

国土交通省における今後の地球温暖化対策 (主要分野の新たな施策展開等)

平成25年9月5日

背景・課題

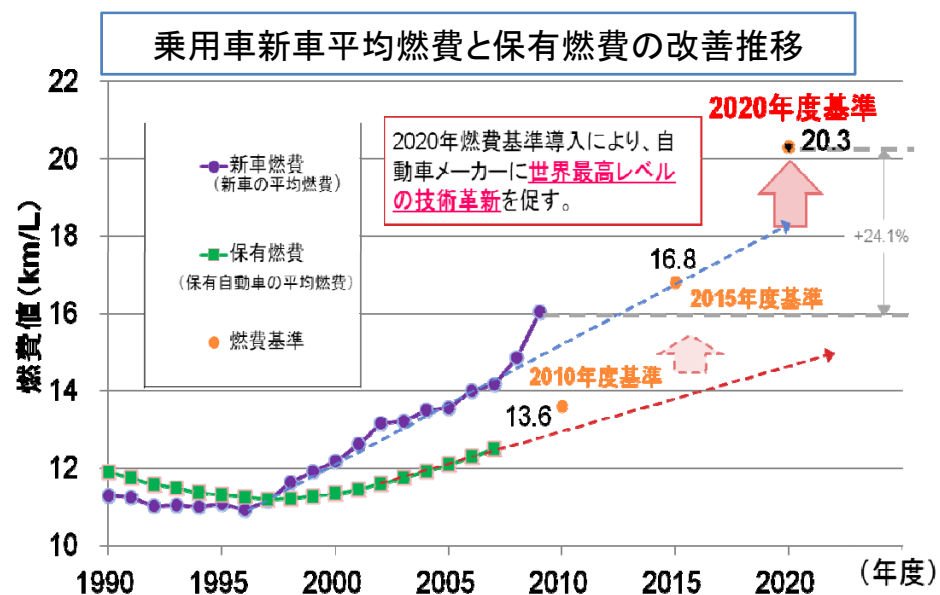
- 我が国におけるCO₂総排出量の約2割を占める運輸部門のうち、約9割が自動車分野であることから、新車の環境性能の向上対策が重要な課題。

施策の概要

- 環境対応車の普及を図るため、世界最高レベルの燃費改善に向けた技術革新を促すとともに、引き続き、環境性能に優れた自動車に対する導入補助や税制優遇を実施。

野心的な燃費基準の策定

- 将来の開発目標を提示。さらに、随時の見直しを実施。



税制優遇措置・導入補助

- 税制優遇措置(エコカー減税等)

ガソリン自動車等に対する燃費性能に応じた減免措置により、技術革新を誘発。

- 環境対応車の導入補助

環境性能に優れた自動車を取得する場合などに一定額を補助。



電気バス



超小型モビリティ



圧縮天然ガス(CNG)トラック

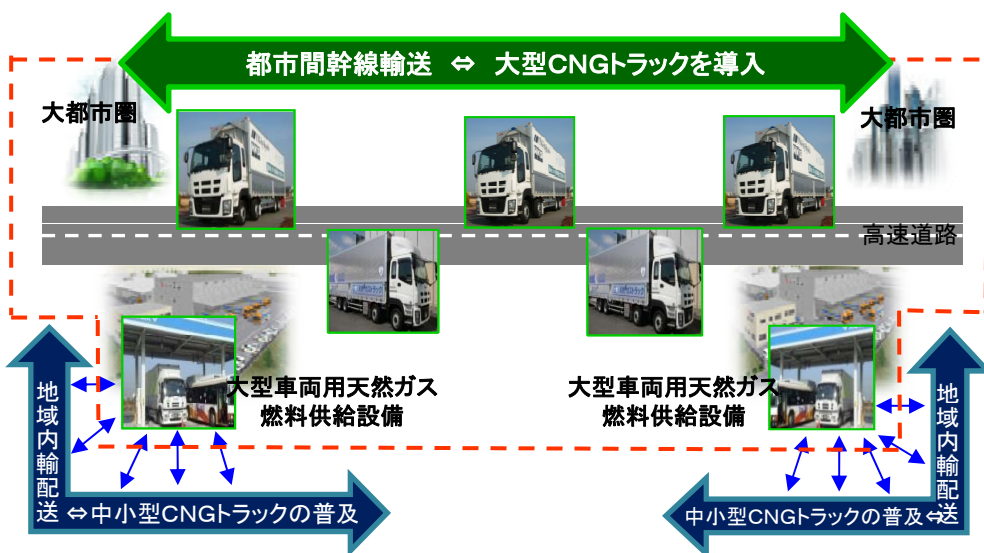
背景・課題

- 我が国におけるCO₂総排出量の約2割を占める運輸部門のうち、その1/3以上を物流関係が占めていることから、トラック輸送の効率化等といった物流分野におけるCO₂排出削減対策が重要な課題。

施策の概要

- 荷主、トラック事業者、ガス供給業者等の関係者が連携し、大型CNGトラックを活用した中距離貨物輸送モデル構築に向けた事業計画の実施に必要な経費(大型CNGトラック導入経費、大型車両用天然ガス供給設備)の一部について補助を実施。
【中距離貨物輸送分野の低炭素化に係る課題解決型モデル構築事業：環境省連携】
- 地域内輸送の大部分を占めるトラック輸送の効率化に資する共同輸配送を実現するために必要な経費(輸送車両・機材・情報機器購入費等)の一部について補助を実施。【地域内輸送における共同輸配送促進事業：環境省連携】

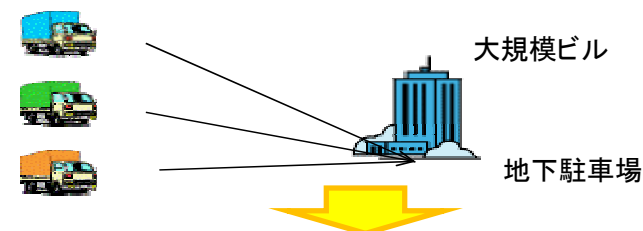
大型CNGトラックを活用した中距離貨物輸送モデルの構築



地域内輸送における共同輸配送の促進

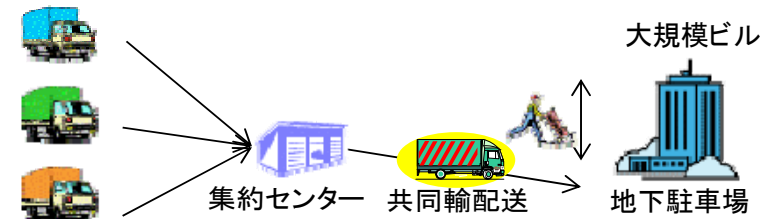
【実施前】

同じビル内の各テナント向けの荷物について、物流事業者がそれぞれ輸送。



【実施後】

各テナント向けの荷物について、集約センターで集約後、積み合わせて輸送。



背景・課題

- 自家用自動車への依存度が高い地方都市部を中心に、CO₂排出量の少ない公共交通機関へのシフトが必要。

施策の概要

- 地域協議会における省CO₂を目標に掲げた公共交通ネットワークの再構築や利用者利便の向上に係る面的な取組についての計画の策定、当該計画に基づく取組の実施に必要な経費について支援。 ※平成26年度概算要求事項
【低炭素化に向けた公共交通利用転換事業：環境省連携】



背景・課題

- 海上輸送は、国内物流の約4割、鉄鋼・石油・セメント等の産業基礎物資の約6～8割を占めており、輸送効率が高く、環境保全の面でも優れているが、内航海運事業者の99.6%が中小零細事業者であるため、新規投資に対して極めて慎重。

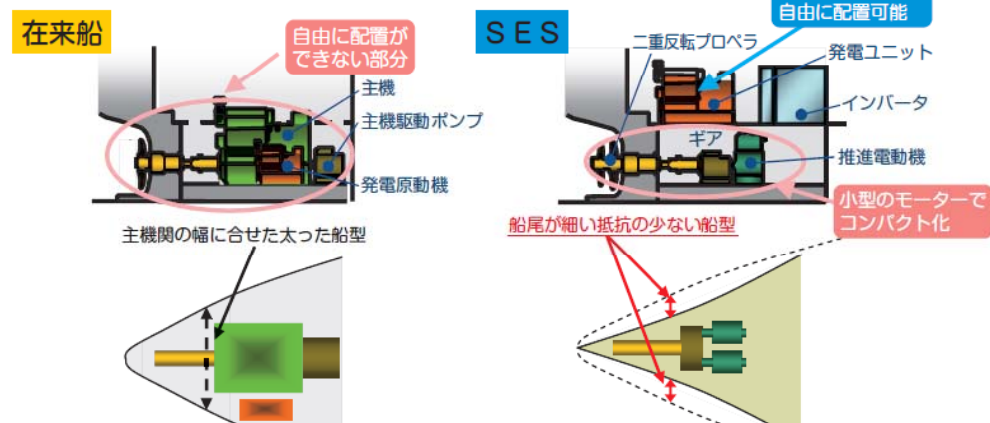
施策の概要

- 電気推進システムを採用した環境負荷低減、省エネ、船内環境の改善を図った「スーパーエコシップ(SES)」の建造推進
- 内航船舶の代替建造等を支援する税制措置

スーパーエコシップ(SES)の建造推進

船舶共有建造制度の活用による船舶使用料の軽減措置

機関配置の自由度の増加による船型の最適化

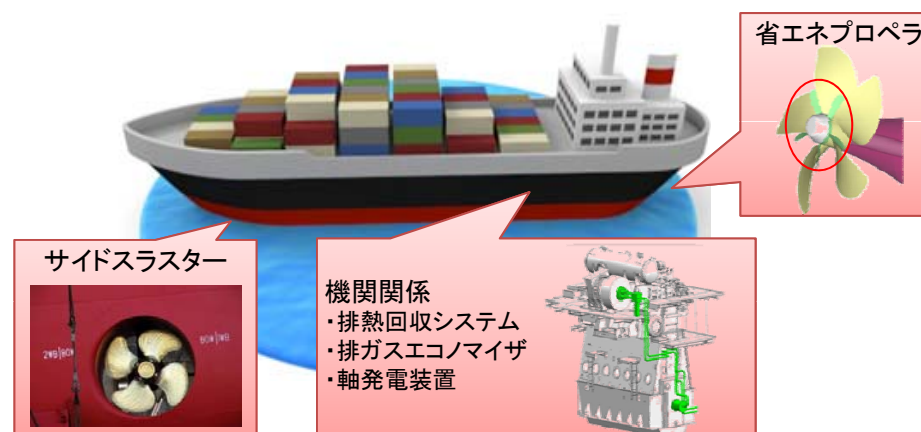


CO₂排出量 約20%以上削減
 NO_x排出量 約40%以上削減
 燃料消費 約20%以上削減

内航船舶の代替建造等の支援

船舶の特別償却制度による環境負荷低減船舶への誘導

- 省エネ船用機器を搭載した内航船の建造を推進 (CO₂排出量削減約16%で18/100、約12%で16/100の特別償却)
- 船舶投資が促進され、我が国造船業及び船用工業への生産波及効果が図られる



背景・課題

- 国民の日常生活・経済活動にとって重要な鉄道は、電力制限等の非常事態においても、正常運行の確保が不可欠。
- 一日6千万人が利用する鉄道分野において、省電力化、低炭素化の先進的な取組を進めることで、社会の省エネ・環境意識の高まりに寄与することが重要。

施策の概要

- 回生ブレーキの活用等による省エネ型鉄道車両の導入、エネルギー使用の効率化を図るための省エネ設備の導入、鉄道駅や運転司令所等における再生可能エネルギーの導入等、省電力化、低炭素化について計画的に取り組む鉄道事業者を支援。【エコレールラインプロジェクト：環境省連携事業】

鉄道車両関係

車両の低炭素化

- ・回生ブレーキの導入
- ・車内灯のLED化
- ・VVVF制御装置の搭載 等

鉄道施設(蓄電等)

変電所の電力リサイクル機能向上

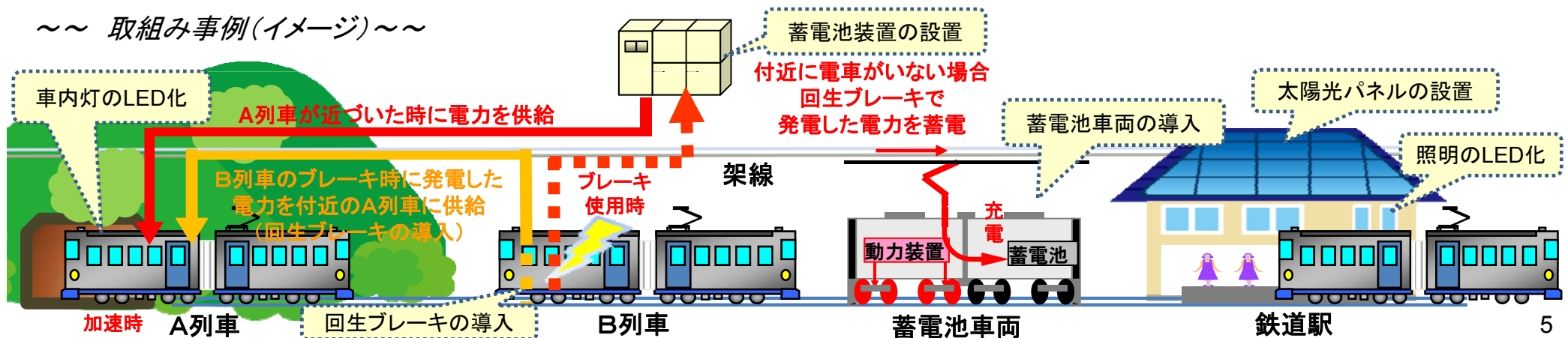
- ・蓄電池装置(電力貯蔵装置)
- ・回生電力吸収装置 等

鉄道施設(駅舎関係)

鉄道施設の低炭素化

- ・太陽光、風力発電設備等の設置
- ・駅舎内照明のLED化
- ・省エネ型空調設備の設置 等

～～ 取組み事例(イメージ)～～



背景・課題

- 航空分野からのCO₂排出量は、現時点で我が国全体の1%未満であるが、今後の市場成長に伴うCO₂排出量の増加が予想されていることから、航空機の運航や空港の運営に伴い消費されるエネルギーの削減を図っていくことが重要な課題。

施策の概要

- 航空交通システムの高度化による運航方式の効率化、空港における省エネ・省CO₂削減対策等に必要な経費の一部について補助を実施。【航空分野の低炭素化促進事業：環境省連携】

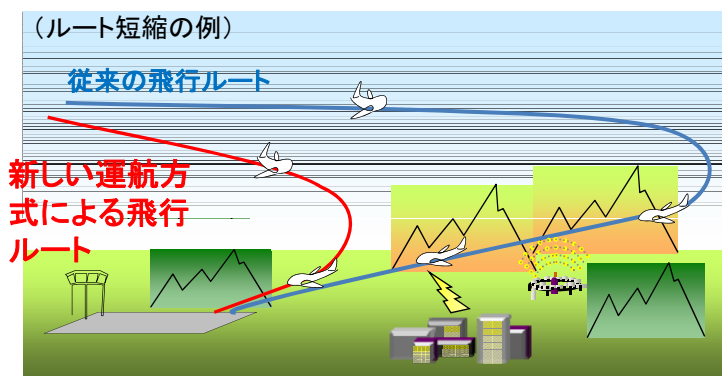
航空機による運航効率の改善

新しい運航方式

地上電波標識位置に制約を受けない運航方式

→ ルート短縮等が可能 → **CO₂削減**

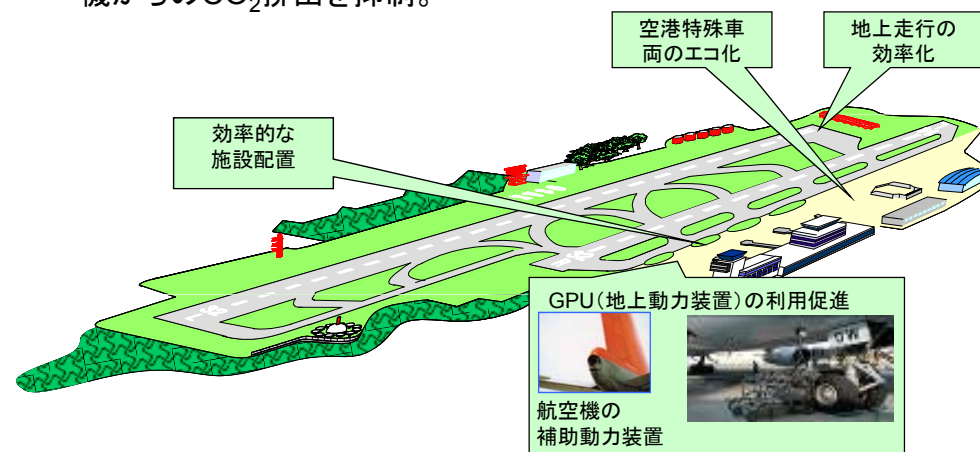
- ✓新しい運航方式に対応した**自機測位・運航機器の装備**を航空機に搭載している必要があるが、最新型の航空機以外は要改修



エコエアポートにおける空港関連施設の低炭素化

地上動力装置(GPU)の利用促進

空港駐機中の航空機が必要とする動力源を、航空機自らの補助動力装置(APU)から地上動力設備(GPU)に切り替えることにより、航空機からのCO₂排出を抑制。



背景・課題

- 近年におけるCO₂排出量の増加傾向が著しい業務部門・家庭部門において、住宅・建築物の省エネ対策が重要な課題。

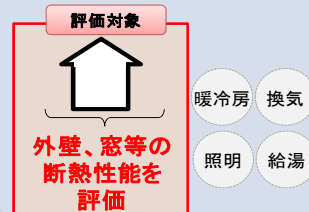
施策の概要

- 住宅・建築物の省エネ化について、「規制」、「評価・表示」、「インセンティブの付与」等により推進。

省エネルギー基準の見直し

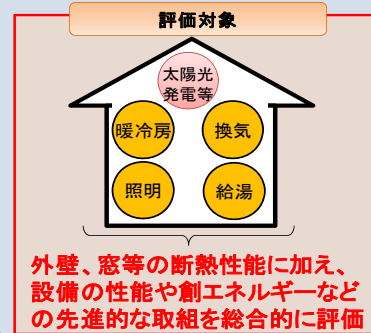
〔 非住宅：H25.4.1施行（経過措置1年）
住宅：H25.10.1施行予定（経過措置1年半） 〕

現行の省エネ基準



見直し

H25省エネ基準



外皮性能に関する基準
+
一次エネルギー消費量に関する基準

低炭素建築物の認定基準の策定（H24年12月より施行）

認定を取得した新築住宅には所得税等の軽減措置の対象に

①省エネ法に基づく規制

- H25省エネ基準の普及に向けた取組（中小工務店・大工向け講習等）
- 省エネ基準への適合義務化に向けた検討、体制整備
 - ・ 伝統的木造住宅等の評価方法の検討
 - ・ 建材・機器の性能・品質の確保・向上
 - ・ 評価・審査体制の整備

②省エネ性能の評価・表示

- 住宅性能表示基準の見直し等
 - ・ 省エネ基準改正を踏まえ、一次エネルギー消費量等を基準に導入
 - ・ 既存ストックも含めた省エネ性能を評価・表示する制度を検討

③インセンティブの付与

- 低炭素住宅やゼロエネルギー住宅など、省エネ性能に優れた住宅・建築物への支援
- 既存ストックの省エネ改修の促進（既存住宅の長期優良住宅化を含む）

低炭素社会の実現（「日本再興戦略」平成25年6月14日閣議決定）

低炭素社会の実現に向け、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・建築物について段階的に省エネ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。