

本協議会におけるCO<sub>2</sub>カウントの検討体制について（案）

令和3年10月

メタネーション推進官民協議会事務局

- 本協議会において、CO<sub>2</sub>カウントを検討テーマの一つとして取り上げ、委員より多岐にわたる様々なご意見をいただいているところ。（別紙参照）
- CO<sub>2</sub>カウントに関する論点の整理や方策の検討に当たっては専門的な知見を必要とするため、本協議会の下にタスクフォースを設置して検討を進め、本協議会にフィードバックすることとしたい。
- タスクフォースのメンバーについては、本協議会委員等から、特にこの分野に知見を有する者を事務局において選定する。

### 第1回でいただいた主なご意見

- 合成メタンの社会実装を進める上で、その環境価値を確立し、需要家の導入インセンティブを高めることが重要。国境間のCO2のカウントに関する課題の解決が必要。
- 合成メタンは、電力会社とか製造業の方とかによるメタネーションもあるかもしれない。MRV、国際標準化を作るときの仕掛けをどういうふうに考えていくのか。
- CO2のカウント、価値、帰属の問題をどうしていくのかというのは、実際に進めていく上では大変重要。合成燃料についても同じ問題が発生するので、協調体制をとりながら取り組んでいく必要がある。
- 国家としてのカウントという部分でいくと、IPCCのインベントリに書き込んでもらうことが重要なので、早めに進めていったほうがいい。
- 需要側の立場として、カーボンゼロの定義が、国際的な標準という観点でどのように捉えられるのか、それをこの中でどのように進めていこうというところが、気になる部分。
- カーボンニュートラルメタン利用時のCO2排出量のカウンティング整理は極めて重要。JCMなどと合わせて、相手国としっかり議論していくことも大切。また、カントリーリスクが小さい国での事業化が重要。
- ヨーロッパなど非常に環境対策が進んでいるので、そういうようなところでの適用例なども調査いただけるとありがたい。
- 環境改善効果の見える化は重要。メタネーションについて、カーボンニュートラルメタンとしての見える化みたいなのを進めていかないと、普及の阻害要因もあるということで、しっかり検討していく必要がある。
- カーボンニュートラルLNGのCO2削減効果をどう取り扱うかによって、競争力を失う可能性もある。早い段階でカーボンニュートラルLNGのCO2削減効果をどう取り込むか議論していきたい。

### 第2回でいただいた主なご意見

- IPCC、GHGプロトコルなど国際ルールの構築に向けて、国境を越えるケースの考え方の整理、国際標準化、具体的なスケジュールも加味したような取組の進め方について、本協議会で示してほしい。
- 国際標準化を期待するタイミングからバックキャストして具体的な進め方を検討することが大事。関係国とのネットワークが重要になるので、戦略的な体制づくりを早い段階から検討できる体制が重要になる。
- さまざまなユースケースを想定した上で、地球規模でカーボンニュートラルに資するものであるという認識の下、実施の主体、メタネーションの利用主体にとってインセンティブにつながる環境価値の顕在化、制度設計に期待。
- 合成メタンのカーボンニュートラル効果の見える化、あるいは制度上の位置付け、国際標準化について、国が前面に立って推進してほしい。
- カーボンニュートラルメタンの環境価値確立が、供給サイド、需要サイド双方にとって

**重要な要素。国際的な枠組みが必要。**

- 海外の再エネ確保という視点は欠かせないが、C02 の帰属の問題が避けられないので、ロードマップを書いて取組を強化していくことが必要。工場内で C02 排出をリサイクルしていく場合は、C02 の国境を越えた帰属の問題は不要になるので、比較的早くやれる部分はあるかと思う。
- C02 排出のカウントについては、原料となる C02 の排出者とメタンの製造者と需要家、それぞれにインセンティブ、何がしかの C02 クレジットが帰するような、サプライチェーン全体にメリットがある制度設計にすることが必要。
- 海外で回収した C02 を原料とするケースも想定されるが、メタネーションを日本の CCU として捉えるなら、まずは日本国内で発生した C02 を原料とするところが起点かと思う。
- JCM を抜本的に強化する必要がある。CDM のような制度は導入が難しいし、ボランタリークレジットでは日本で削減を認めることが難しいので、今後は JCM も柔軟に強化して進めていくことが必要。
- 国際海運の IMO では排出量の算定が確立されていない。船舶燃料は UNFCCC と IMO の境界をまたぐため、IMO が GHG ライフサイクルガイドラインの策定を目指して議論が始まったところ。ガイドラインが固まった段階で国際的な C02 輸送に関する評価ができる。
- 航空について ICAO では CORSIA というルールができています。CORSIA に対して日本の JCA が、どうアプライできるかという議論を今している。
- メタン化に用いる C02 と、合成メタンを燃焼した以降における C02 の帰属はどうなるか、この辺の制度化と C02 量に関する定量的な把握等をどうしていくのが重要。