

「京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する最終報告（案）」に対する 意見

1．意見提出者 連絡先

会社名及び団体名	国際環境 NGO FoE Japan （団体として）
所属	
氏名	（担当） 瀬口 亮子
会社及び団体所在地	東京都豊島区池袋 3 - 30 - 8 1 F
電話番号	03 - 6907 - 7217
メールアドレス	seguchi@foejapan.org

2．提出意見内容

該当箇所 (ページ、タイトル、行数等)	意見内容
はじめに	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昨年 12 月のバリ会合を前に、「2050 年までに 60%、2020 年までに 25～32%」の削減を国に義務付ける英国の気候変動法案をはじめ、中長期的視野に立った対策強化が各国から次々と発表されている。日本は、ハイリゲンドム・サミットにおいて「2050 年までに世界で半減」を提案しながら、自らの中長期の削減目標には言及せず、国際的な信用を失っている。先の提案と整合性のある我が国の中長期目標の設定およびロードマップの策定を早急に行うことの必要性を明記すべきである。
P 3 II 京都議定書目標達成計画の評価 1 現在の温室効果ガス排出量の状況 8～12 行目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「2005 年度の原子力発電所の利用率が、仮に原子力発電所が長期停止の影響を受けていない 2002 年度の・・・水準にあったと仮定」する必要はなく、削除すべき。もともと事故等における原発停止は想定の上でなおかつ削減可能な計画であるべき。
P 7 3 行目以下 li 2 中間報告における排出見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 原発の設備利用率を 87～88%に引き上げることを含んだ非現実的な前提条件の上、火力発電の転換も遅れている状況から、大量の京都メカニズムクレジットに頼らなければ目標達成が不可能であることを明記すべき。

<p>P 8 ~ 11 III 京都議定書目標達成計画の見直しに向けた対策・施策の強化 2(2) (自主行動計画の拡大・強化)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 依然として、目標設定が各業界に任された自主的取組では、総量削減は担保されない。 ・ 原単位のみを目標指標としている業種に対しては、排出総量の目標も「積極的に検討するよう促す」ではなく、「設定することを原則とする」とすべき。 ・ 未達成の場合の担保措置や責任の所在を明確にするべきである。 ・ 自主行動計画の中だけでも相当の京都メカニズム利用が見込まれていると読めるが、現状で何トンCO₂が見込まれているのか明記すべきである。
<p>P 12 ~ 13 (住宅・建築物の省エネ性能の向上及び評価・表示の充実)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネ法の改正による中小規模の住宅・建築物へ対象拡大は評価できるが、新築建築はすべて義務化することが望ましい。 ・ 既存住宅の省エネ改修への税制優遇措置導入は評価できる。ただし、実際に改修を進めるには、自治体等が省エネ診断や改修の相談を行う等の誘導策が必要である。
<p>P 13 (国民運動)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個人の社会的環境や地域差を無視した、一律な「1人1日1kg」のスローガンは、言葉が独り歩きするのみで、効果は期待できない。 ・ 特に家庭部門に関しては、都市、郊外、農村等、地域にあった削減方法を地方自治体がイニシアティブをとって行うべきである。 ・ 「カーボン・オフセット」を国民運動として位置づけるなら、国内でのグリーン電力促進や森林整備を対象とすべきであり、CDMとは切り離すべき。また、「カーボン・オフセット年賀はがき」のようにオフセットの内容が不明確なまま販売されるべきではない。
<p>P 14 (省CO₂効果の見える化)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 消費者の行動を促すに当たり、「製品等におけるCO₂排出量の表示等」は重要である。電気製品等のみならず、輸入食品のフードマイレージや、温室栽培の野菜・果物等のエネルギー使用量も見える化を推進すべきである。
<p>P 16 (公共交通機関の利用促進等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」とともに、自転車専用レーンや駐輪場の整備など、「自転車を利用しやすいまちづくり」を追加すべき。また、公共交通内において自転車持込可能なスペースを設ける等により、自転車と公共交通の組み合わせによる長距離移動を普及させるべきである。

P 16 (交通流対策の推進)	<ul style="list-style-type: none"> ・そもそも車の走行量を削減する施策ではなく、公共交通の利用促進と矛盾する。時間帯やナンバーによる乗り入れ規制、渋滞税の導入、2人以上乗りの優先レーンなど、車の走行量自体を削減する施策を盛り込むべきである。
P 16 (新エネルギー対策の推進)	<ul style="list-style-type: none"> ・再生可能エネルギーを柱とした「エネルギー構造の転換」なしに、将来の50%、80%削減はありえない。日本は欧米のみならず、アジア各国に比しても、再生可能エネルギーの導入には大きく遅れを取っている。にもかかわらず、今回も抜本的な導入促進策は盛り込まれていないことは、日本が温室効果ガスを削減する意欲がないことを世界に示すことに等しい。 ・RPS法の目標値を大幅に引き上げるとともに、固定価格買取制度を含めた設置インセンティブを早急に検討すべきである。 ・公共施設以外にも、一定規模以上の建築物では、太陽光発電、太陽熱温水器の設置を原則とすべきである。 ・グリーン電力証書を活用した電気のグリーン購入を促進するため、グリーン購入法の品目として定めるとともに、企業・自治体の会計上の問題をクリアする方策をはかるべきである。 ・バイオ燃料の導入については、国内産・地域産のバイオマス資源、また食糧需要と競合しないバイオマス資源の利用に限定し、かつ、原料植物の生産時からのCO2排出やエネルギー効率、生物多様性の保全、および経済性が十分に確保されていることを前提とするべきである。
P 18 iii (森林)	<ul style="list-style-type: none"> ・間伐実施促進に本当に必要とされるのは、森林生産現場従事者の雇用条件の改善による労働力確保と、伐採された木材が適切な価格で出回る市場形成により、森林所有者の経営意欲を高めることである。これまでの単純な補助金投入に留まらず、地域事情を勘案したきめ細やかな方策が不可欠である。
P 19 III 京都メカニズムに対する対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・「国内対策に対して補足的であるとの原則を踏まえつつ」としながら、すでに産業界でも電力を中心に大量のクレジット購入が見込まれている。「国内対策の優先」を明確にすべきである。国内での削減インフラ整備に投資しない分、将来も海外クレジットを買い続けることになる。 ・どれだけの削減のためにどれだけの税が投入されよう

		としているのか、明記すべきである。
P 19 III (2)	国内排出 量取引	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総排出量の削減が担保される「キャップ・アンド・トレード」の導入は、「自主行動計画の拡大・強化」を補強するためにも望ましい。早急に制度設計を検討すべきである。
P 21	環境税	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境税については、合同会合でも委員から積極的な意見があったにも関わらず、本質的な議論を行わず先送りされた。最終報告ではわずか5行の記述で、先送りの理由すら明確でなく、極めて問題である。 ・ 環境税の導入にあたっては、新税の導入に限らず、既存の税制度の変更でも短期的に実現可能である。他の税における減税と組み合わせることにより、国民、事業者の理解は十分に得られる。 ・ 環境税の税収の用途は、再生可能エネルギーのインフラ整備等に充当することが考えられるが、温暖化対策財源確保よりも、汚染者負担の原則に基づく排出抑制策として、他の手法と組み合わせすべきである。
P21	新エネルギー 対策の抜本的強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ R P S 法は民間での設置に投資インセンティブがなく、目標値が電力会社の「実現可能なレベル」にとどまる。固定価格買取制度を柱とした総合的な対策を早急に検討すべき。
P 21	深夜化するライフスタイル・ビジネス スタイルの見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 深夜化するライフスタイル・消費活動は、民生部門の排出増加の大きな要因であり、政策的な規制措置を講じない限り拡大し続ける。世論調査等も反映し、深夜営業は規制すべき。
P 21	サマータイム の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多くの国が実施しており、容易に導入できるので、早急に試験的に実施して省エネ効果を実証の上、本格施行を検討すべき。
P 22 3	対策・施策の強化を踏まえた 2010 年度 の排出見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 従来の対策の延長線上で、エネルギー構造の転換も社会・経済活動の変革も起こりえない今回の計画では、2005 年度 + 7.7%、2006 年度 + 6.4%の現状からどうして第一約束期間中に排出量が急に減少しうるのか、説明がつかない。森林吸収と京都メカニズム活用を見込んで毎年約 2 % ずつの削減ということになる。その根拠を明記すべきである。
P23 4	京都議定書目標 達成計画の進捗管理について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2012 年までの目標達成のみならず、2020 年、2050 年といった中長期の目標設定とロードマップ策定を行った上で、年度ごとの対策の見直しと追加対策の導入を確実に行っていくべきである。

