

エコ住宅・エコカーの普及促進で 低炭素産業を軸とした成長を加速せよ

— CO₂排出削減と内需拡大の同時達成に向けて —

政府が掲げる日本の温室効果ガス排出量の中長期目標は、「2020年までに90年比25%減」、さらに「2050年までに90年比80%減」と意欲的だ。しかし、目標達成までのかじ取りは決して容易ではない。今後、低炭素社会を実現する過程で、いかに内需拡大や経済成長につなげられるかという視点での政策運営が求められる。

CO₂削減効果と需要・雇用創出効果が ともに大きい有望分野とは

2010年6月に閣議決定された「新成長戦略」では、日本の強みを生かす成長分野の一つとして、環境・エネルギー分野が位置づけられた。政府は、グリーン・イノベーションの促進や、環境技術・製品の普及拡大によって、新規需要の喚起と産業振興を通じて、世界ナンバーワンの環境・エネルギー大国となることを目指しており、2020年までの目標として、環境・エネルギー分野で約50兆円の市場拡大と140万人規模の雇用創出効果を見込んでいる。

これが現実となるためには、温室効果ガスの排出削減と新需要開拓・雇用創出を同時に達成する政策をいかに打ち出せるかがカギを握っている。そこで、民生・運輸部門の対策、つまり民生用の建物(住宅・オフィス)の省エネ化と、次世代自動車の普及関連施策を今後重点的に実施すべきと考える。というのも、2008年度の部門別CO₂排出量^(注1)は、産業部門が1990年比13%減であるのに対し、オフィスビル、商業施設等の業務部門および家庭部門の排出量は90年に比べて3~4割増、運輸部門は同1割増と、増加傾向に歯止めがかかっていない状況だからだ。また、経済産業省の資料によると、CO₂削減効果が大きい施策は、「建築物(住宅・ビル等)の省エネ」、次いで「次世代自動車、燃費向上」となっている(図表1)。さらに、建設および自動車産業は、関連産業への生産波及効果も大きいからである。以下に、具体的施策を提案したい。

求められる「住宅版エコポイント制度」の拡充

この重点分野のうち、「住宅」の省エネ化を促進するため、政府は「住宅版エコポイント制度」を2010年1月から導入し、①窓、外壁、屋根・天井の断熱改修等のエコリフォーム、および②エコ住宅の新築の推進を図っている(図表2)。制度開始以降、断熱性能を向上させる内窓やリフォーム用ガラスの出荷数量は継続的に伸びている。ただし、同制度は2010年末までに工事、建築に着手したものを対象としており、時限

●図表1 CO₂削減効果が大きい主な施策
(2020年最大導入ケース)

主要施策	最大導入ケース	削減効果	費用
建築物(住宅・ビル)の省エネ	新築の8~9割が最も厳しい省エネ判断基準(平成11年基準)を充足する	3,800万トン	8兆円
次世代自動車、燃費向上	新車販売の50%程度を次世代自動車に	2,100万トン	12兆円 ^(注1)
省エネ家電	市場で購入されるすべての機器が将来のトップランナー基準を満たす	1,700万トン	7兆円
交通流対策	高速道路交通システム(ITS)の推進、トラック輸送の効率化	1,600万トン	—
太陽光発電	現状の20倍程度(約2,800万キロワット)に拡大	1,500万トン	8兆円 ^(注2)
高効率給湯器(家庭用)	ヒートポンプ式給湯器等を単身世帯を除く全世帯(約3,300万世帯)の8割以上(約2,800万台)に普及(現状約290万台)	900万トン	5兆円

(注)1.次世代自動車と従来自動車の差額およびインフラに係る投資費用を算出。
2.太陽光発電のコストは太陽光発電システムのコストのみ。別途、系統安定化コストが必要となる。

(資料) 総合資源エネルギー調査会需給部会「長期エネルギー需給見通し(再計算)最大導入ケースにおける主要施策のCO₂削減効果等について(試算)」(2009年8月26日)

(注1) 日本の温室効果ガス排出量のうち、CO₂排出量が9割を占める。

的制度である。また、新築時に得られるエコポイント(1ポイント=1円)の上限が30万円相当となっており、新築時に要する建築費用を考えると、還元率が低く(家電のエコポイントの還元率は5~10%)、インセンティブ付与効果が十分高いとは言えない。

そこで、制度の効果を持続・拡大させるために、10年間の期限延長と発行ポイント数の拡充を提言したい。発行ポイント数の拡充については、省エネ住宅を新築する際の追加投資額(断熱工事)が約100万円であることから、その半額の50万円程度とすることが望ましい。

加えて、住宅版エコポイントの活用や住宅の省エネ改修を促すためには、その前段階の省エネ診断および省エネ改修工事提案を自治体が安価もしくは無料で行ったり、省エネ住宅の新築・改修に対する税制上の優遇措置を拡充することも必要である。さらに、中長期的には、住宅の省エネ性能に関する基準を強化することも考慮する必要がある。

次世代自動車の購入を促す三つの施策

もう一つの重点分野である環境に配慮した自動車の購入支援策としては、既にエコカー減税・補助金の導入により、ガソリン車の燃費向上や、次世代自動車(ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、燃料電池自動車等)の購入が促進されており、2010年度以降もそれらの施策の継続が決定している(エコカー補助金は2010年9月末まで)。

●図表2 住宅版エコポイント制度の概要

1. エコリフォーム 2010年1月1日~12月31日に着手したものと <工事内容> ①窓の断熱改修 ②外壁、屋根・天井または床の断熱改修		2. エコ住宅の新築 2009年12月8日~2010年12月31日に着工したものと <工事内容> ①省エネトップランナー基準(住宅事業建築主の判断の基準)相当の住宅 ②省エネ基準(平成11年基準)を満たす木造住宅		
1. エコリフォーム (1戸あたり300,000ポイントを限度)				
窓の断熱改修	内窓設置 外窓交換	大 (2.8㎡以上)	中 (1.6㎡以上2.8㎡未満)	小 (0.2㎡以上1.6㎡未満)
		18,000ポイント	12,000ポイント	7,000ポイント
ガラス交換		大 (1.4㎡以上)	中 (0.8㎡以上1.4㎡未満)	小 (0.1㎡以上0.8㎡未満)
		7,000ポイント	4,000ポイント	2,000ポイント
外壁、屋根・天井、床の断熱改修	外壁	屋根・天井	床	
	100,000ポイント	30,000ポイント	50,000ポイント	
バリアフリー改修 (50,000ポイントを限度)	手すりの設置	段差解消	廊下幅等の拡張	
	5,000ポイント	5,000ポイント	25,000ポイント	
2. エコ住宅の新築: 1戸あたり 300,000ポイント				

(資料)国土交通省・経済産業省・環境省「住宅版エコポイント制度」(2010年1月28日)

しかし、今後さらに、次世代自動車の普及を促すためには、自動車価格の低下と、普及のボトルネックとなっているインフラ不足への対応が必須である。

そこで、電気自動車やプラグイン・ハイブリッド自動車などの先進的エコカーについては、まず、①公共部門で率先導入し、量産効果による価格低下を図ることが必要である。また、②電気自動車の普及に不可欠なインフラである高速充電器の整備も急がれる。さらに、③先進的エコカーについては、これまでの購入時の初期投資に対する支援に加え、使用時における優遇策も導入し、消費者の購入インセンティブを高めることが重要となる。以上の観点から具体的施策として、①約40万台ある国・地方自治体の公用車の半分を、今後10年間で順次、電気自動車およびプラグイン・ハイブリッド自動車へ切り替えること、②高速充電器を10年間で全国に1万台設置すること、さらに、③先進的エコカーのみを対象に、高速道路料金を無料化することなどを提案したい。

環境対応製品を普及させるには、このように購入時の支出面の補助のみならず、購入後の使用時における利便性や優位性を高める政策を併せて導入することが重要と考える。

低炭素産業が成長を牽引し続けるための条件は～需要面からの支援策と財源の確保～

2009年、環境・エネルギー分野への大型投資で景気浮揚を狙う、いわゆるグリーン・ニューディール政策の一環として、太陽光発電普及策を始め、エコカー減税・補助金、省エネ家電対象のエコポイント制度が導入され、関連市場は拡大基調にある。

このように、政府の後押しがあり離陸しつつある低炭素産業だが、成長の牽引役となり続けるためには、低炭素製品に対する需要を下支えする政策が継続的に打ち出される必要があり、そのための財源確保が欠かせない。上述のエコ住宅・エコカーの普及策に要する費用だけでも、5兆円以上の財源が必要となる計算だ。その財源として、また、国民に低炭素社会への変革の必要性を認識させるためにも、化石燃料にその炭素含有量に応じて課税する地球温暖化対策税の導入が待ったなしと言えよう。■

みずほ総合研究所 政策調査部
 主任研究員 山本美紀子
 mikiko.yamamoto@mizuho-ri.co.jp