

運輸部門、家庭部門、業務部門の対策・施策の 見直しの考え方について

- 本年1月の第12回部会から4月の第18回部会までの間、その時点までに入手可能であった資料やデータに基づき将来の経済社会フレームや大綱の対策・施策とその削減効果等について御審議いただいたところ、現在の大綱の対策・施策のままでは2010年に6%削減約束の達成は困難であることが明らかになった。
- そこで、今後、6%削減約束の達成に向けて必要な追加対策・施策の検討を進めるに当たっては、以下の考え方に立ってはどうか。
 - ① 現在段階で既に2010年度の目標を達成済み、または、現在のペースで推移した場合には2010年度の目標達成が見込め、十分な排出削減効果を生む確実性の高い対策については、それに甘んじることなく、さらなる対策の強化を検討する。
 - ② 対策の進捗や排出削減効果は定量的に評価できるが、進捗状況が目標に照らして十分でない、または、目標達成の不確実性が大きい対策については、目標達成の確実性を高めるために必要な追加施策を検討する。
 - ③ また、以下のような対策については、排出削減効果の確実性を高めるために必要な追加施策を検討するとともに、対策効果を定量的に評価するための評価手法・データの整備について検討を進める。
 - ・ 対策の実績データの不足により、現時点及び2010年における対策進捗を定量的に評価することが難しい対策
 - ・ 対策の実施による削減効果の不確実性が大きいと考えられる対策
 - ④ さらに、現在の大綱には掲げられておらず、対策効果を定量的に評価する手法・データを示すことが可能で、実行可能性の高い追加対策・施策を検討する。

(主体間の役割分担と連携について)

- 現在の大綱の分類による排出の主体と対策の主体は、必ずしも一致しない。追加対策・施策の検討に当たっては、当該対策の実効性を高めるため、行政機関、事業者、消費者、NGO といった各主体が担うべき役割を明らかにするとともに、それらの主体の連携対策を検討すべきではないか。

(時間軸について)

- 施策の実施時期と効果が現れる時期とのタイムラグを考えると、仮に第2ステップの対策・施策が見通しとは異なり十分な効果が期待できない場合、第3ステップでは、短期間で効果を上げるために、経済社会や国民生活への影響の比較的高い対策を講ずる必要が生じ得る。したがって、短期的視野の下で対策・施策の導入を段階的に先延ばしする姿勢ではなく、リードタイムが残されている第2ステップのうちに、計画的に追加対策・施策を導入することが、将来の経済社会や国民生活への急激な影響を避ける上でも、有効ではないか。
- また、気候変動枠組み条約の究極的な目標を実現するためには、今後人口爆発、一人当たりGDPの増加、エネルギー使用量の増大が予想される途上国も含めて、世界全体の温室効果ガス排出量を大幅に削減していく必要があることから、先進国は、途上国のモデルとなる、GDPを上げながらCO₂排出量を削減する、脱温暖化社会を早急に構築する必要がある。

大綱の見直しに当たっては、そのための第一歩である京都議定書の6%削減約束の達成はもちろんのこと、その後の大幅削減にも高い効果を発揮する追加対策・施策を、長期的視野で計画的に導入すべきではないか。

(排出削減見込み量について)

- 現在の大綱の各対策には、導入目標量や排出削減見込み量が記載されているが、記載されている排出削減見込み量の算定方法が示されていないという指摘がある。また、各対策の排出削減効果は、他の対策の有無等によって変動するものもあると考えられる。

こうした理由により、各対策の進捗状況を排出削減見込み量との比較により評価することが困難であった対策が少なからず存在したことを踏まえ、大綱の評価・見直し作業においては、見直し後の各対策の目標の記述について、より合理的かつ透明性の高い方法を検討すべきではないか。

- 排出量は、概念的には「活動量×エネルギー原単位×CO₂原単位」によって把握されるが、これらの数字の変化を把握していけば、要因分析・評価の際に補足的に役立つと考えられるがどうか。

(参考)

中環審地球環境部会での運輸部門、家庭部門、業務部門、「国民各界各層による
更なる地球温暖化防止活動の推進」の各対策の進捗状況の暫定評価

- ①ーa 現在段階で既に導入され、十分な効果を生むと考えられる対策
- ・「自動車の燃費の改善の強化措置」
 - ・「トップランナー基準適合車の加速的導入、自動車税のグリーン化や自動車取得税の軽減措置による低公害車普及の急速な進展、政府一般公用車の低公害化を契機とする低公害車開発・普及の加速」
 - ・「機器の効率改善の強化措置」「トップランナー適用機器の拡大」
 - ・「大型トラックの走行速度の抑制」
- ①ーb 現在のペースで推移した場合、2010年の目標達成が見込め、十分な効果を生むと考えられる対策
- ・「トラックの輸送の効率化」
 - ・「鉄道のエネルギー消費効率の向上」
 - ・「航空のエネルギー消費効率の向上」
- ②ーa 対策が進捗していることは定量的に評価できるが、進捗状況が目標に照らして十分でない対策
- ・「クリーンエネルギー自動車の普及促進」
 - ・「アイドリングストップ装置搭載車両の普及」
 - ・「業務用需要におけるエネルギーマネジメントの推進」
 - ・「住宅・建築物の省エネ性能の向上」
 - ・「高効率給湯器の普及促進」
 - ・「待機時消費電力の削減」
 - ・「省エネ法で定められた特定機器以外の機器に関し、よりエネルギー消費量の小さい製品への積極的な買い換え及び利用」
 - ・「国の事務・事業に関する温室効果ガス排出抑制対策の実施」
 - ・「都道府県の事務・事業に関する温室効果ガス排出抑制対策の実施」
 - ・「市町村の事務・事業に関する温室効果ガス排出抑制対策の実施」

②ーb 対策が進めば効果が期待されるが、現時点で本格的な進捗がみられず、2010年における目標達成には不確実性が大きい対策

- ・「技術開発及びその成果の普及（高効率照明）」
- ・「内航貨物輸送の推進」
- ・「規制の見直し、新技術の導入等を通じた競争力強化による海運へのモーダルシフトの推進や輸送効率の向上」
- ・「鉄道貨物輸送の推進」「輸送力増強等の鉄道の利便性向上」
- ・「家庭用ホームエネルギーマネジメント（HEMS）の推進」
- ・「サマータイムの導入」

③ 対策の実績データの不足により、現時点及び2010年における対策進捗や削減効果を定量的に評価することが難しく、効果に不確実性がある対策

- ・「自動車交通需要の調整」
- ・「高度道路交通システム（ITS）の推進」
- ・「路上工事の縮減」
- ・「交通安全施設の整備」
- ・「国際貨物の陸上輸送距離の削減」
- ・「テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進」
- ・「公共交通機関の利用促進」
- ・「駐車時のアイドリングストップ等の推進」
- ・「エコドライブの実践等」「社用車等におけるエコドライブの推進」
- ・「冷暖房温度の28℃への引き上げ、暖房温度の20℃への引き下げ」
- ・「脱温暖化型のライフスタイルの実践」
- ・「脱温暖化型のワークスタイルの確立」