

団体名	目 標	具 体 的 対 策	2004年度における達成状況等
<p>全日本菓子協会 http://www.eckashi.net</p>	<p>1. 温暖化対策 基準年次 指標 数値目標</p> <p>1990年 2010年 CO2排出量 6%削減 (48.7万t → 45.8万t)</p>	<p>① 炭酸ガス排出量の少ないエネルギーへの転換 省エネの機械・設備への切替え 省エネ機器への切替え 省エネ設備システムの導入 温度・圧力の最適化システムの導入 ② 省エネ機器の導入 ③ 省エネ機器の導入 ④ 省エネ機器の導入 ⑤ 省エネ機器の導入 ⑥ 省エネ機器の導入</p>	<p>【2004年度における達成状況】 CO2排出量：48.9万t (2003年度 49.0万t) (取りまく状況) (増加) ・安全・品質対策のための設備増設 ・商品構成の変化(高負荷価値化) (減少) ・エネルギー転換</p>
<p>2. 廃棄物対策 基準年次 指標 数値目標</p> <p>2010年度 CO2排出量 5%削減 以下に抑制 食品廃棄物の排出抑制とメタンガスの削減</p>	<p>① 容器包装自身の薄肉化、質劣化、素材転換 ② 容器包装自身の薄肉化、質劣化、素材転換 ③ 容器包装自身の薄肉化、質劣化、素材転換 ④ 容器包装自身の薄肉化、質劣化、素材転換 ⑤ 容器包装自身の薄肉化、質劣化、素材転換 ⑥ 容器包装自身の薄肉化、質劣化、素材転換</p>	<p>【2004年度における達成状況】 ・リサイクルされない廃棄量-10,469t (2003年度 12,617t) (取りまく状況) 動植物性残渣の発生量の抑制、リサイクル率の向上</p>	<p>CO2排出量：20.4万t (2003年度21.0万t) (取りまく状況) (増加) 生産量増加・高度化設備増加・多品種 改善 (減少) ボイラー等の適正配置、省エネ機器導 入、蒸気エネルギー一回収・製造工程改 善・出荷量減少、燃料の変更</p>
<p>1. 温暖化対策 基準年次 指標 数値目標</p> <p>1990年 2010年 CO2排出量 6%以上削減</p>	<p>① 省エネ機器導入 ② 燃料の切替え(C重油からA重油へ、醤油粕の燃料代替化) ③ ボイラーの改善</p>	<p>再資源化率：95.7% (2003年度94.6%) ・醤油粕：98.0% (2003年度97.5%) ・しよ油：98.0% (2003年度97.7%) ・その他動植物性残さ：73.1% (2003年度66.9%)</p>	<p>(取りまく状況) 飼料化、肥料化の取組みの進展、醤油粕の代 替燃料としての活用</p>
<p>2. 廃棄物対策 基準年次 指標 数値目標</p> <p>1990年 2010年 CO2排出量 95%以上 99%以上 90%以上</p>	<p>① 省エネ機器導入 ② 燃料の切替え(C重油からA重油へ、醤油粕の燃料代替化) ③ ボイラーの改善</p>	<p>再資源化率：95.7% (2003年度94.6%) ・醤油粕：98.0% (2003年度97.5%) ・しよ油：98.0% (2003年度97.7%) ・その他動植物性残さ：73.1% (2003年度66.9%)</p>	<p>(取りまく状況) 飼料化、肥料化の取組みの進展、醤油粕の代 替燃料としての活用</p>

団体名	目 標	具 体 的 対 策	2004年度における達成状況等
日本植物油協会 http://www.oil.or.jp/	1. 温暖化対策 基準年次 目標 指標 数値目標 1990年 2010年 CO2排出原単位 15%以上削減	・使用燃料の削減、転換：C重油よりCO2負荷の少ない他のガス燃料やバイオオマラス燃料への転換 ・高効率設備の導入：エネエネレシーション設備の導入、インバータ等の省エネ型機器の導入 ・運転管理の徹底：省エネ活動の推進；最適操業の追及及び工場・事務所における省エネ管理の強化	CO2排出原単位指数：0.86 (2003年度 0.89) (取りまく状況) 生産量の減少、CO2排出量の削減
	2. 廃棄物対策 ・2010年度の産業排出物の再資源化率を95%以上にする。	・ゾーダ油滓、廃白土、汚泥、廃油について高資源化の維持 ・その他非排出物の再資源化 ・事務所非排出物の減量化の推進	再資源化率：97.5% (2003年度 96.8%) (取りまく状況) 廃油や副産物の燃料化、有価物への転換
日本ハム・ソーセイジ工業協同組合	1. 温暖化対策 基準年次 目標 指標 数値目標 2003年 2003～2010年 エネルギー消費原単位 5%程度削減	・コージェネレーションシステム導入の促進 ・設備更新時の高効率ボイラー及び高効率冷凍・冷蔵設備等の導入 ・CO2排出量の少ないエネルギーへの転換 ・製造工程の効率化、設備の断熱の適正化等による熱ロスの低減 ・排熱の回収及び利用の促進 ・社内研修等を通じた省エネルギー意識の高揚 ・製造方法の改善、機械・設備の定期的な点検整備、稼働の効率化、エネルギー使用量の進捗管理等を通じたCO2排出の抑制	エネルギー消費原単位：1.06 (2003年度1.00) (取りまく状況) 重油の効率的な使用によりCO2の排出量は消費量が減少したが、衛生管理の徹底により製品の製造・保管工程における冷蔵・空調関係の使用電力量が大幅に増加した。
	2. 廃棄物対策 基準年次 目標 指標 数値目標 2003年度 2003～2010年度 ①排出廃棄物 ②再資源化率 ①5%削減 ②80%	・排水処理施設の効率的運用、容器包装の過剰な使用の抑制・ロス低減等による廃棄物の排出抑制 ・動植物残渣及び汚泥類の肥料化及び飼料化の推進 ・廃プラスチック等の再利用化及び廃油等の燃料等への再利用の推進	①排出廃棄物：77,646 t (2003年度 77,350 t) ②再資源化率：82.7% (2003年度 76.8%) (取りまく状況) 食肉加工品の生産量の増加により、排出量は増加したものの、廃棄物の再資源化に向けた積極的な取り組みにより再資源化率は増加

運輸関係団体（企業）による地球温暖化防止ボランタリープランについて

○ ボランタリープランについて

「地球温暖化対策の今後の取り組みについて」（平成10年1月、政府地球温暖化対策推進本部決定）に「各産業における自主行動計画の策定及びフォローアップ」が盛り込まれたことを踏まえて、平成10年3月、運輸省（当時）所管の26業界団体（企業）が、自主的取り組みとして地球温暖化防止ボランタリープランを策定した（現在、28団体が策定）。

このボランタリープランは、業界団体（企業）が行う対策及びそれによるCO2排出量削減率・エネルギー原単位改善率等の数値目標を定めている。

○ フォローアップについて

平成12年度以降、概ね毎年度フォローアップを実施している。

◇最新のフォローアップの概要（平成16年度分：平成17年1月公表）

（数値目標の達成度合）

フォローアップ年度	平成13年度	平成15年度	平成16年度
数値目標を達成した団体等の数	5団体 (18%)	8団体 (29%)	13団体 (46%)
目標達成度50%以上の団体等の数	10団体 (36%)	13団体 (46%)	11団体 (39%)
目標達成度50%未満の団体等の数	7団体 (25%)	6団体 (21%)	4団体 (14%)
フォローアップした団体等の数	22団体	27団体	28団体

※括弧内は、フォローアップした団体等の数に占める割合
各団体のボランタリープランのフォローアップ状況については、別表のとおり。

◇今後の予定

本年度のフォローアップについては、京都議定書目標達成計画の見直しのための作業に合わせて実施することを検討している。

地球温暖化防止ポランタリープラン第4回フォローアップの状況

平成16年9月現在

団体(企業)名 (日本経済団体連合会環境 自主行動計画に参加してい る団体(企業)には☆が付し てある)	主なCO2排出抑制対策と進捗 ※()は進捗状況	策定した数値目標 ※	数値目標の達成状況
(社) 日本倉庫協会	<ul style="list-style-type: none"> ○施設及び設備の点検を普段より実施し、老朽化、破損、故障などによるエネルギーロス削減 ○燃料系ファンクワットを電気系ファンクワットに転換 ○定温倉庫冷却能力の効率化のため、インバータ設備の取り付 	<ul style="list-style-type: none"> 【目標年次】2008年 【基準年次】1998年 【目標数値】石油系ファンクワットの台数 6%削減 	【目標の達成状況】 4.5%削減(2004年3月)
☆(社) 日本冷蔵倉庫協会	<ul style="list-style-type: none"> ○各種省エネ機器の導入 ・クローズドデツキの普及 (90%以上) ・進相コンデンサの導入 (約100%) ・中央制御管理による無駄な運転の排除 (約65%) ○効率運転による対策 ・水冷凝縮器の定期的掃除 (約100%) ・不要照明の消灯 (約100%) ・過冷却運転防止対策 (95%以上) 	<ul style="list-style-type: none"> 【目標年次】2010年 【基準年次】1990年 【目標数値】電力原単位 (kWh/ト・年) 8%削減 <p>※1990年CO2排出量55.8万トン 目標達成の場合は55.3万トン</p>	【目標の達成状況】 13%削減(2003年)
☆(社) 全国通運連盟	<ul style="list-style-type: none"> ○羽生オフレーステーション (3個積み車両7台稼動) ○低公害車の導入促進 (平成15年度:排出基準適合車52台、ONG車両17台導入) ○大型車両導入の検討 ○ディーゼル車への規制強化に関するパンフレットの作成 	<ul style="list-style-type: none"> 【目標年次】2010年 【基準年次】1998年 【目標数値】コンテナ車両大型化によるCO2排出量 6%削減 <p>※1998年排出量は(41,590t-CO2)</p>	【目標の達成状況】 3.7%削減(2002年) (排出量 40,041t-CO2)
☆(社) 日本ホテル協会	<ul style="list-style-type: none"> ○大都市部ホテルにおけるボイラー燃料の重油からガスへの転換 ○発電と熱利用が同時に可能なエネルギー効率の高いコージェネレーションシステムの導入 ○電気機器の更新にあたってはインバータ制御方式など一層の省エネタイプ機器の採用を進める 	<ul style="list-style-type: none"> 【目標年次】2010年 【基準年次】1995年 【目標数値】電力使用量 (kWh/年) 6.0%削減 	【目標の達成状況】 2.35%削減(2002年度)
(社) 国際観光旅館連盟	<ul style="list-style-type: none"> ○無駄な照明の消灯、省エネタイプの照明器具の導入、断熱材の利用による効率アップ、コージェネレーションシステムの導入等 	<ul style="list-style-type: none"> 【目標年次】2010年 【基準年次】1997年 【目標数値】CO2 6.0%削減 	【目標の達成状況】 3.6%削減(2002年)

<p>(社) 日本観光旅館連盟</p>	<p>○設備の運営管理の工夫、設備の省エネ機器への更新等</p>	<p>【目標年次】 2010 年 【基準年次】 1999 年 【目標数値】 電力使用量 (kWh/年) 4.0%削減</p>	<p>【目標の達成状況】 2.1%削減 (2003 年)</p>
<p>☆北海道旅客鉄道株式会社</p>	<p>○省エネ型車両の導入 (電車のみ) ・総車両数 357 両 (2003 年度) ・省エネ型車両数 252 両 (2003 年度) ○地上ボイラの小型化の推進による検修作業用燃料使用量の削減 (2003 年度は苫小牧運転所他 4 箇所)に 6 基の貫流型小型ボイラを設置) ○列車内への自転車等の持ち込みの実施によるマイカー使用量の削減 ○列車利用者への駅駐車場スペースの提供によるマイカー使用量の削減 (2003 年度末時点で、54 駅 (約 2,800 台分)) ○カーシェアリングの導入</p>	<p>【目標年次】 2010 年度 【基準年次】 1995 年度 【目標数値】 ① 省エネ型車両の導入割合 70%以上 ② エネルギー消費原単位改善率 ※1 6.9% ※1 新線開業、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がある。</p>	<p>【目標の達成状況】 ① 70.6% (2003 年度) ② 9.2%改善 (2003 年度)</p>
<p>☆東日本旅客鉄道株式会社</p>	<p>○省エネ型車両の導入 ・総車両数 12,192 両 (2003 年度) ・省エネ型車両数 8,813 両 (2003 年度) ○自営火力発電所の高効率化 ○太陽光発電装置等の設置拡大 ○エスカレーター、空調設備等へのエネルギー効率の高い設備の導入 ○駅・オフィス等へのコジェネレーション・蓄熱装置等の採用 (グループ会社におけるコジェネレーションシステムの導入)</p>	<p>【目標年次】 2010 年度 ※1 【基準年次】 1995 年度 【目標数値】 ① 省エネ型車両の導入割合 80% ② エネルギー消費原単位改善率 ※2 11% ③ 自営火力発電所からの CO2 排出原単位改善率 15% ④ CO2 総排出量 15%削減 ※1 目標年次は 2010 年度であるが、2005 年度までの前倒し達成に努める。 ※2 列車で消費するエネルギーをともにしている。(自営火力発電所の影響は除いている。) 注) 現時点で想定できない将来の新設開業、速度向上等による影響は考慮していない。</p>	<p>【目標の達成状況】 ① 72% (2003 年度) ② 8%改善 (2003 年度) ③ 12%改善 (2003 年度) ④ 16%削減 (2003 年度)</p>

<p>☆東海旅客鉄道株式会社</p>	<p>○省エネ型車両の導入 ・総車両数 3,158両 (2003年度) 新幹線電車 1,847両 在来線電車 1,084両 在来線気動車 227両 ・省エネ型車両数 2,732両 (2003年度) 新幹線電車 1,847両 在来線電車 664両 在来線気動車 221両</p> <p>○駅やオフイスビルの省エネ化 (JR セントラルタワーズ、小牧研究施設にコジエネレーションシステム、浜松工場、小牧研究施設などに水蓄熱式空調システムを導入)</p> <p>○クリーンエネルギーの開発・導入検討 (新幹線京都駅、小牧研究施設に太陽光発電システムを導入)</p>	<p>【目標年次】2010年度 【基準年次】1995年度 【目標数値】</p> <p>① 省エネ型車両の導入割合 新幹線電車 100% 在来線電車 60% 在来線気動車 100%</p> <p>② エネルギー消費原単位改善率 ※1 7%</p> <p>※1 新線開業、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があります。</p>	<p>【目標の達成状況】</p> <p>① 新幹線電車 100.0% 在来線電車 61.3% 在来線気動車 97.4% ※2 (2003年度)</p> <p>② 15.9%改善 (2003年度)</p> <p>※2 在来線気動車は保存車両を除く運用車両の割合では100%</p>
<p>☆西日本旅客鉄道株式会社</p>	<p>○省エネ型車両の導入 (電車のみ) ・総車両数 5,386両 (2003年度) ・省エネ型車両数 2,823両 (2003年度)</p> <p>○休日ダイヤの実施による需要に応じた適切な列車運行 (全支社で実施)</p> <p>○クリーンエネルギーの導入 (網干総合車両所での太陽光発電システム)</p> <p>○エスカレータ・エレベータ等に省電力型設備を採用</p> <p>○パークアンドライド用駐車スペースの提供、都市型レンタルサイクルの導入等による省エネ型交通体系への取組 (レンタルサイクル「駅リンクくん」店舗拡大：12店舗)</p> <p>○駅ビル、オフィスビルなどの省エネ化 (大阪鉄道病院での水蓄熱システム)</p>	<p>【目標年次】2010年度 【基準年次】1995年度 【目標数値】</p> <p>① 省エネ型車両の導入割合 新幹線 100% 在来線 50~60%</p> <p>② エネルギー消費原単位改善率 ※1 6.2%</p> <p>※1 新線開業、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があります。</p>	<p>【目標の達成状況】</p> <p>① 新幹線 90.2% 在来線 45.8% (2003年度)</p> <p>② 6.5%改善 (2003年度)</p>

<p>☆四国旅客鉄道株式会社</p>	<p>○省エネ型車両の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総車両数 438 両 (2003 年度) ・省エネ型車両数 286 両 (2003 年度) <p>○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)</p> <p>○駅周辺駐車スペースの提供による鉄道利用促進 (2004 年度初現在 24 駅で実施)</p> <p>○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))</p> <p>○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)</p> <p>○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】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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% <p>※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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 65.3% (2003 年度) ② 27.2%改善 (2003 年度)
<p>☆九州旅客鉄道株式会社</p>	<p>○省エネ型車両の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総車両数 1,503 両 (2003 年度) ・省エネ車両数 940 両 (2003 年度) <p>※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。</p> <p>○土日休日ダイヤの実施による車両キロの削減</p> <p>○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込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】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>【目標の達成状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 62.5% (2003 年度) ② 21%改善 (2003 年度)

<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北事業：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、都市基盤整備公園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>※1 新線開業、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がある。 【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 タクシードライバー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>