

環境を取り巻く話題について

(参考資料)

1. 各国のCO2の排出量

順位	国名	排出量 (百万t-CO2)		人口あたり排出量 (万t/千人)		GDPあたり排出量 (t/百万米ドル)	
1	アメリカ合衆国	5,606	23.1%	1.979	(1)	571	(9)
2	中国	2,792	11.5%	0.219	(13)	2,587	(2)
3	ロシア	1,436	5.9%	0.987	(5)	5,529	(1)
4	日本	1,185	4.9%	0.937	(8)	250	(14)
5	インド	1,072	4.4%	0.107	(14)	2,289	(3)
6	ドイツ	786	3.2%	0.958	(6)	420	(10)
7	イギリス	568	2.3%	0.955	(7)	394	(12)
8	カナダ	436	1.8%	1.418	(4)	608	(8)
9	イタリア	428	1.8%	0.741	(10)	398	(11)
10	韓国	427	1.8%	0.903	(9)	925	(5)
11	メキシコ	424	1.7%	0.437	(12)	730	(7)
12	サウジアラビア	375	1.5%	1.843	(2)	1,987	(4)
13	フランス	363	1.5%	0.616	(11)	277	(13)
14	オーストラリア	345	1.4%	1.801	(3)	911	(6)
	世界	24,240	100.0%	0.400	—	783	—

※オークリッジ国立研究所による推計値(2000年)を用いて作成

※()は表中の順位

2. 京都議定書の発効について

<京都議定書の発効要件>

- ①気候変動枠組条約締約国(約170カ国)のうち、京都議定書批准国が55カ国以上
- ②京都議定書批准国のうち先進国等のCO₂排出量(1990年)が**総排出量(1990年)の55%を超過**

①の要件については、既に満足
(2005年2月2日現在140カ国+EU)

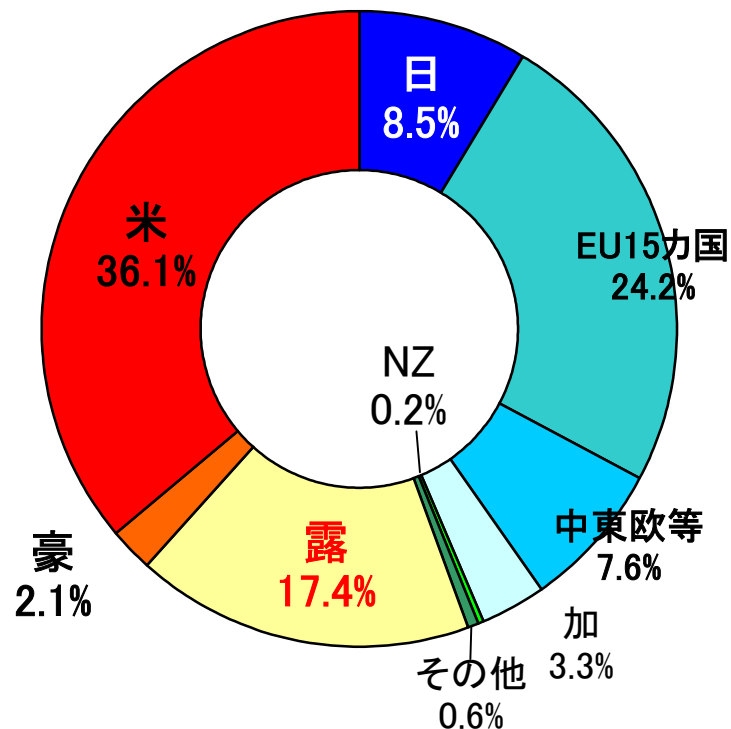
- ・日本は2002年6月4日に批准)
- ・アメリカとオーストラリアは未批准

②の要件について

H16.11.4 ロシアのプーチン大統領が議定書批准書に署名

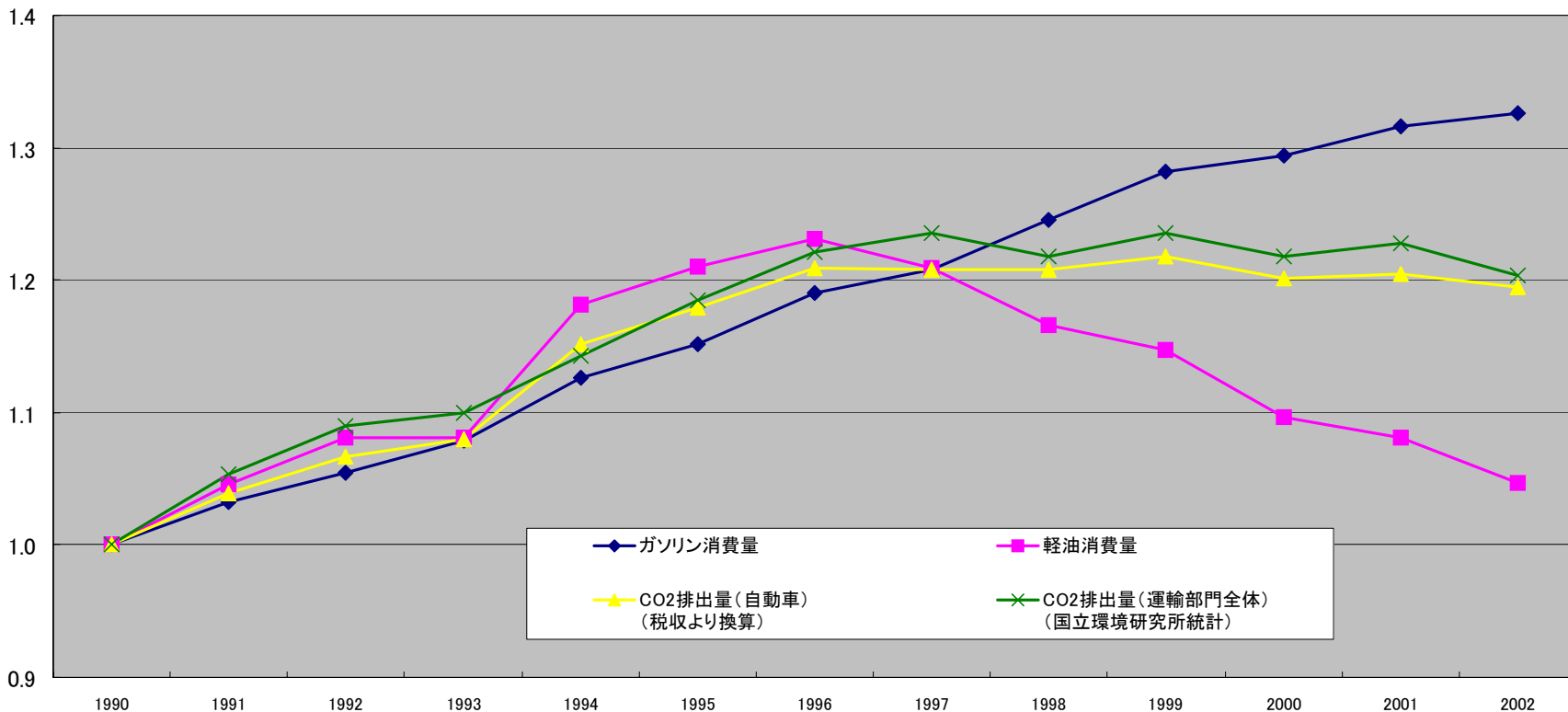
→ **ロシアが批准したことにより要件を満足**

→ H17.2.16に**京都議定書が発効**



→ **温室効果ガス削減目標(日本:1990年比 -6%)について、国際的責務を負う**

3. ガソリン等消費量とCO2排出量の関係（1990年を基準）



	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
ガソリン消費量 ^{※1} 【百万バレル】	44,005	45,435	46,401	47,464	49,550	50,672	52,380	53,149	54,807	56,425	56,967	57,893	58,363
軽油消費量 ^{※1} 【百万バレル】	34,302	35,871	37,081	37,095	40,512	41,501	42,222	41,454	40,004	39,334	37,619	37,087	35,902
CO2排出量（自動車） （税込より換算） ^{※2} 【千t-CO2】	192,209	199,654	205,080	207,573	221,412	226,615	232,464	232,213	232,215	234,184	230,908	231,643	229,600
CO2排出量（運輸部門全体） （国立環境研究所統計） 【千t-CO2】	217,214	228,850	236,789	238,818	248,128	257,361	265,202	268,378	264,543	268,407	264,470	266,686	261,490

※1 ガソリン消費量、軽油消費量は、ガソリン税込、軽油引取税を税率で割り戻して算出

※2 ガソリン2.31kg-CO2/ℓ、軽油2.64kg-CO2/ℓ

4. 京都議定書目標達成計画（案）について

①道路に関連する主な記載内容（抜粋）

第2章 温室効果ガスの排出抑制・吸収の量に関する目標

…京都議定書における我が国の6%の削減約束を達成するためには、**従来実施している対策・施策に加え**、さらに約12%相当分の追加的排出削減の達成を図るため、本計画に基づく対策とそれを推進するための施策を実施することが必要である。

第3章 目標達成のための対策と施策

第2節 地球温暖化対策及び施策

1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策

(1) 温室効果ガスの排出削減対策・施策

○円滑な道路交通を実現する体系の構築

…**環状道路等幹線道路ネットワークの整備、交差点の立体化、連続立体交差等による踏切道改良等を推進する**とともに、自動車交通需要の調整、高度道路交通システムの推進、道路交通情報提供事業の促進、路上駐停車対策、路上工事の縮減、交通安全施設の整備といった交通流対策を実施する。

②環境税に関連する記載内容（抜粋）

第3章 目標達成のための対策と施策

第2節 地球温暖化対策及び施策

2. 横断的施策

(6) ポリシーミックスの活用

(6-2) 環境税

二酸化炭素の排出量又は化石燃料の消費量に応じて課税するものとして関係審議会等において論議されている環境税は、経済的手法の一つであり、価格インセンティブを通じ幅広い主体に対して対策を促す効果や、二酸化炭素の排出削減対策、森林吸収源対策などを実施するための財源としての役割等を狙いとするものとして関係審議会等において様々な観点から検討が行われている。

環境税については、国民に広く負担を求めることになるため、関係審議会を始め各方面における地球温暖化対策に係る様々な政策的手法の検討に留意しつつ、地球温暖化対策全体の中での具体的な位置付け、その効果、国民経済や産業の国際競争力に与える影響、諸外国における取組の現状などを踏まえて、国民、事業者などの理解と協力を得るように努めながら、真摯に総合的な検討を進めていくべき課題である。

③今後のスケジュール

平成17年3月29日 地球温暖化対策推進本部(本部長:小泉首相)が
「京都議定目標達成計画(案)」を発表

3月30日 パブリックコメントの開始 (～4月13日)

4月下旬～5月上旬 閣議決定予定