

2001年6月28日

## 中央環境審議会国内制度小委員会中間取りまとめ（案）に対する意見

塩田 澄夫

## 1. 運輸部門における二酸化炭素削減の方向性に関する基本的考え方

(1) 運輸部門における二酸化炭素削減のために、最も量的な削減効果が大きな要素は次の3つであると考えられる。

① 低公害車、低燃費車、次世代低公害車、超低燃費車の開発・普及

② 都市部における鉄道網整備を中心とした自動車から公共交通機関への需要転換

③ 渋滞解消のためのボトルネック対策

(2) しかし、本案における検討の対象や対策技術別の削減ポテンシャル、例えばP. 34表4等を見ると、運輸部門における対策において、これらの要素が充分取り入れられておらず、一部の対策のみが重点的に取り上げられている。

(3) これでは、運輸部門における対策のあり方として、不十分であると考えざるを得ず、国民の地球温暖化対策に対する正確な理解を妨げ、国民に協力を求めるための情報になりにくく、かつ、対策の方向性を誤らせることにつながりかねない。

この案が、「中間取りまとめ」にすぎないこととしても、内容については今後改めて検討すべき事項が多々残されており、最終取りまとめに向けさらに検討・調整を進めていくことが大前提であることを公表する文書の中で明らかにしておくことが必要である。

## 2. 個別事項に関する意見

現時点で気が付いた主な点を述べれば次の通り。

○二酸化炭素排出量削減のための運輸部門における重点的施策としては、以下のような施策の推進が重要と考える。

## 1. 自動車の単体対策

以下の施策を推進することにより、自動車単体からの二酸化炭素排出量を削減することが必要。

①グリーン税制の強化により、ストックベースで低燃費車・低公害車の普及を促進。

②燃費改善のための技術開発

(注) この点に関連して、大気汚染防止の必要性を考えれば、都市環境対策の観点から、低燃費かつ低排出ガスの自動車の普及の促進を図ることが必要である。

2. 自家用車から鉄道、軌道、乗合バス等公共交通機関への転換の促進  
具体的には、以下のような施策を総合的に推進し、かつ、国民、産業界の幅広い協力を求める必要がある。

①運賃制度の活用

②乗り継ぎ利便向上、バリアフリーの観点に基づくターミナル整備

③鉄道の混雑緩和のための時差通勤、フレックスタイムの強化

④ICカード導入による乗り継ぎ円滑化等、公共交通を便利にするためのIT活用策

○P25表2及びP34表4にある「削減ポテンシャル」については、1でも述べたように、現実的な可能性を検討したと言えるのか疑問であるが、特に、表4中の「貨物の輸送効率の改善」の削減ポテンシャルについては明らかに過大であり、再検討すべきと考える。

○渋滞解消のためのボトルネック整備等の渋滞対策を「削減ポテンシャル」として考慮しないのは問題ではないか。渋滞改善による二酸化炭素排出削減についてきちんと評価すべきであると考ええる。

○P. 31L11や「国内制度小委員会でこれまで議論された主要な追加的国内制度パッケージ案」P. 10L下4、P. 11表4において、「税制をグリーン化（燃費に応じて差を付ける）」とあるが、13年度から導入された自動車税のグリーン化は、排出ガス燃費双方に着目して増減税を行っているものであり、燃費のみに応じて減税額に差を付けているものではない。従って、グリーン化を「燃費に応じて差を付ける」と説明するのは、適当な考え方とは言えないのではないか。