

1. 新規方法論の策定 水素・アンモニア New!

水素・アンモニアの利用に関する方法論ができました!



- EN-R-010 再生可能エネルギー由来水素・アンモニアによる化石燃料又は系統電力の代替
- EN-S-043 非再生可能エネルギー由来水素・アンモニアによる化石燃料又は系統電力の代替
- EN-R-011 水素燃料電池車の導入 (再生可能エネルギー由来水素利用)
- EN-S-044 水素燃料電池車の導入 (非再生可能エネルギー由来水素利用)

水素の製造方法 (例)	考慮する付随的排出量			創出クレジットの種類
	製造	運搬等※2	使用	
電気分解 (自家消費再生電力)	×※1	○	×	再エネ
再生エネ熱活用	×※1	○	×	再エネ
バイオガス改質	×	○	×	再エネ
未利用の副生水素	×	○	×	省エネ
電気分解 (系統電力等※3)	○	○	×	省エネ
非再生エネ熱活用※4	×/○	○	×	省エネ
天然ガス改質	○	○	×	省エネ

- ※1: 製造設備の使用などに係る排出は要計上
- ※2: 原料の運搬、前処理、キャリア変換、圧縮・冷却、水素・アンモニアの運搬等
- ※3: J-クレジット制度の要件を満たさない再生電力自家消費などの場合も該当
- ※4: 廃熱の活用等の場合が“×”に該当

水素・アンモニア製造方法はクレジット量に反映されます!

製造方法による削減効果の違いは、製造・運搬等に係る付随的排出量として、クレジット創出量に反映されます。

再エネ由来の水素・アンモニアからは再エネJクレが創出されます!

再エネ由来の水素・アンモニアからは再エネJクレ、それ以外は省エネJクレが創出されます。

確認ポイント

J-クレジットや非化石証書等を活用した環境価値を再度J-クレジットで認証することはできません。また、製造段階において既にJ-クレジットを創出している場合は、重複登録・認証はできません。



2. 新規方法論の策定 バイオ潤滑油の使用 (WA-003)

工業潤滑油としてバイオ潤滑油を使用するとJ-クレジットが創出できます! New!



バイオ潤滑油を使用すると、化石由来潤滑油を廃棄焼却等する際のCO2が削減されます。

$$\text{ベースライン排出量} = \text{PJ実施後バイオ潤滑油使用量} \times \text{バイオ潤滑油のバイオマス由来成分割合} \times \text{ベースライン潤滑油の化石由来潤滑油比率} \times \text{廃棄ベースライン潤滑油の焼却・原燃料に使用される割合} \times \text{廃油焼却のCO2排出係数}$$

(PJ実施後排出量=0)

ベースライン潤滑油は、化石由来潤滑油に限定します。新規設備でバイオ潤滑油を使用する場合、ベースラインの化石由来潤滑油は使用量の95%とします。
使用済みベースライン潤滑油のうち、再生利用される分等を除き、焼却または原燃料使用される割合は90%とします。

<参考>

J-クレジット制度運営委員会

https://japancredit.go.jp/steering_committee/

3. 方法論の改定



共同配送への変更 (EN-S-037)

荷主の変更を考慮できるようになりました。従来は“トラック単位”で評価していたところ、“荷物輸送の仕事単位”にし、空輸送は付随的排出量として評価します。



バイオ炭の農地施用 (AG-004)

バイオ炭は施用先を鉅質土壌に限定しています。「日本土壌インベントリー」で土壌分類が「有機質土」ではないことを確認していたところ、新たに土壌調査でも「有機質土」ではないことを確認できるようになりました。



カーボン・クレジット市場のご案内 (2022年9月~2023年1月)

カーボン・クレジット市場の実証事業でJ-クレジットを取引できます。

<https://www.jpx.co.jp/equities/carbon-credit/index.html>

