

中間とりまとめに向けての主な論点整理

これまでの大綱の評価・見直しの審議における各委員の発言や議論等を踏まえ、主な論点を抽出し、整理した。

目次

大綱の目標について

論点1－目標区分の再整理と温室効果ガス別目標の明確化

横断的対策・施策について

論点2－事業者からの排出量の算定・報告・公表制度

論点3－自主行動計画の拡大と透明性の確保

論点4－国内排出量取引制度

論点5－温暖化対策税

個別ガス別の対策・施策の強化－エネルギー起源CO2対策について

論点6－エネルギー供給サイドの対策・施策の強化

論点7－産業部門の対策・施策の強化

論点8－運輸部門の対策・施策の強化

論点9－業務部門の対策・施策の強化

論点10－家庭部門の対策・施策の強化

論点11－京都メカニズムに関する対策・施策の強化

大綱の目標について

論点 1－目標区分の再整理と温室効果ガス別目標の明確化

(排出・削減量区分と対策量区分の整理)

- 大綱の対策・施策の評価を踏まえると、現在の目標の区分についてはより適切な形に見直しを行う必要があるのではないかと。具体的には、「革新的な環境・エネルギー技術の研究開発の強化」、「国民各界各層による更なる地球温暖化防止活動の推進」の区分については、他の区分との性格の違いや定量的な効果測定上の課題があることを踏まえると、再整理が必要ではないかと。

他の区分が温室効果ガスごとの排出量等という独立した区分となっているのに対して、「革新的な環境・エネルギー技術の研究開発の強化」や「国民各界各層による更なる地球温暖化防止活動の推進」は独自の排出量を持たず、それぞれの対策による削減効果は産業部門の排出量、業務部門の排出量、家庭部門の排出量等に対して発揮されるという特殊性を持つ。このため、この区分の対策の進捗状況を的確に評価するためには、他の区分における削減量からこの区分の対策の削減効果を定量的に分離する必要がある。しかしながら、例えばエネルギー起源CO₂などの排出量の削減には、この区分によるライフスタイルやワークスタイル等の対策が、省エネ家電などの効率アップや住宅などの断熱対策などと相まって全体として削減効果をもたらすものであり、他の対策や様々な前提条件と独立して、こうした対策の効果を評価しても正確性を欠くことになる。

- 「革新的な技術の研究開発の強化」は、1998年当時の想定を超えた技術革新によるCO₂、CH₄、N₂Oの排出抑制技術と捉えられるが、2010年までに導入されるのであれば、その時点では既に製品化・市場導入されている通常技術となってしまうことから、他の一般的な産業、業務、家庭、エネルギー転換部門等の温暖化対策技術と分離して評価することが困難と考えられる。このため、CO₂、CH₄、N₂Oの排出抑制対策の見直し議論の中で併せて取り扱うこととすることが適切ではないかと。

- 「国民各界各層による更なる地球温暖化防止活動の推進」は、CO₂について、主として政府等による情報提供、広報活動、教育等を通じた普及啓発によりその推進を図るべき対策であって、国民各界各層の特段の努力によって実現する取組と捉えられるが、こうした取組は、省エネ・代エネ対策を実現するための原動力として機能し、普

及啓発以外の施策と一体となって効果を発揮することから、他の区分の対策と分離して評価することが困難と考えられる。このため、CO₂の排出抑制対策の見直し議論の中で併せて取り扱うこととしてはどうか。

(ガス別区分の徹底化)

- 現在の大綱の区分では、CO₂がエネルギー起源CO₂と非エネルギー起源CO₂の2つの区分に分かれているのに対して、非エネルギー起源CO₂、CH₄、N₂Oは3ガスをまとめて一つの区分とし、また、HFC、PFC、SF₆も3種類のガスをまとめて一つの区分としている。
- 非エネルギー起源CO₂とCH₄、N₂Oについては、それぞれ発生源も、関係者も、対策も異なり、一つにまとめておく共通要素が存在するものではない。また、HFC、PFC、SF₆についても、同一の対策が複数のガスにまたがって効果を発揮したり、対策相互間に補完性があるわけではない。そこで、それぞれ独立した対策・施策が必要とされることから、個々に評価を行うべきではないか。より透明性が高い形でPDCAサイクルを回転させることが可能となるのではないか。
- また、当然のことながら、インベントリ上もこれらの6種類のガスは独立して扱われることになる。
- このため、これらの6種類のガスに係る対策を適切に評価するためには、6種類のガス毎に対策の進捗状況を評価できる形に、区分を再整理することが適切ではないか。

横断的対策・施策について

論点 2 事業者からの排出量の算定・報告・公表制度

- エネルギー転換部門、産業部門、業務その他部門、運輸部門、家庭部門等を通じて、2001年度の我が国のCO2排出量のうち約8割を企業・公共部門関連が占める。この8割の一部である公共部門については、温暖化対策推進法により、自らの事務事業からの温室効果ガスの排出抑制等のための実行計画を定めるとともに、自らの事務事業からの温室効果ガスの排出量を公表すべきこととされている。
- 一方、公共部門以外の事業者からの温室効果ガスの排出量については、これを算定・公表すべきこととする制度はなく、環境省の環境報告書等の調査によると、CO2排出量を公表している事業者の割合は平成14年度において約2割である。
- 各事業者が排出削減対策をとる上で、まず自らが直接・間接に排出する温室効果ガス排出量を把握することは、PDCAサイクル確立の基盤として不可欠であり、さらに、行政機関が一覧性をもって各事業所からの排出量を公表することにより、個々の事業者に削減対策の促進へのインセンティブが与えられる。
- エネルギー起源CO2全体の排出が目標を達成するためには、その排出の大きな部分を占める事業者が、産業部門、業務その他部門、運輸部門等を通じて、主体的に排出削減に取り組むことが必要である。
- このため、事業者の負担軽減に配慮しつつ、一定規模以上の事業者からの温室効果ガス排出量について、事業者が算定し、行政機関に報告するとともに、行政機関が一覧性をもってこれを公表する制度の導入が必要ではないか。対象となる温室効果ガスとしては、CO2に限らず、その他のガスについても可能なものは対象とすべきではないか。その際、既に公表されている公共部門に属する主体からの排出量についても、併せて、一覧性をもって公表すべきではないか。また、運輸部門について物流を対象とする場合には、荷主と物流事業者の間での排出量の整理についても検討すべきではないか。

論点 3－自主行動計画の拡大と透明性の確保

(自主行動計画の拡大)

- 現在、日本経団連の下で各業界ごとに自主行動計画が作られており、取組が進められているが、運輸部門や業務その他部門では、自主行動計画の策定及び実行が十分ではない。

日本経団連は、運輸部門及び業務その他部門についても自主行動計画の策定を関係業界に促し、その実行を確保しようとしている。また、製造業に属する企業でも運輸部門や業務その他部門の活動を行っており、産業部門のバウンダリーを超えた削減活動を評価する動きが広がっている。運輸部門及び業務その他部門のCO2排出量が増加している状況にかんがみれば、これらの分野についての対策の実行に関して、自主行動計画を策定する意義は大きいのではないかと。

(自主行動計画の協定化と透明性の確保)

- 経団連の環境自主行動計画第三者評価委員会の2003年度環境自主行動計画評価報告書において指摘されているとおり、「自主的な取り組みは自主的であるがゆえに、その有効性を一般に理解してもらうために一層の説明責任が求められる」とともに、「自主行動計画が我が国産業界の信頼できる実績として評価されるためには、今後特に目標達成の見通しをより確実なものとしていく必要がある」。

このためには、同評価報告書でも指摘されているとおり、自主行動計画の協定化について検討すべきではないかと。

- また、透明性を高めるため、算定の基礎データの公表を一層推進するとともに、同評価報告書でも指摘されているとおり、「各業種から提出された数字と国の統計との整合性の確認、計画全体の目標と各業種目標の整合性の確認、各業種目標の妥当性のチェック」等について、「専門的能力を有し、客観的な判断ができる専門機関の活用を検討」すべきではないかと。

論点 4－国内排出量取引制度

(国内排出量取引制度)

- 国内排出量取引制度は、経済的手法の代表的なものの一つであり、市場メカニズムを活用し、一定量の削減を実現する上での全体としてのコストを最小化する経済効率的な制度である。一定量の削減を実現する上で、取引を認めないとすれば、限界削減コストの均等化が図られず、全体としてより高いコスト負担をする結果となる。
- 国内排出量取引制度は、2005年1月からEUで導入されるほか、ノルウェー、スイス、カナダにおいても導入が予定されており、国内制度相互のリンクに関する具体的な検討も始まっている。京都メカニズムやEU排出量取引制度等の他国の排出量取引制度とリンクすることにより、排出枠価格の低下・安定化が図られ、より費用効率的に排出削減を実現することができる。
- 我が国においては、「国内排出量取引は経済統制的であり市場経済になじまない」との主張がなされることがあるが、国内排出量取引制度は市場メカニズムを活用し、排出が増えた場合にも排出枠を購入する等の柔軟な対応が可能な制度である。EUでも導入され、カナダ等においても原単位目標をベースにした制度の導入が検討されている。EU、カナダ等の国内排出量取引制度や京都メカニズムとリンクし、海外市場のクレジット等を使用できる制度を導入すれば、EU、カナダ等と限界削減費用の平準化が可能となる。

(国内排出量取引の制度設計に当たっての留意点)

- 発電用燃料以外の燃料や工業プロセスからの排出については直接排出に、電力については間接排出に着目する（電力使用者の排出責任とする）ことにより、産業部門、工業プロセス部門、業務その他部門を通じ、排出削減努力を促すことができる。
- 対象となる施設を指定して排出量取引を行う場合には、対象施設の在り方、排出枠の配分方法、不遵守時の措置といった制度の在り方などについて、今後議論を深めていく必要がある。

(自主参加型の国内排出量取引制度)

- 自主参加型の国内排出量取引制度は、自主的に削減目標にコミットした企業に対して、何らかのインセンティブを与えると同時に、当該削減目標を達成するために排出量取引を活用できることとするものである。イギリスでは、EU排出量取引制度の導入に先立ち自主参加・インセンティブ付与型の国内排出量取引制度を実施し、経験の蓄積と温室効果ガスの削減を図っている。我が国においても、第2ステップにおいて、自主参加型の国内排出量取引制度を実施することにより、経験の蓄積と温室効果ガスの追加的な排出削減を実現することが適当ではないか。その際、対象となるガスとしては、CO₂のみならず、削減の費用対効果の大きい代替フロン等3ガスについても削減努力を評価する観点を含めて、対象とすべきではないか。

論点 5－温暖化対策税

- 中央環境審議会地球温暖化対策税制専門委員会が昨年 8 月に温暖化対策税制の具体的な制度の案を公表した。その中では、温暖化対策税には、一般家庭や自動車利用までも含む温室効果ガスを排出する幅広い主体に対して公平に対策への関わりを求め得ること、社会全体としてできるだけ小さなコストで、長期的・継続的に、削減対策や技術開発への一定の価格インセンティブ効果を働き続ける機能を期待することができるとの利点があるとされている。また、炭素トン当たり 3000 円程度の低率の温暖化対策税を導入し、その税収を温暖化対策に用いる案が提案されている。
- 温暖化対策税の効果としては、①化石燃料の価格上昇による価格インセンティブ効果、②温暖化対策税により生じた税収を幅広い温暖化対策に活用することによる効果、③税導入によるアナウンスメント効果の 3 つの効果が指摘されている。
- 温暖化対策税が導入される場合は、①～③の効果によって、大綱に掲げられる各種の対策を実現するための有力な施策として位置づけられるのではないかと。
- 大綱に掲げられる対策のうち確実性の低い各種の対策を実現する手法として経済的手法が考えられる。補助金や税制優遇措置によってこれを実現するためには、巨額の費用がかかるものと考えられる。現在の厳しい財政状況下で、政府の一般財源からの新たな支出や別目的である特別会計からの支出の確保は困難である。また、汚染者負担の原則からも温室効果ガスの排出者がこれら対策費用を公平に支払うことが適当ではないかと。このため、経済的手法の追加に当たっては、①～③の効果を併せ持つ温暖化対策税が有力な手段と考えられるのではないかと。
- 温暖化対策税制及びこれに関連する施策に関しては、中央環境審議会総合政策部会と地球環境部会が合同で設置した施策総合企画小委員会で議論がなされているところであり、温暖化対策税制に関しては同小委員会において上記を踏まえた検討が行われることを期待する。

個別ガス別の対策・施策の強化－エネルギー起源CO2対策について

論点 6－エネルギー供給サイドの対策・施策の強化

(電力事業における取組)

- わが国のエネルギー起源CO2排出量の大部分を占め、二次エネルギーの消費に占める割合が高まっている電力部門において、発電電力量1kWh当たりのCO2の排出量（排出係数）を引き続き低下させていくことが極めて重要である。平成13年7月の長期エネルギー需給見通しにおいて、2000年から2010年までの間に排出係数の20%改善を見込んでおり、現在の大綱はこの水準（発電端73.6g-C/kWh）を実現することを前提としている。なお、この水準は、1990年から2010年でみると約28%の改善に相当する。

- こうした排出係数改善の水準を達成するためには、電源構成をよりCO2排出の少ないものへとシフトしていく必要がある。原子力発電所の新規増設が困難になる中で、排出係数をさらに改善させる手段としては、天然ガス火力発電所の設備利用率の向上、火力発電所の発電効率のさらなる向上、安全性の確保を大前提に、原子力発電の効率・設備利用率の向上が考えられるのではないか。このため、これらの対策を組み合わせ、排出係数を可能な限り改善し、現在の大綱が前提とする水準に近づけることが必要ではないか。
 - ・ 天然ガス火力の設備利用率の向上については、電力事業において既存及び計画中の天然ガス火力について設備利用率を向上（石炭火力の設備利用率を低下）させた場合、約3.9%の排出係数の改善となるが、個々の電力事業ごとに、電力供給の安定性の面、経済性等の面からどこまで天然ガス火力の設備利用率向上の可能性があるのかを精査する必要があるのではないか。
 - ・ 火力発電所の発電効率の向上については、熱効率向上、損失の改善を図ることが可能であり、全体で6%程度の効率改善により約0.7%の排出係数の改善となるが、個々の電力事業ごとに導入可能な技術の面からどこまで発電効率の向上の可能性があるのかを精査する必要があるのではないか。
 - ・ 原子力発電の効率及び設備利用率の向上については、安全性の確保を大前提に、出力向上5%程度、損失の改善3%程度に加え、設備利用率の向上（1%の向上で

1%程度の排出係数の改善)が可能であるが、個々の電力事業ごとに導入可能な技術の面からどこまで効率の向上の可能性があるのか、設備運用面などからどこまで設備利用率の向上の可能性があるのかを精査する必要があるのではないかと。

- このような排出係数改善の対策を組み合わせ、電力事業全体として、現在の大綱が前提とする排出係数の水準をめざし、産業部門をはじめとする需要サイドへのしわ寄せがないようにすることが適切ではないかと。

論点 7－産業部門の対策・施策の強化

(産業部門の対策の重要性)

- 産業分野の対策は、エネルギー起源CO₂の4割強を占める分野であることから、温暖化対策全体の中でも重要な位置づけとなる。
- 個々の主体が温暖化対策を推進する上では、個々の主体が自らの排出量を把握し、自ら対策を講ずる基礎とすることが重要である。この観点から、事業者からの温室効果ガス排出量の算定・報告・公表制度が必要ではないか。
- こうした基盤の上に立ち、企業が自ら削減対策を推進することは望ましい方向であるが、エネルギー起源CO₂の目標達成に向けた削減ポテンシャルの具体化と自主行動による対策の確実性を高める観点から、次のような対策を講ずるべきではないか。

(各業種の自主行動計画に基づく排出量予測)

- 経団連自主行動計画の下、業種ごとに自主行動計画が定められ、排出削減に向けた取組がなされており、ほとんどの業種から、各業種の目標達成が可能である、又は目標達成に向け努力する、との表明がなされている。(3月10日産業構造審議会・総合資源エネルギー調査会日本経団連自主行動計画フォローアップ合同小委員会)
- 今回、経団連自主行動計画に参加している各業種の自主行動計画に盛り込まれている対策のうち今後導入が見込まれるものをもとにエネルギー起源CO₂に係る産業部門の2010年の排出を予測したところ、-12.4%という見通しであった。
- エネルギー起源CO₂の目標達成に向け産業部門の削減ポテンシャルを具体化するとともに対策の確実性を高めるため、大綱において各業種の目標を産業部門の対策として位置づけ、各業種の目標値を具体的に記載することが適当ではないか。

論点 8－運輸部門の対策・施策の強化

(自動車単体対策)

- 現在の基準値よりも5%超過達成した車を対象にしたグリーン税制は、ユーザーに対し、燃費のより優れた自動車の選択を促すとともに自動車メーカーの燃費向上を促すと十分期待される。今後、現行グリーン税制の効果の評価も踏まえ、燃費のより優れた自動車の普及拡大が2010年までにさらに進むよう、自動車税制においてより燃費と比例した制度にしていくなど新たな施策を検討することが適切ではないか。
- CO2排出量のより少ない自動車の利用という観点から、アイドリングストップ装置や低転がり抵抗タイヤの普及拡大は、普及率に応じてCO2排出量を削減できる確実性の高い対策であり、これらの搭載・装着が可能な自動車については、標準搭載・装着の検討が適切である。このため、次の施策を講じるべきではないか。
 - ・ アイドリングストップ装置搭載車の普及
 - ・ 燃費計搭載車の普及などエコドライブの促進
 - ・ ハイブリッド自動車など低排出車によるカーシェアリング事業の促進
 - ・ 低転がり抵抗タイヤ装着車の普及拡大

(自動車燃料対策)

- E3は、既販車に給油することができるため、6千万台のストック全体を対象としてCO2排出量を削減することができる有望な対策であり、その導入について、石油流通に関わる事業者及び自動車ユーザーのコンセンサスを形成すべきである。その上で、国内バイオマス資源から製造したエタノールを核としつつ次第に全国に広げていき、2012年頃を目途に全国レベルでの普及を目指すことが適切ではないか。

(交通需要対策等)

- 自動車対策は、燃費向上をはじめとした自動車単体対策と交通需要対策、交通流の円滑化対策、モーダルシフト・物流の効率化、公共交通機関の利用促進などの対策が進められてきたが、交通需要対策、交通流円滑化対策等の単体対策以外の対策は、その対策の性質に応じ、CO2排出量の削減効果の定量的な把握、評価が困難といわざるを得ない。このため、これらの対策については、効果の定量的な把握、評価を行うとともに、効果が発揮できるよう強化が必要ではないか。

- 公共交通機関の利用促進については、公共交通機関、自動車ユーザー、行政、NP0等の主体が連携したモデル事業を行い、どのような取組によって、どれくらいの大きさの持続的効果が得られるかを把握し、対策・施策の強化につなげていくことが考えられないか。
- モーダルシフト・物流の効率化についても、荷主、運送事業者等の主体が連携したモデル事業を行い、スーパーエコシップの導入等の効果を把握し、対策・施策の強化につなげていくことが考えられないか。

論点 9－業務部門の対策・施策の強化

(建築物の省エネ性能向上対策を確実に進めるための施策)

- 建築物の省エネ性能の向上に関しては、まず、不足している個々の建築物の省エネ性能のデータの把握・収集を行い、対策による削減効果の確実性を向上させることが必要である。さらに、建築物の省エネ性能の向上対策を確実に進めるため、次の施策を講じるべきではないか。
 - ・ 新築の建築物について一定の省エネ性能を確保することの義務化等の規制的措置の検討
 - ・ 建築物の使用段階でのエネルギー削減効果等の省エネ性能や総合的な環境性能を建築主や使用者に分かりやすく示すための情報提供等の仕組みの導入
 - ・ 省エネ性能の高い建築物に対する税制等の誘導措置の拡充

(OA機器等の効率改善)

- OA機器等の業務用機器については、省エネ法のトップランナー基準の導入による効率の改善が行われてきたが、今後、次の施策を講じるべきではないか。
 - ・ 個別機器の効率のさらなる向上を図るため、トップランナー基準の対象機器の拡大や目標基準値の強化の検討
 - ・ 基準達成機器の普及が短期間に進むよう、基準の目標年までの期間を短く設定

論点10—家庭部門の対策・施策の強化

1) 住宅の省エネ性能の向上

(住宅の省エネ性能向上対策を確実にするための施策)

- 住宅の省エネ性能については、そもそも住宅全体に関するデータが不足しているほか、冷暖房等の機器の使用とも密接に関係することなどを踏まえ、新築住宅の省エネ性能の向上を徹底するための対策が必要である。さらに、住宅の省エネ性能の向上対策を確実に進めるため、次の施策を講じるべきではないか。
 - ・ 新築の住宅について一定の省エネ性能を確保することの義務化や集合住宅の建築主の取組強化等の規制的措置の検討
 - ・ 使用段階でのエネルギー削減効果等の住宅の省エネ性能や総合的な環境性能を消費者に分かりやすく示すための情報提供等の仕組みの導入
 - ・ 省エネ性能の高い住宅に対する低利融資、税制等の誘導措置の拡充

- 既設住宅についても、リフォームによる省エネ性能の向上を推進するための対策が必要である。このため、次の対策を講じるべきではないか。
 - ・ 使用段階でのエネルギー削減効果等の改修後の住宅の省エネ性能を消費者に分かりやすく示すための情報提供等の仕組みの導入の検討
 - ・ 省エネ性能の高い住宅への改修に対する低利融資、税制等による誘導措置の拡充

(家庭におけるエネルギー需要の管理)

- 家庭におけるエネルギー需要の最適管理を行いエネルギー使用量を削減する家庭用ホームマネジメントシステム（HEMS：Home Energy Management System）については、今後の商品化、市場導入が円滑かつ早期に行われるよう、次の施策を講じるべきではないか。
 - ・ 低コスト化のための技術開発への支援
 - ・ エネルギー供給サービスなどの既存サービスの一環としてHEMSを導入する新たなビジネスモデルの開発支援
 - ・ 電力会社等のエネルギー供給事業者については、HEMSによる省エネルギーサービスをエネルギー供給サービスの一環として効果的に消費者に提供できることから、その制度化を含め、確実なHEMSの普及拡大を図る仕組みの導入

- ・ 消費者のエネルギー使用に対するコスト意識を高めて省エネ行動を促す、エネルギーの使用量や料金のリアルタイム表示機能のみを有する簡易なシステムの効果的な普及施策

2) 機器の省エネ性能の向上

(省エネ家電の買換促進)

- 省エネ法に基づくトップランナー基準を達成した家電製品や、省エネ法で定められた特定機器以外の省エネ性能に優れた家電製品への積極的な買換を促進するため、次の施策を講じるべきではないか。
 - ・ 国や地方公共団体、全国地球温暖化防止活動推進センターなどの各種温暖化対策推進組織を通じた機器の省エネ性能に関する製品情報の消費者への提供
 - ・ 一定水準以上の高い省エネ性能を有する製品への買い替えに対する経済的インセンティブの付与の検討
 - ・ メーカーによる製品本体へのCO2削減効果等に関する情報表示について義務化を含めた仕組みの導入の検討
 - ・ 一定規模以上の小売り販売店による機器のCO2削減効果等に関する情報の店頭表示や販売時の説明などを促進する仕組みの導入
 - ・ 家電メーカー、販売店、消費者等の主体が連携したモデル事業を行い、CO2削減効果や省エネ性能の情報提供による買換促進効果を把握し、対策・施策を強化
 - ・ 省エネ型製品の低コスト化、一層の省エネ化のための技術開発に対する支援
 - ・ リース方式等により、常に最新の省エネ性能を有する製品を消費者が利用できるようなサービスを提供する新しいビジネスモデルの開発に対する支援

(過剰電圧の調整)

- 100Vを上回る電圧で電気が供給されている住宅等では、電圧調整システムで電圧を100Vに下げることにより、過剰電圧分の電力消費量を削減することができることから、有効性及び経済性を踏まえた上で、住宅等への電圧調整システムの導入普及を拡大するため、次の施策を講じるべきではないか。
 - ・ 電圧調整システムの適切な性能を確保するための製品性能の規格化
 - ・ 大量需要の創出により低コスト化を促進するための新築住宅への電圧調整システムの標準的導入

論点11－京都メカニズムに関する対策・施策の強化

- 現大綱においては国内対策により－4.4%まで削減することとされており、京都メカニズムの活用量については、－6%との差である1.6%分の活用が考えられるが、国内対策の各目標が総体として超過達成されることがありうること等の理由から、現大綱においては1.6%は明記されていない。
- しかしながら、これまで述べてきた追加的対策を踏まえた国内対策による2010年の排出量見通しを踏まえると追加対策を講じてもエネルギー起源CO₂については極めて厳しい状況にあり、これに加え、その他のガス別の対策や吸収源対策を講じても国内対策が総体として－4.4%以上に超過達成され、京都メカニズムの活用が不要になる蓋然性は極めて低い。
- したがって、京都メカニズムの活用によって確保すべき量が1.6%相当分（約2000万t-CO₂/年）であることを大綱に明記した上で、本格的な活用策を講じていく必要があるのではないか。
- 京都メカニズムのうち、具体的な排出削減努力に裏付けされ、ホスト国の持続可能な発展にも資するCDM/JIを中心として活用すべきではないか。
- CDM/JIは、プロジェクトの計画からクレジットの発行まで3～5年というリードタイムが必要であること、出遅れば優良なプロジェクトがEU等の企業に奪われ十分なクレジット量を確保できなくなる可能性が高いこと、特にCDMについては2007年以前の削減に対してもクレジットが発行されることからなるべく早く手がけることが得策であることから、第2ステップ初頭から活用のための本格的な施策を計画的に講ずる必要があるのではないか。
- 京都メカニズムの本格的な活用のための施策は、①事業者に対するクレジット取得の動機付け ②政府へのクレジットの移転 という条件を満たすものである必要がある。

当部会では、京都メカニズムのクレジットを議定書遵守に活用するための施策として、

- ① 対象施設指定型国内排出量取引制度
- ② 自主参加型国内排出量取引制度
- ③ クレジットの政府による調達
- ④ プロジェクトへの設備補助を通じた政府への移転
について審議を行った。

- COP3において、日本の削減目標として－6%が定められたが、日本政府としては、この目標について、国内対策で－4.2%まで達成するとともに、残り1.8%分については京都メカニズムを活用する方針であった。その後、マラケシュで行われたCOP7において国内吸収源対策分が0.2%増え、3.9%（1300万t-C）まで認められるようになったことを踏まえ、京都メカニズム活用分については1.6%が予定された。現在の大綱は基本的にこの構造を引き継ぐものである。
- こうした経緯を踏まえ、1.6%分の京都メカニズムによるクレジットを確保するための施策について、どのように考えるか。

