

# IEEJ 地球温暖化ニュース



Vol.43 (2019 年 7 月～2019 年 10 月)

一般財団法人日本エネルギー経済研究所  
環境ユニット

パリ協定発効以降、長期目標について各国はそれぞれの状況に応じた対策および削減目標を策定している過程にある。自国の目標を検討する際に重要な点は、諸外国とかけ離れた対策を実施した場合、様々な問題点が生じるという点である。例えば、緩い目標であれば国際社会から非難される可能性がある一方で厳しい目標の場合は自国の経済成長への悪影響が懸念される。特に近隣諸国の対策強度は、国際貿易における自国競争力保持においては重要な要素であるため、各国は近隣諸国の対策のあり方を横目に見ながら、自国の対策を検討することとなる。

本号で紹介するニュースでは、上記に示す各国の議論の片鱗を見ることができる。欧州では次期の欧州委員会委員長に選出されたフォンデアライエン氏は、公約リスト“**A European Green Deal**”において国境炭素税(Border Carbon Tax)の導入を掲げている。また、米国においても、民主党の大統領候補指名争いの第 1 位ウォーレン議員や第 2 位バイデン前副大統領の両氏が、「国境炭素調整措置」の導入の必要性に言及している。さらに、温暖化という一視点のみではなく政治経済を勘案しながら政策を進める様子として、米国加州の自動車燃費規制動向およびカナダのカーボンプライシング政策動向、政策の基礎となる排出量計測方法論議論の事例としての石油ガス部門のメタン漏洩計測手法やプラスチック排出量の LCA 評価についても紹介する。本号で紹介するすべてのニュースは、世界の温暖化政策議論において今後も中心となっていくトピックスだと言える。

環境ユニット担任 常務理事 黒木 昭弘

## 目次

1. 米国および欧州で提唱される「国境炭素調整措置」 - WTO 適合性やデータ計測など実現に課題も政治的関心高く ..... 2
2. 石油・ガス部門におけるメタンガスの漏洩と排出量推計の不確実性 ..... 4
3. プラスチックリサイクルの現状と環境負荷評価 (LCA) に関する動向 ..... 5
4. 米国の自動車燃費基準に関する動向 ..... 7
5. カナダ、保守党、10 月の総選挙に向け温暖化政策を発表 ..... 8
6. 新欧州委員長の気候変動公約と現実 ..... 10

## 1. 米国および欧州で提唱される「国境炭素調整措置」

### - WTO 適合性やデータ計測など実現に課題も政治的関心高く

米国および欧州では、貿易戦争のもと「国境炭素調整措置」(border carbon adjustment) について議論や検討が開始されている。

米国では、来年にせまった大統領選挙を前に民主党系の複数の候補者が「国境炭素調整措置」に言及している。一方、欧州では 11 月から新 EC 委員長となるフォンデアライエン氏が、同措置について就任後 100 日以内に具体案を提示する。同氏の最低賃金などの経済政策を含む 6 つの優先事項のリストのトップがグリーンニューディールであり、carbon border tax として記載されている[1]。

こうした保護主義的な措置は、外部不経済を十分に内部化していない輸入相手国や事業者に対して相当コスト分を課税して、競争条件を一致させること (Leveling Playing Field) を意図している。「炭素リーケージ」という温暖化対策を強いられない国への製造業の移転や、そういった国からの輸入増加を防止するために、欧米の排出量取引制度の在り方とともに議論されていた。しかし、現在の米中の貿易戦争に端を発した関税措置の応酬が続く世界での意味合いは全く異なるだろう。

米国と欧州の現在の検討状況は以下である。米国では、民主党の大統領候補指名争いにおける 1 位ウォーレン議員[2]、2 位バイデン前副大統領[3]である両氏 (キニピアック大学 9 月 25 日現在[4]) とともに、「国境炭素調整措置」に言及している。さらに、トランプ大統領の前大統領補佐官であったバンクス氏も本措置の提案をしていて党派を超えた支持があるとみられる。

欧州では、先の欧州議会選挙での緑の党の躍進、および中道派の大幅な議席減を背景に、優先リストのトップに気候中立のための温暖化政策が掲げられている。フォンデアライエン氏の提案によれば、「WTO に完全に一致する方法で、いくつかの選択されたセクターから本措置を開始の上、対象を順次拡大し、Energy Taxation Directive の見直しにも入る」という。今後明らかになる提案において、現行の欧州排出量取引制度の取引価格を含む課税額や、ベンチマーク等も同措置の参考となると思われる。このため、日本の産業セクターでは欧州でのバウンダリーや測定方法に沿った排出量や原単位の計測をする等の準備が、事前の戦略的対応といえよう。

元来、仏マクロン大統領が Carbon border tax を提案しているといわれるが、9 月の仏独共同宣言において、「同措置を含むフォンデアライエンの温暖化政策を支持する」という文言が盛り込まれ、独がはじめて前向きな姿勢を示した。その一方、報道によれば、独メルケル首相の支持基盤である中道右派の産業団体 BDI が、反対の意向を示している[5]。

こうした保護貿易と対極的な提案をしたのは、ニュージーランドのアーダーン首相である。太陽光や風力タービンなど環境に貢献する製品の関税撤廃と化石燃料補助金の撤廃を唱える提案を 9 月に国連で行った。賛同国は、ノルウェー、フィジー、アイスランド、コスタリカである[6]。

「国境炭素調整措置」を実施する場合、①WTO の「適合性」と、②課税根拠となる (輸入相手の排出原単位の計測) の課題解決は簡単ではないだろう。報道[7]によれば、EC の検討において、シンクタンク提案 (CEPS2010) が根拠の一つとなるという。仔細は省くが、この論文は、WTO との適合性を考えると、製品ではなくプロセスベース (製造時) に着目した課税とすること、事前の関係国との協議の重要性等を述べている[8]。かつて、日本が

温暖化交渉において提案していたセクトラルアプローチの議論にも見られるとおり、エネルギー消費量や CO2 排出量の計測方法、特に、計測バウンダリーを国際的に如何に共通化させていくのかという点については大きな検討課題が残っている。

以上の通り、課題の多い制度であるにも関わらず提案に至るのは何故だろうか。自国中心主義の支持層、16 歳のグレッタ・トゥーンベリさんの活動に代表される sense of urgency に駆り立てられる若者層の獲得、その同時達成のための苦肉の策とも思われる。

(文責 柳 美樹)

(出所)

- [1] Ursula von der Leyen "A Union that strives for more My agenda for Europe, By candidate for President of the European Commission, POLITICAL GUIDELINES FOR THE NEXT EUROPEAN COMMISSION 2019-2024"  
[https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/political-guidelines-next-commission\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/political-guidelines-next-commission_en.pdf)
- [2] Warren 上院議員ホームページ (民主党、マサチューセッツ州選出)  
<https://elizabethwarren.com/plans/climate-change>  
Elizabeth will seek a new multilateral agreement to protect domestic subsidies for green products and preferential treatment for green energy production from WTO challenges. And she'll impose a border carbon adjustment on carbon-intensive imported goods.
- [3] Biden 前副大統領ホームページ  
<https://joebiden.com/climate/>  
The Biden Administration will impose carbon adjustment fees or quotas on carbon-intensive goods from countries that are failing to meet their climate and environmental obligations.
- [4] 米国キニピアック大学 (2019)  
"Warren Continues To Climb While Biden Slips Quinnipiac University National Poll Finds; Democratic Primary Is Neck And Neck"  
<https://poll.qu.edu/national/release-detail?ReleaseID=3641>  
2019 年 9 月 25 日
- [5] BERLIN (Reuters)(2019) "German industry sounds alarm over EU carbon border tax", Reuters, 2019 年 9 月 25 日  
<https://www.reuters.com/article/us-germany-industry-carbon/german-industry-sounds-alarm-over-eu-carbon-border-tax-idUSKBN1WA1BB>
- [6] (AFP) "New Zealand's Ardern announces five-way climate trade talks" <https://www.channelnewsasia.com/news/world/new-zealand-s-ardern-announces-five-way-climate-trade-talks--11947320>
- [7] channelnewsasia, 2019 年 9 月 27 日  
Schulz(2019) "Von der Leyen's French inspiration on climate protection", EURA, euractiv, 2019 年 7 月 24 日  
<https://www.euractiv.com/section/climate-strategy-2050/news/von-der-leyen-inspired-by-frances-long-held-climate-protection-ideas/>
- [8] Gros *et al* (2010) "CLIMATE CHANGE AND TRADE, TAXING CARBON AT THE BORDER ?" CENTRE FOR EUROPEAN POLICY STUDIES, 2010 年  
[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1618297](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1618297)

## 2. 石油・ガス部門におけるメタンガスの漏洩と排出量推計の不確実性

7月にIEAは石油・ガス部門におけるメタンガスの排出量・削減ポテンシャルなどを確認できるウェブ上のツール”Methane Tracker”[1]を公開した。石油・ガス部門からのメタンの排出トレンドは、パリ協定と整合する「持続可能な開発シナリオ」の削減パスから外れており(Not on track) [2]、対策が求められている。

IEAによると、上下流工程を含めた石油・ガス部門における2017年のメタン排出量は約80Mt(24億tCO<sub>2</sub>)にのぼり<sup>1</sup>、エネルギー部門におけるGHG排出量の6%を占める[2]。化石燃料は燃焼時の排出に着目しがちであるが、同じ石油・ガスを燃焼する場合でも供給元が異なればライフサイクルで見たGHG排出量には大きな違いが生じうる。

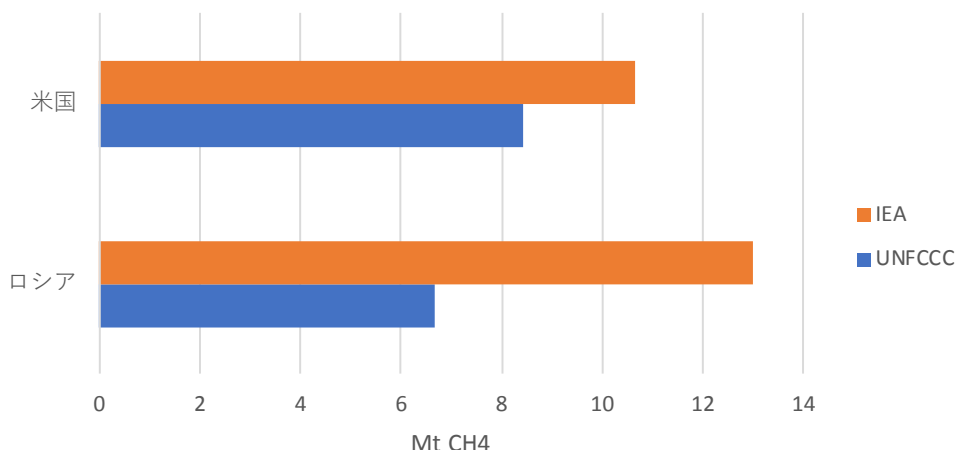
対策に関しては、メタン漏洩量の45%までは正味の追加コストなしで削減できるとしている[1]。メタンは製品となることから、対策を施せば利益(限界削減費用が負)となる機会が多い。このほど米国の環境保護庁(EPA)において、漏洩対策コスト削減のため石油・ガス部門におけるメタンガスの排出規制を撤廃する案が発表された[3]が、IEAの推計によれば米国においても排出量の22%は追加コストなしで削減可能とされる[1]。

世界の排出量に占める石油・ガス部門からのメタン漏洩量のインパクトは相当程度の大きさを占める一方で、排出量推計の不確実性という問題がある。米国とロシアについて、IEAによる排出量と国連提出インベントリ排出量(UNFCCC)との比較結果を図1に示す。ロシアのインベントリ排出量はIEAの半分程度であり、米国とロシアの大小関係も逆転している。IEAでは石油・ガスの生産・消費量(活動量)に排出係数を乗じるボトムアップ型の推計方法を採用しているが、データの制限から、推計の要となる排出係数は米国の値をベースに各国指標<sup>2</sup>を考慮して調整したものとなっている[4]。一方、ロシアのインベントリでは国独自の排出係数も用いているものの、根拠となる文献が古いこと、また、国独自の排出係数とIPCCガイドラインのデフォルト値との乖離が大きいことが指摘されている[5]。したがって、IEAとUNFCCC双方の排出量計測方法に改善の余地がある。

メタン排出量の推計は、大気中濃度の観測データを用いたトップダウン型の手法によることも可能である。様々なデータ・手法を組み合わせつつ、足元の排出量の不確実性を低減させ、対策等による排出量の増減を適切に評価することが重要である。IEAは、今後も”Methane Tracker”を更新していくとしており、今後の動向を注視したい。

<sup>1</sup> 参考：日本のGHG総排出量は約13億tCO<sub>2</sub>(2017年度)

<sup>2</sup> 上流工程ではインフラの年代、下流工程ではパイプラインネットワークの規模、上下流工程では規制・監視の強度に関する指標 など



注: インベントリ(UNFCCC)は”1.B.2 Oil and Natural Gas and Other Emissions from Energy Production”の排出量を計上

図 1 石油・ガス部門におけるメタン排出量の比較(2017年)[1][6]

(文責 森本 壮一)

(出所)

- [1] IEA “Methane tracker” (アクセス日: 2019/9/4)  
<https://www.iea.org/weo/methane/>
- [2] IEA “Tracking Clean Energy Progress” (アクセス日: 2019/9/4)  
<https://www.iea.org/tcep/>
- [3] EPA “EPA Proposes Updates to Air Regulations for Oil and Gas to Remove Redundant Requirements and Reduce Burden”, 2019/8/29  
<https://www.epa.gov/newsreleases/epa-proposes-updates-air-regulations-oil-and-gas-remove-redundant-requirements-and-1>
- [4] IEA (2018) “World Energy Model Documentation 2018 Version”  
<https://www.iea.org/media/weowebiste/energymodel/WEM2018.pdf>
- [5] UNFCCC (2019) “Report on the individual review of the annual submission of the Russian Federation submitted in 2018” FCCC/ARR/2018/RUS  
[https://unfccc.int/sites/default/files/resource/arr2018\\_RUS.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/arr2018_RUS.pdf)
- [6] UNFCCC “GHG data from UNFCCC” (アクセス日: 2019/9/4)  
<https://unfccc.int/process-and-meetings/transparency-and-reporting/greenhouse-gas-data/ghg-data-unfccc/ghg-data-from-unfccc>

### 3. プラスチックリサイクルの現状と環境負荷評価 (LCA) に関する動向

プラスチックリサイクルに関しては、先の G20 大阪サミットにおいて海洋プラスチックごみ対策実施の枠組みが採択されるなど、地球規模での対策が急務であるとの認識が広まっている。そこで、ここでは、わが国のプラスチックリサイクルの現状と、廃プラスチックの有効利用 (リサイクル) および環境負荷軽減効果評価の手法の現状について紹介する。

2017 年の日本の廃プラスチックの総排出量は 903 万 t、うち有効利用量は 775 万 t、有効利用率は 86%、総排出量は前年比 4 万 t 増、有効利用率は 2%ポイント増となった。

廃プラスチックのリサイクル手法には主に①マテリアルリサイクル②ケミカルリサイクル③サーマルリサイクルの 3 手法がある。①マテリアルリサイクルは廃プラスチックを溶かしてプラスチックの原料としプラスチック製品に再生利用する。②ケミカルリサイクルは化学的に分解して化学原料として利用する。③サーマルリサイクルは焼却して熱エネルギー

ギーを回収する、あるいは固形燃料として利用する手法である。

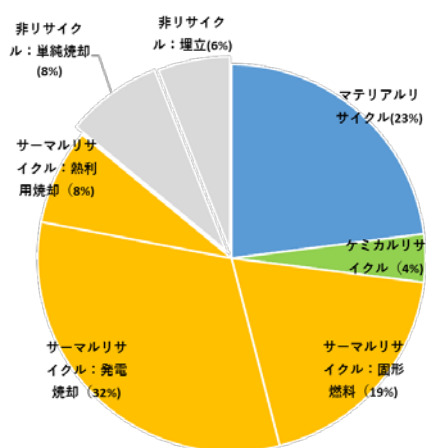


図1 廃プラスチックの利用内訳

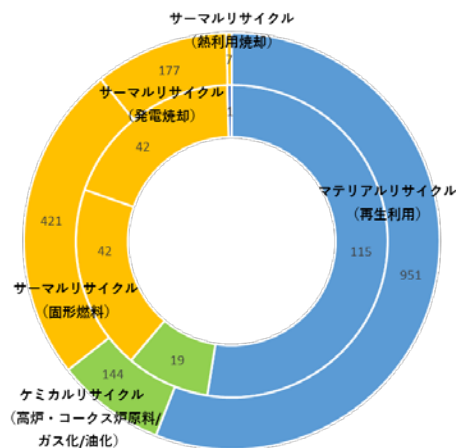
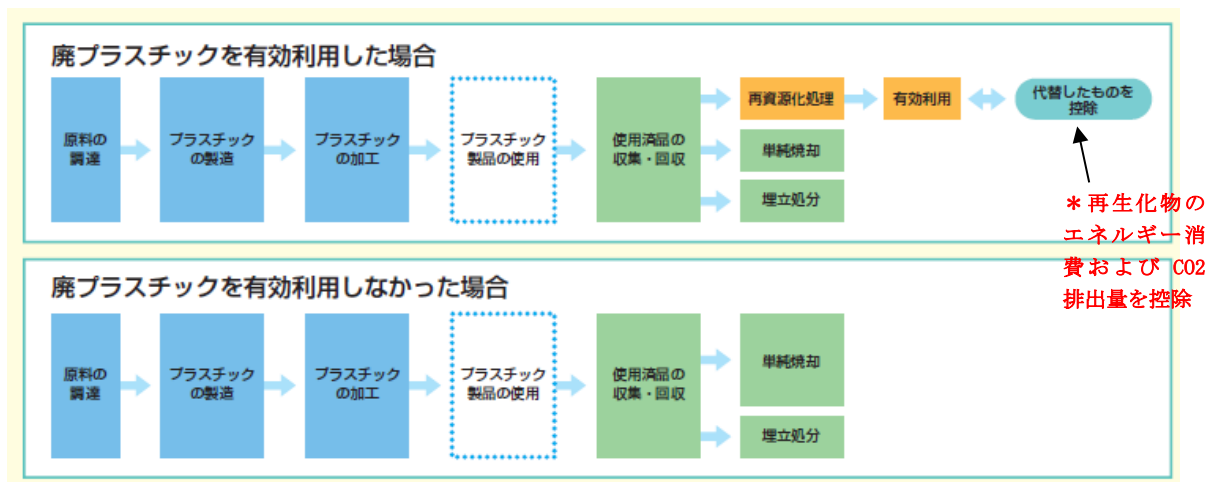


図2 エネルギー削減量(PJ)・CO2削減量(万CO2)

出所：「2017年 プラスチック製品の生産・排気・再資源化・処理処分の状況」  
(一般社団法人) プラスチック循環利用協会、データをもとに筆者グラフ化

2017年の廃プラスチックの利用内訳(図1)は、サーマルリサイクル59%、マテリアルリサイクル23%、未利用分(単純焼却、埋立)14%、ケミカルリサイクル4%となっており、有効利用分の約7割をサーマルリサイクルが占め、なかでも発電焼却が多い。一方、リサイクル手法別のCO2およびエネルギーの削減量(図2)では、マテリアルリサイクルおよびケミカルリサイクルによる削減割合が約6割を占める。

リサイクル手法(循環型社会形成推進基本法)の環境負荷削減効果(具体的にはエネルギー消費とCO2排出量)の客観的・科学的評価の手法のひとつとして、容器包装リサイクル法に基づくLCA(Life Cycle Assessment: ライフサイクルアセスメント)を適用した統合評価がある。LCAを適用した評価手法ではプラスチックのライフサイクルにおける各段階(原料調達、プラスチック製造、プラスチック加工、使用済品の収集・回収、使用済品の処理・処分)のエネルギー消費量とCO2排出量をそれぞれ算出し総計している。(下図参照)



(出所)「2017年 プラスチック製品の生産・排気・再資源化・処理処分の状況」  
(一般社団法人) プラスチック循環利用協会 へ筆者加筆

リサイクルによる環境負荷削減効果は「リサイクルしなかった場合」と「リサイクルした場合」の差分として定義され、「有効利用（リサイクル）した場合」の再生化物は新規生産物を代替しているとみなし、再生化物の生産過程で生じるエネルギー消費および CO2 排出量を控除して算出する。（図中＊）

環境負荷削減効果は代替品の生産方法、発電焼却分については発電効率によって変わるため、一定程度の効率を持ったエネルギーリカバリー（サーマルリサイクル）はマテリアルリサイクル、ケミカルリサイクルと環境負荷軽減効果において劣るものではないという報告がある[3]。また、プラスチック製品を洗浄する際に必要なお湯の利用による CO2 排出が無視できないほど大きくなるといった報告もあり[4]家庭レベルでの取り組みも重要である。

リサイクルの目的は天然資源の消費を抑制し、環境負荷を低減した循環型社会を実現することである。効果的なリサイクルを推進するには LCA の精度をさらに向上させるとともに、製品を作るための資源採取から原材料の調達、製造、製品の加工・組立、流通、使用そして廃棄にいたるまでの全過程（ライフサイクル）における具体的な行動指針を策定し、家庭レベルにまで浸透させる必要があると考える。

（文責 岩井雅美）

（出所）

- [1] 「LCA を考える」（一般社団法人）プラスチック循環利用協会
- [2] 「2017 年 プラスチック製品の生産・排気・再資源化・処理処分の状況」（一般社団法人）プラスチック循環利用協会
- [3] 「プラスチック製容器包装再商品化手法およびエネルギーリカバリーの環境負荷評価（LCA）」海洋プラスチック問題対応協議会（JaIME）
- [4] 「プラスチック製容器包装の再商品化に伴う環境負荷の削減効果について」容器包装リユース・リサイクルに伴う環境負荷等調査検討委員会  
[https://www.env.go.jp/recycle/yoki/c\\_3\\_report/pdf/h23\\_lca\\_02.pdf](https://www.env.go.jp/recycle/yoki/c_3_report/pdf/h23_lca_02.pdf)
- [5] 「海洋プラスチック問題解決への道～日本型モデルの提案」（株）重化学工業通信社

#### 4. 米国の自動車燃費基準に関する動向

トランプ政権が自動車燃費基準を緩和する方針を打ち出す中、2019 年 7 月 25 日、カリフォルニア大気資源局（CARB: California Air Resources Board）は独自の自動車燃費基準を策定した。これは、連邦政府の方針に比べ厳しいものであるが、CARB と自動車メーカー 4 社（Ford, BMW, Honda 及び Volkswagen）は、自主的に遵守することに合意した[1]。

カリフォルニア州での合意に先立って、トランプ政権では、環境保護局（EPA）と運輸省高速道路交通安全局（NHTSA）が自動車燃費基準を緩和する方針を打ち出していた（2018 年 8 月 2 日）。同方針では、オバマ政権時代の燃費基準（2021 年から 2025 年に 19.9 km/liter 相当とする段階的改善が必要）を凍結、2020 年水準（12.6 km/liter 相当）を維持するとした。燃費基準の凍結のみならず、EPA と NHTSA はカリフォルニア州が独自に燃費基準を設定すること、ならびに州内販売自動車の特定割合を電気自動車等の Zero Emission Vehicle (ZEV) とする規制の撤回を求めている[2]。

CARB が本年 7 月に自動車メーカー 4 社と合意した燃費基準は、開始時期をオバマ政権時代に設定されたものより一年遅らせ、2022 年から 2026 年の間に段階的改善を求める。これ

により、自動車メーカー4社は、2026年の新車の平均燃費を19.9 km/liter相当を満たすことになる。あわせて、自動車メーカー4社は、カリフォルニア州の燃費基準と同等の水準の自動車のみを全米で販売することを前提としてCARBとの合意に達した[3]。

米国では13州がカリフォルニア州の燃費基準を適用している。そのため、CARBとの合意は、自主的合意であっても、カリフォルニア州以外の13州が踏襲する可能性がある。連邦政府がカリフォルニア州政府の独自燃費規制を禁止するのであれば、カリフォルニア州ならびに同州に賛同する他の州はあらゆる法的手段を使い争うとの考えである[4]。

このような流れがある中で、2019年9月、米国司法省は、独占禁止法に抵触するとして自動車メーカー4社に対しての調査を実施する。加えて、連邦政府運輸省ならびにEPAはCARBに対して、自動車メーカー4社との合意を破棄するようにとの書簡を送っている[5]。こうした連邦政府の対応は、トランプ政権が権限を乱用しているとの見方もあり、今後議会での調査も含め、決着に向け時間を要するだろう。

米国内の自動車メーカーにとっては、投資判断ならびに技術革新による国際競争力の強化という観点からも、国内の燃費基準に関する不透明な状態が続くことは望ましくない。今後も動向を注視してゆく必要がある。

(文責 土井 菜保子)

(注)

カリフォルニア州は1966年にアメリカ発の排出ガス規制を制定したことから、連邦とは異なる独自の規制が認められている。カリフォルニア州の乗用車やトラック等に関する燃費基準の制定は、低公害自動車規制(ACC: Advanced Clean Car)規制の一部を構成している。

(出所)

- [1] California Air Resource Board (2017) “The Advanced Clean Cars Program”
- [2] Department of Transport and Environmental Protection Agency (2018) “Proposed California Waiver Withdrawal”
- [3] California Air Resource Board (2019) “California and major automakers reach groundbreaking framework agreement on clean emissions standard”
- [4] State of California Department of Justice (2018) “California and states representing over 40 percent of U.S. car market sue to defend national clean car rules”
- [5] Bloomberg (2019) “Trump ups the ante in feud with California over car emissions”

## 5. カナダ、保守党、10月の総選挙に向け温暖化政策を発表

---

カナダでは、今年、10月に連邦レベルでの総選挙が予定されており、これに向けて各党、様々な政策を打ち出し始めた。与党の自由党と激しい選挙戦を戦っている野党第一党の保守党は、6月に、独自の温暖化対策を発表した。この温暖化対策は、現在の与党の実施している温暖化政策を否定し、新たな政策の下で温暖化対策に取り組むことを主張している。

現在、政権を担っている自由党のトルドー政権は2015年に政権に就いた直後から、カーボンプライシングの導入に前向きな姿勢を示し、連邦レベルでのカーボンプライシングの導入に向けて着実に取り組みを進め、昨年、2018年の6月に温室効果ガス汚染価格法



(Greenhouse Gas Pollution Pricing Act (GGPPA)) を制定した。GGPPA の下では、州政府の下で、炭素税の導入あるいは排出量取引制度の導入を求め、それが一定の基準を満たさない場合に連邦政府の準備する後退防止措置 (Backstop) が適用されることになっている。具体的には、運輸、民生部門に対しては炭素賦課金、産業分野の大規模排出事業者に対しては生産量ベースの価格設定制度 (Output Based pricing system(OPBS)) (産業における大規模排出者) の二つの制度である。

既に 2019 年 1 月から GGPPA は施行されているが、保守党は、これと全く異なるアプローチでの温暖化政策を実施しようとしている[1]。保守党が発表した政策では、まず、自由党の導入した GGPPA の下での炭素賦課金を廃止することを明言している。また、大規模な排出量の事業者には、Green Investment Standard を踏まえて排出削減に向けた投資を行うことを求めている。その他、住宅における温暖化対策を促進するための税控除、低炭素技術の導入を支援するための基金などの措置が含まれていた。それ以外にも、国際的な取組みとして、パリ協定の下で引き続き取組みを続ける方針を示すとともに、更にカナダが輸出する天然ガスが石炭に代替することで得られる排出削減量をカナダの目標達成に利用する取組みを実施するとしている。

このような保守党の温暖化対策に対しては、発表後、直ぐに、温暖化問題の専門家から、果たしてカナダの天然ガスの輸入国が、その利用によって得られる排出削減量をカナダの目標達成に利用することに合意するかどうか不確実であるとの批判がなされている[2]。また、パリ協定の下で保守党が提案するような他国の排出削減量の利用が認められるか、現時点では不明である。更に、保守党の進める政策では、パリ協定の目標達成に必要な排出削減量は得られないとの試算結果が、専門家から発表されるなど、批判が多い。

このような批判があるばかりではなく、保守党の支持に翳りが見え始めていることにも留意が必要である。今年の初めには、自由党政権下でのスキャンダルから、支持率において保守党が自由党を上回り 6 月時点では保守党が 10 月の総選挙で勝利するとの見方もあった。ただ、その後、自由党は着実に支持率を上げ、8 月末時点での自由党と保守党の支持率はほぼ同率であるものの、予想獲得議席数では自由党が保守党を上回り勝利するとの予想もある[3]。

昨年からのオンタリオ州、アルバータ州の州選挙では相次いで保守党が勝利を収め、政権交代が行われており、連邦レベルでも州選挙での勢いを果たして保守党が維持できるのか。保守党の政権奪回の成否は、温暖化対策の今後にも影響を及ぼし、それによりカナダの温暖化政策も選挙後に大きく動く可能性もある。

(文責：小松 潔)

(出所)

- [1] Carbon Pulse “Canadian Conservative climate plan to eliminate CO2 tax, may count exports for Paris target”  
2019 年 6 月 20 日
- [2] Carbon Pulse “Canadian Conservative climate plan seen missing Paris target by nearly 200 Mt-report” 2019  
年 8 月 20 日
- [3] CBC Canada Votes 2019 Poll Tracker  
<https://newsinteractives.cbc.ca/elections/poll-tracker/canada/>

## 6. 新欧州委員長の気候変動公約と現実

---

2019年7月2日の欧州理事会で次期欧州委員長候補として指名を受けたドイツの Ursula von der Leyen 国防相に対して、7月16日の欧州議会本会議（定数 747）で、賛成 383、反対 327、棄権 22 と過半数を得て、同国防相の次期欧州委員長への就任を承認[1]した。従前より、欧州議会による承認は薄氷を踏むような結果が予想されていたが、各会派へ配慮した長大な公約リスト[2]を発表し、最終的に過半数の信認を得ることができた。

長大な公約リストの中に、“A European Green Deal” を前面に打ち出した以下に代表される政策の優先的な検討及び実施を挙げている。

- ・ 2050年のカーボンニュートラル目標を法律として制定する。
- ・ 国境炭素税(Border Carbon Tax)の導入、及び排出権取引制度を運輸部門や建築物部門へ対象拡大を最優先で検討する。
- ・ 2030年の排出削減目標を1990年比40%から50%へ引上げ、国際的な排出削減の野心を引き上げる国際交渉を主導していく。
- ・ 55%への引上げも検討する。ただし、これらの目標引き上げには社会や経済への影響評価を実施した上での検討とする。

以上のように、次期欧州委員長は気候変動分野を優先課題と位置付けているが、実際には多くの課題に直面することが予想される。2050年のカーボンニュートラル目標について、昨年11月に発表されたEUの長期戦略案の中で検討されている。その後、今年6月に英国、7月にフランスが同目標を法的に位置付け、ドイツも同様にそれを予定している。加えて、エネルギー同盟ガバナンス規則(REGULATION (EU) 2018/1999)では、2019年末までに加盟国が独自の長期戦略を策定、2020年6月末までにEUとしての長期戦略が取りまとめを予定している。一方で、6月の欧州理事会でカーボンニュートラル目標の設定を欧州委員会に促す議題に対し、チェコ、エストニア、ハンガリー、ポーランドが反対、結論を得ることができなかった[3]。加盟国間の意見対立が見られる現状からは、次期欧州委員長が目指すカーボンニュートラル目標の法的な位置付けの明確化は不透明な状況である。

加えて、2030年目標について、欧州委員会が加盟国から提出された国家エネルギー気候変動計画(National Energy and Climate Plans)の評価結果[4]を発表している。その結果、NECPで報告された政策を積み上げても、2030年の非ETS部門の目標である2005年比30%減に届かず、28%削減程度と試算した。また、再エネは目標値が32%であるのに対して30.4%、エネルギー効率は32.5%に対して26.5%と目標を達成できない見込みとなっている。このため、欧州委員会は、加盟国に対して政策強化を勧告するとともに、6か月以内に政策強化が難しい理由を説明するよう求めている。したがって、目標引き上げについても、数値だけが先行し、中身が追い付かない現実が透けて見える。

さらに、仮に目標引き上げとなる場合には、数値目標の達成を法的に裏付けている排出権取引指令(Directive 2003/87/EC)、努力分担規則(Regulation (EU) 2019/1124)、エネルギー効率指令(Directive (EU) 2018/2002)、再生可能エネルギー促進指令(Directive (EU) 2018/2001)といった指令の改正が必要となる。各指令とも、1990年比40%減を前提とした制度設計を行っており、例えば排出権取引指令の毎年の削減率の見直し、努力分担規則の各国削減目標の修正といった難しい交渉を再び行う必要性が生じることになる。

6月に発表されたEurobarometer（定期的実施されるEU諸国の世論調査）[5]では、

気候変動が移民問題に次いで 2 番目に優先順位が高い課題となっている。次期欧州委員長は、こうした世論を背景に気候変動対策の強化に取り組むことになるが、どこまで理想と現実のギャップを埋めるように議論を主導するのか、その手腕が期待される。

(文責 清水透)

(出所)

- [1]EU Parliament (2019) “Parliament elects Ursula von der Leyen as first female Commission President,” <http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20190711IPR56824/parliament-elects-ursula-von-der-leven-as-first-female-commission-president>
- [2]Ursula von der Leyen (2019) “A Union that strives for more My agenda for Europe,” <https://www.europarl.europa.eu/resources/library/media/20190716RES57231/20190716RES57231.pdf>
- [3]Reuters “Ambitious 2050 climate goal relegated to footnote at EU summit,” (2019.6.21)
- [4]European Commission a (2019) “United in delivering the Energy Union and Climate Action - Setting the foundations for a successful clean energy transition,” [https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/recommendation\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/recommendation_en.pdf)
- [5]European Commission b (2019) “Standard Eurobarometer 91 Spring 2019,” <https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/ResultDoc/download/DocumentKy/87743>

お問合せ先 : report@tky.ieej.or.jp