



カーボンクレジットの調達に向けた 戦略立案・業務運用のあり方

沼田悠佑／Jain Vineet

はじめに

脱炭素化の潮流が強化される中で、各企業は排出削減努力を一層進めている。その一方で、残余排出に対してはカーボンクレジットによるオフセットが注目されている。カーボンクレジット市場は、今まではボランタリー市場を中心に発展してきたが、品質基準などが一律に定められていなかったことに加え、クレジットの過剰発行などを理由にグリーンウォッシュであるとの批判を受けることもあったため、多くの日本企業はカーボンクレジットの調達を躊躇してきたというのが実態であった。

しかし、国際民間航空のためのカーボン・オフセットおよび削減スキーム（CORSIA）や、自主的炭素市場のための十全性評議会（ICVCM）、パリ協定6条クレジットのガイドラインなどが整備されていく中で、高品質なカーボン

クレジットについての一定の基準がつくられつつあり、国内でもGXリーグの制度によってカーボンクレジットによるオフセットに対する理解が醸成されてきたことで、カーボンクレジットを利用しやすい環境が以前よりも整備されつつある。さらに、創出側だけでなく、需要家に対してもカーボンクレジットを適切に調達していることの開示を求めるガイドラインの整備が進んでいる。

これにより、企業はカーボンクレジットを調達する戦略、基準などを今まで以上に論理的に示すことが求められている。また、実際の調達に際しては社内で調達基準を整備し、調達の意思決定に至るプロセスおよび推進体制を検討することも求められている。

本稿では、カーボンクレジットについて、主に調達戦略の立案から調達実務に至るまでに需要家が検討すべきプロセスに焦点を当て

て論ずる。

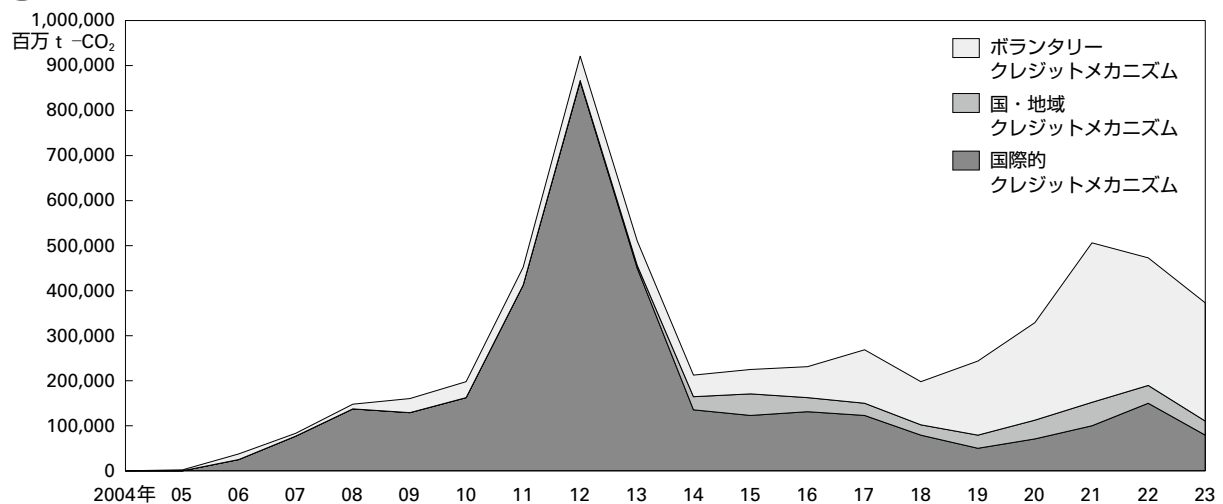
カーボンクレジットに 関する潮流

1 カーボンクレジット市場の 現状

京都議定書において先進国に課せられた目標を達成するための重要なツールとして、Clean Development Mechanism（CDM）が利用されたことがカーボンクレジットの市場拡大のきっかけであった。CDMは欧州域内排出量取引制度（EU-ETS）の枠組みにおいても利用が認められ取引量が拡大したが、京都議定書の第二約束期間に参加した企業数減少や、EU-ETSにおけるEU域外のカーボンクレジット利用制限を受け、市場は大きく減少した。

ただ、2015年以降は地球温暖化問題が企業の社会的責任の一環として強く認識されるようにな

図1 種別別カーボンクレジット発行量の推移



出所) The World Bank 「Carbon Pricing Dashboard」より作成

り、企業が自主的に設定した排出削減目標に対してボランタリーカーボンクレジットを活用する動きが見られるようになった。そのため、カーボンクレジット市場のドライバーが公的なカーボンクレジットからボランタリーカーボンクレジットへと移行していったのである。しかし、あくまでボランタリーであり、共通の規律や品質に関する基準が確立しないまま利用が拡大したことで、カーボンクレジットの利用に対してむしろ企業が自らの排出削減活動を停滞させる言い訳としてグリーンウォッシュではないかという批判が生じるようになった。

カーボンクレジット利用の方法論については、実際の削減・吸収量に対して過剰な量のカーボンクレジットの発行が行われているの

ではないかとの研究も出る中、ボランタリーカーボンクレジットに対する信頼性に疑義が生じてしまい、2021年をピークに創出量は減少してしまっている(図1)。

こうした背景の下、カーボンクレジットの品質の高さや、環境十全性[※](Environmental integrity)を定義して市場に対する信頼性を取り戻そうとする動きも活発になっている。

品質や環境十全性の議論については、CORSIAにおける削減義務の達成に利用可能なボランタリーカーボンクレジットの適格性の基準を定めたことや、パリ協定において締結国が自ら定めた削減目標である「国家が定める貢献(NDC)」の達成に利用可能なカーボンクレジットのガイドラインについて議論が活発に行われたこ

と、さらにICVCMが高品質なカーボンクレジットをラベリングするための「コアカーボン原則」を策定したことなど、複数の国際機関、国際イニシアチブが相互の議論を参照しつつ進め、国際的なスタンダードが形成されつつある。

この状況下において、カーボンクレジットを購入する企業自身も積極的な情報開示が求められるようになった。グリーンウォッシュ回避のために削減努力を優先するヒエラルキーアプローチを採用したうえで、残余排出に対するカーボンクレジットの活用や自社の脱炭素戦略はもちろんのこと、公的なガイドラインや認証スキームとの整合も求められている。

たとえば、国際的な会計基準を策定している非営利団体IFRS財団(International Financial Re-

表1 ISSBにおけるカーボンクレジット情報開示の考え方

目標設定における オフセット活用の有無	・設定されている目標がグロス（総量）なのか、カーボンクレジットによるオフセットなどを活用したネット（正味）なのかを特定する ・ネットの目標を設定する場合には、グロスの目標も開示しなければならない（＝オフセットの利用量を明らかにしなければならない）
使用する カーボンクレジットの詳細	・使用するカーボンクレジットの品質の高さを証明しなければならない — 活用されるカーボンクレジットのプロジェクトの種類（自然・技術ベース／削減・除去吸収系など） — どの第三者団体により認定・認証を得ているのか
情報開示のあり方	・報告書の読み手がカーボンクレジットの信頼性・環境十全性を理解できるように必要な要素を記載しなければならない — 永続性など

出所）国際サステナビリティ基準審議会 S2号より作成

porting Standards財団）が非財務、特にサステナビリティに関する情報開示について議論するために設立した国際サステナビリティ基準審議会（ISSB：International Sustainability Standards Board）では、カーボンクレジットのオフセットに関する情報開示についても定めている。表1のとおり、まず目標設定の段階で、オフセットを行わない前提での排出量の目標と、そこからオフセットを行った結果であるネット（正味）排出量の目標を分けて開示し、カーボンクレジットの想定利用量を明らかにすることが求められている。

また、使用するカーボンクレジットは、どのようなプロジェクトや団体によって認証・発行されたものであるのかを明らかにしなければならない。さらに、開示した情報の読み手がカーボンクレジット

の信頼性・環境十全性を理解できるように、必要な要素を記載しなければならないとしている。ただ、カーボンクレジットに求められる信頼性や環境十全性に関する個別の要件や具体的な判断基準については、ISSBは定義づけを回避している。

2 日本のカーボンクレジット市場の現状

世界的にカーボンクレジットの利用は停滞しつつも、主要企業を中心に高い関心が持たれていることは前述のとおりであるが、日本企業は歴史的にカーボンクレジットの利用に消極的であった。

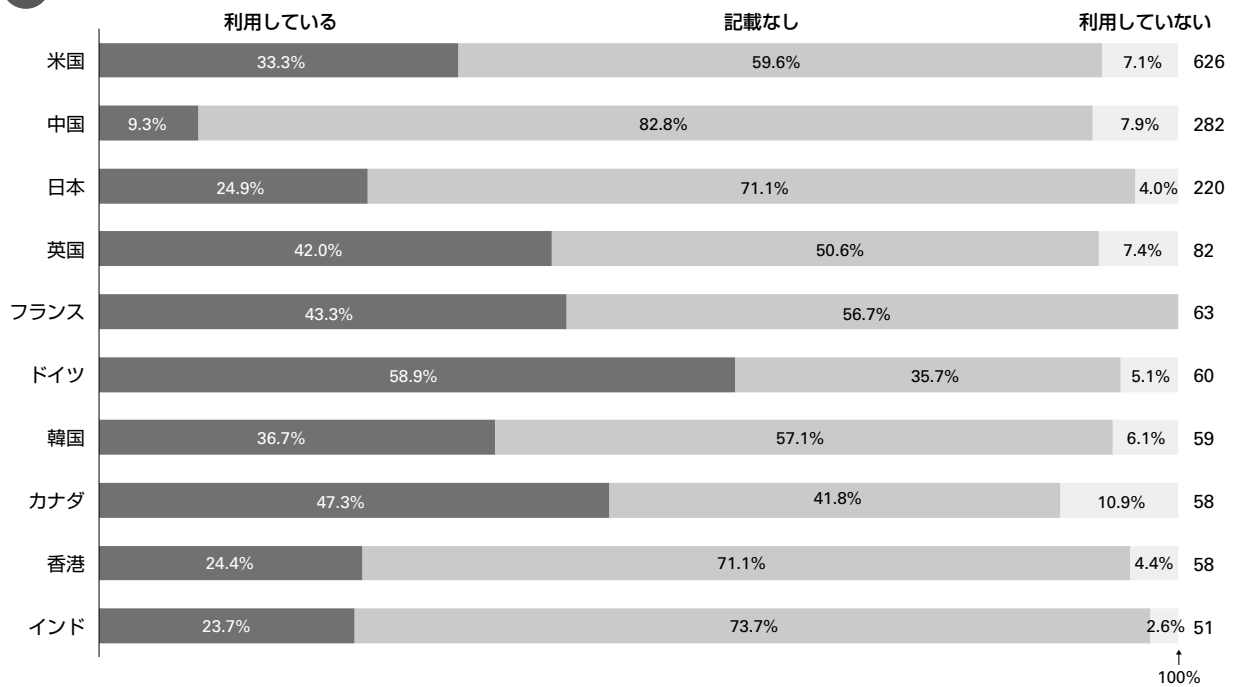
国際NGOであるNet Zero Trackerが「Forbes Global 2000」に記載されているグローバル企業に対して、カーボンクレジットの利用状況などをまとめたデータベース

によると、カーボンクレジットの利用が開示されている企業は、米国では33.3%、英国、ドイツ、フランスといった欧州主要国ではそれぞれ42.0%、43.3%、58.9%と非常に高いのに対して、日本では24.9%にとどまっている（図2）。

日本企業がカーボンクレジット、特に市場拡大のドライバーであるボランタリーカーボンクレジットの利用に消極的な背景として、GXリーグのボランタリーカーボンクレジット情報開示検討WG（ワーキング・グループ）が、カーボンクレジット利用に関心のある参画企業51社を対象に実施したアンケート調査によれば、基準や利用方法が不明確である点に加え、ガイダンスがない、コンプライアンス市場への活用ができないといった要素が上位を占めた（図3）。

ただ、前節で述べたように世界的な潮流の中で、カーボンクレジットの品質について国際的な基準が確立しつつあり、またラベリング制度の運用も進む中で、より利用しやすい環境になっている。国内でもGX-ETSにおいて、J-クレジットや二国間クレジット制度（JCM）に加えて、日本の経済と環境の好循環に資するカーボンクレジットであれば、ボランタリーカーボンクレジットであっても利用できるような制度設計がなされ、カーボンクレジットに対する

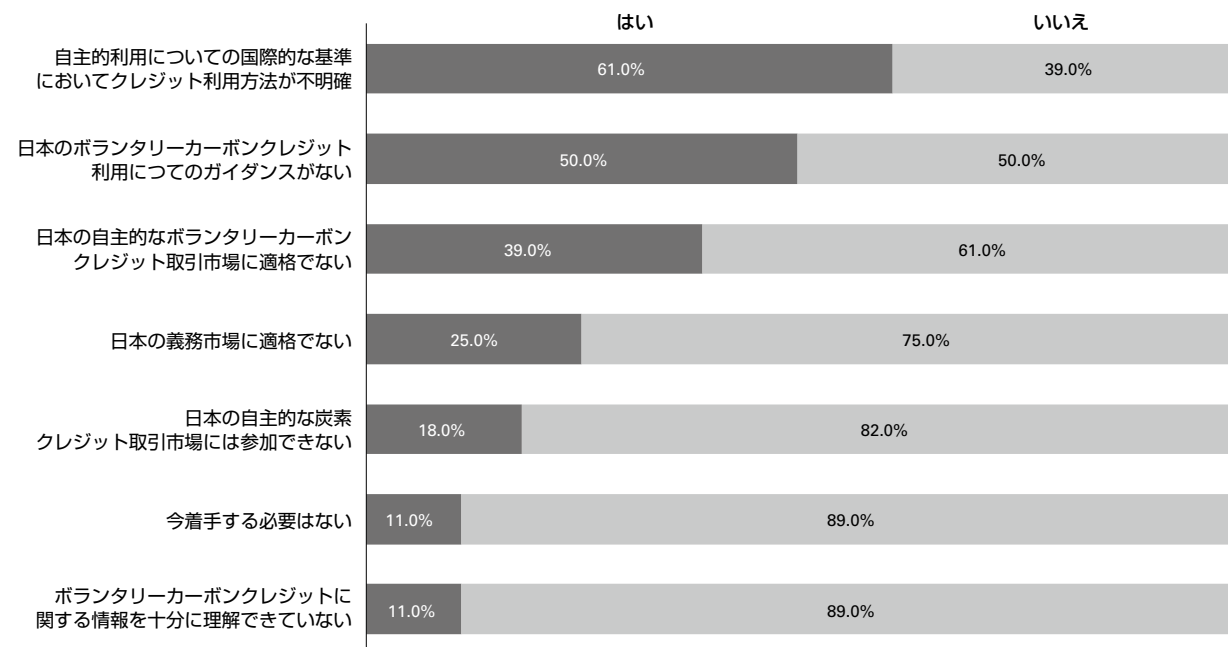
図2 主要国におけるカーボンクレジットの利用状況



※ グラフ右の数値は対象企業数

※ 小数第2位で四捨五入したため、合計が100にならない場合がある
出所)「Net Zero Tracker」データベースより作成

図3 カーボンクレジット利用に当たってのボトルネック (N=51)



出所) GXリーグ「ボランタリーカーボンクレジット情報開示検討WG最終報告書」(2023/12/27) より作成

問題意識も大きく変化していくことが期待される。

むしろ日本企業は、その優れた省エネ性能や環境関連の技術・ソリューションを活用することで、新たな方法論を確立し、カーボンクレジットに関するプロジェクトを主体的に実行することが期待されている。これらの成果が循環すれば、カーボンクレジット市場が単なるコストではなく、日本経済の成長につながることも期待できる。

カーボンクレジット調達に向けた実務運用のあり方

今後、日本企業がカーボンクレジットの調達量を拡大するに当たっては、実務的な観点からも検討を進めなければならない。カーボ

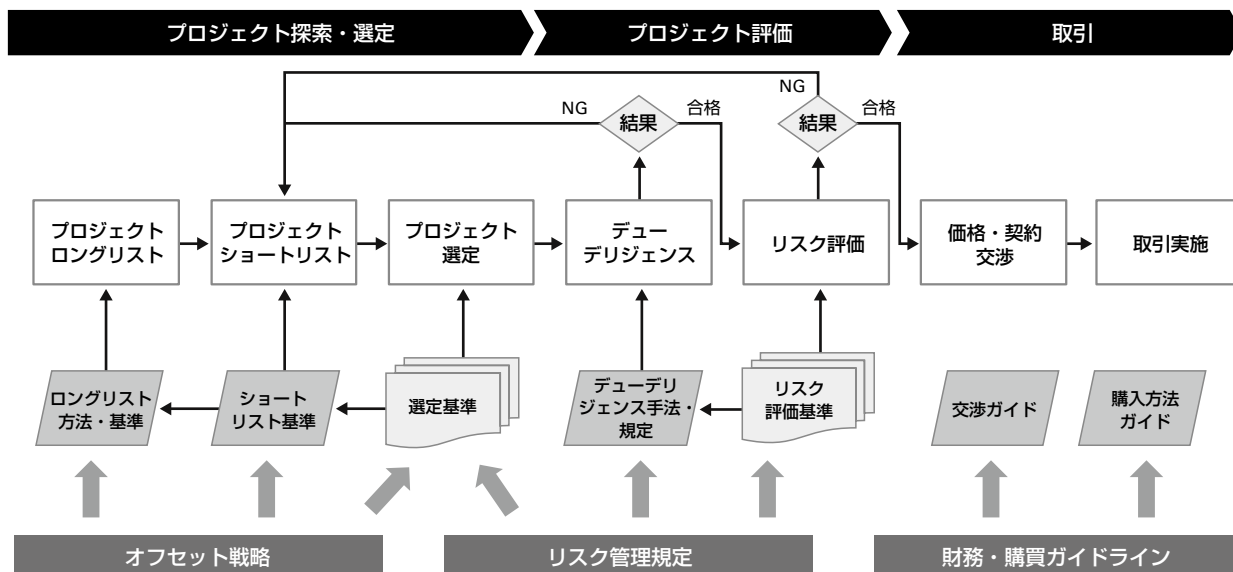
ンクレジット調達に関する検討事項は多岐にわたり、検討→評価→選定→購入→管理までの一連のプロセスを把握する必要がある。そのため、企業内での推進組織の設置に加え、必要に応じて外部の専門パートナーの支援を借りながら進めていくこともあるだろう。

実務上、カーボンクレジットの調達に際しては、長期的なオフテイク、プロジェクトへの出資とスポット市場などでの短期的な調達を組み合わせたリスクヘッジを行うことが望ましい。それぞれの手法にメリット・デメリットが存在するが、カーボンクレジット市場の変動が大きい現状を鑑みると、量・価格ともに予見可能性が高く、また長期にわたる契約となるオフテイク契約が重要な役割を果たす

であろうことは間違いない。その一方で、契約が長期にわたることから、リスク評価などの必要性も高い。そのためここでは、オフテイク契約を検討する際の社内プロセスについて例示したい。

オフテイク契約においては、5年以上にわたる長期的な調達の継続にコミットする部分が多い。そのため、契約対象となるプロジェクトの探索には慎重な判断が求められる。まず、企業全体のオフセット戦略を参照しつつ、方法論や地域などを踏まえて候補となるプロジェクトのロングリストを作成し、常にアップデートする必要がある。さらに、調達量を増やす必要が生じた場合には、そのロングリストからプロジェクトごとの特徴や運用実態について追加で調査

図4 カーボンクレジットの探索から調達に至るまでのプロセス概要



し、有望なショートリストを作成することが求められる。

実際にプロジェクトの評価に当たっては、品質面や環境十全性、価格などに加えて、長期的に安定したプロジェクト運用が実施できる体制であるのか、法的な問題はないかなどのデューデリジェンスやリスク評価が求められる。リスクが皆無のプロジェクトは存在しないため、そのリスクに対して、クレジット保険の適用可能性やコスト、すでに調達している案件との地域・方法論のバランス、自社がプロジェクト運営について改善提案ができるかなどのリスク緩和施策を併せて検討することが望ましい。

オフテイク契約後もモニタリングを行う体制を整え、想定された運用が行われているのかを確認することが買い手には求められる。さらに、調達後も適宜情報を開示し、また、自社としてどのようなロジックで当該カーボンをクレジットを調達したのかを外部に発信することが求められる。そのため、コーポレートコミュニケーション担当部署との連携は欠かせない（図4）。

おわりに

カーボンをクレジットの利用は、今後、企業のESG活動において重要な機能を有することになると期

待される。ただ、現時点では多くの日本企業がカーボンをクレジットの調達経験が十分ではないことから、関連する知見が属人化してしまっている可能性がある。実証的にはそれで十分であるが、オフテイク契約によって量・価格ともに安定的に調達しようとするなら不十分である。なぜならばオフテイク契約は長期のコミットが求められるため、知見を属人化させるのではなく、組織として知見を共有できる仕組みが求められるからである。

また現在、高品質であると認められているカーボンをクレジットを発行できるプロジェクトは希少で、企業が購入したいと考えたタイミングで該当するプロジェクトを探索しても間に合わない可能性がある。プロジェクトの探索を計画的に進めるには組織的な対応が不可欠であり、体制や進め方について事前に検討しておきたいところである。

そして、実際の調達に当たっては、調達を検討し、実際の購買、さらに外部に向けた情報発信を行っていかなければならず、検討すべき項目は多岐にわたっている。そのため、各社のサステナビリティ関連部署だけではなく、購買・調達、法務、財務を含めた連携体制を構築したうえで対応したいところである。また有望なプロジェ

クトについては、より迅速な意思決定が求められることから、購買検討に向けては事前に検討のオペレーションを確立させておくとともに、経営層が早期からコミットメントすることがより重要になるだろう。さらに、多くのリソースを割くため、その効果を最大限に活用できるよう、ブランディングやマーケティング、あるいは自社事業への活用といった戦略と併せて検討することが望ましい。

注

環境十全性とは、温室効果ガスの排出削減・除去が実際に環境へ確実な便益を提供し、信頼できる形で実施されることを指す。カーボンをクレジットの信頼性と持続可能性を確保するために重要な概念の一つ。追加性、永続性、ダブルカウンティングの防止、透明性、周辺環境への損害を与えない等の要素から判断される

沼田悠佑（ぬまたゆうすけ）

Nomura Research Institute Solutions and Consulting India Cross Functional Consulting Business Unit Manager

Jain Vineet（ジェーン・ヴィニート）

Nomura Research Institute Consulting and Solutions India Automobile Industry Consulting Business Unit Partner and Business Unit Head