

「地球温暖化対策推進大綱」に関連する行政文書開示の結果について（詳細版）

2004年5月11日 気候ネットワーク

このたび気候ネットワークでは、地球温暖化対策推進大綱に掲げられている各分野の排出削減（吸収増加）対策における「導入目標量」「排出削減目標量」の算定方法と算定根拠（「導入率」や「削減率」などの値や、「導入率」を上げるための政策的根拠など）について、情報公開法に基づき、関係省庁へ行政文書開示請求を行った。ここではその目的と情報開示請求の経過、また開示情報の全てを分析とともに公開する。

1. 情報開示の現状

(1) 地球温暖化対策推進大綱の情報非公開の実態

2002年に改定された現・地球温暖化対策推進大綱は、旧大綱（1998年策定）の対策・施策だけでは2010年度の温室効果ガスの排出量が基準年比約7%程度増加すると予測されたことから、温室効果ガスの種類その他の区分ごとに目標・（追加）対策・実施スケジュールを記述し、併せて個々の対策についての日本全体における導入目標量・排出削減見込み量・対策を推進するための施策を定めている。（大綱P4より）

しかし、導入目標量・排出削減見込み量などは、根拠が全く示されておらず、このままでは検証が極めて困難になっている。例えば、

- ・ 旧大綱の対策・施策によって「基準年比7%増加」になる基準ケースの場合、各分野の排出量がどのレベルになるのか明らかにされていない。また、個々の対策に掲げられている排出削減見込み量は、もともとどのレベルからの削減かが明らかになっていない場合が多い。
- ・ 排出削減見込み量を推計する算定方法・根拠（前提として用いた省エネ機器等の導入率や削減率など）がわからないため、どのような推計をしたのかわからない場合が多い。
- ・ 当該導入率（単年度、あるいはストック全体）や削減率を用いた根拠（2010年段階で実現できるとする根拠）が不明である場合が多い。

(2) 大綱で不可欠な情報の把握

地球温暖化対策推進大綱には、「第5 定量的な評価・見直しの仕組み（P65）」の中で、「本大綱の評価は、…本大綱の策定時に想定した普及率等の対策導入量の評価時における実績データの分析」等を行うこととなっており、そもそも策定当初のデータが明らかにならなければ、適切な評価・見直しはできないはずがない。それが十分に公開されず、大綱の評価・見直しプロセスが進められていることは、それ自体大変な問題である。既に始められている大綱の評価・見直しは、このまま適切な情報に基づかずに不透明な中で進められてしまえば、評価・見直しがおざなりになってしまう恐れがあり、さらに、次の見直しでも同じ問題が繰り返される恐れもある。

2. 情報公開の目的

(1) 目的

気候ネットワークは、これまでの地球温暖化対策の策定過程できちんとした実態把握・過去の対策の客観評価がなされてこなかったことに大きな懸念を抱いている。ステップ・バイ・ステップのアプローチにおける今年の大綱の評価・見直しでは、上記のような現状を改め、透明性の高いプロセスを確立することによって、省庁間だけでなく市民や産業界も情報を共有し、実効ある温暖化対策を進めることが必要不可欠であると考え。以上のことから、客観的に大綱の評価・見直しを進めることができるよう、算定根拠・算定方法の情報開示請求を行ったものである。

(2) 請求方法

行政文書開示請求書の「請求する行政文書の名称等」の欄には「『地球温暖化対策推進大綱』（平成14年3月19日 地球温暖化対策推進本部決定）の表1～11の「現行対策とその削減量」と「追加対策とその削減量」の中の数値（「導入目標量」と「排出削減見込み量」）の算定根拠と算定方法を示す一切の行政文書 該当箇所は別添参照」と記載し、地球温暖化対策推進大綱の各省の該当箇所にマーカーをつけたコピーを添付した。

3. 情報開示の経過

各省の情報開示に至る経過は、表1の通りである。請求書送付から開示までの期間は経産省は約3ヶ月、その他は約1ヶ月である。

表1 情報開示の経過（直近に開示された省庁順）

省庁	開示までのプロセス
経済産業省	<ul style="list-style-type: none">・1月13日 経済産業省に行政文書開示請求書送付・1月15日 経済産業省受付通知（14日受付）・2月12日付 経済産業省より「補正依頼」送付 「請求した行政文書の名称等の記載が不十分であることから、行政文書を特定することが著しく困難」であるため、どのような行政文書を必要とするのか、「その内容、項目等について具体的かつ詳細に示す」よう求める補正依頼。・2月16日頃 経産省より補正依頼に関するTEL。こちらからは文書名がわからないので特定することができないこと、質問の方法に問題が見出せないこと、補正が必要な理由がわからないことを伝える。・2月24日 各担当課との話し合いを持つという経済産業省の提案を受け、27日より日程調整に入る。・3月8日 各担当課の担当者と会合（経産省側から9名参加）(1)代替フロンについては98年の旧大綱策定から変わっておらず、審議会関連文書の保存期間（3年間）を過ぎておりもう保存していないこと、(2)燃料転換は省エネと新エネで足りない分の差でありそれ以上の試算はないとの説明を受ける。(1)については「文書がない」と回答することを要求、(2)は了承。それ以外は話し合いの結果、補正が不要であり、経産省が文書特定作業に入ることを双方で確認。

	<ul style="list-style-type: none"> ・3月29日 会合後3週間連絡なし。開示期限の30日を大きく超えているため、遅れている理由をFAXで尋ねる。理由の説明は、情報公開室から、気候ネットワークと担当課で決めたものではダメで、再度、補正請求が必要だと止められおり、もう一度、情報公開室を交えて話し合いが必要かもしれないとのこと。開示期限切れの件は、気候ネットワークが補正依頼に応じない時点で止まっているとの解釈を説明されたため、補正不要になったはずとのこちらの認識を伝える。 ・3月30日 「明日(31日)資源エネ庁と情報公開室の話し合いを踏まえ、文書の特定のため、4月1日にでも来て欲しい。」との連絡入る。 ・4月1日 こちらからのTELで、「補正が必要なくなったので文書リストを用意しており、4月2日に電話する」との説明を受ける。 ・4月6日 「明日(4月2日)に電話する」と言われて週が明けてもまだ連絡がないため、確認のメールを送信 ・4月6日 メールへの回答として「現在上に上げているので、明日午前中には届けられる」とTELで説明を受ける。 ・4月7日 再度担当者へ確認「現在、官房に決済をかけている。明日の午前にはおりてくると思う。」との回答を得る。 ・4月8日 TELしたが、「まだ、準備が出来たら連絡する」と回答。その後連絡なし。 ・4月12日 再度確認のTEL。「一部、内部でもめている。先週木曜頃出す予定だったが遅れており、火・水(4月13・14日)頃には出せると思う」との説明。 ・4月14日 直接状況確認。「革新的技術開発の一部で企業秘密に当たるところの確認中。それ以外は準備ができています」との回答を得る。 ・4月15日 FAXにて、最終的に資料をセットし、決済手続きを行っているとの連絡入る。 ・4月20日 経済産業省より行政文書開示決定通知書と補正依頼撤回の通知の受領(16日付) ・4月21日 経済産業省に行政文書の開示の実施方法等申出書持参・受理
総務省	<ul style="list-style-type: none"> ・3月11日 総務省に行政文書開示請求書送付 ・4月9日 総務省より行政文書開示決定通知書送付 ・4月13日 総務省に行政文書の開示の実施方法等申出書送付 ・4月15日 総務省にて直接受理
警察庁	<ul style="list-style-type: none"> ・3月11日 警察庁に行政文書開示請求書送付 ・3月25日 警察庁より行政文書開示決定通知書送付 ・3月30日 警察庁に行政文書の開示の実施方法等申出書送付 ・4月3日 郵送にて受理
国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> ・1月23日 国土交通省に行政文書開示請求書送付 ・1月26日 国土交通省受理 ・2月23日 国土交通省より行政文書開示決定通知書送付 ・2月26日 国土交通省に行政文書の開示の実施方法等申出書持参・受理
林野庁	<ul style="list-style-type: none"> ・1月20日 林野庁に行政文書開示請求書送付 ・1月22日 農林水産省本省情報公開窓口より受付通知 ・2月10日 林野庁より行政文書開示決定通知書送付 ・2月12日 林野庁に行政文書の開示の実施方法等申出書送付 ・2月20日 郵送にて受理
環境省	<ul style="list-style-type: none"> ・1月13日 環境省に行政文書開示請求書送付 ・2月13日 環境省より行政文書開示決定通知書送付 ・2月17日 環境省に行政文書の開示の実施方法等申出書持参・受理

4. 開示状況と開示の程度の評価

概要

(1) 開示状況について

- ・開示された情報では、請求した大綱の算定方法や根拠がすべて明らかにはならなかった。排出削減見込み量が大きい項目でストック推移のデータが必要なもの（住宅・建築物、家電等機器、自動車単体、代替フロン）のデータやストック情報はほとんど開示されなかった。
- ・開示の程度を省庁別で見ると、
 - * 警察庁、環境省地球環境局、林野庁、総務省の開示方法には新しい情報が含まれているが、排出削減見込み量の根拠（導入率や削減率など）の一部が不明、また導入率をどのように確保するのかの根拠が不明。
 - * 国土交通省のうち旧運輸省所管分も同様。
 - * 国土交通省のうち旧建設省所管分と環境省廃棄物リサイクル部所管分の開示情報では、内容は検証不可能。
 - * 経済産業省は開示までの期限（30日）のほぼ3倍の時間を要したが、開示情報の内容は審議会の公開資料が中心で、排出削減見込み量の検証をすることは不可能。また、革新的技術開発分は数字の大半が「企業秘密」として非開示であった。

(2) 部門ごとの開示程度について

産業部門（全て経済産業省所管）

モデルによる試算としてその構造、仮定と結果の概要が示されたが、排出削減見込み量の再現はできず、現時点での評価点検に役立つ数値もあまりない。需要面での対策では、自主行動計画関係がモデルの概要説明しかなく、内容の検証が不可能なのをはじめ、他も排出削減見込み量を明らかにするデータは示されていない。革新的技術開発では技術の項目と個々の排出削減見込み量が示されたものの、根拠となる数字の大半が「企業秘密」として開示されなかった。

民生部門

機器の省エネ対策・待機電力対策・エネルギーマネジメントなど（経済産業省所管）

内容は審議会資料が中心。ストックの変化についての情報が必要な対策が多いが、その排出削減見込み量を計算するに足る情報が示されたとは言えない。

住宅・建築物の省エネ対策（国土交通省のうち旧建設省所管）

新たに住宅のストックの想定データの一部が示されたが、排出削減見込み量やその内訳根拠を明らかにするデータが示されたとは言えない。また、導入率が政策措置でどこまで担保できているか依然として不明である。

運輸部門

自動車燃費対策（主として経済産業省所管）

内容は審議会資料が中心。ストック燃費（理論燃費）については、既存の各種研究論文等と同じレベルの記述であり、特に新規性はみられない。（また実態（走行）燃費との乖離については、交通政策審議会等における実態報告と異なった楽観的な予想が示されており、疑問である。）

交通流対策の一部（国交省道路局のうち旧建設省道路局所管）

ほとんどデータが開示されなかった。交通流の改善がどの程度達成可能で、またそれでどの程度の省エネになるのかについての根拠や関係式が不明で、排出削減見込み量が達成できるか不明である。

モーダルシフト・公共交通機関の利用促進等（国土交通省のうち旧運輸省所管） 交通流対策の一部（総務省、警察庁所管）

積算根拠の参考になるデータが開示されていることは評価できるが、導入率が政策措置でどこまで担保できているか不明なものが多い。

新エネルギー（経済産業省所管）

内容は審議会資料が中心。

燃料転換（経済産業省所管）

積算根拠が存在しないとの説明が口頭であったため、開示なし。

非エネルギーCO₂・メタン・一酸化二窒素（国土交通省のうち旧建設省、環境省廃棄物リサイクル対策部所管）

排出削減見込み量の試算根拠が示されたとは言えない。

代替フロン等3ガス（経済産業省・環境省所管）

口頭説明では、根拠資料は98年にさかのぼるため既に資料の保存期間を過ぎており保存していないとの説明があるが、開示情報では、そのような説明はなく、排出削減見込み量の根拠はおろか、当該対策を構成する様々な部分の内訳すら全く示されなかった。また、2%プラスの根拠が全く示されず、目標が甘すぎるという可能性がますます高まった。

革新的技術開発（経済産業省所管）

計算の流れが示されたが、数字の大半が「企業秘密」として非開示で、2010年段階での普及可能性についても示されていない。

国民の更なる温暖化防止活動（環境省地球環境部所管）

積算根拠の参考になるデータが開示されていることは評価できるが、使われている係数などは一部の計測や特定機器で得られているものを全体の係数として用いたものがあることが明らかになった。また、省エネ行動などの導入量を全世帯の30%などと高めに置きながらその根拠が示されていない。

吸収源（林野庁所管、一部国土交通省所管）

積算根拠の参考になるデータが開示されていることは評価できるが、政策措置でどこまで担保できているか不明な点がある。

(1) 開示情報の評価の考え方

開示された情報が十分なものかどうかは、算定方法・根拠を記した開示データをもとに、第三者が計算をし、大綱に掲げられた排出削減（吸収）見込み量の結果を確認できるかどうかによる。単に結果だけであったり、根拠が示されていないれば削減量などを把握・評価することができない。対策根拠は置いた想定、計算式、計算式に代入される数値が求められる。また、対策にストックデータが求められる場合には、ストック構成が必要になる。

(2)に各省庁の対策ごとに開示の程度の分析を行っている（ ）。

()ここでは削減量の算定方法の開示程度を評価しているだけであり、この評価と、対策の内容そのものが優れていることや削減量の前提が適切であることは別である。個々の対策や削減量の前提条件の問題点は、算定方法や根拠を明らかになって初めてわかるものである。

凡例

「対策名」...大綱に掲げられている対策

「削減量」...大綱に掲げられている排出削減（吸収）見込み量（CO₂換算）

「開示度」...情報開示の程度

...開示された情報によって排出削減（吸収）見込み量の算定方法の把握がほぼ可能で、導入量などの裏付けも明らかな場合

...開示された情報によって排出削減（吸収）目標量の算定方法の把握がほぼ可能だが、導入量の裏付けが不明な場合

×...開示された情報には根拠が不十分、算定方法が示されていないなどによって、排出削減（吸収）見込み量の算定が出来ない場合

「新規情報」...今回の情報開示で初めて出てきた情報の有無

...試算に当たって重要な新規情報あり

...その他の新規情報あり

×...新規情報なし（既に公開されたもののみ、大綱とほぼ同じレベルの記述のみ、等）

「ストックデータの必要性」

不可欠...ストックデータがなければ対策量が計算できないもの

開示が望ましい...対策量の雑把な計算はできないことはないが、実態を踏まえた試算にはストックを組み込むことが求められるもの。

—...不可欠とは言えないもの

「排出削減見込み量の算定方法と根拠の開示」...大綱に掲げられた排出削減（吸収）見込み量の開示程度の評価

「対策を行わなかった場合の試算」...表記の対策が実施されなかった場合の排出量やその算定方法が示されているか否か。

「追加で開示すべきデータ」...開示が不十分であり、さらに開示するデータがある場合その内容

「担当」...表記対策の担当部局（明記されている場合）

(2) 各省庁の対策ごとの評価結果

警察庁（開示情報 P1-1～P1-5）

(a) 該当開示項目（表2）

	対策名	担当
運輸部門のCO ₂ 対策	高度道路交通システム（ITS）の推進のうちの信号機の集中制御化（370万トンの内数）	交通規制課
	交通安全施設の整備（削減量70万トン）	

(b) 開示程度分析（表3）

対策名	排出削減見込み量	開示度	新規情報	ストックデータの必要性	排出削減見込み量の算定方法と根拠の開示	対策を行わなかった場合の試算	追加開示を求める項目	担当
「高度道路交通システム（ITS）の推進」のうち、信号機の集中制御化	370万tの内数（143万t程度）			—	<ul style="list-style-type: none"> ・当該対策のうち信号機の集中制御化が内数として143万tを占めることが示された。 ・整備基数及び削減率（基数あたり削減量）が出されているが、集中制御化によってどのように交通流が円滑化されるのか、関係式やシミュレーションが不明。交通量、車線数、前後の交差点との位置関係などによって、それぞれ異なるはずであるが、どのように定量化したのか、根拠が示されていない。 	なし	交通流円滑化の程度、状況別の数字、全国の一覧	交通規制課
交通安全施設の整備 開示資料では「信号機の高度化」と表現	70万t			—	<ul style="list-style-type: none"> ・信号機の高度化の整備基数と削減量が示されているが、大綱の排出削減見込み量と、資料の数字が一致していない。（担当者説明：信号機の高度化による15.1万tCを四捨五入して20万tCとし、CO₂換算したもの） ・交通流の円滑化効果は、交通量、車線数、前後の交差点との位置関係などによって、それぞれ異なるはずだが、関係式やシミュレーションが不明。どのように定量化したのか、根拠が示されていない。 	なし	交通流円滑化の程度、状況別の数字、全国の一覧 大綱の削減見込み量と、資料の数字が一致しない理由	交通規制課

総務省（開示情報 P2-1～P2-5）

(a) 該当開示項目（表4）

	対策名	担当
運輸部門のCO ₂ 対策	テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進	情報通信政策局情報流通振興課情報流通高度化推進室

(b)開示程度の分析(表5)

対策名	排出削減見込み量	開示度	新規情報	ストックデータの必要性	排出削減見込み量の算定方法と根拠の開示	対策を行わなかった場合の試算	追加開示を求める項目	担当官庁
テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進	340万t	×		—	<ul style="list-style-type: none"> ・排出削減見込み量の試算方法については開示。 ・どのような情報通信環境が整備されて「テレワーク率が情報通信環境の整備によって欧州レベルに上昇」するのか、それによりどのような業務について、どれだけテレワークが可能になるのか、定量的な根拠が不明。また、情報通信環境を整備するための、政策的裏付も不明。 ・公共交通機関については、通勤(出張)者が減っても、それに比例して運行本数を減らす等の対応がとられない限り、削減量を比例的に見込むことは計算上もできないはず。もしそうであれば、公共交通機関の利便性が低下し、公共交通の利用促進との整合性も失われる。 	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・情報通信環境整備の詳細 ・業務毎のテレワークへの移行の詳細とそれによる削減量の定量的な根拠 ・当該対策が進展する根拠(例えば政策の裏付等) 	情報流通振興課

林野庁(開示情報 P3-1~P3-8)

(a)該当開示項目(表6)

	対策名	担当
吸収源対策の推進	森林・林業対策の推進	企画課・研究普及課

(b)開示程度の分析(表7)

対策名	吸収見込み量	開示度	新規情報	ストックデータの必要性	吸収見込み量の算定方法と根拠の開示	対策を行わなかった場合の試算	追加開示を求める項目	担当官庁
森林・林業対策の推進	4767万t			必要	<ul style="list-style-type: none"> ・育成単層林、育成複層林(人工、天然)、天然生林(保安林等)の4区分について試算結果と使われる係数を公表している。 ・実現のための政策措置は示していない。 ・森林の吸収量は成長期と成熟期で大きく異なるはずだが、年代ごとの森林面積データなどは基本計画策定時しか国レベルでは把握していないこと、また炭素換算にはIPCCのデフォルト値を使っているとの口頭説明があった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「現状程度で森林整備等が推移した場合は、「純吸収量」(吸収量と排出量の差)は「森林整備等が十分に確保された場合」の7割にとどまるとし、育成単層林、育成複層林、天然生林の4区分について試算結果と使われる係数を公表している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・各数値(成長量、蓄積増など)の根拠 ・政策措置(森林計画が現行対策では7割に留まるところを10割達成するための)の内容の政策措置)の内容 	企画課 研究普及課

経済産業省（開示情報 P4-1～P4-22）

(a) 該当開示項目（表8）

経済産業省の担当する対策は以下の各項目である。このうち、削減量の計算においてエネルギー別のデータが特に求められるのは産業部門の「自主行動計画の着実な実施とフォローアップ」、ストックデータが不可欠なものは、民生部門（業務・家庭部門）の「機器の効率改善の強化措置」および「トップランナーの適用機器の拡大」、代替フロン等3ガス対策である。

対策分野など		対策名	担当
エネルギー需給両面の対策を中心とした二酸化炭素排出削減対策の推進	産業部門の需要面での対策	自主行動計画の着実な実施とフォローアップ等	資源エネルギー庁 省エネルギー対策課
		高性能工業炉の導入促進	
		技術開発及びその成果の普及（高性能ボイラ、高性能レーザー）	
	民生部門の需要面での対策	機器の効率改善の強化措置	資源エネルギー庁 省エネルギー対策課
		トップランナーの適用機器の拡大	
		高効率給湯器の普及促進	
		待機時消費電力の削減	
		技術開発及びその成果の普及	
		家庭用ホームマネジメントシステムの普及促進	
		業務用需要におけるエネルギーマネジメントの推進	
	運輸部門の需要面での対策	自動車の燃費の改善の強化措置	資源エネルギー庁 省エネルギー対策課
		クリーンエネルギー自動車の普及促進	
		トップランナー基準適合車の加速的導入	
	新エネルギー対策		資源エネルギー庁 新エネルギー対策課
燃料転換			
非エネルギー起源二酸化炭素、メタン及び一酸化二窒素の排出抑制対策の推進（ ）	アジピン酸製造過程における一酸化二窒素分解装置の設置		
	混合セメントの利用拡大等削減量を明記していない対策		
代替フロン等3ガスの排出抑制対策の推進		経済産業省オゾン層保護等推進室/環境省フロン等対策推進室	
革新的技術開発		産業技術環境局研究開発課	

() 今回開示請求せず、追加請求予定

(b)開示程度の分析（表9）

（各部門の対策）

- ・ 自主行動計画フォローアップ、高性能工業炉、技術開発等は、新しい情報開示はなし。モデルによる試算としてその構造、仮定の概要と結果の概要が示されたが、対策量の再現はできず、現時点での評価点検に役立つ数値もあまりない。
- ・ 新エネルギーについては、新しいデータは示されなかった。
- ・ 革新的技術開発については、技術の項目と総量が示されたものの、それらが2010年に商業利用可能だとするデータが示されないどころか、根拠となる数字の大半が「企業秘密に当たる」として開示されなかった。
- ・ 燃料転換については、省エネと新エネで達成不可能な量を算出しただけでそれ以上の根拠はないとの口頭説明で、根拠がないことが明らかになった。

対策名	排出削減見込み量	開示度	新規情報	ストックデータの必要性	排出削減見込み量の算定方法と根拠の開示	対策を行わなかった場合の試算	追加開示を求める項目	担当
自主行動計画の着実な実施とフォローアップ等	6050	×	×	—	・モデルの概要、想定の一部と結果の一部のみ ・業種ごとの対策技術等の導入の仮定や省エネ・CO ₂ 排出削減の結果の値がほとんどない ・当該対策が進展する根拠が示されていない	同左	・モデルの想定 ・業種ごとの結果（生産量、対策の有無における燃料別のエネルギー消費量（電力や熱の供給を含む）CO ₂ 排出量） ・仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法。 ・当該対策が進展する根拠（例えば政策の裏付等）	資源エネルギー庁省エネルギー対策課
高性能工業炉の導入促進	110	×	×	開示が望ましい	・概要説明のみ。具体的な計算式やそこに代入すべき数値が示されていない ・当該対策が進展する根拠が示されていない	なし	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	
技術開発及びその成果の普及（高性能ボイラ、高性能レーザー）	150	×	×	—	・概要説明のみ。具体的な計算式やそこに代入すべき数値が示されていない ・商業化の見通しが示されていない ・当該対策が進展する根拠が示されていない	なし	・算定方法と想定値の全て ・商業化の見通し（既存製品とのコスト差予測等） ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	
機器の効率改善の強化措置	3040	×	×	不可欠	・算定方法の概要のみ ・ストック情報については簡略化した計算を行っていることを示唆	試算方法の概要のみ。	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法 ・導入率の根拠（全てが規制によるものかどうか）	

トップランナーの適用機器の拡大	290	×	×	不可欠	・算定方法の概要が示されたのみで対策の計算根拠が示されていない ・ストックの状態など不明。	試算方法の概要のみ。	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法。 ・導入率の根拠（全てが規制によるものかどうか）
高効率給湯器の普及促進	110	×	×	開示が望ましい	・概要説明のみで対策の計算根拠が示されていない ・当該対策が進展する根拠が示されていない	なし	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法。 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）
待機時消費電力の削減	110	×		不可欠	・算定方法の概要のみで対策の計算根拠が示されていない ・当該対策が進展する根拠が示されていない	試算方法の概要のみ。	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）
技術開発及びその成果の普及（高効率照明）	150	×	×	開示が望ましい	・概要説明のみで対策の計算根拠が示されていない ・商業化の見通しが示されていない ・当該対策が進展する根拠が示されていない	なし	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法 ・商業化の見通し（既存製品とのコスト差予測等） ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）
家庭用ホームマネジメントシステムの普及促進	290	×	×	開示が望ましい	・概要説明のみで対策の計算根拠が示されていない ・当該対策が進展する根拠が示されていない	なし	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）
業務用需要におけるエネルギーマネジメントの推進	770	×	×	開示が望ましい	・概要説明のみで対策の計算根拠が示されていない ・当該対策が進展する根拠が示されていない	なし	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）
自動車の燃費の改善の強化措置	1390	×	×	不可欠	・算定方法の概要のみで対策の計算根拠が示されていない ・ストックについては簡略化した計算を行っていることが推定されるが全容は明らかでない	試算方法の概要のみ。	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法。 ・導入率の根拠（全てが規制によるものかどうか）
クリーンエネルギー自動車の普及促進	220	×	×	不可欠	・概要説明のみで対策の計算根拠が示されていない ・ストックについては簡略化した計算を行っていることが推定されるが全容は明らかでない	なし	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報および置き換えがどの車種区分かの想定。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法。 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）

トッランナー 基準適合車の加 速的導入	260	×	×	不可欠	・算定方法の概要のみで対策の計算根拠が示されていない ・ストックについては簡略化した計算を行っていることが推定されるが全容は明らかでない	試算方法の概要のみ。	・算定方法と想定値の全て ・計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	
新エネルギー対策	3400	×	×	—	・一部については算定方法と代入する値・根拠が示されているが、一部は根拠不十分	なし	・全てのエネルギー源について、算定方法と想定値の全て ・熱については置き換えがどの燃料かの想定 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	資源エネルギー庁 新エネルギー対策課
代替フロン等3ガスの排出抑制対策の推進	3400	×	×	一部対策は不可欠	・口頭説明では、根拠資料は98年にさかのぼるため既に資料の保存期間を過ぎており保存していないとの説明があるが、開示情報では、そのような説明はない。 ・業界提供のデータを参考にしたとされるが、根拠不明。大綱に記載された代替フロン等3ガス全体の削減見込み量以上の開示はない	同左	・業種ごとの算定方法と想定値の全て ・冷媒・絶縁ガスについては計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	経済産業省 オゾン層保護等推進室 環境省フロン等対策推進室
革新的技術開発	744	×		—	・積算根拠の数字が「企業秘密」との理由で非開示 ・対象技術の種別と対策量が示された	なし	・技術ごとの算定方法と想定値の全て ・商業化の見通し（既存製品とのコスト差予測等） ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等） （定量的な点検が必要な対策の根拠が企業秘密というのは問題。根拠を示すか対策から削るかどちらか選択すべき）	産業技術環境局研究開発課
燃料転換	1800	開示なし			省エネと新エネで達成不可能な量を算出しただけで、それ以上の根拠はないとの説明あり。開示はなし			

国土交通省（開示情報 P5-1～P5-17）

(a) 該当開示項目（表 10）

国土交通省の担当する対策は以下の各項目である。このうち、削減量の計算においてストックデータが不可欠なものは業務・家庭部門の「住宅・建築物の省エネルギー性能の向上」である。

対策部門	対策名	担当	
エネルギー需給両面の対策を中心とした二酸化炭素排出削減対策の推進	民生部門の需要面での対策	住宅・建築物の省エネルギー性能の向上	住宅局住宅生産課、住宅局建築指導課、大臣官房官庁営繕部設備課
	運輸部門の需要面での対策	アイドリングストップ装置搭載車両の普及	総合政策局環境・海洋課
		大型トラックの走行速度の抑制	総合政策局環境・海洋課
		自動車交通需要の調整	道路局地方道・環境課
		高度道路交通システム（ITS）の推進	道路局ITS推進室、（一部、警察庁交通規制課）
		路上工事の縮減	道路局国道課
		海運へのモーダルシフトや輸送効率の向上	海事局参事官室
		物流の効率化（トラック輸送の効率化）	自動車交通局貨物課
		鉄道貨物の利便性向上	政策統括官付政策調整室（物流担当）付 鉄道局業務課貨物鉄道室
		物流の効率化（国際貨物の陸上輸送距離の削減）	港湾局計画課
		公共交通機関の利用促進	総合政策局交通計画課
		鉄道のエネルギー消費効率の向上	鉄道局総務課鉄道企画室、施設課
		航空のエネルギー消費効率の向上	航空局総務課
非エネルギー起源二酸化炭素、メタン及び一酸化二窒素の排出抑制対策の推進	一酸化二窒素	下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化	都市・地域整備局下水道部下水道企画課
		下水道、合併浄化槽等の普及に伴う汚水処理の高度化	都市・地域整備局下水道部下水道企画課 廃棄物・リサイクル対策部浄化槽推進室
吸収源対策の推進	都市緑化等の推進	都市緑化等の推進	都市・地域整備局公園緑地課、緑地環境推進室

(b) 開示程度の分析（表 11）

（担当の省・セクションによる違い）

- 旧建設省担当分と旧運輸省担当分でははっきりと差がある。旧運輸省は大綱の元となる算定方法や根拠が新たに開示された。しかし、それがどのような根拠に基づいて算出されたのかはわからない。一方、旧建設省分の大半は推計不可能で、特に道路局担当分は、大綱の文章そのままのような内容で、請求に答えるものにはなっていない。

（各部門の対策）

- 業務・家庭部門の住宅・建築物の省エネ性能についてはデータが不十分で、開示情報からは排出削減量を算定することは出来ない。特に、非住宅建築物に

については過去のストック構成すら示されていない。

- ・ 運輸部門のうち、モーダルシフト・公共交通機関の利用促進等（旧運輸省所管）の道路関係以外については、新たな情報が開示されたが、その数字の根拠はわからない。
- ・ 「交通流対策」（国土交通省道路局所管）は、開示された情報の中に、必要とされるデータがほとんどなかった。交通流の改善がどの程度達成可能で、またそれでどの程度の省エネになるのかについての根拠や計算式も不明である。
- ・ 自動車燃費対策は経済産業省が中心に取りまとめている。
- ・ 非エネルギー起源 CO₂・メタン・一酸化二窒素部門の下水道対策（国土交通省下水道部）については、開示データが不十分である。

対策名	排出削減見込み量	開示度	新規情報	ストックデータの必要性	排出削減見込み量の算定方法と根拠の開示	対策を行わなかった場合の試算	追加開示を求める項目	担当
住宅・建築物の省エネルギー性能の向上	3560万t	×		不可欠	・根拠不十分。削減量の算定にはストックデータが不可欠であるが、住宅のストックは開示されたものの、非住宅建築物については現状データすら示されていない ・導入率の根拠については明らかでない	同左	・算定式と根拠全て（住宅は全国一律か地域ごとの集計か、非住宅は全体か建物種類別か） ・計算の前提としたストックの情報。簡易的に求めているのであればその方法 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	住宅局住宅生産課 住宅局建築指導課 大臣官房官庁営繕部設備課
アイドリングストップ装置搭載車両の普及	110			—	排出削減見込み量の試算方法については開示。しかし、アイドリングストップ装置の効果は、道路走行状況により異なり、計算の前提が示されなければ評価できない。 アイドリングストップ装置の搭載は、法定義務ではないので、なぜ新車の30%に搭載されると想定できるのか不明。	想定していない	アイドリングストップ装置の効果の計算方法、前提。	総合政策局環境・海洋課
大型トラックの走行速度の抑制	80			—	・対策量想定の流れと代入する数値が示されているものの、一部の数値がどのように得られたか示されていない ・導入率の根拠については明らかでない	なし	・数値の根拠 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	総合政策局環境・海洋課
自動車交通需要の調整	70	×	×	—	・概要説明のみ（自転車道・自転車駐車場の整備以外は想定がない模様） ・導入率の根拠については明らかでない	なし	・算定方法と想定値の全て ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	道路局地方道・環境課
高度道路交通システム（ITS）の推進	370のうち230	×	×	—	・根拠不明。大綱本文の言い換えに近い。削減量の算定方法をここから推定することは不可能 ・導入率の根拠については明らかでない	なし	・算定方法と想定値の全て ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	道路局ITS推進室

路上工事の縮減	40	×	×	—	<ul style="list-style-type: none"> ・根拠不明。具体的数字は一切ない ・導入率の根拠については明らかでない 	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・算定方法と想定値の全て ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等） 	道路局国道課
海運へのモーダルシフトや輸送効率の向上	370	×		—	<p>モーダルシフト分は開示。 内航海運の分担率がどのような根拠で3%向上としたのか不明。 輸送効率向上（スーパーエコシップ（SES）導入）はなぜ置換船の半数がSESになるのか根拠が不明。</p>	なし	<ul style="list-style-type: none"> 内航海運の分担率の向上根拠 ・輸送効率向上分の試算における算定方法と想定値の全て ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等） 	海事局参事官室
物流の効率化（トラック輸送の効率化）	290	×		—	<ul style="list-style-type: none"> ・排出削減見込み量の推定については開示 ・導入率の根拠については明らかでない ・貨物輸送実態の推移との関連で、積載率、走行距離の設定は将来動向を反映したものか不明。 	なし	<ul style="list-style-type: none"> 貨物輸送実態の推移との関連で、積載率、走行距離の設定の根拠 	自動車交通局貨物課
鉄道貨物の利便性向上	40	×		—	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験分とJR西日本山陽線鉄道貨物輸送力増強からなることは示された。 ・しかし、貨物種別、距離帯別などの条件によって、局部的な社会実験を一律にスライドするだけで削減量の見込みとできるか不明。 ・導入率の根拠については明らかでない ・山陽線についても、「輸送力」を増強したからといって、実際にトラックから輸送がシフトするのか、根拠が不明。運賃政策や端末輸送との整合性が伴わなければ実際にシフトは起こらない。このような条件をどう想定しているのか、根拠が不明。 	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験分の根拠、山陽本線増強分の算定方法 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等） 	政策統括官付政策調整室（物流担当）付 鉄道局業務課貨物鉄道室
物流の効率化(国際貨物の陸上輸送距離の削減)	180	×		—	<ul style="list-style-type: none"> ・距離の想定がどこから得られたか等、細目が示されていない ・導入率の根拠については明らかでない 	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送距離削減部分の細目 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等） 	港湾局計画課
公共交通機関の利用促進	520			—	<ul style="list-style-type: none"> ・排出削減見込み量の推定については開示 ・導入率の根拠については明らかでない ・鉄道・新交通の新線整備に対して、乗用車の台 km が一律にシフトするとした根拠が不明。 ・バス:利用促進について、乗用車の平均走行距離が全国一律の数字であり不自然。どのような方法でバスの利用を促進するか不明。 	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・新線整備に対する乗用車シフト率の根拠 ・バス利用促進と乗用車シフト率の根拠 	総合政策局交通計画課

鉄道のエネルギー消費効率の向上	40			開示が望ましい	・排出削減見込み量の推定については開示されている ・導入率の根拠については明らかでない	なし	・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	鉄道局総務課鉄道企画室、施設課
航空のエネルギー消費効率の向上	110	×		開示が望ましい	・根拠の一部（エネルギー消費原単位改善）が示されていない。 ・導入率の根拠については明らかでない	なし	・エネルギー消費原単位 7%改善の想定の内容 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	航空局総務課
下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化	140	×		—	・対策前と対策後のN ₂ Oの排出総量が示されているだけで、算定方法、根拠が示されていない ・導入率の根拠については明らかでない	同左	・算定方法と想定値の全て ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	都市・地域整備局下水道部下水道企画課
下水道、合併浄化槽等の普及に伴う汚水処理の高度化	70	×		—	・対策前と対策後のN ₂ Oの排出総量が示されているだけで、算定方法、根拠が示されていない ・導入率の根拠については明らかでない	同左	・算定方法と想定値の全て ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	都市・地域整備局下水道部下水道企画課 / 環境省廃棄物・リサイクル対策部浄化槽推進室
都市緑化等の推進	28			—	・排出削減見込み量の推定については開示されている ・導入率の根拠については明らかでない	なし	・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	都市・地域整備局公園緑地課、緑地環境推進室

環境省（開示情報 P6-1～P6-35）

(a) 該当開示項目（表12）

環境省の担当は以下の各項目である。このうち、対策量の計算においてストックデータが不可欠なものは代替フロン等3ガス部門の「代替フロン等3ガスの排出抑制対策の推進」である。

対策分野	対策名	担当
非エネルギー起源二酸化炭素、メタン及び一酸化二窒素の排出抑制対策の推進	廃棄物焼却に由来する二酸化炭素排出抑制対策の推進	廃棄物リサイクル対策部
	可燃性廃棄物の直接埋立てに由来するメタン排出削減対策	
	一般廃棄物焼却施設における燃焼の高度化	
	下水道、合併浄化槽等の普及に伴う汚水処理の高度化	廃棄物リサイクル対策部、国土交通省と共管
代替フロン等3ガスの排出抑制対策の推進		地球環境局環境保全対策課フロン等対策推進室、経済産業省と共管
国民各界各層の更なる地球温暖化防止活動の推進		地球環境局地球温暖化対策課

(b)開示程度の分析

(担当の省・セクションの間の違い)

開示の程度を見ると、地球環境局の担当分、旧厚生省の廃棄物リサイクル部担当分、経済産業省との共管分でははっきりと差がある。地球環境局の担当分は算定方法やデータを提示し、削減量の推計がほぼ可能なレベルに達している。一方、廃棄物リサイクル部担当分はデータが不十分で推計が出来ない。また、経済産業省との共同担当分については新しい情報は無い。

(各部門の対策)

- ・非エネルギー起源 CO₂・メタン・一酸化二窒素部門の対策（廃棄物リサイクル部）については、データが不十分で算定根拠はやはり不明である。
- ・代替フロン等3ガスについては内訳が全く示されなかった。
- ・国民の行動については、算定方法や根拠は開示され、想定に幅があるものの多くは電力の係数に全電源と火力のみと2つの想定を置いていること、一部は導入量自体に幅を持たせていることが明らかになった。使われている係数などは一部の計測や特定機器で得られているものを全体の係数として用いたものであることが明らかになった。

表 13 非エネルギー起源二酸化炭素、メタン及び一酸化二窒素の排出抑制対策の推進

対策名	排出削減見込み量	開示度	新規情報	ストックデータの必要性	排出削減見込み量の算定方法と根拠の開示	対策を行わない場合の試算	追加開示を求める項目	担当
廃棄物焼却に由来する二酸化炭素排出抑制対策の推進	300万t	×			・対策前と対策後のCO ₂ 排出総量が示されているだけで、算定方法や根拠の詳細が示されていない ・導入率の根拠については明らかでない	同左	・計算式自体と、そこに代入するデータ ・目標指標である廃棄物全体のリサイクル率と、廃棄物起源CO ₂ のカウント対象の廃プラスチックリサイクル率との関係 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	廃棄物リサイクル対策部
可燃性廃棄物の直接埋立てに由来するメタン排出削減対策	120	×			・対策前と対策後のメタン排出総量が示されているだけで、算定方法や根拠の詳細が示されていない ・導入率の根拠については明らかでない	同左	・計算式自体と、そこに代入するデータ ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	
一般廃棄物焼却施設における燃焼の高度化	5	×			・対策前と対策後のN ₂ O排出総量が示されているだけで、算定方法や根拠の詳細が示されていない ・導入率の根拠については明らかでない	同左	・計算式自体、特に広域化の削減効果を想定する計算式と、そこに代入するデータ ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	
下水道、合併浄化槽等の普及に伴う汚水処理の高度化	70	×			・対策前と対策後のN ₂ O排出総量が示されているだけで、算定方法、根拠が示されていない ・導入率の根拠については明らかでない	同左	・計算式自体と、そこに代入するデータ ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	

表 14 代替フロン等3ガスの排出抑制対策の推進

対策名	排出削減見込み量	開示度	新規情報	ストックデータの必要性	排出削減見込み量の算定方法や根拠の開示	対策を行わない場合の試算	追加開示を求める項目	担当
代替フロン等3ガスの排出抑制対策の推進	3400	×	×	一部対策は不可欠	・根拠不明。大綱に記載された代替フロン等3ガス全体の削減見込み量以上の開示はない	同左	・業種ごとの算定方法と想定値の全て ・冷媒・絶縁ガスについては計算の前提としたストックの情報。仮定を置いて簡易的に求めているのであればその方法 ・導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	経済産業省化学物質管理課 オゾン層保護等推進室 環境省地球環境局環境保全対策課フロン等対策推進室

表 15 国民各界各層の更なる温暖化防止活動の推進

対策名	排出削減見込み量	開示度	新規情報	排出削減見込み量の算定方法や根拠の開示	対策を行わない場合の試算	追加開示を求める項目	担当
冷房温度の28度への引き上げ、暖房温度の20度以下への引き下げ	44-85万t			計算方法は明らかになった 導入率の根拠は不明		・業務用が数値に入っているなら業務分も示すべき ・導入率の根拠(例えば政策の裏付等)	地球温暖化対策課
自動車利用の自粛等	数値なし						
駐停車時のアイドリングストップの等の推進	14-28			計算方法は明らかになった 導入率の根拠は不明 国交省のアイドリングストップとの関係不明、ダブルカウントはないか。 走行状況によってアイドリングストップの効果は異なり、算定根拠不明。	なし	算定の詳細な根拠、国交省アイドリングストップとの関連	
冷房温度の28度への引き上げ、暖房温度の20度以下への引き下げ	家庭の取組の内数					・業務用の想定値	
国の事務・事業に関する温室効果ガス排出抑制対策の実施	15	×		根拠を明らかにせず	なし	・試算式と積み上げ、導入率の全根拠	
都道府県の事務・事業に関する温室効果ガス排出抑制対策の実施	60			計算方法は明らかになった 導入率の根拠は不明	想定せず	導入率の根拠（例えば政策の裏付等）	
市町村の事務・事業に関する温室効果ガス排出抑制対策の実施	200				なし		
白熱灯を電球形蛍光灯にとりかえる	74-141				同左		
電力消費量の小さい電子レンジへの買い換え	35-68				同左		
食器洗い機の導入	160-118				同左		
節水シャワーヘッドの導入	85				同左		

家族が同じ部屋で団らんし、暖房と照明の利用を2割減らす	341-467				なし	
テレビ番組を選び、1日1時間テレビ利用を減らす	19-35				なし	
シャワーを1日1分家族全員が減らす	93				なし	
冷蔵庫の効率的利用	15-28				なし	
風呂の残り湯を洗濯に使いまわす	24-46				なし	
ジャーの保温を止める	44-85				なし	
買い物袋を持ち歩き、省包装の野菜などを選ぶ	83				同左	
エコクッキングの普及	10				同左	
洗面所の節水	9-17				なし	
エコドライブの実践等	81-162				同左	・家庭分と業務分が分離できればなおよい ・導入率の根拠(例えば政策の裏付等)
乗用車及び軽乗用車への断熱フィルム装着	2-3				なし	導入率の根拠(例えば政策の裏付等)
白熱灯を電球形蛍光灯にとりかえる	64-122				同左	
光害対策として夜間屋外照明の上方光束を50%削減	17-32				なし	
エネルギー効率の高い調理器を利用する	2				なし	
事務所の一旦消灯の実施	18-31				なし	
無駄なコピーの縮減	1-3				なし	
昼休み等におけるパソコン類のスイッチオフ	4-7				なし	
社用車等におけるエコドライブの推進	一般国民分の内数					家庭分と業務分が分離できればなおよい
サマータイム	25-123	×		根拠の記述が不十分 導入率の根拠は不明	なし	・計算方法や根拠数値の全て ・導入率の根拠(例えば政策の裏付等)

5. 開示情報内容の評価

ここまでで見てきた通り、全体的に開示情報は決して十分なものとは言えず、各省・セクションにより開示の程度はばらつきがあり、政府は説明責任を果たしているとは言いがたい。今回開示された資料を一覧しただけでも、削減量の推計の前提となる各種条件が、それぞれの推計主体によって個別・恣意的に設定されているのみであり、開示された情報だけでは、大綱内容やその前提とされた算定方法・根拠の問題点を明らかにすることはできず、重要な情報が、政府省庁間でさえ共有されていないことが推定できる。ましてや市民・産業界・事業者にとっては、必要な情報が全く提供されていないに等しい。これでは、大綱の評価・見直しを総合的かつ適切に行うことができず、大綱の目標達成に向けた全国民的努力を実施する前提が整っていないと評価せざるを得ない。

今回の行政文書開示請求によって、政府が大綱に関連する一切の文書を開示したということであれば、大綱策定時には、十分な根拠を確認することなく対策量と削減量を積み上げたに過ぎないということになる。また、そうでなくきちんと考慮されたというのであれば、十分な根拠は今回の開示では示されなかったこと

になる。このような状況は極めて問題であるため、気候ネットワークでは追加の開示請求も含め、更なる情報公開を求め、今後の地球温暖化対策と政策措置の決定プロセスの透明性を高めることを要求していく予定である。

なお、現時点で得られた情報からは、個別対策の内容について次のようなことを指摘することができる。

産業部門は現行対策では景気次第

データが不十分であるため、排出削減量自体の妥当性、また目標達成の実現可能性を評価することはできないが、内容を中央環境審議会などに新たに出された最近の進捗状況とあわせて推定すると、今後も現行政策措置を改めなければ効率悪化が続き、対策の進展はあまり期待できず、景気悪化で生産量が減れば達成の可能性もあるという、景気になりそうである。一方で、政策措置を強化すれば削減量の深堀が最も期待できる部門である。

業務・家庭部門の住宅・建築物の省エネ性能は目標達成が厳しい

データが不十分であるため、排出削減量自体の妥当性、また目標達成の実現可能性を評価することはできないが、内容を中央環境審議会などに新たに出された最近の進捗状況とあわせて推定すると、現在の政策措置のままでは目標は難しい模様である。

運輸部門のうち自動車燃費対策は、モード燃費による机上の値が達成されるのみであり、実態燃費との乖離度が考慮されていない

開示された情報は既に公開済みの内容を超えるものではなく、モード燃費による計算値は目標達成の可能性はあるが、実態燃費との乖離度の見込みが甘いため、現実の排出量としては達成されない可能性が大きい。

「交通流対策」(国土交通省道路局所管)は根拠が出せなかった可能性がある

開示された情報に、必要とされるデータがほとんどなく、交通流の改善がどの程度達成可能で、またそれでどの程度の省エネになるのか、についての根拠や関係式が不明で、削減量が達成できるかわからない。警察庁のITS および交通安全施設整備分も確認できる根拠は乏しく、現在の政策措置のままでは排出削減見込み量は達成できない可能性がある。

運輸部門のうちモーダルシフト・公共交通機関の利用促進等は、政策措置の担保が不明であり、実現性が危うい

開示された情報から、算定根拠は明らかになったが、それらの試算が、政策措置でどこまで担保できているか不明であり、現在の政策措置のままでは実現性が危ういことがわかる。テレワークによる交通代替促進の試算はその顕著な例であり、どのような情報環境整備によりどのような業務がテレワークへ移行するのかを考慮していない粗雑なもので、これによって対策量を見込むことは不相当であることが明らかになった。

代替フロン等3ガスは大綱の「+2%」の目標根拠が依然不明

事前の口頭説明は、98年大綱策定時の内容のままであるため、根拠資料となる審議会関連の保存期間(3年)を過ぎており保存していないとのことであり、フォローアップをすることがわかっている大綱の前提とされている関連情報が保存されていないという不自然なものであった。その上、開示情報は、計算根拠や仮

定のみならず、2010年見通し(対策あり、なしの両方)における内訳が全く示されなかった。経済産業省の産業構造審議会でも近年は内訳を示すのを停止しており、大綱の「2%プラス」の根拠が何ら示されず、目標自体が甘すぎる可能性がますます強まった。

国民の更なる温暖化防止活動は別扱いが妥当

個々の取組が全世帯の30%へ普及するという大きな想定がなされているが、使われている係数などは一部の計測や特定機器で得られているものを全体の係数として用いたものがあることが明らかになっている。しかし、実際にそれだけ広範囲に取組を広げることが政策措置なしで可能なのかの検討がない。根拠が明らかになってなおさら、これらの国民の行動は、大綱の削減量に積み上げるのには無理があり、別扱いで目安として考えるべきであると言える。

表 16 対策開示内容とそれに基づく評価

対象ガス・部門		対策区分	排出削減 見込み量 万 t-CO ₂	新たな情報	内容評価
エネルギー起 源 CO ₂	産業部門 の需要面 の対策	経団連自主計画フォローアップ、省エネ法など	6360	なし	開示データだけでは削減量の想定不可能
	民生部門 の需要面 の対策	機器の効率向上・対象拡大	3330	ほとんどなし	開示データだけでは削減量の想定不可能
		待機電力削減など	440	ほとんどなし	開示データだけでは削減量の想定不可能
		住宅・建築物の省エネ	3560	住宅のストックの断熱割合の想定が明らかになった(業務は2010年想定のみ)	開示データだけでは削減量の想定不可能
		エネルギーマネジメント	1060	なし	開示データだけでは削減量の想定不可能
	運輸部門 の需要面 の対策	自動車単体の燃費向上など	1870	ほとんどなし	開示データだけでは削減量の想定不可能
		営業車の走行形態の環境配慮 (大型トラックの走行速度の抑制)	190	削減量の想定的一端が明らかになった。	燃費向上と分離して対策量が計れるか不明 大型車の速度規制により、より燃費の悪い小型車へのシフトが実態として起きている。また免許保有動向(大型二種など)からも、小型車へのシフトが増加すると予測される。

		<p>交通流対策など</p>	<p>890</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通需要の調整は自転車への転換のみであることが明らかになった。 ・警察庁（ITSの一部と交通信号）と総務省（テレワーク）担当の対策根拠は開示された。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「自動車交通需要の調整」の内容が自転車利用拡大だけである。政策措置は施設整備程度しかないので、一方で自動車抑制対策を行うことなしに、この対策量を達成できるか不明である。 ・ITS推進の実際の効果については、疑問が多い。 ・交通安全施設（警察庁担当）の整備では確実に見込めると考えられた信号機のLED化は想定されておらず、この区分は不確実なものが多い。なお、削減量を根拠なく切り上げていることから（全体の25%に相当）少なくともその分は対策量が不足することになる。 ・テレワークによる交通代替推進の計算方法は余りにも粗雑であり、達成度を検討するに値しないものである。本対策を削減見込み量に計上すること自体に問題がある。
		<p>モーダルシフト</p>	<p>440</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶、鉄道へのモーダルシフトの想定的一端が明らかになった。 ・船舶では新技術の導入を前提にしていることが明らかになった。 ・鉄道へのモーダルシフトについては、年間あたりでなく、多年度の累積量として計算されているのに、大綱ではそれが年間あたりの量になっていることが明らかになった。また、路線がかなり限定され、全国的に増加を目指しているわけでは必ずしもないことも明らかになった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・内容は輸送分担率向上と「スーパーエコシップ」である。貨物に占める内航海運の輸送分担率は長期的に低下しており、参入規制緩和などでこの目標が実現するかどうかは不明である。 ・鉄道へのモーダルシフトは、そもそも削減量の数値が9年の累計であるにもかかわらず、大綱で2010年の単年の値となっていることから、実現の可能性は低い。その内容は、社会実験と山陽線の輸送力増強であるが、貨物に占める鉄道の輸送分担率は国鉄分割民営化後も低下している。また、社会実験のみでは成果を上げることは期待出来ない。逆に、整備新幹線並行在来線のJRからの切り離しなど、貨物輸送を阻害する政策も継続しており、規制緩和などだけで目標達成できるかは不明である。 ・いずれの削減量も一定の政策を前提とした対策と考えられ、現行政策では削減量を確保することは困難と考えられる。

	トラックの効率向上	470	・ 想定的一端が明らかになった。	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラックの効率向上の内容は、トラックのトレーラー化、大型化だけで、単純に小型車から大型車へ積み替えて台数を減らすという計算をしている。しかし、走行抑制措置を伴わずに大型化でかつ積載率を下げずに実現するかどうかは不明。実際は、前述の対策にある大型トラックの速度規制を嫌って速度現実には逆に小型車へのシフトが起きていること、トラック労働者の平均年齢の上昇や、劣悪な労働環境を嫌って、大型二種免許の保有者が減っていることなどの状況から、実態としてどのように大型車へのシフトを実現するのか疑問。 ・ 国際貨物の陸上輸送削減についても、一定の政策を前提としないと達成は困難だと考えられるため、現状程度の政策では削減量を確保することは困難と考えられる。
	公共交通機関利用促進	520	・ 想定的一端が明らかになり、鉄道路線の新規開業によるシフトが中心であることが明らかになった。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道の新規開業により自動的に車から鉄道へシフトすると想定しているが、自動車抑制などの政策導入を行うことなしに導入量が確保されるか不明。 ・ 現状程度の政策では削減量を確保することは困難と考えられる。
	鉄道・航空の効率向上	150	・ 想定的一端が明らかになった。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規車両・飛行機は省エネ型ばかりではなく悪化する可能性もあるが、その分は見込んでいない。支援により今後更新される車両や飛行機の一部を改善するだけで全体の改善がなされるのか不明。現状程度の政策では削減量を確保することは困難と考えられる。
	新エネルギー対策	3400	なし	・ いずれも政策を前提にした対策であり、とりわけ熱利用については、現状程度の政策では削減量確保は困難と考えられる。
	燃料転換	1800	根拠がないことが明らかになった。	・ 削減量の想定不可能
	非エネルギー起源二酸化炭素、メタン及び一酸化二窒素の排出抑制対策	1811	ほとんどなし	・ 開示データだけでは削減量の想定不可能
	代替フロン等3ガス	3400	なし	・ 開示データだけでは削減量の想定不可能

革新的技術開発		744	<p>対策技術の種別などが示された。</p> <p>エネルギー貯蔵等技術 (11 万 t-CO₂)</p> <p>送配電損失の低減技術 (64 万 t-CO₂)</p> <p>電子情報機器に係る省エネ化技術の確立 (32 万 t-CO₂)</p> <p>新規化学プロセス技術の確立 (268 万 t-CO₂)</p> <p>金属製造・リサイクル技術の確立 (331 万 t-CO₂)</p> <p>輸送機器の軽量化 (38 万 t-CO₂)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・2010 年に商業利用可能との見通しは示されず、達成が危ういとみられる。
国民の行動		1562 ~ 2222	<p>多くの対策が、政策措置もないにもかかわらず導入量 30%(家庭の取り組みなら全世帯の 30%が実施)と仮定していることが明らかになった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国・自治体の率先実行計画以外はもともと見通しがなく、各部門の対策との分離可能性も検討されず。
吸収	林業	4777	<ul style="list-style-type: none"> ・想定的一端が明らかになり、IPCC デフォルト値を使った大雑把な数字であり、樹齢などはとくに考慮していないことも明らかになった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・3.9%削減が現行対策では達成不可能であることを明らかにしている。 ・森林計画自体が相当な政策強化を前提にしており、当該対策の実現可能性は低いと見られる。
	都市緑化	28	<p>想定的一端が明らかになった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現状では見通し不明