

平成22年6月1日

環境省地球環境局

地球温暖化対策課 御中

(社)全国乗用自動車連合会

「地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ（環境大臣試案）」
に対する意見

このたび「地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ」で示された「温暖化対策が重要な課題であり、同マップの『「エコ社会」地域づくり』において「公共交通の経営基盤強化、利用促進、モビリティマネジメント」施策が明記されたことは評価できるところであります。

しかし、示された諸施策は事業活動や国民生活に大きな影響を与えることから、当連合会では、すでに所属する社団法人日本自動車会議所から先月末に意見を提出しておりますが、さらに別途、当連合会として下記の意見を提出いたします。

記

I ロードマップで示された構成分野ごとの対策・施策の姿について

(2) 日々の暮らし（ゼロエミッション自動車）

- ・対策実現の主な施策欄において、「自家用自動車から公共交通機関への転換推進」を追記し、「(5)「エコ社会」地域づくり」で示された「旅客1人当たりの公共交通分担比の向上（20年の05年比2倍増の目標）」との関連施策を明記されたい。
- ・同欄において、優先駐車場の設置等日常的なインセンティブは事業用自動車を優先する施策とし、ハイブリッド自動車だけではなく、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車なども対象とされたい。
- ・同欄において、自動車の関連技術開発、事業用自動車への普及促進等に対する円滑な融資、助成などの施策を追記されたい。
- ・同欄の「自動車の使い方」として、ITSを活用した渋滞改善、公共交通機関優先のロードプライシングなど走行環境も含めた交通施策を追記

されたい。

II 目標の達成を目指した主要な対策・施策について

1 キャップ・アンド・トレード方式による国内排出量取引制度

現在は、国内排出権取引制度の導入について国民的な合意形成がなされている段階とは認められず、また、導入したEUにおいてもマネーゲーム化しているとの声もあり国際的な共通基盤が整備されているという状況でもない。

よって、同制度を早急に導入する施策には反対である。

なお、同制度の論点として、別途、排出枠の設定基準、設定方法などについて意見募集が行われているが、そこで触れられていない論点として、設定機関の問題がある。排出枠を設定しても、技術改善は段階的に進むものであり、また産業毎に削減余地は異なっており、必ずしも排出枠の達成が関係者の努力と均衡するものではない。設定機関が各業界の政策や実態を知悉しないまま機械的に望ましい数値を設定することも危惧される。

また、同制度を検討中の中央環境審議会地球環境部会（国内排出量取引制度小委員会）における議論のみで導入が推進されないよう要請しておきたい。

2 地球温暖化対策税

経済的なインセンティブとして、また環境対策の財源として、燃料による新たな税を導入することには反対である。

タクシー業界はすでに自動車関係諸税等過重な税負担を強いられており、個別輸送による地域公共交通機関としての経営基盤がこれ以上弱体化すれば、その役割を果たすことが困難となる。