

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 Do not quote.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	The Past, Present and Future of the Global Climate Change Regime 世界の気候変動体制のこれまで、今、そしてこれから
主催	国際気候行動ネットワーク (CAN International)
日時	2005年12月3日(土) 15:30~17:30
主要討論者	発表者: Lars Friberg 氏 (CAN ヨーロッパ) (南アフリカ) Rob Bradley 氏 Nasimur Haque 氏 (バングラデシュ) Gavy Cook 氏 (米 CAN)
傍聴者	約 70 名
目的	気候変動に関する国際的な体勢の現状と世界の中での重要な地域における実施に関する報告を行う。さらに、危険な気候変動の影響を防止する為の将来的な枠組に関する提案を発表する。
発表の概要	<p><u>Lars Friberg 氏 (CAN ヨーロッパ)「危険な気候変動の防止」:</u></p> <p>平均気温が 2 上昇するという科学的予測によれば、GHG 排出量を年間 6%削減していくと 2 上昇が 2020 年以降になり、ソフトランディングも可能となるが、年 4%削減だと 2 上昇は 2015 年に到達してしまう。</p> <p>2~2.5 の上昇によって、南アジアやアフリカ南部、ロシアで干ばつが増加し、食糧生産に直接影響を及ぼす。食糧安全保障の面での損失となる。またヨーロッパでは熱波が発生するようになる。現実には 2003 年にヨーロッパを熱波が襲い、それは 2~3 通常よりも高温なだけであったが、多くの死者が出た。このような現象が世界中で起こる。ほかにも珊瑚礁をはじめとする生態系やアマゾン熱帯林への影響も起こる。</p> <p>人類文化にも影響が及ぶ。イヌイットなどの極地民族の狩猟生活が、極地に生息するホッキョクグマへの影響によって、危機にさらされる。氷河や氷冠の融解によってもたらされる問題として、海面上昇が起こりうる。グリーンランドでは 6~7m の海面上昇が起こるとされている。南極西部の氷床は 5~6m、東部の氷床は 55m も後退すると言われている。</p> <p>以上から、少なくとも平均気温上昇は 2~3 程度で抑えなければならない。そのためには、附属書 I 国では 2020 年まで 30%削減する必要がある。また、気温上昇 2 を目標とする際の国際的な政策としては、法的拘束力ある目標値の設定、途上諸国の大規模排出者の早期・迅速な脱炭素化、前二者合同による制度構築、急速な技術転換と適用、前例のないような変更、が考えられる。</p> <p>経済モデルを用いることが必要であるが、気候リスクや長期的な対応の不確実性が存在するため、モデルで完全に扱いきれる訳ではない。しかしながら、アメリカ合衆国が加わらないという状況であったとしても、早期に行動を開始する必要がある。時は迫っている。EU は再生エネルギー技術を含む新クリーン技術の開発に年間 6 兆ユーロをつぎ込んでいるが、経済モデルはこれによる好影響(化石燃料の輸入量減少など)は考慮できない。</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 Do not quote.

「CANの考える将来枠組」:

アフリカの住民は、飢餓などに苦しんでおり、さらに気候変動による悪影響にも苦しめられている。炭素借款なども考慮すべきである。適正・衡平、歴史的責任、及び支払・行動の能力の原則に基づいて、世代間衡平を達成するべきであり、この世代間衡平こそが将来枠組の核心である。ほかに、予防原則、他国に損害を与えないと言う国際法の一般原則、資源への衡平なアクセスと持続可能な開発の権利、基本的人権、及び善良なる審議に基づく締約国の義務遵守も重要な要素である。

CANが考える将来枠組は、3つの手法を並行的に用いるマルチトラック・アプローチを採用している。1つ目の手法は京都トラック、2つ目は脱炭素化トラック、3つ目が適応トラックである。

京都トラックとは、次期約束期間に法的拘束力のある排出量達成目標を設定することである。この達成目標値の設定には、取引可能な排出制限と排出削減義務を組み合わせを行い、先進諸国においては大幅な削減を義務化し、且つ途上諸国にもある程度の基準を設定すると言うものである。

3つの手法を並行的に単一のシステムとする将来の枠組は、各国の個別事情を勘案しつつ、義務的なコミットメントを課した包括的なシステムを構築する提案である。

Rob Bradly氏「脱炭素化ダイエット：そのメニュー」:

脱炭素化トラックは、京都トラックと違って、義務的なものを課するというものではなく、京都トラックに則ることを前提としていない。むしろ、途上諸国が低炭素型の発展形態を追求できるようにするために構想されたものである。

脱炭素化トラックのメニューを分類すると、形態（排出上限値設定、集約度目標値設定、分野別目標値設定、「後悔の無い」目標値設定、行動目標設定）、厳格性（十分な排出削減量を調達できるか？）、資金の流れ（途上国への資金は十分か？）、及び法的側面（法的拘束力、遵守できない場合の対処）となる。

まずエネルギー集約度目標値設定の場合は、排出量をGDP（国内総生産）で除した数を用いる。この指標は、予想が外れにくい。しかし、貿易に関する予想は困難である。

「後悔の無い」目標値の設定は、より努力をすれば、余剰分を売却でき、もし目標を達成できなかったとしても何の罰則も無いというシステムである。これは分野別アプローチと異なり、追加性の問題は関係ない。行動目標設定は、削減量を決めるのではなく、目標とすべき行動を設定するものである。この場合、不確実性は低減できるというメリットはあるが、取引するためには行動による追加性の証明が重要となる。分野別アプローチについては、分野別CDMと言う形も取れうるが、その場合は追加性の証明が問題となる。各国は限定的に分野別コミットメントを引き受けるという方法が取れるであろう。持続可能な開発のための政策・手段（SD PAMs）とは、政策を基礎としたコミットメントであり、GHG排出量を基礎としたものではない。例えば、ブラジルのバイオディーゼル燃料の導入の場合、その導入によって26百万t/年が削減されている。インドの地方における電化によっても、同様の効果がある。以上の形態による検討には、資金的な問題は何の関係も無い。

排出削減目標は、ベースラインとプロジェクトの差と言うクレジットのおかげで、その2025年の予測値を忘れがちだが、非常に悲観的な予測値を忘れてはならない。

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.

厳格性は、不確実性が低減されれば、厳格化することは可能となる。厳格化には政治的圧力がかかることが多い。法的側面については、遵守できない場合の問題として考慮すべきである（ただし、「後悔の無い」目標値設定であれば、考慮する必要はない）。この場合、透明性が重要である。

Nasimur Haque 氏（バングラデシュ）「適応トラック」:

適応トラックに関しては、国連気候変動枠組条約（UNFCCC）第4条に、開発途上国の条約義務の履行費用としての追加的資金の供与（3項）及び開発途上国への適応費用負担の支援（4項）に規定されているところから導き出される。これに関する活動は多岐にわたる。適応トラックは、気候変動の不可避的影響を予測し、その影響を制限しようとする適応策を支援するもので、特に重要な脆弱地域（後発開発途上国（LDC）や島嶼途上国）のニーズを満たすものである。適応策の分析及び費用試算のためのベンチマークを基礎にすべきである。

適応策は、各国の特殊事情に合わせて開発されるべきであり、その際には現地の NGO やコミュニティとの協同が重要である。

この適応トラックの対象となるものは、すでに UNFCCC・京都議定書体制に規定されているが、それは、適応基金（Adaptation Fund）、気候変動特別基金（SCCF）、及び LDC 基金である。適応基金への拠出は、ODA ではなく、ODA に追加的な資金で行うべきである。SCCF や LDC 基金に対する拠出も、ODA に追加的であるべきである。SCCF や LDC 基金は、任意拠出でまかなわれている。

適応基金の資金源は、CDM 収益の一部からまかなわれ、CDM の成否が鍵を握っていると言える。将来の約束機関には、他の柔軟性メカニズム（JI や排出量取引）からの収益の一部からも適応基金への拠出をすべきであろう。適応の問題は、緊急的な問題である。適応基金のための新たな資金源としては、適応徴収ということも考えられる。EcoFys の試算によると、例えば排出量 1CO₂ 換算 t 当たり 0.5~1 ユーロにすると、200~400 億ユーロの資金源になると言う。

適応トラックの下で支援を受ける国でも、その状況によっては、トラック 2 やトラック 1 の実施することが可能である。

Gavy Cook 氏（米 CAN）「変化する潮流：米国の義務的気候政策の策定」:

ハリケーン・カトリーナにより、国民は気候変動の脅威を再認識したが、米国は、連邦による義務的な排出上限を含む第1次国内政策支援をまだ策定していない。科学研究者、州・地方によるリーダーシップ、選挙民の関心、及び国際的なリーダーシップを通じて、気候問題の検討への加入の推進力として顕在化している。

州・地域による行動には、クリーンカー排出基準（2016年までに、米自動車市場の3分の1に当たる自動車からの排出量を30%削減する）や、州定気候計画、地域イニシアチブなどが含まれ、州レベルの義務的な排出削減制度が急速に拡大している。地域 GHG イニシアチブ（RGGI）は、北東州（コネチカット、マサチューセッツ、メイン、ニューハンプシャー、ニュージャージー、ニューヨーク、ロードアイランド、及びバーモント州）が参加する、キャップ・アンド・トレードのプログラムである。

選挙民の関心としては、ビジネス界、宗教界、地方役人、及び脆弱な地域のコミュニティの関心の増大である。

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.

	<p>米国の描く国家政策像については、ブッシュ政権の政策は、議論が進んでも義務的政策からの乖離という点では微動だにしないため、転換点についてはまったく見えてこない。米国上院は「非拘束の上院決議」を 53 対 44 で可決した。米国の政策は不安定で、国内各州における強制力ある政策の導入が進み、義務的な政策が連邦レベルで導入された後に、国際的な体制への再加入と言う流れが妥当であろう。</p>
<p>質疑応答</p>	<p>Q1 (Cook 氏): 次の地域 GHG イニシアチブはどうなっていくのか? A1 (Cook 氏): 守れなかったからと言って罰則が科せられるわけではないが、義務的なシステムを支持したい。</p> <p>Q2: 新古典経済価値を持ち出すと、様々な要素を弱体化させるものではないか? A2: 長期的に見れば、プラスになる。</p>
<p>資料</p>	<p>< 会場配布資料 ></p> <ul style="list-style-type: none"> • “Turning the Tide: Establishing Mandatory Climate Policy in the U.S. - Executive Summary” • “Turning the Tide: Establishing Mandatory Climate Policy in the U.S.” <p>< オンライン資料 ></p> <p>“A Viable Global Framework for Preventing Dangerous Climate Change - CAN Discussion Paper” (http://www.climate-network.org/docs/CAN-DP_Framework.pdf で入手可)</p>

文責：元田 智也 (GEC)