

トピック

日本の中期目標シナリオ

早川光俊（弁護士、CASA 専務理事）

コペンハーゲンに向けて、日本政府は昨年11月に「中期目標検討委員会」を立ち上げ、今年4月14日、6つの選択肢と削減率を発表し、これを5月16日までを期限にパブリックコメントを募集するとともに、4月20日から東京、名古屋、大阪、福岡、札幌、東京の6カ所で意見交換会を開催しました。CASAは、4月22日の大阪での意見交換会に市民団体を代表して上園昌武理事が5分間のコメントを行いました。5月11日までに行われた東京、名古屋、大阪の意見交換会には、産業界が大動員して、選択肢①の90年比+4%を大合唱しています。ここでは、6つの選択肢のうち主要な4つの選択肢についてその内容について紹介し、問題点を考えたいと思います。

分析の前提

今回の分析にはいくつかの前提がつけられています。まず、中期目標については「対策技術の導入について複数のケースを仮定して、日本の排出量を算出（活動量を固定した上で、技術の詳細な積み上げにより、どこまで排出削減できるかを分析（ケース毎に変化）」するとされ、「モデル分析の対象は温室効果ガスの実排出量に関するもののみとし、森林等の吸収源対策、CDM等のクレジットの取得については分析の対象としていない」とされています。

また、以下の前提をおいて分析するものとされています。

1. 実質GDP成長率は2006～2020年の平均で年約1.3%程度。
2. 原油価格（名目）は2005年の56 \$/バレル

から2020年には121 \$/バレル。

3. 2020年の粗鋼生産量は1億2千万トン（2005年は1億8百万トン）。
4. 2020年の旅客輸送量は2005年度と同じで、貨物輸送量は2005年比で約10%増。
5. 原子力発電発電量は4374億kWhとし、2020年までに9基を新設し、稼働率は80%。

中期目標の6つの選択肢

今回パブリックコメントにかけられているのは6つの選択肢ですが（表1）、選択肢の①を産業界が、③を経産省が、⑤を環境省が、⑥を環境市民団体が支持する構図になっています。

評価と課題

気温上昇幅を工業化以前（1850年頃）から2℃未満に抑えなければ、地球規模の回復不可能な環境破壊により人類の健全な生存が脅かされる可能性があると言われます。2007年に公表されたIPCC第4次評価報告書では、産業革命以前の地球平均気温の上昇を2～2.4℃に抑えるためには、CO₂濃度は350～400ppm、温室効果ガス濃度は445～490ppmに止める必要があるとしました。そしてそのためには、今後10～15年で世界のCO₂排出量のピークを削減に転じ、2050年には世界全体の温室効果ガス排出量を2000年比で50～80%削減させる必要があるとし、とりわけ日本などの先進国は2020年までに90年比で25～40%の削減が必要であるとされています。

今年12月にコペンハーゲンで行われる

COP15/CMP5では、この科学の示唆する削減目標に沿った削減目標に合意しなければなりません。そのことは、バリのCOP13でも、ポツナニのCOP14でも確認されています。

こうしたことからすれば、選択肢①は、京都議定書の基準年である90年比で増加を許す目標で論外です。また、京都議定書の第1約束期間の日本の削減目標が6%削減であることを考えると、選択肢③の7%削減も、2020年目標としてはあまりに低い目標と言うほかありません。

25%削減が科学（IPCC）の求める最低限の削減水準であり、少なくともこの選択肢⑥が採用されるべきです。CASAは4月22日の意見交換会で、40%削減シナリオも検討することを求めました。

2006年に英国政府が発表したスターン報告によれば、気候変動によるリスク（様々な被害）は温暖化対策によるコストを大きく上回るとされていますが、今回の分析では気候変動によるリスクの経済的評価が見込まれていません。今回の分析作業は気候変動リスクを軽視し、2℃未満に抑制しようとする視点が欠けています。

また鉄鋼の粗鋼生産量は1億2千万トン、自動車交通量については、旅客を2005年と同等、貨物を増加という前提にしていますが、粗鋼生産量は現在では約1億800万トンに減少しており、自動車交通量も減少傾向になっています。そもそもこうした前提が問題で、無駄な公共事業を見直したり、公共輸送機関を拡充することで、粗鋼生産量や交通量そのものを減らすことは可能なはずで

す。自然エネルギーについては、選択肢①は太陽光発電については現在の4倍、新エネルギーの発電電力量に占める割合については1%としています。選択肢③でも太陽光発電は現在の10倍、新エネルギーの発電電力量に占める割合は4%に過ぎません。政府の太陽光発電について

の目標は現在の20倍であり、この点からも選択肢③は、この政府目標の達成を放棄したものとと言えます。

また、日本エネルギー経済研究所の説明資料には、大幅削減のためにはマイカーや、家庭での冷暖房エアコンなどの「使用禁止」が必要という事例も示されています。しかしこのような極端な省エネをしなくても、公共交通機関の拡充やカーシェアリングの普及などの対策によって、自動車交通量を減少させることは可能です。また「エアコンの使用禁止」を謳うよりも、建築物の断熱化や緑のカーテンなどの導入を進めることの方がより現実的な対策です。

温暖化対策には、①省エネ技術開発と普及（技術対策）、②再生可能エネルギーの普及と脱原発（エネルギーシフト）、③公共事業の縮減、モノのレンタル化、モノの修理産業育成など脱物質化経済への転換（物的活動量の縮減）などがあり、こうした対策を真剣に検討すべきであると思います。実際GDPが成長しても、長時間労働やワーキングプア問題は一向に解決せず、地方の過疎化は深刻化する一方です。温暖化対策の検討についても、限界削減費用やGDP成長という視点以外に、雇用労働条件や過疎化問題の改善などの社会問題も含めて、複合的にかつ同時に解決していく視点が必要ではないでしょうか。

表1 主要な選択肢の内容（選択肢①、③、⑤、⑥）

| | 選択肢① | 選択肢③ | 選択肢⑤ | 選択肢⑥ |
|--------------------------------|---|--|---|---|
| 目 標 (90年比) | 4%増加 | 7%削減 | 15%削減 | 25%削減 |
| シナリオ | 「長期エネルギー需給見通し」の努力継続ケースに相当（既存技術の延長線上で効率改善） | 「長期エネルギー需給見通し」の最大導入ケースを改訂。（最高効率の機器を現実的な範囲で最大限導入に向け、政策をさらに最大限強化。） | 新規（フロー）に導入する機器はすべて最高効率の機器に。更新時期前の既存（ストック）の機器も一定割合を買換え、改修。 | 新規・既存の機器のほぼすべてを最高効率の機器にすることを義務づけ。炭素への価格付け（炭素税、排出量取引）により経済の活動量（生産量）低下。 |
| 新エネルギーの割合 | 3% | 4% | 10% | 14% |
| 太陽光発電（現在比） | 4倍 | 10倍 | 25倍～40倍 | 55倍 |
| 高効率給湯器 | 900万 | 2800万 | 3900～4400万 | 4400万 |
| 限界削減費用 (t-CO ₂) | | 10,099～18,332 円 | 28,430～46,764 円 | 61,029～87,667 円 |

【事務局からのお願い】

5月にEメールニュース配信のための、メールアドレス登録のお願いをさせて頂きましたが、引き続き登録の受付を致しております。

またこれまでにメールニュースの配信を受けておられた方も、お手数ですが再度登録の申し込みを頂きたいと思っております。（5月以降にメールを送って頂いた方は再登録の必要はございません。）

今後ともメールニュースを通じて、会員のみなさまに、より早い情報提供並びに研究会・イベント等のご案内をさせて頂きたいと考えております。是非この機会にご登録いただければと思っております。

尚アドレス登録はCASA事務局（office@casa.bnet.jp）宛に、お名前をご記入の上、「メールアドレス登録」でご送信ください。