

静岡新聞 2024 年 8 月 28 日 付

東京大名誉教授(国際経済学)

伊藤 元重

気候変動問題への対応が世界的な課題になっている。石油や石炭などの化石燃料を燃やす発電をやめて、再生可能エネルギーの利用にシフトしていく。ガソリン車の利用をやめてEV(電気自動車)を活用する。そうした動きを通じて2050年までに温室効果ガスの排出をゼロにする。日本もそうした目標を掲げている。

ただ、それは2050年の姿である。それまでの30年近く、どのような移行過程を通じて2050年のカーボンゼロ(脱炭素)の目標に向かっていくのか、詳細の設計が必要である。

ドイツでは早い時期から大胆な脱炭素の電源政策を掲げた。石炭などの火力発電を早期に撤廃して、再生可能エネルギーへシフトを加速させていった。ドイツが脱原発を積

脱炭素 移行過程の設計

極的に進めたことの影響もあって、ドイツの電力コストは急速に高くなっている。その結果、ドイツ国内での主要産業で生産縮小の動きが見られ、海外への移転計画も増加しているという。

ドイツの教訓は、あまりに急速な脱炭素への移行はエネルギーコストの急騰を起し、産業の競争力の低下につながるということだ。脱炭素は進めながらも産業の競争力の低下も極力避けるような現実的なエネルギーの移行政策が必要となる。日本は先進国の中ではドイツと並んで石炭火力への依存の割合が高い。英国やフランスは2%程度、米国は20%であるのに対し、日本とドイツは30%を超えている。

そうした中で急速に再生可能エネルギーへシフトしていくことの難しさがある。液化天然ガス(LNG)の利用、原発の再稼働の是非など、日本のエネルギー移行政策の舵取りがますます重要になっていく。

移行過程の論議でもう一つ話題になることが多いのが自動車の電化への移行過程だ。欧州では早い段階でガソリン車を撤廃してEVに切り替えていく構想が進んでいた。そうした急速なEVへの

シフトでは、日本が得意とするハイブリッド車の出番は非常に少ないように見えた。

ただ、ここに来てEVへの移行のスピードを速めることの問題点もいろいろと見えてきた。短い期間で急速にEVにシフトしていくことは現実的でもない。そこで将来は全ての自動車の二酸化炭素排出をゼロにするとしても、これから10年から20年の移行過程ではハイブリッド車のような移行過程の技術が重要となる。30年後の自動車産業の姿を語る前に10年後の自動車産業の姿を語る必要がある。

岸田文雄政権ではGX(グリーン・トランスフォーメーション)実行会議の場などを通じて、気候変動問題への対応における移行過程の在り方について踏み込んだ議論が行われてきた。短い検討期間ではあったが、実りある成果が出たと思う。そうした政策実行の受け皿として20兆円の基金を管理し、カーボンプライシングの導入を進める、GX推進機構も立ち上がった。こうした動きを通じて5年から10年後の日本経済の姿が見え始めた。次の政権でもこの移行過程の政策がきっちり継承されていくことを期待したい。

論壇