

スウェーデン 環境ニュース

2002年 5月号 ページ1 / 3

フィンランドが 原発の新規建設を決定

フィンランド議会が5月24日、賛成107票、反対92票で原発の新規建設を決定しました。フィンランドは既に原発4基を保有しており、これで5基目となります。ヨーロッパ諸国の中で新たな原発の建設が決定されたのは10年ぶりのことです。今回、フィンランドのエネルギー政策がヨーロッパの原発廃止の流れに逆行するものとなったため注目を集めています。フィンランド議会では、3日間の議論の後、全議員による棄権票なしの投票が行われました。緑の党議員は全員反対票を投じたものの、他党はすべて反対派・推進派の2つに党内で分裂しました。今回建設が決定された主な理由は、低価格かつ安定したエネルギー供給を保障する、および京都議定書の削減目標実現に貢献するためです。フィンランドにおけるエネルギーは70%が輸入で、そのうち50%がロシアからのものです。同議会では、省エネや再生可能エネルギー推進案も同時に決定されました。

現在のフィンランド政権は5政党による連立政権で、緑の党から環境相が選出されていました。しかし同党は今回の決定に反発し、連立離脱を決定しました。この結果、サーテュ・ハッシ (Satu Hassi) 環境相は5月27日、退任書を提出して辞任し、社会党のユーニ・バックマン (Jouni Backman) が新環境相に指名されました。緑の党が連立離脱した後も、連立政権は以前議会の大多数を占めています。

原発建設の申請者であるフィンランドのエネルギーグループTVO (Teollisuuden Voima) 社は、建設地の正式決定を行っていませんが、西海岸のオルキルオト (Olkiluoto) かヘルシンキの東にあるロビーサ (Lovisa) になりそうです。竣工予定は2008年です。

フィンランドのメディアの中には、ヨーロッパ諸国内で、原発に反対する人々によるフィンラン

ド製品の不買運動が広がることを懸念する声がありました。

(TT通信02/05/24, 05/26, DN紙 02/05/26、その他)

京都議定書を批准

スウェーデン政府は5月16日、温暖化ガスの削減を目的とした気候変動条約の「京都議定書」批准を正式に決定しました。スウェーデンはEUと共に、2002年8月26日から9月4日まで南アフリカのヨハネスブルグで開かれる国連環境会議「持続可能な開発に関する世界サミット (ヨハネスブルグ・サミット)」までに、同議定書を発効させることを国際的に推進しています。EU委員会とEU加盟国15カ国は5月31日、これら全加盟国の批准書類を国連に提出しました。議定書は55カ国が批准してから90日以内に発効されます。

(環境省プレスリリース02/05/16、その他)

EUが建設物のエネルギー認証制度 を検討

EUでは、建設物のエネルギー消費を調査して省エネ認証を行う制度の導入が検討されています。EU地域全体のほぼすべての建設物 (一戸建て住宅、共同住宅、事務・事業用建設物) のエネルギー消費を明確にし、その情報を省エネ対策に活用することを目的としています。建設物によるエネルギー消費量は、EU全体のエネルギー消費量のうち約40%を占めています。これは交通と産業の各割合よりも大きなものです。EUが京都議定書で約束した温暖化ガスの削減目標を達成するには、建築物のエネルギー消費の削減がなければ不可能だとされています。

この新エネルギー認証制度では、第三者の監査役が建物を監査・認証し、同時にエネルギー消費の改善策を提案します。新築建物については、省エネの最低基準が設定されることになるため、一定レベル以上のエネルギーを消費する建物の建設は、EU内では事実上禁止になります。エネルギー認証書は、建物使用開始時や売却および賃貸契約の際に必要となります。有効期限は10年間です。好成績の内容の認証書があれば、それが売却価格に反映される可能性も出てきます。床面積が1000平方メートル以上の公共施設は、建設物のエネルギー消費に関する認証書を一般市民につづく

スウェーデン環境ニュース

2002年 5月号 ページ2 / 3

1 ページからつづく

見えるように掲示しなければなりません。多くの建設物が認証制度の対象となりますが、産業用建物、農業用建物、教会や文化的建物、別荘、床面積50平方メートル未満の建物は免除されます。

EUとしては、加盟国に共通する大まかな認証制度の枠組みを作り、各国はその枠組みに沿った詳細ルールを作る方針です。同制度に関するEU指令は、2005年にも施行される可能性があり、各国はその3年後の国内導入を義務付けられることとなります。スウェーデンは、室内環境に配慮する点が重要との方針を取っているため、建物の色々な性質についての情報を提供する、より幅広い「建設物性質証明書」という既存のものの中に、今回の新制度を盛り込むことになりそうです。というのは、室内環境を悪化させて省エネを実現させるのは比較的容易なため、これを避け、省エネと室内環境のバランスをとる必要があるからです。この「建設物性質証明書」は、現在のところ任意制で、義務化が議論されています。

(DN紙02/05/24、その他)

エコツーリズムに対する 品質マーク認定企業初決定

スウェーデンのエコツーリズム協会は2002年2月1日、エコツーリズムのエコ・品質マーク制度の完成を発表しました。マークは「自然のベスト (Naturens Bästa)」という表示です。そして今回、認定を申請した20社のうち12社が基準をクリアしました。

基準は主に以下の六つの条件で構成されています。

1. 事業の限界を尊敬すること。これは例えば、自然や文化遺産に負担をかけすぎないこと、土地所有者を尊敬したり、自然保護のルールに従ったりすることです。
2. 地域経済を育むこと。例えば、カヌーを運んでくるよりは、現地でカヌーをレンタルする

ようなことです。

3. 事業全体に環境配慮を盛り込むこと。例えば、ごみ分別を行う宿泊施設を利用するようなことです。
4. 積極的に自然と文化保護に貢献すること。例えば、自然保護に資金を提供したり、高速道路の建設反対といったような政治的活動を支持したりすることです。
5. 発見の喜び、知識、尊敬を重視すること。例えば、スウェーデン国内なら先住民サーミ文化を尊敬したり、外国旅行の場合は訪問先の宗教を尊敬したりすることです。
6. 品質と旅客の安心を大事にすること。これには最低2年間の事業実績が必要です。保険や保証に関する事柄は明確でなければなりません。

前述の認定企業は、カヌー、狩り、犬ゾリ、乗馬、ハイキングなどの体験を提供しています。スウェーデンには、自然関係の旅行サービスを提供する会社は約3,500社あります。今回の認定は国内旅行の企業のみが対象でしたが、将来は外国旅行も対象にする予定です。

エコツーリズム協会のホームページから、英文の認定基準書類がダウンロードできます (Nature's Best) : www.ekoturism.org

(Svenska Dagbladet紙02/05/19、エコツーリズム協会)

「ボトニア鉄道」の建設が 野鳥を脅かしている

スウェーデン北方地方のバルト海海岸線では、第二次世界大戦後最大規模のインフラ建設プロジェクトが進んでいます。スンズバル (Sundsvall) 市 (人口9万3,000人) とウーメオ (Umeå市、人口10万5,000人) を結ぶ新特急鉄道「ボトニア鉄道 (Botnia-banan)」の建設です。現在、首都ストックホルム - スンズバル間はX2000という特急電車がありますが、スンズバル以北は、鈍行列車しか運行されていません。現状では、ストックホルムとウーメオ間を鉄道で行く場合、寝台列車で一泊かかります。「ボトニア鉄道」が完成すれば5,5時間に短縮されます。ちなみに飛行機は1時間です。

99年1月、各種環境関連法を総括した新しい環境法典が施行されました。「ボトニア鉄道」は環境法典施

つづく

スウェーデン環境ニュース

2002年 5月号 ページ3 / 3

2ページからつづく

行以降審議される初めての大規模鉄道建設プロジェクトです。エーンシェルドスヴィーク（Örnsköldsvik）までの敷道部分はずでに環境法典の審議を経て許可が降りていますが、終点ウーメオ市まで約100キロメートルに関する環境許可はまだ降りていません。議論の焦点になっているのは、鉄道がウーメオ市中心に入る部分の路線です。というのは、ウーメオ南部にはバルト海に流れ込むウーメオ川の下流域があります。河口の三角州は野鳥にとって重要な場所です。三角州の一部が自然保護区に指定されていますし、この自然保護区よりも広範の約750ヘクタールの湿地が、EUの「ナチュラ2000（Natura 2000）」指令によって保護されている区域でもあります。ナチュラ2000はEU共通の自然保護区のネットワークです。今回の計画では、ウーメオ中心部への路線が湿地保護区のすぐそばを通ることになっています。野鳥保護団体や自然保護団体は、この計画では騒音などにより野鳥の生活が妨害され、野鳥が離れてしまう恐れがあるということを主張しています。また他に行き場を持たない野鳥もいます。環境省はこの主張をとりあげる一方、建設推進側は旅客により便利な鉄道をウーメオ市の中心部まで引くのに、他に良い代替案はないと主張しています。産業省は後者の立場をとっています。難しい問題になっています。

野鳥保護に係わる判断を EU委員会に委ねる

政府は結局、3月7日、政府内の野鳥に係わる意見が一致しないため、判断をEU委員会に委ねることを決めました。異例のことです。スウェーデンの環境法典、またEUの自然保護指令によると、ナチュラ2000指令に抵触する地域の場合、EU委員会に意見表明する権利があります。

決定権はありませんが、もしスウェーデン政府が委員会の意見に反する決定を行えば、委員会はスウェーデン政府を提訴することができます。ス

ウェーデン政府にとっては提訴は避けたいことであるので、EU委員会の意向に沿って計画が進むと予想されます。

最近、ウーメオ市中心部までトンネルを通す案も挙がっているようです。

貨物輸送で環境への負担が減る 交通安全も改善

「ボトニア鉄道」は旅客だけではなく、多くの貨物も輸送する予定です。貨物列車1台で、大型トラック25台分に相当する1,500トンの貨物が輸送できます。貨物輸送のスピードは向上し、また、トラック輸送に利用されている海岸沿いのヨーロッパ幹線道路「E4道路」では、大型トラックが減少することにより環境への負担が減るのだけでなく、E4道路を走行する普通車に関する安全面の問題も改善されます。輸送手段が道路から鉄道に切り替わることで、二酸化炭素の排出量が年間5万4,000トン減ると予想されています。

「ボトニア鉄道」の基礎データ：

建設決定年：1997年
着工開始年：1999年
完成予定：2008年
耐用年数：120年
全長：190km
最高速度：時速250km
予算：110億クローネ（約1,400億円）
トンネル数：15
橋数：140

（DN紙02/05/02、環境省プレスリリース
02/03/07、Norra Västerbotten紙、02/05/01、
その他）

「持続可能なスウェーデン・ツアー 2002」が17名の参加で終了

購読者の皆様に案内していた5月26日～31日のスウェーデン旅行は日本各地からの17名の参加で無事に終了しました。参加者全員がスウェーデンのエコ自治体、環境教育などについて多く学んで満足した気分で帰国したようです。旅行のため、今月号の発行が遅れたことをお詫びします。 レーナ・リンダール