

既存対策の評価に関する政府と気候ネットワークの対比表

単位:万トン-CO2( 不足量のマイナスは超過達成の意味)

部門・分野	対策・施策	排出削減見込量	政府の評価			気候ネットワークの評価	
			不足量上位	不足量下位	分類	不足量	分類
エネ転	1-5 原子力の推進等による電力分野の二酸化炭素排出原単位の低減	1,700	0	0		7,600	
	1-6 新エネルギー対策の推進(バイオマス熱利用・太陽光発電等)	4,690	0	758		758	
	1-7 コージェネ・燃料電池の導入促進等(天然ガスコージェネ)	1,140	-11	0		-11	
	1-7 コージェネ・燃料電池の導入促進等(燃料電池)	300	0	297		297	
	2-13バイオマスの利活用の推進(バイオマスタウンの構築)	100	0	0		100	
産業	1-1 自主行動計画の着実な実施とフォローアップ	4,240	-1,097	-1,097		600	
	2-14 複数事業者の連携による省エネルギー	320	0	176		320	
	2-15 省エネルギー法によるエネルギー管理の徹底(産業)	170	0	0		170	
	2-17 高性能工業炉の導入促進	200	0	75		79	
	2-18 高性能ボイラーの普及	130	-52	0		-52	
	2-19 次世代コークス炉の導入促進	40	0	0		0	
	2-20 建設施工分野における低燃費型建設機械の普及	20	0	0		20	
	1-8 トップランナー基準による自動車の燃費改善	2,100	-158	-158		-158	
運輸	2-1 公共交通機関の利用促進のうち新線建設	295	-7	0		0	
	2-1 公共交通機関の利用促進のうち通勤対策	85	0	84		85	
	2-2 エコドライブ普及促進等による自動車運送事業者等グリーン化	130	0	0		0	
	2-3 アイドリングストップ車導入支援	60	54	57		59	
	2-4 自動車交通需要の調整	30	0	0		30	
	2-5 高度道路交通システム(ITS)の推進	360	-19	-19		360	
	2-6 路上工事の縮減	50	0	0		50	
	2-7 交通安全施設の整備	50	-6	-6		50	
	2-8 テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進	340	290	290		340	
	2-9 海運グリーン化総合対策	140	0	0		140	
	2-10 鉄道貨物へのモーダルシフト	90	0	0		90	
	2-11 トラック輸送の効率化のうち大型化	370	-12	-12		370	
	2-11 トラック輸送の効率化のうち営自転換・積載率向上	390	-537	-537		0	
	2-12 国際貨物の陸上輸送距離の削減	270	0	113		113	
	2-21 クリーンエネルギー自動車の普及促進	300	0	220		220	
	2-22 高速道路での大型トラックの最高速度の抑制	80	-16	34		34	
	2-23 サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入	120	90	120		120	
2-24 鉄道のエネルギー消費効率の向上	40	0	0		0		
2-25 航空のエネルギー消費効率の向上	190	0	0		0		
民生	1-2 建築物の省エネ性能の向上	2,550	0	0		1,267	
	1-3 BEMS・HEMSの普及	1,120	0	316		474	
	1-4 住宅の省エネ性能の向上	850	0	0		507	
	1-9 トップランナー基準による機器の効率向上	2,900	-396	-396		-396	
	2-16 省エネルギー法によるエネルギー管理の徹底(民生業務)	300	0	0		300	
	2-26 省エネ機器の買い替え促進	560	-33	-33		0	
	2-27 エネルギー供給事業者等による消費者へのエネルギー情報提供	420	0	210		420	
	2-28 高効率給湯器の普及のうちCO2冷媒ヒートポンプ	290	0	41		41	
	2-28 高効率給湯器の普及のうち潜熱回収型給湯器	50	-8	0		0	
	2-29 業務用高効率空調機の普及	60	0	20		21	
	2-30 業務用省エネ型冷蔵・冷凍機の普及	60	0	30		34	
	2-31 高効率照明の普及(LED照明)	340	272	306		326	
2-32 待機時消費電力の削減	150	0	0		150		
非エネ	2-33 混合セメントの利用拡大	111	0	0		111	
	2-34 廃棄物の焼却に由来する二酸化炭素排出削減対策の推進	550	0	0		0	
メタン	2-35 廃棄物の最終処分量の削減等	50	0	0		0	
N2O	2-36 アジピン酸製造過程における一酸化二窒素分解装置の設置	874	0	0		0	
	2-37 下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化	130	0	0		69	
	2-38 一般廃棄物焼却施設における焼却の高度化等	20	0	0		0	
HFC等3ガス	1-10 産業界の計画的な取組の促進、代替物質の開発等	4,360	0	0		0	
	1-11 法律に基づく冷媒として機器に充填されたHFCの回収等	1,240	0	0		(844)	
吸収源	1-12 森林・林業対策の推進による温室効果ガス吸収源対策の推進	4,767	今回は吸収源・京都メカニズムは触れない				
	2-39 都市緑化等の推進	28					
京メカ	1-13 京都メカニズムの本格活用	2,000					
合計		42,320	-1,647	888		15,108	
同基準年総排出量(12億6130万トン)比			-1.3%	0.7%		12.0%	

分類は中間報告案の通りで、 現行計画を上回る対策効果が見込まれるもの、 現行計画における対策効果が見込まれるもの、 現行計画を下回る対策効果が見込まれるもの、 その他(現時点では対策効果を把握できないもの)、である。  
 各項目の政府の数字は、5月29日の地球温暖化対策本部資料をベースに、社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会環境部会中間とりまとめ(8月6日)、総合資源エネルギー調査会第3回需給部会資料(8月9日)などから引いている。政府が最近の資料において指標やエネルギー量のみでCO2量を示していない項目は、指標やエネルギー量に比例させて気候ネットワークがCO2量を計算した。目達計画上の排出削減見込量自体が変更されている項目は、差分で不足量を見ている(上の「排出削減見込量」は目達計画のまま)。  
 「1-5 電力分野の二酸化炭素排出原単位の削減」における不足量・7600万トンとは、2010年度のCO2排出原単位が2005年度と同じであれば電事連目標が達成される場合に比べ排出増となる量であり、その場合は1700万トンを含めこれだけ不足するということである。  
 「1-11 法律に基づく冷媒として機器に充填されたHFCの回収等」の不足量は、3ガス分野全体では不足しないと見て合計には含まない。

## 不足が生じると見る根拠・理由など（主な項目について）

### 1-5 原子力の推進等による電力分野の二酸化炭素排出原単位の削減（不足量 7,600 万トン）

原発依存の業界目標が達成不可能

年度	1990年度	2004年度	2005年度	2010年度		
				見通し	目標	成り行き
使用電力量 (億kWh)	6590	8650	8830	8980	(8980)	(8980)
CO2排出量 (億トン)	2.77	3.64	3.75	3.2	<u>3.05</u>	<u>3.81</u>
使用端CO2 排出原単位 (kg/kWh)	0.421	0.421	0.425	0.36	0.34程度	(0.425)

・原発の設備利用率を 87～88%に引き上げることを含んで「1990年度から原単位を 20%向上させる」という電気事業連合会の目標は、今のままでは国内では達成不可能  
 ・排出原単位が 2005 年度と同じ場合、目標が達成される場合より 7600 万トン(基準年総排出量の 6%相当)の CO2 排出増(左表)

表 電力業界(12社)の自主行動計画と不足量の試算

( ( ) は想定で仮置きした数字、下線は想定に基づき試算した数字)(電気事業における環境行動計画(06年9月)より)

### 1-7 コージェネ・燃料電池の導入促進等の中の燃料電池（不足量 297 万トン）

#### 1-3 BEMS・HEMS の普及（不足量 474 万トン）

#### 2-37 下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化

(不足量 69 万トン) など

トレンドで見ると明らかに目標値に達しない

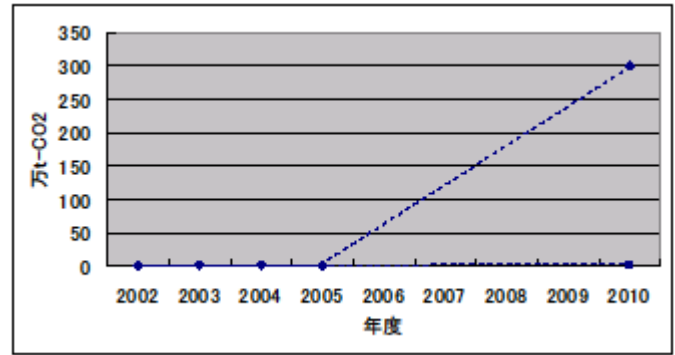


図 燃料電池の例

### 1-6 新エネルギー対策の推進(バイオマス熱利用・太陽光発電等)(不足量 758 万トン)

政策が弱い(今のままでは政府下位ケース程度、達成可能とする政府上位ケースには無理がある)

### 1-2 建築物の省エネ性能の向上(不足量 1,267 万トン)、1-4 住宅の省エネ性能の向上(不足量 507 万トン)

指標は一部しかカバーしていないのに、全部がその達成率になると見なすのは不適切

	省エネ基準達成率の指標の対象	指標のカバー率	
建築物	届出義務のある 2000 m <sup>2</sup> 以上の新築建築物	57.4%	届出や評価のない残りの部分の達成率は対象範囲より低いと見るのが常識的で、そのまま新築全部へ「拡大」するのは不適切
住宅	住宅性能評価を受けた新築住宅	19.9%	

(さらに、住宅の指標は 2005 年度にダウンしたのに、影響なく予定通り進むとするのも、無理がある)

### 2-5 高度道路交通システムの推進(不足量 360 万トン)、2-4 自動車交通需要の調整(不足量 30 万トン) など

### 2-11 トラック輸送の効率化のうち大型化(不足量 370 万トン)

指標と CO2 排出削減のリンク(関連性)に疑問がある(上) また指標が不十分である(下)

VICS(道路交通情報通信システム)普及率 ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)利用率 自転車道・サイクリングロードの整備距離	これらの指標が伸びたらそれに応じて CO2 排出量が減るとするのは疑問
トラック大型化のシフト先が増える指標のみ	シフトする元が減る指標がなければ CO2 削減は測れない

### 2-27 エネルギー供給事業者等による消費者へのエネルギー情報提供(不足量 420 万トン)

指標のデータがない

・政府も「現時点ではデータが存在しないことから対策効果を把握できない」としながら、上位ケースでは不足量なし