

パリ協定実現のカギを握るのは、
企業や自治体といったプレイヤーたちの
率先行動と、それを支える脱炭素技術である。

第15回 東京都環境局 (後編)

東京都環境局 総務部 環境政策課長

三浦 亜希子氏

聞き手 WWFジャパン 環境・エネルギー専門ディレクター 小西 雅子

電力を使う側から再エネの需要促進を 聖域なき取り組みの追及

2030年に向けて、都内温室効果ガス排出量の50%削減を表明した東京都。行動の加速を「TIME TO ACT」の旗印に込め、実現に必要な社会変革のビジョン「カーボンハーフスタイル」を提起した。3月にアップデートした具体策「ゼロエミッション東京戦略」に、エネルギー大消費地“だからこそ”の取り組みを盛り込み、挑戦を始めている。

再エネ促進事業の多様化

小西 「ゼロエミッション東京戦略」を改定されました。

三浦 戦略では、五つの目標を強化しています。温室効果ガス排出削減目標を50%（2000年比）とした他、都内のエネルギー消費量は38%から50%削減（2000年比）へ、再エネ電力の利用割合も30%程度から50%程度にまで高めました。都内で販売する乗用車と二輪車の非ガソリン化も掲げています。6分野・14政策のロードマップをアップデートし、26の社会変革のビジョンと36のアプローチ、ただちに加速・強化する94の取り組みを新たに提示しました。

小西 エネルギーの大消費地である東京都は温室効果ガスの間接排出が多くなりますよね。

三浦 確かにメガソーラーを設置するなどして、都内で必要なエネルギーをすべて再エネで生み出していくことは難しいと思います。都内CO₂排出量の約7割は電力消費に伴うため、送電網から供給される電力の脱炭素化も必須



㊦小西氏、㊦三浦氏

です。そのため目標実現へ向けては、さらなる省エネの推進と脱炭素エネルギー利用への転換を強力に進めていくことが不可欠だと考えています。

着目したのが「最大の電力需要家一東京」です。電力を使う側から再エネの需要促進と利用拡大ができるのではないかと。例えば「都外PPA」は都内需要家による都外での新規再エネ電源設置への補助金制度で、都は再エネ設備をつくるエネルギー供給事業者に助成します。再エネ電力が欲しい都内事業者にとっては、安定した再エネ電力の調達とともに長期契約によるコストメリットが、供給側にとっても設備の投資回収を担保できます。

小西 家庭や小規模事業者の需要喚起は。

三浦 一般家庭や小規模事業所に向けては、「再生可能エネルギーグループ購入促進モデル事業」、通称「みい電」キャンペーンを行っています。再エネ電力を利用したいと考える東京都内の家庭や個人事業者を募り、30%以上の再エネを含む電気のグループ購入によって

安価で再エネ電力を届ける仕組みです。都で始まったものですが、現在は首都圏の9都県市に取り組みが広がっています。

また、分散型の再エネ発電所設置に向けても取り組みを行っています。省エネ性能が高い住宅の普及促進の一環として設けた、独自の認証制度、「東京ゼロエミ住宅」を新築した建築主に対し、その費用の一部を助成する事業を2019年度から始めていますが、ここで太陽光パネルを設置するときには追加補助を設けました。リースや電力販売、屋根借りなど、初期費用ゼロで太陽光発電を設置するサービスに対する助成事業も実施しています。

小西 事業メニューを多様化されているのはなぜですか。

三浦 一辺倒ではない施策によって、取り組みの効果にも広がりが出てくると見ています。例えば都外PPAは、他地域とのコミュニケーションを重視しながら他地域に貢献していくという目的があります。都内における分散型太陽光発電設備の設置は、持続可能な都市づくりという点で重要度を増しています。豪雨などの自然災害が増加する中、災害時・非常時においても都市機能を維持するためには、レジリエンス向上にも資する再エネの地産地消が欠かせないからです。

将来に標準化すべき姿を 事前に提示すること

小西 運輸部門はどのような施策を。

三浦 これまでにも電気自動車 (EV) や燃料電池自動車 (FCV) の普及を進めてまいりましたが、プラグインハイブリッド自動車 (PHV) も含めたゼロエミッションビークル (ZEV) のさらなる普及促進に力を入れています。非ガソリン車の乗用車新車販売割合は近年増加傾向にあり、2019年度は39.5%となりました。これは世界的な潮流でもあり、都としてもしっかりキャッチアップしていきたいと思っています。都内を走る車両に対し、国が設置した補助額の上乗せや税制優遇などにより、購入拡大を支援してまいります。

小西 ガソリン車よりも安価で購入できるなら購入促進が見込めそうです。

三浦 補助制度はあくまで呼び水ではありませんが、ぐっとアクセルを踏みたいなど。ZEV施策に限らず、私たちは、これら政策推進のイメージについて、期間限定で手厚い優遇・支援策を行い、取り組みや施策の急速な社会定着・実装を図る「サンセット」と、将来に制度化・標準化すべき姿を事前に提示することで社会を誘導する「サンライズ」を組み合わせたサンセット・サンライズ方式が重要だと考えています。

小西 2030年カーボンハーフへの挑戦は始まっていますね。

三浦 はい。この度のゼロエミッション東京戦略では、都庁の率先行動についても強調しています。例えば再エネでは、2030年までに都有施設 (知事部局など) で、再エネ電力使用100%化をめざしています。都庁舎をはじめとする都の公共施設は、都内温室効果ガス排出量全体の1%以上を占めており、都庁自らがカーボンハーフを実現することで社会全体を力強く牽引する原動力になればと思っています。

しかし、都がいくら需要プルを発揮しても電源構成を変えることまではできません。脱炭素の実現には、やはり国にきちんとした道筋を描いてもらうことが必要です。

「TIME TO ACT」今こそ行動する時、まさに正念場です。聖域なく踏み込んだ取り組みを続けていきたいと思っています。

収録日：2021年4月2日

取材後記

東京都の温室効果ガス排出量は日本全体の5%程度に過ぎません。特徴は「日本一の需要家」であること。すなわち「再エネ電力が欲しい」「CO₂を出さない車が欲しい」などの都民の声は、国内外に大きな影響を及ぼすのです。それを存分に生かした政策「カーボンハーフスタイル」を、都内のみならず日本全体に広めていってほしいです！
(小西雅子)

(前編は2021年5月号8、9頁に掲載)