

運輸部門における 排出量取引制度の論点整理

国土交通省 総合政策局
環境政策課

令和7年8月27日

「排出枠の割当方式検討小委員会」の設置について

社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会
環境部会 第43回合同会議資料 一部修正の上再掲

- 本年5月に成立した改正GX推進法に基づき、令和8年度から本格稼働する排出量取引制度(ETS)においては、各事業者に対する排出枠の割当方式として、ベンチマーク(BM)方式及びグランドファザリング(GF)方式を予定。
- このうち、BM方式については、業種ごとに個別にBMを定める必要があり、運輸部門の業種については、国土交通省が主体となってBM指標等を設定。
- このため、ETSの対象となる運輸部門の業種のうち、BM方式を採用する事業分野(貨物自動車・国内航空・内航海運を予定)に関するBM指標等、排出枠の割当方式について検討を行うため、交通政策審議会環境部会の下に「排出枠の割当方式検討小委員会」を設置し、令和7年11月上旬頃を目処にベンチマーク指標案をとりまとめる予定。

排出枠の割当方式検討小委員会

【委員】

有村 俊秀	早稲田大学政治経済学術院 教授
高村 ゆかり	東京大学未来ビジョン研究センター教授
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部教授
屋井 鉄雄	東京科学大学特任教授
山内 弘隆	一橋大学名誉教授

(敬称略・五十音順)

今後のスケジュール

- 交政審交通体系分科会環境部会(令和7年8月5日)
 - ・環境行動計画のフォローアップ
 - ・排出枠の割当方式検討小委員会の設置
- 第1回排出枠の割当方式検討小委員会(令和7年8月27日)
 - ・運輸部門における排出量取引制度の論点整理
 - ・ヒアリング(貨物自動車・国内航空)
- 第2回排出枠の割当方式検討小委員会(令和7年10月上旬頃)
 - ・ヒアリング(内航海運)
 - ・BM指標案等の提示
- 第3回排出枠の割当方式検討小委員会(令和7年11月上旬頃)
 - ・BM指標案のとりまとめ

【オブザーバー】 経済産業省、脱炭素成長型経済構造移行推進機構

排出量取引制度の概要

GX2040ビジョン概要資料 抜粋

排出量取引制度

① 排出枠の割当て

- 一定の基準に従って政府が排出枠（排出許可証のようなもの）を割当て。

② 排出枠の取引の実施

- 市場を介して実績との過不足分を融通。



※ 算定の対象となる排出量は、エネルギー起源CO₂及び非エネルギー起源CO₂のうち、**制度対象者が直接排出したもの（いわゆるScope1）**

【排出枠の保有義務】

① 排出枠の割当ての申請

政府指針に基づいて算出した排出枠の量を企業が割当申請（全量無償割当）。

② 排出量の算定・報告

企業は、自らの排出量について、第三者機関（登録確認機関）による確認を受けたうえで、毎年度国に報告。

③ 排出枠の保有

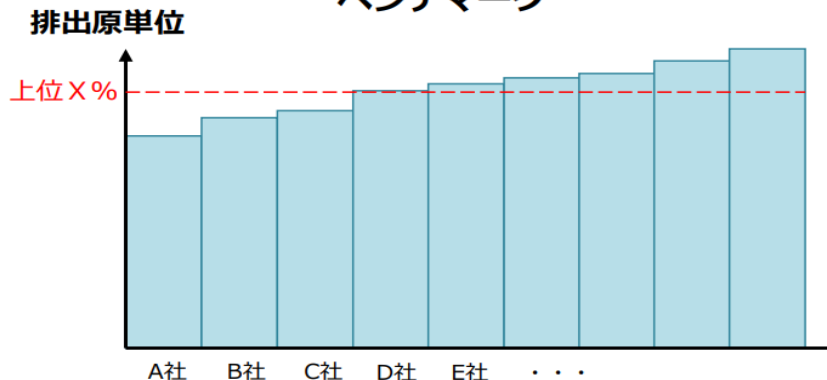
確認を受けた毎年度の排出実績と同量の排出枠を翌年度の1月31日に保有することを義務づけ。

④ 不履行時の扱い

保有義務の未履行分×上限価格の1.1倍の支払いを求める。

- 特に業種特性を考慮する必要性の高いエネルギー多消費分野等を中心にベンチマークを定め、これに基づいて企業ごとの割当量を決定。
- ベンチマークの水準は、業種ごとに、各社の製品生産量あたりの排出原単位を比較し、同業種内の上位X%に相当する水準としてそれぞれ定めることで、業種ごとの代替技術の導入状況等を考慮する。
- ベンチマークの設定が困難な業種については、基準となる年度の排出量に一定の削減率を乗じるグランドファザリング方式によって割当量を決定。

ベンチマーク

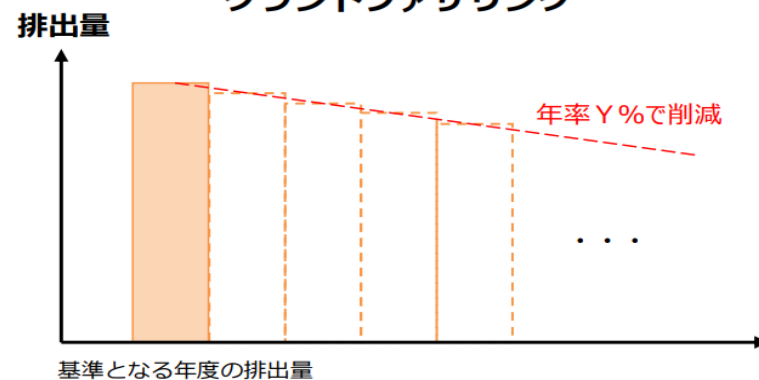


- 同業種内の上位X%水準(※)の排出原単位をベンチマークとして設定。
- 基準活動量(制度開始直前の3か年度(2023年度～2025年度)の生産量等の平均)にベンチマークを乗じて割当量を算定。

$$\text{割当量} = \text{基準活動量} \times \text{目指すべき排出原単位}$$

※上位X%水準は、基準年度のデータに基づいて算定。水準は毎年度段階的に引き下げ、割当基準を強化。

グランドファザリング



- 過去の排出実績を基準に、毎年度一定比率で割当量が減少。
- 基準排出量(制度開始直前の3か年度(2023年度～2025年度)の排出量の平均)に一定の削減率を乗じて割当量を算定。

$$\text{割当量} = \text{基準排出量} \times (1 - \text{目指すべき削減率})$$

本小委員会では、国土交通省所管の事業分野においてベンチマーク方式により排出枠を割り当てるにあたり、必要な検討(基準活動量・排出原単位、事業活動の範囲、排出枠割当量の算定式等)を行う。

※業種横断的に適用される割当基準の考え方等については、排出量取引制度小委員会における議論の対象とし、本小委員会においては扱わない。

- 割当てに関するルールのうち、ベンチマークの算定式については、個別業種ごとに専門的な知見を要するため、本小委員会の傘下にWGを設置し、検討を行う。
- WGにおいては、
 - ①制度上の影響度（業種ごとの排出量や事業者数、産業政策上のインパクト）や、
 - ②技術的難度（製造工程の複雑さや品種の多様性等を踏まえた事業者間の比較可能性）等を踏まえ、検討対象とする業種を特定。当該業種のベンチマークの算定式的具体案を検討し、小委員会に報告する。
- なお、他省庁が所管する業種（運輸部門等）については、各省庁においてそれぞれ検討を進めた上で、同様にベンチマークの具体案を小委員会に報告する。

排出量取引制度小委員会

製造業ベンチマーク検討WG

- 以下の業種を中心に、ベンチマークの算定式を検討。

石油精製、鉄鋼、化学（石油化学、ソーダ、カーボンブラック）、紙パルプ、セメント、石灰製造等

※今後変更の可能性あり。

発電ベンチマーク検討WG

- 発電部門のベンチマークの算定式を検討。

その他（他省庁所管業種）

ベンチマーク方式を採用する事業分野等・ベンチマーク指標の考え方

■ベンチマーク方式を採用する事業分野等

ベンチマーク方式を採用する事業分野として、貨物自動車、国内航空、内航海運を予定

事業分野	基準活動量（案）	事業活動範囲（案）
貨物自動車	輸送トンキロ*	貨物自動車運送事業
国内航空	輸送トンキロ*	国内定期航空運送事業
内航海運	輸送トンキロ*	※調整中

*輸送トンキロの定義について（省エネ法より）

- ・ 貨物自動車/内航海運：貨物の重量に当該貨物を輸送する距離を乗じて得られる量の合計
- ・ 国内航空：航空機を使用して有償で運送された旅客及び貨物の重量に輸送距離を乗じて得られる量の合計

■ベンチマーク指標の考え方（案）

ベンチマーク指標となる排出原単位については、**分母（活動量）を輸送トン数×輸送距離、分子（排出量）を輸送プロセスにおいて発生する排出量**とする。

$$\text{ベンチマーク指標 (排出原単位指標)} = \frac{\text{輸送の排出量}}{\text{活動量(輸送トン数×輸送距離)}}$$

※ 詳細は、第2回小委員会で審議予定

本小委員会における検討の進め方

- ベンチマークの決定にあたって考慮が必要な事項について、事業分野ごとにヒアリングを実施
- その上で、各事業分野の基準活動量・排出原単位、事業活動の範囲、排出枠割当量の算定式等について議論を行う

【スケジュール】

時期	内容
本日	・ 運輸部門における排出量取引制度の論点整理 ・ ヒアリング（貨物自動車、国内航空）
10月上旬頃（予定）	・ ヒアリング（内航海運） ・ ベンチマーク指標案等の提示
11月上旬頃（予定）	・ ベンチマーク指標案のとりまとめ