

2004年8月2日

中央環境審議会地球環境部会
部会長 浅野直人様

委員 浅岡美恵

第22回部会資料1、「地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しに関する
中間とりまとめ(素案)についての意見

1. 「4. 個別ガス別の対策・施策の強化」について

基本的に、強化する数量目標・対策量を確実に達成できるレベルの政策措置を導入すべきである。単に、国民や企業にあれこれ期待するというだけのものでは、第1ステップと同じ結果を招くことになる。

そのために、横断的対策として掲げた炭素税、大口排出者についての排出量の報告・公表、政府との協定、排出量取引制度等がしっかりと導入されることを前提として、個別の対策を盛り込むべきである。

(1) エネルギー起源二酸化炭素対策

1) エネルギー供給サイドの対策・施策の強化

1990年から2002年までの石炭火発によるCO₂増加と日本のCO₂排出量の増加はほぼ等しく、日本の排出量増加の主要な原因は石炭火発の増加にある。電力会社は依然として石炭火発増設計画をもち、また石炭火発をベース電源と位置づけているが、論外である。石炭火発放置の政策を中止し、具体的な削減目標とそれを担保する政策提案をすることが不可欠である。その場合、天然ガスへの転換や自然エネルギーへのシフトが不可欠で効果的であるが、原子力の稼働率を高めるなど原子力への依存はすべきでなく、「また、原子力発電・・・その活用を推進していく必要がある」との部分削除すべきである。

① 再生可能エネルギー、余剰エネルギーの利用の一層の拡大

○ 現在の「新エネルギー」の一次エネルギーの3%にすぎない目標は低きにすぎ、廃棄物発電や廃棄物熱利用まで含んでいるという問題がある。再生可能な自然エネルギーでこれを確実に達成できる対策を盛り込むことが重要である。

現行のRPS制度が、再生可能エネルギーの増加をむしろ妨げ、電力会社が既存設備の組み込みと廃棄物発電との契約ですませようとしていることが明らかになってきている。ドイツの例などを取り入れ、電力の固定価格買い取り制度を導入すべきである。

○ 再生可能エネルギー電力の普及には、現行の送電網の性能や、現行の電圧変動制限、さらには現行の電力会社の経営形態などを所与とするのではなく、少しでも多くの再生

可能エネルギーを受け入れることのできるシステムとすべきである。

- 太陽熱利用は、政策の先送りによってストックの減少が続いている。普及促進のための対策とそれを担保する政策措置が必要である。国民や事業者が5年程度で設備費の償却が安定的にできるように補助を行うことや、公的施設での設置を義務づけるなどで普及を担保すべきである。
- バイオマス熱利用も今後推進すべき分野である。なお、バイオマスエネルギーの中で廃棄物発電や廃棄物熱利用を位置づけているが、これらは再生可能エネルギーの拡大を優先した上で、なお対策量として不足する範囲に限定して行うべきであり、再生可能エネルギーの普及を制約するものとしてはならない。

② 電気事業における取組

- 当該部門の排出量は少なくとも90年比21%以上削減すべきである。
- そのために、石炭火発から天然ガスへのベース電源の転換が必要である。石炭課税を強化し、炭素税とあわせて、天然ガスの競争力を高めることが不可欠である。
- 火力発電所のCO₂排出原単位規制を個別発電所および電力会社に対して導入し、電力会社ごとに天然ガス火発の割合を電力量ベースで拡大し、石炭火発の稼働率を大幅に縮小させるべきである。

2) 産業部門の対策・施策の強化

産業部門内部の排出量が1990年から2002年までに1.7%減少したのは、バブル経済絶頂期である90年以降の生産量の大幅減少によるものであって、鉱工業生産指数は8%減少しており、この間にエネルギー消費量は8%増加、エネルギー効率はこの間に17%も悪化しており、運輸旅客や業務部門と変わらない(省エネ法ではエネルギー効率を毎年1%改善することが求められている)。

また、産業は、建築や機器製造を通じて省エネ住宅・建築物や省エネ機器を世に送り出す責務がある。大綱でも、民生部門の対策の87%は住宅・建築物や機器の効率改善である。民生・運輸部門の排出増加は、この対策が遅れ、逆にプラズマテレビに代表されるようなエネルギー多消費機器の販売に重点が置かれていることにある。総合資源エネルギー調査会需給部会の試算を用いて対策量の不足分を計算すると、民生部門の対策不足分の87%が住宅・建築物や機器の効率改善の遅れによる。

産業には、自らの大幅な排出削減と、他部門への省エネ建築物・機器の供給という2つの側面で、温暖化対策に貢献すべきである。

- 90年以降生産量が大幅に減少しており、今後も大きく増加する見込みが無く、増加が予想されている他の部門との差は明らかである。CO₂排出総量削減目標として、少なくとも90年比13%削減を課すべきである。また、エネルギー効率の目標として、これは各

事業者に対し、省エネ法の努力目標である毎年 1%効率向上、1990 年から 2010 年の間では 18%向上を目標に掲げるべきである。

- 産業部門の削減は、これまで経団連自主行動計画に事実上一任されてきたと言といえる。これは政策措置とはいえないもので、そのため、産業部門では民生・運輸部門と比べても削減量を担保する政策措置がないものとなっている。エネルギー効率が悪化していることに照らしても、自主行動計画任せでは対策も進まず、省エネ法が求めているエネルギー効率改善も実現できないことが既に明らかになっており、大綱に自主行動計画を位置づけるのではなく、対策量を法的に担保する強力な政策措置の導入が不可欠である。
- 具体的な政策として、炭素税の導入、大口事業者と国との削減協定の締結が必要である。
- 省エネ法の毎年エネルギー効率を 1%向上させる目標の規制化、また対象事業所の規模を現在の半分のエネルギー消費まで拡大すべき。また、工場で汎用的に使われる機器については、家庭部門にならってトップランナー規制を導入すべきである。
- 無駄な材料消費を抑制する政策を導入すべきである。具体的には無駄な公共事業の抑制、事業アセスメントの徹底（事業実施より需要抑制を優先）、時のアセスメントの制度化、戦略的環境アセスメントの制度化を行うべきである。

3) 運輸部門の対策・施策の強化

これまで、運輸部門では、自動車交通量増加を放置し、道路建設など、自動車利用を利する政策を放置してきたが、これを抜本転換することが不可欠である。道路建設が大綱の前提というのは理解しがたい。道路建設は自動車交通需要を誘発し、また他の機関から自動車への逆モーダルシフトを進めてきた。また、その原因となっている道路特定財源についても温暖化防止のためにこの解決の必要性を盛り込むべきである。

今後のビジョンとして

- ・ 自動車交通需要抑制政策への転換—高速交通網の整備など逆行する政策の転換
 - ・ 自動車の利用に有利な社会・経済的バイアス是正(外部費用の反映等)
 - ・ 自動車に依存せず、徒歩・自転車・公共交通が機能する都市づくりへの転換
 - ・ 物流の合理化も含めた、環境負荷の少ない国土利用計画への転換（地産地消の分散型社会）・ 自動車や航空機の高効率化とバイオ燃料など非化石燃料への転換
- を重視すべきである。

対策量を担保できない対策は、量を削除すべきである。

- 運輸の増加抑制目標を設定しなおすべきである。

○道路ネットワーク整備の前提の見直し

大綱の第 2 ステップでは、これまでの道路整備による CO2 削減効果について定量的な把

握を行い、それを公開すること、その上で、道路ネットワーク整備そのものの温暖化対策の是非を抜本的に問い直し大綱の前提から外すこと、さらに、道路整備計画自体の再検討をすること、が必要である。

○ 自動車交通量削減対策

自動車交通量の増加を放置して、対症療法を行うのではなく、その構造転換が必要である。また、自動車交通のもとになっている産業活動が何かを解明し、抑制することも必要である。

・大口事業者の自動車利用削減対策強化

大口運輸事業者や、業務用の車を多数保有・運用する事業者の削減対策がとりわけ重要である。

一定規模以上の事業者へ、自動車利用削減計画策定を義務化
地域を定めた共同輸配送も促進すべきである。

・公共交通利用促進

LRT 建設などとともに、車から公共交通機関に乗り換えてもらう対策（乗り入れ規制を含む）も必要である。

・スプロール化防止

車でしか行けない公共施設、車による集客を中心にした商業施設などを安易に建設させず、都市はコンパクトに、公共交通でまわれるように都市計画を行うことが重要である。

・自治体の「交通環境計画／ビジョン」策定

自治体に、区域の特徴に応じた「交通環境計画／ビジョン」を策定する義務

・燃費対策と小型化促進

自動車燃費対策を徹底、今のモード燃費の進展に満足せず、実燃費が向上するように燃費基準を強化する必要がある。また、大きな車は大量の燃料を消費するのであるから、小型化を推進する政策が必要である。

・燃費基準の強化とグリーン税制改革

現行の自動車税制では、燃費の良い車への軽減に対し燃費に関係のない古い車への重課となっている上、現状の2010年燃費目標基準では、重い車ほど燃費が悪くても良いという重量別の基準になっているため、これを改善する措置を講じる。

- ・ 燃費基準における重量別区分を廃止し単一基準に改める（自動車の軽量化の促進）
- ・ 燃費基準の強化（燃費の良い自動車への一層の技術開発の促進）
- ・ 燃費を基準に税に軽重をかける自動車税制グリーン化（特に燃費の悪い車への重課）

（燃費の良い車の普及の促進と悪い車の市場からの排除）

- ・ 道路財源と道路基本計画の見直し
- ・ バイオ燃料普及措置
- ・ 政策基本データの整備

○ 炭素税の導入

4) 業務部門の対策・施策の強化

業務その他部門の排出量は2002年までに36.7%も増加した。大綱では民生の対策の9割近くは機器の効率改善、建物の効率改善である。家庭部門のトップランナー規制にならって市場に省エネ機器、省エネ建築物しか供給されない政策をとれば小口業務の削減も進むはずである。

不動産業が床面積当たり原単位を大幅に悪化させていることは業務の排出増加要因となっている。

業務のうち、中小製造業分ではストックの省エネ効率に依存しているため、対策強化が年々厳しくなっている。対策強化を最大限に行うためにも、市場には省エネ建築物、省エネ機器しか供給されない政策を緊急にとるべきである。

政策で担保できない対策は削減量から削除すべきである。

- 省エネ法対象事業所を大幅に拡大すべき。
- 市場に省エネ建築物、省エネ機器のみが供給される政策を緊急にとるべきである。
 - ・新築建築物の省エネ規制を導入すべき。また、基準を満たさない建築物には公的融資を行うべきではない。
 - ・貸しビルの省エネ規制を導入すべき。
 - ・機器の省エネ規制を拡大強化すべきである。規制更新時期を、行政の裁量ではなく、3年ごとに自動的に見直すなど、行政の裁量と定めるべき。
- エネルギー多消費業種（コンビニエンスストア、ファミリーレストランなど）の原単位規制を行うべき。
- 省エネ性能ラベルを商品にはることを義務づけるべきである。
- ワークスタイルの変革だけでなく、労働時間の短縮（ワークシェアリング）を推進すべき。
- 炭素税を導入し、対策を後押しすべき。

5) 家庭部門の対策・施策の強化

大綱での民生の対策の9割近くは機器の効率改善、住宅の効率改善である。家庭の排出量は2002年までに28.8%も増加しているが、手段の限られる家庭に対し、住宅の省エネ効率規制が先送りされ、省エネ機器効率規制でもテレビのように規制対象外の機器が多いなどによるものである。

総合資源エネルギー調査会需給部会の評価に基づきCO2ベースで削減不足量を計算して