

国交省関係業界における 自主行動計画の進捗状況の点検

平成25年9月5日

- 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
- 社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会によりフォローアップを実施

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30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 (※)
- 日本建設業連合会 (※)
- 住宅生産団体連合会
- 日本船用工業会
- 日本マリン事業協会 (※)

業務部門

- 日本冷蔵倉庫協会 (※)
- 日本ホテル協会
- 不動産協会 (※)
- 日本旅館協会
- 日本倉庫協会 (※)
- 日本自動車整備振興会連合会

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 (※)
- JR7社
(※：JR東日本、JR西日本)
- 日本内航海運組合総連合会 (※)
- 日本バス協会
- 全国ハイヤー・タクシー連合会
- 日本港運協会
- 日本旅客船協会 (※)

■は、経団連自主行動計画参加団体 (21団体)

(※)は、低炭素社会実行計画策定団体 (13団体)

全国ハイヤー・タクシー連合会 (旧：全国乗用自動車連合会) は平成24年4月1日名称変更

日本旅館協会 (旧：国際観光旅館連盟、日本観光旅館連盟) は平成24年10月1日合併

日本マリン事業協会 (旧：日本舟艇工業会) は平成25年4月1日名称変更

自主行動計画の進捗状況について

1. 目標達成状況（2011年度）

目標達成団体	20 団体/30 団体（目標達成率 66.7%）
目標未達成団体	7 団体/30 団体

3 団体については、会員企業の廃業等により経年データの収集が困難な状況等の理由から、団体自身のフォローアップ自体が実施されていない状況。

2. 目標達成のためのこれまでの取組・2011 年度に実施した温暖化対策の事例

2008 年度以降に、自らがより高い目標への引き上げを実施し、それを達成し、かつ 2013 年度以降の低炭素社会実行計画を策定した団体における取組事例。

○定期航空協会

目標指数	目標値	2010 年度実績	2011 年度実績	低炭素社会実行計画 2020 年度目標
CO ₂ 排出原単位 (万 t-CO ₂ /座席和)	1990 年度比 ▲13.5%	▲18.5%	▲17.9%	2005 年度比▲20.8% (CO ₂ 原単位)

- ・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等の導入による飛行経路・時間の短縮、運航精度の向上。
- ・搭載燃料量の最適化、機体搭載物の軽量化、エンジンの定期水洗、実機訓練のシミュレータ等。

○JR西日本

目標指数	目標値	2010 年度実績	2011 年度実績	低炭素社会実行計画 2020 年度目標
消費エネルギー原単位 (kwh/車和)	1995 年度比 ▲12.0%	▲10.5%	▲13.4%	2010 年度比▲3% (2017 年度) (エネルギー原単位)
省エネ車両導入比率 (%) (省エネ車両数/総車両数)	75%	72.2%	75.3%	

- ・省エネ車両、上下タイキ電方式、高効率機器等の導入。
※上下タイキ電方式：上下線の電気回路を繋ぎ、列車のブレーキで生じる電力を効率良く他線路の電車で給電する仕組み。
- ・省エネ運転、営業列車内の空調温度管理・車内消灯等の実施。
- ・「考動エコ」の推進等、独自の取り組みのほか、節電による列車運行用以外のエネルギーの削減。

上記以外の団体についても、省エネ機器の導入等のハード面での対策に加え、エネルギー使用量の管理等のソフト面での対策を実施することにより目標値を達成するとともに、これまでの実績をベースに、自主行動計画より一歩進んだ新しい低炭素社会実行計画を既に策定し、又は策定を検討しているなど、積極的な取組を行っている。

一方、2011 年度未達成団体については、世界的な金融危機等の影響を受けたものの、継続した取組により、目標達成に向けて改善傾向にある。

業界団体の目標指標の推移

<目標について> 無印: 目標年度は2010年度
 (): 目標年度はカッコ内
 ※: 目標年度は2008~2012年度の平均値

部門	経団連 自主行 動計画	業種	目標指数	目標値	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	目標	2011年度に おける評価	未達成要因及び目標達成への取り組み等	【低炭素社会実行計画】 (2013年度以降の取組) 2020年度目標
産業部門	参加	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	▲8.0%	▲6.0%	▲5.0%	▲6.0%	▲10.0%	▲13.0%	▲7.0%	▲10% ※	未達成	・新しい省エネ設備・自家発電設備の導入等により原単位は年々改善傾向にあったが、目標策定時点においてルーラー化されていなかった新基準の義務化により、原単位が悪化。近年では、「PSPC」適用船の建造が大幅に増加したことに伴い、電力使用量や塗装プラスト工場の稼働時間が増加し、エネルギー使用原単位の悪化に大きな影響を与えた。 ・今後も継続して生産の効率化・高度化に努力するとともに省エネ機器の導入等により、使用エネルギー削減を図る。	検討中
		日本鉄道車輛工業会	CO2排出量 (万t-CO2)	1990年度比▲8%	▲20.9%	▲18.6%	▲7.0%	▲23.3%	▲32.6%	▲32.6%	▲25.6%	▲8% ※	達成	・2008年度に目標の引き上げを実施。	1990年度比▲32.6% (CO2排出量)
		日本建設業連合会	CO2排出原単位 (万t-CO2/施工高)	1990年度比▲12%	▲13.0%	▲18.8%	▲13.2%	▲14.6%	▲13.4%	▲15.0%	▲13.1%	▲12% (2012)	達成	・2010年度に目標の引き上げを実施。	1990年度比▲19.9% (CO2原単位)
		住宅生産団体連合会	CO2排出量 (万t-CO2)	1990年度比▲20%	▲21.2%	▲20.1%	▲28.2%	▲29.1%	▲50.1%	▲50.7%	▲50.0%	▲20% ※	達成		検討中
	不参加	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▲30%	▲17.0%	▲20.0%	▲27.0%	▲27.0%	▲20.0%	▲27.0%	▲29.0%	▲30% ※	未達成	・2008年度に目標の引き上げを実施。 ・2008年当時、船用エンジンの生産量が増加のトレンドであったため、生産量の増加を踏まえ、生産量の効率化が図れるという見込みのもと、目標引き上げを行ったが、世界的な金融危機の影響により、船用エンジンの需要が落ち込み、原単位が悪化した。 ・2012年度は、引き続き各種省エネの取り組みを実施。	検討中
		日本マリン事業協会 (旧 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%	▲17.0%	▲20.0%	▲17.0%	▲10.0%	+84.0%	+26.0%	+21.0%	▲18% ※	未達成	・参加企業数: 1社の内、マリンエンジン関係事業場のみ。 ・2008年度に目標の見直しを実施。 ・世界的な金融危機の影響で、生産馬力が大幅に低下したため、エネルギー原単位が大幅に増加したほか、参加企業の社内再編により対象施設に他部門の部品製造が加わったため、エネルギー消費量が増加した。 ・2012年度は、省電力製品の取り入れや社員への啓発活動等による生産工程の効率化及び省エネ化を進めた。	2010年度比▲10% (エネルギー原単位)
業務部門	参加	日本ホテル協会	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)	1995年度比▲6%	▲5.0%	▲10.0%	▲5.0%	▲11.0%	-	-	-	▲6%	-	・会員企業の廃業等により、調査対象企業が減少したため、2009年度よりフォローアップ未実施。	検討中
		日本冷蔵倉庫協会	電力使用原単位 (kWh/設備トン)	1990年度比▲8%	▲2.0%	▲2.0%	▲6.0%	▲6.0%	▲11.0%	▲8.0%	▲8.0%	▲8% ※	達成	・2002年度に目標の引き上げを実施。	1990年度比▲15% (エネルギー原単位)
		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▲5%	+3.0%	▲5.0%	▲2.0%	▲5.0%	▲9.0%	▲9.0%	▲19.0%	▲5% ※	達成	・2008年度に目標の引き上げを実施。	2005年度比▲20% (エネルギー原単位)
	不参加	日本旅館協会 (旧 国際観光旅館連盟・日本観光旅館連盟)	1軒あたりのCO2排出量	1997年度比▲6%	▲5.8%	▲3.7%	▲7.6%	▲6.0%	▲6.0%	▲6.0%	-	▲6%	-	・自主行動計画の終了年度が2010年度のためフォローアップ未実施。 ・目標年度(2010年度)では達成。	検討中
		日本倉庫協会	エネルギー使用原単位 (リットル/㎡)	1990年度比▲8%	▲4.0%	▲3.0%	▲5.0%	▲8.0%	▲10.0%	▲6.0%	▲11.9%	▲8% ※	達成		1990年度比▲16.3% (エネルギー原単位)
		日本自動車整備振興会連合会	入庫1台あたりのCO2排出量 (万t-CO2/台数)	2007年度比▲5%	-	-	(基準年)	▲1.0%	▲3.0%	▲7.0%	▲7.0%	▲5% (2012)	達成	・2008年度に基準年度の見直しを実施。	検討中
		CO2排出量 (万t-CO2)	2007年度比▲5%	-	-	(基準年)	▲1.0%	▲1.0%	▲2.0%	▲4.0%	▲5% (2012)	達成		検討中	
(自動車部門)	参加	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%	▲25.0%	▲26.0%	▲28.0%	▲28.0%	▲29.0%	▲36.0%	▲37.0%	▲30% ※	達成		検討中
		全国通運連盟	CO2排出量 (万t-CO2)	1998年度比▲15%	▲7.2%	▲9.9%	▲10.5%	▲11.8%	▲12.5%	▲15.1%	▲16.4%	▲15% ※	達成	・2008年度に目標の引き上げを実施。	2009年度比▲10.5% (CO2排出量)
	不参加	日本バス協会	CO2排出原単位 (万t-CO2/実車キロ)	1997年度比▲12%	▲10.0%	▲10.0%	▲10.0%	▲12.0%	▲14.0%	▲13.0%	▲13.0%	▲12%	達成		検討中
		全国ハイヤー・タクシー連合会 (旧 全国乗用自動車連合会)	CO2排出量 (万t-CO2)	1990年度比▲12%	▲13.0%	▲14.0%	▲16.0%	▲20.0%	▲21.0%	▲26.0%	▲30.0%	▲12% ※	達成	・2008年度に目標の引き上げを実施。	検討中
(海運部門)	参加	日本船主協会	CO2排出原単位 (万t-CO2/輸送トン)	1990年度比▲15%	▲12.0%	▲14.0%	▲16.0%	▲15.0%	▲18.0%	▲17.0%	▲23.0%	▲15% ※	達成	・2007年度に目標の引き上げを実施。	1990年度比▲20.0% (CO2原単位)
		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%	+4.4%	+6.8%	+6.1%	+7.2%	+9.5%	+9.4%	-	▲3%	-	・自主行動計画の終了年度が2010年度のためフォローアップ未実施。 ・老齢船の代替建造及び大幅な減船が進まなかったこと等により、排出原単位の改善は見られなかったが、2012年度はスーパーエコシップ(SES)の導入による燃料消費率の改善や、二酸化炭素低減船の導入によるCO2排出量の削減の取組を実施。	1990年度比▲31.3% (CO2排出量)
	不参加	日本旅客船協会	CO2排出原単位 (万t-CO2/総トン数)	1990年度比▲3%	+7.0%	▲1.0%	+1.0%	▲5.0%	▲4.0%	▲5.0%	▲5.0% (暫定)	▲3% ※	達成		1990年度比▲6.0% (CO2原単位)
		日本港運協会	単位取扱貨物量当たりの CO2排出原単位	2005年度比▲6%	(基準年)	▲4.0%	▲4.0%	▲11.0%	▲9.0%	▲9.0%	▲7.0%	▲6%	達成		検討中

業界団体の目標指標の推移

<目標について> 無印: 目標年度は2010年度
 (): 目標年度はカッコ内
 ※: 目標年度は2008~2012年度の平均値

部門	経団連 自主行 動計画	業種	目標指数	目標値	2011年度に おける評価								2011年度に おける評価	未達成要因及び目標達成への取り組み等	【低炭素社会実行計画】 (2013年度以降の取組) 2020年度目標
					2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	目標			
(運輸 航空部 門)	参加	定期航空協会	CO2排出原単位 (万t-CO2/座席キロ)	1990年比▲13.5%	▲12.0%	▲12.0%	▲13.0%	▲15.0%	▲16.0%	▲18.5%	▲17.9%	▲13.5% ※	達成	・2009年度に目標の引き上げを実施。	2005年度比▲20.8% (CO2原単位)
(運輸 鉄道部 門)	参加	JR北海道	消費エネルギー原単位 (MJ/Km)	1995年度比▲14%	▲1.0%	▲4.7%	▲5.3%	▲11.2%	▲11.3%	▲11.7%	▲11.0%	▲14% (2015)	未達成	・2009年度に目標の引き上げを実施。 ・気象条件(温度、降雪等)の影響で、前年度に比較し改善率が減少。 ・車両の老朽取替を行う際には、省エネ車両の導入を行う等の対策を実施。	検討中
			省エネ車両導入比率(%) (省エネ車両数/保有車両数)	1995年度比60%	46.6%	47.6%	53.2%	53.7%	55.2%	55.2%	55.6%	60% (2015)			
		JR東日本	鉄道事業のエネルギー使用量	2010年度比▲8%	-	-	-	-	-	(基準年)	▲1.9%	▲8% (2020)	未達成	・2012年度に目標を新たに策定。 ・省エネ車両の継続的な導入、自営火力発電所における燃料転換及び複合サイクル発電設備への更新等の対策を実施。	2010年度比▲8.0% (エネルギー使用量)
			自営電力のCO2排出係数 (kg-CO2/kwh)	1990年度比▲30%	-	-	-	-	-	-	▲26%	▲30% (2020)	未達成		
			単位輸送量あたり列車運転用電力量 (kWh/車キロ)	2006年度比▲6.8%	-	(基準年)	-	-	-	-	▲4.7%	▲6.8% (2013)	未達成		
			支社等における単位床面積あたり エネルギー使用量 (KL(原油換算)/㎡)	2010年度比▲3%	-	-	-	-	-	(基準年)	▲12%	▲3% (2013)	達成		
		JR東海	消費エネルギー原単位 (MJ/車キロ)	1995年度比▲15%	▲17.8%	▲19.9%	▲20.6%	▲22.8%	▲25.4%	▲27.3%	▲30.3%	▲15%	達成	・2007年度に目標の引き上げを実施。	検討中
			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%	100.0%	100.0%			
				在来線電車85%	62.3%	76.5%	85.3%	87.2%	87.2%	89.5%	90.0%	85.0%			
		JR西日本	消費エネルギー原単位 (kWh/車キロ)	1995年度比▲12%	▲5.0%	▲7.2%	▲7.5%	▲9.5%	▲10.8%	▲10.5%	▲13.4%	▲12% (2012)	達成	・2008年度に目標の引き上げを実施。	2010年度比▲3%(2017年度) (エネルギー原単位)
			省エネ車両導入比率(%) (省エネ車両数/総車両数)	75%	59.9%	62.2%	64.7%	66.7%	68.2%	72.2%	75.3%	75.0% (2012)			
		JR四国	消費エネルギー原単位 (MJ/車キロ)	1990年度比▲18.5%	▲16.7%	▲18.1%	▲18.2%	▲20.0%	▲21.3%	▲19.3%	▲21.8%	▲18.5%	達成	・2007年度に消費エネルギー原単位の目標見直し及び省エネ車両導入比率の目標の引き上げを実施すると共に、列車キロを分母とした消費エネルギー原単位の目標を追加。	検討中
			省エネ車両導入比率(%) (省エネ車両数/総車両数)	72%以上	65.0%	66.8%	68.2%	70.6%	72.7%	74.1%	74.8%	72.0%			
			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%	▲15.0%	▲17.0%	▲15.9%	▲17.5%	▲20.6%	▲22.3%	▲26.4%	▲17.5%			
		JR九州	消費エネルギー原単位 (MJ/車キロ)	1990年度比▲10%	▲8.9%	▲8.9%	▲9.8%	▲11.5%	▲11.5%	▲10.0%	▲9.6%	▲10%	未達成	・2007年度に目標の引き上げを実施。 ・目標年度(2010年度)では達成。 ・九州新幹線全線開業により車両キロが増加したものの、消費エネルギーも増加したため、原単位が若干悪化した。 ・引き続き、省エネ型車両の導入、省エネ型エンジンの搭載を実施。	検討中
省エネ車両導入比率(%) (省エネ型車両数/使用車両数)	65%		57.9%	61.7%	62.3%	62.4%	63.8%	66.9%	69.5%	65.0%	達成				
JR貨物	消費エネルギー原単位 (Wh/トンキロ)	1995年度比▲2.5%	▲1.3%	▲5.3%	▲8.0%	▲4.4%	▲3.1%	▲4.1%	▲5.2%	▲2.5%	達成	・2009年度に目標の引き上げを実施。	検討中		
	省エネ車両導入比率(%) (省エネ型車両数/電気機関車車両数)	40%	21.6%	25.9%	32.0%	38.6%	43.6%	48.6%	50.9%	40.0%					
		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▲17%	▲12.0%	▲15.0%	▲15.0%	▲16.0%	▲18.0%	▲17.0%	▲21.0%	▲17% ※	達成	・2009年度に目標の引き上げを実施。	検討中