

第2章

徹底した省エネルギー社会の実現とスマートで柔軟な消費活動の実現

エネルギー資源の大部分を海外に頼る我が国は、限られた燃料資源の有効な利用を図ることが必要です。我が国は石油危機を契機に、1979年に制定された「エネルギーの使用の合理化等に関する法律（以下「省エネ法」という。）」による規制措置と、予算や税制の支援措置を両輪で、徹底した省エネ取組を推進してきました。こうした官民の努力により、エネルギー消費効率（＝最終エネルギー消費／実質GDP）を約4割改善し、世界最高水準の省エネルギー（以下「省エネ」という。）を実現してきました。

引き続き、2014年に閣議決定された「エネルギー基本計画」にあるように、部門ごとに効果的な方法によって省エネをさらに加速していくことで、より合理的なエネルギー需給構造の実現と温室効果ガスの排出抑制を同時に進めていくことが重要です。「エネルギー基本計画」を踏まえて2015年7月に策定された「長期エネルギー需給見通し（以下「エネルギーミックス」という。）」において、省エネについては、2013年度実績から2030年度まで年率1.7%の経済成長等によるエネルギー需要の増加を見込みながら、具体的な裏付けのある対策・施策、技術の積み上げに基づく徹底した省エネ対策により、年間最終エネルギー消費を対策前に比べ原油換算5,030万kl程度（13%程度）削減することとされています。これは、2013年から2030年度までに、エネルギー消費効率を35%程度改善することに相当し、石油危機後の20年間に我が国が実現した省エネと同程度のエネルギー消費効率の改善が必要となります。我が国のエネルギー消費効率は現在でも世界最高水準にあり、既に相当の努力がなされてきたことを踏まえると、この見通しは野心的なものと言えます。

省エネポテンシャルを開拓し、エネルギーミックスにおける省エネ見通しの実現を確かなものとするため、2016年以降、「総合資源エネルギー調査会省エネルギー小委員会」において検討を行い、2017年1月に中間取りまとめが、2017年8月に提言（「省エネルギー小委員会 意見」）が取りまとめられました。当該取りまとめや提言も踏まえつつ、徹底した省エネと経済成長を両立させるため、制度と支援措置の両輪で、施策を検討及び随時実施してきました。

第1節

各部門における省エネルギーの取組

1. 業務・家庭部門における省エネルギーの取組

業務・家庭部門は、産業部門に比べて、エネルギーコストの支出全体に占める割合が少なく、省エネへの取組による金銭的メリットが必ずしも多くないこと等から、需要家に省エネインセンティブが弱く省エネ対策が進みにくい部門です。そのため、トップランナー制度により自動車や家電等のエネルギー消費機器や断熱材や複層ガラス、サッシといった建材の高効率化・高性能化を製造事業者や輸入事業者に対して促すとともに、エネルギー消費効率の表示を求めることなどにより、高効率製品の普及を促進し、省エネを一層進めています。

また、住宅・建築物の外皮（壁・窓等）の高性能化を進めることは、空調をはじめとしたエネルギー消費機器の効率をより高めることにつながります。

さらに、住宅の高断熱化は省エネのみならず、高血圧症等からの健康の改善や、ヒートショックリスクの低減等、間接的な便益をもたらす効果も注目されています。

<具体的な主要施策>

(1) 省エネ法に基づく産業トップランナー制度の流通・サービス業への拡大及びSABC評価制度の運用【制度】

省エネ法では、工場等の設置者に対し、省エネ取組を実施する際の目安となるべき判断基準（設備管理の基準やエネルギー消費効率改善の目標（年1%以上の低減）等）を示すとともに、一定規模以上の事業者（年度で1,500kl以上のエネルギーを使用する「特定事業者」及び「特定連鎖化事業者」。約12,000者を指定。）にはエネルギーの使用状況等を報告させ、省エネ取組が不十分な場合には指導・助言等を行っています。

また、事業者が省エネへの取組を相対的に比較できるようにすることで、事業者の自主的な取組を一層促すため、2008年に、業種ごとに上位1～2割の事業者が達成しているエネルギー消費効率の水準を

第2章 徹底した省エネルギー社会の実現とスマートで柔軟な消費活動の実現

目標として設定し、業種ごとに最適な省エネ取組を促す「産業トップランナー制度(ベンチマーク制度)」を導入しました。製造業(産業部門)においては、製造業のエネルギー消費量の約8割、すなわち全産業のエネルギー消費の53%相当をカバーしています。

産業トップランナー制度については、第3回未来投資に向けた官民対話(2015年11月開催)において、安倍内閣総理大臣から、制度の対象を流通・サービス業(業務部門)へ拡大し、2018年度中に全産業のエネルギー消費の7割に拡大するよう指示があったことを受け、2016年4月にコンビニエンスストア業に、2017年4月にホテル業、百貨店業に同制度を導入しました。2018年4月からは、食料品スーパー業、貸事務所業、ショッピングセンター業にも導入します。

(2) 省エネ法に基づくトップランナー制度による機器の効率改善【制度】

省エネ法に基づくトップランナー制度を通じて、製造事業者及び輸入事業者に対して機器の効率改善を促した結果、多くの機器において、基準の策定当初の見込みを上回る効率改善が達成されています。

トップランナー制度については、さらなる個別機器の効率向上を図るため、基準の見直し等について検討を行っています。2017年度は、2017年3月の「総合資源エネルギー調査会省エネルギー小委員会照明器具等判断基準ワーキンググループ」における取りまとめを踏まえ、照明のトップランナー基準の対象を白熱灯等に拡大するための制度整備を進めました。トップランナー制度の対象機器は、2018年4月時点で、32品目(うち3品目は建材)となっています。

(3) 省エネルギー機器に関する情報提供

家電製品やガス石油機器等について、省エネルギー機器の更なる普及を促進すべく、小売事業者表示制度(省エネルギーラベル^(注1)および統一省エネルギーラベル^(注2))を活用し、消費者に対して省エネ情報の提供を行いました。上記の制度をより効果的に実施するため、家電製品や機器のデータの整理を行うとともに、小売事業者等が容易に各機器のラベルを表示・印刷できるようウェブサイト(省エネ

型製品情報サイト)を運営しています。

(4) 業務・家庭部門における省エネルギーを促進するための情報提供事業情報提供事業

省エネへの理解や関心度を高めることによって省エネ行動を促し、業務・家庭部門における省エネを促進することを目的として、一般消費者及び事業者等に向けて省エネに関する客観的な情報や省エネ対策の先進事例等に関する情報提供を行いました。

具体的には、冬季における省エネの呼びかけ、省エネ関連のイベント・展示会・メディア等を活用した省エネ施策の紹介や省エネ機器・省エネ支援サービスの周知、住宅の省エネに関する認知度・理解度向上等、省エネに関する情報提供を行いました。

(5) ZEB・ZEHの実現・普及に向けたロードマップの実行

ネット・ゼロ・エネルギー・ビル(ZEB)、ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス(ZEH)とは、大幅な省エネを実現した上で、太陽光発電等の再生可能エネルギーにより年間で消費するエネルギー量をまかなうことを目指した建築物および住宅です。省エネ性と快適性を両立させるとともに、業務・家庭部門におけるエネルギー消費の抜本的改善に資するものと期待されています。

2014年に策定された「エネルギー基本計画」において、「建築物については、2020年までに新築公共建築物等で、2030年までに新築建築物の平均でZEBを実現することを目指します。また、住宅については、2020年までに標準的な新築住宅で、2030年までに新築住宅の平均でZEHの実現を目指す」とする政策目標が設定され、2015年に取りまとめたZEBロードマップ及びZEHロードマップを踏まえつつ、当該目標の達成に向けた施策を講じています。

ZEBについては、ZEBの案件形成・普及促進のため、その知見を有する設計会社等(ZEBプランナー)、その実事例又は具体的な計画等を有する建物オーナー(ZEBリーディング・オーナー)の登録制度を開始するとともに、「ZEBマーク」を作成しました。

また、ZEHについては、ZEHの普及目標を掲げ

注1 トップランナー制度の対象機器のうち、家庭で使用される機器を中心に、トップランナー制度に基づく省エネ基準の達成率等を表示し、基準を達成している機器であることを消費者に分かりやすく表示するためのJISに基づくラベルです。2018年3月現在、特定エネルギー消費機器29機器のうちテレビジョン受信機、エアコンディショナー等を始めとする20機器が対象となっています。

注2 トップランナー制度の対象機器のうち、家庭で使用される機器でエネルギー消費が大きい6機器(エアコンディショナー、蛍光灯器具、テレビジョン受信機、電気冷蔵庫、電気冷凍庫、電気便座)について、省エネルギーラベルや、市場における製品の省エネ性能を5つ星から1つ星で表示した多段階評価、年間の目安電気料金等を表示したラベルです。

たZEHビルダー登録制度（2016年度開始）によるZEHビルダーによる実績報告の内容等を踏まえ、①ZEHロードマップのこれまでの進捗状況のフォローアップ、②2020年目標の着実な達成及び③2030年目標の実現に向けた課題と対応方策等を検討するため、「ZEHロードマップ・フォローアップ委員会」を開催し、現行のZEHより優れた断熱性能や高度なエネマネ等を活用して、再生可能エネルギーの自家消費率向上を目指したZEH+（ゼッチ・プラス）の定義を検討しました。

さらに、ZEHの2030年目標の実現に向けては、注文戸建住宅以外にもZEH普及を進めることが重要であるため、集合住宅におけるZEHの定義やロードマップを検討しました。

(6) 省エネルギー投資促進に向けた支援補助金(住宅・ビルの革新的省エネルギー技術導入促進事業費補助金【2017年度当初：672.6億円の内数】／ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス(ZEH)普及加速事業【2016年度補正：100.0億円】

ビルについては、ZEBロードマップを基に、ZEBの実現・普及のためのガイドライン作成、ZEBを推進する設計事務所や建築業者、オーナーの発掘・育成等を目的に、ZEBの構成要素となる高断熱建材・設備機器等を用いたZEBの実証を支援しました。

住宅についても、ZEHロードマップを基に、ZEHの普及目標を掲げたZEHビルダーが設計・建築・改築するZEHへ支援を行いました。また、ZEHビルダーの登録制度開始によるZEHの担い手の拡大を踏まえ、2016年度第2次補正予算においてZEH普及の加速を目的とした支援も行っており、引き続き、ZEHの市場拡大及び自立的普及に向けた取組を進めていきます。

(7) 住宅省エネリノベーション促進事業

【2017年度当初：672.6億円の内数】

高性能建材の価格低減・普及加速を促進するため、既築住宅の省エネ化に資する高性能建材を用いた住宅の断熱改修を支援しました

(8) 住宅・建築物の省エネルギー基準の適合義務化

エネルギー基本計画においては、規制の必要性や程度、バランス等を十分に勘案しながら、2020年までに新築住宅・建築物の段階的な省エネ基準適合義務化を行うこととしています。2015年7月には、住宅以外の一定規模以上の建築物のエネルギー消費

性能基準への適合義務の創設、エネルギー消費性能向上計画の認定制度の創設等の措置を講ずる「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律」(以下「建築物省エネ法」という。)が公布されました。その後、エネルギー消費性能基準等の整備について、「総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会建築物エネルギー消費性能基準等ワーキンググループ」(経済産業省と国土交通省との合同会議)にて審議しました。なお、エネルギー消費性能向上計画の認定制度等の誘導措置については2016年4月に施行されており、省エネ基準への適合義務等の規制措置についても、2017年4月に施行されました。本法の施行状況を把握するとともに、住宅・建築物の省エネ基準への適合率の更なる向上等に向けた課題を整理するため、「住宅・建築物のエネルギー消費性能の実態等に関する研究会」を国土交通省に開催し2018年3月にとりまとめられました。

(9) 環境・ストック活用推進事業

【2017年度当初：103.6億円】

住宅・建築物の省エネ対策を促進するため、先導的な省CO₂技術を導入する住宅・建築物リーディングプロジェクト、住宅・建築物ストックの省エネ改修及び診断・表示等に対して支援を行いました。

(10) 住宅に係る省エネルギー改修税制【税制】

既存住宅において一定の省エネ改修(高断熱窓への取替等)を行った場合で、当該改修に要した費用が一定額以上のものについて、所得税の税額控除及び固定資産税の特例措置が講じられています。このうち、固定資産税の特例措置について、「平成30年度税制大綱」及び税制大綱を踏まえた改正地方税法に基づき、適用期限が2020年3月まで延長されることとなりました。

(11) 優良住宅整備促進事業

【2017年度当初：253.1億円の内数】

住宅金融支援機構が行う証券化支援事業の枠組みを活用し、省エネ性能に優れた住宅を取得する際の金利の引下げを行う「フラット35S」を実施しました。

(12) 住宅性能表示制度等の効果的運用【制度】

住宅の性能について消費者等の選択を支援するため、「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づき、省エネ性能を含む住宅の性能を分かりやすく表

第2章 徹底した省エネルギー社会の実現とスマートで柔軟な消費活動の実現

示する「住宅性能表示制度」の普及に加え、建築物を室内等の環境品質・性能の向上と省エネ等の環境負荷の低減という両面から総合的に評価し、分かりやすく表示するシステムである建築環境総合性能評価システム(CASBEE)の開発及びその普及を推進しました。

また、建築物省エネ法における誘導措置(2016年4月施行)として、省エネ性能の優れた建築物の認定制度及び省エネ基準適合認定マーク、省エネ性能表示のガイドラインに従った「建築物省エネルギー性能表示制度(BELS: Building-Housing Energy-efficiency Labeling System)」の普及促進を図っています。

(13)低炭素住宅・建築物の認定【制度】

「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づき、省エネ基準より高い省エネ性能を有し、低炭素化に資する措置等が一定以上講じられている低炭素認定建築物の普及促進を図りました。

(14)低炭素ライフスタイル構築に向けた診断促進事業【2017年度当初：1.7億円】

各家庭で省エネ・省CO₂化を促進するためには、ライフスタイルに応じた具体的なアドバイスが効果的であることが分かりました。

そこで、さらなる低炭素ライフスタイルへの転換を促進し、家庭部門からのCO₂削減を実現することを目的に、「家庭エコ診断制度」を実施し、民間企業や地方公共団体等のネットワークを活用して、家庭における着実な省エネを推進しました。

(15)エネルギー小売事業者の省エネガイドラインの検討

需要家が適切に省エネを進めることができるよう、省エネ法に基づきエネルギー供給事業者による省エネに資する情報提供を求めているところ、2016年4月から電力の、2017年4月からはガスの小売全面自由化が始まり、エネルギー供給事業者により多様な製品・サービスを提供されるようになってきていることから、需要家のエネルギーの使い方が大きく変化すると考えられます。そこで、2017年度も引き続き「エネルギー小売事業者の省エネガイドライン検討会」を開催し、エネルギーの小売全面自由化後の状況を踏まえ、省エネ法の指針に掲げている情報提供の努力義務の5項目の有効性の検証と、情報提供の実施状況に関して公表の努力義務を課す事業者の対象範囲について検討を行いました。また、エネルギー小

売事業者を対象として、省エネ情報の提供、省エネ製品・サービスの提供、電気需要平準化のそれぞれの取組を行う上で重要となる事項をまとめたガイドラインの策定に向けた検討も行いました。

(16)地方公共団体カーボン・マネジメント強化事業【2017年度当初：32億円】

地球温暖化対策の推進に関する法律(平成10年法律第117号)に基づく地方公共団体実行計画(事務事業編)の策定・改定や企画・実行・評価・改善のための体制整備に向けた調査・検討に係る費用を補助するとともに、この実行計画に基づく省エネ設備等の導入を支援しました。

2. 運輸部門における多様な省エネルギー対策の推進

運輸部門は2015年に策定したエネルギーミックスにおいて最も大きい省エネ量を見込んでいる部門です。エネルギーミックスの省エネ見通しを確実なものとするためには、乗用車やトラック等輸送機器単体のエネルギー消費効率を進めるとともに、貨物輸送事業者と荷主の連携等による面的な省エネ努力の両輪で取組を進める必要があります。

<具体的な主要施策>**(1)自動車の燃費基準【規制】**

乗用車・トラック等の燃費改善については、省エネ法に基づくトップランナー制度(自動車メーカー等に対し、目標年度までに販売車両の平均燃費値を基準値以上にすること等を求める制度)による規制とエコカー減税等の支援策により、トップランナー制度の基準策定当初の見込みを上回り、特に乗用車の燃費は大幅に改善してきました。例えばガソリン乗用車の平均燃費は1996年度12.1km/Lだった燃費は、2016年度(速報値)には21.9km/Lとなっています。2017年度は、自動車ユーザーの走行環境により合った燃費情報を提供するため、省エネ法に基づく告示を改正し、カタログ等における乗用車等の燃費表示に「市街地」、「郊外」、「高速道路」といった走行環境別の燃費表示を新たに加えました。また、省エネ法に基づく乗用車の次期燃費基準について、経済産業省と国土交通省の合同会議において、今年3月から検討を開始しました。

また、重量車(車両総重量3.5トン超、トラック・

バス等)に対する新たな燃費基準について、「総合資源エネルギー調査会省エネルギー小委員会自動車判断基準ワーキンググループ(国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費基準小委員会との合同会議)」における議論を経て、2017年12月に取りまとめました。新たな燃費基準案は2025年度を目標年度とし、現行の燃費基準(2015年度目標)と比較して、トラック等は約13.4%の基準強化、バスは約14.3%の基準強化となっています。

(2)自動車重量税・自動車取得税の軽減措置【税制】

2009年度に導入したエコカー減税について、2017年度税制改正において、燃費性能がより優れた自動車の普及促進等の観点も踏まえ、対象範囲を2020年度燃費基準の下で見直し、政策インセンティブ機能を強化するとともに、自動車市場にも配慮する観点から、2017年度においては2015年度燃費基準による従来の減税対象車の一部を引き続き減税対象とし、延長しました(自動車重量税:2017年5月から2019年4月末まで、自動車取得税:2017年4月から2019年3月末まで)。

(3)自動車税・軽自動車税の減免措置【税制】

排出ガス性能及び燃費性能が優れた環境負荷の小さい自動車・軽自動車(三輪以上)に対して、2017年度税制改正において、自動車税・軽自動車税の軽減措置(グリーン化特例)を燃費性能の向上に応じて対象を重点化した上で延長しました(2017年4月から2019年3月末まで)。

(4)クリーンエネルギー自動車導入促進対策費補助金 【2017年度当初:123.0億円】

運輸分野における二酸化炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図るため、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、燃料電池自動車等の導入に対する補助を行いました。

(5)低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

トラック補助事業【2016年当初:29.7億円】投資余力の少ない中小トラック運送業者が燃費性能の低い長期経年車を使用し続けている状況に鑑み、中小トラック運送業者のCO₂排出削減対策として、燃費性能の高い環境対応車両への代替を促進するため、環境対応型ディーゼルトラックの導入に対する補助を行いました。

(6)交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策等に加えて、既存ネットワークの最適利用を図るなど道路を賢く使う取組として、パークアンドライドの推進、情報提供の充実等により、道路利用に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント(TDM)を推進しました。

(7)自動走行の実現に向けた取組の推進

車両の効率的な走行を可能とする自動走行技術の社会実装が進むことで省エネルギー推進に貢献するため、高度な自動走行の普及に向けて重要となる基盤技術の研究開発を実施するとともに、民間の自動走行システムの実用化に向けた取組を促進しました。

(8)道路交通情報提供事業の推進

交通管制システム等で収集した道路交通情報を積極的に提供するほか、民間事業者が行う道路交通情報提供サービスの多様化・高度化を支援することにより、渋滞緩和及び環境負荷低減を図りました。

(9)違法駐車対策の推進【規制】【制度】

都市における円滑な交通流を阻害している違法駐車を防止し排除するため、駐車規制の見直し、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによる取締りの推進、違法駐車抑止システムの運用等のハード・ソフト一体となった駐車対策を推進しました。

(10)路上工事の縮減

電気・通信・上下水道等のライフラインをまとめて収容し、道路の掘り返しを抜本的に縮減する共同溝整備を推進するとともに、複数の占用企業等が工事実施時期を合わせて施工する共同施工の実施等、効率的な道路工事を推進しました。また、年末年始・年度末、観光シーズン及び地域の行事等の工事抑制を実施するなど、地方公共団体や占用企業等とともに、地域の道路利用を踏まえたきめ細やかな路上工事対策を実施しました。

(11)交通安全施設等の整備

【2017年度当初:175.6億円】

交通管制システムの高度化及び信号機の改良等を推進し、交差点における発進・停止回数を減少させること等により道路交通の円滑化等を図るととも

第2章 徹底した省エネルギー社会の実現とスマートで柔軟な消費活動の実現

に、消費電力が電球式の約6分の1以下であるLED式信号機の整備を推進しました。

(12)道路施設の省エネルギー化

道路照明灯の新設及び既設の高圧ナトリウム灯等の更新に当たり、省エネルギー対策や環境負荷の低減に資するLED道路照明灯の整備を実施しました。

(13)モーダルシフト、物流の効率化等

鉄道・内航海運等のエネルギー消費効率が優れた輸送機関の活用を進めるため、関係事業者・国土交通省等により、幹線輸送の低炭素化に資するモーダルシフトに必要な設備導入経費の一部補助、貨物輸送における環境にやさしい鉄道・海運の利用促進を図ることを目的とした「エコレールマーク」・「エコシップマーク」の普及・促進等、鉄道や内航海運の利便性向上のための施策を推進することによりモーダルシフト等推進事業において、荷主企業と物流事業者が協力して行う事業への支援を実施するとともに、「グリーン物流パートナーシップ会議」において、荷主企業、物流事業者等の関係者の連携による、物流分野における環境負荷の低減、物流の生産性向上等持続可能な物流体系の構築に資する優れた取組を行った事業者に対して国土交通大臣表彰、国土交通省物流審議官表彰、経済産業大臣表彰、経済産業省商務・サービス審議官表彰等を授与しました。

また、物流の効率化に資するよう、トラックの大型化・トレーラー化によるトラック輸送の効率化、国際物流に対応した道路ネットワークの整備、港湾における省エネルギー化の取組や港湾のターミナルの整備、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」による支援等を進めることを通じて、効率的な物流体系の構築を推進しました。

(14)鉄道分野の更なる環境性能向上に資する取組

鉄道分野における更なる省エネ・省電力化・低炭素化の取組を推進するため、「エコレールラインプロジェクト」等により、エネルギー効率の良い車両の導入、鉄道駅や運転指令所等に対する再生可能エネルギーや省エネ設備の導入等、省電力化、低炭素化について計画的に取り組む鉄・軌道事業者を支援しました。

(15)鉄道技術開発費補助事業

【2017年度当初：2.3億円】

CO₂排出量削減効果が期待される燃料電池車両の開発といった鉄道分野の環境対策等に係る技術開発に要する費用の一部を補助しました。

(16)公共交通機関の利用促進

鉄道・バス等公共交通機関については、混雑緩和、輸送力増強、速達性の向上等を図ることが重要です。鉄道については、三大都市圏において混雑緩和や速達性向上のための都市鉄道新線や複々線化等の整備を推進しました。また、貨物線の旅客線化等の既存ストックの高度利用を推進するとともに、駅施設の改良やバリアフリー化を支援することによる利用者利便の向上施策を講じました。

一方、バスについては、公共車両優先システム(PTPS)の整備、バス専用・優先レーンの設定等により、定時運行の確保を図るとともに、バスロケーションシステムの整備等に対する支援措置による利用者利便の向上施策を講じました。また、事業所単位でのエコ通勤の取組支援として、エコ通勤優良事業所認証制度により640事業所を認証・登録(2018年3月末現在登録数)し、マイカーから公共交通等への利用転換の促進を図りました。

多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化を促進するため、バスを中心とした交通モード間の接続(モーダルコネクト)の強化を推進しています。

2016年4月には、新宿駅南口に日本最大級のバスターミナルであるバスタ新宿が開業しました。バスタ新宿は道路事業(国道20号)で基盤整備を行い、民間バスターミナルが施設運営を行う官民連携事業により整備がなされ、鉄道と直結し、新宿駅西口周辺に19箇所点在していた高速バス停が集約されました。開業後の利用者の意見も踏まえながら、コンビニエンスストアの設置、女子トイレの増設、ベンチの増設等の待合環境の改善に取り組み、利便性の向上を図りました。また、高速バスの運行経路見直しや、交差点の左折レーン延伸等の、国道20号の渋滞対策を講じました。引き続き、さらなる利便性の向上や、渋滞対策の強化を推進していきます。

(17)エコドライブの普及・推進

警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省で構成する「エコドライブ普及連絡会」において、行楽シーズンであり自動車に乗る機会が多くなる11月を「エコドライブ推進月間」とし、シンポジウムの開催や全国各地でのイベント等を連携して推進し、積

極的な広報を行いました。併せて、当該連絡会が策定した「エコドライブ10のすすめ」の普及・推進に努めました。

(18)トラック・船舶等の運輸部門における省エネルギー対策事業費補助金

【2017年度当初：61.5億円】

トラックと荷主の連携によるトラックの実運行時の燃費改善を実証するため、トラック輸送事業者に対して、車両動態管理システムの導入に必要な経費を支援しました。また、自動車の整備を高度化して実運行時の燃費向上を図るため、整備事業者に対して、外部にデータを出力可能なスキャンツールの導入に必要な経費等を支援しました。さらに、船舶の実運航時の燃費改善を実証するため、内航海運事業者等に対して、革新的省エネ技術のハード対策と運航計画や配船計画の最適化等のソフト対策を組み合わせた省エネ船舶の設計・建造等の経費等を支援しました。

(19)省エネ法に基づく運輸分野の省エネルギー措置【規制】

トラックは乗用車に比べて電動化が難しく、燃費向上だけでは大幅な省エネが難しいため、貨物輸送の省エネを進めるためには、貨物輸送に係る者が連携して物流効率化を進めることが重要です。省エネ法では2005年以降、自らが所有権を有する貨物を貨物輸送事業者に輸送させる企業を「荷主」として規制対象としており、省エネ取組を実施する際の目安となるべき荷主判断基準（省エネに資する輸送方法の選択、貨物輸送事業者との連携、エネルギー消費効率改善の目標（年1%以上の低減）等）を示すとともに、輸送事業者に一定量以上の輸送を行わせる荷主にはエネルギーの使用状況等を毎年度報告させ、省エネ取組が不十分な場合には指導・助言等を行ってきました。

他方、近年のネット通販市場の成長（5年間で1.8倍）に伴い、小口輸送や再配達によるエネルギー消費の増加が懸念されており、特に、宅配に伴うエネルギー消費の25%が再配達によるものと推計されています（国土交通省調査）。また、企業間物流（B to B）において、貨物輸送事業者の荷待ち時間は、貨物の発送時点のみならず、貨物の到着時点においても同程度発生しています。

これらの課題に対応し、貨物輸送事業者・荷主・貨物の荷受側の連携強化によって貨物輸送の更なる省エネを促進するため、「省エネルギー小委員会

意見」を踏まえ、省エネ法の改正法案（エネルギーの使用の合理化等に関する法律の一部を改正する法律案）を3月9日に閣議決定し、同日、第196回国会に提出しました。

(20)輸送機器の抜本的な軽量化に資する新構造材料等の技術開発事業

【2017年度当初：40.0億円】

部素材・製品メーカー、大学等が連携し、軽量化による輸送機器の省エネルギー化を目指し、強度、加工性等の複数の機能を向上した炭素繊維複合材料、革新鋼板、マグネシウム合金等非鉄軽金属材料等の高性能軽量材料の開発や、高効率モーターのための従来以上に強力な磁石材料の開発等を行うとともに、異種材料の接着を含めた接合技術の開発等を行いました。

(21)革新型蓄電池実用化促進基盤技術開発

【2017年度当初：29.0億円】

現行のリチウムイオン電池の性能限界をエネルギー密度の観点で大幅に上回り、ガソリン車と同等の航続距離を電気自動車等で可能とする革新型蓄電池を、2030年に車載・実用化するための共通基盤技術の開発を行いました。

3. 産業部門等における省エネルギーの加速

産業部門においては、個々の事業者単位で省エネ取組が進んできましたが、エネルギー消費効率の改善は足踏み状況であり、省エネ法の特定事業者の約3割が対前年度比で悪化している状況です。経済成長と両立する徹底した省エネを進めるためには、特に、大型省エネ設備投資の促進や、複数事業者の連携による省エネ等、省エネ手段の多様化により、事業者のエネルギー消費効率改善を促すことが期待されます。

<具体的な主要施策>

(1)省エネ法に基づくエネルギー管理の徹底【制度】

省エネ法では、工場等の設置者に対し、省エネ取組を実施する際の目安となるべき判断基準（設備管理の基準やエネルギー消費効率改善の目標（年1%以上の低減）等）を示すとともに、特定事業者及び特定連鎖化事業者にはエネルギーの使用状況等を報告させています。

第2章 徹底した省エネルギー社会の実現とスマートで柔軟な消費活動の実現

また、事業者が自らの省エネ取組の立ち位置を把握するとともに、クラスに応じたメリハリのある省エネ取組を促進するため、「事業者クラス分け評価制度(SABC評価制度)」に基づき、全ての特定事業者及び特定連鎖化事業者を、当該報告結果に基づいてS・A・B・Cの4段階にクラス分けしています。Sクラス事業者については、経済産業省ホームページに事業者名などを公表するとともに、Bクラス事業者については、注意喚起文書を送付しています。また、Bクラス事業者のうち、立入検査・定期報告等を経て省エネ取組が不十分と認められた事業者は、Cクラス事業者に分類の上、省エネ法に基づく指導・助言等を行っています(2017年度は12事業者に実施)。

Sクラス事業者(省エネ取組が優良な事業者)が全体の6割を占めていることを踏まえ、省エネ取組を促進するインセンティブをより高める観点から、2017年8月に取りまとめられた審議会の提言(「省エネルギー小委員会 意見」)を踏まえつつ、メリハリのある省エネ取組の促進効果を高める施策を今後検討していきます。

加えて、エネルギーミックスにおいて、経済成長と両立する徹底した省エネを進めるには、引き続き企業単位の取組は不可欠ですが、企業単位の省エネが相当程度進展していることを踏まえれば、今後は、複数の企業が連携する新たな省エネ取組を普及させることが、エネルギー消費効率の改善の加速に向けた鍵となります。そこで、同業種やサプライチェーン上の複数企業の連携による省エネを推進するため、複数企業が連携する省エネ取組を認定し、省エネ量を企業間で分配して報告することを認めることで、各企業が適切に評価される措置などを盛り込んだ省エネ法の改正法案を閣議決定・国会提出しました。

(2)省エネ法に基づく電力供給業における産業トップランナー制度の見直し【制度】

電力供給業における産業トップランナー制度については、2017年度の定期報告において、2015年度の同制度の見直し後に初めて事業者から指標の状況が報告されたことを受け、「総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会火力発電に係る判断基準ワーキンググループ」において事業者の取組状況を確認するとともに、事業者に発電効率の一層の向上を促すための所要の制度整備に関する検討を行いました。具体的には、発電区分の整理、副生物及びバイオマ

ス燃料を混焼した場合等の発電効率の上限値の設定とそれらの状況に関する報告の義務化、などを検討しました。

(3)省エネ法に基づく工場等判断基準の見直し【制度】

省エネ法は、2008年の法改正において事業所単位規制から事業者単位規制に移行し、特定事業者及び特定連鎖化事業者に対してエネルギー管理統括者及びエネルギー管理企画推進者の配置が義務付けられ、事業者のエネルギー管理体制の整備が進みました。しかし、事業者が取り組むべき措置を定めた工場等判断基準は従来の現場のエネルギー管理を想定したエネルギー消費設備ごとや工程ごとの構成や規定を踏襲しており、経営層を巻き込んだ大規模な省エネ投資を促すには必ずしも至っておりません。

そこで、エネルギー管理統括者等の経営の責任者を巻き込み、現場実務に基づくエネルギー管理を踏まえた大規模な投資判断を促進するとともに、エネルギー管理企画推進者等の責任者を補佐する者を通じて現場と経営を繋ぐ役割を強化するため、責任者、責任者を補佐する者、現場実務を管理する者の役割分担・責務の明確化等を中心として2017年度に工場等判断基準の見直しの検討を行いました。

(4)省エネルギー投資促進に向けた支援補助金(エネルギー使用合理化等事業者支援事業) 【2017年度当初：672.6億円の内数】

工場・事業場における省エネ投資を進めてエネルギー消費効率の改善を促すため、省エネ効果の高い設備の入替を支援しました。2017年度は新たに「エネルギー原単位改善」に資する取組や、省エネ効果が高い設備単体の更新を支援するとともに、複数事業者間でのエネルギー使用量の削減の取組を重点的に支援しました。

(5)省エネ再エネ高度化投資促進税制【税制】

平成29年12月に閣議決定された「平成30年度税制大綱」及び税制大綱を踏まえた改正租税特別措置法に基づき、エネルギーミックスにおける省エネ対策の実現に向けて、省エネ法の規制対象事業者等を対象に、①生産設備等を対象とする大規模な省エネ投資、②IoT等を活用し個社の枠を超えて複数事業者が連携する高度な省エネ投資を促進する税制措置が2018年度より創設されました(対象：法人税等、措置：特別償却30%又は税額控除7%(中小企業のみ))。

(6)低炭素社会実行計画の推進・強化【制度】

2016年5月に閣議決定された「地球温暖化対策計画」では、低炭素社会実行計画を産業界における対策の中心的役割と位置づけ、2030年度削減目標の達成に向けて産業界による自主的かつ主体的な削減貢献の取組を進めていくこととしています。政府としても、透明性・信頼性・目標達成の蓋然性の向上の観点から、低炭素社会実行計画の2016年度実績について、審議会による厳格な評価・検証を実施しました。具体的には、目標達成の蓋然性を確保するため、2016年度に実施した取組を中心に各業種の進捗状況を点検し、①2020年度及び2030年度の目標達成に向けて着実に対策が実施されていること、②2016年度の審議会による進捗点検等を踏まえ、8業界が削減目標の見直しを実施するなどPDCAサイクルの推進が図られていることを確認しました。また、自らの国内事業所での削減だけでなく、業界や部門の枠組みを超えた主体間連携による削減貢献、優れた製品や技術、素材、サービスの普及等を通じた国際貢献、革新的技術の開発や普及による削減貢献といった各業種の取組についても深掘りし、可能な限り定量化することにより、貢献の可視化とベストプラクティスの横展開等を促進しました。現在、115業種がこの自主的取組に参画し、国内事業活動における排出削減だけでなく、低炭素製品・サービスや優れた技術・ノウハウの普及により、地球規模での削減に貢献しています。より多くの業種の参加促進や、審議会における業種横断的な意見交換を通じたベストプラクティスの競い合いや主体間連携の促進、国内外に向けた各業種の取組内容の積極的な発信、審議会による厳格な評価・検証を通じて、引き続き産業界の削減貢献の取組を後押しします。

(7) 革新的な省エネルギー技術の開発促進事業

【2017年度当初：80.0億円】

省エネルギー技術の研究開発や普及を効果的に推進するため、開発リスクの高い革新的な省エネ技術について、シーズ発掘から事業化まで一貫して支援を行う提案公募型研究開発事業を実施しました。2016年9月に策定した「省エネルギー技術戦略2016」に掲げる重要技術を軸に、インキュベーション研究開発フェーズ5件、実用化開発フェーズ17件、実証開発フェーズ7件の計29件を新規採択しました。2017年度から新たに開始したテーマ設定型事業者連携スキームでは、複数の事業者が相互に連携・協力して取り組むべき技術開発課題を設定し、業界の共通課題や異業種にまたがる課題の解決に繋げる技

術開発として2件を新規採択しました。

(8) 次世代パワーエレクトロニクス技術開発プロジェクト 【2017年度当初：25.0億円】

電力を自在に操ることができるパワー半導体の新材料として期待される、耐電圧性及び耐熱性の高いSiC（炭化ケイ素）を応用した新型パワーエレクトロニクス装置等の開発および組み合わせ実証、ウェハ成長時のプロセス評価などを行いました。また、高い材料特性を有する我が国発のGaN（窒化ガリウム）をパワー半導体に適用するための応用基盤技術開発を行いました。

(9) グリーン購入・調達及び環境配慮契約の推進【制度】

国等における省エネ機器・設備を始めとした環境物品等の率先的な調達は、その初期需要創出や市場拡大に寄与するとともに、我が国全体での当該物品等の普及に資するものとして意義があり、国及び独立行政法人等は、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」（グリーン購入法）及び「国等における温室効果ガス等の排出の削減に配慮した契約の推進に関する法律」（環境配慮契約法）を踏まえ、照明や空調設備等の物品等を調達する際には、率先して省エネルギー機器・設備を導入するとともに、電力の供給を受ける契約等において環境配慮契約の推進に取り組みました。

また、2017年度は、グリーン購入法においてエアコンディショナー、LED照明器具、自動車等の特定調達品目に係る判断の基準等の見直しを行いました。また、環境配慮契約法において、法施行当時から電気に係る状況が変化したことを踏まえ、電気の供給を受ける契約に係る基本方針の見直しを行いました。

(10) 国内における温室効果ガス排出削減・吸収量 認証制度の実施委託費

【2017年度当初：34.8億円】

J-クレジット制度の運営及び同制度を活用する中小企業等に対し、申請書の作成支援等を実施するとともに、同制度におけるクレジット需要を開拓するため、各種制度との連携を図りつつ、クレジット活用推進事業を行いました。

(11) 省エネルギー設備投資に係る利子補給金助成 事業費補助金【2017年度当初：18.5億円】

新設・既設事業所における省エネ設備の導入を行う際、民間金融機関等から融資を受ける事業者に対し、融資に係る利子補給を行いました。

(12)中小企業等に対する省エネルギー診断事業費補助金 【2017年度当初：10.0億円】

中小企業等に対し、省エネ・節電ポテンシャルの導出をはじめとした診断事業等を実施するとともに、診断事業で得られた事例や省エネ技術を様々な媒体を通じて情報発信しました。また、「日本再興戦略2016」に示された、2017年度までに全国に省エネの取組に係る支援窓口を構築するとの方針に沿って、全国44都府県に「省エネルギー相談地域プラットフォーム」を構築し、きめ細かな省エネ相談等を通じて省エネの取組を促進しました。

(13)省エネルギー設備の導入・運用改善による中小企業等の生産性革命促進事業 【2017年度補正：78.0億円】

中小企業等に対し、エネルギー使用量の「見える化」の機能を有する省エネ性能の高い設備の導入を支援するとともに、設備を導入した事業者へ省エネを推進する専門家を派遣し、省エネ設備等の運用改善によるエネルギーの効率的利用を促進しています。

(14)環境調和型製鉄プロセス技術の開発 【2017年度当初：21.0億円】

我が国の鉄鋼業は、排熱回収利用等の主要な省エネ設備を既に導入しており、製鉄プロセスにおけるエネルギー効率が現在、世界最高水準であることから、エネルギーの削減ポテンシャルは少ない状況です。他方で、高炉法による製鉄プロセスでは鉄鉱石を石炭コークスで還元するため、多量の二酸化炭素排出は避けられません。このため、①水素還元活用プロセス技術、②フェロコークス活用プロセス技術の開発を行いました。①については、二酸化炭素排出量の約3割を削減することを目指して、コークス製造時に発生する副生ガスに含まれる水素を倍増し、当該水素を用いて鉄鉱石を還元することでコークスの一部を代替する技術、高炉ガスから二酸化炭素を分離するため、製鉄所内の未利用低温排熱を利用した新たな二酸化炭素分離・回収技術の開発等を行いました。②については、石炭と鉄鉱石の混合成型・乾留により生成されるフェロコークス中に含まれる金属鉄を触媒とし、高炉内の鉄鉱石の還元を低温化・高効率化する技術の開発を行いました。

(15)計算科学等による先端的な機能性材料の技術開発事業【2017年度当初：24.0億円】

従来技術の延長線上に無い機能を有する超先端材

料の創製とその開発スピードの劇的な短縮を目指し、計算科学、プロセス技術、計測技術から成る革新的な材料開発基盤技術の開発を行いました。

(16)高効率・高輝度な次世代レーザー技術の開発事業 【2017年度当初：20.0億円】

レーザー加工における省エネ化を進めるため、現在主流である炭酸ガスを用いたレーザー技術ではなく、従来にない高効率かつ高輝度（高出力・高ビーム品質）なレーザー技術の開発を行いました。

(17)高温超電導実用化促進技術開発 【2017年度当初：14.0億円】

大きな市場創出が期待される高磁場コイル分野や送配電分野において、超電導技術を世界に先駆けて社会実装することを目指し、高磁場を安定して発生させるコイルの設計・製造技術の開発、鉄道き電線用長距離冷却システムの開発、および変電所での系統連携試験を行いました。

4. 部門横断的な省エネルギーの取組

各部門における徹底した省エネだけでなく、部門横断的に省エネを促していくことも重要です。そのため、事業者や消費者といった対象を特定せず、広く積極的な省エネを促す取組を行いました。

<具体的な主要施策>

(1)省エネルギー設備導入等促進広報事業 【2017年度当初：3.4億円】

国民の皆様から省エネに対する理解と協力を得るため、例えば冬季を中心に積極的な省エネを実践していただくためのきめ細かなキャンペーンなどを実施するなど、省エネに関する客観的な情報提供を行いました。また、徹底した省エネと経済成長を両立するには、企業にビジネスの観点からも省エネに取り組むためのインセンティブを付与することが重要です。そこで、繊維・ファッション業界固有の省エネに資する取組を支援し、業界全体による自発的な省エネの取組を促すことを目的とした「SAVE THE ENERGY PROJECT」を2017年度に実施しました。

(2)低炭素型の地域づくりの推進

地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号。以下「地球温暖化対策推進法」という。）

に基づき、都道府県及び市町村は、単独で又は共同して、地球温暖化対策計画を勘案し、その区域の自然的社会的条件に応じて、温室効果ガスの排出の抑制等のための総合的かつ計画的な施策を策定し、及び実施するように努めるものとされ、特に都道府県、政令指定都市及び中核市(施行時特例市以上)は、区域における再生可能エネルギーの利用促進、省エネルギーの推進等を盛り込んだ地方公共団体実行計画(区域施策編)の策定が義務付けられています。

政府においては、2016年5月に閣議決定された地球温暖化対策計画に即した地方公共団体実行計画策定・実施マニュアルの地方公共団体向け説明会を開催しました。また、「地域における都市機能の集約及びレジリエンス強化を両立するモデル構築事業」により、都市機能の集約による地域の低炭素化と気候変動による影響を加味した防災・減災等のレジリエンス強化を両立させる取組のモデル事例を構築することを目的として、当該取組を実施しようとする地方公共団体を対象に、排出削減に関連する行政計画との整合を図りつつ、地方公共団体実行計画に位置付ける具体的施策について事業計画の策定や実現可能性調査を支援しました。

さらに、都市の低炭素化の促進を図り、もって都市の健全な発展に寄与するため、都市機能の集約や、それと連携した公共交通の利用促進、建築物の低炭素化等の施策を講じる「都市の低炭素化の促進に関する法律」が2012年12月に施行され、同法に基づく市町村による低炭素まちづくり計画の作成や各種の事業、取組に対して、財政措置等を通じ、低炭素まちづくりの実現に向けた総合的な支援を行いました。

(3) 地球温暖化対策のための石油石炭税の税率の特例(地球温暖化対策のための税)

我が国で排出される温室効果ガスの約9割は、エネルギー利用に由来する二酸化炭素(エネルギー起源CO₂)となっており、今後温室効果ガスを抜本的に削減するためには、中長期的にエネルギー起源CO₂の排出抑制対策を強化していくことが不可欠です。

このため、2012年10月から施行されている地球温暖化対策のための石油石炭税の税率の特例の税収を活用して、省エネ対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料のクリーン化・効率化などのエネルギー起源CO₂排出抑制の諸施策を着実に実施していきます。

第2節 需要家側のエネルギーリソースの 有効活用に向けて

震災を契機として、電力供給の制約が顕在化し、エネルギーを有効活用する必要性が高まっています。エネルギーを有効活用するためには、従来から需要サイドで行われている省エネの取組とともに、需要家側のエネルギーリソース(太陽光発電システムや家庭用燃料電池(エネファーム)等の創エネルギー設備、蓄電池や電気自動車等の蓄エネルギー設備、ネガワット等の需要家による節電等の省エネの取組)を最適制御することで、エネルギーシステム全体の効率化を図る取組が重要です。資源エネルギー庁では、2014年度までに国内4地域(横浜市、豊田市、けいはんな学研都市(京都府)、北九州市)で取り組んだ、「次世代エネルギー・社会システム実証事業」や2015年度まで行った「次世代エネルギー技術実証事業」でネガワット取引に関する実証を行いました。

2015年11月、第3回官民対話において、安倍総理から「節電のインセンティブを抜本的に高める。家庭の太陽光発電やIoTを活用し、節電した電力量を売買できる「ネガワット取引市場」を、2017年までに創設をいたします。そのため、来年度中に、事業者間の取引ルールを策定し、エネルギー機器を遠隔制御するための通信規格を整備いたします。」という発言がありました。これを受け、2017年4月にネガワット取引市場が創設され、ネガワット取引に関する省令等のルール整備等を行いました。さらに、2017年12月に実施された一般送配電事業者が需給調整を行う際に用いる電源等(調整力)の公募において、2016年度に実施された公募と同様に、約100万kWのダイヤモンドリスポンスが落札されました。また、需要創出型ダイヤモンドリスポンス(DR)のベースライン(DRの要請がなかった場合に想定される電気需要量)の設定方法等を規定するため、「ERABに関するガイドライン(「ネガワット取引に関するガイドライン」の改定)」を2017年11月に公表しました。加えて、調整力公募の電源I'(10年に1回程度の猛暑や極寒に対応するための調整力)の電源に参画するDR事業者に求められるサイバーセキュリティ対策を規定するため、「ERABに関するサイバーセキュリティガイドライン」に改定し、2017年11月に公表しました。

<具体的な主要施策>**(1)需要家側エネルギーリソースを活用したバーチャルパワープラント構築実証事業****【2017年度当初：40.0億円】**

電力グリッド上に散在する再生可能エネルギーや蓄電池等のエネルギー設備、ディマンドレスポンス等の需要側の取組を遠隔に統合して制御し、あたかも一つの発電所（仮想発電所）のように機能させるバーチャルパワープラントを構築するための実証を行いました。

(2)次世代エネルギー技術実証事業**【2014年度補正：30.0億円】**

電力のピーク需要を効果的に削減するため、複数の工場、業務用ビル等の需要削減量を管理し、取引する「ネガワット取引」の制度構築に向けた実証を行いました。

(3)スマートコミュニティ導入促進等事業**【2011年度3次補正：80.6億円】**

東日本大震災の被害を受けた東北被災3県（福島、宮城、岩手）において、スマートコミュニティの構築に向けて策定されたマスタープランに基づき、再エネ設備やエネルギーマネジメントシステム等を導入する場合等において支援を行いました。

(4)スマートエネルギーシステム導入促進等事業**【2011年度3次補正：43.5億円】**

東日本大震災の被害を受けた東北被災3県（福島、宮城、岩手）において、災害時に地域の防災拠点となり得る避難所、病院等の重要施設に対して、自立・分散型電源である再エネや蓄電池等を導入する場合において支援を行いました。

(5)スマートメーターの導入に向けた取組【制度】

スマートメーターは、従来よりも詳細な使用電力量の把握が可能となる新しい電力量計であり、電力小売全面自由化後、多様な電気料金メニューの提供等を支える基盤となるものです。エネルギー基本計画においても、「2020年代早期に全世帯・全事業所にスマートメーターを導入する」とされており、導入の加速化に向けて官民挙げて取り組んでいるところです。

2016年度においては、電力各社のスマートメーターの導入計画（東京：20年度末、関西・中部：22

年度末、北海道・東北・北陸・中国・四国・九州：23年度末、沖縄：24年度末までに全数導入）を踏まえ、その実施状況を確認しました。

スマートメーターの導入・活用に関する環境整備の観点からは、自由化に先駆け2016年3月に日本電気技術規格委員会（JESC）がスマートメーターシステムセキュリティガイドラインを策定、2016年9月に本ガイドラインを電気事業法下の技術基準及び保安規程に組み込むことにより、その実効性を担保しました。