

自動車製造業における地球温暖化対策の取組

平成 25 年 12 月 18 日
 一般社団法人 日本自動車工業会
 一般社団法人 日本自動車車体工業会

I. 自動車製造業の温暖化対策に関する取組の概要

(1) 業界の概要

2008年度より、一般社団法人 日本自動車工業会（以下、自工会）と一般社団法人 日本自動車車体工業会（以下、車工会）、2団体のCO₂を統合して取組を推進している。

①主な事業

- ・ 四輪車・二輪車および同部品の製造。
- ・ トラック・バスの架装物の製造。

②業界全体に占めるカバー率

| 業界団体の規模 | | 自主行動計画参加規模 | | （参考）業界全体の規模 | |
|--------------|----------------|--------------|---------------------|-------------|-------------------|
| 団体加盟 企業数 | 197社 | 計画参加 企業数 | 54社（27%） | 事業所数 | 283事業所 |
| 団体企業 売上規模 | 19.6兆円 （※1） | 参加企業 売上規模 | 19.5兆円 （※1）（99%） | 市場規模 | 売上高18.9兆円 （※2） |

※1 売上規模は、自工会生産金額に車工会売上高（委託分を除く）を足し合わせたもの。

※2 売上高は 2011 年暦年最新データ。（経産省統計より）

(2) 業界の自主行動計画における目標

①目標

- ・ 参加会員企業の四輪、二輪、架装物および同部品生産工場から排出されるCO₂排出量を 1990 年度比▲25%の 632 万 t とし、2008～2012 年度の 5 年間の平均値で達成することとする。

（以下、この 5 ヶ年平均値を 2010 年度目標と記載）

◆1990 年度実績 CO₂排出量 844 万 t - CO₂

◆2010 年度目標 CO₂排出量 632 万 t - CO₂（1990 年度比▲25%）

- ・ 上記目標は 2009 年度に策定。
- ・ この目標値は、2009 年に変更された経団連の電力係数の目標値（2008 年度～2012 年度の 5 ヶ年平均目標、発電端 0.832t-c/万 kWh）を前提としている。

②カバー率

- ・ 約 99%（売上高による）

③目標指標、目標値設定の理由とその妥当性

【目標指標の選択】

- ・ 排出量の削減目標を設定し、自主取組を推進することが重要と考える。
- ・ 取り組みの実績評価指標として原単位（CO₂排出量/生産額）も用いており、90 年度比▲33%を達成している。
- ・ なお、製品の種類が多岐にわたり、製品により重量・形態などが異なるため、単位数量

当たりの原単位を算出するのが困難であり、生産額を指標としている。

【目標値の設定】

| (統合前) | 自工会 | 車工会 |
|----------------------|--|-------------|
| 1997 | 1990年度比 ▲10%(固定係数※ ¹) | 1990年度比▲10% |
| 2007※ ² | 1990年度比▲21.1%(変動係数※ ¹) (▲12.5%:固定係数) | ↑ |
| (統合後※ ³) | 自工会+車工会 | |
| 2008 | 1990年度比 ▲22%(654万t-CO ₂) 目標値は経団連が示した2008年～2012年5カ年平均目標の電力係数0.809t-c/万kWhに基づく。 | |
| 2009 | 1990年度比 ▲25%(632万t-CO ₂) 目標値は経団連が示した2008年～2012年5カ年平均目標の電力係数0.832t-c/万kWhに基づく。 | |

※¹ 当初は業界の省エネ努力が評価できるように、1990年度の電力のCO₂排出係数に固定。その後、審議会の意見により、実績の排出係数と1990年度の排出係数の両方で評価する方法に変更。

※² 2006年より、経団連の方針にあわせ、2008年～2012年5カ年の平均で目標を達成することとした。

※³ 2008年度の自主行動計画フォローアップ時より、日本自動車工業会と日本自動車車体工業会は取り組みを統合した。

(3) 実績概要

①2012年度における実績概要

| 目標指標 | 基準年度 | 目標水準 | 2012年度実績 (基準年度比) <small>() 内は、2011年度実績</small> | CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂) | CO ₂ 排出量 (前年度比) | CO ₂ 排出量 (基準年度比) |
|---------------------|-------|------|---|--|-------------------------------|--------------------------------|
| CO ₂ 排出量 | 1990年 | ▲25% | ▲35% (▲35%) | 549.2万t-CO ₂ | ▲0.1% | ▲35% |

②目標期間5年間(2008～2012年度)における実績の平均値

| |
|---|
| 2008～2012年度の実績の平均値 505万t-CO ₂ 90年度比▲40% |
|---|

(4) 目標を達成するために実施した対策と省エネ効果

①エネルギー供給側の対策

- (a) コージェネ設備の導入、同設備の高効率化
- (b) 高効率コンプレッサーの導入、圧縮空気の圧力低下や漏れ対策実施
- (c) 蒸気配管放熱ロス対策
- (d) 高効率変電設備の導入及び更新

②エネルギー多消費設備対策

- (a) 蒸気レス化、エアレス化、エアリーク低減、エアブロー短縮、排気ファン・冷却ファンのインバータ化 他

- (b) 溶接チップ整形機導入による溶接電力削減、塗装乾燥炉廃熱回収装置導入 他
- (c) 溶接炉・乾燥炉の効率最適化、廃熱回収
- (d) 照明設備の省エネ 他
- (e) 工程改善、節電対策（照明間引き、空調稼働時間短縮）、エネルギーの見える化（エア流量計、電力量取付け） 他

2) 従来から実施している省エネ対策の継続 【その2・生産性向上対策】

① エネルギー供給方法等、運用管理技術の高度化

- (a) 操業改善（効率的操業 他）
 - ・非稼働時のエネルギー低減（電力、エア）
 - ・エネルギーのJIT（ジャストインタイム）供給
 - ・空調・冷凍機の統廃合
- (b) 塗装ブースの炉体省エネ改善
- (c) エア・蒸気の送気圧力の低減、コンプレッサー制御の変更、配管見直し

② ライン統廃合等

- (a) 設備・ラインの統廃合・集約、熱処理炉、鋳造ラインの集約 他
- (b) 塗装工程の見直し（工程短縮、空調制御変更 他）

3) 従来から実施している省エネ対策の継続 【その3・燃料転換、ESCO 事業等】

① 燃料転換による対策

- (a) 重油暖房機の燃料：重油から⇒都市ガスへ転換
- (b) ボイラー燃料：灯油から⇒都市ガスへ転換

② その他

エア漏れ、蒸気漏れ、水漏れ、放熱ロス削減対策による省エネ、技術的な改善や運用改善による省エネ 他

4) 従来から実施している省エネ対策の継続 【その4・サプライチェーン等の連携による省エネ効果】

完成車メーカー、協力関係にある車体メーカー、それらのサプライチェーンとの間で、各企業が共通して取組める省エネ事例や省エネ技術の情報共有化を図り、CO₂削減に向けた一層の活動を推進している。

| | 2007年度 | | | 2008年度 | | | 2009年度 | | |
|----------------|------------------------|--------------|--------------|------------------------|--------------|--------------|------------------------|--------------|--------------|
| | 内) 投資額のわかる 省エネ一次効果分 | | | 内) 投資額のわかる 省エネ一次効果分 | | | 内) 投資額のわかる 省エネ一次効果分 | | |
| | 削減量 (千kℓ) | 削減量 (千kℓ) | 投資額 (百万円) | 削減量 (千kℓ) | 削減量 (kℓ) | 投資額 (百万円) | 削減量 (千kℓ) | 削減量 (kℓ) | 投資額 (百万円) |
| ①エネルギー供給側の設備改善 | 7 | 6 | 833 | 8 | 7 | 3,213 | 5 | 3 | 1,041 |
| ②エネルギー使用側の設備改善 | 10 | 8 | 8,689 | 16 | 7 | 1,361 | 5 | 3 | 776 |
| ③運用管理の改善 | 5 | 3 | 200 | 6 | 2 | 220 | 8 | 1 | 47 |
| ④ライン統廃合 | 5 | 3 | 244 | 11 | 2 | 55 | 19 | 0.5 | 18 |
| ⑤燃料転換 | 12 | 4 | 681 | 10 | 5 | 802 | 6 | 2 | 1,044 |
| 合計 | 38 | 24 | 10,647 | 51 | 23 | 5,650 | 43 | 10 | 2,925 |
| | 2010年度 | | | 2011年度 | | | 2012年度 | | |
| | 内) 投資額のわかる 省エネ一次効果分 | | | 内) 投資額のわかる 省エネ一次効果分 | | | 内) 投資額のわか 省エネ一次効果分 | | |
| | 削減量 (千kℓ) | 削減量 (千kℓ) | 投資額 (百万円) | 削減量 (千kℓ) | 削減量 (千kℓ) | 投資額 (百万円) | 削減量 (千kℓ) | 削減量 (千kℓ) | 投資額 (百万円) |
| | 5 | 4 | 1,375 | 6 | 5 | 725 | 5 | 5 | 1,430 |
| | 11 | 8 | 2,249 | 15 | 11 | 1,290 | 9 | 6 | 1,171 |
| | 6 | 1 | 84 | 9 | 2 | 218 | 15 | 1 | 56 |
| | 25 | 1 | 1,066 | 10 | 2 | 150 | 26 | 4 | 323 |
| | 4 | 0.4 | 498 | 5 | 1 | 168 | 8 | 2 | 435 |
| | 51 | 15 | 5,271 | 44 | 21 | 2,551 | 64 | 17 | 3,414 |

(5) 今後実施予定の対策

| 対 策 | 削減量※ | 内) 投資額のわかる省エネ | |
|--|--------------------------|---------------|------------------|
| | | 一次効果分 | |
| | | 削減量 | 投資額 |
| ①□エネルギー供給側の対策 | | | |
| ・ 空調熱源設備の高効率化 | 7 千 kl (1.4 万 t) | 3 千 kl | 1,528 百万円 |
| ・ 高効率コンプレッサーの導入 | | | |
| ・ コージェネ導入 他 | | | |
| ②エネルギー使用側の対策 | | | |
| ・ ファン・ポンプ類のインバータ化、適正容量化、コンプレッサーの省エネ運転 | 7 千 kl (1.4 万 t) | 6 千 kl | 1,304 百万円 |
| ・ 照明機器の高効率化 | | | |
| ・ 設備更新に伴う省エネ機器の導入 | | | |
| ・ 加温機・溶解炉・乾燥炉の効率最適化、廃熱回収 等 | | | |
| ・ 空調更新に伴う効率化 他 | | | |
| ③エネルギー供給方法等の運用管理技術の高度化 | | | |
| ・ エネルギーの JIT(ジャストインタイム)供給、稼働率向上等の生産性改善 | 5 千 kl (0.9 万 t) | 1.5 千 kl | 115 百万円 |
| ・ 蒸気ロス改善 | | | |
| ・ コンプレッサー圧力制御方法変更 他 | | | |
| ④ライン統廃合および集約 | | | |
| ・ ライン統廃合によるエネルギー節減 | 5 千 kl (0.9 万 t) | 1.5 千 kl | 115 百万円 |
| ・ 新ライン稼働による省エネ効果 | | | |
| ・ 部品移管による生産拠点統合 他 | | | |
| ⑤燃料転換、ESCO 事業、その他 | 8 千 kl (1.6 万 t) | 1.8 千 kl | 1,304 百万円 |
| 合 計 | 31 千 kl (6.2 万 t) | 9 千 kl | 4,365 百万円 |

注 1：原油換算で集計。()内はCO₂排出量。小数点の処理の関係で、各数値の合計と合計値があわない場合あり。

注 2：上記金額は省エネ目的の投資の集約。これ以外に生産設備の更新や新商品に合わせた改造の際に省エネアイテムを織り込んでいるが、その金額は分離不能のため除く。

(6) 新たな技術開発の取組

●次世代に必要な高度な技術の導入～ホンダ寄居工場

- ・ 小型車生産に特化し、それに合わせた設備、技術を投入することで、きわめて高効率な生産体制を構築。最新の省エネ技術やエネルギーマネジメントシステムの導入と併せて、1台当たりの生産エネルギーを、従来工場比で30%低減。
- ・ 建屋の屋上に薄膜太陽電池の設置を進めており、2013年8月には国内自動車工場最大となる合計2.6MWの発電能力を確保する予定。一般家庭459軒分^{*3}の使用電力に相当し、年間約1,200t-CO₂を低減。
- ・ 寄居工場では天然ガスコージェネシステムで、電気・熱エネルギーを約28%自前化し、ピーク電力を約45%低減。
- ・ 新たに開発した塗装技術と併せて新開発した壁掛け塗装ロボットシステムを導入。これにより従来工場に比べて塗装ラインの長さを40%短縮し、CO₂排出量を40%低減。



(7) エネルギー消費量・原単位、CO2 排出量・原単位の実績

| | | 1990 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | |
|---------------|--------------------|------------------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-----------|--------|-------|
| | 生産金額 (兆円) | 19.1 | 17.9 | 16.5 | 16.1 | 17.0 | 17.5 | 19.2 | 19.3 | 19.9 | 21.5 | 23.2 | 24.8 | |
| | | 100% 〔基準〕 | 93.9% | 86.5% | 84.5% | 89.2% | 91.9% | 100.6% | 101.2% | 104.5% | 112.8% | 121.4% | 130.4% | |
| 変動係数 | CO2排出量 (万t-CO2) | 844 | 725 | 685 | 682 | 680 | 643 | 674 | 680 | 672 | 682 | 659 | 657 | |
| | | 100% 〔基準〕 | 85.8% | 81.1% | 80.8% | 80.6% | 76.2% | 79.9% | 80.5% | 79.6% | 80.8% | 78.1% | 77.8% | |
| 固(参考係数) | CO2排出量 (万t-CO2) | 44.2 | 40.5 | 41.5 | 42.3 | 40.0 | 36.7 | 35.1 | 35.2 | 33.7 | 31.7 | 28.5 | 26.4 | |
| | | 100% 〔基準〕 | 91.4% | 93.7% | 95.5% | 90.4% | 82.9% | 79.4% | 79.5% | 76.2% | 71.6% | 64.3% | 59.7% | |
| エネルギー使用量(千kl) | エネルギー 使用量(千kl) | 4,353 | 3,999 | 3,806 | 3,674 | 3,545 | 3,356 | 3,393 | 3,328 | 3,372 | 3,430 | 3,376 | 3,371 | |
| | | 100% 〔基準〕 | 91.9% | 87.4% | 84.4% | 81.4% | 77.1% | 78.0% | 76.5% | 77.5% | 78.8% | 77.6% | 77.4% | |
| エネルギー使用量原単位 | エネルギー 使用量原単位 | 228 | 223 | 231 | 228 | 208 | 191 | 177 | 172 | 169 | 159 | 146 | 135 | |
| | | 100% 〔基準〕 | 97.9% | 101.1% | 99.9% | 91.3% | 83.9% | 77.5% | 75.5% | 74.2% | 69.8% | 63.9% | 59.4% | |
| | | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2008~2012 | | |
| | | (注1) | (注2) | (注1) | (注2) | (注1) | (注2) | (注1) | (注2) | (注1) | (注2) | (注1) | (注2) | 目標 |
| | 生産金額 (兆円) | 20.5 | ← | 17.2 | ← | 18.3 | ← | 18.5 | ← | 19.6 | ← | 18.8 | ← | |
| | | 107.5% | ← | 90.2% | ← | 95.8% | ← | 96.9% | ← | 102.8% | ← | 98.6% | ← | |
| 変動係数 | CO2排出量 (万t-CO2) | 554 | 508 | 486 | 451 | 507 | 469 | 571 | 550 | 601 | 549 | 544 | 505 | 632 |
| | | 65.6% | 60.1% | 57.6% | 53.4% | 60.0% | 55.5% | 67.6% | 65.1% | 71.2% | 65.1% | 64.4% | 59.8% | 74.9% |
| 固(参考係数) | CO2排出量 (万t-CO2) | 27.0 | 24.7 | 28.3 | 26.2 | 27.7 | 25.7 | 30.9 | 29.7 | 30.6 | 28.0 | 28.9 | 26.8 | |
| | | 61.0% | 55.9% | 63.9% | 59.2% | 62.7% | 58.0% | 69.7% | 67.2% | 69.3% | 63.3% | 65.3% | 60.7% | |
| エネルギー使用量(千kl) | エネルギー 使用量(千kl) | 533 | 487 | 506 | 511 | 501 | 511 | 501 | 501 | 507 | 507 | 507 | 507 | |
| | | 63.1% | 57.6% | 59.9% | 60.5% | 59.3% | 60.1% | 59.3% | 60.1% | 60.1% | 60.1% | 60.1% | 60.1% | |
| エネルギー使用量原単位 | エネルギー 使用量原単位 | 26.0 | 28.3 | 27.7 | 27.6 | 25.5 | 27.0 | 25.5 | 27.0 | 27.0 | 27.0 | 27.0 | 27.0 | |
| | | 58.7% | 63.9% | 62.5% | 62.4% | 57.7% | 60.9% | 57.7% | 60.9% | 60.9% | 60.9% | 60.9% | 60.9% | |
| エネルギー使用量原単位 | エネルギー 使用量原単位 | 2,890 | 2,651 | 2,750 | 2,803 | 2,769 | 2,773 | 2,769 | 2,773 | 2,773 | 2,773 | 2,773 | 2,773 | |
| | | 66.4% | 60.9% | 63.2% | 64.4% | 63.6% | 63.7% | 63.6% | 63.7% | 63.7% | 63.7% | 63.7% | 63.7% | |
| エネルギー使用量原単位 | エネルギー 使用量原単位 | 141 | 154 | 151 | 152 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | 141 | |
| | | 61.7% | 67.5% | 66.0% | 66.5% | 61.9% | 61.9% | 61.9% | 61.9% | 61.9% | 61.9% | 61.9% | 61.9% | |

(注1) 電力の実排出係数に基づいて算定。

(注2) 電力のクレジット等反映排出係数とクレジット量等の償却量・売却量に基づいて算定。

(注3) 電力変動係数：1990～2007年度までは電力の実排出係数に基づいて算定した値。
2008年以降は上記、注1、注2を参照。

(注4) 電力固定係数(参考)：1990年度における電力排出係数1.011t-C/万kWhを、各年度のCO₂排出量算定に用いたもの。自助努力評価のため。

(参考) 電力の排出係数を「3.05t-CO₂/万kWh」（発電端）に固定した場合のエネルギー消費量・原単位、CO₂排出量・原単位の実績

| | | 1990 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------------|--------------------|------------------|-------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 生産金額 (兆円) | 生産金額 (兆円) | 19.1 | 17.9 | 16.5 | 16.1 | 17.0 | 17.5 | 19.2 | 19.3 | 19.9 | 21.5 | 23.2 | 24.8 |
| | | 100% 〔基準〕 | 93.9% | 86.5% | 84.5% | 89.2% | 91.9% | 100.6% | 101.2% | 104.5% | 112.8% | 121.4% | 130.4% |
| エネルギー使用量 (千kl) | エネルギー 使用量(千kl) | 4,353 | 3,999 | 3,806 | 3,674 | 3,545 | 3,356 | 3,393 | 3,328 | 3,372 | 3,430 | 3,376 | 3,371 |
| | | 100% 〔基準〕 | 91.9% | 87.4% | 84.4% | 81.4% | 77.1% | 78.0% | 76.5% | 77.5% | 78.8% | 77.6% | 77.4% |
| CO2排出量 (万t-CO2) | CO2排出量 (万t-CO2) | 769 | 705 | 676 | 658 | 654 | 618 | 631 | 615 | 616 | 623 | 609 | 574 |
| | | 100% 〔基準〕 | 91.7% | 87.9% | 85.5% | 85.0% | 80.4% | 82.0% | 80.0% | 80.1% | 81.0% | 79.2% | 74.6% |
| エネルギー使用量 原単位 | エネルギー 使用量原単位 | 228 | 223 | 231 | 228 | 208 | 191 | 177 | 172 | 169 | 159 | 146 | 136 |
| | | 100% 〔基準〕 | 97.9% | 101.1% | 99.9% | 91.3% | 83.9% | 77.5% | 75.5% | 74.2% | 69.8% | 63.9% | 59.6% |
| CO2排出量原単位 | CO2排出量 原単位 | 40.3 | 39.4 | 41.0 | 40.8 | 38.5 | 35.3 | 32.9 | 31.9 | 30.9 | 28.9 | 26.3 | 23.1 |
| | | 100% 〔基準〕 | 97.7% | 101.6% | 101.2% | 95.4% | 87.4% | 81.5% | 79.0% | 76.7% | 71.8% | 65.2% | 57.4% |

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2008~2012 |
|--------------------|--------|-------|-------|-------|--------|-----------|
| 生産金額 (兆円) | 20.5 | 17.2 | 18.3 | 18.5 | 19.6 | 18.8 |
| | 107.5% | 90.2% | 95.8% | 96.8% | 102.8% | 98.6% |
| エネルギー使用量 (千kl) | 2,890 | 2,651 | 2,750 | 2,803 | 2,770 | 2,773 |
| | 66.4% | 60.9% | 63.2% | 64.4% | 63.6% | 63.7% |
| CO2排出量 (万t-CO2) | 486 | 445 | 462 | 467 | 456 | 463 |
| | 63.2% | 57.8% | 60.0% | 60.7% | 59.3% | 60.2% |
| エネルギー使用量 原単位 | 141 | 154 | 151 | 152 | 141 | 147 |
| | 61.7% | 67.5% | 66.0% | 66.5% | 61.9% | 64.6% |
| CO2排出量原単位 | 23.7 | 25.9 | 25.3 | 25.3 | 23.2 | 24.6 |
| | 58.7% | 64.1% | 62.6% | 62.7% | 57.6% | 61.0% |

() 内は、基準年度比。

(8) 算定方法とバウンダリーの調整状況

①温室効果ガス排出量等の算定方法

- ・排出量等の算定は、自主行動計画フォローアップにおける係数を用いて算定。

②温室効果ガス排出量等の算定方法の変更点

日本国・温室効果ガスインベントリ報告書等に基づき、以下のように変更。

(a) 蒸気の発熱量換算係数変更

| | 変更後 | 変更前 |
|----------|------------------|------------------|
| 1990年度以降 | 使用量 × 1.02 = 発熱量 | 使用量 × 1.00 = 発熱量 |

(b) 輸入無煙炭の炭素排出係数変更

| | 変更後 | 変更前 |
|----------|-------|-------|
| 1990年度以降 | 2.546 | 2.471 |

(万tC/PJ)

(c) LPGの炭素排出係数変更

| | 変更後 | 変更前 |
|----------|-------|-------|
| 2005年度以降 | 1.613 | 1.632 |

(万tC/PJ)

(d) 都市ガスの炭素排出係数変更

| | 変更後 | 変更前 |
|------|-------|-------|
| 2007 | 1.358 | 1.359 |
| 2008 | 1.366 | 1.358 |
| 2009 | 1.360 | 1.366 |
| 2010 | 1.370 | 1.360 |
| 2011 | 1.380 | 1.370 |

(万tC/PJ)

③バウンダリー調整の状況

- ・自工会報告値 (14社分) と車工会報告値 (40社分) を集計し、報告。バウンダリーは調整の必要はなし。

(9) ポスト京都議定書の取組

| 項目 | | 計画の内容 |
|---------------------------------|------|---|
| 2020年削減目標 | 目標水準 | <p>2020年目標値<総量目標> <u>709万トン-CO₂ (90年比▲28%)</u>とする。(※)</p> <p>※従来の自動車・二輪・同部品を製造する事業所及び商用車架装を行う事業所に加え、自動車製造に関わるオフィス・研究所を追加し、対象範囲を拡大。 ※受電端ベース。</p> |
| | 設定根拠 | <p>2020年の産業規模としては、リーマンショック以前の2007年度水準レベル(四輪生産1170万台レベル)を想定。 2005年基準としてBAUは874万t-CO₂(注1)、今後の省エネルギー取組み(83万t-CO₂)、電力係数の改善(82万t-CO₂注2)による削減を見込んでいる。</p> <p>注1:次世代車生産によるCO₂増30万tを含む。これは次世代車普及率18%を見込んでいる。 注2:電力の見通し(現目標:2005年度4.23万t/万kwh-CO₂→2020年度3.30万t/万kwh-CO₂)が見直された場合は、それに応じ自工会目標値も見直すこととする。</p> |
| 低炭素製品による国内他部門での削減 (2020年時点) | | <p>○自動車燃費改善・次世代車の開発・実用化による2020年のCO₂削減ポテンシャルは600~1000万t-CO₂ (出所)日本自動車工業会試算</p> |
| 省エネ技術の移転等による海外での削減 (2020年時点) | | <p>○次世代車の開発・実用化による2020年のCO₂削減ポテンシャル ・2020年の世界市場(乗用車販売7,500万台)が日本と同様にHEV比率18%と仮定した場合、全世界での削減ポテンシャルは7千万t-CO₂。そのうち、自工会メーカーの削減ポテンシャルは約1.7千万t-CO₂と試算。 <IEEJ2050(エネ研モデル)をベースに試算></p> <p>○海外生産工場でのCO₂削減ポテンシャル ・自工会会員各社は海外生産工場でも国内工場と同様に省エネ対策を実施。2005年に対し原単位を15%改善(各社ヒアリング)した場合、削減ポテンシャルは約195万t-CO₂と試算。 <みずほコーポレート銀行予測をベースに試算></p> |
| 革新的技術開発 | | <p>○車両の燃費改善とともに、次世代車の開発に最大限取り組む。</p> |
| その他特記事項 | | <p>○今後の政府における「エネルギー・環境政策」等の議論を踏まえ、計画策定後に内容を見直すことも検討。</p> <p>○従来の自主取組でも行ってきたように、状況に応じて、一段高い目標を目指して、自ら目標値を見直していく。</p> |

II. 目標達成に向けた取組

目標達成に関する事項

(1) 目標達成・未達成とその要因

- ・09年11月に当該目標値の引上げを実施し、新たな目標として08年度～12年度の5年間平均で632万t-CO₂/年の目標値を設定した。
- ・目標達成を目指し、前述の対策に取り組んだ結果、目標632万t-CO₂に対し、12年度実績は549.2万t-CO₂と達成することができた。
- ・08年度～12年度の5年間平均についても、リーマンショック、東日本大震災、原発停止による電力係数の悪化等、CO₂増減にかかる様々な要因はあったものの、着実な省エネ対策を実施することにより505万t-CO₂と、達成することが出来た。

(2) 京都メカニズム・国内クレジット・試行排出量取引スキームの排出枠（以下「京都メカニズム等」という。）の活用について

- ・活用を考えていない。

(3) 排出量取引試行的実施への参加状況

| | 2012年度現在 |
|--|----------|
| 排出量取引試行的実施参加企業数 (業界団体自主行動計画参加企業に限る) | 54社 |
| 業界団体自主行動計画参加企業 | 54社 |
| シェア率 | 100% |

業種の努力評価に関する事項

(4) エネルギー原単位の変化

① エネルギー原単位が表す内容

- ・参加会員企業の製品が二輪車、軽自動車から大型トラックまで多様であり、さら部品単位の生産など多岐に渡っているため、生産数量ではなく生産額を用いている。

② エネルギー原単位の経年変化要因の説明

- ・原単位をみても、参加企業の省エネ努力の成果が表れており、2012年度の原単位は、対前年▲7%、90年度比でみると▲38%と改善している。

(5) CO₂排出量・排出原単位の変化

- ##### ① クレジット等反映排出係数とクレジット等の償却量・売却量によるCO₂排出量の経年変化要因

(単位：万t-CO₂)

| 要因(注8.9) \ 年度 | 2007→2008 | 2008→2009 | 2009→2010 | 2010→2011 | 2011→2012 | 1990→2012 |
|----------------|--------------------|-------------------|-----------------|-----------------|------------------|--------------------|
| 事業者の省エネ努力分 | -7.2 (-1.1%) | -6.4 (-1.3%) | -8.0 (-1.8%) | -7.6 (-1.6%) | -11.0 (-2.0%) | -337.8 (-40.0%) |
| 購入電力分原単位の改善分 | -51.0 (-7.8%) | -12.2 (-2.4%) | 0.0 (0.0%) | 75.6 (16.1%) | 8.8 (1.6%) | 49.3 (5.8%) |
| 燃料転換等による改善分 | -1.7 (-0.3%) | -1.0 (-0.2%) | -0.7 (-0.2%) | -1.0 (-0.2%) | -1.7 (-0.3%) | -25.2 (-3.0%) |
| 生産変動分 | -89.2 (-13.6%) | -37.2 (-7.3%) | 26.6 (5.9%) | 13.9 (3.0%) | 3.4 (0.6%) | 18.8 (2.2%) |
| クレジット等の償却量・売却量 | 0.0 (0.0%) | 0.0 (0.0%) | 0.0 (0.0%) | 0.0 (0.0%) | 0.0 (0.0%) | 0.0 (0.0%) |
| 合計 | -149.1 (-22.7%) | -56.8 (-11.2%) | 17.8 (4.0%) | 80.9 (17.3%) | -0.5 (-0.1%) | -294.9 (-34.9%) |

(%)は削減率を示す

②クレジット等反映排出係数とクレジット等の償却量・売却量による CO2 排出原単位の経年変化要因

単位：t-CO2/兆円

| 要 因 (注 10.11) | 年 度 | 2007→2008 | 2008→2009 | 2009→2010 | 2010→2011 | 2011→2012 | 1990→2012 |
|----------------|-----|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| 事業者の省エネ努力分 | | -0.4 (-1.3%) | -0.4 (-1.5%) | -0.4 (-1.7%) | -0.4 (-1.6%) | -0.6 (-2.2%) | -16.9 (-38.1%) |
| 購入電力分原単位変化 | | -1.2 (-4.6%) | 1.9 (7.6%) | -0.1 (-0.3%) | 4.5 (17.7%) | -1.1 (-4.3%) | 4.6 (10.5%) |
| 燃料転換等による変化 | | -0.1 (-0.3%) | -0.1 (-0.2%) | 0.0 (-0.1%) | -0.1 (-0.2%) | -0.1 (-0.3%) | -4.0 (-9.1%) |
| クレジット等の償却分・売却分 | | 0.0 (0.0%) | 0.0 (0.0%) | 0.0 (0.0%) | 0.0 (0.0%) | 0.0 (0.0%) | 0.0 (0.0%) |
| 合 計 | | -1.7 (-6.3%) | 1.5 (5.9%) | -0.5 (-2.1%) | 4.1 (15.9%) | -1.7 (-6.8%) | -16.2 (-36.7%) |

(%) は増減率を表す

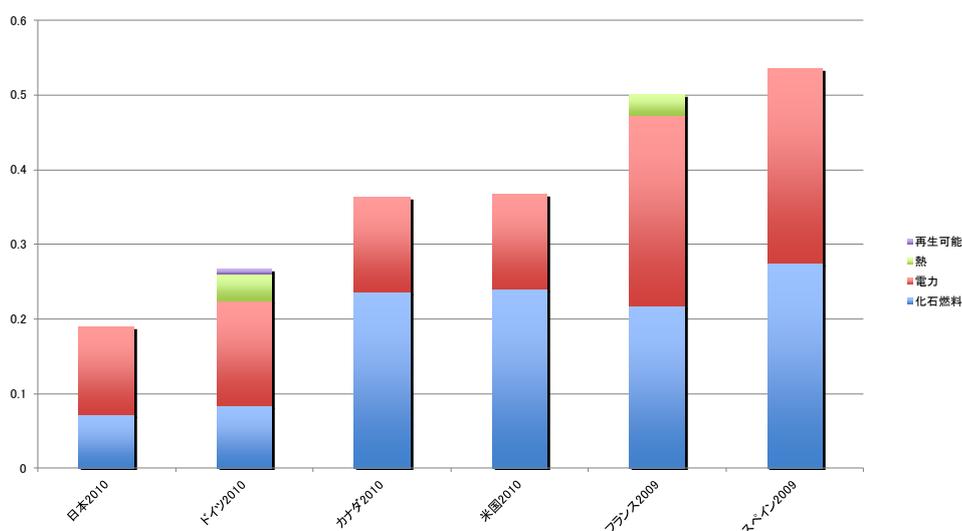
(6) 2012年度の取組についての自己評価

- 2012年度は、生産規模の指標としている生産金額が対前年度比+6.2%とリーマンショック以降、堅調に回復しているが、エネルギー使用量は▲1.2%と減少に転じた。CO2の排出量については電力係数が悪化しているにもかかわらず、微減に押さえることが出来た。

(7) 【参考】国際比較

- 自動車の生産工程は、製造している製品の違い、内外製比率の違いもあり、単純な国際比較は難しい。
- 今回、細かい点で見ればバウンダリーの違いなどもあり、参考値ではあるものの、各国の統計データ使ってマクロ評価を実施した。
- 日本の自動車工程は、諸外国と比べても生産金額当たりエネルギー消費量が低い水準にある。

・ 各国の生産額当たりエネルギー消費量 (TJ/百万ドル)



注：各国統計から作成。フランス、スペインは 2010 年データを公開していないため、2009 年データを使用。日本エネルギー経済研究所委託調査結果より

Ⅲ. 民生・運輸部門からの取組の拡大 等

民生・運輸部門への貢献

(1) 業務部門（本社等オフィス）における取組

①業務部門（本社等オフィス）における排出削減目標

- ・ 目標設定については、各社の基準年度・目標年度・目標指標が揃っておらず、全体としての設定は難しいものの、各社独自に目標を設定している。
- ・ 2013年度以降は、オフィスビル、研究所等も含めた新たなバウンダリーで管理することとなる。

②業務部門（本社等オフィス）における排出実績

オフィスのCO2排出実績（大手19社計）

| | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 2008～2012 年度平均 |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------|
| 床面積 (千m ²) | 614 | 663 | 654 | 627 | 632 | 631 | 621 | 633 |
| エネルギー消費量 (千kl) | 28.0 | 27.4 | 29.6 | 28.3 | 27.1 | 26.2 | 23.2 | 25.1 |
| CO2排出量 (千t-CO2) | 52.1 | 49.7 | 55.9 | 46.3 | 41.9 | 41.1 | 45.8 | 43.4 |
| エネルギー原単位 (l/m ²) | 47.8 | 44.5 | 44.6 | 43.3 | 43.2 | 41.5 | 36.8 | 39.6 |
| CO2排出原単位 (kg-CO2/m ²) | 80.9 | 84.4 | 70.9 | 66.8 | 65.0 | 72.5 | 67.6 | 68.6 |

③業務部門（本社等オフィス）における対策とその効果

<業務部門（本社等オフィス）における主な対策の実施状況>

| 項 目 | 取組社数※ |
|---|-------|
| ○空調機器への省エネシステム導入 ・省エネ型エアコンの導入 ・個別空調システムの導入 | 12 |
| ○蛍光灯の省エネ ・省エネ型蛍光灯の採用 ・LED照明導入 ・不要時消灯の徹底 ・人感、昼光センサー付オフィス照明導入 | 19 |
| ○冷房温度設定を28℃ | 18 |
| ○OA機器の省エネ ・省エネタイプのコピー機導入 ・プリンター台数削減 | 19 |
| ○建築による省エネ ・屋根、天井、窓の遮熱強化、光ダクトによる照明電力低減、 ・雨水利用、自然換気利用 ・屋上に太陽光パネルを設置 | 8 |
| ○その他 ・広告ネオンの発光ダイオード化 ・エレベーターの運転台数制御 ・フレックスタイム運用による1時間前倒し勤務の推奨 | 10 |

※自工会14社+車工会5社

(2) 運輸部門における取組

①運輸部門における排出削減目標

- ・ 改正省エネ法の対応に伴い、2007年度（2006年度実績）からデータの収集を開始した。現段階では、CO2削減目標を設定するには情報が不十分である為、今後検討を行なっていく。

②運輸部門におけるエネルギー消費量・CO2排出量等の実績

- ・ 2012年度CO2排出量等の実績は以下の通り。(省エネ法による、荷主の実績をベースに算出)

| | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 | 2008～2012年度平均 |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 輸送量 (千トン・km) | 8,064,734 | 8,139,231 | 7,007,911 | 6,733,413 | 6,685,453 | 7,147,174 | 7,616,399 | 7,038,070 |
| CO2排出量 (万t-CO2) | 967.2 | 952.2 | 807.0 | 717.8 | 716.2 | 742.8 | 774.3 | 751.6 |
| CO2排出原単位 (kg-CO2/トン・km) | 0.120 | 0.117 | 0.115 | 0.107 | 0.107 | 0.104 | 0.102 | 0.107 |

※自工会会員14社(全社特定荷主)と車工会会員中特定荷主4社を合わせた18社の実績値
 ※自動車業界では、これまで運輸部門についてもモーダルシフトの推進等、既に最大限の省エネ対策に取り組んできているが、今後も更に努力を傾注していく。

③運輸部門における対策

- ・ 自家物流及び委託物流に伴うCO₂排出抑制に関し、下記の取組みを行っている。

| 項 目 | 取組社数※ |
|--|-------|
| ①モーダルシフトによる輸送効率の向上 ・トラック輸送→鉄道・海上輸送へのシフト等 | 11 |
| ②共同輸送、直接輸送、輸送ルート短縮等による輸送効率の向上 ・同一ルートでの他社との共同輸送や復荷の確保等 | 16 |
| ③梱包・包装資材使用量の低減、積載荷姿見直し等による積載率向上 ・使い捨て梱包材→リターナブル容器に変更等 | 15 |
| ④エコドライブの推進 ・アイドリングストップの徹底、デジタコ等省エネ運転支援機器の導入促進等 | 14 |
| ⑤低燃費車の導入 | 11 |

※18社中、取り組んでいる企業数

(3) 民生部門への貢献

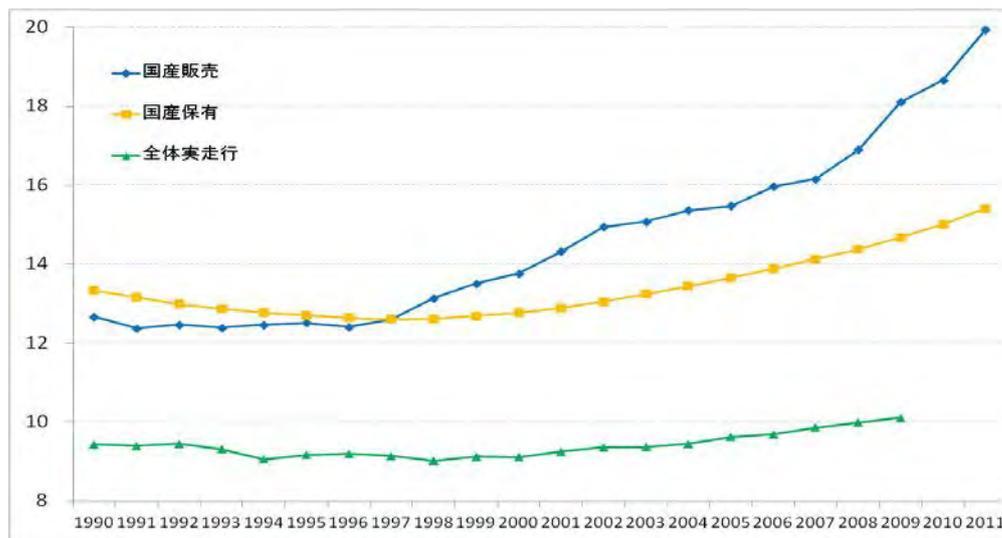
①環境家計簿の利用拡大

19社中、8社で展開済み。現在取り組んでいない企業についても、社員教育等を通じて今後も検討予定。

②製品・サービス等を通じた貢献

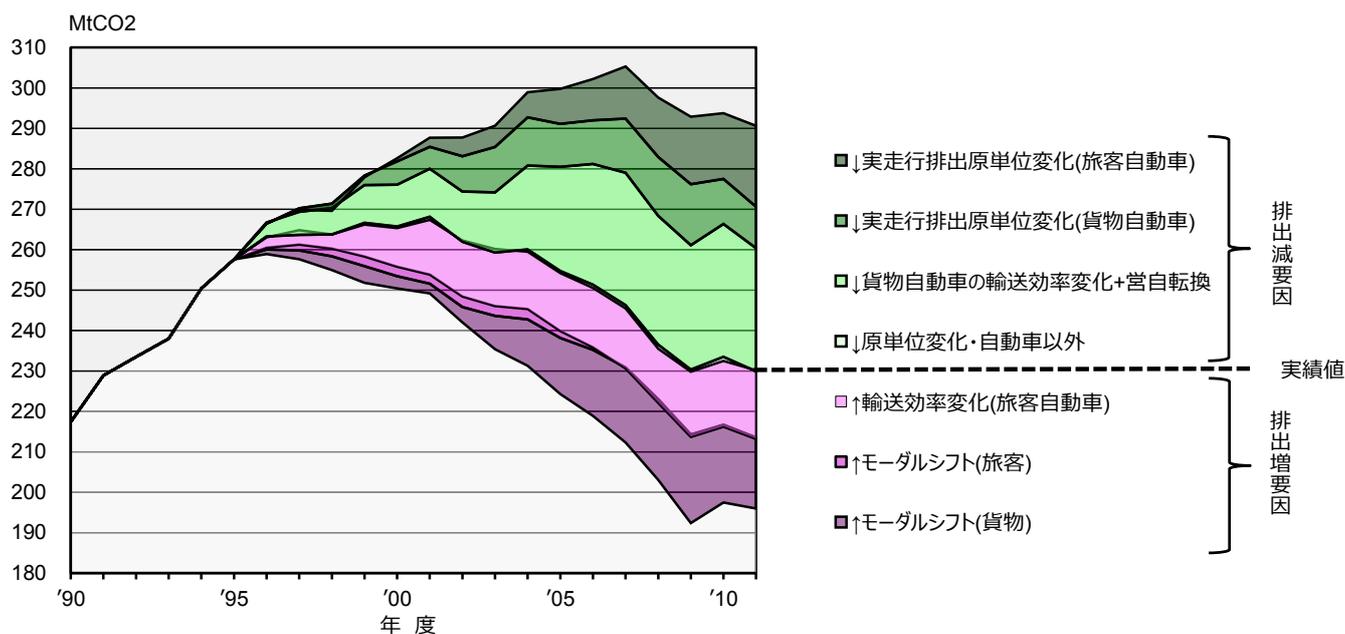
<ガソリン乗用車の平均燃費推移>

自工会会員各社は継続的な技術開発により、新車燃費の向上に不断の努力を行っている。具体的には、新車販売ガソリン乗用車の平均燃費は過去10年以上にわたり向上を続けており、2011年度は19.9km/ℓを実現している。併せて保有燃費も改善している。



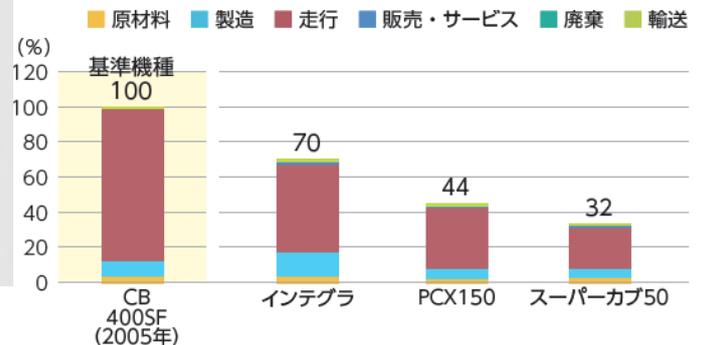
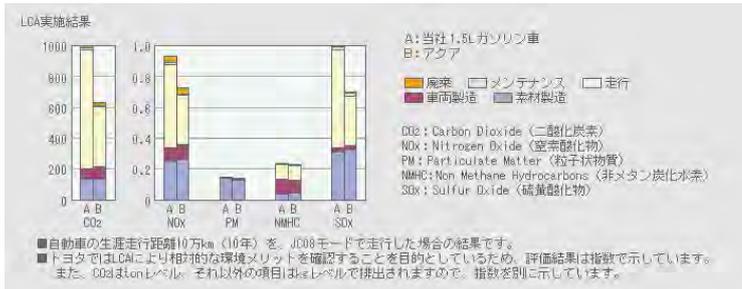
<運輸部門のCO₂排出量推移>

- 日本の運輸部門CO₂は、21世紀に入り、目覚ましい勢いで減少してきた。これには、自動車の原単位（燃費）向上と物流効率化が、大きく寄与している。

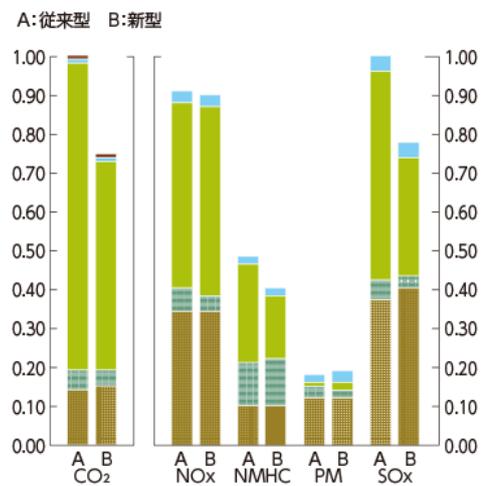
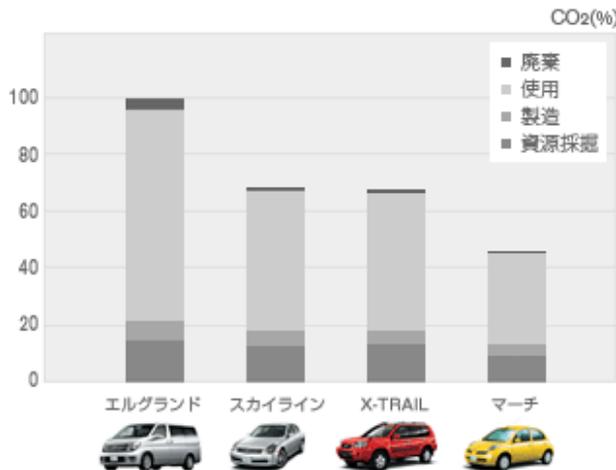


(4) LCA観点からの評価

- LCA 的評価の動きは、新旧車種比較、自社製品比較など、様々な様式で各社に広がっている。



新型アテンザ (国内モデル) のLCA評価



※開発ツールとして活用するため、各社毎にLCA手法を開発。各社間比較は不可。

* 自動車の生涯走行距離11万km (13年) を、一定の条件で、走行した場合の結果です。
* 評価結果は指数で示しています。またCO₂はtonレベル、それ以外の項目はkgレベルで排出されるので、指数を別に示しています。グラフはSO_xの従来型(A)の排出量を1として各物質の排出量を割合で表しています。
NO_x: 窒素酸化物 (Nitrogen Oxide)
NMHC: 非メタン炭化水素 (Non Methane Hydrocarbons)
PM: 粒子状物質 (Particulate Matter)
SO_x: 硫黄酸化物 (Sulfur Oxide)

出典: 各社HPより

リサイクルに関する事項

(2) リサイクルに関する事項

使用済自動車のリサイクルについては、自動車リサイクル法に基づきリサイクル・適正処理されているが、処理方法、処理施設の能力が多岐にわたるため、分析は困難である。

【3品目の引取り状況等】

| | 2005年度 | 2006年度 | 2007年度 | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 | 2012年度 |
|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|--------|---------|
| フロン類(万台) | 211.5 | 247.0 | 266.2 | 271.7 | 306.0 | 300.1 | 237.5 | 281.6 |
| エアバッグ類(万台) | 46.2 | 72.4 | 100.2 | 130.6 | 169.7 | 190.5 | 164.6 | 215.8 |
| エアバッグ類のリサイクル率(%) | 93.0~ 94.7 | 93.5~ 95.1 | 92.0~ 94.7 | 94.1~ 94.9 | 93.2~100 | 92~100 | 92~100 | 93~95 |
| ASR(万台)* | 272.5 | 340.4 | 362.9 | 349.5 | 375.3 | 369.4 | 282.9 | 334.1 |
| ASRのリサイクル率(%) | 48.0~ 70.0 | 63.7~ 75.0 | 64.2~ 78.0 | 72.4~ 80.5 | 77.5~ 82.1 | 92~94 | 92~94 | 93~96.8 |

※ 認定全部利用を含む台数

【ASRリサイクル率目標値】

| | 2005年度以降 | 2010年度以降 | 2015年度以降 |
|-----------|----------|----------|----------|
| ASRリサイクル率 | 30%以上 | 50%以上 | 70%以上 |

その他

(6) その他の省エネ・CO2排出削減のための取組、PR活動

- ①エコドライブの普及・PR活動(業界団体、会員企業)
 - ・燃費計等の装着拡大、エコドライブ講習会の実施・協力等
- ②販売会社等の関係企業との連携、地域社会への貢献(会員企業)

IV. 5年間（2008～2012年度）の取組の評価と今後改善すべき課題等

（1）2008～2012年度の取組において評価すべき点

| 項目 | 評価できると考える事項及びその理由 |
|--|---|
| 業界全体に占めるカバー率について | 業界売上の99%をカバーしている。 |
| 目標の設定について（数値目標の引き上げ等） | 3度（2007年、2008年、2009年）目標を引き上げている。 |
| 目標を達成するために実施した対策への投資額及びその効果について | 毎年の対策投資額及び効果を公表している。 |
| エネルギー消費量の削減について | 90年度から約36%削減。 |
| エネルギー原単位の改善について | 90年度から約35%改善。 |
| CO2排出量の削減について | 90年度から約36%削減。 |
| CO2排出源単位の改善について | 1997年度の取組当初より、電力のCO2排出係数を1990年度の値に固定し、業界努力の見える化に努めている。 |
| 算定方法の改善、バウンダリー調整の進展について | 炭素排出係数の変更に伴い修正を行っている。また車工会とのバウンダリー調整も行っている。 |
| 目標達成に向けた体制の構築・改善について（業界内の責任分担等） | 会員各社の自発的取組によって目標を達成している。但し、未達成時には補完可能なように自動車生産温暖化対策推進協議会という法人組織を立ち上げている。 |
| 参加企業の取組の促進について（省エネ技術に関する情報提供等） | 会員企業においては、グループ企業や協力会社等の中で省エネ等に関する技術提供、情報提供を実施している。 |
| 京都メカニズム等の活用について | 活用を考えていない。 |
| 消費者や海外への積極的な情報発信について（信頼性の高いデータに基づく国際比較や、個別事業所の排出量データを活用し、先進的な取組事例を定量的に示す等の取組の対外発信） | 会員企業においては、CSR・環境報告書、種々のイベント等で情報発信を行っている。また、業界団体としても環境報告書で情報発信するとともに、国際比較等についても調査研究を実施している。 |
| 業務部門における取組について | 業界として目標設定はしていないが、会員企業は目標を設定して省エネに取り組んでおり、その状況については業界としてフォローし、会員企業にフィードバックするとともに、産構審にも報告している。 |
| 運輸部門における取組について | 業界として目標設定はしていないが、会員企業においては各社共同物流（新車輸送で往路と復路の異なる企業同士で共同物流）、積荷別最適物流（積荷体積・重量を配慮した車両の選択）、モーダルシフト等、尖鋭的な物流効率化の取組を実施しており、その状況については業界としてフォローし、会員企業にフィードバックするとともに、産構審にも報告している。 |
| 民生部門への貢献について | 自動車走行時のCO2排出削減に向け、会員企業は燃費の向上や次世代自動車の開発に全力で取り組んでおり、運輸部門のCO2削減に大きく貢献している。協会としてもその状況をフォローアップしている。 |
| 製品のLCAやサプライチェーン全体における温室効果ガス排出量の把握等、他部門への貢献の定量化について | |
| 新たな技術開発の取組について | エネルギー消費量削減・原単位向上による生産効率化は、競争力の維持・向上の有力な手段であり、会員企業は日常的に全力で取り組んでいる。 |
| その他 ・エコドライブの推進 | 自工会では「エコドライブ10のすすめ」パンフレットを作成。エコドライブの普及・推進に努めている。 |

(2) 2008～2012年度の取組における課題と今後の改善策

| 項目 | 課題と考える事項及びその理由 2013年度以降の改善・課題克服 |
|--|--|
| 業界全体に占めるカバー率について | 自主取り組みでは、自動車製造工程のCO2削減を目標とし、会員企業の自動車（含2輪）および同部品工場製造事業所を対象として取組を促進。今後は、研究開発部門、事務部門を加えて、一層の温暖化対策を図る。 |
| 目標の設定について（数値目標の引き上げ等） | 低炭素社会実行計画の2020年度目標については、第三者のシンクタンクの予測をベースとして設定しているが、今後とも、省エネ努力の進展や社会情勢等を考慮し、状況に応じて目標値の見直しを行うこととしている。 |
| 目標を達成するために実施した対策への投資額及びその効果について | 引き続き対策投資額及び効果を公表予定。 |
| エネルギー消費量の削減について | 従来のガソリン・ディーゼル車に比較して製造時のエネルギー消費量が多い次世代自動車の生産割合が増加することが予測されるが、今後とも、改善に向けた取組を全力で進める。 |
| エネルギー原単位の改善について | |
| CO2排出量の削減について | 自工会・車工会会員企業のエネルギー消費の中では電力エネルギーの割合が多いため、電力のCO2排出係数がCO2排出量・原単位の改善に大きく影響することが最大の課題であるが、その他のエネルギー利用も含め、今後とも、改善に向けた取り組みを全力で進める。 |
| CO2排出源単位の改善について | |
| 算定方法の改善、バウンダリー調整の進展について | 引き続き係数見直しに伴う修正、及びバウンダリー調整を実施予定。 |
| 目標達成に向けた体制の構築・改善について（業界内の責任分担等） | 会員各社の自発的取組によって目標を達成している。また、自工会、車工会それぞれに専門対応組織があり、さらに、両工業会の取組参加企業で設立した、「自動車温暖化対策推進協議会」も有効に機能しており、特段の課題はない。 |
| 参加企業の取組の促進について（省エネ技術に関する情報提供等） | 会員企業においては、グループ企業や協力会社等の中で省エネ等に関する技術提供、情報提供を実施している。 |
| 京都メカニズム等の活用について | 未達時はクレジット等を購入を検討。 |
| 消費者や海外への積極的な情報発信について（信頼性の高いデータに基づく国際比較や、個別事業所の排出量データを活用し、先進的な取組事例を定量的に示す等の取組の对外発信） | 今後とも、従来の活動を継続する予定。 |
| 業務部門における取組について | 前述したように、2013年度以降は業務部門（事務部門）も削減目標に含めて取組を進めることとしている。 |
| 運輸部門における取組について | 引き続きフォローアップを実施予定。 |
| 民生部門への貢献について | 前述（1）の活動を今後とも継続する。 |
| 製品のLCAやサプライチェーン全体における温室効果ガス排出量の把握等、他部門への貢献の定量化について | |
| 新たな技術開発の取組について | 前述（1）の活動を今後とも継続する。 |
| その他 ・エコドライブの推進 | 自工会では「エコドライブ10のすすめ」パンフレットを作成。エコドライブの普及・推進に努めている。 |

自主行動計画参加企業リスト

日本自動車工業会・日本車体工業会

| 企業名 | 事業所名 | 業種分類 | CO2算定排出量 ※ (t-CO2) |
|---------------|--------------------|-------|--------------------------|
| いすゞ自動車 株式会社 | 栃木工場 | 24 | 206,191 |
| | 藤沢工場 | 24 | |
| 株式会社オートワークス京都 | 本社工場 | 24 | 6,296 |
| カヤバ工業株式会社 | 熊谷工場 | 24 | 4,470 |
| 川崎重工業株式会社 | モーターサイクル&エンジンカンパニー | 24 | 53,899 |
| 極東開発工業株式会社 | 横浜工場 | 24 | 7,974 |
| | 三木工場 | 20、24 | |
| 岐阜車体工業株式会社 | 本社工場 | 24 | 27,198 |
| 古河ユニック株式会社 | 佐倉工場 | 24 | 3,165 |
| ジェイ・バス株式会社 | 小松工場 | 24 | 11,881 |
| | 宇都宮工場 | 24 | |
| 昭和飛行機工業株式会社 | 昭島工場 | 24 | 4,986 |
| 新明和工業株式会社 | 佐野工場 | 24 | 9,935 |
| | 寒川工場 | 24 | |
| スズキ株式会社 | 高塚工場(本社事務所含む) | 24 | 330,646 |
| | 磐田工場 | 24 | |
| | 湖西工場 | 24 | |
| | 豊川工場 | 24 | |
| | 大須賀工場 | 24 | |
| | 相良工場(技術部門含む) | 24 | |
| ダイハツ工業株式会社 | 本社(池田)工場 | 24 | 185,300 |
| | 京都工場 | 24 | |
| | 滋賀(竜王)工場 | 24 | |
| 高田工業株式会社 | 本牧工場 | 24 | 8,225 |
| | 戸塚工場 | 24 | |
| 株式会社トノックス | 平塚工場 | 24 | 2,930 |
| トヨタ自動車九州株式会社 | 宮田工場 | 24 | 145,734 |
| | 苅田工場 | 24 | |
| トヨタ自動車東日本 | 東富士工場 | 24 | 111,300 |
| | 岩手工場 | 24 | |
| | 総合センター | 24 | |
| トヨタ自動車株式会社 | 本社工場 | 24 | 1,383,881 |
| | 元町工場 | 24 | |
| | 上郷工場 | 24 | |
| | 高岡工場 | 24 | |
| | 三好工場 | 24 | |
| | 堤工場 | 24 | |
| | 明知工場 | 24 | |
| | 下山工場 | 24 | |
| | 衣浦工場 | 24 | |
| | 田原工場 | 24 | |
| | 小倉工場 | 24 | |
| トヨタ車体株式会社 | 富士松工場 | 24 | 299,343 |
| | いなべ工場 | 24 | |
| | 吉原工場 | 24 | |
| | 刈谷工場 | 24 | |
| | 刈谷工場 | 24 | |
| 株式会社豊田自動織機 | 大府工場 | 24 | 280,526 |
| | 東浦工場 | 24 | |
| | 長草工場 | 24 | |
| | 碧南工場 | 24 | |
| | 東知多工場 | 24 | |
| | 共和工場 | 24 | |
| | 刈谷工場 | 24 | |
| 株式会社トランテックス | 本社工場 | 24 | 7,573 |

| 企業名 | 事業所名 | 業種分類 | CO2算定排出量 ※ (t-CO2) |
|------------------|---------------------|------|--------------------------|
| 日産自動車株式会社 | 横浜工場 | 24 | 817,919 |
| | 追浜工場 | 24 | |
| | 栃木工場 | 24 | |
| | 九州工場 | 24 | |
| | いわき工場 | 24 | |
| | テクニカルセンター | 24 | |
| | 座間事業所 | 24 | |
| | 相模原部品センター | 24 | |
| | 先進技術開発センター | 24 | |
| | 本牧事業所 | 24 | |
| 日産車体株式会社 | 1地区 | 24 | 65,556 |
| | 秦野地区 | 24 | |
| | 日産車体九州 | 24 | |
| | テクノセンター | 24 | |
| 日本トレス株式会社 | 本社事業所 | 24 | 4,504 |
| 日本フルハーフ株式会社 | 厚木工業 | 24 | 6,940 |
| 株式会社パプコ | 相模工場 各営業所 合計 | 24 | 6,522 |
| 日野自動車株式会社 | 本社・日野工場 | 24 | 220,993 |
| | 羽村工場 | 24 | |
| | 新田工場 | 24 | |
| 富士重工業株式会社 | 群馬製作所 本工場 | 24 | 232,795 |
| | 群馬製作所 矢島工場 | 24 | |
| | 群馬製作所 大泉工場 | 24 | |
| 豊和工業株式会社 | 本社工場 | 20 | 8,749 |
| 本田技研工業株式会社 | 熊本製作所 | 24 | 443,756 |
| | 浜松製作所 | 24 | |
| | 鈴鹿製作所 | 24 | |
| | 埼玉製作所 | 24 | |
| | 栃木製作所 | 24 | |
| マツダ株式会社 | 本社工場 | 24 | 788,949 |
| | 防府工場西浦地区 | 24 | |
| | 防府工場中関地区 | 24 | |
| | 三次事業所 | 24 | |
| 三菱自動車工業株式会社 | 名古屋製作所(含む、開発部門) | 24 | 319,022 |
| | 水島製作所 | 24 | |
| | パワートレイン製作所(京都、含む開発) | 24 | |
| | パワートレイン製作所(滋賀) | 24 | |
| 三菱ふそうトラック・バス株式会社 | 川崎工場 | 24 | 72,594 |
| | 中津工場 | 24 | |
| 三菱ふそうバス製造株式会社 | 本社工場 | 24 | 13,228 |
| 八千代工業株式会社 | 本社・柏原工場 | 24 | 40,065 |
| | 亀山事業所 | 24 | |
| | 四日市製作所 | 24 | |
| | 鈴鹿工場 | 24 | |
| ヤマハ発動機株式会社 | 本社工場 | 24 | 97,494 |
| | 浜北工場 | 24 | |
| | 磐田南工場 | 24 | |
| | 中瀬工場 | 24 | |
| | 袋井工場 | 24 | |
| UDトラックス株式会社 | 上尾工場 | 24 | 63,155 |
| | 鴻巣工場 | 24 | |
| | 羽生工場 | 24 | |

| 上記以外(温対法届出対象外) | | |
|----------------|-------------|-------------|
| 株式会社アスカ・アイテック | 西南自動車株式会社 | 名自車体株式会社 |
| 株式会社稲坂歯車 | デベロテクノ株式会社 | (株)モリタ |
| 株式会社オーテックジャパン | 東邦車輛株式会社 | 小平産業株式会社 |
| 兼松エンジニアリング株式会社 | 東京特殊車体株式会社 | 株式会社モリタエコノス |
| 東プレ株式会社 | 富士車輛株式会社 | 飛鳥車体株式会社 |
| 山田車体工業株式会社 | 四日市車体工業株式会社 | 和光工業株式会社 |

※地球温暖化対策の推進に関する法律（温対法、平成10年法律第117号）の規定により、行政に報告した「エネルギーの使用に伴って発生する二酸化炭素」の算定排出量を事業所毎に記載する。

※温対法の温室効果ガス排出量の算定・報告・公表制度において、非開示とされた事業所においてはCO2算定排出量の記載は不要。

<業種分類－選択肢>

| | | | |
|---------------------------|------------------------|---------------------|------------|
| (1) パルプ | (2) 紙 | (3) 板紙 | (4) 石油化学製品 |
| (5) アンモニア及びアンモニア誘導品 | (6) ソーダ工業品 | (7) 化学繊維 | |
| (8) 石油製品（グリースを除く） | (9) セメント | (10) 板硝子 | (11) 石灰 |
| (12) ガラス製品 | (13) 鉄鋼 | (14) 銅 | (15) 鉛 |
| (17) アルミニウム | (18) アルミニウム二次地金 | (19) 土木建設機械 | (16) 亜鉛 |
| (20) 金属工作機械及び金属加工機械 | (21) 電子部品 | (22) 電子管・半導体素子・集積回路 | |
| (23) 電子計算機及び関連装置並びに電子応用装置 | (24) 自動車及び部品（二輪自動車を含む） | | |
| (25) その他 | | | |