

2007年6月18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

2007年6月13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. 自動車の小型化への誘導策の重要性について

(1) 乗用車の燃費にみる大型化の影響

乗用車の燃費（ストック）は、日本エネルギー経済研究所の推定によれば1990年以降大幅に悪化し、規制強化後2000年頃に上昇に転じて2003-2004年頃に1990年レベルに戻った（図1）。同推定によれば軽四輪車を除いたストック燃費はいまだに1990年レベルの回復すらできず、1980年代初頭つまり第二次石油危機直後の段階にある。この間、自動車メーカーは同じ大きさの車の燃費を向上させてきたはずであり、平均燃費の変化は、次に述べるように1990年以降の乗用車の大型化を反映したものと考えられる。今後、それぞれの重量の自動車の燃費が向上しても、大型の乗用車が増加すればストックの燃費の向上は大きくは望めない。さらに、今後、大きく乗用車燃費を向上させていくには、小型化に誘導する総合的な政策が不可欠である。

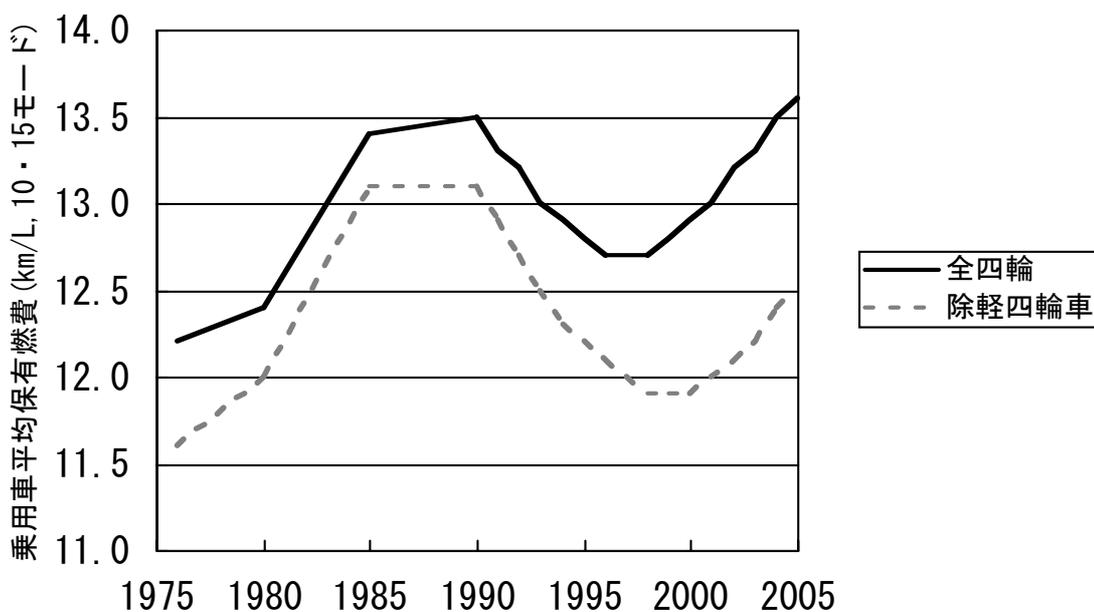


図1 乗用車平均燃費（保有・ストック）

日本エネルギー経済研究所「エネルギー経済統計要覧2007」

(2) 自動車の保有台数に占める普通乗用車（大型車）の割合の増加

乗用車保有台数に占める普通乗用自動車（大型車）は、1990年度にはほとんどなかったが、2000年までに約30%を占めるに至り、以後、高止まりが続いている（図2）。乗用車の生産台数に占める割合により顕著である（図3）。

大型化によって燃費は大幅に悪化し、CO₂排出量を増加させる。自動車の平均燃費を向上させるには、大型車を減少させることが必要である。

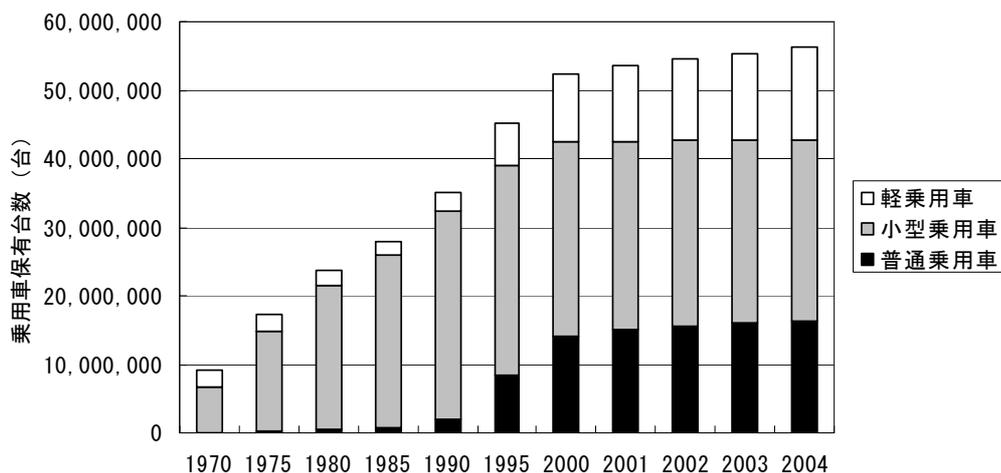


図2 自家用乗用車保有台数の推移

出典：国土交通省「交通経済統計要覧 2005」

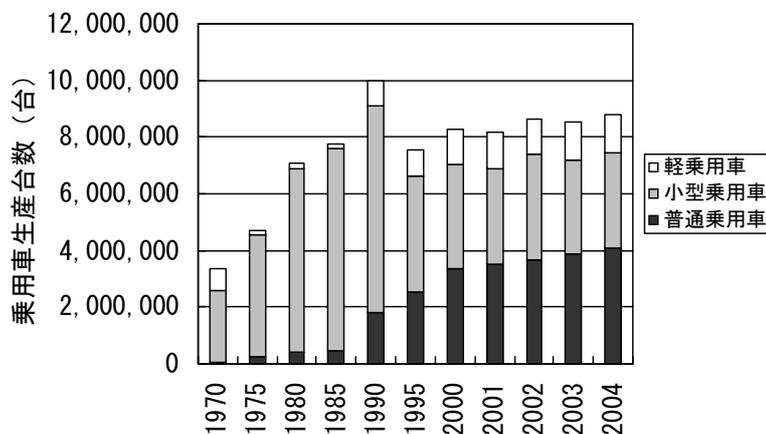


図3 国内での乗用車生産台数の推移 (参考)

出典：国土交通省「交通経済統計要覧 2005」

(3) 現在のトップランナー方式は重量規模別の燃費基準（9段階に区分）。

現在のトップランナー方式は、重量規模別の区分内での「トップランナー」燃費を適用するのみであるから、ある区分の燃費向上の効果は他の重量区分に及ばない仕組みである。また、ハイブリッド車などは「特殊技術」として「トップランナー」比較から適用除外されている。このため、最重量区分の乗用車と最軽両区分とでは、燃費に3.3倍の差がある。

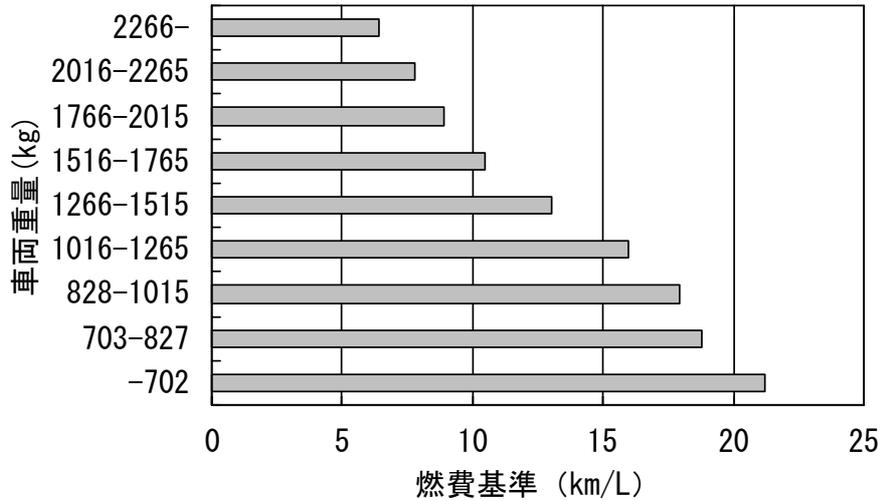


図4 ガソリン乗用車の燃費基準

乗用自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断の基準等
平成18年3月17日経済産業省・国土交通省告示第1号

よって、トップランナー方式のもとで小型車にシフトさせるためには、

- ①重量刻みを9段階からもっと少なくする。例えば3段階程度にする。
- ②米国の企業別平均燃費(CAFE)規制のように、一定数の車両の生産において、小型車の生産台数が増加する規制を導入・併用することが必要である。

(4) 小型車誘導へのインセンティブとして、自動車諸税における大型車への課税を強化

現在、車両の保有税として自動車税（軽自動車は軽自動車税）と自動車重量税が、取得税として自動車取得税がある。営業用と軽自動車は特に優遇されているので普通乗用車の大型の部類（車両重量 2.5t 以上、排気量 6L 以上など）との差は 10 倍程度あるが、小型乗用車と普通乗用車の格差は 3〜4 倍程度である。大型車の車両価格に対する割合も小さい。

大型車への課税を強化することで軽自動車を除く小型車と大型車との差を高め（例えば 10 倍程度に）、また販売価格に対する割合を高めること（廃止された物品税は、取得時に 20% 課税であった。）によって、小型化のインセンティブを高めることが必要である。

表1 自動車諸税

	軽自動車 (自家用乗用)	小型乗用車 最軽量区分	普通乗用車 最重量区分	バス	トラック
自動車税・軽自動車税	7200 円/台	29500 円/台 (排気量 1L 以下)	111000 円/台 (6L 超)		8000-25500 円/台
自動車保有税	4400 円/台・年	12600 円/台 6300 円/0.5t 年	37800 円/台	6300 円/t	4400-12600 円/t
自動車取得税	取得価格の 3%	5%		営業用は 3%	
備考 廃止された「物品税」	0%		20%		

2. 自転車、公共交通機関の利用拡大の方策について

「目標達成計画」では、2-1「公共交通機関の利用促進」、2-4「自動車交通需要の調整」において「自転車へのシフト」が掲げられているものの、前者は政策が弱く、後者は肝心の都市中心部を避けて観光自転車道の道路建設となっている（前回、口頭で一部説明があったが、内訳を明らかにされたい）。

公共交通機関及び自転車の利用拡大を明確な政策課題として掲げ、以下のような対策を進めるべきである。

- (1) 都市中心部における既存道路の自動車用レーンを自転車専用レーンに変えて、歩道と区別された自転車専用レーンを従来の車道に確実に拡大する目標として、3万kmを掲げる。自治体で自転車専用レーン化等による自転車利用拡大を通しての自動車交通削減計画を策定、対策を強化する。
- (2) 自転車駐輪場を中心部や鉄道駅・公共施設近傍に整備し、利用を促進する。
- (3) バス等既存の都市公共交通機関の乗り継ぎ切符などを通じた料金面の利便性向上・優遇政策。欧州各国で実施されている都市内の共同運行の企業体があると望ましい。
- (4) バスの定時運行保証（専用レーン、一部地域の乗用車乗り入れ禁止）などを通じた公共交通機関利用拡大と自家用車削減計画を各自治体で策定する。
- (5) 大規模事業所（非常勤職員を含む雇用者数の多い事業所）に、通勤時・営業用自家用自動車削減計画書制度を各自治体で導入し、計画的な削減を図る。

3. 上記の他に、目標達成計画の見直しが必要な項目について

ア 削除すべきもの

- (1) 2-8「テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進」(340万t)については、削減量見積もりが縮減されたものの、依然としてテレワーク化の指標と削減量との定量的関係が不明確であり、なお、過大見積もりである。定性的にこのような傾向があることは否定しないが、定量目標の構成要素からは削除すべきである。
- (2) 2-5「高度道路交通システムの推進」(360万t)については、施設整備は順調だが、施設と削減量との定量的関係が不明確である(例えばETC設置箇所の料金所には一般と共用のものしかないところもあり、一般車と同じ料金支払いの列に並ぶことになり、このような場合には改善にならないとも推定される。)。全体として定性的には原単位改善に寄与する傾向があることは否定しないが、定量目標の構成要素からは削除すべきである。
- (3) 2-3「環境に配慮した自動車使用の推進(アイドリングストップ車導入)」(60万t)については、政府も最小値として導入台数が目標の1%程度に留まる可能性を認めている。現状の政策では達成は見込めず、また燃費強化よりもアイドリングストップ車導入を優遇する根拠もないことから、定量目標の構成要素からは削除すべきである。
- (4) 2-4「自動車交通需要の調整」(30万t)については、主要な対策は自転車道整備であり、自転車道が建設されれば自然に車から自転車への乗り換えが進むと見ている。しかし、整備される自転車道3万kmの中身が不明である。このうち観光・サイクリング道路は現状で5000km程度あると見られる。国立公園内のサイクリングロードや、都市部でも河川敷の自転車道が建設されても、通勤通学などで車から自転車への転換が進むとは考えにくい。対策強化については2で述べたが、現状の対策のままであれば、定量的根拠が示されない限り定量目標の構成要素からは削除すべきである。
- (5) 2-6「路上工事の縮減」(50万t)については、施設と削減量との定量的関係が不明確である。これも定性的にこのような傾向があることは否定しないが、定量目標の構成要素からは削除すべきである。
- (6) 2-11「トラック輸送の効率化」(760万t)のうちの車両の大型化(370万t)については、大型トラック・トレーラーの台数は増加し、これ自体は進捗しているが、小型車の輸送が減少していることが確認されていない。抜本的な点検を行い、定量的根拠が示されない限り定量目標の構成要素からは削除すべきである。
- (7) 2-13「バイオマスタウンの構築」(100万t)は、指定と削減量との定量的関係が不明確であり、計画から削除すべき
- (8) 2-23「サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入」(120万t)は、政府も実現不可能と認めており、計画から削除すべきである。

イ 対策を強化すべきもの

- (1) 「2-1 公共交通機関の利用促進」では、「通勤交通マネジメント」として従業員 100 人以上の事業所（1576 万人）のマイカー通勤割合を 55%から 45%に削減し、85 万トン削減をとしている。これを非常勤職員も含めた大規模事業所に対象を拡大し、率も深堀すべきである。

担保政策としては、自治体毎に通勤時自動車利用削減計画書制度を設け、大規模事業所に削減計画を課し、結果を報告することが考えられる。通勤にいわゆるマイカーを利用する従業員の燃料消費による CO2 排出は事業所の排出とみなす。従業員あたりの排出量が少ない事業所、公共交通機関利用率の高い事業所を優先調達の対象にするなど優遇措置を設けるなどが考えられる。

- (2) 2-21 「クリーンエネルギー自動車の普及促進」（300 万 t）は、政策方向としては必要だが、累積導入台数目標 233 万台に対し、2005 年度実績は 33 万台と 14%に留まり、政府の 2010 年度予測の最小値は 62 万台と目標の 27%に留まる。この取組は重要であり、抜本的政策強化が必要である。政策強化では、税制における抜本的優遇、面的利用の拡大と給油所の増設などが必要である。対策が現状のままでは、計画から削除すべきである。

表2 目標達成計画の見直しが必要な項目について

	目達計画の削減見込 (万 t-CO2)	政府見通し最小値	提案	備考
2-8「テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進」	340→50	(50万 t-CO2)	定量目標からは削除すべき	定量的関係不明
2-5「高度道路交通システムの推進」	360		定量目標からは削除すべき	定量的関係不明
2-3「環境に配慮した自動車使用の推進 (アイドリングストップ車導入)」	60	目標の17%	定量目標からは削除すべき	達成可能性小
2-4「自動車交通需要の調整」	30		定量目標からは削除すべき	定量的関係不明 (内容は自転車道建設だが、観光自転車道も含まれる)
2-6「路上工事の縮減」	50		定量目標からは削除すべき	定量的関係不明
2-11「トラック輸送の効率化」のうち車両の大型化	370 (全体は760)		小型車減か否か調査し、実態を明らかにすべき	定量的関係不明 (小型車減の実態把握必要)
2-13「バイオマスタウンの構築」	100		定量目標からは削除すべき	内容不明
2-21「クリーンエネルギー自動車の普及促進」	300	目標の27%	抜本的な政策強化	現状では達成不可能
2-23「サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入」	120	政府自身、実現可能性がないことを認める	削除すべき	可能性なし

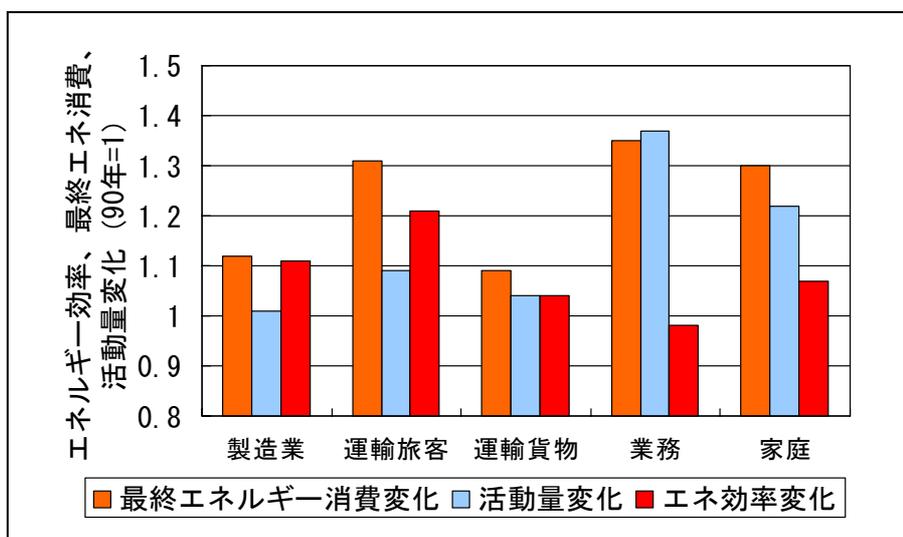
5. 運輸部門の目標の深掘りの必要性について

運輸部門のうち、運輸旅客部門の2005年度実績は、旅客輸送量が10%足らずの増加で、産業部門、運輸貨物部門に次いで活動量の増加が小さいのに対し、CO₂排出総量増加が1990年度比40%と他と比較して大きく、活動量（輸送量）あたりの排出量増加（CO₂原単位悪化）が他部門と比較して著しい。しかるに、旅客部門の数値目標は、目標達成計画の策定時のデータを基礎に、他の部門と比較して優遇されたものとなっている。

一方で京都議定書目標達成計画の目標は運輸旅客と貨物をあわせて1990年度比15.1%増加である。貨物の総排出量が現状程度（1990年度比5%減）の場合、旅客の排出増は34%となり、原単位14%悪化が容認される。他の部門が全て原単位改善をまがりなりにも要請されているのと対照的である。

表3 目達計画の目標と原単位

	目達計画の目標	活動量増加予測	原単位	備考
運輸旅客	+15.1%	+18%（旅客輸送量、過大）	+14%	貨物の排出総量が2005年維持(90年度比5%減)と仮定すると旅客は34%増
運輸貨物		+1%（貨物輸送量）	▲6%	
エネルギー転換	-16.1%	+28%（発電量）	(▲20%)	
産業	-8.6% 製造業は5%減との答弁有	9%（鉱工業生産指数、過大）	▲13% (実態▲8%)	実態は生産量横ばい。原単位改善は8%
業務	+15%	+45%	▲20%	
家庭	+6%	+24%	▲15%	



運輸旅客の排出の大部分を占める自家用車（企業利用寄与4割、家計利用寄与6割でここに通勤（企業活動）を含む）がストックの性能に左右され、家庭や業務と同様で、エネルギー転換や産業部門とは異なり毎年設備投資して削減するのは不可能であること、需要側対策も行われつつあることを考慮しても、目標の深堀が求められる。

運輸旅客の目標深堀を裏付ける対策のメインは、乗用車の小型化とモーダルシフトにすべきである。今後の対策は、日頃のエコドライブ等の努力も必要だが、ストックの改善や方法転換により、成果を維持し、さらなる深堀・積み上げができる輸送・移動手段へのシフトを促進するものでなければならない。