

## 【巻頭言】グreta トゥーンベリさんと地域交通

青木真美 Aoki Mami

国連気候行動サミットでのスウェーデンのグreta トゥーンベリさんの演説が話題となっている。2019年9月23日にニューヨークで開かれた国連気候行動サミットで演説し、激しい怒りの口調で、会議で表明された各国の対応が不十分で、将来世代に禍根を残すことを主張した。

そもそも国連気候行動サミットとは、温暖化についての政策的枠組みである「パリ協定」(世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力をすること、できるかぎり早く世界の温室効果ガス排出量をピークアウトし、21世紀後半には、温室効果ガス排出量と森林などによる吸収量のバランスをとることを長期的目標としている)について、各国に行動計画の明示を求めたもので、グテーレス国連事務総長が「今後10年間で温室効果ガス排出量を45%削減し、2050年までに正味ゼロ・エミッションを達成するために、2020年までに自国が決定する貢献(NDCs nationally determined contributions)を強化するための具体的、現実的計画」を同サミットで表明することを呼びかけたものである。

現実には依然として世界全体での温室効果ガスの排出は増加を続けているし、アメリカのパリ協定からの離脱(実際には同協定の規定により正式離脱は2020年11月以降)表明によるハレーションなどの影響があるが、最終的には77カ国が2050年に温暖化ガスの排出を実質ゼロにすることを表明した。しかし日本は具体的なコミットメントを表明せず、小泉進次郎環境相にも発言の機会はなかった。

このサミットにおいては、欧州の積極的な姿勢が目立っていた。多くの国が積極的に「緑の気候基金」への財源拠出を表明し、国内政策での具体的な取組みに言及している。その背景には2019年の夏がヨーロッパでも記録的な猛暑となったことが上げられるだろう。7月に南から暖気が入り、フランス、ドイツ、オランダ、ベルギーで40度を超え各国の国内最高気温記録を更新、イギリスでも38.7度となった。これだけなら日本も同様な気温の状況であり、しのげないことはないのではないかと思われるが、ヨーロッパの事情は大いに異なるのである。これまでは最高気温でも28度程度で湿度も低く、夏場において家庭や交通機関などでの冷房は必要

がなく、ほとんどの場に冷房装置がないことである。冷房が設置されている住居は5%未満と推計されており、暑さをしのぐことができないのである。過去500年のうち最高気温が高かった夏の記録は、ここ15年に集中しており、2003年の熱波ではフランスだけでも1万5000人以上が亡くなっている。

家屋の構造からみても、景観や気象上の問題から屋外に洗濯物を干さない習慣のヨーロッパでは、ベランダがない集合住宅が多く冷房の室外機の設置が難しい。また万一設置するとしても、室外機からの騒音や熱気の排出について近隣からのクレームが出ると想定される。

つまり、ヨーロッパの人たちは、この夏の日本のような気温の中を「冷房なしで」過ごさなくてはならなかったのである。それが日本と比較して、格段に高い温暖化への意識につながっている。日本では、台風や大雨、強風、竜巻などの異常気象が温暖化によるものとされ、被害を受けた人だけがその脅威を実感し、被害を受けなかった人々にとっては切実なものとしては受け止められていないのではないか。

温暖化対策としては、地域交通についても、具体的な規制が行われている。例えばフランスでは、日中の最低気温が31度、夜間の最低気温が21度を下回らない場合に「熱波」（日本の真夏日などの定義に類似）と定義され、事前に警報などもだされ、パリなどの大都市圏での排出ガスレベルの規制（汚染レベルの高い車両の乗り入れ禁止やディーゼル車両の通行禁止）が導入されている。

国連がサミットにおいて優先課題として上げたアクション・ポートフォリオでは、省エネの推進、化石燃料から再生可能エネルギーへの移行、全産業を通じた排出量の削減や吸収源の拡大などと並んで、公共交通と都市インフラのキャパシティや弾力性を強化し温室効果ガスの減少をめざすとされている。また、自動車を利用できない都市部貧困層の移動可能性の保証についても、配慮すべき項目として挙げられている。

こうした状況はさまざまな都市の交通政策にも反映され、都心部への自動車流入の抑制や禁止（ミュンヘンなどが検討）、公共交通の利便性の向上とドアツードアのサービスの一貫性（ヘルシンキのWhimサービスなど）、わかりやすい運賃システム（ウィーン的全線年間定期365ユーロなど）の具体的な形を取るようになってきている。

われわれはグレタさんの怒りの演説の背景に、かつてない暑い夏を冷房なしで暮さなくてはならなかったヨーロッパの人々の温暖化に対する切実な実感があることに思いを馳せなくてはならないし、日本における温暖化対策の停滞を深く反省すべきではないだろうか。

あおきまみ  
青木真美 氏

同志社大学商学部 教授



財団法人運輸調査局（現一般財団法人交通経済研究所）研究員、同研究部長を経て2003年より同志社大学商学部教授。

2009年より2011年まで交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会委員、現在公益財団法人鉄道総合研究所理事及び一般財団法人運輸総合技術研究所評議員を務める。土木学会・日本交通学会・鉄道史学会会員。

欧州やドイツにおける都市交通の行財政制度研究の第一人者で、本年『ドイツにおける運輸連合制度の意義と成果』（日本経済評論社、2019年8月）を著す。