

業種別意見ヒアリング 各社資料

株式会社三菱UFJ銀行
株式会社三井住友銀行
株式会社みずほ銀行

株式会社日本取引所グループ[°]
株式会社東京金融取引所

三菱商事株式会社
三井物産株式会社
伊藤忠商事株式会社
住友商事株式会社
丸紅株式会社

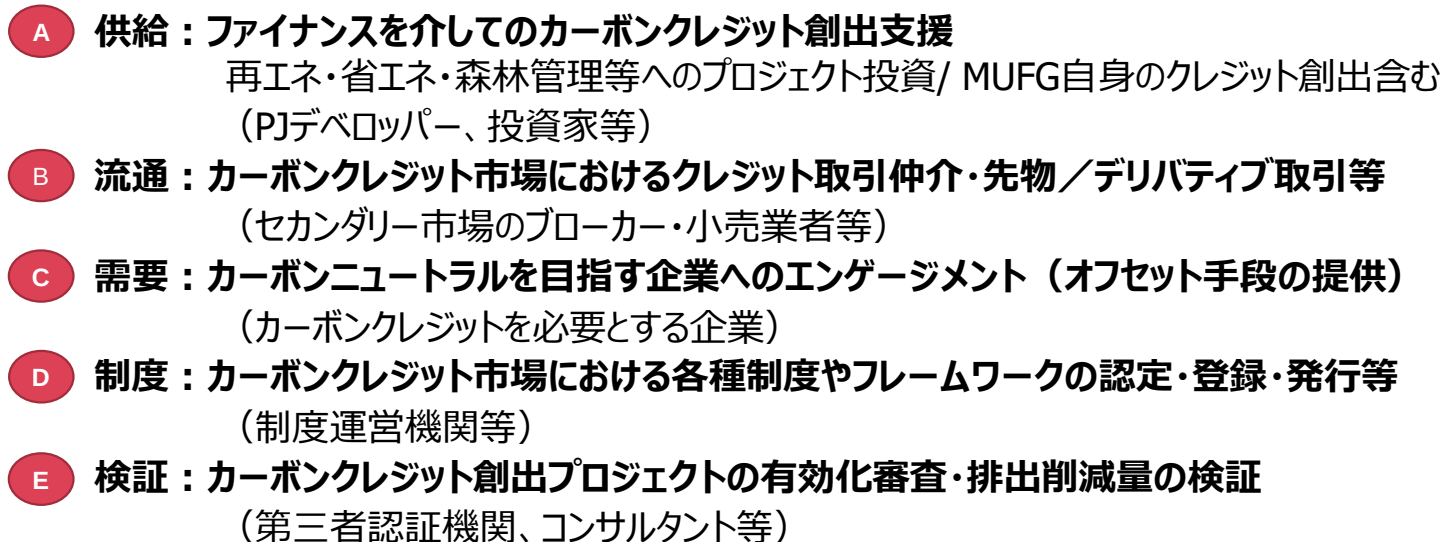
日本航空株式会社
全日本空輸株式会社

カーボンプレジットに関する 考え方・取組み・課題

三菱UFJ銀行

2022年1月24日

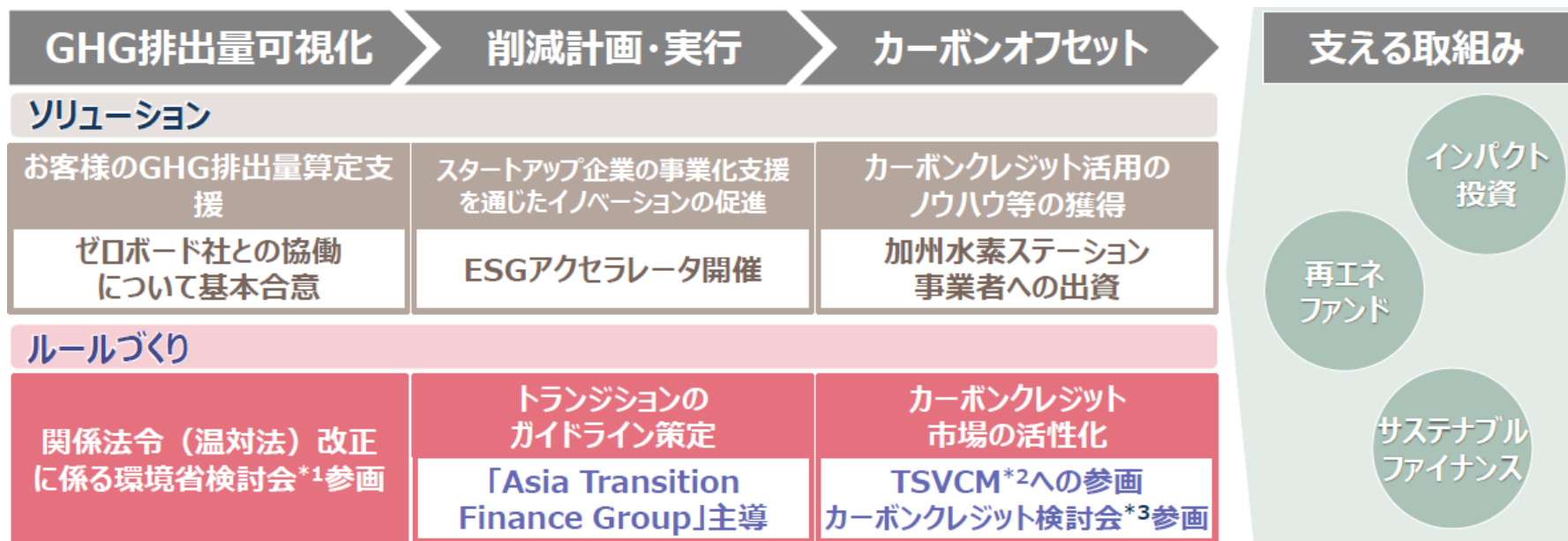
金融機関のビジネスとして、カーボンプレジット市場における各種取引やカーボンプレジット創出支援、顧客へのオフセット手段の提供等を想定



お客さまの脱炭素化支援に向けたカーボנקレジットの位置付け

お客さま、業界団体・官公庁と対話を行いながら、日本全体のカーボンニュートラルに向けた動きを支援すべく、日系・非日系約200社のお客さまのエンゲージメントを実施

グループ各社やグローバルにおける知見を活用し、バリュー・チェーン一体での付加価値を提供し、お客さまの事業転換を支援



*1. 温対法（地球温暖化対策の推進に関する法律）改正を踏まえた温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度検討会

*2. Taskforce on scaling voluntary carbon markets

*3. カーボンニュートラルの実現に向けたカーボン・クレジットの適切な活用のための環境整備に関する検討会

取組事例：米国カリフォルニア水素ステーション案件

米国CA州において、FirstElement Fuel (FEF)社への融資（2021年3月）及び出資（2021年11月）を行い、カーボンクレジットに関するノウハウを蓄積・活用

取組概要

- 弊行は2021年11月に三井物産やJBICなどが出資する米国CA州の水素ステーション（水素ST）事業者、FirstElement Fuel, Inc.（FEF社）に対するUSD25Mの優先株出資を実施
- 2021年3月、弊行はFEF社に対して乗用車FCEV用の水素ST建設資金USD50Mをローンで支援。更に、今後、FEF社はトラック等の商用車FCEV用の水素ST建設など更なる成長投資を計画しており、当社の事業拡大に向けたリスク資金をエクイティの形態で支援
- CA州はZero Emission Vehicle（ZEV）規制の導入により2035年までにガソリン車の販売が禁止。CA州政府はFCEV普及に向け、燃料の供給インフラ網である水素STの展開を優先課題に掲げており、州政府は2030年までに1,000か所の設置を計画（2021年11月現在48か所）

FEF社への出資の目的

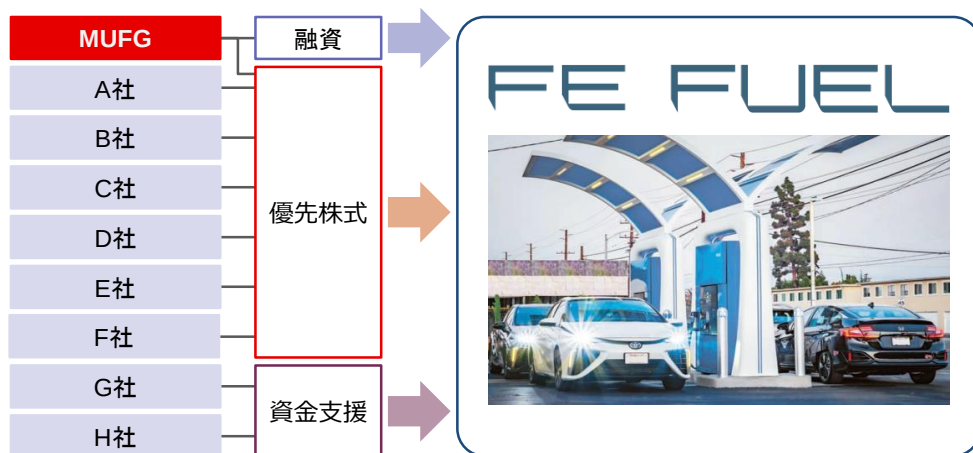
- 弊行は出資を通じて、FEF社の水素ビジネスの知見・ノウハウを吸収し、今後の水素バリューチェーン構築に必要な資金調達をサポートする役割を担う
- また、CA州では世界でもいち早く水素STのインフラ網拡充に政策的に取り組んでおり、今後弊行は本邦金融機関として、当社への支援を試金石に同地域における日系企業の水素関連ビジネスの展開支援を目指していく

FirstElement Fuel Inc.（FEF社）について

概要	■ 2013年設立、水素ST開発・運営を手掛ける米スタートアップ ■ 2021年11月現在、31か所の水素ST（乗用車向け）を運営しており、CA州においてシェア過半を占める最大手プレーヤー ■ 2025年12月までに累計100か所の水素ST建設を計画
事業構造	■ 当社の収入源は、水素STにおけるFCEV向け水素の販売のほか、水素ST運営により取得したCA州カーボンクレジットからの収入の2本立て

低炭素燃料基準（LCFS¹）クレジット制度について

概要	■ CA州では2030年までに輸送用燃料のCO₂削減（2010年比20%減）を達成すべく、クレジット制度を導入 ■ 基準値を下回るCO₂排出量でクレジットが発行され、基準値を上回ると罰金が発生。クレジットは事業者間で売買可能
特徴	■ 燃料消費・燃料製造過程で発生する排出量も規制対象
規制対象	■ ガソリンやディーゼルの製造及び輸入・販売業者



(注) 1. Low Carbon Fuel Standard

脱炭素化支援、特にカーボンドレジット活用支援における課題

グリーンウォッシュに関する課題

- 脱炭素化の取組みにおけるカーボンオフセット活用の位置づけ
- 国内外でのルールづくり
- クレジットの品質確保
- クレジット売買の量・品質の開示

クレジットの利用に関する課題

- 会計上の開示
- 自社製品のカーボンニュートラル化（ラベル）
- 日系企業が海外クレジットを取得した場合の取り扱い
- 削減系クレジット利用の時間軸

クレジット市場の形成・拡大に関する課題

- クレジットの品質確保
- クレジット売買の量・価格の開示
- クレジット売買にかかる手間・コスト
- 市場予見可能性
- クレジットの期間（創出事業が成立するか）

カーボンプレジット検討会

金融セクターヒアリング：プレゼン資料

2022年1月24日

三井住友銀行

ホールセール統括部

サステナブルビジネス推進室

カーボン・クレジット・レポート検討にあたっての意見

1. 目的に沿った制度設計

論点②・③

- 現在、ボランタリークレジットを購入・活用している需要家が、どういった意図で購入に踏み切っているかをヒアリングいただきたい。
- カーボンクレジット市場拡大の為、国内制度にボランタリークレジットを評価する柔軟な制度設計を検討頂きたい。例えば、スコープ1や2の削減として認める、オフセット量を報告することで一定の評価を与える、スコープ3の削減を評価する仕組み（例：GXリーグにおけるスコープ3も対象とした目標設定、スコープ3の見える化を支援する制度の設定等）
- 制度の創成期から誰からも批判されない完ぺきな最終形を目指すのではなく、その時点で需要家が求める最適なマーケットづくりを行うべきではないか。そこで一定の存在感を出し、グローバルなルール・メイキングに関わっていくことが日本裨益に繋がるのではないか。

2. 新技術へのファイナンス

論点⑤

- 新技術の普及促進には、CAPEX補助のみならず、OPEXへの対応も必要。
- 新技術等の導入によってカーボン・クレジットが創出され、そこから追加的なキャッシュフローが生み出せるならば、新分野への企業の投資促進にもつながる。また、金融機関としては、この追加的なキャッシュフローも視野に入れてファイナンスができるならば、よりカーボンニュートラルに向けた投資促進の後押しとなる。
- 足許のマーケット状況では、金融機関がマーチャントリスクをとって資金付けを行うことはハードルが高い。価格形成のメカニズムの明確化や、政府による買取保証によって、カーボンクレジットの価格の予見性を高める工夫も検討いただきたい。

3. 国際競争力のある市場

論点⑥

- 海外の質の高いボランタリークレジットが集まる市場を形成しなければ、JクレジットとJCMクレジットだけの閉ざされた取引量の小さな市場となってしまう。
- 海外の質の高いボランタリークレジットを集めるためには、日本の市場にはそれらクレジットの買い手がいるという期待感を持たせなければならず、そのためには、論点②③にもつながるが、国内制度においてボランタリークレジットをしっかりと評価する仕組みを作らなければならない。

第 1 回 カーボンニュートラルの実現に向けたカーボン・クレジットの適切な活用のための環境整備に関する検討会

事務局論点に対する意見

株式会社みずほ銀行

<事務局論点①～⑥に対する意見> ※以下頁数は第 1 回事務局資料

論点①(P16～):CN に向け、企業自身による直接的な排出量削減への取り組みが優先され、なお残る残余排出についてクレジットの活用を行うというヒエラルキーアプローチについては異論無し。

論点②(P18):(1)需要サイドの立場から、各種カーボン・クレジットが、NDC に寄与するのか、GHG プロトコルに寄与するのか、自主的な GHG 削減活動としての IR 発信に寄与するのか等を冒頭に明示して頂けると、後段の政策上の論点との繋がりも明確になるのではないかと。(2)ボランタリーカーボンクレジットの活用については、相当調整済みであることに重きが置かれているが、ボランタリーカーボンクレジットに関する相当調整については明確なルールが定まっておらず、相当調整済みクレジットを一定量以上安定的に調達できるようになるには時間を要するため、当面の移行措置として、相当調整がされていないクレジットについても、あまりにも低質なものが利用されないよう一定の質に関する要件等を設定しつつ、企業の直接的な排出量の削減にも使用できるようにする(P20)等、適切に利用できるようにすべきではないか。また、相当調整に関する国家間の調整やプロセスについては、調達でき得る現実的な時間軸も含め、民間企業や需要家にわかりやすく明示して頂きたい。(3)国全体の排出量削減という観点から NDC に寄与することが重要であることは異論無いが、既にクレジット分野でコストや経営体力をかけ先進的な商品やサービスの展開に取り組んでいる民間企業の取組の意義が著しく減じられ、取組意欲を損なうような政策は避けるべきではないか。

論点③(P19～):(1)P20 の記載は GX リーグにおけるクレジット利用を想定しているとして理解したが、温対法等国内法で定められた排出量報告制度での利用や、GHG プロトコル等の国際的枠組みとの一定の整合性が図れるような制度となるようご配慮頂きたい。(2)相当調整がなされていないボランタリークレジットについても一定評価することは異論無し。但し、新技術や吸収・除去系クレジットは長期的時間軸をもって検討する必要があるとあり、移行期は技術の立ち上がりの遅れや吸収・除去可能量の供給制約等から、特に多排出企業が必要とする規模でのクレジットの安定的供給に懸念が生じ得る。移行期については、多排出企業の需要等を支え得る高品質な森林保全由来等のクレジットについても評価するべきではないか(P21)。

論点⑤(P23～):移行期においては削減系のクレジットも適切に活用されるべきという記載に異論無し。吸収・除去系クレジットを創出する事業の育成や吸収・除去系クレジットの確保を推進する施策が重要となるため、新技術の社会実装を後押しするような枠組みを検討することにも同意。

論点⑥(P25):(1)グローバルの ESG 資金の誘導に向け、クレジットの流動性を高めていく観点からも、取引参加者は仲介業者や海外事業者も含めて広く参加可能とすべきではないか。CIX 等の海外取引所にもアクセスする参加者がいることで、海外取引所との裁定取引を通じて価格が安定化する可能性がある。また、海外市場へのアクセス確保という観点からも、取り扱うクレジットは、Jクレジットや JCM だけでなく、ボランタリーカーボンクレジットも含めるべきではないか。(2)価格の公表は銘柄毎に CO2 1t あたりの値段として公表する等、銘柄間の比較がし易い形式が望ましい。(3)相対でも取引可能である中、本市場（取引所）での取引メリットについて整理すべきではないか（例：資金決済やクレジット振替機能の整備、取引所でのオークション実施等）。(4)特にボランタリーカーボンクレジットについては、市場流動性が高まれば、クレジットに関する会計基準の考え方についても再度整理が必要となるのではないかと。会計基準の改定については、スムーズな対応が出来るよう準備期間を十分に設けて頂きたい。

<事務局資料に関する論点①～⑥以外の意見>

GX リーグについて(P4):(1)多排出産業かつ現状の技術での排出削減が困難な産業と少排出産業を同列に取り扱うのは難しい。目標水準の設定等においては、国内産業政策やエネルギー政策と整合し、日本産業特有の事情を反映させる等、多排出産業かつ代替技術が現状存在しない産業の成長を阻害しない仕組み、かつ、業界毎のロードマップとの整合を図り、移行期においても適切に目標設定や評価を実施できる仕組みとすべきではないか。(2)企業の自主的な排出削減行動をより促すため、本枠組みに参加する企業の排出量や排出目標に関する情報を一元化するプラットフォームの整備も併せて検討してはどうか。

本検討会のアウトプットについて(P13):カーボン・クレジットについては国際動向や市場環境の変化が激しいため、検討会のアウトプットについては適宜見直しを図れるような立て付けとしてはどうか。

以上

〈基本的視座〉

カーボン・クレジット取引の活性化、さらに期待される本格的なカーボンプライシングの機能発揮のためには、取引所（市場）などの流通市場の役割以上に、カーボン・クレジットの需給を作り出す排出量取引の制度（今回はGXリーグ）や関連インフラ等の設計が、市場機能の発揮に適したものになっていることが重要と考えます。

A 実証実施について

- 今回は実証事業ではあるものの、取引所市場は期間限定で開設するものではなく、また、GXリーグが2030年の削減目標としていることと整合性を考えると、実証後も市場に参加者が継続して参加するよう、実証終了後も市場は存続する旨を明確に示しておくことが望ましいと考えます。
- また、実証後の本格的な取引に備え、カーボン・クレジットそれ自体、あるいはそれを取り扱う参加者や市場における法的根拠等の整備についても整理しておくことが望ましいと考えます。

B 取引参加者、売買機能について

- クレジットの実需だけでは取引が活発に行われることが想定しづらく、多様な主体が制約なくカーボン・クレジットを売買し、市場にオープンに参加できることが、市場での流動性の鍵を握ります。
- その観点からは、GXリーグの参加者以外の方の投資家等が参加できること、海外投資家や取引に不慣れな事業者からの委託を受けて注文を市場につないだり、流動性を供給したりする証券会社等（ブローカー/ディーラー）が確保されることが望ましいと考えます。

C クレジットの登録簿について

- 本格的なカーボンプライシングの機能を発揮するためには、市場での価格形成を行っている金融商品同様、インフラであるクレジットの登録簿が取引成立後の決済を円滑かつ効率的に行えることも重要な要件となります。具体的には、国が運営する各種クレジットの登録簿と、市場や参加者が系統的に接続できることが望ましいと考えます。

2022 年 1 月 24 日

東京金融取引所

1. 論点①(自らの排出量削減とクレジットの活用の関係)について

- ヒエラルキーアプローチの考え方は当然共有されるべきであるが、今後、排出量開示の対象を直接排出者中心から、Scope2、Scope3 と拡大させていく局面においては、例えば、生産抑制しか有効な削減の方法がない中小企業も対象となるため、排出者間の調整のインフラが必要。
- 削減投資が困難な中小企業が削減投資に積極的な大企業からクレジットを買うことで、削減投資が社会全体で効率化し、促進される効用も従来以上に重視すべき。

2. 論点②(クレジットの種類と性質の整理)及び論点③(国内各種制度での取り扱い)について

- 従来、Scope1 を中心に様々なクレジット制度が構築されており、引き続きニーズに応じて活用されるべき。
- 今後は、これらに加え、Scope3 を中心とする直接排出者以外への取組みとして、より汎用的に多くの企業が活用しやすい標準化したボランタリーなクレジット制度を設けることによって、従来の制度を補完することが考えられる。

3. 論点④(クレジット活用の価値訴求)について

- 排出量の価値に関する情報開示については各種の世界的な動きがあり、それらに準じた方法でわが国においても開示が行われることにより、円滑な取引が促されるものとする。
- その際、クレジットの開示にあたっては一定の留意事項を記すことは合理的と考える。

4. 論点⑤(新技術・行動変容の推進)について

- 我が国の野心的な削減目標(2030 年▲46%減)に向けて、広く様々な主体による排出削減にインセンティブを与え、社会全体の中で限界削減費用が低い取組みから削減を進めるという考え方を全面的に支持する。
- この考え方の実現に向けて、削減系のクレジット、森林吸収系のクレジットなどのほか、我が国の技術ベースの除去クレジットなどを通じて技術開発を促し、経済成長の起爆剤とするような仕組みを構築するべきであるとする。

5. 論点⑥(カーボン・クレジット市場の基本設計)について

- カーボン・クレジット市場において実勢価格が適切に形成され、これを企業が参照し、企業経営に反映させることで、企業の行動変容が促されることが重要と考える。
- そのためには、情報開示を拡充し、できるだけ幅広い企業に対し、自らの排出量を算定させることによって、削減努力を促すことが重要である。
- また、カーボン・クレジット市場に関しては、できるだけ幅広い企業が市場取引に参加できることが望ましく、市場への直接参加だけでなく、仲介業者による受託取引を積極的に活用すべきであるとする。
- なお、カーボンの実勢価格が適切に形成されるためには、日々沢山の取引が行われる流動性のある市場でなければならない。そのためには、標準化した取引については、ザラバ方式で日中いつでも取引ができるようにすることが必要と考える。
- 個別のプロジェクトにより創出されるカーボン・クレジットについては、必ずしもザラバとする必要がないため、取引頻度、取引量に応じた市場形態(マーケットプレイス方式等)とすることが利用者の利便に資するとする。

以 上

論点② クレジットの種類と性質の整理

黒字：事務局資料抜粋
赤字：弊社質問・コメント

		既存手法・技術 (<u>インベントリ内</u>)	新規手法・技術 (<u>インベントリ外</u>)
現状NDC <u>反映可</u>		【国内の追加削減・吸収】 (例) J-クレジット・JCM・ 相当調整あり海外ボラクレ ⇒ 国内各種制度において直接排出・サプライ チェーン排出のオフセットに使用可 (論点③) • 国内各種制度とは具体的に何か？ (e.g. 温対法・GXリーグ)	将来的にインベントリ登録された際は、 NDCに反映可能
	日本への <u>裨益性有り</u>	【世界への貢献】 (例) 相当調整なし海外ボラクレ ⇒ 国内各種制度においてサプライチェーン排出の オフセットに使用可 (論点③) • 企業は、どの国内制度に沿ってサプライチェーン 排出量を報告、そのオフセットを訴求するのか？ • 一部の民間企業は、国内制度と直接結びつか ない自主的取組みとして、直接排出見合いに 相当調整なし海外ボラクレを購入している。クレ ジットレポートでは、企業の斯かる自主的行為 を否定するものではない、との建付けか？ • 日本への裨益性有無をどう評価するのか？	
現状NDC <u>反映不可</u>	日本への <u>裨益性無し</u>		【将来の削減・吸収に向けた投資】 (例) DAC由来のクレジット・Jブルークレジット ⇒ 将来のNDCへの活用に向け、足元からサポート する枠組みが必要 (論点⑤) • 現状NDCに反映不可である中、こういったサポ ートが考えられるのか？ • 既存手法・技術のクレジットと比べ価格（コス ト）が高いことが想定される中、当該クレジットを 高額でも需要家が買うインセンティブ形成が必要 である。

第一回カーボンクレジット検討会に於ける論点に対する弊社意見

論点①自らの排出量削減とクレジットの活用関係：

- ✓ 自身による排出削減を優先し、その努力をしてもなお残る残余排出についてクレジットを活用するという基本的な考え方には賛成するが、日本に於いては国内削減コストが他国比高く（再エネ資源が限定的、省エネ技術は既に広範囲で導入済み）、日本での実排出削減を最優先と位置付けることにより企業の競争力を損なうこと懸念。例えば、日本裨益につながる活動によって生み出されるクレジット（相当調整があるもの、現時点ではJCMクレジットを想定）の活用も、日本国内の実排出削減と同等程度の優先順位付けがされることで、結果として日本の削減目標達成・脱炭素潮流下での競争力維持に向けメリットが大きいのではないかと。

論点②クレジットの種類と性質の整理：

- ✓ 日本の将来の削減を見据え必要な技術（CCUS・水素・アンモニア・DAC等）を促進するクレジット制度設計が必要ではないか。
- ✓ 例：DAC由来JCMクレジットの削減価値評価（通常のJCMとは価値を分ける）、水素/アンモニア製造者への証書（GOの様なもの）発行

論点③国内各種制度での取り扱い

- ✓ 将来的な水素・アンモニアの安定供給基盤構築に向け、その開発案件のCapacityに証書を付与することにも一考の価値があるのではないかと。
- ✓ 例：既に高度化法適用とされているブルーアンモニアに加えて、生産国でのCCSプロジェクトから生まれるCCSクレジット（ブルーアンモニア製造に係わらない、周辺他産業からの排出をCCSしたもの）を一定数量高度化法で活用できるようにすることで、受け入れ側のタイミング（混焼プラント数を増やす、専焼プラント建設等）を待たずに、競争力あるCCS適地へのアクセスが可能になる。

論点④クレジット活用の価値訴求

- ✓ コンプライアンスクレジットについては、そもそもパリ協定下に於いてNDCへの活用が認められているものであり、この事実以上にオフセット価値表示に制限を設けることは不要と考える。

論点⑤新技術・行動変容の推進

- ✓ CCUS技術の活用は日本の目標達成に向け重要なFactorと認識。同技術の開発・投資を促進すべく、日本が先導役となり国際社会に働きかけていくこと期待。

論点⑥カーボン・クレジット市場の基本設計

- ✓ カーボン・クレジット市場設立により、世界のESG資金の誘導を目指すのであれば、排出規制含む制度が整っている等予見性が持てることが投資家の目線で重要（個々の取引の透明性だけでは不十分）。また、資金の向け先として、①日本の排出削減につながる（2030年のみならず将来も）、②日本企業の成長に貢献すること、を満たす必要があり、取引できるクレジットにも条件が必要（欧州の様に我田引水の水精神で制度設計する）。

第1回カーボン・クレジット検討会に関するヒアリング =伊藤忠商事回答=



▶ 弊社意見につき、下記の通りご回答申し上げます。

論点	弊社回答
①	▶ ベースライン型の削減クレジットであっても、追加性が正当に認められ、ヒエラルキーアプローチに沿っている限り、バリューチェーン外の排出を回避するものであっても長期的な活用を視野に入れて良いと考える。
②	▶ クレジットの種類と性質の整理については、具体的な基準の設定が必要。 ▶ 一方で、「質の高いクレジット」とされる除去・吸収系のクレジットについては供給量が少なく、高値で提供されるケースが多いのが実態であり、回避削減系クレジットの活用が可能となることが望ましい。
③	▶ 相当調整されたボランタリークレジットの供給量確保が限られると思われ、当面は相当調整されていないボランタリークレジットも直接排出量削減に使えるようにするべき。移行期については実態に即した対応が必要と考える。
④	▶ 特段の異論無し。排出削減の他の付加価値に関し需要家が評価しやすいような情報提供は推奨されるべき。
⑤-1	▶ 削減系のクレジットも適切に活用されるべきことには賛同。 ▶ 技術ベースでの除去クレジットやブルーカーボンは高コストであり、市場価格で決まるクレジット価格に加えた補助金によるインセンティブが必要。
⑤-2	▶ 論点⑤-1でのコメント通り。新技術の社会実装、普及のためにはクレジット等の手段での後押しが必要と考える。 ▶ イベント等へのクレジット活用についてもニーズが高まっている理解。
⑥	▶ カーボン・クレジット市場のあるべき姿については、GXリーグ参加者及び有識者とで検討・整理する方向との理解。 ▶ 一方、GXリーグの参加要件で、野心的な削減目標設定とクレジット購入がセットで義務化されることにより、参加企業数の確保が難しくなることも予想され、参加要件については柔軟性が必要と思われる。 ▶ カーボン・クレジット市場ではボランタリークレジットも含め、流動性やコストも鑑み、除去・吸収系のみならず、削減系についてもある程度の基準を設けて取り扱えるようすべきと考える。

論点に対する住友商事意見

パリ協定の目標達成のため、実効性を伴ったあらゆる手段を総動員すべき。カーボンクレジットについては、同目標達成に資するよう、グローバルベースで通用する目標設定や、対策の推進、情報開示に係るルール整備を行い、活用されていくべきと考える。

論点①：自らの削減との関係の整理

- 現状の事務局整理方針に異論なし

論点②：クレジットの種類と性質の整理

- クレジット種類を吸収と削減で区別し、吸収だけでなく削減のための技術革新にも資金が流れるクレジットが必要

論点③：国内各種制度での取り扱い

- 国内各種制度で活用可能なクレジットの整理が必要

論点④：クレジット活用の価値訴求

- クレジットを活用し、脱炭素を宣言することに、一種のグリーンウォッシュと受け止められてしまうリスクがある。クレジットを活用することが地球規模で脱炭素に繋がっていることの啓発が必要

論点⑤：新技術、行動変容の促進

- 現状の事務局整理方針に異論なし

論点⑥：カーボン・クレジット市場の基本設計

- 業種毎に削減難度が異なるため、業種別にベストプラクティスを基に参照目標を設定することや、クレジット使用枠を設ける等、踏み込んだ設計にする必要
- クレジットを扱いやすい会計・税務上の設計が必要
- 国際的な排出権の信頼性や制度の透明性確保、手続きの効率化のためのDXの推進
- 質が高い海外ボランタリークレジットの定義の明確化

● クレジットは「金融商品」として、管理されたルール・制度のもとで発行されたものでなくてはならない。

- ・ 現状排出量が適正であるか。MRVが全社で統一されている必要がある。
- ・ 目標排出量が適正であるか。それに割り当てられる排出枠は1トン同じ価値であるべき。
- ・ 市場全体で排出枠が不足したときに利用できるクレジットを規程する場合、J-クレジットの他、パリ協定で定められたJCM、6.4ERs、相当調整されたボランタリークレジットなどが公的であるための担保が必要。（少なくともダブルカウントがない）
- ・ 但し、当面は一定の条件を満たすボランタリークレジットの利用も可能にすべき。（J-クレジットやJCMはじめ相当調整されたクレジットが供給不足のため）或いはパリ協定で定められた12年以降発行のCERなど指定クレジットの範囲を広げるべき。
- ・ 一般的に各社30年度や50年度の目標は持っているが、それだけでは取引には要件不足。少なくとも3-5年ごとに目標がないと取引は活発にはならない

● 問題点ほか

- ・ 企業の排出量目標は海外を含めた事業全体。国内分だけを切り出す必要がある。
- ・ 通常排出量取引はScope1のみを対象とするが想定は。（Scope2は電力会社のScope1であり本取引において一般企業には不必要）
- ・ Scope3や海外排出分のオフセットにはボランタリークレジットでもよいのではないか。その場合、区分けルールの明確化が必要。
- ・ 自主的かつ市場ベースがどこまで浸透するかは疑問。（*金融面でのTCFD、IFRS開示義務などのルール化が法的ではない自主を意味するのか？*市場取引が成立するまでにクレジット市場は大きくなるのか。過度な期待ではないか？（国内クレジット市場規模：現状50-200億円程度、30年頃に5,000億円程度としても取引市場が成り立つのか？）

クレジットの価格、性質

- JALは省燃費機材への更新・運航の工夫・SAFの活用により、2030年に2019年対比CO2総排出量10%削減、2050年にネット・ゼロエミッションを目指していますが、足もとではCORSIA対応などクレジットの活用も必要になってきます。クレジット市場においては、**取引価格のオープン化、供給促進による価格の低廉化**が実現されること、かつ、**CORSIA認証クレジットが多く取り扱われること**が望ましいと考えております。
- 「ボランタリークレジット等(相当調整済を除く)については、サプライチェーン排出に活用されることが望ましいのではないか」との記載がありますが、航空セクターはSAFの本格的な商用化までは実質的なSCOPE 1のCO2排出削減が困難であることから、**移行期間におけるボランタリークレジットの活用によるCO2削減の余地**を残していただけると幸いです。

制度設計

- JALでは、お客さまご自身がCO2削減プロジェクトに投資（クレジットを間接的に購入）することにより、航空機利用によるCO2排出量をオフセットできる仕組みを提供しています。**SCOPE 3のCO2削減についても評価されるような制度**が存在すれば、お客さまの積極的な利用につながり、さらなるクレジットの流通促進および低炭素活動促進につながるのではないかと考えております。
- クレジットによるCO2削減の評価の指標として「量(海外ボランタリークレジットが中心)」と「質(J-クレジットやJCMなど)」の**両面を考慮した制度設計**を検討いただければ幸いです。例えば、SCOPE 1～3の削減量(定量面)や、低炭素行動への積極的な取り組み(定性面)がそれぞれ評価され、ESG投資や公共調達などの場面で企業のインセンティブにつながるような仕組みがあれば、よりクレジット市場の活性化につながるのではないかと考えております。

第1回カーボン・クレジット検討会で提示された論点に対する弊社意見について

- 全般：
- ・カーボン・クレジットの目的・位置づけの明確化を望みます。
 - ・需要者の身の丈にあった制度設計を望みます（使い易い、報告等過度の負担にならない）。

論点①：自らの排出量削減とクレジットの活用との関係

- 「CNに向けて、自身の排出量の削減を着実に進めていく観点からは、自身による排出量削減が優先され、その努力をしてもなお残る残余排出について、クレジットの活用を行う」という基本的な考え方は、弊社方針とも合致しており、賛同致します。

論点②：クレジットの種類と性質の整理

- 国際線事業はCORSIAが適用される一方、国内線事業等からの排出に対して、どのクレジットで調達すべきか明確に定まっていないため、クレジットの性質を踏まえた、国内各種制度での活用の在り方を検討・整理頂くことは、今後の弊社がどのようなクレジットを調達すべきかの判断材料になるものであり有用であると考えます。

論点④：クレジット活用の価値訴求

- クレジット活用については、レピュテーションにも関わることから一程度の透明性が必要と認識しておりますので、開示ルール・目安の整備をお願いしたいと思いますが、参加者にとって過度な負担とならないことを望みます。

論点⑤：新技術・行動変容の推進

- 新技術を促進する観点からも、新技術ベースのクレジットも認証される枠組みの構築を希望致します。

論点⑥：カーボン・クレジット市場の基本設計

- 現状、クレジット取引は相対が主であり、価格が適正であるか不明確と認識しておりますので、カーボン・クレジット市場の創設については賛同致します。
- 流動性に加えて、クレジットの「質」は重要と考えておりますので、認証体制や取り扱うクレジットの対象は慎重に検討すべきと考えております。
- 市場活性化の為には、より多くの関係者の参加が必要と認識しておりますが、適正な価格公示の観点からは、過度な投機資金が入らないように参加者要件を決定すべきと考えております。