

「カーボン・オフセットの対象活動から生じる GHG 排出量の
算定方法ガイドライン（素案）」
に対する意見募集の実施結果について

1．意見募集方法の概要

(1) 意見募集の周知方法

- ・ 関係資料をカーボン・オフセットフォーラム（J-COF）ホームページに掲載
- ・ 記者発表
- ・ カーボン・オフセットフォーラム（J-COF）メーリングリストにて周知
- ・ 資料の配付

(2) 意見提出期間

平成 20 年 8 月 28 日（木）～9 月 17 日（水）

(3) 意見提出方法

郵送、ファクス又は電子メール

(4) 意見提出先

カーボン・オフセットフォーラム（J-COF）事務局

2．意見募集の結果（提出された意見の合計）

意見提出数 8 通

整理した意見数 87 件

3．意見の概要と対応方針について

別紙のとおり

カーボン・オフセットの対象活動から生じる GHG排出量の算定方法ガイドライン(素案)に対する意見募集の実施結果とその対応

箇所	指摘事項の概要	指摘事項への対応
総論		
ガイドライン全体へのコメント	事業者がカーボン・オフセットの対象活動から生じるGHG排出量を算定するに当たって、本ガイドラインが有する強制力や位置づけを明示するべき。	本ガイドラインは、別途作成される「カーボン・オフセットに対する第三者認証機関による認証基準」の一部を構成するものとして位置づけることを検討していますが、算定方法や算定対象(バウンダリ)の多様性に鑑み、本ガイドラインのみを画一的な算定方法として義務づけるものではありません。本ガイドラインで定めるもの以外の算定方法や排出係数を用いる場合の取扱いについては、記述を追加しました。
	「カーボン・オフセット対象事例ごとの具体的な算定方法」に定められている算定式のほか、これらを基礎としたより合理的な算定式を利用することを妨げない旨、明記するべき。	いただいた御意見を踏まえ、記述を追加しました。
	ガイドラインと乖離する算出を行っている事例がある場合の扱いはどうなるか。	
	ガイドラインに記載のない排出係数の扱いについて記載するべき。	
	ガイドラインの今後の更新の基本方針(更新要因や更新頻度)を示すべき。	算定方法の基本的な考え方を変更する場合及び社会的要請に応じて新たな対象活動の算定方法を追加する場合には、意見募集を行う予定です。統計データの更新については、適宜実施してまいります。ガイドラインp8にその旨を追記しました。
	経済産業省で検討を進めている「カーボンフットプリント制度のあり方」及びそのバウンダリ、使用係数、活動データの取得方法等の考え方との関連性及び整合性に関して記載するべき。	カーボンフットプリントは、ライフサイクル全体を対象としているのに対し、カーボン・オフセットの対象範囲(バウンダリ)は自ら設定することができます。また、カーボン・オフセットの目的によって求められる算定レベルが異なるため、カーボンフットプリントの計算方法を一律に適用することは適当ではないと考えます。これらのことから、カーボンフットプリントの算定方法は、カーボン・オフセットの算定方法の一部を構成するものではありませんが、すべてを代替するものではありません。一方、整合性を確保することが適当であると考えられる部分については、整合性の確保に努めていきます。
	企業、政府、消費者団体、環境NGO、その他専門家組織等の関係者が広く参加する場において議論を十分に重ねたうえでガイドラインを提供すべき。パブリックコメントの期間が短い。	本ガイドラインは公開ワークショップの場で、一般傍聴者からも質問を受け付けて検討してきました。また、パブリックコメントの募集期間も20日間であり、ステークホルダーからの意見を取り入れることはできていると考えます。議論が分かれる部分については今後協議を重ねながら、更新を図りたいと考えております。
	計算方法のガイダンスだけでなく、一般市民や民間業者が入手することが困難なデータなどを含め、できる限り多くの具体的なデータを提供してほしい。	御意見を踏まえ、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって更なるデータの収集・整理に努めていきます。
排出量算定方法について、実施者の適用の際の判断の参考とするため、それぞれ背景となる考え方を示すべき。	いただいた御意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。	

箇所	指摘事項の概要	指摘事項への対応
	一定以上の生産工程を経て生産されるものについては、計算式やバウンダリ設定方法のすり合わせなどについて、関連団体のイニシアティブが必要になるが、統一を進めるあまりに、各社のノウハウが活かされにくくなる可能性に注意する必要がある。	いただいた御意見については、今後新たな対象活動の算定方法を追加するにあたって考慮させていただきます。
	算定式中の単位を、t-CO2表示に統一してほしい。	本ガイドラインで用いられている数値の単位につきましては、整合性を期すためかつ不要な混乱を避けるため、その数値を引用している参照元と同じ単位を使用しております。
	運輸部門全体について、排出削減努力はどのように反映されるのか。	いただいた御意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。
	企業活動に基づくGHG排出を厳密に算出を行ってオフセットを行った際には自主行動計画や省エネ法の報告値等にカウントできるようにしてはどうか。	本ガイドラインが取り扱う範囲外であり、適切な場において検討されるものと考えます。
I. はじめに		
1. ガイドラインの背景及び目的	「一定の考え方」の定義を明記するべき。	この「一定の考え方」とは、本ガイドラインの「カーボン・オフセットの対象となるGHG排出量の算定に関する基本的な考え方」に示されている考え方を指します。
II. カーボン・オフセットの対象となるGHG排出量の算定方法に関する基本的な考え方		
1. GHG排出量の算定方法選択		
(1) GHG排出量の算定に求められる正確性	<p>「正確性」の概念が明確ではない。責任の範囲という概念に基づいて評価するべき。</p> <p>状況に応じて最適な計算方法を選べるように複数のレベルを提示している点は、なお精査する必要はあるものの、基本的にはよい。</p> <p>レベルを3段階に設定する目的を記述するべき。</p> <p>レベル2はかなりの労力が必要であり、レベル3は現実的ではない。</p> <p>「固有データ」の定義を明記するべき。例えば複数の算定対象サイトがあり、一部のサイトの固有データを元に推計したデータは固有データと言えるのか。</p> <p>「温室効果ガス算定・報告・公表制度(算定制度)」の排出係数は、どのような場合は固有データとなり、どのような場合は標準データとなるのか記載するべき。</p> <p>保守的 (conservative) な計算の考え方を紹介するべき。</p>	<p>本ガイドラインにおいては、正確性とは、ある対象活動についての標準値を用いるのか、当該活動固有のデータを用いるのかという観点で用いています。</p> <p>御意見まことにありがとうございます。</p> <p>オフセットの目的が異なる(あくまでも自主的な取組、企業の製品差別化につながる等)場合、それに合わせて適正な正確性が求められるべきと考えます。御指摘を踏まえ、記述を追記しました。</p> <p>いただいた御意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。</p> <p>御指摘を踏まえ、「(1) GHG排出量の算定に求められる正確性」の表1の下に、「固有のデータ」に関する補足説明を追記しました。一部のサイトの固有データを元にした推計については、当該データが当該サイトに適用できることの合理性、又は少なくとも標準値よりも当該データの方が代表性を有することの説明が必要になると考えられます。</p> <p>“(1) GHG排出量の算定に求められる正確性”の表1の下に、「固有のデータ」に関する補足説明を追記しました。例えば、一般電力事業者から電力を購入している場合、その電力事業者の排出係数を使用することは固有データを使用したと考えられます。一方で、自家発電による電力を使用しているものの、排出係数が不明であり、温室効果ガス算定・報告・公表制度にある値を使用する場合は、標準データを使用したこととなります。</p> <p>御指摘を踏まえ、「(1) GHG排出量の算定に求められる正確性」の表1の下に、「保守的」に関する補足説明を追記しました。</p>

箇所	指摘事項の概要	指摘事項への対応
	算定方法について第三者検証が必要である。	別途作成される「カーボン・オフセットに対する第三者認証機関による認証基準」の検討過程において、本ガイドラインで示される算定式と同等以上の合理性を有する算定式の取扱いについて議論する予定です。
	検証を行う第三者は公的機関か民間業者かを明記するべき。	別途作成される「カーボン・オフセットに対する第三者認証機関による認証基準」の検討過程において、認証基準上における排出量の算定方法の取扱いについて議論する予定です。認証を実施する機関については、今後議論する予定です。
	第三者検証の必要性は、説明責任の程度によって判断するべき。	カーボン・オフセットの取組の目的に応じて、その対外的な影響、説明責任等を考慮して求められる算定レベルを設定しています。
(2) 目的別に求められる算定方法のレベル	責任の範囲、説明性、正確性、重要性、公平性、保守性といった基本的な原則を定めたうえで、その基本原則に沿いながら実施者が計算方法を選択する方式がよい。	カーボン・オフセットの取組の目的に応じて、その対外的な影響、説明責任等を考慮して求められる算定レベルを設定しています。いただいたご意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。
	実施主体が企業であることを理由に「レベル2」といった制限をもうけることは適当でない。	御指摘を踏まえ、“カーボン・オフセットの実施主体が企業の場合”及び“カーボン・オフセットの実施主体がNPO/NGO、自治体、政府の場合”を見直し、算定範囲の総排出量への各活動の寄与度、活動の目的、データ取得の困難度、等に応じたレベル選択の適切性について見直しと追記を行いました。
	データの取得が難しい場合の前提の置き方に関する考え方を明記するべき。	
	「ステークホルダーへのアピールが目的の場合」であっても広範なバウンダリの算定を行う場合、寄与の大きい部分を精緻に算定し、総量に対して寄与が小さい部分はレベル1でも良いとも考えられ、すべてについてレベル2以上を求めなくても良いのではないか。	御指摘を踏まえ、“カーボン・オフセットの実施主体が企業の場合”に、総排出量への寄与度に応じたレベル選択の適切性について追記しました。
	企業が製品のオフセットをする場合、サプライチェーンの川上・川下における排出量については活動量を入手できないケースが多く、レベル2以上による算定の適用対象からは除外すべき。	御指摘を踏まえ、“カーボン・オフセットの実施主体が企業の場合”に、総排出量への寄与度に応じたレベル選択の適切性について追記しました。
	政府・自治体が率先するイベントであっても、GHG 排出量が少量である場合は、レベル2以上が求められなくても良いのではないか。	御指摘を踏まえ、“カーボン・オフセットの実施主体がNPO/NGO、自治体、政府の場合”における算定レベルの設定を見直しました。
	スポーツイベント等の場合、多くの企業が多くの資金を提供し、自社のイメージアップを期待しているため、レベル1以上というのはおかしいのではないか。	
	主催するコンサート等についてレベル2以上が求められるとあるが、イベントのバウンダリで交通を含めた場合、移動手段全てをレベル2以上で算定することは困難である。	
	環境配慮活動の意義を見出すことと、特定の主体内で完結することのどちらが、正確性を高く求めなくて良いという判断材料となるのかを明らかにするべき。	いただいた御意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。
(3) デシジョンツリーを使った算定方法の選択	オフセットの主体とは、無効化の手続きを行う主体か、コストを支払う主体かが不明確。	御指摘を踏まえ、「オフセットの主体」を「カーボン・オフセットの取組を行う者」という記述に修正いたしました。

箇所	指摘事項の概要	指摘事項への対応
	オフセットの主体や検証の必要性は、説明責任を下に整理するべき。	カーボン・オフセットの取組の目的に応じて、その対外的な影響、説明責任等を考慮して求められる算定レベルを設定しています。
2. ガイドラインで対象とするGHG排出量の算定分野及び算定範囲		
(1) GHG排出量の算定分野	「家庭の年間排出量」と「運輸」や「パソコン」との間でダブルカウントの危険があり、並列して書くべきではない。	“6. 家庭：総GHG排出量の(1)GHG排出量の算定対象”に、家庭の総GHG排出量と本ガイドラインで取り扱っている自動車やオフィス機器によるGHG排出量のダブルカウントについての注意書きを追記しました。
	算定分野の選定根拠を明らかにするべき。国際航空はぜひ入れてもらいたい。	ガイドライン中に記されている通り、さまざまなカーボン・オフセットの取組の中で特に社会的要請が高いと考えられるものについて、算定のガイドラインを作成しています。今後は、社会的要請に応じて順次算定手法を追加していく予定です。
(2) GHG排出量の算定対象となる範囲(バウンダリ)の考え方	バウンダリは、オフセットを行う者が「主体的に選ぶもの」とあるが、何らかの基準を設けた方がよいのではないか。	カーボン・オフセットの対象範囲(バウンダリ)は、排出に係る自らの責任も考慮した上で、できるだけ広く取ることが望ましいですが、カーボン・オフセットの取組を行う者が主体的に選ぶべきであると考えています。別途作成される「カーボン・オフセットに対する第三者認証機関による認証基準」の検討過程において、算定対象範囲の取扱いについて議論する予定です。
	オフセットする者の責任の範囲等に関する考え方を記述するべきではないか。	カーボン・オフセットの対象範囲(バウンダリ)は、排出に係る自らの責任も考慮した上で、できるだけ広く取ることが望ましいですが、カーボン・オフセットの取組を行う者が主体的に選ぶべきであると考えています。ご指摘を踏まえ、記述を追加しました。
	バウンダリ中の排出が法的には「誰」の排出なのか、ガイドラインの各分野について明記するべき。	いただいた御意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。
(3) 算定対象とするGHGの種類	CO2以外の温室効果ガスについての算定方法が示されていない。	現在、具体的な算定方法を示しているのはCO2のみですが、他の温室効果ガスの算定方法についても、社会的要請に応じて追加していく予定です。
	GWP は、「最新の知見」である IPCC AR4の値を用いるべきではないか。	ガイドラインで使用している地球温暖化係数(GWP)は、現在、広く浸透している値であり、日本国温室効果ガスインベントリ報告書でも使用されています。IPCC AR4に示されたGWPについては、国際的な動向を踏まえて適用していくことにします。
III. カーボン・オフセット対象事例ごとの具体的な算定方法		
1. 運輸：飛行機(国内旅客)	国際旅客についても記載するべき。	いただいた御意見は、今後ガイドラインが対象とするGHG排出量の算定分野を拡充していくに当たって参考とさせていただきます。
	「今後の検討事項」の最初に「ここでは放射強制力の気候変動への影響を考慮していない」とあるが、GWPを用いることによって考慮していることになる。むしろ放射強制力指数(RFI)についての考え方を示すべきではないか。	いただいた御意見を参考に、“1. 運輸：飛行機(国内旅客)の【今後の検討課題】”の記述内容を修正いたしました。

箇所	指摘事項の概要	指摘事項への対応
	<p>「g:座席当たりの占有面積比率」におけるシートクラスを反映させる比率 エコノミー:プレミア = 1:2は簡略的ではないか。その適用方法は。</p>	<p>いただいた御意見を参考に、1.運輸:飛行機(国内旅客)の[今後の検討課題]に追記しました。ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。</p>
	<p>Type という概念及びその使い方を明示すべき。</p>	<p>本ガイドラインにおけるTypeの考え方は、算定の正確性を表すレベルは同様でも、カーボン・オフセットの取組を行う者が算定結果に影響を与える要素を選択する余地を与えるものです。したがって、例えば飛行機(国内旅客)でレベル3の算定方法を用いようとする者は、レベル3Type1及びレベル3Type2のいずれの算定方法も選択することが可能となります。</p>
	<p>燃費だけでなくシートの機能や機材も考慮する必要がある。</p>	<p>別途作成される「カーボン・オフセットに対する第三者認証機関による認証基準」の検討過程において、本ガイドラインで示される算定式と同等以上の合理性を有する算定式の取扱いについて議論する予定です。また、本ガイドラインのみを画一的な算定方法として義務づけるものではありません。</p>
	<p>航空機の燃料消費率は短距離路線と中距離路線の間では無視できない差がある。</p>	<p>短距離路線と中距離路線で異なる燃料消費率を求めることのできるデータが入手可能な場合には、それを算定結果に反映させることができる旨を、「1.運輸:飛行機(国内旅客)の(4)レベルごとの算定方法[レベル2Type1]d:燃料消費率」に追記しました。</p>
	<p>燃料消費率として示している「0.0521 リットル/人・km, 0.0323 リットル/人・マイル」は誤りではないか。</p>	<p>「1.運輸:飛行機(国内旅客)の(4)レベルごとの算定方法[レベル1Type1]d:燃料消費率」に記載されている数値「0.0323/人・マイル」が誤った記載でした。正しくは「0.0838/人・マイル」であり、2008年9月11日にカーボン・オフセットフォーラムのウェブサイト上で正誤表が掲載されたほか、ガイドラインも修正いたしました。</p>
	<p>p.12 (表2-2)の右の段が誤っている。</p>	<p>「表2-2. 主な国内線各空港間における飛行機利用に伴うGHG排出量」の右半分の数値を正しい表に修正しました。</p>
	<p>GHGプロトコルの算定方法を用いた計算結果と乖離がある。</p>	<p>算定方法の違い、用いている活動量や排出係数の値の差に起因するものと考えられますが、今後、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。</p>

箇所	指摘事項の概要	指摘事項への対応
2. 運輸: 旅客鉄道(JR新幹線、JR在来線、私鉄、地下鉄)	鉄道に付帯するエネルギー源を無視する理由は、データが利用できるかどうかではなく、量的に大きくないという理由であるべきではないか。	いただいた御意見を参考に、2. 運輸: 鉄道旅客(JR新幹線、JR在来線、私鉄、地下鉄)の(1)GHG排出量の算定対象の文章を修正しました。
	鉄道会社によって、複数の電力事業者から電力供給を受けているケースや自前の発電所を所有しているケースがあるので、鉄道会社ごとの排出係数を記載するべきではないか。	いただいた御意見を参考に、2. 運輸: 鉄道旅客(JR新幹線、JR在来線、私鉄、地下鉄)の[今後の検討課題]に追記しました。いただいたご意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。
	表3の単位は「人・km」ではなく「km」が正しいのではないか。	2. 運輸: 鉄道旅客(JR新幹線、JR在来線、私鉄、地下鉄)の表3の“距離”の単位を(人・km)から(km)に修正しました。
	「電力の標準値は0.023 kWh/人・km」となっているが、表6の値のどれよりも小さく、整合性を確認するべき。	[レベル1]の燃料消費率0.0023kWh/人・kmは国内の鉄道会社全体平均の算出結果であり、表6. はあくまでそれを構成する一部の鉄道会社について掲載したものです。
	電力の欄と軽油の欄で同じ旅客輸送量を計上しているが、鉄道会社の確認を得るべき。非電化在来線がある鉄道会社と、旅客線が全て電化されている他の鉄道会社では、軽油の消費量の意味が異なる。	いただいた御意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。なお、本ガイドラインのみを画一的な算定方法として義務づけるものではなく、より合理的な値があれば、それをを用いることを妨げるものではありません。
	新幹線は乗車率が高く駅間の距離が長いことなど、一般にエネルギー効率が高いと思われるが、在来線より2倍以上悪い理由は何か。	国土交通省及び鉄道各社より公表されたデータより算出しております。ガイドラインの内容を精緻化する過程で、使用すべき標準値等の正確性についても検討します。
3. 運輸: 自動車	「利用者が専ら自らの目的のために利用する自動車」とあるが、定義をより明確にするべき。	“3. 運輸: 自動車の(1)GHG排出量の算定対象”にタクシーや路線バスなどの公共交通機関、宅配便など、人や貨物を運搬することで対価を得ることを目的とした自動車利用は含まれないことを記述しました。
	自動車のうち、マイカーと公共交通機関を分けるべき。	
	タクシーを利用する場合のGHG排出量はどのように計算すればよいか。	
	リースカーやレンタカーは「誰」の目的と位置づけられるのかを明記するべき。	いただいた御意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。
	(13)式、(14)式、(15)式において燃料消費率を乗じているが、燃料消費率で除すの誤りではないか。	(13)式、(14)式及び(15)式に記述されている「走行距離×燃料消費率」は誤りであり、正しい計算式である「走行距離÷燃料消費率」に修正しました。
	走行距離の把握の仕方として、より具体的な例を挙げてほしい。	“3. 運輸: 自動車の(4)レベルごとの算定方法 b or c: 走行距離”に、距離を計算するための方法を事例として追記しました。

箇所	指摘事項の概要	指摘事項への対応
	<p>バスのGHG排出量について、一人当たりの排出量を求める計算式を記載するべき。</p> <p>表8の「実働1日1車当たり」という係数はどのような数字か。</p> <p>表11、表12では走行距離が特定されておらず、参考に留めるべき。</p> <p>表12に自家用ガソリン乗用車のGHG排出量として2.72kg-CO2が掲げられているが、これは交通エコモ財団による自家用乗用車の原単位データ「175gCO2/人キロ」に人数・走行距離を掛け算した数値と乖離する場合がございます。</p> <p>表12の「1日1人が自動車(自家用)を使用した場合の燃料別のGHG排出量」の定義は、</p> <p>平均乗車率は用いないのか。</p>	<p>表7では「実働1日1人当たり走行キロ」となっており、1人当たりの排出量を求める式となっています。</p> <p>国土交通省の自動車統計年報と表示項目の統一を図っています。</p> <p>表11(最新版では表9)は、表7における走行距離に基づく算定結果です。表12は削除しました。</p> <p>本ガイドラインの計算に基づくと、$2.72\text{kg-CO}_2/10.67\text{人}\cdot\text{km} = 254.9\text{g-CO}_2/\text{人}\cdot\text{km}$という計算結果となります。根拠となる値の差に起因するものと考えられますが、今後、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。</p> <p>表12(最新版では表9)のタイトルを修正するとともに、脚注に「1日1人あたり」の考え方を注記しました。</p> <p>ここでは、あくまでも「自家用」自動車のGHG排出量を算定するものとしており、平均乗車率を用いる必要はないと考えます。</p>
4. オフィス機器：パソコン、サーバ	「1年あたりのW数」の定義及びその使い方は、	表13(最新版では表10)について「1年あたり」という表記を「年間消費電力」に修正しました。
5. オフィス機器：コピー機、プリンタ	<p>コピー機の省エネ技術は年ごと進んでおり、表15に記載されているTEC消費電力では新型と旧型の区別がつかないため、更に詳しい資料が必要。</p> <p>これらの機器は家庭では電源を切っている場合も多いため、W数やカタログスペックと実勢との差といった情報を追加するべき。</p>	<p>統計データの更新については、適宜実施していきます。</p> <p>いただいた御意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。</p>
6. 家庭：総GHG排出量	<p>GHG排出のバウンダリがエネルギー消費量のみとなっているが、家庭で取り組むことが可能な他の活動(購買活動など)もバウンダリに入れてはどうか。</p> <p>世帯当たりのGHG排出量の記載に加え、平均世帯人数又は1人当たりのGHG排出量も併記してはどうか。</p> <p>交通を含まない旨明示するべきではないか。</p> <p>廃棄物に関するGHGの排出は、再利用率の置き方により係数が大きく変化するため、その前提となる考え方を明記するべき。</p>	<p>いただいた御意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。</p> <p>“6. 家庭：総GHG排出量の【レベル1】”に、「2006年度の1人当たりGHG排出量(2,081kg-CO2)」を追記しました。</p> <p>家庭の総GHG排出量には、運輸部門の自家用乗用車(家計寄与分)も含まれています。</p> <p>いただいた御意見は、ガイドラインの内容について更に検討を深めるに当たって参考とさせていただきます。</p>

箇所	指摘事項の概要	指摘事項への対応
【付録】		
付録1. 各GHGの地球温暖化係数(GWP)一覧	単位kg-CO2/kgを付記するべき。	地球温暖化係数(GWP)は、CO2を1としたときの他の温室効果ガスの温室効果を示しており、特に単位はございません。
付録2. 主な活動に伴うCO2排出係数	電力の排出係数は平成18年度実績値であることを付記するべき	平成18年度の実績値であることを明記しました。
	中国電力や沖縄電力などの現在記載のない電力会社のCO2排出係数も記載するべき。	電力の排出係数については、各算定レベルごとに使用する値が異なると考えられます。付録として表示する値については、温室効果ガス算定・報告・公表制度とも連携しながら再検討します。
	電力事業者ごとのCO2排出係数に関するデータが更新された場合に、ガイドライン記載のデータを引き続き利用するべきか、入手可能な最新値を用いるべきか。ガイドラインは更新されるのか。	算定の際には、入手可能な最新値を用いることが望ましいと考えます。データが更新された際には、当ガイドラインも適宜更新していきます。
	電力の係数を各事業者別に扱うだけで、係数は固有データになったと解釈してよいか。	例えば、一般電力事業者から電力を購入している場合、その電力事業者の排出係数を使用することは固有データを使用したと考えられます。一方で、自家発電による電力を使用しているものの排出係数が不明であり、事業者別の排出係数を使用する場合は、標準データを使用したこととなります。
	全国地球温暖化防止活動推進センターでは電力事業連合会が公表している一般電気事業者10社の平均値(0.39kg/kWh)を用いており、0.39kg/kWhを用いるべきではないか。	家庭部門及び業務部門のうち温室効果ガス算定・報告・公表制度の対象企業以外については、一般電気事業者から電力供給を受けており、排出係数として0.39kg/kWhを使用することが適切であると修正しました。
	プロパンには、kg-CO2/m3単位の値も併記できないか。	液化石油ガスの基準産気率(m3/10kg)は地域により異なるため、併記した場合は地域ごとに複数の排出係数を表示する必要があります。こうした現状を踏まえ、併記するか検討することとします。
	「付表3. その他のCO2排出係数」の水道は、下水処理込みか否かを記載するべき。	水道利用(浄水場でのエネルギー利用)に伴うCO2排出量であり、「下水処理におけるGHG排出を含んでいない」と追記しました。
「付表3. その他のCO2排出係数」の一般廃棄物は可燃か不燃等を詳細に記載するべき。	「一般廃棄物の焼却時に発生するCO2排出量」に関する排出係数であることを追記しました。	
付録3. 有効数字の考え方	有効数字に対する説明についてわかりやすい説明文や具体例を記載するべき。	現状のガイドラインでも有効数字の考え方や、有効数字を考慮した計算方法について事例を交えて示されています。こちらを参照ください。
	GHG 排出量の有効数字を原則3桁とする理由を記述するべき。	現状、付録で掲載している排出係数には有効数字2桁のものもありますので、本ガイドラインでは、有効数字について原則2桁に変更しました。