

航空分野におけるCO<sub>2</sub>削減取組に関する調査検討委員会  
第3回（2022年度第1回）「市場メカニズム小委員会」  
議事要旨

日時： 2022年10月12日（水）10:30-12:00  
場所： 運輸総合研究所2階会議室（ウェブ同時開催）

出席者：（敬称略）

座長	高村ゆかり	東京大学未来ビジョン研究センター教授
座長代理	山内 弘隆	一般財団法人運輸総合研究所所長、武蔵野大学経営学部特任教授、一橋大学名誉教授
委員	鈴木 政史	上智大学大学院地球環境学研究科教授
	大塚 洋	定期航空協会理事長
	平野 佳	日本航空株式会社総務本部ESG推進部企画グループアシスタントマネージャー
	高橋健太郎	公益財団法人地球環境戦略研究機関（IGES）気候変動とエネルギー領域副ディレクター
	本郷 尚	株式会社三井物産戦略研究所シニア研究フェロー
	木村 範尋	経済産業省産業技術環境局地球環境対策室地球環境問題交渉官
	内野 泰明	経済産業省産業技術環境局環境経済室企画官
	勝間 裕章	国土交通省航空局カーボンニュートラル推進室課長補佐
	鈴木 純	国土交通省航空局航空ネットワーク部空港計画課課長補佐
	山本 泰生	環境省大臣官房環境経済課市場メカニズム室長
	小畑 一久	環境省地球環境局国際脱炭素移行推進・環境インフラ担当参事官室国際企画官
	宿利 正史	一般財団法人運輸総合研究所会長
	佐藤 善信	一般財団法人運輸総合研究所理事長
	奥田 哲也	一般財団法人運輸総合研究所専務理事、ワシントン国際問題研究所長、アセアン・インド地域事務所長
藤崎 耕一	一般財団法人運輸総合研究所主席研究員、研究統括	

事務局 運輸総合研究所：竹内、黒川、松坂、矢内、室井  
MRI：新地、安部、宮前、安川

欠席 杉森 弘明全日本空輸株式会社経営戦略室エアライン事業部GXチームマネージャー

議題：

- 1 2022 年度の調査研究事業について
- 2 炭素クレジットに関する最新動向について
- 3 炭素クレジット需給及び市場メカニズム関連政策の最新動向
- 4 意見交換

配布資料

議事次第

委員名簿

資料 1-1、1-2 2022 年度の調査研究事業について

資料 2-1 二国間クレジット制度(Joint Crediting Mechanism (JCM))の最新動向  
(環境省資料)

資料 2-2 J-クレジット制度の最新動向と GX リーグ等の取組状況に関して (経済産業省資料)

資料 2-3 ボランタリー市場の最近の動向 (三井物産戦略研究所資料)

資料 3 炭素クレジット需給及び市場メカニズム関連政策の最新動向

参考資料 第 41 回 ICAO 総会における環境関係の決定内容 概要 (国交省資料)

<議事要旨>

各発表者からの資料の説明後、以下の質疑、意見交換が行われた。

- 直近の ICAO 総会における議論及び決定事項が今後本委員会での検討に与えるインパクトについてご意見を伺いたい。2024 年以降のベースラインが 2019 年の 85%水準に定まったことで、削減義務量が増加する方向性であるとのことだが、それによって、日本としては、今まで以上に取組をスピードアップさせる必要があるのか、コスト増につながる可能性はあるのか、もしそうであればそのコストをどのように吸収するのかといった議論が展開されることになるのだろうか。本委員会でこういった事も検討すべきであるとか、これをもっと急いで検討すべきであるといった影響について伺いたい。
- ご質問に対するお答えとなる内容も含めつつ、全体的に意見を述べる。パリ協定 6 条 4 項のメカニズム (CDM の後継となる国連メカニズム) がいよいよ動き出す段階に入った。今後、国の CO2 削減目標達成に使用されるクレジット量は増加すると考えており、その大きな供給源がパリ協定のメカニズムとなるため、この動向は本委員会でも注視していくべきである。特に、どのような方法論が認められるのかが、供給量にも影響を与える (ボランタリークレジットが先行している“除去”由来のクレジットが適格として認められる動きがある)。また、6 条 4 項のメカニズムも CORSIA 適格ユニットの対象となってくるものと思われるため、そういった面でも重要。立ち上がったばかりだが、今後、ボランタリークレジットとそれ以外のクレジットを融合する、ブリッジとしての役割を果たすことになると考えている。相手国の能力構築など時間はかかる部分もあるが、6 条 4 項の動きに併せて、そのルールが活発化されてくるものと考えられる。

- クレジットを調達する側の情報公開が、消費者からの企業の取組に対する理解につながる側面もある。ネットゼロに貢献することが企業の責任となる中、消費者理解が企業の利益にもつながる。そういった流れも踏まえ、クレジットの供給量や獲得方法の議論だけでなく、今後の委員会では、CORSIA を活用することも含めて、航空業界のネットゼロにカーボンのクレジット制度をどう活用できるのか、航空業界のネットゼロを達成する為にどのようなプロジェクトを作っていくのか、という面からも議論していけるとよいのではないかと。
- 問題提起（実質的な目標の前倒しが及ぼす影響）について、2020 年代後半から適用される見込みだった目標が 2024 年から適用されることになるため、国産 SAF の調達は間に合わないと考えられる。SAF を輸入するかクレジットを調達するかという選択肢が有力となる中、国産クレジットの生成手続き（JCM、J-クレジット）が進んでいることは有難い。一方、クレジット調達においては、調達可能量とコストが課題となる。同条件であれば、国産クレジットを購入するが、量・コストの面で好条件であれば海外のクレジットを購入せざるを得ない状況も考えられる。どういった方法で、国産クレジットを優先的に組成していくかについてもこの委員会で議論して参りたい。
- 航空会社が負担するコストは重要な論点となる。EU では EU-ETS もある中、どの程度価格転嫁されているのか、航空価格はさまざまな要素に左右されるため、一概に EU-ETS にかかるコストのうちいくら価格転嫁されているかを見極めるのは難しいと考えられるが、この点にも注目すべき。また、バジェット・エアラインやその他の航空会社ではどのような戦略があるのかについても重要。クレジットの質について、ボランタリークレジット市場では、企業がクリーンなイメージのクレジットを求めるとあるため、森林保全関係のプロジェクトから創出されるクレジット価格が高い。太陽光発電や風力発電等が生物多様性にも影響するという意見もある中、クレジットの質をどう評価していくかも重要。
- クレジットの質等に関して、さまざま問い合わせをいただくが、クレジットの議論がいつ収束するのか、収束するためにはどういったファクターが関係するのか、という点に関心がある。その中で、パリ協定 6 条 4 項がひとつのスタンダードになり得ると考えており、この動きは注視したい。EU を含めてオフセット自体（オフセットが気候変動の緩和に有効でないという観点から）に反対している国が多い。加えて一部の監督機関のメンバーからも、クレジットの質の基準をここまで厳格化するなら、6 条 2 項に流れるという意見もある。CORSIA も厳格化に動くのかというところは注視しておいた方がよい。JCM の CORSIA 認定に期待しているが、認定された場合の対応、されなかった場合の対応を考えた方がよい。
- 今回の ICAO 総会の決定で重要な点は、当初想定より前倒しとなる 2024 年以降にクレジット需要が生じることである。クイックなクレジット供給に向けて、CDM からの移行がどの程度見込めるのかという部分の不確実性が高い状況にある。JCM が力を入れている省エネプロジェクトは、プロジェクト開始からクレジット発行までのリードタイムが短いので、クイックに対応できるのではないかと。そういう面でも、相手国との相当調整がある JCM に期待したい。ボランタリークレジットについては、相当調整についてみれば、現状まだ CORSIA 適格ユニットとして期待できる状態ではない。また、クレジットの質に関連して、CORSIA 対応は“規制”であるため、クレジットの質にはこだわらず、最低限の要件を確保すればよいと割り切って調達していくという考え方も必要である。コスト面については、経済学的

に考えると価格転嫁するのが正しいやり方であると考え。サーチャージのような形で航空価格に転嫁できるようになるとよいのではないか。

- 価格転嫁に関する論点は重要。経済学的に最適なプライシングの方法、額について、別の場で議論させていただきたい。
- 今回 ICAO 総会の決定（ベースラインの変更）に伴い、目標が前倒しとなり、SAF の供給が追い付かないため、早い段階でクレジットが必要となる。世界的にクレジットの需要が高まり、クレジットの供給量自体が足りなくなると、そもそも CORSIA が成り立たなくなるのではないかと、という懸念もあり、こういう観点を踏まえた議論も必要ではないか。
- 今回の ICAO 総会における決定事項は重要であり、インパクトを正しく評価する必要がある。現状では、最も潜在的にクレジットが発行されやすいメカニズムがパリ協定 6 条 4 項であると思われる。パリ協定 6 条 4 項と CORSIA が規定するクレジットの条件の大枠はずれていないと思われるが、確実に一致するとも担保されていない。パリ協定 6 条 4 項の中から、CORSIA 対応向けの方法論とそうでないものに二分されるのか、といったあたりについて引き続き動向を注視していただきたい。
- 日本のエアラインにとって一番使いやすく量の見通しが立てやすい JCM と Jクレジットの CORSIA 対応をいかに加速していけるか、という点は大きな論点としてあり、環境省、経産省中心に引き続き取り組んでいただきたい。
- クレジットの質に関する議論の部分で、何が障壁となっているのか、一定の項目がハードルの高い要件になっていないかという部分は気になっている。省エネ・再エネクレジットが出てきにくいのは、追加性の部分のハードルが高いことが要因である。CORSIA は質の高いものを求めているので、見直しをするならばどの部分なのか、という点も議論していけるとよいのではないかと。

以上