

気候変動問題との息の長い付き合い方

1. 気候変動問題の最近の情勢

18世紀から19世紀にかけて西欧で始まった産業革命以降、石炭や石油といった化石燃料の消費が大きく増加し、大気中のCO₂の濃度は急激に上昇している。この結果、地球温暖化が進行し、世界各地で気候変動によるさまざまな問題が生じている。海水面の上昇によるツバル等の島嶼国の水没危機、極地や高山の氷河の減少・生態系の変化、局地的集中豪雨の激化による水害等が起こっている。

こうしたなか、去る2008年7月に日本で洞爺湖G8サミットが開催され、気候変動問題が最重要課題として各国首脳により議論された。その結果、①2050年までに温室効果ガスを半減する長期目標を各国で共有、②G8は国別総量中期目標を設定、③主要排出国は2009年末までに意味ある緩和の行動(拘束力のある削減目標)を約束することが必要、④セクター別アプローチは有益等の結論を得た。

2. 日本の役割

ここで、この気候変動問題に関する日本の果たしている役割を振り返ってみよう。その前に、日米欧の先進主要国や発展途上国の状況を見る必要がある。

EU諸国は温室効果ガス排出削減の長期目標や中期目標を設定するなど非常に積極的である。一方、米国は京都議定書を未だ批准しておらず、今のところ消極的な態度に終始している。日本は、EU諸国の積極的な主張にある程度の同意を示しつつも、米国の離脱を憂慮し、復帰をことあるご

とに促している。

中国・インド等の新興国を含む発展途上国は、先進国の長期目標・中期目標の設定、排出削減の促進、技術革新・途上国への財政支援を求めており、共通だが差異のある責任を強調している。

また、日本はセクター別アプローチの導入を主張している。これは、各国の排出削減目標を達成するうえで有益であり、既存・新技術の普及を通じ、エネルギー効率の向上により経済成長と温室効果ガス排出削減の両立に有用な手法であるとされた。

以上を見ると、日本は、欧州と米国の間位置して、粘り強く米国の復帰を促し、発展途上国の参加を訴えている。この気候変動問題に対しては、世界のすべての国が、長期にわたって排出削減を継続することが最も重要であることを考えると、上記のような日本の役割は高く評価される。

また、日本は、セクター別アプローチという、実務的に有用な排出削減手法を昨年来提案しており、初めは各国から理解を得られなかったが、粘り強い説明により徐々に国際的に受け入れられてきている。1997年の京都議定書の採択以来、セクター別に削減目標を設定し、削減施策の検討・実施を行ってきた日本だからこそ提案できた手法であり、諸外国ではほとんどこのようなアプローチは取られていない。

さらに、日本は洞爺湖G8サミットの結論等を踏まえて、温室効果ガス排出削減に向け、より踏み込んだ取り組みを促すように国連等の国際社会に働きかけていくべきであろう。

財団法人 道路経済研究所 常務理事

おおにし ひろふみ
大西 博文



3. OECD/ITF国際共同研究で分かってきたこと

この気候変動問題の国際的な状況がより具体的に理解できるように、一例として筆者も議長として参加しているOECD(経済協力開発機構)とITF(国際交通大臣会議)の国際共同研究「交通部門の温室効果ガス排出削減戦略」の状況を以下に紹介する。

この研究は、フランス、イギリス、ドイツ、オランダ、ノルウェー、日本、アメリカ、カナダ等の18カ国とIEA(国際エネルギー機関)、OECD、ITFの3国際機関が参加しており、2007年から2009年までの計画で、各国が経済活動・日常生活に必要な交通の確保と温室効果ガスの排出削減の両立を図るうえで重要な中期戦略と長期的見通しを作成できるように支援することを目的に行っている。

この研究のなかで、いくつかの興味深いことが明らかになり、また提案されているので、次に紹介する。

一つ目は、これまで削減が難しいといわれてきた交通部門のCO₂排出量が、近年、日本、ドイツ、フランスで減少していることが分かってきた。いわゆるピークアウトである。例えば、日本では2001年をピークに減少しており、その要因は、交通需要の減少、貨物自動車の積載効率の向上、自動車の省エネ化、渋滞の緩和等が考えられる。

二つ目は、日本が提案した交通部門のCO₂排出削減評価モデルが参加国の理解を得つつあることである。これは、交通部門において、交通需要の生成、交通機関の選択、燃料の選択、燃料消費の

効率化(自動車の省エネ化、渋滞の緩和等)といった、交通が発生しCO₂が排出されるまでの全過程の各段階において、排出削減施策・対策を統一的に評価するモデルである。これに合わせて、各段階で施策・対策のインベントリーが作成される。

各国はこれらモデル、インベントリーを活用して、各国の実情に合った排出削減戦略を策定し、計画的かつ総合的に施策・対策を持続的に実施できるようになる。このことが、気候変動問題のような長期にわたる問題に対処するときに重要なのである。

4. 今後の温室効果ガス排出削減施策の方向

今後の施策の方向を、交通部門を中心にして次に述べてみる。前述3の各段階で施策を考えると、まず、交通需要の生成が小さくなるような、例えばコンパクト・シティといった土地利用の促進、次に、CO₂排出の小さい公共交通を活用した交通体系の整備、さらには、エタノールや電気等の代替燃料や新エネルギーの開発・導入、自動車の省エネ化のための技術開発・普及、交通渋滞の緩和やエコドライブの推進等を総合的に実施することが大切である。

世界的に見ると、先進国が率先して上記の施策を講じて、排出削減を進めるとともに、今後排出量が先進国以上に大きくなる発展途上国もまた、差異のある削減努力を行う必要があり、先進国はその削減努力に積極的に協力することが求められている。