

## 第五次環境基本計画（中間とりまとめ）への意見

平成 29 年 10 月 13 日  
一般社団法人日本自動車工業会

**1. 環境と経済の両立・持続可能な社会：【P8, 9】****第 2 章 目指すべき持続可能な社会の姿、現下の状況を踏まえた環境政策の課題、今後の環境政策の展開の基本的な考え方**

「中間とりまとめ」には環境・経済・社会のバランスに言及し、「持続可能な社会」を、「環境・経済・社会の統合的向上を目指しながら」としながらも、「低炭素も達成する『循環共生型社会』」や「環境・生命文明社会」と定義している。依然として、環境の側面が強調されており、経済との両立の側面についてもバランスを取った記述とすべき。

**2. 排出量取引・カーボンプライシング：【P10】****現下の状況を踏まえた環境政策の課題**

汚染者負担の原則について CO<sub>2</sub> が対象に含まれる場合、自動車用燃料にも更なる負担を課すことは、既に多くの税金が課せられていることを考えると、経済性とのバランスを欠くことになる。

経団連による意見書も主張している通り、カーボンプライシング（排出量取引や炭素税）は、経済活力に負の影響を与えるのみならず、企業の研究開発の原資や、社会の低炭素化に向けた投資意欲を奪い、イノベーションを阻害するものと考えられることから、反対である。

汚染者負担の原則については具体的な記載を追記し、カーボンプライシングは含まない記述とすべき。

**3. 環境政策の原則と適用：【P12】****第 3 章 環境政策の原則・手法**

予防的取組みについて検討する場合は、費用対効果、技術的な可能性等を示すとともに、十分な科学的知見の集積と取組みの評価による施策実行の検証についての重要性を記載すべき。

<以下次ページ>

#### 4. 国際貢献：【P17】

##### (5) 将来を支える技術の開発・普及

「既に確立された技術を普及させるとともに、あるべき未来を支える革新的技術の開発・普及をいち早く進めることで、我が国の競争力を維持向上するためにも重要である」との記述は、我が国ならではの国際貢献であり賛同する。しかしながら、グローバルな視点で温室効果ガスの大幅削減を目指して取り組む重要性を強調した記載にすべき。

乗用車における日系自動車メーカーの世界シェアは約33%あり、技術開発の成果を国際的に展開しながら、グローバルな環境対応に貢献している。特に燃費向上技術や次世代自動車の海外展開により、更なる貢献が期待できるばかりでなく、我が国の国益増大にも寄与する。

#### 5. 国際競争力・国際的公平性：【P17】

##### (6) 国際貢献による我が国のリーダーシップの発揮と相互互惠関係の構築

「地球環境保全に向けた国際的なルールづくりに積極的な貢献を行い、国際社会における我が国のリーダーシップを発揮する」という記述は重要な点であるが、同時に国際的なルールにおいて公平性を確保することも重要でありその点についても追記すべき。

例えば、国際的なルールの枠組みにおいて各国間での環境規制の厳しさに差が生じると、国際商品である自動車においては厳しい規制下での生産は競争力を失い、しいては環境規制の緩い国への工場移転が進めば、産業の空洞化に繋がる懸念がある。グローバル規模での持続可能な開発継続と国益の増大の双方を実現するためには「国際的なルールの公平性」についても丁寧に記述すべき。

#### 6. 知的財産の保護：【P17】

##### (5) 将来を支える技術の開発・普及、

##### (6) 国際貢献による我が国のリーダーシップの発揮と相互互惠関係の構築

今後、発展途上国の環境対策のために、我が国の優れた環境技術を移転することは大変有用である。しかしながら、それらの環境技術は、我が国の産業界が、一層の省エネルギー・低炭素化、省資源の達成、健康で心豊かな暮らしの実現などを目標として、全力で技術開発を継続して得られた知的財産であり、日本経済を支える基盤になっている。

技術移転に際しては知的財産権の保護にも配慮しつつ、技術移転を進めることの必要性を記載すべき。

以上