

「京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する中間とりまとめ」に対する意見募集の結果

| ページ | 該当箇所 | 意見の概要 | 理由 |
|-------|---|---|--|
| 1 P5 | 1章 1.2 (2)運輸部門 | 自家用自動車からの排出量は1990年度から2001年度にかけて増加している要因の一つとして、クルマの大型化による実走行燃費の悪化よりも保有台数増加に伴う走行距離の増加と考えるのが適当である。 | ①1990年代に安全対策と客嗜好の変化により、乗用車は重量化した。1997年度以降重量化はストップした。 ②実走行燃費(保有)は1990年度の9.4km/Lに対し2001年度が9.2km/Lであり、実質的には変化がない。 ③新車の販売加重平均燃費は1990年度が12.5km/Lに対し2001年度が14.0km/Lであり、12%も向上している。 |
| 2 P5 | 1章 1.2 (2)運輸部門 | 自家用自動車と貨物自動車からのCO2排出が微減となっている主な要因は、輸送量や走行キロ自体が微減傾向を示しているためと考えられるため、その旨を記述すべき。 | 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。燃費改善や交通流対策が寄与しているなら排出量との関連性を示すべき。また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。 |
| 3 P7 | 2章 2.1 (1)運輸部門 1)運輸部門の目標年度における全CO2排出量の見直し | 現行計画での2010年度に2億5000万トンという運輸部門の目標は、輸送量の増加などを勘案してみても甘いため、見直すべきである。 | |
| 4 P9 | 2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 i)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 ①環境に配慮した自動車使用の促進(エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化) | 機器導入による評価だけでは不足である。 | エコドライブ関連機器の普及台数のみを目標とし評価しているが、エコドライブは機器の有無に関係なく取組むことができ、また燃料削減効果が大きい。 |
| 5 P9 | 2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 i)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 ②環境に配慮した自動車使用の促進(アイドリングストップ車導入支援) | 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。「検討する必要がある」では弱い。 | |
| 6 P10 | 2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 i)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 ④トップランナー基準による自動車の燃費改善 | 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。 | |
| 7 P11 | 2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 i)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 ⑤クリーンエネルギー自動車の普及促進 | 高位はトレンドからして有り得ない。低位がいいところであり、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。 | |

| ページ | 該当箇所 | 意見の概要 | 理由 |
|-----------------|--|---|--|
| 8 P13 ～15 | 2章 2.1 (1) 2) 個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 ii) 交通流対策 ①②高度道路交通システム(ITS)の推進(ETC、VICS)、③路上工事の縮減、④自動車交通需要の調整、⑤高度道路交通システム(ITS)の推進(信号機の集中制御化)、⑥交通安全施設の整備 | これらの項目は指標と削減量の関連が曖昧であるため、精査・見直しを行い、指標と削減量の関連が検証できないものは削除すべき。 | 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。 |
| 9 P14 | 2章 2.1 (1) 2) 個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 ii) 交通流対策 ④自動車交通需要の調整 | 自転車道等について、街中・観光中心地等の移動ニーズのあるルートは整備されていないのではないか。むしろ、自転車利用の利便性を向上させ自動車からの転換を喚起する可能性のある「駅前等における駐輪場整備等」を対策評価指標とした方がよいのではないか。 | |
| 10 P17 | 2章 2.1 (1) 2) 個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 iii) 物流の効率化 ②鉄道貨物へのモーダルシフト | 目標値の設定が低すぎたのではないか。 | 例えば夜中の東名高速の上下線のトラックの運転士の一部を鉄道貨物の運転士にシフトさせることができれば、鉄道貨物の利便性を向上でき、より大きなモーダルシフトを実現できるはずである。 |
| 11 P17 | 2章 2.1 (1) 2) 個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 iii) 物流の効率化 ③トラック輸送の効率化 | 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ため、指標の改善が必要。 | 「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ため、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。 |
| 12 P18 | 2章 2.1 (1) 2) 個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 iv) 公共交通機関の利用促進等 ①公共交通機関の利用促進 | 例示されている方策以外に交通システムとして本質的な利便向上策が効果的であり、記述すべき。具体的には、高速化・高頻度化・ドアツードア性改善である。また、目標値の設定が低すぎたのではないか。 | 現実には、地方鉄道が赤字経営で次々と廃止が進んでいる。人口過疎地域の路線は別として、40万都市の岐阜市の路面電車や名古屋市の衛星都市の桃花台新交通線が廃止され、鉄軌道インフラが廃棄されるのは大変惜しい。地方鉄道が今の低速・低頻度運行、ドアツードア性不十分を継続したままではさらに廃止が進んでしまうので、何らかの施策により利便向上への転換が必要。 |
| 13 P18 | 2章 2.1 (1) 2) 個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 iv) 公共交通機関の利用促進等 ①公共交通機関の利用促進 | 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ため、政策強化が必要。 | |
| 14 P19 | 2章 2.1 (1) 2) 個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 iv) 公共交通機関の利用促進等 ②鉄道のエネルギー効率の向上 | 鉄道のエネルギー消費・CO2排出を削減することに経費投入するよりも、鉄道の利便向上に経費投入して自動車からのモーダルシフトを実現した方が社会全体としてエネルギー消費・CO2排出を削減できるのではないかと。鉄道事業者は、自社の交通サービスを向上して社会の自動車利用を減らしてこそ、地球温暖化対策に関して社会的使命を果たしたことになるかと指導すべき。 | 鉄道は1人1km当たりのエネルギー消費・CO2排出量が元々小さく、それをさらに引き下げても削減量はあまり稼げない。 |
| 15 P20 | 2章 2.1 (2) ①住宅の省エネ性能の向上 | この項目は指標の扱い方に問題があるため、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。 | ①住宅性能評価の交付戸数は新築着工戸数の2割にとどまるとのことだが、そこでの省エネ基準適合率をすべての新築住宅に及ぼすのは不適切。 ②住宅性能評価を受けている住宅適合率の指標が2005年度にダウンしたのに2006年度にまたアップした根拠が不明確。 |

| ページ | 該当箇所 | 意見の概要 | 理由 |
|-----|---|---|--|
| 16 | P20 2章 2.1 (2) ②建築物の省エネ性能の向上 | この項目は指標の扱い方に問題があるため、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。 | ①新築建築物のうち2000平米以上の割合は床面積比で6割弱であるとのことだが、そこでの省エネ基準適合率をすべての新築建築物に及ぼすのは不適切。 ②目達計画策定時は「新築建築物」だったのが、「新築建築物(2000平米以上)」といった間にかかわっており、指標が変わったのに削減量が同じなのはおかしい。 |
| 17 | P21 2章 2.1 (4) 下水汚泥焼却における燃焼の高度化 | この項目は現状のトレンドでみたら明らかに不足が生じるため見直すべき。 | |
| 18 | P25 2章 2.2 (2)運輸関係業界の自主行動計画 | 「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誤認。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。 | 運輸関係業界のフォローアップは現時点では2002年度または2003年度の数字を記載した2005年1月のボランティアプラン第4回フォローアップ結果が最後であり、経産省所管業界などはすでに2005年度の数値を踏まえた時点まで終えている。また審議会の場でフォローアップが行われていないので、どのようなフォローアップが行われたのか不明。 |
| 19 | P27 3章 3.1 (1)都市構造・地域構造の見直し | 「公共交通が中心となる集約型都市構造を実現する」ことは、最優先順位で取り組むべき重要な課題である。それには使いきやすい選択される公共交通を実現することが不可欠であることを明記すべき。 | |
| 20 | P27 3章 3.1 (1)都市構造・地域構造の見直し | 面的・ネットワーク的なシステム・インフラ整備とともに、コージェネレーション等の分散型エネルギーシステムと組み合わせることで、供給安定性に課題のある再生可能エネルギーの有効利用や将来の革新的な技術導入などを行い易くなるなど様々なメリットがあるため、積極的に推進されるべきである。 | |
| 21 | P27 3章 3.1 (1)都市構造・地域構造の見直し | 「都市・地域全体の環境負荷の低減に向けて、…(略)…地区レベルで複数の建築物が連携したエネルギーの面的利用や下水道・河川・雪氷等の有する資源・エネルギーの効率的利用を促進するとともに、…(略)…推進することが必要である。 また、人工排熱の抑制等、総合的なヒートアイランド関連施策を実施することにより、都市の熱環境改善を通じた省CO2化を推進していくことも必要である。」を追記されたい。 | 目達計画では、地域の特性を活かした未利用エネルギーの促進が謳われており、温度差エネルギーについて例示されている。こうした未利用エネルギーの活用については、すでにプロジェクトとして始動しており積極的に記載していくべきである。 また、目達計画では「省CO2型都市デザイン」の項で「ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた省CO2化」も明記されていることから、それに対応した記述とすべき。 |
| 22 | P27 3章 3.1 (1)都市構造・地域構造の見直し | 都市への視点だけでなく、地方への視点も必要。また、地域格差の解消のため、環境に配慮しつつ社会資本の整備も必要である。 | |
| 23 | P27 3章 3.1 (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 | 方向性は良いが、具体性が乏しい。 CO2削減のためには、道路・自動車編重の交通政策や開発優先の都市政策を抜本的に改めるべき。 | |
| 24 | P27 3章 3.1 (2)環境負荷の小さい交通体系の構築 | 鉄道貨物の利便性を向上させ、鉄道で貨物を運搬すると「手早く安く運べる」といったメリットが生まれる取組みを展開すべき。 働き盛り・子育て盛りの多忙なビジネスマンや家庭の主婦にも選択されるような公共交通の利便向上策を推進すべき。 | |
| 25 | P27 3章 3.1 (2)環境負荷の小さい交通体系の構築 | 思い切った発想の転換も必要。より便利で小回りが利くトラックの使用を限定する一方、鉄道や船による輸送を考えてみてはどうか。 | |
| 26 | P27 3章 3.1 (3)ライフスタイル・ビジネススタイルの変革 | 例に、「自家用自動車を使用しないタクシー・バス等公共交通機関を活用した観光旅行」を追記されたい。 | 例示の内容により、具体的なライフスタイルをイメージしやすいものとするため。 |
| 27 | P27 3章 3.1 (3)ライフスタイル・ビジネススタイルの変革 | ネガティブではなく、生活の向上につながるという視点の提示が大切。いかに伝えるかを考える必要がある。 | |

| ページ | 該当箇所 | 意見の概要 | 理由 |
|-----|---|--|---|
| 28 | P27 3章 3.1 (3)ライフスタイル・ビジネススタイルの変革 | 交通対策においては各対策のCO2削減効果の定量的評価が重要であることから、関係省庁が連携し、既存の道路交通情報を活用することによって、PDCAをまわすシステムを構築してほしい。 | |
| 29 | P28 3章 3.1 (4)総合的な成果を追求する総合的な政策の推進 | 多くの分野にまたがっているため、行政の縦割りでの対応では限界があるのではないか。 | |
| 30 | P28 3章 3.1 (5)多様な主体の参加・協働 | 1つの団体との協働が、後発のところとの協働を阻まないようにしてほしい。 | |
| 31 | P29 3章 3.1 (6)技術革新等による対策・施策の支援 | 真に使いやすい公共交通を実現するための技術革新のあり方を記述すべき。 | |
| 32 | P30 3章 3.2 当面取り組むべき対策・施策の方向 | 政策強化がほとんど見られないので、抜本的に検討し直し改めるべき。とくに、規制ではカバーしにくい運輸部門・民生部門を含めて、すべての主体に対して環境税の導入を記述すべき。 | |
| 33 | P30 3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 1)環境に配慮したまちづくり i)都市・地域総合交通戦略の推進 | まちづくりや行政施策と公共交通計画が整合性を欠いていた過去の反省に立った施策展開を期待する。 | これまで公共施設は無償・格安の駐車場を用意し、郊外に移転し、鉄道駅周辺が市街地調整区域のままという例が各所にある。少なくとも公共施設の駐車場は経費に見合った利用料とし、周辺の違法駐車取締を適切に実施することが公共交通事業者の健全経営化に貢献する。 |
| 34 | P31 3省 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 1)環境に配慮したまちづくり ii)省CO2型の都市デザインに向けたエネルギーの面的な利用の促進 | 「エネルギー需要密度の高い…(略)…施設・建物間でのエネルギーの融通、エネルギー効率の高い分散型エネルギーシステムの導入等の…(略)」を追記されたい。 | 目達計画ではコージェネレーションシステムに関して「エネルギー効率の高いもの」との限定がなされるなど、分散型新エネルギーすべてを推奨しているわけではないことから、それに合わせた記述とすべき。 |
| 35 | P31 3省 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 1)環境に配慮したまちづくり ii)省CO2型の都市デザインに向けたエネルギーの面的な利用の促進 | 地域冷暖房についての記述をお願いしたい。 | 国土省、経産省と「面的整備についての検討会」を進めてきた中で、地域冷暖房による効果が、個別熱事業に比較して12%程度の省エネルギー効果を持っており、引き続きこの事業による環境改善効果が見込まれるため。 |
| 36 | P31 3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 1)環境に配慮したまちづくり iii)環境に配慮した都市構造に向けて | 都市交通体系を再編する上で、既存の鉄道インフラを活用することが有効であるが、自動車交通と比べて極端に高度な安全水準を求めると、利便性の高い交通システムを実現できなくなる点に留意すべき。 (新駅設置時に構内踏切が認められず跨線橋を設置し高コストになる、緊急総点検に基づく安全投資が鉄道経営の足かせとなり廃止せざるを得ない等) | |
| 37 | P31 3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 | 公共交通の運行への財政支援を行うべき。 | 環境・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(道路特定財源など)を投入すべき。 |
| 38 | P31 3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援 | DMVが例示されているが、鉄道路線外の集落・公共施設・集客施設・観光地等へ直接乗り入れられ、鉄道の弱点であるドアツードア性の弱さを解消できる点を記載すべき。 | |
| 39 | P31 3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援 | バスの「定時制」とあるが「定時性」が正当。 | |
| 40 | P31 3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援 | 公共交通機関の利用促進のためには「使いやすい交通」の実現が第一であり、高速化・高頻度化・ドアツードア性改善の3点が最重要であり、それを実現するための施策を展開すべき。例示の中に、鉄道の高速化・高頻度化・ドアツードア性改善も明記すべき。 | |

| ページ | 該当箇所 | 意見の概要 | 理由 |
|-----|--|---|---|
| 41 | P31 3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援 | 「道路運送法の改正」を併記した上で、P32の1行目～2行目について、「地域のバス交通の活性化、乗合タクシーの活用や市町村有償運送など地域住民の移動手段の確保」と追記されたい。 | 地域住民の移動手段を確保する上で、バスに変わるものとして活用されている昨今の現状が明記されていないため。 |
| 42 | P32 3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援 | 16行目に、「自家用乗り入れ規制」の次に、「利用しやすい公共交通機関であるタクシー・バス乗り場の整備、」を追記されたい。 | タクシー・バス乗り場が利用しやすく整備されることにより、自家用自動車の抑制やタクシーの空車走行の縮減が図られるものであるため。 |
| 43 | P31～ 3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 | ・交通システムを大幅に変更する。都市中心部への車の乗り入れは障害者など特別な場合を除いて禁止。その一方、公共交通機関の料金を0～50円/回として公共交通機関の利用に誘導する。 ・自転車利用を促進する。通勤・旅行などに自転車を利用する者と買い物程度で利用する者とはスピードも安全意識も異なるため、両者を一緒に扱うには無理がある。免許制を考えたどうか。 | |
| 44 | P32 3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援 | 「クルマをもたないことは格好良い」との表現は不適切。 | 価値観を押しつける表現は適切でない。政府が特定の商品・製品にある種のイメージを持たせることになりかねない。 |
| 45 | P33 3章 3.2 (2)自動車交通対策 1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 i)更なる燃費向上の推進等 | ハイブリッド自動車等ある程度普及している自動車と併せて、更なる普及のためにタクシー用LPGハイブリッド乗用車等ハイブリッド車種を広げていく取組が必要である。 | LPGを燃料とするタクシーがハイブリッド化すれば、走行距離が長いことから自家用車を上回る燃費効果があるため。 |
| 46 | P33 3章 3.2 (2)自動車交通対策 1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 i)更なる燃費向上の推進等 | 当面は現行の2010年度基準をベースとした普及促進税制を継続・拡充し、技術開発の進展に合わせて、2015年度燃費基準達成車についても普及促進を図るためのインセンティブが必要である。 | 2015年度燃費基準は相当に厳しい目標であり、一挙に達成できるレベルではない。 |
| 47 | P33 3章 3.2 (2)自動車交通対策 1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 i)更なる燃費向上の推進等 | 現行の自動車グリーン税制は抜本的に見直し、すべての自動車関連諸税を燃費に比重した軽重に改めるべき。 | 自動車税の重課が燃費に関わらず「古い車」となっているのは不適切。また自動車取得税も「燃費の悪い車」を重課しているのは不適切。 |
| 48 | P33 3章 3.2 (2)自動車交通対策 1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 i)エコドライブの普及促進 | エコドライブをクールビズのような国民運動として盛り上げる施策を講じてほしい。 | |
| 49 | P33 3章 3.2 (2)自動車交通対策 1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 i)エコドライブの普及促進 | 「車両の給油実績の記録と表示」を走行実績と同じように車両に義務化するのはいかがでしょうか。 | |
| 50 | P34 3章 3.2 (2)自動車交通対策 2)交通流対策 i)TDM施策の推進(高速道路料金引下げ等) | 料金の引下げのみでは公共交通の利用を抑制し自動車の利用を推奨することになるため、同時に、混雑する区間・時間帯は値上げをして公共交通への転換を推奨すべき。 | |
| 51 | P34 3章 3.2 (2) 2)交通流対策 iii)ボトルネック踏切等の対策 | 「開かずの踏切」は軌道回路方式による列車接近検知をベースとした踏切制御の効率が悪いことが大きな原因である。最新のITや通信技術を活用した賢い踏切の技術開発が期待される。 | |
| 52 | P34 3章 3.2 (2) 2)交通流対策 | 交通流対策として、「高速道路ネットワークや都市環状道路の早期整備」を明記すべき。 | 排出削減効果と経済効果を両立させる施策の代表例を記載すべきである。 |
| 53 | P34 3章 3.2 (2) 2)交通流対策 | 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。 | そもそも交通流対策は自動車の走行量が変わらず速度が適切に向上した場合のみCO2排出削減になるものである。 |
| 54 | P34 3章 3.2 (2) 2)交通流対策 | 以下の対策を一層徹底すべき。 ①渋滞ポイント解消と踏切道改良 ②都市環状道路の早期整備 ③高速道路利用の促進 ④総合的な路上駐車対策の推進 | |

| ページ | 該当箇所 | 意見の概要 | 理由 |
|-----|--|---|--|
| 55 | P35 3章 3.2 (3)物流の効率化 | 効率化以前に必要な性の再検討が必要。必要と思いきりで、考えたら必要ないものも多いのではないかと。 | |
| 56 | P35 3章 3.2 (3)物流の効率化 ii)都市内物流の効率化の推進 | 鉄道インフラを活用した都市内物流システムの構築も検討開始すべきである。 | JR・民鉄・地下鉄とも都市内はほぼ100%旅客輸送に特化しているが、朝ピークを除けば路線容量に余裕がないわけではない。 |
| 57 | P37 3章 3.2 (3)物流の効率化 v)新たな物流システムを目指した取組 2)幹線物流の効率化 | 路線容量に余裕のある区間・時期・時間帯だけでも新幹線による物流を実現すれば、鉄道貨物の利便性が大幅に向上するはずである。 | JR北海道が青函トンネル内でトラックごと運搬できる新幹線の運転を構想しているが、その区間で出来るなら他の新幹線区間でもできるはず。 |
| 58 | P37 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 i)住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保 | 建築物の省エネ性能の判断を行う際、複雑な計算を必要とする方法を避け、簡単な方法(ポイント法)を十分整備し、ポイント法の適用範囲や適用機器を増やしてほしい。 | 大規模改修での届出において、ポイント法が利用できず、PAL/CECの計算が必要となる場合があるが、この計算のために多額の費用を要することがあるが、この費用が必要なくなれば、少しでも省エネ機器に投資できる。 |
| 59 | P37 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 i)住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保 | 住宅取得者に対し、省エネ措置費用増加額相当分を吸収できる仕組みを検討することが必要。同時に、環境負荷の低減に資する設備(太陽光発電設備、燃料電池設備、自然冷媒を用いたヒートポンプ・蓄熱システム等)設置を促す制度改善を行っていくことも必要。 | |
| 60 | P37 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 i)住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保 | 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。 | 欧州主要国では新築住宅・建築物の省エネ基準は義務となっている。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。 |
| 61 | P37 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 | 住宅等に使用されるエアコンはトップランナーによる規制で機器の省エネが計られており今後効果があがると考える。については個々の届出などの事務工数をかけない、手段手法による高効率機器への移行を考えてほしい。 | |
| 62 | P37 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 | 各届出を受け取る県、都市の建築主事の工数が増加しているの行政コスト抑制の面からも届出による規制でない手段をとるようにしてほしい。 | |
| 63 | P37 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 | 省エネ住宅はどの程度省エネになるのか科学的根拠を提示すべき。住宅のトップランナーを示してほしい。 | |
| 64 | P37 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 | 中長期的観点から、大胆な技術導入による現行の次世代省エネ住宅基準を超える強化基準について、[今後検討すべき対策・施策について]において何らかの言及をすべき。2050年半減に向けては革新的技術の開発・導入が不可欠と考える。 | |
| 65 | P38 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 ii)住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策の推進 | 透明性の高い省エネルギー効率に関する国民へのフィードバックの方法も含め、省エネルギー実態の検証についての検討をお願いしたい。 | 設備の導入・改修時における評価基準に加え、的確な実態把握に基づいた実効性の高い省エネルギー対策を進めていくためには、導入・改修前後の省エネルギー効果の検証が大切。 |
| 66 | P38 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 ii)住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策の推進 | 建築設備を省エネ対象の評価に追加することは重要。評価基準を策定する際は、有識者等第三者による定量的・客観的な性能評価を行った上で、真に省CO2となる設備の導入促進を図られたい。 | |
| 67 | P38 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 iii)既存ストックの省エネ対策の促進 | 空調と並んでエネルギー消費の多い給湯分野での高効率機器の設置、熱源転換について、設置スペースや設備容量の点からコスト面・施工面でのハードルが高く改修が進まない状況である。この点を踏まえた支援措置の導入をお願いしたい。 | |
| 68 | P38 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 iii)既存ストックの省エネ対策の促進 | 新築時には将来の機器性能の向上等を見越してあらかじめ機器設置スペースを確保する等の改修しやすい住宅・建築物を建設していくことが重要であり、この点について検討してほしい。 | |

| ページ | 該当箇所 | 意見の概要 | 理由 |
|-----|---|--|---|
| 69 | P38 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 iii)既存ストックの省エネ対策の促進 | 地方自治体に個人などを対象とした省エネ・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が支援すべき。 | 個人や小規模事業者・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不足がネックになっている。環境省・経産省とも連携して、国が適切な支援を行うことが必要。 |
| 70 | P39 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 v)複数の建築物が連携したエネルギー対策の取り組みの推進 | 末尾に、「その際、人工排熱の抑制等、総合的なヒートアイランド関連施策を実施することによって、都市の熱環境改善を通じた省CO2を図っていくことにも留意する必要がある。」を追記されたい。 | 目達計画では「省CO2型都市デザイン」の項で「ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた省CO2化」も明記されていることから、それに対応した記述とすべき。 |
| 71 | P39 3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 vi)官庁施設における取組の推進 | 冒頭に、「官庁施設の新築・改修にあたっては、高効率の空気調和設備や給湯設備を率先して導入するなど、環境性能の優れた製品、サービスを積極的に選択する必要がある。また、<以下、原文と同じ>」を追記されたい。 | 官庁施設での機器選定は、民間に与える影響が非常に大きいことから、「環境配慮契約法」の趣旨も踏まえながら、機器の効率等を適切に評価した上で、率先して高効率機器の導入に取り組むべき。 |
| 72 | P40 3章 3.2 (6)温室効果ガス吸収源対策(都市緑化等) | 屋上・壁面など緑化可能な部分について効率的で維持管理の楽な方法を示してほしい。水の気化熱の効果によりヒートアイランド解消になるのではないかと。また、雪国での融雪設備を夏にも活用して打ち水効果をねらうべき。 | |
| 73 | P41 3章 3.2 (7)新エネルギー・新技術の活用 | 公共交通の利便向上に関わる技術開発も記載すべき。 | |
| 74 | P41 3章 3.2 (7)新エネルギー・新技術の活用 | 長期的な視野をもった研究を進めてほしい。また、人に伝えるというソフト面にも目を向けてほしい。 | |
| 75 | P41 3章 3.2 (7)新エネルギー・新技術の活用 i)下水道ポテンシャルを活用した地域全体の省CO2の推進 | 発酵メタンのコージェネレーション利用など効率的利用についても積極的に推進してほしい。 | |
| 76 | P41 3章 3.2 (7)新エネルギー・新技術の活用 i)下水道ポテンシャルを活用した地域全体の省CO2の推進 | 「i)下水道等のポテンシャルを活用した地域全体の省CO2の推進 下水道には都市活動から発生する…(略)…自然エネルギーの導入が可能である。 また、河川水や雪氷等についても、有効に活用することで、省CO2効果が期待される。 このため、地域の関係主体と連携して…(略)…図り、下水道等の有する…(略)」を追記されたい。 | 目達計画では、地域の特性を活かした未利用エネルギーの促進が謳われており、温度差エネルギーについて例示されている。こうした未利用エネルギーの活用については、すでにプロジェクトとして始動しており積極的に記載していくべきである。 |
| 77 | P43 3章 3.2 (9)国際協力 i)交通と環境・エネルギーに関する国際連携の強化 | 3.2(1) 1) i)記載の「過度な自動車利用を抑制し都市機能がコンパクトに集約された都市構造」は、中国やインドでこそ実現すべきである。 | |
| 78 | P43 3章 3.2 (9)国際協力 | 発展途上国へただ技術だけを援助するのではなく、環境へ配慮した社会の構築の必要性などの考え方も持ち込み、浸透させることも必要。 | |
| 79 | P44 3章 3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題 | 3.2までで「公共交通が中心となる集約型都市構造の実現」が繰り返し強調されながら、公共交通の利便向上に関わる技術開発が1つも提示されないのは如何なものか。 | 公共交通が自動車の代わりに選択されるようになることはその利便向上なしに有り得ず、そして利便向上は技術革新なしに有り得ない。 |
| 80 | P44 3章 3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題 | 主要排出国すべてが参加しやすい手法を検討してほしい。(個別の技術や製品にエネルギー効率基準、排出原単位などを設定するセクターアプローチなど) | |
| 81 | P44 3章 3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題 | 「環境負荷の小さい公共交通の活用、モノや人の…(略)…取組や下水道等の有する資源・エネルギーの効率的利用を推進する必要がある。」を追記すべき。 | 目達計画では、地域の特性を活かした未利用エネルギーの促進が謳われており、温度差エネルギーについて例示されている。こうした未利用エネルギーの活用については、すでにプロジェクトとして始動しており積極的に記載していくべきである。 |

| ページ | 該当箇所 | 意見の概要 | 理由 |
|-----|--------------------------------|--|----|
| 82 | P44 3章 3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題 | 運輸部門の対策は、「乗り物」「インフラ」「利用者」の三位一体の取組が重要である。 | |
| 83 | P44 3章 3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題 | 中長期的には大幅削減が必須であり、そのための大きな政策の方向性を記すべき。 | |
| 84 | その他 | 観光地を見直し、モノを見せるだけでなく、持続してきたシステムを見せるような視点も提示したらどうか。またグリーンツーリズムやエコツーリズムなど各地域での特徴を捉えるため、外部の人に助言を得るなどの視点で再考すべき。 | |