

省エネ目標値の方向性について①

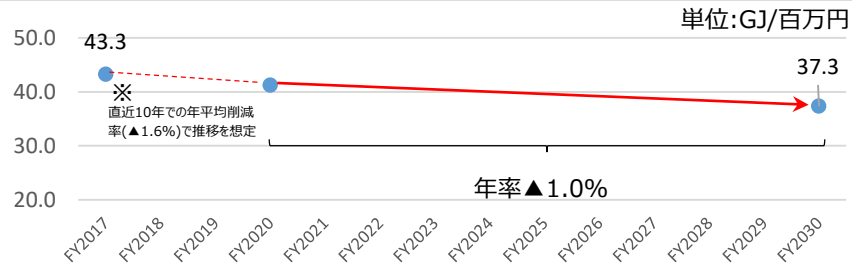
○現行の行動計画では、エネルギー消費の効率を表し、省エネルギーの効果を計りやすい「エネルギー消費原単位」(活動量 1 単位当たりに必要なエネルギー消費量)を成果指標として設定し、快適性や利便性を維持しながらより少ないエネルギー消費で目的を達成するとの考え方に立ち、産業、業務、家庭、運輸の各部門毎に省エネの取組を促進し、省エネ法の努力目標を基本にエネルギー消費の効率化を図ることとしている。

現行目標の設定の考え方

<産業部門のエネルギー消費原単位(生産額当たりのエネルギー消費量)>

- 省エネ法では、エネルギーを使用する事業者の努力目標として、原単位を年平均 1%以上低減することが掲げられていることを踏まえ、**年率1%以上の低減を目指す**

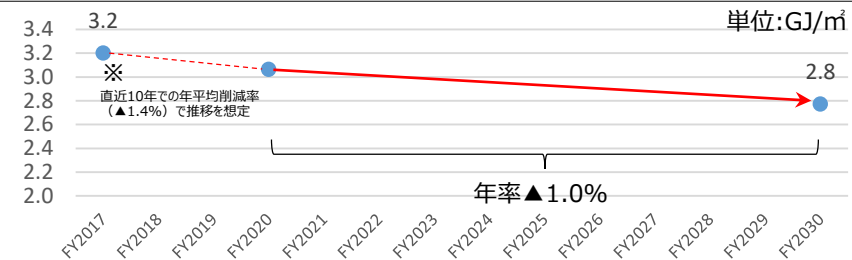
	FY2017実績	削減率	目標値
農業算出額+漁獲高+製造品出荷額等 当たりのエネルギー消費 (GJ/百万円)	43.3	年率▲1.0%	37.3



<業務部門のエネルギー消費原単位(床面積当たりエネルギー消費量)>

- 省エネ法では、エネルギーを使用する事業者の努力目標として、原単位を年平均 1%以上低減することが掲げられていることを踏まえ、**年率1%以上の低減を目指す**

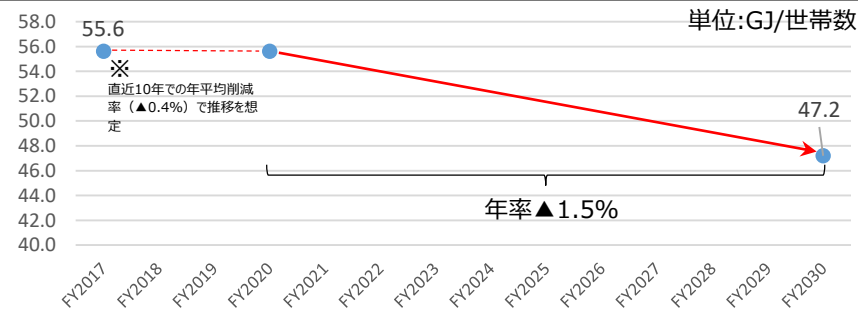
	FY2017実績	削減率	目標値
業務用床面積当たりの エネルギー消費 (GJ/m ²)	3.2	年率▲1.0%	2.8



<家庭部門エネルギー消費原単位(世帯当たりエネルギー消費量)>

- 前期の目標未達の家庭部門は全国に比べエネルギー消費量の割合が大きいといった特徴があり、省エネの一層の促進が必要なため、各世帯において**年率1.5%以上の低減を目指す**

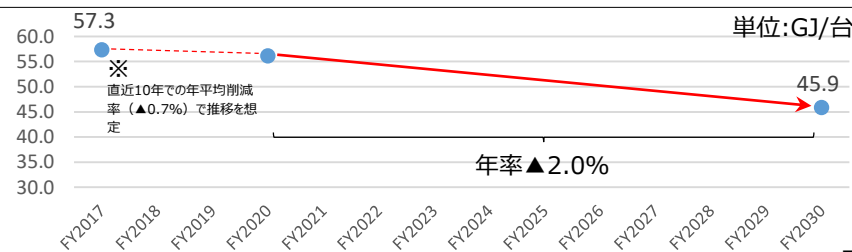
	FY2017実績	削減率	目標
世帯数当たりの エネルギー消費 (GJ/世帯)	55.6	年率▲1.5%	47.2



<運輸部門エネルギー消費原単位(自動車台数当たりエネルギー消費量)>

- 前期の目標未達の運輸部門は全国に比べ最終エネルギー消費量の割合が大きいといった特徴があり、省エネの一層の促進が必要なため**年率2.0%以上の低減を目指す**

	FY2017実績	削減率	目標
自動車数当たりの エネルギー消費 (GJ/台)	57.3	年率▲2.0%	45.9



省エネ目標値の方向性について②

- 行動計画と国のエネルギー基本計画の目標は、その前提や設定項目が異なるため、単純な比較は難しいが、一定の条件の下、比較。
- 比較にあたっては、道民、事業者の取組や国、道などの施策の展開などにより、今後、どの程度省エネを図るかといった観点から、直近の2019年度実績から目標年である2030年度までの削減量の北海道分を試算し、行動計画の目標値と比較。

なお、北海道分の試算にあたっては、エネルギー消費量の全国に占める割合と、エネルギー消費量が各部門における活動量（生産額、床面積、世帯数、自動車保有台数）に影響されること考慮し、活動量の全国に占める割合でも試算を行った。

エネルギー基本計画と行動計画目標値の比較

	北海道		全国の削減エネルギー量のうち 北海道相当分		原単位削減率の変更に伴う 削減エネルギー量		目標値の 改定の 方向性
	行動計画 原単位削減率	削減エネルギー量 (万kl)	旧エネ基 (万kl)	現エネ基 (万kl)	原単位削減率	削減エネルギー量 (万kl)	
産業部門	△1.0%	76	41 16	59 23	△1.0%	76	据え置き
業務部門	△1.0%	26	40 32	46 37	△2.0% △1.5%	51 43	引き上げ を検討
家庭部門	△1.5%	51	62 39	65 41	△2.0% △1.5%	67 51	引き上げ を検討
運輸部門	△2.0%	91	68 48	112 79	△3.0% △2.5% △2.0%	131 112 91	引き上げ を検討

上段：エネルギー消費量の全国に占める割合で算出

下段：活動量の全国に占める割合で算出

省エネ目標値の方向性について③

○第1回有識者検討会議では、国のエネルギー基本計画と道の行動計画の目標とは、単純比較はできないが、国の施策の強化などを踏まえ、さらに、取組を深掘りする余地があるのではないかと提示。

○国のエネルギー基本計画における目標値引き上げに係る施策や道内における関連する状況などは以下のとおり。

省エネ機器関連

●トプラナー基準等による製品等の性能向上

- 機器トプラナー制度は29機器、建材トプラナー制度は3建材を対象としている。本年4月に、磁気ディスク装置、ガス温水機器、石油温水機器などの新基準を公布。
- 目標年度を経過した機器等で、エネルギー消費の大幅な改善に資する機器等を整理し、新基準に向けた検討を実施。

■高効率給湯器の普及見込み

	2030年ストック台数		(参考) 進捗状況 2012年度→2019年度 ※()は進捗率
	見直し前	見直し後	
潜熱回収型給湯器	2,700万台	3,050万台	340万台→1050万台 (30%)
燃料電池*	530万台	300万台	5万台→30万台 (5%)
HP給湯器	1,400万台	1,590万台	400万台→690万台 (29%)

※燃料電池を含む2030年の水素発電の新たな目標は他の水素発電も踏まえて今後検討

※発電効率の向上分は転換部門に計上されているため、省エネ量には含まれていない

※省エネ・新エネ分科会省エネ小委員会(2021年5月21日)資料

産業・業務部門関連

●ベンチマーク制度の対象範囲の拡大等

- 2009年度より、エネルギー使用量の大きい製造業から導入し、2016年度からは流通・サービス業にも対象を拡大。
- 2019年4月1日から大学、パチンコホール、国家公務が対象となった。今後は、指標・目標値の見直しや、対象分野の更なる拡大等に向けた検討を進めることとされている。

住宅関連

●2030年に目指すべき住宅・建築物の姿

2030年に目指すべき住宅・建築物の姿としては、野心的な目標である46%削減目標の実現に向けて、現在、技術的かつ経済的に利用可能な技術を最大限活用し、新築される住宅・建築物についてはZEH・ZEB基準の水準の省エネ性能が確保されているとともに、新築戸建住宅の6割において太陽光発電設備が導入されていることを目指す。

※「脱炭素社会に向けた住宅・建築物における省エネ対策等のあり方・進め方」(脱炭素社会に向けた住宅・建築物の省エネ対策等のあり方検討会)

補助指標：道内における省エネ基準を満たすストック割合

省エネ基準を満たす住宅ストックの割合	家庭部門における省エネルギーを進めるにあたっては、住宅における省エネルギー化が重要であることから、その進捗を把握するため、「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」に基づき国が定める省エネ基準を満たす住宅の割合を設定。	16%	H27
--------------------	--	-----	-----

自動車関連

●燃費性能の向上：2030年度燃費基準の策定 (R元.6)

2016年度実績値 19.2km/l → 2030年度基準 25.4km/l (改善率32.4%)

※上記の対象：定員9人以下の乗用車、定員10人以上かつ車両総重量3.5t以下の乗用車

●電動車の普及目標

乗用車：2035年までに、新車販売で電動車100%

商用車：8t以下の小型の車について、2030年までに、新車販売で電動車20~30%

	2030年国目標
従来車	30~50%
次世代自動車	50~70%
HV	30~40%
EV、PHV	20~30%
燃料電池車	3%
クリーンディーゼル車	5~10%

※2030年目標：次世代自動車戦略2010「2010年4月次世代自動車研究会」における普及目標