

京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する 最終とりまとめ

～ 地球温暖化対策の中長期的課題について～

参考資料

平成19年12月



国土交通省

1. 低燃費車・低公害車の開発

次世代低公害車開発・実用化促進事業

・地球温暖化の防止、大気汚染問題の解決、運輸エネルギーの次世代化に資する次世代低公害車の開発・実用化を促進

・IPTハイブリッドバス、DMEトラック、CNGトラック等、試作車両の実使用条件下での走行試験を実施中



<IPT ハイブリッド自動車>



<DME 自動車>



<大型CNG 自動車>

IPT:非接触式給電システム、DME:ジメチルエーテル、CNG:圧縮天然ガス

E10対応車の技術指針の策定

・バイオエタノールの普及を進めるため、E10（エタノールをガソリンに10%混合したもの）対応車としてクリアしなければならない試験や満たすべき基準を技術指針として策定（平成19年10月）

燃料電池自動車実用化促進事業

・深刻な大気汚染問題を抜本的に解決し、地球温暖化対策に資する究極の低公害車である燃料電池自動車の早期普及を図るため、燃料電池自動車の安全・環境に係る保安基準を整備（平成17年3月、世界初）

・中部国際空港周辺において燃料電池バスの公道走行試験を行い、そのデータを基準の整備等に活用



・わが国の保安基準をベースに、世界統一基準を検討中。

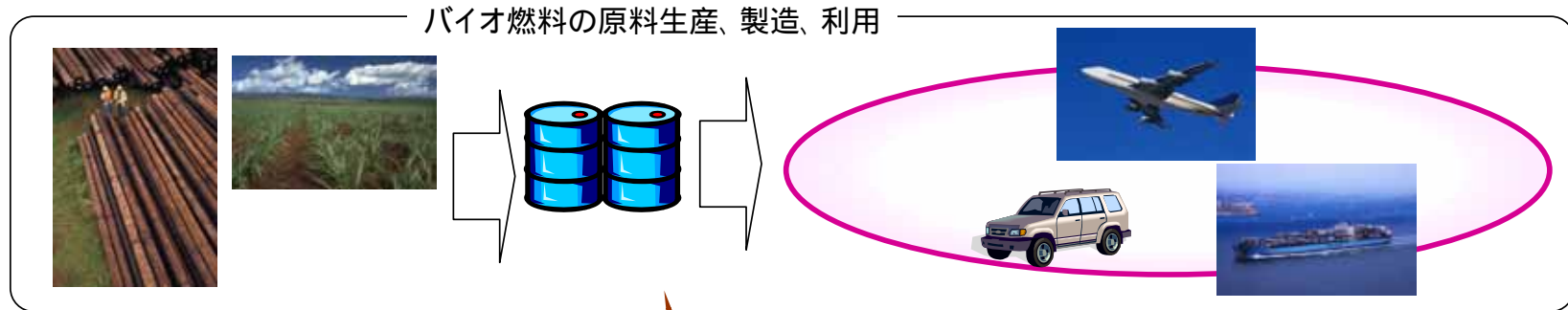
プラグインハイブリッド車の技術基準の検討

・初の、公道走行試験のための大臣認定（平成19年7月）

・普及に向けた環境整備のため、排出ガス・燃費測定方法などの技術基準を検討

〈 革新的技術の開発 〉

2. 運輸部門におけるバイオ燃料利用技術の開発・普及



化石由来燃料の代替として
バイオ燃料への期待

今後の取組の方向性

・バイオ燃料の利用も視野に置いて、
その開発普及に向けた対応を検討

・バイオ燃料の供給体制、生産に係る地
域の持続可能性を十分に考慮

(ドル/バレル)



化石燃料由来のエネルギー価格の将来的な高騰のおそれ

(参考) バイオ燃料普及を巡る諸課題

(環境性):

原料生産から燃料流通、燃焼まで含めた全過程でのCO2削減効果の評価

(生産体制):

環境負荷を増大させない、地域の特性に応じた持続可能な体制の構築、セルロース類を用いた製造技術の開発、低コスト化や高効率のための一層の技術開発

(供給流通対策):

設備対応や品質管理方法の標準化、新規設備の導入、高濃度混合化への対応

(経済性):

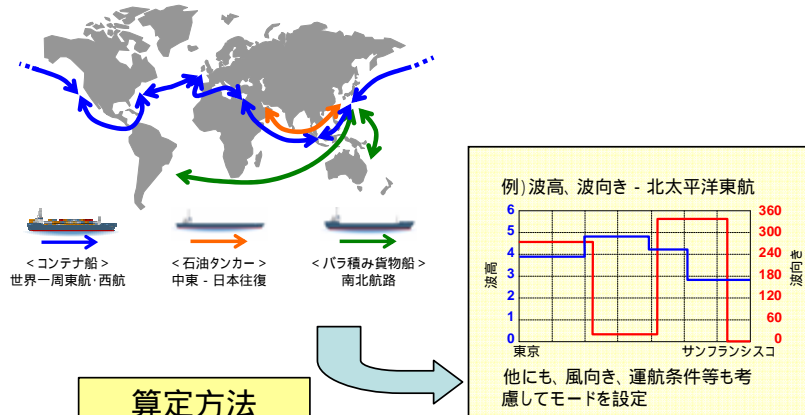
化石由来燃料が比較的安価の場合では経済的なインセンティブの付与

《 革新的技術の開発 》

3. 船舶の燃費指標 (海の10モード指標) の開発・普及

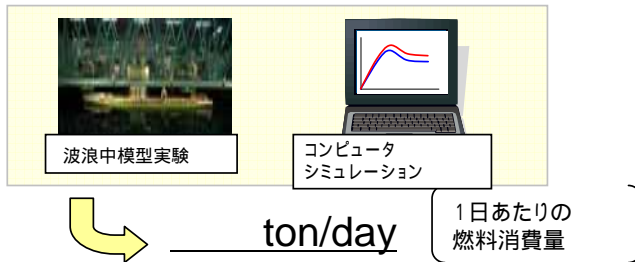
燃費指標 (海の10モード指標)

船の種類に応じた主要な航路を想定し、当該航路での標準的な風、波、貨物の積載状態等を考慮した運航モードを設定し、燃費を算定

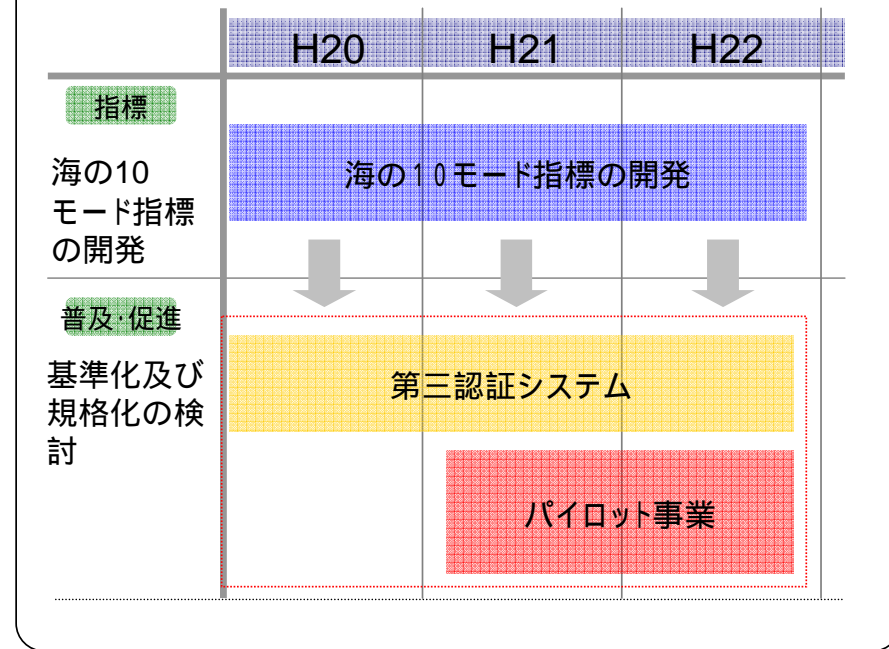


算定方法

模型実験と、コンピュータシミュレーションにより指標の値を算出



海運からのCO2排出削減 ロードマップ



指標算出のためのガイドラインの作成

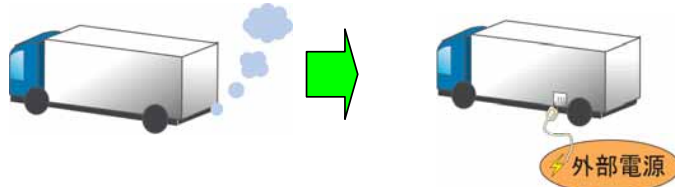
民間の第三者機関が、指標の信頼性、客観性を確認できるようにするための海の10モード指標ガイドラインを作成。国際標準化して、世界中で使用されることを目指す。

4. アイドリングストップ技術の開発・普及

駐車時のアイドリング等のエネルギーの無用な使用・放散を防止し、トラックの休息、待機時間中のアイドリングストップの促進を図る。

トラックのアイドリングによるCO2を削減させる機器の例

・駐停車中のトラックの空調や冷凍・冷蔵を外部の電源供給により行う



外部電源設備と車外コンセントをコードで接続
車内コンセントを暖房用の電気毛布に接続。
キャブ上部に冷房用の室外装置、キャブ内部に送風口等を設置

外部電源設備



車載冷暖房装置



車外コンセント



車内冷房設備

駐機中の航空機の動力源を地上動力設備であるGPUから供給することにより、航空機の補助動力装置を停止させる。



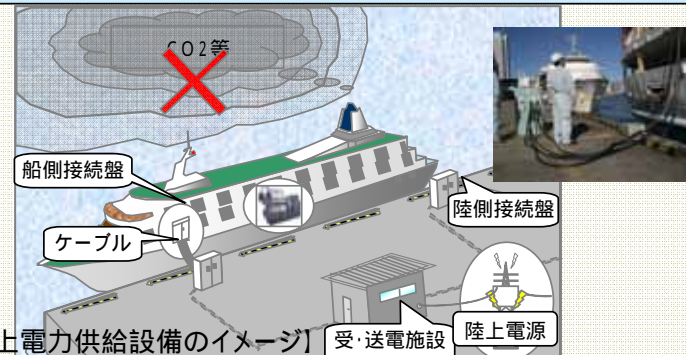
航空機の補助動力装置 (APU)



地上動力設備 (GPU)

船舶版アイドリングストップの推進

温室効果ガスの一層の削減、港湾周辺区域の大気環境の向上を図るため、停泊中の船舶に対する電力を供給する設備の導入に係る検討・推進を行う



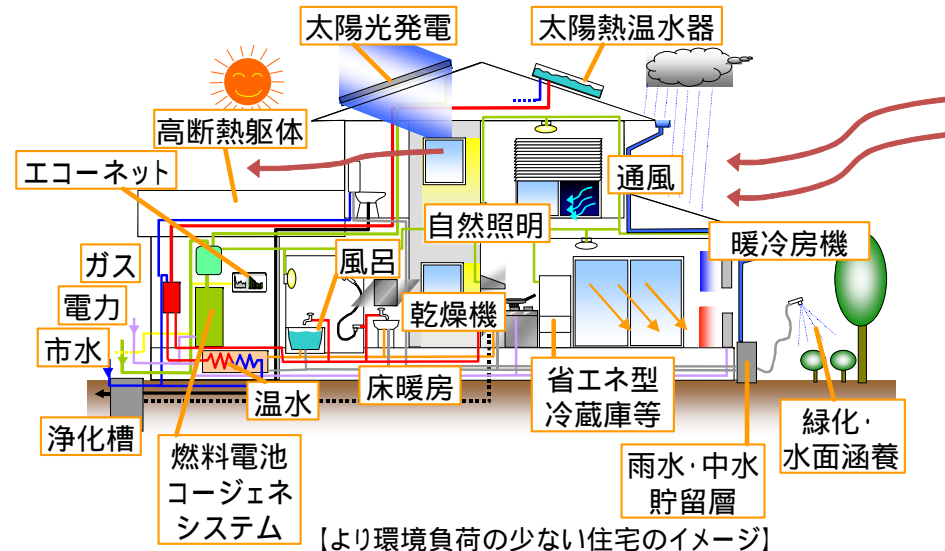
【陸上電力供給設備のイメージ】

〈 革新的技術の開発 〉

5. より環境負荷の少ない住宅・建築物の開発・普及

中長期的には、室内環境の快適性を確保しつつ、高い省エネ性能を有し、CO₂排出量の削減に資する住宅・建築物の開発・普及に向けた取り組みを進めていくことが必要。

建築材料や構法、評価方法等に関する技術開発により、
躯体の断熱性や暖冷房・給湯等の設備機器の効率性等を飛躍的に向上させ、
良好な居住環境を実現しつつ、エネルギー消費量を大幅に削減するとともに、
再生可能エネルギーの活用等を進めることにより、
例えば、エネルギー自給型の「**ゼロ・エネルギー住宅・建築物**」や、住宅でエネルギーを
生産して他の用途にも使えるようにする「**エネルギー生産住宅**」など、より環境負荷の
少ない住宅・建築物を目指すことも重要。



《 低炭素社会の骨格づくり 》

(1) 低炭素型の地域づくり

あらゆる経済活動・社会活動から発生するCO₂が劇的に減少している低炭素社会の実現には、各部門におけるCO₂削減に向けた個別の取組に加えて、経済活動・社会活動の基盤となる都市や地域の構造自体を抜本的に見直す集約型都市構造など低炭素型の地域づくりに向けた総合的な取組を関係する各部門、各主体の連携の下で実施する必要がある。



1. 集約型都市構造の実現

- ・大規模集客施設等の都市機能の適性配置の促進
- ・中心市街地の整備・活性化による都市機能の集積促進
- ・公共交通を中心とした都市・地域総合交通戦略の推進

2. エネルギーの面的な利用の促進

3. エコ通勤やエコドライブ、カーシェアリングの促進

4. 都市内物流の効率化の推進

5. 下水道における資源エネルギーの効率的利用等の促進

- ・下水処理における省エネルギー対策
- ・下水道未利用エネルギーの活用

6. 都市緑化等の推進

1. 集約型都市構造の実現

大規模集客施設等の都市機能の適正配置の推進

環境負荷の低減に資する集約型都市構造を実現するため、広域にわたる都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設等について郊外における立地を抑制。

「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)
((1)(2)(3):平成19年11月30日施行 (4)(5):平成18年11月30日施行)

(1) 市街化区域、用途地域における立地規制

大規模集客施設が立地可能な用途地域を見直し、
現行の6地域から3地域へ限定。

(2) 非線引き白地地域等における立地規制

非線引き都市計画区域、準都市計画区域内の白地
地域では大規模集客施設は原則立地不可。

(3) 開発許可制度の見直し

市街化調整区域内の大規模開発を許可できる基準
を廃止し、病院、福祉施設、学校、庁舎等の公共公益
施設を開発許可を要することとする。

(4) 広域調整手続の充実

広域調整の強化のため、都道府県知事が市町村の
都市計画決定等に対する協議同意を行う際に、関係市
町村から意見を聴取できることとする。

(5) 準都市計画区域制度の拡充

農地を含む土地利用の整序が必要な区域等に広く
指定できるよう、準都市計画区域の要件を緩和すると
ともに、指定権者を都道府県に変更。

等

用途地域等	現行(店舗)	改正後
第一種低層住居専用地域	50㎡超不可	同左
第二種低層住居専用地域	150㎡超不可	
第一種中高層住居専用地域	500㎡超不可	
第二種中高層住居専用地域	1500㎡超不可	
第一種住居地域	3000㎡超不可	
第二種住居地域		
用途地域 準住居地域	制限なし	原則不可*1
工業地域		
近隣商業地域		
商業地域		制限なし
準工業地域		
工業専用地域	地区計画(再開発 等促進区)の決定 により立地可能	同左
市街化調整区域	原則不可。ただし、計画的 大規模開発は許可。 (病院、福祉施設、学校 等は開発許可不要)	大規模開発を含め 原則不可*2 (病院、福祉施設、学校等 も開発許可が必要)
非線引き都市計画区域・ 準都市計画区域の白地地域	制限なし	原則不可*3

*1 大規模集客施設については、用途地域の変更又は用途を緩和する地区計画決定により立地可能。

*2 地区計画を定めた場合、適合するものは許可。

*3 大規模集客施設については、用途地域の指定により立地可能。また、非線引き都市計画区域では、用途を緩和する地区計画決定により立地可能。

1. 集約型都市構造の実現

中心市街地の整備・活性化による都市機能の集積促進

中心市街地の整備・活性化により、病院、学校、文化施設など、都市の重要な機能のまちなかへの集積を促進し、にぎわいのある「歩いて暮らせるまち」を実現。

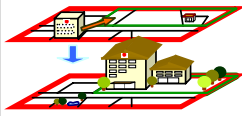
まちなかへの都市機能の集積

まちなかにおける医療福祉施設などの公益施設整備、空きビル再生、賑わい空間等の整備を推進



都市機能まちなか立地支援

公共公益施設の整備に対し、補助



空きビル再生支援

空きビル等の公共公益施設・集客施設への改修に対し、補助



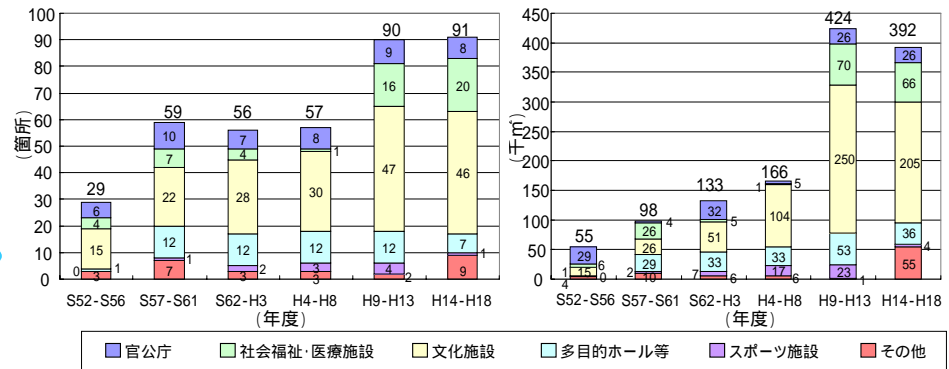
(スーパーから生涯学習センターへのコンバージョン)

賑わい空間施設整備

多目的広場等の公開空地の整備に対し、補助



市街地再開発事業によりまちなかに立地した公共公益施設の箇所数・床面積



事例：和歌山市空きビル再生支援



空きビルとして放置されていた中心市街地の商業施設を、大学関連施設や飲食店など、賑わいの核となる機能を備えた、中心市街地のシンボリック施設として再生。

7F	飲食店(テナント)
6F	アンチエイジング施設(テナント)
5F	フィットネス関連施設(テナント)
4F	和歌山大学観光学部関連施設・文化教室(テナント)
3F	ニット博物館・商業施設
2F	商業施設(テナント)
1F	食料品販売(テナント)
B1	温浴施設

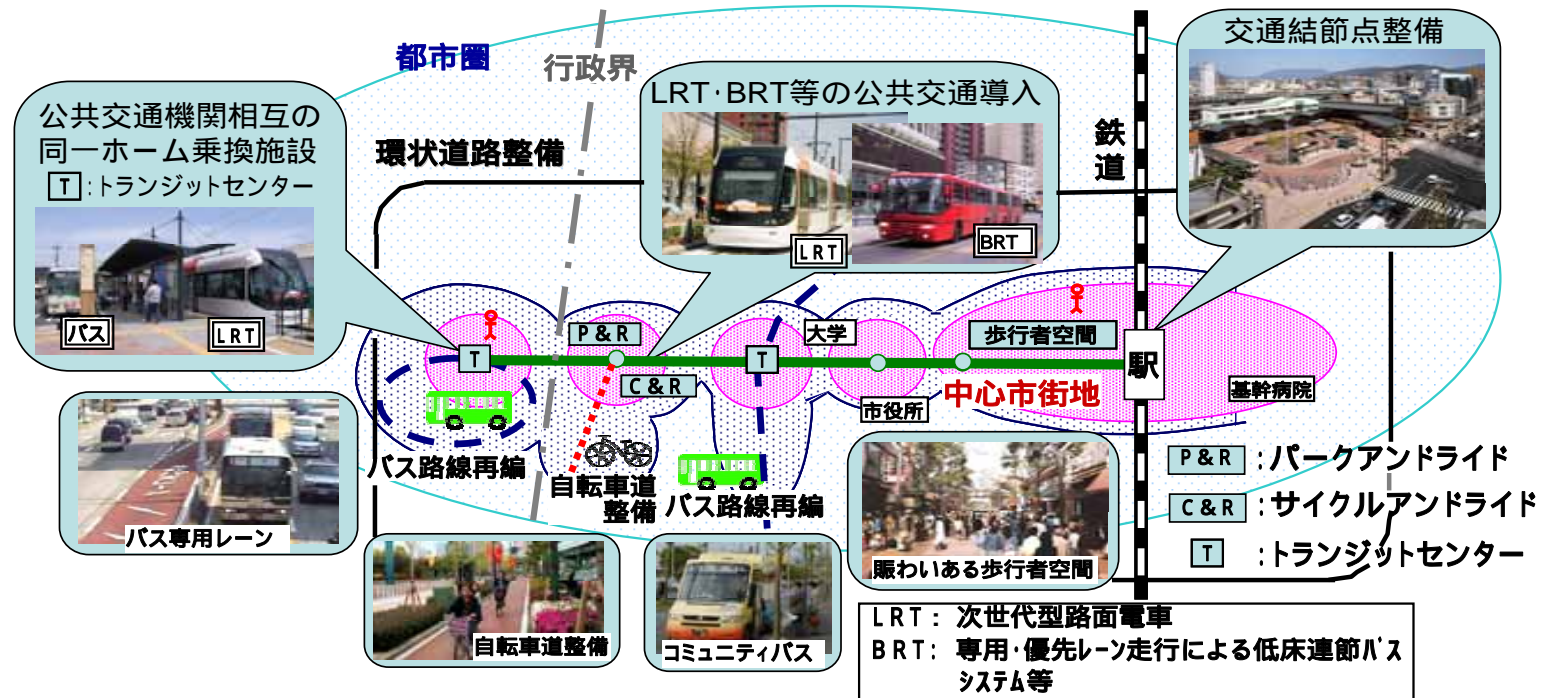
面積：0.4ha
 施行期間：H18～19
 施行者：民間事業者
 全体事業費：3.6億円

施設構成

1. 集約型都市構造の実現

公共交通を中心とした都市・地域総合交通戦略の推進

LRTの整備、交通結節点の改善、徒歩・自転車による移動環境の整備等の取組をパッケージで支援する都市・地域総合交通戦略を推進することにより、地域の公共交通の活性化・再生を促進。



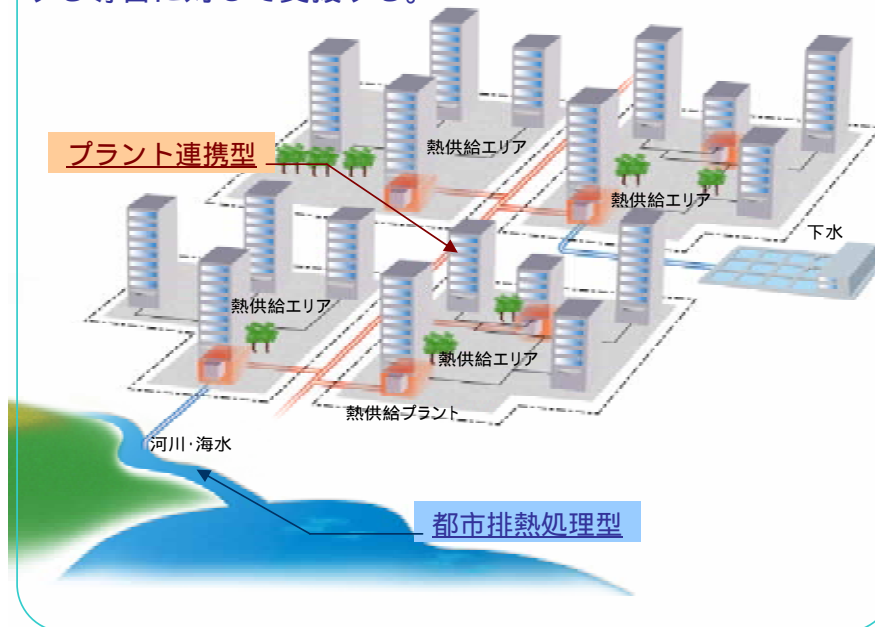
~ により、都市機能がコンパクトに集積し、自動車利用へ過度に依存しない集約型都市構造を実現

2. エネルギーの面的な利用の促進

エコまちネットワーク整備事業

制度概要

多くの都市開発が予想される都市再生緊急整備地域において、都市開発と一体的に環境負荷の削減対策を行うことにより、効果的・効率的な都市環境の改善を図るため、地域冷暖房プラントを連携する導管、および都市排熱を処理する導管に対して支援する。



実施事例

《事例》名古屋駅周辺地区（平成19年度実施予定）



『エコまちネットワーク整備事業』にて二つの地域冷暖房地区のプラントを導管（冷水、蒸気）で接続することにより、

地区全体で約1割のCO₂排出量の削減

この他、北海道札幌市、東京都千代田区にて事業実施中

3. エコ通勤やエコドライブ、カーシェアリングの促進

エコ通勤

職場交通マネジメントとは

従業員の通勤手段をマイカーから公共交通や自転車などに転換することを促す取組です。
 その実施のために、各社で「職場交通」のあり方を考える担当者・担当部署を選任・設置し、それらが中心となって、従業員へ電車やバスの時刻表・路線図等を提供したり、通勤手当制度を見直しなどを行います。

取組のイメージ

期待される効果 公共交通機関の利用促進、交通問題の緩和(渋滞・環境問題等)、地域の活性化

環境的に持続可能な交通(EST)

- 平成16年度から18年度にかけて27地域をESTモデル地域として選定
- それぞれの地域において、CO2排出量の削減目標等を設定し、下に掲げる「ソフト施策」、「短期的ハード施策」、「長期的ハード施策」に係る施策を複数組み合わせる実施

「ソフト施策」

- 荷さばき駐車対策
- カーシェアリング
- バス路線の再編
- PTPSの導入
- 公共交通利用促進のための普及啓発
- モビリティマネジメント など

「短期的ハード施策」

- パーク&ライド用の駐車場整備
- バスロケーションシステム
- 交差点改良 など

「長期的ハード施策」

- 道路整備
- 鉄道路線開通 など

< 富山市の事例 >

【実施施策】

- 公共交通の整備
- 駅周辺等の交通拠点整備
- 都市内道路空間の再編成
- 都心居住の推進
- 中心市街地の活性化

【目標】

- 18年度に460 [t-CO2]
- 最終目標は631 [t-CO2]

【実績】

- 18年度に463 [t-CO2]

旧JR富山港線 ↓ LRT化
 平成18年4月開業

エコドライブ

我が国の主な取組

- エコドライブ普及連絡会の設置
- エコドライブ普及・推進アクションプランの策定
- エコドライブ推進月間(11月)
- 積極的な広報活動
- エコドライブ10のすすめの策定
- エコドライブ講習会の開催
- EMS普及事業の実施

エコドライブ10のすすめ

- ふんわりアクセル「eスタート」
- 加減速の少ない運転
- 早めのアクセルオフ
- エアコンの使用を控えめに
- アイドリングストップ
- 暖機運転は適切に
- 道路交通情報の活用
- タイヤの空気圧をこまめにチェック
- 不要な荷物は積まずに走行
- 駐車場所に注意

(平成18年10月31日 エコドライブ普及連絡会)

燃費改善効果15%程度
 (10項目のうち1~3の効果の試算)

カーシェアリング

カーシェアリングの仕組み

予約 電話、インターネット経由で予約

無人貸出 ドアロック解除 (ICカード、キーボックス)

車両使用 リモート管理 情報サービス

無人返却 料金確認 ドアロック

4. 都市内物流の効率化の推進

改正道路交通法の施行等により、路上荷さばき施設の不足等、都市内における物流の課題が具現化。
2007年3月に都市内物流を効率化へ導く「**都市内物流トータルプラン**」を策定。同プランに基づいた協議会による取組を**都市内物流効率化モデル事業**で支援することを検討中。

都市内物流対策の課題

都市内の荷さばきスペースの不足

貨物自動車の路上荷さばきによる交通渋滞
や歩行者の通行障害



都市内物流を巡る情勢の変化

京都議定書発効に伴う環境負荷低減の必要性向上
道路交通法の改正（荷さばき駐車スペース確保の必要）
まちづくり3法改正によるコンパクトシティづくり
大規模都市開発による物流効率化

都市内物流対策
の加速化

「都市内物流トータルプラン」の策定（2007年3月）

戦略的な**物流円滑化メニューを体系化**。地域によって異なる課題を解決するための道標的存在と位置づけ、これを参考にしながら、地域の実情に応じた地域主導の解決策検討を支援。

利害の不一致により、多様な関係者が連携した取組体制の構築が困難。行政が窓口となることで問題意識を共有化し、役割分担を決める場としての**協議会を立ち上げることを提案**。

都市計画や物流システムの改善、環境改善等、トータルな視点での取組が必要。

荷主企業、物流事業者、地域住民、商店街関係者等、様々な関係者が連携して取り組むことが重要。

「協議会」の設立と対応策の策定

都市内物流効率化に取り組む関係者により「**協議会**」を設立。

協議会において、物流の現況に関する実態調査結果をもとに**問題点と対応策を検討**。

支援

都市内物流効率化モデル事業（予算要求中）

対応策の策定に向けた協議会の動きを「**都市内物流効率化モデル事業**」として認定。
「モデル事業」に認定された協議会の活動のうち**実態調査費用や協議会運営費用について支援**。

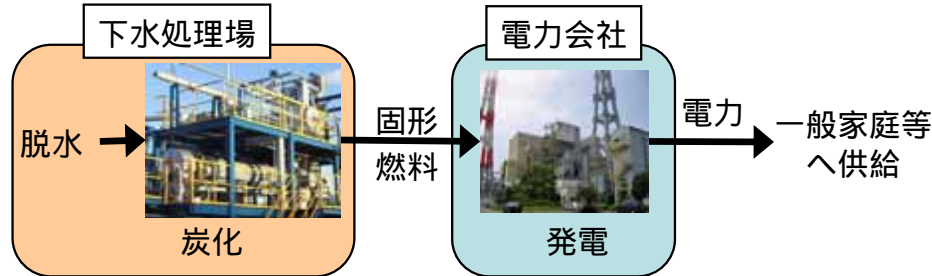
5. 下水道における資源エネルギーの効率的利用等の促進

汚泥の燃焼高度化の取組に加え、下水汚泥が保有する未利用エネルギーの活用や下水処理過程におけるエネルギー使用量の削減など、温室効果ガス削減に一層の取組を行う。

新エネ対策

下水道資源のエネルギー利用の推進【新規対策】

電力会社と連携し、炭化した汚泥燃料を石炭代替燃料として火力発電所で発電(東京都 常磐共同火力発電所)



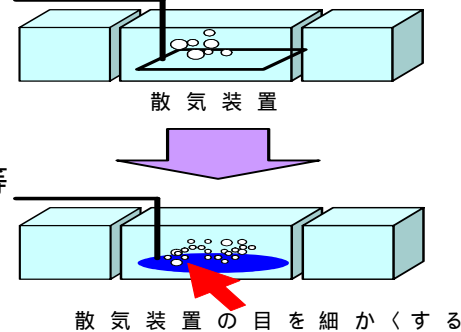
交通部局と連携し、精製したバイオガスを天然ガス自動車の燃料として供給(神戸市)



省エネ対策

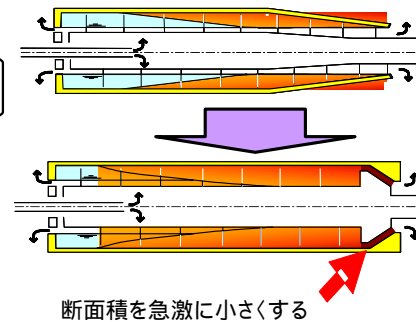
下水道施設におけるエネルギー使用量の削減【新規対策】

< 散気装置の省エネ化の例 >



生物処理において、反応槽に送る空気として微細な気泡を導入し、酸素を溶解しやすくすることにより、処理場で最も多くの電力を消費するブローアの消費電力を約2割削減可能

< 脱水機の省エネ化の例 >



脱水工程において、汚泥排出部を急激に搾り、効率的に圧搾を行うことにより、脱水に必要な消費電力を約3割削減可能

6. 都市緑化等の推進

都市公園等の整備や公共空間の緑化に加え、土地利用規制、税制措置による民間が主体となる緑化の誘導など、多様な手法・制度の活用により、都市における緑の総合的な整備・保全を推進し、CO₂吸収源を確保するとともに、ヒートアイランド対策を通じた省CO₂化を図る。

都市公園等の整備

・市街地等において新たな緑の拠点を創造



国営昭和記念公園(東京都立川市、昭島市)
(都市公園事業 国営公園)



大石グリーンパーク(滋賀県大津市)
(都市公園事業 近隣公園)

緑化の推進

・公共施設、民有地における効果的な緑の創出



河川や道路空間等の公共空間の緑化
(河川事業、道路事業等)



民有地(建築物)の緑化(東京都港区)
(緑化施設整備計画認定制度)

緑地の保全

・都市に残る貴重な自然環境を許可制などにより現状凍結的に保全



円海山(横浜市)
(近郊緑地特別保全地区)



熱田神宮(名古屋市)
(特別緑地保全地区)

〈 低炭素社会の骨格づくり 〉

(2) 低炭素型の交通システムの構築(特に幹線交通)

国内外の交通システムのあり方を視野に入れつつ、ハード・ソフト対策の両面を通じて、交通マネジメントを総合的に推進することが必要。なお、地域内で完結する交通は、「低炭素型の交通・地域づくり」において整理。

ハード対策

既存の基幹ストックを最大限活用しつつ、鉄道や道路、港湾、航空の結節性の向上や必要な社会資本の整備等

ソフト対策

輸送事業者や荷主への規制・誘導策、市民・消費者の選択行動の促進、IT技術の活用、燃費基準の開発・普及等

1. 国内外のシームレスな交通・物流の促進

- ・交通インフラの結節性の向上
- ・交通インフラ周辺への物流拠点施設の立地の促進

2. 自動車交通の円滑化の推進

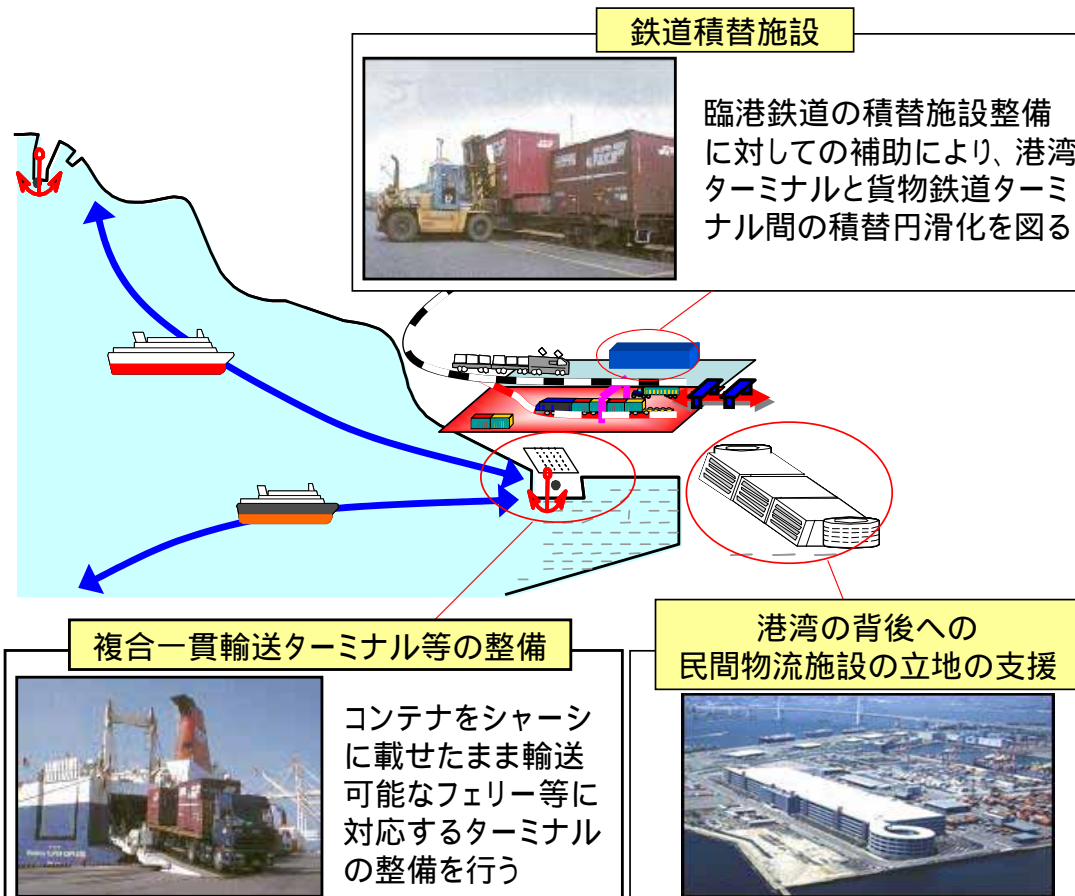
3. より効率的な幹線物流システムの研究

- ・民間研究機関などによる調査・研究動向をフォロー

4. 航空保安システムの高度化の推進

1. 国内外のシームレスな交通・物流の促進

交通インフラの結節性の向上
交通インフラ周辺への物流拠点施設の立地の促進



人流における結節点の向上



鉄軌道とバスのホームを
一体化するなどの交通結
節点改善により、乗り継ぎ
利便が向上

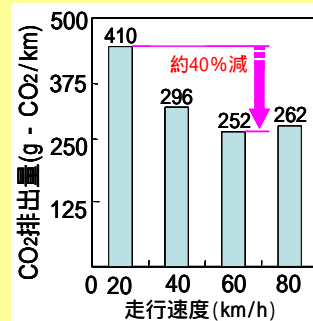
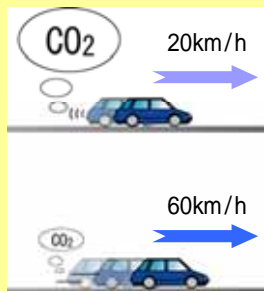


共通ICカードの導入により
乗り継ぎ利便性が向上

2. 自動車交通の円滑化の推進

地球温暖化を防ぐため、環状道路整備等の渋滞対策等を推進することにより、**渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現**を図るほか、ITSの活用等道路交通情報の提供の充実等による**自動車交通の運用の効率化等の推進**を行う。

交通流の円滑化による走行速度の向上が実効燃費を改善し、自動車からのCO2排出量を減少させる。



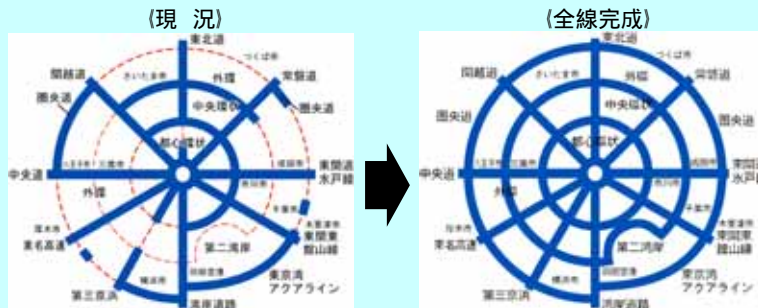
自転車利用環境の整備

自転車道や自転車駐輪場などの整備を進め、自転車の利用を促進。



環状道路の整備

交通を迂回させることで都市部における交通集中による渋滞を緩和、解消できるよう、環状道路を整備。



200~300万
(t-CO₂/年)
削減

ITSの推進

ITSの活用等道路交通情報の提供を充実。



3. 民間研究機関などによる幹線物流効率化に向けた調査・研究事例

トラック連結システム

一般道路上をトラック2台が連結して走行



(三協・立山ホールディングスグループ ST物流サービス株)

デュアルモード・トラック・システム

高速道路併設の専用軌道上を
電動貨物自動車が無走行



(旧建設省土木研究所、製造業、建設業等の民間企業32社等)

Dual-mode Truck System

高速幹線物流システム

高速道路併設の専用軌道上を
電動台車が無人走行



(財団法人 運輸政策研究機構)

Advanced Freight Transport System

ハイウェイ・トレイン

高速道路併設の専用軌道上を
貨物鉄道が走行



(幹線物流システム研究会(JR貨物))

4. 航空保安システムの高度化の推進

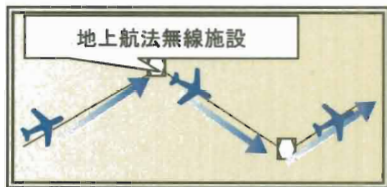
最適経路の提供

RNAV(広域航法)の導入により、飛行時間、経路短縮等を図る

RNAV(広域航法)とは

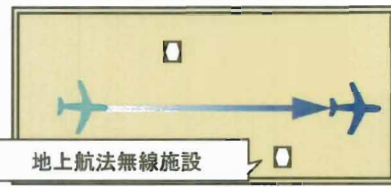
<従来>

ジグザグな飛行経路



<RNAV>

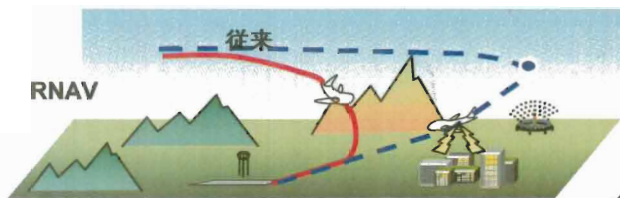
直線的な飛行経路



技術革新

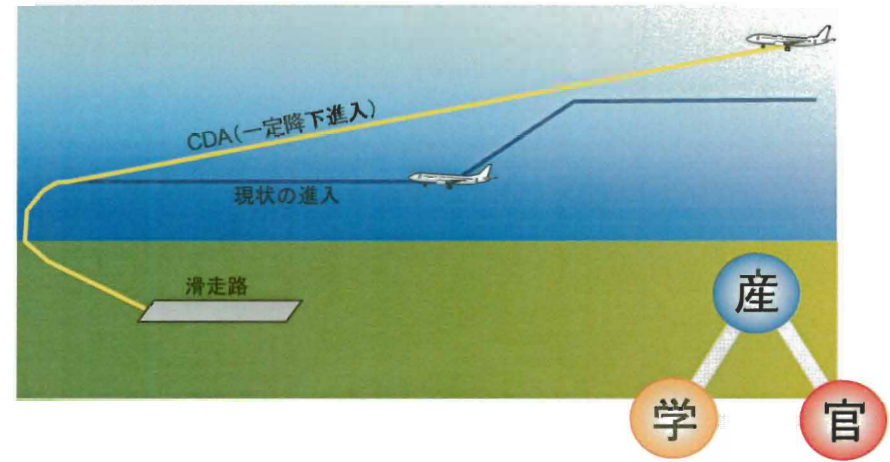
RNAVの効果

- 飛行時間・経路短縮
- 就航率の向上
- 交通流の円滑化
- 複線化・複々線化による容量拡大

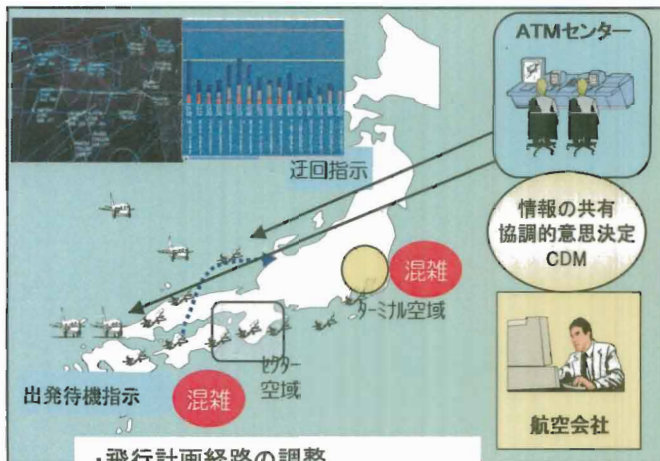


産学官連携

Continuous Descent Arrival (一定降下進入)など、効率的な運航を図る将来の航空交通システム構築のため、産学官連携して、新しい技術や方式等について調査、研究開発、試験評価を推進



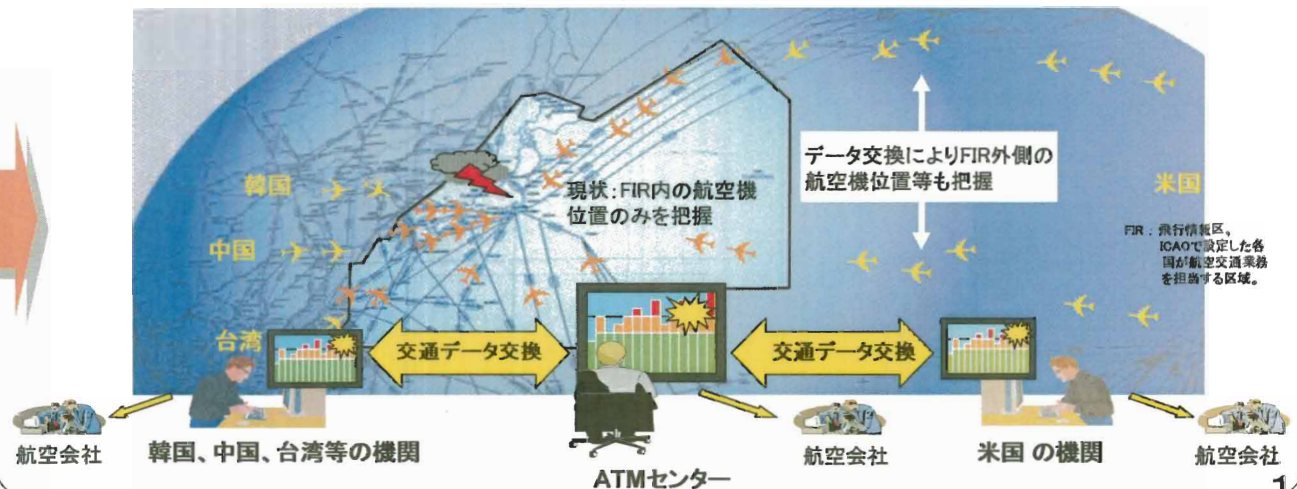
航空交通流管理



- ・飛行計画経路の調整
- ・出発待機などによる交通流制御

国際連携・交通流管理機能の高度化

隣接FIRとのデータ交換により、国際線や上空通過機を含めた交通流管理を実施し、上空待機の削減等を図る

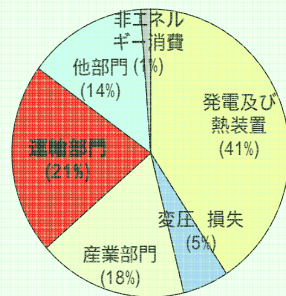


1. アジアを巡る国際連携の強化

背景

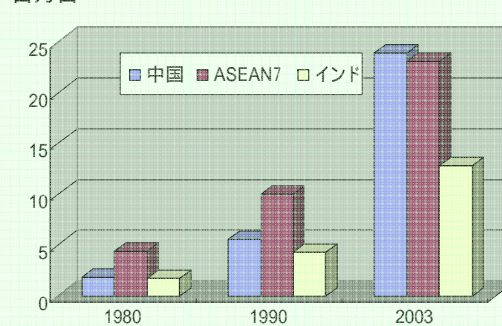
1. 交通分野からのCO₂排出量は約2割を占めているにもかかわらず、発電等の他分野と比較してCOP/MOP(京都議定書締約国会議)、APP(クリーン開発と気候に関するアジア太平洋パートナーシップ)等において取組みが進んでいない。
2. 中国、インド、一部のASEAN地域においては今後のモータリゼーションの進展等により、交通分野からのCO₂排出量の急増及び交通を原因とする大気汚染の深刻化が懸念される。

図1:世界全体における部門別のCO₂排出量割合(2002年)



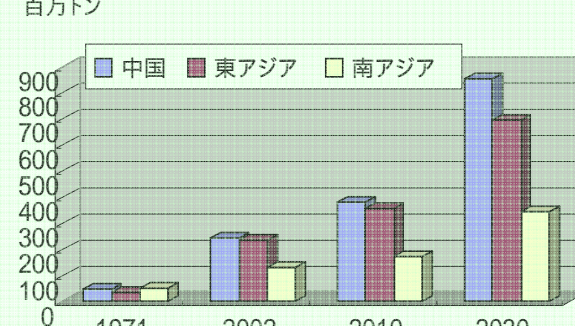
(出典:IEA World Energy Outlook 2004)

図2:自動車保有台数の推移



(出典:エネルギー経済統計要覧'06)

図3:交通分野におけるCO₂排出量の推移



(出典:IEA World Energy Outlook 2004)

2008年における関連国際枠組みの動き

1. 2008年G8日本サミットにおいて、気候変動対策等が主要議題
2. 2008年OECD/ITF(国際交通フォーラム)において「交通とエネルギー」をテーマ
3. COP/MOPにおいて2008年のCOP/MOP4以降京都議定書の見直しが本格的に検討される予定

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の開催

2008年秋頃、アジアの主要国を中心とした「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(仮称)」を日本で開催。交通分野からのCO₂、大気汚染の削減並びに省エネの促進に係る国際連携の具体的な方向性(ベストプラクティスの共有と新技術・方策の推進、能力向上支援(キャパシティビルディング)に関する協力拡大、関係国際枠組における新しい取組に関する協力等)に合意し、アジア諸国を中心とした環境対策を強力に推進。

- < 招待国等 > 中国、インド、ASEAN、G8等の主要国及び関係国際機関
- < 主催 > 国土交通省

2. 我が国の先進的技術の途上国への活用

京都議定書の温室効果ガス6%削減の実現を図るため、国土交通分野におけるCDMを活用した新規の温室効果ガスプロジェクトの形成の促進を図る。

これまで、社会資本整備分野におけるCDMの活用・推進のため、国内建設会社に対するCDM活用推進方策、社会資本整備分野における環境技術のCDMへの適用可能性に関する調査を実施。4件のCDMプロジェクトが日本政府の承認を受け、うち3件はCDM理事会に登録済み。
我が国は交通分野及び社会資本整備分野において省エネなど温室効果ガス低減のための先進的な技術を有しており、CDM事業の活用促進等をはかることにより、途上国における温暖化対策に積極的に貢献する必要がある。

国土交通省の取組

プロジェクトを実施していくために必要な基本的ルール等を分かり易く示したパンフレットを作成・周知



インドネシア及びベトナムにおいて、CDMを活用したインフラ整備手法のセミナーを開催



プロジェクト事例

エレバン市ヌバラシェン埋立処分場メタンガス回収・発電プロジェクト (アルメニア)

埋立処分場において発生するメタンガスを回収し、発電を行うことによって温室効果ガスの排出を削減する。



トビリシ市埋立処分場メタンガス回収・発電プロジェクト (グルジア)

埋立処分場において発生するメタンガスを回収し、発電を行うことによって温室効果ガスの排出を削減する。



マラッカ市クربولン最終処分場におけるLFG回収及び発電CDM事業 (マレーシア)

廃棄物埋立最終処分場からの発生ガス(LFG)を回収し、発電する(系統電源接続、2MW)。



ラテンバラ小規模水力発電プロジェクト (インドネシア)

水路に1200kwの水路式小型発電機を2基設置し、発電を行うことによって温室効果ガスの排出を削減する。

