

### 3 「現行対策の評価」について

目標達成計画の現行対策の評価は、現行対策での削減不足量を評価するために極めて重要である。

その評価の原則は、目標達成が法的義務であることにてらし、達成見通しの合理性と対策の裏付けについて、固めに見積もることが必要である。

その観点から6頁～7頁の評価基準による別紙「既存対策の評価」をみると、各省庁による対策効果の上位見通し不足量がないとされている対策をすべて、「②現行計画における対策効果が見込まれるもの」と評価しているが、上位見通しはもとより、下位の見通しも甘いといわざるを得ない評価が大半である。これに対し、気候ネットワークの評価は次ページの表のとおりである。

審議会事務局評価による下位見通しでは、約3000万トンの不足となるが、気候ネットワークの評価では約1億5000万トンの不足となるおそれがある。これらを補うには、中間報告(素案)にある対策では足りず、抜本的な対策強化が必要である。以下に、主な強化策(火力発電の燃料転換、自主行動計画の確実性の担保、建築・住宅の基準強化、代替フロン類対策など)について述べる。

#### 【個別的修正を求める意見】

ア 7頁3行目 「対策の進捗は極めて厳しい状況にある」に加えて、「だけでなく、全分野において、抜本的対策・施策の追加が必要である。」を加える。

イ 7頁5行目 ①については更なる削減可能性が見込め、目標の引き上げを検討すべきことを明記すべきである。

ウ 対策の評価の修正については次頁の表2のとおり。

表2

既存対策の評価に関する政府と気候ネットワークの対比表

単位: 万トン-CO2(※不足量のマイナスは超過達成の意味)

部門・分野	対策・施策	排出削減見込量	政府の評価		気候ネットの評価		
			不足量上位	不足量下位	分類	不足量	分類
エネ転	1-5 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削減(原発等)(石炭火発)	1,700	0	0	②	1,700	③
	1-6 新エネルギー対策の推進(バイオマス熱利用・太陽光発電等)	4,690	0	758	②	5,900	③
	1-7 コージェネ・燃料電池の導入促進等(天然ガスコージェネ)	1,140	-11	-10	①	-11	①
	1-7 コージェネ・燃料電池の導入促進等(燃料電池)	300	0	297	②	297	③
	2-13 バイオマスの利活用の推進(バイオマスタウンの構築)	100	0	0	②	100	③
産業	1-1 自主行動計画の着実な実施とフォローアップ	4,240	0	0	②	600	③
	2-14 複数事業者の連携による省エネルギー	320	-0	176	②	320	③
	2-15 省エネルギー法によるエネルギー管理の徹底(産業)	170	0	170	④	170	④
	2-17 高性能工業炉の導入促進	200	0	79	②	79	③
	2-18 高性能ボイラーの普及	130	-47	0	①	-47	①
	2-19 次世代コークス炉の導入促進	40	0	0	②	0	②
	2-20 建設施工分野における低燃費型建設機械の普及	20	0	20	④	20	④
	1-8 トップランナー基準による自動車の燃費改善	2,100	-158	0	①	-158	①
運輸	2-1 公共交通機関の利用促進のうち新線建設	295	-7	0	②	0	②
	2-1 公共交通機関の利用促進のうち通勤対策	85	0	84	②	85	③
	2-2 エコドライブ普及促進等による自動車運送事業者等グリーン化	130	0	0	②	0	②
	2-3 アイドリングストップ車導入支援	60	55	59	③	59	③
	2-4 自動車交通需要の調整	30	0	0	②	30	③
	2-5 高度道路交通システム(ITS)の推進	360	-19	-19	①	360	③
	2-6 路上工事の縮減	50	0	0	②	50	③
	2-7 交通安全施設の整備	50	-6	-6	①	50	③
	2-8 テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進	340	290	290	③	340	③
	2-9 海運グリーン化総合対策	140	0	0	②	140	③
	2-10 鉄道貨物へのモーダルシフト	90	0	0	②	90	③
	2-11 トラック輸送の効率化のうち大型化	370	-12	-12	①	370	③
	2-11 トラック輸送の効率化のうち営自転換・積載率向上	390	-537	-537	①	0	②
	2-12 国際貨物の陸上輸送距離の削減	270	0	113	②	113	③
	2-21 クリーンエネルギー自動車の普及促進	300	0	220	②	220	③
	2-22 高速道路での大型トラックの最高速度の抑制	80	-16	34	③	34	③
	2-23 サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入	120	120	120	③	120	③
2-24 鉄道のエネルギー消費効率の向上	40	0	0	②	0	②	
2-25 航空のエネルギー消費効率の向上	190	0	0	②	0	②	
民生	1-2 建築物の省エネ性能の向上	2,550	0	0	②	1,267	③
	1-3 BEMS・HEMSの普及	1,120	0	316	②	474	③
	1-4 住宅の省エネ性能の向上	850	0	0	②	451	③
	1-9 トップランナー基準による機器の効率向上	2,900	-396	0	①	-396	①
	2-16 省エネルギー法によるエネルギー管理の徹底(民生業務)	300	0	300	④	300	④
	2-26 省エネ機器の買い替え促進	560	-200	-200	①	0	②
	2-27 エネルギー供給事業者等による消費者へのエネルギー情報提供	420	0	420	④	420	④
	2-28 高効率給湯器の普及のうちCO2冷媒ヒートポンプ	290	0	41	②	41	③
	2-28 高効率給湯器の普及のうち潜熱回収型給湯器	50	-8	0	①	0	②
	2-29 業務用高効率空調機の普及	60	0	21	②	21	③
	2-30 業務用省エネ型冷蔵・冷凍機の普及	60	0	34	②	34	③
	2-31 高効率照明の普及(LED照明)	340	314	326	③	326	③
2-32 待機時消費電力の削減	150	0	0	②	150	④	
非エネ	2-33 混合セメントの利用拡大	111	0	0	②	111	③
	2-34 廃棄物の焼却に由来する二酸化炭素排出削減対策の推進	550	0	0	②	0	②
メタン	2-35 廃棄物の最終処分量の削減等	50	0	0	②	0	②
	2-36 アジピン酸製造過程における一酸化二窒素分解装置の設置	874	0	0	②	0	②
N2O	2-37 下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化	130	0	0	②	69	③
	2-38 一般廃棄物焼却施設における焼却の高度化等	20	0	0	②	0	②
	1-10 産業界の計画的な取組の促進、代替物質の開発等	4,360	0	0	②	0	①
HFC等3ガス	1-11 法律に基づく冷媒として機器に充填されたHFCの回収等	1,240	0	0	②	(844)	③
吸収源	1-12 森林・林業対策の推進による温室効果ガス吸収源対策の推進	4,767	※今回は吸収源・京都メカニズムは触れない				
	2-39 都市緑化等の推進	28					
京メカ	1-13 京都メカニズムの本格活用	2,000					
合計		42,320	-639	3,094		15,056	
同基準年排出量比			-0.5%	2.5%		11.9%	

※分類は中間報告素案の通りで、①現行計画を上回る対策効果が見込まれるもの、②現行計画における対策効果が見込まれるもの、③現行計画を下回る対策効果が見込まれるもの、④その他(現時点では対策効果を把握できないもの)、である。

※政府が④と分類している4項目は、仮に、政府の上位では不足量はなく、政府の下位では全量不足とした。

※政府が最近の資料において指標のみでCO2排出量を示していない項目は、気候ネットワークで指標に比例してCO2量を計算した。

※目達計画上の排出削減見込量自体が変更されている項目は、差分で不足量を見ている(上の「排出削減見込量」は目達計画のまま)。

※「1-5 電力分野における二酸化炭素排出原単位の削減」における石炭火発の分は政府の項目にはない。2010年度のCO2排出原単位が2005年度と同じであれば電事連目標が達成される場合に比べ7600万トン排出増となると見て出した数字(1700+5900=7600超過)。

※「1-11 法律に基づく冷媒として機器に充填されたHFCの回収等」の不足量は、3ガス分野全体では不足しないと見て合計には含まない。

#### 4 「京都議定書目標達成計画の見直し」について

##### (1) 見直しの視点について

###### 【個別的修正を求める意見】

- ア 8頁5行目 進捗状況の点検の結果だけでなく、「地球温暖化問題への国際的取組の進展を踏まえ、2013年以降の削減も視野に入れて」見直すべきである。
- イ 8頁11行目 業務部門・家庭部門を対策についてだけでなく、全部門で抜本的に強化すべきとすべきである。
- 抜本的対策の必要性は、排出増加の要因分析と削減不足量の総合評価によるべきである。電力・産業部門の現行対策での削減不足量は膨大である。他方、業務部門・家庭部門の主な増加要因は、人口・世帯数、床面積の増加や、その消費する電力を供給する発電部門の原単位悪化による部分が多い。運輸部門も18%増加しており、これは実数としての増加であって、業務・家庭部門の実数よりも大きく、業務・家庭の対策のみに抜本的対策が必要なのではない。
- ウ ライフスタイル・ビジネススタイル（意味不明であるが）だけでなく、炭素税などが、最もその趣旨に合致する。

##### (2) 「エネルギー起源 CO<sub>2</sub> の対策・施策」の見直しについて

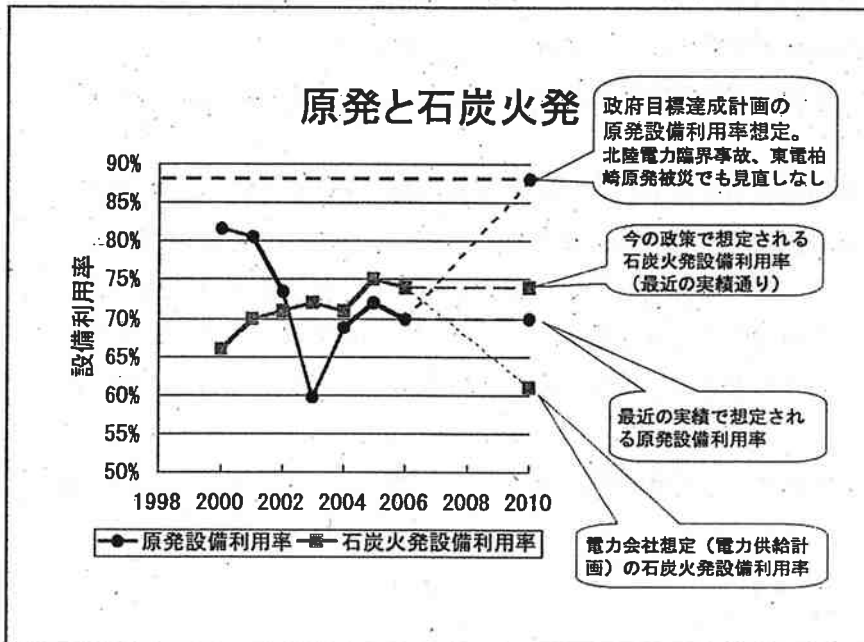
自主行動計画を未策定の業種、数値目標をもたない業種について、数値目標をもった自主行動計画が拡大していくことを計画することも必要であるが、数値目標をもつ電力・製造業等の排出量が4億5000万トンであるのに対し、中間報告（案）9頁に記載するこれらの業種の排出量は極めて小さい。病院と学校は業種全体の排出量は2500万トン（日本の排出量の2%）程度あるものの、その多くが国立大学や国立病院、あるいは地方公共団体の施設であって、すでに実行計画を策定、単に自主計画を策定するだけの効果は小さいと考えられること、特定規模電気事業者、バス、タクシーなどはそれぞれ400万トン程度（3業種で日本の排出量の1%）と見られるが、他はそもそも量がより小さいと想定されることから、日本のCO<sub>2</sub>排出量の60%を占める発電所と工場についての見直しを第一に掲げるべきである。

##### ① 「発電」について

中間報告（素案）では、原子力発電所の設備利用率を87-88%に高めるなど「原子力の推進等による電力分野におけるCO<sub>2</sub>排出原単位の削減」について、「② 対策効果が見込まれる」に分類している。

中越沖地震による柏崎刈羽原発の稼働停止は想定外の特別事情ではなく、地震国日本に立地された原発の実態というべきであって、既存原発の老朽化もあわせると、現状の設備利用率程度（7割程度）で推移するとみるべきである。

自主行動計画で盛り込まれる火力発電所の運用改善も現状では不十分で、京都メカニズム (CDM) のクレジット取得分を考慮しても4%分1360万トンが不足する(京都メカニズムクレジットを排出原単位計算にカウントすることの問題は別途述べる)。



加えて、CO<sub>2</sub> 排出原単位の悪化による不足量が懸念される。電事連は自主行動計画で電力のCO<sub>2</sub> 原単位を20%向上させることを目標に掲げたが、現状では1.5%程度の改善に留まっている。これまで石炭火発の設備利用率は75%にも及んでいたが、計画では、2010年頃にこれを60%程度まで下げるとするものであるが、一方で石炭火発の建設が依然続いており、原発の設備利用率は85%程度を想定していること、2002年以降、事故や不祥事が相次ぎ設備利用率が59~73%という実績が続いている現状を見れば、到底現実的とはいえない。これらによれば、2008-12年の電力のCO<sub>2</sub> 排出原単位を90年実績から1.5%向上させることも容易ではない実情である。2010年度において、発電構成(原発の設備利用率を含む)やCO<sub>2</sub> 排出原単位が2005年度と同程度であれば、「CO<sub>2</sub> 原単位20%向上」との電事連目標が達成される場合に比べて、排出量は7600万トンも多い(先の「原発等」で5%改善する計画が破綻する分を含む)。

他方、石炭火発の設備利用率を大幅に下げ、天然ガス火力発電所の設備利用率を大幅に引き上げることで約6200万トンの削減を見込むことができる(下図に石炭から天然ガスシフトの例)。