

**「地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（環境大臣試案）」
に対する意見の募集について（頂いた意見の概要）**

地球温暖化対策について、我が国は、温室効果ガスの排出量を中期的には 2020 年までに 1990 年比で 25%削減、長期的には 2050 年までに 80%削減するという目標を掲げているところ。これらの中長期目標を達成するためには、いつ、どのような対策・施策を実施していくのかという道筋（ロードマップ）を明らかにしていくことが必要であることから、平成 22 年 3 月 31 日に地球温暖化対策に係る中長期ロードマップを環境大臣試案として公表した。

試案について、広く国民の皆様からの御意見を伺うため、平成 22 年 4 月 12 日から、意見の募集を行っている。

今回の取りまとめ：平成 22 年 4 月 12 日～6 月 24 日時点（74 日間）における、主な御意見を
取りまとめ

頂いた御意見：163 主体、485 件

「地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（環境大臣試案）」 に対する主な意見の概要

- 地球温暖化対策は、将来にわたり我が国の経済や雇用に大きな影響を及ぼす極めて重要な課題であり、削減目標を達成するための具体的な道筋や経済・雇用に与える影響、国民負担等について明らかにした上で、国民の十分な理解と納得を得る必要がある。
- 日本の製造業は世界最高水準のエネルギー効率を達成している。これ以上の排出削減はコスト増を招くだけであり、削減義務を負わない国々に対する国際競争力を失う。また、地球規模の温暖化防止にとっても逆効果である。
- 「温暖化対策は負担のみに着目するのではなく、新たな成長の柱と考えることが重要。低炭素社会構築のための投資は市場・雇用の創出につながるほか、地域の活性化、エネルギー安全保障の確保といったさまざまな便益が存在」するとの観点は重要である。
- 住宅、自動車等において、高効率の機器の導入促進が想定されているが、世帯の収入が増えない中、すべてを購入するのは困難である。
- 公共交通網の整備等による「自動車社会からの脱却」については、子どもや高齢者、あるいは障害者にとってやさしい社会づくりにつながるものであり促進すべきである。
- 再生可能エネルギーには様々な課題があるが、現状を大きく上回る導入量を想定しており、実現可能性や財政運営との整合性等の面で検証されているのか疑問である。
- 国内排出量取引制度・地球温暖化対策税については、国民生活や産業活動に大きな影響を及ぼすものであり、政策効果や国民負担などの検証を行った上で、十分な情報開示と開かれた国民的議論を通じて、導入の是非を含めた制度の在り方を慎重に議論すべきである。
- 対策の実施に伴う「プラス面」及び「マイナス面」、双方のトータルコストなど正確な情報が客観的な視点から開示された上で、その妥当性等に関する徹底した国民的議論を通じた合意形成を図ることが不可欠である。

「地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（環境大臣試案）」 に対する主な意見

中長期ロードマップで伝えたいこと

- 地球温暖化問題は、まさに地球規模で取り組むべき問題であり、我が国だけが過大な目標を掲げることに疑問を感じる。また、2020年までに25%削減の科学的な根拠もはっきりしない。
- 主要国の参加という前提条件が整わない現状では、ロードマップの検討の前に、まず、目標の見直しをすべき。
- 地球温暖化対策は、将来にわたり我が国の経済や雇用に大きな影響を及ぼす極めて重要な課題であり、削減目標を達成するための具体的な道筋や経済・雇用に与える影響、国民負担等について明らかにした上で、国民の十分な理解と納得を得る必要がある。現状では、開かれた議論が不足していると思う。
- 本ロードマップに掲げられている個々の具体策は、表面的にはもっともな内容に思えるが、それを推進する財源や体制などのイメージが見えてこない。経済産業省で現在議論が進められている「エネルギー基本計画」をはじめ、「新成長戦略」を含めた他の関連省庁の政策と整合性を図り、政府として一貫したエネルギー・環境政策を打ち出してほしい。
- 中期目標の達成に必要なコスト等については、昨年10月に地球温暖化問題に関する閣僚委員会・副大臣級検討チームの下に設置された「タスクフォース」において科学的・専門的な見地から分析を行い、公開の透明性のある議論を経て、昨年12月には「中間とりまとめ」を公表したところである。こうした中、分析に関する情報の提示が限定的で議論が十分なされることなく、今般、環境省から「中長期ロードマップ検討会」の分析結果が出され、またその一部が環境大臣試案にも利用されたことは残念である。今後、科学的・専門的な見地による開かれた議論の中で、精査されることを望みたい。
- 全体に前向きな動きだと考えるが、中間報告をまとめた官邸のタスクフォースと、今回の環境大臣の試案としてまとめられた本ロードマップとの関係性、また他省庁の方針との関係性が不明確であり、政府全体として検討・推進されていないことは、プロセスとして問題があるのではないかと考える。それぞれの省庁が独自に政策検討を行い、市民の目の届かないところで省庁間の最終調整が行われるような不透明なプロセスは避けるべきである。また、気候変動に関する審議は、省庁の縦割りの壁を超え、横断的に開かれた場で行われるべきであると考えます。
- プラス面とマイナス面（国民負担など）を双方示し、国内対策（真水）と海外での削減分との割合を複数ケース示し、幅広い専門家により、公開でしっかり分析、検証、議論すべき。国内排出量取引制度、地球温暖化対策税、再生可能エネルギーの全量固

定価格買取制度については、各政策の導入に伴う CO2 削減効果、国民や企業の負担など、経済全体への影響といった要素を比較検証し、一体的に検討されるべき。「環境と経済の両立」の観点からも、各政策のメリットとデメリットを比較検証し、本当に導入する必要があるのか、開かれた場で議論すべき。

- 日本の製造業は世界最高水準のエネルギー効率を達成している。これ以上の排出削減はコスト増を招くだけであり、削減義務を負わない国々に対する国際競争力を失う。また、地球規模の温暖化防止にとっても逆効果である。
- 2020 年の 25%削減及び 2050 年の 80%削減をいかに達成するか、そして、その達成に伴い、どのようなポジティブな副次的効果が得られるかを具体的に示そうとした試みは奨励されるべき。ただし、本ロードマップで積み上げられた対策の実施を促すための「施策」部分の記述がやや簡潔すぎることで、また、それらの施策の中でも、どれが主要なものであるかが分かりにくくなっていることなどが課題である。
- 中長期目標の実現に向けたロードマップを作成し、その道筋について広く議論をすることは、重要であり、高く評価したい。先進国は 2020 年までに 90 年比で 25~40%、2050 年までに 80~95%削減する必要があることは今や世界の共通の認識になっている。日本の中期目標が 90 年比 25%削減になったことは評価できるが、25%ではまだ足りないことが認識されるべきである。
- 従来の議論では、鉄鋼生産量などのマクロフレームをあえて固定し、大量生産社会を堅持する従来型産業構造を前提とし、産業構造転換、低炭素化産業の発展や雇用の増加について言及していなかった。本ロードマップでは、現実に起こり得る低炭素経済への移行に伴う経済発展の姿の一部を示し、従来の議論に縛られない検討を行ったことは前進である。
- この「中長期ロードマップで伝えたいこと」の内容は基本的に支持できる。とりわけ、「温暖化対策は負担のみに着目するのではなく、新たな成長の柱と考えることが重要。低炭素社会構築のための投資は市場・雇用の創出につながるほか、地域の活性化、エネルギー安全保障の確保といったさまざまな便益が存在」するとの観点は重要である。

日々の暮らし（住宅）

- 住宅において、太陽光発電、太陽熱温水器、電気ヒートポンプ式給湯器の設置などがあげられているが、どれも出費を伴うものである。所得が確実に上がるという保証がない限り実施不可能である。
- 以前に太陽熱温水器を設置していたが、維持管理に多額の費用がかかったため取り外した経緯がある。
- 給湯器や太陽光発電の導入、高断熱化等は10年で元が取れるといえども、現状、一般家庭の経済情勢から見て、100～300万の投資は非常に難しいものと思われる。
- 太陽光発電と太陽熱温水器は、それぞれ1,000万世帯に導入となっているが、設置可能スペースを考慮した場合、本当に達成し得る目標になっているのか。
- 電気ヒートポンプ給湯器、潜熱回収型給湯器、太陽熱温水器は、すべて合わせると2020年までに約5,000万台の普及を想定しているが、現状の普及台数はせいぜい300万台強であり、毎年300万台増やしたとしても、あと10年ではとても到達できないのではないかと。
- 民生部門の目標は、2020年に現状から半減となっており、産業部門等と比べて突出した削減目標となっている。民生部門は国民生活に直結するため国民の理解が不可欠であり、また、住宅やビルの利用者だけでなく、オーナー、エネルギー供給事業者など様々な主体が努力、協力しなければならないため、削減の実現は簡単ではない。また、高効率機器の導入に当たっては、初期投資への十分なインセンティブ（高額な初期費用捻出の難易度の理解）が必要。
- 現状、政府、研究機関、学会、業界などが様々な形で家庭のエネルギー消費実態をモニタリングしたデータを公開している。しかし、モニター選定（サンプル数、世帯属性など）、データ計測（計測システムの機能、計測の方法など）、データの換算（短期の計測期間のデータを年間に換算するなど）について、必ずしも整合がとれておらず、施策の評価・検証や検討に共通的に使えるモニタリングデータがない。住宅性能の見える化と並行して、今後、予め設定したモデル世帯毎に、エネルギー消費実態の「標準的なモニタリング方法論」を定義・策定の上、統計処理上必要なサンプル数を毎年定期的にモニタリングするような仕組み（政府内で予算・執行機関の一元化し、公的データとしてモニタリング結果を公表）を検討すべき。
- 「新築住宅・建築物に対する一定の省エネ基準の義務化」は、業務部門及び家庭部門からの排出量削減のために、導入されるべき重要な施策である。これらの基準の中身及び導入のタイミングについて、より明確化することが望ましい。家庭及び中小企業からの排出量削減のためのアドバイスを提供する専門家を制度的に育成・派遣する制度も必要である。6月18日に閣議決定された「新成長戦略」においても、「環境コンシェルジュ制度を創設」は明記されており、ロードマップと新成長戦略の整合性を保つ意味でも、同制度の導入は重要である。

- 高効率機器の導入促進だけではなく、非効率な機器に対する規制も導入すべき。オール電化の名の下に、非効率な電気温水器が大量に設置されており、これを販売禁止にすることはすぐにでもできる施策である。

日々の暮らし（自動車）

- 現在使っている車はまだ寿命がある。買い替えの際にコスト的に有利になるなら次世代自動車を購入してもよいが、車は高い買物であり、また、環境面だけで購入するものではない。一層の技術革新(特に低コスト化)が必要。
- 自動車メーカー各社は、従来車の燃費改善に加えて、ハイブリッド車や電気自動車等の次世代自動車の開発に全力で取り組んでいるが、2020年に新車販売の50%を次世代自動車にするという目標は、開発に必要な時間、人員、資金面等から非常に困難と思われる。また、世界的に考えれば従来車の燃費改善も同時並行で進める必要がある。目標達成のためには、政府による継続的な普及促進策が必要である。
- エコカー減税やエコポイント制度は一時的な誘導施策であり、恒久的な制度とすべきではない。省エネ製品は特典なしで競争力のある製品を開発することが本来の姿であり、国の予算はこのようなカンフル剂的な用途ではなく、ブレークスルー技術(CCS、バイオ燃料、高効率蓄電池、原発の安全化等)の開発に投じるべき。
- 一般ドライバーへのエコドライブの推進方法が明確になっていないため、個々の運転による燃費改善は全く期待できないと考える。ドライバーにエコドライブを期待するのではなくエコドライブしかできない自動車を販売する方が得策（オプション機能とはせずに標準仕様とする）。
- 低炭素社会の実現のためには、クリーンディーゼル自動車、LPG自動車、天然ガス自動車、燃料電池自動車などの普及・開発も重要である。特に、インフラ整備を必要とするものも多いため、適切な計画の下に進めるべき。
- 従来の燃費基準について、重量別の規制から CAFE 基準への移行や、燃費基準 (km/l) から CO₂ 基準 (CO₂/km) への移行も検討すべきである。また、将来的には、運輸部門独自の排出量取引制度（エネルギー・産業部門に導入する制度とはリンクしない）の導入も検討されるべきである。

地域づくり（地域）

- 公共交通網の整備等による「自動車社会からの脱却」については、子どもや高齢者、あるいは障害者にとってやさしい社会づくりにつながるものであり促進すべき施策である。とりわけ「歩道・自転車の走行空間の整備」は、ヨーロッパ諸国に大きく遅れをとっているが、3K 効果（きれい、健康的、経済的）が期待できるため、大いに推進すべきである。

- 「公共交通分担率約2倍等による自動車走行量の1割削減」は都市部ではある程度可能と考えるが、地方・過疎地では公共交通機関の民営化、縮小化が進む中で、現在は自家用車に頼らざるを得ない。地方における公共交通機関のインフラ整備拡大まで含めた対策になっているのか疑問。
- 運輸部門については、環境対応車の導入ばかりに重点が置かれているが、中長期に向けては、交通需要マネジメント・まちづくりの観点から、自動車依存を減らし、自動車走行量を大幅に減らすための政策、公共交通機関の充実・支援を大胆に進めるべき。
- 本試案にもあるように、低炭素社会に向け、「設備・建物単位で考える省エネからコミュニティ全体で考える省エネ」が求められており、都市廃熱など地域の再生可能・未利用エネルギーを含めた熱と電気を融合した次世代エネルギーシステム「スマートエネルギーネットワーク」の構築により、地域全体のエネルギー利用・全体最適を進めていくべきである。
- 1人当たり自動車走行量を削減とあるが、前政権、現政権とも、高速道路の割引、無料化を推進しようとしており、非常に大きな矛盾を感じる。
- 「エコ社会」のためには、都市機能の分散化が不可欠であり、こうした点も検討されるべきである。

地域づくり（農山漁村）

- 我が国の大部分は森林であり、バイオ燃料等の技術開発によりこの資源を有効に活用できるようにすることは、疲弊した林業の活性化につながることにになり、国として優先的に取り組むべき課題である。
- 本試案では「地産地消」に対する考え方が明示されていない。貿易立国である我が国にとっては難しい課題かもしれないが、地球温暖化対策としては有効であり検討すべきである。
- 「農山村のゼロカーボン化（吸収源を含めるとカーボンマイナス）」とあるが、農山村の車社会や灯油依存暖房の実体を理解しているのか。街はコンパクトにしつつ、農山村は活性化するという事は矛盾しないのか。高齢化などによる現在の厳しい農村事情を本当に理解してロードマップを描いているとは思えない。
- 「都市域との連携による地球温暖化対策の推進により、農山漁村地域の振興を図る」ことは重要な視点である。農業、漁業、林業は現状、極めて脆弱な産業になっており、地球温暖化の影響が付加されると壊滅的な打撃を受けかねないことが認識されるべきである。食料自給率の観点からも、農山漁村地域の振興は重要である。

ものづくり

- 「ものづくり」企業の努力は、現在のように生産時のCO2排出をみるだけではなく、ライフサイクル的視点から、製品・サービスでのCO2削減への貢献についてもバランス良く適切に評価すべきである。
- 日本が、アジア各国などに技術輸出して、そこでCO2削減ができた場合は日本のCO2削減として計上できるようにすべきである。
- LCA評価を行う場合、製造業者にとって都合が良い「製品の使用時」の排出量のみの算定をするのではなく、原材料の調達から製品の廃棄に至るまでを含めた総合的な評価を行うことが必要である。
- 他国でのCO2削減にも貢献するという姿勢は正しいが、日本は、製品の大量消費を通じて、他国でのCO2増加に寄与してしまっている側面もあることに留意すべきである。自国にとって都合の良い削減量ばかりをとりあげるのではなく、自国が及ぼしうる負の影響についても、冷静に分析し、誠実に情報公開していくことが、結果としては他国の信頼を得ることにもつながるし、地球大での真の削減にもつながる。
- 新成長戦略の柱となるエネルギー・環境分野の中で、中長期に大きく成長が期待される技術・製品を開発・生産する分野には、国際競争力の確保、国内/地方経済の成長と雇用確保等の視点から、積極的な投資・産業奨励政策（経済特区化、法人税減税、規制措置からの適用除外・減免措置）をとることが必要と考える。
- 現在、中小企業には設備投資余力がなく、また、日本の設備メーカーの最新機器の多くは輸出に回っている。これは、我が国が旧式の設備と高い人件費で、ものを作っていることになり、製造業の競争力がますます削がれている。省エネルギーの実現のためにも、大規模な設備更新を実現するための新しい仕組みを導入してほしい。
- まずは、日本国内の産業を再整理することが必要である。国内の経済活動の安定化と外貨を稼ぐための世界企業の成長策が必要と考える。また、エネルギー多消費型の産業と廃熱回収と利用が可能な産業を近くに立地させるなど工業地帯の再編成も検討の余地がある。この時企業系列や金融業界と言った従来の枠組みが障壁となる可能性があり、それらを超えるための強制力が必要である。
- 全体に、産業部門の削減が、他部門に比べてとりわけ少ないことに大きな違和感がある。一般に、産業部門は、小規模な主体が多い家庭・業務・運輸などの部門よりも削減ポテンシャルが大きい。また、低炭素社会へ移行するには、ストックを充実させ、素材の利用を減少させる社会を目指すべきであり、鉄やセメントといった素材の活動量が、ほとんど減少せずマクロフレームで固定されていることは、目指すべき方向と逆行し問題である。もっと、将来の産業全体の姿を描くべきである。
- 情報開示促進については、既に実施されている省エネ法や温対法の公表制度との整合を図るべきである。二重の負荷となるような精度の導入には反対である。

- 2050年に向けて脱フロンをする方向が示されていることは支持。しかし、2050年では遅すぎる。既に市場には、今すぐにでも転換が可能な代替物質や技術が存在する。政策誘導によって速やかに脱フロン化を進めれば、2030年には完全脱フロンを実現できるので、脱フロンは前倒しすべき。

エネルギー供給

- 再生可能エネルギーは、出力が不安定で常に他の電源によるバックアップを必要とするなど、技術的にも大量導入には課題が多く、また、主要なCO2削減対策の中でも費用対効果が最も劣る分野である。しかし、太陽光、風力などについて、現状を大きく上回る導入量を想定しており、実現可能性や財政運営との整合性等の面で検証されているのか疑問である。
- エネルギー資源に乏しい我が国において、電気事業者は安定供給確保・環境保全・経済性の3つの「E」の同時達成が使命であると認識している。今回のロードマップについては、実現性・実効性などにおいて不明な点が多く、責任あるエネルギー供給事業者として、安定供給確保・経済性を伴った上で、これらの実現に向けた対策が可能なのか疑問である。また、発電所などの設備の建設に10～20年以上を要する電気事業にとって、2020年はまさにいま現在の問題である。電気事業者は、最大の使命である安定供給責任を果たすために、現実を踏まえた需要見通しを前提に供給計画を策定しているが、今回提示されたロードマップは、供給計画に基づいて中期的に実施していく事業活動とは相容れない。したがって、国が提示するロードマップは、低炭素社会実現のための方向性をエネルギー供給事業者と共有しつつ、3つの「E」の同時達成を目指した諸施策の技術的実現可能性や経済的効果、お客さまの受容性を慎重に検討しながら策定すべき。
- 再生可能エネルギーについては、太陽光発電5,000万kW、風力発電1,000万kW以上の導入等大胆な導入目標が掲げられ、天然ガス・石炭・石油の各火力発電電力量についてはそれぞれ3割、6割、8割も低減させるといった想定がされている。中国、インドなど発展途上国が今後化石燃料をより大量に消費するようになり、エネルギー資源制約が高まることが予想される中で、資源に乏しい我が国のエネルギーセキュリティの確保や持続可能な経済成長にとって、多大な将来リスクとなりかねない。
- 石油は、これまで原子力発電のトラブルなど緊急時のバックアップを担ってきた。今後、太陽光など供給不安定な再生可能エネルギーの導入量を大幅に拡大するに当たり、石油の重要性は増す。また、2020年までに導入されると想定した省エネ等の各種技術の導入が予定通り進まないリスクも考えられる。一方で、石油精製設備やインフラは石油需要減少に伴い整理統合が避けられない方向にある。環境対応を進めつつも、エネルギーセキュリティの確保は必須であり、エネルギーの供給安定性をどのように確保しようと考えているのか提示すべき。(火力発電をバックアップに想定するにせよ、

精製能力や輸送する船など、サプライチェーンが健全に保持されていなければ機能しない。)

- 再生可能エネルギー目標「2020年10%以上」において、大規模水力も含めて取り扱っているが、大規模水力は目標値としてカウントすべきではない。また、2050年の割合が全体の3割程度にとどまっているが、2050年の時点における再生可能エネルギーの割合は、より高くあるべきである。
- 太陽光発電を設置できない家庭は、買取制度で負担が増える。国民に貧富の差を広げる施策ではないか。国民が支払うべき地球温暖化対策税や電力買取負担金額は一体いくらになるのか、毎月いくら支出が増えるのか、ちゃんと試算して提示すべきである。
- 再生可能エネルギーの利用拡大は、地球温暖化対策上も、エネルギー資源節約上も重要であり、加えて、新規産業・雇用の創出にも寄与するものと認識している。一方、現状では、一般に経済性に劣り、一定規模以上では不安定性を補完するためのコストが発生する。このような特性を持つ再生可能エネルギー利用を持続的に導入していくためには導入コストの低減が極めて重要であることから、制度設計に当たっては、導入コストを下げるための施策を最大限織り込み、再生可能エネルギー利用の経済性が向上するように配慮が必要。また、具体的な施策検討に当たっては、導入による便益とともに国民負担や産業競争力への影響も合わせて評価し、無理のない制度構築を望む。
- バイオ燃料の大幅な増量については、持続可能性に加え経済性、供給安定性、地球環境対策としての効果、食料競合など様々な課題が山積している。それらに対する具体的検討や取組がないまま、このような導入目標を示すことは不適切である。仮に導入を進めるとしても、多額の費用がかかり、最終的には国民が負担しなければならないことも提示すべきである。
- 再生可能エネルギーは有望だが、まだ技術革新が必要であり、それまでのつなぎをしっかりと考えた上で政策を展開すべきであり、石炭火力の過度の抑制は避けるべき。
- 原子力発電はCO₂削減の切り札であり、2020年25%削減の鍵を握っていると言っても過言ではないが、2020年までに8基の新增設、稼働率を88%へアップについて現実的な目途が立っているのか。取組姿勢が不明瞭であり、実現性がないのであればロードマップを見直すべきである。
- エネルギー転換部門の対策が原子力発電活用という誤った方向に規定されている。原子力発電のメリット、デメリットについて公平・冷静に議論すべきである。経済性についても、CO₂排出量についても、再生可能エネルギーに対して劣るという研究結果も存在する。また、石炭火力は原則禁止し、CO₂排出量の少ない天然ガス発電などに移行する施策も検討されるべきである。

- CCS 技術が、2020 年頃から実用化されると見込んでいるが、非現実的な計画を織り込んでいるのではないかと懸念されている。また CCS に頼り、今できる省エネや再生可能エネルギーなどの様々な対策を遅らせる計画としてはならない。

基幹的な社会システム

- 我が国の製造業等は世界最高水準のエネルギー効率を達成しており、温室効果ガスの削減可能性は小さいと考えられることから、排出量取引制度を導入しても国内での削減効果は小さく、海外から排出権を購入せざるを得ず、膨大な国富が海外に流出することになる。こうした中で、我が国の主要な貿易競争相手国は、京都議定書による削減義務を負わない国々であることから、産業界にとっては国際競争力を大きく損ない、国民経済・雇用に影響を与えるとともに、エネルギー効率の低い途上国への生産シフトとなって、地球全体としての温暖化対策にとっては逆効果となると考えられる。これらのことから国内排出量取引制度の導入に反対する。また、同様の理由から、地球温暖化対策税の導入にも反対する。
- 本試案では「横断的施策」として、国内排出量取引制度・地球温暖化対策税の「逐次実施」が記載されているが、国民生活や産業活動に大きな影響を及ぼすものであり、政策効果や国民負担などの検証を行った上で、十分な情報開示と開かれた国民的議論を通じて、導入の是非を含めた制度の在り方を慎重に議論してほしい。
- 国内排出量取引制度検討に当たっては、需要家の省電力による省 CO2 努力を適正に評価することを重視してほしい。日本においては、需要家の省電力によって影響を受ける系統電源は火力電源だと考えることが合理的であるため、需要家の省電力による省 CO2 努力は、火力電源の排出係数を用いて評価すべきである。この評価が国内排出量取引制度においても反映されるような制度設計を行ってほしい。
- 排出量取引制度については、確実な総量削減につながるキャップ・アンド・トレード型の制度を導入すべきである。また、排出量取引制度におけるキャップの設定と、本ロードマップにおいて各部門に期待される削減量との間には、整合性が確保されなければならない。
- 地球温暖化対策税は、他の政策では不可能であるような広範囲の主体に対して削減インセンティブを与えることができる政策手法であり、是非とも導入すべきである。しかし、該当ページの記述には、「財源確保」とあり、特定財源・目的税化が示唆されている。特定財源・目的税化は、一見、地球温暖化防止のために徴収した税をその対策のために使うという意味で分かりやすいものの、既得権益になってしまったり、不必要な税収使用を助長して非効率になったりする事態が懸念されるため、財源確保を目的には掲げるべきではない。
- 脱フロン早期実現のために、GWP 換算で地球温暖化対策税と同等の税（フロン税）をすべての代替フロンに対しても課すべき。

- 地球温暖化対策税の検討に当たっては、経済への影響を抑えつつより低炭素なエネルギーへのシフトが進むような課税水準・徴税方式とすることに加え、その税収をグリーン化、省エネルギー用途などに集中的に使用することで地球温暖化防止を効果的に推進できる仕組みとすることが必要である。
- 現行税制の見直しを行わないまま環境対策に係る新たな税制を導入することは、国民負担を重くする。特に、寒冷地での負担は大きくなると思われる。まずは、既に使われている1兆円を超す財源の効果的運用を進めることが先決であり、また、国際的な公平性、実効性に配慮すると共に、使途、財源規模、雇用への影響、国民の負担増などを提示した上で、負担の妥当性、化石燃料間の負担の公平性などの議論を尽くすべきである。

経済・雇用

- 温暖化対策は、国民生活や雇用、実際の削減対策に取り組む労働者が働く産業に大きな影響や変化をもたらすものであるだけに、対策の実施に伴う「プラス面」及び「マイナス面」、双方のトータルコストなど正確な情報が客観的な視点から開示された上で、その妥当性等に関する徹底した国民的議論を通じた合意形成を図ることが不可欠である。
- 25%削減に対する経済への影響については、従来から中期目標検討委員会やタスクフォースにおいて検討され、すべての機関が経済全体としてマイナス影響が生じると試算されている。今回のロードマップでは新規投資による需要創出効果によるプラス面だけを評価し、マイナス影響を受ける産業への影響が明確に示されておらず、公平性に欠ける試算である。
- 政府の地球温暖化問題に関する副大臣級検討チーム内のタスクフォースメンバーである専門家有志より、先般、「環境省『中長期ロードマップ検討会』の分析について」との意見が発表された（2010年4月28日）。その中で、試案に示された対策の積み上げ分析に対し、「非現実的であるように見受けられる」との指摘や、経済への影響分析に対し、「これを経済影響として示すことは、国民に誤解を与える可能性がある」などと指摘した上で、「今後、科学的・専門的な見地による開かれた議論の中で、精査されることを望みたい」とされている。この点を十分に踏まえ、客観的立場で分析可能な幅広い専門家により、その根拠や妥当性、実現可能性などの検証を、目に見える形で行うべきである。
- 低炭素社会構築のための投資を市場・雇用の創出、地域の活性化、エネルギー安全保障の確保などの観点で捉えようと試みていることを評価する。ロードマップでは、温暖化対策を負担のみと捉えるのではなく、産業構造の転換やマクロ経済にプラス効果があるとの経済モデル分析を示している。従来のモデルでは、従来型の産業構造を前提としているために、産業構造転換、低炭素化産業の発展や雇用の増加による「プラ

ス面」の効果を評価していなかった。ロードマップにおいて、現実には起こり得る低炭素経済への移行に伴う経済発展の姿の一部を示したことは前進である。

- 応用一般均衡モデル（A）（B）及び産業関連モデルについて、こうした対策のプラス面を検討することは極めて重要であり、評価したい。
- モデルの試算結果は前提の置き方によって大きく変わるものであり、その妥当性について十分な検証が必要。
- モデル分析結果①、③では注釈で不利な条件での解析を逃れているが、都合の良い場合と同様に悪い場合の解析結果も国民に示すべき。モデル分析結果③で2020年に45兆円の需要を予測しているが、現在の景気状況を踏まえると、10年後に国民及び民間企業に45兆円の消費能力があるとは思えない。
- 「対策導入による市場規模や雇用の拡大で経済への影響はプラス」と示しているが、従来の炭素発生型（エネルギー消費型）の産業・企業にとっては、25%削減のための対策に要する費用は膨大なものであり、それによって所得の低下、更には企業の存続が危惧される。対策導入で恩恵を受ける企業と、負担だけを背負わされる企業に二分化され、不公平感を感じる。また、経済効果のプラス面は試算されているが、マイナス面が定量的に評価されているのか疑問。負担を負う既存の企業が倒産することによって、経済活動の循環（鎖）が途中で途切れ、日本経済全体に悪影響となることも考えられる。
- たとえモデル分析上で25%削減が可能であったとしても、現実問題としては、費用負担を明確にすべき。また、その極小化のためのポリシーミックスを明確に示すべき。本ロードマップは、すべての対策を平行して全部実施するスタンスに見え、膨大な投資が必要となっている。それが経済的に正しい現実解なのか。イノベーションに先行投資を行うことで、低コスト化を図り、国民の支出を削減させる施策を先行すべきではないのか。
- 菅首相が所信表明演説で示した新成長戦略における成長率は、本ロードマップで想定されている成長率よりも高い。政府全体としての主張に矛盾が生じぬように、政府が主張する成長率が達成される場合も想定した計算が必要である。
- 「全部門マクロフレーム変化ケース」が提示されていることは、マクロフレームを固定した中期目標検討委員会に比べて評価できる。また、間接排出量による試算は、結果的にエネルギー転換部門での削減可能性を見えなくしてしまい、ロードマップが「対策・施策の基本的考え方」にかかげる「見える化」と明らかに矛盾するため、直接排出量による試算結果も示すべきである。

その他

- 日本のみが突出した削減目標を持つことは、経済の根幹をなす製造業等の経営を圧迫し、国際競争力を削ぐとともに製造拠点の海外移転に拍車をかけることにつながり、日本経済のシュリンク、引いては雇用の喪失につながる等の恐れがあり日本の国益とならない。「すべての主要国の参加による意欲的な目標の合意」、「公平かつ実効性のある国際枠組みの構築」を「前提」として、国際交渉においてこの基本原則を引き続き貫徹していくべきである。
- 高速道路無料化は、結局、渋滞、自動車使用機会増加、公共交通機関減となり、地球環境悪化方向となっている。今回のロードマップも、経済産業省等で検討中の政策と必ずしも整合性がとれていない。政府の施策の一体性が見えない。
- 本試案は、一市民にはとても読み切れない。また、検討時間も不足している印象を受ける。なんでもかんでも走り出してから検討するといった今のやり方では、国民すべてが迷惑する。いろいろな施策を講じるために、事前の検討が必要と思われる。結果が、良い方向に向かうのであれば、それを具体的な数字で国民に示し、理解を得ることが必要と思う。この問題に直面している当事者たる我々市民に考えるための猶予（時間、機会、生活のゆとり）を与えるべきである。
- 世界でのCO2排出量が4%程度しかない日本がいくら頑張っても世界全体での削減寄与率は小さい。排出量の多い国々、特に途上国に対しての働きかけが重要である。高い数値目標を掲げるだけではリーダーシップを発揮することは困難であり、「先進国から途上国への効率的な技術移転」を通じてのCO2削減を達成する枠組み等を提言、国際議論をリードするポジションを得て、公平性・実効性を担保するよう努力すべきである。
- 本ロードマップでは、すべてのデータを間接排出で表している。このため、エネルギー転換部門の排出は、自家消費するものみの小さな割合となっている。しかし直接排出で見れば、エネルギー転換部門は国内の最大の排出源である上、CO2排出係数は大きく悪化してきている。電力消費によるCO2排出は、消費側の節電努力のみで決まるのではなく、電力会社の燃料選択や経営方針によっても増減する。エネルギー転換部門の排出は直接排出方式で捉え、それに基づいて政策・対策を検討すべきである。
- 各部門を、「ものづくり」と「日々の暮らし・地域づくり」とに分け、後者をすべて家庭＝個人の責任によるかのように見せる分け方は不適切である。業務・運輸の一部は、企業による排出であり、責任の所在を意図的に不明確にするのはよくない。