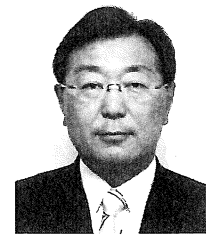


『地球温暖化防止に向けた議論に思う』



新日本製鐵室蘭労働組合 組合長 菅原 登 (すがわら・のぼる)
 (北海道生産性本部 常任理事)

今、地球温暖化防止のための温室効果ガス（CO₂）の排出削減に関する内外の議論が活発化している。その背景には、本年12月、国連気候変動枠組条約第15回締約国会議（COP15）がデンマークのコペンハーゲン市で開催され、2013年以降の新たな温室効果ガス削減目標（ポスト京都）が議決される予定であるからだ。わが国においても、COP15に対応する削減目標として、前政権下で2020年をターゲットに90年比15%削減を掲げたが、新政権の誕生（9月16日）により25%削減を前提とした議論が動き始めている。近年の異常気象など気候変動の主因とされる地球温暖化、とりわけCO₂の排出削減は喫緊の課題であり、全世界が国の利害を超え協調・対応していくことが求められている。また、CO₂の排出削減と合わせ、産業革命以降、限りある化石燃料に依存してきた産業活動を大胆に転換し新産業を育成していく好機である事も大きな視点であろう。

しかし、わが国の経済界、とりわけCO₂の主要排出企業は、今回のCO₂の排出削減目標を決める政府や関係省庁の対応に不信感を露にしている。何故なら1997年京都会議（COP3）の轍を二度と踏んではいけないという強い思いがあるからだ。

これは私見であるが、京都議定書の問題点とは、①米国は離脱、中国等は削減義務の対象外、世界の30%しか参加しなかったこと。②国民合意を得ない削減目標（-6%）を外交のパワーゲームで決定したこと。③実質削減に繋がらない削減メカニズム（排出権取引）を進めたこと。などである。この結果、この10年間で世界のCO₂排出量は減るどころか大幅に増加した。日本も同様に、90年比-6%の目標は、+6%（予想値）と達成は困難な状況にあり、既に約1兆円（国30%、企業70%負担）の巨費を使い未達成分の排出権を購入しているのである。

内閣府は、新政権が公約に掲げた90年比25%削減を達成するには、太陽光発電を現状の55倍、新車の90%をハイブリッドや電気自動車へ、新築住宅の全てを断熱住宅へ、さらにエネルギー多消費産業の生産縮小や炭素税の導入などが不可欠と試算している。また、経済・社会への負担（2020年ベース）として、実質GDPは-3.2%、失業率は+1.3%悪化、可処分所得は年-22万円、光熱費負担は世帯あたり年14万円増など、国民は極めて膨大な負担を背負うと指摘している。この様に、国民生活に大きなインパクトを持つ重要な国際公約（削減目標）を決めるというのに、COP15が3ヵ月後に迫った今なお、数値目標だけが一人歩きし削減の具体策や国民負担のあり方も議論されず、ましてや国民合意も得られていない。新政権にとってCOP15への対応は、初の国際交渉における重要な試金石となることは言うまでもなく、一方で官僚主導の外交手法など前政権との違いを示す大きなチャンスでもある。

繰り返しになるが、COP15の目的は、増え続ける世界のCO₂排出量を如何に削減し、地球の温暖化を食い止めるかである。わが国は、京都議定書の反省の上に立ち、数値目標ありきの議論ではない、実質的な削減プロセスや技術論を持って、国際会議をリードしてもらいたい。