

2008年12月4日

中央環境審議会地球環境部会（2008年11月27日）に対するコメント

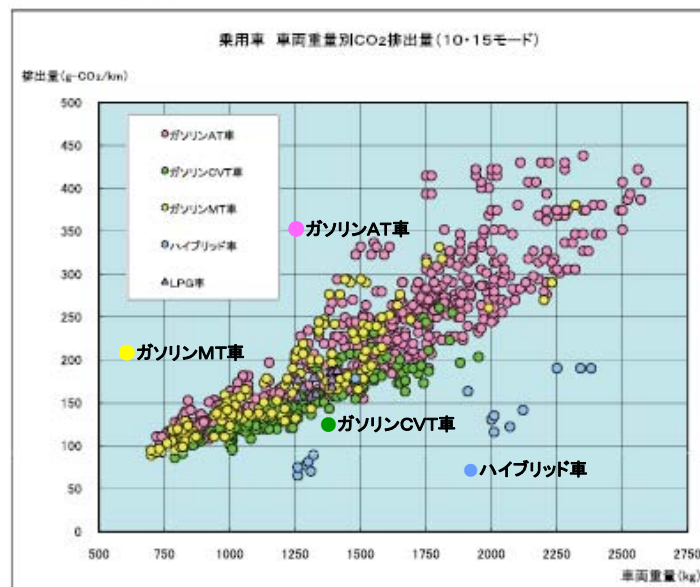
浅岡美恵（気候ネットワーク）

自動車・交通分野の対策・施策全体について、今後必要な政策、施策について、補充意見を提出します。

1 乗用車の小型化が必要であり、そのための対策について

- 乗用車においては小型化が不可欠。ところが、大聖委員も指摘されたように、消費税の導入（奢多税の廃止）で普通車（いわゆる3ナンバー車）に対する自動車税の緩和で同車種が大幅に増加した（資料2 35枚目のスライド「消費者の車種選択とCO2の排出」）。これは、「1990年代のガソリン消費量の増加とそれによるCO2（増加）の主要因。」との認識は適切である。政策の失敗による大型化が排出増加の大きな要因となっており、小型化を誘導する政策がこれから必要である。
- トップランナー基準は一定の成果をあげているが、トップランナー区分を細分化し、その範囲でのトップランナーに誘導するというレベルに限定しているため、大型化を抑止する政策ではなく、排出量の削減には増加を抑止できていない。

(2) 車両重量別CO2排出量



小型化への改善のために、

- 欧米のように事業者の当該製品全体での効率トップランナー基準にするか、少なくとも細分化された現在の区分を大きくりにすることが必要。

1 2月3日日経新聞夕刊に、欧州議会が、EU平均で走行1キロ当たり約160kgの現行の排出量を2015年までに130グラム以下に抑えるとともに、メーカー毎に排出枠を設けて、超過分に制裁金を科す方針を発表したことが報じられている。カリフォルニアのCAFE規制も参考となる。

2 燃費向上と小型化を促す税のグリーン化

- ・現在の自動車諸税は燃費と直接関係なく課税されている。これを燃費を課税標準とし、燃費の悪い車（特に大型の乗用車）の取得税、保有税（自動車税、自動車重量税）を大きく上げることが必要である。
- ・自動車燃料税はもちろん、自動車諸税についても、他の交通機関よりも自動車がかすます有利になるのを避けるため、税率は全体としては下げないことが必要であり、燃費の悪い車の負担を上げ、燃費の良い車の負担を下げるべきである。フランスでの取組みは参考になる。その際、絶対燃費を基準とすべきであり、大型の車が平均的に負担が重くなることは当然である。
- ・使途は、閣議決定通り一般財源とし、当然に道路建設に充てらるることのないよう求めるべきである。
- ・日本の自動車燃料課税は欧州よりかなり安い。ピーク時より燃料価格は大きく下落しており、課税強化に踏み出すべきである。

3 モーダルシフト、共同輸送等について

- ・旅客のモーダルシフトでは、通勤で多くの自家用車利用がある事業所との自家用車削減協定、営業用の車の利用の多い事業所への削減義務化などの政策が有効である。
- ・貨物のモーダルシフトのため、次に述べるキャップ&トレード型の排出量取引制度を導入し、トラック事業者を対象とし、一部を鉄道や船舶に移しつつ目標達成するのを促進すべきである。
- ・また、都市部の共同輸送を進める政策を、大都市部でも本格導入すべきである。
- ・また、モーダルシフトを前提とした社会交通インフラ整備を政策化すべきである。

4 大口運輸対策

- ・大口運輸については、第1約束期間以降を見通しつつ、第1約束期間の目標の達成のためにも、本格的なキャップ&トレード型の排出量取引制度を導入すべきである。

5 自転車専用道路の拡充について

- ・自転車の利用促進には歩行者と自転車の安全のために自転車専用道路化が必要である。道路交通法の改正で自転車運転者の責任が重くなっており、都市部での必要性が高い。自転車専用道路の目標達成計画目標は達成できるとの見通しであるとき

れたが、歩行者の多い都市部での自転車専用道路の実態を明らかにされたい。また、地方自治体が地域の実情にあわせて都市部や住宅地域で自転車専用道路を創設できる制度整備が必要である。