

2001年7月1日

中間とりまとめ（案）に対するコメント
（天野明弘）

38ページ、下から2行目（修正案）：「協定が欧州諸国で広く用いられているとしても」、「協定が欧州諸国で広く用いられ、また米国で1990年代半ばから採用され始めているとしても」と修正。

理由：欧州に特有のものではない。

39ページ、（イ）第1段落、下から3 - 2行目（修正案）：「各事業者の排出上限をどのように設定するか」「各事業者に排出枠をどのように取得させるか」と修正。

理由：排出量取引制度が個々の事業者の排出上限を設定する制度であるかのような誤解を招く、誤った表現であり不適切。制度の本質は、各事業者に対してその排出量に等しい排出枠を取得、提示させることにあり、個々の主体の排出量を限定することではない。グラントファーザリングでの枠の設定は、取得すべき部分のうち無償で提供される枠を定めるだけであり、それを超える量を有償で取得すれば、排出量を制限する必要はない。上限が設定されるのは、プログラム全体の総排出量だけである。

40ページ、第3段落（コメント）：炭素1t当たり30,000円の炭素税と、同じく1t当たり3,000円のケースが説明され、後者の場合だけ税収を補助金として還流させる場合が説明されている。しかし、30,000円の場合に同様の手法をとれば、税収が大きいだけ補助金還流の効果も大きいはずである。前者のケースで税収が何に使われるかの説明がないので、このような比較をする趣旨がよく分からない。税の議論を行う際には、その税収がどう使われるかを必ずあわせて議論するようにすべきである。この部分の趣旨は、おそらく炭素税率が低くても、税収を温暖化防止目的に使うことで政策効果が何倍にもなることを主張することにあると思われるので、むしろ税収を一般財源に繰り入れる場合に比べて、その効果が何倍になるかの数値を明らかにすれば、議論が分かりやすくなるのではないか。

42ページ、（イ）（コメント）：交通体系をグリーン化するもっとも基礎的な部分として、都市開発における自動車依存度の引き下げがあると思われる。しかし、ニュータウンの開発や道路建設計画等で全体的な交通体系グリーン化の視点がどこまで取り入れられているかは疑問である。既存の都市基盤や道路建設計画の範囲内での議論にとどまっているので、より広い視点から今後どうすべきかをどこかで取り上げておく必要がある。45ページ、（オ）もどちらかといえば既存のインフラをどう改めるかに重点がおかれているようで、新規の都市開発、新規の道路建設を今後どうするかという視点があまり明確ではない。

47 - 48 ページ、(1) レジストリー (コメント): ここでは京都議定書に基づく国際排出量取引制度として国内にレジストリーを整備する必要があるという議論になっているが、39 ページの国内排出量取引制度を実施する際にも同様のレジストリーが必要である。国内制度が先行するのであれば、レジストリーも国内制度のためのものが先行発足するわけであるから、39 ページと48 ページでそれぞれ相手の個所を言及する書き方にすべきである。

51 ページ、 国のフォローアップ (コメント): 計画のフォローアップと合わせて、今回行ったような削減ポテンシャルの算定ならびに数量モデルによる評価の作業を定期的に行い、取組みの進行管理 (52 ページの (2)) のための情報源とする必要があるように思われる。

以上