Global Environment Centre Foundation

新メカニズム・CDM 実現可能性調査の 改善について

（公財）地球環境センター（GEC）
事業部 気候変動対策課
元田　智也

GEC

Global Environment Centre Foundation

Contents

1. 改善提案の概要

2. 新メカニズム実現可能性調査

3. CDM実現可能性調査

4. まとめに代えて

Global Environment Centre Foundation

FSプログラムの改善提案の概要（1）

I.　新メカニズムFS

（1）全般

- FS成果物として、調査報告書に加え、**BOCM方法論**（FS調査の中で開発する）を含めてはどうか。
  - BOCM方法論は、表計算ソフトによる自動計算表と、その算定プロセスを記した詳説とから構成されることを想定。
- 多岐にわたる調査課題が想定される中で、その状況に対応するために、共同企業体（JV）による調査提案・調査実施を認めてはどうか。
  - JVを認める条件としては、JV設立協定が整備されていることを必要条件とすることを想定。

Global Environment Centre Foundation

FSプログラムの改善提案の概要（2）

I.　新メカニズムFS

（2）アップグレードFSについて

- 二国間オフセット・クレジット制度（BOCM）を通じたホスト国における気候変動緩和事業・活動の実施を促進するために、**実際の**排出削減効果を具体的に明示できる調査を実施してはどうか。

➔ 事業・活動の実稼働条件下（既に稼働している案件を含む）における、排出削減効果の**実測**と**定量化**を行う「**アップグレードFS**」（仮称）を採択対象としてはどうか。

Global Environment Centre Foundation

FSプログラムの改善提案の概要（3）

I.　新メカニズムFS

（2）アップグレードFSについて（つづき）

- ホスト国側の事業・活動実施主体によるモニタリング実施が重要であるため、現地側カウンターパート（事業・活動実施主体を想定）による実際のモニタリング活動を、アップグレードFSで行ってはどうか。
- ホスト国側の検証機関等によるGHG排出削減量の検証を促進することも重要であるため、現地側検証機関による検証（Verification）を、アップグレードFSで行ってはどうか。

Global Environment Centre Foundation

FSプログラムの改善提案の概要（4）

I.　新メカニズムFS

（2）アップグレードFSについて（つづき）

- FSの中でモニタリングを行うことを踏まえ、応募提案時に適用を前提とした方法論案を求めてはどうか。
- アップグレードFSでは、現地におけるモニタリング・検証を行うことを踏まえ、従来型FSよりも調査費上限額を高く設定してはどうか。

Global Environment Centre Foundation

FSプログラムの改善提案の概要（5）

I.　新メカニズムFS

（3）従来型FSについて

- BOCMの早期稼働を念頭に置きながら、事業・活動の実施が決定（設備投資が既に決定）されている案件を優先的に採択することとしてはどうか。

Global Environment Centre Foundation

FSプログラムの改善提案の概要（6）

II.　CDM FS

- CDMが将来に亘って、開発途上国の持続可能な開発への貢献と気候変動緩和策としての意義が重要であり続けると想定されるため、平成23年度と同様の公募を継続してはどうか。

Global Environment Centre Foundation

新メカニズムFSの改善提案(1)

背景:

- 日本政府が提案したBOCMの**2013年以降の導入**を想定(机上での調査から、制度の早期運用開始を見据えた事業・活動の実稼働へのスピードアップが求められる)。
- H23には29件を採択しFSを実施したが、仮定条件下での理論的調査が大半であり、現実的なGHG削減貢献度を示せなかった。
- 具体的な事業・活動案件の実現に向けて、BOCM実施環境(特に**方法論**)の整備ができていなかった。

➔ホスト国に対して、実際の緩和効果を示すのに十分な調査結果が得られなかった。

➔ひいては、**BOCMに関する二国間協定締結に向けての交渉の停滞**に繋がりかねない。

Global Environment Centre Foundation

新メカニズムFSの改善提案(2)

具体的な改善提案(想定内容)(1):
アップグレードFS(仮称)の実施

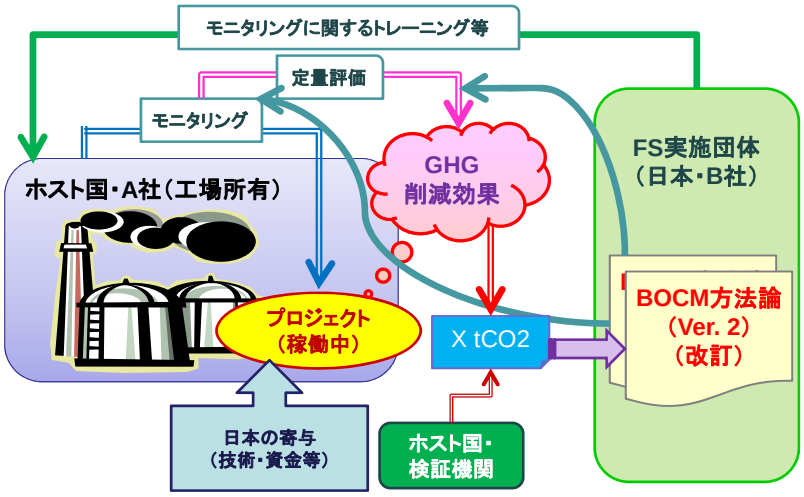
- 目的:モニタリング活動が、BOCM事業・活動を実施する上で、経済的・商業的にフィージブル(実施可能)となるかどうかを見極めること。
- 対象案件:原則として、既稼働案件
- 要件:
  - 実稼働条件化でのGHG排出削減量を定量化するために、実際にモニタリングを行うこと。
  - 実際のモニタリングは、原則として現地における事業・活動実施主体(FSカウンターパートを想定。JVへの参加、又は外注先として、FSに参加する)が主体的に行うこと。

  → ホスト国側でのモニタリング実施能力の向上に貢献することを期待。
  - FSとしての調査(BOCM方法論開発を含む)も合わせて実施すること。

Global Environment Centre Foundation

新メカニズムFSの改善提案(3)

アップグレードFS(仮称)のイメージ



Global Environment Centre Foundation

新メカニズムFSの改善提案(4)

具体的な改善提案(想定内容)(1):
アップグレードFS(仮称)の実施

- 主な調査内容:
  - 実稼働案件でのモニタリングの実践(ホスト国側カウンターパートが実施することが望ましい)に基づく排出削減効果の把握。
  - モニタリング実践者に対する能力開発支援。
  - 排出削減効果に対する第三者検証。
  - その他の調査内容は、従来型FSの調査項目と同じ。

MRV

Global Environment Centre Foundation

新メカニズムFSの改善提案(5)

具体的な改善提案(想定内容)(2):
従来型FSの調査内容

- 主な調査内容:
  - **BOCM方法論の開発**

    BOCM方法論を適用することで、当該案件のGHG排出削減効果に対するMRVが確保されることが想定される。(つまり、BOCM方法論としては、MRV手法が含まれるものとして開発することが求められる。)
    - リファレンスシナリオの設定方法
    - モニタリング方法
    - GHG排出削減量の計算方法　を含む。
  - 環境十全性確保のための措置
  - 持続可能な開発への貢献

Global Environment Centre Foundation

CDM FSの改善提案(1)

背景:

- 日本は京都議定書第2約束期間に不参加となるが、2013年以降にCDMプロジェクトが承認できないという規定はない。日本の事業者がCDMプロジェクトを実施できるかどうかについても、CMP8等での交渉次第となっている。
- 国際炭素市場の現状を鑑みれば、日本は大口バイヤーであることから、日本企業をCDM市場から排除することには、途上国側にもメリットがない。
- 日本は、CDM理事会設立当初から常に理事を輩出し、その制度発展・改善に貢献してきた。今後もCDMの制度改善には、日本の貢献が求められる。
- 日本政府は、CDMスキームそれ自体を否定している訳ではない。BOCMはCDMを補完するもの。

Global Environment Centre Foundation

CDM FSの改善提案(2)

具体的な改善提案(調査実施の継続)

- CDM FSは引き続き公募する。
  - 新方法論開発・方法論改訂案件
  - 標準化ベースライン開発案件
  - 地理的不均衡是正に寄与する案件
  - プログラム型CDM(PoA)案件明日
- CDM FSの進め方は、平成23年度と同様。

Global Environment Centre Foundation

新メカFSの成果のクオリティ向上に向けて ～まとめに代えて～

- BOCM方法論の開発の必要性:
  - FSの成果としてBOCM方法論が開発されるべき
  - その観点から考えると、同種タイプの事業・活動を対象とするFSよりは、異なるタイプの事業・活動のFSで、**多様性を確保**することが重要となる。
  - BOCM方法論(MRV効果の担保を含む)の要素:
    - モニタリング項目数の低減化
    - モニタリング実施の簡素化
    - デフォルト値の設定(→モニタリング項目数の低減に寄与)
    - ホスト国の個別事情の反映方法(→デフォルト値設定に関係)

➔ モニタリング負荷の低減、ホスト国側での実施可能性の確保、Verificationコストの削減

Global Environment Centre Foundation

新メカFSの成果のクオリティ向上に向けて ～まとめに代えて～

例えば…

- H23新メカFS交通分野案件：
  - 3件採択して、MRT整備2件、BRT整備1件
  - 全ての案件が、公共交通を整備して自動車交通量の削減を図る内容のもの
  - ➔ FS結果の多様性を確保できなかった。（H23は初年度ということで、教訓として将来に反映すべきと判断。）
  - 交通分野案件の多様性確保のためには、対策項目の領域を拡げることが必要
    - 自動車単体対策（GHG排出係数の改善）
    - 自動車交通流対策（交通施設整備）
    - 物流のモーダルシフト
    - まちづくり、都市構造・土地利用対策
    - 交通需要管理　等

Global Environment Centre Foundation

ご清聴 ありがとうございました。

本プレゼン内容は、平成23年度のFSプログラム事務局としての経験と反省に基づいた、今後のFSプログラムの改善提案として、平成23年度環境省委託業務の仕様に沿った、業務の一環として行ったものです。

（公財）地球環境センター（GEC）
事業部　気候変動対策課
Tel：06-6915-4122　　Email：cdm-fs@gec.jp

GEC