

タイトル	キープ・キョウト・オン・トラック Keep Kyoto on track
主催	国際鉄道連盟 (International Union of Railways; UIC)
日時	6月23日(水) 10:30 a.m. - 12:30 p.m.
主要討論者	Raimondo Orsini, UIC (Trenitalia) Harald Diaz-Bone, UNFCCC Heinrich Stroessenreuther, ドイツ鉄道 (Deutsch Bahn; DB) Gunther Ellwanger, UIC Markus Liechti, European Federation for Transport and Environment
傍聴者	40名弱 (各国運輸省担当官、カーボンブローカ、コンサルタント他)
目的	鉄道事業者の温暖化対策への取り組みの紹介 (環境に優しい鉄道利用の促進を呼び掛け)
発表の概要	<p>・Diaz-Bone 氏 (UNFCCC) は、先進国で他の産業セクターと比較して、運輸セクターが温室効果ガス排出の中で最も高い成長率を示していることを指摘し、対策の必要性を強調した。また、フィンランドでの統合交通戦略の成功を例に挙げ、行き詰まり感のある先進国での運輸セクターでの対策について、まだ改善の余地のあることを示唆した。</p> <p>・Stroessenreuther 氏 (ドイツ鉄道) は、ドイツ鉄道の温暖化対策について具体的に概説した。省エネを図るため、(1) 定時運行、(2) 省エネ運転への取り組みを行ってきた。(1) については、後続列車に影響の出ないようなゆとりを持たせた運行ダイヤを作成し、(2) については、14,000 人の運転士をトレーニングし、全運転車輛に新たに Eco-energy consumption display を搭載し、CO2 排出量のデータを運転士に提供すること等によって、2002 年には 90 年比で-25%のCO2 削減を達成できたことを報告。今後も更に取り組みを強化し、2008 年には2002 年比-10%、2020 年には-15%のCO2 削減を計画している。</p> <p>・Ellwanger 氏 (UIC) は、輸送セクターの外部コストが、2000 年の西欧のGNP7%までに上ったことが研究調査の結果、明らかになったと報告。この内、事故や大気汚染、気候変動、騒音等の外部コストは自動車輸送によって引き起こされたものであると指摘し、「汚染者負担」の原則を運輸セクターに適用すべきとした。</p> <p>・Liechti 氏 (European Federation for Transport and Environment) は、増加する自動車への環境技術の導入と同様に、輸送需要の抑制に取り組む重要性を指摘する等して、持続可能な輸送システムの構築について議論を加えた。そして、1) 輸送需要の抑制、2) モーダルシフト、3) 技術革新の 3 点がエネルギー消費及びCO2 排出量を削減する要素となる、と締め括った。</p>
主要な論点	Q1: DB の CO2 削減への取り組みは誰の指示によるものなのか? (電力の大

	<p>口顧客である鉄道事業者の大幅な使用電力削減は、電力市場に多大な影響を与える) (コンサルタント、日本)</p> <p>A1: DBが自主的に行ってきたものである。確かにDBは電力の大顧客であるが、省エネへの取り組みは電力会社に理解して頂いている。またDBが保有している発電所で全体の10%の電力を賄っている。(Stroessenreuther氏, DB)</p> <p>Q2: 運転士に対する省エネ運転トレーニング導入の際、何か問題となったことはあるか? (運輸省担当官、アフリカ)</p> <p>A2: 運転士(労働組合)側は以前から燃費に配慮した運転をしているとし、大した効果は望めないと主張していたが、データを提供し、更に運転席にディスプレイ(CO2排出量表示)を搭載することによって、目に見える形で成果を生み出すことができるようになったため、運転士も積極的に省エネ運転に取り組むようになった。(Stroessenreuther氏, DB)</p> <p>Q3: なぜコンピュータ制御で運行しないのか? (各運転士の技能を問わず、確実な省エネ運転が可能では?) (コンサルタント、欧州)</p> <p>A3: 労働組合からの反発があることに加え、まだ(トラム(市電)等の低速の鉄道を除き)、自動制御で全てをコントロールする技術が成熟しておらず、人の手で運転する必要がある。但し、将来的には導入の可能性は大いにある。(Orsini氏, UIC) また今後、更に省エネを実現する際に残された大きな問題として、ブレーキ制動区間の短縮が挙げられる。(Stroessenreuther氏, DB)</p>
所感	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発表(特にDBの取り組み)の中で、具体的な事例の紹介が多数あったので、参加者の質問も、具体的でテクニカルなものが多く、関心の高さを感じさせられた。</li> <li>・発表や発言の中には明確には表れなかったが、「鉄道が環境に一番優しい輸送手段であり、今後積極的に利用して欲しい」とのメッセージが強調されていたように感じた。</li> <li>・欧州域内(フィンランド、ドイツ、イタリア等)の事例のみの紹介で、域外との関わりがあまり見えなかったため、日本や米国、アジア諸国等での鉄道事業者の温暖化対策については、同じスタンスで捉えて問題ないのか、疑問に感じた。</li> </ul>
資料	<p>PPT資料 : (<a href="http://unfccc.int/sessions/sb20/se_table.html">http://unfccc.int/sessions/sb20/se_table.html</a>)</p> <p>UIC, <u>Panorama No.22, 1<sup>st</sup> Quarter 2004</u></p> <p>UIC, UITP, CER and UNIFE, <u>Fact Sheet 1 "Fewer Emissions with Rail and Public Transport"</u></p> <p>UIC, UITP, CER and UNIFE, <u>Fact Sheet 2 "Using Energy Efficiently"</u></p> <p>Keep Kyoto on track: <a href="http://www.railway-mobility.org">www.railway-mobility.org</a></p> <p>European Federation for Transport and Environment: <a href="http://www.t-e.ne">www.t-e.ne</a></p>

これは会議主催者による公式議事録ではありません。引用はお控えください。  
This is not an official report by the meeting organizers. Do not Quote.

	Deutsch Bahn: <a href="http://www.bahn.ne">www.bahn.ne</a>
--	--

文責: 家本 了誌