

環境・エネルギー 資源動向の行方 日本総研の眼



だんの こういちろう
段野 孝一郎
日本総合研究所
総合研究部門
ディレクター／プリンシパル

昨年（2015年）11月30日から12月13日にかけて仏パリで国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（通称・COP21）が開催された。COP21においては、参画各国の利害対立等も顕在化する中、当初の会期を延長し、「強化された行動のためのダーバン・プラットフォーム特別作業部会（ADP）」における事務レベル交渉を経て、12月12日に新しい法的枠組みとなる「パリ協定」が採択されるに至った。

「パリ協定」においては、世界共通の目標として、工業化前 비해1.5度以内に抑える努力目標を採択した。加えて、参画各国全ての国が、自らの削減目標を5年ごとに提出・更新することや、上記削減目標に対する実施状況について、共通・柔軟な方法でその実施状況を報告し、レビューを受けることが記載された。地球温暖化対策の道りは依然として険しいものの、COP21の合意を経て、世界各国においても、より一層の地球温暖化対策が進むと考えられる。

地球温暖化対策の議論が始まって以来、欧米では「社会・環境に配慮した経営を行う企業は、持続的成長を実現し得る」との考えに基づき、E（環境）・S（社会）・G（企業統治）において環境配慮を行う企業に対して優先的に投資を行う「社会的責任投資」（SRI: Social Responsible Investment）が普及してきている。すでに欧米の機関投資家・株主の間で

は、社会的責任投資の考え方に基づいて、投資先を選定するという考えが一般的になりつつあり、専門家が運用する投資ファンド等では、およそ30%程度が社会的責任投資の考え方で銘柄が選定されているとされる。地域別にみると、欧州では社会的責任投資の比率はおよそ60%にも上る一方で、日本を含むアジアはこれまで1%程度であった。しかし、外国人投資家による投資が増加する中、日本を含むアジアにおいても、今後は社会的責任投資に基づく投資活動が増加すると見込まれる。本邦企業にとっても、こ

のような投資トレンドを考慮しなければ、中長期的に資本市場から支持を得ていくことは難しくなる可能性がある。

地球温暖化対策による自動車産業への影響

世界的にみると、運輸部門からのCO₂は依然として大きく、地球温暖化対策において、車両から排出されるCO₂の削減は引き続き重要な課題である。15年にはトヨタ自動車の中長期な環境への取り組みを発表し、地球温暖化につながるCO₂削減のため、50年までにディーゼル、ガソリン等の純エンジン車両の新車販売台数をゼロにすることを目標として掲げたように、運輸部門のCO₂削減に向けて、車両メーカー、部品メーカーが貢献できる余地は大きく、今後、ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車などの次世代環境車の存在はますます

重要になる。

近年の社会的責任投資の考え方では、企業活動をより広いスコープで捉える考え方が広まってきている。中長期的には、生産する部品、車両のCO₂削減にとどまらず、工場から排出されるCO₂の削減、さらには部品・部材の調達、中間材の輸送、完成品の販売に至るトータルのサプライチェーンでいかにCO₂を削減していくかという観点で、環境経営を行う企業が、資本市場から評価される時代になっていくであろう。（次回は2月9日付に掲載します）