

社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会

第5回合同会議

平成19年9月13日（木）

【地球環境政策室長】 おはようございます。まだ一部いらっしゃっていない先生方もおられますが、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会の第5回合同会議を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきましてまことにありがとうございます。

それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきます。

資料一覧の次に配席図、それから委員の名簿、社会資本整備審議会、交通政策審議会、両方あります。それから、議事次第、その後ろに資料1ということで頭紙、業界団体の自主行動計画のフォローアップについて、その後ろ、別添1、今回の自主行動計画フォローアップの概要、それから別添2、業界団体目標指標の推移、それから別添3で横になりますが、造船工業会さんから始まっている各団体のプレゼンテーションの資料、それから、縦に戻りまして、参考1ということで詳細な資料、それから一枚紙ですが、参考2で業種別CO<sub>2</sub>排出量（2005年度実績）、ここまでが資料1であります、その次に資料2ということで横になります。「環境政策・省エネルギー政策の政策レビューについて」。

資料は以上でございますが、環境部会の委員の皆様には6月にご審議をいただきました中間とりまとめを席上配付させていただいております。漏れている資料がございましたら、お知らせいただきますようお願いいたします。よろしいでしょうか。

本日は、社会資本整備審議会環境部会、いらっしゃっていただけるという先生のご連絡で総員16名中12名、それから交通政策審議会環境部会、総員16名中10名というご出席予定でございまして、社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

本合同会議の議事は公開とした上で、議事録については、委員の皆様方にご確認いただいた後、会議資料とともに国土交通省ホームページにおいて公開するということになっておりますので、あらかじめご了承願います。

本日は、社会資本整備審議会環境部会、交通政策審議会環境部会の合同部会でございます

して、6月の中間とりまとめのご審議をいただいて以降、初めての開催となります。この間、当省の関係では人事異動がございました。時間の関係もございますので、当局の幹部のみご紹介させていただきます。

総合政策局長の榊でございます。

【総合政策局長】 榊でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【地球環境政策室長】 総合政策局次長の北村でございます。

【総合政策次長】 北村と申します。よろしく願いいたします。

【地球環境政策室長】 さて、この合同部会の座長は社会資本整備審議会環境部会の部会長、交通政策審議会環境部会の部会長の交互にお願いしておりますが、今回は運輸関係の業界団体のヒアリングに多くの時間を割くことから、交通政策審議会環境部会の部会長に座長をお願いしております。

それでは、以後の進行について交通政策審議会環境部会の部会長、よろしく願いいたします。

【部会長】 それでは、これより私のほうで議事を進めさせていただきます。

本日は運輸関係業界の自主行動計画についてのヒアリング、また政策レビューの今後の進め方の審議を行うことになっております。

では、まず初めに、事務局から運輸部門の自主行動計画についてご説明をよろしく願いいたします。

【地球環境政策室長】 それでは、資料1のうち別添1の「今回の自主行動計画のフォローアップの概要」というのをお開き願います。こちらに今日お願いしておりますフォローアップの概要をまとめておりますが、日本経団連においては業種ごとに二酸化炭素排出量などの目標を設定した環境自主計画というのを策定していただいておりますが、国土交通分野では経団連の参加23団体、こちらが自主行動計画を策定しているほかに、非参加の10団体が自主的に行動計画というものを策定していただいております。

今回このフォローアップというものをお願いしているわけでございますけれども、関係の審議会において、運輸関係の28団体というものがまだ実施をしてございませんでしたので、今回実施をお願いする、こういうものでございます。

その下に、フォローアップ対象ということで整理をしておりますが、網かけをしました28団体というものが今回の対象でございます、そのほかの白で抜いてあります社会資本整備関係の5団体については、6月に実施しておりますので、今回の対象外ということ

になります。

1枚めくっていただきまして、その資料の裏になりますけれども、政府全体の状況であります。この色分けをしてあるように経産省、国土交通省、その他ということで、それぞれの省庁の所管ごとにフォローアップをするということが実は全体の方針になっております。大どころでは経済産業省所管の団体について、中環審、産構審という合同会議のほうでフォローアップがなされておりますが、国土交通関係については当審議会の担当分野と、こういうことになってございます。この色づけでいきますと、黄色く塗らせていただいたところが1ページ目の抜き書きをしたところということになってございます。

次の3.の今回のフォローアップの視点ということで、どういう観点かということをお簡単に申し上げたいと思います。

こちらの政府全体の方針であります。フォローアップにおける視点ということで、まず目標の種類ですが、1つは、CO<sub>2</sub>排出量またはエネルギー使用量の総量、こちらの目標を設定しているかどうか、あるいはCO<sub>2</sub>の排出量またはエネルギー使用量の原単位の目標というものを設定しているかということでありまして、業界の実情に応じてどちらかで設定していただく、こういうようなことになってございます。

そうした目標についてですけれども、目標達成の蓋然性ということで、目標達成が可能なかどうか。既に目標を達成しているかどうか。既に達成していたという場合には、今回目標を引き上げていただいたかどうか、こういうところがフォローアップの視点ということになろうかと思っております。

個別の説明は、これから各団体のほうにご説明いただきますが、全体の評価は4.でございますけれども、フォローアップ対象の28団体のうち、既に目標を達成した団体というのが14団体でございます。目標達成していないのが残りの14団体ということになります。また、既に目標を達成している14団体のうち、6団体が目標を引き上げたが、これらの団体がみずから高い目標を掲げて積極的な取り組みを行ったことは高く評価できるのではないかと考えてございます。

注意点ですけれども、実は目標というのは大体2010年ということでありまして、必ずしも今の段階で達成していないということは、即問題ということではないのですが、既に努力で達成したところについては目標を引き上げていただきたいということが方針でございます。

それから、既存の目標が2.(1)の項目以外ということで設定をされていた団体という

のがございまして、こちらは6団体であります、そのうち4団体については新たにこうした定量的な目標というものの設定を行っていただいたところであり、こちらについても評価できると考えてございます。

一方、既に目標を達成しているものの今回の目標引き上げを行わなかった団体については、今後の積極的な取り組みが期待されるところでございまして、該当団体における検討結果については最終的なとりまとめを行う本年の12月上旬までに報告をいただければということを考えてございます。

以上が概要であります、これから各団体のほうから別添の3という横紙のプレゼンテーション資料を用いて個々に説明をいただきますけれども、その際に、今の別添1という資料の各業界の評価というのが4.(2)に2枚にわたって書いております。こちらが先ほどの視点で言ったところ、我々のほうで整理させていただいた一応の評価のエッセンスということになるかと思えます。

それから、その次の別添2という資料ですが、これは目標の指標の部分抜き書きさせていただいて、今のところどんな推移でいっておるかということの数値的なものを抜き書きしたものでございます。

それから、資料1の最後、資料2の前ですけれども、参考2というところで「業種別CO<sub>2</sub>の排出量」という1枚のA4の縦の紙がございまして、こちらが実は基準年、2004年度、2005年度のCO<sub>2</sub>の排出量とその増減を示させていただいておりますが、業界全体でどれだけの排出量、インパクトになっているかということを見ていただくのにはわかりやすい資料かなということでした。

こうした資料を横に置きながら、個別の説明をお聞きいただければと思っております。以上でございます。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、各業界団体から順にご説明をお願いいたすわけですが、ご説明の順番は、席順のとおり、日本造船工業会さんから時計とは逆の回りをお願いいたします。時間は、議事進行上、大変短い時間で恐縮ではございますが、4分間の時間厳守ということですのでよろしくお願いいたします。

では、最初に日本造船工業会さん、お願いいたします。

**【日本造船工業会】** それでは、早速ご説明させていただきます。

別添3をご覧くださいと思います。第1ページ目でございますが、私ども造船業界

は2つの団体がございます。1つは私ども造船工業会、それともう一つ中小型造船工業会です。2団体を代表して私のほうからご説明させていただきます。

造船工業会の会員は20社で、中小型造船工業会のほうが72社の会員から構成されております。しかしながら、生産シェアを見ますと、造船工業会のほうが圧倒的に多く、85%、中小型造船工業会のほうが15%となっております。

次のページをご覧ください。私どもの削減のための数値目標は、エネルギー使用原単位を使用しております。なぜならば、造船業そのものは生産量の山谷（市況変動）が非常に激しい産業であるというのがその理由でございます。鋼材加工重量当たりのエネルギー消費量を原単位として使用しております。そのエネルギーのほとんどが造船の場合は溶接するための電力でございます。数値目標の内容でございますが、90年に対して2010年を10%削減を目標にしております。

目標の達成状況でございますが、造船工業会のほうは、2005年で、90年対比8%、中小型造船工業会のほうは、2005年、2000年対比で9%となっておりますが、90年対比で見ると、ここが非常に削減率が大きくなっていて30%ぐらいになってございます。なぜそういうことになるかといいますと、中小型船の建造造船所は、敷地面積が非常に狭いため、生産量が増えると外部に鋼材加工をお願いするのが一般的でございます。そのときに生産量は非常に多くなるんですけれども、電力量のカウントができません。このため原単位は小さくなるという現象がおきます。このようなことから、30%という大きな削減率になります。日本全体の造船業の状況は、理論値的になるんですけれども、11%減となっております。見かけ上は目標をクリアしているというような格好になっておりますが、おおむね8~9%というのが実情だと思っております。

じゃ、今後どういうふうなことをやるかということでございますが、私どものほうは、エネルギーのほとんどが電力でございますので、いかに生産を高度化して達成していくか、これにかかっております。何とか2010年にはクリアしたいと思っております。

それから参考1の1ページ目でございますが、これは経団連の環境自主行動計画に私どもは参加してございますので、そこに毎年報告してフォローアップしている表でございます。

以上でございます。

**【部会長】** どうもありがとうございました。次をお願いします。

**【日本船用工業会】** それでは、引き続きまして日本船用工業会、お手元の資料の4ペ

ージでございます。

日本船用工業会の概要ですが、日本船用工業会は船舶に搭載されます船用ディーゼル機関を初めとします多種多様な船用機器を製造するメーカーから構成される事業者団体でございます。現在、会員数は266社でございます。

CO<sub>2</sub>の数値につきましては、エネルギー使用原単位というのを目標に設定しております。これは船用機械のうち、船用機関製造業におきます製造するエンジンの馬力、1馬力当たりどれだけエネルギーを使ったかというのを原単位として取り組んでおります。

目標の内容でございますが、当初は1990年比6%減という目標でボランタリープランを作成してございましたけれども、下にございますように2005年度使用実績で16%減というのを達成しましたので、今回新たに20%削減という目標を掲げております。

目標達成のためのこれまでの取り組みですが、一番大きいのは生産の効率化、次に省エネ設備の導入、こういった取り組みをしております。今後は、2010年の20%削減に向けまして、さらなる生産の効率化、省エネ設備の導入促進、こういったことに取り組んでまいりたいと考えております。

なお、詳細な資料につきましては、お手元の参考1にございます。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。次をお願いいたします。

**【日本舟艇工業会】** それでは、日本舟艇工業会をご説明させていただきます。資料の7ページからでございます。

私どもは舟艇、舟艇用機関、あるいは関連の部品、その製造・整備あるいは販売といった業者の集まりでございます。舟艇ということをもう少し平たくいきますと、いわゆるモーターボートですとか、ヨットですとか、水上オートバイ、こういったマリレジャーの関連の製品の製造販売あるいはサービス、こういった業界団体になっております。

そして、私どもの製造における主力の製品と申しますのは、これはマリンエンジン、船外機と呼ばれているモーターボートの後ろについているエンジン、これが主力でございます。この製品は世界でも日本とアメリカだけでの生産になっておりますので、輸出での量は大変多くなっております。

次に8ページになりますが、我々の数値目標を、今回新たにエネルギー使用原単位ということで設定をし直させていただきました。先ほどのご説明にありました、ちょっと別な目標を持って今まで進んできた団体の一つなんです、今回はこのエネルギー使用原単位

をもとにして、目標値、2010年において18%削減するという設定をさせていただきました。

以前におきましては、製造する製品、すなわち船外機そのものの性能向上、NO<sub>x</sub>やHCという排気ガスの削減ですとか、それと同時に燃費の向上、性能を向上させて燃費を減らそうと、燃料、エネルギーを減らすということでこのボランタリープランと一緒に参加させていただく、こういった形で進めてきたのですが、今回からは生産活動におけるエネルギー使用原単位の削減ということに目標を置きかえまして新たに達成を目指しているところでございます。

きょう現在の状況としましては、2005年で16%の削減に来ておりますので、今後の状況、いろいろ経済情勢等もありますけれども、2010年度における18%の目標達成、これを確実に、着実に進めていきたい、こう考えております。

以上でございます。

**【部会長】** どうもありがとうございました。次をお願いいたします。

**【日本鉄道車輛工業会】** 引き続きご説明をさせていただきます。資料は10ページからでございます。

まず、当工業会に所属する企業の業務でございますが、鉄道車輛及び同部品の製造業でございます。ちなみに、現在の正会員数は40社でございます。

次に、数値目標の種類でございますが、私どもはCO<sub>2</sub>排出原単位を用いてございます。また、原単位の算出に当たりましては、生産活動指標として生産高を用いてございます。

次に、数値目標でございますが、2010年度におけるCO<sub>2</sub>排出原単位を1990年度比で10%の改善を掲げてございます。

12ページ、目標の達成状況でございますが、ごらんのとおりでございます。私ども生産量の増減によりまして若干の変動はございますが、全般的には改善されてございます。ちなみに、2005年度の改善率は48%でございます。また、2010年度の見通し、これは参考資料のほうにございますが、こちらでは試算として掲げてございますが、これでいきますと、今後の目標値につきましては55%改善されるというふうな見通しを立てております。

次に、これまでの取り組み状況でございますが、1つは、ISO14001、それから、エコアクション21、これらの認証取得をして省エネの意識高揚というふうな事柄を図ってございます。それから、工場の照明設備、それから変圧器の低損失型、それから自動車

等の輸送機器の使用の合理化、これはアイドリングストップの徹底でございます。

このような取り組みによりまして、現在では目標達成というふうなことには至っておりますが、最後に今後の見通しにつきましては、今後の鉄道車両の需要動向、さらに改善対策の成果、これらを勘案しつつ、目標値の見直しを含めて検討してまいりたいというふうな考えてございます。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。次をお願いいたします。

【日本ホテル協会】 日本ホテル協会でございます。私どもは15ページから18ページの間にかけて書いてございます。

先ほどの最初の資料でございますが、私どもは一応まあまあ成績を今上げているわけですけれども、これから先、まだわかりませんので頑張っていく所存でございますが、皆さん、どうもホテルと申しますと、ぜいたくで、エネルギーを多く使っているのではないかというイメージが強いかと思うのですけれども、私どもは今全国で222会員がおります。全国のホテルが8,990ぐらいございまして、その組織率として2.46%でございます。私どもは明治42年にできた古い、100年ほどの歴史を持つ会員の、いわゆる洋式のホテルだけがいった施設でございます。今現在の1ホテルの規模と申しますと、大体235室ぐらいというのが平均でございまして、大都市と地方、それからリゾートとかなり設備の大きさ、構造、規模、特性の格差があるのが実態でございます。

その中で、私どもの今現在の達成状況が16ページの下にございますが、95年対比で、2000年度で一応12%を達成しているんですが、実は私どもの場合、95年以降にできたホテルもたくさんございまして、それは対象にしておりません。それからもう一つは建て替えも今進んでいますので、そういったホテルのデータは取れないところもございすから、データを取れるところの代表的なところの平均値として見ているので、実際には12%ですが、実態としては多分8%前後ではないかと思っております。

実は、ホテル協会、中身は皆さんお読みいただければおわかりと思っておりますので、これに付随したご説明をさせていただきたいと思っておりますが、ホテルというのは、いわゆる生活産業でございまして、一般生活の延長上にある産業でございまして、したがって、家庭で使うエネルギーは全部使っております。電気もガスもすべてを使っております。そういうことで、私どもではガスも使い、水も使いということだと、すべて電気でホテルは動きます。換気、給水、排水、排気すべて電気でございまして。それで私どもは電気を省エネの

単位として設定したわけでございます。

今申しましたようにぜひたく産業ということですが、実際はホテルというのは設備機器のエンドユーザーでございまして、その設備機器が、例えばこちらに電気がございませけれども、超光型の省エネ灯が非常に安くなればどんどん普及いたします。その分だけいわゆるエネルギーの消費を落とすことは可能だということができるわけですがけれども、もう一つ問題は、特に私どもの場合、大体3万とか4万とか5万とかいうお部屋代をちょうどいしているお部屋でございまして、お客様に対する快適性との折り合いをどうするのかといったところが一番の課題でございまして、非常に難しい問題がございまして。特に今IT関係がどんどん発達していますので、設備機器は増やさなければいけない。幾ら省電力といいますが、1,000室ありますと1,000個置かなければいけないといった問題がございまして。

それから、お客様に対してあまり過度な省エネの要求は難しい問題がございまして。これはやはり世界中の方を相手にしておりますので、中には寒い、つまり非常にクーラーが効いてないと嫌だという方もいらっしゃいます。逆に非常にドライじゃないと嫌だという方もいらっしゃいますので、なかなかその辺が難しい問題です。よく冗談で言われるんですけども、水道の量で言いますと、200リッターをもし限界としますと、「お客様、すみませんが、お風呂はあと一回で終わりです」ということは言えません。そういった産業でございまして、私どもとしましては、バックヤードの、つまり、皆さんで言いますと、工場の現場、製造現場であるバックヤードのほうは徹底して省エネしています。赤外線式のランプにしたり、省エネ灯にしたり、機器を全部省エネ型にしている。その成果が12%ということですが、実は最近景気が非常に回復してきて、それから国際化ということで、24時間化もございまして、非常にエネルギーの消費が増えております。1部屋にいらっしゃるお客様の滞在の時間が長くなる。したがって、エネルギーの消費も多くなるといった問題がありますので、この辺をどうしていくかというのは、非常に難しい問題ですが、私どもとしましては、2010年までに6%を確実に達成すると。それから、先ほどコメントがございましたが、さらに上を向いた目標ということでございまして、私どもは建て替えが進み、設備の更新が進み、そうしますと目標は確実にいけるのではないかとこのように考えています。業界に対するご理解をいただきたいと思います。

もう一つつけ加えますと、これまで大体製造業の方が大きかったわけですが。私どもはまさに民生部門ですけれども、工場がいいですと、社員食堂からゲストの応接室から工場か

らすべてを含んでいるのがホテルです。そのすべてのエネルギーの消費ということでございますので、なかなか低地燃費的な要素とか、1立方体ごとの量ですとか、単位時間ごとの消費量といったものと比較するとき、少しその辺のご判断をいただきたいなということでございます。かといって、省エネというのはコストのインセンティブでございますので、手を抜くことはございませんが、やはりお客様なり、気候なりの変動値が非常に大きく影響するという事だけ申し上げておきたいと思っております。

ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。それでは、次をお願いいたします。

【国際観光旅館連盟】 お手元の資料の19ページからが私どもの提出させていただいた資料でございます。内容に入る前に一言触れさせていただきたいのは、私どもの団体のメンバーは1,311軒というふうにここにございます。今ホテル協会の方からもご紹介がございましたけれども、日本にはホテル、旅館というものが旅館業法が厚生労働省所管法であります。そういった業法に基づいて営業許可を受けている軒数ですと、日本には約6万4,000軒というホテル、旅館が存在しております。そのうちの旅館の一部が私どものメンバーということでもあります。1,300軒強。ありていに申しますと、全国各地の比較的大どころの旅館が私どものメンバーに入っているということで、今回ボランティアプランに参加させていただいているということだと思っております。

内容に入らせていただきますが、資料20ページにございますように、私どもは1軒当たりのCO<sub>2</sub>排出量に換算した原単位設定をいたしまして、軽減、削減努力に努めてまいりました。2010年におきまして6%削減という目標を設定いたしまして、これまで、2001年、2003年、2005年各年度において、ここにございますように2.8%、3.6%、さらには5.8%ということで着実に削減結果が出ているかなというふうに思っております。

その内容につきましては、ここにも書いてございますので、詳細は、今ホテル協会の方からもご紹介がありましたので省かせていただきますが、お客様を対象としたサービス産業でありますから、一時的に生活する場を提供するという事でもありますので、家庭生活で必要とされるエネルギーがすべて使われております。照明、冷暖房、調理等のために電力、重油、さらには都市ガス等を使っております。そうした中で、まず節電意識の徹底というものをベースにおきまして、省エネ効果の高い照明器具の導入であるとか、空調のこまめな温度調整をしたりというような取り組みを続けてきた結果、こうなっているという

面があるのかなというふうに考えております。

今後の方針につきましては、一応6%の着実な達成ということに向けまして、さらに意識の浸透を図るとともに、継続的な取り組みを今後とも会員旅館に取り組んでいただくようさらにお願いをしまいたいというふうに思っています。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いします。

【日本観光旅館連盟】 私どもの連盟の事項につきましては、22ページから24ページに記載されております。

私ども会員は今、これは4,090となっておりますが、今は4,150軒ということで、このうち、お隣の国観連さんの会員さんというのは比較的大きな旅館が多いのですが、私どもの会員は、20室以下の会員が全体の42%、また従業員もパート等を含めても10名以下が38%と非常に小さな旅館が多いということですから、どちらかという、一般の家庭の方々がお客様をお迎えしてもてなすという、一般家庭の延長上に近いというのが現況でございます。

一応数値目標は、一般家庭もそうですが、何を測定値としてエネルギーをはかるかという、一番はかりやすいのは電力ということで、消費電力を削減、1999年を100として2010年までに4%削減という目標を立てたのですが、参考資料の15ページに私どもの達成度についての表が書いてありますが、2005年に目標よりはるかに上回ってしまった。これは調べますと、フォローアップですから、初期の段階から調査をお願いしたところ、ずっと調査を続けておりますが、年度によってはなかなか調査協力がいただけなくなる、また、廃業とか何かがございます。また施設の増築とかございますと、出させていただく数字がちょっと違ってしまうということで、少し飛び出してしまったと。

今後、お隣の国観連さんが申しましたように、私どもの業界というのは、省エネ機器を入れかえることによってエネルギーを削減という方法しかなかかなか見つからないというのが現状です。したがって、小さな事業者でございますので、ただいま政府のほうで「1人1日1kgのCO<sub>2</sub>削減」応援キャンペーンというのがありますね。その中にチェックリストがございますが、各事業者がそれに基づいて削減していく、そういう啓蒙も私どもは必要じゃないかと。

あと、今後、この調査対象についてももう一度洗い直した形でちょっと検討してみようかというのを、今考えているところです。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いします。

【日本倉庫協会】 日本倉庫協会でございます。資料は25ページからでございますけれども、当協会は倉庫業の事業者団体でございます。まず倉庫業というのはあまりなじみのない業界かもしれませんが、簡単にどんな事業なのかをちょっとお話しさせていただきたいと思います。的には商法におきまして、他人のために物品を倉庫に保管する事業というようなことになってございます。また、倉庫業法という事業法がございますが、そこでは寄託を受けた物品を倉庫に保管する営業ということでございまして、一般に倉庫というような形態の建物がありましても、例えば荷主や運送事業者などの自家用倉庫とか、上屋保管庫における物品の保管というのは倉庫業ではございませんということをまずご理解いただきたいと思います。

また、会員事業者の業務概要につきましては、この資料にございますように物品の保管業務ということが中心でございますけれども、これは商法におきまして、善良なる管理者の注意をもって預かるということになってございまして、よく不動産賃貸業でスペース貸しをするような倉庫というのもございますが、そういうものとは違うということで、お客様の貨物を責任をもってお預かりする営業であるという、そういう事業であるということをまず最初にご理解いただければと思います。

それから、その保管業務に付随する業務としまして、倉庫内における物品の荷捌き、積み付け作業、これはいわゆる荷役というような形になろうかと思いますけれども、それと入庫、出庫、まあ契約関係とか、あとは最近では配送センターというような倉庫に保管しながら、荷主さんが、例えば貨物を小売店等に小分けをして配送するような業務を委託するとか、あるいはサードパーティーロジスティクス、最近よく聞かれる言葉だと思いますけれども、荷主企業にかわって効率的な物流を提供していく、そういうような事業を行ってございます。

まず、本題の自主行動計画のほうに入りますと、26ページでございますけれども、私どもは今年度から初めて数値目標を設定して自主行動計画に参加させていただくことになりました。

目標の種類でございますけれども、エネルギー使用原単位ということでございまして、これは倉庫所管1平方メートル当たりの原油換算のエネルギー使用量を目標にするということでございます。この指標をなぜ設定したかということでございますけれども、普通倉

庫の活動量というのは、非常に倉庫が大型化したり、あるいは倉庫の数が増えたり、あるいは施設の内容が変化していく、こういうようなことで90年に比べて1.6倍の倉庫の面積になってございます。そういうことで非常に量が増えているということに加えて、使用するエネルギーのほとんどが低温倉庫の冷却機器とか、あるいは倉庫内外の照明とか、垂直搬送機、エレベーターなど、こういう輸送機器がございまして、これらに使用されております購入電力でございまして、そういう観点からしますと、倉庫全体として温室効果ガス対策の管理指標といたしますと、エネルギー使用原単位がふさわしいだろう、こういうことで設定させていただいております。

それから、目標値としては8%ということですが、2005年現在ではいまだまだ3%ということで、もう少し努力が必要だということでございます。

これまでの取り組みとしましては、従来ボランタリープランとしまして、フォークリフト、これを石油系からバッテリー仕様のものに変えるということで行ってまいりましたが、その台数削減につきましてはほぼ達成できたのかなということでございます。

その他取り組みとしましては、NEDOの補助金制度を活用して高効率変圧器、照明機器等の導入促進を図りまして、施設設備の点検実施等によるエネルギーロス、それからグリーン経営取得についても積極的に支援を行ってまいりまして、7月現在300事業所が取得したということでございます。

また、平成17年の総合物流効率化法を活用して、施設の集約化を図ってございます。

今後の対応方針でございますけれども、今までの方針を引き続き堅持するとともに、今後、倉庫の建屋の緑化だとか、あるいは太陽光発電の推進等を行っていききたいというふうに思っております。

また、初めての設定でございますので、今後は倉庫の施設、用途ごとにエネルギー使用量の実態把握に努めまして、その結果を踏まえ、また必要に応じて設定目標等についても見直しを図ってまいりたいというふうに思っております。

また、オフィス等の節電についても進めてまいりますし、従業員に対して「1人1日1kgのCO<sub>2</sub>削減」応援キャンペーンを周知するなど、取り組みを行っていきたく思います。また、今回初めての設定でございますが、今後ともご指導いただきたいと思っております。

これをもちまして説明を終わらせていただきます。

**【部会長】** ありがとうございます。次をお願いいたします。

**【日本冷蔵倉庫協会】** 28ページからご説明したいと思います。先ほどの普通倉庫さ

んと倉庫業ということで同類の業務ですけれども、特に摂氏10℃以下の食品を中心としておりまして、-25度とか、マグロに至っては-60度とか、食品の鮮度保持のために熱を奪うということで大型冷凍機が入ってまして、ほとんどが電気を使っている。電気の前価構成比も高いものですから、私どもは以前から毎年電力実態調査というものをやっております、それに基づいて平成10年から自主行動計画に目標を立ててずっと取り組んでおります。

数値目標の種類といたしましては、設備能力1トンという単位があるんですけれども、その年間電力使用量と。冷蔵倉庫では、先ほども申し上げましたようにエネルギーの95%とか98%が電気です、その他の燃料はほとんど使っておりませんので、電気を中心に管理をしている状態でございます。

それから、このエネルギー原単位を用いた理由は、設備能力が毎年二、三十万トン閉鎖したり、新增設があったりする中で、自分たちの自助努力というものが反映できるように設備1トン当たりの電気使用量という原単位を用いております。

数値目標につきましては、2010年に、基準年比8%削減。2010年度の設備トン数については、現在の設備トン数の推移から容積が大きく変動することもないということで、1,100万トンに設定して取り組んでおります。

目標の達成状況ですけれども、目標が2つありまして、グラフのほうはエネルギー使用原単位指数というもので、これは経団連の標準指標でございまして、いかにも目標を達成しているように見えるのですが、そうではございません。

業界の目標達成状況は、2005年はマイナス2%しか達成できておりません。経団連の先ほどの指数については、購入電力のエネルギー換算係数が4.4%削減されており、電気を使用する側と電気を供給する側との相乗効果によってグラフ上は6%減っております。

目標達成のための取り組みはここに書いてございますとおり、特に保管商品に適正な温度については、荷主様との協調で取り組まないといけない。つつい冷蔵倉庫は冷たいほうがいいというようなお声もあるんですけれども、鮮度をキープする高い温度のところで保管できるとエネルギーのむだが減ると思っております。また、先ほどもありましたようにNEDOのエネルギー使用合理化事業がもう3年になっておりまして、大規模投資にお金をかけるのがつらいところがありますけれども、こういった3分の1の補助というものがありますと、インセンティブが働きます。この17年から19年を見ても、CO<sub>2</sub>の排出の削減効果というのはかなり大きくなっていますので、ぜひ継続していただきたいなど、

この場をおかりしてお願いしたいと思います。

こういったこれまでの取り組みを引き続き継続いたしまして、2010年には目標を達成していきたいと思っております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いいたします。

【日本自動車整備振興会連合会】 日本自動車整備振興会連合会でございます。資料は31ページにございますが、まずここあります認証事業場というのはどういうことかといいますと、これは道路運送車両法という自動車に関する法律がございますが、この自動車の整備に関しまして一定の要件を備えて地方運輸局長の認証を受けた事業場。全体で8万9,000あります。その中で会員としては約8万2,000ということで、92%ぐらいが私どもの地方の会員になってございます。

事業の内容といたしましては、自動車使用者からの依頼を受けて、自動車の定期点検、整備など、これは板金ですとか、そういうようなものを行うことによりまして、これらの自動車の適正な点検、整備を通じまして、安全の確保ですとか公害の防止、あるいは地球環境の適正な保全を図っているということでございます。このために、自動車の整備に関する技術の向上ですとか、設備の維持・改善、これに努めて健全な運営に努力しているところでございます。

最近、工場の関係では、ガソリンスタンドですとか、自動車用品販売からの異業種の参入などもありまして、事業場数はやや増加傾向にあります。整備要員が10人以下の小規模事業場というものが全体の9割以上を占めております。

次に32ページでございますけれども、これまで数値目標の種類としましては、いわゆる自動車のエアコン、これの保守・修理作業に伴って発生するフロンガス類の漏洩防止ですとか回収、再利用、これを適切に行うことによって、フロンガス類の大气への放出を抑制することを通じて温室効果ガスの排出の抑制というのを目標にまいりました。このために、下のほうにありますように、いろんな取り組みをしてきております。

その結果、2005年度、フロンガスの回収の実績等を飛躍的に非常に高くなっておりますけれども、これはリサイクル法の施行ということもございまして、最終的な車の把握がきちっとできた結果も含めて非常に増えてきているということでございます。

次に34ページになりますけれども、今後の方針ということでございますけれども、これは今ほど言いましたように自動車リサイクル法が施行されて、自動車整備事業者が直接

フロンガスを回収することではなく、回収業の登録している解体業者に委託するということから自動車整備業界で回収するフロンガス類の量が増加することが直接防止につながらなくなってきているという状況もございますし、自動車整備事業者みずからが回収業の登録を行ってやっているところもありますけれども、それは最終の回収・破壊というところで考えると、整備業界としてとらえるのはあまり適切ではないのかなということで目標を変更させていただくということにしております。

具体的に何が あるかといいますと、一番基本的なところは、自動車の整備作業に伴って使用します整備機器、これの主な動力源でありますエアコンプレッサーですとかあるいは洗車機、それから検査機械器具、これらに使っている電気使用量、これを削減することを目標とさせていただくということで、具体的には省エネ機器の使用ですとか、節水タイプの洗車機の使用ですとか、あるいは一般的な照明器具、それから冷暖房、この辺のきちっとした管理を行って全体的な数値を減らしていく。

このほか、これはカウントがちょっと難しいですけれども、リユース部品だとか、リサイクル部品、これらを使うことによってCO<sub>2</sub>の削減に協力できているのかなということと、これは既に個々の活動をしておりますけれども、廃油のリサイクルですとか、ごみの分別収集によるリサイクル率の向上、これらの徹底を進めていく。

それから、定期点検、整備を確実に実施することによって自動車の調子がよくなって、燃費の向上が見込まれるということから、それらに対するCO<sub>2</sub>排出の削減に協力していく。

削減目標値につきましてはということで、今説明しましたように変更した関係から、自動車整備業界の今のどのくらい電気使用量か、排出量があるかということで、整備工場のエネルギー消費量をきちっと調査をさせていただいた上で新たな目標を設けさせていただきたいというふうに考えております。

一応2008年夏ということでございますけれども、具体的にこの秋に調査に入りまして、目標をある程度把握できた段階で速やかに実行していきたいと思っております。ただ、年間、いわゆる自動車の車検整備だけでも軽自動車を含めて約3,000万台ございます。それらが、今までの税制の関係で表年と裏年ということで業務量が大きく波打っておりますので、それらもきちんと把握した上で、業界全体の中の排出の目標を立てさせていただきたいというふうに考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いいたします。

【J R北海道】 J R北海道でございます。資料は35ページでございます。

35ページのほうには私どもの会社の概要ということでお示しさせていただいておりますけれども、その中で鉄道営業キロということで2,499.8キロと、約2,500キロ持っているわけでございますけれども、このうち電化をしてある区間、いわゆる電車が走れる区間が約400キロでございます、他の約2,000キロは非電化ということで、気動車、内燃動車で運転しているところでございます。

線区別に申し上げますと、札幌圏という都市圏の中でも一部非電化の区間が残っていたり、電気運転ができる主な都市というのが青函トンネルの海峡線、それから札幌―旭川の距離にすると140キロぐらい、あと釧路、函館、稚内、網走、300キロから400キロの区間でございますけれども、こちらはすべて内燃動車、気動車による運転を行っているという状況でございます。

そういう中にありまして、36ページでございますけれども、ボランタリープランとして私どもは電車と気動車というぐあいに分けてそれぞれ目標を定めております。消費原単位につきましては、電車についてということ、それから省エネ車両比率も電車と気動車というぐあいに分けてございます。

数値目標の内容はこのような内容でございますが、95年に基準年次を置いているわけでございますけれども、その後においても、各都市間の高速化だとか、輸送力増強を行ってきましたので、非常にエネルギーは増える中で全体として減らす努力はしているわけでございますけれども、なかなか厳しい面もございます。

その中で目標の達成状況でございますけれども、エネルギー消費原単位は2005年度で6.6%の改善、省エネ車両比率73.1%、これは全体で言うと、370両ぐらいの電車のうちの73%、それから省エネ車両比率の気動車でございますけれども、全体で言うと520両のうちの27.8%ということですから、気動車のほうはまだ全体から見ると進んでいない状況でございますが、それぞれ目標を立ててございます。

その目標に向けてこれまでの取り組みということでは、車両の投入に合わせて省エネ車両を導入するという方針にしてございます。それから、新製に当たっては軽量車体の開発とか、それから燃費の改善ということでは、ハイブリッドの開発も行っております。それから、アイドリングストップだとか、それから、今、地方交通線のためにDMV、デュアル・モード・ビークルも開発しておりますけれども、こういったものが実用化できれ

ば省エネ、いわゆるエネルギー効率の改善にも寄与できるのではないのかなと思ってございます。

今後の対応方針でございますが、実は今年度に省エネ車両比率は達成する見込みでございます。この10月にダイヤ改正を行うのでございますけれども、約48両新製車両を投入いたします。全体、電車と気動車を合わせて900両のうちの大体5%ぐらいを一気に取りかえるという施策をもって、それぞれこの30%、75%はクリアする見込みでございますので、今年度中にまた新たな目標の設定に向けて取り組んでまいりたいと思っております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いいたします。

【JR東日本】 JR東日本でございます。当社は本州の首都圏、東北地方、信越地域をエリアとする鉄道会社でございます。1日当たりの列車本数が約1万2,000本、1日当たりのお客様が1,600万人という方にご乗車いただいている鉄道会社になります。

39ページのほうになります。数値目標といたしましては、エネルギー消費原単位、CO<sub>2</sub>の総排出量、省エネルギー車両という3本について設定をさせていただいております。

40ページが数値目標の内容になります。エネルギー消費原単位としましては、車両キロ当たり、1両の車両が1キロ走るのに必要なエネルギーということでメガジュール/車キロということで設定をしております。1990年度を基準年度といたしまして2008年度で19%削減という数値を考えております。

CO<sub>2</sub>の総排出量、これは事業活動に伴うCO<sub>2</sub>総排出量になります。これにつきましては、1990年度を基準にしまして、2008年度で22%削減。

そして、省エネルギー車両につきましては、2008年度目標としまして82%を省エネルギー車両にするという目標を設定しております。

達成状況、41ページになりますが、消費原単位のほうにつきましては、2005年度実績で15%ということで、計画どおり進めている内容になります。

CO<sub>2</sub>の総排出量につきましては7%削減ということで、かなり目標に対しましては遠い数字になっておりますけれども、これは実は2004年10月に新潟県中越地震がございました。手前どもはその地域に水力発電所を持っておりまして、その水力発電所を使った自営の電力というのを活用してございましたけれども、この水力発電所が災害を受けまして使えなくなったということがございます。その分、川崎のほうに火力発電所を持ってお

ります。そちらのほうをフル回転すると、必然的に水力から火力のほうにかなり電源が移ったということで、一時的にCO<sub>2</sub>の排出量が悪くなったということで7%という数字になっております。2006年3月には復旧工事が完了いたしまして、現在はフル回転をしております。ちなみに2006年度実績で見ますと、23%削減という数字になっております。これにつきましても、2006年度では目標を達成しているというのが今の実態でございます。

省エネルギー車両につきましては81%ということで、これも2006年度で83%という数字になっておりますので、目標については達成させていただいているという内容になります。

42ページ、取り組みとしましては、手前どもの特徴といたしましては、やはり自営の発電所を持っているということになりますので、ここの発電効率をよくすることによって、CO<sub>2</sub>の排出量を減らしていくということを大きなテーマといたしまして、やはり発電設備の改良によりまして、単位発電量当たりのCO<sub>2</sub>排出量を減らしてきたということが大きな取り組みになります。

今後になりますけれども、従前から原単位ということと総排出量、2本立てでいくということを考えて取り組んでまいりました。今後も数値目標につきましては、さまざまな達成状況あるいは今後の取り組み等を含めて見直しを行っていくという考えでございます。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。次をお願いいたします。

**【JR東海】** JR東海でございます。資料が44ページからになります。

会社の概要でございますが、地図がちょっと消えかけておりますが、東海エリアと東京一大阪間の新幹線輸送を中心とした会社でございます。事業内容も東海道新幹線を中核とした鉄道事業及び関連事業と書いてありますが、収益の85%以上が新幹線ということで、新幹線の運行の会社でございます。

鉄道輸送としては、東京、名古屋、大阪を結ぶ東海道新幹線552.6キロ、これが1日大体40万人のお客様にご利用いただいております。また、名古屋、静岡の在来線輸送で約100万人以上のお客様の利用をいただいております。こうした会社でございます。

数値目標でございますが、45ページになります。指標を大きく2つ用意しております。省エネ型車両の導入比率とエネルギー消費原単位というふうに分けております。省エネ型車両の導入比率は、また新幹線と在来線、在来線もさらに電車と気動車というふう

分けております。新幹線の電車につきましては2003年までに100%にするということで、現在100%になっております。在来線が2010年度までに60%ということですが、現在62%まで来ております。在来線の気動車でございますが、2010年に100%という目標に対して、現在97%ということになっております。これは※がついておりまして、実は図の下であります。保留車といいますが、保存車、展示用の車両ですね。使っていない車両が入っておりますので、それを除けば100%達成したということでございます。

もう一つの指標であります車両の効率性といいますが、エネルギー消費原単位ということでございます。これについては2010年に7%ということですが、現在12%のところまで来ております。

目標達成までのこれまでの取り組みということでございますが、これまでは省エネ型車両の積極的な開発・投入と、ここがポイントでございまして、新幹線もご存じのように、300系、700系と来たと思ったら、次はまたN700系とどんどん新しい省エネ型車両を投入して積極的に導入してまいりました。こうした形で新幹線については2003年。また在来線も改正型の省エネ型車両を導入いたしまして2001年に、気動車につきましても2002年に目標を達成することができました。消費原単位についても、先ほどの省エネ型車両を積極的に入れたことによって、2000年には目標を達成して、その後、高い水準をキープしております。

46ページでございますが、今後の対応方針、これもちょっと送った図が消えておりますが、基本的なコンセプトは、やはり鉄道のすぐれた特性を發揮して、我が社としては地球温暖化防止に貢献していきたいということでございます。すぐれた特性を發揮するためには、この左と右に書いてありますが、やはりエネルギー効率の向上ということで、これは直接的な環境負荷低減になりますので、例えば先ほど言いましたように、新幹線におきましては300系、700系、今度N700系ということで、より速く走ってもエネルギーを使わないような効率的な車両を開発・投入していくということや、そういうものができて、使っていただかないと意味がないということで、右のほうにありますように魅力あるサービスの提供ということで、東京―大阪間の移動などで新幹線を使うことが環境にいいのでありますが、ただそれだけではなかなか使っていただけない。やはりほんとうにサービスがいい、お客様にとって使いたい新幹線のサービスを提供することによってお客様を増やして、鉄道の特性を發揮して、地球温暖化防止に寄与したいというふうに考えて

おります。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、次をお願いいたします。

【J R西日本】 J R西日本でございます。資料47ページから説明させていただきます。事業の概要等はそこに記載したとおりでございます。当社は新幹線は山陽新幹線を、それと在来線は関西圏を中心に金沢支社関係の結構雪の地域も含めて、中国のほうを全部カバーしてございます。あと一番下にちょっと書きましたけれども、たった1.8キロでございますが、宮島航路ということで、省エネ型の船を入れているのでございますけれども、船舶を持ってございます。

引き続きまして、次のページの目標の関係でございます。これにつきましては、今東海さんからもお話がありましたように、私どもとしては2つ目標を掲げてございまして、同じでございますが、1つは省エネルギー車両の導入率、それとエネルギー原単位の削減率ということにしております。原単位につきましては、先ほどあったように鉄道そのものが我が社として非常に輸送効率がいいというか、エネルギーの使用量が少ない交通機関であるということから、多くのお客様に乗っていただくことによって、体系全体としてエネルギーの削減に寄与できるという観点から原単位の削減ということを目標に掲げてございます。

これまでの目標の内容でございますけれども、省エネルギー車両の導入につきましては、新幹線については目標を100%、在来線の電車につきましては50~60という目標を掲げてございます。また、原単位につきましても、1995年を基準年度にして2010年までに6.2%の削減という目標で取り組んでいるところでございます。

達成状況ですが、ここに書きましたように新幹線では94.1%というところで目標に対してもう一息まで、在来線も一応50を超えているということで、さらに取り組みを進めていきたいと思っております。

また、原単位の関係でございますが、2005年度の実績では、ここに掲げているように5%ということで、まだ若干目標には下回っているところでございますが、これまで、今後も含めてでございますけれども、取り組みといたしまして掲げているような省エネ車両をどんどん投入に当たって入れていきたいということでありまして、また、会社として送電設備を若干見直して、回生電力の送電ロスを少なくするような、そんな取り組みもしております。また、参考の資料のほうにもちょっと掲げさせていただきましたけれども、

全社として環境マネジメントに取り組もうということで、14001を車両工場を中心に4つ、グループ会社を合わせると全部で10になりますけれども、取得してございますし、これらに準拠した環境管理システムということで、全202現場で今このシステムの定着・運用を図ってさらなる取り組みを進めているところでございます。

最後に、今後の方針になりますけれども、先ほど申しましたように、まだ原単位の目標が達成できていないのでありますけれども、若干この先の動向も見ながら、できそうだという見通しもありますので、その動向の度合いを勘案して、今後この目標の見直しについては検討を進めていきたいというふうに思っております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いいたします。

【JR四国】 JR四国でございます。それでは、50ページ、51ページに基づきましてご説明いたします。

私どもの会社は四国内で旅客鉄道を行っているわけでございますけれども、資料には書いてございませんが、営業キロが855キロ、そのうち電化率といいますが27.5ということでございまして、全国平均が55%でございますので、電化率としてはちょうど半分ぐらいという状況でございます。1日の列車本数が約1,000本、車両数は434両持っております、3分の1が電車、3分の2が気動車というような諸元でございます。

私どもの数値目標でございます。今回おおむね目標の数値を達成いたしましたので、引き上げをするとともに新たな数値目標の設定を行ってございます。省エネ車両の割合、それとあとエネルギー消費原単位、これは従来から数値目標を持っておりまして、おおむねこれらが達成して、新たに引き上げてございます。

一方、列車キロを分母としたエネルギー消費原単位というのを今回新たに設定したいということでございまして、2番目に書いておりますエネルギー消費原単位といいますが、JR他社さんと同じように車両キロ当たりで考えておるのですが、四国の場合の特徴といたしまして、人口が減少の中でお客様が減っている。そういった中でも車両キロ、これは列車本数にかかわる話なものですから、できるだけサービスレベルを維持する中で、エネルギー消費の総量を抑制していこうということで新たにこれを設けたということでございます。

今回の数値目標の内容でございますが、省エネ型車両の導入割合72%としてございます。従来70%でございましたが、当面省エネ型車両の導入を前倒ししようというような

計画がございまして、それに基づいて新しい設定をしております。ちなみに、2005年では65%でございましたが、今後この72に向けて導入したいということでもあります。

一方、エネルギー消費原単位のほうでございまして、従来は10.9%ということでした。その後、電化とか、あるいは省エネ車両の導入、これに伴って目標を既に16.8ということで達成しておりますので、新たに目標を引き上げてございます。

また、新たに設けました目標といたしまして、列車キロを分母としたエネルギー消費原単位、これを17.5%削減ということで、2005年は14.9%でございましたが、これらも省エネ車両の導入並びに編成両数を見直すといったことで達成してまいりたいということでございます。

これまでの取り組みといたしましては、従来、これも言いましたように省エネ型車両の導入をさらに改良するとともに、前倒しで導入していこう、あるいは編成両数を効率化している、あるいは燃料効率のすぐれた機関の取りかえとか、あるいは空調効率を高めるために、普通列車の出口に開閉ボタンを設ける、こういったことを進めてきているわけございまして、引き続き同じような努力を行いまして、新しい数値目標を達成してまいりたいというふうに思っております。

以上であります。

**【部会長】** ありがとうございます。次をお願いいたします。

**【JR九州】** JR九州でございます。53ページ、これは会社の概要です。省略します。54ページです。数値目標は2つ、在来線の省エネ型車両の導入割合、これは60%、エネルギー使用原単位6%削減というものを掲げております。目標年次は2010年度でございます。

達成状況ですが、2005年度では省エネ型車両の導入割合、57.9ということでわずかに目標に届いておりません。

エネルギー使用原単位13%削減、これは目標を達成いたしました。

これまでの取り組みですが、省エネ型車両の導入、省エネ型エンジンの搭載、営業線の電化ということを進めてまいりました。

今後の対応方針ですが、今後といいますか、2006年度には先ほど言いました省エネ型車両の導入割合は61.7%ということで、これにつきましても2006年度時点で達成をいたしました。今後は目標数値について検討していくということでございます。

以上です。

【J R 貨物】 J R 貨物でございます。

資料の 5 6 ページに会社の概要を簡単にまとめさせていただいていますが、J R の鉄道会社 7 社の中で私どもは貨物鉄道事業を営んでおります。2 種鉄道事業者ということで、旅客鉄道会社さんから線路をお借りいたしまして、全国ネットワークで鉄道による貨物の輸送をしております。1 8 年度で輸送量実績が 3, 6 6 1 万トン、トンキロでは 2 3 0 億トンキロとなっています。全国で 8, 0 0 0 キロ強の営業キロを有し、貨物駅数は 2 6 3 駅です。

5 7 ページですが、数値目標です。数値目標の種類としては、まず、総電気機関車両数に占める省エネ型車両率を挙げています。また、貨物列車を牽引しますのは、主として電気機関車ですから、全社で使用する電気機関車による電力の使用割合が高いため、電気機関車の電力消費原単位改善率をもう一つの指標としています。

数値目標の内容につきましては、2 0 1 0 年における省エネ型車両の投入率を、総電気機関車両数の 3 0 % としております。私どもは、国鉄から承継した機関車に古いものが多いのですが、脆弱な経営体力の中で取りかえを進めています。最初ちょっとペースが遅かったのですが、最近順調に取替えを進めています。

2 つ目は原単位の改善率ですけれども、私どもは電気機関車によるエネルギー消費原単位の 2 % 改善としております。つまり、電気機関車牽引の貨物列車で運ぶ貨物の 1 トンキロ当たりの使用原単位を改善していくということです。

次に、5 8 ページへまいりまして目標の達成状況です。省エネ型の車両の投入率につきましては、2 0 0 5 年度で 2 1 . 6 % まで進んでいます。2 0 1 0 年度 3 0 % の目標は達成できるとしております。消費原単位につきましては、先ほど申し上げましたようにトンキロ当たりの指標ですので、輸送量の状況でも左右されますが、長期的なトレンドといたしましては、目標達成は可能と考えています。2 0 0 5 年度では 1 9 9 5 年度比 1 . 3 % の改善でしたが、2 0 1 0 年度時点で 2 % 改善の目標をクリアするべく頑張っているところです。

5 9 ページですが、目標達成のための取り組み状況です。現在「ニューストリーム 2 0 0 7」という中期経営計画を推進しています。その中で、「モーダルシフトの担い手」としまして、平成 1 9 年度において 2, 4 8 0 万トンというコンテナ輸送量の目標を掲げ、CO<sub>2</sub>に換算しまして、2 0 0 7 年度の排出量を、2 0 0 3 年度比で 5 7 万トン削減することを目標に取り組んでいます。そのために、安全・安定輸送の向上、コンテナ輸送の量的拡

大・質的向上等の取り組みを進めています。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いいたします。

【日本民営鉄道協会】 61ページから私どもの協会の取り組みについてご説明申し上げます。

私ども団体の業務といいますか、基本的にJRさんや公営交通さんを除く鉄道事業者さんのうちの、特に大手16社、東京メトロも入った形でありますけれども、そういうふうな会社さんがご参加いただいて鉄道の発展のために活動しているところでございます。

今回のフォローアップに関しましては、現在、71社の鉄軌道事業者さんが加入してございますけれども、そのうち電車を運転している64社さんにつきましてフォローアップしてございます。他の事業者さんは、俗に言う中小民鉄という会社さんでございます。

1枚めくって62ページでございますけれども、数値目標の種類といたしましては、エネルギー使用の原単位ということでございます。当然の話でございますけれども、お客さんの利用が増えて列車がたくさん動き出しますと、それだけで総量そのものが増えてしまうわけでございますので、総量ではなく、むしろ使用するときの消費効率をいかによくするかという使用原単位のほうで評価をさせていただいております。

目標といたしまして、使用原単位、1990年度に比べまして10%の削減をしようとする。従来、私ども省エネ型の車両をどれぐらい入れていくかというふうなことを目標にしてございましたけれども、今回使用原単位を目標として10%ということでやっております。

目標の現在の達成状況といいますと、9%の削減ぐらいまで来てございますけれども、ちなみに、細かい資料のほうに入っておりますけれども、省エネ型車両の状況でいきますと、1990年ころにはまだ45%ぐらいが省エネ型車両でございましたが、2000年ぐらいで65%を超えまして、2010年では76%まで持っていきたいということで、現在71%でございますけれども、それぐらいの中で10%の削減ということを達成していきたいということを考えておるところでございます。

なお、先ほどもJRさんがおっしゃられたように、鉄道は極めて環境にやさしいということで、鉄道でのエコキャンペーンのようなものも展開して、鉄道利用者の増加、また鉄道へのシフトということを努力しているところでございます。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いいたします。

【日本バス協会】 お手元の資料の64ページからご説明させていただきます。

まず、私どもの協会でございますが、全国のバス事業者で構成されております団体でございます。その加入率を見ますと、事業者ベースでは61%、しかし、車両ベースで見ますと82.3ということで80%を超えている、こういう状況でございます。

次の数値目標の種類でございますが、実は私どもは今回初めて数値目標を設定させていただきました。まず私どもの業界は、お客様の増減によりまして運行回数や運行距離も増減いたします。したがって、数値といたしましては、原単位ということで、生産活動としましては実走行、いわゆる営業運行距離を生産活動ととらえまして、CO<sub>2</sub>の削減原単位を設定させていただいております。

それから、数値目標の内容でございますけれども、2010年度におけるCO<sub>2</sub>排出原単位を1997年度比10%改善するという目標を設定させていただきました。基準年次でございますが、なぜ1997年度にしたということでございますが、実は私どもは地球温暖化対策に取り組みを開始いたしましたのが1998年からでございます。したがって、その後の経過といえますか、削減効果等々を判断する際の基準といたしましては、その前年であります1997年度ということにさせていただいた次第でございます。

次のページになりまして目標の達成状況でございますけれども、1997年度の基準年次を1といたしまして、2005年度における実績は0.915ということでございます。これは今後、これから申し上げます対策を積み重ねることによりまして、2010年には90%にしていまして目標を達成する見込みでございます。

これまでの取り組みでございますけれども、先ほど申し上げましたとおり1998年にボランタリープランを策定いたしまして、その後2006年に大幅に内容見直しをいたしまして現在に至っているわけでございますが、その大きな取り組みといたしましては、まずバス利用促進、地球温暖化対策の一つとしてマイカー依存度を下げて、公共交通利用促進というようなご提言をいただいております。まず私どもはその受け皿となるわけでございますが、今回はバス自体からのCO<sub>2</sub>削減ということで、その取り組みにつきましては省略させていただきます。

これまでの取り組みといたしましては、エコドライブの推進、あるいはアイドリングストップの推進、それから低公害車の導入、これはまだまだ台数的には低いのでございますが、着実に増加している状況でございます。それから、グリーン経営の導入ということで、

啓蒙を行っておりますけれども、2007年7月現在で52事業所、170営業所が認証しておりますが、これはさらに強力に進めてまいりたいというふうに思っております。

今後の対応でございますけれども、これまで実施してきましたアイドリングストップ、エコドライブ、私どもはあくまでもこれが一番のベースと考えております。これを着実に積み上げることによって目標を達成してまいりたいと思っております。それをさらに確実なものにするために、徹底を図るためにEMSと称しておりますが、エコドライブ管理システムの普及に努めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いいたします。

【全国乗用自動車連合会】 全国乗用自動車連合会、法人タクシーの事業者の団体でございます。皆様方にはタクシーのご利用をいただきまして大変ありがとうございます。安全・安心・快適という言葉に加えまして、近年では環境にやさしいということで事業を営んでいる団体でございます。

タクシー事業の概要でございますが、車両数が27万3,000台ということで、年間輸送人員が約22億人、鉄道、バス、タクシー、船舶、航空の営業用の総旅客輸送人員の約8%を占めている数字でございます。公共交通機関としての務めを果たしているものと考えております。

法人タクシーにつきましては約1万445社、タクシー車両が22万台ということになっております。先ほどの数字の差というのが、個人タクシーで約4万6,000台ございます。個人タクシーにつきましては、別途協会を持って活動しておられます。

法人タクシーの約99%が中小事業者でございます。タクシー車両数でいいますと10台以下が約60%を占めているという、中小というよりはもう少し小さいところの事業者さんが多いものと考えております。タクシー車両につきましては、近年は規制緩和がされてきて新規事業者が相当増えてきております。新規事業者は、当連合会になかなか加入してくれないということもありまして、法人タクシー車両数のうち、現在では約9割程度が加入していただいているということでございます。規制緩和後につきましては、タクシー車両の売り上げが非常に落ちておりまして、1日当たりの日車営収という言葉を使っておりますが、現在では17%ぐらい減少している。また、コストの約75%が人件費という労働集約産業でございます。

続きまして、数値目標のほうに入らせていただきますが、全乗連といたしましては、平

成10年にボランタリープランを作成いたしまして、その後3回の見直しを行って現在に至っております。我が国のCO<sub>2</sub>に占めるタクシーの比率ということでは、運輸部門が約20.3%、運輸部門の1.7%がタクシーということになっておりますので、我が国のCO<sub>2</sub>排出量の0.35%を占めていると考えております。

数値目標の種類といたしましては、CO<sub>2</sub>排出量そのものを採用しております。数値目標の内容でございます。CO<sub>2</sub>6%の削減ということで、目標年次2010年度、基準年度を1990年度としておりますが、基準年度以降平成8年度までの6年間は100以上ということであり好ましくない水準にありました。最大で104%という年度がございます。平成9年度以降15年度までの7年間はやや減少傾向に入りまして、最大で4%の削減数を示しております。平成16年度10%、17年度11%と急に削減率が大きくなってきております。この傾向が今後続くかどうかということについての分析、また景気回復の恩恵がぼつぼつタクシーにも及んでくるのではないかという意見もあります。現時点ではこれらを踏まえまして、やや安全サイド、固めとは思いましたけれども、6%以上という数字にしております。既に目標を達成しているということも事実でございますので、今後もう少し新たな数値についての検討を進めていきたいと考えております。

目標達成のためのこれまでの取り組みといたしましては、GPS-AVMシステムの導入、現在ではタクシー車両の、これは法人ではなくて全タクシー車両と考えていただいて、これの40%ということになっております。もう一つ、エコドライブの推進というものを含めまして、グリーン経営の認証というものの取得を推進しておりまして、123事業者、253事業所が取得をしている状況でございます。

今後の対処方針でございますが、GPS-AVMシステムの導入率を60%とする。それとアイドリングストップ装置の導入に対する助成措置が続くという前提ではありますが、新たに1万5,000台の増加を目標にしていきたい。これにあわせまして2010年度までにさらに5万トンのCO<sub>2</sub>の排出量を削減してまいりたいと考えております。

タクシーの燃料はLPGが90%ということになっております。我々としては省エネを進めるに当たりましては、先ほどからもありましたが、省エネ機器ということでございます。これはタクシー車両ということでメーカーにお願いをするしかございません。それでLPGのハイブリッド車の販売促進ということをメーカーに要求しております。それと、トッランナー車の販売についても、これはハイブリッド車についても劇的な効果を持つものだと思っておりますので、メーカーに販売をお願いしているところであります。

小さい話なのですがすけれども、国土交通省の資料によりますと、燃費基準にLPG、軽油、ガソリンという区分があります。その他という分類で約1,000台のタクシー車両がございまして、これをいろいろ調べてみますと、どうもガソリンの自家用車のハイブリッド車がほとんどだ、こう思っております、タクシー車両の仕様になっていないということで耐久性に問題があるという感じがちょっといたしてはおりますが、ここ数年、1,000台まで非常に伸びてきているということで、それだけ燃費に対する事業者の関心というのは高いものだと思っております。自家用車に比べて使用年数が短いタクシー車両においては、車両の代替というのは非常に効果があると考えておりますので、これからもメーカーにひとつ要望していきたいと考えております。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いいたします。

【全日本トラック協会】 それでは資料の73ページから説明させていただきます。

まずトラック業界の実情でございますけれども、国内貨物輸送量は、営業用トラックがトンキロベース、あるいはトン数ベースで、過半数の52%の輸送分担率を担っております。また、業界の数でございますけれども、17年度末で事業者の数がおおむね6,200社、事業用自動車の総台数が139万台、それから、事業所規模の多寡でございますけれども、10台以下の事業主が全体の54.5%、さらには20両以下を含めると76.8%というほとんどが小規模零細事業者というもので占めている業界でございます。また、業界を取り巻く環境といたしましては、昨年の原油高騰に続きまして、ことしも4月以降、原油の価格の最高騰問題がございまして、燃料の節減対策というものはトラック業界挙げての喫緊の課題になっているところでございます。

続きまして、75ページのほうにまいりますと、具体的な数値目標の種類、数値目標の内容が出てございますけれども、数値目標の内容につきましては、CO<sub>2</sub>排出原単位で、1996年度比30%削減というものを新たに目標設定をさせていただきました。この目標達成のための今までの私どもトラック協会の自主行動計画につきましては、従前から経団連のほうには提出していたわけでございますけれども、そのときの当時の目標が営業用トラックのCO<sub>2</sub>排出原単位で2010年度に、1996年度から2010年度見通し値比4%削減ということを掲げておりました。

私どもの業界といたしましては、平成12年度に環境基本行動計画というものをつくりまして、それを13年度から取り組みを実施してきて、エコドライブとかアイドリングストップとか、低公害車導入とか、輸送効率化対策というふうなものを実施してまいりまし

た。さらに16年度には地球温暖化対策にかかわる特別委員会というものを業界の中に設置いたしまして、17年12月に報告書をまとめて、今後の業界の環境対策につきまして意見、提案をしたところでございます。

さらに、昨年の12月には2010年度を目標といたしました業界の環境対策中期計画というものを作成し、今年度から具体的に取り組んでいるところでございます。

今般、数値目標の見直しというものは我々の中のほうからもありましたし、今回そういうふうな社会的な話もございまして、将来のこの数値目標、これを見直すことにいたしました。

その背景といたしましては、従来目標値でございます1996年度から2010年度の見通し値比4%削減、これを1996年度実績に換算いたしますと、CO<sub>2</sub>が10%削減というふうになっております。2003年度以降は、私どものほうの当初の目標の換算した10%削減というものを既に達成しているというふうなことから、今後の輸送トンキロの伸びと、さらには先般つくりました環境対策中期計画、地球温暖化対策、これらの効果を推計して今般目標値を引き上げたというものがその大きな背景でございます。

トラック業界の今後の対応方針といたしましては、76ページのほうに書いてございませうけれども、引き続き今までの目標達成への取り組み、さらには環境基本行動計画の地球温暖化対策、さらには環境対策中期計画の地球温暖化対策でありますところのエコドライブとか低公害車、輸送の効率化、これらを確実に実施するとともに、これら対策の中心としてエコドライブの普及促進対策、これにつきまして、これは燃費対策もさることながら、安全対策、そして何よりもトラック事業者が容易に、かつ多大な予算を必要としないで取り組み可能というふうな観点からも、私どもトラック協会といたしましては各会員に普及啓発をしていきたいと考えております。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。次をお願いいたします。

**【全国通運連盟】** 当業界の事業概要についてご説明いたします。

当業界は荷主様から鉄道を利用した運送を引き受け、鉄道コンテナをお客様から集荷して貨物駅まで輸送し、到着地では貨物駅からお客様への配達を行うという鉄道利用運送事業の業界でございます。鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを行いたいというお客様に鉄道を利用した効率的な物流システムを提案したり、お客様の貨物にマッチしたコンテナを提供したり、JR貨物様と協力して輸送力の確保に努めるなど、鉄道コンテナ輸送の拡大に

努めております。

当連盟の会員数は309社でございまして、9割が中小事業者でございまして、比較的歴史のある事業者が多いという特徴がございます。

次のページでございまして、当業界はCO<sub>2</sub>の排出総量を減らすということを目指して挙げておりますが、当業界が減らすCO<sub>2</sub>排出量と申しますのは、貨物駅とお客様の間を結んでいる集配トラックが出すCO<sub>2</sub>を対象としております。鉄道へのモーダルシフトを推進すること自体、日本全体のCO<sub>2</sub>削減に寄与していると考えておりますが、モーダルシフトによる削減量につきましては、荷主企業様のCO<sub>2</sub>削減量としてカウントされるものでございますし、また鉄道輸送中のCO<sub>2</sub>排出量につきましてはJR貨物様の範疇でございまして、当業界はあくまでも集配トラックからのCO<sub>2</sub>削減を目指しているということでございます。

CO<sub>2</sub>の削減方法でございまして、集配車両にはコンテナを1個積める車両、2個積める車両、3個積める車両というふうにあるわけですが、できる限り大型の集配車両を使いまして、一度に多くのコンテナを運ぶということで集配車両の総走行キロを減らすという考え方でございます。

目標の達成状況でございまして、2005年度までは1998年比で2010年度までにCO<sub>2</sub>排出量を6%減らすという目標にしておりましたが、2005年度におきまして既に1998年度比で6.3%のCO<sub>2</sub>削減を達成しております。

目標達成のためのこれまでの取り組みでございまして、1つには、会員企業の大型車両への代替促進を図るということで、2005年度からは31フィート大型高規格コンテナの導入促進助成制度を実施いたしまして、大型コンテナとそれに対応した大型車両の導入を支援してまいりました。

またORS、これは鉄道のレール上にある貨物駅以外で貨物の引き受け、引き渡しを行うコンテナ基地でございまして、2000年度に埼玉県羽生に開設いたしまして輸送の効率化を図っております。

それから、2002年度からは低公害車導入助成金交付制度を策定いたしまして、CNG車等の導入を支援してまいりました。

最後のページですが、今後の対応方針につきましては、まずは当初の目標数値6%につきましては既に達成しているということですので、2006年度から目標数値を1998年度比11%ということに改めたいと考えております。

目標達成のための取り組みにつきましては、引き続き集配車両の大型化による集配効率の向上策、これを中心に据えていきたいと考えてございます。その他、数値目標に反映することは難しいと考えておりますが、オフィスにおける省エネ促進等を会員各社に呼びかけていきたいと考えております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いいたします。

【日本船主協会】 日本船主協会でございます。当協会の概要です。80ページからございます。

当協会は総トン数100トン以上の船舶の所有者、賃借人また運航業者で、会員数は現在108社でございます。

自主行動計画の対象ですが、会員会社さんは外航海運会社並びに近海内航海運会社でございますが、この中で外航海運事業、ちなみに2005年度は28社を対象といたしました。

次のページですが、数値目標の種類ですが、CO<sub>2</sub>排出原単位、輸送単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量を削減するということです。

目標は1990年度を基準年度とし、2010年度で輸送単位当たりのCO<sub>2</sub>排出量を10%削減するというものでございます。

次に達成状況ですが、2005年度で21%削減ということになっております。ちなみに、1990年から2005年度までの15年間で輸送貨物量、これは75%増加いたしました。CO<sub>2</sub>の排出量は39%増にとどまっております。

82ページ、目標達成のためのこれまでの主な取り組みですが、エネルギー効率、つまり燃料消費量の改善された新造船への代替、あるいは省エネ設備の採用・搭載、輸送効率向上のために船型の最適化・大型化等に取り組んでおります。

今後の対応方針ですが、引き続き排出抑制を実施、推進していく。それから、目標は既にここ数年達成しておりますが、ただ一方、今後大量の新造船の就航が予定されております。したがって、運航船舶数の増加、これに伴う輸送貨物量の増加等が予想されますので、これらの動向を勘案しつつ、見直しを検討していきたいと思っております。

また、外航海運は、国際海事機関IMOにおいて船舶からのGHG排出抑制策の検討を行っておりますので、これにも積極的に協力していきたいと考えています。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。次をお願いいたします。

【日本内航海運組合総連合会】 83ページからでございますが、日本内航海運組合総連合会。事業といたしましては、内航海運業でございます。

概要といたしまして、先ほどトラック協会さんの図もありましたけれども、自動車、鉄道と並んで、国内貨物の輸送機関として、現実には37から40%ぐらいのシェアを占めております。

事業者数は、ここに運送事業者と書いてございますが、オペレーター、それから貸渡事業者、まあオーナーとか船主とか言いますけれども、両方で約4,000社近く。

輸送手段としては、もちろんこれは船でございますので、100グロトン、総トン数のことですが、100総トン数以上の船舶が4,100。それで、まず100グロトン以下も入れますと6,100ぐらいございます。

輸送する主な貨物は素材産業が多いのですが、これは昨年の多い順に書きました。石油製品、石灰石、鉄鋼、セメント、いろいろございます。

次のページでございますが、数値目標の種類、CO<sub>2</sub>排出原単位としております。国内貨物でございますので、輸送量も距離も明確に出ておりますので、国内貨物1トン・1キロ運ぶのに必要な燃料消費量、これを原単位といたしました。

数値目標の内容といたしましては、2010年度における排出原単位を1990年度対比3%削減するというふうにいたしました。

現在までの達成状況はどうかと申しますと、1990年度を1としますと、2003年、一番多かったのですが、1.10、そして昨年2005年は1.04という実態でございます。

次に、その目標達成の取り組みでございますが、一応ハード面、ソフト面と分けてございます。ハード面では船舶の大型化、ほかの業種さんにもそういう答えがございました。それから、建造するときは新機種の採用とか、省エネ装置・機器の採用、それからもう一つソフト面の対策としては、モーダルシフトという言葉はあちこちで聞こえますけれども、これの推進による輸送効率のアップ、もう一つはこれは事業者自身の問題ですが、効率的な集荷と輸送ルートを選択というところがございます。

最後の85ページですが、今後の対応方針としまして、ここの3行目に「2010年度のCO<sub>2</sub>排出原単位を0.98と試算され、当初目標を達成する」と書いてございますけれども、最初3%なのにここは2%じゃないかというおしかりもあると思っておりますけれども、

3%とした時点では、燃料消費量は体積でございました。それが平成14年に経団連に入りまして、体積はないよということで、0.98になった理由は、これはCO<sub>2</sub>排出原単位というのは重量系といいますか、熱量系の試算でして、そうすると0.98になるということでございます。

上の段階で各要素として挙げましたが、下は一般的業界の問題として新規建造ということがございます。バブルのころは年間250隻ぐらいできておりました。平成10年以降、年間50から55と推移しておりましたけれども、ようやく昨年初めて、私たちが言うところの暫定措置事業が始まってから、年間100隻を超え、本年度も100隻を間違いなく超えるということでございます。ということで、ハード面の対策、多少は今後貢献するかなというところがございます。

その次はSESと書いてございますが、スーパーエコシップという船がございます。まだ竣工例は少ないのですけれども、CO<sub>2</sub>削減約20%というような効果が認知され始めました。これは何度か出てきましたNEDOの支援事業の施策でございまして、今後、内航総連の主要な取り組みになるのかなと思っております。

それからもう一点、昨年4月に改正省エネ法が私たち海運業にも実施されまして、これは事業者の取り組みということで、今後削減効果が期待されると思っております。

それから、一番最後でございますけれども、一応産官民の技術協力ということで、ここに書いてございます運航ルートの設定であるとか、定時運航の遵守、ソフト面の解析技術がかなり発達しまして、これも活用しながら2010年は0.98を目指していく所存でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。次をお願いいたします。

**【日本旅客船協会】** お手元の資料の86ページから説明いたします。

旅客船協会は国内で旅客船を運航する事業者、会社、個人、自治体、その他を含めて、そのほとんどすべてを会員とする全国規模の団体として昭和26年に設立されて現在に至っております。その後、現在は少しシェアが下がっておりますが、それでも旅客船の3分の2強は当協会に加入しております。

旅客航路事業の改善発展を図ることによって、我が国の海上の交通及び観光の振興を目的として、次のような事業を行っております。旅客航路事業に関する調査研究、旅客航路事業に関する啓蒙、指導並びに情報の収集及び頒布、それと旅客航路事業の施設に関する改善等でございます。そういうことで、現在正会員は622名、賛助会員42名という協

会でございます。

当協会の数値目標としましては、エネルギー消費原単位としてメガジュール／総トン。この総トンというのは重さではなく容積トンでございます、お客様を、あるいは荷物を乗せるスペースの大きさでございます。

これを消費原単位としました根拠として、この業界の船舶はトラック等の車両、お客様、つまり人間を同時に輸送する、いわゆる旅客兼貨物フェリーというのが量的に大半を占めております。

そのため、エネルギー消費原単位を人・キロに振り分けることが非常に困難でありまして、最初のころはそれを使っておりましたが、なかなか信頼性のあるデータを集めるのが困難でありましたことと、それから船舶の特徴として、満載時と満載にいかない半分以下程度でのお客様や荷物を積んで走る場合もあるのですが、その場合でもバラストイング、つまり海水を船内に取り込んで重芯を下げた状態で走る必要がありますので、燃料消費に大きな差が出ません。最初の頃に使っていましたがメガジュールを人・キロで割った単位を原単位として使っていると、そのときの消費率によってとんでもない数字が出てきたりして大きく変動してしまうということで、長期的に目標とする指数としてはそぐいせんので、「エネルギー消費を船舶のお客様に割り当てる容積で割った数値」、これを用いることにいたしました。

この数値を使いまして、1990年度対比で2010年度に3%削減したい、こう考えております。

目標の達成状況からいきますと、1990年度の1に対して、2003年度が1.19とかなり悪化いたしました。その後、低下傾向を示して、2005年度は1.07まで下がっております。

目標達成のためのこれまでの取り組みといたしまして、ひとつにはそれぞれの船舶について最適なコースと運航ダイヤの設定であります。これは船舶の場合は潮流が燃費に大きく影響をあたえますので、コースの設定が重要です。それと、運航ダイヤの設定ではちょっとスピードを上げることが燃費の大きな悪化につながります。そういうことで最適なコースと最適な運航ダイヤ、つまり速く行き過ぎないような最適なダイヤを設定してきました。

それから、船は長く使うものですから、年々経年劣化いたします。それによって燃費が悪化しますので、1年あるいは2年に1度のドック時に船底部のサンドブラストと申しま

してその部分の塗装を全部剥がして塗り直すことにより船底を滑らかにして燃料消費の悪化を防いでおります。それからエンジンのほうは、定期的な機関整備の実施によっても性能を維持して燃費の悪化を防ぐということをやってまいりました。

今後の対応方針としましては、先ほども申しましたように現存船については各航路において最適なコース及びダイヤの選定並びにモーターシフトの推進、入渠検査時においてサンドブラストの実施する、機関整備を行って性能の維持に努めると等、今までやってきたことをさらに推進致します。

新造船については、スーパーエコシップのようなすぐれた船型を用いて、省エネ性能のアップした船、なおかつ船型の大型化を図ってスケールメリットが得られるようにして、2010年には3%の削減をぜひとも達成したいと考えております。

以上です。

**【部会長】** ありがとうございます。次をお願いいたします。

**【日本港運協会】** 日本港運協会でございます。資料89ページからになりますが、港湾運送の取り組みをご説明させていただきます。

私ども日本港運協会は港湾運送事業法で指定されました93港の港湾運送事業を営む事業者によって構成される中央団体でございます。業界団体に属する企業の概要といたしましては、港湾運送は港湾において船積貨物の積み卸し、はしけ及びいかだによる運送、上屋その他の荷捌地における搬出入を行う事業であります。そういうことで、海上輸送と陸上輸送等を結ぶ物流のかなめの役割を果たしております。

そういう意味で、港湾運送は我が国の国際海上物流を支える重要な役割を担っていると云えるのではないのでしょうか。

また、港湾運送サービスの安定的な供給を確保するため、港湾運送事業法により事業は許可制、運賃料金は届出制となっております。図のように一般港湾運送事業をはじめ8事業種に区分されております。

次のページでございますが、目標の種類といたしましては、取扱貨物量当たりのCO<sub>2</sub>排出原単位といたしました。その内容は港湾運送事業者の大部分を占めている一般港湾運送事業及び港湾荷役事業に使用されております港湾荷役用機械を対象にして数値目標を設定することといたしました。

設定の理由といたしましては、港湾荷役用機械は、主に軽油、電力を使用しております。

貨物取扱量の多寡と相関関係にあるということから、CO<sub>2</sub>の排出量自体は少量であります。CO<sub>2</sub>の排出は避けられない。このために取扱貨物量単位当たりのCO<sub>2</sub>排出原単位の削減を目標とすることといたしました。

目標の内容でございますが、今年度より数値目標の種類を変更した関係もあるんですが、CO<sub>2</sub>原単位削減数値を2006年の実績等を踏まえて、年内に具体的な削減数値を策定する予定にしております。目標年次は2010年、基準年次は2005年といたします。

達成状況については、現在策定中でありまして、具体的には次回のフォローアップになるかと思っております。

これまでの取り組みですが、従前までは平成14年2月に国土交通省の温暖化防止のボランティアプランにおきまして石油系荷役機械台数の削減の目標を掲げまして、毎年フォローアップに取り組んできました。一定の成果はおさめてきております。

今後の対応方針でございますが、電動荷役機械への転換促進、低公害型（省エネ）の荷役機械の導入促進、作業中断時の不要エンジンのストップ徹底、エコドライブの実施、本船船内作業時のバッテリーフォークの使用等を中心に進めていく予定としております。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。次をお願いいたします。

**【定期航空協会】** 定期航空協会です。92ページでございます。

航空運送事業にかかわる17社が定期航空協会に所属しておりまして、平成3年に設立されております。

2ページ目、数値目標の種類でございますけれども、航空機から出されますCO<sub>2</sub>の排出量を航空会社の生産量をあらわす指数であります提供座席距離、これを使いましてエネルギー使用原単位という形であらわしております。

数値目標の内容といたしましては、90年比に対し2010年10%削減するというところでございます。

現在の目標達成状況でございますけれども、航空機のジェット燃料というのは、残念ながら現在代替燃料が存在しておりません。そのために機材更新というのは早い時期から業界としては進めてまいりまして、そのため、2005年度の段階でエネルギー使用原単位12%削減というところまで進んでおります。

これまでの取り組みといたしましては、今申し上げました機材更新の推進、それから通常の日常運航における飛行高度・速度、それから最短飛行経路、こういうものをさまざま

な形で選択をしておりました。さらに航空機そのものに搭載いたします搭載物の軽量化、こういう部分についても図っておりました。

今後につきましてですけれども、もちろん今後につきましても新機材導入というところを取り組んでまいります。近年は特に生産量も非常に業界としては伸びてきておまして、機材更新による効果はあるのですけれども、大きな要素となります代替燃料がないというようなところから、今後省エネ運航の定着に伴う削減については横ばいになるのではないかというような傾向もございます。そういう意味では、さらに航空機の導入に加えて、官民協力による航空機燃料削減に効率的な運航方式、こういうものを官民一体となって協力をいただきながらさらに進めていきたい所存でございます。

以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。

以上で28団体からのご説明を伺ったわけでございますが、委員の皆様方から40分ぐらいの時間をかけて奇譚のないご意見を伺いたいと思います。ご発言をされたい方はあらかじめ名札を立てていただけますか。

**【委員】** 素人っぽい質問からのほうがいいと思いますので、3点ばかり。

私の友人で役所で環境問題をやっている人が、東京から大阪ぐらいはよほど急がなければならぬ人を除いては新幹線にする。彼が言うには、今機材の更新の話がありましたけれども、大気にまき散らす負荷、負の影響は乗客1人当たり鉄道は航空機の10分の1だということです。それは事実かどうか、まずそれを伺ったほうがいいのですけれども、もしそうだとすれば、やっぱり東京から大阪以东ぐらいはみんな鉄道でと、そういう意識改革が必要だということです。その場合に、それを実現するために、鉄道会社の方で或いは国の側でどういう努力が必要なのか。

それから、それとの関係でリニア、これは国交省に伺ったほうがいいんでしょうけれども、商業化ということでえらい長い時間がかかっているのですが、どういう将来計画、実現に向けてどういった計画になっているのか。これも伺いたいと思います。

第2点は、これも素人っぽい質問ですが、民営鉄道、私が毎日利用している駅なんか非常に小さな駅なのですが、ここにエレベーターに加えて、今度はエスカレーターをつくりました。多々ますます便利ということですが、地域住民の方は、エレベーターに加えてエスカレーターよりも駐輪場あるいは駐車場、この方がよほど必要、地下に置ければよい。ヨーロッパはみんなやっているわけですね。エレベーターに加え、エスカレーター

までついている（或いはその逆）小さな駅なんてないですね。そんなものより自治体と鉄道会社が協力されて駐輪場をつくる、あるいは駐車場をつくるほうがよほど環境との関係でも先決だと思いますが、いかがでしょうか。

第3点は、これで最後ですが、きょうもこの電灯を見ながら、先ほどホテル、旅館の協会の方々からお話がありましたけれども、伝統的な電球ではなくて蛍光灯電球に変えれば、よほど電力の消費量も、減るというのですけれども、上のを見ていても、これはどちらの電球なのかよくわかりませんが、旅館なりホテルで蛍光灯電球への転換はどれぐらい進んでいるのでしょうか。

【部会長】 ただいまの質問について産業界、3つの業界があると思うのですが、ホテルと民営鉄道、あるいはJR各社、それと航空ですか、順にお答えいただきたいと思いません。

【日本民営鉄道協会】 それでは、2番目のご質問でございましたエレベーター、エスカレーターよりも駐輪場というお話でございますけれども、基本的に駐輪場の整備でありますとかを決してサボっているわけではございませんで、現在エレベーターからエスカレーターというふうなことにつきましては、もともと高齢化がどんどん進んでいる中で移動制約者として、昔の障害者以外にも一般の方でもなかなか移動が難しくなっているというふうなことも含めまして、国交省さんのご指導もございまして、結局移動制約者対策としてエレベーター以外にもエスカレーターというふうな形を順次主要駅から整備を進めている、これは一つの努力としてご評価いただけるとありがたいと思っております。

ただ、一方でおっしゃいますように鉄道の駅を使うためには、自転車でおいでになる方もいらっしゃいますし、車の方もいらっしゃるということでございますけれども、駐輪場につきましても、別に、昔から自転車法と称する一定の自転車普及のための法律がございまして、その中でも鉄道事業者は、例えば駅の周辺で用地の提供でありますとか、そういうものに努めまして自治体が整備する駐輪場の支援、そういうものをやっていくというふうなことがもともと決まっておりますし、そういうふうな調整をさせていただいた上で、なかなか場所が取れない場合もございますので、若干自治体さんが少し離れたところに駐輪場をおつくりになられる場合もございますけれども、いろんな形で駐輪場の対策もやらせていただいているというのが実情でございます。

【JR東海】 東京ー大阪の輸送の話が出ましたので、JR東海がまず最初に。

大変いいご意見をありがとうございました。実際我々もいろいろ考えておりまして、交

通機関というのはそれぞれ特性がありまして、そんな中で、外国に行くのに新幹線で行けませんので、こういうところは飛行機が非常に特性がいいだろう。ただ、東京－大阪間のように、このような距離でいろんな交通があるのですが、新幹線がかなり優位性を発揮しているような分野では、これはほんとうは何らかの施策で環境優位性という切り口でシフト促すような交通施策が必要ではないかというふうに我々は考えております。

それで、実際どれぐらいいいのかという話なのですが、ちょっとした試算なのですが、たとえばのぞみで行く場合と飛行機で行く場合、東京－大阪間ですが、これはいろいろ議論のあるところかもしれませんが、新幹線ですと、東京－大阪、ざっと言って5キログラムのCO<sub>2</sub>を出すのですが、飛行機は50キロぐらいのCO<sub>2</sub>を出す。1対10、ざっと計算するとそういうことになりますので、この辺はほんとうに環境にいい施策を交通施策としてどうやっていくかということで、さらにもし仮に、ちょっと誤解を招くかもしれませんが、飛行機を全部新幹線にしたら全体で45万トンぐらいのCO<sub>2</sub>が年間削減できるというような試算も行っております。この辺は政策の話です。交通政策をどのように考えていただけるか。

ただ、我々鉄道事業者としてはそういうことも期待しつつ、みずからの努力としてやっぱり省エネ型車両をどんどん入れて効率を上げるとともに、先ほど言いましたように環境にいいといっても、便利が悪かったり使い勝手が悪い、そういうことでは使っていただけないので、より速くとか、あるいは車内で快適とか、そんなようなニーズにおこたえしながらお客様に乗っていただけるような輸送を提供するとともに、また、新幹線の輸送は非常に環境にいいことですよというPRも、最近ちょっとテレビでやりましたが、エコ出張という、新幹線で行くことはいいことですよというようなPR活動もしながら地球温暖化防止対策に会社として貢献していきたいというふうに考えております。

以上です。

**【部会長】** あと、航空とホテルですけれども、お答えは端的にお願いいたします。

**【定期航空協会】** 定期航空協会でございます。JRさんに真っ向から対抗するつもりは全くございません。なぜならば、飛行機をストップしろということになってしまいますので。航空機は先ほど申し上げましたように代替燃料がないというところでは、この先も大きな課題を抱えてまいりますけれども、全体、総トータルのところであれば、近距離もしくは遠距離というところであると思っておりますけれども、ここに私どもはやはり時間というもの、こういうものを加味した上で判断をしていきたいなというふうにも思っております。

ので、やはりお客様の足というところではJRもあり、航空もありというところで、どちらを選んでいくかというところにつきましては、私どもも環境の部分につきましては、先ほどご案内いたしましたようにより効率のよい航空機というところを目指して進んでいきたいというふうに思っております。

【日本ホテル協会】 ホテル協会でございます。先ほどもちょっとお話ししましたように、私どももいろいろ、ちょうど我々宿泊産業3人がここにおるわけですが、やはり先ほど申しましたように快適性と折り合いが一番難しいのですけれども、今、たまたま電気の話が出ました。私どもの産業というのは経営体制が脆弱です。労働集約型で、人件費が高くて、設備投資型で、かつ利益が薄いということで、実はエネルギーコストも非常に大きいのですから、その削減というのはほんとうに徹底しております。

一番やりやすいのが、大きな設備投資をせずにできるのは実は電球です。ですから、省エネ球が出たときに、ほとんど皆さん入れています。これは一つはエネルギーコストが落ちると同時に、たしか6,000時間ですか、低く見積もっても4,800ぐらいもつはずですから、その間の点検の時間が省ける。つまり人件費が省けるということで、コスト削減に非常に大きな効果がありますので、まず最初に入れたのが、皆さん共通して多分省エネ球だと思いますが、こちらにありますのは、これは省エネ型かどうかわかりませんが、今、実はこういう蛍光灯型のものがあるのですけれども、超光型の省エネ球が実はあるんです。量販店で見ますと、1灯3,800円ぐらいするので、まだ非常に高いものですから、これがもっとコストダウンして、おそらく1,000円内外になれば相当普及いたします。そういたしますと、これだけでもおそらく4分の1ぐらいの省エネになりますから、非常に大きな効果になりますから、私どもとしては、先ほど申しましたようにエンドユーザーですので、メーカーさんがその大量生産なさってコストが落ちれば、自動的にエネルギー消費も落ちていくということだと思います。

それから、私どもは空調関係が非常に大きいのですね。これもインバーター系を入れたりしてやっていますが、電球というのは日常すぐ取り入れられますけれども、設備系はなかなか改装が大変ですので、やはり更新時にしかできないというので、更新のときにどんと落ちるといような形が特徴だと思います。

以上です。

【部会長】 それでは、〇〇委員。

【委員】 時間のあれがございますので1点だけ。多くの方々に集まっていたいたの

は、おそらくお互いのいいところを吸収していただきたい。CO<sub>2</sub>削減のヤードスティックコンペティションを期待しているからではないかなというように思うのですけれども、ただ、輸送事業者と製造業者ではかなり事情が違うのではないかとこのように思います。そこで、論点を絞らせていただいて、輸送事業者の中で、例えば鉄道事業者であれば、比較的ヤードスティック指標として活用しやすいのではないかと。ただ、市場構造が違いますから、そう単純じゃないことはよくわかりますけれども、その鉄道事業者から見て、他の輸送事業者の取り組みに関してヤードスティック指標となり得るようなものは何なのか、あるいはこれはどうしても難しいのだというものがあるとしたならば、それは何なのか。どなたでも結構でございますので、お教えいただきたいというのが質問でございます。

【JR東日本】 JR東日本でございますけれども、ちょっと不勉強なのですが、ご質問のヤードスティックというのはどういう趣旨なのか。

【委員】 競争相手のいいところ、あるいは悪いところをお互いに刺激し合って、参考資料として競争を推進していこうと。ですから、もう少し平たく言えば、参考になり得るものと、なり得ないもの、こういうふうに理解していただいても結構です。

【JR東日本】 わかりました。当然輸送事業にはそれぞれ分野があると思います。今、東京―大阪の話が出ておりましたけれども、それはまさしくそこでぶつかり合うと。ただ、基本的に補完し合うところが非常にあると考えています。当然自分の家から駅まで行くところというのは鉄道以外のものになりますし、そこから距離に応じてそれぞれ特性があるだろうということになりますので、そして、基本的には個々の輸送を担っている会社はほとんど原単位というものでいっていますので、逆に言えば、そこをどう減らしていくかというのが我々の使命であり、やっていかなければいけない世界だろうということで考えていますので、そこをどういうふうによく分担ができていって、トータルとして環境に貢献できるかというのが、輸送業界全体を見てもらう指標になるんだろうなと思っております。

その中で我々としては、できるだけ自分たちが使っていただける、要するにやさしくなれるようなものをつくり上げていくというのが、逆に言えば使命なのだろうなということで考えております。

特に今ほかの業界と、これが参考になるとか、ここはライバルだということにはならないのですけれども、それぞれの取り組みがありますし、それぞれ連帯といいますか、それぞれのところで努力をしていっていますので、逆に、またそれを踏まえた協力ができるところは協力していくということを築き上げていくことが必要なのかなというふうに感じて

聞いておりました。

回答になってないかもしれませんが、申しわけございません。

**【委員】** 2つあります。1つは皆さんのそれぞれの団体でのご努力が大変なものだということを伺いました。NEDOのサポートが結構効いて、新しいタイプに変えるというようにお話がありましたが、もうちょっと業界として国に対する要求をされたほうがいいのではないかと思います。皆さんご自分の努力だけを話しておられましたが、1つはそれです。

もう一つは、団体間の協議というのはあるのだろうか。そういう場があるのかどうかというのを伺いたい。例えばトラックと鉄道、貨物で言えば、CO<sub>2</sub>のほうから言えば少なくとも鉄道のほうが効率がいいわけですが、だけど、それぞれの業界の成り立ちがあるわけですから、しかし、きょうお話を伺って大変たくさんの団体があることがよくわかったのですが、それつなぐような団体もどうもあるようですから、今は行政指導というのはなかなか国交省もやりにくい時代なのだろうと思いますが、つなげてもう一回再編するというのを考えないと、それぞれの業界の成り立ちだけで努力するというのでいいだろうか、その辺を、どなたが答えいただけるかわかりませんが。

**【部会長】** これはどなたにお答えいただければいいのかよくわかりませんが、団体間の協力なりですね。

**【委員】** 少なくとも協議組織があるのかということと、ないとすれば、そういう場を設定する気はないのか。これは国の責任だと思うんですね。

**【政策統括官】** 物流を担当しております政策統括官をしております伊藤でございます。きょう環境対策で各団体の皆様のご自身の努力の話を伺いました。物流に関して申しますと、確かに先生おっしゃるとおり、全体を見通しながら目標設定をする、こういう必要がございます。もう釈迦に説法になるかもしれませんが、2005年に物流政策大綱というものをつくりまして、政府全体で環境も含めた物流施策をいかに進めるかという基本的な考え方が合意されました。その後ですけれども、それをどう実施していくかということで、関係省庁、それから団体の協議の場を設定いたしました。そこに典型的な例としては、物流団体連合会といういわば各団体が構成メンバーになった連合体というのをつくりました。そこが一つの協議の場だというふうに考えております。

きょうの話をさらに進めていくと、例えば典型的な例で申しますと、鉄道とトラックの関係、あるいは人流はちょっと物流と離れていますけれども、各モード間のいいところを

どういうふうに関連していくか、こういう話をそういった場で進めておりました。行政の場で一つ行政のツールとして持っているもの、今NEDOの話がございましたが、石特の原資をいただいて、NEDOを経由して、あるいは省エネセンターを経由して皆様にご活用していただくような補助の仕組みをつくっております。国土交通省の中でグリーン物流パートナーシップ会議という会合を設けて、その中でモーダルシフトあるいは各事業者が連携をして工夫をするという、こういうプランにも2分の1あるいは3分の1の補助をするという仕組みをつくり、これまで結構な数の実績が出ておるということでございます。

簡単でございますが、ご紹介をさせていただきました。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それではちょっと時間の関係で、お答えになる側も質問する側も、すべて2分を絶対に超えないように時間厳守をお願いいたします。

【委員】 どうもありがとうございます。時間厳守ということですので短めに。

私は、今伺いましてほんとうにそれぞれの事業者の皆さんが熱意を込めてやっつけらっしゃるというふうにしたのですけれども、このところ、このままのテンポでいったら、温暖化が非常に進むのではないかということが社会的にも明らかになっているわけですので、もう一步本腰を入れてきちんと環境対策をしていくにはどうしたらいいかという、それぞれの業界の皆さんがそういうことをぜひ考えていただくということが大切な時期なんだというふうに感じております。

それで、今非常にCO<sub>2</sub>の上昇で問題になっている業務部門と運輸部門を中心に質問させていただきたいと思っているのですけれども、まず業務部門の、私は消費者としての目線を大事にしておりますので、ホテルや旅館の関係の方が出ていらっしゃったときに大変私は気になったんですが、バックヤードは頑張っているのですが、お客さんのいるところはやはりサービスですからできないというようなニュアンスのお話がありました。配慮していただいているのは大変ありがたいのですけれども、これから多くの国民が環境の大切さに気づいて協力していくという国民運動の大切さということも言われておりますので、いかにそういうことにシグナルを出してくださるかというのも、業界の皆さんがそういう気持ちで半歩、一歩ずつ情報を出し、取り組んでいただければ大変ありがたいというふうに思っております。

そういう意味で、それをご発言された日本ホテル協会さんにまずご意見をいただいて、あと、ほかの2団体もやはり大事なところですのでお話しさせていただきたいと思っております。

それで、運輸ですが、私は運輸はとてこれからの日本の方向性として大事だと思っております。やはり公共交通機関と地域が大事だという時代の中で中心になると思っております。それで、JRさんの中で、どれも頑張っていってほしいように思っていたのですが、かなり目標値が違うんですね。その中でリードして欲しいのはJR東日本さんとかJR四国さんかなと思って伺っていたのですが、JR東日本さんは原単位と総量というのを明確に出して欲しいって、やはりリーダーとして全体に対してどういうふうこれから持っていきたいと思っているか、少しきちんとお話しただければありがたいというふうに思っております。

運輸ですが、日本バス協会さんは、低公害車や、これから燃料をどうしていくかということが大変大事な時期に、ほとんどそのことをおっしゃらずに、エコドライブとか、そういうのでやるというふうにおっしゃってありました。もう少しこれからのことを見据えてお話しただければありがたい。

運輸に関してはエネルギー削減がコスト削減に明確につながるはずですがけれども、船舶のほうの日本内航海運組合総連合会と日本旅客船協会さん、3%という非常に少ない数値なんですね。なぜこんなに少ないのかというあたりをお答えいただければありがたいと思います。どうぞよろしくお願いします。

【部会長】 質問だけ先にいただいて、お答えは後でまとめてお願いいたします。では次に、〇〇委員、お願いします。

【委員】 きょうはいろいろな団体が具体的な削減目標という定量的な数値を出されているのですがけれども、自主的ということですので、それがばらばらになっていても、ある意味でおかしくないと思うのですがけれども、一方、外から見ると、例えばJRの中でもその数値はかなりばらついているというようなことで、やっぱり公平な負担をするということであれば、そういう削減目標を立てるに当たって、経団連なり、あるいは国交省なりで何かガイドラインみたいなものが必要ではないかなというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

【委員】 〇〇委員と結構重なってしまうので簡単に申しますが、1つは、これは参考2のほうでCO<sub>2</sub>排出量も出していただいているので、国の評価としてはこれが結構いいと思っているのですがけれども、当然のことながら原単位でも排出量でもどちらでもいいということにはなっているのですが、これも当然のことですが、京都議定書の目標は最終的には排出量で見えるものですから、原単位だけの目標でほんとうにいいのかどうかと

というのは、お考えいただかないといけないのではないかと考えています。CO<sub>2</sub>の排出量も同時に目標にさせていただけると大変ありがたいということでございます。これは全体的なことですので、全部にかかわる問題でございますけれども、JR東日本なんかは両方やっていたので非常にいいというふうに私も考えております。

もう一つホテルについて、あるいは旅館についてですけれども、これも〇〇委員が言われたことと重なってしまうのですけれども、国民に対しても何か対応をお願いしたいということが当然ありまして、例えばヨーロッパとか、アメリカもそうだと思いますけれども、ホテルで使ったタオルは、床に置いておいてくださいというようなことがメッセージとして書かれていたりしますけれども、日本のホテルはあまり多くないと思うんですが、これは洗濯をしなければいけないタオルが何かということが限定されてくるので、それもCO<sub>2</sub>排出と関係してきますけれども、国民に対して、お客さんに対していろんなメッセージを出すということも是非していただけるとありがたいと思っています。

以上です。

【委員】 2分で終わらないかもしれないのですが、全体的な話で国交省をお願いしたいのは、やはり別添の2と参考の2がばらばらになっていまして、特に参考の2は一部CO<sub>2</sub>排出量が完全に欠落している。目標は目標でよろしいのですが、やはりCO<sub>2</sub>の排出が現実にどうなったか、それを含めてわかるような表でまとめておいていただきたいと思えます。

同じような意味で経済産業省のほうでは、いつもカバー率を非常に気にしていましたが、今のご説明の一部ではカバー率も入っていましたが、そういうことも含めたわかりやすい表にまとめていただけると議論しやすいかと思えます。

それから、個別のところでは、細かいことで、全体の参考2を見ますと、経済産業省のほうの対象分野から見ますと、もうほとんど誤差みたいなもので、運輸部門を除きますと、こういう細かいところは増えても減ってもあまり変わらないような気もしますが、それはそれぞれ努力していただくというのは非常に重要かと思っています。

そういった意味で、やはりホテルが少々気になりまして、先ほど電力だけをおっしゃったけれども、多分ホテルでは熱需要というのはわりあい大きいというふうに聞いておりますが、この辺のところは、一部の、どっちだったか忘れたけれども、CO<sub>2</sub>で換算していらっしやいましたが、そういったことももう少し明確に入れておいたらどうか。

それから、3万、4万の一泊から見ると、ほとんど誤差になるかと思うのですが、例え

ば電力そのものよりもCO<sub>2</sub>で考えますと、太陽エネルギーとか、そういったものを少し導入して、CSRみたいな感じになるのかどうか、その辺のところを伺いたい。

もう一つ、倉庫のところでも同じように石油と電気でフォークリフトか何か変換されていましたが、このときに石油の排出量が電気にかわりますと、エネルギーだけでいくと非常に減るのですが、全体としてどうかという点、そういったような技術的にもう少し整合のとれた表現をお願いできればと思っています。

それから、やはり大きいのは船主協会だと思うのですが、このあたりは実際に国外で購入した燃料と国内で消費する燃料を合わせたものがこの表に出ているのか、あるいは京都の議定書の対象は、内外合わせたものになっているのかどうか、それからインベントリーとの関係がどうなっているかあたりはちょっとよくわからなかったものですから、今でなくてもいいのですけれども、今度教えていただきたいと思います。

以上です。

**【委員】** きょうのお話は一言で言えば、システムの要素といいますか、輸送であればビークルのエネルギー効率をいかに高めるかということが中心であったと思います。したがって、この次の段階はその要素、ビークルをいかにうまく使うかということだと思います。それにつきまして2つ質問したいのですが、トラック協会さんに伺いたいのは、大型トラックに速度リミッターを導入したと思いますが、導入したことによって燃料が削減されたという話も聞くのですが、それはほんとうかどうか現実の問題として伺いたい。

もう一つはJRなのですが、東と東海さんをご発言になったので、次は西さんにお伺いしたいのですが、どこでも赤字路線で苦勞しておられる。閑散線ですね。閑散線区で鉄道車両は30トンぐらいありますけれども、それで数人だけを運んでいたのでは、1人当たりのエネルギー消費量というのはバスよりずっと悪いですね。だったら、いっそのことバスに変えたらいいのではないか。同時に、バスであれば、住宅地のいろんなところにバス停をつくることができますし、山間地を走る鉄道というのは自然災害に対するリスクが非常に大きいんです。多分最近できる道路などはもっと安全なところにできていますから、安全という意味でも、便利さという意味でも、もちろん省エネという意味でもバスに転換したほうがいいのではないか、そういう発想はありませんかという質問です。

**【部会長】** 全体を伺ってしまして大変ご努力されている状況はよくわかりました。ただ、原単位は大変向上しているのですけれども、先ほど〇〇委員も指摘されましたけれども、エネルギーの消費量の総量、あるいは炭酸ガス発生の総量で見ると、あまり減って

ないケースもあるし、それから、最近、2000年以降は経済動向もあるのでしょうけれども、増えている傾向も結構多いということでございまして、幾つか非常にリーディングカンパニーで、総量規制と原単位と両方を採用している企業もございましたけれども、ああいうものをモデルにして、経済と環境の両立の中で総量に対してもぜひご配慮を願いたい。これはきょう来ていただいた企業だけではなくて、あらゆる企業全部に対応する話ではございます。

**【委員】** 私はJR各社のご説明を聞いておりまして、数字にばらつきがあるというのは、これは各社の置かれている地理的、経済的なバックグラウンドがそれぞれ違いますから当然であろうと思っています。各社話し合っただけで画一的に、この数値にしましょうなどというのは、私はむしろ弊害であって、各社が夫々トップランナーを目指してやっていただければ、それでいいのではないかと思います。

それから、私はいつも申し上げておりますが、例えば鉄道、船舶、航空、それに自動車輸送を含めましてベストミックスというのが必要ではなからうか。A点からB点に行くのに、ある程度長い距離で考えますと、この部分には船舶を、この部分にはJRをというふうな形でいきますと、相当程度CO<sub>2</sub>削減に効果があることがシミュレーションでは出ております。ぜひその辺も各運送機関が連携して進めていってほしい。これはそうするように国土交通省が強力に指導されたらよろしいのではなからうかと思っています。

以上です。

**【部会長】** 本日、もう一つ議題がありますので、各業界団体の方で、今の委員のご意見の中にはむしろ質問というよりも意見が多かったと思うので、お答えになりたい方は名札を立てていただけますか。ということは、2社ですね。

**【日本ホテル協会】** ホテルに対するご質問が多かったものですからお答えします。三つ四つございましたが、まず客室の照明です。私どもは先ほどバックヤードを強調しましたけれども、客室はもちろんやっております。省エネ球も使っていますし、ノンフロン冷蔵庫を進めていますし、タオル等のチェックもやっています。ただ、お客様にそれを強制はしないという意味で申し上げたわけで、やってないわけではない。

それから、タオルのディスポーザル、これは欧米でやっていますけれども、日本の場合、非常に滞在が少ないものですから難しいということです。実は京都支部で10年ほど前にやったんですけれども、うまくいかなかったということです。

もう一つ、これはクリーニング、ランドリーの問題がありまして、日本の場合、こうい

った高温多湿の国ですから、一泊、二泊、三泊で汗の出も全く違います。そうしますと、ランドリーと一緒に洗った場合、どうしても強くしないと落ちないという問題がありますので、逆にこれは水が増えるのではないか、逆の効果もあるということでもあります。

それから、ホテルのサービスはカテゴリーによって違いますので、ビジネスクラスのホテルからリッツカールトン、ないしベニンシュラのグレードのホテルまでありますので、それぞれの客室はお客様のニーズに合わせた形でやっていますが、その中で最大限の省エネなり、省コストをやっているというのは事実でございます。

以上です。

【JR東日本】 ○○先生のご質問にお答えします。

当社は2本立てということでやらせていただいています。鉄道の輸送ということに絞って言えば、原単位というのは、我々鉄道を公共交通機関としてご利用いただくのが、一番環境に貢献することであろうというふうに考えております。したがって、当然一つの列車当たりのエネルギー効率をよくする、これは当然責務としてある。ただ、ご利用が多くなって、多くの方に乗っていただくということになれば、当然本数は増えてくる。それも当然必要なことだろうと。そうすると、結局、総量としては相殺されてしまう可能性がある。つまり、我々の責務というところをちゃんと見据えるには、原単位が必要という考え方であります。

ただ、そうはいっても、やはり企業としてそれなりの規模になりますと、当社の約7割が運行のエネルギーです。残りの3割がその他の事業といたしますか、管理業ですとか、運行のその他で使うということになっています。当然そちらのほうの削減、これは当然会社の責務としてもやっていかなければいけない。その2つ。

あと、当社の大きな特徴としましては、先ほど言いましたけれども、発電所を持っている。自営の発電で約56%の電力を賄っておりますので、こちらのほうを排出者として削減していかなければいけない。こういうことも含めまして、総量というものも目標設定をして取り組んできているところであります。

トータルで見ますと、今後ますますモーダルシフトが図られましてご利用いただけるということになりますと、目標の設定としては分けるとか、運航と明確にするとか、そういった出し方も必要になってくるのかなというふうには思いますけれども、現時点ではこの2本をきちんと両立させていきたいという考え方でやらせていただいています。

【JR西日本】 ○○委員のほうから名指しがありましたので、ローカル線の問題で非

常にいいご示唆だなと思えました。おっしゃるとおり、当社、ご利用が少ないローカル線を多く抱えております。これまで何とか鉄道を残しながらも、経営の改善に努力してきましたけれども、もうぼちぼちやることについては限界が来ているかなと思います。北海道さんから紹介がありましたDMVも一ついい手段になるのかなと思っていますけれども、今委員の方からありましたバスということについて、環境の面から真剣に考えなければならぬ、いいご示唆だと思っています。周辺の道路の状況なり、もちろんレールということがございますので、地域の皆様の理解というようなこともあります。バス転換を一つの選択肢として国の皆さんともいろいろ相談して取り組めれば、環境にもやさしく安全だということは大事なことでしょうから、取り組む課題の大きなテーマであるかなというふうに思っています。

以上です。

【JR貨物】 JR各社の指標にばらつきがあるという話がありました。弊社の数値が旅客会社に比べ少し低く見えるかと思えます。その点についてご説明させていただきます。先生からもご意見をいただきましたように、一つは我が社の財務体質の問題がございます。例えば省エネ車両の導入でございますけれども、先ほどお話しさせていただきましたように、当社が国鉄から承継しました車両はそもそも非常に古いものが多く、それを当社の体力の範囲内で取替えを進めてきました。このため、他の旅客会社さんと比べて、新型車両の比率が低くなっています。

それから、原単位についても、これはトンキロ、つまり、輸送量の実績が分母になっていますので、輸送量実績の増減に左右されること、また、貨物列車は出荷動向に応じた輸送力の調整方法に柔軟性が乏しいという側面があり、単純に旅客会社さんとの比較はできませんが、数値的に低く見えるのではないかと思います。

ただ、いずれにしましても、鉄道貨物輸送は、トンキロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量がトラックの8分の1です。そういった環境特性を生かし、環境問題のお役に立ちたいと努力しています。例えば、他の輸送機関、トラックや船との連携を進め、フェリーを使った代替輸送を開始する等の試みに取り組んでいます。また、国からもご支援・ご指導をいただいております。例えば、今、貨物駅と道路との結節を改善するための検討を進めていただいております。そういった取組みをさらに発展させて、お客様にご利用いただきやすい鉄道輸送網をつくっていきたいと思います。

もう一つ、鉄道局にご指導いただきまして、お客様、利用運送事業者さんと私どもが一

緒になりまして、お客様のご要望を直接伺いながら、より利便性の高い貨物鉄道をつくるための方策を考える懇談会をこの春に開催していただきました。その結果を踏まえまして、「JR貨物による輸送品質改善アクションプラン」を策定し、鉄道輸送をトータルに使いやすくするための方策について検討を進めています。今後とも環境にやさしい鉄道の特性を活かし、お客様のCO<sub>2</sub>の排出量削減のお役に立っていきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

まだまだ委員の側にも、あるいは各団体の側にもご発言したいと思っていられる方が少なくないと思いますけれども、次の議題がございますので、ここで仕切りとさせていただきます。次は、次の議事である環境政策・省エネルギー政策の政策レビューについての審議に移ります。

事務局から資料のご説明をお願いいたします。

**【国土環境政策企画官】** 資料2につきましてご説明させていただきます。

国土交通省におきましては、本年度、環境政策・省エネルギー政策につきまして、政策レビューということで政策評価を行うこととしております。その際、審議会から助言をいただきながら評価のほうを進めていきたいというふうに考えているところでございます。

本日、あまり時間もございませんが、まずは政策レビューの概要ですとか、今後の進め方等についてご説明を差し上げることができればというふうに考えております。

資料1 ページ目でございます。「政策レビューとは」ということございまして、こちらの国土交通省が省として決めております政策評価基本計画に基づいて実施をしているというものでございます。政策課題として重要なもの等につきまして所期の効果を上げているかということを検証する。課題その他の改善方法等について発見をして、その後関連する施策の企画立案、改善に必要な情報について得ることを目標とするということにしております。

この環境政策・省エネルギー政策につきましては、平成16年度、もう今から3年前でございますが、こちらの省議において行うことが決定をされているということでございます。

政策レビュー、環境関係につきましては、過去、個別の環境施策につきまして、例えば14年度低公害車の開発・普及等ということで、そこに掲げられておりますような課題につきましては、それぞれ個別の施策ということで政策レビューはしておるところござい

ますが、今回は国土交通省が行う環境政策について総合的に評価を行っていくというものでございます。

2 ページ目でございますが、評価の目的・必要性ということでございます。国土交通省におきましては、16年6月に「国土交通省環境行動計画」という行動計画を策定してございます。委員の先生方のお手元には緑の表紙の冊子を配付させていただいておりますが、国土交通省の環境政策の体系ということで、その中で環境の保全・再生・創造を国土交通行政の本来的使命ということで位置づけております。そして、国土交通省のグリーン化というものをこれまで推進をしてきたということでございます。

ただ、環境行動計画の策定以降でございますが、例えば19年6月、「21世紀環境立国戦略」というものが閣議決定されるなど、環境政策等をめぐる情勢は大きく変化をしているということでございます。

こういった中で、国土交通省といたしましても、施策の一層の強化を図っていく必要があるということでございまして、このたび政策評価ということで環境政策・省エネルギー政策につきまして点検・評価を行って課題の抽出ですとか、今後の基本的方向性の提示を行うというものでございます。

3 ページ目でございます。評価の視点・方法ということで、(1)でございますが、まず第1といたしまして、環境政策をめぐる社会情勢が変化してございます。それに応じて政府といたしましても、そこに掲げられておりますとおり計画の策定ですとか、見直しですとか、施策の推進ということで取り組んでいるところでございます。

そういった中で、どういう変化に対応していくかということをもまず把握をするということを考えてございます。この3年間でございますが、例えば長期目標を設定してバックキャスト的な手法で考えていくということすとか、ライフスタイルの変革にまで突っ込んだ形で施策を考えていく、あと、アスベスト対策でクローズアップされたような予防的取り組みについても、ひとつ新しい視点として踏まえていく必要がある。こういうような見直しの視点、今のは例でございますが、こういったものをまず抽出をしたいというふうに考えております。

そういうことにあわせて、これまでの環境施策の進捗状況を把握した上で評価を行っていききたい。基本的な方向性ですとか、施策の体系ですとか、目標設定のあり方について点検をする。

ただ、あわせて、個別の施策につきましては、定期的にフォローアップをこちらと

してやっておりますので、こういったフォローアップ結果を活用しながらやっていきたいというものでございます。

こういった作業を受けまして、最終的には今後重点的に取り組むべき環境施策の方向性を提示していきたいというものでございます。

4 ページ目でございます。実施体制ということでございます。まず実施主体でございますが、こちらは国土交通省が主体的に行う政策評価でございます。内部的なことを書いてございますが、国土交通省が行うということでございます。

その上で、第三者機関から助言をいただきたいということございまして、まず環境の観点につきましては当環境部会におきまして、環境の観点からのご助言を賜っていきたいというものでございます。

また、政策評価の制度設計ですとか、運営状況、こういう政策評価の観点からの助言につきましては、省内に国土交通省政策評価会という第三者機関がございます。こちらは社整審の委員でございます金本先生が委員長ということでございますが、こちらの政策評価会からご助言を賜りながら、政策評価を進めていくという形になってございます。

5 ページ目でございます。本レビューの対象範囲ということを書いてございます。

今回の政策レビューでございますが、国土交通省が実施する環境施策全般について総合的に点検を行っていくということございまして、地球温暖化対策に加えまして、例えば生物多様性の保全ですとか、循環型社会の形成ですとか、あと、生活環境みたいなものも入ってまいります。全般についてレビューをしていくという形になってございます。

そこにポンチ絵で対象範囲ということで整理してございますが、地球温暖化対策につきましては、まさにこれまで熱心なご審議をいただいたということございましたので、これまでの審議結果を最大限尊重した形で、我々としてもレビューしていきたいというふうに考えているところでございます。

最後、検討スケジュールということございまして、本日、9月13日、審議会環境部会ということでございます。この後、10月、11月にかけて大体2回ぐらいご審議というか、ご報告をいたしまして、ご助言をいただきたいというふうに考えております。

また一方、10月には政策評価会のほうにも我々として報告をしていくという手続になってございます。最終的には今年度中、来年3月に政策レビューを取りまとめる。政策レビューを踏まえまして、来年度の前半に環境行動計画の改定を行っていきたいというふうに考えているところでございます。

7ページ以降でございますが、こちらは環境行動計画の概要について簡単にまとめたものでございます。若干簡単にご説明いたしますと、まず基本的な考え方といたしまして、環境の保全・再生・創造は国土交通行政の本来的使命であるという位置づけを行っております。

その中で、環境政策を行っていく上での4つの視点というものを設定してございます。まずは行政の全段階を通じた環境負荷の低減、2つ目といたしましては、個別の対策だけではなくて、広域・流域の視点を重視していくというものでございます。3点目といたしましては施策の総合的・集中的投入を図っていく必要がある。4点目といたしましては国民各界各層との連携ということをうたっております。そういう視点の中で、特に6つの改革ということで大きな重点分野ということでそちらに掲げております6つの分野につきまして特に推進していく施策を取りまとめている。

あと、このほかに第2章ということで、全部で299の施策を行っていくということで、全体としては体系立てているものでございます。

簡単でございますけれども、以上です。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、10分弱の時間が残っておりますので、委員の皆様から何かコメントなり、ご意見をお願いいたします。やはり札を立てていただけますか。

**【委員】** 前段のところをあえて発言いたしませんでした。後段のところでも申し上げたいのは、これだけのボリュームで、我々相当の分量の議論をし、データも積み上げ、業界も個々の努力をなさっているわりには、国土交通省の環境政策は迫力がない。なぜなのか、しみじみ私はここ半年ぐらい考えていますが、一つの分析ですが、環境政策に対する、このきょうの業界の皆さんもそのとおりですが、入り口政策はたくさんあるんですね。これをやろう、あれをやろう。これをやればこうなるではないか。その入り口政策に対して出口対応が設定されていないという弱点があるのではないかというふうに思うのです。その出口対応というのは、国家全体の政策にも出口対応はもちろんあるのでしょうけれども、なにか国土交通省における、特に私は社会資本審から来ていますが、社会資本整備に対する、あるいは社会資本管理に対する環境破壊あるいは温暖化による悪影響というものが直接的にはかり知れないものが来るんだろうという予測がどうも現実性を帯びていない。

最近の雨を見ていまして、日本が熱帯化したのだとみんな思っているわけですが、そのときの大洪水とか、ものすごい長期的な降雨とか、逆に冬の大豪雪による圧雪とか、我々、

今まで国交省のシビルエンジニアリングで想定してきた領域をはるかに超えるような天災被害が現実のものとなっているんだということの出口対応を国交省はしなきゃいけないんですね。それは避けて通れない現実がすぐそこに来ているわけですが、だから、こうするのだという出口に対する入り口対策という設定ができないだろうか。それはこの中では予防的措置とか、アセットマネジメントというような言葉でちらちら出てはいますが、国交省の総力を挙げて国連のIPCCに頼らないで、日本の温暖化に対する20年後、50年後、100年後の影響はこうなんだということの一つ数値化できないか。間違ってもいいじゃないですか。だから、この必然性があるのだということから、入り口に帰っていくことによって施策の迫力を期待することができる。そういう視点をこの合同会議でぜひお考えいただきたい。これから政策評価の審査に入っていくわけですが、迫力のある局長が座ったことですから、国交省は迫力のある環境政策を具体的な数字と洞察力を持って対応していくのだと。ここに踏み込むことは、農水省が近いかもしれませんが、他の省庁ではできない具体性だと思うんですね。ぜひご検討いただきたいと思います。

【委員】 今、迫力のあるご意見がありましたので、非常に力強く思っていて続けて発言させていただきますけれども、今これを拝見いたしまして、私は国土交通省の政策というのはこれからの日本にとって大変重要だと常に思っております。表向きは、例えば人口増加による食料とか、エネルギー問題とか、その辺が日本にとって大変危機の重要なところだというふうに言われておりますが、それを支える国土がどのように担っていくかという一番大事なところを押さえているというか、担っているのが、私はこの国土交通省の政策だと常に思っております。

そういう意味で、私は今後このレビューをしていただくことが大変重要だと思っておりますが、ぜひそのときに、いろいろありますが、短期的にすぐに取り組んでほしいことと、長期的視点を持って2050年CO<sub>2</sub>半減、あるいは70%、80%減という、それに向けて政府全体の政策をどう総合化していくかという、そこをきちんと見せていただく、あるいはそれに向けて意見交換していただき、きちんとレビューしていただくということがこれからの日本にとっても大変重要だというふうに思っております。ぜひよろしく願いいたします。期待しております。

【委員】 ほかの部会の検討も少し参加して知っているのですが、中には、例えば外航船舶の日本船籍の総トン数を増やそうというような方針があったと思いますけれども、そういうふうな日本船籍の船が増えることによって、日本からの排出量が総計として

増えるような行動をとるような政策もきっと中にはあるでしょう。この環境の部会のほうでは、CO<sub>2</sub>でありますと、そのCO<sub>2</sub>の排出を下げる方向の議論を行っている。政府相互間で完全に一つの基準に基づいて政策を考えているわけではないわけですから、環境という視点から言うと、ある政策は逆の方向を向くことも場合によってはある。そういうふうな環境問題と、経済活性化等も含めました総合的な政策の仕切りをこの総合的な評価の中にどう織り込んでいくのかということは、これはまず議論の段階で整理しなければならない話だと思いますので、その整理のやり方というのを少しご検討願えればと思います。よろしく申し上げます。

【部会長】 幾つかの要請があったようですが、何か事務局のほうで簡単をお願いします。

【総合政策次長】 最後に迫力のある局長に答えていただきますけれども、その前に、今おっしゃっていたことにちょっと関連するのですが、実は、環境問題で京都議定書のお話もありましたが、CO<sub>2</sub>を、今現在2億5,700万トン、運輸関係で排出しています。先ほどもお話もありましたように、産業や業務というのはもっと別の大きな分野がありますから、単体としてきょうの関係でまとまっているのは運輸部門ですが、その2億5,700万のうち、実は85%が乗用車、トラックでございます。そういう意味で、きょうそれぞれの業界の方に大変ご努力いただいているのですが、例えば鉄道などは、2億5,700万全体で言えば3%であります。それから、船舶は5%、航空が4%。要するに、環境という意味では、いかに自動車を減らしていくかということがオールジャパンでは一番の課題であります。

オールジャパンの一番の課題で、それで今何が効いているのかといいますと、よくマイカーがハイブリッド車といいます、ああいうふうに環境上いい車にいかに変えていくか。それがポイントでございます、それでグリーン税制とか、そういう税制などでそういう促進をして、京都議定書で運輸に与えられている責務となっている2億5,000万トンまで何とかそういうことを通じて達成しようとして今しているところでございます。

ただ、こういう単体の効果だけだとおのずと限界もありますから、先ほど来お話が出ましたように公共交通に切りかえていくモーダルシフトだとか、そういう社会システムも何とかそれに組み入れて、その効果をもっと確固たるものにしたいというのが今の流れですが、量的な問題で言えば、いかに自動車を減らしていくかということでございます。

そういう意味で、きょう、先ほどちょっとおしかりをちょうだいしましたが、参考の2

でCO<sub>2</sub>の排出量という2004年度の数字が出ていますが、運輸関係は、これをごらんいただいても、2億5,700万トンといいましたが、これを全部足しても1億にもなりません。そういう意味では、それ以外に自動車、マイカーという大きな存在が、マイカーというのは全体の半分ですから、があるというのが現実であります。

あと、船主協会のところが結構この中で大きいのですが、実は船主協会は、先ほどもお話がございましたように、外航部分は京都議定書では枠外になっています。航空も国際航空は枠外になっています。そういう意味で、それは今回は対象にはなっていませんが、じゃ、その次のポスト京都議定書のときにどうするかというのは、また次の議論だと思いますが、今回の船主協会の関係では、ここでは2004年で約5,000万トンとなっていますが、実はこの大半は京都議定書の関係では枠外というのが現状でございます。

いずれにしましても、きょういただいたご指摘、いろんな分野でまた生かさせていただきたいと思っております。

あとは迫力のある局長から。

**【総合政策局長】** ○○委員からご指摘ございましたように、実は気象庁からも聞いておりますが、いわゆる激しい雨の降る頻度が、この30年間、20年間、10年間というのをとると、明らかに上がってきております。例えば下水道を見ると、時間降雨量50ミリ対応というようなことでございますので、時間降雨量80ミリ、90ミリの雨が降ると、確実に下水道は吹き上がるということでございますし、河川局がやっております治水の整備も、100年対応、200年対応というベースでやっておりますが、1日に600ミリ、700ミリという量でございますと、実はそれがもう300年対応でないともたない。じゃ、300年対応の社会資本整備ができるかということになりますと、戦後営々とやってまいりました治水事業の数十倍に上るようなお金を投じないとだめだというようなことが実は実態という形で出てきておまして、例えば、河川局のほうでは輪中堤みたいなものをつくらないと、ほんとうの意味の市街地という部分を守れないのではないかと。林野に対する保水能力、田畑に対する保水能力といったようなものも想定した上でないと、我々のほんとうの市街地は守れないのではないかとというようなことがございまして、そういったようなものも含めて、私どもとしてこれからきちっとした総合的な政策体系をつくっていかねばならないというように考えておる次第でございますので、ぜひ委員各位のいろんなアドバイスをいただければというふうに思っているところでございます。

**【委員】** 国交省が最悪のシナリオを書いてみたらどうですか。そういう勇気がないか

ら迫力が出ない。最悪のシナリオを恐れてきれい事が入り口から入るからだめなんです。考えてください。

【総合政策局長】 実は、首都圏については、荒川放水路が決壊するとどうなるかというのをとりあえず私どもでやりまして、その後、現在、中央防災会議で再チェックをやっていただいております。例えば、それをやりますと、荒川の放水路が決壊いたしますと、東京駅の東側ぐらいは全部水没をいたしまして、地下鉄自体が地下河川の的に流れるということもございまして、一たんつかると、水を吐かせるのに、日本にあるポンプ車を総動員しても最低1週間はかかるとか、そうなったときに、電気の回復はどうなるんだとか、例えば、高度情報化社会になっておりますので、そういった情報関係が一体どういう状態になるのかというシミュレーションを今中央防災会議でやっていただいておりますので、またそれを受けて、とりあえずの算定は河川局のほうでやってもらったんですが、それを受けての議論をまたやらなければいけない、こういう状態になっているところでございます。

【部会長】 それでは、最後に社会資本整備審議会環境部会長から締めくくりの言葉をいただきます。

【部会長】 先ほど次長のほうから、日本の場合はマイカーが大変大きいというまことにごもつともなご指摘でございまして、やっぱり今回総並びではなくて、大きなところに重点的に着目した評価ということをやっていただいたらどうかと思います。それで、それは先ほどの〇〇委員の話の言いかえると、いわゆるバックキャストिंगということで、それをやると、現在どうしなければいけないかという、多分僕は適用しなきゃいけない対象というのは限られてくると思います。多分、今おっしゃったように、運輸だったらほとんど乗用車と。ほかの場合も、全部やらなくてもかなり施策の中身というのは限られてきて、そのほうが効率的ではないか、そう思います。

【総合政策次長】 ありがとうございます。

【部会長】 時間がかなりオーバーいたしましたので、最後に事務局から連絡事項を伺いたいと思います。

【地球環境政策室長】 本日は時間制約の中、ありがとうございます。事実関係でお答えできなかったご質問については、また後刻整理してまとめてお答えしたいと思います。

次回につきましては、先ほどご説明しましたとおり、政策レビューに関して、環境施策の見直し視点についての審議をお願いしたいと考えております。日程については10月後半を予定しており、今後日程調整を進めさせていただきますが、各委員の皆様のところ

は日程調整のための紙を資料の一番最後につけさせていただいておりますので、お帰りの際に事務局にお渡しいただくか、後日ファクスで送付いただけましたら幸いです。

最後になりましたが、委員の皆様とともに、本日朝早くから各団体の皆様にご協力をいただきました。事務局を代表しまして深く感謝申し上げます。ありがとうございました。

**【部会長】** それでは、これもちまして閉会とさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —