

<p>☆四国旅客鉄道株式会社</p>	<p>○省エネ型車両の導入  ・総車両数 438両(2003年度)  ・省エネ型車両数 286両(2003年度)  ○鉄道利用促進のための鉄道車両への自転車持ち込みの試行(予備線、予土線で平成10、11年度に試行)  ○駅周辺駐車スペースの提供による鉄道利用促進(2004年度初頭在24駅で実施)  ○照明、冷暖房、エレベータの効率的運転による事務所等の省エネの実施(本社ビル建物の電力契約量を600kWから523kWに低減(2002年12月))  ○ボイラの小型化によるCO2排出削減(2001年度:6t/h×2台、1t/h×1台→2t/h×5台)  ○サンポート高松開発における地域熱供給システム及び太陽光発電システムの導入検討(高松に開業したホテルに地域熱供給システムを導入(2001年5月))</p>	<p>【目標年次】2010年度  【基準年次】1990年度  【目標数値】  ① 省エネ型車両の導入割合70%  ② エネルギー消費原単位改善率※1 20%  ※1 速度向上、利便性向上などにより、エネルギー消費原単位が増加する場合はある。</p>	<p>【目標の達成状況】  ① 65.3% (2003年度)  ② 27.2%改善 (2003年度)</p>
<p>☆九州旅客鉄道株式会社</p>	<p>○省エネ型車両の導入  ・総車両数 1,503両(2003年度)  ・省エネ車両数 940両(2003年度)  ※上記の数値は在来線のみ。新幹線車両(30両)についてはすべて省エネ型車両。  ○土日休日ダイヤの実施による車両キロの削減  ○パークアンドライド、ライダーアクセスの推進、一部区間での自転車持ち込み車両の検討による鉄道利用の促進策(電動レンタル自転車「乗チャリ」の設置駅を増加(2003年度11駅増加))</p>	<p>【目標年次】2010年度  【基準年次】1990年度  【目標数値】  ① 省エネ車両の導入割合 在来線 60%  ② エネルギー消費原単位改善率 6%</p>	<p>【目標の達成状況】  ① 62.5% (2003年度)  ② 21%改善 (2003年度)</p>

<p>☆日本貨物鉄道株式会社</p>	<p>○省エネ型車両の導入 ・総電気機関車両数 566 両 (2003 年度) ・省エネ型車両数 89 両 (2003 年度) ○モーダルシフトの受け皿として、トラック事業者からのシフトの円滑化のための努力 (武蔵野線・京葉線貨物列車走行対応化事業：平成12年12月完成) (門司貨物拠点整備事業：平成14年3月完成) ○生活・産業廃棄物等のいわゆる静脈物流への積極的取組 (川崎市における廃棄物輸送、都市基盤整備公団及び東京都との多摩ニュータウン建設による発生土砂の輸送、中部国際空港建設土砂輸送) ○冷暖房温度の適正化、不要照明の消灯、省エネ対応 OA 機器導入等による事務室の省エネの実施 (省エネ対応 OA 機器 485 台導入 (平成 15 年度末現在))</p>	<p>【目標年次】2010 年度 【基準年次】1995 年度 【目標数値】 ① 総電気機関車両数の省エネ型車両率 30% ② 電力消費原単位改善率 2%</p>	<p>【目標の達成状況】 ① 15.7% (2003 年度) ② 2.4%改善 (2003 年度)</p>
<p>☆ (社) 日本民営鉄道協会</p>	<p>○省エネ型車両の導入 ・総車両数 19,264 両 (2003 年度) ・省エネ型車両数 13,234 両 (2003 年度)</p>	<p>【目標年次】2010 年度 【基準年次】1995 年度 【目標数値】 ① 省エネ型車両導入割合 75% ② エネルギー消費原単位改善率 ※1 1.2%</p>	<p>【目標の達成状況】 ① 68.7% (2003 年度) ② 3.5%改善 (2003 年度)</p>
<p>☆ (社) 日本鉄道車輛工業会</p>	<p>○生産設備、機器の改善、灯油使用の低減と都市ガス利用の拡大等、製造技術・プロセスの改善を図る。</p>	<p>【目標年次】2010 年度 【基準年次】1990 年度 【目標数値】CO2 排出量 [万トン] 削減率 10%削減</p>	<p>【目標の達成状況】 33%削減 (2002 年度)</p>

<p>☆(社) 全日本トラック協会</p>	<p>○低公害車の導入 (2002年度末の稼働台数は6,352台で、その内訳は、CNG車が6,233台、メタノール車が96台、ハイブリッド車が23台) ○営業用大型トラックのトレーラへの代替 ○20トン車の25トン車への代替</p>	<p>【目標年次】2010年度 【基準年次】1996年度 【目標数値】 ① 営業用大型トラックのトレーラへの代替率 トレーラ化6% ② 20トン車の25トン車への代替率30% ③ 営業用トラックのCO2排出量原単位で4%削減</p>	<p>【目標の達成状況】 ①10.4% (2002年度) ②25.0% (2002年度) ③1996年度比0.93 (2002年度)</p>
<p>(社) 日本バス協会</p>	<p>○バス優先レーン等の設置及びITS(PTPS)の活用による運行の効率化 (平成15年度末現在87路線に導入) ○共通カードシステム・エコ定期等の普及による乗合バス利用促進 (平成15(14)年度末現在247(383)事業者が実施) ○低公害車の導入促進 ○エコドライブの推進 (毎年11月をバス業界の「エコドライブ強化月間」として、エコドライブに業界をあげて取り組んでいる。)</p>	<p>【目標年次】2010年度 【目標数値】低公害車の普及率10% (低公害車；CNGバス、ハイブリッドバス、アイドリングストップ装置付バス) ※アイドリングストップ装置付バスによる削減量は2,201トンC ※※エコドライブ強化月間中、会員車両が30分/日アイドリングストップを行ったと仮定すると1,628トンC</p>	<p>【目標の達成状況】 12.3% (2003年度末)</p>
<p>(社) 全国乗用自動車連合会</p>	<p>○環境問題に係る推進体制の整備 タクシーグリーン経営認証制度のスタート (エコモ財団 16年4月) ○GPS-AVMシステムの導入による運行の効率化</p>	<p>【目標年次】2010年度 【目標数値】GPS-AVMシステム普及率60%</p>	<p>【目標の達成状況】 66.9%普及 (2003年度)</p>
<p>(社) 日本自動車整備振興会 連合会</p>	<p>○フロン回収・破壊等の適切な処理によるオゾン層の破壊・地球温暖化の防止</p>	<p>【目標年次】2004年 【基準年次】2010年 【目標数値】フロン破壊量10%増加  2010年フロン破壊量目標数値 122.9トン(11.1トン増加) (CO2換算では11.1トン増加により CO2は14,430トン削減効果がある。)</p>	<p>※現状について 整備事業者の年間代替フロン破壊量 111.7トン</p>

<p>☆ (社) 日本船主協会</p>	<p>○省エネ設備・運転技術の採用 (軸発電機、停泊中のタービン発電機・不要ポンプの停止等) ○排エネルギーの有効活用 (排エネ/タービン発電機の採用等) ○推進効率の向上 (船体洗浄、船体塗装、プロペラ研磨等の実施、二重反転プロペラ、船尾付加物の採用等)</p>	<p>【目標年次】2010年度 【基準年次】1990年度 【目標数値】輸送単位(トン)あたりのCO2排出量 10%削減</p>	<p>【目標の達成状況】 22%削減(2003年度)</p>
<p>(社) 日本旅客船協会</p>	<p>○新造船の代替時に、エネルギー効率の良い船舶の導入 ○運航にあたり、燃料効率の良い航路・ダイヤの設定 ○陸上輸送機関からの貨物シフトにより輸送効率アップの推進</p>	<p>【目標年次】2010年度 【基準年次】1990年度 【目標数値】エネルギー消費原単位(kcal/GT) 3%削減 高速フェリーの投入、NOX対策機関が順次採用されることから、数値的にまた高くなる恐れがある。</p>	<p>【目標の達成状況】 基準年対比0%(2002年度) 平成9年をピークに基準年レベルまで下がっている。</p>
<p>日本内航海運組合総連合会</p>	<p>○エネルギー効率の良い機関、機器等の導入 ○モーダルシフト等輸送の効率化の推進</p>	<p>【目標年次】2010年度 【基準年次】1990年度 【目標数値】エネルギー消費原単位(114.4kcal/トン・キロ) 3%削減</p>	<p>【目標の達成状況】 7.9%増加(2003年度) (原因) 1) あらゆる船型・船種において、replace時は従来より高馬力の機関搭載が常態化している。従って、船速(速力)は馬力増加に伴い、船型・船種により多少の違いはあるが、10年間で約0.5%~1.20%の速力増加が見られた。(3,000GT以下の従来型の貨物船、タンカーについて) 2) 5,000GT以上の特殊貨物船について 具体的には、RORO TYPEの特殊貨物船が10年間で倍増し、船舶の大型化には寄与している。しかし、各種要因とニーズから、かかる船種は高速・高馬力が一般的であり、単純な燃料消費量の削減には繋がっていない。</p>

<p>☆ (社) 日本造船工業会</p>	<p>OCIMの着実な実現、自動化設備投資の促進による生産の効率化・高度化を推進          ○新世代 VLCC、LNG 船など高効率・省エネ船型の開発及び海上物流改革に対する船舶の費用化の推進</p>	<p>【目標年次】2010 年度          【基準年次】1990 年度          【目標数値】エネルギー消費原単位 (kWh/ton) 10%削減          対策実施の場合：129.53 千 t-CO<sub>2</sub>          対策未実施の場合：172.71 千 t-CO<sub>2</sub></p>	<p>【目標の達成状況】          5%削減 (2002 年度)</p>
<p>☆ (社) 日本中小型造船工業会</p>	<p>○省エネ機器の導入          ○プロックの大型化、高度 CIM 化の推進による溶接線長の削減          ○モーダルシフト対応船の開発等海上輸送の省エネ化を図る。</p>	<p>【目標年次】2010 年度          【基準年次】1990 年度 (195 (kWh/トン))          【目標数値】エネルギー消費原単位 (kWh/生産重量トン) 10%削減</p>	<p>【目標の達成度合】          169kWh/トン (13%削減) (2002 年度)</p>
<p>(社) 日本船用工業会</p>	<p>○燃料消費量の更なる削減を図るとともに環境低負荷型船舶推進プラントであるガスタタービン試験研究 (実験機完成。2005 年度の実船実験に向けて事業実施中 (スパーマリンガスタタービン技術研究組合への参加))          ○高度情報化技術 (FMS、CIM、QALS 等) による生産効率化及び物流システムの改善          (「造船所と船用メーカー間の電子情報交換システムの実用化」を推進するため、船造船ウェブを設立し、活動中)          ○他業界との連携による梱包材等リサイクルの研究推進。          ○超臨界水場エンジンの費用化に関する調査研究 (費用化のための調査研究を実施中)</p>	<p>【目標年次】2010 年度          【基準年次】1990 年度 95.5 [MJ/PS]          【目標数値】生産工程におけるエネルギー消費原単位 [MJ/PS] 6%削減</p>	<p>【目標の達成状況】          88.9 [MJ/PS] (2003 年度)</p>

<p>(社) 日本船艇工業会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○製品使用に伴うCO<sub>2</sub>排出量の削減プログラムの策定及び目標設定</li> <li>○事業活動に伴うCO<sub>2</sub>排出量の削減プログラムの策定及び目標設定</li> <li>○燃費向上、排気ガス低減技術の開発・実用化 (4サイクル化、DFI化等) (2000年モデルイヤヤーから適用、HC+NOxを段階的に削減し、2006年に1998年レベルから75%削減(対象：船外機、PWC、ジェットポート))</li> <li>○電気を含むハイブリッド化、天然ガス、メタノール、水素ガス、ソーラー等の使用動カ等の研究及び実用化</li> <li>○リサイクルし易い材料、リサイクルを考慮した設計、生産時における廃棄物の再使用、廃エネルギーの転換利用等リサイクルを推進 (「FRP廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクト」において、リサイクルしやすく、リユース可能な標準化船の開発に協力している。)</li> <li>○物流の効率化の推進</li> </ul>	<p>【目標年次】 2010年度 【基準年次】 1990年度 【目標数値】 船外機の単位出力[kWh]あたり燃料消費量30%削減</p> <p>目標を達成した場合の 2010年のCO<sub>2</sub>排出量：105,310,110g/kWhr 実施しなかった場合の 2010年のCO<sub>2</sub>排出量：131,785,191g/kWhr</p>	<p>【目標の達成度合】 32.5%削減(2003年度)</p>
<p>(社) 日本港運協会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○低公害型の荷役機械の導入促進</li> <li>○電動荷役機械への転換促進</li> </ul>	<p>【目標年次】 2010年度 【基準年次】 1995年度 【目標数値】 石油系荷役機械台数の削減10%削減 (目標を達成したため目標値を変更した)</p>	<p>【目標の達成状況】 3.4%削減(2002年度)</p>

<p>☆定期航空協会</p>	<p>○燃料消費効率の良い機材への更新及び導入の促進  (昨年と比較して、旧型機は25機減少し、燃費効率の改善された新機は23機増加した。この結果、新機は331機、旧型機は127機となった。また、最新鋭機の大規模な更新も実施している。)</p> <p>○通信衛星や航法衛星を利用した将来航空航法システム(GNS/ATM)やカチゴリーIII運用等を積極的に導入し、飛行経路・時間の短縮、運航精度の向上  (ILSカチゴリーIII運用により、運航便の引き返し、ダイバージョンが減少した。現在、釧路空港、熊本空港、成田空港に設置。)</p> <p>○日常運航において、最適飛行高度、最適飛行速度、最適飛行経路等を飛行計画に反映  (FMS/RNAV)を利用した飛行ルート合理化、自衛隊訓練空域の一部開放による飛行経路の短縮が燃料削減に寄与している。)</p> <p>○燃料搭載量の最適化、機体搭載物の軽量化、補助動力装置(APU)の使用抑制、シミュレータ活用による実飛行訓練・審査時間の低減、エンジン試運転時間の短縮化等による燃料削減  (地上電源・空調設備の充実により、APUの使用抑制が図られている(8空港)。規制緩和にもなるシミュレータの活用範囲拡大により、実機訓練・審査飛行の割合は低下している。)</p>	<p>【目標年次】2010年度  【基準年次】1990年度  【目標数値】座席距離あたりのCO2排出量  (g-C/ASK) 10%削減  ※1990年 29.3(g-C/ASK)</p>	<p>【目標の達成状況】  11.6%削減(2003年度)  25.9(g-C/ASK)</p>
----------------	--	--	--

## 平成17年度の政府の温室効果ガス排出量等について(抄)

平成18年10月27日(金)  
地球温暖化対策推進本部幹事会

### 2. 独立行政法人等の進捗状況

- 独立行政法人の地球温暖化対策に関する計画の策定状況に係る調査結果については以下のとおり(平成18年9月時点の情報を環境省で取りまとめ)。

法人別	法人等数	全施設 策定済	一部施設 のみ策定 済	未策定	平成18年 度以降策 予定
独立行政法人	104	10	6	88	54
国立大学法人	87	22	4	61	39
郵政公社	1	1	—	—	—
合計	192	33	10	149	93
構成比		17.2%	5.2%	77.6%	48.4%

今回の調査結果を踏まえ、関係各府省庁から所管各法人に対し、取組の強化を依頼する。