

環境と開発に関するリオ宣言（抄）

1992年6月

環境と開発に関する国連会議

前文

環境と開発に関する国連会議は、1992年6月3日から14日までリオ・デ・ジャネイロで開催され、

1972年にストックホルムで採択された国連人間環境会議の宣言を再確認するとともにこれを発展させることを求め、

各国、社会の重要部門及び国民間の新たな水準の協力を作り出すことによって新しい公平な地球的規模のパートナーシップを構築するという目標をもち、

すべての者のための利益を尊重し、かつ地球的規模の環境及び開発のシステムの一体性を保持する国際的合意に向けて作業し、

我々の家庭である地球の不可分性、相互依存性を認識し、以上の通り宣言する。

第16原則

国の機関は、汚染者が原則として汚染による費用を負担することの方策を考慮しつつ、また、公益に適切に配慮し、国際的な貿易及び投資を歪めることなく、環境費用の内部化と経済的手段の使用の促進に努めるべきである。

地球温暖化問題と政策手法

1. 地球温暖化問題とは

- 二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量が人間活動の拡大により、近年急激に増加。
- このままでは、21世紀末に平均気温が約2℃、海面が約50cm上昇すると予測。
- 自然生態系に大きな影響を与えるおそれ。人間生活についても、干ばつの激化、食糧生産への影響、洪水・高潮の頻発、熱帯病などの発生率の増加等の健康影響の可能性がある。
- 我が国にも、渇水の増加、植生の大きな変化、熱帯病等が流行する危険が生じること、関東以南でのコメの減収、砂浜が消失することなどの影響が予測される。

2. 日本の温室効果ガス排出量と世界における位置づけ

1997年12月のC O P 3で採択された京都議定書では、先進国の温室効果ガス排出量について、法的拘束力のある数値目標(2010年度の前後5年における1990年度比の目標)を設定し、先進国全体で少なくとも5%削減する目標を採択した。我が国については6%(米国7%、EU8%)の削減目標が設定されている。

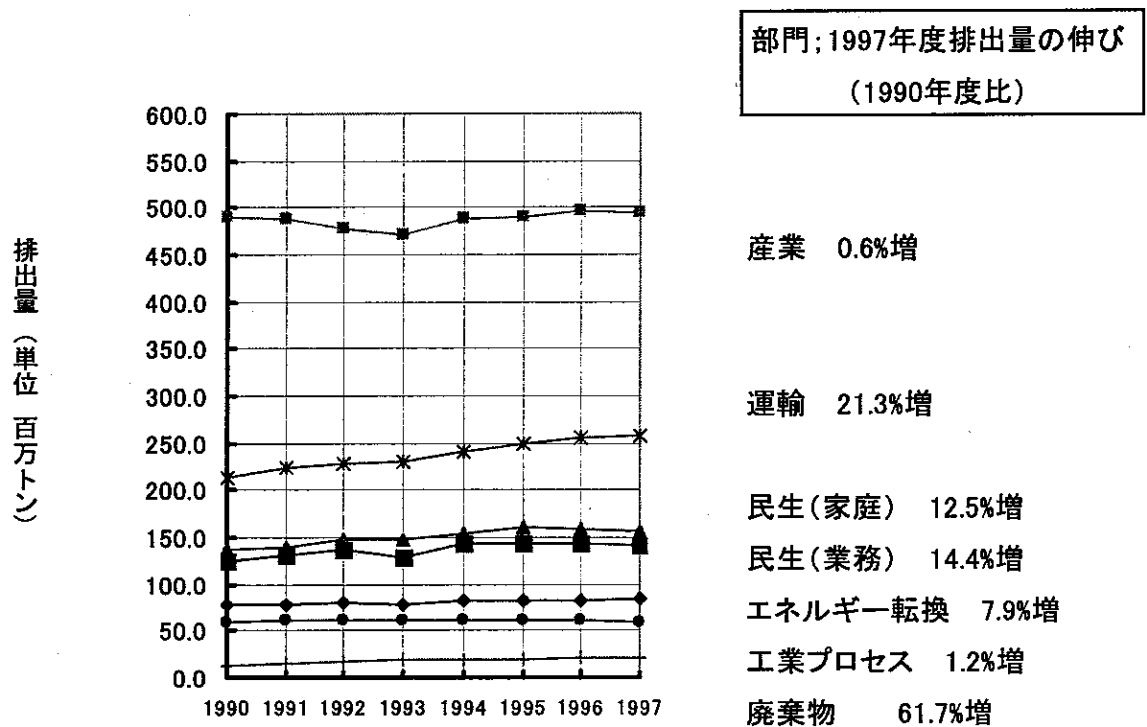
①我が国の二酸化炭素の排出状況

- ・ 1998年度のエネルギー需給実績によれば、エネルギー起源の二酸化炭素排出量は前年度比3.5%の減少。しかし、依然として1990年度比を5.4%上回っている。

(参考) 二酸化炭素排出量(1997年度)は、約12億3100万トン。部門別では、産業部門からの排出割合が多い(全排出量の約40%)が、1990年以降概ね横這い。他方、運輸部門は伸びが最も大きく(1990年比約21%増)、次いで民生部門の伸びが大きい(1990年比約13%増)。

(→ 次ページ参照)

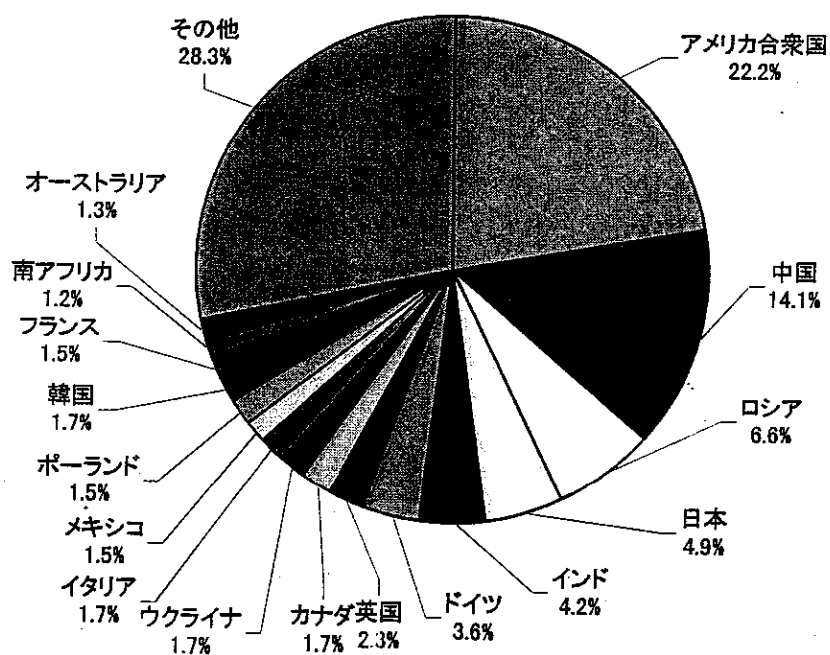
各部門における二酸化炭素排出量の伸び（1997年度）



②世界における日本の位置づけ

我が国のCO₂排出量は世界第4位。全世界の排出量の約4.9%を占める。

各国の二酸化炭素排出割合(1996年)



3. 京都議定書の発効に向けた課題

- 京都議定書の発効条件は、55カ国以上が批准し、かつ、それによって約束をした先進国全体から排出される温室効果ガスの55%以上がカバーされることが必要。
- 各国が京都議定書を批准するためには、本年11月にオランダのハーグで開催されるCOP6において、以下の具体的な課題について合意されることが必要不可欠である。
 - 1) 京都メカニズムに係る具体的な運用ルール
 - ①各国が目標を達成するに当たって、排出量取引を始めとする京都メカニズムを利用できる上限を数量的に定めるべきか否かの問題。
 - ②クリーン開発メカニズムに関して、対象事業の要件や途上国による排出削減枠の保有・売却の可否の問題
 - ③共同実施などの京都メカニズムによってやり取りされる排出枠を確認、追跡、管理するための方法の問題
 - 2) 議定書の遵守に係る具体的な運用ルール
 - ①議定書上の義務を守らなかった場合（不遵守）に受ける措置の内容
 - ②遵守制度の具体的な枠組み
 - 3) 吸収源に係る具体的な運用ルール
 - ①植林、再植林、森林減少という3つの活動の定義
 - ②吸収源として追加的にカウントできる活動の定義
 - ③上記②の第一約束期間（2008年～2012年）での取扱
 - 4) 途上国関連問題
 - ①途上国に対してどのような形での参加を求めるか。
 - ②技術移転、能力育成など途上国が進展を求める事項をどのように取り扱うか。

4. 地球温暖化対策における新しい施策手法のあり方に関する検討事項について

○京都議定書を国会で承認いただくためには、6%削減目標を確実に達成するための国内制度を新たに構築することが必要。その検討に当たっては例えば以下のような視点が必要である。

- ①京都議定書に基づく6%削減目標を確実に達成
- ②国民経済的にも費用対効果の優れた方策を選択
- ③生産・消費構造の革新や環境産業の振興を通じ、環境の世紀である21世紀における技術的・経済的な国際優位性の基盤を構築

○温室効果ガスは国民生活のあらゆる局面から排出される。その効果的かつ効率的な削減のためには、従来からの規制、経済的助成、自主的取組だけでなく、経済的負担を課す措置、排出量取引等の新しい政策手法を適切に組合せて総合的な対策パッケージとすることが必要である。

○我が国が京都議定書を遵守するための国内制度を構築するに当たっては、京都メカニズムに係る国際ルールなどを踏まえて、国際的な制度と国内制度が円滑に繋がるような仕組みとすることが重要である。

＜地球温暖化対策推進大綱に基づき実施した主な施策と政策手法＞

地球温暖化対策推進大綱（平成10年6月19日地球温暖化対策推進本部決定）には多様な施策が示されているが、以下は、現在までに実施された主な施策及び政策手法である。

1. エネルギー需要面のCO₂排出削減対策

- 1) 改正省エネルギー法による省エネルギー基準等の強化等（規制的措置）
→ トップランナー方式を導入した各種省エネ基準（自動車の燃費基準、家電・OA機器の省エネ基準等）の強化等、改正省エネ法に基づく各種施策の推進
- 2) インフラ整備等によるCO₂排出抑制型社会の形成（環境保全に関する事業の推進）
 - ①二酸化炭素排出の少ない都市・地域構造の形成（都市緑化、熱電併給システム〔コージェネレーション〕等）
 - ②物流の効率化（鉄道・内航貨物輸送の推進、効率的な鉄道貨物集配システムの構築等）
 - ③公共交通機関の利用促進（バスや路面電車等の整備）
 - ④交通渋滞の緩和（バイパス・環状道路の整備、交通需要マネジメント（TDM）・高度道路交通システム（ITS）等の推進）
- 3) 産業界等の自主行動計画の事後点検（産業界の自発的な活動の促進）
→ 経済団体連合会環境自主行動計画等について、関係審議会等により、その進捗状況を点検。
- 4) 新たな省エネ技術の開発・普及（経済的措置）
 - ①新たな省エネルギー型技術の開発・普及の促進（高性能ボイラー、高効率照明の開発・普及に対する補助金助成等）
 - ②クリーンエネルギー自動車・低公害車、低燃費車の普及促進（自動車取得税の軽減措置の拡充、創設等）

2. エネルギー供給面のCO₂排出削減対策

- 1) 原子力立地の推進（経済的措置）
→ 電源三法交付金制度に基づく、原子力立地地域への財政的支援の実施。
- 2) 新エネルギーの加速的導入（経済的措置）
→ 住宅用太陽光発電システムの補助制度の実施。

3. その他の温室効果ガス排出抑制対策

1) 代替フロン等3ガス対策（産業界の自発的な活動の促進）

→ 平成10年4月に関係業界の行動計画を策定し、平成11年5月に化学品審議会において、行動計画の進捗状況の点検を実施。

2) メタン対策

→ ゴミの直接埋め立て量の縮減等

3) 亜酸化窒素対策（産業界の自発的な活動の促進）

→ 特定の工業化学品製造過程に亜酸化窒素排出抑制装置を設置。

4. 植林等のCO₂吸収源対策の推進

1) 森林整備（環境の保全に関する事業の推進）

→ 植林の推進、健全で活力ある森林の整備

2) 都市緑化（環境の保全に関する事業の推進）

→ 都市公園の整備、建築物の屋上緑化等

5. 革新的な環境・エネルギー技術の研究開発の強化

→ 太陽電池の変換効率向上等、各種技術開発に対する補助金の交付（経済的措置）

6. ライフスタイルの見直し

1) 夏時間（サマータイム）の導入についての国民的議論の展開

→ 平成10年9月に「地球温暖化と夏時間を考える国民会議」を設置、議論の末、平成11年5月に夏時間の導入を推進すべきとの報告書が取りまとめられた。

2) 自転車の安全かつ適正な利用の促進に向けた環境整備（環境の保全に関する事業の推進）

→ 自転車・歩行車道の整備、自転車駐輪場の整備等

3) 教育・啓発及び情報提供体制の整備

→ 環境教育の充実、地球温暖化防止月間の実施、国民参加型の普及啓発（環境家計簿等）の充実 等

等

(参考)

京都メカニズムについて

○京都議定書で、国際的に協調して排出目標を達成するための制度として導入されたもの。以下の3つのものがある。

- ①排出量取引 (emissions trading)
- ②共同実施 (joint implementation)
- ③クリーン開発メカニズム (clean development mechanism)

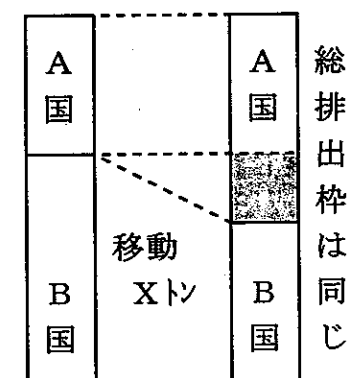
○これらの制度は、温室効果ガス1トン当たりの排出削減費用が各国で異なることから、費用がより低い国でより多くの対策を講じることにより、全体として、より費用の少ない（費用効果的な）方法で排出目標を達成しようとするもの。

○これらのメカニズムを運用するための具体的なルールを締約国会議で決定することとしており、現在、COP6での合意を目指して国際交渉が進められている。

<排出量取引>

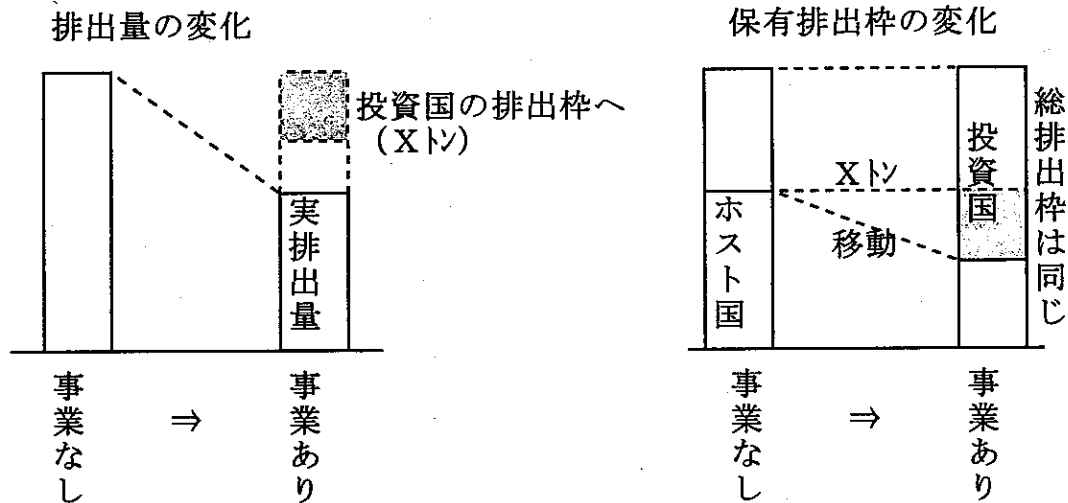
- ・排出枠（割当量）が設定されている先進国間で排出枠の一部を移転（又は獲得）。
- ・従って、先進国全体としての総排出枠に影響を与えない。

保有排出枠の変化



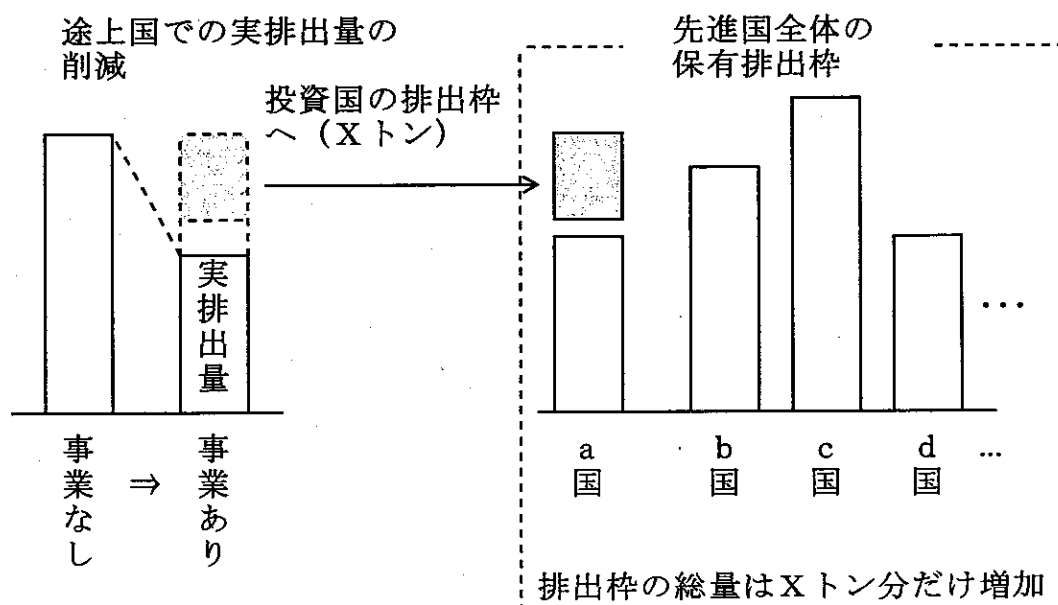
<共同実施>

- ・先進国間、特に市場経済移行国との間で、温室効果ガスの排出削減・吸収促進事業を実施し、その結果生じた削減単位を関係国間で移転（又は獲得）。
- ・事業の実施を通じて実際に排出量の追加的削減が図られる。
- ・排出枠が設定されている先進国間での排出枠の一部のやり取りになるため、先進国全体としての総排出枠に影響を与えない。



<クリーン開発メカニズム>

- ・排出枠が設定されている先進国（附属書I国）が、排出枠を有しない途上国（非附属書I国）において実施された温室効果ガスの排出削減（吸収促進）事業から生じた削減（吸収促進）分を獲得することを認めるシステム
- ・先進国にとって、獲得した削減分を自国の目標達成に利用できると同時に、途上国にとっても、投資と技術移転の機会が得られ、双方にとってメリットがある。
- ・途上国で行われる事業により削減された量が、先進国の排出枠に新たに加えられるため、先進国全体としての総排出枠がその分だけ増加する。



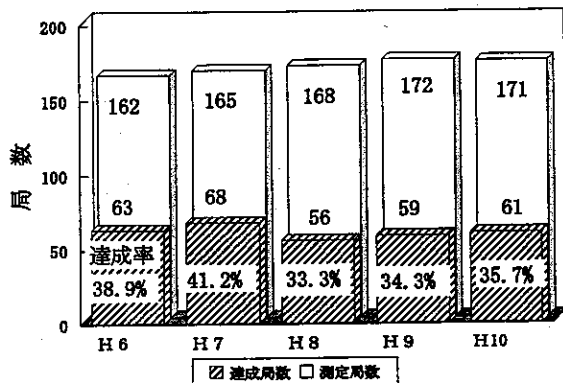
自動車による大気汚染問題と政策手法

1. 大気汚染問題の現状

(1) 二酸化窒素 (NO₂)・浮遊粒子状物質 (SPM) の環境基準達成率

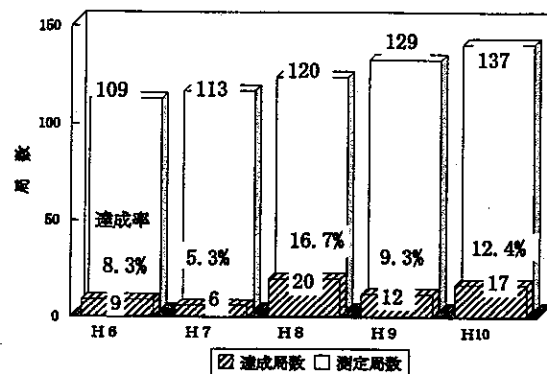
NO₂

自動車排出ガス測定局 (自動車NO_x法特定地域)



SPM

自動車排出ガス測定局 (自動車NO_x法特定地域)



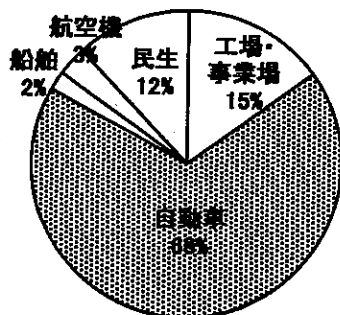
環境基準

NO₂: 一時間値の一日平均値が0.04ppmから0.06ppm内又は以下

SPM: 一時間値の一日平均値が0.10mg/m³以下、かつ一時間値が0.20mg/m³以下

(2) 大気汚染物質への自動車の寄与割合

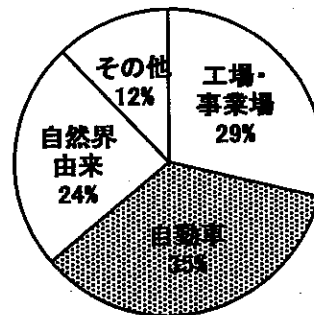
発生源別NO_xの排出量の割合
東京都特定地域(1994)



東京都
特定地域

島嶼部及び山
間部を除く都
下地域

SPMの平均濃度の発生源別寄与割合
関東地域(1994)



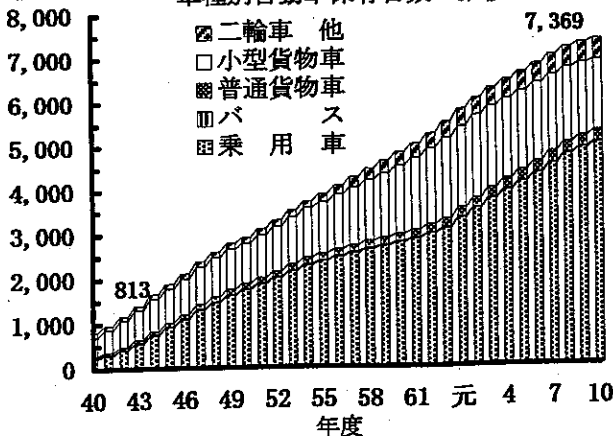
関東地域

・群馬県
・栃木県
・埼玉県
・茨城県
・東京都
・千葉県
・神奈川県

(3) 自動車の保有台数及び燃料使用量の伸び

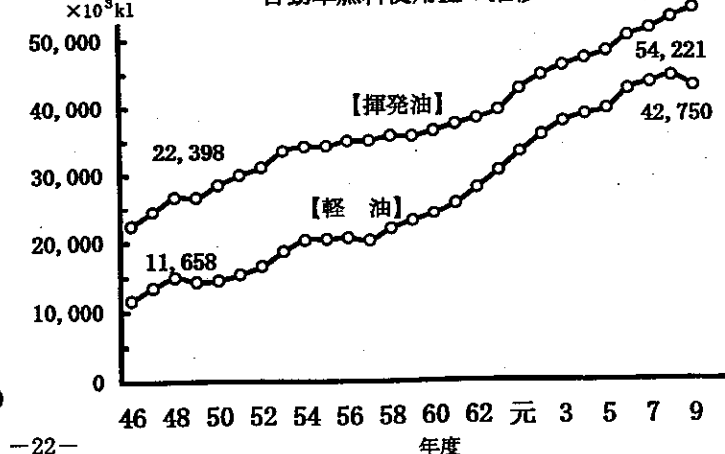
(万台)

車種別自動車保有台数の推移



揮発油、軽油
×10³kl

自動車燃料使用量の推移



2. 自動車環境対策

(1) 規制措置

○自動車排出ガス規制（大気汚染防止法）

新車について技術の開発状況等を勘案して可能な限り厳しい排出ガス規制基準を定めている。

○車種規制（自動車 NO_x 法）

大都市の大気汚染問題を解決するため、特定地域の大型自動車に対して厳しい排出基準を設定している。この基準は使用過程車にも適用される。

○燃料規制（大気汚染防止法）

自動車排出ガスに含まれる大気汚染物質の低減のため、軽油に含まれる硫黄分等について規制基準を定めている。

(2) 経済的措置

低公害車は価格の高さが普及の障害となっているため、その導入については様々な優遇措置がある。また、より新しい規制値に適合した車の普及促進、車種規制適合車への買い換えの促進のための税制優遇措置等がある。

○補助金

自治体や事業者等の低公害車やその燃料供給設備の導入に補助を行い、大量普及への弾みをつける。

○税制優遇措置（現行）

自動車取得税の軽減により、低公害車の普及の障害となっている価格差の軽減、新規規制車の普及、車種規制適合車への事業者の買い換え支援を図る。

(3) 施設整備

公共交通機関の整備等人流・物流対策により、自動車排出ガスの削減を図る。また、防音壁、緩衝緑地等の設置により、沿道環境の整備を行う。

(4) 自主的取り組みの促進

エコドライブやアイドリングストップ等の運転者の取り組みを促進する。

(5) 自動車メーカーの開発技術の評価

自動車排出ガスに含まれる大気汚染物質の低減のための業界の開発技術の評価をするため、実証調査、低公害車技術指針の策定等を行う。

最近の大気汚染関係の訴訟判決

(1) 論点

争点となる大気汚染

- ・ 固定発生源：近隣工場から排出される大気汚染（主にSO_x）
- ・ 移動発生源：近隣道路を走行する自動車から排出される大気汚染（主にNO_x・SPM）

要求

- ・ 損害賠償：健康被害に係る損害の賠償
- ・ 差し止め：環境基準を超える大気汚染物質の排出の差し止め

(2) 最近の判決（移動発生源に関するもの）

(a) 西淀川公害訴訟一審判決（第1次）及び川崎公害訴訟一審判決（第1次）

- ・ 損害賠償を棄却 差し止めを却下

(b) 西淀川公害訴訟一審判決（第2次～4次）H7年7月6日

- ・ SO₂とNO₂の相加的な因果関係あり
- ・ 道路沿道50m以内に居住する者について昭和30年から50年代前半にかけての健康被害に対する損害賠償請求を認容
- ・ 道路端から150m以内に居住する者の差し止め請求を棄却、その他の原告については却下。

(c) 川崎公害訴訟一審判決（2次～4次）H10年8月5日

- ・ 大気汚染と本件疾病の因果関係
(SO_x) 昭和40年代 単体で危険性あり
昭和50年以降 二酸化窒素との相加的影響あり
(NO_x) 昭和44年以降 単体で危険性あり
(SPM) 昭和50年以降 二酸化窒素との相加的影響あり
- ・ 道路沿道50m以内に居住する者に関して口頭弁論終結時までの健康被害に対する損害賠償請求を認容
- ・ 差し止め請求については棄却

(d) 尼崎公害訴訟・判決概要：一審判決 H12年1月31日

- ・ 大気汚染（SPM）と健康被害との因果関係を認容
- ・ 沿道50m以内に居住、通勤する者に関して口頭弁論終結時までの健康被害に対する損害賠償請求を認容
- ・ 沿道50m以内に居住する原告についてSPMの一日平均値0.15mg/m³を超える大気汚染の差し止め請求権を認容

東京都のディーゼルNO作戦

提案1：都内では、ディーゼル乗用車には乗らない、買わない、売らない

提案2：代替車のある業務用ディーゼル車は、ガソリン車などへの代替を義務づけ

提案3：排ガス浄化装置の開発を急ぎ、ディーゼル車への装着を義務づけ

東京都が検討しているDPF装着規制

1. 概要

東京都公害防止条例を改正し、DPF装着規制を実施する。

①ディーゼル微粒子除去装置(DPF)を装着していないディーゼル車の都内運行禁止。

②都内登録のディーゼル車へのDPFの装着義務づけ。

2. 規制対象車 都内ナンバー車（登録台数）：約65万台
都外ナンバー車（運行台数）：約24万台／日（推計）

3. 規制スケジュール

条例施行（平成13年4月（予定））後、2年間程度の準備期間を設けたうえ、15年4月より、古い排出ガス規制の車から段階的に開始する。平成18年4月からは全てのディーゼル車に規制が適用される。

提案4：軽油をガソリンよりも安くしている優遇税制を是正

提案5：ディーゼル車排ガスの新長期規制（平成19年目途）にクリアする車の早期開発により、規制の前倒しを可能に

廃棄物・リサイクル問題と政策手法

1. 廃棄物・リサイクル問題の現状

(1) 毎年大量の廃棄物が排出

- ・ 一般廃棄物排出量 : 約5千万トン
- ・ 産業廃棄物排出量 : 約4億トン

(2) 廃棄物の再生利用は十分に進んでいない状況

- ・ 一般廃棄物の再生利用率 : 10.4% (5.5百万トン)
- ・ 産業廃棄物の再生利用率 : 42.5% (181 百万トン)

(3) 最終処分場の残余年数(平成8年度)

一般廃棄物	8.8年分
産業廃棄物	3.1年分

 (出典 : 厚生省資料)

* 厚生省が昨年10月末に取りまとめた速報値では、産業廃棄物の最終処分場の残余年数は、平成11年9月末現在で1.6年に減少していると推計されている。

(4) 不法投棄の件数は増加の一途

平成5年度	274件
平成6年度	353件
平成7年度	679件
平成8年度	719件
平成9年度	855件
平成10年度	1,273件(暫定値)

(5) 廃棄物処理に伴う有害物質の発生

ダイオキシン類の年間排出量(注)のうち、約9割が廃棄物の焼却時に発生。

(注) 平成10年において、2,900 ~ 2,940g-TEQ/年

2. 循環型社会構築に向けた施策の現状

○法制度

＜廃棄物処理法の改正＞

- ・ 平成3年改正(廃棄物の排出の抑制と分別・再生を法律の目的として明確化、特別な管理を要する廃棄物の区分を新設、特別管理産業廃棄物の最終処分場まで流れを管理する管理票制度の新設等)
- ・ 平成9年改正(廃棄物の再生利用に係る規制緩和、産業廃棄物管理票制度について、すべての産業廃棄物に適用を拡大等)

＜各種リサイクル法の制定＞

- ・ 平成3年：リサイクル促進のための「再生資源利用促進法」
- ・ 平成7年：市町村が分別収集した容器包装廃棄物を事業者が再商品化する「容器包装リサイクル法」
- ・ 平成10年：市町村でのリサイクルが困難なエアコン等の廃家電製品について製造業者等が再商品化する「家電リサイクル法」

○予算

再生利用可能な廃棄物に関する需給情報交換システムの整備などソフト面の取組とともに、ごみ焼却場などの中間処理施設に対する補助、エコタウンの整備等のハード面の取組を推進中。

○税制

廃棄物再生処理用設備(リサイクル設備)に係る所得税・法人税の特別償却、固定資産税の課税標準の特例等の特例措置を設けている。

○財政投融资

財政投融资資金を用いて、環境事業団で、産業廃棄物処理施設や周辺緑地に関する建設譲渡事業などを行うほか、日本政策投資銀行において、産業廃棄物処理施設設置に関する融資事業を行う等がある。

○その他の措置

- ・ 市町村によっては、一般廃棄物の処理を有料で行っているところがあり(何らかの形で徴収している市町村は1000以上)、年間に必要なごみ処理経費のうち、ごみ有料化による収入は、平成8年度で4.4%である。
- ・ なお、イギリス、フランスを始めとした欧米のいくつかの国においては、廃棄物処理税などの廃棄物処理に関する税制が導入されている。

3. 今後講じようとする施策

○法制度

大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済社会からの転換を目指し、製造から流通、消費、廃棄に至るまでの過程で、物質の効率的な利用やリサイクルを進め、とぎれのない物質循環の環を構築するため、次の法的措置を検討中。

<循環型社会基本法案>

廃棄物・リサイクル対策についての施策の総合的・計画的な推進の基盤を確立するため、循環型社会の構築に関する基本的枠組みとなる法案を今国会に提出すべく作業中。具体的には、環境庁が中心となって、

- ①循環型社会の構築に関する基本理念
- ②国、地方公共団体、事業者、国民の責務
- ③計画の策定とそのフォローアップ
- ④国が講じようとする施策

などについて明らかにすることを予定。

<関係個別法の整備>

循環型社会基本法案とともに、関係各省庁で検討中の廃棄物・リサイクル関係法律を一体的に整備することを予定。

・廃棄物処理法の拡充強化

①国の基本方針の策定、②廃棄物管理票制度の強化、③不適正処分に関する支障の除去等の措置命令の強化、④廃棄物処理施設の許可要件の強化 等

・再生資源利用促進法の拡充整備

①使用済物品等の発生の抑制及び再生部品の再利用対策の導入（1R（リサイクル）→3R（リデュース・リユース・リサイクル）） 等

・建設資材リサイクル法の制定

①建設資材の分別解体と再資源化のための措置の導入

・食品廃棄物リサイクル法の制定

①食品廃棄物の再資源化のための措置の導入

・グリーン購入法の制定

①環境負荷低減製品等への需要転換を図るため国等の公的部門の調達推進、②環境負荷低減製品等に関する情報の提供

○予算

- ・ダイオキシン対策のためのプラント部分に対する特別な財政措置を実施。
- ・リサイクルの推進に関して優れた取組をしている事例を調査し、インターネット情報として整理・公開
- ・リサイクル先進国の関連制度の現況等を総合的・体系的に調査 等

○税制

ダイオキシン排出削減のための設備投資に対する優遇税制を追加等。