

**意見陳述者の意見及び  
答申案に対するパブリックコメントの概要**

# 目次

## 意見陳述者の意見(敬称略)

宇都宮市議会議員 遠藤 和信 .....	2
WWF ジャパン自然保護室気候変動日本担当シニア・オフィサー 鮎川ゆりか .....	4
気候ネットワーク常任運営委員 畑直之.....	10
信州大学工学部教授 高木直樹 .....	12
日本商工会議所・東京商工会議所環境委員会副委員長(王子製紙株式会社 会長 大國 昌彦) .....	13
環境NPO「環境エネルギー政策研究所」副所長・「自然エネルギー促進法推 進ネットワーク」副代表 大林ミカ.....	16
全国鉄道利用者会議代表(北海道教育大学助教授) 武田 泉 .....	20
<b>答申案に対するパブリックコメントの概要.....</b>	<b>21</b>

該当箇所: P13

- 5 . 京都議定書の締結に向けた国内制度
- (4) 我が国の国内対策の留意点
- 一方、我々のライフスタイル~望まれる。

意見:

従来の大量生産・大量消費・大量廃棄の社会から環境負荷の少ない資源循環型社会への変革が求められているもののなかなか実現の兆しが見えない状況である。今までと同じように個人や事業者レベルでの価値観の転換を期待したライフスタイルの変革を望んでも実現には程遠い感じがする。

これはひとえに、社会の仕組みの問題であり、国レベルの問題である。つまり社会の制度として、資源循環型社会へ必然的に向かっていくことを基本に構築していくべきである。具体的には、環境負荷が少なくなるような制度としてデポジット制度や環境負荷の重みによる製品の環境税等を早急に導入すべきである。

法制度上、環境負荷を少なくするように規制をすることが必要な時期であり、国民がインセンティブを持って対応することが効果をあげていくものである。

一つの例として、デンマークの容器デポジット制度が挙げられます。環境負荷の低いリターナブル(再使用)容器の普及のため、リターナブルペットボトルやびんが使用されていました。容器のデポジット料金も環境負荷の程度を考慮してか500mlのペットボトルは日本円に換算し一本あたり38円、ビールびんは23円だった。その結果、路上等にポイ捨てされている状況はまったく見受けられなかった。一方、環境負荷の高いアルミや鉄などの缶ビール等の缶容器は法的に禁止とのことで、国内での流通は当然見受けられなかった。

注) サンプル提示し説明

このように環境負荷の少ない社会を目指すための仕組みを構築することが重要であり、その仕組みでインセンティブを付与し、国民も環境負荷の少ない、質素で質の高いライフスタイルへと変革し、地球環境時代にふさわしいゆとりある真に豊かな暮らしを目指すことが可能となってくるものと考えます。

該当箇所: P16

- 7 . 地方公共団体の対策の推進

意見:

この項目は、「国及び地方公共団体の対策の推進」とすべきである。単に地方公共団体のみでなく、国においても積極的に推進していくべきである。

また、第1行の「京都議定書の目標を達成し、さらに持続的に地球温暖化対策を推進していくには、国民一人ひとりの理解と行動が必要不可欠である。」と述べているが、国民の行動をその方向に誘導するための施策が重要である。国や地方公共団体の

大きな役割は地球温暖化対策の推進を誘導するような経済的措置を活用したインセンティブを付与する施策を立案・実施することである。

その上で、国及び地方公共団体も地球温暖化対策の主役のひとりである認識に立って、率先的に多様な地球温暖化防止対策を展開していくことが求められている。

該当箇所：P22

8．議定書目標の達成のための排出削減・吸収に関する対策・施策

(2) 日常生活・事業活動におけるステップごとの対策

イ、事業活動における第1ステップの取組

(ウ) 技術対策の導入推進

「エネルギー関係では～」の行について

意見：

電力については、自然エネルギーの新たな市場拡大措置のみならず、各家庭や事業所での燃料電池を利用した分散型発電も今後の重要な技術開発のひとつである。この項には是非とも入れておくべき優先度の高い導入促進項目であると考え。

一方、原子力発電については、世界の趨勢として核廃棄物の処理問題と運転の安全性の面からも廃止の方向であり、原子力の開発利用を挙げるべきではないと考える。

全体として、これまでの取り組みが功を奏してこなかったことの反省がなく、京都議定書の削減目標値6%を達成するのだという意気込みが感じられない。取り組み自体も、ステップ・バイ・ステップ・アプローチをとることで、実質的には今から2005年まで何もしないことになり、大幅に遅れることが目に見えている。また掲げられている諸行動は、政策的支援がないと実行できないものばかりであり、国民運動では達成できない。もっと具体的で、実質的に効果を上げられるような取り組みを提案し、時代を先取りした前向きな姿勢が必要である。

7 - 8 ページ

#### 4.(3) これまでの取り組みと目標達成への挑戦

ここでは1990年の「地球温暖化防止行動計画」の目標、「二酸化炭素の排出量を2000年以降1990年レベルで安定化すること」が達成されていないことに触れている。また続く8ページでは、「温室効果ガスの排出量は依然として増加しており」とあり、「地球温暖化対策推進大綱」も「地球温暖化対策推進法」も、「省エネ法」も効果を示していないことを認めている。今までの対策では不十分で、このままの政策だけでは、京都議定書目標達成は不可能であることを、ここで認識しなくてはならない。ゆえに上から8行目は、「しかしながら、先に見たように温室効果ガスの排出量は依然として増加しており、今までの対策では不十分であることが認められる」とするべきである。

さらに予想として2010年の排出量は1990年レベルから+8%になるとしており、「京都議定書の目標を達成していくことは、決して容易なことではない」としているが、まだすべての手を尽くしたわけではなく、まだやれること、やっていないことはたくさんある。ゆえにこの文章は「我が国は、今までの対策が不十分であったことをかんがみ、これを越えるような対策・取り組みを持って、各界各層が連携・協働して、目標達成に挑戦していく必要がある」と続けるべきである。

9 ページ

#### 5.(2) ステップ・バイ・ステップのアプローチ

ここであげられている「ステップ・バイ・ステップのアプローチ」は、実にのんびりしている。すでにもう今まで取ってきた対策・施策は不十分であったことは明らかになったにもかかわらず、「2002年の時点で、目標達成に必要な2010年までの対策・施策の全体像を明らかにす

する」とある。

2002年から2004年までを第1ステップ、2005年から2007年までを第2ステップ、そして約束期間に入る2008年から2012年を第3ステップとし、「各ステップにおいては、次ステップで導入することが必要な追加的対策・施策の検討・準備を行っていく」とされているが、これでは2005年まで何もしないに等しい。第1ステップではただちに、今までの施策・対策が不十分であったことから、これを改善するために必要な追加的対策・施策を検討・導入することが喫緊に求められていることである。

9 ページ

#### 5.(3)費用対効果の高い取り組みを進めることができる国内制度の整備・構築

WWFは2001年6月、「温暖化問題解決のためのWWFシナリオ 2010年、2020年に向けての指標」(<http://www.wwf.or.jp/scripts/download/dlfile/climate/wwfscenario.pdf>)という研究報告を発表した。これはシステム技術研究所の槌屋治紀氏に委託した研究であり、現在ある技術と政策の組み合わせで、2010年までに12%削減可能であることを示している。導入する削減技術としては、ハイブリッド車、燃料電池、発光ダイオード照明、自動販売機の省エネルギー、効率の高い冷蔵庫、パッシブソーラーなどである。いずれの技術も、普及しようという政策を持てれば、市場が価格を決め、市場性があり、競合力のある技術となる。その意味で対策費用は、その技術の普及が削減に欠かせないものであると国が指定し、その為に基準、規制、優遇税制、補助金などの強い政策を実施すれば、いずれは元が取れるようになるものである。

ゆえに、下から2行目には、以下の分を追加すべきである。

「さらにその削減技術を普及させようという強い政策的意思が、基準、規制、優遇税制、補助金などの形で実施されれば、追加的費用は問題にならなくなる。」

10 ページ

#### 5.(4)我が国の国内対策の留意点

ここでは温暖化対策が経済に負担とならないよう配慮すべきという趣旨で書かれているのかもしれないが、それでは消極的すぎる。むしろ(4)のタイトルを「経済活性化につながる国内対策」とでも変えるべきである。

ヨーロッパ発のEmission55という運動では、省エネ産業、ESCO、自然エネルギー関連事業者が、京都議定書発効を支持する署名を行っている。これは2001年5月末に、ドイツ・テレコム、ドイツ鉄道、ゲーリング・グループ、オランダのヌオン電力会社、イギリスのカロール・ガスなどが中心となり、京都議定書発効に必要な55カ国、排出量の55%をもちり、55社の賛同企業を集めようと発足した。しかし7月のボン会議までに当初の目標を大幅に上回る90社の賛同が得られ、現在(2001年12月)世界の企業155社の署名がえられている。日本からは8社参加している。こうした企業は、温暖化防止、京都議定書発効を新しいビジネスチャンスと捉えているのである。

さらにWWFは、経済アナリストの室田泰弘・高瀬香絵両氏(湘南環境研究集団)に委託し、「京都議定書批准は経済的損失をもたらすか」(2001年7月6日発表)(<http://www.wwf.or.jp/scripts/download/dlfile/climate/motarasukaj.pdf>)の研究を行った。これは応用一般均衡モデルのGTAP(Global Trade Analysis Project)を用い、日本だけに削減コストとして20%の追加的従価税をかけ、アメリカを含む世界経済にどのような変化が生じるかを計算したものであるが、これによると日本は炭素削減という規制の中では、むしろこれを受け身ではなく積極的に捉え、技術開発に投資を行い、その結果付加価値率を上げ、GDPを95年を基準として473億ドルも上げる、とのことである。企業はエネルギー高価格化に反応して、新製品の開発や省エネルギーなどの革新に積極的に取り組み、その結果、産業構造は脱エネルギー化に向けて変化するのである。日本はこうした形で、「温暖化対策の世界市場を我が国がリードする」ようになれるのである。

11 ページ

6.「京都議定書目標達成計画」(以下「計画」)の法律に基づく策定・評価・見直し

この「計画」自体は必要なことである。京都議定書目標達成は、法律の元でないと実現できないことは明らかである。「計画」に盛り込む内容としては12ページ(3)に列挙されている事柄だけでなく、13ページ以降にある「8.議定書目標上の達成のための排出削減・吸収に関する対策・施策」の各項目すべてが法案の対象とされるべきである。

15 - 17 ページ

ライフスタイルの形成に向けた運動の全国的展開

## 各家庭等における取り組みの促進・支援

### (イ) 日常生活における具体的取り組みの推進

ここに書かれている事柄は、ライフスタイル転換に関するものであるが、これらはすべて政策的支援・基準・規制などが必要であり、「国民運動」では実現できない。「国民運動」に関する部分は削除し、「計画」の法案の対象とできるところを、法律文案の形でまとめあげるべきである。

例えば断熱性の高い住宅は「建築基準」で新築住宅を規制し、燃費の良い自動車はそのような自動車を優遇するような税制対策や、保険の割引、高速道利用料金、駐車場の有利利用などを法案化する。効率の良い電気製品等はラベリングなどの表示で消費者の購買欲をそそり、補助金などの奨励策で、先端でまだ高価な技術の普及を図る。買い替え促進補助金、優遇税制などが有効かもしれない。冷暖房温度の適性設定は、強い冷房や暖房ができないように機器の方で工夫するよう、規制する。それには、病院や福祉施設など特別な配慮が必要なところは、例外として適用できるようにする配慮も必要である。アイドリングストップに関しては、そのような装置の導入のため、補助金など奨励策を用いる。

ここであげられている「家庭における 10 の取り組み」はもちろん重要だが、これを京都議定書目標達成のためのツールとしてはならない。これは不確定要素の付きまとう削減量しか確保できず、あくまでも追加的削減量を得るためのものである。この取り組みがなくても京都議定書目標が達成できるような仕組みを用意しておく必要がある。

ゆえに、カッコの中の例は削除し、脚注で触れる程度にする。また「各家庭で取り組まれば、...2.8%削減できる」などの文章は省く必要がある。奨励策や優遇策のない状態で各家庭で取り組ませるのは、不可能だからである。逆に政策・措置があれば、わざわざ「10 の取り組み」などと「国民運動」にしなくても、自然に実施されることになる。

18 - 19 ページ

### 8.(2)イ.(イ) 経団連自主行動計画

経団連の自主行動計画など自主的取り組みは、透明性・客観性等を高めるため、第三者評価の仕組みは重要である。特にこれは一定の基準を作り、それに基づいた客観的評価を行



を行わなくてはならない。それにより始めて透明性、客観性が確保できる。19 ページの ii) 自主取り組みの第三者評価の仕組みの段落は、以下のように書き換えるべきである。

「(3行目) ...第三者の評価を受けることができる仕組みを整備する。評価の基準を作り、それに基づく評価を行い、自主的取り組みの透明性、客観性を高めることが必要である。」

20 ページ

#### 8.(2)ウ.日常生活・事業活動における第2ステップの取り組み

ここであげられている事柄は、第2ステップではなく、第1ステップですでに取り組めるものである。第1ステップでは、やれることをすべて行って、第2ステップに臨むようにしなければならない。

この項は、第1ステップの方に組み入れる。第2ステップについては、最初の3行だけにする。

21 ページ

#### 8.(3)イ 交通体系のグリーン化

この項には、車の諸税制度をグリーン化する必要性についても触れるべきである。2段目の段落の後に、以下を付け加えるべきである。

「人々の車によるライフスタイルを変えさせるためには、新しい税制を取り入れる必要がある。人々が小型車から大型の普通乗用車に乗り換えたのは、80年代末に2000cc以上の「普通乗用車」の税金が下げられたためである。人々を再び小型車や、燃費の良い車、温室効果ガス排出量の低い車へ乗り換えさせるためには、燃費の良い車の諸税を軽くし、燃費の悪い車を重くするような税制が欠かせない。」

23 ページ

#### 8.(5)京都メカニズム

まず、事業者のインセンティブとして、「ODAの活用を含め」とあるが、これは「ODAの流用であってはならず」と「ボン合意」ではっきりと否定されたはずなので、ここを含む3段落目の最後の行は削除するべきである。

また 2006 年までに、京都メカニズムを「本格的に活用するための仕組みを構築していくことが求められる」とあるが、2008 年に本番が始まるまで、「練習」に類することを何も行わないのだろうか。

10 ページにも国際排出量取引のことが述べられているが、「2008 年までに整備しておくことが必要」とのみふれられており、約束期間が始まる年まで、何もしないと同じである。

同様に、24 ページには、国内排出量取引についても述べられているが、第 1 ステップでは「自主的な取引の実施を支援」、第 2 ステップでは「必要に応じ、国内の排出量取引制度の多面的な検討を行う」ととどまっている。これではアメリカはもとより、イギリスやヨーロッパなども「練習」をするために国内排出量取引や、EU レベルの取引を動かす予定で、日本はこうした国際的な動きに大幅に遅れを取ってしまう。

ここは積極的に国内排出量取引を行う方向での具体的計画を記すべきである。

25 ページ

11. おわりに

ここの最後の段落では「...早期に我が国が京都議定書を締結することを期待する。・・・(中略) ...脱温暖化型の社会の構築を期待したい。」とあるが、「期待する」ではいかにも弱い。ここは「京都議定書を締結することを求める」と「脱温暖化型の社会を構築すべきである」としてほしい。

意見(1):

今回の答申案は、京都議定書の目標達成や今後の温暖化対策を示すものとして極めて不十分である。地球温暖化防止行動計画や地球温暖化対策推進大綱の政策・措置が効果を上げておらず温室効果ガス排出量が大幅に増えてしまっている現状を見据えているとは到底思えない。環境NGOの立場からは評価し難い内容であり、極めて遺憾。

・該当箇所: 全体

意見(2):

8月26日～9月4日に開催される「持続可能な開発に関する世界首脳会議(ヨハネスブルグ・サミット、リオ+10)」の期間中に京都議定書を発効させるために、要件である批准から90日間を満たすよう、5月末頃までには政府が批准を確実に終えることを明記すべき。京都会議の議長国として当然であり、多くの日本市民が求めている。

・該当箇所: P.4・10～17行目

意見(3):

「京都議定書目標達成計画」は地球温暖化対策推進法を改正して同法に基づく計画とすべき。

「京都議定書目標達成計画」を法律に基づく計画とすることは当然である。国会での批准承認の際には、地球温暖化対策を目的とした現存の法律である地球温暖化対策推進法を京都議定書の目標達成を担保する法律として改正し、そこに「京都議定書目標達成計画」をきちんと位置付けるべきである。同計画には政策・措置の全体像や道筋を示す必要がある。さらに今後、同法を軸に温暖化対策を強化して行くべきである。

・該当箇所: P.11・1行目～P.12・12行目

意見(4):

本答申案の「ステップ・バイ・ステップのアプローチ」では、「2005年までは様子見で何もしない」ということに等しい。2008年近くになってあわてて削減を強化するのは、環境面ではもちろん、経済的にもマイナス影響が大きく好ましくない。早期対策は必須であり、工程表は早め早めに政策・措置を実施するスケジュールとすべき。

・該当箇所: P.8・26行目～P.9・25行目、P.12・14行目

意見(5):

政策・措置について、全体的にきちんと記述すべき。

「議定書目標の達成のための排出削減・吸収に関する対策・施策」の箇所は、既存の施策の羅列と掛け声のみの普及啓発ばかりであり余りにも中身がない。「国内制度の在り方」というタイトルからして、本答申案は政府が行うべき政策・措置について記述すべきもののはずである。個別の施策の法改正・新法や税財政措置をすべて記述することは出来ないとしても、考えられる主な政策・措置は、対応する法改正・新法や税財政措置とともに、網羅して記述すべき。特に、あらゆる所から排出されるエネルギー起因CO2の削減のためには、CO2削減に努力した企業や個人が得をし、そうでな

いはそれ相応の負担をする形に経済の仕組みを変える必要があり、価格インセンティブによって削減を促す炭素税などの経済的手法が必要不可欠である。

・該当箇所: P.13・31行目 ~ P.24・18行目

意見(6):

広く諸セクターが参加する場で政策・措置についての議論を行い合意形成をはかって行くべき。

すべての個別の法改正・新法や税財政措置を直ちに確定することは出来ないので、必要かつ十分な政策・措置について諸セクターが参加する場で広く議論を行い、早め早めに対策を実行して行くことが必要である。その際、各取り組みやそのデータに関する情報公開や第三者評価は、議論の基盤としても必須である。特に第2ステップ開始前と第3ステップ開始前の見直しの際には、環境NGOなど市民セクターを含む諸セクターが参加する場で検討を行うこと。

・該当箇所: P.12・13行目 ~ P.13・13行目、P.18・22行目 ~ P.19・17行目など

意見(7):

環境NGOの立場から、放射能という極めて大きな環境負荷を生じる原子力発電は、地球温暖化対策として到底容認出来ない。しかも最近の住民投票で原発の新設は多数の市民から支持されておらず、CO2削減策として非現実的である。当該箇所は削除すべき。

・該当箇所: P.19・23 ~ 24行目

以上

中央環境審議会地球環境部会の答申案(国内制度のあり方)を読んでも、交通からの温室効果ガス(2酸化炭素)の排出量の増加が、日本における問題を難しくしているのは明らかである。

私が住んでいる長野市のような地方都市では、公共交通網は衰退の一途をたどり、自家用車による通勤時の渋滞は年々悪化している。この現状を住民のモラルや環境意識に訴えて改善しようとしても、大きな改善は望めないと考える。

そこで、自家用車の利用がしにくくなる交通体系の再構築が必要である。自転車道・遊歩道の整備、公共交通機関の再整備をはかると同時に、自家用車による通勤に対しての課税や、道路・駐車場を使いにくくする政策誘導が必要であると考えます。

例えば、以下のような対策を示して地方自治体が採用する場合に、補助を出したり、技術的なバックアップをする必要がある。

- ・ 2車線のうち1車線のみを自動車が走れる部分とし、自転車専用部分を1車線分に確保する。
- ・ 駐車場に対する課税を行うと同時に、駐輪場に対する補助を行い、駐輪場の大幅な台数・場所数の確保を行う。
- ・ 企業内あるいは周辺に借用している通勤用駐車場に対する課税の強化。自動車通勤に対する手当の撤廃の指導を行う。
- ・ バスや電車に自転車を持ち込める、あるいは専用のキャリアを設置するときの補助。
- ・ 公共交通網を自転車・歩行者との連携で総合的に整備するときの技術的サポート。
- ・ 公共自転車の設置に対する補助。

こうした対策はきめ細かい配慮が必要であり、地方自治体で専門的に対策を進める必要がある。現状としては多くの自治体で専門としてこうした対策に携わっている職員は少ないのではないかと。専門職員を育てるための政策的バックアップをする必要がある。

中央環境審議会地球環境部会  
「京都議定書の締結に向けた国内制度の在り方について」(答申案)  
に対する意見

平成 14 年 1 月 11 日  
日本商工会議所  
東京商工会議所

地球温暖化の防止は、何よりも地球規模で実を上げることが重要であり、そのためには、世界各国がこぞって参加し、応分の負担を誠実に実行することが必要不可欠である。

京都議定書では、先進国全体の温室効果ガス削減目標の約半分が米国の削減によって達成される前提であるが、その米国が参加せず、さらに、将来的(2020年)には全世界の二酸化炭素排出量の約半分以上を占めることが予想されている発展途上国の参加について何ら約束がなされていない枠組みでは、温室効果ガス削減の実効性を持ち得ないものとなる。

したがって、米国が参加するなど、国際的にみて、公平かつ実効のある取り決めの履行が保証されるまでの間は、わが国のみが、実のあがらない国際条約の枠組の中で苦吟し、臍(ほぞ)を噛むことのないよう、細心の注意が必要であり、わが国が京都議定書を批准することについては、十分に慎重であるべきと考える。

地球温暖化の防止は、真剣に取り組むべき課題ではあるが、2000年以降2010年までの排出量を99年と同等のレベルで固定したとしても、2010年には、1999年までの増加分(6.8%)を含め、京都議定書に定める水準の削減目標を実現するためには、例えば、家庭生活の面で言えば、日本の全世帯におけるテレビ、照明器具、冷蔵庫、冷暖房および給湯用のエネルギー使用を約10ヵ月半も停止する、また産業部門で言えば、全国の工場を2ヵ月半操業停止するほどの削減を必要とし、国民生活に多大な影響を及ぼすレベルの対策が必要となる。

仮に温暖化対策税という手法をもって温室効果ガス削減を達成しようとするならば、相当に高率の課税が必要となるが、こうした経済性を無視した義務付けを行えば、企業の海外移転を一層促す一方、国内にあっては産業の空洞化から失業問題といった社会問題をも惹起しかねない。謂わんや、仮に、地球温暖化対策税を財政再建の一助とするような意図があるとすれば本末転倒である。

したがって、すでに省エネルギー化の進んだわが国において地球温暖化問題に対処する場合、あくまでも経済と環境の両立を念頭において対策を検討すべきであり、課税や課徴金の賦課などの義務付けや必要以上の規制は絶対にすべきではない。あくまでも、技術開発、ライフスタイルの見直しなどの自主的な取組によって行われるべきものとする。

なお、答申案における個別事項についての意見は、次のとおり。

(ページ番号は本文「1.はじめに」を1ページとして照合)

(P-1「1.はじめに」)

本答申は、「京都議定書の締結に向けた国内制度の在り方に関して答申する」ことを前提として取りまとめているが、前述のとおり公平性や実効性が確保されない枠組みへの参加は急ぐべきではない。

(P-1「(1)地球温暖化は起きている現実の問題」)

「地球温暖化問題は、...自然の生態系及び人類に悪影響を及ぼすものであり、その予想される影響の大きさや深刻さから見て、まさに人類の生存基盤に関わる最も重要な環境問題の一つである。」とあるが、温室効果ガスによる地球温暖化の気候変動に与える影響については、未解明な点が多い現状において、科学的に正確な記述を期すべきである。

(P-9「(3)費用対効果の高い取組を進めることができる国内制度の整備・構築」)

「温室効果ガス削減の効果が確実に見込める費用対効果の高い取組を進め」とあるが、費用対効果の高い取組を進めることはもちろん、経済効果あるいは経済への影響を十分に考慮のうえ、経済と環境の両立を前提とした対策を検討いただきたい。

(P-10「(4)我が国の国内対策の留意点」)

「地球温暖化対策は、広範な事業者にとって新事業の大きなチャンスともなる。」とあるがこれは、規制等による事業の廃止や縮小など既存事業者の犠牲の上に成り立つ議論であり、経済全体としてはマイナス効果の方が大きいことを十分に認識すべきである。いたずらにプラス面のみを強調してマイナス面を押し隠す記述はフェアではない。

(P-11「(1)京都議定書目標達成計画」の意義))

「地球温暖化対策推進大綱に代わる新たな計画を「京都議定書目標達成計画」として策定することが適当である。」とあるが、米国が参加しない枠組みについて、わが国が目標達成計画を作成することは公平を欠き実効性を伴わないことは前文で述べたとおりである。新たな計画を策定するならば、むしろ、「京都議定書目標達成のための自主行動計画」とすべきである。

(P-16「 )「温暖化対策診断」事業の実施」)

「専門家が、...経済性評価を含めて診断し、費用対効果が高く温室効果ガスの排出が少ない方法をきめ細かくアドバイスする事業を展開することが適当である。」とあるが、この専門家の事業に関する費用は誰が負担するのか。アドバイスを受ける中小企業や各家庭等が負担することは現実的ではないと考える。

(P-18「 )「温室効果ガスの排出量の事業者による把握・公表」)

事業者自らの排出量・吸収量の把握・公表については、あくまで自主的に行われるべきものであり、これを義務付けるべきではない。

(P-20「日常生活・事業活動における第2ステップの取組」)

「各家庭等の取組を促す奨励策」とあるが、奨励策とは具体的にどのようなことを想定しているのか。仮に、インセンティブであれば、一方で事業者に義務を課そうとする案であるのに対し、公正を欠くのではないか。

また、「事業者の実行計画の策定時の義務化、政府との間の協定」とあるが、第2ステップにおいても、取組は自主的に行われるべきであり、義務化や協定化は行うべきではない。

(P-23「(5)京都メカニズム」)

「アジア太平洋地域セミナー等各種の機会を活用した途上国の理解の促進、」とあるが、CDM や JI のみならず、途上国自身の温室効果ガス削減への積極的な取組についても理解を促す努力が必要である。

(P-23「ア 温暖化対策税制」)

前文に述べたとおり、国民に税負担を課すようなことは、現段階で議論すべきではない。

(P-25「11. 終わりに」)

「ヨハネスブルグサミット期間中に発効するよう早期に我が国が京都議定書を締結することを期待する。」とあるが、今までに述べてきたとおり、米国等の参加が得られず実効性を確保できない状況で、しかも十分な国民の理解と議論なしに、いたずらに京都議定書の締結を急ぐべきではない。

以上



## 意見 1

### 該当箇所：意見書全般

報告書案では、実効性のある国内対策の具体的提案がなされておらず、このままでは、温室効果ガスを削減どころが増やしている現状を是正することは出来ない。また、時間的スケジュールからみても、提案されているステップ・バイ・ステップのアプローチでは、第一約束期間を睨んだ国際公約の達成には到底間に合わない。国内地球温暖化対策を実効性のあるものにするためには、自然エネルギーや省エネルギーを始めとした持続可能なエネルギー政策の具体的な推進が欠かせない。また、その達成のためには、現在のエネルギー供給及び消費の構造を根本から変えなくてはならない。さらに、国の支援とともに、供給・消費の現場となるそれぞれの地域が、エネルギー施策を自立して考えるシステムを作っていく必要がある。

## 意見 2

### P4. COP7 合意を受けた我が国の方針、および、P25. 終わりに

COP7 合意を受けて開催された地球温暖化対策推進本部にて議論された"2002 年の京都議定書締結に向けた本格的始動"は、すなわち、日本政府の京都議定書批准を指している。日本は、京都議定書締結時のホスト国であり、かつ、京都議定書発効に欠かせない温室効果ガス削減主要国である。COP7 合意を受けた方針として、1月末から開催される通常国会中での京都議定書の批准を明記すべきである。

## 意見 3

### P4-5. 我が国における排出量の現状と課題

ここでは、今まで及び現在の日本の温室効果ガス削減策が失敗していることが明確化されている。現状のままでは、削減どころが増大し続けることは明らかである。この現状を見据え、今までの施策の失敗を検証することが必要である。その意味で、報告書に提案されている施策は、もっともな目標を掲げておりそれぞれが必要なものはあるが、現状の施策の延長線上にある強制力のない提案ばかりであり、今後強力な温室効果ガス削減策となるようには思えない。()

## 意見 4

### P4-5. 我が国における排出量の現状と課題、P6. 廃棄物部門、及び全般

二酸化炭素排出の中で、急速に伸びているのが、廃棄物部門の特にプラスチック等の焼却量である。これら、化石燃料由来の廃棄物、廃油・廃プラの焼却は、近年急速に増大しており、答申案が記載するとおり 99 年度で 90 年度比 86.3%の伸びとなっている。地球温暖化防止および循環型社会を目指す観点からすれば、これら化石燃料由来の

廃棄物の焼却を奨励するような施策がとられることは、許し難いものである。しかし、地球温暖化防止を目指す自然エネルギーの普及施策として他省庁：経済産業省が報告書案を出した新エネルギーに関する新市場拡大措置では、これら化石燃料系廃棄物を起源とする発電を促進する方策が提案されている。この施策、RPS(Renewable Portfolio Standard,再生可能エネルギー導入基準。ただし「再生可能」ではない化石燃料系廃棄物も含まれている)は、対象電源を一括して国が定める導入目標値に向かって競争させるもので、今の日本の自然エネルギー市場の現状を考えると、自然エネルギーの量的な普及が阻害され、むしろ、市場が一般廃棄物や産業廃棄物で埋められてしまうおそれがある。また、量と価格を優先するこのような取り組みは、地域で少しずつ取り組まれている自然エネルギーの施策の普及を阻害する。このような、地球温暖化防止に相反する施策が、政府間で調整もなされずに導入されようとしていることに、エネルギー・環境分野で活動するNPOとして、大きな懸念を抱く(すでに経産省報告書には意見を提出済み)日本の環境行政を預かる省庁である環境省に対し、エネルギー政策と地球温暖化対策の整合性に関するイニシャティブをとることを、強く要望する。

#### 意見5

##### P8. (2)ステップ・バイ・ステップのアプローチ

ここで提案されているステップ・バイ・ステップのアプローチを見ていくと、2004年までは現行対策・施策の見直しを行わないことになっている。現在提案されている対策・施策は、前述のように、ほとんど新しい効力をもたらさない(ばかりか、温室効果ガスをこれ以上増加させそうな)ものであり、このような無為の時間が過ごされてしまうことに、大きな危惧を覚える。京都議定書は「締約国は2005年までに議定書に基づく約束の達成に当たって、明らかな進捗を実現していなければならない」と規定しており、2004年の見直し・2005年の施策導入では、明らかに間に合わない。もし温室効果ガスが少しでも減ったとしても、第一約束期間の公約達成には到底間に合わないであろう。地球温暖化問題の火急性と温室効果ガス削減対策の進捗効果を考えるならば、「今すぐに」具体的かつ大胆な削減策をとることが必要である。また、これら削減策の検討については、環境NGOも含めた広いセクターの参加のもとで行われるべきであり、さらにその後の第2・第3ステップについても議論し、具体的道筋を示す必要があると考える。

#### 意見6

##### P9-10. (3)費用対効果の高い取り組みを進めることが出来る国内制度の整備・構築

ここでは、主にコスト面から国内制度に関する整備・構築が提案されており、それが2008年以降導入される国際排出量取引へとリンクされる形で展開されている。しかし、言わずもがなだが、京都議定書では、まず国内の削減努力があって追加的に京都メカニズムが運用されるべきとしており、このようにコストだけを考えて国際排出量取引が優先されるかのような記述は不適切である。

#### 意見7

P10. (4) 我が国の国内対策の留意点、P13(1) 地球温暖化防止に関する国民各階各層の理解と行動を求める活動の展開、(2) 日常正確・事業活動におけるステップごとの対策・施策、P.16~17(イ) 日常生活における具体的取組の推進、以降、など答申案全般

ここに書かれていることそのものは、正当な理念に基づいたもっともな目標ばかりであるが、これら目標を達成するための具体策は何ら保障されていないことが、日本の地球温暖化対策の失敗を表している。これら目標を達成するための、法的な整備や具体的施策が「留意点」として述べられるべきである。「理解や行動を求める活動を展開」するのではなく、すでに地球温暖化防止活動を理解している市民(各種世論調査などからも明らか)が地球温暖化防止を「し易い」システムを作ること、これが、政府の一番大きな役割であろう。今必要とされているのは、「運動」(P14)ではなく、具体的施策である。それには、例えば、自然エネルギーの事業性を担保し、市場を拡大・活性化させる、自然エネルギーに対する「固定価格買い取り制度」(ドイツ、デンマーク、スペインなどの制度)や、後述される経済的手法(地球温暖化防止税の導入)、消費者の省エネ行動に対する直接的インセンティブの導入(デンマークの省電力トラストの取り組みなど)などがあげられる。

#### 意見8

P19(ウ) 技術対策の導入促進

地球温暖化防止という環境保全の観点からみると、未だ解決されない放射性廃棄物の問題や、労働者被曝、巨大大事故の可能性などをもたらす原子力発電は、発電時に二酸化炭素を排出しないとしても、温暖化以外の環境・社会リスクをもたらすエネルギーであり、不適切な削減策である。実際にも、ここ数年国内で相次いだ原子力施設の重大事故を考えても、その開発利用が推進されるべきではない。

#### 意見9

P23 (5) 京都メカニズム

京都メカニズムは補足的と正しく記されているので、その他の答申案の論調もこの記述に従ってただすべき。さらに、ODA が CDM や JI に活用できるかどうかについては国際交渉での合意で否定されているため、この表現は誤っているものとして削除すべきである。

#### 意見10

P23 (6) 経済的手法

経済的手法、特に温暖化対策税は、「引き続き検討を進めていく」のではなく、すぐに導入すべき施策として国内対策の中心柱に掲げられるべきであり、諸外国の先行例を見ても、国内排出権取引から国際排出権取引への移行を考えても、導入時期は既に遅きに失している感がある。早急に、諸政策を合わせた政策パッケージとして、第1

ステップにおける導入提案がなされるべきである。

#### 意見 11

##### P25 終わりに、及び全般

京都議定書の目標達成を確実にするために何より必要なのは、日本は、課せられた削減目標を確かに達成するつもりであるという意志を国内外に見せることである。それはすなわち、一刻も早い京都議定書の批准であると考え。地球温暖化防止を目指す答申案であるならば、「…を期待する」という弱い文言ではなく「締結すべきである」と、強く政府に答申すべきであろう。また、答申案全体として、包括的な地球温暖化防止施策を具体的に政府に対して提案していないことが大変残念でならない。今まで中央環境審議会等で行われてきた、国内制度の検討などを無駄にしないために、議定書の批准及び目標達成のための具体的施策の導入を強く答申することを望む。

全国鉄道利用者会議代表(北海道教育大学助教授) 武田 泉

国の温暖化削減の答申案について、特に鉄道等の公共交通を機軸とした交通環境対策について意見を述べてみたい。

温室効果ガスの伸びは運輸旅客部門、とりわけマイカーの伸びに起因するところが著しく、このマイカーについて何らかの対策を講じることがきわめて重要であるという認識は広く共有されていると、答申案では述べられている。

答申案ではその後に国内制度の整備やグリーン購入、ライフスタイルの形成について書かれており、さらに「交通対策のグリーン化」として具体策が挙げられている。マイカーの削減にはその代替となる公共交通機関の充実、とりわけ鉄道(軌道)の充実が不可欠なはずである。しかしながら、項目として取り上げられているものには、自転車対策とエコドライブ、道路の管理、とりわけ海外から輸入した手法である TDM や IT の活用等の文言ばかりが目立っている。その一方、公共交通機関、特に鉄道を具体的にどうするのかの記載が無きに等しい。中央環境審議会におけるこのような姿勢は、地方自治体の環境セクションの対応をきわめて曖昧なものに終始させている。その結果、廃止寸前の地方鉄道への具体的な対策も施せないまま、自動車が増加していく状況を傍観するのみで、実効性のなく掛け声倒れのノーマイカーキャンペーンだけに終始しているように思われる。

政府を含め環境部局が、具体的に公共交通対策に取り組めなかったのは、こうした分野が国土交通省鉄道局や道路局都市局の所管であり、所管を飛び越えてまで勧告するような政策対応がなされてこなかったという背景が存在する。もし本気で対策を講じるというなら、地球環境対策予算で鉄道等の公共交通改善対策に補助金を支出したり、役所の都合で形成されている鉄道関連法体系(鉄道事業法、軌道法、都市モノレール促進法、道路整備特別措置法、連続立体事業についての建設省運輸省協定)に踏み込んで、抜本的に再編、改変を行うことが必須であると考えられる。

わが国の鉄道は世界的に稀な大手私鉄による採算理の経営が存在し、これが JR を成立させてきた。しかし鉄道事業者は自前で線路施設を管理せざるを得ない等、道路や港湾、空港と比べ著しく不利な状況にあり、合理化が進行や、地方では鉄道網の衰退に拍車がかかっている。コストの安い路面電車(LRT)の導入は制度がないため見送られ、逆に補助制度が充実している事業費の高いモノレール等が各地で建設されてきたことは再考を要するであろう。また、事業者は合理化のための省エネや一部のリサイクルにしか環境対策の目が向いておらず、北欧でみられるような「風力(発電)電車」の導入という発想は皆無である。省エネ電車も、乗客にとって着席率が低くサービスの低下した低コストな安物車両が増備されていたり、運賃割引制度を一方向的に廃止されることもあり、こうした鉄道事業者による消極的施策も鉄道離れを引き起こしているケースもある。このため、地方の乗客の少ない赤字ローカル線は環境対策というより非効率ととらえられ、マイカー利用が温存される結果となっている。

以上述べたようにマイカーの削減を行うためには、公共交通、特に鉄道に対してどのように考え、どのように対策を講じていくかを具体的に進め、場合によっては他省庁所管の政策にも強力に関与していくことが求められているのではないだろうか。

答申案に対するパブリックコメント・中間整理（属性整理）

1. 年齢別内訳 (1月9日現在)

年齢(才)	男性		企業・団体	合計
0-19				0
20-29	2			2
30-39	6	4		10
40-49	11	3		14
50-59	5	1		6
60-69	1			1
不明			2	2
合計	25	8	2	35

2. 職業別内訳 (1月9日現在)

職業	男性	女性	合計
会社役員			0
会社員	13	1	14
団体役員	2		2
団体職員	1	1	2
議員	1		1
公務員	5	2	7
教員	2		2
自営業		1	1
農林漁業	1		1
主婦		2	2
学生			0
無職		1	1
不明			0
合計	25	8	33

答申案に対するパブリックコメント・中間整理（内容整理）

（1月9日現在）

「1.はじめに」 ～ 「4.我が国における排出量の現状と課題」 に対する意見		件数
	地球温暖化対策に日本は積極的に取り組むべき	7
	京都議定書批准には米国や途上国の参加が不可欠	3
	合計	10

「5.京都議定書の締結に向けた国内制度」 ～ 「6.京都議定書の目標を達成する対策・施策の全体像を明らかにする「京都議定書目標達成計画」の法律に基づく策定・評価・見直し」 に対する意見		件数
	より実効性のある対策・施策を示すべき	5
	電気の削減効果は全電源平均で評価すべき	2
	その他	2
	合計	9

「7.地方公共団体の対策の推進」 ～ 「8.議定書目標の達成のための排出削減・吸収に関する対策・施策」		件数
国や地方自治体の取組について	環境教育を推進すべき	3
	他省庁との連携が重要	2
	その他	1
	合計	6
日常生活における取組について	より実効性のある対策・施策を示すべき	5
	その他	2
	合計	7
事業活動における取組について	原子力の利用推進には反対	3
	原子力の利用は重点的に取り組むべき	1
	その他	2
	合計	6
都市・地域基盤整備等によるだつ温暖化社会の形成について	国の規制や補助等政策誘導が必要	6
	その他	2
	合計	8
京都メカニズムについて	京都メカニズムを利用する体制を整えるべき	2
	その他	1
	合計	3
経済的手法について	税の導入が必要	15
	税の導入には反対	3
	経済的手法は慎重に検討すべき	2
	合計	20

項目	意見の抜粋
<p>「1.はじめに」～ 「4.我が国における排出量の現状と課題」に</p>	<p>【女性, 49才, 無職】 地球温暖化はかなり危険な状態まで進んできていると思います。今すぐに二酸化炭素の排出を規制してください。</p>
	<p>【男性, 40才, 公務員】 地球温暖化に対して相当な危機感をもって臨む必要がある。 現在の生活の便利や経済活動は制約されないわけにはいかない。</p>
	<p>【男性, 44才, 会社員】 地球温暖化問題は現在すでに進行中であり、今後ますます加速することが確実である。すでに異常気象や海面上昇の影響も出始めており、対策は待った無しとの認識をもつべきである。</p>
	<p>【男性, 30才, 会社員】 まずは議定書で定められた以上の役割を議長国の日本は果たすべきだと考えます。それは単</p>
	<p>【団体】 地球温暖化の防止は、何よりも地球規模で実を上げることが重要であり、そのためには、世界にわたって、米国が参加するなど、国際的にみて、公平かつ実効のある取り決めの履行が保証されるまでの間は、わが国のみが、実のあがらない国際条約の枠組の中で苦吟し、臍(ほぞ)を噛むことのないよう、細心の注意が必要であり、わが国は条約の義務付けによるのではなく、条約の枠外で自主的な取組を行うべきであると考えます。</p>
<p>【男性, 49才, 団体職員】 温室効果ガスの最大排出国である米国が参加せず、途上国の将来的な参加も不透明な現状で、わが国が京都議定書の批准を急ぐことには反対である。仮に批准するのであれば、国民各層に批准に伴い生じる義務を十分に説明し、一人ひとりがその責任を負うことへの理解を</p>	
<p>【男性, 57才, 会社員】 温暖化防止への対応は京都議定書の締結の有無にかかわらず必要なことは言うまでもない。 しかし、京都議定書の締結については「早期の締結を期待する」とあるが、何故そうしなければならないか、締結すれば誰がどのように負担をしたしなければならないか等、具体的内容</p>	
<p>【女性, 44才, 会社員】 日本は温暖化防止に対してもっと積極的に取り組むべきです。行政、企業、市民が協力して、二酸化炭素排出を抑制すべき。環境税などの取り組み、車社会の規制が急務だ。</p>	



項目	意見の抜粋
<p>「5. 京都議定書の締結に向けた国内制度」～                      「6. 京都議定書の目標を達成する対策・施策の全体像を明らかにする                      「京都議定書目標達成計画」の法律に基づく策定・評価・見直し」に                      対する意見</p>	<p>【女性, 33才, 公務員】                      「答申案」は、確かに良くまとめてあると思います。しかし、今ひとつ効果の点について疑問の残る内容となっているような気がいたします。                      今以上に、京都議定書の締結を実効あるものとするために、個人(消費者)並びに企業に対して環境保護を行なうための責任を持たせるべきです。そして、そのための法整備も必要と考えます。以下は、例としてあげさせていただきます。                      例 法律によって、自動車が出す二酸化炭素排出量を規制し、基準を超える車の販売を不可能にすること。                      例 消費者又は企業が、地球環境にとってマイナスと判断できるものを購入又は使用する場合は、環境税(仮称)を課税すること。                      日本では、環境に対して個人や企業が果たす責任が非常にあいまいです。国がいくら声高に言っても、法規制でもしない限り「答申案」が機能することはないと考えます。</p>
	<p>【女性, 54才, 団体職員】                      全体として、これまでの取り組みが功を奏してこなかったことの反省がなく、京都議定書の</p>
	<p>【男性, 49才, 会社員】                      「4. 我が国における排出量の現状と課題」では、温室効果ガス種別・部門別に、整理されたこのような対策・施策の立案及び記載の方法では、温室効果ガス排出削減に対する国としての体系的な取組が見えず、むしろできるところ、やりやすいところから手をつけているのではないかという印象や不公平感を生じている。また、記載された「例」などが、それ自体の位置づけや対策・施策の全体像との関わりも不分明なまま、結果的に具体的な対策として一人歩きするおそれも否めない。                      今後取りまとめられる答申には、「4. 我が国における排出量の現状と課題」における、温室効果ガス種別・分野別の体系的な分析に対応する、体系的で具体的な対策・施策の記載を期待する。</p>
	<p>【男性, 34才, 会社員】                      費用対効果の高い取組を進めることができる国内制度の整備・構築・各種技術の開発・導入にあたり初期コスト負担が隘路となっているケースに対しては、記載のように、公的補助をはじめとした経済的措置を活用したインセンティブを付与する施策を積極的に行っていたきたい。                      併せて、国においても各種媒体を通じて新技術開発商品の普及に向けた情報提供・啓発活</p>
	<p>【男性, 41才, 会社員】                      対策技術の導入の効果を評価するためには、対策技術導入前後のCO2排出量を比較すべきであり、そのCO2換算には全電源排出係数を用いることが、環境庁(当時)のガイドラインに明記されている。                      仮に、各対策が発電電力量に与える影響分だけ、想定した対応電源の発電電力量が減少するという考え方で算定を行ったとしても、需要の減少により、原子力発電も含めたすべての電源の新設計画を毎年見直しているため、対応電源は全電源となる。                      CO2換算に火力平均係数を用いることは、過大にCO2削減量を見積ることになり、実際と乖離したCO2削減量を見積ることとなる。                      したがって、電力消費削減の対応電源について、全電源平均対応と並んで火力平均対応を併記していることは適切ではなく、全電源平均対応のみで評価することが妥当である。</p>

項目	意見の抜粋
<p>「5. 京都議定書の締結に向けた国内制度」～                      「6. 京都議定書の目標を達成する対策・施策の全体像を明らかにする「京都議定書目標達成計画」の法律に基づく策定・評価・見直し」に対する意見</p>	<p>【女性, 34才, 公務員】                      民生部門、輸送部門(自家用車)、廃棄物部門の温暖化ガス削減が重要であるとわかりましたが、よく考えるとこれらはみな家庭生活と密接に結びついているものばかりです。経済的に豊かに、便利快適に暮らすことが幸福と考えてきた私たちにとって、これらを転換することは容易なことではないように思われます。経済はどこまでも成長せねばならないと信じ、そのような「神話」を教育や社会システムその他を駆使して、私たちが支え続けてきたのですから。                      しかしながら、このままでは子孫はおろか、自身の生存基盤すらも危ぶまれるとなっては、</p> <p>【男性, 63才, 団体職員】                      エネ庁「総合資源エネルギー調査会」13年7月の報告書「今後(2010年)のエネルギー需問題は「中環審の答申案」の14ページ2)項の「計画の位置付け」である。計画達成のために、「法律」の枠組みを作るとある。この法律が国会で審議される時に、法律ではない上記の「エネルギー需給見通し」に大きく振り回される可能性が高い。そして法律が骨抜きになる。                      このことを考えるなら、この答申そのものに「出来たばかりの「エネルギー需給見通し」をこの際見直す」と明記して欲しい。2001年で90年比6.8%増という事はこのエネルギー需給見通しの延長線上に国全体があるし、このエネルギー需給見通しを容認してしまうと、日本の6%削減は全く不可能と考えられる。</p> <p>【男性, 57才, 会社員】                      電気は基本的には使用時に電源別に分けられない。現実にある姿は全電源が混ざった形で使われる。電気の削減効果は現実にある全電源で評価すべき。</p>
<p>国や地方自治体の取組について</p>	<p>【男性, 51才, 会社員】                      環境教育は、全てのライフステージで行われるべきである。そのため、国や地方自治体に対して、次の提案を行う。                      1.環境省や文部科学省は、環境教育が全ての人に対して継続的に行われる仕組みを明確にする『環境教育法(仮称)』を制定する。                      この制度では、持続可能性のための環境教育はどのようなものかといった基本的な考え方と具体的な進め方を明確にするとともに、その理念に基づき、広範な内容を体験的に指導できる指導者の育成、専門部局の設置並びに専門官の配置、予算措置などを盛り込む必要がある。                      また、その制度に基づく基本計画を作成し、具体的な進め方についても明確にする必要がある。なお、制度づくりにあたっては、既に環境教育を実施しているNGO・NPOを含む市民参加を求めるとともに、政策形成プロセスを公開し広く市民の意見を取り入れていく。                      2.地方自治体は、国の方針に従って、地域の特性を生かした具体的な推進計画を策定するとともに、人材の育成、専門官の配置、予算措置などを講じる。                      3.文部科学省は、学校教育の中で環境教育をカリキュラムに導入する。                      4.文部科学省は、教員養成課程における環境教育の履修を義務付けると共に、教職員に対する環境教育研修を義務付ける。                      5.内閣府は、政府広報の中で積極的に循環社会作りに向けた普及啓発を展開する。                      こうした施策を実現するために、NGO・NPOは、環境教育の担い手として、専門的な知識や情報教育手法などを学校や市民に対して提供していく。                      また企業は、自ら行うPR活動に環境教育的視点を積極的に導入すると共に、NGO・NPOが行う環境教育活動に企業が持つ情報・人材・資金・場などの経営資源を提供するなど積極的に協力することが望まれる。特に、マスメディアは市民に向けての啓発のために一定の時間</p> <p>【男性, 34才, 会社員】                      今回別途パブリックコメントに付されている本基本方針における特定調達品目リストの中に、「CO2冷媒ヒートポンプ給湯機」「蓄熱空調システム」が盛り込まれていない等、これまでの政府におけるCO2排出量削減に向けた取組みと矛盾する点が散見される。                      特にCO2冷媒ヒートポンプ給湯機については、本年6月に取りまとめられた総合資源エネルギー調査会省エネルギー部会において、民生部門における給湯分野の取組みの必要性は強く求められているところであり、その一つの施策として既存燃焼機器と比較して30%程度の省エネルギーとなる「CO2冷媒ヒートポンプ給湯機」の普及の意義は大きいことが確認されている。                      そのため同部会報告を受け、普及のボトルネックであるイニシャルコストの低減のための施策として、公的補助の検討が経済産業省でなされているところである。                      各施策の効果を高めるためにも、一貫性のあるエネルギー・環境政策に基づくグリーン調</p>

項目	意見の抜粋
日常生活における取組について	<p>【男性, 34才, 会社員】 家庭のエネルギー消費に伴うCO2排出量の通知制度については、全てのエネルギー使用に伴うCO2排出量の通知が同時に行われることが効果的である。すなわち、家庭におけるCO2排出削減の取組は、トータルエネルギーとしてのCO2排出削減が必要であり、必ずしも各種エネルギーごとにCO2排出削減を行っていくものではない（例えば燃焼式給湯機を電気式高効率給湯機に置換した場合、電力使用に伴うCO2排出量は増加するが、トータルのCO2排出量は低減することになる）。 また環境家計簿の活用等により、家庭における消費者に対し、トータルエネルギーでの</p> <p>【男性, 49才, 団体職員】 日常生活における取組については、これまでほとんど成果が上がっていないことから、第1ステップでの達成目標を掲げるとともに、必要な手段を改革工程表として示すべきである。特に、現在のライフスタイルの下での各家庭や民生業務部門でのエネルギー使用の総量を利用エネルギー別にモデル的に把握し、ライフスタイル変更による省エネ効果をより具体的に</p> <p>【女性, 54才, 団体職員】 日常生活における具体的取り組みの推進に書かれている事柄は、ライフスタイル転換に関するものであるが、これらはすべて政策的支援・基準・規制などが必要であり、「国民運動」では実現できない。「国民運動」に関する部分は削除し、「計画」の法案の対象とできることを、法律文案の形でまとめあげるべきである。</p> <p>【男性, 63才, 団体職員】 サマータイムの導入に明確に取り込むべきである。 経済産業省の「サマータイム採用に関する調査や審議」は長所は余り喧伝せず、短所ばかりを「留意すべき事項」として沢山のスペースを使っている。裏返せば、サマータイム導入は電力会社や石油会社の経営を圧迫するので導入したくないと取れる。</p> <p>【男性, 49才, 会社員】 自ら排出している温室効果ガスの排出量を簡便に把握することにより、個々の家庭で等における取組を効率的に進めることができると考えるが、安易な方法により特定の事業者のみに負担をかけ、データを提供させることは、国民全体として取り組むべき温暖化防止対策にそぐわない。また、これらが料金の別々の領収書に記載されるだけでは、有効とは思われない。 一般の家庭では、データだけがあっても、どのように解釈すればよいか判断すればよいか指標がないため、まずは、各家庭が自ら排出している温室効果ガスの排出量を簡便に把握、</p> <p>【男, 会社員, 49才】 各家庭における取組の促進・支援を行っても、我が国国民の性情や生活の実態から推すと、大多数の家庭では、温室効果ガスの削減効果はあまり期待できないものと考ええる。 結局記載の方法は、産業部門にとって労力とコストの多いものでありながら、民生部門にとっては実効性のないものである。今後取りまとめられる答申においては、民生部門における根本的で実効性のある対策・施策の立案を期待する。</p>
事業活動における取組について	<p>【男性, 49才, 団体職員】 経団連自主行動計画等の自主的取組を尊重する姿勢は評価できる。排出量の把握・公表、および第三者評価の仕組みづくりについても、産業界が現在、自主的に検討している仕組みを尊重すべきである。 第2ステップにおける事業者の実行計画の策定義務化、政府との間の協定は、あくまでも第1ステップにおいて成果が上がらなかった場合のひとつの選択肢であり、現時点で導入を予断</p> <p>【男性, 52才, 議員】 電力については、自然エネルギーのみならず、各家庭や事業所での燃料電池を利用した分散型発電も今後の重要な技術開発のひとつである。この項には是非とも入れておくべき技術である。 一方、原子力発電については、世界の趨勢として核廃棄物の処理問題と運転の安全性の面</p> <p>【女性, 54才, 団体職員】 経団連の自主行動計画など自主的取り組みは、透明性・客観性等を高めるため、第三者評価の仕組みは重要である。特にこれは一定の基準を作り、それに基づいた客観的評価を行わなくてはならない。それにより初めて透明性、客観性が確保できる。</p> <p>【女性, 38才, 自営業】 二酸化炭素排出量削減のために、風力発電やバイオマス発電などの自然エネルギーの技術を早急に導入・整備する必要がある。省エネを促進して行くのであれば、電力消費の増加を前提として進められている原子力発電は増設するべきではない。原子炉そのものにも安全性に問題がある上に、核燃料の輸送にも危険が伴い、さらに後世に放射性廃棄物の処理を押し</p> <p>【男性, 57才, 会社員】 原子力発電の開発利用について：数10年先あるいは100年先にはCO2削減は数10%必要と考えられる。これに確実にかつ効果的に対応するには国を挙げて安全等を前提にした原子力発電の開発利用しか見あたらない。原子力については最重点課題として取組をお願いしたい。</p> <p>【男性, 33才, 団体職員】 原子力に関する議論が避けられている。原子力は国のエネルギー政策の中心的な位置を占め、また大量の電力を生産するために、供給者は消費者のエネルギー使用量を増長させる特長がある。よってその是非の議論が絶対に必要である。またCO2排出量が低いという理由だけで、危険な放射性廃棄物を将来に残してしまう電源を認める事は、環境省の答申としてふ</p>

項目	意見の抜粋
<p>都市・地域基盤整備等による脱温暖化社会の形成について</p>	<p>【男性, 29才, 会社員】                      モーダルシフトは、荷主に実行を「促す」だけでは実現しないのがこれまでの状況です。企業毎の目標を国などが定め(自主的に企業に決めさせるのが現実的かもしれませんが)、達成しない場合にペナルティを徴収するなど、思い切った施策が必要と思われます。                      なお受け皿となる海運や鉄道の整備も同時に必要ですが、インフラ整備に見合う経営体力がない場合は、国がインフラを整備する必要があると思います。特に、第2東名高速道路が開通すると自動車の排気ガスは必ず増えます。路盤の規格を検討する必要はあるでしょうか、鉄道として整備する必要があるのではないのでしょうか。                      旅客輸送についても、使いやすい公共交通機関が整備されないと自家用車の利用は減りません。経営支援による低運賃・高頻度の輸送機関を、国も本腰をいれて整備してはどうで</p> <p>【男性, 41才, 会社員】                      ヒートアイランド現象の緩和のためには建築物からの排熱を抑制することが必要であるが、特に熱源供給システムとしてコージェネレーションなどの分散型電源を利用する場合、その排熱が有効に利用されなければヒートアイランド現象を加速させるだけでなく、エネルギーの効率的利用やCO2排出削減の観点からも望ましいエネルギー利用形態とは言えない。                      したがって、熱電供給システムについては安易に利用を促進することは望ましくなく、排熱が有効利用される真にエネルギー効率の高いもののみを普及させていく必要がある。</p> <p>【男性, 31才, 会社員】                      ゴミについて4 R ( refuse reduce reuse recycle ) で進め、大量消費社会を転換してください。(企業責任、ゴミの有料化、デポジット制度の導入など)                      そのため様々な施策を行ってください。環境税、炭素税を導入してください。公共交通を推進してください。自然エネルギーの積極的な導入を行ってください。包装紙、食品のトレイ、など工業製品が多くゴミに変わっています。ゴミ減量もエネルギー利用の削減、それによる温暖化ガスの減量に効果があると思います。4 Rを進め、ゴミの減量化についても推進</p> <p>【男性, 39才, 教員】                      マイカーの削減にはその代替となる公共交通機関の充実、とりわけ道路によらず電気による政府を含め環境の部局が、従来具体的に公共交通対策に取り組めなかったのは、こうした分</p>

項目	意見の抜粋
<p>都市・地域基盤整備等による脱温暖化社会の形成について</p>	<p>【男性, 49才, 会社員】 化石燃料由来の廃棄物（廃油、廃プラスチック）の燃焼等による二酸化炭素の排出量は増加しており、削減対策について検討する必要がある。また、化石燃料由来の廃棄物（廃油、廃プラスチック）の燃焼を行うことは、その効率の悪さから、直接化石燃料を燃焼させるより多くのCO2を排出することとなる。 よって、化石燃料由来の廃棄物（廃油、廃プラスチック）については、発生抑制や循環的利用の推進に力を入れ、排熱の有効利用を進めるべきではない。また、化石燃料由来の廃棄物（廃油、廃プラスチック）はRPS制度の対象とすべきではない。</p> <p>【男性, 48才, 教員】 自家用車の利用がしにくくなる交通体系の再構築が必要である。自転車道・遊歩道の整備、公共交通機関の再整備をはかると同時に、自家用車による通勤に対しての課税や、道路・駐車場を使いにくくする政策誘導が必要であると考え。 例えば、以下のような対策を示して地方自治体が採用する場合には、補助を出したり、技術的なバックアップをする必要がある。 ・2車線のうち1車線のみを自動車が行ける部分とし、自転車専用部分を1車線分に確保する。 ・駐車場に対する課税を行うと同時に、駐輪場に対する補助を行い、駐輪場の大幅な台数・場所数の確保を行う。 ・企業内あるいは周辺に借用している通勤用駐車場に対する課税の強化。自動車通勤に対する手当の撤廃の指導を行う。 ・バスや電車に自転車を持ち込める、あるいは専用のキャリアを設置するときの補助。 ・公共交通網を自転車・歩行者との連携で総合的に整備するときの技術的サポート。 ・公共自転車の設置に対する補助。 こうした対策はきめ細かい配慮が必要であり、地方自治体で専門的に対策を進める必要がある。現状としては多くの自治体で専門としてこうした対策に携わっている職員は少ないの 【男性, 52才, 議員】 従来の大量生産・大量消費・大量廃棄の社会から環境負荷の少ない資源循環型社会への変革が求められているもののなかなか実現の兆しが見えない。従来の個人や事業者レベルでの価値観の転換を期待したライフスタイルの変革を望んでも実現には程遠い。 これはひとえに、社会の仕組みの問題であり、国レベルの問題である。つまり社会の制度として資源循環型社会へ必然的に向かっていくことを基本に構築していくべきである。具体的には、環境負荷が少なくなるような制度としてデポジット制度や環境負荷の重みによる製品の環境税等を早急に導入しすべきである。 法制度上、規制をすることが必要な時期であり、国民がインセンティブを持って対応することが効果をあげていくものである。</p>
<p>京都メカニズムについて</p>	<p>【男性, 49才, 団体職員】 京都メカニズムは、費用対効果の高い取組手法とされているが、現在、検討されているJI、CDMの手続きはきわめて複雑で、使い勝手が悪い。事業者が現実に利用可能な仕組みとなるよう、今後の国際交渉で改善に努めるべきである。</p> <p>【女性, 54才, 団体職員】 まず、事業者のインセンティブとして、「ODAの活用を含め」とあるが、これは「ODAの活用であってはならず」と「ポン合意」ではっきりと否定されたはずなので、ここを含む行は削除するべきである。 また2006年までに、京都メカニズムを「本格的に活用するための仕組みを構築していくことが求められる」とあるが、2008年に本番が始まるまで、「練習」に類することを何も行わないのだろうか。10ページにも国際排出量取引のことが述べられているが、「2008年までに整備しておくことが必要」とのみふれられており、約束期間が始まる年まで、何もしないと 同様に、24ページには、国内排出量取引についても述べられているが、第1ステップでは「自主的な取引の実施を支援」、第2ステップでは「必要に応じ、国内の排出量取引制度の多面的な検討を行う」ととどまっている。これではアメリカはもとより、イギリスやヨーロッパなども「練習」をするために国内排出量取引や、EUレベルの取引を動かす予定で、日本は</p>

項目	意見の抜粋
<p>経済的手法について</p>	<p>【女性, 36才, 主婦】 新しく環境税を作ったらどうでしょうか？自分の財布が傷むことはだれもしませんから。</p>
	<p>【男性, 41才, 公務員】 炭素税の導入をすることが温暖化防止に早道だと思います。</p>
	<p>【男性, 21才, 団体職員】 京都議定書の公約を守るためには早期の経済的政策が不可欠である。政府は3年間は経済的政策を導入しないという計画だが遅すぎる。炭素税をはじめ、2003年の導入を目指すべきであ</p>
	<p>【男性, 42才, 農業】 いろんな推進方策が書かれてありますが、効果的に全国民に政策の意志を伝え、二酸化炭素削減を実現するには、温暖化税制の方法しかありません。啓蒙も同時に大切でしょうが、この税制改革なしにはほとんど効果がないと思います。 ガソリンが安すぎます。一般家庭の消費で使うガソリンの料金は牛乳くらいの値段にして下さい。そしたらみんな本気で考えます。そうせざるを得ない必要性や緊急性をどんどん啓蒙してください。 企業に急にそれを要求は出来ないでしょうから、少しずつ上げて下さい。値段が2通りに</p>
	<p>【男性, 44才, 会社員】 対策としては即効性があるものを優先的に取り入れていくべきであり、現状の経済社会システムにおいては環境税が有効な制度の一つであると考えられる。よって、少々の社会の混乱があったとしても早急に制度化すべきであり、現在検討中といった悠長な文章は省いてほしい。とにかく行動あるのみとの意識を持つべきであり、少々問題があっても行動しながら修正していくといった姿勢を明記していただきたい。 (例)課税と減税とをセットで行う税収中立に基づいた環境税の導入</p>
	<p>【男性, 40才, 公務員】 温暖化防止に必要な事は三つあります。 1)効果ある対策である事 2)景気を悪化させない事 3)実行が極めて容易である事 です。 その意味で、(環境税)石油輸入税の創設が最適です。 まず1)ですが、石油輸入時に課税すれば、全ての燃料が値上がり、国民の全ては熱心に省エネを実行します、当然CO2の排出は激減します。 次に2)ですが、日本の財政は巨額の借金に喘いでおり、財政が破綻すれば日本経済は完全に崩壊します、環境税の導入により財政破綻が回避されます。しかも、環境税の導入は省エネ車の売上増加と省エネ目的の設備投資増加を意味しますので、景気は確実に浮揚します。 さらに3)ですが、石油輸入時に原油換算でリッター当たり66円を課税するだけです。課税に必要な経費は、限りなくゼロです(しかも、脱税は不可能です)。全てのレジからの徴税故に、膨大なコストと脱税の温床となっている消費税など足元に及ばぬ優れた税制で</p>
	<p>【男性, 49才, 団体職員】 温暖化対策税、国内排出量取引制度の検討を進めることとされているが、これらの手法は産業の国際競争力への影響が大きく、経済統制につながるおそれがあることを踏まえ、経済との両立を十二分に考慮して慎重に検討すべきである。</p>
	<p>【女性, 42才, 主婦】 環境税を創設してみてもどうでしょうか？お金を取られるとなると環境問題に無関心ではいられなくなるし...。国民ひとりひとりの問題として考えなくてはならないことなので一番手っ取り早いと思います。主婦感覚でしょうか？</p>
<p>【男性, 58才, 会社員】 温暖化対策税制、殊に環境税の導入については、国際貿易構造に歪みをもたらすこととなる</p>	
<p>【男性, 43才, 公務員】 炭素税を石油・石炭・天然ガスなどに課して下さい。(これはできれば、LCA分析などをもとに、外国製品の輸入時にもその製造・運搬に関わる炭素税を課することにより、国内での製造と海外からの輸入の公平性を保ってください。)</p>	

項目	意見の抜粋
経済的手法について	<p><b>【団体】</b>                      仮に温暖化対策税という手法をもって温室効果ガス削減を達成しようとするならば、相当に                      したがって、すでに省エネルギー化の進んだわが国において地球温暖化問題に対処する場                      合、あくまでも経済と環境の両立を念頭において対策を検討すべきであり、課税や課徴金の                      賦課などの義務付けや必要以上の規制は絶対にすべきではない。あくまでも、技術開発、ラ                      イフスタイルの見直しなどの自主的な取組によって行われるべきものとする。</p> <p><b>【男性, 49才, 会社員】</b>                      温暖化対策税などによる温室効果ガスの排出削減は、スウェーデン、スイス、イギリス、                      ドイツなど省エネや効率化などの余地が大きかった国では有効であったかもしれないが、我                      が国のように省エネ技術や高効率化が進展した国における有効性はきわめて疑問である。む                      しろ、我が国の経済にダメージを与えるおそれがあるため、温暖化対策税などの導入には反                      対である。                      その意味で、今回の報告書で拙速に導入を決めずに、「経済・雇用への影響も勘案しつつ                      引き続き検討を進めていく」としたことは評価する。                      今後の検討に当たっては、他国も導入しているから我が国もといった安易な結論は避け、我</p>