

## 中央環境審議会 21世紀環境立国戦略特別部会への意見書

東京大学

総長 小宮山 宏

1. 環境立国のビジョンを謳いあげるべきである。現状はそのあと。

キーフレーズは、課題先進国・日本が、課題解決先進国・日本となり、21世紀の環境社会のモデルを作るということだろう。

資源に乏しい、人口密度の高い産業先進国である日本は、環境問題についても世界に先駆けて顕在化している。つまり、課題先進国であり、幾つかの困難も克服してきた課題解決先進国としての実績も有する。

例えば、現在行なわれている海外先進国の環境政策を模倣したものではなく、日本の環境政策を考える必要がある。それは、世界に、特にアジアに容易に導入されうる。具体的には、日本で問題となっている諸課題であるエネルギー資源、廃棄物の増加、環境汚染、ヒートアイランドなどを解決することが重要である。それにより、21世紀のアジア、そして世界のモデルになるというのが、環境立国のビジョンである。

2. 基本的コンセプト：賛成（自然共生、脱温暖化、循環型）

しかし、中味は例えば自然共生が生物多様性中心というのも変だ。人間と自然のダイナミズムを捉え直すという視点が鍵であろう。下記、藤前干潟の例など重要。

脱温暖化では、省エネルギーが第一。再生可能エネルギーが第二。その中で、太陽電池、風力発電、バイオマス絞り、アジア型バイオマスとして、水田稲作を取り上げるべきであろう。

循環型社会は3R。

3. 日本の良い事例を用意し、G8でも状況毎に高らかに主張すべきである。

例1 名古屋市（3R。焼却残渣10分の1、藤前干潟は残った）

例2 北九州市（エコタウン、3R、空と海が回復した、来訪者多数）

例3 公害対策（火力発電所S, N/kWh、脱硫脱硝装置の台数、90年代前半では脱硫の80%。脱硝の75%は日本で稼働）

例4 セメント原単位（4世代のプロセス変遷。日本はすべて最新世代。原単位数10%の差）

例5 自動車の効率

例6 家電の効率（冷蔵庫の最新鋭機）

例7 住宅：ゼロ住宅（積水化学、小宮山エコハウス等）→共生・脱温暖化と産業いずれの視点からも、住宅はアジアのキーのひとつ。

例8 水俣、四日市、隅田川、東京湾等々



(1) 戦略の基本理念、視点等

・京都議定書での議長国としての立場、安倍総理の意欲的な指示等から、わが国が世界に発信しうる環境戦略を目指すべきであると考え。しかしその際、これまで各国が試みてきた検討の動向・経緯からして、世界に示しうる新たな基本理念を、本特別部会での短期間での検討で示しうることは容易ではないことも、残念ながら認識しなければならないであろう。ただし、CO2 排出量大国である米国、中国、インドの京都議定書の削減計画への実質的な復帰・参加を積極的に呼びかける方向を目指すべきである。少なくとも、その姿勢が確認できなければ、国民の納得を得るのは難しいであろう。

・地球環境問題には、産業部門、運輸部門を含めた国民一人一人の理解と協力が不可欠である。上記(第1点)を前提に、国民が納得し、それを具体的な行動に移せるような訴えをすることを基本と考えるべきではなかろうか。そのためには、自らの行動が温暖化防止にどのように寄与しうるのかの指針を国民にわかり易く示す必要がある。「赤信号、皆でわたれば怖くない」の発想から抜け出し、各自の貢献こそが重要であるという効果的な広報活動を展開すべきであろう。

・その際、当面の技術革新を想定しても実行が不可能であるような目標を政府が掲げるとすれば、これは疑問である。結果として、単なる理念に留まってしまう懸念が否定できないからである。京都議定書目標達成計画の基本理念に示されている「環境と経済の両立」は、わが国が市場経済原則に立脚していることから、本特別部会においても尊重すべきであると考え。サステナブルな環境政策という視点からも、CDMのような市場機構を活用しうる条件整備を講ずることが好ましいと考える。

・環境改善にはともすればいわゆる環境優等生に過大な期待を寄せがちであるが、彼等の努力したインセンティブを削ぐことのないような対応が必要であろう。いくら努力しても更に努力が要請されるというのでは、サステナビリティが期待できなくなるからである。彼等の努力には相応な評価を行い、環境改善を要する者に改善目標を示し、実行を迫るといったのが効果的ではなかろうか。

(2) 具体的な施策—交通・物流面から—

・本特別部会は可能な限り各分野の施策を示し、それを行政が横断的な視点から実行するのは筋であると考え。

・CO2の20%程度を占める運輸部門では、運搬具対策、運行対策が鍵となる。運搬具の典型として自動車を想定すれば、環境対応型の車両の開発、普及・促進が望まれる。物理的に開発可能であっても、それが実際に普及するものでなければ、社会的な意義は薄れる。ハイブリッド車の普及を参考事例に、利用者が環境に優しい車両を一層選択するための施策を推進すべきであろう。

・経済原則から考えれば、自動車グリーン税制、燃費基準のトップランナー方式等は有効であるとする。前者では税収中立が図られないと、環境改善が税収不足をもたらすことともなるが、環境政策の観点からの措置が要請されよう。後者ではトップランナーに追随しうる方策が、独占の弊害を排除する上で要請されよう。

・運搬具としての飛行機、船舶にもほぼ同様なことがいえるが、それらの使用は事業者が中心であるので、自動車の場合よりは対象が絞られることとなる。事業者が環境に優しい運搬具を使用すれば、それが利用者に相応に評価されることが実効性を高めることに繋がる。そのためには事業者、行政が一体となって利用者の理解を得られる工夫を行うべきであろう。

・運行（走行）段階に関しては、交通手段の選択においてCO2排出量の少なさが尊重されるような工夫が必要である。その際、物流においては荷主の判断が優先される傾向が強いため、国土交通省・経済産業省が行っているグリーン物流パートナーシップ会議を一層推進することが検討されてもよいのではなかろうか。物流事業者と荷主の連携と協働こそが有効であるからである。このことはモーダル・シフトの推進にも繋がるものである。荷主の協力という点では、改正省エネ法の趣旨の活用も有効であろう。

・モーダル・シフトは物流面だけでなく、人流面でも考えられるべきであろう。特に混雑地域では公共交通機関の活用が自家用自動車の機能を活かすことともなる。また、将来的には都市部でも人口減少が予測されていることから、鉄道整備が過剰とならないようにモビリティ・マネジメントが現段階から積極的に講じられるべきであろう。

・走行時における工夫として、自動車のアイドリング・ストップが指摘されるが、船舶においても考えられてもよいのではなかろうか。その際、(1)で示したように、費用対効果の側面からの検討が必要である。費用を節約する工夫が可能であれば、費用対効果分析をパスすることは期待できよう。

・利用者に関しては、エコドライブが環境改善はいうに及ばず、燃費の節約、事故の厳守にも繋がることを具体的に広報すべきであろう。また、「個有」から「個有から共有へ」という視点で、カーシェアリングを当面セカンドカーから適用するというのもどうだろうか（拙編著『明日の都市交通政策』2003.6、成文堂、p227~228）。

以上