

新聞コラム紹介

グローバル経済と地球温暖化対策*

地球環境ユニット担任補佐 兼 グリーンエネルギー認証センター副センター長
工藤 拓毅

去る 7 月 15 日に、国際海事機関 (IMO) の海洋環境保護委員会は海洋汚染防止条約の改正案を採択し、国際的な海運分野における CO₂ 排出規制を導入することとした。国際海運分野は、国境を越えてモノやヒトの輸送を行っているが、船舶から発生する CO₂ をどの国の排出量にカウントするか、更には排出主体を船の所有者か輸送を委託した事業者とするのかなど判断が難しい分野である。そのため、国別に排出量目標を規定する京都議定書のようなルールにはなじまないことから、IMO 独自の取り組みが検討されていた。条約改正によって、2013 年以降に建造される船舶は、エネルギー消費効率指標をみたとすこと、エネルギー効率的な運行計画の作成が義務づけられる。国別目標で規制するのではなく、国際海運セクターでの共通した効率目標を設定することで、対策を講じない場合に比べ CO₂ 排出量を減らしていくという、セクターアプローチを採用している点が特徴である。

この IMO の検討と前後して、EU は 3 月 7 日に、EU 域内排出量取引制度 (EUETS) での航空業界に対する排出枠の上限値を公表した。温室効果ガス排出量管理の点で国際海運分野と類似している国際航空分野の取り組みは、国際民間航空機関 (ICAO) において検討が行われているが、EU はこれに先行する形で、独自に運営する取引制度の対象分野拡大措置として EU 域内に発着する航空機からの CO₂ 排出規制を開始する決定をし、2012 年からの開始に向けてその準備を進めている。

EU が EUETS の対象範囲を国際航空分野に拡大する措置に対しては、EU 以外の国からの反発が生じている。米国航空運輸協会 (ATA) と米国の航空会社が提訴した訴訟は、現在は欧州司法裁判所 (ECJ) に付託されており、中国航空運輸協会 (CATA) は EU に対するこの提訴を支持していると報じられている。7 月 5 日の第一回口頭弁論では、EU の高官が航空会社等による提訴は不当であると反論したが、その後米国では反 EUETS 法案が公開され、連邦議会下院の運輸委員会で国際法に抵触する可能性を政府高官が指摘するなど、対立姿勢が続いている。米国を含む航空会社による排出実績報告などの手続きは順次進んでおり、制度そのものは来年より執行されていくであろうが、訴訟の動向によっては、貿易面での対抗措置の検討や制度変更が必要になるといったリスクも存在する (影響として、既にエアバス社航空機の購入がキャンセルされている)。

国際海運と国際航空を巡るこれらの動きは、混沌とする気候変動対策の将来枠組みに示唆を与えている。京都議定書のような国別目標設定の困難さが際立っている中で、先進国から途上国に向けた技術や資金等の移転の必要性が高まっている。IMO のような枠組みは、個別セクターの実情に配慮した制度検討が可能であり、EUETS の様に限られた国・地域での制度導入による国際的な対立も回避可能かもしれない。すなわち、Level Playing Field の実現と温暖化対策との両立への期待がある。世界全体での温室効果ガス排出削減には、国境を越えたモノやサービスなどサプライチェーンの現状を踏まえた視点からの取り組みが今後は重要になってくる。既に、ISO や WBCSD 等で規格化やガイドライン策定が検討されているカーボン・フットプリントなどは、将来の国際市場における気候変動対策の絵姿を示唆している動きとも考えられる。そういった意味で、国境を越えた経済活動に対するセクター単位の取り組みがどの程度実効性を発揮するのか、注視していく必要がある。

お問い合わせ : report@tky.ieej.or.jp

*本稿は、2011 年 8 月 17 日付け電気新聞「グローバル アイ」欄に掲載されたものを、転載許可を得て一部加筆して掲載しました