機関の整備や、交通結節点の整備等を支援するとともに、予算や税による車両の導入支援を行い、公共交通機関の利用促進を図っていく。また、自転車駐車場の整備促進やシェアサイクルの更なる普及に向けて、引き続き支援を行う。
- 通勤交通マネジメント関係では、2019年はプロモーション戦略の一環として、エコ通勤を象徴するカラーやデザイン等を定め、事業者エコ通勤の取り組みを促すためのリーフレットを作成した。今後はこれまでのメールマガジンの配信、各種セミナー、ホームページ等にくわえ、リーフレットの効果的な配布を行うことにより認証事業者数の拡大を図り、公共交通機関の利用促進策とする。
- さらに、自転車活用推進計画(2018年6月)に基づき、自転車通行空間の整備、サイクルトレインやシェアサイクルの活用・普及、地域のニーズに応じた駐輪場の整備、自転車通勤等の拡大など、安全確保施策と連携しつつ自転車の活用に向けた取組を推進していく。
- MaaSの実証実験への支援やMaaSの普及に必要な基盤整備を引き続き行い、地域特性に応じたMaaSのモデル構築及び横展開を推進し、早期の全国普及を目指す。
- 環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資するグリーンスローモビリティ(時速20km未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ)については、普及推進に努める。

<3. 運輸部門の取組>

施策 13 鉄道分野の省エネ化

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 鉄道部門においては、軽量タイプの車両やVVVF機器搭載車両の導入など、エネルギー効率の良い車両を導入してきたところであり、引き続きその導入を促進する。また、先進的な省エネルギー機器等の導入に係る支援を行うエコレールラインプロジェクトの促進等による鉄道の省エネルギー化を進める。
- エネルギーの使用に係る原単位の改善率(2012年度基準) (単位)
99.4%(2013)→94.9%(2017)→83.5%(2030)

1. 現行温対計画(2016.5)以降に講じた施策

- ・車両の省エネに資する設備導入支援
- ・回生電力の有効活用に資する設備導入支援
- ・省エネ法の鉄道事業者への適用

- 鉄道部門においては、交通システムの低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業により、エネルギー効率の良い車両の導入や鉄道車両が減速時に発生させる回生電力を有効活用するための設備の導入等、環境負荷軽減に計画的に取り組む鉄軌道事業者を支援し、更なる省エネ化・低炭素化の取組を推進した。

2. 今後の施策の方向性

- 引き続き、補助事業、租税特例等により省エネ型車両の導入や鉄道施設への省エネ設備の導入等を支援し、鉄道事業者が年平均1%のエネルギー使用に係る原単位の低減目標を達成できるよう取組を促進する。

<3. 運輸部門の取組>

施策 14 船舶分野の省エネ化

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 船舶部門においては、革新的な省エネルギー技術の実証を行うなど、省エネルギーに資する船舶等の普及促進を図ってきたところであり、今後も引き続きこうした船舶の普及促進を図る。
- 省エネに資する船舶の普及隻数 (隻)
56隻(2014)→225隻(2017)→1190隻(2030)

1. 現行温対計画 (2016.5) 以降に講じた施策

- 船舶分野においては、内航船の総合的な運航効率化措置実証事業費補助金や 2018 年度より開始した代替燃料活用による船舶からの CO2 排出削減対策モデル事業等による支援、(独) 鉄道建設・運輸施設支援機構の共有建造制度による低利の長期資金の供給、船舶に係る特別償却制度・特定の事業用資産の買換え等に係る課税の特例制度による税制優遇等を講じ、省エネルギー・CO2 排出削減に資する船舶の普及を促進した。

2. 今後の施策の方向性

- 今後も引き続き内航船の総合的な運航効率化措置実証事業費補助金、代替燃料活用による船舶からの CO2 排出削減対策モデル事業による支援、(独) 鉄道建設・運輸施設支援機構の共有建造制度による低利の長期資金の供給、船舶に係る特別償却制度・特定の事業用資産の買換え等に係る課税の特例制度による税制優遇等により、省エネルギー・CO2 排出削減に資する船舶の普及を促進する。
- また、2019 年度より運用を開始する内航船省エネルギー格付制度等も活用することによって、更に省エネルギー・CO2 排出削減に資する船舶の普及を促進させ、2030 年度には 2013 年度比で 157[万 t-CO2]の CO2 排出削減を目指す。

<3. 運輸部門の取組>

施策 15 航空分野の低炭素化

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 航空部門においては、エネルギー効率の良い航空機材の導入及び航空交通システムの高度化や、空港施設の低炭素化の促進を図ってきたところである。今後もこれらの施策を着実に推進するとともに代替航空燃料の普及や航空貨物輸送効率化の促進を図る。
- 単位輸送量当たりのCO2排出量 (kg-CO2/トンキロ)
1. 3977 (2013)→1. 2600 (2017)→1. 2835 (2030)

1. 現行温対計画 (2016. 5) 以降に講じた施策

- 航空交通システムの高度化の一環として、広域航法 (RNAV : aReaNAVigation) の導入を順次拡大した。
- 空港施設の低炭素化においては、低炭素化を含む環境保全を進める空港 (エコエアポート) の推進の一環として、地上動力装置 (GPU : Ground Power Unit) の利用推進等を実施した。
- また、代替航空燃料については、2015年より6回にわたって資源エネルギー庁と「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたバイオジェット燃料の導入までの道筋検討委員会」を開催し、課題解決のため、バイオ燃料製造事業者や航空会社と議論を重ね、普及促進に向けた道筋を検討した。現在、同プランに沿って、国際的な代替航空燃料規格 (ASTM D7566 等) の取得や、燃料の混合、運搬、給油輸送、供給を行う方法の調整などの個別論点について関係者間で議論を進めている。

2. 今後の施策の方向性

- RNAV (Area Navigation) 運航方式に加えて、より航法精度の高い RNP (Required Navigation Performance) 運航方式を導入し、運航の効率化を図る。また、衛星を利用した航法システムについて、直線に限定されている精密進入経路に曲線を組み合わせた飛行方式の導入を検討する。
- エコエアポートでは、日本の各空港において「エコエアポート・ガイドライン」等に基づいた、各空港の特性を考慮した主体的かつ継続的な環境対策がなされるよう、環境目標へ向けた行動計画としての「空港環境計画」策定の推奨と海外のグッドプラクティスなどに関する情報提供・周知を行うと共に、ガイドラインについても環境分野における社会情勢や新技術の開発状況等を鑑み、適切に対応していく。
- 代替航空燃料の導入については、供給量・生産コスト等の生産面での課題と、施設整備・運用等における供給面での課題があると認識しつつ、引き続き、資源エネルギー庁、航空運送事業者、石油精製元売り事業者、燃料生産事業者等と協力し、当該燃料の導入促進に向けて、燃料生産技術の研究開発や導入促進策の検討等の取り組みを進める。

<3. 運輸部門の取組>

施策 16 トラック輸送の効率化

(現行計画の記述と指標・目標値)

○ 配送を依頼する荷主や配送を請け負う物流事業者等の連携により共同輸配送等の取組を促進し、輸送効率・積載効率を改善することで、地球温暖化対策に係る取組を推進し、物流体系全体のグリーン化を図る。このため、省エネ法による荷主・輸送事業者のエネルギー管理を引き続き推進する。また、「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じ、荷主と物流事業者が連携して行うモーダルシフトやトラック輸送の効率化等、物流分野における環境負荷の低減、物流の生産性向上等持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組に対してその功績を表彰し、企業の自主的な取組意欲を高めるとともに、グリーン物流の普及拡大を図る。加えて、荷主と物流事業者の連携を円滑化するため、両者が共通に活用できる物流分野の二酸化炭素排出量算定のための統一的手法（ガイドライン）を精緻化し、取組ごとの効果を客観的に評価できるようにする。<以下、一部省略>また、フルトレーラー車両長の規制緩和など幹線輸送におけるトラックの大型化を進めるとともに、高速道路における民間施設への直結を含めたアクセス強化、ETC2.0を活用した特殊車両通行許可の簡素化、運行管理支援等により効率化を推進する。さらに、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）に基づき、同法の一部を改正する法律案を第190回国会に提出していることも踏まえ、保管、荷捌き、流通加工を行う物流施設にトラック営業所の併設、トラック予約受付システムの導入などの輸送円滑化措置を講じ、配送網を集約化・合理化するとともに、待機時間のないトラック輸送を行う事業や、モーダルシフトの更なる推進、コンテナラウンドユース及び過疎地・都市等における共同輸配送の取組促進に対する支援を行うことで物流の低炭素化を推進する。あわせて、都市内物流の効率化のために、ボトルネックの把握や問題解決に向けた検討を行う協議会への支援を行う。

- 車両総重量24t超25t以下の車両の保有台数（台）
182千台(2013)→219千台(2017)→192千台(2030)
- トレーラーの保有台数（台）
99千台(2013)→115千台(2017)→103千台(2030)
- 営自率（%）
86.3%(2013)→86.6%(2017)→87.1%(2030)

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- 「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」により、すべての輸送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（2006年4月施行、2018年6月一部改正）
- 中小企業投資促進税制による支援の実施
- 「中小トラック運送事業者における低炭素化推進事業」において、環境対応型ディーゼルトラックの導入補助事業を実施
- 「グリーン物流パートナーシップ会議」を通じた取組みの促進（2005年4月から実施）

2. 今後の施策の方向性

- 今後も、上記取組等を通じて、引き続きトラック運送事業者の環境対策に関する取組を加速するための仕組みづくりを推進。

<3. 運輸部門の取組>

施策 17 共同輸配送の推進

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 配送を依頼する荷主や配送を請け負う物流事業者等の連携により共同輸配送等の取組を促進し、輸送効率・積載効率を改善することで、地球温暖化対策に係る取組を推進し、物流体系全体のグリーン化を図る。このため、省エネ法による荷主・輸送事業者のエネルギー管理を引き続き推進する。また、「グリーン物流パートナーシップ会議12」を通じ、荷主と物流事業者が連携して行うモーダルシフトやトラック輸送の効率化等、物流分野における環境負荷の低減、物流の生産性向上等持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった取組に対してその功績を表彰し、企業の自主的な取組意欲を高めるとともに、グリーン物流の普及拡大を図る。加えて、荷主と物流事業者の連携を円滑化するため、両者が共通に活用できる物流分野の二酸化炭素排出量算定のための統一的手法（ガイドライン）を精緻化し、取組ごとの効果を客観的に評価できるようにする。また、近年の電子商取引（EC）の急速な発展により、宅配便取扱個数も年々増加する一方で、約2割の荷物が再配達となっている。再配達の増加により、二酸化炭素排出量の増加やドライバー不足が深刻化することが想定されるため、宅配ボックスの整備等を通じた、駅・コンビニ等での受取方法の多様化を促進し、宅配便再配達の削減を図る。また、フルトレーラー車両長の規制緩和など幹線輸送におけるトラックの大型化を進めるとともに、高速道路における民間施設への直結を含めたアクセス強化、ETC2.0を活用した特殊車両通行許可の簡素化、運行管理支援等により効率化を推進する。さらに、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）に基づき、同法の一部を改正する法律案を第190回国会に提出していることも踏まえ、保管、荷捌き、流通加工を行う物流施設にトラック営業所の併設、トラック予約受付システムの導入などの輸送円滑化措置を講じ、配送網を集約化・合理化するとともに、待機時間のないトラック輸送を行う事業や、モーダルシフトの更なる推進、コンテナラウンドユース及び過疎地・都市等における共同輸配送の取組促進に対する支援を行うことで物流の低炭素化を推進する。あわせて、都市内物流の効率化のために、ボトルネックの把握や問題解決に向けた検討を行う協議会への支援を行う。
- 共同輸配送の取組件数増加率（%）
100%（2013）→165.9%（2017）→206%（2030）

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- ・ トラック輸送の効率化、共同輸配送の推進にむけ、
- 「グリーン物流パートナーシップ会議」において、持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった優良事業者の取組表彰を行うとともに、オープン型宅配ボックスの整備等、受取方法の多様化を促進し、宅配便再配達の削減を推進した。
- また、ダブル連結トラック等への補助、フルトレーラー車両長の規制緩和など幹線輸送におけるトラックの大型化を進めるとともに、高速道路における民間施設への直結を含めたアクセス強化のほか、トラック輸送について、渋滞や事故を避けた効率的な経路選択が可能となる、ETC2.0装着車への特車通行許可を簡素化する「特車ゴールド」制度を2016年から開始した。さらに、運行管理の効率化やドライバーの安全確保を目的とした ETC2.0車両運行管理支援サービスを2018年8月に本格導入した。
- 加えて、2016年10月に改正した物流総合効率化法に基づき、輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化をはじめとした物流の効率化に資する取組を支援しており、これまで 194件の総合効率化計画を認定（令和2年1月17日時点）。

2. 今後の施策の方向性

- ・ 今後ともトラック輸送の効率化、共同輸配送の推進にむけ、
- グリーン物流パートナーシップ会議における優良事業者の取組表彰を通じた啓発を行うとともに、宅配便の再配達削減に向けて受取方法の多様化等を推進する。
- また、引き続きダブル連結トラックの導入を支援するとともに、フルトレーラー車両長の規制緩和など幹線輸送におけるトラックの大型化、高速道路における民間施設への直結を含めたアクセス強化、車両運行管理支援サービス等を引き続き実施し、運行の効率化を図る。
- さらに、引き続き物流総合効率化法に基づき、輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化をはじめとした物流の効率化に資する取組を支援する。

<3. 運輸部門の取組>

施策 18 海運グリーン化総合対策

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。この一環として、受け皿たる内航海運の競争力を高めるため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備による輸送コスト低減やサービス向上を進めるとともに、エネルギー効率の良い内航船の普及・促進等を進める。さらに、トラック運転台と切り離し可能なトレーラーの導入やエコシップマークの活用、冷蔵・冷凍コンテナ輸送の効率化等による内航海運へのモーダルシフトを推進する。<以下、一部省略>また、トラック輸送についても一層の効率化を推進する。このため、自家用トラックから営業用トラックへの転換並びに大型CNGトラック等車両の大型化及びトレーラー化を推進する。あわせて輻輳輸送の解消、帰り荷の確保等による積載効率の向上を図る。
- 海運貨物輸送量 (億トンキロ)
331億tkg(2014)→351億tkg(2016)→410.4億tkg(2030)

1. 現行温対計画 (2016.5) 以降に講じた施策

- (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による船舶建造の支援、海運モーダルシフトへの貢献度の高い事業者を対象としたエコシップマーク認定制度等による啓発、船舶用低炭素機器等の導入補助等により、海上貨物輸送へのモーダルシフトを促進した。
- また、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律を2016年に改正し、認定対象を拡大したことにより特定流通業務施設の整備を伴わないモーダルシフトに係る総合効率化計画についての認定を実施した。また、モーダルシフト等推進事業費補助金による計画策定経費及び運行経費の一部に対する補助、グリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発などの支援を行った。

2. 今後の施策の方向性

- (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度による船舶建造の支援、海運モーダルシフトへの貢献度の高い事業者を対象としたエコシップマーク認定制度及び海運モーダルシフト大賞等の表彰実施による啓発等により、引き続き海上貨物輸送へのモーダルシフトを促進する。
- また、今後ともモーダルシフトを促進するため、物流総合効率化法による計画認定やグリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発による支援を行う。

<3. 運輸部門の取組>

施策 19 鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。<以下、一部省略>同様に鉄道による貨物輸送の競争力を高めるため、鉄道輸送の容量拡大、ダイヤ設定の工夫、大型トラックからの転換に効果的である大型コンテナや鮮度保持技術を高度化した冷蔵・冷凍コンテナなどの輸送機材の充実等による輸送力増強と輸送品質改善、端末輸送のコスト削減、エコレールマークの推進等により貨物鉄道の利便性の向上を図り、モーダルシフトを促進する。また、トラック輸送についても一層の効率化を推進する。このため、自家用トラックから営業用トラックへの転換並びに大型CNGトラック等車両の大型化及びトレーラー化を推進する。あわせて輻輳輸送の解消、帰り荷の確保等による積載効率の向上を図る。
- 鉄道貨物輸送量 (億トンキロ)
194.5億tkg(2014)→199.7億tkg(2017)→256.4億tkg(2030)

1. 現行温対計画 (2016.5) 以降に講じた施策

- 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律を2016年に改正し、認定対象を拡大したことにより特定流通業務施設の整備を伴わないモーダルシフトに係る総合効率化計画についての認定を実施した。また、モーダルシフト等推進事業費補助金による計画策定経費及び運行経費の一部に対する補助、JR貨物が取得する高性能機関車について税制特例、エコレールマークの普及促進、グリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発などの支援を行った。

2. 今後の施策の方向性

- 今後ともモーダルシフトを促進するため、物流総合効率化法による計画認定やモーダルシフト等推進事業費補助金やJR貨物が取得する高性能機関車について税制特例による支援、エコレールマークの普及促進、グリーン物流パートナーシップ会議優良事業者表彰を通じた啓発などを行っていく。

<3. 運輸部門の取組>

施策 20 物流拠点における設備の省エネ化

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 物流の中核となる営業倉庫などの施設において、太陽光発電設備、照明器具等の物流設備の省エネルギー化と物流業務の効率化を一体的に実施する事業を支援することにより、物流拠点の低炭素化を推進する。

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- 環境省・農林水産省・経済産業省との連携事業である「脱フロン・低炭素社会の早期実現のための省エネ型自然冷媒機器導入加速化事業」において、環境負荷の低い省エネ型自然冷媒機器の導入支援を実施した。

2. 今後の施策の方向性

- 引き続き、「脱フロン・低炭素社会の早期実現のための省エネ型自然冷媒機器導入加速化事業」を実施し、環境負荷の低い省エネ型自然冷媒機器の導入を推進する。
- また、環境省と連携して令和2年度より実施する「社会変革と物流低炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業」において、自立型ゼロエネルギー倉庫モデルの導入促進を行うことで、物流拠点の省エネ化を推進する。

<3. 運輸部門の取組>

施策 21 港湾における取組

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 港湾地域は、貨物・旅客用船舶が集中し、海・陸上の物流システムが交差する産業活動の拠点としての機能を有しており、温室効果ガスの排出量も多いことから、その効果的な削減を図る。また、災害時における必要な機能の維持や電力逼迫に対応する観点からも取組を進める。具体的には、国際海上コンテナターミナルの整備、国際物流ターミナルの整備、複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備等を推進することにより、最寄り港までの海上輸送を可能にし、トラック輸送に係る走行距離の短縮を図る。また、省エネルギー設備等の導入支援、静脈物流に関する海運を活用したモーダルシフト・輸送効率化の推進、接岸中の船舶への電源供給のための陸上施設の整備の検討、再生可能エネルギーの導入円滑化及び利活用等の推進、CO₂吸収に資する港湾緑地の整備や藻場等の造成、港湾におけるCO₂削減に向けた技術開発の検討等に取り組む。
- 港湾の最適な選択による貨物の陸上輸送距離の削減(億トンキロ)
6.3億tkg(2014)→11.1億tkg(2017)→35億tkg(2030)
- 省エネルギー型荷役機械の導入台数(台)
22台(2013)→63台(2017)→110台(2030)
- 陸送から海上輸送にモーダルシフトした循環資源等の輸送量(億トンキロ)
0.44億tkg(2014)→1.75億tkg(2017)→1.13億tkg(2030)

1. 現行温対計画(2016.5)以降に講じた施策

- 「災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業」や「モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業」により電力回収装置付トランスファークレーンやストラドルキャリア等の導入や静脈物流のモーダルシフト及び輸送効率化の推進を支援したほか、「港湾におけるIoTを活用した低炭素化促進事業」によりIoT機器を活用した港湾内及びその背後圏を走行するシャーシ等の位置情報等の共有化システムの構築(改良含む)等を支援している。
- また、港湾整備事業により国際海上コンテナターミナルの整備、国際物流ターミナルの整備、複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備等を推進し陸上輸送距離の短縮を図った。
- あわせて、藻場・干潟等ブルーカーボン生態系をCO₂吸収源として活用していくための具体的な検討を行うべく、令和元年6月にブルーカーボン検討会を立ち上げ、ブルーカーボン生態系によるCO₂吸収量の計測・推計に向けた検討を行うとともに、浚渫土砂等を活用した藻場・干潟の造成を実施している。

2. 今後の施策の方向性

- 港湾の中長期政策「PORT2030」に港湾における総合的な低炭素化として「カーボンフリーポート」の実現を位置づけており、引き続き港湾からのCO₂排出源対策、吸収源対策に取り組んでいく。

<4. エネルギー転換部門の取組>

施策 22 下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化等

(現行計画の記述と指標・目標値)

- 下水汚泥の焼却施設における燃焼の高度化や、一酸化二窒素の排出の少ない焼却炉及び下水汚泥固形燃料化施設の普及により、焼却に伴う一酸化二窒素の排出を削減する。
- 高温焼却化率 (%)
63% (2013) → 69% (2016) → 100% (2030)
- 新型炉・固形燃料化炉の設置基数 (基/年)
4基 (2014) → 3基 (2016) → 2基 (2030)

1. 現行温対計画 (2016.5) 以降に講じた施策

- 基準
2019年度に「下水道施設計画・設計指針と解説」を改訂し、**N20 排出削減に向けた新型炉の指針を追加**。
- 予算
社会資本整備総合交付金等により、下水汚泥の高温焼却を実施する下水道管理者に対し、高温焼却炉の新設・更新等への支援を実施。また、高温焼却による N20 削減効果について、情報発信を行うとともに、**下水汚泥焼却設備の設置・更新における N20 排出削減技術の導入**を交付要件化。
- 技術開発等
「下水道における地球温暖化対策マニュアル」(2016年)の普及展開、下水道革新的技術実証事業(B-DASHプロジェクト)において、省エネ型汚泥焼却技術の実証事業(2018年)を実施。

2. 今後の施策の方向性

- 予算
社会資本整備総合交付金等により、下水汚泥焼却設備の設置・更新における N20 排出削減技術への補助を引き続き実施する。
- 技術開発等
B-DASH プロジェクトにおいてガイドライン化された N20 排出削減技術等について、さらに地方公共団体における利用が進むよう、技術の普及展開に努める。

<4. エネルギー転換部門の取組>

施策 23 都市緑化等の推進

(参考) 現行計画の記述と指標・目標値

- 都市緑化等は、国民にとって、最も日常生活に身近な吸収源対策であり、その推進は、実際の吸収源対策としての効果はもとより、地球温暖化対策の趣旨の普及啓発にも大きな効果を発揮するものである。このため、「緑の政策大綱」や市町村が策定する「緑の基本計画」など、国及び地方公共団体における緑の保全、創出に係る総合的な計画に基づき、引き続き、都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等における緑化、建築物の屋上などの新たな緑化空間の創出を積極的に推進する。この一環として、都市緑化等の意義や効果を国民各界各層に幅広く普及啓発するとともに、市民、企業、NPOなどの幅広い主体の参画による都市緑化や緑化施設整備計画認定制度や立体都市公園制度の活用など、多様な手法・主体による市街地等の新たな緑の創出の支援等を積極的に推進する。また、都市緑化等における吸収量の報告・検証体制の整備を引き続き計画的に推進する。
- 都市公園等の整備面積（千ha）
75千ha(2013)→81千ha(2017)→85千ha(2030)

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- 都市公園の整備、道路、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等の公共施設における緑化により、温室効果ガス吸収源を確保した。民間の緑地についても、「都市緑地法等の一部を改正する法律」によって平成 29 年度に創設された市民緑地認定制度の活用など、幅広い主体の参画による多様な手法・主体による市街地等の新たな緑の創出の支援等を積極的に推進した。
- 京都議定書に基づく報告対象とされている都市緑化等による温室効果ガス吸収量については、気候変動枠組条約（UNFCCC）事務局に毎年度報告を行ったほか、吸収量の精度向上等を検討した。

2. 今後の施策の方向性

- 都市緑化は、自然環境が有する多様な機能を活用したグリーンインフラの主要な取組であり、吸収源対策にも資することをふまえ、「緑の政策大綱」や市町村が策定する「緑の基本計画」など、国及び地方公共団体における緑の保全、創出に係る総合的な計画に基づき、引き続き、都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾、下水処理施設、公的賃貸住宅、官公庁施設等における緑化、建築物の屋上などの新たな緑化空間の創出を積極的に推進するとともに、都市緑化等の意義や効果を国民各界各層に幅広く普及啓発し、市民、企業、NPOなどの幅広い主体の参画による多様な手法・主体による市街地等の新たな緑の創出の支援等を積極的に推進する。また、都市緑化等における吸収量の報告・検証を引き続き計画的に推進する。

<5. 目標達成のための分野横断的な施策>

施策 24 低炭素型の都市・地域構造及び交通システムの形成

(参考) 現行計画の記述と指標・目標値

- 都市・地域構造や交通システムは、交通量や業務床面積の増減等を通じて、中長期的にCO₂排出量に影響を与え続けることから、従来の拡散型からの転換を目指し、都市のコンパクト化と公共交通網の再構築、都市のエネルギーシステムの効率化を通じた低炭素化等による低炭素型の都市・地域づくりを推進する必要がある。このため、立地適正化計画に基づく都市機能の立地誘導等に対する支援をはじめ、都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素まちづくり計画の取組に対する支援、都市・地域総合交通戦略に基づく施策・事業の推進、地区レベルでのエネルギーの面的利用の推進を図るとともに、温室効果ガスの吸収源となる緑地の保全・創出等を進める。地方公共団体実行計画に関して、都市計画、農業振興地域整備計画その他施策との連携や低炭素まちづくり計画の適合の確保を図りながら、取組を進める。また、土地利用施策と連携した公共交通機関の利用促進、店舗等の床面積の適正化及び自然資本の活用等の面的実施の促進に向けた検討を行う。あわせて、住宅・建築物・インフラの低炭素化を推進する。さらに、環境未来都市や環境モデル都市の取組など先導的な低炭素型の都市・地域づくりを進め、そこで得られた知見やノウハウの横展開を図り、全国的な展開につなげていく。

1. 現行温対計画（2016.5）以降に講じた施策

- 立地適正化計画制度及び低炭素まちづくり計画制度の周知・普及、市町村による同計画の作成に対する予算措置等による支援を実施し、**2018 年度末時点で立地適正化計画を 231 都市が、低炭素まちづくり計画を 24 都市が策定**した。
- また、各地で実施される、都市・地域総合交通戦略等に基づく、低炭素型の都市・地域構造及び社会経済システムの形成に資する公共交通機関の整備や交通結節点の整備等の施策・事業に対して、社会資本整備総合交付金及び都市・地域交通戦略推進事業により支援した。

2. 今後の施策の方向性

- 今後も引き続き、市町村による立地適正化計画の作成や低炭素まちづくり計画の作成に対する予算措置等による支援を行い、低炭素型の都市・地域づくりを推進する。
- また、社会資本整備総合交付金及び都市・地域交通戦略推進事業により、都市・地域総合交通戦略に基づく施策・事業を引き続き支援する。

1. 施策の概要

- 2017年度における日本のCO₂排出量のうち運輸部門の排出量は17.9%を占めている。さらに、貨物自動車による排出量は運輸部門の排出量の36.5%を占めており、この分野へのCO₂排出量削減対策は極めて重要である。

他方、過疎地域等では既に非効率な環境負荷の大きい自動車配送等が行われているところ、人口減少や少子高齢化の進展により今度更に拡大するおそれがある。

そのため、2030年に運輸部門でのCO₂排出量28%減の実現に向けた過疎地域等における非効率な配送の是正による地域ニーズに対応した新たな低炭素型物流の実現に加え、災害時も含めた物流網の維持を図るため、ドローン物流の開始に必要な機体の導入等を支援する。

2. 今後の施策の方向性

- 過疎地域等におけるドローンを活用した物流の実用化に取り組む民間事業者・団体※に対し、計画策定経費及び機体・ドローンポート等の付帯設備・ドローン物流システム導入経費の一部を補助する。

※ 地方公共団体と共同申請をする者に限定

[補助率] 計画策定経費：定額（上限500万円）

機体・付帯設備・ドローン物流システム導入経費：1／2