

2007年3月25日

中央環境審議会地球環境部会・産業構造審議会環境部会地球環境小委員会合同会合、
産業構造審議会・総合資源エネルギー調査会自主行動計画フォローアップ合同小委員会合
同会議 事務局 御中

委員 浅岡美恵

3月23日合同会議における、国土交通省からのご説明について、意見を提出いたします。

1、「住宅・建築物の省エネ性能の向上」について

いうまでもなく、目標達成計画の民生部門の対策のなかで、「住宅・建築物の省エネ性能の向上」にかかる数量が極めて大きいこととあわせて、住宅・建築物の性質から、長期的な排出構造にも影響するため、その確実な達成が是非とも必要です。

しかしながら、

- ① 住宅については、目標達成計画における目標自体が、現段階で全新設住宅の15.6%に過ぎない住宅性能評価制度の対象住宅のうちの5割であり、2005年の目標達成率は30%で前年よりも減少したとのこと。これでは、新設住宅の5%に満たない住宅しか、99年の省エネ基準を満たしていない可能性が高いといふべきです。省エネ性能は住宅の資産性も高めることになり、国民の資産保護の視点からも、速やかに、強制基準とすべきです。
- ② 建築物については、床面積2000平方メートル以上の建物を対象とすることに変わってきたようですが、これらの建物は現在では省エネ法による届出義務があるわけですので、達成率を80%とする理由がありません。届出義務の不履行の懸念があるのであれば、罰則等の履行確保の施策が必要となるでしょう。
2000平方メートル以上の建築物はもとより、それ未満の建築物についても、建築における強制基準化すべきです。
- ③ 既築住宅についての対策も重要です。性能表示制度を取り入れ、中古住宅・建築物として流通時や賃貸時の利点としていくことや、省エネ性能を高めることで固定資産税の減額措置などが考えられます。

2、「トラック輸送の効率化」について

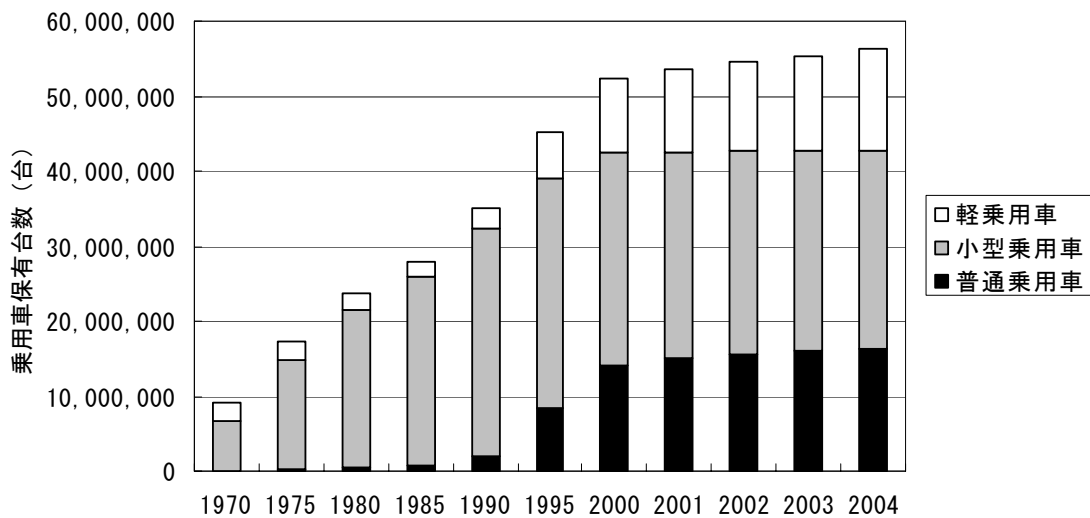
高速道路利用の24トン超25トン以下の超大型トラック輸送への転換によって、効率化が進んでいるとのことですが、他方で、通常道路を走行することが多い、従来の中・小型トラックの台数や走行量は減少しているのでしょうか。積載率の変化もレビューし、悪化していれば、運輸業・荷主ともに追加対策を実施すべきです。

また、超大型トラックの台数は今後も横ばいとの見通しですが、ほぼ現状で需給に

見合う状態との理解によるものでしょうか。

3、乗用車の燃費について

自動車の重量ごとの燃費強化は今後も実施すべきですが、大型化が進んでいるのは問題です。89年の物品税廃止で普通乗用車の取得段階の税が大幅に下げられたのを機会に、「3ナンバー」の割合が90年以降急増したことは承知のとおりですが、重量毎の各ランクの保有台数、燃費データをフォローし、大型化を防ぐ政策を導入する必要があります。



4 モーダルシフトについて

また、モーダルシフトでは、船舶や鉄道を少々便利にするだけでなく、燃料税、取得・保有税、駐車場課税その他、自動車が相対的に競争力を失う政策も必要です。

5 国土交通省の自主行動計画フォローアップについて

国土交通省宮沢室長の最後のご説明によれば、同省所管の自主行動計画については現在フォローアップの整理中で、近々に結果が報告されるとのことです。期待しております。その際は、経済産業省所管33業種の自主行動計画についてとられているフォーマット（経産省所管33業種）と同様の内容でご報告ください。少なくとも、エネルギー及びCO2について、その総量及び原単位、生産活動量（指数だけでなく、物量の数字による）をご報告ください。これらは目標達成計画においてとられている対策の指標やその数値及びその対策自体の妥当性、代替的政策や対策の要否・内容等を検討していくための基礎的情報であり、今後の審議の前提となるものであるためです。