

IEEJ NEWSLETTER

No.120

2013.9.1 発行

(月 1 回発行)

一般財団法人 日本エネルギー経済研究所

IEEJ NEWSLETTER 編集長 常務理事 小山 堅

〒104-0054 東京都中央区勝どき 1-13-1 イヌイビル・カチドキ

TEL: 03-5547-0211 FAX: 03-5547-0223

目次

0. 要旨 — 今月号のポイント
〈エネルギー市場・政策動向〉
1. 基本政策分科会でのエネルギー政策検討
2. 原子力：「国際廃炉研究開発機構」、汚染水問題、再稼働審査の状況
3. 豪州の総選挙後における地球温暖化政策の行方
4. 効果が不透明な EU・中国間の太陽電池ダンピング問題の和解
5. 2013 年上半期の世界の天然ガス・LNG 市場動向
〈地域ウォッチング〉
6. 中国ウォッチング：具体化が待たれるグリーン産業の発展促進策
7. 中東ウォッチング：緊迫する対シリア軍事介入を巡る動き
8. ロシアウォッチング：袋小路に陥った米ロ関係に抜け道はあるのか
9. 米国ウォッチング：カナダにおける原油鉄道輸送事故の影響
10. EU ウォッチング：欧州大都市の交通分野の省エネルギー施策

0. 要旨 — 今月号のポイント

1. 基本政策分科会でのエネルギー政策検討

8 月 27 日、エネルギー基本計画について議論する基本政策分科会の第 2 回会合が開催された。議題は、エネルギー政策の基本的視点(3 E + S)に関する最近の状況であった。

2. 原子力：「国際廃炉研究開発機構」、汚染水問題、再稼働審査の状況

福島の新組織「国際廃炉研究開発機構」の設立、福島における汚染水問題、NRA による新安全基準に基づいた審査の進捗状況が大いに注目を集めている。

3. 豪州の総選挙後における地球温暖化政策の行方

9 月 7 日に実施される豪州の連邦議会総選挙では政権交代の可能性がある。政権交代の場合、今後の国際的炭素市場の展開や温暖化国際交渉に少なからず影響を与える可能性がある。

4. 効果が不透明な EU・中国間の太陽電池ダンピング問題の和解

EU と中国が太陽光パネルのダンピング問題で和解したが、和解案はその効果が不透明。日本も今後更に拡大するであろう中国製パネルの流入と向き合う必要がある。

5. 2013 年上半期の世界の天然ガス・LNG 市場動向

2013 年上半期の世界の LNG 貿易量は、2012 年に引き続き減少したが、地域的には北東アジア含め太平洋地域で増加、欧米 LNG 市場が低迷し、LNG 貿易の東方シフト傾向が加速している。

6. 中国ウォッチング：具体化が待たれるグリーン産業の発展促進策

国務院は 8 月に、グリーン産業の発展促進策を発表した。省エネ・新エネ自動車産業については効果的と言えるが、省エネ・環境保護産業については今後のさらなる具体化が待たれる。

7. 中東ウォッチング：緊迫する対シリア軍事介入を巡る動き

米国は、化学兵器使用を材料に、シリアに対する軍事攻撃の準備を完了させた。有事となれば、レバノンやイラン等の関係国への影響も軽視できない。安倍総理は再び中東を訪れた。

8. ロシアウォッチング：袋小路に陥った米ロ関係に抜け道はあるのか

「スノーデン問題」もあって米ロ関係は膠着している。しかしロシアには、国内経済、外資導入必要性、シェール革命の影響、中国の台頭を鑑みる時、もはや対米強行路線を貫く余裕はない。

9. 米国ウォッチング：カナダにおける原油鉄道輸送事故の影響

カナダ鉄道事故を機に水圧破砕に用いる化学物質による貯蔵タンク損傷のリスクが浮上、シェール油・ガスの輸送インフラ整備の課題が改めて認識されるに至っている。

10. EUウォッチング：欧州大都市の交通分野の省エネルギー施策

大都市圏で自動車交通から公共交通へのシフトを促す様々な交通政策は、混雑緩和だけでなくエネルギー消費削減および温室効果ガス削減にも効果があると指摘されている。

1. 基本政策分科会でのエネルギー政策検討

8 月 27 日、エネルギー基本計画を議論する基本政策分科会の第 2 回会合が開催された。議題はエネルギー政策の基本的視点(3 E + S)に関する最近の状況であった。事務局からは事実再確認という流れに沿った説明が行われ、情報共有・状況の理解促進に資するとして、表現・取りまとめ方を評価する委員もいた。一方、今回の資料を今後の議論のベースとすることについては、偏りがある、震災以降の変化が十分に織り込まれていない、等を理由に異議を唱える委員もいた。水素、再生可能エネルギー、省エネについては、資料を今後充実させるとの回答が事務局からあった。

日本がエネルギー供給のほとんどを輸入に依存し、東日本大震災以降その程度がさらに高まっていることによる安全保障上の問題やリスクについては、多くの委員がその重大性を指摘した。その延長線上で、各種エネルギー源をバランスよく活用すべきであるとの見解は共有された。ただし、個別のエネルギー源について、あるいは実現手段については、各委員が持論を展開、さまざまな意見が提示された。

実現手段に関し、市場メカニズムをどの領域で活用し、「市場の失敗」を補うために政府がどのような役割を果たすのかについては、あまり多くの指摘はなかった。しかし、この問題はエネルギー基本計画の大枠を規定するものの一つであり、早期に議論の前提として定めておく必要があるものと思われる。個別エネルギー源については、やはり、再生可能エネルギーと原子力に関して多くの発言があった。しかし、事務局が今会合では事実を中心に最近状況を説明するという姿勢をとっていたため、深く議論するのは適当ではないとの雰囲気もあった。

弊所理事長・豊田委員の当日の発言要旨は以下のとおり：

- エネルギー政策検討の際の基準が 3 E + S であることを明確に説明してもらったことに感謝する。原子力も化石燃料も再生可能エネルギーも、いずれも完璧ではない。これらをどうバランスさせてゆくかが重要である。
- 独立性のある原子力規制委員会が世界最高クラスの厳しい審査を行っているが、「国際標準」になっていない部分もある。リスクは原子力に限らずゼロにはならないものであり、許容できるところまで下げるという認識を国民が共有する事が重要である。
- 原子力停止で国富流出など大きなコストが発生している。円安次第で国費流出はさらに大きくなるので、経済効果をしっかり分析する必要がある。FIT では、(5 月末時点の導入量と)認証量 20 GW の累積サーチャージが 16.5 兆円に達する見込みで、20 年間で割ると 0.9 円/kWh のコスト負担増になる。特に産業は電力コストがこれ以上高くなれば日本を離れ、空洞化加速につながる恐れがある。再エネで、促進不十分なものは進め、進み過ぎたものは価格を下げる必要がある。
- この 1 か月の間でエジプト・シリアなど中東情勢は大きく変わってきた。中東の不安定などの問題は市場メカニズムに任せておけないものであり。エネルギー安全保障は国が責任を持って考えていくべきものである。

(計量分析ユニット 需給分析・予測グループ 研究主幹 柳澤 明)

2. 原子力 : 「国際廃炉研究開発機構」、汚染水問題、再稼働審査の状況

8月1日、福島第一原子力発電所の廃炉に必要な技術を国内17の原子力関係機関や事業者が共同開発する新組織「国際廃炉研究開発機構」が設立され、同機構は8日より活動を開始した。理事長に就任した京都大学原子炉実験所の山名元教授は「熔融燃料の取り出しが最優先」との認識を示し、「国内外の知見を集積し、早期の廃炉完了を目指す」と述べている。福島第一サイトの廃炉は世界的にも例を見ない難しい課題であり、原子力の安全研究の進展とともに、廃炉の研究開発を通じた国際的な人材育成、福島の復興・再生に貢献していく取組が期待される。

福島第一原子力発電所では、現在最も重要な懸念事項として、高濃度放射性物質を含む「汚染水」の地下水への流出と海洋への放出が大きな問題となっている。東京電力は毎週、汚染水の建屋内滞留状況、処理・貯蔵状況を公開しているが、一日当たり300トンとも言われる大量の汚染水流出の原因は判明しておらず、建屋内に流入する地下水を遮断しこれ以上汚染を拡大しないための「凍土遮水壁」構築等が検討されている。関係者においては、汚染水のサイト外への拡散を物理的に100%防止する手段が現状では極めて困難である状況も踏まえつつ、可及的速やかに、冷静かつ現実的な対応を模索・実施していく必要がある。

7月8日に施行された原子力発電所の新規制基準への適合性審査については、8月末現在まで計15回の審査会合が開催され、事業者ヒアリングを含めた会合は計100回以上を重ねている。原子力規制委員会(NRA)では「プラントの安全性基準への適合性」と「地震・津波対策」に大別して審査しているが、どのプラントでも審査チームから何らかの課題が指摘され、事業者は対応を迫られている。

例えば8月21日の第11回新規規制基準適合性審査会合では、九州電力による川内1/2号機の津波評価説明に対しNRAから「過去最大規模の津波にとらわれず踏み込んだ想定を」等の指摘がなされた。また過酷事故対策の有効性審査では、事故収束に向けた具体的な手順とその妥当性に焦点が当てられ、NRAは標準的な手法にとどまらずプラント個々の特徴を踏まえた手順を厳密に確認する姿勢を示している。各社のレスポンスは概ね迅速であるものの、毎回数件から10件以上にも及ぶ指摘事項への対応には相当なマンパワーを要しており、新基準への適合性評価にはなお数ヶ月かかるものと思われる。

新基準への適合が再稼働の条件であり、再稼働時期は不透明である中、発電用化石燃料の使用量増大に円安効果が加わり、国富流出など、日本経済への影響が持続している。他方、独立した規制機関としてのNRAの新安全基準に基づいた安全性に関する判断の重みは極めて大きく、その帰趨は国内のみならず海外のエネルギー政策・産業関係者の重大関心事となっている。

(戦略研究ユニット 原子力グループマネージャー 村上 朋子)

3. 豪州の総選挙後における地球温暖化政策の行方

8月9日、豪州のラッド首相は、当初予定より1週間早い9月7日に連邦議会総選挙を実施する判断を下した。報道によると、選挙を間近に控えて政党支持率は与党労働党を野党保守連合が上回る状況にあることから、政権交代の可能性が取り沙汰されている。そうした中で、地球温暖化政策では労働党政権と野党保守連合で異なった考え方であるため、選挙結果によっては豪州の地球温暖化政策が大きく転換するのではないかと、その動向が注目されている。

労働党は、2007年の総選挙で政権を奪回した後、前政権が不参加の姿勢を取ってきた京都議定書を批准するなど、積極的に地球温暖化政策を推進してきた。2012年7月にはクリーンエネルギー法に基づく施策として炭素税を導入し、2015年からは排出量取引制度へ「移行」という政策的道筋を作り上げてきた。対外的には、京都議定書への参加に加え、EUETSと豪州の排出量取引制度との連結や、カリフォルニア州の取引制度との連携を進めるなど、国際的な炭素取引市場拡大に向けた働きかけを進めている。しかし、野党保守連合は現政権の温暖化政策に対して反対姿勢を明確に示してきており、今回の選挙でも炭素税の廃止を含めた地球温暖化政策の転換を公約としている。

世論調査の結果では、地球温暖化問題を選挙の争点とみている国民は1割にもみたく、最近では経済問題など他の政策課題に押されてその関心度合いはさらに低下傾向にある。しかしラッド首相は、本年6月に首相に返り咲くと、間髪を入れずに排出量取引制度への「移行」時期を1年早めると発表した。これは、産業界等への炭素税による費用負担が、排出量取引制度での低価格なクレジット活用で軽減できるという政治的判断といえるが、いずれにせよラッド首相は、地球温暖化政策を選挙における重要な争点の一つとして捉えている。

一方で、仮に保守連合が政権を獲得すれば炭素税が廃止されるのかといえば、事はその簡単ではない。炭素税の導入に伴って政府が確保した税収の代替措置を見いだすことは容易ではないため、保守連合政権になっても炭素税は継続されると評価する向きもある。

しかし政権交代は、現政権がとっている国際的な排出量取引市場形成を目指す国際連携に向けた働きかけや、京都議定書への参加を決めた国連交渉におけるポジションに変化をもたらす可能性は高い。豪州は、国際的にみて1国としての温室効果ガス排出量は少ないものの、これまでの気候変動枠組条約の国際交渉現場において影響力のある役割を果たしてきた。そのため、今回の総選挙の結果は、今後の国際的な炭素市場の展開や地球温暖化対策の枠組み交渉に少なからず影響を与えることになると考えられるだけに、今後の展開が大いに注目される。

(地球環境ユニット 担任補佐・研究理事 工藤 拓毅)

4. 効果が不透明な EU・中国間の太陽電池ダンピング問題の和解

欧州と中国間の太陽電池ダンピング係争問題が決着した。7月末の欧州委員会発表によると、最低輸出価格と年間輸入数量枠を設定することで合意が成立したという。輸入数量枠を対象に最低価格が適用され、それを超える輸入品については反ダンピング税率 47.6%が適用される。具体的な数字は公表されていないが、報道機関の推測では最低価格が€0.56/W、年間輸入枠は 7GW、あるいは欧州における中国製パネルの現行シェア並みとも報じられている。

この合意については評価が分かれ、効果への疑問の声も聞こえる。中国との交渉にあたったデフフト欧州委員会委員（通商担当）は「この合意により欧州の太陽光パネル市場が安定化する」と自賛するが、一方で「€0.56/W という最低価格は現状追認に過ぎなく、中国製パネル流入の歯止めにはならない」との見方も少なくない。特に大手中国メーカーにとってはマーケット競争力が充分維持できる価格だといわれる。

また、輸入数量枠設定の意味合いも今後の欧州市場の動向によって大きく変わる。欧州委員会は「欧州の市場は今後も成長（傍点筆者）するので、（枠の設定に伴い）中国製品のシェアは現在の 80%よりも大幅に小さなものとなる」とみる。また、欧州のパネル需要 17GW（2012 年）に対し製造能力は 7GW（推定）にとどまるので、欧州市場は輸入品に頼らざるをえない。したがって輸入枠内の中国製品が欧州メーカーと競合することはない、というのも欧州委員会の言い分だ。しかし、足元の欧州太陽光発電市場はこれまでの成長に急ブレーキがかかっており、2012 年の導入量は前年比 23%減少した。2013 年も再エネ電力買取価格の大幅な削減や促進制度の見直しが行われている。これ以上市場の縮小が進めば、輸入枠内といえども中国品が域内メーカーと競合する可能性は否定できない。

効果の曖昧な決着にいたった背景には、中国製パネルなくしては欧州の太陽光発電導入政策がなりたないという現実がある。欧州自身の製造能力が足りないのは上述の通りで、欧州委員会も発表文書の中でソーラー・パネルの安定供給に留意することを強調している。また、安価なパネルは再生可能電力買取りに伴う賦課金の抑制にも貢献する。太陽光パネル産業だけに配慮するわけにはいかないのだ。

日本も他人事ではない。再生可能エネルギー電力の買取り制度導入を受けて、日本の太陽光パネル製造余力は急減している。3月末時点で太陽光発電の買取り制度対象認定設備容量は 20GW にまで積みあがっているが、この需要を満たすには中国の大きな供給力に頼らざるをえないだろう。日本のパネルメーカーと中国からの輸入を両立させ、かつ健全なマーケット環境を維持する、という難しい課題解決の方法を探る必要がある。

(新エネルギー・国際協力支援ユニット 担任・理事 星 尚志)

5. 2013 年上半期の世界の天然ガス・LNG 市場動向

本誌前号に述べられた通り、2012年の世界のLNG貿易量は歴史的な2%減少、2013年も減少見込み、と予想される。2013年上半期の速報値では、世界のLNG貿易量は1.16億トン程度と、前年同期比2%程度の減少となった。本稿では、全体としての傾向の背後に観察される、地域的な特色を概説したい。

北東アジア地域（日本、韓国、中国、台湾）の輸入量は約8000万トンで、前年同期比5%近くの増加となった。同地域内では、世界最大のLNG・天然ガス輸入国である日本の輸入量が原発代替特需からの落ち着きを見せる中、前年同期比で減少しており、韓国、中国の輸入量増加が地域全体での増加を牽引した。

特に中国のLNG輸入量は前年同期比25%増加し834万トンとなった。パイプラインによるガス輸入も54%増加し、LNG換算で943万トンとなった。一方上半期のガス消費量が前年同期比13%増加の815億m³(LNG換算6000万トン相当)となった。これに対応して、国内ガス生産も前年同期比9%と大きく増加したものの、2006年に開始されたLNG輸入、2009年末開始されたパイプラインガス輸入はより大幅に拡大、合計でのガス輸入依存度は、2012年通年・2013年上半期ともに30%程度に高まっている。

日本のLNG輸入量は、半年ベースで見た場合、2013暦年上半期は大震災以降で初の前年同期比減少となったが、円建て支払い額で見ると3.5兆円と、史上最高額を更新した。米ドル建て単価の高止まり、円安傾向が影響した。また7月は輸入量が再び前年同月比増加に転じ、月間支払い額が6213億円と史上最高を更新し、LNG購入負担が円安効果もあって日本経済を蝕む事態は悪化している。

欧州では、LNG輸入量が2012年に続き、2013年上半期も減少が続き、前年同期比25%、600万トン以上も減少した模様である。第1四半期の寒冷気象による特殊要因以外はガス需要増加の要因がなく、他方でロシアからのパイプラインガス輸入が10%近く増加し、LNG輸入と入れ替わった格好となった。一方、世界最大のガス消費国米国については、本誌4月号に「2013年は消費量増加ペースが一服する可能性がある」と書いたが、ちょうど本号発行の9月初旬に半年間の実績速報が明らかになる。5月までは発電用が6ヶ月連続で対前年同月比マイナスとなったが、工業用は比較的堅調に推移している模様である。いずれにしても同国ではLNG輸入需要増加要因が見られない。

このため、LNG輸入におけるアジア・太平洋・中東のスエズ運河東側と、スエズ運河西側・大西洋地域の比率は、2010年以前の6:4から、2013年上半期は3:1と、東方シフトが進んだ。2013年は既にシンガポール、マレーシア、インドで新規LNG輸入基地が稼働開始し、今後もアジア地域で新規基地が稼働開始する見込みである一方、欧州では現在稼働中の基地の輸入活動が低迷しており、LNG貿易では引き続きこの東方シフト傾向が続くと予想される。

(化石エネルギー・電力ユニット ガスグループ 研究主幹 橋本 裕)

6. 中国ウォッチング：具体化が待たれるグリーン産業の発展促進策

国務院は昨年 6 月に、「省エネ・環境保護産業発展第 12 次 5 カ年計画」と「省エネと新エネ自動車産業発展計画(2012~2020 年)」を公表し、その 1 年 2 カ月後の今年 8 月に、「省エネ・環境保護産業の発展加速に関する意見」を発出した。省エネ・環境保護産業および省エネと新エネ自動車産業¹ (以下、グリーン産業と略す) の発展を加速させる姿勢が鮮明となった。

政府は第 12 次 5 カ年計画で、エネルギー消費の GDP 原単位を 2015 年に 2010 年比 16%削減することを達成責任の間われる拘束力目標として設定した。しかし、2012 年までの 2 年間で GDP 原単位は 5.5%減に止まり、省エネの進展が予定より遅れている。電気自動車 (EV) についても、累積生産・販売台数を 2015 年までに 50 万台とする目標を設定したが、EV を中心とする新エネ自動車の累積販売台数は今年 3 月時点で 3 万 9800 台余りに過ぎず、目標実現はおぼつか無い。

環境問題も深刻である。微小粒子状物質 (PM2.5) による大気汚染は国土の 4 分の 1 に相当する地域に広がり、約 6 億人の健康を脅かしている。こういった目標達成の遅れに対する焦りと環境問題に対する危機感がグリーン産業の発展加速を後押しする背景の一つであろう。また、減速傾向が鮮明となった経済成長を 7%台後半に維持するためにも、長期的に持続可能な発展を実現するためにも、グリーン産業の加速的発展が必要不可欠である。

国務院「意見」では、北京や上海などの都市において、公共サービス部門での新エネ自動車導入実験事業を拡大し、新規と買い替え購入の自動車の 60%以上を新エネ自動車とする一方、補助金による導入促進を一般ユーザー向けに実験的に展開する、とした。また、政府部門が普通公用車の調達に当たって、省エネ基準を満たす 1.80 以下の小型車と新エネ自動車、特に純 EV を優先的に選ばなければならない、と決定した。何れも効果が期待できる省エネ・新エネ自動車産業の発展促進対策と言える。

一方、省エネ・環境保護産業に関しては、高効率省エネ製品の市場占有率の 2015 年目標を従来の 30%から 50%へ引き上げるなどの点を除けば、国務院「意見」は従来計画を再確認した感が否めない。例えば、同産業の生産額を 2015 年に 4.5 兆元(72 兆円)に拡大する全体目標も変わらなかった。また、重点支援分野として、高効率ボイラや電動機などの省エネ技術、大気汚染防止や汚水処理などの環境技術、再製造やリサイクルなどの資源循環利用技術の開発促進と利用拡大、省エネサービス事業 (ESCO) と環境保護サービス事業の産業化促進等を特定した点も変わっていない。また、補助金や税制優遇による財政支援、低利融資や社債発行・株式上場の奨励などによる資金調達支援の強化などを政策措置として講ずるとしたが、具体性を欠いたままである。空回りにしないためには、内容詳細化・具体化を早急に行うべきであろう。

(客員研究員、長岡技術科学大学教授 李志東)

¹ ここでは、新エネ自動車とは、電気だけで駆動する純電気自動車 (純 EV)、主に電気で駆動するプラグインハイブリッド自動車 (PHEV) と燃料電池自動車 (FCV) を指す。電気自動車 (EV) は純 EV と PHEV を指す。

7. 中東ウォッチング：緊迫する対シリア軍事介入を巡る動き

中東における新たな軍事行動の発生は不可避のようである。攻撃対象のシリアに止まらず、東地中海地域に不安定が一層広がることへの懸念が広がる。

シリアの首都ダマスカス郊外の町で、住民に対して化学兵器（神経毒）が大規模に使用されたという疑惑は、膠着状態に陥って久しい内戦のバランスを大きく揺るがす余地がある。3月に発生したとされる化学兵器使用を検証するためにシリアを訪問していた国連調査団は、さっそく新たな現場でのサンプル採取等に取り出したが、米欧諸国は、その結果が明らかになることを待つことなく、アサド政権側による非人道的な兵器の使用であると断じ、脅威への対処と懲罰の必要性を声高に訴えた。

これに対してロシアは、イラクの事例を引き合いに、米欧の情報分析に異を唱え、さらに、軍事攻撃の法的根拠が欠如していることを指摘した。化学兵器使用を「レッドライン」とする米国は、東地中海の海上にミサイル艦船等を派遣し、アサド政権の化学兵器攻撃能力を除去する軍事作戦の準備をすでに終えている。限定攻撃とはいえ、有事発生の際には、航空兵力、機甲部隊、司令系統等の破壊を通じて、シリア軍の優位性が崩され、反体制勢力が再び勢いを増すことが確実視される。すでに内戦の影響が波及していたレバノンやイラクへの不安定の拡大は必至である。

イランに発足したロウハーニ政権は、かつての現実路線を支えた政治家や実務家を登用し、最大の課題である外交関係の改善と核交渉の進展に向けて動き出した。だが、新政権に寄せられた期待とは裏腹に、折からのシリア情勢の緊迫化を受け、イランは、同盟国シリアへの配慮もあり、軍事介入に逸る米欧諸国に対する強い警告を発している。その影響で核交渉を取り巻く環境の険悪化が生じかねない事態を迎えている。

クーデター後のエジプトでは同胞団支持者による抗議デモと、治安当局者との衝突が依然として続いている。しかし、軍部主導による徹底した弾圧を受けて、同胞団の反抗は、当面、収束に向かう模様である。一方、ムバーラク時代を彷彿させる非常事態宣言や夜間外出禁止令が発令され、当時の与党関係者が復権を果たしたように、強権体制の排除を求めて行われた2011年の革命に逆行する動きも見られる。国内の対立と分断が進行する中、裁判中のムバーラク元大統領の保釈が実行に移された。暫定政権の「正統性」が危ぶまれており、当局が検討している同胞団の非合法化や解散命令が強行された際には、「反革命」の局面に突入したことは疑いようがなくなる。

5月に続く中東歴訪を実施した安倍総理は、炭化水素資源の安定供給に加え、新たに安全保障での協力関係の構築を視野に入れ、バハレーン、クウェート、カタールとの間で、いわゆる「2+2」（両国の外務・防衛大臣の協議）による安全保障対話に合意したほか、今回の訪問国を含む湾岸協力会議（GCC）と日本との間での戦略対話の早期開催についても一致を見た。

（注：2013年8月30日午後4時脱稿）

（中東研究センター長・常務理事 田中 浩一郎）

8. ロシアウォッチング：袋小路に陥った米ロ関係に抜け道はあるのか

7月31日、ロシア当局は今年6月に潜伏先の香港からモスクワ入りしていたスノーデン CIA 元職員（米国政府がスパイ活動取締法違反容疑で訴追中）に対し、一年間の臨時亡命許可証を発給した。その決定に米側は反発、9月5～6日にサンクトペテルブルクで開催されるG20サミット期間中の個別会談および当初G20直前にモスクワで別途予定されていた米ロ首脳会談が見送られることになった。同決定の背景には、「スノーデン問題」の発生以前に、シリアのアサド政権を擁護するロシアへの米国の強い反発を含め、すでに両国関係が硬直化しており、米ロ共に予め具体的成果の見通しが立たなかったことがある。

東西冷戦が終結してから20余年が経過したが、未だに米ロ間の相互不信は根深い。メドヴェージェフ前政権下では、世界金融危機の打撃を受けたロシアからの外資離れを食い止めるべく、欧米諸国との関係修復に向けた動きも見られたが、事実上の実権を握り続けたプーチン首相（当時）の対米強硬路線は基本的に変わらなかった。

2009年に発足したオバマ政権は当初、「リセット」を標語として対ロ関係の修復を試みたが、新戦略兵器削減条約の調印やアフガニスタンに展開する部隊へのロシア領経由の軍事物資供給等、若干の成果を見たのみだ。ロシアにおける反体制派の弾圧や米軍の欧州MD（ミサイル防衛）配備計画等をめぐり、米ロ関係が負のスパイラルを辿るなかで、2012年5月にプーチンが大統領職に復帰した。

しかし今日、ロシアには、もはや対米強硬路線一辺倒でいくだけの余裕はない。第一に、国際原油価格がいま高値で推移しているにもかかわらず、2000年代とは異なり、ロシア経済の息を吹き返らす原動力とはなっていない。ロシア経済発展省は、2013年のGDP成長率を2.4%から1.7%に下方修正をしたばかりだ。第二に、第一の点を克服するには、資源偏重型経済の多様化を図る必要があるが、積極的に外資を誘致する上で、ロシアの「強権イメージ」はマイナス要因となる。第三に、米国発「シェール革命」の影響下、国際エネルギー市場ではロシアへの「逆風」が吹きつつあるなか、石油・ガス需要が伸び悩む欧州市場に依存してきたロシアはアジア市場などへの原油・天然ガス輸出能力と販売の強化を急がねばならない。プーチン大統領復権後、特に対アジア市場を念頭に Rosneft を中心に外資との協力関係を深化させつつあるが、中でも ExxonMobil との提携は極東開発を含め主要な位置を占めている。第四に、ロシアは中国の台頭に警戒感を強めているが、今回の対米関係の行き詰まりによって生じている、足下の困難を中国に逆手利用されることを防ぐ必要がある。

混迷度を増す北東アジア地域の安定にとり、米ロ関係の帰趨は大きな影響をもつ。日本は米国との同盟関係を軸とした上で、ロシアの位置づけをどうするべきか、その解を見出す必要がある。

(戦略研究ユニット 国際情勢分析第2グループ マネージャー 伊藤 庄一)

9. 米国ウォッチング：カナダにおける原油鉄道輸送事故の影響

7月6日、カナダ・ケベック州で原油を積載した貨物列車が脱線・爆発する事故が発生した。その結果、死者47人、建物の破壊約40棟の被害が発生、さらに漏れ出した石油の一部が河川に流入し環境汚染が起きた。カナダ政府やケベック州政府をはじめ200以上の利害関係者が、列車を運行していた鉄道会社モントリオール・メイン・アトランティック鉄道に対し汚染除去費用を含む損害賠償を請求し、同社は8月7日、メイン州裁判所に連邦破産法11条の適用を申請した。

事故原因は現在調査中だが、列車が夜間乗員交代のため停車した際に運転手が確実にブレーキをかけなかった可能性、機関車で発生した火災の消火活動にあたった消防隊員によるブレーキ解除によって暴走・脱線に至った可能性、などが指摘されている。

さらに調査過程では、事故車が積んでいたシェール・オイルに含まれる硫化水素がタンクに損傷を与え、事故の一因となった可能性も浮上し、カナダ運輸安全委員会は事故車の貨物の成分分析を行っている。米国で鉄道安全を監督する連邦鉄道局(FRA)もこの問題を重視し、FRAは米国石油協会(API)に対し、水圧破碎の工程で使用する化学物質が産出原油に混入し、硫化水素比率を高めることでタンクを損傷する可能性を指摘する書簡を送った。米国では従来、原油は危険物質の扱いではなかった。しかし今後、シェール・オイルを輸送する事業者が自主的な成分開示を行わない場合、FRAは既存の「危険物質成分試験制度」を適用する可能性も示唆している。

水圧破碎に用いる化学物質について、従来は坑井や排水設備からの漏出が注目された。しかし科学的な立証は容易ではなく、現在内務省が策定している水圧破碎の安全規準は、環境団体・石油業界双方からの批判を受けて一度は取下げられた。今年5月に再提案された時には、化学物質の成分開示義務を緩和し企業秘密に該当する情報の秘匿を認めるなど、石油業界側に譲歩する内容となっていた。

今回浮上したタンク損傷の危険は、油・ガス田からの漏出に因る地下水汚染と比較すると科学的立証は相対的には容易であると見られ、シェール・オイル輸送事業者への成分検査の義務化と共に、鉄道会社に対してタンクの材質・塗装や火災防止の作業手順などの義務が課される可能性も考えられる。米国内では、こうした新たな規制が導入された場合の追加費用は、原油価格が75ドル程度に下落した場合には事業採算性に顕著な影響を及ぼす、との分析もある。

シェール開発の急拡大に導管建設が追いつかないがためにフル活用されるに至った鉄道輸送であるが、その鉄道も、また既存の国内導管も老朽化が深刻との指摘もある。輸送インフラへの新たな公共支出、輸送安全に関する新たな規制導入など、シェール・ブームの裾野の広さがここにも現れている。

(化石エネルギー・電力ユニット ガスグループ 主任研究員 杉野 綾子)

10. EU ウォッチング : 欧州大都市の交通分野の省エネルギー施策

ロンドンやパリといった欧州の大都市では自動車の普及台数の増加と共に、都市部における混雑やそれに派生する環境問題等が課題となっていた。欧州の都市の中心部には歴史的な建物が多く、道路拡幅といった物理的に渋滞を緩和する方法は不可能であるため、様々な方法が実施されてきた。

ロンドンの場合、2003年に始めて congestion charge (混雑税) が導入された。これは中心部の規制ゾーンに平日 8:00~18:00 に進入する車に対して混雑税を課税し、流入する車を減らす試みである。規制ゾーンの境界設置されたカメラで自動車のナンバープレートを読み、それに基づいて1日10ポンド(約1500円)の税金が徴収される。タクシーや身体障害者により使用される車両、救急車両等は免税であり、規制ゾーン内の居住者に対しても90%の割引となる。本施策の導入によりロンドン中心部の交通量は20%減少し、路線バスの渋滞遅延時間も30%減少した。渋滞緩和を通じ、NOxやPM等の大気汚染物質も低減され、CO2排出量の削減にも効果があったとされている。

パリではロンドンのように車の進入を規制する政策は実施されていないが、自動車交通から公共交通へのシフトを目的に、Velib (ヴェリブ) と呼ばれる自転車の時間貸システムが2007年から導入された。路上にある専用の駐輪ポイントにて、利用者自身で貸出・返却を行い、他のあるいは同じ駐輪ポイントに返却が24時間可能な仕組みである。パリ市内に300メートル間隔を目処に2000ヶ所の駐輪ポイントと2万台以上の自転車が配備されており、手軽に使えることから住民にも観光客にも好評を博している。この結果を受けて、電気自動車を用いた同様な Autolib (オートリブ) という自動車の時間貸システムも始まり、パリ市内でも続々と駐車スポットの建設が進んでいる。Autolibの隠れたメリットとして、ナビ上に空いている専用駐車場が表示されるので駐車場を探す手間が不要という点がある。パリ市内の路上駐車スペースがどんどん転用され、ただでさえ少ない路上駐車スペースが一層逼迫しているため、このメリットは大きい。自家用車の利用者にとって郊外からパリ市内に車で行こうという意欲を減少させる効果があり、結果自動車交通から公共交通へのシフトが実現している。

このような手法を駆使することで、渋滞緩和を通じ交通分野のエネルギー消費削減および温室効果ガス削減が可能となったとの指摘がある。日本ではまだ環状道路等のインフラが十分整備されていないという問題があるものの、たとえば東京圏では圏央道や外環道が今年から来年にかけて開通するので、都心への自動車の流入量をコントロールする施策導入を検討する場合には、貴重な示唆を与えるものと考えられる。

(戦略研究ユニット 国際情勢分析第1グループ 研究主幹 藤崎 亘)