

連載 アメリカ経済史に学ぶ

## 第21回 クリーン・エネルギーへの転換は円滑に進むのか？(注1)

明治大学政治経済学部  
専任講師・博士(経済学)

下斗米 秀之

気候変動がもたらすリスクへの対応は、人類共通の課題である。世界の平均気温は、産業革命の時代に比べて約1度上昇した。気候変動の大きな要因は、温室効果ガスに含まれるCO<sub>2</sub>である。このため、地球温暖化を止めるには、CO<sub>2</sub>の排出量を実質ゼロにする必要がある。2015年のパリ協定では、産業革命以降の気温上昇を2度未満、できれば1.5度に抑えることを目標とし、各国に削減目標の提出・更新を義務づけた。しかし最近の研究によれば、さらなる政策措置を講じなければ、2100年までに産業革命前の気温よりも2度低くなる確率は10%未満である。アメリカでは、高温や乾燥による大規模な山火事が相次ぎ、カリフォルニアでは数千人に避難命令が出るなど、被害は深刻だ。過去5年間で嵐、洪水、山火事、その他異常気象による推定被害額は年間で約1200億ドルにも上る▼バイデン政権は、クリーン・エネルギーへの転換を含めて、温室効果ガスの排出削減に積極的だ。例えば、内燃機関(ICE)から電気自動車(EV)への転換を図る自動車業界をみてみよう。バイデン大統領は、EV生産を支える国内サプライチェーン構築の支援と、2030年までに乗用車販売の50%をEVにするという目標を発表した。消費者のEV購入を促すために必要なインフラにも投資した。現在アメリカには公共用の最速EV充電器は約5000台で、北東部や西海岸の一部に集中している。2021年超党派インフラ法では、電池の国内サプライチェーンとEV充電スタンドの全国ネットワークの構築に数十億ドルを投資した。世界のEV市場の価値は2020年の1630億ドルから2030年までに8000億ドル以上に成長すると予想され、期待が高まっている。▼しかしクリーン・エネルギーへの転換の実現には課題が残る。化石燃料に依存する全米の地域社会の存在はその一つだ。自動車は温室効果ガスの主要な排出源だが、EVへの転換は、ICEに関連する生産と雇用を減少させる。アメリカの自動車業界の労働者は、ディーラー業界を含めて400万人を超える。しかしEVへの転換は、ICEに特有の部品やサプライチェーンに関わる仕事を減らすだろう。例えばエンジンとモーターが車輪に動力を伝えるシステム、パワートレインは、ICEとEVとでは部品が異なる。同分野で働く14万人の従業員のうち70%の大部分は、ミシガン州、オハイオ州、インディアナ州の小さな地域社会に集中する。エネルギー転換を加速させるには、これら地域への最善の支援と政策措置も求められる。▼国際社会も脱炭素社会への備えは十分でない。中国など大国の「爆買い」で天然ガス価格は高騰し、資金力のない国は石油や石炭を求め、皮肉にも化石燃料の争奪戦は激しくなった。ウクライナ危機もエネルギー資源価格の高騰に拍車をかけている。▼果たして経済を前進させつつ気候変動のリスクに対処することは可能か。処方箋は脱成長なのか、加速主義なのか。いずれにしても地球の未来を見据えた資本主義のあり方が、いま問われている。

—以上—

注1. 詳細については、萩原伸次郎・大橋陽・下斗米秀之訳『米国経済白書2022』蒼天社出版、(近刊)第7章を参照のこと。