

Contents

1. 平成 23 年度の環境省による新たな市場メカニズムに関する施策（30.4 億円）
2. 環境省・新メカワークショップ“新たな市場メカニズムによる温暖化対策推進に向けて”を開催
— インドネシアにおける新メカニズムの現状と展望 — 日本に期待すること —
3. 平成 22 年度新メカニズムのフィージビリティ・スタディ（FS）の成果と課題 — 一次年度に向けて —
4. 新メカニズムに関する最新情報の発信および相談支援

1

平成23年度の環境省による 新たな市場メカニズムに関する施策(30.4億円)

■ 新たな市場メカニズムに関する環境省の取り組みは。

2010 年 12 月、国連気候変動枠組条約第 16 回締約国会合（COP16）におけるカンクン合意の中で「COP17 で新しい市場メカニズムの創設を検討することを決定する」旨が COP 決定として盛り込まれました。環境省では、途上国と先進国が、技術移転の促進と排出削減を通じて互恵関係を構築するための新たなメカニズムに関する取組として、実現可能性調査や情報プラットフォームの開発・運営および途上国へのキャパシティビルディング等を行ってきました。平成 23 年度はこれまで得た知見・ネットワークを活かし、積極的に新たな市場メカニズムの構築に向けた施策を講じます。

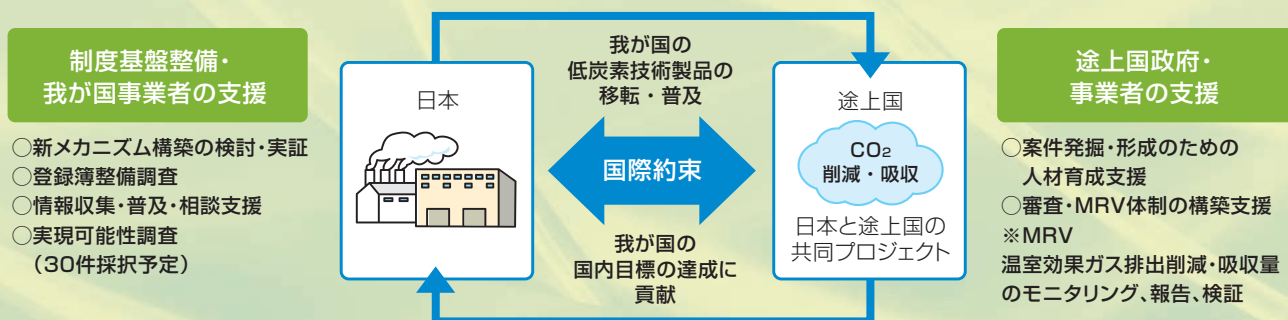


環境省地球環境局地球温暖化対策課
市場メカニズム室 国際企画官
水野 勇史

■ どのようなメカニズムの構築を目指すのか。

地球温暖化対策を国際的協調の下で推進するために、国内の取組のみならず、海外における温室効果ガス排出削減・吸収に向けた我が国の取組を適切に評価する枠組み（排出削減・吸収のための新たな国際的メカニズム）を構築することが不可欠です。また、枠組み構築に向けては、途上国等のメリットにもなる形で具体的な排出削減等事業を着実に推進するとともに、新たな枠組みが備えるべき条件・ルールについて国際社会に提案し、理解を得ていくことが重要となります。そのため、平成 23 年度において環境省では、下記図における事業を重点的に実施します。また、COP16 において世界銀行ゼーリック総裁により創設が発表された世界銀行市場メカニズム準備基金への拠出（予算案3億円）を行うことによって、基金の意思決定に係る委員会への議論に参加し、我が国として市場メカニズムを活用した新たな国際的枠組み構築を主導し、世界規模での温室効果ガス排出削減を目指します。

平成23年度 新たな国際排出削減・吸収メカニズム構築等事業イメージ



途上国等との間で協定等を締結し、我が国の低炭素技術等を活用した現地での排出削減・吸収事業を適切に評価、我が国貢献分を目標達成にカウント。

2

環境省・新メカワークショップ

“新たな市場メカニズムによる温暖化対策推進に向けて”を開催

2011年2月18日に環境省は、新メカワークショップ「新たな市場メカニズムによる温暖化対策推進に向けて」を開催しました。

日本における新たな市場メカニズムに関する取り組みを紹介するとともに、インドネシア政府関係者、フィージビリティ・スタディ実施事業者を講演者として招き、新たな市場メカニズムに関する議論を行いました。



インドネシアにおける新メカニズムの現状と展望－日本に期待すること－



国家気候変動協議会(DNPI)
LULUCFワーキンググループ議長
Dr. Doddy S. Sukadri氏

■ 政府の取組みの概要は。

コペンハーゲン合意を受け、2010年1月にインドネシア政府は国連気候変動枠組条約事務局に国内の適切な緩和行動(NAMA)に関する文書を提出しました。その中で、2020年までに現在の経済成長が継続し、かつ何ら対策を行わなかったと仮定した場合に排出される温室効果ガス(GHG)排出量を参照レベル(BAU)とし、市場で入手可能な技術の導入や、環境政策および規制の実施などを通じて、国内で独自に削減する26%のGHG排出量に加え、国外からの資金的な支援を受けた場合、更に41%までを削減・吸収することを表明しました。NAMAクレジットについては、この2年で検討する予定ですが、MRVの厳格性の確保を前提に、この

41%以上のGHG排出量の削減・吸収分が取引可能なクレジットになるのではないかと思います(左下図参照)。今後も日本の環境省とFS等を通じてMRVや新たな市場メカニズムに関する協議を重ねていきたいと思っています。また、LULUCF^{*1}等において、日本の民間企業の技術力に大いに期待しています。



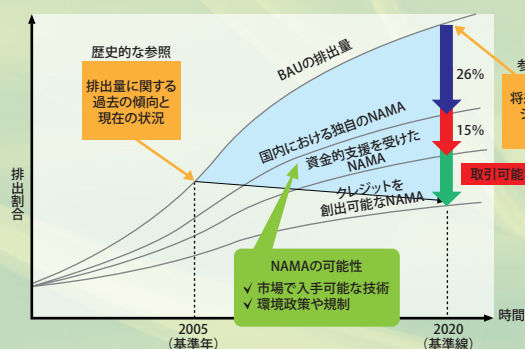
森林省
Dr. Agus Justianto氏

■ 具体的なGHGの削減・吸収の取組みは。

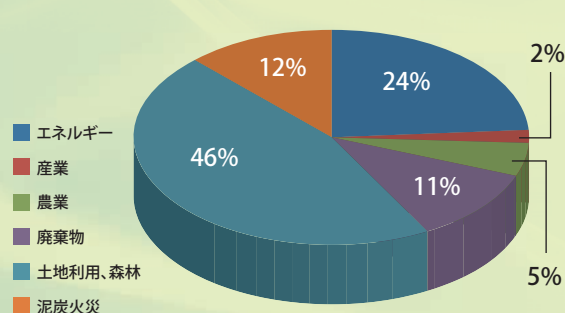
インドネシアのGHG排出量の約60%は土地利用や森林および泥炭火災によるものであり(右下図参照)、この泥炭地からのGHG排出量は世界の泥炭地における排出量の58%を占めています。そのため、現在REDD+^{*2}はインドネシアのGHG排出削減対策の最大の関心事となっています。REDD+はMRVや資金メカニズムの課題はあるものの、再生可能エネルギープロジェクトなどと比べ、低コストで実施可能であるとみられています。本年度、日本の環境省の事業により、清水建設株式会社がインドネシアの泥炭管理についてFSを実施しており、これまで未着手であ

った泥炭地の保全に関する取組みを推進する上で、とりわけMRVにあたって貴重な知見が得られることを期待しています。また、引き続き日本政府および様々な民間事業者の皆様とともにこうしたプロジェクトの実現に向けて協力していきたいと考えています。

2020年までのインドネシアにおけるNAMAの可能性(仮定分析)



インドネシアのGHG排出源(インドネシアSNC,2009年)



*1 LULUCF:土地利用・土地利用変化・林業(吸収源活動)

*2 REDD+:森林保全、森林の持続的経営、森林の炭素ストックの強化

環境省フィージビリティ・スタディ事業の概要



公益財団法人
地球環境センター（GEC）
事業部 気候変動対策課
主任 元田 智也

■ 平成 22 年度新柔軟性メカニズム実現可能性調査に係る
プロジェクト案件の採択と、現在の状況について教えてください。

環境省は 2013 年以降の次期枠組みの下で導入が検討されている新柔軟性メカニズム（NAMA、SCM、REDD+ 等）について、制度設計を目的としたケーススタディーを通じた知見・経験を集積するために、既存の CDM/JI 実現可能性調査と併せて調査対象プロジェクトを募集し、下記 3 件を採択しました。現在調査は最終段階です。

団体名	調査名
パシフィックコンサルタンツ株式会社	タイ・廃棄物及び排水管理部門の総合的NAMA実現可能性調査
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	ラオス・交通NAMA実現可能性調査
清水建設株式会社	インドネシア・泥炭管理NAMA実現可能性調査

■ 新メカニズムと CDM を比較した場合、
その違いは。

平成 22 年度の FS 案件を見ると、新メカニズムは CDM のように方法論や制度が確立されていないので、FS を行う事業者は非常に苦労されています。しかし、NAMA はプロジェクトベースである CDM に比較して広範囲で対策が進められるので、ホスト国にとっては「温暖化対策+α」での政策を推進できる点が大きな魅力となっており、今回の調査でホスト国と事業者の関係が深まりつつあります。

■ 平成 23 年度の事業調査プログラムの
改善提案* を出されていますね。

平成 22 年度の FS 案件をサポートした事務局の経験を踏まえて改善提案を出しました。次期枠組みを考えますと、やはり FS 案件の数を増やすことが重要だと思います。国と国との関係だけではなく、省庁ベース、民間ベース、案件ベースでの関係構築と経験の共有から得られた知見が、今後の MRV のスタンダードを作っていくのではないのでしょうか。

* 〈ご参照〉

http://gec.jp/main.nsf/jp/Activities-GHGmitimecha-fs_2011prop

事業者によるフィージビリティ・スタディの事例報告



三菱UFJモルガン・
スタンレー証券株式会社
クリーン・エネルギー・
ファイナンス委員会
CDM/JIコンサルタント
石井 晶子

■ 平成 22 年度における新メカニズムに関する FS の概要は。

弊社はラオスにおいて、ヴィエンチャン都市交通マスタープランをケーススタディとし、「交通 NAMA 実施可能性調査」を行いました。ラオスでは経済発展、人口増加等と共に交通量が増え、渋滞、環境汚染、交通事故への危惧があります。NAMA は制度や MRV の方法等が確立されておらず、本 FS 案件のタスクフォースからの専門的なアドバイスは、業務を進める上で、非常に参考になりました。



ラオスの公共交通整備の事例

モーダルシフト
バス専用道整備



■ ラオスでの FS は如何でしたか。

NAMA の位置づけや認識のレベルも国ごとによって異なります。そのため、FS の実施状況や結果も画一的なレベルを求めるのではなく、対象国に合わせ、事業内容も柔軟に設定する方が良いと感じました。ラオスは GHG 削減数値目標を設定しておらず、NAMA に対する認識も初期段階にある国であるため、NAMA の FS という位置づけより、交通分野に対する支援が求められていました。

■ 交通分野における NAMA という観点からは。

交通分野は技術的にも CDM での実施は難しく、多くの国から NAMA での実施が期待されています。MRV の課題等はあるものの、GHG 削減の他、大気汚染対策や渋滞解消、交通事故低減等の施策も盛り込んだ形での実施が、NAMA に大きく期待されます。また、FS 案件の拡充も必要ですが、今後は具体的な案件実施に向けた取組も求められています。

専門家による技術的視点からみた フィジビリティ・スタディにおける成果と課題

■ 新メカニズムタスクフォースの活動を教えてください。

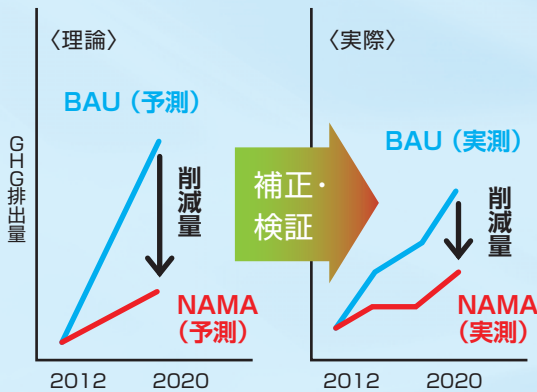
タスクフォースは、国際交渉専門家、国立環境研究所、GHG 検証機関等の専門家及び環境省から構成されており、FS 実施状況・結果報告を受けて新メカニズムの方向性を定め、FS 実施事業者へ助言することを目的としています。

■ MRV についての具体的な議論は。

現状で推移した場合の排出量 (BAU) と何らかの対策 (NAMA) が行われた場合の排出量の差を削減量とするのが、もっとも現実的なアプローチと考えられます。ただし、CDM と異なり、新メカニズムはホスト国の国家目標や GDP 成長率等の不確定要素を勘案する必要があるため、一定期間ごとに補正・検証する必要があると考えられます。



財団法人
地球環境戦略研究機関(IGES)
市場メカニズムグループ
副ディレクター 小坪 一久



MRVにおける補正・検証の考え方

■ 新メカニズムと CDM を比較した場合、その違いは。

CDM プロジェクトは民間事業者自らがモニタリングを厳密に行い、クレジット化につなげる必要がありましたが、新メカニズムは途上国の削減活動推進を主眼としているため、MRVに必要なデータは政策の一環として国 / 公的機関によって整備されるべきと考えます。この点で新メカニズムの方が、民間事業者の負担は減るのではないのでしょうか。その一方で CDM プロジェクトからのクレジット創出も簡素化の方向にあり、新メカニズムもその流れを汲むものと思われます。FS 実施事業者には、一つの国で確立した方法論を応用して、別の国でも同様の FS を行って頂ければと思います。タスクフォースは、蓄積された知見から抽出した方法論を日本のスタンダードとして新メカニズムの共通の認識、引いては制度構築の場に提案して行くことを目指します。

4

新メカニズムに関する 最新情報の発信および相談支援

◆ 専用ウェブサイトを開設しました!

新メカニズムによる温暖化対策に取り組む国内事業者への情報提供を目的に、ウェブサイトをオープンしました。新メカニズムに関する新しい情報をどんどん発信していきます!

新メカニズム情報プラットフォーム

URL: www.mmechanisms.org

◆ 相談支援を開始します!

新メカニズムを通じて温暖化対策に取り組む国内事業者からの相談に対応します。
下記 (社) 海外環境協力センター お問い合わせ窓口へ E-mail、電話でお問い合わせください。

専用ウェブサイト 主なコンテンツ

⇒新メカニズムについて

- ・ 気候変動交渉における市場メカニズムの位置づけ
- ・ NAMA/MRV等の概略

⇒日本政府の取組

- ・ 日本政府による新メカニズムの考え方
- ・ 政府による支援プログラム

⇒ホスト各国の情報

- ・ コペンハーゲン合意に基づく各国 NAMAの情報提供の状況(一覧)
- ・ 個別ホスト国情報

⇒その他注目すべき分野 (REDD+など)



環 境 省

地球環境局地球温暖化対策課市場メカニズム室

〒100-8975 東京都千代田区霞が関1-2-2

中央合同庁舎5号館

URL: <http://www.env.go.jp/>



社団法人海外環境協力センター

〒105-0011 東京都港区芝公園3-1-8

芝公園アネックス7階

T E L: 03-5472-0144 FAX: 03-5472-0145

Email: info@mmechanisms.org

U R L: <http://www.mmechanisms.org>



PRINTED WITH
SOY INK

古紙配合率100%再生紙と
大豆油インキを使用しています。