

国内排出量取引制度導入に関する論点

2010年5月21日

一般社団法人 日本自動車工業会

1. 地球温暖化対策に関する基本的な考え方

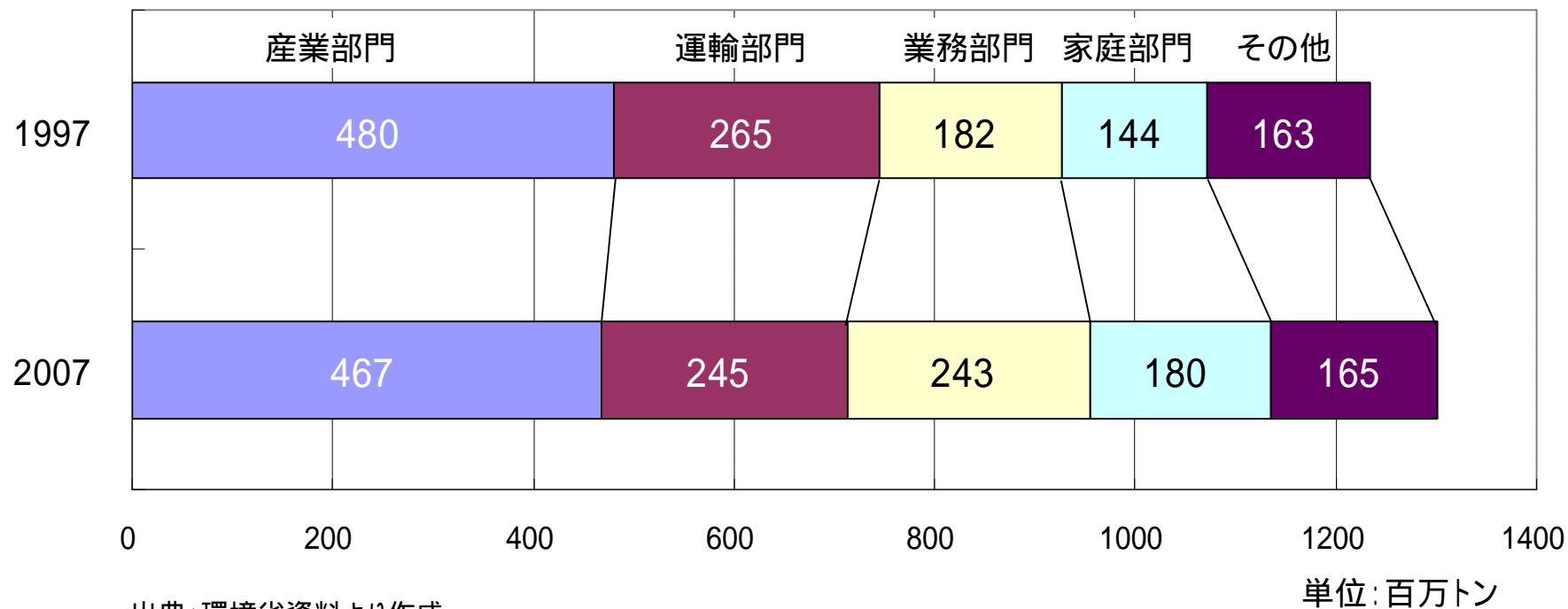
地球温暖化防止のための具体的な対策を検討するに当たっては、次の要件を満たすことが必要と考える。

1. 世界全体の温室効果ガス削減に寄与すること。
その中でも、特に我が国の真水での削減に寄与すること。
2. 環境と経済の両立を図ること。
3. 国際的に公平な取り組みであること。
4. 将来の低炭素化の技術開発を促進するものであること。
5. 我が国の産業、運輸、業務、家庭等の部門毎の温室効果ガス排出の推移を分析し、それぞれに最も効果のある対策が講じられること(2p、図)。
6. 特に、排出量取引制度、再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度、温暖化対策税の三施策については、温室効果ガス削減効果や国民生活、産業活動への影響を全体として示した上で、導入の是非について議論することが必要である。

産業部門は日本経団連の取り組みなどによりCO₂は減少基調。

また、運輸部門についても、自動車メーカーによる燃費の良い車の積極導入、自動車ユーザーによる自動車利用方法の改善、政府による交通流円滑化など、統合的な対策によりCO₂は減少基調。

【部門別のCO₂排出量】



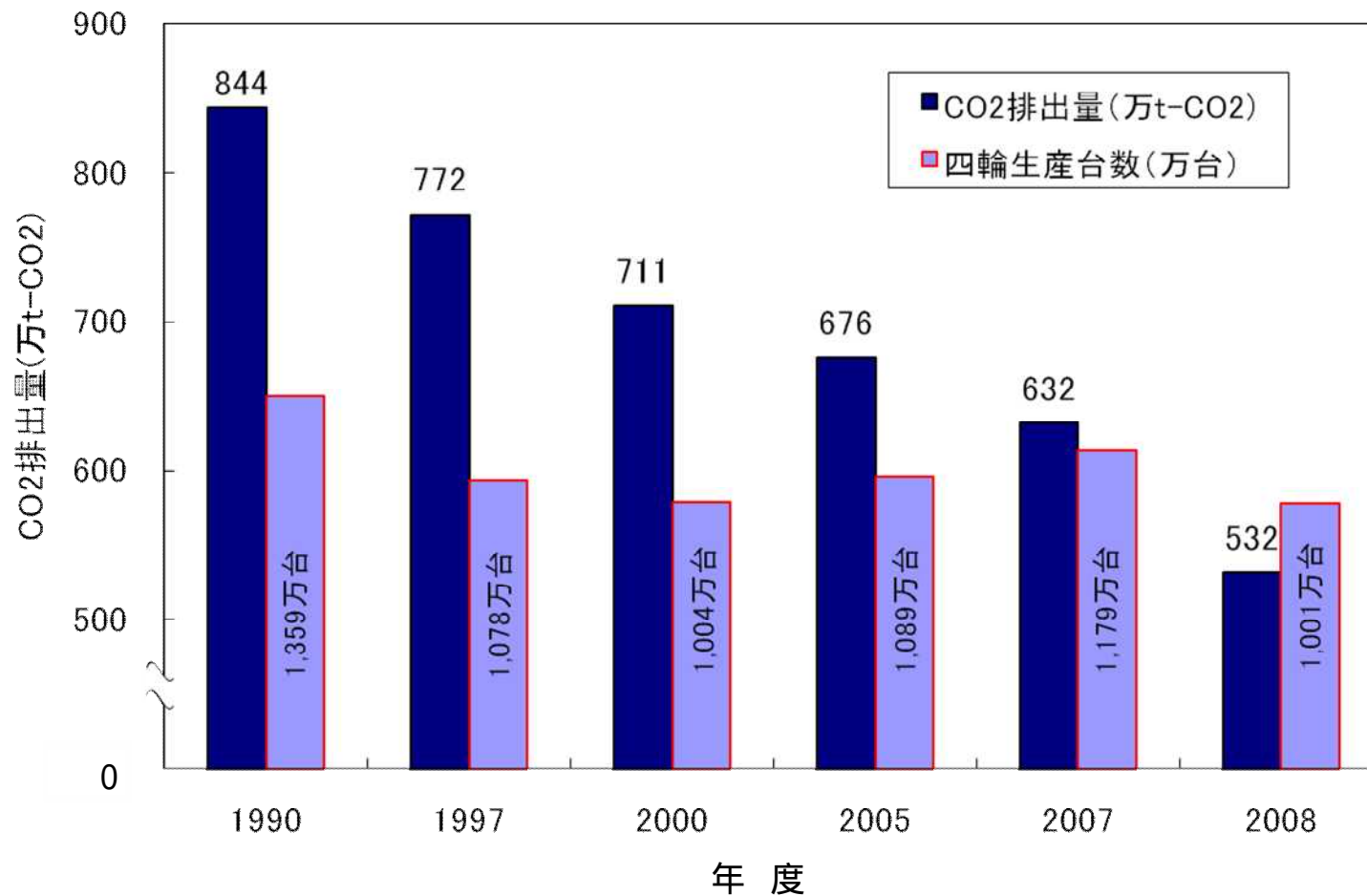
出典:環境省資料より作成

2. 自動車製造業界と排出量取引制度 (1)

・温室効果ガス削減の効果

1. 日本自動車工業会と日本自動車車体工業会は、共同で自動車生産時のCO₂削減取り組みを推進中(日本経団連の取り組み、政府による排出量取引の国内統合市場の試行的実施にも参画)。
2. 自主的取り組みにより、1990年度から2007年度で、真水で25%の削減を達成。同規模の生産台数の年を比較しても自主取り組みの成果は明らか(4p、図)。
3. CO₂削減のための投資額は、業界平均で年間6万円～26万円/t-CO₂。EUの排出権価格を大幅に上回る対策を実施中。
4. 削減は、会員企業がCO₂削減の趣旨に賛同し、各企業が業界目標の達成に努力している成果。今後とも、日本経団連の「低炭素社会実行計画」に参画し、世界最高水準の技術の導入を促進していく。
5. 排出量取引制度が導入されれば、制限のない国への生産シフト、制限のない国からの素材の購入などが進み、我が国や世界の温室効果ガスの真水での削減につながらない。また、将来の予見可能性が損なわれ、企業としては、安心して国内で投資を行うことができなくなる。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会のCO₂排出量の推移



注：業界の省エネ努力を明確にするため、電力のCO₂排出係数は1990年度の係数に固定してCO₂排出量を算出。従って、1990年度以外のCO₂排出量は実排出量より多く表示されている。

2. 自動車製造業界と排出量取引制度 (2)

・公平な排出枠の設定

1. 自動車メーカーは、1990年代よりシェアが大きく変化(6p、表)。
グランドファザリング方式による割当は公平性を欠き、競争条件を著しく歪める。
2. オークション方式については、一層の費用負担が発生するため、省エネ投資や次世代自動車開発等への投資の低下につながるとともに、制限のない国への生産シフトや制限のない国からの素材の輸入等が増加し、我が国や世界の温室効果ガスの真水での削減につながらない。
3. 自動車メーカーは、各社間で生産している車種の構成(二輪、軽自動車～大型トラック・バス)が異なることから共通ベンチマークの設定は難しい。

< 参考 メーカー別乗用車生産台数&シェア >

(単位:台)

暦年	乗用車合計															乗用車総合計 A～E社以外も含む	
	A			B			C			D			E			台数	90年比 (%)
	台数	90年比 (%)	シェア (%)	台数	90年比 (%)	シェア (%)	台数	90年比 (%)	シェア (%)	台数	90年比 (%)	シェア (%)	台数	90年比 (%)	シェア (%)		
1990	3,345,885	-	34%	1,223,389	-	12%	2,020,523	-	20%	833,265	-	8%	511,832	-	5%	9,947,972	-
1991	3,180,054	95%	33%	1,215,054	99%	12%	1,946,173	96%	20%	914,178	110%	9%	531,343	104%	5%	9,753,069	98%
1992	3,171,311	95%	34%	1,067,289	87%	11%	1,750,829	87%	19%	939,590	113%	10%	535,171	105%	6%	9,378,694	94%
1993	2,882,698	86%	34%	1,021,814	84%	12%	1,524,541	75%	18%	941,096	113%	11%	510,265	100%	6%	8,493,943	85%
1994	2,769,359	83%	35%	849,799	69%	11%	1,341,406	66%	17%	891,274	107%	11%	513,117	100%	7%	7,802,037	78%
1995	2,557,174	76%	34%	811,593	66%	11%	1,508,922	75%	20%	908,874	109%	12%	602,670	118%	8%	7,610,533	77%
1996	2,796,839	84%	36%	949,941	78%	12%	1,409,127	70%	18%	782,588	94%	10%	615,998	120%	8%	7,864,676	79%
1997	2,910,107	87%	34%	1,185,703	97%	14%	1,511,742	75%	18%	820,703	98%	10%	640,778	125%	8%	8,491,480	85%
1998	2,669,975	80%	33%	1,147,337	94%	14%	1,353,057	67%	17%	747,937	90%	9%	625,084	122%	8%	8,047,929	81%
1999	2,698,503	81%	33%	1,143,459	93%	14%	1,209,702	60%	15%	752,940	90%	9%	679,143	133%	8%	8,097,082	81%
2000	2,992,889	89%	36%	1,165,347	95%	14%	1,141,461	56%	14%	727,515	87%	9%	704,462	138%	8%	8,359,434	84%
2001	2,938,820	88%	36%	1,219,809	100%	15%	1,088,170	54%	13%	632,151	76%	8%	712,632	139%	9%	8,117,563	82%
2002	3,070,456	92%	36%	1,328,640	109%	15%	1,192,770	59%	14%	685,213	82%	8%	817,038	160%	9%	8,618,354	87%
2003	3,082,044	92%	36%	1,117,120	91%	13%	1,242,481	61%	15%	645,525	77%	8%	799,275	156%	9%	8,478,328	85%
2004	3,231,430	97%	37%	1,190,883	97%	14%	1,204,254	60%	14%	532,483	64%	6%	870,490	170%	10%	8,720,385	88%
2005	3,374,526	101%	37%	1,213,352	99%	13%	1,221,086	60%	14%	555,540	67%	6%	921,008	180%	10%	9,016,735	91%
2006	3,826,819	114%	39%	1,277,099	104%	13%	1,020,592	51%	10%	657,344	79%	7%	1,036,684	203%	11%	9,754,903	98%
2007	3,849,353	115%	39%	1,288,577	105%	13%	982,870	49%	10%	758,038	91%	8%	1,061,767	207%	11%	9,944,637	100%
2008	3,631,146	109%	37%	1,230,621	101%	12%	1,095,661	54%	11%	770,667	92%	8%	1,059,456	207%	11%	9,928,143	100%

2008	(1)	A	(90比)	(シェア)	B	(90比)	(シェア)	C	(90比)	(シェア)	D	(90比)	(シェア)	E	(90比)	(シェア)
		3,418,262	102%	34%	1,358,670	111%	14%	1,609,737	80%	16%	931,007	112%	9%	793,429	155%	8%
8	(2)	A	(90比)	(シェア)	B	(90比)	(シェア)	C	(90比)	(シェア)	D	(90比)	(シェア)	E	(90比)	(シェア)
		3,387,792	101%	34%	1,249,299	102%	13%	1,739,159	86%	18%	997,170	120%	10%	705,041	138%	7%

(注)割り当て (1): 2000年末時点で過去5年(1996～2000)のシェアで2008年を割り当て(総台数を完全に予想できたとの前提に立った場合)

(2): " 過去10年(1991～2000) "

2 . 自動車製造業界と排出量取引制度 (3) ・国際的な公平性

1 . 日本の自動車メーカーは、国内の生産台数の約50%を輸出。

2 . 排出量取引制度を導入しているのはEUのみ。

我が国で排出量取引制度を導入すれば、国際的な競争力を著しく損なうことになり、制限のない国への生産シフトや制限のない国からの素材の輸入等が増加し、我が国や世界の温室効果ガスの真水での削減につながらない。

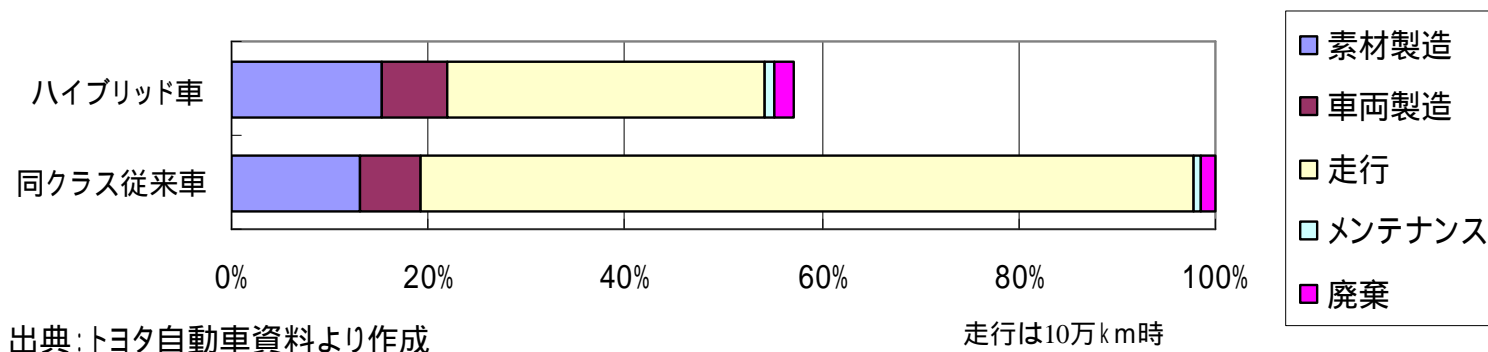
・EUでは、自動車メーカーの保有する生産設備のうち、制度の対象となる設備は僅か。また、自動車用素材業界の多くは輸出産業として、無償排出権が与えられている。

2. 自動車製造業界と排出量取引制度 (4) ・バウンダリーを超えたCO₂削減の抑制

1. 使用段階でのCO₂排出量の少ない製品を製造する段階で、従来の製品を製造するときよりも多くのCO₂を排出するケースがある。
2. このようなバウンダリーを超えてCO₂削減を達成しているケースで、その製品の製造企業に排出量取引制度を導入すること、また、その製品の購入者に排出権価格を負担させることは適正なのか。

【ハイブリッド車のLCA評価の例(日本)】

ハイブリッド車は、素材・部品製造段階(バッテリー、モーター、コントロールユニット)や車両製造段階(部品点数の増加)でCO₂排出が増加する。



3.まとめ

1. 日本自動車工業会と日本自動車車体工業会は、共同で自動車生産時のCO₂削減取り組みを推進し、1990年度から2007年度の間、25%の削減を達成。今後とも、日本経団連の「低炭素社会実行計画」に参画し、世界最高水準の技術の導入を促進していく。
2. 我が国に排出量取引制度を導入することは、様々な課題があり、環境と経済の両立を図りつつ、我が国や世界全体の真水での温室効果ガス削減に寄与するとは考えにくい。
3. また、排出量取引制度については、これまで述べた課題のほか、「過去からCO₂削減に全力で取り組んでいた企業が不利」、「マネーゲーム化」、「電力のCO₂排出係数は企業ではコントロール出来ない」等が指摘されている。
4. こうしたことから、まずは、政府が排出量取引制度の様々な課題をクリアできるのかどうかについて細目を詰めた上で産業界に示し、導入の是非を議論することが必要である。