

産業構造審議会産業技術環境分科会地球環境小委員会自動車・自動車部品・自動車車体ワーキンググループ（2013年度）-議事要旨

日時：平成25年12月18日（水曜日）17時00分～19時00分

場所：経済産業省 別館6階 626-628会議室

出席者

産業構造審議会

松橋座長、大石委員、小野田委員、千葉委員、松本委員

中央環境審議会

小林委員

議題

1. 自動車・自動車部品・自動車車体業種の自主行動計画について
2. 自動車・自動車部品・自動車車体業種の低炭素社会実行計画について
3. その他

対象業種及びその進捗状況

2012年度における実績

目標達成業種：日本自動車工業会・日本自動車車体工業会、日本自動車部品工業会、日本産業車両協会

目標未達成業種：なし

目標期間5年間（2008～2012年度）における実績の平均値

目標達成業種：日本自動車工業会・日本自動車車体工業会、日本自動車部品工業会、日本産業車両協会

目標未達成業種：なし

低炭素社会実行計画の策定状況

策定業種（2013年度末までの策定予定を含む）：日本自動車工業会・日本自動車車体工業会、日本自動車部品工業会、日本産業車両協会

未策定業種：なし

議事概要

全般的な指摘（2業界以上に及ぶ指摘も含む）

委員：

削減目標の超過達成と製品の燃費改善等の省エネ対策の進展を評価したい。

委員：

低炭素社会実行計画について、日本自動車工業会が1990年度比、日本自動車部品工業会が2007年度比となっているが、基準年が業界ごとに異なるため、比較検討ができない。経済産業省と環境省が主導して、基準年を統一してほしい。

委員：

業界団体間で環境対策に関する意見交換を行うなど、できる限り連携をとってほしい。自動車業界全体で目標を設定し、評価した方がわかりやすいのではないかな。

事務局：

審議会におけるフォローアップのプロセスは、経済界が自主的に策定した目標のPDCAサイクルを回すための場を、国が提供するもの。目標指標や基準年は、各業界が特性に応じて最適なものを選択しているという前提の下で、それが最適であるとする理由をPDCAサイクルの中で対外的に示していただくものと理解している。

松橋座長：

フォローアッププロセスにおける業界の立場や委員のご意見を踏まえ、今後徐々に基準年を近づけていくなど、外部から見てわかりやすい方向に向かうことを期待する。

委員：

地球を温暖化から守るという大前提からすれば、総量目標を宣言する方が良いが、生産者の立場では、生産台数のうちの程度を国内で生産するのかといった事業者の国際戦略もあり、世界の景気に左右され、国際競争力にも影響する、非常に難しい指標である。原単位を指標とする方が安定的に効果を測れるのではないかな。

委員：

年平均1%の削減は省エネ法の努力目標と同水準であるが、義務ではないため、実態としては達成できていない企業がかなり多い。各業界できちんと年平均1%の改善を達成するということであれば、日本全体としてその効果は大きい。

委員：

リーマンショックや大震災を受けて、事業継続計画の見直しも本格的に取り組んだと思うが、その検討の成果を説明してほしい。エネルギーマネジメントシステムにどの程度本気で取り組もうとしているのかが見えない。また、2020年までにどのようなリスクがあり、どのような対策を講じなければならないのか等の指針を計画の中に盛り込んでほしい。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会：2020年に1、170万台という生産規模は、2020年の見通しが立たなかった中で、日本のものづくりを維持する前提で設定したもの。日本のものづくりが国際的に競争力をもつように、生産効率を上げるために排出削減に取り組んでいる。今後でもできる限りの取組を行い、状況に応じて目標を見直していく。エネルギーマネジメントにも必死で取り組んでおり、生産を寄せて止める活動等を通じて、エネルギー消費量の固定部分を下げる努力をしている。

日本自動車部品工業会：東京電力管内における節電対応の経験も含め、電力の安定確保について、会員企業同士が情報共有しながら取り組んでいる。今後は、エネルギーの安定供給の確保、エネルギーコスト削減という観点を計画に反映していきたい。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会関係

委員：

2012年度に実施した主なCO₂削減対策の効果に関する記載について、年間の排出削減量か。これらの数値をどういう計算で出しているのか説明してほしい。その上で、どの程度水平展開できているのか、把握している範囲で説明してほしい。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会：

削減効果は単年の数値で、各社にアンケートを行いその結果を集計したもの。水平展開については、将来の削減ポテンシャルとして、高性能ボイラーの横展開等の積み上げを示している。ただ、CO₂排出抑制技術は生産効率の向上技術そのものであり、競争力の源泉でもある場合がありなかなか水平展開できない部分もある。

委員：

エコドライブの促進の取組について、どのように行われていて、どの程度の効果があるのか示してほしい。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会：

東京モーターショー等のイベントを通じて紹介している。会員各社も自動車にエコドライブインディケーターを取り付け、運転する上で配慮を促している。

委員：

低炭素社会実行計画について、目標が2010年実績と比べて低いのではないかな。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会：

目標の設定に当たっては、2020年の生産台数をリーマンショック以前の水準である1,170万台と置いてBAUを計算しているが、実際にこの水準まで生産が拡大するかどうかは不透明。取組の推進状況によって見直して引き上げていく。

委員：

2005年の台当たり原単位を用いて2020年のBAUを推定しているのであれば、基準年度も2005年にすべきではないかな。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会：

2020年のBAUから対策等により排出量を709万t-CO₂とするよう目標を設定しており、それを1990年比で▲28%と表したもの。

委員：

低炭素社会実行計画における省エネの取組による83万t-CO₂の削減について、記載された内容が現時点で最大限の対策であることについて説明してほしい。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会：

製造工程が非常に多様であり、一概に取組による削減量を積み上げることは非常に難しいが、現場の知見や革新的技術開発によって更なる上積みに取り組み、その結果を踏まえて目標値を引き上げていく。

委員：

次世代自動車の増産に伴うCO₂排出量の増加を2020年に30万t-CO₂としているが、どういふことが説明してほしい。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会：

次世代自動車の中核であるハイブリッド車は、ライフサイクルではCO₂排出量が約40%減るが、モーターや電池の生産に伴いCO₂排出量が約20%増える。今後ハイブリッド車の普及に伴い、CO₂排出量の増加要因となる。

松橋座長：

ライフサイクルのCO₂という観点からは、日本全体としては、次世代自動車の生産が増えた方がCO₂排出は減る。業界の目標値の達成のために、次世代自動車の生産を低く設定することのないようにしてほしい。製品使用時の省エネ効果を、生産段階の削減量としてカウントするという方法論も検討されている。ライフサイクルでの削減を見通しながら目標を設定してほしい。

委員：

電気自動車や水素燃料自動車など、走行時に全くCO₂を出さない自動車について、日本自動車工業会としての生産目標と生産に係るCO₂排出量の数値を示してほしい。

委員：

電気自動車について、2020年に向けた生産台数の目標がどの程度であるか、説明してほしい。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会：

次世代自動車について、ライフサイクルでみるとガソリン車と比べてCO₂が増える場合があるが、カタログにおいて消費者向けの情報提供に努めている。同様に、電気自動車、燃料電池自動車のライフサイクルも試算しているが、電気自動車の排出量は電気をどの電源から作るかによって大きく変わるものであり、一定の前提を置いたもの。生産目標については、設計から生産までを含めると数年以上かかるため、2020年の段階で電気自動車、燃料電池自動車がかんりの割合で普及すると考えるのは難しい。

経済産業省：

次世代自動車の普及について、政府としては、2010年には「次世代自動車戦略2010」を取りまとめ、政府の積極的な支援を前提に、2020年に新車販売に占める次世代自動車の割合を50%、電気自動車とプラグインハイブリッド自動車については、新車販売に占める割合を15～20%にするという目標を掲げている。電動車両の普及には車両価格が高いこと、航続距離がまだ短いこと、インフラが不足していること等の課題がある。これらを解決するため、都道府県のビジョンに基づいて充電器を設置する場合に補助率を3分の2に引き上げるといったインセンティブを与えている。さらに、3分の1の自己負担分と充電器のランニングコストについても、自動車会社が支援するスキームを発表しており、官民でインフラの整備を進めながら、次世代自動車の普及に努めていきたい。

委員：

海外での削減について、単にポテンシャルというだけでなく、実際に計画の中で海外での削減目標を具体的に示してほしい。

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会：

海外の事業はパートナーとの調整が必要でもあり、低炭素社会実行計画の中でコミットすることは考えていない。

日本自動車部品工業会関係

委員：

CO₂排出量、CO₂原単位ともに、削減目標を超過達成していることを大変評価したい。

委員：

削減実績の中でどのような取組がどれだけCO₂排出削減に繋がったかを数値で示すとともに、その評価を踏まえて低炭素社会実行計画を策定してほしい。

日本自動車部品工業会：

100項目以上の分類に基づき、会員企業の取組の把握と工業会全体での評価を行い、次期計画における対策の積み上げに反映している。

委員：

低炭素社会実行計画では、CO₂の総量削減目標が設定されていないが、継続的に設定すべき。

日本自動車部品工業会：

国の目標等が全く見えない状況の中で、経済性や生産効率、エネルギー効率の追求のため、原単位で目標を設定した。指摘については、今後検討したい。

委員：

2020年のCO₂原単位を2007年比で13%削減するという低炭素社会実行計画の目標水準は、省エネ法における年平均1%の削減努力義務と同水準であり、さらに深掘りできないのか。最大限の努力であるということであれば、その根拠を具体的に教えてほしい。

日本自動車部品工業会：

排出原単位の1%改善は、自動車部品工業会の排出量で5～7万t-CO₂の削減に相当し、直近の排出削減実績に比べて、120～150%高い水準。具体的な取組について完全に積み上げたわけではないが、かなり厳しい数値であると認識している。

委員：

CO₂排出原単位でみると、2012年度実績の87.3から2020年目標の87.0まで0.3しか改善しないということか。これ以上の削減が難しい事情を教えてほしい。

日本自動車部品工業会：

2012年の実績と比較すると小さな数値になってしまうが、年平均1%の原単位改善目標の下で、毎年5～7万t-CO₂の削減努力を業界の計画や戦略に盛り込む等して裏付けながら実施していく。必要に応じて数値の改定や考え方の見直し、政府の温暖化目標との連動についても検討していきたい。

委員：

製品での貢献について、部品の素材変更による車両走行時のCO₂排出削減への貢献をどのように評価しているのか、どのような考え方でLCAの計算ツールが構成されているのかを示してほしい。

日本自動車部品工業会：

中型クラス、10万kmの走行等の前提の下、走行時の排出量を計算している。LCAの計算ツールは、色々な材料、設備や工程の組み合わせにより作られる部品のLCAを算出するもの。業界共通の標準的なツールを作り、利用を拡大していく方針。

委員：

団体において開発されたLCAの計算ツールについて、利用状況や普及の状況を説明してほしい。

日本自動車部品工業会：

具体的には把握していないが、ツールを作成した段階で、会員企業への説明会を開催しており、約40社が参加していた。自主行動計画参加企業は約170社であり、4分の1が興味をもっている。部品工業会として理解促進のための活動を展開していくとともに、先進的な企業が開発への活用の実例を示していくことが重要。

日本産業車両協会関係

委員：

生産量が▲29%、CO₂排出量が▲23%であり、削減目標達成の要因は生産量の減少によるもので、原単位で見ると改善されていないのではないかと。業界の削減努力として具体的にどのような内容でどの程度削減したかを説明してほしい。

日本産業車両協会：

生産量の減少だけではなく、原単位の削減努力は行っている。ただ、完成車台数当たりのエネルギー消費量を原単位指標として用いたところ、統計上で台数として数えられないコンポーネントや部品の生産が増えており、これらが省エネ努力分を打ち消してしまっている。低炭素社会実行計画の目標の設定に当たっては、省エネ努力が明確になるような指標を検討していく。取組や投資の削減効果については定量的に評価するのは難しいが、今後の目標設定に当たっては、より細かく把握していく。

委員：

低炭素社会実行計画における年1%のエネルギー原単位改善目標は、省エネ法の努力義務と同水準であり、最大限の水準とは言い難いのではないかと。更なる努力をお願いしたい。

日本産業車両協会：

今年度中により具体的な削減量を検討する予定。

委員：

高効率のフォークリフトについて、生産時にはCO₂の排出が増加する可能性もあるのではないかとと思うが、生産時のCO₂の実際の量や削減目標を示してほしい。

日本産業車両協会：

現在国内のフォークリフトの約6割が電気式だが、製造段階でのCO₂排出量にほとんど差はない。ハイブリッドや次世代電池搭載車の場合は、CO₂排出量が増えると考えられるが、全体の削減目標等に影響を与えるほど普及していない。

委員：

無人のフォークリフトは車両という扱いなのか、それともロボットとして扱うのか。

日本産業車両協会：

ISOでは、車輪がついて物を運ぶものについては産業車両として扱われている。

以上

関連リンク

[自動車・自動車部品・自動車車体ワーキンググループ](#)