

SB38 サイドイベント傍聴報告

2013年6月7日

一般社団法人海外環境協力センター (OECC)

本傍聴報告は、2013年6月3日～14日にドイツ・ボンで開催された国連気候変動枠組条約第38回補助会合 (SB38) 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：「交通分野における NAMAs：世界での経験より」 (“NAMAs in the Transport Sector – A first resume from experiences worldwide”)
- イベントの種類：Side Event
- 日時：2013年6月5日 (水) 18：30-20：00
- 主催：Deutsche Gesellschaft fuer Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
- 会場：Solar, Ministry of Environment, Bonn, Germany
- モデレーター：Niklas Hohne, Ecofys
- 発表者：Andre Eckermann, (GIZ); Benoit Lefevre, EMBARQ, World Resources Institute (WRI); Heather Allen, Bridging the Gap; Sandra Lopez, Colombia; Dr. Brian Mantlana, South Africa; Ned Helme, Center for Clean Air Policy (CCAP)

■ 概要

交通分野における二酸化炭素 (CO₂) ガス排出量は、世界全体でエネルギー起源の排出が2番目に高い。そして NAMAs が、運輸部門における排出量削減の一つの方法として期待されている。本サイドイベントでは、交通分野における NAMAs を推進するためには何が必要となるのか、また将来的に交通分野の NAMAs においてどのような規制がされるべきか等に関して、同分野で NAMAs 策定に関わる研究者、政府関係者らが現場での経験を踏まえながら、議論した。

パート1：プレゼンテーション

1. Benoit Lefevre (WRI)、「世界の緩和策における交通分野の重要性 (“The importance of the transport sector for global climate change mitigation”)」

- 交通分野は気候変動対策において、重要な分野である。なかでも道路交通部門(Road)は、交通分野の81%を占める。
- 交通分野で NAMAs を実施することにより、コベネフィット効果が生まれ、国の持続可能な発展の計画へ直接貢献することが可能となる。よって、Transport NAMAs(T-NAMAs)の導入は国の発展に効果的であり、実施するためには多様なステークホルダーの参加が必要である。
- 交通分野における NAMA、及び低排出開発戦略(LEDs)は、新しい資金調達のアプローチ

ンの一つである。地域性を考慮したカーボン・ファイナンスの一つの方法として、期待される。

2. Heather Allen (Bridging the Gap) 「交通分野と国際気候変動のギャップを埋める (“Bridging the gap between land transport and international climate change - getting on the right pathway”)」

- 気候変動における交通分野の重要性について発表がなされた。気候変動レジームにおいてその重要性が認識されておらず、一方で交通分野においても、気候変動対策の重要性が認識されていない。気候変動のアジェンダに入れ込むなど、このギャップを埋める必要がある。
- 交通と気候変動の2つの分野における交渉のギャップを埋めるべく、両分野のコミュニティーがお互いに理解を深める必要がある。
- 現在 NAMA が最も多く実施されているセクターは、エネルギー供給分野で全体の 37% を占め、続いて交通分野が 23% を占めている。
- 実施における主要な課題は、既存の予算のシフト、意識向上の強化である。国際的な資金投入も必要である。
- CDM は交通分野に適しておらず、CDM に登録されている交通分野のプロジェクトは非常に少ない。NAMA は CDM のような制限はない。
- 持続可能な交通分野を実現するためには、ファイナンス、経験等の情報共有が重要となる。

3. Andre Eckermann, (GIZ) 「交通分野における NAMAs (“NAMAs in the transport sector”)」

- GIZ は数年前から本格的に NAMAs に取り組んできた。これまでに欧州 (ドイツ、ウクライナ等)、アフリカ諸国 (チュニジア、南アフリカ等)、南米諸国 (コスタリカ、メキシコ、コロンビア等) での意識向上、NAMAs の開発、NAMAs のパイロット・プロジェクト、即応性と学習 (readiness and learning) に関するプロジェクトを実施してきた。
- 交通分野は大きな CO2 排出源であることから、都市計画へ対策を盛り込むこと、燃料税の導入、及びエコ・ドライブの推進等を通して、CO2 削減に取り組む必要がある。
- GIZ 「TRANSfer」¹ というイニシアチブは途上国における交通分野の気候変動緩和策として 6 年間で 700 万ユーロ (ドイツ連邦環境省出資) の予算が確保されている。途上国のパートナー国 (インドネシア、コロンビア、南アフリカ等) に対する技術的支援やケーススタディーの実施、ハンドブックなどの出版等が含まれる。
- 関連情報の出版、及び国際的なアウトリーチを行う予定である。

¹ GIZ, 2013. *TRANSfer – Towards climate-friendly transport technologies and measures*. [online] Available at: <http://www.transferproject.org/> [Accessed 7 June 2013]

- **NAMAs** の実施は、コベネフィット効果の推進力となる

パート 2：パネルディスカッション：

主に以下 3 つの課題について議論がなされた。

- 1) パネリストの **NAMAs** に関する経験や課題の共有
- 2) **NAMAs** を実施する上での壁
- 3) **NAMAs** の今後の見通し

1) パネリストの **NAMAs** に関する経験や課題

- **Sandra Lopez** 氏：コロンビアにおいて交通分野が選択されたのは、CO2 排出量の増加が著しいからである。
- **Brian Mantlana** 氏：ヨハネスブルグ、プレトリアの都市では、大量輸送（マストランスポート）計画を **NAMAs** として UNFCCC へ提出する予定である。
- **Ned Helme** 氏：交通分野に取り組むことにより多くのコベネフィット効果（貧困削減、資金のレバレッジ）が生まれる。

2) **NAMAs** を実施する上での壁（資金、キャパシティー、ステークホルダー間の調整、MRV の必要条件等）

- **Sandra Lopez** 氏：コロンビアにおいては、ステークホルダー間の調整が課題となっているが、多様な省庁の参加を促し、この課題に取り組んでいる。データの確実性も問題であり、異なるデータ元を比較することにより、確実性を高めている。
- **Brian Mantlana** 氏：南アフリカでは、MRV の複雑さ故、人材不足が深刻である。**NAMAs** の開発において、交通分野と国家開発計画に盛り込むことが重要であり、また、その過程において政府のオーナーシップが重要となる。

3) **NAMAs** の今後の見通し

- **Sandra Lopez** 氏：**NAMAs** を推進するためにはシンプルな方法が望ましく、コベネフィット効果を生み出すことが必要である。
- **Brian Mantlana** 氏：**NAMAs** の定義を明確化することが重要である。
- **Heather Allen** 氏：資金（ファイナンス）が鍵であり、交通分野の重要性について知ってもらうことが重要である。

■ 質疑応答

Q(ICLEI)：**Sandra Lopez** 氏へ：**NAMAs** の実施の上での壁について発言があったが、それは中央政府と地方自治団体の連携について言及していたのか、それとも、キャパシティーと資金の壁について言及していたのか？

A(Sandra Lopez 氏) : 前者である。ただし、NAMAs を策定する際、中央政府と地方自治体間のコミュニケーションは課題であるが、互いのコミュニケーションを深める良い機会でもあると思っている。

A(Brian Mantlana 氏) : 南アフリカでは、コベネフィット効果の方が緩和策自体に比べ重視されている傾向があり、これも課題だと認識している。

Q(アルメニア政府関係者) : MRV の重要性について伺いたい。的確な情報を得ることの重要性は認識しているが、MRV を整備する上で、複雑な過程は NAMAs 作成への努力を弱体化させないか。

A(Ned Helme 氏) : MRV で重要なことは、温室効果ガスの削減量が長期的にどれくらい減るのか、知ることである。MRV の方法論においてあまりにも厳しい規制があることは望ましくない。

A(Heather Allen 氏) : 温室効果ガス削減の構成要素を知ることが重要である。交通分野においては、複雑化された MRV の方法論に対する賛同は少ない。

(報告者 : OECC 梶間)

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_SB38report.html

英語版

http://www.mmechanisms.org/e/relation/details_oecc_SB38report.html