

「交通セクターにおける NAMAs の進捗状況」

傍聴報告

2012年11月29日

一般社団法人海外環境協力センター (OECC)

本傍聴報告は、2012年11月26日～12月7日にカタール・ドーハで開催された国連気候変動枠組条約第18回締約国会議 (COP18) において開催されたサイドイベントの傍聴報告です。

- タイトル：交通セクターにおける NAMAs の進捗状況 (Transport and NAMAs – what progress?)
 - 日時：2012年11月29日 (木) 09:00～17:00
 - 主催：英国交通研究所 (Transport Research Laboratory(TRL))
 - 会場：Aladdin Al Hussein Hall、Room A211A - 211B (Qatar Science and Technology Park)
 - プログラム：
 - セッション1:「交通セクターにおける NAMAs の概要 (Overview of Transport NAMAs)」
 - セッション2:「MRV－持続可能な交通と気候変動緩和策における主要な課題 (MRV – a key challenge Sustainable Transport and Climate Process)」
 - セッション3:「低炭素交通への移行 (Transitioning towards Low Carbon Transport)」
 - プレゼンター：
 - 【セッション1】 Cynthia Menendez (EMBARQ)、林 良嗣 (名古屋大学教授)、Elly Adriani Sinaga (インドネシア交通省研究開発局副局長)、Fernando Farias (チリ環境省気候変動局)
 - 【セッション2】 Ramon Cruz (交通開発政策研究所 (ITDP: Institute for Transportation and Development Policy) サステナブル開発プロジェクトマネージャー)、Benoit Lefevre (EMBARQ)、Pierpaolo Cazzola (国連欧州経済委員会 (UNECE: United Nations Economic Commission for Europe) 交通局)、Jean-Francois Gagne (国際エネルギー機関 (IEA) エネルギー技術政策課課長)、Eric Zusman (地球環境戦略研究機関 (IGES) 気候変動グループ主任研究員)
- ※セッション1、2のみの傍聴実施につき、セッション3は割愛します。

■ イベントの概要

交通セクターは、2004年時点で地球全体のエネルギー起源の温室効果ガス排出量の23%を占めており、排出量増加率も他のセクターに比べて最も大きい。また、災害時の交通インフラの被害は全ての方面に多大な影響を及ぼすため、経済発展に伴う適切な都市計画及

び陸上交通管理は、気候変動対策において重要な課題となっている。

終日に亘る本イベントでは、交通セクターにおける気候変動緩和策に焦点を当てて、これまで取組の流れと今後の展望について議論が行われた。

■ セッション 1 : 「交通セクターにおける NAMAs¹の概要 (Overview of Transport NAMAs)」

1. 林 良嗣 (名古屋大学教授) : 「アジアの低炭素交通の実現－政策と実践 (Making a Vision of Low Carbon Transport in Asia -Policies and Practices)」

- 経済発展は車両の保有率を上昇させ (モータリゼーション)、都市化は長距離移動を増加させる (スプロール現象)。将来的な発展途上国の経済発展により、交通セクターでは排出量の急増が見込まれており、何らかの対策を講ずることにより増加を抑制する必要がある。
- 世界交通学会 (WCTRS: World Conference on Transport Research Society) では、CUTE マトリックス (Comparative Study on Urban Transport and the Environment) を開発し、①不必要な交通需要を削減 (Avoid)、②公共交通を促進することにより一台当たりの排出量を削減 (Shift)、③燃費・エコドライブの推進により 1 キロメートル当たりの排出量を削減 (Improve)、の 3 つの戦略を技術・規制・情報・経済の 4 つの方法で実施することを提案している。都市交通と都市間交通でそれぞれマトリックスの開発を行っている。

2. Elly Adriani Sinaga (インドネシア交通省 研究開発局副局長) : 「インドネシアにおける NAMA の進捗状況 (The Progress of Indonesia' s NAMA)」

- インドネシア政府は 2020 年までに温室効果ガス排出量を BAU の水準から自国の努力で 26%、国際支援を加えると 41%削減することを目標としている。そのため、既に国家及び地域の緩和計画の作成を行っている。
- インドネシアでは、地方政府による全セクターの緩和計画 (Local Action Plan on Greenhouse Gas Emissions Reductions (RAD-GRK)) を全 33 地域において策定することが求められている。将来的にはこれらの計画を NAMAs として登録することも視野に入れている。

3. Fernando Farias (チリ環境省 気候変動局) : 「チリの交通セクターにおける NAMA の研究 : サンティアゴ交通グリーンゾーンの取組 (Study of Nationally Appropriate Mitigation Action (NAMA) for Chile' s Transport Sector: Santiago Transport Green Zone)」

- 現在はパイロットプロジェクトとして技術面・運営面での問題に取り組んでおり、2015 年～2018 年の間に 2,000 台の電動バスの導入を進める予定である。サンティアゴ市は

¹開発途上国による適切な緩和行動 (NAMAs : Nationally Appropriate Mitigation Actions)

電動タクシーの導入、歩道の充実等の包括的な交通セクターでの取組を行っている。

- 現在は NAMAs 登録のためにテンプレート提出の準備を進めている。

■ 質疑応答

Q. 交通セクターでの低炭素化を図るために必要な資金の問題に関して見解を聞かせて欲しい。

A. (林 良嗣, 名古屋大学教授) 交通計画においては開発利益の還元 (Value Capture) が大変重要である。

Q. (Sinaga, インドネシア交通省) 環境問題の関係者は道路の建設に反対し、鉄道の建設を推奨することが多いが、経済・社会発展には道路の建設も必要である。道路と鉄道の選択はどのように行っていくべきなのか。

A. (Huizenga, 持続可能な低炭素交通構想 (Partnership on Sustainable Low Carbon Transport)) どのような道路を建設するかによるので、用途や需要によって分析を行うことが必要である。

A. (林 良嗣, 名古屋大学教授) 交通渋滞・建設コスト等の分析を行うと、鉄道の方がより効果的に需要の増加に対応出来るという結果になっている。

Q. NAMAs や緑の気候基金 (Green Climate Fund) による資金提供がなされるためには、国際的に共通したフォーマットで排出削減量等を報告する必要があるはずだが、どのように行うのか。

A. (Menendez, EMBARQ) 排出削減量を定量化する必要があり、大きな課題となっている。詳しくはセッション 2 で議論を行う。

■ セッション 2 : 「MRV—持続可能な交通と気候変動緩和策における主要な課題 (MRV—a key challenge Sustainable Transport and Climate Process)」

1. Benoit Lefevre (EMBARQ) : 「交通セクターにおける挑戦と機会 (A challenge and an opportunity for Transport)」

- 温室効果ガスの排出量をどのように測定・報告・検証 (MRV: measurable, reportable and verifiable) するかは資金源へアクセスするための主要な課題である。
- 交通セクターの緩和行動政策+温室効果ガス排出量の MRV=交通 NAMAs となる。
- 交通セクターのプロジェクトは、自国の予算により拠出されているケースが多く、外国投資や ODA、カーボンファイナンス等の割合は少ない。
- 交通セクターにおいては、大気汚染等のコベネフィットを考慮することが大変重要である。

- MRV を実施するためのデータ収集は質を追求するだけでなく、実現可能な方法を模索すべきであり、データは気候変動分野での活動のみならず都市計画や政策形成等の他の関係分野においても活用出来るものであるべきである。また、試験的な取組を通じて、利害関係者の理解と協力を促していくことが重要である。そして、それぞれの市や町単位でデータベースの管理を行うことが出来たら、MRV の可能性が広がると考える。

2. Pierpaolo Cazzola (国連欧州経済委員会交通局) : 「ForFITS : 排出量の測定のための国際的なアプローチ (ForFITS, an international approach to measuring emissions)」 (ビデオによるプレゼンテーション)

- ForFITS は交通セクターにおける排出量予測を行い、国や地域の低炭素な交通計画及び政策の策定に活用されるために開発が行われているソフトウェアであり、国連に加盟している各国政府であれば無償で使用することが出来る。
- 2013年3月の実用化を目標に開発を行っており、完成後はワークショップ等を通じて普及活動を実施する予定である。

◆ 質疑応答

- Q. モデルは交通需要の増加予測を考慮に入れているか。また、途上国での使用は考えているか。
- A. 経済・社会・文化・環境面での条件及び発展予測を考慮している。モデルは柔軟なものであり、途上国での使用も視野に入れている。

3. Jean-Francois Gagne (IEA エネルギー技術政策課課長) : 「持続可能な開発に寄与する交通セクターにおける排出量測定 (Measuring Transport's Contribution to Sustainable Development)」

- IEA はエネルギーに関連するデータを多く保有しており、燃料使用量や自動車登録台数など交通セクターの MRV に活用可能なものもある。しかし、GHG 排出源の特定にはボトムアップのデータ収集が不可欠であり、それぞれの国や地域と協力して行う必要がある。
- エネルギー技術展望 (ETP: Energy Technology Perspectives) で IEA は 2050 年までに、世界の CO2 排出量を半減するためのシナリオと、これに寄与する技術の開発・普及の道筋を示したが、これによると交通セクターは主要な排出源となると予測されている。
- 交通セクターの将来予測及び管理を行うために、データの整備は大変重要である。

4. Eric Zusman (IGES 気候変動グループ主任研究員) : 「交通 NAMAs と MRV - アジアにおける理論と実証 (Transport NAMAs and MRV - Learning by Doing in Asia)」

- 交通セクターにおいて MRV が難しい理由の一つはデータ収集の難しさにある。
- CDM は低コストで高利益なプロジェクトにおいて効果的であるため、交通セクターでの CDM プロジェクト実施は難しい。そのため、交通セクターにおける NAMAs+MRV の実施が期待されている。
- アジアにおける低炭素交通プロジェクトでの様々な取り組みから学べることは、今後 NAMA+MRV を構築していく上で、大いに参考になる。

■ 質疑応答

Q. (Huizenga, 持続可能な低炭素交通構想) カーボンクレジットに関しては、残念ながらまだほとんど議論がされていないのではないかと。MRV の結果として資金源へのアクセスに繋がらなければ意味がないので、次回このようなイベントがあったらそこに焦点を当てたらどうか。

Q. どのような石油の精製が行うのが環境負荷を低減するために適切なのか。

A. (Zusman, IGES) 資金源へのアクセスを議論をする際、交通セクターにおいては GHG 排出削減量だけではなく、大気汚染の改善等のコベネフィットの評価も加えることが大変重要だと考えている。

A. (Lefevre, EMBARQ) ヨーロッパにはコベネフィットも同時に評価する取り組みがある。

A. (Huizenga, 持続可能な低炭素交通構想) 石油の精製に関して、まず精製工程の CO2 排出量の削減を行うことが重要である。また、現在研究が進められているクリーン燃料の使用によっても環境負荷は低減出来る。

A. (Gagne, IEA) 精油業者を交通セクターの NAMAs の取り組みに巻き込んでいくことも必要である。

(報告者 : OECC 金子 絵美)

COP18 サイドイベント傍聴報告については以下をご覧ください。

日本語版 : http://www.mmechanisms.org/relation/details_oecc_COP18report.html

英語版 : http://www.mmechanisms.org/e/relation/details_oecc_COP18report.html