

鳩

山首相は温室効果ガスの排出量を2020年までに1990年比で25%削減するという目標を国内外で発表した。その是非についてはさまざまな議論があるが、10年の間に達成するためにはあらゆる取り組みを今すぐに始める必要がある。大幅削減のためには制度・技術の両輪がかみ合わなければならないが、2010年は双方において重大な動きがみられることとなる。

省エネには限界

地球温暖化対策のために温室効果ガス排出量の削減がうたわれる以前は、エネルギーの使用量削減、すなわち省エネルギーに関心が寄せられており、産業分野が主導して取り組んできた。さらなる削減のために省エネルギーの取り組みを続けることは重要であるが、乾いた雑巾を絞るとも評される省エネだけではおのずと限界がある。そこで必要なのがクリーンなエネルギーを需要地で作り出す創エネルギーの考え方だ。そして、創エネルギーは、今や産業分野に並ぶ排出源となった家庭部門において有効な対策となりうる。

家庭での創エネルギーとして期待されるのはやはり太陽光発電である。これに関して10年に本格的に市

みやうち ひろのり
宮内 洋宜
日本総合研究所研究員

温室効果ガス25%削減

キーワード

家庭での創エネルギー、
環境車、COP15.5

場投入されるのが薄膜型太陽電池だ。現在主流となっている結晶系太陽電池と比較して、初期の導入コストを抑えられる、柔軟性があって形状の自由が利きやすい、軽量である、といった利点があり、導入へのハードルは下がる。国内最大手シャープの堺工場が新しく稼働するなど量産体制が整うことから、結晶系太陽電池とともに今後の太陽光発電市場を牽引していくだろう。

太陽電池の国内導入量は今年度に入って2四半期連続で過去最高を更新した。補助金の交付が再開されたことに加えて、「太陽光発電の新たな買い取り制度」が太陽光発電の普及を後押ししていると言えるだろう。これは発電電力から自家消費電力を除いた余剰電力を、家庭用であれば電力料金のほぼ倍の単価で電力会社がい取り取る仕組みである。経済産業省はこの制度を拡張するためにプロジェクトチームを立ち上げた。民主党のマニフェストにも記載されている全量買い取りの導入である。買い取りの対象を現行の余剰電力から発電量全体とし、太陽光発電以外にも拡大することが検討されている。制度の詳細については現在さまざまな面から議論が行われており、この結論は10年3月ごろをめどに出されることになっている。すぐに制度が移行するわけではないだろうが、25%削

減を目指すうえで重要な施策の1つである。買い取り制度は電気料金の値上げをもたらす国民の負担が伴うことは間違いないが、太陽光発電をはじめとする新エネルギーの導入は新たな産業や雇用を生み出すことを忘れてはならない。25%削減を実現させるためには負の効果だけではなく、正の効果に目を向けた判断を行うことも必要だと言えるだろう。

産業部門、家庭部門と並んで排出量削減が必要となるのが運輸部門である。そのための有力な手段がエコカーの導入である。

09年は実用的電気自動車市場投入された「電気自動車元年」であるが、10年は本格的に市販が進む予定だ。09年の夏に自治体や企業向けに発売された三菱自動車のiM iEVは、10年4月からは一般ユーザーでも購入できるようになり、すでに予約の受け付けを始めている。日産自動車は10年秋から神奈川県横須賀市にある追浜工場で電気自動車リーフの量産を開始し、10年度後半にはユーザーに届けられることとなっている。先行予約希望者に対してウェブ上での登録を開始しており、10年初頭には店頭での予約受け付けが行われる予定だ。

充電インフラの整備も徐々に進んでおり、神奈川県では09年度中に40台弱の急速充電器が設置される見通



4 2010イベントを理解するキーワード

しだ。急速充電器の課題は設置コストであるが、NEC子会社の高砂製作所が電流量を抑えた急速充電器を開発し、小型化と低コストを実現した。10年3月からの発売が予定されている。より設置が容易でコストが抑えられる200^{ワット}の充電器についてもパナソニックが10年6月の市販を予定している。こうした低コストの商品ラインアップが充実することで、10年もインフラの整備は進んでいくだろう。

電気自動車よりも身近なエコカーはハイブリッド車である。トヨタ・プリウスは大量の取り寄せ注文を抱えており、ホンダ・インサイトの販売も好調が続いているなど人気は高い。この2車種の印象が強いが、

10年には多様な車種の発売が予定されている。ホンダはスポーツカータイプのCRRや小型車フィットのハイブリッド車を投入する。いずれもこれまでになかったカテゴリーの車種である。プリウスのワゴンタイプが10年末に発売されるとの情報もある。価格が下がってきたことや選択肢が増えることでより広いユーザー層に訴求できるため普及は加速するだろう。さらに、家庭用の電源で充電でき、短距離であれば電気自動車として走ることのできるプラグインハイブリッド車も、プリウスをベースとした車両が09年末には市場投入される予定となっている。

エコカーの普及を下支えしている制度としては、10年度の燃費基準を上回る車を対象にしたエコカー減税（環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税・自動車取得税の特例措置）と補助金（環境対応車普及促進対策費補助事業）がある。いずれも時限的措置であるが、燃費のよい車に置き換えていくことは重要な排出量対策であるため、何らかの仕組みを維持していくことが望まれる。

25%削減のスタートの年

温室効果ガスの排出削減を議論するにあたって避けられないのが国際的な合意の形成である。巨大な排出

国である中国や米国をはじめ、先進国と途上国双方がポスト京都議定書の枠組みに参加しなければ実効性のある地球温暖化対策は不可能となる。ただし、09年12月にコペンハーゲンで開催される気候変動に関する国際会議、COP15は極めて不透明な情勢だ。事前に繰り返された作業部会でも議論はほぼ平行線をたどり、先進国と途上国の主張の溝は深い。土壇場での合意に至る可能性がないわけではないが、交渉は継続されるだろう。年内合意が成立しなくても温暖化防止のための流れが止まるわけではなく、10年の早い時期にはCOP15・5とでも呼ぶべき国際会合が開かれ、何らかの進展がみられると考えられる。

国際交渉と並行して、国内でも25%削減に向けた精力的な議論を進めなくてはならない。国内対策としては太陽光発電やエコカーの普及以外にも、排出量取引制度や環境税の導入が注目を集めている。企業活動や家計への影響が出ることから慎重な検討が必要になるが、排出量削減に向けて何らかの対策は必要だ。現在盛んに議論が行われており10年には何らかの結論が出されるだろう。このように10年は25%削減に向けたスタートラインとなる年であり、10年後を見据えた着実な第一歩を踏み出す必要がある。

