

重点検討項目についての委員からの意見

(平成19年10月10日時点)

青木委員からの意見	1
浅岡委員からの意見	2
石谷委員からの意見	7
植松委員からの意見	9
及川委員からの意見	11
鹿島委員からの意見	12
茅委員長からの意見	14
小林委員からの意見	15
関澤委員からの意見	16
大聖委員からの意見	18
永里委員からの意見	20
南學委員からの意見	21
柘井委員からの意見	22
山口委員からの意見	24
横山委員からの意見	25

中央環境審議会
地球環境部会長殿

平成 19 年 10 月 10 日
青 木 保 之

目標達成計画の追加対策について

9月26日中央環境審議会地球環境部会・産業構造審議会地球環境小委員会合同会合で要請のあった表記の件について、次の通り意見を提出します。

目標達成計画の追加対策については、5年間で成果をあげるものとしては、これまで提案されているもの以外に特に申し上げるほどの考えは無いが、

1. 公募意見にも関連する意見があったが、電気・ガスの料金体系は、逡減制となっており、関係各社がエネルギー節減を真剣に提言されていることと整合しない気がする。民間の会社が国の認可を受けて決める仕組みであるからどこまで議論できるのか疑問はあるが、料金体系で消費を増やす仕組みは時代の要請と異なるように思われる。
2. 住宅や建築物に関しては、ヒヤリングで示された国土交通省の方針で良いと思うが、規制強化の拡大、既存建物対策、建物と設備の総合評価、評価がマーケットで常識となる仕組みなど進めておられる施策の内容を強化しつつ早く対策し、一般市民レベルまで浸透させていただきたい。また、これまでの審議で明らかになったように、森林の整備は議定書の目標達成に大きな位置を占めていることから、吸収源の確保とともに、資源活用策を国家レベルで確立する必要があると思量する。特に、材木を多量に使用し、かつ、長い年月炭素を固定している木質系住宅については、耐用性の増大、居住者の変動とともに立て替えないで居住できるための中古市場の育成(住宅の履歴登録を義務付けるべきとする議論も聞く)、簡易に修繕・改修の出来る技術開発などを行うとともに木質住宅への誘導を図る取得税、固定資産税、相続税や金融面等での優遇措置なども検討されても良いのではないかと。

以上

2007年10月10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

これまでの目標達成計画の評価見直しの審議で、2013年以降の削減も見通して、以下の政策、対策の重要性を指摘してきたところですが、今後の審議のテーマとして、改めて、提案いたします。審議テーマの選定においては、削減効果が大きく見込まれ、重要度が高く、準備のために早期に十分な議論を必要とするテーマを選択し、討論時間を確保して十分に議論されるよう要望します。

- 1 気候ネットワークの評価では、現行目標達成計画による削減不足量は1億5000万トン-CO₂に及ぶと推計されるが、なかでも以下の対策でその殆どを占める。中間報告の評価でも基本的共通の認識と思われる。これまでステップバイステップによる目標達成計画の評価見直しの経過を踏まえ、目標年を目前にした今回の見直しでは、これらの大口不足量が見込まれている部門・対策の抜本的政策の強化と、その余の部門の削減の余地と政策強化が必要。

既存対策の評価に関する政府と気候ネットワークの対比

部門 ・分野	対策・施策	排出削減見込量	気候ネットの評価
			不足量
エネ転	1-5 原子力推進等電力分野のCO ₂ 排出原単位の削減	1,700	7,600
	1-6 新エネ対策（バイオマス熱利用・太陽光発電等）	4,690	758
	1-7 コージェネ・燃料電池の導入促進等（燃料電池）	300	297
産業	1-1 自主行動計画の着実な実施とフォローアップ	4,240	600
	2-14 複数事業者の連携による省エネルギー	320	320
	2-15 省エネ法によるエネルギー管理の徹底（産業）	170	170
運輸	2-5 高度道路交通システム（ITS）の推進	360	360
	2-8 テレワーク等情報通信 交通代替の推進	340	340
	2-11 トラック輸送の効率化のうち大型化	370	370
	2-21 クリーンエネルギー自動車の普及促進	300	220
民生	1-2 建築物の省エネ性能の向上	2,550	1,267
	1-3 BEMS・HEMSの普及	1,120	474
	1-4 住宅の省エネ性能の向上	850	507
	2-16 省エネ法によるエネルギー管理の徹底（民生業務）	300	300
	2-27 エネルギー供給事業者等による消費者へのエネルギー情報提供	420	420
	2-31 高効率照明の普及（LED照明）	340	326
3ガス	1-11 冷媒として機器に充填されたHFCの回収等	1,240	(844)
合計		42,320	15,108
同基準年排出量比			12.0%

6

2 大規模排出源対策（エネルギー転換、産業部門他）として盛り込むべき、中間報告に盛り込まれていない対策

- ア 事業所毎の排出量、効率等についての公表制度の充実
- イ キャップ&トレード型排出量取引制度の実行制度の構築に向けた議論と制度の早期導入
- ウ 一般販売電力及び産業部門の自家発電における燃料転換を可能にする適切な石炭課税
- エ 自主行動計画の政府との協定化又は事業所ごとの排出削減計画書と報告の制度化

（理由）

中間報告は経団連自主行動計画に基本的にゆだねた基本骨格をそのまま踏襲したものであるが、一般電気事業者において約7000万トンの削減量が予定されているものの、原子力発電所の稼働率の現状からの大幅向上、石炭火力発電所の稼働率の大幅低下によるものであって、そのまま削減不足量となる見通しである。その他の業種においても、鉄鋼業を中心に削減不測量が見込まれている。

これらの業界では経団連自主行動計画の目標の達成を京都メカニズムクレジットの購入によって達成するとしているが、京都メカニズムクレジットによることは補完的措置とすべきであり、また、より長期的視野に立てば、国内での削減可能性を精査し、実効性ある削減の仕組みの導入による国内での確実な削減構造を早急に確立していくことが必要である。

自主行動計画の目標を数年にわたって達成している以下の業界は、むしろ目標指標や目標数値が妥当でないことを示唆している。これらの業種を中心に目標の深掘りの提案があるようであるが、原単位目標の業種は排出削減を担保するものではない。これらの業種だけでなく、自主行動計画対象業種全体における削減の余地を把握し、排出量による妥当な目標設定が適切な時期にできるよう、事業所ごとの排出削減計画書の提出義務化政府と国民で情報を共有することが不可欠である。

その場合に、トップランナー工場への移行を促すための実態把握が必要。そのためには、業界平均ではなく、企業毎・事業所毎の燃料構成とエネルギー効率（燃料別消費量と生産量）等のデータの公表が必要である。

3年以上目標達成中の業界計画

(経産省所管で15業界、経団連計画参加は10業界)

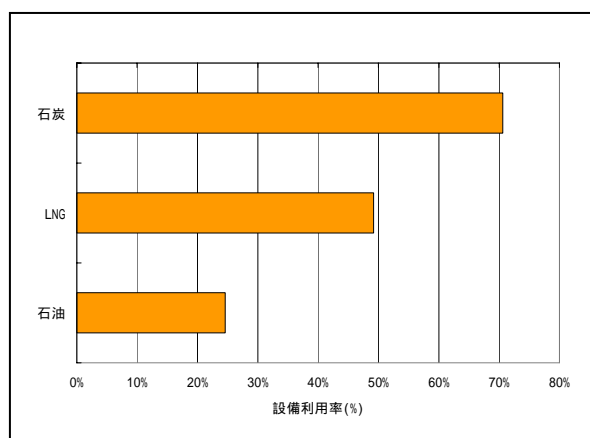
	指標	達成年数	原単位計算 に使う生産 量指標など	90年比 削減率	同 旧目標	備考
自動車	CO ₂ 総量	8年連続		10%		(生産台数は2割以上減)
石灰	エネルギー総量	9年連続		6%		
染色	エネルギー総量	3年連続		35%	32%	(生産量は半減)
	CO ₂ 総量			40%	37%	
板硝子	エネルギー総量	4年連続		15%		(生産量は24%減)
衛生設備	CO ₂ 総量	8年連続		20%		
ガラスびん	エネルギー総量	9年連続		35%	12.6%	(生産量は4割減)
	CO ₂ 総量			40%	21.5%	
電線	電線：エネルギー総量	9年連続		20%	0%	(生産量は23%減)
	光ファイバー：エネルギー原単位	7年連続		75%	35%	
化学	エネルギー原単位(生産指数当たり)	3年連続	生産指数	10%		生産指数の内容不明。
石油	エネルギー原単位(換算通油量あたり)	7年連続	換算通油量	10%		換算通油量の内容不明。原油処理量あたりでは大幅な原単位悪化
セメント	エネルギー原単位	4年連続	生産量	3%		
アルミ	エネルギー原単位(補正圧延量あたり)	4年連続	補正圧延量	10%		
電機電子	CO ₂ 原単位(実質生産高あたり)	6年連続	実質生産高	25%		生産高(名目)あたりでは大幅な原単位悪化
チェーンストア	エネルギー原単位(床面積×営業時間あたり)	4年連続	床面積× 営業時間	2%	0%	96年比 床面積あたりでは大幅悪化
コンビニ		8年連続		20%	0%	
百貨店		9年連続		3%	0%	90年レベルから改善なし。 床面積あたりでは大幅悪化

下線は目標引き上げ。 黄地は生産量減を下回る総量削減目標、橙地は省エネ法目標を下回る原単位目標。

国内排出量取引制度は、既に主要先進国で導入の動きが加速しており、日本の国内議論を早急に熟させていく必要。

発電部門での削減不足量が不足量の半分にも及び、石炭火発の増加によるところが大きいことから、石炭から天然ガスへの燃料転換を推進するには、石炭への大幅課税強化(一般販売電力部門での炭素税)が不可欠。

電気事業者の火力発電所の稼働率は2003年度においては以下のとおりであるが、その後の稼働率は開示されていない。電力料金への転嫁についての国民的合意を形成していくための情報公開が急務。

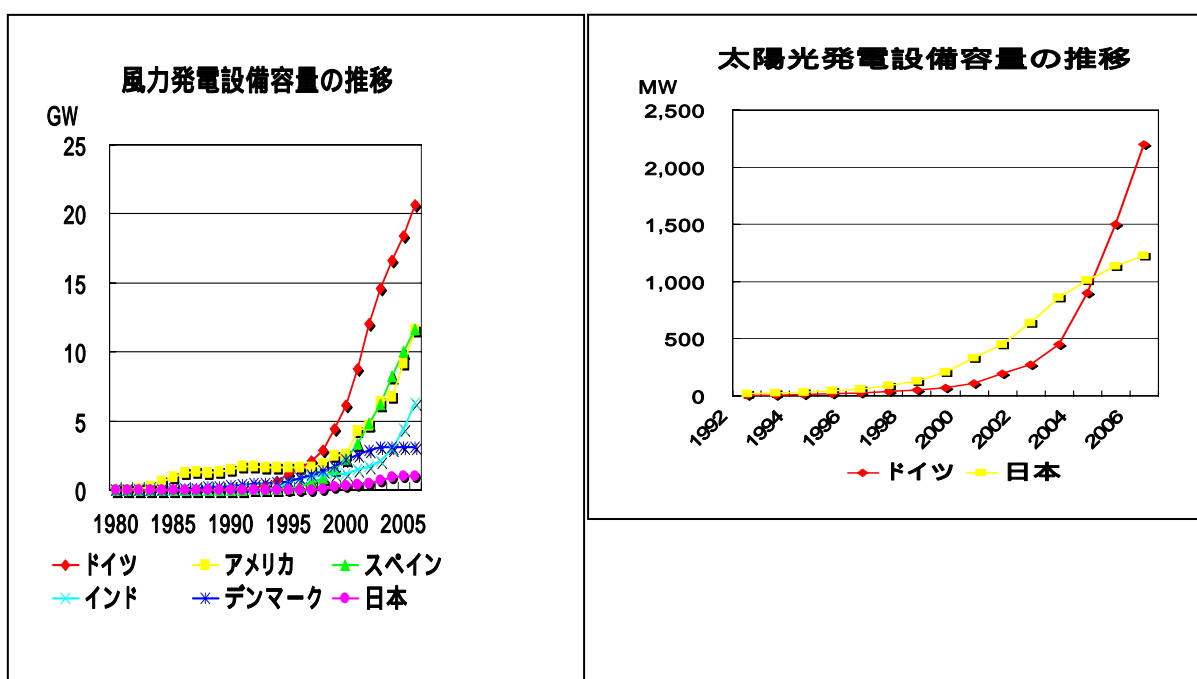


天然石炭への C&T 型排出量取引の導入に至るまでの間、すべての業種で総量削減目標の設定とその数値の見直しが適切に行われ実行されるよう、自主行動計画の政府との協定化や削減計画書の提出義務化が必要。

3 自然エネルギーの固定価格買取制度など自然エネルギーの大幅導入策

(理由)

以下の図に明らかなように、現行対策は自然エネルギーの飛躍的普及に不十分であることが実績上、明らか。急速な拡大の成果をあげている国は、固定価格による買取制度を導入した国であり、その政策効果も実証済み。



4 住宅・建築物の省エネ基準義務化

(理由)

今後形成するストックを確実にかえる政策手段である。断熱対策を怠れば将来の排出を今の世代が増加させてしまう。将来の削減のために今政策を進める必要がある。建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する「最低の基準を定める」との建築基準法の目的を、健康で文化的で地球温暖化対策に貢献する基準を定めることに改定し、温暖化対策の基本となる住宅、建築物の基本的基準を導入すべき。

5 代替フロン規制（開放系での使用禁止など）強化及び代替フロン類を含む温暖化対策税の導入

（理由）

- ・ 代替フロン類は排出係数が甚大であり、対策の強化による削減可能性も大きく見込まれる部門。
- ・ 原状では「責任ある使用の原則」のもとに対策を講じているが、今後は脱フロン原則が必要。
- ・ 産業の大規模排出部門では、代替フロン類を含め、前記2の大規模排出源対策を共通に。
- ・ 民生運輸周辺では、冷媒（カーエアコン含む）、断熱材の脱フロンを推進するために、代替フロン課税も検討すべき。

6 なお、前回、サマータイムについて座長から提案があったが、対策効果の数量的評価はできておらず、北海道での試行においても付随して行われた定時退社やこまめな対応以外の削減効果がみられた程度ではないか。今回の時間が限られた見直し過程において、より対策効果、重要度が高い政策を重点的、集中的に議論すべきである。

産構審地球環境小委・中環審地球環境部会第22回合同会合における茅委員長提案に対する追加対策案

石谷

標記提案に対する削減策として必ずしも大きな効果は見込めないが、一つの案として以下の2項目について検討頂ければ幸いである。

1. 道路交通流の規制・改善によるCO₂排出削減

道路交通の排出量は民生部門も含んで相当量の排出、並びに増加量も顕著であって、その削減は急務であり、又効果的でもある。既に自動車単体、企業関係の運輸部門については相当量の削減努力がなされているが、自動車の効率は交通量に依存して相当量の削減が可能である。この一つの対策として大都市、或いは中小都市中心部の駐車による交通流の障害の除去があり、既に不法駐車を取り締まり強化である程度の改善が見込まれていると思われるが、必ずしも徹底していないために不必要な障害となる事例が見られる。特に渋滞の原因となる地点を精査して、取り締まりを重点的に強化することにより、更なる効率向上と、そういった場所における自動車使用を間接的に抑制することによる相乗効果でCO₂削減の可能性が残されるものと考えられる。そういった観点で削減可能性を評価、実効的などころから実施することにより、現状の延長以上の削減を推進出来ると思われる。この点については既に国交省あたりで一般論としては繰り返し指摘されているところであるが、具体的な効果を検証して効果的な地点を重点的に進めることが肝要である。実施上、新たな処置は何ら必要なく現行法、現行規制で十分実行をあげられ、また反則金などによる回収を考えると付加コストも殆ど不要と考えられる。不法駐車除去と併せて公共交通優先の車線の増強と強化により一般の不要不急の交通を抑制し、公共交通の利便性を改善してモーダルシフトを加速することも可能と考えられる。

これよりは大きな変更を伴うので実現可能性は少なくなるが、現在の自動車保有関連の経費、特に保有税は軽自動車を除き相当程度高く、多少のガソリン価格高騰でも走行すればするほどその平均コストは低下する。これは自動車を保有する以上、その利用を推進する方向に働き、よほどのガソリン価格上昇でもない限り抑制は困難である。税込中立の原則が必要であれがこれを崩すことなく、自動車保有税と燃料税の重みを変更するだけで、省エネ自動車の推進、或いは自動車利用の抑制に効果があることは明らかである。これはまた間接的に交通流の改善も期待出来る。この結果は必然的にガソリン税の上昇、ガソリン消費の低下を伴うが、そもそも自動車交通部門でCO₂排出を抑制しようとするれば必然的にガソリン消費削減という結果を招くものである。従って、この分野のステークホルダー（自動車利用者、石油産業、自動車メーカー、政府、自治体）が納得した上で無ければこのような議論は進まないもので、そこまで踏み込むかどうかをまず議論する必要がある。

2. 国内CDM, 特に一般消費者を対象とする CDM の検討

現在, 企業規模, 技術水準の差によるいわゆる企業間の国内CDMが提案, 議論されているが, これは同一産業部門内で一部企業に自主行動計画などに基づく実質的なキャップがかかり, 他方で産業団体に含まれず自主行動計画対象外の企業が存在することから, 一種のユニラテラルCDMを想定したものである. これを更に進めると, 現在CO₂排出キャップの対象外である一般消費者を対象としたCDMと同様なシステムも想定可能である. この場合, 途上国を対象とするCDMと同様な認証プロセスは必要であるが, 国内の制度としてCDMのクレジットと同等の価値を与えれば, 削減の結果が国内に残ると言うことと, 制度的に全クレジットの企業保有を保証出来るという点で, 経済的に意味のある削減策が存在すれば長期的には日本の利益となる. また一部で議論されている排出権取引とか市場形成の場を創造するという意味でも国内に削減結果の残るCDM制度は意義があると考えられる. 問題は途上国に比べて削減価格が相対的に高いことであろうが, 全クレジットが企業側に取得出来ること, 家庭部門ではなおWin-Winのケースも残っていることから経済的に合理的な対象もあり得ると考えられる. 更にこのようなシステム, 制度は対象となる一般消費者にCO₂削減の意識, 関心を高めることにも貢献し, 企業側からは企業イメージ, 消費者への宣伝活動の一端としてのメリットも存在する.

京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する意見

- まちづくり運動と環境保全・改善の総合的かつ一体的推進 -

平成19年10月11日

産業構造審議会地球環境小委員会委員

日本商工会議所専務理事 植松 敏

本年9月、「京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する中間報告(案)」(以下、「中間報告(案)」)に対する日本商工会議所のパブリックコメントでも指摘したとおり、各地域において、環境にやさしいまちづくりを進める必要がある。

最近、全国で、モータリゼーションの流れに沿って複数の市町村にまたがるような広域の商圈を対象とする、郊外型の大型ショッピングセンターが数多く立地する傾向にある。温室効果ガス削減のための国民運動が展開されている中で、マイカーによるショッピングを前提とした、こうした大規模集客施設の立地は、エネルギー多消費型の消費者行動を助長し、ひいては二酸化炭素(CO₂)排出量の無用の増加をもたらすものとして、看過できない(注1、2、3参照)。

ついては、こうした大規模集客施設が、地球温暖化に及ぼす影響度を調査分析し、明らかにした上で、目標達成計画の見直しに反映させるべきである。

なお、今後の具体的な取組みとしては、こうした施設において、例えば、パークアンドライド方式を応用し、マイカー用の駐車場を原則禁止とし、乗り合いバス等の駐車場を優先して確保するなど、事業者によるCO₂排出抑制のための自主的な取組みを促進することにより、消費者のライフスタイルを省エネ型に転換する必要があると考えられる(注4参照)。

(注1)

本年3月、環境省の「地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会」がまとめた報告書では、「都市機能が拡散している都市は、一人当たりの運輸部門の二酸化炭素排出量が多い」「中長期的に、温室効果ガスの排出を大幅に削減するためには、自動車走行量や床面積などに大きな影響を与えている都市構造の見直しが不可欠」と指摘されている。

(注2)

本年6月、全国市長会は、「まちづくりと一体となった都市交通施策に関する提言」において、CO₂排出削減など地球環境対策の観点に立って、効率的で持続可能なコンパクトなまちづくり実現のための都市交通施策を提言している。

(注3)

わが国の都市・まちづくり政策は、「まちづくり3法」(中心市街地活性化法・改正都市計画法・大店立地法)を改正することにより、郊外開発を抑制(ブレーキ)する一方、中心市街地の活性化を図る(アクセル)との方向性が示されている。これら改正3法の活用により、コンパクトなまちづくりを進め、歩いて暮らせる生活空間を取り戻すとともに、エネルギー消費の少ない交通体系を構築することが重要になっている。

例えば、富山市では、自動車への依存度が高く(1)、二酸化炭素の排出量が近年大幅に増加(2)しているなどの状況を勘案して、LRTを活用したまちづくりを進めているなど、全国的に公共交通機関を活用した具体的な取り組み事例が出てきている。

(1)

- ・富山県の世帯あたり自動車保有1.73台、全国第2位 <出所：自動車検査協会>
- ・富山県の道路整備率71.7%、全国第1位 <出所：国土交通省>

(2)

- ・2003年の富山市の二酸化炭素排出量は、1990年に比べ24.3%増加。そのほとんどが自動車に起因するものと富山市は推定。
<出所：富山市、温室効果ガスを二酸化炭素に勘案>

(注4)

「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(平成19年2月1日経済産業省告示16号)」では、大規模小売店舗の設置者は、店舗が立地する地域において、地方公共団体等がパークアンドライド事業などを行っている場合には、こうした事業に「可能な限り協力することを検討することが必要」「顧客に対し、こうした事業の情報を提供し、利用を働きかけるなどの対応を講じることなどが必要」とされている。

以上

京都議定書目標達成計画に係る追加対策について

(及川委員 平成19年9月28日)

森林の吸収源問題に関連して

日本のCO₂排出削減では、森林管理によって3.8%削減という非常に大きな値が期待されている。これを本当に実現するために、日本の森林の2/3を占める民有林の対応が重要になる。その際、県によって森林面積も異なり、林業に対する熱意も異なっている。そこで、CO₂削減に県別にどの程度貢献しているかの情報を公表して、それぞれの県の取り組みを促進させるように、働きかけることを提案する。

合同審議会事務局御中

温暖化対策について意見を述べます。
意見は、主に運輸部門に対してです。

中央大学 鹿島茂

1. 交差点省エネ強化3年計画の作成、実施

これまでの機器及び制御方法の高度化に加え、交通状況の正確な把握と、それに基づく信号の現示、サイクルの変更、および、自動車利用者への信号情報の提供を行うために交差点改善計画を作成し、改善を順次実施する。

対象 全国の主要交差点（全国18万箇所）の約1割

予測されるCO₂削減効果 1交差点の改善で年100トン程度（全国で180万トン）

費用 1箇所500万円程度

財源 道路財源の用途拡大

方法 交通安全対策基本法の改正

参考資料 (財)道路経済研究所 交通流管理の高度化、拡充強化によるCO₂削減効果に関する研究 平成16-18年度自主研究成果報告概要版

2. 地方公共団体の役割の充実、強化

地球温暖化対策推進法に示されている地方自治体の役割を強化する。

実施計画の強化 具体的数値目標の導入

例 職員の通勤交通に対しての自動車利用率、平均乗車人数

行政サービスの提供場所への公共交通手段による利用のしやすさ

地域推進計画および地域協議会の機能の変更

地域推進計画に、対象地域に関して存在する複数の交通関連の計画について温暖化という視点から計画の調整機能を持たせる。これに伴い地域協議会に各種の協議会の政策調整機能を持たせる

実施計画および地域推進計画の実施結果の公表

環境アセスメントおよび政策評価を行う際の評価項目の追加

公共事業に対してCO₂の評価の義務化

(これは地方公共団体だけでなく、中央省庁も対象となる)

方法 温暖化対策推進法の改正

環境アセスメント法の改正

政策評価法の改正

参考資料 (財)地方自治研究機構 地球温暖化防止に向けての地方公共団体の取り組み
に関する調査研究 平成 12 年 3 月

3 . エコドライブ推進活動の強化

燃費計の設置義務化

教習所での省エネ運転についての教習を追加 ドライブシュミレータを用いた教習等
研究、教習体制の充実 中央研修所の充実、エコドライブクラブの設立支援
標準装備 (エアコン、ステレオ等) 車の燃費のカタログへの表示

これらに加え、都市計画関連の対策として以下の対策を挙げます。

土地利用規制の変更 規制の弾力化 混合利用の導入

公共交通手段の整備水準からの新たな土地利用規制の導入

都市計画税の弾力的適用 自動車の発生量に応じての税を賦課

自動車依存の程度の削減努力に応じて税の低減

これらについても必要であれば資料が提供できます。

このほか自動車の有効な利用を支援するための基盤として、ナンバープレートの電子化、
電子化された免許証を自動車キーとして利用する事について検討するのはどうでしょうか。

1. 提案の指針

ここでは、主として一般消費者の行動に影響をもたらす政策について考えたい。一般消費者は、温暖化問題を常時念頭におくわけではないので、1) 利用する機器・周辺のシステムなどに温室効果ガスを削減するメカニズムを埋め込むこと、2) 習慣の中に省エネルギー的な行動を埋め込むこと、が実効性のある対策となる。

それらの方策の実行に関しては、単なる推奨だけでなく、ある範囲は法規的規制を導入することが必要であろう。その場合は、規制というより、社会の環境保全のための規律と解すべきである。

以下に、とりあえずの提案を記す。

2. 利用機器について

1) アイドリングストップ方式の自動車への導入

すでにハイブリッド車は、実質的にアイドリングストップの機構を備えていると解釈できる。一般の車では、アイドリングストップを行おうとすると、停止ごとに一々エンジンを停止させる動作が必要であり、煩雑だけでなく円滑に処置ができないために交通渋滞を招くおそれも大きい。

したがって、自動車にアイドリングストップが自動的に行えるような機構を検討する必要がある。一定期間をおいて導入することを基準とすることが有効であろう。

2) 新築建物(住宅を含む)の断熱基準の規制化

あらゆる新築建物に関して、断熱基準をみたすことを法規的に定めるべきである。

3. 社会システムについて

1) サマータイム

サマータイムは、季節にあわせてより合理的に生活するためのシステムであり、その実行が生活パターンの変化によって省エネルギーをもたらす可能性は従来から指摘されているところである。(住環境計画研究所の試算によれば年間90万kl石油相当)そして、それ以上にサマータイムの導入によって、国民の間に生活の合理化を考える風潮が加速されるだろう。そして、生活のさまざまな場所で省エネルギー・資源面でよい効果を生むことが期待される。

京都議定書目標達成計画に係る追加対策について

(小林委員 平成19年10月2日)

1. 追加対策に係る提案について様式が示されましたが、専門にこのことを研究されている方には、覧を埋められますが、私のようなものには、この様式では、記入できません。
2. もう一点、以前の削減計画見直しの時も申し上げたのですが、今の計画にある施策がどこまで出来たのかを検証し、その対策の徹底をすることで、特に追加対策にこだわる必要があるのかが問題です。つまり、現在掲げられている対策に問題があるのではなく、その執行、政府等の施策に問題があるのではないのでしょうか。
3. これからの対策は、各事項の個別対策の是非ではなく、その対策を進めるための施策、仕組みが必要なのではないのでしょうか。
4. 一例としての提案ですが、今、環境省が考えている仕組みの環境税ではない、新たな仕組みの環境税を考えるべきです。今の案のような、広く薄く課税するのではなく、環境対策を行わない企業、個人から徴収する環境税を課徴金的の徴税する考えは如何でしょうか。広く薄く徴税する事は今yと変わりませんが、削減努力した企業、人には還付することで、結果として、環境対策を行わない企業、人から徴税する仕組みです。

ただ、新たな徴収制度を作れば、また人件費がかかりますが、消費税の仕組みの中で徴税すること。そのためには、広く薄くの徴税にはなりますが、環境対策について、企業、個人を評価し、優良者には、事業税、所得税の仕組みの中で還付することにすれば、新たな組織を必要ありません。個人評価については、人一人あたりのエネルギー消費量を設定し、この消費量を一定以上削減した個人に対して、還付していくのです。
5. 環境配慮の税制度を構築するのです。以前から言っていますが、環境省だけの考えでは個人の環境行動を誘導することは無理です。政府としての対応が必要なのではないのでしょうか。

重点検討項目に関する提案
全員参加による民生対策の推進を――

関澤 秀哲

地球温暖化対策は、全員が参加しないと効果は上がらない。京都議定書の国際枠組みは、その典型である。同様に、国内の取り組みも、産業界だけが努力をしても、効果は限定的となる。

とくに、民生対策は、これまで国を挙げた取り組みがなされてこなかった、といわざるを得ない。削減が進んだのは「産業」だけで、「家庭」や「業務」は、削減率でも、積み残した（達成すべき）絶対量でも、産業より大幅に劣るのは、問題である。各省庁、地方公共団体、学校、NGO、そして企業も、ありとあらゆる関係者が反省の上に立って、直ちに新しい民生対策 国民運動を強力に進めるべきである。

国としてなすべきことは、まず「初等教育」において、「省エネの大切さ」「無駄な電気を節約しましょう！」ということを徹底的に教えること。幼稚園年中・年長組、小学生が対象。「小さい子供に教えてもわからない」という意見もあったが、つい最近のTV番組で紹介されていた温暖化対策の小学生に対するセミナーで、小学生たちは「よくわかった」とインタビューに生き生きと答えていた。現代の親の感覚、祖父母の感覚は、「子供・孫には従う！」と考えてよい。無駄をしている現場で、孫・子に諭されれば、誰でも言うことを聞く。その積み重ねが、国民運動につながる。例えば、環境家計簿の作成を学校教育に組み込むべきである。

目標達成計画に掲げてある各対策について、数値化し、責任省庁をはっきり示し、達成度合いを公表していくなど、目標を明示して、国を挙げて取り組むことが大切である。

また、サマータイムについては、自分も主張したし、これまで委員から幾度も意見が出されたが、そろそろ導入の決断をするべきであろう。このこと自身の効果もさることながら、これまで温暖化防止を身近なものと感じてない多くの国民に、「何か様子が変わったぞ。何かしなければならぬ。」と気付かせる効

果はあろう。これも国民運動の大きなきっかけになる。

石油危機（73 - 74年、79 - 80年）時を思い出し、「国民運動」を常態化することが必要だ。

冷暖房温度の調節、深夜営業の見直し、TVの深夜放送の見直し、広告用照明等の点灯時間の短縮、公共交通機関の利用促進、レジ袋の過剰包装の抑制など、国民一人ひとりが今の生活様式が地球環境に優しいか真剣に問い直す必要がある。また学校・病院・公的施設・オフィス等での省エネ運動の一層の展開も大切である。

この合同審議会では民生対策について、同じことが何回も繰り返し意見として述べられている。たとえば、サマータイム導入、省エネ学校教育の充実化、学校・病院の省エネ推進、深夜TVや24時間営業の見直し・・・等々。

これらの課題については、委員の意見は比較的まとまっている、あるいは、まとまりやすいのではないか。早めに一つひとつ丁寧に議論し、当合同審議会の結論として片付けていったら、無駄な重複議論を避け、この審議会を更に効率的に進めることができるのではないか。（勿論、大きな課題については、継続審議でよいが・・・。）

なお、一国民として感じるのは、温暖化対策の国民向けのPRが、極めて少ない、ということ。PR予算を思い切って国民啓蒙活動に傾斜して投入する必要があるのではないか？

以上

2007年10月10日

地球温暖化対策に関する追加対策に関する提案

早稲田大学 大聖 泰弘

1. 町の電器屋さんの環境ビジネスモデル

古くから地域に根ざした存在だった電器製品販売店の多くが、家電量販店に押されて衰退している。その一方で、量販店では真似のできないきめ細かいサービスによって復活し繁栄している「町の電器屋さん」の事例がある。過疎地や高齢化が進む地域、空洞化した中心街を含めて電器屋さんによる環境ビジネスモデルを構築する。

「町の電器屋さん」に電球型蛍光灯や COP の高いエアコンや冷蔵庫等に対する知識を学んでもらい、環境に優しい電化製品の地域アドバイザーとして育成して、省エネ電化製品の普及を図ることを目指す。そのための教育や環境に優しい製品の販売に対して行政側からの支援を検討してはどうか。

参考：http://www.nhk.or.jp/miraijin/bangumi/0704/4_22/index.html

町の電器屋さん ¥ ビジネス未来人 - 4月22日放送「町の電器屋さん 復活への道」
～電器店チェーン社長・山口貞利さん～

2. 自動車の燃費基準の前倒し達成車や超過達成車に対するグリーン税制の適用

自動車グリーン税制をなるべく早期に周知して自動車メーカーへの実用化と消費者の選択を促すことが望まれる。なお、現在、低燃費車との組み合わせで超排出ガス車（規制値に対して75%減のいわゆる4つ星マーク車）に対してグリーン税制が適用されているが、低排出ガス車（50%減の3つ星マーク車）には適用されていない。しかしながら、両者の大気の及ぼす差違が実質的にどの程度かについて検討する必要がある。4つ星マークを取得するために燃費技術の停滞を招くおそれがないかを考察し、両者を差別することの可否を判断する必要がある。例えば、燃費改善技術として有力なリーンバーン直噴ガソリン車は4つ星マークを得ることが難しく、ガソリンの10ppm以下への低硫黄化が活かされず、市場から姿を消している例がある。

ディーゼル車についてはガソリン車よりもCO₂の排出が20%程度少なく、対策として効果がある上、石油精製側でも製品バランスの点でCO₂抑制策として有効である。2009年の次期排出ガスへの適合を前提に具体的に検討する必要がある。

3. エコドライブ活動への支援

環境再生保全機構で取り組んでいるエコドライブコンテストは本年度5年目を迎え、参加事業者が大幅に増加しており、その熱心な取り組みが拡大する傾向がある。CO₂の削減とともに燃費の節減による経済的なメリットや、使用者とドライバーが組織的に一体となった取り組みが労使関係の改善を促し、さらには交通事故の減少をもたらしていることが認識されている。CO₂の削減については、10%を超える事例も多くあり、2015年の重量車燃費基準で要求されている2002

年度比 12.2%に匹敵する効果がある。

行政側からこのようなエコドライブ運動をさらに拡大するための支援を実施する好機といえる。具体的には、各業種別、車種別の平均燃費値と改善努力目標値等の情報提供、エコドライブを実施している事業者への評価や表彰、燃費の記録事務経費に対する支援、エコドライブによる CO2 削減がマクロ的な把握モデルの開発、エコドライブ教育法の開発、中小事業者への運動の浸透、地方自治体や各地域のトラック協会の協力等が課題となる。さらに、一般ドライバーへの運動の展開を工夫する必要がある。

4．自動車の利用に関わる変更による CO2 削減効果の把握

自動車の利用に関する見直しが必要とされながら、それによる CO2 削減効果については定量的に把握されていないのが実情である。最近、情報通信技術を活用した ITS 技術が進展しているが、とりわけ、ナビゲーションシステムの利用、ETC の利用、系統的な交通信号の制御等による CO2 削減効果をマクロ的に把握する必要がある。また、公共交通機関への誘導、自転車の利用、自動車に過度に依存した商慣行の見直し、テレワーク等を促進する施策を講じる必要があるが、その際、それらの効果についても定量的な把握のための調査や数値モデルの開発が不可欠である。

5．自主行動計画が遅れている機関に対する指導

CO2 の削減に対する自主行動計画がいまだに立案できず、対策が遅れている部門や機関を対象に適切な指導を積極的に行う必要がある。具体的な CO2 排出量の算定方法、削減効果のある手法の提示、部門全体の削減量のマクロ的な把握方法の開発等が挙げられる。

以上

京都議定書目標達成のための新規政策について以下のように提案します。

1. 行政側の予算措置を必要とするもの

(1) 新エネルギー導入促進のための仕掛け

出力不安定な自然エネルギーを大幅に普及させるためには、日本の「各電力間の串刺し団子状の送電網」インフラから、例えば、デンマーク、ドイツ、スウェーデン、ノルウェーの送電網のように国をまたがり利用できる（日本に当てはめれば、北海道電力の風力発電を東北電力、東京電力が利用できる）ような「メッシュ状のネットワーク送電網」に（して不安定さを解消）するインフラ整備の費用を負担し、電力会社が高い単価で太陽光発電等を購入し、その分、高くなった電力代を利用者が負担するというような、国民の合意と覚悟が必要である。

(2) 無料駐輪場の設置

自家用車の利用を抑制し自転車利用を促進するために、市街地の駐輪場は無料（行政による補助）にすべきである。

2. 企業等の協力および自粛を要請するもの

(1) 24時間コンビニ店数の深夜営業の1/3化、小売店の閉店時間の繰上げ

現在のような「過剰」便利な小売業の事業形態を短時間化し、省エネに貢献する。

(2) 不要な夜間ライトアップの自主的廃止、テレビの深夜放映の自粛

観光名所で行われているライトアップやテレビの深夜放映を自粛し、省エネに貢献するとともに国民の心理的効果を狙う。

(3) 在宅勤務（テレワーク）の推進

在宅勤務を推進し、通勤時間の省略による省エネ、少子化対策、生産性アップにつなげる。

3. 制度、社会システム等の変更

(1) サマータイムの導入

周知のように人間の活動時間を、より自然体系とシンクロさせ省エネを図る。ライフスタイルを見直すという心理的な効果も期待できる。

(2) 都市部における終発電車の時間繰上げ

都市部においては深夜まで勤務などが行われており、終発電車の時間が繰り上げれば都市全体の活動時間が短縮化でき省エネが可能になる。

(3) 環境教育

幼稚園、小学校から環境教育を行い、家族ともども環境問題を考えるよう民度の底上げを図ることにより、地球温暖化問題、リサイクル問題等に関する認識の日常化を促し、長期的視野で環境国家の創成を目指す。

< 京都議定書目標達成のための新たな施策について >

東京工業品取引所

理事長 南學 政明

本合同会合において「排出権取引」、「環境税」以外の新たな施策として、議論すべき項目を以下の3点、ご提案申し上げます。

1．新エネルギー普及促進のための基盤整備等

バイオ燃料の普及に当っては、それを可能とする流通施設やエタノール混入燃料にも対応できるフレックス車の普及などの周辺基盤の整備が必要であり、また、太陽光発電や風力発電の普及についても、これら再生可能エネルギーを消費者又はユーザーが購入し易い基盤を整備する必要があります。このため、普及率が相当程度高まるまで、政府において大胆な支援措置を講ずることが望まれます。

2．サマータイムの導入

本施策は、実質的な効果という点もさることながら、国を挙げての取組みという象徴的意味合いがあり、温暖化対策についての国民意識の高揚につながるものと考えます。従って、できる限り早期に導入する方向で検討を進めることを期待します。

3．革新的な技術開発に関する国際的な協力体制の確立

2012年までの対策を対象とする今回の議論とは少し外れますが、2050年までに排出量を半減させるためには、CO₂の地下貯留等、人類共通の革新的技術を開発していく必要があります。このためには、かかる技術を各国が個別に開発するのではなく、主要先進国が資金・技術等を持ち寄り、国際協力により、これを行うことが効率的であると考えます。上記目標を世界に向け発信した我が国としては、こうした国際的枠組みを設定し、国際社会に提案してはどうかと考えます。

以 上

中環審合同委員会

茅委員長宛・追加提案

平成19年10月2日

臨時委員

梶井成夫

現下の京都議定書目標達成計画の見直しは、言うまでもなく難航しております。相当に思い切った追加削減策を講じない限り、海外の排出権の大規模な購入に依存せざるを得ない状況にあります。その際、企業および国の税金が大量に流出することになり、海外での温室効果ガスが減少するにしても、国内には紙上のバランスシートにおける「排出減少」が残るだけ、ともいえます。少なくとも後に成果が残る、削減インセンティブとして、現下の政治状況で実現が不可能ではない、と思われるものとして、以下を提案させていただきたい、と思います。

道路特定財源の「環境活用」

道路特定財源は来春の上乗せ暫定税率の適用期限切れを控え、来年度予算編成の焦点になります。目下、福田首相は安倍政権と異なり、一般財源化に慎重な姿勢を示し、「もう少し議論を詰めたほうがよい。環境問題なら理屈がたつ」と最近、記者会見で発言したところです。民主党は、一般財源化と税金の大幅引き下げを主張しています。しかし、巨額の道路財源、とくにガソリン税（国税分2・8兆円）の一部の「環境化」には、民主党自らの政権公約（温暖化対策税の導入）もあり、強硬な反対はできません、と思われます。この「環境活用」については従来の細かな各省の対策の寄せ集めではなく、ドライバーにも国民にも分かりやすい、絞ったものにするべきだと考えます。

企業のCDM購入にガソリン税充当 新エネルギー購入分に限定

削減策の柱は煎じ詰めれば、温室効果ガスの排出削減と、新エネルギーの育成・拡大につきます。新エネについては、RPS法が施行されていますが、誰が見ても不十分であり、利用義務量を課せられる電力会社にはなんらインセンティブは働かず、企業の環境イメージに資する程度に過ぎません。旧通産型の護送船団方式の残滓ともいえるものです。RPS法の改正で2014年度に電力販売量の1.63%に増やすことになりましたが、これは微々たるものでしょう。しかも、議定書の第一約束期間の終了2年後の目標というのは、いかに削減努力に熱心でないかを内外に公示するようなものです。

電力会社はすでに、RPS法による新エネ国内調達に年間1000億円以上を支出しております。電事連では、「RPSコストは、海外CDMの5倍以上かかる」としてしています（読売新聞朝刊4月2日、21世紀の選択）。これではインセンティブは働かないでしょう。

一方、電力会社をはじめエネルギー集約企業や商社はすでに、年間換算で約9千万トン（CO₂換算）の排出権を取得しています。これは2008 - 2012年の約束期間の必要削減量の年平均の半分の量で、取得資金は4500億円6700億円にのぼると推計されています（日経9月17日朝刊）。この排出権を企業は、無償で政府の口座に移転することになっているわけです。

そこで、企業が海外CDMを購入した分については、当該企業の新エネ買い取り量に比例して、政府がすべて買い戻す。その財源はガソリン税を充当する。ドライバーは、運転しながら例えば風力エネルギー拡大に協力することになる。企業は、新エネを増やすほど、CDM調達費を削減できる。新エネの買い取り価格や量、CDMとの関係は、いずれにももっともインセンティブが働くよう設計する。これらに加え、この財源で政府は、例えば風力発電のネック解消となる、逐電装置の補助・支援など新エネに特化した効果的な策を講じる。

日本を代表するような主要企業にとっては、日本経団連の自主行動計画は次第に「協定化」に近づきつつある。これは、長い目でみて、その一環にもなると考えられる。

以上

< 重点検討項目に関する山口委員からの意見 >

- 1．全ての ISO 14001 認証取得組織に CO2 あるいは GHG 排出量削減（吸収量増大）を自主的に目的に加えるようアピールする。
これによりオフィスから自治体など幅広く CO2 削減等に取り組み幅が広がる。
- 2．公共交通機関のアイドリングストップ
安全対策に留意しつつ法制化する（運輸対策であると共に、海外から見える形の対策となる）。
- 3．社有車使用自粛
特に長時間待たせるのを自粛することでアイドリングの防止を計る。これを大企業が率先垂範する。また、正月の車による個別挨拶回り廃止を経団連が宣言する。これは実際には壮大な無駄であるが、これをやめることで企業が率先して取り組むという姿勢を国民に見せる。
- 4．民生業務部門対策としてやはり大きいのは建物でのエネルギー使用量（電気を含む）。既に中間報告に記載されているが「現行の 2000 m²以上の新築建設物に対する省エネ法の規定を、もう少し下げられないか、また、2000 m²以上（或いはもう少し大きくても構わないと思うが）の建築物については既設のものにも対象を拡大できないかを真剣に検討する」事が必要と思う。
- 5．海外からの「見える化」という意味ではボリュームは少なくとも太陽光発電で何とか世界 1 を取り戻す対策が出来ないかと思う。
勿論コストがかかるが、それがどの程度かわかれば判断が出来るのではないだろうか。

京都議定書目標達成計画に係る追加対策について

2007・10・9 淑徳大学・横山裕道

< 新エネルギー普及のための固定価格買い取り制度の導入 >

・現状のようなRPS制度だけに頼らず、電力会社が新エネルギーによる電気を高い価格で買い取る固定価格買い取り制度を導入する

・固定価格買い取り制度の実現に必要な経費を政府が予算化する。このために現在、新エネルギー開発に政府がどれだけ予算を使っているかを総ざらいし、原子力開発関連の予算と詳細に比較してみる。原子力開発、中でも核燃料サイクル計画実現のために使っている政府の予算を新エネルギー開発に回すような仕組みを早急に考え、原子力に厚く、新エネルギーに薄い予算配分の在り方を全面的に改めていく。電力会社が原子力開発に必要なだと判断した経費は政府に頼らず、独自に調達するようにする

< 太陽光発電のさらなる推進 >

・中間報告では「政府の実行計画に基づき、全国の官庁施設における太陽光発電・建物緑化等のグリーン化を集中的に推進すべきである」となっているが、これを各自治体の施設、民間企業の工場などにも広げ、太陽光発電などの一層の推進を図る。最終的には一定規模以上の建物への太陽光発電システム設置を義務化する

・個人住宅に関しても太陽光発電の普及のため補助金制度を復活させる

< 国内排出量取引制度と京都メカニズム活用との比較 >

・国内排出量取引と電力業界や鉄鋼業界が目標達成のために不足分を賄おうとしている京都メカニズム(CDM)活用との詳細な比較を実施する。国内排出量取引には産業界の抵抗感が強いが、京都メカニズム活用が国内排出量取引と比べて合理的、経済的なのか疑わしいので、両者を比較したうえでどちらの道を選ぶかの結論を出す

< 産業界の自主行動計画の改善 >

・産業界の自主行動計画は一定の成果を上げているが、まだまだ限界がある。原単位ではなく二酸化炭素の総排出量を減らすという目標に変えるなど、第三者が見ても妥当な目標設定にし、目標を達成できなかった場合のペナルティーや責任体制を明白にする

< 「工場トップランナー制度」導入の検討 >

・家電機器や自動車の省エネではトップランナー制度が効果を上げているが、工場についても省エネ効率の高い工場に合わせる「工場トップランナー制度」の実現を目指す。工場の場合、家電機器のような単純な比較が可能かどうかなどを早急に検討する

< 原発の設備稼働率の目標を現実的な数字に引き下げる >

・現行目標達成計画では原発の設備稼働率を87～88%にすることを目指している。だが、これまでの実績や新潟県中越沖地震で原発の耐震性問題がクローズアップされたことなどを考えると、実現は絵に描いたモチであり、稼働率の目標を現実的な70%程度にする必要がある。原子力に過度に頼ろうとする姿勢を改める

さらに< サマータイムの導入 > < コンビニ、スーパーなどの24時間営業の自粛 > < 火力発電での石炭から天然ガスへの燃料転換 > < 環境教育の拡充 > < 食料品のフードマイレージ化 > < 小規模建築物や既存建築物への省エネ対策の強化 > なども推進する。