

COP (コップ) って何？ 気候変動に関する COPを紹介

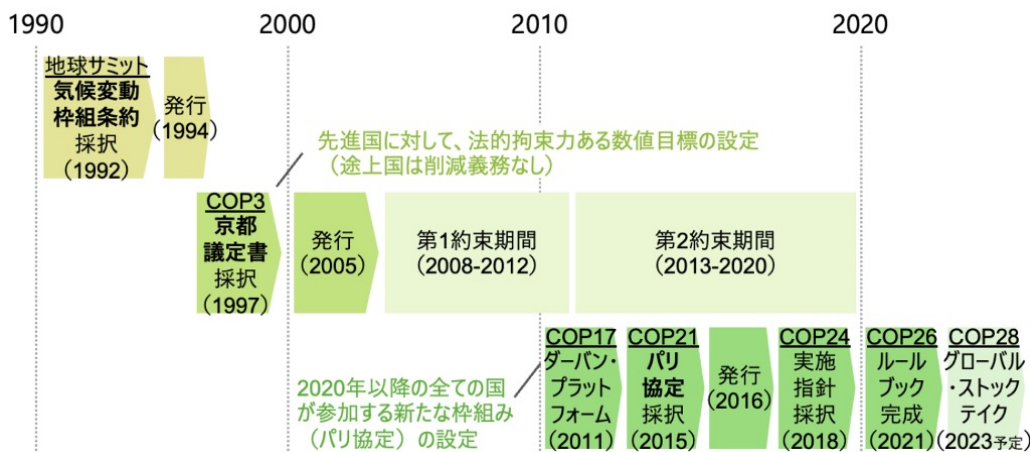


みなさん、SCNの投稿でよく話題にしているCOP(コップ)と呼ばれる国際会議をご存じでしょうか。ニュースなどでも耳にしたことがある一方で、詳しいことはよくわからないという方も多いかもかもしれません。今回はそのような方に向けて、COPの概要や取組をご紹介します。

COP(コップ)とは、締約国会議(Conference of the Parties)の略で、多くの国際条約で加盟国の最高決定機関として設置されています。ここでは、国連気候変動枠組条約(UNFCCC)のCOPをご紹介します。

この気候変動に関するCOPは、198か国・機関が参加する気候変動に関する最大の国際会議であり、毎年開催されています。

気候変動に関するCOPで行われてきたこと



気候変動に関するCOPのはじまり(地球サミット)

COPの歴史は、1992年にリオデジャネイロで開催された地球サミットにさかのぼります。地球温暖化、オゾン層の破壊、熱帯林の破壊や生物多様性の喪失などの環境問題が深刻化し、世界的規模での早急な対策の必要性が指摘されたことを受けて地球サミットは開催されました。条約発効後の1995年からCOPが定期的に行われるようになりました。



気候変動に関するCOP、近年の主な議題

・グローバル・ストックテイク (GST) の実施

パリ協定の目的及び長期的な目標の達成に向けた世界全体の進捗状況を定期的に確認し、各国がそれぞれの取組を強化するための情報提供を行う仕組みのこと。2023年から5年おきに実施されます。COP28は初のグローバル・ストックテイクが実施される場となります。

・緩和 (Mitigation)

気候変動の緩和とは、気候変動の原因となる温室効果ガスの排出量を減らす取組を指します。COP27では、「緩和作業計画 (2030年までの緩和の野心と実施を向上するための作業計画)」が策定され、1.5°C目標達成の重要性、計画期間を2026年までとして毎年議題として取り上げて進捗を確認すること (2026年に期間延長の可否を検討)、全てのセクターや分野横断的事項 (パリ協定6条 (市場メカニズム) の活用含む) 等について対象とし、非政府主体の関与、緩和作業計画の成果を閣僚級ラウンドテーブルで毎年議論する。

・適応 (Adaptation)

気候変動の適応とは、すでに生じている、あるいは将来予測される気候変動の影響による被害を回避・軽減させる取り組みを指します。例えば、火災、洪水、干ばつ、より暑い日や寒い日、海面上昇のリスクが高まるなどの影響が想定されます。UNFCCCは、現在と未来の気候リスクに対応するためには、官民のあらゆる資金源を活用し、適応資金の規模を大幅に拡大する必要があることを明確にしています。

・気候資金 (Climate Finance)

先進国は、開発途上国が気候変動の影響に対する緩和と適応策を実施するための努力を支援するために資金を供与することが求められています。

パリ協定第6条 (市場メカニズム)

パリ協定では、すべての国が自国の温室効果ガスの排出削減目標 (Nationally Determined Contribution: NDC) 等を定めることが規定されています。一方で、世界の温室効果ガスの排出削減を効率的に進めるため、パリ協定6条には、排出を減らした量を国際的に移転する「市場メカニズム」が規定されています。

・損失と損害 (Loss and Damage)

気候変動は、熱帯低気圧や砂漠化、海面上昇などの異常気象事象を通じて、自然や人間に対して「広範囲にわたる悪影響とそれに関連した損失と損害」を引き起こしており、その損失と損害は、気候変動の進行に伴いさらに増加するといわれています。気候変動の悪影響に最も脆弱な国々やコミュニティに向けた、資金提供や技術支援を強化することが求められています。

関連する取組 (イニシアティブ) の拡大

気候変動に関するCOPに関連して、様々なイニシアティブが発足・活動し、気候変動対策を加速させるために重要な役割を果たしています。イニシアティブとは、気候変動対策に向けて、政府や民間部門、国際機関などが協力して実施する取組や活動のことです。

※最新情報

2023年11月30日開催のCOP28では、EUが化石燃料の「段階的廃止を」要求するとのこと。

<特集>

経済産業省の充電インフラ整備促進



【概要】

日本政府は「2035年までに、乗用車新車販売で電動車*100%」という目標を掲げ、クリーンエネルギー自動車の普及と、インフラとしての充電器等の設置を、車の両輪として進めていくこととしています。

*電動車＝EV、FCV、PHEV、HEV

経済産業省は、電動車の普及と表裏一体である充電器について、EVの普及見通しや性能向上等を踏まえて、中長期的に持続可能で利便性の高い充電インフラの整備に向けた関係者の見通しを共有するとともに、課題解決に向けて講じていく措置を明確化することを目的として「充電インフラ整備促進に関する検討会」を設置しました。

検討会でのヒアリング結果を踏まえ、経済産業省としてとりまとめた「充電インフラ整備促進に向けた指針(案)」について、令和5年8月30日から同年9月28日までパブリックコメントを実施した上で、この度、「充電インフラ整備促進に向けた指針」を策定しました。

この指針の基本的な考え及び主なポイントは以下のとおりです。

【基本的な考え】

「ユーザーの利便性向上」「充電事業の自立化・高度化」「社会全体の負担の軽減」の三原則を総合的に勘案し、世界に比肩する利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指す。

【主なポイント】

世界に比肩する目標の設定: 充電器設置目標を倍増する。高出力化: 高速道路では90kW以上で150kWも設置し、高速道路以外でも50kW以上を目安に効率的な充電器の設置: 費用対効果の高い案件を優先する。

規制・制度等における対応: 従量制課金を25年度からサービス実現を目指すなど、ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現する。

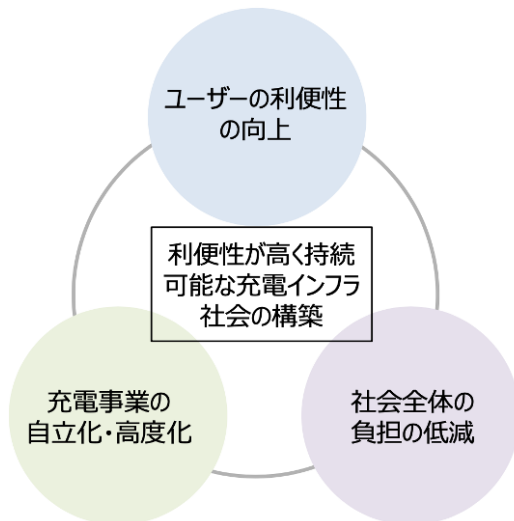
＜特集＞

経済産業省の充電インフラ整備促進

充電インフラ整備に向けた原則

- **以下の3つの原則を総合的に勘案しながら、利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指していく。**

充電インフラ整備における原則



ユーザーの利便性の向上

車両の性能や使い方を考慮しながら、ユーザーの利便性を向上する。このため、高出力化、設置目安の具体化等を図る。

充電事業の自立化・高度化

充電事業の自立化・高度化を図る。このため、コストを低減するとともに、サービスの高度化を図る。

社会全体の負担の低減

充電インフラの整備や運用に伴う公的負担や電力システムへの負担を低減していく。このため、公共性を考慮しながら、効果的、効率的な整備を進める。

充電インフラ整備促進に向けた指針（概要）

- 充電インフラについては、グリーン成長戦略（2021年6月改定）において、**2030年までに「公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置する」と**の目標を掲げ、これまで約3万基の整備を進めてきた。
- 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、関係者で方向性を共有し、取組を促進するため、**「充電インフラ整備促進に向けた指針」**を策定した。

基本的な考え

- ✓ 以下の三原則を総合的に勘案し、世界に比肩する利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指す。

①ユーザーの利便性向上

②充電事業の自立化・高度化

③社会全体の負担の低減

指針のポイント

(1) 世界に比肩する目標の設定

- ✓ 充電器設置目標を倍増（2030年までに15万口→30万口）、総数・総出力数を現在の10倍に
⇒ 日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速

(2) 高出力化

- ✓ 急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増（40kW→80kW）
⇒ 充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備

(3) 効率的な充電器の設置

- ✓ 限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（与入札制の実施）
⇒ 費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す

(4) 規制・制度等における対応

- ✓ 充電した電力量（kWh）に応じた課金について、25年度からのサービスの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。
⇒ ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現。エネマネにより商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化



NPO法人島原カーボンニュートラル推進協議会

SCNの活動

特集しましたように経済産業省の充電インフラ整備促進を当地島原でも進めるために、我々島原カーボンニュートラル推進協議会の部会として『島原充電インフラ整備促進委員会』を令和5年10月に立ち上げました。

経済産業省の整備促進事業に呼応すると同時に、ここ数年で訪れる急速なEV普及と充電インフラの高度化に備え、島原市でもEV急速充電スポットの設置を急がないと観光や産業振興に大きなマイナス影響が出てしまうと考えているからです。

現状誰でも使えるEV急速充電スポットは地元スタンド様が提供しておられる数カ所しかなく、絶対的に不足しております。普通充電スポットや自動車販売店の充電スポット(自動車販売店様に置いてある充電設備は、販売先へのサポートという意味合いが強い施設のように)は、旅行者や営業の急を要する需要には対応できないと思われ、幹線道路沿いで誰でも自由に利用できる場所を委員会で選定し、市役所や公共団体、地元企業や専門家も巻き込んで、高出力の快適な充電インフラを着実に設置推進していければと思います。

<島原充電インフラ整備促進委員会>の活動案

- ①候補地の選定・公表
- ②委員会メンバーの組織化(専門企業・団体、地元企業・団体、公官庁等)
- ③地権者との交渉
初期は幹線道路沿いの駐車場や施設、観光施設の駐車場や空き地など
公官庁の駐車場や空き地も対象先とする
- ④補助金の調査・案内
＞受付が毎年4月からの数ヶ月間なので、それに合わせて事前準備
＞補助金の案内や指導を行う
＞補助金のEV充電機器設置セミナーを開催する
- ⑤機器・設置工事者とのコネクション
機器メーカー、設置業者とのパイプを確立する
- ⑥保守・運用の提案
課金処理、運用経費(電気代や保守費)等の事前調査
および地元の業者で行えるように推進する

<最近のトピックス>

・島原水素蓄エネルギープロジェクト連携会議開催



令和5年9月29日(金)13:30～島原市役所2A会議室にて「島原水素エネルギープロジェクト連携会議」が開催されました。

・脱炭素の誤りを正すとする英国スナク首相の歴史的演説



英国のリシ・スナク首相が英国の脱炭素政策演説が、日本国内の報道ではガソリン自動車・ディーゼル車などの内燃機開自動車の販売禁止期限を2030年から2035年に延期したことを強調。

・パナソニックHDが全固体電池、3分で充電可能



パナソニックHDは開発中の全固体電池を初公開した。充電時間は、充電率10%から同80%にするまで3分。加えて、充放電サイクル寿命は、「1万～10万回の範囲」と長い。技術的には2020年代後半には実用化可能になる見込み。

NPO法人島原カーボンニュートラル推進協議会の運営は、活動を応援して下さる個人や企業、団体の寄付やご協賛によって行われます。会の趣旨をご理解頂き、協賛・参加等の応援で、カーボンニュートラルで実現する素晴らしい島原の未来をご一緒に実現しましょう

◆協賛会員：【島原市役所】【長崎三菱自動車(株)島原支店】【(株)福栄】【林田建工】

※参加申込や詳細は下記のSCNのホームページ(QRでスマホでも提供)まで

・ダイハツ新型(軽)EVオープンカー「OSANPO」発表



ダイハツは、軽EVオープンカー「オサンポ(OSANPO)」を発表した。オサンポは、バッテリー式電気自動車(EV)のオープンカーです。ボディサイズは全長×全幅×全高3395mm×1475mm×1330mm ホイールベース2440mmの軽自動車規格だ。

・京都、脱炭素仕様の大規模住宅街区計画(伏見工業高校跡地)



京都市は、伏見工業高等学校跡地および元南部配水管理課用地の活用に係る優先交渉事業者について、阪急阪神不動産を代表とする事業者とすることを発表。脱炭素仕様の住宅街区開発が進められる。

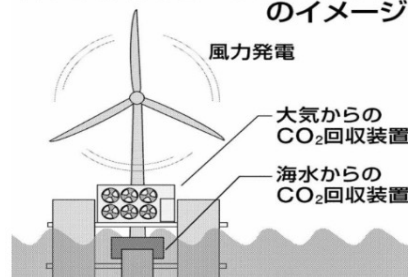
・シャープ、新型亜鉛空気電池、LiBと同等で安全且コストはLiBの数分の1に



シャープは、開発中のフロー型亜鉛空気電池を公開。リチウムイオン電池と同程度のエネルギー密度を有するとともに大容量化が容易であり、水系電解液によって発火の可能性が極めて低く安全性が高い

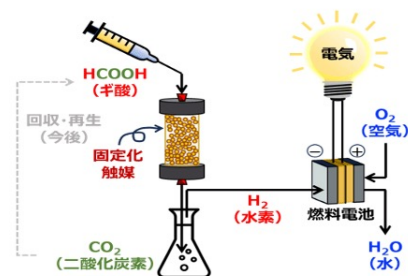
・海水からCO₂を回収(電気透析で20倍に濃縮)技術を海洋機構など開発

洋上風力発電+CO₂回収装置のイメージ



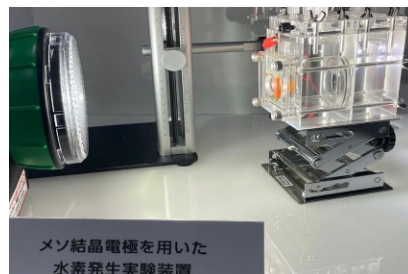
海洋研究開発機構は清水建設やケミックス(相模原市南区)と共同で、海水から二酸化炭素(CO₂)を回収するシステムを開発した。

・産総研、ギ酸からの水素製造し、発電システムを開発



産総研、フロー式によるギ酸からの高効率で水素を生成し、その水素で発電するシステムを開発しました。

・パナソニック、家庭でグリーン水素発電35年にも実用化を目指す



パナソニックHDは製造時にCO₂を出さないグリーン水素を家庭で自給自足できる装置を2035年にも実用化する。屋根などに設置して太陽光で水を分解して作る。

