

これは会議主催者による公式議事録ではありません。引用はお控えください。
This is not an official record by the meeting organizers. Do not quote.

タイトル	CDM：学んだ教訓と将来の方法 CDM: lessons learned and future options
主催	持続可能な開発国際研究所（IISD）
日時	2005年5月21日（土）13：00～15：00
主要討論者	モデレーター：Sushma Gera 氏（CDM 理事会議長） 発表・討論者：IISD 研究者ほか
傍聴者	約40名
目的	これまでの CDM の機能と、今後より効果的且つ適用可能な方法として CDM を発展させるアイデアを議論する。
発表の概要	<p>< 開発の恩恵分配の実現：開発途上国のための CDM となるように > IISD Aaron Cosbey 氏</p> <p>開発の恩恵分配プロジェクト：第1段階として、分析を行い、レポートを発行する。分析は、50名の関係者（開発途上国と先進国双方の NGO、資金供与者、民間、及び政府）を調査。</p> <p>CDM の目的が、UNFCCC の目的達成のために、非付属書 I 国の持続可能な開発を補助し、付属書 I 国の排出削減義務の達成を補助すること、を念頭におき、以下の3点に関する分析を行った。</p> <p>(1) CDM は持続可能な開発の恩恵を十分築き上げているか？ (2) CDM はプロジェクト及び投資を十分築き上げているか？ (3) CDM は後発開発途上国にも行き渡る衡平な投資を築き上げているか？</p> <p>(1) については、CDM プロジェクトのタイプが水力、バイオマス電力、埋立ガスの分野が多くなっており、偏りが見られるが、プロジェクトのタイプ別 CER 量ではさらに均衡が取れていない。HFC 破壊プロジェクトにより生み出される CER 量が非常に大きくなっている。</p> <p>(2) の数量的問題については、92 のプロジェクト（年間当たり 26Mt（CO₂ 換算）分）が登録申請中であり、96 のプロジェクトが方法論審査段階である。2010 年には年間 217～640Mt（CO₂ 換算）の需要が予測されるため、今のままでは十分ではない。現在の平均的なプロジェクトの規模のまま、この需要に見合うためには、第1約束期間に 750～2,200 のプロジェクトが必要となる。</p> <p>(3) の衡平性の問題は、途上国間でのプロジェクト数及び CER 量での比較を行った。</p> <p>以上3点の分析を通して、政策提言として5点のオプションを提示する。一つは、CDM 理事会の業務と CDM プロジェクトのサイクルの改善であり、CDM 理事会が専門的期間として機能し、CDM 理事会及び方法論パネルがプロジェクト参加者との意思疎通をよりスムーズにし、環境的追加性に焦点を当てたプロジェクト（特に小規模プロジェクトについて）を行うこと。理事会と方法論パネルにもっと資金を配分することも必要である。</p> <p>二つ目は、ルールの変更である。政策型 CDM（Policy-based CDM）と分野別 CDM（Sectoral CDM）を認め、ユニラテラル CDM への支援を確実にし、農業や森林破壊防止を含めるために、吸収源に関するプロジェクトを CDM として認めるような CDM の拡大を行うべきであろう。</p> <p>三つ目は、ODA と資金投資の活用であり、CDCF やバイオカーボン基金といっ</p>

これは会議主催者による公式議事録ではありません。引用はお控えください。
This is not an official record by the meeting organizers. Do not quote.

た既存のシステムへの支援・投資を増額させ、持続可能な開発の事例に ODA 投入額を多くすると言った ODA の役割を拡大させることが重要である。さらに、資金供与機関における CDM に対する認知度を向上させ、CDM への支援とリスク管理を高めるべきである。

四番目として、2012 年以降の CDM についてである。2012 年以降の炭素の価値について、検討を行うべきである。詳細に決定することは現時点では不可能であるが、予測できる範囲ですこしでも行うべきである。

最後の提言は、持続可能な開発の定義づけである。国際資金供与機関や NGO などは、CDM 実施ホスト国が「持続可能な開発」とは何かを定義することを援助する努力を続けるべきである。また、持続可能な開発の原則及びガイドラインを国際レベルで定め、各国個別にとつての「持続可能な開発」の定義を国レベルで詳細に規定するべきである。

以上のプロジェクト第 1 段階を踏まえて、第 2 段階では、それぞれのテーマについて検討する専門化タスクフォースを立ち上げ、政策過程への影響を及ぼしうるような報告書を作成する。今後の予定としては、2005 年 6 月にカナダ・オタワで第 1 回会合を開催し、COP-2(文責者註:COP/MOP 2 のことであろう)で CDM のルールの変更を検討するよう働きかける。

このプロジェクト第 1 段階報告書は、www.iisd.org/climate/global/dividend.aspにて、入手できる。

<NGO の観点>

インドネシア・ペランギ研究所 Agus Sari 氏

CDM を通じて、途上国の持続可能な発展を達成することができるが、CDM そのものの持続可能性が重要である。CDM は第一義的には、温室効果ガスの削減が目的であるが、二次的にはお金と環境が入手できるものである。これまで、途上国では制度的能力と資金の不足により持続可能な開発が達成できなかったが、CDM を通じてその問題の解決の可能性が出てこよう。

CDM は確かに持続可能な発展の手助けとなるものであるが、途上国において再生可能エネルギー及びエネルギー効率の CDM プロジェクトは相当リスクの高いものである。むしろ、バイオマスプロジェクトの方がリスクが低い。

CDM に関しては、簡潔性と正確性が重要であり、それを基礎とした完全環境 (Environmental Integrity) を達成することが重要である。そのためにも、途上国においては CDM に対する認知度向上が必要であろう。

<交通と CDM : チリからの教訓>

IISD John Drexhage 氏

チリ政府と協同して行った IISD の交通分野 CDM 検討プロジェクトの成果を通して、交通分野と CDM のあり方について報告する。

交通分野が気候変動に及ぼす影響は、世界全体で交通分野からの CO2 排出量が 25% にも及び、その割合は増加傾向にある。特に、途上国における交通分野からの排出量増加が顕著である。交通分野における所要要素は、交通活動、様式の多様化、自動車のエネルギー集約、及び燃料の炭素含有である。

これは会議主催者による公式議事録ではありません。引用はお控えください。
This is not an official record by the meeting organizers. Do not quote.

チリにおいては、1998年の資料ではあるが、エネルギー関連の温室効果ガス（GHG）排出量全体の33%が交通分野からであり、これは2番目に大きな排出部門となっている。

途上国全体においては、2030年までに都市人口が2倍に増加することが予想され、その推計を下に、以下のような計算を行った。

20億人の新住民×年間6兆キロの交通増加×年間6兆リットルのガソリン使用量増加、すなわち、年間19億トンのGHG排出増、となる。

交通分野とCDMについては、CDMは持続可能な交通分野を築き上げるための重要な機械となる。それは、資金の流れを増大させ、能力を向上し、技術開発を促進するからである。しかし、現在までのところ、交通分野でのCDMプロジェクトはほとんどなく、それは現行のCDMに適さないとみなされている。チリにおける交通分野からのGHG排出削減の可能性と交通CDMプロジェクトの可能性を検討した。チリには、CDM体制が確立し、データが十分にあったため、チリを選んだ。

この事例研究では、バスの技術転換（サンティアゴのバスエンジンをディーゼルからハイブリッドディーゼルに転換）、二輪車インフラの整備（二輪車用レーン・駐輪場等の整備）及び効率的整地（中央駅近辺に集中型金剛利用施設の導入）を検討した。結果として、（1）CDMは交通運輸の需要削減努力と政策型分野別アプローチを包含できるものであるべきである、（2）現行CDMルールが想定しているプロジェクト型の枠組では制約があり、数量化を複雑にしている、（3）現行CDMの枠内では、ほとんどの交通プロジェクトは適さないものとなる、（4）排出削減量は、長期的な交通計画とともに検討されるべきである、（5）CDMは、交通分野のGHG排出削減のツールとしては、多数存在するツールのうちのひとつではある、ということが分かった。

本事例研究プロジェクトの最終報告書は、<http://www.iisd.org/climate/south/dtp.asp>で入手可能である。

< 途上国の観点 >

チリ・CONAMA Javier Garcia 氏

チリはCDMに参加するための国内体制を整備しており、指定国家機関（DNA）も決定している。これまでに8通の承認レターを発行しており、現在のところ1つのプロジェクトが登録申請中で、3つのプロジェクトの方法論が承認されている。

しかし、実際には、期待通りにCDMがスムーズに進んでいないのは、残念である。

また、問題点としては、小規模のプロジェクト（特に水力発電プラントに関するもの）はCDMプロジェクトになっておらず、その原因としては、財政的障害、法・社会的障害、市場による障害、並びにCDMプロセスそのものの障害である。

小規模プロジェクトのバンドリングの方法を見出すことが重要である。加えて、プロジェクト開発に対する援助も必要である。

< 民間分野の観点 >

これは会議主催者による公式議事録ではありません。引用はお控えください。
This is not an official record by the meeting organizers. Do not quote.

	<p>シンガポール・アジアカーボン Dinesh Babu 氏</p> <p>CDM に対する期待は、資金・技術移転の促進、持続可能な開発の実現、効率性改善と天然資源の保護、国内・海外の財政投資の先行、CER 価格の高額化、リスク削減ツール、非都市部における持続可能な開発のプロジェクトに対する資金援助モデルなど、多岐にわたる。しかし、ポイントカーボンによる専門家に対するアンケートによると、炭素価格が定額であれば、投資に対する見返りを増やす目的で行う CDM は、粗悪な投資としかなりえない。したがって、CDM 投資が健全でなければ、CER の流通は最重要要素とはなりえない。プロジェクトが経済・財政的に健全であることの方がより重要である。</p> <p>よって、付属書 I 国からの投資よりも、技術移転に重きをおき、CER は売買目的のクレジットとすれば、CER 価格が投資決定の重要要因とはならない。この観点から、ユニラテラル CDM というものの出現は当然の結果だと言えよう。</p> <p>業績の良い大企業のみが CDM に投資できるというのが、現実である。したがって、小さなコミュニティ向けの様々なプロジェクトの開発は、促進されなくなってしまう。</p> <p>解決策としては、(1)民間分野の考えを CDM 意思決定過程に統合すること、(2)財政投資団体向けの資金投入の革新的なツールを開発すること、(3)気候変動緩和に資する方向に SME 努力を向ける、(4)気候変動と持続可能な開発の要素を統合するために草の根 NGO にオリエンテーションを行う、などである。</p> <p>アジアカーボングループでは、「トータルカーボンソリューション」として、様々な活動を行っている。</p>
<p>主な質疑応答</p>	<p>Q：政策型 CDM の資金はどのように工面されるのか？</p> <p>A：政策型 CDM は現行 CDM の枠外にあるもので、もし政策型 CDM が認められれば、それは現行のプロジェクト型 CDM を抹消しうるものとなる。資金もプロジェクト型 CDM から政策型 CDM に流れてくる。</p> <p>Q：分野別 CDM のコストと政策型 CDM のコストの比較は？</p> <p>A：分野別 CDM は、その実施場所によってコストは変動するため、簡単に比較できない。</p>
<p>資料</p>	<p>UNFCCC ウェブサイトの SB22 サイドイベントのページから、ダウンロード。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● チリ交通 CDM 報告書「Getting on Track: Finding a Path for Transportation in the CDM – Executive Summary」 ● IISD 報告書「Realizing the Development Dividend: Making the CDM Work for Developing Countries」(出版前仮版)

文責：元田 智也（財団法人地球環境センター）