

サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドラインに係る意見概要

No.	該当箇所	御意見 意見内容	いただいた御意見に対する考え方
第 I 部			
1	p. I-3 1.2(4)削減貢献を含めた我が国事業者の環境技術等の発信に向けての信頼性向上	原文では、「削減貢献量の算定」だけが先行することは信頼性の観点から問題があり、併せて「サプライチェーン全体を対象とした排出量の算定」を同時に実施していくべきことが謳われているが、逆に「サプライチェーン全体を対象とした排出量の算定」だけが先行することにも問題があると認識する。したがって、両方の問題に触れた上で、双方を「車の両輪」とすることによりこれらの問題が解決されることを、分かりやすく記載頂きたい。	本ガイドラインは、「サプライチェーン全体を対象とした排出量の算定」に関するものであるため、排出量算定を中心とした記述になっていますが、本文の記述にあるとおり、サプライチェーン全体を対象とした排出量算定と削減貢献量の算定とを車の両輪として進めていくことが重要と考えており、修正は不要と考えます。
2	p. I-2ページ 1.2(1)合理的な温暖化対策の促進	経済性に限定した記載は削除すべき。 【修正案】 関連する事業者全体が協力して全体像を把握することで、排出量の大きな段階や、排出削減のポテンシャルが大きい部分が明らかにあります。こうした情報に基づくことで、実効的な削減対策を計画・実行することができ、透明性を高めつつ競争力強化を図ることが期待されます。	経済性以外の観点から削減対策を計画・実施する場合も考慮し、次のように修正することとします。 【修正案】 関連する事業者全体が協力して全体像を把握することで、排出量の大きな段階や、排出削減のポテンシャルが大きい部分が明らかにあります。こうした情報に基づくことで、経済性も踏まえた、実効的な削減対策を計画・実行することができ、透明性を高めつつ競争力強化を図ることが期待されます。
3	p. I-3 1.2(4)削減貢献を含めた我が国事業者の環境技術等の発信に向けての信頼性向上 p. I-19～20 6.3削減量の考え方	「削減貢献の評価」に関しては、本ガイドラインの対象外であることを理由に、ごく簡単に触れられている(実線下線部)のみであるが、本ガイドラインの内容とあわせて車の両輪をなすことが意図されている(点線下線部)事項であると共に、国内事業者の大きな関心事でもあるため、国内外での議論状況や、その考え方のポイント等について、参考情報として付記すべきである。特に、現時点でサプライチェーン排出量に関する唯一のグローバルな基準であるGHGプロトコルの「スコープ3基準」において、「Avoided Emissionsの算定に用いられる基準は、プロジェクト・プロトコルのようなベースライン手法に関する基準である」旨記載されていることは、記載しておくべき。	本ガイドラインは排出量算定方法に関するガイドラインであり、削減貢献量の算定手法を示したものではありませんが、本文の記述にあるとおり、サプライチェーン全体を対象とした排出量算定と削減貢献量の算定とを車の両輪として進めていくことが重要と考えており、削減貢献量の算定手法に関しては今後業界ごとにルールを構築するといった取組等の推進が望まれます。
4	p.I-4ページ 1.3サプライチェーンの把握・管理の目的及び効果 「なお、事業者としてのサプライチェーン排出量を把握することは、製品のライフサイクル排出量(カーボンフットプリント)を把握することと密接な関係があり、製品の原材料調達や加工・使用・廃棄の把握については製品として把握したものを事業者全体で集約すれば事業者としての排出量になると考えられます。」	以下の文章に修正すべき。 【修正案】 なお、事業者としてのサプライチェーン排出量を把握することは、製品のライフサイクル排出量(カーボンフットプリント)を把握することと密接な関係があり、製品の原材料調達や加工・使用・廃棄の把握については製品として全体を集約して把握したものは、関連した事業者全体の排出量として捉えることができます。	本ガイドラインでは、ある事業者のサプライチェーン排出量の算定方法について述べているものであり関係者全体の排出量ではないため、ご指摘の修正を行うと誤解を招く恐れがあると考えられます。
5	p.I-5ページ、5行目～ 第1部 2. 本文書の位置付けと使い方	実際の算定に当たり、説明会を開催して欲しい。 また、「排出源単位の具体的な数値」についても、パブコメに出して欲しかったが、パブコメ結果が出る際には、ガイドラインと共に(添付するか同時に掲載するか等)示して欲しい。	今後の検討の参考とさせていただきます。
6	p. I-10ページ下から2行目「複数の者のScope3との間においてダブルカウントが発生します。」	ダブルカウントの可否を明確にし、もし、ダブルカウントが可であれば、その指針や範囲を示す。	当該記述において事業者間のダブルカウントを許容しているものであり、カテゴリごとにその可否を決めていないため、修正は不要と考えます。
7	p.I-19～20ページ 第1部6. 算定結果の活用方法、6. 3削減量の考え方	サプライチェーンでの排出量を把握する本ガイドラインの目的は、削減ポテンシャルのある段階を把握して効果的な削減対策が出来るようにすることとされていることから(「第1部 1. 2我が国としての取組の意義及びガイドライン作成の目的」より)、今後、ガイドラインの中で、削減対策による削減量を算定出来るようにするべきである。 例えば、省エネ製品による使用段階での削減貢献量(例:低燃費タイヤ製品による車走行時のCO2削減量)や、生産時の購入電力削減による削減量(例:コジェネレーションシステム稼働による上流の火力発電所のCO2削減量)について、数値としてはっきりと示せることが、削減対策を行うインセンティブになり、効果を確認しながら適切な対策を進めることができるようになる。製品毎の削減量算定方法は業種別ガイドライン、業種に限らずできる対策(自家発(コジェネ)等)による削減量の算定方法は基本ガイドラインに入れるようにすれば良い。	本ガイドラインは排出量算定方法に関するガイドラインであり、削減貢献の算定方法を示したものではありませんが、本文の記述にあるとおり、サプライチェーン全体を対象とした排出量算定と削減貢献量の算定とを車の両輪として進めていくことが重要と考えており、削減貢献量の算定手法に関しては今後業界ごとにルールを構築するといった取組等の推進が望まれます。

No.	該当箇所	御意見	いただいた御意見に対する考え方
		意見内容	
第Ⅱ部			
8	p.Ⅱ-6ページ第2パラグラフの10行目「また、本ガイドランス…算定対象とするガスが異なっています。」	ガイドラインは一貫して6ガスを対象とすべきである。	既存制度との整合性の観点から現状のままとします。なお、本文の記述のように、対象ガスの違いによる影響はほとんど生じないと考えられます。
9	p.Ⅱ-6～7ページ 第2部 1. 自社の排出 1. 2エネルギー起源の間接排出 1. 2. 1算定対象範囲(1～4行) p.Ⅱ-6～7ページ 第2部 1. 自社の排出 1. 2エネルギー起源の間接排出 1. 2. 2算定方法(1～2行)	算定・報告・公表制度において、現在、コジェネの削減効果については温対法報告書「第2表」に記載するとされているが、「第1表」で正式に算定できるようにして、このサプライチェーンのガイドラインでも同様にコジェネによる削減効果を算定することにより、コジェネが効果的な対策として導入を進められるようにして欲しい。	本パブコメは既存の制度の在り方を対象としたものではないため、今後の検討の参考とさせていただきます。
10	p.Ⅱ-8ページ第2パラグラフの4行目「このため、サプライヤーから…算定対象範囲とします。」	サプライヤーのデータ収集のカバー率を一律に決めることは、組織のCFPでは難しいと思われるが、何らかの指針や考え方を示す。	事業者の実態からも一律にカバー率を定めることは困難であると考えます。
11	p.Ⅱ-9ページ「カテゴリ1の算定方法」	「サプライヤーが製品・サービスごとの信頼性高いGHGインベントリ、製品カーボンフットプリント、社内LCA報告を作成している場合、サプライヤーから製品・サービスごとの排出原単位を把握して算定します。」と明記する。	製品・サービス単位ではなく取引単位で把握することも考えられるため、修正は不要と考えます。
12	p.Ⅱ-16ページ第1パラグラフの12行目「空輸送の帰り便における排出量」	「空輸送の帰り便における排出量」の扱いをCFP試行事業と整合する。	一般に製品のカーボンフットプリントと関連はありますが、本ガイドラインでは組織の排出量を把握することを目的としており、一致する必要はないと考えます。製品のカーボンフットプリントは単一製品に帰する排出量のみを捉えたものであり、事業者単位であれば捉えられるものも除外されている場合があります。空輸送の帰り便の削減は事業者の物流での取組として対応可能であり、このような対象を含めることは削減対策の推進の観点からも意義があると考えます。
13	p.Ⅱ-18第1パラグラフの7行目「例えば、カーボンフットプリント試行事業における原材料の輸送シナリオ…」	上記のp.2-16 第1パラグラフの12行目「空輸送の帰り便における排出量」の扱いと整合する。	
14	p.Ⅱ-22図2-4 リサイクル…区切り方(例)	「※輸送、解体、破碎、選別までを算定対象とする場合」に統一する。	リサイクルについては多くの考え方があり、当該記述ではCFP試行事業の算定対象範囲に整合した例も挙げているため、修正は不要と考えます。
15	p.Ⅱ-34第1パラグラフの1行目「…燃料の燃焼時の排出に基づく原単位でもライフサイクルでの排出に基づく原単位でも構いませんが…」	「…ライフサイクルでの排出に基づく原単位とする。」と、明記する。	既存制度に基づく取組実態も尊重して両方の考え方が適用できるよう、現状のままとします。
16	p.Ⅱ-34第1パラグラフの9行目「例えば、カーボンフットプリント試行事業における製品等の流通(輸送・販売)シナリオ…」	上記のp.2-16 第1パラグラフの12行目「空輸送の帰り便における排出量」の扱いと整合する。	一般に製品のカーボンフットプリントと関連はありますが、本ガイドラインでは組織の排出量を把握することを目的としているため、一致する必要はないと考えます。製品のカーボンフットプリントは単一製品に帰する排出量のみを捉えたものであり、事業者単位であれば捉えられる事業活動による排出が除外されている場合があります。空輸送の帰り便の削減は事業者の物流での取組として対応可能であり、このような対象を含めることは削減対策の推進の観点からも意義があると考えます。
17	p.Ⅱ-37第1パラグラフの1行目「自社で製造した中間製品…(第三者の…最終製品製造者等)において…」	「中間製品」は「中間財」、「最終製品」は「最終財」とする。	一般に製品のカーボンフットプリントと関連はありますが、本ガイドラインでは組織の排出量を把握することを目的としており、一致する必要はないと考えます。
18	p.Ⅱ-37第1パラグラフの5行目「ただし、販売した中間製品…除外することを認められます。」	シナリオ等を作成することにより、把握は可能と考える。	除外する場合には十分な根拠を示すことを求めており、安易に除外するものではありません。算定の目的等によっては対象外とすることも考えられるため、現状のままとします。
19	p.Ⅱ-37第2パラグラフ	「サプライヤーが製品・サービスごとの信頼性高いGHGインベントリ、製品カーボンフットプリント、社内LCA報告を作成している場合、サプライヤーから製品・サービスごとの排出原単位を把握して算定します。」と明記する。	加工するのは顧客でありサプライヤーではないため、同一の表現とすることは困難と考えます。