

平成16年3月2日

中央環境審議会
地球環境部会長
浅野 直人 様

平尾 隆

去る2月25日(水)の中環審/地球環境部会での運輸部門の対策・施策の評価についての追加意見を下記の通り申し述べます。

1. 運輸部門の対策・施策の評価についての追加意見

個々の技術開発については、例えば自動車の性能等、計画以上の速度で進んでいるが、重要なことは技術の普及であり、その点での環境整備が十分進められているとは思えない。例えば、交通流対策における渋滞回避についても、①高速道の合流点の再設計 ②高速道から一般道への降り口地点での信号待避道の整備 ③駐車違反の取り締まりの強化 ④駐車場の整備 ⑤都内への乗り入れ規制(パークドライブ) 等、着地点に向けたフィジビリティ・スタディをより徹底して、効果的対策の実行に結びつけていく必要がある。

また、対象と効果が比較的分かり易い風力発電すら、2010年までの具体的な全体計画が確定されていない状態であり、不特定多数の一般国民を対象とする運輸部門の施策については、政策当局による施策が具体的な実行計画として推進されなければ、実効につながらないのではないかと危惧する。繰り返しになるが、個々の施策についてのより定量的フィジビリティ・スタディを、至急実施しなければならない。

以上

地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しについて

塩田 澄夫

1. 今後の作業のすすめ方

- (1) まず作業目的を2008～2012年平均の温室効果ガス発生量を1990年のその6%以下に抑制できるか否かを確認することとする。

そのため次の点を確認する

- 1) 対象期間内に効果を生ずる対策を対象とする。(それ以外は別途検討)
- 2) 温室効果ガス削減実質を定量的に示すことができる対策を対象とする。
(それ以外の対象については、(2) 参照)
- 3) 温暖化対策の成果に決定的な影響を及ぼすような対策に関し、今後複数の対策の選択肢がある場合、その取扱方針を予め決定する。(例えば複数の前提条件にする等)
- 4) 温暖化対策とは別に実施する施策であるが、その施策の実施が温暖化対策に大きな影響を及ぼす施策のもたらす温室効果ガス削減効果の見通し及び実績についての情報を整理する。

- (2) 上記(1)の作業と平行して、温暖化対策として実施する対策であるが「現時点では定量的な省エネ効果を算定できない」とされた対策については、

- 1) 現時点では対策のスケジュールから見て効果が現れていないもの
- 2) 既に効果が現れている筈であるが対策の効果がでていないもの
- 3) 効果の算定の手法がわからないもの
- 4) 算定するデータを持っていないもの

が含まれており、これらの一部は、2008～2012年における効果予測に加えることが適当なものがある。

- (3) 運輸部門のCO₂排出量のおおむね90%を占める自動車輸送について、今後の運輸部門の対策別のCO₂排出量抑制効果を定量的に把握するため道路の主要地点における

自動車の交通量や平均走行速度を統一的に把握するため、自動車排出ガス測定局の機能の活用を図ることはできないか。(質問)

2. 運輸部門の実績の評価についてのコメント

運輸部門の対策の実績は、多くのことを示唆している。

- (1) 運輸部門の CO₂ 排出量のおおむね 90% が自動車に起因し、自動車に係る対策のウェイトが圧倒的であること。

自動車については、旅客部門が自家用車中心に引き続き増加、貨物部門は減少傾向を示す。

- (2) 貨物部門は、物流の効率化の対策を中心に、自主的行動を中心とする対策が効果をあげている。

- (3) 旅客部門は、自家用乗用車の CO₂ 排出量が増大しているが、ガソリン車については自動車の燃料効率の向上と 2010 基準適合車が自動車に関するグリーン税制の効果により前倒しに導入され大きな効果をあげている。

- (4) CO₂ 排出量の削減に大きな効果を期待しやすいモーダルシフトについては、

- イ) 自家用乗用車の利用者の鉄道又は乗合バス利用への転換はすすんでいない。しかし

ながら、この転換を推進するための様々な実験的な試みは行われている。

- ロ) 貨物部門における自動車から海運又は鉄道への転換については、様々な対策が検討

され、規制緩和のための法改正と船舶の技術開発が行われているので、2010年の

対策の目標達成が困難であるという判定は時期尚早のように考える。

2004年3月3日

中央環境審議会

地球環境部会長 浅野直人様

委員 浅岡

美 恵

2004年2月25日地球環境部会第13回会合における、運輸部門に関する【資料2-1】、【資料2-2】、「現大綱における運輸部門の対策の概要」について、以下のとおり意見を述べます。

1. 運輸部門全体について

- ・資料「地球温暖化に関する取組みの動向」における運輸部門におけるエネルギー起源CO₂排出量は90年比でのうち、事業系の排出と家庭におけるマイカーによる排出の割合は、1990年にはマイカーが25%であったが、2001年には28%であった。マイカー部分でも伸びてはいるが、94年頃からほぼ横ばいであり、増加量の大半は乗用車の社用車からの排出である（資料2-2、2. (1)）。
- ・既に90年比で22.8%と大幅な伸びをしている運輸部門において、今後さらに、マイカー及び社用車の保有台数の増加（資料2-2、2. (1)によれば、90年比で+31.4%増。98年以降もなお増加の傾向にある）、乗用車の大型化（資料2-2、2. (4)によれば、1500～2000kgの車両は増加を続けており、1000kg以下の車両の保有台数は減少傾向にあるというより、一部がより大型車に乗り換えられ、2台目として小型車が買い増しされ、車両台数が増加しているとみるべき。この傾向は継続するとみられる）また、理論燃費と実走行燃費との乖離（資料2-2、2. (3)によれば、98年以降、乖離が拡大）などにより、旅客部門での排出量の増加が予想される。資料2-2、3. の将来予測では、平成10年の推計値を下回る推計となっているが、根拠を吟味する必要がある。

- ・大綱の根拠自体が明らかでない部分が多いが、大綱における 17%増との増加目標を達成するためですら、明らかに削減分が大幅に不足しているといえる。今回の大綱の評価・見直しを経て、強力な政策措置の導入が不可欠である。

2. 大綱に出てこない、大綱の“前提”としての道路整備における問題

運輸部門の排出の BAU において、温暖化対策目的ではない道路整備による渋滞緩和（旅行速度の向上）が織り込まれている。前提とされている内容及び、前提自体が既に非現実的なものである可能性があり、道路整備をどのように前提に勘案しているのかを示して検討すべきである。

3. 個別対策について（資料 2-3）

- ・クリーンエネルギー自動車を含む低公害車、低燃費車の開発・普及

① 自動車の燃費の改善の強化（目標・1390 万 t）

2010 年 CO₂ 削減見通しは 1838 万 t CO₂（自工会推計）

（交通政策審議会第 2 回環境部会において自工会が報告。）

2010 年前提：5 社 05 年、その他 07 年に目標達成。保有台数 5645 万台、

走行量 542505 百万台・km というもの)

目標の「1390 万 t CO₂」の算定根拠が明らかにされておらず、またストックがどれだけ置き換わるか不明であり、検証不可能。その根拠を全て公開すべきである。

また単体対策は、モード燃費と実燃費の乖離が拡大傾向にある（資料 2-2、2.

(3)）ことから、政策を強化する必要がある。

- ・自動車交通流対策の「自動車交通需要の調整」、「ITS の推進」、「路上工事の縮減」、「交通安全施設の整備」、「テレワーク推進」はいずれも、気候ネットワークが行った情報公開請求に対しても、定量的な算定根拠が示されず、意味のあ

る評価見直しが出来ない状況にある。これはそもそも大綱に掲げられた数値がきちんと検討されたものではないと考えられる。中でも「自動車交通需要の調整」は重要な対策であるが、それ以外は、削減効果が計測不可能であるため、大綱の対策からは除外することを検討すべきである。

- ・ 「モーダルシフト・物流の効率化」、「旅客の公共交通機関の利用促進」、は、自動車の需要を抑制するために運輸部門の極めて重要な対策であるが、施策は、新線整備助成や新幹線建設、社会実験などで、著しく不十分である。対策の性質と統計データの不足により現時点で定量的な見通しを立てることは難しいことについては今後解決していくべくデータを整備していく必要があるが、同時に、現時点において、強力な政策措置の抜本的な強化が必要であることをここで確認すべきである。