

社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会「中間とりまとめ」に対する意見

1. 意見提出者 連絡先

- ・団体名(氏名): 気候ネットワーク(本件は団体としての意見です)
- ・所属: 同上(担当者・畑直之)
- ・住所(団体所在地): 〒604-8124 京都市中京区高倉通四条上ル高倉ビル 305 号
- ・電話番号: 075-254-1011
- ・メールアドレス: tokyo@kiconet.org

2. 提出意見内容

<意見 1>

該当箇所: P.6、排出量の実態の「(2)運輸部門」の自家用乗用車について

意見: ごく最近自家用乗用車からの CO2 排出が微減となっている主な要因は、輸送量(人 km・)や走行キロ(km)自体が微減傾向を示しているためと考えられるので、その旨を記述すべき。

理由など: 運輸関係の統計では輸送量・走行キロそのものが減っており、なぜ輸送量が減っているのかを分析すべき。燃費改善や交通流円滑化が寄与しているなら排出量とのリンク(関連性)を示すべき。また政策との関係では、トップランナー基準の燃費への寄与は規制なので明らかだが、現行の自動車グリーン税制の低公害車・低燃費車の普及への寄与は、関連性を検証すべきである。

<意見 2>

該当箇所: P.6、排出量の実態の「(2)運輸部門」の貨物自動車について

意見: 貨物自動車から CO2 排出が減少気味となっている主な要因は、輸送量(トン km・)や走行キロ(km)自体が減少傾向を示しているためと考えられるので、その旨を記述すべき。

理由など: トラックの大型化などによる交通流の円滑化が進んだことが寄与していると記されているが、そのリンク(関連性)は明確でない。記すならその点を分析して示すべき。

<意見 3>

該当箇所: P.7、1) 運輸部門の目標年度(2010 年度)における全 CO2 排出量の見通し

意見・理由: そもそも、現行計画での 2010 年度に 2 億 5,000 万トン(1990 年度比 15.1%増)という運輸部門の目標は、輸送量の増加率(現在まで旅客で約 9%増、貨物で約 4%増)などを勘案して見ても、甘い(緩い)と言わざるを得ない。この数字を見直す(強化する、深掘りする)べきである。

<意見 4>

該当箇所: P.8、1) 運輸部門の目標年度(2010 年度)における全 CO2 排出量の見通し

意見: 「削減が進むケース」「削減が進まないケース」の全体の見込み量と、個別の対策・施策ごとの高位・低位の予測値の合計とが一目で分かるよう、これらを一覧できる表を作成し、本文に添付すべき。

理由など: 2 章の全項目をいちいち見るのは困難である、一覧表が必要と考える。

<意見 5>

該当箇所: P.9、アイドリングストップ車導入支援

意見: どう見ても、ほぼ全量達成不可能である。直ちに不足を認めて、他の対策・施策で不足分をカバー

一すべき。「検討する必要がある」では弱い。

<意見 6>

該当箇所：P.10、トップランナー基準による自動車の燃費改善

意見：2015年燃費基準は既に策定されたので、それを踏まえて、直ちに削減量の上乗せを検討し、盛り込むべき。

<意見 7>

該当箇所：P.11、クリーンエネルギー自動車の普及促進

意見：高位で現行計画通りとしているが、トレンドからしてあり得ない。低位がいいところであり、それ以上の分は直ちに不足を認めて、他の対策・施策で不足分をカバーすべき。

<意見 8>

該当箇所：P.13～15、高度道路交通システム（ITS）の推進【ETC】、高度道路交通システム（ITS）の推進【VICS】、路上工事の縮減、自動車交通需要の調整、高度道路交通システム（ITS）の推進（信号機の集中制御化）、交通安全施設の整備

意見：これらの項目は指標と削減量のリンク（関連性）が曖昧である。精査・見直しを行い、指標と削減量のリンクが検証できないものは削除すべき。

理由など：これらの項目は、たとえ指標の実績が向上してもCO₂削減が進んでいるのかが、極めて曖昧であるといわざるを得ない。特に、高度道路交通システム（ITS）の推進【ETC】・高度道路交通システム（ITS）の推進【VICS】・路上工事の縮減・自動車交通需要の調整は、指標とのリンク（関連性）が極めて弱い。高度道路交通システム（ITS）の推進（信号機の集中制御化）・交通安全施設の整備も、説明不足である。

<意見 9>

該当箇所：P.17、トラック輸送の効率化

意見：この項目のうちの「車両の大型化」は指標が不十分であり、削減量は確保できないと考える。指標の改善が必要であり、改善できないなら削除すべき。

理由など：「車両の大型化」については、シフトする先の大型車とトレーラーが増える指標だけしかなく、シフトする元になる20トン車が減る分の指標がない。これでは、シフトが生じてCO₂排出量が減ったかどうかは不明である。20トン車の減少に関する指標がないなら、この分の削減量は削除すべき。

<意見 10>

該当箇所：P.18、公共交通機関の利用促進

意見：重要な対策であるが削減を確保するためには政策が弱い、政策強化が必要不可欠である。

<意見 11>

該当箇所：P.20、住宅の省エネ性能の向上

意見：この項目は指標の扱い方に問題があり、この指標にリンクしてこれだけの削減量が生じるとは言えない。指標の扱い方を改善し、同時に削減量も再評価すべきである。

理由など：1点目はいわば「カバー率」の問題である。国土交通省によれば、住宅性能評価の交付戸数は新築着工戸数の2割にとどまる。そこでの省エネ基準の適合率を、全ての新築住宅に及ぼすのは適切とはいえない。常識的に考えて、評価を受けていない住宅は受けている住宅より省エネ基準の適合率は低いと見るべきである。2点目は達成率の推移についてである。住宅性能評価を受けている住宅の適合

率（達成率）の指標は、2005年度に一旦ダウンしたのに2006年度以降はまた順調にアップするという推計になっているが、根拠が不明である。これらの点を明らかにし、改善すべきである。

<意見 12>

該当箇所：P.20、建築物の省エネ性能の向上

意見：この項目は指標の扱い方に問題があり、この指標にリンクしてこれだけの削減量が生じるとは言えない。指標の扱い方を改善し、同時に削減量も再評価すべきである。

理由など：1点目はいわば「カバー率」の問題である。国土交通省によれば、新築建築物のうち2000平米以上の割合は床面積比で6割弱である。省エネ法で届出義務のある2000平米以上の省エネ基準の適合率を、全ての新築建築物に及ぼすのは適切とはいえない。常識的に考えて、届出義務のない2000平米未満の建築物は義務のある2000平米以上の建築物より、省エネ基準の適合率は低いと見るべきである。2点目は、目達計画策定時と指標が変わった点である。目達計画策定時は「新築建築物」だったのが、いつの間にか「新築建築物（2000平米以上）」と変わっている、指標が変わったのに削減量が同じなのはおかしい。これらの点を明らかにし、改善すべきである。

<意見 13>

該当箇所：P.21～22、下水汚泥焼却における燃焼の高度化

意見：この項目は現状のトレンドで見たら明らかに不足が生じる、見直すべき。

<意見 14>

該当箇所：P.25、(2) 運輸関係業界の自主行動計画

意見：「おおむね毎年度フォローアップを実施している」との記述は明らかに事実と異なるので修正すべき。またどのようなフォローアップを行っているのか明らかにすべき。

理由など：運輸関係業界のフォローアップは、現時点では2002（平成14）年度または2003（平成15）年度の数字を記載した2005（平成17）年1月19日発表の「地球温暖化防止ボランティアプランの第4回フォローアップ結果」が最後であり、経済産業省所管業界などは既に2005年度の数字を踏まえた時点まで終えていることからして、「おおむね毎年度フォローアップを実施している」とは到底言えない。また審議会等の公開の場でのフォローアップが行われておらず、どのようなフォローアップを行っているのか明らかにすべき。

<意見 15>

該当箇所：P.27、(1)都市構造・地域構造の見直し、(2)環境負荷の小さい交通体系の構築

意見：書いてあることの方向性は良いが具体性が乏しい。そもそもCO₂削減のためには、道路・自動車偏重の交通政策や開発優先の都市政策を抜本的に改める必要がある。

理由など：「公共交通が中心となる集約型都市構造を実現するなど、都市構造・地域構造を見直すための様々な取組を推進することが必要である」「人流体系については、環境にやさしいだけでなく、移動手段に不便を感じる多くの人々にも使いやすい交通の実現という視点を持つべきである」などの方向性は良いが具体性が乏しい。そもそもCO₂削減のためには、道路・自動車偏重の交通政策を抜本的に改めるべき。開発優先の都市政策・まちづくりも抜本転換すべき。

<意見 16>

該当箇所：P.30～、「3.2 当面取り組むべき対策・施策の方向」の全体

意見：政策強化がほとんど見られない。抜本的な政策強化が急務である。根本的に検討し直し改めるべき。特に、規制ではカバーしにくい運輸部門・民生部門を含めて、全ての主体に対して課税による価格

効果で削減を促す政策である炭素税（環境税）の導入を記述すべき。

<意見 17>

該当箇所：P.31、2）公共交通機関の利用促進等

意見：公共交通の運行への財政支援を行うべき。

理由など：温暖化防止などの環境面だけでなく、福祉・教育など様々な面から公共交通の価値を認め、その運行への支援に公的予算を投入すべき。欧州では一般的に運行支援が行われているが、日本では過度な独立採算主義で公共交通が衰退し、自家用車利用による CO2 排出増や地域の不便さを生じているといえる。過度な独立採算主義を改め、公共交通の運行への支援を充実すべき。財源は道路予算（道路特定財源など）を充てるのが良いと考える。

<意見 18>

該当箇所：P.33、i）更なる燃費向上の推進等

意見：現行の自動車グリーン税制は抜本的に見直し、全ての自動車関連諸税（自動車税（含む軽自動車税）・自動車取得税・自動車重量税）を燃費に比例した軽重に改めるべきである。

理由など：現行の自動車グリーン税制（自動車税の軽課・重課、自動車取得税の軽課）は適切な制度とはいえない。自動車税の重課が、現行では燃費に関わらず「古い車」となっているのは不適切であり、新旧を問わず「燃費の悪い車」を対象とすべきである。自動車取得税も「燃費の悪い車」を重課し、自動車重量税も燃費基準で軽課・重課すべきである。すなわち、全ての自動車関連諸税について、燃費を基準に軽課・重課する仕組みに改めるべきである。

<意見 19>

該当箇所：P.34～35、2）交通流対策

意見：本当に CO2 排出削減になる対策・施策か、抜本的に検討・見直すべき。

理由など：そもそも交通流対策は、自動車の走行量が不変で速度が適切に向上した場合にのみ CO2 排出削減になる。現行の対策・施策もここに記されている対策・施策も、この条件を満たしているとは考えにくいものばかりである。精査・検討して、見直すべき。

<意見 20>

該当箇所：P.37、i）住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保

意見：新築の住宅・建築物の省エネ基準を 100%義務化すべき。また一定規模以上の既存の住宅・建築物に対しては省エネ改修を義務付けるべき。

理由など：欧州主要国などでは、新築住宅・建築物の省エネ基準は義務となっている。この記述では全く弱い。「ii）住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策の推進」で指摘しているように、共同住宅の専有部分や戸建住宅の建築設備もしくは機器の効率をも含めた総合的な省エネ基準を設定するなどした上で、新築の省エネ基準は 100%義務化すべき。なお、建築基準確認と合わせて行えば行政コストも増えないで済む。また同時に、一定規模以上の既存の住宅・建築物に対しては、省エネ改修を義務付けるべき。

<意見 21>

該当箇所：P.38、iii）既存ストックの省エネ対策の促進

意見：地方自治体（市町村）に、個人などを対象にした省エネ・温暖化対策の相談・診断・助言が出来るワンストップ窓口を設けるよう、国も支援すべき。

理由など：個人や小さな事業者・事業所が既存の住宅・建築物の省エネ改修を行うに際しては、情報の

不足やどこに聞いていいかわからないことがネックになっている。取組みを推進するためには、省エネトップランナー機器の導入・自然エネルギー（太陽熱・太陽光など）の導入などと合わせて、自治体（市町村）に設けた（仮称）「温暖化対策窓口」（ワンストップで聞ける窓口）で相談・診断・助言が出来るようにすべきである。環境省や経済産業省とも連携して、国がそのための適切な支援を行うことが求められる。

< 意見 22 >

該当箇所：P.44、3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題

意見：中長期には大幅削減が必須であり、先進国である日本には 2050 年までに 70～80%削減が求められる。ここでは、そのための大きな政策の方向性を記すべき。例えば、道路・自動車偏重の交通政策や開発優先の都市政策を抜本的に改め、炭素税（環境税）を導入するなど。

以上