

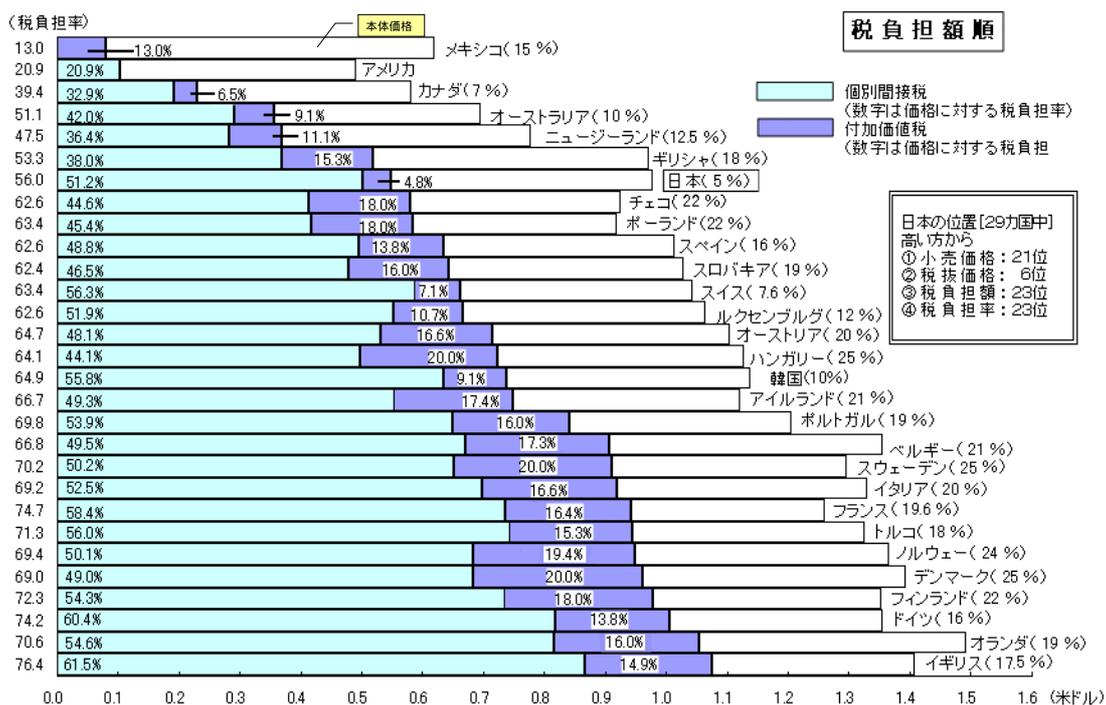
と言えよう。

「税」の2つの効果

A) 既存エネルギー税の存在に対する問題～インセンティブ効果

「税」の導入を考える上で、既存エネルギー税の存在を問題視する意見がある。確かに、既存エネルギー税の存在がエネルギー価格の動向を左右することは事実であり、これを無視することはできない。(図表16)

(図表16) OECD諸国のガソリン1リットル当たりの価格と税



(出典) IEA「エネルギー価格と税(2004年第2四半期)」

(注1) 我が国の消費税は、付加価値税に区分している。なお、アメリカの小売上税は上記のグラフ上区分表示されていない。また、()書きは、各国のガソリンに対する付加価値税である。

(注2) 我が国の個別間接税は、揮発油税及び地方道路税である。なお、石油石炭税を加えた場合の税負担率は57.9%となる。

(出所) 財務省ホームページ

「税」の導入議論を本格化する際には、既存エネルギー税のあり方を含めて検討すべき課題¹¹であることは間違いないが、その果たしてきた役割についても十分に議論する必要があるだろう。例えば、わが国のガソリン価格自体は現状、温暖化対策税や既存エネルギー税の概念が発達しているEU諸国等に比べて必ずしも高くないが、既存エネルギー税の概念が盛り込まれていない北米諸国に比べて割高である。

わが国では、環境規制や排ガス規制等の規制強化に加え、国民の環境やエネルギー

¹¹ 本会行財政委員会提言「経済活性化に向けた税制抜本改革のあり方について(第一次提言)」(2002年7月31日発表)において、特定財源の見直しの必要性を提言した他、本会における重要検討事項と位置づけ、今後も検討を進める。

ーコストに対する意識の高まりに対応して、自動車産業では、ハイブリッド等のクリーンエネルギー自動車及び低燃費・低公害車の開発を進めてきた。また、電機産業では、省エネタイプの冷蔵庫や洗濯機、テレビ等の家電製品が開発されてきた。

他方、グリーン税制（別紙 4 参照）がハイブリッド等のクリーンエネルギー自動車及び低燃費・低公害車の普及を促進している現状は、注目すべき論点となろう。

このように、規制的要因の強化に付随して、国民の環境やエネルギーコストに対する意識の高まりが、新製品や新技術開発の促進要因となっていると考えられる。

従って、価格を引き上げることによる技術開発の進展 = インセンティブ効果は、「税」を考える上での、着目すべき論点と言えよう。

すなわち、課税による価格効果で更なる技術開発が期待され、ひいてはCO₂排出削減に結びつく可能性がある。

B) 「税」のアナウンスメント効果

インセンティブ効果に加え、「環境に配慮すべき」というアナウンスメント効果が発揮できれば、「税」が環境保護のサポートをするという体系が構築される。

これまでのわが国の財政政策は、景気対策として公共投資を通じた社会資本整備に重点が置かれており、環境対策にも焦点が向けられるようになったのは、つい最近のことである。

「環境問題（中略）の本質は社会経済現象である¹²」という視点に立てば、公共投資が環境対策にも施されるのは必然性を持つが、わが国が環境立国となるためには、歳出面のみならず、税体系を環境配慮型に変えていくという歳入面での税制改革が必要であろう。

一般的な租税原則のうち、「受益者負担の原則」に照らし合わせれば、環境対策の財源として「税」の存在を肯定すべきという論点もある。

しかし、当プロジェクト・チームの想定するケースでは、環境悪化という「コスト」を「受益者負担の原則」に照らし合わせて賦課するもの、と定義づける（=汚染者負担の原則）ことにより、必ずしも「税」による歳入と環境対策としての歳出の一致を図る必要はないと考える。

むしろ、「税」が賦課されていることを、明確に「表記」する仕組みを構築することが重要であり、「アナウンスメント効果」を高める手段であると言える。

(4) 「税」と既存エネルギー税との関連

当プロジェクト・チームが想定する「税」は、エネルギーに対する課税であるべきことは、既に述べた。エネルギー課税については、各種の既存税が存在し、それぞれの税収は、いわゆる目的税となっている。（別紙 5、図表 17）

¹² 植田和弘京都大学大学院経済学研究科教授らが提唱。植田和弘・岡敏弘・新澤秀則編著「環境政策の経済学 - 理論と現実 -」（日本評論社・1997年）。

(図表 17) エネルギー課税の税収と使途



(出所) 石油連盟「今日の石油産業」(2005年4月版)

先述の通り、税の原則は一般財源であることが望ましいが、多くの既存エネルギー税については、「受益者負担の原則」に基づく特定財源として位置づけられている。税率はエネルギーにより異なり、道路特定財源を構成する税においては、暫定税率が適用されているケースが多い他、「tax on tax」の問題が指摘されている。

既存エネルギー税の問題点

当プロジェクト・チームが想定する「税」について、仮に税率を10,000円/Ctとした場合の試算額と既存エネルギー税を比較すると、エネルギー間の税率に大きな差があることが分かる。(図表 18)

(図表 18) 税率 10,000 円/Ct の「税」を試算した場合の比較

エネルギーの名称	「税」の試算額	既存エネルギー税	現行税率
ガソリン	6.33 円/	揮発油税	48.6 円/
		(内暫定税率	24.3 円/)
		地方道路税	5.2 円/
		(内暫定税率	0.8 円/)
軽油	7.15 円/	軽油引取税	32.1 円/
		(内暫定税率	17.1 円/)
		石油税	2.04 円/
灯油	6.79 円/	石油税	2.04 円/
ジェット燃料	6.72 円/	航空機燃料税	26.0 円/
		石油税	2.04 円/
ガス	5.18 円/m ³	石油石炭税	0.6 円/m ³
電気	0.97 円/kwh	電源開発促進税	0.4 円/kwh
		石油税 (原油使用分)	2.04 円/
		石油石炭税 (ガス使用分)	0.6 円/m ³
		石油石炭税 (石炭使用分)	0.23 円/kg
石炭	6.83 円/kg	石油石炭税	0.23 円/kg

(注) 「『税』の概算額」は、税率を 10,000 円/Ct とした場合の単位量あたりの課税試算額を示す。

(出所) 各種資料を基に経済同友会事務局推計

エネルギー間に税率差がある背景には、課税根拠にそれぞれ異なった事情があり、その目的とするところも千差万別であったが、戦後 60 年を経た今、産業構造と国民のライフスタイルが、大きく変化している現状に鑑み、それぞれの税の役割や、税率などのあり方については、見直しを図るべき時期に来ていると思われる。

一方で、既存税である石油石炭税の一部税収を環境対策に充当しており、既に環境税的なものが存在するという意見がある。

しかしながら、そのことが一般国民にはあまり知られておらず、従って、その事実をもって、既存エネルギー税が当プロジェクト・チームの指向する「税」的な役割を果たしているとは言えないであろう。

これまで述べてきた通り、本論で意図する「税」の果たすべき役割は、「アナウンスメント効果」と「インセンティブ効果」により、環境配慮への国民意識を高め、具体的行動に向かわしめることである。

既存税が「税」的な役割を果たすためには、炭素含有量に基づく税率を採用するなど、エネルギーの利用が環境に負荷を与えていることを明確にする必要があると考えられる。

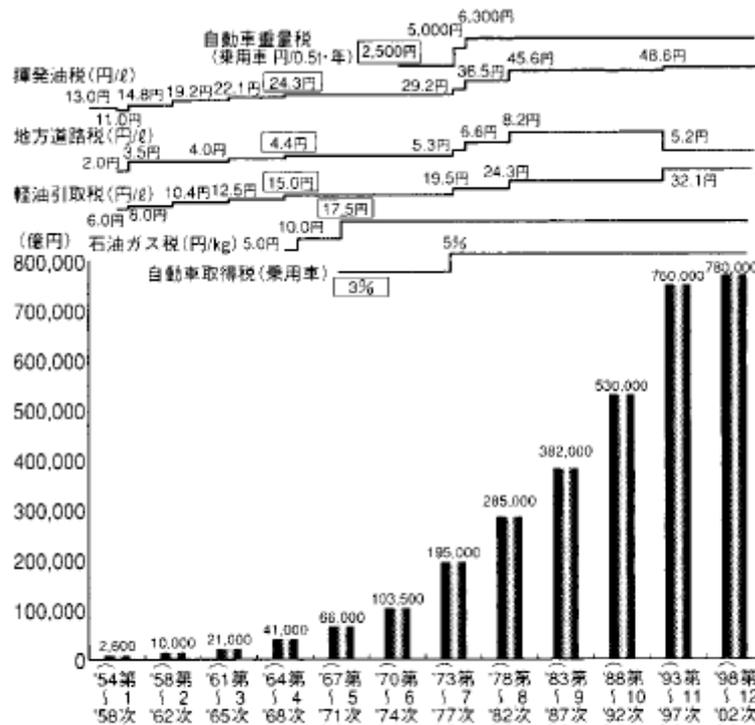
既存エネルギー税の見直しの方向性

既存エネルギー税には、様々な問題点を指摘する声が多いことも事実である。具体的には、a) 税収の用途が限定され、財政の硬直化が想定されること、b) 主管省庁が財務省のみならず関係する省庁に及ぶため、利権構造が構築されやすいこと、c) 一般会計とは区分された予算構造の中で収支を判断するため、予算管理のガバナンスが及ばないこと、等である。

これまでわが国においては、社会インフラの整備に力が注がれ、特に道路整備に関しては、12次にわたる「道路整備五箇年計画」に基づいた重点的な投資が行われてきたが、この整備にあたっては財源の確保という命題の下、道路特定財源として、自動車重量税や揮発油税等が充当されてきた。道路整備の進捗に伴い、法律に規定する本則税率のみでは財源が不足することを背景として、道路特定財源を構成する税には1974～76年から「暫定税率」が適用され、その後も税率が引き上げられた結果、現状の「暫定税率」は、本則税率の1.2～2.5倍という状況が継続している。

「道路整備五箇年計画」は、2003年度より「社会資本整備重点計画」に統合されることとなったが、「暫定税率」の見直しは行われていない。(図表19)

(図表19) 道路整備五箇年計画の投資額と道路特定財源の暫定税率の推移



注1) □ は本則税率

2) 第2次～第7次計画は先次計画の途中で改定されたため、計画期間が重複している。

(出所) 日本交通政策研究会「自動車交通研究 2004」

特定財源については、特定の「目的」のために徴税・活用されることを前提としていることから、余剰資金が生じた場合でも、財源を他の用途に充当することができず、翌年度以降に充当されることとなる。

これに対して、政府予算における一般財源については、毎年の財源不足に伴い、政府債務が累増するという矛盾した状況となっている。

国家財政が疲弊している現状に鑑みると、財政再建を目的とした「聖域なき歳入・歳出の改革」が喫緊の課題であり、その一環として、「特定財源の一般財源化」が度々取り上げられている。

これに関しては、最近、道路特定財源を見直そうという動きが見られるものの、それぞれの利害対立が顕著に表れているのが実情である。(図表 20)

(図表 20) 道路特定財源見直しを巡る意見の違い

	財務省	日本経団連	国交省等	地方自治体
見直しの方向性	・全額一般財源化	・揮発油税や自動車重量税等の暫定税率廃止	・道路特定財源の堅持	・地方道路財源の拡充
その理由	・財政再建の一環	・コスト減や消費促進による経済活性化	・道路整備は不十分	・地方道路整備は不十分
想定される落とし所	・揮発油税の一般財源化		・使途拡大 ・暫定税率部分のみ見直し	・一般財源の地方移譲

(注) 上記の他、環境省は、「環境税化」(特定財源)を視野に入れている。

(出所) 各種資料を基に経済同友会事務局作成

ここで、既存エネルギー税の見直しを取り巻く議論では、受益者負担に起因する財源論が最大のポイントとなる。

納税者が拠り所とする理論が「受益と負担の原則」であるとするならば、納税者はより多くの受益を求めらるであろうし、政府の取るべき行動は、「選択と集中」による投資の効率化や投資機会の拡大ということになる。

また、民間企業であれば、予算上の投資額と実投資額に差があることは当然であり、国という一組織の事業運営と考えれば、コスト削減努力により「予算>実績」を目指すガバナンスの視点があつて然るべきである。

そもそも税収ありきで投資を考えるのではなく、必要な投資から税のあり方を考えることが重要であり、こうした観点から現在の特定財源のシステムを見直すことも一考に値するだろう。

(5) 環境配慮型の「税」概念の導入に向けて

道路財源の見直し議論では、目の前にある財源の動向のみに目が向けられ、「税負

担」のあり方といった考え方は、全く論じられていない。

税体系を巡る議論でも、この1~2年は、定率減税の廃止（所得税）やIT関連税制の延長（法人税）等、個別の施策については議論があるものの、直間比率の是正など、税負担のあり方が議論されていないのが実情である。

今後の方向性としては、環境配慮型の税体系の構築と税負担のあり方は、切り離して議論すべきものではない、と言える。

一方、政府が閣議決定した「経済財政運営と構造改革に関する基本方針（いわゆる『骨太の方針』）や、先の総選挙における与党の選挙公約（マニフェスト）においても、「税体系の抜本的見直し」が謳われているが、その具体的内容は不明である。

本会では、2002年の行財政委員会提言において、「税（中略）を社会経済環境の変化に合わせてリニューアルする作業が税制改革である」と位置づけている。

今、政府が取るべきポジションは、「税負担と税体系のあり方の再検討＝課税概念のイノベーション」である。具体的には、少子高齢化が進展し、労働力人口の減少が懸念され、働き方やライフスタイルの変化が目覚しい中で、所得を基礎とする課税体系ではなく、資産や付加価値に対する課税体系にシフトすることにより、課税の公平性を図ることが必要と考えられる。

また、税負担の議論では、所得税や法人税、消費税といった、いわゆる一般財源の議論のみならず、特定財源についても、その役割とあり方を含めて、「国民の総合的な税負担の形」を議論すべきである。

当プロジェクト・チームは、この「課税概念のイノベーション」において、「環境配慮型の『税』概念」を導入することを提案したい。（図表21）

（図表21）「課税概念のイノベーション」の方向性

- | |
|-------------------------------------|
| ） 付加価値に対する課税体系にシフトすることにより、課税の公平性を図る |
| ） 一般財源・特定財源を包括した「国民の総合的な税負担の形」を構築する |
| ） 環境配慮型の「税」概念（炭素課税・一般財源）を導入する |

当プロジェクト・チームでは、こうした税体系全体の見直しが、「税」導入に際して行なわれるべきと考えており、逆に言えば、税体系全体の見直しがない状況下で、「税」の議論を行うことは、国民の行政に対する信頼を損ねるものと認識している。

最終的には、国民のコンセンサスが得られ、将来世代においても持続可能な税体系の構築が望まれる。

(6) 「税」のまとめ

当プロジェクト・チームでは、本論において、対象者が不特定多数である「家庭部門」や「業務その他部門」などに対しては、「経済的手法」である「税」が、環境配慮行動へ誘引する、有効な政策であると考えた。

また、本論では、「税」額を明記することのみで、直接的な排出量抑制効果に結びつくことは難しいと位置づける。すなわち、「税」の目的は、「税」が課されていることを国民に「アナウンス」することにより、環境配慮への「気づき」につなげることにあり、「税」額について領収書等への明記を行うことにより、「アナウンスメント効果」の向上を図ることができる可能性がある。

ただし、「税」導入の前提条件は、あくまでも「課税概念のイノベーション」に基づく税体系の抜本的見直しを行うことである。

また、「税」導入に先立って、政府は、徹底した「歳出削減・見直し」を行うことが求められる。

さらに、新しい「税」を導入する際には、その必要性や有効性、副作用等を十分に検討し、国民に明らかにしなくてはならない。

今、最も重要なことは、政府・産業界・家庭等の各層が、地球温暖化問題に対する考え方やわが国のあるべき姿、各々のポジションにおいてなすべきこと等について、真摯に責任を持った議論を行うことである。このことが、政府・産業界・家庭等の垣根を越えて、わが国温暖化対策のビジョンの構築につながると期待される。

地球温暖化問題は、国民全員参加型のウェーブとしなければ、京都議定書目標の達成はおろか、長期的視点からの温暖化対策など覚束ない。

当プロジェクト・チームは、一つの考え方として「税」による温暖化対策のあり方を検討したが、これをきっかけとして国民的議論が沸き起こることを期待したい。

その上で、将来の税体系の抜本的改革を見据え、「税」の導入が検討されるのであれば、「地球環境を保持する国民的ビジョン」の構築に一步近づくことになるだろう。

3. 国際対策...地球規模での温暖化対策

(1) 環境技術先進国 - 日本

国内対策である「税」は、グローバルな視点から見た温暖化対策としては、全く機能しない点が指摘できる。仮に、「税」でグローバルな対策を行うためには、世界共通の「税」を導入する方法があるが、環境に先進的なEUですら「共通炭素税」の導入に失敗した経緯があることから、実現は難しいものと考えられる。

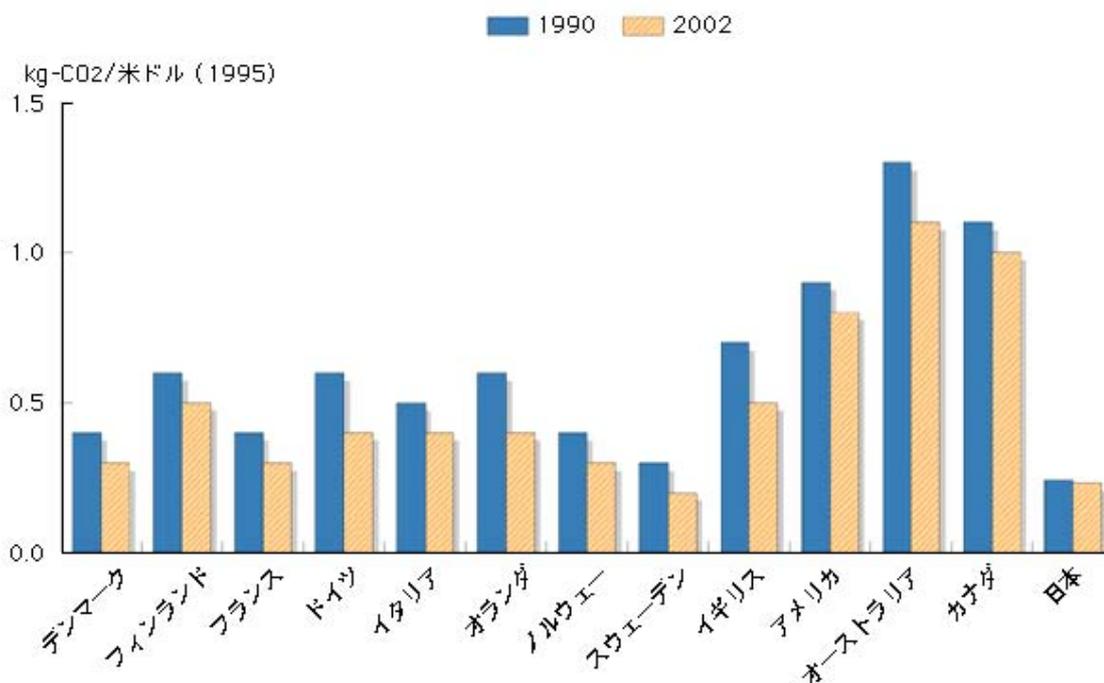
また、国際競争力に力点を置きすぎると地球規模での温暖化対策の観点で問題が生じる。

そこで「地球規模での温暖化対策」を考えた場合、わが国をはじめとした先進国のみが努力することで足りるのではなく、発展途上国をも含めた対応が必要となる。

既に述べたように、わが国は環境先進国としての地位を確保すべきであり、グローバルな視点から見た温暖化対策に対する役割において、どのように貢献できるかが重要な課題となろう。

こうした状況の下、わが国の環境技術は世界最高水準に位置づけられる(図表 22)。

(図表 22) 主要先進国における GDP 当たりの温室効果ガス排出量



資料：UNFCCC「GHGs Inventory」、World Bank

(出所)資源エネルギー庁 総合政策課 エネルギー情報企画室「平成16年度エネルギーに関する年次報告(エネルギー白書 2005)」

技術移転を通じた地球規模の温暖化対策に、環境技術先進国であるわが国が果たすべき役割は多い。

この場合、わが国の技術移転ポテンシャルを向上させることを考慮し、無償援助などの形ではなく、経済的協力・取引という形での取り組みが行われることが望ましいと考えられる。

(2) 具体的対策

京都メカニズム

グローバルな視点から見た温暖化対策の一つとして、京都議定書では、技術移転を行う上での具体的な取り組みである「京都メカニズム」を明記している。

「京都メカニズム」には、クリーン開発メカニズム(CDM)¹³、共同実施(JI)¹⁴、排出量取引¹⁵の3種類があり、同議定書目標達成のための補完的手法と位置づけられているが、地球規模での温暖化対策として有効な手法と考えられる。

特に、先進国と途上国間の関係においてはCDMが最も有効であり、「達成計画」においても活用が明記されている他、経産省や環境省としてもその取り組みの進展に期待を寄せている。

ところが、CDMによる排出量削減実績として認定されるためには、国連CDM理事会¹⁶でプロジェクトとして承認を得ることが必要であるが、2005年3月現在、日本政府が承認した16件のプロジェクトのうち、僅か2件が同理事会で承認されたに過ぎない。(図表23)

こうした背景には、補完的手法であるCDMばかりが進展することにより、国内での取り組みが疎かになるという懸念や、承認条件そのものの厳しさがあると考えられる。

地球規模での温暖化対策を強化するためには、「京都メカニズム」の活用が不可欠であり、国連CDM理事会における承認件数の増加に対して、わが国政府が果たす役割がキーポイントとなろう。

¹³ 先進国(投資国)が途上国(ホスト国)において排出量削減プロジェクトを実施し、クレジット(排出枠)を得る手法。地球規模で見た場合の排出量削減が可能というメリットがある一方、先進国の排出量削減が進まない可能性が指摘されている。クレジットの審査(国連)が厳格なため、認定されるプロジェクトが少ないというデメリットもある。

¹⁴ 先進国同士が協力して排出量削減プロジェクトを実施し、削減国(ホスト国)のクレジット(排出枠)を協力国(投資国)に移転する手法。途上国の排出量削減が進まない可能性があり、先進国総体の排出枠は変わらないというデメリットもある。

¹⁵ 先進国間でクレジット(排出枠)の取引を行い、総排出枠に余裕のある国から総排出枠に余裕のない国へクレジット(排出枠)を移転する手法。JIと同様、途上国の排出量削減が進まない可能性があり、先進国総体の排出枠は変わらないというデメリットがある。取引を行うためのマーケットが確立している必要がある。

¹⁶ JI及び排出量取引事業の認証については、2008年1月よりスタートの予定。

(図表 23) わが国で承認された CDM プロジェクト一覧

	CDM/JI	申請者	実施国	プロジェクト名	CO ₂ 排出削減量 予測	支援担当省庁
1	JJ	新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)	カザフスタン	熱電併給所における省エネルギーモデル事業	年間約6万2千 Ct	経済産業省
2	CDM	豊田通商株式会社	ブラジル	V&M Tubes do Brazil における燃料転換プロジェクト	年間約113万 Ct	経済産業省
3	CDM	電源開発株式会社	タイ	タイ国ヤラにおけるゴム木廃材発電計画	年間約6万 Ct	経済産業省 農林水産省
4	CDM	イネオス ケミカル株式会社	韓国	韓国ウルサン市におけるHFC類の破壊事業	年間約140万 Ct	経済産業省 環境省
5	CDM	関西電力株式会社 (e7基金を代表して申請)	ブータン王国	E7によるブータンでの小規模水力発電CDMプロジェクト	年間約500Ct	経済産業省
6	CDM	日本ベトナム石油株式会社	ベトナム	ランドン油田随伴ガス回収・有効利用プロジェクト	年間約68万 Ct	経済産業省
7	CDM	住友商事株式会社	インド	インド・グジャラット州在GF社HFC22製造プラントにおけるHFC23熱破壊による温室効果ガス削減プロジェクト	年間約338万 Ct	経済産業省 環境省
8	CDM	中部電力株式会社	タイ	タイ、ピット県におけるATB 初殻発電事業	年間約8.4万 Ct	経済産業省 環境省
9	CDM	電源開発株式会社	チリ	Graneros における食品工場燃料転換プロジェクト	年間約1.4万 Ct	経済産業省
10	CDM	東京電力株式会社	チリ	Peralillo における豚の尿尿からのメタン回収・燃焼プロジェクト	年間約7.9万 Ct	経済産業省
11	CDM	東京電力株式会社	チリ	Corneche and los Guindos における豚の尿尿からのメタン回収・燃焼プロジェクト	年間約8.4万 Ct	経済産業省
12	CDM	東京電力株式会社	チリ	Pocillas and la Estrella における豚の尿尿からのメタン回収・燃焼プロジェクト	年間約24.9万 Ct	経済産業省
13	CDM	昭和シェル石油株式会社	ブラジル	サルバドール・ダ・バイアでの埋め立て処分場ガスマネジメント・プロジェクト	年間平均約87万 Ct	経済産業省
14	CDM	新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)	ベトナム	ビール工場における省エネモデル事業	年間約1万 Ct	経済産業省
15	CDM	鹿島建設株式会社	マレーシア	マレーシア国マラッカ市クルボン最終処分場におけるIFG回収および発電CDM事業	年間約6万 Ct	経済産業省 国土交通省
16	CDM	清水建設(株)	アルメニア	エレバン市ヌバラシェン埋立処分場におけるメタンガス回収・発電プロジェクト	平均約13.5万 Ct	環境省 経済産業省 国土交通省

(注1) 2005年3月15日現在

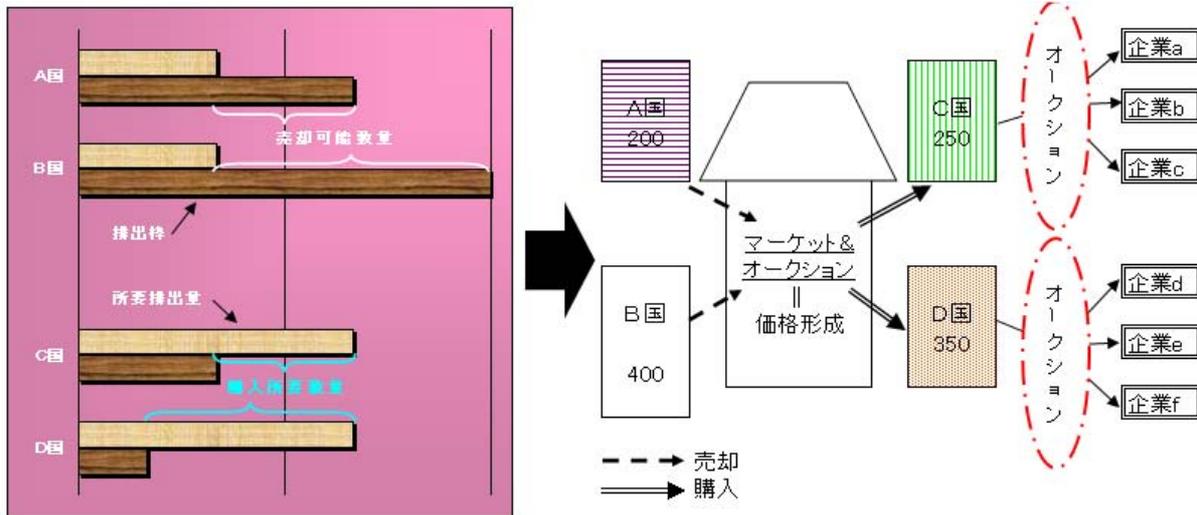
(注2) 4と7は国連CDM理事会で承認済み

(出所) 環境省作成資料

先進国間対策 = 排出量（権）取引

先進国間の対策としては、大阪大学社会経済研究所の西條辰義教授らが提唱している「上流オークション（排出権取引）制度」が参考になる。（図表 24）

（図表 24）上流オークション（排出権取引）制度概念図



同制度では、排出権を必要とする企業が、輸入段階でオークションによって排出権または排出権付きの化石燃料を購入する。すなわち、各企業の排出量上限について政府の介入を許さない、市場原理にまかせた制度である。同制度を機能させるためには、排出権価格を決定するマーケットの存在が重要である。

西條教授らの試算によれば、マーケットに排出権さえ潤沢にあり、価格が 1,000 円/Ct 程度という前提であれば、年間 2,000 億円もあれば十分に京都議定書の目標は達成可能としている。

ただし、米国が同議定書を離脱したことにより、流通価格は 300 ~ 500 円/Ct 程度になるとの試算もある。こうした背景には、マーケットにおける購入者は、温室効果ガスの削減目標が厳しい日本やニュージーランド程度であり、販売者は、逆に削減目標が緩やかなロシアや EU になるため、マーケット自体に広がりが見込まれている点がある。

従って、同制度の前提条件であるマーケットの創設というには厳しい面があると言えるであろう。

同制度が確実に機能するためには、日本が EU 排出量取引制度（EU - ETS）の市場に参加することにより、マーケットをワールドワイドに育成する役割を果たすこと等も検討する必要がある。

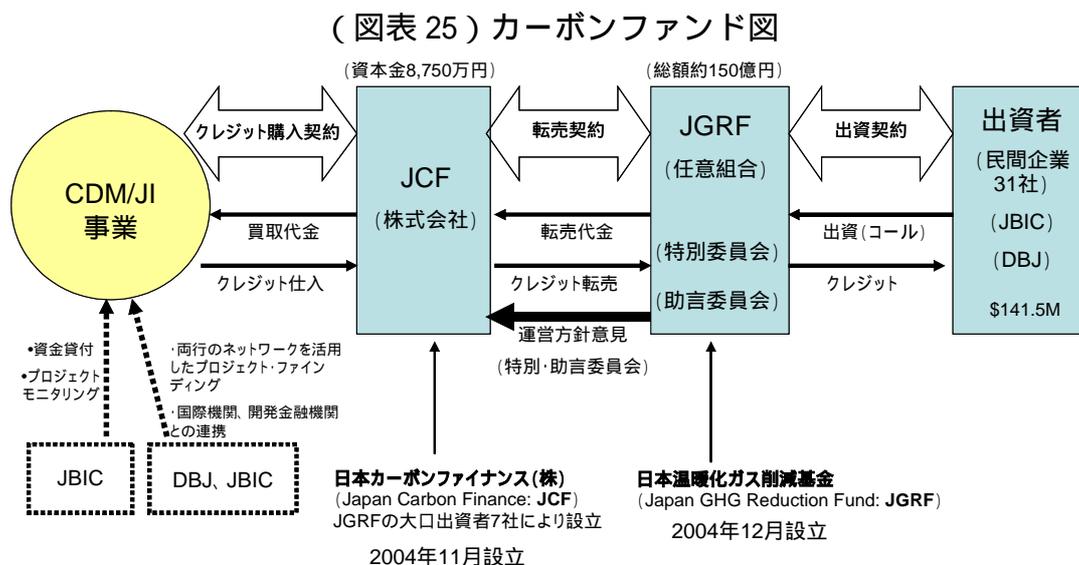
途上国間対策 = CDM

CDM は、排出量取引だけに頼らず、日本の省エネ技術を活用し、途上国の排出量削減を達成して新たな排出削減を生むことにより、結果的に日本の排出権として

獲得可能な制度である。

一方、先述のように国連によるプロジェクト承認が厳しいため、国連での認定件数拡大に向けて、日本が努力する必要がある。

C D Mが積極的に活用されるようになれば、ビジネスチャンスの可能性も内在していることから、世界銀行では、商社や電力会社を中心にカーボンファンドを設立し、将来のマーケット創出を目指している。(図表 25)



(出所) 環境省作成資料

わが国におけるC D Mプロジェクトでは、基本的には民間主導で政策が展開されている。

ただし、2012年には世銀が事業から撤退予定であり、「達成計画」に示した「率先垂範」を具体化する施策は数限りなく存在することから、C D Mプロジェクト拡大に向けては、政府の積極的関与が求められる。(図表 26)

(図表 26) C D Mプロジェクト拡大に向けて期待される政府の役割

-) 2013年以降のカーボンファンドまたはマーケット運営の引き受け
-) カーボンファンドへの民間企業出資に対する税制優遇措置
-) 国連C D M理事会におけるプロジェクト承認件数増加に向けたサポート

なお、わが国の会計制度においては、企業会計基準委員会の排出権取引専門委員会で検討が行われ、2004年11月に実務対応報告第15号「排出量取引の会計処理に関する当面の取扱い」により、民間事業者が自主的に京都メカニズムのクレジットを取引する場合の企業会計上、税務上の取扱いが定められており、企業サイドの取り組みをバックアップする体制が整いつつある。

政府開発援助（ODA）の位置づけの再考、途上国との連携

国家財政状況の悪化に伴い、わが国の政府開発援助（ODA）実績は減少の一途を辿ってきたが、グレンイーグルズ・サミットをきっかけとした貧困問題への対応のため、来年度のODAについては増加が見込まれている。

現状では、CDMプロジェクトがODAとして実施された場合には、当該CDMをプロジェクトとして認めないという方針が、京都メカニズムの運用ルールやCOP6¹⁷で打ち出されている。こうした背景には、ODA実績と排出量クレジットの双方を獲得する国は、虫が良すぎるという批判がある。

しかしながら、現状のODAの位置づけは、言うまでもなく途上国の経済発展を目的としているため、これを上手に温暖化対策活用することが可能となれば、地球規模での温暖化対策の観点からのアプローチが可能となる。

また、地球温暖化対策を巡る国際競争が活発化することにより、むしろ自国の産業活性化が図れるという視点がある。

CDMプロジェクトがODAとして実施される前提条件として、海外企業との公正な競争条件を担保できるのであれば、ODAの活用は、今後の温暖化対策を考える上でwin-winの手法となり得るであろう。

こうした中、OECDの開発援助委員会（DAC）において、2004年4月にCDMプロジェクトにおける投資を、新たにODA手法にカウントする方向性が合意された。これは先進国が受け取るGHG排出権の価格分を控除した部分に限られるが、新たな一歩であり、評価できる方向性であると言える。

更に、技術受け入れを果たした途上国とわが国との連携により、他の途上国への技術拡大に寄与することを推進することは、当該連携途上国の経済発展や自立を促すことにつながる。

こうした取り組みについても、わが国の排出権にカウントする方法などを検討するべきである。

¹⁷ 2000年11月、オランダのハーグで開催。1997年の第3回締約国会議（COP3）で採択された京都議定書を実施していくための細かいルールが決まり、各国の批准、発効など今後の温暖化問題解決の道筋が決まることが期待されていたが、時間切れで合意できず決着は延期という結果に終わった。このため、2001年7月にドイツのボンで再開会合が開催された。