

平成 19 年 9 月 20 日  
東京電力株式会社  
環境部長 影山嘉宏

## 東京都「気候変動対策方針」に対する意見

### 1. 大規模事業所に対する削減義務化ならびに排出量取引制度の導入について

都内大規模事業所に対する地球温暖化対策は、「削減義務化」や「排出枠の設定」と言った規制的手法によるのではなく、現行の「地球温暖化対策計画書制度」の精神を尊重し、民間の自主性を重んじた制度とすべきである。

東京都は平成 17 年 4 月から都内の大規模事業所を対象に「地球温暖化対策計画書制度」を開始しており、着実に成果を上げている（計画書案提出段階で半数以上の事業所が都の定めた基本対策を織り込んでいなかったが、都の指導・助言により現在では約 99%の事業者が A ランクに数えられている）。

今回東京都が新たに排出権取引制度の導入を検討している理由として、現行制度における各事業所の削減目標率の低さを挙げているが、その為には闇雲に新たな規制に走るのではなく、現行制度の改善に向けた取り組みの方が先決ではないかと思われる。

#### (Cap&Trade 型排出権取引の問題点について)

Cap&Trade 型排出権取引（以下 C&T）は、CO<sub>2</sub> の総量規制。日本、特に東京はこれまでの機能集積に加え、「地球温暖化対策計画書制度」の導入等により、効率が極めて高くなっており、これ以上効率を上げることは大変厳しい状況である。

そうした中、仮に C&T の導入に伴い個々の事業所に厳しい CO<sub>2</sub> 総量規制が課されると、各事業所は少なくとも短期的には事業活動を制限せざるを得なくなる。その結果、極めて効率の高い企業が多く存在する東京での経済活動（生産活動）を制限し、海外や他の自治体に排出源が移転することは、地球規模の CO<sub>2</sub> 削減に逆行するものと思われる。

また、そもそも各企業の過去の省エネ努力や足元の効率の違い等を反映させた合理的で公平なキャップの設定は不可能である。更に取引を前提とする以上、CO<sub>2</sub> は金融商品となり、投機の対象となる可能性も考えられる。

- 欧州排出権取引制度 (EUETS) で実証されているように、CO<sub>2</sub> の価格は実際の CO<sub>2</sub> 削減コストと切り離され、市場の動向に左右されるようになる。その結果、経営者は金融ブローカーやトレーダーの動向により上下する CO<sub>2</sub> 価格を踏まえて、事業活動を行うことになる。
- また取引の信頼性確保の為のモニタリングなど排出削減に直接つながらない間接コストが発生するのは必定。

更に企業では排出権の購入など目先の対応に追われ、温暖化防止に真に必要な長期的視野に立った設備投資や技術革新へのインセンティブが損なわれる恐れがある。

- 将来の技術革新や社会変革、企業再編の可能性など様々な不確実性を考慮すると、目標設定は 3~5 年後と短期的なものにならざるを得なく、革新的な省エネ設備導入や長期的に CO<sub>2</sub> の大幅削減を可能とするような技術開発は促進できない。

## 2. 太陽光発電の普及促進について

太陽エネルギー利用技術のうち、太陽電池は日本メーカーが世界生産の半分以上を占めていることから分かるように日本の技術優位の高い分野であり、今後更なる普及を目指すことが我が国の産業育成の観点から見ても望ましいことは論をまたない。

その一方で太陽光発電については、今後例えば集中連系に伴う新たな系統保護システムの構築などこれまでほとんど議論されてこなかったような問題が生じることも予想される。従って太陽光発電利用拡大の次のステージでは、こうしたコスト負担の在り方も含めて関係者間で十分話し合う必要があると思われる。

## 3. 給湯・空調分野における高効率機器の普及促進について

都では現在、エアコン・冷蔵庫・テレビを陳列する販売事業者に対して、省エネルギー性能の相対評価等を記載した省エネラベルの提出を義務づけ、消費者の意識喚起に努めている。こうした取り組みに加え、特に家庭やオフィスの暖房、給湯分野においては電気式ヒートポンプシステムを採用した高効率空調・給湯器の普及が不可欠である。従ってこれら高効率機器に対しては導入補助金など初期コストの負担を緩和するような支援策を創設して頂きたい。

## 4. 大規模新築建築物等に対する省エネ性能の義務化について

東京都で現在行っている「建築物環境計画書制度」は、エネルギーの使用合理化、資源の適正利用及びヒートアイランド現象の緩和を目的とした制度であるが、評価の基準が一次エネルギー低減率であることから必ずしもCO<sub>2</sub>の排出量と結びついていない。今後これをCO<sub>2</sub>対策の一つの柱として位置づけるのであれば、CO<sub>2</sub>排出量を基準とする評価方法を採用すべきであると思われる。

## 5. 「低燃費車利用ルール」の履行における電気自動車の扱いについて

電気自動車は、地球環境対策面ではCO<sub>2</sub>排出の極めて少ない、クリーンな自動車である一方、航続距離や充電時間の問題等により、これまであまり一般には普及してこなかった。

しかし近年バッテリーの性能が飛躍的に向上したことから、電気自動車は既に価格面を除いてほぼ実用化のレベルにきている。従って今後は量産効果によるコスト低減の段階にきているため、都におかれては今後業務用車両などを中心に電気自動車を率先して採用して頂くほか、駐車場での優遇措置や電気自動車優先レーンの設置などの優遇策についても積極的に取り組んで頂きたい。

## 6. 中小企業、家庭の省エネ努力を促進・支援する制度の構築について

今回都は中小企業対策の強化策として、大企業による中小企業の省エネ削減量を買取る制度の導入を掲げているが、その削減効果は明らかではない。従ってまずは中小企業のCO<sub>2</sub>排出実態を丁寧に分析し、省エネを実施する上でのニーズや障害を把握することが必要であると思われる。

その点、東京都は既に中小企業への地球温暖化対策として（財）東京都環境整備公社を事務局とした「東京都地球温暖化対策推進ネットワーク」を平成 17 年度から発足させており、中小企業向け省エネ対策技術のアドバイス実施や、業界団体を通じてのパンフレット配布、省エネ技術研修会の実施、各事業者への省エネ診断等を実施してきた実績がある。

従って今後は「地球温暖化対策推進ネットワーク」の機能強化・拡充を図ると共に、高気密・高断熱などの省エネ投資インセンティブを高めるための税制優遇措置や高効率機器導入に対する加速度償却などの財政支援を行うことにも力を注いで頂きたい。

## 7. 都独自の「省エネルギー促進税制」の導入について

先般の京都議定書目標達成計画の見直しに関する環境省と経産省の合同審議会の中間報告（案）によると、炭素税（環境税）の導入に関しては、国民経済や産業の国際競争力に与える影響等を踏まえて「真摯に総合的な検討を進めていくべき課題」と記載されている。

炭素税（環境税）に関しては、①価格効果、②財源効果などの点においてその効果や必然性に疑問があり、加えて 2003 年より炭素含有量を加味した石油石炭税が導入されていることから、東京都が今後温暖化対策を名目に新たな税を導入することに対しては反対である。

## 8. その他の取り組みについて

### （1）次世代交通システムである L R T への支援強化について

L R T は都市型交通システムとして見た場合、輸送力が有り、定時制に優れるだけでなく、排ガスゼロであるため都市環境に対して極めてクリーンである。更に完全低床である為、高齢者や体が不自由な方にとっても使いやすいという特徴がある。

こうしたことから都としても、今後環境志向型のまちづくりと連動した新たな交通システムとしての L R T 推進に向け、官民上げた取り組みを一層推進して頂きたい。

### （2）環状道路を中心とした高速道路整備に合わせた物流待機施設の整備（アイドリングストップ給電システムの導入）について

東名，中央，東北，関越，常磐各高速を使った長距離トラック輸送による東京への物流集中を背景に、待機中あるいは休憩中のトラックからのアイドリングに伴う CO2、Nox 等の排出ガスを防止することは喫緊の課題である。

こうした現状を踏まえ、現在アイドリングをせずとも、運転室内の冷暖房及び冷凍車の荷室冷蔵を可能とする給電システムが開発・実用化されている。

都におかれては、今後本システムの普及拡大に向け、環状高速の SA,PA 或いは IC 周辺に給電システムを整備するなど、計画的な導入をお願いしたい。

以 上