

(案)

## 国土交通省関係業界の自主行動計画のフォローアップ (2007年)

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行動計画を1997年に策定し、毎年、その実施状況に関するフォローアップを実施している。国土交通分野では、経団連参加23団体が自主行動計画を策定しており、その他に経団連非参加の10団体が自主行動計画を策定している。

国土交通省では、2000(平成12)年度以降、運輸関係団体、社会資本整備関係団体が策定した自主行動計画の進捗状況のフォローアップを実施し、その結果を公表している。

2007年は、9月までに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より、関係業界の33団体を対象にしてフォローアップを行い、次に示すように今後の課題を整理した。

### (1) 産業部門

#### **日本造船工業会・日本中小型造船工業会**

日本造船工業会・日本中小型造船工業会では、自動化設備投資の促進等による生産の効率化・高度化の推進などの取り組みを行っている。

これらにより、2010年のエネルギー消費量を原単位で基準年比(1990年度)比10%程度削減するという目標に対しては、造船業全体の2005年度の実績値は8%削減である。これまでの推移によると、激しい生産量の変動や建造する船の種類によってエネルギー消費量原単位が大きく変動することを鑑みると、目標達成の蓋然性は単年度の値ではなく数年間の平均で判断する必要がある。これを踏まえると、目標の達成は概ね可能な水準であると考えられ、引き続き、目標達成に向けた取り組みを着実に推進するとともに、目標の設定と評価は数年間の平均で行うことを検討する必要がある。

[目標指標]: エネルギー消費量原単位

目標値(2010年度)	10%削減
実績値(2005年度)	8%削減
2010年度の見込み	10%削減

### **日本船用工業会**

日本船用工業会では、生産の効率化、ガスコージェネレーションの導入、既存設備更新時におけるインバータ制御方式の導入、暖房・空調の省エネ化等の取組みを行っている。

同会では、これまでに既存の目標を達成していたことを踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。このように、自らより高い目標を掲げ、積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標として、2010年度におけるエネルギー使用原単位を1990年度比20%改善するという目標に対し、2005年度の実績値は、16%改善であり、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

[目標指標]：エネルギー使用量原単位

目標値(2010年度)	20%改善
実績値(2005年度)	16%改善
2010年度の見込み	20%改善

### **日本舟艇工業会**

日本舟艇工業会では、コージェネレーションの導入、CO<sub>2</sub>発生量の少ない燃料への切り替え、自動消灯式照明の導入、油類の長寿命化、会員事業者の各従業員及び家族へのCO<sub>2</sub>排出削減に向けた働きかけ、製品の燃料削減等の取組みを行ってきた。

同会では、従来の目標に代えて、今回、業界全体の省エネ対策を適切に評価できる、エネルギー使用原単位を新たに目標として設定した。このような積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標については、2010年度におけるエネルギー使用原単位を2002年度比18%改善するという目標であり、これに対し2005年度の実績値は16%改善であり、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

[目標指標]：エネルギー使用量原単位

目標値(2010年度)	18%改善
実績値(2005年度)	16%改善
2010年度の見込み	18%改善

### **日本鉄道車輛工業会**

日本鉄道車輛工業会では、低損失型トランスへの更新、省エネ型の水銀灯への更新、エネルギー使用の合理化、自動車等輸送機器の使用の合理化、木屑、紙屑のリサイクル化による焼却炉の廃止、溶接機、コンプレッサー、照明のインバータ制御化、空調機更新時でのエコアイスの導入、ISO140

01の認証取得、E A 2 1 認証取得等の取組みを行っている。

これらにより、2010年度におけるCO<sub>2</sub>排出原単位を1990年度比10%改善するという目標に対し、2005年度48%改善であり、既に目標を大幅に達成している。同会では、CO<sub>2</sub>排出量を売上高で除して原単位を算出しているが、車両価格の変動が大きく、売上高の将来予測が困難な状況である。より妥当な目標設定を行うため、目標指標自体の変更等を含めて検討する必要がある。

[目標指標]：CO<sub>2</sub>排出原単位

目標値(2010年度)	10%改善
実績値(2005年度)	48%改善
2010年度の見込み	55%改善

### **日本建設業団体連合会・日本土木工業協会・建築業協会**

日本建設業団体連合会・日本土木工業協会・建築業協会(以下「建設3団体」という。)では、施工段階におけるCO<sub>2</sub>の排出抑制のため、建設発生土の搬出量の削減や搬送距離の短縮、アイドリングストップや省燃費運転の促進に取り組み、啓発のための研修会の実施やマニュアルや事例集の作成を行っている。

これらにより、建設3団体の建設工事(施工)段階で発生する施工高当たりのCO<sub>2</sub>排出量を2010年度に1990年比12%削減するという目標に対して、2005年度の排出量は11.9%削減であり概ね目標を達成している。今後、参加する企業数の拡大とさらなる高い目標の設定が期待される。

[目標指標]：建設工事(施工)段階で発生する施工高当たりのCO<sub>2</sub>排出量

目標値(2010年度)	12.0%削減
実績値(2005年度)	11.9%削減
2010年度の見込み	12.0%削減

### **住宅生産団体連合会**

住宅生産団体連合会では、建設段階のCO<sub>2</sub>排出量の削減とライフサイクル全体のCO<sub>2</sub>排出量の削減のため、住宅建設時の生産性の向上、高断熱・高気密住宅の普及、住宅の長寿命化、省エネ機器の導入等に取り組んでいる。また、住まい手が安全で快適な日々の暮らしを続けながら、環境保全と資源循環に寄与するための工夫を提案した住まい方のガイドラインを策定している。

同会では、これまでに既存の目標を達成していたことを踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。自らより高い目標を掲げ追加の目標を設定し、積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標については、建設段階のCO<sub>2</sub>排出量を2010年度に1990年比20%削減するという目標である。これに対して、2005年度の排出

量は18.4%削減であり、概ね目標達成可能な水準である。今後排出原単位での目標設定も期待される。

**【目標指標】**: 建設段階のCO<sub>2</sub>排出量

目標値(2010年度) 20.0%削減

実績値(2005年度) 18.4%削減

2010年度の見込み 20.0%削減

## (2) 業務部門

### **日本ホテル協会**

日本ホテル協会では、照明機器の省エネ化、省エネ対応機器の採用、普段の従業員等によるバック部門等の作業現場での省エネへの取組みの徹底等の取組みを行っている。

これらにより、2010年度にける会員ホテルあたりの電力使用量を1999年対比6%削減するという目標に対し、2005年度の実績値は11.5%削減であり、既に目標を大幅に達成している。同会では、34会員ホテルを対象としたサンプリング調査を実施しているが、より正確な数値を求めするため、新たなデータ抽出方法を構築することが必要である。また、CO<sub>2</sub>排出量についても、どのくらいのCO<sub>2</sub>を排出しているのかを把握するため、併せてデータをとる必要がある。

**【目標指標】**: 会員ホテルあたりの電力使用量

目標値(2010年度) 6%削減

実績値(2005年度) 11.5%削減

2010年度の見込み 6%削減

### **国際観光旅館連盟**

国際観光旅館連盟では、節電意識の徹底、照明器具の節電タイプ電球装置の導入、トランスの調整、節水コマ、サーモスタットの取付け、空調の設定温度の変更、電力負荷別契約への切り替え、大浴場の利用時間制限の設定等の取組みを行っている。

これらにより、2010年度において1軒当たりのCO<sub>2</sub>排出量を1997年対比で6%改善するという目標に対し、2005年度の実績は5.8%改善であり、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。また、CO<sub>2</sub>排出量についても、どのくらいのCO<sub>2</sub>を排出しているのかを把握するため、併せてデータをとる必要がある。

**【目標指標】**: 1軒当たりのCO<sub>2</sub>排出量

目標値(2010年度) 6%改善

実績値(2005年度) 5.8%改善

2010年度の見込み 6%削減

### **日本観光旅館連盟**

日本観光旅館連盟では、省エネ機器の導入、こまめな節電等運営管理の工夫や電力契約の見直し等の取組みを行っている。

これらにより、2010年度における電力使用量を1999年対比4%削減という目標に対し、2004年までは目標に向けて概ね順調な推移であったが、2005年度の実績値は4%増加となっている。同会では、会員サンプルの平均を採用しており、施設の増改築やサンプル数変化が2005年度の大規模な増加の要因としているが、今後サンプル施設数や規模及びエネルギー原単位での調査見直しを検討している。

また、同会では、上記取組みを確実に進めることにより、概ね目標を達成できるものとしているが、直近の2005年度は目標に大幅に届いていない。今後、目標達成を確実にを行うための十分な取組みが必要である。また、CO<sub>2</sub>排出量についても、どのくらいのCO<sub>2</sub>を排出しているのかを把握するため、併せてデータをとる必要がある。

[目標指標]：電力使用量

目標値(2010年度)	4%削減
実績値(2005年度)	4%増加
2010年度の見込み	4%削減

### **日本倉庫協会**

日本倉庫協会では、燃料系フォークリフトから電気系フォークリフトへの転換の推進、施設及び設備の点検、使用電力量の管理、新設時、定温倉庫の断熱性の向上を図る取組み、インバータ設備の導入、物流全体の効率化等の取組みを行っている。

同会では、従来目標に代えて、今回、業界全体の省エネ対策を適切に評価できる、エネルギー使用原単位を新たに目標として設定した。このような積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標については、2010年度におけるエネルギー使用原単位を1990年度比8%改善するという目標であり、これに対し2005年度の実績値は3%改善であり、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

[目標指標]：エネルギー使用原単位(倉庫所管面積1㎡当たりのエネルギー使用量：リットル/㎡)

目標値(2010年度)	8%改善
実績値(2005年度)	3%改善
2010年度の見込み	8%改善

## 日本冷蔵倉庫協会

日本冷蔵倉庫協会では、省エネ機器の導入、建物設備対策、日常の運転管理上の省エネ対策、省エネマニュアル活用等の取組みを行っている。

これらにより、2010年度に設備能力1トン当たりの年間電力使用量(kwh/設備トン)を1990年比8%削減するという目標に対し、2005年度の実績値は2%削減である。これまでの推移によると、激しい設備能力の変動に伴って電力使用量原単位は大きく変動していることを鑑みると、目標達成の蓋然性は単年度の値ではなく数年間の平均で判断する必要がある。2010年度の見込み値としては8%削減が見込まれているものの、それを踏まえると、概ね目標達成可能な水準であると考えられ、引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進するとともに、目標の設定と評価は数年間の平均で行うことを検討する必要がある。

**[目標指標]**：エネルギー使用量原単位（設備能力1トン当たりの年間電力使用量：kwh/設備トン）

目標値（2010年度）	8%削減
実績値（2005年度）	2%削減
2010年度の見込み	8%削減

## 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は、使用済み自動車の適正処理の促進、フロン回収・破壊等の適切な処理の啓発等の取組みを行ってきた。これらにより、2010年におけるフロンガス類（代替フロン）の回収量を2004年度比10%改善するという目標に対し、2005年度は265%改善であり、目標を大きく達成している。

同会では、自動車整備業界が排出するエネルギー起源二酸化炭素排出量削減に目標を変更することとしている。今年度より自動車整備業界の温室効果ガス排出量を把握するため、年1回定期的に整備工場のエネルギー消費量を調査し、2008年夏までに策定することとなっており、妥当な目標の設定が期待される。また、CO<sub>2</sub>排出量についても、どのくらいのCO<sub>2</sub>を排出しているのかを把握するため、併せてデータをとる必要がある。

**[目標指標]**：フロン破壊量

目標値（2010年度）	10%改善
実績値（2005年度）	265%改善
2010年度の見込み	-（新目標を設定し取り組む予定）

## 不動産協会

不動産協会では、ビル・マンションの設計等に関わるCO<sub>2</sub>排出量の削減、

面的開発に関わるCO<sub>2</sub>排出量の削減、自社ビルの使用に関わるCO<sub>2</sub>排出量の削減のほか、賃貸・分譲ビル・マンションの使用に関わるCO<sub>2</sub>排出量の削減、開発・建設・廃棄行為に関わるCO<sub>2</sub>排出量の削減のため、省エネルギー型設計の推進や機器の導入、長寿命化設計の推進、ビル等の運営における省エネ対策の普及啓発・情報提供を行っている。

これにより、設計段階での省エネルギー対策が進み、建設段階のCO<sub>2</sub>排出量は減少しているものの、ビル使用時の床面積当たりのエネルギー消費量が1990年水準を上回らないという目標に対し、2005年度の実績値は10%増加している。今後、この原因を分析するとともに、目標達成へ向けての具体策の検討が必要であり、さらに高い目標の設定が期待される。また、CO<sub>2</sub>排出量についても、どのくらいのCO<sub>2</sub>を排出しているのかを把握するため、併せてデータをとる必要がある。

**【目標指標】**：床面積当たりのエネルギー消費量

目標値（2010年度）	± 0%
実績値（2005年度）	10%増加
2010年度の見込み	± 0%

### (3) 運輸部門

#### **北海道旅客鉄道株式会社**

JR北海道では、省エネ車両の導入、軽量車体の開発、気動車の燃費改善、省エネ技術開発等の取組みを行っている。

同社では、これまでに既存の目標を達成していたことを踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。また、追加の目標として、省エネ車両導入比率（気動車）を掲げた。このように、自らより高い目標を掲げ追加の目標を設定し、積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標については、a) 2010年度における電車のエネルギー消費原単位を1995年度比6.9%改善する、b) 2010年度における省エネ車両（電車）比率を75%にする、c) 2010年度における省エネ車両（気動車）比率を30%にする。という目標である。これらに対し、2005年度でa) 6.6%改善、b) 73.1%、c) 27.8%であり、概ね目標達成可能な水準である。ただし、a) については、これまでの推移によると、年々の気候の変動に伴ってエネルギー消費原単位は変動していることを鑑みると、目標達成の蓋然性は単年度の値ではなく数年間の平均で判断する必要がある。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進するとともに、目標の設定と評価は数年間の平均で行うことを検討する必要がある。

**【目標指標】**：a：エネルギー消費原単位改善率、b：省エネ車両の導入割合（電車）

c：省エネ車両の導入割合（気動車）

目標値（2010年度） a . 6.9%改善 b . 75%、 c . 30%

実績値（２００５年度） a . 6 . 6 %改善 b . 73 . 1 %、 c . 27 . 8 %  
２０１０年度の見込み a . 6 . 9 %改善 b . 75 %、 c . 30 %

### **東日本旅客鉄道株式会社**

J R東日本では、自営火力発電所の高効率化、自営火力発電所と自営水力発電所の発電電力量を効率的に制御し、発電量の最適化、太陽光発電装置等の設備導入、駅舎へのコジェネレーションシステムの導入等の取組みを行っている。

同社では、これまでに既存の目標を達成していたことを踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。このように、自らより高い目標を掲げ追加の目標を設定し、積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。また、原単位目標に加えて、CO<sub>2</sub>排出量についても併せて目標指標としており、CO<sub>2</sub>排出量の削減を一層強く意識した取組を推進していることも、高く評価できる。

新たな目標については、２０１０年度目標を２００８年度に前倒しし、a ) 単位輸送量あたりの列車運転用消費エネルギーを１９９０年度比１９%削減、b ) CO<sub>2</sub>総排出量を１９９０年度比２２%削減、c ) 省エネルギー車両の比率を８２%にするという目標である。これらに対し、２００５年度でa ) １５%削減、c ) ８１%であり、概ね目標達成可能な水準である。また、b ) は、約７%削減という低い水準であったが、新潟県中越地震によって自営水力発電所が被災し、約半分の運転率となったことが影響している。２００６年３月より自営水力発電所が完全復旧していることから、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

**[目標指標]** : a : エネルギー消費原単位改善率、 b : CO<sub>2</sub>総排出量  
c : 省エネ車両の導入割合

目標値（２００８年度） a . 19 %削減、 b . 22 %削減、 c . 82 %

実績値（２００５年度） a . 15 %削減、 b . 7 %削減、 c . 81 %

２００８年度の見込み a . 19 %削減、 b . 22 %削減、 c . 82 %

### **東海旅客鉄道株式会社**

J R東海では、省エネ車両の積極的な開発・投入等の取組みを行っている。

同社では、これまでに既存の目標を達成していたことや今後の新車投入計画を踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。自らより高い目標を掲げ追加の目標を設定し、積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標については、２０１０年度におけるエネルギー消費原単位を１９９５年度比で１５%改善する。従来型の車両よりも一層エネルギー効率の高い省エネ型車両の導入拡大（具体的には以下のとおり）を老朽取替にあわせて

順次進めるとの目標を掲げている。

- a . 新幹線電車 2003年度までに省エネ車両の導入率を100%にする。
- b . 在来線電車 2010年度までに省エネ車両の導入率を85%にする。
- c . 在来線気動車 2010年度までに省エネ車両の導入率を100%にする。

上記目標に対し、2005年度では は12%改善、 - aは100%、  
- bは62%、 - cは97%（保存車両を除けば100%）となっており、  
概ね目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に  
推進する必要がある。

**[目標指標]** : エネルギー消費原単位改善率

: 省エネ車両導入率 a : 新幹線、 b : 在来線電車、 c : 在来線気動車

目標値(2010年度)	15%改善、 a . 100%、 b . 85%、 c . 100%
実績値(2005年度)	12%改善 a . 100%、 b . 62%、 c . 97% (保存車両を 除くと100%)
2010年度の見込み	15%改善 a . 100%、 b . 85%、 c . 100%

### **西日本旅客鉄道株式会社**

JR西日本では、VVVF制御、回生ブレーキを採用した省エネ車両の導入、送電設備の見直し等の取組みを行っている。

これらにより、a)エネルギー消費原単位6.2%削減、b)省エネルギー車両導入率を新幹線電車の100%、在来線電車50%~60%という目標に対し、2005年度ではa)5%改善、b)新幹線省エネ車両の割合94.1%、在来線省エネ車両の割合51.5%であり、概ね目標達成可能な水準である。ただし、a)については、これまでの推移によると、年々の気候の変動に伴ってエネルギー使用量原単位は変動していることを鑑みると、目標達成の蓋然性は単年度の値ではなく数年間の平均で判断する必要がある。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進するとともに、目標の設定と評価は数年間の平均で行うことを検討する必要がある。

**[目標指標]** : エネルギー消費原単位改善率、

: 省エネ車両の導入割合、 a : 新幹線、 b : 在来線電車

目標値(2010年度)	6.2%削減、 a)100%、 b)50%~60%
実績値(2005年度)	5%削減、 a)94.1%、 b)51.5%
2010年度の見込み	6.2%削減、 a)100%、 b)50%~60%

### **四国旅客鉄道株式会社**

JR四国では、省エネ型車両の導入、列車編成の効率化、燃焼効率の優れ

た機関の取替え、出入口開閉ボタンの設置（普通列車）等の取組みを行っている。

同社では、これまでに既存の目標を達成していたことを踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。また、追加の目標として、列車キ口を分母としたエネルギー消費原単位改善率を掲げた。このように、自らより高い目標を掲げ追加の目標を設定し、積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標については、a) エネルギー消費原単位を18.5%改善、b) 省エネ型車両の導入割合を72%、c) 列車キ口を分母としたエネルギー消費原単位を17.5%改善、という目標である、これらに対し、2005年度では、a) 16.8%改善、b) 65%、c) 14.9%改善であり、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

**[目標指標]**： a) エネルギー消費原単位改善率、 b) 省エネ車両導入割合、  
c) 列車キ口を分母としたエネルギー消費原単位改善率

目標値（2010年度）	a) 18.5%改善、	b) 72%、	c) 17.5%改善
実績値（2005年度）	a) 16.8%改善、	b) 65%、	c) 14.9%改善
2010年度の見込み	a) 18.5%改善、	b) 72%、	c) 17.5%改善

### **九州旅客鉄道株式会社**

JR九州では、省エネ型車両の導入、省エネ型エンジンの搭載、営業線の電化等の取組みを行っている。

同社では、これまでに既存の目標を達成していたことを踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。自らより高い目標を掲げ追加の目標を設定し、積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標については、a) 在来線の省エネ型車両の導入割合を65%にする。b) エネルギー消費原単位を10%削減するという目標である。これらに対し、2005年度でa) 57.9%、b) 9%削減であり、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

**[目標指標]**： a) エネルギー消費原単位改善率      b) 在来線の省エネ型車両の導入割合

目標値（2010年度）	a) 10%削減	b) 65%
実績値（2005年度）	a) 9%削減	b) 57.9%
2010年度の見込み	a) 10%削減	b) 65%

### **日本貨物鉄道株式会社**

JR貨物では、高効率電気機関車の積極的投入、東京 - 大阪間電車型貨物列車運行開始、山陽線輸送力増強工事、IT - FREN S 全面稼働に伴う輸

送力の有効活用、コンテナ共同運用方式の運行開始、国際一貫輸送への取組み、自動車部品輸送等の新サービス開始、鳥栖貨物ターミナル駅のE & S化等の取組みを行っている。

これらにより、a) 総電気機関車車両数の省エネ型車両率を30%、b) 電気機関車の電力消費原単位改善率2%という目標に対し、a)については、2005年度21.6%、b)については、2005年度、1995年度比1.3%の改善であり、いずれも目標を達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

**[目標指標]** : エネルギー消費原単位改善率、b: 省エネ車両の導入割合

目標値(2010年度)	a) 30%	b) 2%改善
実績値(2005年度)	a) 21.6%	b) 1.3%改善
2010年度の見込み	a) 30%	b) 2%改善

### **日本民営鉄道協会**

日本民営鉄道協会では、省エネ型車両の導入等の取組みを行っている。同会では、従来の目標に代えて、今回、業界全体の省エネ対策を適切に評価できる、エネルギー使用原単位を新たに目標として設定した。このような積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標として、2010年度におけるエネルギー使用原単位を10%削減するという目標に対し、2005年度9%削減であり、概ね目標を達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

**[目標指標]** : エネルギー使用原単位改善率

目標値(2010年度)	10%改善
実績値(2005年度)	9%改善
2010年度の見込み	10%改善

### **日本バス協会**

日本バス協会では、バス優先レーンの設置及びITS(PTPS)の活用による運行の効率化、共同カードシステム・エコ定期等の普及による乗合バス利用促進、低公害車の導入促進、エコドライブの推進等の取組みを行っている。

同会では、従来の目標に代えて、今回、業界全体の省エネ対策を適切に評価できる、エネルギー使用原単位を新たに目標として設定した。このような積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標として、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に対し、2005年度は8%改善であり概ね目標を達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推

進める必要がある。

**【目標指標】**：CO<sub>2</sub>排出原単位改善率

目標値（2010年度）	10%改善
実績値（2005年度）	8%改善
2010年度の見込み	10%改善

### **全国乗用自動車連合会**

全国乗用自動車連合会では、GPS-AVMシステムの導入、アイドリングストップ車両の導入促進、グリーン経営認証の推進、エコドライブの推進、ハイブリッド車の導入及びLPGハイブリッド車の早期開発を自動車メーカーへ要望する等の取組みを行ってきた。

同会では、従来の目標に代えて、前回、業界全体のCO<sub>2</sub>排出量を適切に評価できる、CO<sub>2</sub>排出量を新たに目標として設定した。また、今回、これまでの既存の目標を達成していたことを踏まえて、新たに数値目標の引き上げを検討している。このような積極的な取組み姿勢は、高く評価できる。

新たな検討目標として、2010年度におけるCO<sub>2</sub>排出量を1990年度比で11%削減するという方向で目標設定の検討をすすめている。これに対し、2005年度のCO<sub>2</sub>排出量は10.2%の削減であり、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

**【目標指標】**：CO<sub>2</sub>排出量

目標値（2010年度）	11%削減で検討
実績値（2005年度）	10.2%削減
2010年度の見込み	11%削減で検討

### **全日本トラック協会**

全日本トラック協会では、エコドライブ普及対策、アイドリング・ストップの徹底、低公害車導入促進対策、最新規制適合車への代替促進対策、排ガス低減対策、輸送効率化対策、環境啓発等対策などの取組みを行ってきた。

同会では、これまでに既存の目標を達成していたことを踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。このように、自らより高い目標を掲げ追加の目標を設定し、積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標として、営業用トラックのCO<sub>2</sub>排出原単位で2008～2012年度（平均値）に1996年度比30%削減するという目標に対し、2005年度の実績値は24%削減であり、概ね目標を達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

**【目標指標】**：CO<sub>2</sub>排出原単位

目標値（2008～2012年度（平均値））	30%削減
-----------------------	-------

実績値（２００５年度）	２４％削減
（２００８～２０１２年度（平均値））の見込み	３０％削減

### **全国通運連盟**

全国通運連盟では、大型車両への代替促進、大型高規格コンテナ導入促進補助制度の実施、羽生オフレールステーションの開設、低公害車の導入支援、グリーン物流パートナーシップ会議への取組み等を行っている。

同会では、これまでに既存の目標を達成していたことを踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。このように、自らより高い目標を掲げ追加の目標を設定し、積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標として、２０１０年に向けて、鉄道コンテナ集配車両の大型化及び低公害車の導入等により、輸送量を１９９８年度と同一にした場合のＣＯ２排出量を、１９９８年度比１１％削減するという目標に対し、２００５年度の排出量は６％削減であり、概ね目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

#### **【目標指標】：ＣＯ２排出量**

目標値（２０１０年度）	１１％削減
実績値（２００５年度）	６％削減
２０１０年度の見込み	１１％削減

### **日本船主協会**

日本船主協会では、エネルギー効率の改善された新造船への代替え、電子制御エンジンの採用、省エネ設備の採用、環境技術を活用したエコシップや風圧・水圧抵抗軽減型船舶などの開発・導入、最適航路計画システムなどの航行支援システムの研究・採用、船舶における省エネ運転技術の研究・実施、省エネ対策の徹底、推進効率の向上、排エネルギーの有効活用等燃費改善に向けた取組み、輸送効率向上のための最適船型、大型船型の導入等の取組みを行っている。

同会では、これまでに既存の目標を達成していたことを踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。このように、自らより高い目標を掲げ追加の目標を設定し、積極的な取組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標としては、２０１０年度における１９９０年度に対する輸送単位当たりのＣＯ２排出量を約１５％削減するという目標である。これに対して、２００５年度のＣＯ２排出量は１２％削減であり、目標達成可能な水準である。引き続き、目標達成に向けた取組みを着実に推進する必要がある。

#### **【目標指標】：ＣＯ２排出原単位**

目標値（２０１０年度）	１５％削減
実績値（２００５年度）	２１％削減

### **日本内航海運組合総連合会**

日本内航海運組合総連合会では、船舶の大型化、新機種の採用、省エネ装置・設備の採用、モーダルシフトの推進と大型化に伴う輸送効率のアップ、エネルギー使用の合理化、効率的な集荷と輸送ルートを選択等の取組みを行っている。

これらにより、2010年度におけるCO<sub>2</sub>排出原単位を1990年度比で3.0%削減するという目標に対し、2005年度の実績値は4%増加している。同会では、上記取組みを確実に進めることにより、2010年度には目標値を達成できるものとしているが、これまで目標に届かない水準で推移しており、今後、目標達成を確実にを行うための十分な取組みが必要である。

**【目標指標】**：CO<sub>2</sub>排出原単位

目標値（2010年度）	3%削減
実績値（2005年度）	4%増加
2010年度の見込み	3%削減

### **日本旅客船協会**

日本旅客船協会では、最適なコース及び運行ダイヤの設定、入渠時の船底部のサンドブラストの励行、定期定な機関整備の実施等の取組みを行っている。

これらにより、2010年度におけるエネルギー消費原単位を1990年度比3%改善するという目標に対し、2005年度の実績値は、7%増加である。同会では、今後スーパーエコシップ等推進効率の高い船型を採用していくことで、2010年度には目標値を達成できるものとしているが、これまで目標に届かない水準で推移しており、今後、目標達成を確実にを行うための十分な取組みが必要である。

**【目標指標】**：エネルギー消費原単位

目標値（2010年度）	3%改善
実績値（2005年度）	7%悪化
2010年度の見込み	3%改善

### **日本港運協会**

日本港運協会では、電力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、作業中断時等の不要エンジンのストップ徹底、エコドライブの実施、本船船倉内作業時のバッテリーフォーク使用の促進等の取組みを行っている。

同会では、従来の目標に代えて、今回、業界全体の省エネ対策を適切に評

価できる、CO<sub>2</sub>排出原単位を新たに目標として設定することとしている。このような積極的な取り組みを行ったことは、高く評価できる。

新たな目標として、2010年度におけるCO<sub>2</sub>排出原単位を2005年度に対して改善するという目標で、目標値の設定を2008年2月に行う予定であり、妥当な目標を設定することが期待される。また、CO<sub>2</sub>排出量についても、どのくらいのCO<sub>2</sub>を排出しているのかを把握するため、併せてデータをとる必要がある。

**[目標指標]**：CO<sub>2</sub>排出原単位

目標値(2010年度)	(2008年2月に策定予定)
実績値(2005年度)	(2005年が基準年)
2010年度の見込み	(2008年2月に策定予定)

### **定期航空協会**

定期航空協会では、燃料消費効率の改善された新型機への機材更新及び導入の促進、新航空管制支援システム(CNS/ATM)等の導入による飛行経路・時間の短縮、運航の精度の向上、日常運航における最適飛行高度・速度、最短飛行経路の選択、最適な燃料量の搭載、機体搭載物の軽量化、補助動力装置の使用抑制、シミュレータ活用による実機飛行訓練・審査時間の低減、エンジン試運転時間の短縮、エンジンの定期水洗による燃費改善等の取り組みを行っている。

同会では、これまでに既存の目標を達成していたことを踏まえて、今回、新たに数値目標の引き上げを実施した。

新たな目標として、2010年度までに、航空燃料の使用による発生するCO<sub>2</sub>を、1990年度比、生産単位(提供座席距離)当たり12%削減するという目標である。これらに対し、2005年度は12%削減であり、目標に対して概ね目標達成が可能な水準で推移している。今後、目標の見直しを行うことが期待される。また、CO<sub>2</sub>排出量についても、どのくらいのCO<sub>2</sub>を排出しているのかを把握するため、併せてデータをとる必要がある。

**[目標指標]**：CO<sub>2</sub>排出原単位

目標値(2010年度)	12%削減
実績値(2005年度)	12%削減
2010年度の見込み	12%削減

## 国土交通省関係業界の自主行動計画各業種の評価概要(2007年)

### 1. 目標達成の蓋然性の観点からの分類

○目標を既に達成し、今回目標を引き上げた団体:【A】

日本船用工業会、住宅生産団体連合会、JR北海道、JR東日本、JR東海、JR四国、  
JR九州、全国乗用自動車連合会、全日本トラック協会、全国通運連盟、日本船主協会

○目標に対して概ね順調に推移し、目標達成が可能と判断される団体:【B】

日本造船工業会・日本中小型造船工業会、日本舟艇工業会、日本建設業団体連合会・  
日本土木工業協会・建築業協会、日本観光旅館連盟、国際観光旅館連盟、日本倉庫協会、  
日本冷蔵倉庫協会、JR西日本、JR貨物、日本民営鉄道協会、日本バス協会、  
定期航空協会※

※今回目標を引き上げたが、新たな目標は直近の実績と同じで、概ね目標達成の可能な水準であり、目標の見直しを行うことが期待される。

○これまでに目標に届かない水準で推移している団体:【C】

不動産協会※、日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会

※ 目標の引き上げを視野に入れ、追加対策とともに検討中。

○目標を既に達成しているが、目標深掘り未実施の団体:【D】

日本鉄道車両工業会、日本ホテル協会※

※目標の見直しに必要なデータの収集・分析を来年2月頃に予定

### 2. 目標の設定に係る分類

○今回、目標を新たに設定した団体

日本舟艇工業会、日本倉庫協会、日本バス協会、全国乗用自動車連合会

○目標を新たに検討している団体

日本自動車整備振興会連合会※1、日本港運協会※2

※1 目標の設定を2008年夏に予定  
※2 目標の設定を2008年2月に予定

【目標指標の推移の分類表】

○目標の種類

- I. CO2排出量またはエネルギー消費量
- II. CO2排出原単位またはエネルギー消費原単位
- III. I又はII以外の目標

○数値目標に対する2005年度の推移

- A. 目標を既に達成している
- B. 目標に対して概ね達成する数値で推移している。
- C. これまで目標に届かない水準で推移している。

○目標の引き上げについて

- ①目標引き上げを実施
- ②目標引き上げを未実施
- ③今回新たに目標を設定したところ

(分類標記方法例 I-A-①)

背景の色: 緑色は、別紙1のA分類「目標を既に達成し、今回目標を引き上げた団体」  
 無色は、別紙1のB分類「目標に対して概ね順調に推移し、目標達成が可能と判断される団体」  
 黄色は、別紙1のC分類「これまでに目標に届かない水準で推移している団体」  
 桃色は、別紙1のD分類「目標を既に達成しているが、目標深掘り未実施の団体」  
 橙色は、別紙1の「目標を新たに検討している団体」

部門	業種	目標指数	目標値	過年度実績及び数値目標						分類
				2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2010年度目標	
産業部門	日本造船工業会・日本中小型造船工業会	エネルギー使用原単位 (KWH/鋼材加工重量トン)	1990年度比 10%程度削減	11.0%	6.0%	4.0%	11.0%	8.0%	10.0%	II-B-②
	日本船用工業会	エネルギー使用原単位 (MJ/生産馬力)	1990年度比 20%削減 (今回、目標引き上げ6%→20%)	—	12.0%	13.0%	12.0%	16.0%	20.0%	II-B-①
	日本舟艇工業会	エネルギー使用原単位 (MJ/生産馬力)	2002年度比 18%削減 (今回、目標を新たに設定)	—	(基準年)	7.0%	15.0%	16.0%	18.0%	II-B-③
	日本鉄道車輛工業会	CO2排出原単位 (万t-CO2/売上高)	1990年度比 10%改善	23.0%	36.0%	34.0%	54.0%	48.0%	10.0%	II-A-②
	日本建設業団体連合会・日本土木工業協会・建築業協会	CO2排出原単位 (万t-CO2/施工高)	1990年度比 12%改善	8.0%	3.0%	10.0%	14.0%	11.9%	12.0%	II-B-②
	住宅生産団体連合会	CO2排出量 (万t-CO2)	1990年度比 20%改善 (今回、目標引き上げ7%→20%)	7.6%	9.5%	15.6%	16.9%	18.4%	20.0%	I-B-①
業務部門	日本ホテル協会	1会員あたりの電力使用量	1995年度比 6%削減 (目標の見直しに必要なデータの収集・分析を来年2月頃に予定)	—	—	—	—	11.5%	6.0%	II-A-②
	国際観光旅館連盟	1軒あたりのCO2排出量	1997年度比 6%改善	2.8%	—	3.6%	—	5.8%	6.0%	II-B-②
	日本観光旅館連盟	電力使用量 (kw)	1999年度比 4%削減	1.0%	3.0%	4.0%	2.0%	▲4.0%	4.0%	I-B-②
	日本倉庫協会	エネルギー使用原単位 (リットル/m <sup>3</sup> )	1990年度比 8%削減 (今回、目標を新たに設定)	1.0%	▲1.0%	2.0%	4.0%	3.0%	8.0%	II-B-③
	日本冷蔵倉庫協会	エネルギー使用原単位 (kwh/設備トン)	1990年度比 8%削減	10.0%	11.0%	12.0%	9.0%	6.0%	8.0%	II-B-②
	日本自動車整備振興会連合会	フロン破壊量 (トン)	2004年度比 10%改善 (2008年に新たな目標設定を予定)	—	—	—	(基準年)	165.0%	10.0%	III
	不動産協会	エネルギー消費原単位 (床面積当たりのエネルギー消費量)	1990年水準 (目標の引き上げを視野に入れ追加対策とともに検討中)	▲11.0%	▲15.0%	▲7.0%	▲5.0%	▲10.0%	0.0%	II-C-②

部門	業種	目標指数	目標値	過年度実績及び数値目標						分類
				2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2010年度 目標	
運輸 部門 ( 鉄 道 )	JR北海道	消費エネルギー原単位	1995年度比 6.9%改善	6.9%	5.3%	8.2%	7.6%	6.6%	6.9%	Ⅱ-B-②
		省エネ車両導入比率 (%) (電車) (省エネ車両数(電車) /保有車両数(電車))	1995年度比 75% (今回、目標引き 上げ70%→75%)	62.6%	65.8%	70.6%	71.2%	73.1%	75.0%	Ⅲ-B-①
		省エネ車両導入比率 (%) (気動車) (省エネ車両数(気動 車)/保有車両数(気動 車))	1995年度比 30% (今回、新規目標 追加)	27.4%	27.4%	27.4%	27.4%	27.8%	30.0%	Ⅲ-B-③
	JR東日本	消費エネルギー原単位 (MJ/車キロ)	1990年度比 19%改善 (今回、目標引き 上げ15%→19%)	9.0%	10.0%	11.0%	13.0%	15.0%	19.0%	Ⅱ-B-①
		CO2総排出量 (万t-CO2)	1990年度比 22%削減 (今回、目標引き 上げ20%→22%)	17.1%	15.9%	21.3%	13.5%	6.5%	22.0%	Ⅰ-B-①
		省エネ車両導入比率 (%) (省エネ車両数/保有 車両数)	82%以上 (今回、目標引き 上げ80%→82%)	63.0%	68.0%	72.0%	76.0%	81.0%	82.0%	Ⅲ-B-①
	JR東海	消費エネルギー原単位 (MJ/車キロ)	1995年度比 15%改善 (今回、目標引き 上げ7%→15%)	11.0%	13.0%	15.0%	12.0%	12.0%	15.0%	Ⅱ-B-①
		省エネ車両導入比率 (%) (省エネ車両数/保有 車両数)	新幹線100%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	Ⅲ-B-②
			在来線電車85% (今回、目標引き 上げ60%→85%)	61.0%	61.3%	61.3%	61.3%	62.3%	85.0%	Ⅲ-B-①
			在来線気動車 100%	96.5%	97.4%	97.4%	97.4%	97.4%	100.0%	Ⅲ-B-②
JR西日本	消費エネルギー原単位 (kwh/車キロ)	1995年度比 6.2%改善	4.6%	4.0%	6.5%	5.7%	5.0%	6.2%	Ⅱ-B-②	
	省エネ車両導入比率 (%) (省エネ車両数/ 総車両数)	新幹線100%	81.3%	87.7%	90.2%	92.4%	94.1%	100.0%	Ⅲ-B-②	
在来線電車50~ 60%		40.6%	41.6%	45.4%	49.0%	51.5%	50%~60%			
JR四国	消費エネルギー原単位 (MJ/車キロ)	1990年度比 18.5%改善 (今回、目標引き 上げ10.9%→)	16.2%	17.1%	17.8%	15.9%	16.8%	18.5%	Ⅱ-B-①	
	省エネ車両導入比率 (%) (省エネ車両数/ 総車両数)	72%以上 (今回、目標引き 上げ70%→72%)	63.5%	63.5%	65.0%	65.1%	65.0%	72.0%	Ⅲ-B-①	
	列車キロを分母とした 消費エネルギー原単位 (MJ/車キロ)	1990年度比 17.5%改善 (今回、新規目標 追加)	11.0%	12.5%	14.3%	13.6%	14.9%	17.5%	Ⅲ-B-③	
JR九州	消費エネルギー原単位 (MJ/車キロ)	1990年度比 6%改善 (今回、目標引き 上げ6%→10%)	11.5%	10.3%	9.6%	8.0%	8.9%	10.0%	Ⅱ-B-①	
	省エネ車両導入比率 (%) (省エネ型車輛数/使 用車輛数)	65% (今回、目標引き 上げ60%→65%)	51.6%	51.9%	55.1%	56.8%	57.9%	65.0%	Ⅲ-B-①	
JR貨物	消費エネルギー原単位	1995年度比 2%改善	▲2.2%	▲3.3%	2.2%	1.1%	1.3%	2.0%	Ⅱ-B-②	
	省エネ車両導入比率 (%) (省エネ型車両数/電 気機関車車両数)	30%以上	11.2%	13.1%	15.7%	18.3%	21.6%	30.0%	Ⅲ-B-②	
日本民営鉄道協会	エネルギー使用原単位 (MJ/車キロ)	1990年度比 10%削減	8.0%	8.0%	10.0%	9.0%	9.0%	10.0%	Ⅱ-B-②	

部門	業種	目標指数	目標値	過年度実績及び数値目標						分類
				2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2010年度 目標	
運輸部門 (自動車)	日本バス協会	CO2排出原単位 (万t-CO2/実車キロ)	1997年度比 10%改善 (今回、目標を新たに設定)	3.0%	4.0%	4.0%	7.0%	8.0%	10.0%	II-B-③
	全国乗用自動車連合会	CO2排出量 (万t-CO2)	1990年度比 11%削減 (今回、目標を新たに設定さらに目標引き上げ6%→11%)	3.9%	2.4%	3.9%	9.6%	10.2%	11.0%	I-B-①
	全日本トラック協会	CO2排出原単位 (kg-CO2/トンキロ)	1996年度比 30%削減 (今回、目標引き上げ10%→30%)	7.0%	7.0%	13.0%	19.0%	24.0%	30.0%※	II-B-①
	全国通運連盟	CO2排出量 (万t-CO2)	1998年度比 11%削減 (今回、目標引き上げ6%→11%)	4.2%	4.5%	4.5%	4.7%	6.3%	11.0%	I-B-①
運輸部門 (海運)	日本船主協会	CO2排出原単位 (万t-CO2/輸送トン)	1990年度比 15%削減 (今回、目標引き上げ10%→15%)	8.0%	20.0%	15.0%	12.0%	12.0%	15.0%	II-B-①
	日本内航海運組合総連合会	CO2排出原単位 (万t-CO2/輸送トンキロ)	1990年度比 3%削減	▲8.0%	▲7.0%	▲10.0%	▲1.0%	▲4.0%	3.0%	II-C-②
	日本旅客船協会	エネルギー消費原単位 (MJ/総トン)	1990年度比 3%削減	▲1.0%	▲4.0%	▲19.0%	1.0%	▲7.0%	3.0%	II-C-②
	日本港運協会	CO2排出原単位 (万t-CO2/船舶積卸・沿岸荷役トン数)	— (2008年2月に設定予定)	—	—	—	—	(基準年)	—	—
運輸部門 (航空)	定期航空協会	CO2排出原単位 (万t-CO2/座席キロ)	1990年比 12%削減 (今回、目標引き上げ10%→12%)	11.0%	13.0%	11.0%	12.0%	12.0%	12.0%	II-B-①

※全国トラック協会の目標値は、(2008～2012年度(平均値))

## 業界団体別CO2排出量(2005年度実績)

(排出量単位:万t-CO2)

業界名	基準年 ※1	2004年度	2005年度				
	CO2 排出量	CO2 排出量	CO2 排出量	増減			
				基準年差	率(%)	04年差	率(%)
<b>産業部門</b>							
日本造船工業会・日本 中小型造船工業会	14.3	26.5	28.6	14.3	100.0%	2.1	7.9%
日本船用工業会	6.3	7.5	7.7	1.4	22.2%	0.2	2.7%
日本舟艇工業会	3.0	2.2	3.1	0.1	3.3%	0.9	40.9%
日本鉄道車輛工業会	4.3	3.2	3.4	▲ 0.9	-20.9%	0.2	6.3%
日本建設業団体連合 会・日本土木工業協会・ 建築業協会	923.0	493.0	524.0	▲ 399.0	-43.2%	31.0	6.3%
住宅生産団体連合会	538.0	447.0	439.0	▲ 99.0	-18.4%	▲ 8.0	-1.8%
<b>業務部門</b>							
日本ホテル協会	—	—	—	—	—	—	—
国際観光旅館連盟	—	—	—	—	—	—	—
日本観光旅館連盟	—	—	—	—	—	—	—
日本倉庫協会	60.2	82.0	97.0	36.8	61.1%	15.0	18.3%
日本冷蔵倉庫協会	55.7	70.2	74.4	18.7	33.6%	4.2	6.0%
日本自動車整備振興会 連合会	—	—	—	—	—	—	—
不動産協会	—	—	—	—	—	—	—
<b>運輸部門</b>							
JR北海道	20.9	22.4	22.8	1.9	9.1%	0.4	1.8%
JR東日本	276.0	239.0	258.0	▲ 18.0	-6.5%	19.0	7.9%
JR東海	84.0	77.0	82.0	▲ 2.0	-2.4%	5.0	6.5%
JR西日本	151.0	140.0	142.0	▲ 9.0	-6.0%	2.0	1.4%
JR四国	9.3	7.9	8.1	▲ 1.2	-12.9%	0.2	2.5%
JR九州	28.8	26.2	26.1	▲ 2.7	-9.4%	▲ 0.1	-0.4%
JR貨物	36.6	36.3	37.3	0.7	1.9%	1.0	2.8%
日本民営鉄道協会	203.0	228.0	232.0	29.0	14.3%	4.0	1.8%
日本バス協会	399.0	382.0	376.0	▲ 23.0	-5.8%	▲ 6.0	-1.6%
全国乗用自動車連合会	509.0	460.0	457.0	▲ 52.0	-10.2%	▲ 3.0	-0.7%
全日本トラック協会	4,587.0	4,472.0	4,373.0	▲ 214.0	-4.7%	▲ 99.0	-2.2%
全国通運連盟	15.3	14.5	14.3	▲ 1.0	-6.3%	▲ 0.3	-1.7%
日本船主協会	3,824.0	5,191.0	5,312.0	1488.0	38.9%	121.0	2.3%
日本内航海運組合総連 合会	859.0	787.0	788.0	▲ 71.0	-8.3%	1.0	0.1%
日本旅客船協会	474.0	485.0	498.0	24.0	5.1%	13.0	2.7%
日本港運協会	—	—	—	—	—	—	—
定期航空協会	—	—	1,080 ※2	—	—	—	—

※1 ここでの基準年は、各団体・社の自主行動計画で定めている基準年をいう。

※2 我が国の航空(国内線)からのCO2排出量。

## 国土交通省関係業界の自主行動計画

- 国土交通省では、2000(平成12)年度以降、運輸関係団体、社会資本整備関係団体が策定した自主行動計画の進捗状況のフォローアップを実施し、その結果を公表。
- 本年は、9月までに、社会資本整備審議会・交通政策審議会環境部会より、フォローアップを実施。

### “目達見直しの基本方針“において示された個別業種に対する課題等

#### 1. 定性的目標の定量化等

- ・日本倉庫協会
- ・日本バス協会
- ・全国乗用自動車連合会
- ・日本舟艇工業会

本年9月までに新目標を設定

- ・日本港運協会

2008年2月に新目標を設定予定

#### 2. 目標の引き上げ

- ・全日本トラック協会
- ・住宅生産団体連合会
- ・日本船用工業会
- ・JR北海道、JR東日本、JR四国
- ・全国通運連盟

本年9月までに目標引き上げを実施

- ・日本船主協会、定期航空協会、JR東海、JR九州、全国乗用自動車連合会
- 本年11月までに目標引き上げを実施

### 環境自主行動計画策定団体

運輸関係団体、社会資本整備関係団体の33団体が自主行動計画を策定。

#### 産業部門

- 日本造船工業会
- 日本中小型造船工業会
- 日本鉄道車輛工業会
- 日本建設業団体連合会
- 日本土木工業協会
- 建築業協会
- 住宅生産団体連合会
- 日本船用工業会
- 日本自動車整備振興会連合会
- 日本舟艇工業会

#### 業務部門

- 日本冷蔵倉庫協会
- 日本ホテル協会
- 不動産協会
- 国際観光旅館連盟
- 日本観光旅館連盟
- 日本倉庫協会

#### 運輸部門

- 全国通運連盟
- 全日本トラック協会
- 日本民営鉄道協会
- 定期航空協会
- 日本船主協会
- JR 7社
- 日本内航海運組合総連合会
- 日本バス協会
- 全国乗用自動車連合会
- 日本港運協会
- 日本旅客船協会

※1 ■は、経団連自主行動計画参加団体(23団体)