②　具体的取組

上記の目標を実現するため、住宅・建築物の省エネ基準の適合義務化に向けて、義務化の対象、時期、必要な支援策などについて、2010年内を目途に取りまとめる。

住宅については、省エネ法の執行強化を行い、新築住宅における平成11年基準の達成率（現状１～２割）の向上を図る。また、断熱のみならず、設備（高効率給湯器、照明、太陽光発電等）も含めた住戸全体のエネルギー消費の基準を検討する。さらに、上記の規制強化とあわせて、必要な支援策の重点化を図る。

建築物については、現行の平成11年基準を強化すべく、2012年度の施行に向けて、建築物全体でのエネルギー消費量を総合化した新基準を2011年度中に策定する。また、高性能な省エネ設備[39]の導入を促進するとともに、建築物の省エネ性能の「見える化」、不動産価値への反映を図るため、ビルの省エネ性能を評価するラベリング制度を導入する。さらに、こうした規制強化とあわせて、必要な支援策の重点化を図る。

加えて、エネルギー管理士・管理員制度のあり方を検討するとともに、中小ビルにおける照明、空調設備などの制御のインターフェースや省エネ評価用データ仕様の標準化・普及促進を図る。

⑶　次世代自動車等の環境性能に特に優れた自動車の普及（運輸部門対策）

①　目指すべき姿

エネルギー消費効率の高い自動車の普及は、消費者の効用をできる限り変えずに行える有効な省エネルギーの手段の一つである。このため、必要な政策支援を積極的に講じた場合における、乗用車の新車販売に占める次世代自動車[40]の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることを目指す。同様に、先進環境対応車（ポスト・エコカー）[41]について、2020年において乗用車の新車販売に占める割合を80%とすることを目指す[42]。また、商用車の更なる高効率化、電動化等を積極的に推進する。

②　具体的取組

自動車単体の開発努力のみならず、交通流対策、燃料対策、エコドライブ等も含めた統合的アプローチを推進することにより、運輸部門全体の省エネルギー・省ＣＯ２対策を推進する。

その際、国際市場は多様化しており、①特に成長が期待される新興国においては引き続き従来車が主流となることが予想されていること、②既にメーカーの人員はフル稼働でありモデルチェンジにも時間が必要なこと、③次世代自動車の普及見通しには大きな幅があり、特定の技術への集中にはリスクが大きいこと、④急速な開発・市場投入には人的・時間的制約が大きいこと、などを踏まえて、競争力を確保する観点から、次世代自動車のみならず従来車もあわせて対策を実施する。

また、次世代自動車の加速的普及に当たっては、メーカーの努力や、消費者の環境志向の一層の向上が求められることに加え、研究開発、需要拡大、インフラ整備等について、国が必要な政策的支援を多面的に講じていくことが極めて重要である。

特に、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車は市場化が始まり世界的な競争が激化している。このため、蓄電池の性能向上とコスト低減に向けた研究開発や2020年までに普通充電器を200万基、急速充電器を5,000基設置することを目指したインフラ整備を進める。また、レアメタルを使用しないモーター・蓄電池の技術開発等による資源安定供給確保、我が国が競争力を維持するための国際標準化等についても戦略的に取り組む。加えて、商用車においても、走行距離や用途など車両の適性に応じた電動化推進等の必要な技術開発に取り組む。

さらに、技術的議論の下、メーカーが最大限の努力をした場合に自らの責任で到達できる適切な2020年度に向けた乗用車燃費基準を策定し、民間の開発努力を最大限に促す。その上で、将来において、その時点の技術水準に照らして環境性能に特に優れた従来車も含めた普及拡大を図るため、必要な政策手段を実施する。この際、中長期的には、航続距離等の様々な外的要素により、多様な車種の用途・役割に応じた棲み分けが進展する可能性も踏まえ、ＣＮＧ自動車（天然ガス自動車）、ＬＰＧ自動車、燃料電池自動車等に対する燃料供給インフラ等の利用環境整備を図る。

このように、上記の内容も含め、必要な対策について官民が一体となって取り組んでいく。

⑷　高効率給湯器の普及促進（家庭・業務部門対策）

①　目指すべき姿

給湯は家庭のエネルギー消費量の約３割を占めており、家庭における省エネを進めるためには、高効率給湯器の普及が重要となる。そのため、家庭用高効率給湯器の販売台数（現状90万台）を今後３年で２倍（200万台程度）、５年で３倍とし（300万台程度）、５年後には、高効率給湯器を標準装備とすることを目指す。

これを通じて、2020年までに家庭用高効率給湯器を、単身世帯を除くほぼ全世帯相当、2030年までに全世帯の８～９割に普及させることを目指す。

また、業務用高効率給湯器（ヒートポンプ、コジェネレーション等）の利用拡大を図る。

②　具体的取組

ヒートポンプ給湯器については、トップランナー基準の策定や次世代型ヒートポンプシステムの研究開発等を通じて、導入促進を図る。家庭用燃料電池については、レアメタルの使用低減や劣化メカニズム解明等係る基礎研究や導入支援策の推進を通じて市場の拡大・自立化を促進する。また、海外市場への展開を支援するため、国際標準化を推進する。

⑸　省エネ家電、省エネＩＴ機器等の普及（家庭・業務部門対策）

①　目指すべき姿

民生部門では、家電の増加やオフィスのＩＴ化の進展等により、エネルギー消費量が増加してきているため、家電やＩＴ機器等の省エネを進めることが重要である。革新的な省エネ性能を持つ省エネＩＴ機器（ルータ、ストレージ、サーバ等）については、2015年までに実用化し、2020年までに100%普及させることを目指す。（現状：０%）

また、今後大幅な省エネ性能の向上が見込まれる高効率次世代照明（ＬＥＤ照明、有機ＥＬ照明）については、2020年までにフローで100%、2030年までにストックで100%普及させることを目指す。（現状：１%未満）

②　具体的取組

トップランナー基準の策定や基準の強化を進めることにより、家庭・業務部門における家電・設備等の省エネ性能の向上を図る。省エネ家電については、省エネ基準の強化のみならず、消費者のライフスタイルに応じた省エネの進捗状況のフォローアップを実施する。

また、省エネ設備については、高効率冷凍冷蔵機器等の導入を促進し、民生部門における省エネを促進する。

省エネＩＴ機器については、研究開発の加速化やトップランナー基準の強化等により、さらなる普及拡大を図る。

照明器具については、インバーター化を推進するとともに、高効率次世代照明（ＬＥＤ照明、有機ＥＬ照明）の研究開発の加速、導入支援策、省エネ基準の強化等[43]を通じて、更なる省エネ性能の向上を図る。

⑹　モーダルシフト等グリーン物流の推進（運輸部門対策）

①　目指すべき姿

運輸部門における物流分野のエネルギー使用量を削減するため、モーダルシフト等の物流効率化による環境負荷の少ない物流体系の実現を目指す。

②　具体的取組

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律、グリーン物流パートナーシップ会議の活用等を通じて、物流拠点の集約化や共同輸配送、モーダルシフト等の荷主と輸送事業者が連携した自主的な取組を引き続き促進する。

さらに、モーダルシフト推進に向けて、貨物鉄道については、31フィートコンテナ・国際海上コンテナ等の大型コンテナの利用促進、線路インフラや貨物駅設備の増設等による輸送力の増強、リードタイムの短縮、輸送障害発生時の対応体制の強化等により、利便性の向上を進める。フェリー・内航海運については船舶の省エネ化、日本人船員の確保・育成、国際コンテナ戦略港湾に係る内航フィーダー網の充実に資する暫定措置事業の改善等を推進し、コスト低減・競争力強化を図る。

加えて、鉄道貨物駅や港湾へのアクセスに必要なインフラ整備や高機能な物流施設の導入を推進する。

貨物自動車分野においては、自家用トラックから営業用トラックへの転換（自営転換）等のトラック輸送の効率化を推進するとともに、エネルギー効率のよい新型トラックへの代替やエコドライブによるエネルギー効率の向上等を促進する。

また、モーダルシフト等グリーン物流の推進のための数値目標、インセンティブの付与、省エネ法の下での取組強化を検討し、必要な措置を実施する。

⑺　天然ガス利用の促進（主に産業部門対策）

①　目指すべき姿

石油・石炭系のボイラー及び工業炉について天然ガスへの燃料転換を促進する。これにより、2020年までに燃料消費に占めるガス比率（現状約10%）の５割以上の増加、2030年までに燃料消費