

2004年7月22日

「中間とりまとめに向けての主な論点整理」

および

「中間とりまとめ（たたき台）」

に関する意見

天野明弘

- ・ 論点2の事業者からの排出量の算定・報告・公表制度については、すでに審議会でも意見を述べたように、温暖化対策としての排出取引制度が国際レベル、国内レベルを含めて今後の主流となることは明らかであり、その前提となる公表制度等については、わが国としてもできるだけ早急に体制を整えることが、合理的な排出削減制度を構築する上で不可欠であると考えます。
- ・ 論点3の自主行動計画については、温室効果ガスの排出・吸収に関して今後事業者と行政の間で従来になかった程度の事業者レベルおよびデータ精度での情報収集が必要となるものと思われ、両者の緊密な連携が求められる。一方的な規制の強行や、一方的な行政への非協力で失われるのは、国民経済的活力である。第三者に対して説明責任の果たせる形で事業者、行政の間の協定が実現できるよう、真剣な努力が事業者にも国にも求められる。
- ・ 論点4の国内排出取引制度については、論点2に関連して述べたように、最終的にはアラウアンス取引型の国内排出取引制度が必要とされるが、そこにいたる導入過程では、英国で採用されたような自主参加型の国内排出取引制度によって経験を蓄積する途も考えられる。英国の制度は、排出削減補助金のオークションによる配分の際に、補助金受領者に対して残存排出量にアラウアンスを無償配布する形で排出取引を開始するもので、政府の強制によることなくアラウアンス方式の国内排出取引制度を開始できる優れた方法である。わが国では、すでに低レベルの温暖化対策税と、それを原資とする排出削減補助金の政策パッケージが提案されているので、この補助金配分メカニズムを英国式の自主的排出取引制度と組み合わせることは、多くの望ましい政策効果を含むパッケージとなり、検討に値すると考える。
- ・ なお、国内排出取引制度の設計を説明する際には、この論点整理のペーパーのように「排出枠の配分方法」という表現を用いるのは望ましくなく、「アラウアンスの配分方法」という正しい表現を使うべきである。「排出枠」という表現は、特定の排出主体に対する排出枠と理解されることが多く、排出取引制度の性格を誤って伝える懸念があるからである。一般に国際的であるか国内的であるかを問わず、アラウアンス方式の排出取引制度で特定の排出主体の排出量が規制されることはない。規制されるのは、国全体あるいは定められた境界全体での排出量だけで、個々の排出主体の排出量は、その主体が排出に伴う社会的費用を負担する限りにおいて、まったく自由に決定できる。
- ・ 論点8の運輸部門の対策・施策の強化については、全体として賛成であるが、施策の目的

を述べるだけでなく、具体的な手段への言及が求められる。とくにカーシェアリングのほか排出削減に有効性が期待される政策は、道路管理当局や税制との関連で実施される優遇措置(例えば、カーシェアリング事業者への補助金ばかりでなく、高占有率車優先料金、また特定装置搭載車への低料金、低税率の適用など)の検討について提案を行うべきである。さらに、交通需要対策については、自治体等で実施されている事例について、国がその効果の定量把握プログラムを実施することも考えるべきであろう。

- ・ 論点10を含め、いくつかの論点で環境情報提供を促進すべきとの提言がある。環境情報は、これまで社会的に必要性が感じられなかったものの、環境問題が深刻化するにつれて急速にその社会的必要性が認識されながら、実際の体制がそれに追いついていないのが現状である。経済活動に関連する省庁に比べ、環境省には法律に基づいて収集することのできる統計データがほとんどないことにもそれが現れている。その意味で、この状況を改善する一つの方法として、個別分野での情報提供を呼びかけるだけではなく、「環境情報基本法」のような枠組みをつくり、情報提供者と情報請求者の双方の権利義務を明確にした上で社会的に必要な環境情報のレベルを明らかにするようなアプローチをとるべき段階にいたっているように思われる。
- ・ 論点11の中心課題は、京都メカニズムの本格的活用のための国内メカニズムをいかに構築するかであるが、政府が自らの財政負担で利用するだけでは、京都メカニズムの本来の働きは生まれない。排出主体である民間事業者が京都メカニズムにフルに参加できる体制が整ってはじめて京都メカニズムはその真価を発揮する。その意味で、自主参加型あるいは対象施設指定型の国内排出取引制度の導入が不可欠である。事業者が取得したプロジェクト型のクレジットは、国内排出取引制度や政府による買取制度がなければ、海外へ転売するしかなく、その取得に大きな誘因は生まれない。わが国の事業者による CDM/JI 事業を活発にするために国内排出取引制度を導入するというのは本末転倒の発想であり、国内排出取引制度の導入は、国内排出削減のために行うものである。政府の購入のために自国の事業者が海外プロジェクト活動を行うのを促進したいのであれば、オランダのように政府の買い上げ政策を活発に行えばよい。本論点では、国内排出取引制度導入の必要性と、政府買い上げ制度の役割の2つの異なる問題を分けて議論すべきである。
- ・ 「中間とりまとめ(たたき台)」については、一点だけコメントしたい。28ページに、「我が国の社会経済の構造的な変化という避けがたいトレンドが存在している。」とあり、このトレンドは、「社会経済フレームの変化という対策主体の努力とは明確に区別することのできる要因により排出量の大きなトレンドが変化している」と理解されている。そして、「こうしたトレンドを踏まえて、目標となる数値について【も】見直しを行っても、公平の原則に反しないと考えられる。」と結論される。もちろん、実現がほぼ無理と考えられる目標をいつまでも掲げるのは、大綱の信頼性を傷つける。しかし、運輸・民生部門の排出量の伸びが大きいのは、経済活動の結果であって、それを「避けがたいトレンド」と言い切るのは大きな価値判断を含む定言である。そして、そのことを前提として、そのト

トレンドに合わせて削減目標を軽減するのが公平性の原則に反しないというのは、政策提言としてはきわめて異例の判断を含むものと思われる。というのは、他の部門や主体は、厳しい削減費用を負担しながら削減の努力を重ねているのであって、温室効果ガスの排出削減に社会的費用がかかっていることは、その大きさが正確に決定できないとしても社会的には自明の事実となっている。そのような状況下において、排出に伴う費用を負担せずに排出を続けるという経済的行為が「避けがたいトレンド」であるので、その継続を認めるのが公平の原則に反しないという論理は、私にはまったく理解できない。社会経済的背景によって、ある種の経済活動が趨勢的に増加しているとしても、それらの活動主体は他の部門や主体と同じく、社会的に公平と考えられる削減努力あるいはそれに代わるものとしての費用負担を行うのが公平性にかなるのであって、低所得層への所得分配上の理由といった根拠を別にすれば、運輸・民生部門をそれから免除すべき当然の理由といったものは考えられないからである。

以上

7月15日の第22回審議会について次ような意見を具申します。

資料1

1. 「革新的な環境・エネルギー技術の研究開発の強化」に係る対策・施策の見直しについて

第3番目の○で CO₂固定化技術については、2010年までの実用化は困難なことから、2030年までの温暖化対策技術課題と整理することが適当である…とありますが、固定化技術そのものよりも、固定化すべきCO₂を集める技術の方がコストがかかり実用化が難しいといわれます。20年後を目標とするならばCO₂の固定化よりも全排出量の4分の1を占める発電エネルギーから化石燃料を排除の方が早道と考えます。せめて石炭、石油による発電はすぐにもやめるべきです。

以上の意見に関連して資料5の

論点6－エネルギー供給サイドの対策・施策の強化（電力事業における取組）第2番目の○でげ電源構成をよりCO₂排出の少ないものへとシフトしていく必要がある。原子力発電所の新規増設が困難になる中で、排出係数をさらに改善させる手段としては、天然ガス火力発電所の設備利用率の向上、火力発電所の発電効率のさらなる向上、安全性の確保を大前提に、原子力発電の効率・設備利用率の向上が考えられるのではないかとありますが、原子力発電所の新設が困難な理由はCO₂の固定化のように技術や方法が困難なのではなく、もっぱらエモーショナルな理由です。世界で主流として使われている軽水炉ではこれまでに人命にかかわる国際評価レベル4以上の事故は1件もないことを認識するならば、軽水炉はすでに完成され安定した技術です。京都議定書の遵守を最優先に考えるならば、CO₂削減の最大の手段である原子力発電を単純に「困難」の一言で片付けていいものでしょうか。この困難（技術的ではない）を克服できるのは環境省ならびに中央環境審議会であり、責務であり使命と考えます。

なお原子力発電所の設備利用率の向上は、すでに米国でも90%以上を達成しており、日本でも可能と考えますが、火力発電所（化石燃料を使うすべて）の効率向

上はコスト&ベネフィットの観点からみて難しく、かつナンセンスでもあります。

さらに付け加えれば、ドイツの国民の多くは52%を占める石炭発電をやめて京都議定書を守るなどとはまったく念頭がなく、原発をやめて（実際は約30年後）をやめて電力不足になったら隣のフランスから安い原子力発電の電気を買へばすむことだ、と公言する人が多いのも驚かされます。以上

2004年7月22日

中央環境審議会地球環境部会

浅野部会長殿

東洋大学国際地域学部教授 太田勝敏

第21回地球環境部会 資料5「交通・運輸関係についての意見—論点8全体について—」意見を提出致します。

(1) 対策の考え方について

単体対策、燃料対策、交通需要対策など従来通りの運輸部門としての対策に加えて、論点2、論点3にあるような個別経済主体別（事業者、家庭など）の対応が重要である。これは、主体別の取り組み（対応状況・計画とその成果の公表を前提）とその効果の定量的把握が今後一層求められるからである。この主体別取り組みとその評価に当たっては、従来の産業部門、運輸部門、業務部門、などとは別に事業者（さらには、後述するように主要事業所単位）ごとに部門横断的にその社会経済活動に伴う温室効果ガス全体を把握して、その削減計画を策定し、その成果を公表する仕組みを検討すべきである。

その場合、従来の運輸部門は、経済主体ごとに、生産・業務活動(事業者の場合)や生活活動(家庭の場合)の中に含めて扱う。例えば事業者については、調達・生産・販売・廃棄などに伴う物流、従業員の業務・通勤交通、顧客・来訪者の交通、が含まれる。家庭については、通勤・通学交通、買い物、その他私用交通が主な対象となる。

自動車による温室効果ガス削減のためには、目的地と出発地にかかわる経済主体の両方からの取り組みが一般には必要であることから、各主体は事業所・家庭に出入りする交通全体を対象とした対応が求められる。(このため、効果の総量評価の際には、重複分の処理が必要である。)

(2) 事業所単位の削減の推進

上記(1)に関連して、交通は対象事業所の立地条件（例、公共交通の利便性、道路の渋滞状況など）に強く依存しており、その対策も同様であることから、主体別対策は（交通発生集中量からみて）主要事業所ごとに策定し、評価できるようにすべきである。

具体的手法としては、事業所通勤計画（米国カルフォルニア州）、グリーン交通計画（英国）など事業所単位の自動車利用抑制策が欧米では進められており、その一部義務化を含めて早急に検討すべきである。

(3) 運輸部門の抜本的対策

運輸部門の抜本的対策は、大気汚染、交通事故、交通渋滞などをも含めた社会的費用の内部化が重要であり、またライフスタイル、ビジネススタイルを持続可能な方向に移行していくうえでは都市計画・土地利用政策と一体的に過度の自動車依存性を改めていく必要がある。

以上