

## ウェビナー傍聴レポート

### 「炭素市場ビジネスブリーフとアナリスト座談会 パート2：アジアと CORSIA」

#### Carbon Market Business Briefs & Analyst Roundtable PART 2: Asia & CORSIA

#### (CORSIA と COVID-19 の影響に着目した抜粋)

(一社) 海外環境協力センター (OECC)

- タイトル：[Carbon Market Business Briefs & Analyst Roundtable PART 2: Asia & CORSIA](#)
- 開催日：2020/6/10
- 主催：The International Emissions Trading Association (IETA)
- スピーカー：Sung Woo Kim, Head of Environment & Energy Research Institute - Kim & Chang (presenting on South Korea); Caspar Chiquet, Commercial Projects Manager - BP (presenting on China); Catherine Leining, New Zealand Climate Change Commissioner & Policy Fellow, Motu Economic and Public Policy Research (presenting on New Zealand); Ilona Millar, Baker McKenzie (presenting on Australia); Rene Velasquez, Head of Global Carbon - CBL Markets (presenting on CORSIA)
- モデレーター：Katie Kouchakji, Communications Advisor – IETA, Eva Weightman, Director, Aviation - IETA
- 参加者数：不明
- 概要：第 2 回では、アジアにおける炭素市場の動向と、コロナウイルスの大流行が進展に与える影響について詳しく見ていきます。新たな市場は今後も成長を続けるのか、それとも景気回復が話題を独占するのか。海外渡航の急激な減少により、CORSIA はどのような影響を受けるのでしょうか？この議論を補完するために、IETA は「[Carbon Market Business Briefs](#)」の更新版を発行しました。

※本レポートは、この Webinar の発表から、COVID-19 が CORSIA と各国の炭素市場に与えた影響に関する情報をまとめた、抜粋版です。

#### ■ 発表：Presenting on CORSIA (by Rene Velasquez, Head of Global Carbon - CBL Markets) [CORSIA に関する発表]

- ✓ CBL はエネルギー環境商品を取引する世界有数のグローバル取引所であり、炭素クレジットに関連する複数の登録機関と安全な電子インターフェースで接続されており、電子的なクリアランスと決済プロセスを通じて、取引を決済することができます。
- ✓ CORSIA は、国際航空のためのカーボン・オフセット及び削減スキームであり、ベースラインを定めた市場メカニズムである。当初、ベースラインは 2019 年と 2020 年の平均値の間であるとされていたが、今では COVID-19 の影響を考慮して、単純に 2019 年のベースラインに調整しようという動きが出てきています。
- ✓ 国際航空運送協会 (IATA) と国際航空運送協会 (CBL) は、多くの航空会社に CORSIA の

試行事業である「Aviation Carbon Exchange (ACE) platform」

(<https://www.iata.org/en/programs/environment/ace/>)への参加を呼びかけてきましたが、これまでのところ非常にポジティブな反応を得ています。最大手航空会社 30 社のうち 14 社が、ACE プラットフォームへの参加要請を受け入れたことは、航空業界にとっては大きな衝撃でした。

- ✓ ACE プラットフォームのメンバーは、年間 3 億トン以上の排出量を占めることになります。興味深いことに、これらの航空会社の 20%は、国内線のカーボンニュートラルを含む自主的なコミットメントをすでに行っています。ACE プラットフォームは、無料のツールであり、直感的にアクセスでき、最終的に炭素価格を理解することができる点で、多くの航空会社にとってメリットになっているのだと思います。
- ✓ しかしベースラインを 2019 年の排出量のみで調整することは、論理的に必要なことであり、ちょうど昨日（6 月 9 日）、EU も正式にこの移行をサポートすると発表しています。
- ✓ COVID-19 の影響を受けた 2020 年と、平均的な 2019 年の値を使ってベースラインを定めることで、早期に大きな野心を持つと、と提案している環境保護団体もいます。しかしこのような大きな野心は、COVID-19 の影響で資金繰りが悪化している航空会社にとっては、受け入れがたい選択肢です（アメリカやヨーロッパの航空会社は、1 日に 5000 万ドルを費やしている）。最初はゆっくりと始めることで、可能な限り幅広くカバーし、時間をかけて野心を高めていくことができます。
- ✓ 実際には、航空会社の炭素クレジット購入スケジュールが少し後ろにずれ込むことになると予想されます。最終的には 2020 年、21 年、22 年には予測されていたよりも需要が少なくなり、2023 年には正常化し、それ以降は過去の実績と同等になると考えています。

※2020 年 6 月 30 日に CORSIA のベースラインは、2019 年の排出量のみで調整することが決定した

#### ■ アジア各国の炭素市場における COVID-19 の影響

- ✓ ニューージーランド：ニューージーランドは COVID-19 を上手く感染制御できていて、経済はすでに回復基調に入っており、V 字型の景気回復を予測しています。
- ✓ オーストラリア：オーストラリアで 2019～2020 年に起きた大規模な森林火災の後、明確な炭素予算の設定や、気候政策を監督する独立した権限の導入、適応計画や気候リスクの開示に関する様々な要素を導入する法案が、議員立法で議会に提出されようとしていました。しかし、COVID-19 の影響でこの動きは鈍化してしまいました。今後、COVID-19 からの回復の一端として、初期のイニシアチブ、森林火災や政府のアプローチが再び注目される可能性はあります。
- ✓ 韓国の炭素市場は、2007 年に 1 トンあたり 10 ドル以下からスタートし、2015 年に 35 ドル前後まで上昇、2020 年 4 月時点では 30 ドルを少し下回っています。COVID-19 の影響も不確実で、韓国の「排出量取引制度（ETS）フェーズ 3（2021 年から開始予定）」の詳細も不明な為、適正価格をみつけにくくなっています。

※中国の炭素市場における COVID-19 の影響については、言及がなかった。

以上  
作成：久世 濃子