

## 「地球温暖化対策の基本法の制定に向けたメッセージ」に対する意見

### ○小沢大臣のメッセージについて

小沢大臣がメッセージにおいて「真に豊かな生活を実現しながら、温室効果ガスの排出を抑えられる社会、『エコ社会』を是非構築したい」とされた方向性は支持するところだが、この「エコ社会」構築のための取組みは、日本経済や国民生活への影響を熟慮した上で、具体的な制度設計に基づいた削減目標値の設定により行われるべきである。

政策の基本的方向性として示された「排出削減の努力が評価される仕組み」は必要である。

しかし、各地域の生活条件、産業毎のエネルギー利用状況等は異なっており、技術的な制約等から削減努力が数値に結びつかない場合も少なくない。事実、京都議定書の基準年比でCO<sub>2</sub>排出量が最も増加した分野は、製造部門や運輸部門ではなく、商業・サービス部門と家庭部門である。このため、分野別の削減目標値や削減努力が評価される仕組みの検討に当たっても、以上の実態を踏まえ、日本経済や国民生活への具体的な影響を勘案しつつ進める必要がある。

ちなみに、タクシー業界では、これまで自主的に温暖化防止対策を示し、デジタル無線を活用した効率走行、低燃費LPG車やハイブリッド車等の低燃費車の導入、エコドライブの推進等により、すでに基準年より14%強のCO<sub>2</sub>削減を達成している。また、21年度に成立したタクシー適正化・活性化法の下で、特定地域において現在検討されている減車が実行できれば、更なるCO<sub>2</sub>削減が期待できる。

また、「エコ社会」構築のためには運輸部門の温暖化対策として、鉄道・バス・タクシー等の公共交通機関の利用促進及び活性化が不可欠であり、こうした視点に立って税制のグリーン化が検討されるべきである。

なお、現在検討中とされる燃料課税による地球温暖化対策税は、主な燃料がLPGであるタクシー業界にとっては増税となり、上述の趣旨に反することから認容できないものである。燃料高騰に苦しんだ昨年を引き続き、さらなる燃料コスト増が制度化されれば、現在極めて厳しい経営環境にあるタクシー事業者は、地域の公共交通機関としての事業継続が困難となり、タクシーが唯一の公共交通機関として、地域住民の生活を維持している過疎地域等への影響もある。

### ○法案について

基本法であることから、基本計画や地球温暖化対策本部の設置等に止め、具体的な目標値、施策等については、さらに再検討した上で、「地球温暖化対策の推進に関する法律」等に規定するべきである。

以上