

# 国土交通省における 地球温暖化対策の強化

平成19年10月18日

# 国土交通省における地球温暖化対策の強化

## 施策の内容

### 公共交通 の利用促進



- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の自立した日常生活の確保等のために、地域の協議会が行う多様な取組みに対し、一括で総合的に支援する柔軟な制度(地域公共交通活性化・再生総合事業)を創設

### 交通流 の円滑化



- ・ITSの推進、路上工事の縮減、多様で弾力的な高速道路の料金施策の実施、ボトルネック踏切等の対策など、交通流の円滑化に向けた取組の実施

### 物流 の効率化



- ・都市内物流効率化に向け、各地域の多様な関係者が参画し、情報共有等を行う協議会設立等への支援の実施

### 自動車・船舶 の低燃費化



- ・燃費性能及び排出ガス性能に優れた環境負荷の小さい自動車の更なる普及に向けた施策の推進
- ・船舶のCO2排出量を評価する指標(海の10モード指標)の開発・普及等を通じ、海運におけるCO2排出削減の推進

### 住宅・建築物 の省エネ性能の向上



- ・住宅・建築物に係る規制・誘導策の充実・強化
- ・現行の省エネ判断基準を上回る高い省エネ性能を備えた先導的な住宅・建築物の建築の促進のための措置の導入
- ・省エネ性能の高い住宅・建築物が選択されるよう、消費者にもわかりやすい省エネ性能の評価・表示を更に推進
- ・既存ストックの省エネ改修促進等に対するインセンティブの付与

### 省CO2型 の都市構造の構築



- ・都市・地域全体の環境負荷の低減に向け、様々な都市機能が集約し、公共交通が中心となる集約型都市構造の実現、都市の緑化、下水道の有する資源エネルギーの効率的利用などの施策を総合的に展開

# 地域公共交通活性化・再生総合事業

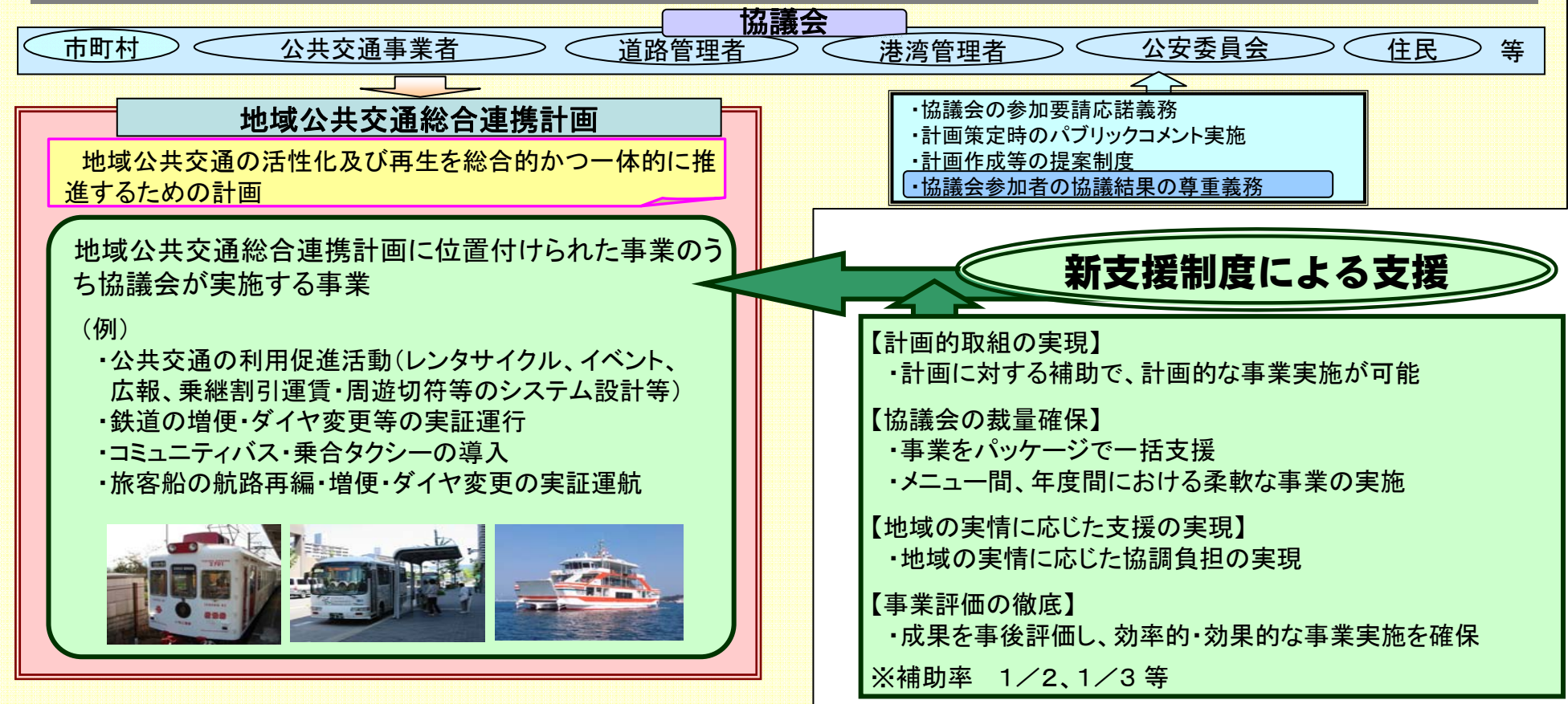
地域公共交通活性化・再生法の趣旨に基づき、関係自治体、交通事業者、住民その他地域の関係者が連携して、自主的・積極的に取り組む地域を重点的に支援する。

## <内 容>

地域公共交通活性化・再生法は、本年10月より施行され、地域における合意形成、合意に基づく取組みの確実な実施のための環境整備が図られる。

この法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・バス・旅客船等の事業をパッケージで地域の協議会に対し一括支援する柔軟な制度を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

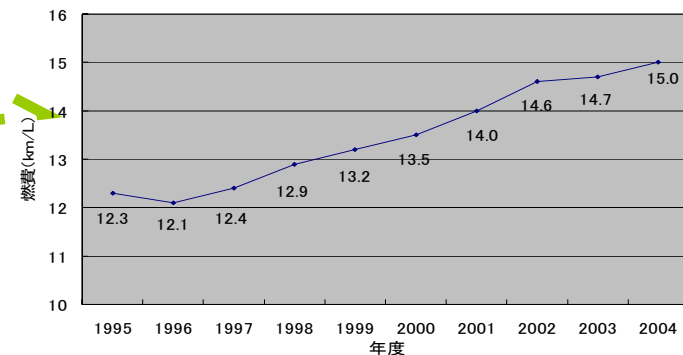
## 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）



# 自動車の低燃費化

- 1999年の**トップランナー基準**の策定以降、自動車メーカーの積極的な取組及びグリーン税制等の効果により、2004年度末時点で、約8割以上(出荷ベース)のガソリン自動車は2010年度燃費基準を達成。
- 2004年度において、1995年度と比較して約22%燃費性能が改善。
- これらをふまえ、自動車のさらなる低燃費化を推進するため、新燃費基準を策定。

## ＜ガソリン乗用車の新車平均燃費値の推移＞



※上の図の燃費値は、10・15モード法により測定した燃費値

## 乗用車等の新しい燃費基準の策定

(2007年7月策定)

- ・乗用車、小型バス、小型貨物車を対象。
- ・目標年度は、2015年度。
- ・この基準が達成された場合、**2015年度の乗用車の燃費**は、2004年度と比較して23.5%改善。
- ・新基準はこれまでの改善(95→04年度:約22%改善)を上回る改善を求める厳しい水準。

## 重量車(トラック・バス等)燃費基準の策定

(2006年3月策定)

- ・軽油を燃料とする車両総重量3.5トン超の貨物自動車及び乗車定員11人以上の乗用自動車を対象。
- ・目標年度は2015年度。
- ・この基準が達成された場合、2015年度の重量車の燃費は、2002年度と比較して12.2%改善。
- ・**世界で初めて重量車(トラック・バス等)の燃費基準を策定。**

## ＜自動車グリーン税制による軽減措置＞

- 自動車の燃費性能・排出ガス性能に応じて、平成13年度より軽減措置を実施。
- 本年度末で期限となる**自動車グリーン税制について延長要望**を行うとともに、一般的に燃費が良いと言われる**ディーゼル乗用車に**関し**最新排出ガス規制適合車を取得した場合の優遇措置の創設**を要望。

### ○小型・普通車

燃費性能	排出ガス性能	新☆☆☆☆ (平成17年排出ガス規制から75%以上低減)
平成22年度 燃費基準+10%	燃費基準+10%達成車	自動車税: 税率を概ね25%軽減 自動車取得税: 取得価格から15万円控除
平成22年度 燃費基準+20%	燃費基準+20%達成車	自動車税: 税率を概ね50%軽減 自動車取得税: 取得価格から30万円控除

※1 電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車については、自動車税が概ね50%軽減。

※2 重課: 11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車・LPG車に対して、自動車税を概ね10%重課。

### ○重量車(トラック・バス)

燃費性能	排出ガス性能	平成17年排出ガス規制適合 (新長期規制適合)	平成17年排出ガス規制から NOx又はPMを10%以上低減
平成27年度 燃費基準達成	燃費基準達成車	自動車取得税: 1.0%軽減	自動車取得税: 2.0%軽減

# 住宅・建築物の省エネ性能の向上

## 【今後取り組むべき施策の方向】

### ➤ 住宅・建築物に係る規制・誘導策の充実・強化

- 中小規模(2,000㎡未満)の住宅・建築物の対象化
- 大規模(2,000㎡以上)の住宅・建築物の対策の強化

### ➤ 現行の省エネ判断基準を上回る高い省エネ性能を備えた先導的な住宅・建築物の建築の促進のための措置の導入

### ➤ 省エネ性能の高い住宅・建築物が選択されるよう、消費者にもわかりやすい省エネ性能の評価・表示を更に推進

### ➤ 既存ストックの省エネ改修促進等に対するインセンティブの付与

住宅に係る省エネ改修促進税制の創設等  
(平成20年度税制改正要望)

## 【現在講じている施策】

### ● 省エネ法による規制・誘導

- ・ 省エネ判断基準を策定
- ・ 2,000㎡以上の住宅・建築物の建築等の際は、建築主等は省エネ措置を届出
- ・ 省エネ措置が著しく不十分 → 指示・公表

### ● 性能の評価・表示

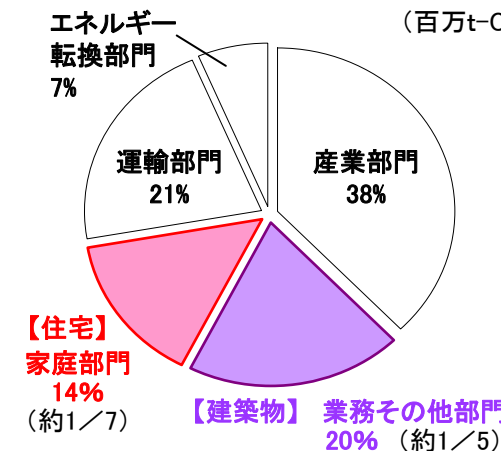
- ・ 住宅性能表示制度の普及推進
- ・ 総合的な環境性能評価手法の開発・普及

### ● 補助・融資による省エネ住宅の誘導

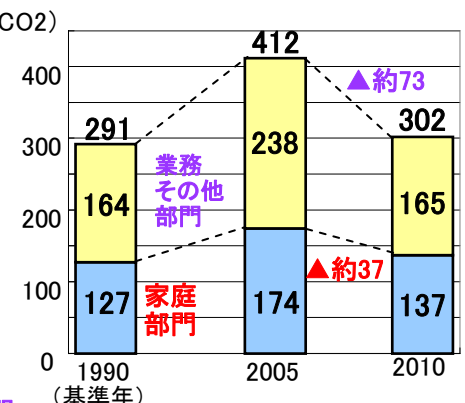
- ・ 住宅ローンの優遇による省エネ住宅の誘導
- ・ 地域住宅交付金の活用による省エネの推進

### ● 技術開発の推進

### ● エネルギー起源CO2排出量の部門別構成比(2005年度)



### ● 民生部門(家庭部門・業務その他部門)のCO2排出量の削減見通し



※1990～2005年度の実績は、IPCC事務局に提出(2006.8.30)した際の算定方法に基づくもの。  
※2010年度の数値は、京都議定書目標達成計画(2005.4.28閣議決定)に記載されているもの。

出典: 環境省公表資料