

質問者	質問内容	回答者	回答
谷野委員	1人当たりのCO2排出量について、鉄道は航空機の10分の1であるのは事実か。事実である場合、鉄道を利用しようという意識改革にはどういったことが必要か。	JR東海	東京一大阪間での1座席当たり、鉄道であれば約4.8kg-CO2、航空機では約48kg-CO2の排出量となる。環境優位性といった切り口でシフトを促すような交通施策が必要ではないかと考えている。
		定期航空協会	交通モードごとに特色がある。近い遠いという距離に加えて移動時間という利用者の利便性・必要性の要素を考慮すべきと考える。今後も効率改善を目指して、良い航空機導入等に取り組んで参ります。
	鉄道会社と自治体の協力により駐輪場などの環境整備などはないか。	日本民営鉄道協会	従来から法律があり、自治体が行う駐輪場の整備に協力している。
	蛍光灯電球への切り替えの進捗状況如何。	日本ホテル協会	省エネ電球については、エネルギーコスト削減及びその点検作業の人件費削減となるため、ほとんど皆さんが導入をしている。
杉山委員	鉄道事業者から見て、他の輸送事業者の取組みに関してヤードスティック指標となりうるものは何か。	JR東日本	輸送事業においては、基本的には個々の輸送を担っている会社が原単位を減らすべく取り組んでいる。また、各輸送機関は相互に補完しあっている部分もあるため、個々の取組みを踏まえた上で、協力していく必要があると感じている。
崎田委員	ホテル・旅館について、多くの国に対して環境の大切さに気付かせるようなシグナルを出せないか。	日本ホテル協会	ホテルのサービスはカテゴリーによって違うため、それぞれの客室はお客様のニーズに合わせた形で取り組み、最大限の省エネや省コストを行っている。
	JR各社で目標値が違うが、JR東日本は原単位とCO2総量というのを目標に掲げているが、業界のリーダー的存在として今後どのような取組みで行くべきか。	JR東日本	列車運行当たりのエネルギー効率を向上させるということは当然の責務だと考えている。当社は、自営発電で使用電力の56%を賄っている特性もあり、総量についても目標設定をして取り組んでいる。今後も、原単位目標と総量目標の両立を図りながら取り組んでいく。
	日本バス協会について、低公害車の導入や代替燃料などへの取組みについてどのように考えているか。	日本バス協会	低公害車については、従来から国及び地方自治体との協調補助によるほか、日本バス協会においても助成措置を講じる等導入促進に努めており、今後も引き続き普及に努める。代替燃料の使用については、今後の対策の大きな柱と考えている。今般、一部事業者において営業運行における使用が開始されたので、これらを基に技術的な課題等を検証したうえで本格的な取り組みをすることとなるが、普及にあたっては燃料価格差等の課題もある。
	日本内航海運総連合会と日本旅客船協会の目標値について、3%という非常に少ない目標設定理由について。	日本内航海運総連合会	自主行動計画におけるCO2削減原単位の目標値は、船舶データや運航実績等をもとに、1990年を基準として、船型の大型化や省エネ装置・設備の導入等に伴い削減が見込まれる燃料消費量と航海速度の上昇傾向に伴い増大する燃料消費量を推計し、さらに追加的にモーダルシフトの進展等による国内貨物全体の輸送効率化によるCO2削減原単位を推定し、20年間で3.0%の削減目標(1990年度比)としたところである。着実な目標達成が図られるよう最大限努力していくこととしております。

崎田委員	日本内航海運総連合会と日本旅客船協会の目標値について、3%という非常に少ない目標設定理由について。	日本旅客船協会	日本旅客船協会として、最適コース、最適スピードでの運航ダイヤの設定、サンドブラスト等船体・機関の整備による性能維持に努め、エネルギー消費原単位の削減に努めてきたところであるが、1997年度までは船腹の拡充と高速化が進み、1990年度を1.00とすると1997年度は最大値の1.24を示したが、2005年度には1.07と17%削減した。これを勧奨し、8年間で17%の削減をしたことから、年毎の変動はあるものの、平均すると年間で約2%削減となり、残り5年間で約10%の削減を見込み、目標値を3%としたところである。
大塚委員	ホテル・旅館のお客さまに対して、無駄を省くといったメッセージを出せないか。	日本ホテル協会	省エネ球の導入やノンフロン冷蔵庫の推進、使用タオルのチェックなど実施しているが、快適産業であり、快適性や非日常性を商品とする宿泊産業においてはお客様への間接的な表現等でのメッセージの発信にならざるを得ないとする。実際にタオルのディスプレイ等は実施したが、ホテル側からの訴えだけではその実現は難しかったという現実もある。
石谷委員	ホテル業界では、電気に加えて熱需要も相当大きいと思われるので、熱需要に係るエネルギー、CO2も入れ込むべきではないか。一方、太陽光エネルギーの導入を検討してはどうか。	日本ホテル協会、国際観光旅館連盟、日本観光旅館連盟	空調は主に電氣的な動力を使用した熱交換が中心であり。ここで云う熱需要とは給湯と考えられるが、給湯量の80%位はお客様の客室で使用されるもので、ホテル側でのコントロールは容易ではない。お客様の国民性やカテゴリー、天候、季節等によりその使用状況は様々である。給湯は24時間一定温度・一定圧での常時供給がホテルの義務であり、宿泊産業としての最も重要な商品の一つである。給湯に関するお客様への使用量制限は非常に難しいため、節水弁を導入・装備している。給湯についてはガスや重油等を使用しており、使用しているボイラー等の機器の最大効率での稼働のため燃焼時の空気との混合率の最適化を図り燃費の向上に努めている。また、給湯中途での熱損失の減少を図るための様々な工夫も行っており、原油高の影響はコスト面からも更に効率的な熱エネルギーの使用を促す結果となっている。
	倉庫で、フォークリフトを石油系から電気系に変換されているが、フォークリフトの部分だけでなく、業務全体としては省エネになるのかどうか、示してほしい。	日本倉庫協会	自主行動計画にも示しているとおり、計画を実行した場合の2010年度CO2排出量は83.5万t-CO2であり、計画を実行しなかった場合のCO2排出量107.0万-CO2に比して23.5万t-CO2の削減効果を見込んでおり、業務全体の省エネに貢献している。
	日本船主協会について、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数値に入っているのかどうか。 京都議定書では、内外合わせたものになっているのか、インベントリの関係についてどのようになっているのか。	日本船主協会	日本船主協会の自主行動計画は外航船舶を対象としています。京都議定書では、外航海運(バンカー油を使用する船舶)からの排出量は、国際海事機関(IMO)を通じて抑制または削減を追求することとされており、国内の排出(内航海運)とは明確に区別されています。そのため外航海運は、国際航空とともに、京都議定書において削減対象とされたGHGに含まれていません。
井口委員	大型トラックのスピードリミッター導入による燃料使用量削減効果についてお聞かせいただきたい。	全日本トラック協会	国土交通省の調査によると、トラックの平均速度等から推計したCO2削減効果は平成17年時点で31~66万トンと推計されている。