

GX推進のためのグリーン鉄研究会 フォローアップ^o会合 事務局説明資料

2025年4月21日

製造産業局 GXグループ

クリーンエネルギー自動車導入補助金（CEV補助金）

- 2025年度から、GX推進に向けた鋼材を導入する自動車OEMの計画・取組みを評価し、評価結果に応じて、基本の補助額とは別に、補助金を最大5万円加算する措置を新設。
- 具体的には、企業ごとの評価項目に「環境負荷（CFP）が低い鋼材、GX推進に向けた鋼材の導入に計画的に取り組むこと」を設定。

令和7年度におけるクリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）の取扱い 令和7年1月

- 令和6年度から、車両の評価に加え、自動車分野のGXの実現に必要な要素を総合的に評価して補助額を決定。
- 令和7年度（令和6年度補正1,100億円）は、この評価方法を踏襲しながら、①評価項目の見直し・追加を行うとともに、②GX推進に向けた鋼材の需要喚起のための新たな加算措置を設けることとする。

現在の制度の概要

「自動車分野のGX実現に必要な価値」と主な評価項目

①製品性能の向上 ◆ 電費・航続距離の向上 等

②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築

- ◆ 充電インフラ整備
- ◆ 整備の体制／質の確保（供給の安定性）
- ◆ 整備人材の育成
- ◆ サイバーセキュリティへの対応 等

③ライフサイクル全体での持続可能性の確保

- ◆ ライフサイクル全体でのCO2排出削減 等

④自動車の活用を通じた他分野への貢献

- ◆ 外部給電機能の有無、災害連携協定 等

メーカーの取組を総合的に評価

種別	補助額
EV*	上限額85万円
軽EV	上限額55万円
PHEV*	上限額55万円
FCV*	上限額255万円

*メーカー希望小売価格（税抜）が840万円以上の車両は、算定された補助額に価格係数0.8を乗じる。

令和7年度の主な見直し内容

①評価項目の追加

- 重要鉱物の安定確保に係るリスク低減のための取組
- 調達先に対する支払い期間
- 車両や蓄電池の火災発生状況

②GX推進に向けた鋼材の需要喚起（新規の加算措置）

- 革新電炉等で製造する鋼材の需要の喚起が必要。
- このため、環境負荷の低減やGX推進に向けた鋼材の導入に関する自動車OEMの計画・取組について評価する。
- この評価結果に応じて、基本の補助額とは別に、補助額を最大5万円を加算する措置を新設する。

スケジュール

2月中下旬頃：メーカーによる車両申請の締切り

3月中下旬頃：執行団体の委員会における審査、補助額の決定、公表

※4/1以降の登録車が見直し後の制度に基づく補助金額の対象となる。
3/31以前の登録車は、令和6年度事業と同額の補助額とする。

（参考）自動車分野のGX実現に必要な価値

自動車分野のGX実現に必要な価値	評価項目(案)	自動車メーカーに求めている取組
基本の補助額に関する評価項目		*今後、執行団体の委員会における審査を踏まえ決定 *下線は、2025年度の追加事項。
製品性能の向上	①車両性能【車種ごと】	● 車両の電費・航続距離を向上させること
ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築	②充電インフラ整備【企業ごと】	● 全社の電動車を普及させる上で重要な公共用急速充電器の整備に取り組むこと ● 電動車が増加してもユーザーの利便性を確保できるよう、自社の販売台数に応じて、急速充電器（公共・非公共）の整備に取り組むこと
	③整備の体制／供給の安定性／安全性【車種ごと・企業ごと】	● 十分な数の整備拠点を確保する等、整備サービスを提供できる体制の確保に取り組むこと ● 供給の安定性の観点から、主要部品（バッテリー・駆動用モーター・インバーター）、その構成部品、重要鉱物の安定確保に向けて取り組むこと ● 車両や車載蓄電池の火災の発生の未然防止、再発防止に取り組むこと
	④整備人材の育成【企業ごと】	● メンテナンスを支える整備人材の育成に取り組むこと
	⑤サイバーセキュリティへの対応【車種ごと】	● 車両のサイバーセキュリティ対策に取り組むこと
ライフサイクル全体での持続可能性の確保	⑥ライフサイクル全体での持続可能性の確保【車種ごと・企業ごと】	● 車両のライフサイクル全体でのCO2排出削減、蓄電池のCFP低減に向けて取り組むこと ● 資源の有効活用の観点から、バッテリーのリユース・リサイクル等に取り組むこと ● GXリーグへの参画や取引適正化（調達先への支払い期間）など、サプライチェーン全体の持続可能性の確保に取り組むこと
自動車の活用を通じた他分野への貢献	⑦自動車の活用を通じた他分野への貢献【企業ごと】	● 外部給電機能の具備を通じて、エネルギーマネジメントや、災害対応に貢献すること 等
加算額に関する評価項目		
ライフサイクル全体での持続可能性の確保	⑧環境負荷の低減及びGX推進に向けた鋼材の導入【企業ごと】	● 環境負荷（CFP）が低い鋼材、GX推進に向けた鋼材の導入に計画的に取り組むこと

グリーン購入法

- 「環境物品等の調達の推進に関する基本方針（令和7年1月28日変更閣議決定）」において、「**原材料に鉄鋼が使用された物品**」が**共通の判断の基準**として新たに追加され、

- ①削減実績量が付された鉄鋼であること
- ②当該物品に使用されている鉄鋼のCFPが算定・開示されていること

の両方を満たす鉄鋼を使用した物品は、「より高い環境性能の基準であり、調達に際しての支障や供給上の制約等がない限り調達を推進していく基準」である**基準値1**に位置づけられた。

1. 共通の判断の基準

下記のとおり共通の判断の基準を設定し、個別の特定調達品目に係る判断の基準と合わせて適用する。*

定義

この別記において、「判断の基準」、「基準値1」、「基準値2」及び「配慮事項」の定義は、それぞれ下記のとおりとする。

原材料に鉄鋼が使用された物品	【判断の基準】 ○基準値1は、当該品目に係る判断の基準を満たし、次の要件を満たす鉄鋼が使用されていること。 ①削減実績量が付されていること。 ②原材料調達から廃棄・リサイクルに至るまでのライフサイクルにおける温室効果ガス排出量を地球温暖化係数に基づき二酸化炭素相当量に換算して算定した定量的環境情報が開示されていること。
----------------	--

「判断の基準」	法第6条第2項第2号に規定する特定調達物品等であるための基準
「基準値1」	判断の基準において2段階の判断の基準を設定している場合に、当該品目におけるより高い環境性能の基準であり、調達に際しての支障や供給上の制約等がない限り調達を推進していく基準として示すもの
「基準値2」	判断の基準において2段階の判断の基準を設定している場合に、各機関において調達を行う最低限の基準として示すもの
「配慮事項」	特定調達物品等であるための要件ではないが、特定調達物品等を調達するに当たって、更に配慮することが望ましい事項

- 備考) 1 「削減実績量が付されていること」とは、一般社団法人日本鉄鋼連盟作成の「グリーンスチールに関するガイドライン」の手続に従って削減実績量が証書として付されていることをいう。
- 2 「地球温暖化係数」とは、地球の温暖化をもたらす程度の二酸化炭素に係る当該程度に対する比を示す数値をいう。
- 3 定量的環境情報は、カーボンフットプリント (ISO 14067)、ライフサイクルアセスメント (ISO 14040 及び ISO 14044) 又は経済産業省・環境省作成の「カーボンフットプリントガイドライン」等に整合して算定したものとす。
- 4 共通の判断の基準について、製造事業者において当該基準値1を満たす製品を製造する時期と同製品が販売される時期に差が生じることにより判断の基準を満たす鉄鋼の使用が困難な場合はこの限りではない。
- 5 調達を行う各機関は、環境省及び製造事業者等がウェブサイト等に公表する情報提供を踏まえ、調達を行うこと。

(参考) グリーン購入法に基づくGX推進のためのグリーン鉄の調達

東海市によるグリーン鉄を使用したオフィス家具の調達

- **東海市がオフィス家具を調達するにあたり、グリーン鉄を使用した製品**※（ロッカー、オフィスシステム収納をそれぞれ3台ずつ）を採用。
※ 日本製鉄が提供したNSCarbolex® Neutralを使用したオカムラ社の製品を購入し、市長室・副市長室に設置。
- 東海市は、**グリーン購入法の調達方針が変更され「グリーンスチール」が使用される製品を積極的に調達する方針が示されたことを踏まえ、地方自治体として環境物品等への需要の転換を促進するとともに、同市の基幹産業である鉄鋼業のGX推進を通じた温室効果ガス排出量の削減に寄与するため、同製品を購入したとしている。**（2025年4月21日東海市プレスリリース）
- **グリーン鉄を採用したオフィス家具製品を自治体が採用・発表**した事例は、国内で初めてと見られ、**需要家におけるグリーン鉄購入の取組み**が今後も進んでいくことが期待される。
（国内橋梁工事へのグリーン鉄の採用は、「福岡 201 号新朝倉橋（上り線）外上部工工事」（国土交通省九州地方整備局発注、2024年2月22日に横河ブリッジが発表）、「下庄跨線橋 橋梁上部工その4」（岡山県備中県民局発注、2024年11月28日にJFEスチールが発表）などの事例がある。）

G X 率先実行宣言

- 2024年12月開始の**GX率先実行宣言**において、①産業競争力基盤強化商品に該当する**グリーンスチール**、②GI基金支援対象技術に分類される**製鉄プロセスにおける水素活用**を**宣言の対象製品・技術**とした。加えて、本年度に対象の製品・技術を更に拡大すべくGXリーグ内にWGを組成。製造工程における排出削減の評価を進めていく方針。
- こうした**GX製品の調達を積極的に進める企業群を可視化し、需要の見える化や政府による需要家の評価等**を通じて、**GX市場創造を加速**する。なお、現時点で、**GX率先実行宣言においてグリーンスチールの調達を宣言している企業は4社**（田中鉄工、旭化成ホームズ、サントリーホールディングス、いすゞ自動車）。

宣言の目的

- GX製品の市場確立のためには、**供給側だけでなく需要側へのアプローチも不可欠**。
- したがって、自らの排出削減に積極的に取り組むだけでなく、**広く社会のGXに貢献するGX製品の需要家を積極的に評価する枠組みを通じて市場を立ち上げていくことが重要**。
- 需要家を金銭・非金銭的に評価し、その競争力を高めることで、**自らのGXに加え、サプライチェーン全体でGXに取り組む企業が市場の中での存在感を高め、GXに資金が循環しながら経済構造全体をシフトしていくことを目指す**。
- このため、**需要家の競争力を高める枠組みを構築するアプローチから市場形成に取り組む**。



- 需要家を評価するためには、**需要創造に積極的に取り組む意向のある企業群を可視化**する枠組みが必要であるため、**賛同者が自主的に参加できる宣言の枠組みを立ち上げる**。
- この宣言は、複数のグレードから**個社の状況に応じて選択可能とし、多くの企業が宣言しやすい内容・構成**とする。
- 幅広い業種・業界から宣言企業が現れるよう、宣言を行った企業への政府による優遇措置などを通じて宣言の輪を拡大し、**GX製品の市場形成に向けた機運を醸成していく**。

具体的な対象製品・技術一覧

- 宣言の立ち上げ時においては、具体的に**以下の製品・技術及びそれらから派生する最終製品・サービスを宣言の対象**とする。

対象とする製品・技術

分類	対象	分類	対象
産業競争力基盤強化商品 (GX財源)	電気自動車等	GI基金支援対象技術	燃料アンモニアサプライチェーンの構築
	グリーンスチール		CO2等を用いたプラスチック原料製造技術開発
	グリーンケミカル		CO2等を用いた燃料製造技術開発
	SAF		CO2を用いたコンクリート等製造技術開発
低炭素水素等 (水素社会推進法に基づくもの)	水素		CO2の分離回収等技術開発
	アンモニア		次世代蓄電池・次世代モーターの開発
	合成燃料		電動車等省エネ化のための車載コンピューティング・シミュレーション技術の開発
GI基金支援対象技術	合成メタン		スマートモビリティ社会の構築
	洋上風力発電の低コスト化		次世代デジタルインフラの構築
	次世代型太陽電池の開発		次世代航空機の開発
	廃棄物・資源循環分野におけるカーボンニュートラル実現	次世代船舶の開発	
	大規模水素サプライチェーンの構築	食料・農林水産業のCO2等削減・吸収技術の開発	
	再エネ等由来の電力を活用した水電解による水素製造	バイオものづくり技術によるCO2を直接原料としたカーボンリサイクルの推進	
	製鉄プロセスにおける水素活用	製造分野における熱プロセスの脱炭素化	

※表内に記載する電気自動車等、グリーンスチール、水素、アンモニアなどの対象はそれぞれ産業競争力基盤強化商品、または水素社会推進法に基づく低炭素水素等に該当するもののみを指す。また、次年度以降、さらに対象製品を追加していく（該当性の判断方法を検討）。

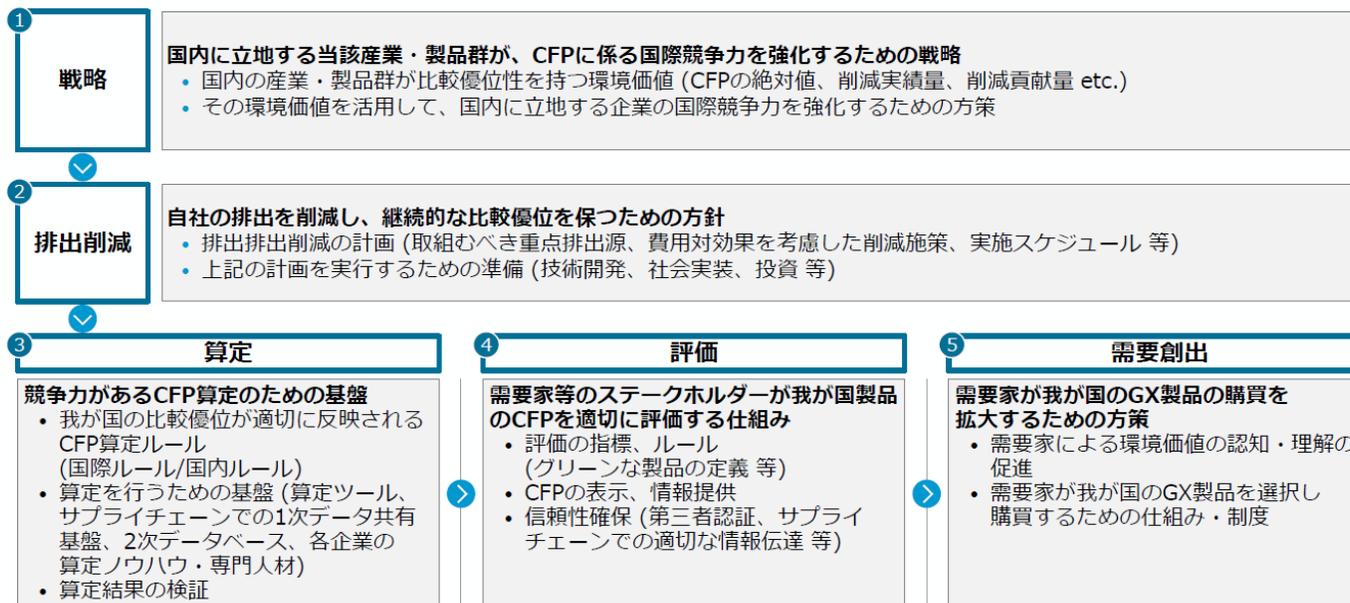
2. カーボン・フットプリントに係る取組

GX実現に向けたカーボンフットプリント活用に関する研究会

- 2025年2月に、諸外国の政府・企業等の動向や、我が国の産業界を取り巻く環境を議論しつつ、我が国製品の競争力を強化するために **カーボンフットプリント（CFP）を活用する方向性と必要な対策を、産業一般及び各業界の観点から整理するため、「GX 実現に向けたカーボンフットプリント活用に関する研究会」を立ち上げた**（事務局GX推進企画室）。
- 同研究会の第2回では、川上産業として**鉄鋼をテーマに扱い**、鉄鋼業界を取り巻く状況を整理し、**国際競争力強化のために検討**を行った。
- 25年6月頃に中間整理を公表予定。

検討のフレームワーク

- CFPを活用した国内産業の国際競争力強化のために、以下の5つの観点を検討する



建築物のライフサイクルカーボン削減に向けた取組

- 2024年11月に、建築物のライフサイクル全体において発生する CO₂（ライフサイクルカーボン）の削減に関し、関係省庁が緊密な連携の下、必要な施策を総合的かつ計画的に推進するため、「建築物のライフサイクルカーボン削減に関する関係省庁連絡会議」が開催された。
- 2025年3月に、「建築物のライフサイクルカーボンの削減に向けた取組の推進に係る基本構想」（幹事会案）がまとまった。今後、建材・設備製造事業者による脱炭素化の取組を可視化（削減実績量や削減貢献量といったGX価値の可視化等）し、評価され、建材等事業者の脱炭素化の取組を導く好循環が生まれる社会を目指す。

建築物のライフサイクルカーボンの削減に向けた取組の推進に係る基本構想 (幹事会案)

1. 建築物LCA*の意義・目的等 ※ 建築物のライフサイクル全体におけるCO2を含む環境負荷を算定・評価すること。

背景

- 2050年カーボンニュートラルの実現のためには、製造から廃棄に至るまでの脱炭素化の取組を強化することが重要
- 我が国のCO2排出量の約4割を占める建築物分野の脱炭素化は重要
- 建築物使用時の省エネ施策のみならず、**ライフサイクル全体でのCO2排出量※削減に取り組むことが必要** ※ CO2換算したHFCsの排出量を含む。

意義

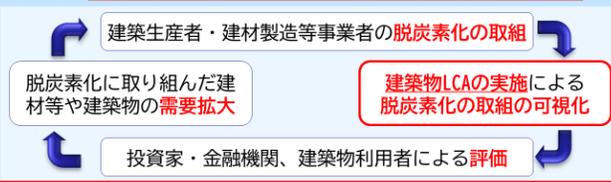
- 建築生産者（建築主、設計者、施工者等）の脱炭素化の取組の促進
- 建材製造事業者（建材・設備製造事業者、リサイクル事業者等）の脱炭素化の取組の可視化、市場での適切な評価
- サステナビリティ情報開示、投資家・金融機関、建築物利用者による活用

➡ 建築物LCAに係る制度構築に向けて関係省庁が連携して実施すべき取組の方向性を示す

2. 目指すべき社会像とアプローチ

(1) 目指すべき社会像

建築物LCAが一般的に実施されることにより、建築生産者や建材製造等事業者の脱炭素化の取組を導く好循環が生まれる社会を目指す



(2) アプローチ(全体方針)

建築物LCAの現状

- 建築生産者の取組は限定的（大手事業者が中心）
- 建材・設備の原単位の整備は緒に就いたばかり

円滑に導入でき、実効性が確保できるよう、**段階的に制度を構築**

制度

- まずは建築物LCAの実施を促進、結果を可視化
- 規模・用途等を絞って制度を開始。その後対象拡大を検討

原単位

- 削減効果が大い主要な建材・設備を優先して整備
- 積み上げ型の原単位（CFP、EPD）の整備を推進
- CFP等が未整備の場合は、統計ベースの原単位を使用

3. 建築物LCAに係る制度の構築に向けた取組等

2028年度を目途に建築物LCAの実施を促す制度の開始を目指す

- 建築物LCAに係る制度の構築に向けた取組
 - 建築物LCAの実施を促す措置の検討
 - 算定方法の統一化
 - 支援制度の検討・実施
 - 国が建設する庁舎等における先行実施 等
- 建築物LCAに用いる原単位の整備に向けた取組
 - 整備すべき原単位種別等の特定
 - 原単位整備の促進
 - 原単位データベースの検討 等
- 建築物のライフサイクルカーボンの表示に係る取組
 - 表示を促す措置の検討
 - 表示方法の統一化

4. 留意が必要な事項

- 国際的な標準を意識。他方、企業の取組を適切に評価する取組、そのための日本の手法等を国際標準とする取組
- 地震等への対応の必要性など我が国固有の実情の発信
- 建材・設備製造事業者にとって二度手間とならない制度設計
- 有価証券報告書におけるサステナビリティ開示(Scope3)への活用
- 国が建設する庁舎等における脱炭素化に取り組んだ建材の活用

● 建築物 LCA 算定方法の統一化

建築物 LCA について、国際的な動向も見据えつつ、我が国の設計・施工等の実情も踏まえた統一的な算定方法を構築する。この際、木材利用による炭素貯蔵量の評価のあり方、削減実績量や削減貢献量といった GX 価値を有する建材・設備の評価のあり方も含めて検討する。

主な担当省庁	経済産業省、国土交通省、環境省、林野庁
検討スケジュール	2026年度（その後、断続的に検討・精緻化）

● 表示方法の統一化

建築物 LCA の結果が投資家・金融機関や建築物利用者などにとってわかりやすく、また有意に活用できるように表示方法を統一化する。統一化にあたっては、建材・設備製造事業者による脱炭素化の取組を可視化（削減実績量や削減貢献量といった GX 価値の可視化等）するとともに、当該建築物 LCA の結果の意味、木材等の炭素貯蔵効果など、建築物 LCA の表示において表現すべき事項について検討する。

主な担当省庁	経済産業省、林野庁、国土交通省、環境省
検討スケジュール	2026年度～2027年度

建築物のライフサイクルカーボンの削減 に向けた取組の推進に係る基本構想（幹事会案）

日本LCA学会での議論

- 「GX推進のためのグリーン鉄研究会」で日本鉄鋼連盟から提案された排出量のアロケーション方式について、日本LCA学会において議論が行われている。

日本LCA学会有志による議論

- 2025年1月15日に、日本LCA学会の削減貢献量研究会のメンバーを中心とした有志が集まり、**臨時研究会にて議論**。
- **排出量のアロケーション方式そのものについて、批判的な声はなかった**。主な意見は以下のとおり。
 - 削減実績量を基礎として、その範囲の中で排出量をアロケーションするという本方式の考え方に賛同。ISO等の既存の考え方に反しない形で実施し、運用を積み上げていくべき。
 - 同一サイト以外の削減実績量も含めて排出量をアロケーションすることは、鉄鋼製品の流通実態を踏まえると理解できるものであるが、顧客の理解促進に向けて、一層のコミュニケーションを図る必要がある。
 - 本方式はCFPに関するものであるが、EPDの策定までを見据えると、プロジェクトベースでのGHG以外の環境負荷の扱いについても検討する必要があるのではないか。

日本LCA学会研究発表会における議論

- 2025年3月6日の**第20回日本LCA学会研究発表会**にて、「削減実績量を反映した鉄鋼製品のカーボンフットプリント」について日本鉄鋼連盟関係者から、**グリーンスチールや排出量のアロケーション方式に関して口頭発表を実施**。
- **排出量のアロケーション方式そのものについて批判的な意見はなく、具体的な手法について、関係者から活発な質疑**が行われた。

3. 国際的な整合性確保に向けた取組

SBTiのCorporate Net-Zero Standard（第2版）ドラフト

SBTiによるドラフト公表の概要について

SBTiは2025年3月に、「SBTi Corporate Net-Zero Standard」の第2版のドラフトをweb上で公表。2024年3月に発表していた第1版から大幅に加筆がされ、大企業と中小企業とでルールを分けるなどの変更も見られる。

同ドラフトにおいては、**直接・間接緩和**という概念が明記され、CoCを通じて排出削減のトレーサビリティが確保されていれば、**直接緩和を主張することが可能とされている**。

直接・間接緩和について

【直接的な緩和】

企業は、自らが行う行動と、それが影響を与える排出源との間に信頼できる物理的な接続を確立する必要があります。完全なトレーサビリティの確立が不可能な場合、企業は「活動プール」レベルでの排出データや介入に依存して、パフォーマンスを評価し、目標に対する進捗を裏付けることができます。

【間接的な緩和】

特定の排出源または活動プールへのトレーサビリティが現在確立できない場合や、排出源に対処するための克服不可能な障壁が存在する場合、この草案標準は、時間制限のある措置として間接的な緩和の役割を認識しています。間接的な緩和は、企業の価値連鎖に関連し、直接的な緩和と比較可能でありながら、報告企業のバリューチェーンとの物理的な接続がない測定可能なネットゼロに沿った変革を促進する行動を含みます。間接的な緩和の一例として、ジェット燃料関連の排出に対処するために、ブック・アンド・クレーム方式を通じて持続可能な航空燃料を調達することが挙げられます。

EU 鉄鋼・金属アクションプラン（3/19発表）

アクションプランの発表について

欧州委員会は3月19日、「鉄鋼・金属アクションプラン」を発表した。

同プランはEUの鉄鋼の産業競争力を強化することを目的としており、(1)安価で安全なエネルギー供給の確保、(2)炭素流出の防止、(3)欧州産業基盤の拡大と保護、(4)循環性の促進、(5)脱炭素のディリスキング、(6)質の高い雇用の保護、の6つの柱から構成されている。

注目点

【第2章】→グリーンウォッシングやシャフリングへの徹底した対応

CBAM対象商品の炭素リーケージが、バリューチェーンのさらに下流にシフトするリスクがある。CBAMの基本商品に若干の変更を加えることでCBAMの義務を回避する可能性がある。さらに、現在EU域内でCBAM関連商品の製造や加工を行っている企業が、（気候変動対策の緩い）国々に事業を移転する可能性もある。欧州委員会は現在、こうしたリスクを定量化しており、行政負担を最小限に抑える必要性も考慮しつつ、CBAMを特定の川下製品に拡大して対応する提案を行う予定である。

第三国の低炭素生産施設で生産された商品が欧州の顧客に向けられる一方で、炭素集約的な生産が他の市場向けに継続される場合（いわゆる「シャフリング」）、CBAMの目的が回避されるリスクがある。同様に、エネルギー集約的な金属生産が、低炭素であるかのように見せかけるための市場ベースの手法の恩恵を受けながら、依然として高排出エネルギー源に依存している場合や、誤解を招くようなスクラップ含有量の会計処理のような、炭素会計の慣行によってもグリーンウォッシングが起こりうる。CBAMの完全性を確保するため、欧州委員会は迂回防止戦略を提示する。こうしたリスクを慎重に評価し、法改正を含む解決策を提案する。

【第6章】→鉄鋼における自主的なラベル開発

脱炭素化に投資する産業が「グリーン・プレミアム」を享受できるようにするため、産業脱炭素化促進法は、ETSデータを用いたシンプルな方法論に基づき、CBAMの方法論をベースに、重複を避けつつ、工業製品の炭素原単位に関する自主的なラベルを開発する。これは、炭素原単位の測定に関する国際的な取り組みにさらに関与するための基礎となるはずである。2025年の鉄鋼から開始する。産業界からの既存の報告、または、利用可能であれば、共通の方法論に基づく。

これと並行して、欧州委員会は、製品の持続可能性を向上させるための包括的なライフサイクル評価の開発に引き続き取り組む。鉄鋼に関しては「持続可能な製品のためのエコデザイン規則」が、鉄鋼の含有量が高い製品に対する要件を策定し、カーボンフットプリント以外の関連する環境基準を追加することにより、「産業界脱炭素化促進法」のラベルを補完することになる。これにより、消費者は関連製品の環境フットプリントを確認できるようになる。

4. 普及啓発活動

普及啓発活動の状況

METI Journal上での60秒解説の公表

4月17日、経済産業省のウェブマガジンである「METI Journal」上に、グリーン鉄研究会での議論をまとめた「60秒解説」の記事を公表。

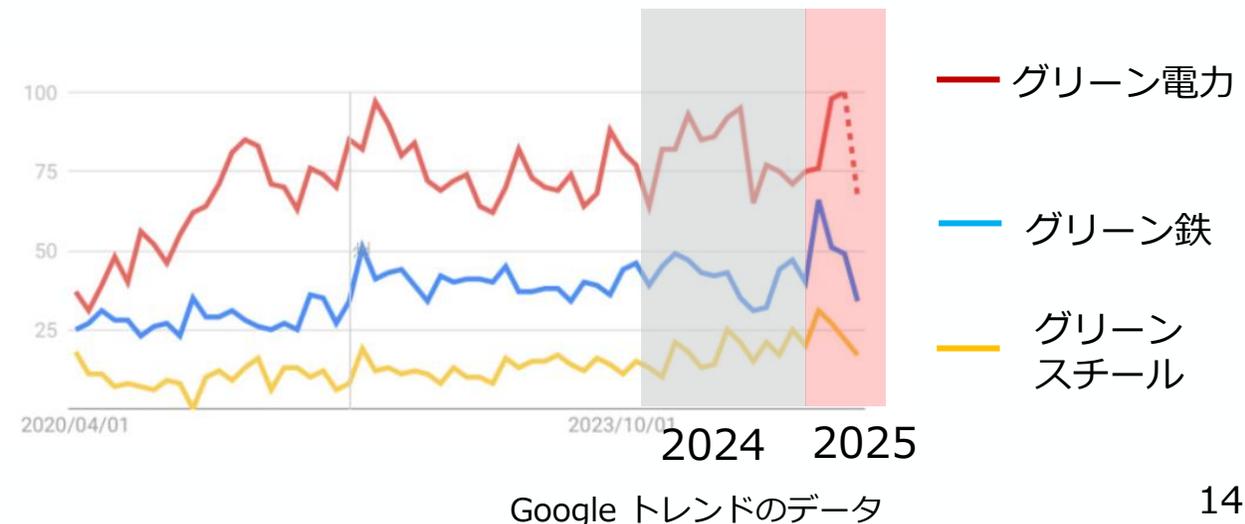
普段の生活では鉄になじみのない読者層に対して、「高炉法と電炉法の違い」や「鉄鋼業の脱炭素化の難しさや投資の重要性」について知ってもらうべく、図や写真も用いながら、グリーン鉄研究会での議論を簡潔に紹介。



(参考) 検索回数の動向

「グリーン鉄」「グリーンスチール」の日本国内における過去5年間の検索回数を調べたところ、「グリーン鉄」については2025年1月に一時的に上昇。

「グリーンスチール」の検索回数は2024年以降、徐々に上昇しているが、「グリーン電力」と比較すると検索回数は少ない。



5. 鉄鋼業界における取組

日本鉄鋼連盟における取組

日本鉄鋼連盟において、以下の取組みを今後実施。（詳細は日本鉄鋼連盟資料参照）

- 鉄鋼製品におけるカーボンフットプリント（C F P）ガイドラインの検討
- 鉄鋼製品のC F P算定における非化石証書の取り扱いについての検討
- グリーンスチールガイドラインへのアロケーション方式の反映
- worldsteelなど、グリーンスチール（アロケーション方式などを含む）の普及に係る海外団体との連携
- 海外の鉄鋼業界団体との意見交換

6. 他素材における取組

他業界における取組

アルミニウムに係る製品別カーボンフットプリント（CFP）ガイドラインの策定

- 日本アルミニウム協会において、**アルミニウムに係る製品別CFPガイドライン**を策定（現時点では会員限定の公開）。
- 一般向けに公表するべく、現在作業を実施中（2025年10月公表予定）。**

※自動車1台あたり、100kg程度のアルミニウム部品が使用されていると推定される。

アルミニウム製部品の使用実績及び推定量

年次	部位	板材	形材	鋳造品	鍛造品	合計	単位
1990暦年	アルミ製部品使用実績（万t）	7.528	9.476	84.933	1.539	103.476	万トン
	自動車生産台数	13,486,796					台
	1台あたり使用量（kg/台）	5.6	7.0	63.0	1.1	76.7	kg/台
2017暦年	アルミ製部品使用実績（万t）	17.140	14.539	132.230	3.143	167.053	万トン
	自動車生産台数	9,690,674					台
	1台あたり使用量（kg/台）	17.7	15.0	136.5	3.2	172.4	kg/台
20XX暦年	アルミ製部品推定使用量（万t）	111.443	58.144	160.916	3.8250	334.328	万トン
	自動車生産台数	9,690,674					台
	1台あたり使用量（kg/台）	115.0	60.0	166.1	3.9	345.0	kg/台

出展：1990年、2017年の自動車生産台数は、日本自動車工業会のデータベース（乗用車、トラック、バスの合計）。20XX年は2017年と同じに置いている。

注1：1990年、2017年のアルミ製部品使用量は日本アルミニウム協会。20XX年は日本アルミニウム協会の推定。

注2：20XX年は、Technology Roadmap Materials and Manufacturing（Center for Automotive Research）の2040年推定量を参考に日本アルミニウム協会が推定。

注3：鋳鍛造品は、同上の推定量（170kg）をベースに、2017年の鋳鍛造品と同じ構成比と仮定して按分。

一般社団法人日本アルミニウム協会「自動車用材料のアルミ化によるCO₂削減貢献定量化調査報告」（委託先：株式会社産業情報研究センター）2021年2月

- アルミ新地金製錬時のCO₂排出量は平均で10.8t-CO₂/t（ただし、地金の産出国によって大きく変動）
- 「アルミ再生地金」1tあたりのCO₂排出量は0.3t-CO₂/t程度とされ、新地金に対して、約3%程度。

既に策定された業界別CFPガイドラインとしては、一般社団法人日本化学工業協会が策定した「化学製品のCFP算定ガイドライン」（2023年3月）がある。

7. 今後に向けて

今後に向けて

- 本年1月の「GX推進のためのグリーン鉄研究会」のとりまとめ後も、**GX推進のためのグリーン鉄市場の拡大に向けた取り組みが進められている。**
- また、削減実績量やアロケーション方式といった内容についても、**国内外の関係者への説明を実施**してきているところ。
- **政府や鉄鋼業界、ユーザー業界が連携し、更なる取り組み**として以下が考えられるのではないかと。
 - ・ **更なる普及啓発活動の推進**
 - ・ アロケーション方式等についての**海外関係者への働きかけ、GHG算定ルールへの反映の働きかけ**
 - ・ 削減実績量の**二重計上を回避し、削減プロジェクトに係る透明性を確保するためのルール・運用方法の整理**
 - ・ GX鋼材の購入者に対する**情報提供方法の整理**
 - ・ グリーン鉄の市場拡大に向けた**次年度以降の方策の検討**