

2008年12月16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(第32回)への意見

中央環境審議会委員 浅岡美恵

本日の会合に出席できませんので、書面で意見を提出致します。

【1】全体について

(1) 大口業界対策について

今年の速報値でみる限り、目達計画未達成分は電力事業者連合会と日本鉄鋼連盟の未達成分と重なる。経団連自主行動計画を目標達成計画の中核対策としてきたが、このままでは今後も京都メカニズムの購入によらざるをえなくなる。

排出量取引の「試行」が始まったが、目標が業界計画レベルで、省エネ法の努力目標にも達しないところが少なくない。また、大口未達成業界である製鉄業は1社の排出量が数億トンにも及ぶが、会社別の参加ではなく業界単位で参加することになった。

これらの大口業界に多い省エネ法指定工場で中長期的に削減を確実に進めるには、キャップ&トレード型排出量取引制度を導入することを直ちに検討すべき。

(2) 新・業界自主行動計画について

- ・自主行動計画を策定する業界が広がるのは一般的にはいいことだが、これらの新規対象業界の排出量は一般に小さい。経産省所管業界の電気事業者連合会関係の総排出量は4.17億トン、目標超過が1億トンにも及ぶ。これが1997年以降、自主計画まかせでやってきた結果であるから、それで足りるかどうかの結論は既に出ているといえる。
- ・新規参加業界には、目標指標を、契約数あたり排出量、資産総額あたり排出量など業界に都合のいい原単位作成に苦勞が感じられる(たとえば総務省所管業界)。排出量が数万トン規模の業界に個別にあたって自主計画を広げる努力よりも、大口業界に多い省エネ法指定工場にキャップ&トレード型排出量取引制度を導入し確実に削減させる方が有効である。対策の優先順位を変えるべき。

(3) 予算について

- ・対策を促進する政策として予算措置などが示されているが、関連性、効果を検証し、整理する必要がある。

【2】個別資料

【2 - 1】経産省資料について

(1) 原子力の推進等による電力分野における二酸化炭素排出原単位の低減（原子力発電の着実な推進）

- ・原発が動いてい「たら」、また、来年に原発が予定通り稼働す「れば」、もっと減っていたとされ、他方で温暖化防止に逆行する石炭火発が増え続け（今年も来年も新規の運転開始が予定されている）、排出量が増え、原単位は停滞ないし悪化を続けて来た。これまでの経過から、原発が一部停止することを前提にした追加の対策が必要であり、キャップ&トレード型排出量取引制度を導入し、省エネと燃料転換を強制し、確実に削減させることを議論すべきである。

(2) 新エネルギー

- ・太陽熱利用の値を単独で示すべき。
- ・目標到達にはるかにおよんでいない。とりわけ電力でそうである。価格や購入可能性を不安定にしたままで電力会社に量を限定して導入させる従来の政策では導入拡大が進まなかったことを率直に認めるべきである。
その上で、優遇された固定価格買取制度を導入し、量を制限せずに買い取りを義務づけることにし、費用負担をどうするかを議論すべきである。

(3) 工場・事業場におけるエネルギー管理の徹底

- ・工場でなく、所管省庁における管理の内容を示すべき。
- ・業種毎に改善実績や改善後のエネルギー効率分布を示すべき。

(3) 自動車単体対策

- ・分析されていないが、平均燃費の変化を示すべき。
「エネルギー経済統計要覧」によると、乗用車の理論燃費のストック平均は1990年以降悪化し、1998年以降の燃費規制強化でようやく1990年レベルに戻ったにすぎない。重量ごとには燃費改善しているのが、大型化が原因と推定される。
- ・「トップランナー基準」は、区分がありすぎて大型化を阻止できない。大型化をおさえる制度、製造・輸入業者ごとの規制との併用や、大型の乗用車への取得税・保有税強化、自動車燃料税/炭素税強化などが必要。

【2 - 2】国交省資料

(1) 改定京都議定書目標達成計画における国土交通省地球温暖化対策の評価

- ・全項目が「概ね順調」との評価だが、「住宅の省エネ性能の向上」では目標到達度が低

い。

- ・「住宅性能評価」対象のものしか点検していないが、対象外についても省エネ基準適合率が同じと仮定しているのではないか。予定削減量の大きな対策については、中環審でも点検する必要がある。

(2) 建築物の省エネ性能の向上(「さしかえ」の方に2006年実績まで掲載)

- ・計画書の提出を義務づけているが、省エネ基準(1999年度基準)適合率が100%でない理由は何か。数十年にわたって影響する断熱性能については、基準を規制化する必要があるのではないか。

(3) 住宅の省エネ性能の向上

- ・省エネ基準(1999年度基準)適合率が100%でない理由は何か。
- ・「住宅性能評価」対象の住宅しか点検できていない。評価を受けていないものまで省エネ基準(1999年度基準)適合率が同じと仮定することには無理がある。
- ・断熱基準が規制でないのが問題。建築確認で誓約書を出させ、後日に基準適合違反が見つかった場合には無償改修責任が生ずるような制度にしておけば違反は最小限に留まる。今後30年使用する建物の断熱性能を低く放置したままでは今後の家庭の削減ができない。

(4) 自動車単体対策

- ・(経産省の同じ項目参照)
- ・高速道路の多様で弾力的な料金施策、とあるが、高速道路料金を値下げして割引利用交通量が増えると排出削減になるという理由を示すべき。
自動車交通利用を誘発して(新たな需要と、鉄道から車へのシフト)CO₂が増えると考えられるのではないか。

(5) 自動車交通需要の調整

- ・自転車道について、建設箇所などを示されたい。自転車道建設は河川敷や自然公園内などが多いのではないか。交通需要の調整のためには、都市部に専用レーンを導入し、延伸していくのでなければ効果が薄いのではないか。

(6) トラック輸送の効率化

- ・大型トラック台数が増えている実態がデータで示されてきているが、小型トラックから大型トラックへのシフトが進んでいるかどうかの評価をするについては、小型トラック台数とその走行距離の減少を示すデータを開示されたい。