資料４－１

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会の「低炭素社会実行計画」

		計画の内容
１．国内の企業活動における2020年の削減目標	目標	2020 年目標値＜総量目標＞ 709万トンーCO2（90 年比▲28%）とする。(※) ※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。 ※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。
	設定根拠	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884万ｔ- CO2（注1)、今後の省エネルギー取組み(93万ﾄﾝ- 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。 注1：次世代車生産によるCO2増31万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4.23t/万kwh- CO2→2020年度3.30t/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。
２．低炭素製品・サービス等による他部門での削減		○ 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.(注) （注）日本自動車工業会試算 ・ なお、運輸部門のCO2削減には、燃費改善、交通流の改善、適切な燃料供給、効率的な自動車利用など、CO2 削減のために自動車メーカー、政府、燃料事業者、自動車ユーザーといったすべてのステークホルダーを交えた統合的アプローチを推進すべきである。また、次世代車の普及には自動車メーカーの開発努力とともに、政府の普及支援策が必要である。
３．海外での削減貢献		○ 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(海外) ・ 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、全世界での削減ﾎﾟﾃﾝｼｬﾙは7千万ｔ- CO2。そのうち、自工会メーカーの削減ﾎﾟﾃﾝｼｬﾙは約1.7千万ｔ- CO2と試算。 ＜IEEJ2050(エネ研モデル)をベースに試算＞ ○ 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。 ＜みずほｺｰﾎﾟﾚｲﾄ銀行生産台数予測値、及び日系メーカー海外生産シェア実績より試算。＞
４．革新的技術の開発・導入		・Wet on Wet塗装の進化、効率化 ・アルミ鋳造のホットメタル化の効率化
５．その他の取組・特記事項		

自動車製造業における地球温暖化対策の取組

平成 26 年 11 月 26 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．自動車製造業の概要

(1)主な事業

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CO_2を統合して取組を推進している。

主な事業

- 四輪車･二輪車および同部品の製造およびそれにかかる研究開発等。
- 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

業界全体の規模		業界団体の規模		低炭素社会実行計画参加規模	
企業数	256社	団体加盟企業数	202社	計画参加企業数	58会社（29%）
市場規模	売上高 20.1兆円（※1）	団体企業売上規模	売上高 21.3兆円（※2）	参加企業売上規模	売上高21.3兆円（99%）

※1　経産省工業統計　2012 年（最新）データ。
※2　自工会生産金額に車工会売上高（委託分除く）を足し合わせた 2013 年度の売上高。

(3)計画参加企業･事業所

① 低炭素社会実行計画参加企業リスト
別紙1参照。

② 各企業の目標水準及び実績値
別紙2参照。

(4)カバー率向上の取組

- 従来の自主行動計画の生産工程からの CO2 を排出する事業所に加え、自動車生産にかかる研究所、オフィス等もバウンダリーに加え、カバー率の向上を図っている。

Ⅱ. 国内の企業活動における2020年の削減目標

(1)削減目標

① 目標

削減目標 (2012 年 6 月策定)
709万トンーCO2 (90 年比▲28%) とする。(※)
※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。

② 前提条件

- 上記のとおり、本計画より従来の生産工程に加え、関連するオフィス・研究所も対象範囲に加えた。
- 電力係数は受電端を使用。
  電事連目標値(震災前)である3.3ｔ－CO2/万kWhを使用している。
- 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。

③ 目標指標選択、目標水準設定の理由とその妥当性

【目標指標の選択の理由】

- 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▲27%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。

【目標水準の設定の理由、自ら行いうる最大限の水準であることの説明】

● 設備更新時に、以下に掲げる BAT を最大限導入する。

【導入を想定しているBAT（ベスト・アベイラブル・テクノロジー）、ベストプラクティスの削減見込量、算定根拠】

BAT ・ベストプラクティス	削減見込量 （導入率）	算定根拠 （左記の設備機器がBATである根拠、導入スケジュールを含む）
高性能ボイラーの導入	30%→85%	・中期温暖化施策の製造業業種横断削減施策より。 ・2005→2020の導入率を各社からのアンケートで集計。
モーター インバーター化	32%→55%	↑
高性能工業炉 [ﾘｼﾞｪﾈﾊﾞｰﾅｰ導入]	30%→44%	↑
照明の LED 化	0.3%→65%	↑
高効率冷凍機の更新	0.2%→48%	↑
ボイラ加熱炉等のガス化	52%→92%	↑

④ データに関する情報

指標	出典	設定方法
生産活動量	■ 統計 ■ 会員企業アンケート □ その他（推計等）	・経産省の機械統計より ・ダブルカウント分については、会員企業アンケートで調整。
エネルギー消費量	□ 統計 ■ 会員企業アンケート □ その他（推計等）	・省エネ法届出データを会員企業より、提出してもらう。
CO2排出量	□ 統計 ■ 会員企業アンケート □ その他（推計等）	・上記、エネルギー消費量より、事務局にて算出。

⑤ 係数に関する情報

排出係数	理由／説明
電力	■ 実排出係数 □ 調整後排出係数 □ 特定の排出係数に固定 □ 過年度の実績値（年度:　　） □ その他（説明:　　） 上記排出係数を設定した理由: ・　2013年度より、電力会社のクレジット購入がほとんどないため、調整後排出係数は2012年と2013年に大きな差が出ている。 ・　過去比較する際、実排出係数を使った排出量で比較するほうが適切と考えたため。
その他燃料	■ 低炭素社会実行計画のフォローアップにおける係数（総合エネルギー統計2012年度確報版）を利用 □ その他（内容・理由:　　）

⑥ 業界間バウンダリーの調整状況

・なし。

⑦ 自主行動計画との差異

■ 別紙3参照
□ 差異なし

（2）実績概要

① 2013 年度における実績概要

【目標に対する実績】

目標指標	基準年度	目標水準	2013年度実績（基準年度比） （）内は、2012年度実績
CO2排出量	1990年度	▲28%	▲26.8 % （▲32.6 %）

（注） 目標値電力排出係数は、3.3ｔ-CO2／万 kWh を用いた。

【CO2 排出量実績】

CO2排出量 （万t-CO2）	CO2排出量 （万t-CO2） （前年度比）	CO2排出量 （万t-CO2） （基準年度比）
725万t-CO2	725万t-CO2 （▲1.4%）	725万t-CO2 （▲26.8%）

（注） 電力排出係数は、実排出係数（5.7ｔ-CO2／万 kWh） を用いた。

② データ収集実績（アンケート回収率等）、特筆事項

有効回答率：アンケート回収率 100%

③ 生産活動量、エネルギー消費量・原単位、CO2 排出量・原単位の実績（実排出係数、クレジット調整後排出係数、排出係数固定、業界想定排出係数）

別紙4－1、4－2参照。

【生産活動量】

- 活動量の指標として使用している生産金額は、21.3 兆円と 5 年ぶりに 20 兆円を回復した。要因として、次世代自動車の増加、装備の充実等により台当り生産金額が増加していることが考えられる。
- 要因としては、生産台数の増加（955 万台→991 万台）、部品輸出金額の増加、及び付加価値の上昇が挙げられる。

【エネルギー消費量、エネルギー消費原単位】

（エネルギー消費量）

- エネルギー消費量は原油換算で 3,220 千 kl（対前年▲100 千 kl）と、生産活動量の増加にも関わらず削減し、ファンのインバータ化や高効率コンプレッサー導入等省エネを推進している。

（エネルギー消費原単位）

- エネルギー消費原単位も、15.1 千 kl／兆円（対前年▲1.8 千 kl/兆円）とここ近年一番効率よく生産した 2007 年に対しても改善している。

（省エネ法ベンチマーク指標に基づく目指すべき水準との比較）

- 該当業種ではない。

【CO2 排出量、CO2 排出原単位】

別紙5の要因分析についても参照。ただし、分析方法については、経団連方式を用いて行った。

（CO2 排出量）

- CO2 排出量は 725 万ｔと対前年▲1.4%、エネルギー量でも▲100 千ｋｌ削減しており、省エネ対策の効果が表れている。
- なお、調整後排出係数で比べた場合、725 万ｔ-CO2 と排出量は実排出係数を使用して算出した場合と変わらないものの、対前年＋8.7%となり、増加要因は電力係数の悪化（1.328 t-C/万 kWh→1.554 t-C/万 kWh）によるものである。

（CO2 排出原単位）

- 原単位についても、34.0 万ｔ-CO2/兆円（対前年▲3.5 万ｔ）と改善している。ただし、当業界は活動量に生産金額を使用しており、付加価値分も含まれている。近年、次世代自動車の増加、装備の充実等により台当り生産金額が増加しており、別紙５の要因分析では、省エネ対策分が実情よりも大きく出てしまっている。実際の対策量は、別紙 6 にエネルギー量を示しているが、CO2 換算では 13 万ｔ-CO2 となっている。
- なお、調整後排出係数を使用した場合は、上記のとおり電力係数の悪化をうけ、生産金額は増加しているものの原単位は昨年並みに留まっている。

④ 国際的な比較・分析

・ ACEA(欧)、AAM(米)、KAMA(韓)、SIAM(印)等諸外国の自動車製造事業者団体で目標を持っているところはなく、比較・分析できない。

⑤ 実施した対策、投資額と削減効果

別紙6参照。

⑥ 投資実績の考察と取組の具体的事例

(考察)

・ 2013 年度中の自工会会員会社の設備投資額は合計で 31,405 億円*となっており、製造業の中でも高い数字となっている。
*14 年 3 月期決算各社有価証券報告書より自工会算出、自工会会員の非上場企業分は含まれない。

(取組の具体的事例)

・ 環境問題などの社会的要請に対応する新技術・新製品への設備投資や設備更新などの生産関連設備投資等への設備投資を実施

⑦ 今後実施予定の対策、投資予定額と削減効果の見通し

別紙6参照。

⑧ 目標とする指標に関する 2013 年度の見通しと実績との比較・分析結果及び自己評価

別紙4－1、4－2参照。

想定比: ●%
分析・自己評価:

・2013 年度見通しは出していない。

(注) 想定比＝(基準年度の実績水準－当年度の実績水準)
／(基準年度の実績水準－当年度の想定した水準) ×100 (%)

⑨ 2014 年度の見通し

別紙4－1、4－2参照。

見通しの設定根拠

・ エネルギーミックス、消費税率引き上げ等、見通しが不透明な中、CO2 排出量の見通しも困難というのが実情である。

⑩ 2020 年度の目標達成の蓋然性

別紙4－1、4－2参照。

進捗率: 94%
分析・自己評価:

・ 前年度に比べると、生産活動が伸びている中、排出量削減、原単位も改善しており、目標達成にむけて順調に推移していると認識している。
ただし、エネルギーミックス、消費税引き上げ等、今後の見通しは不透明であり、従来同様 PDCA サイクルを回しながら取り組んでいく。

（注１）進捗率＝（基準年度の実績水準－当年度の実績水準）
／（基準年度の実績水準－2020 年度の目標水準）×100（%）
（注２）BAU 目標を設定している場合は、
進捗率＝（当年度の想定値－当年度の実績水準）
／（2020 年度の目標水準）×100（%）

⑪ クレジット等の活用実績・予定と具体的事例

【活用方針】

・クレジット活用の予定なし。

【活用実績】

別紙7参照。

【具体的な取組】

・なし。

(3)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

削減目標:

- 低炭素社会実行計画より、本社等オフィスも目標値に含んでおり、業務部門個別の目標はたてていない。

② エネルギー消費量、CO2排出量等の実績

・上記理由により、今年度より業務部門の数値は切り出して集めていない。

③ 実施した対策と削減効果

別紙8参照。

④ 実績の考察と取組の具体的事例

項　　目	取組社数※
○空調機器への省エネシステム導入 ・高効率空調機器への更新（トップランナーの採用） ・集中管理システムによる一括管理（オン・オフの徹底） ・BEMS による可視化と最適運転管理　　・休日や時間外の全体空調運転停止 ・室外機への水噴霧装置設置　　他	17
○蛍光灯の省エネ ・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　　・蛍光灯の間引き　他	20
○冷房温度設定を 28℃ ・28℃設定の全社通達などの順守　　・クールビズ、ウォームビズの活動展開 ・空調管理責任者の選任による温度運転管理　　・ブラインドの推奨　　他	21
○　ＯＡ機器の省エネ ・OA 機器の省エネモード、電源管理の徹底（離席時、帰宅時の電源 OFF 等） ・省エネタイプの PC 導入促進　　他	20
○建築による省エネ ・屋根、ブラインド、窓ガラスの遮熱強化、 ・オートブラインドの導入　　・エレベーターの運転台数制限 ・CASBEE(建築環境総合性能評価システム)の S ランク取得　　他	9
○　その他 ・社内のエコポイント制度実施、　・ﾌﾚｯｸｽ運用による 1 時間前倒し勤務の推奨 ・自動販売機の削減の週末電源 OFF、台数低減、省エネ機器への交換 ・自然エネルギーの最大利用　等	14

※自工会 14 社＋車工会主要 7 社。

⑤ 今後実施予定の対策と削減効果の見通し

別紙8参照。

(4)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

削減目標:未策定
2007 年以降データ収集を開始しており、輸送量原単位で年１％以上の削減を努力していく。

② エネルギー消費量、CO2排出量等の実績

	2006 年度	2007 年度	2008 年度	2009 年度	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度
輸送量（t･km）：①	8,064,734	8,139,231	7,007,911	6,733,413	6,685,453	7,147,174	7,616,399	8,091,297
エネルギー消費量(MJ)：②	35.36	34.92	29.81	26.54	26.29	26.65	28.63	30.59
CO2 排出量(千 t-CO2)：③	96.72	95.22	80.7	71.78	71.62	71.93	77.43	82.27
エネルギー原単位(MJ/t･km)：②/①	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
CO2 排出原単位(千 t-CO2/t･km)：③/①	0.12	0.12	0.12	0.11	0.11	0.1	0.1	0.1

③ 実施した対策と削減効果

対策項目	対策内容	削減効果
モーダルシフトによる輸送効率の向上	・完成車輸送及び補修用部品の陸上輸送から船舶船輸送、鉄道輸送へモーダルシフトの実施 ・納車整備センター新設によるモーダルシフト推進	t-CO2／年削減
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	・船積み港及び揚げ港、中継ポイント見直しによる輸送効率向上 ・共同輸送の拡大及び積載率向上	t-CO2／年削減
梱包・放送資材使用量の低減、積載荷姿見直し等による積載率向上	・梱包資材の軽量化 ・容器内充填率の向上	t-CO2／年削減
エコドライブの推進	・エコドライブ講習会開催し、省エネ運転者の育成 ・アイドリングストップの徹底化	t-CO2／年削減
低燃費車・低燃費船の導入	・物流業者への低燃費車導入・代替の働きかけ ・低燃費船の導入	t-CO2／年削減

④　実績の考察と取組の具体的事例

（考察）
・各社最大限の取組を行っているが、削減手段に手詰まり感があり、持続的な削減は難しくなっている。
（取組の具体的事例）

⑤ 今後実施予定の対策と削減効果の見通し

・ CO2削減を伴う大きな改善策は手詰まり感はあり、輸送距離短縮や積載率向上など、日常的に削減に取組む。

対策項目	対策内容	削減効果
		t-CO2／年　削減

Ⅲ. 低炭素製品・サービス等による他部門での貢献

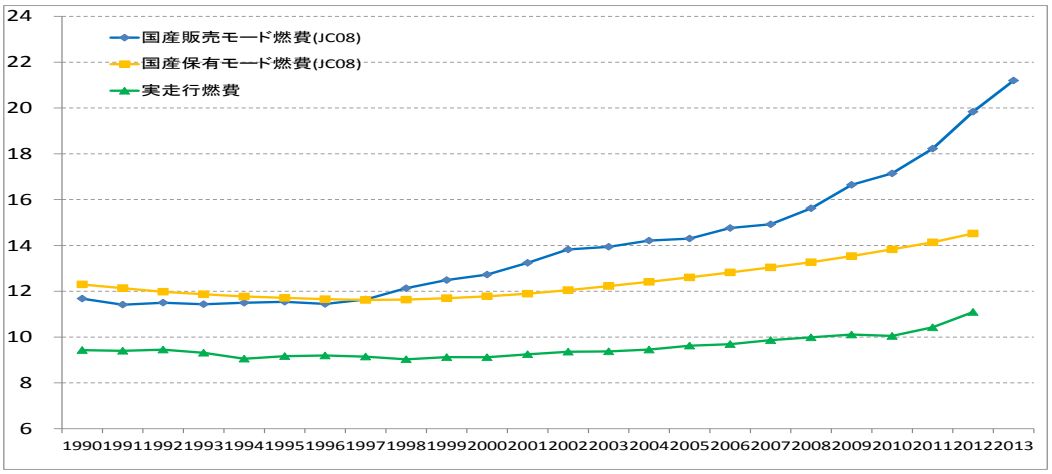
(1)低炭素製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠

・自動車燃費改善、次世代車の開発・実用化により、運輸部門でも CO2 削減に貢献。

・CO2 削減ポテンシャルは 2020 年燃費基準策定時に試算。民間努力ケース時 600 万ｔ-CO2、政府支援ケース時 1,000 万ｔ-CO2 と見込んでいる。

(2)2013 年度の取組実績

- 自工会会員会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、併せて保有燃費も改善している。



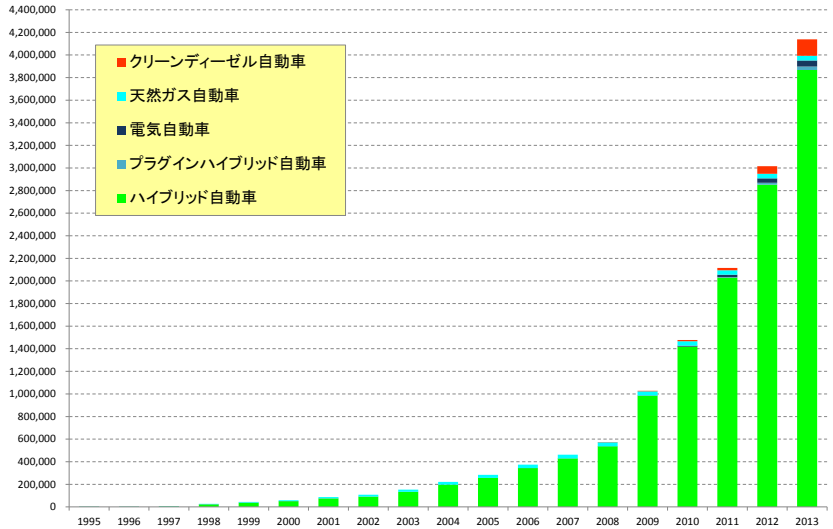
(3)2013 年度実績の考察と取組の具体的事例

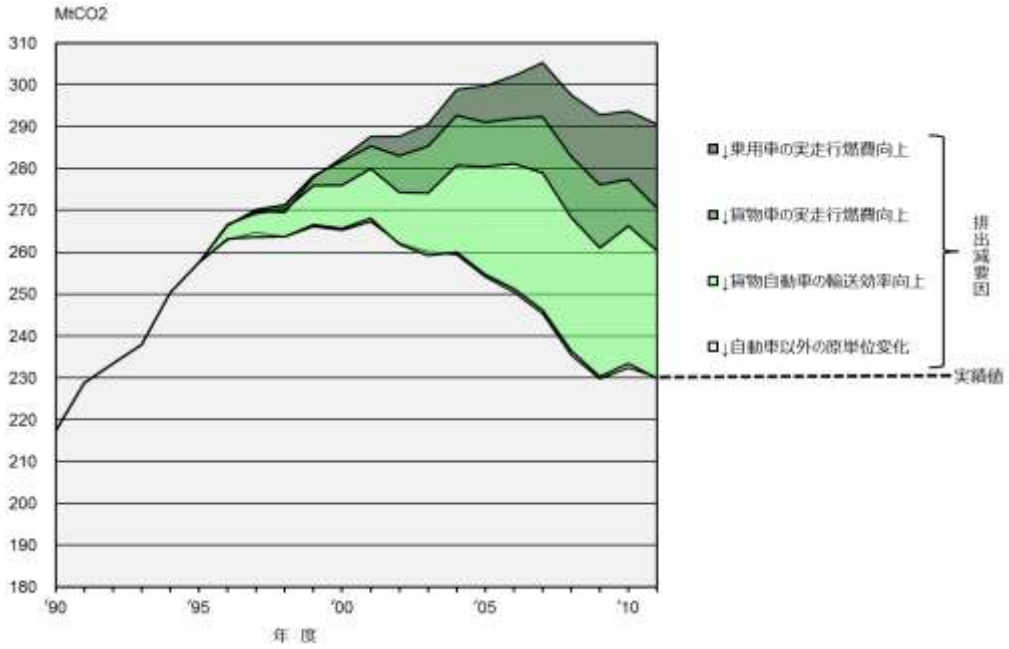
（考察）

- 自工会会員各社は、燃費の良い車を市場に供給することで、運輸部門の CO2 排出量の削減に貢献。

（取組の具体的事例）

- 2013 年度も各社が積極的に次世代車（HEV 等）を投入、販売・保有・実走行燃費ともに顕著に改善している。





※国交省の統計が 2011 年より更新されていないことから、運輸の排出量は 2011 年以降更新されていない。

(4)今後実施予定の取組

(2014 年度に実施予定の取組)
・走行時に CO2 を排出しない燃料電池車をはじめとする次世代自動車の開発・普及。

(2020 年度に向けた取組予定)
・より環境負荷の少ない自動車の開発や早期普及に向けた活動の実施。

Ⅳ. 海外での削減貢献

(1)海外での削減貢献の概要、削減見込量及び算定根拠

・次世代車の開発・実用化により、海外の運輸部門でも CO2 削減に貢献。

・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 7,000 万ｔ-CO2。そのうち自工会メーカー削減ポテンシャルは約 1,700 万ｔ-CO2 と試算。

・海外工場でも国内と同様に省エネ対策を実施。2005 年に原単位を 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。

(2)2013 年度の取組実績

・ 海外の自社生産工場での省エネは推進しており、原単位も確実に改善している。

＜対策事例＞

北米：

・1.7MW の風力発電設備を設置。

・省エネ診断チームの海外展開。

アジア大洋州：

・ディーゼルから天然ガス発電コジェネシステムに切り替え推進。

・ISO50001 認証取得。

・日本からエネルギー技術者を派遣、省エネ推進活動を展開。

・塗装工程からの排熱利用。

欧州・ロシア：

・太陽光発電の導入。

・塗装乾燥炉の温度管理によるエネルギー削減。

(3)2013 年度実績の考察と取組の具体的事例

(考察)

・現地の地域的特性を活かした、省エネ対策を積極的に採用。

・各国の事情、各社の事情もあり、正確な比較はできない。ただし、国内と同様、新しい工場については高効率機器を導入していると聞いている。

(取組の具体的事例)

・地域特性を活かした対策のほか、海外生産工場でも国内工場と同様に省エネへの取り組みを実施。

(4)今後実施予定の取組

(2014 年度に実施予定の取組)

・引き続き、現地の地域特性を活かした省エネ対策の採用、国内工場同様の取り組み実施について検討していく。

(2020 年度に向けた取組予定)

・工場・事業所新設の際は、現地の地域特性を活用するとともに、より環境に配慮し操業する。

Ⅴ. 革新的技術の開発・導入

(1)革新的技術の概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠

革新的技術	技術の概要 ・革新的技術とされる根拠	削減見込量	算定根拠、データの出所など
Wet on Wet塗装の進化、効率化	希釈剤を蒸発させるために必要な、多くのエネルギーを省くことができる。	-	-
アルミ鋳造のホットメタル化の効率化	通常、アルミ合金メーカーで溶解・製錬したインゴット（鋳塊）を仕入れ、再度溶解し成型するが、2度の溶解によって消費するエネルギーを低減しCO2排出量を削減する。	-	-
ヒートポンプの活用	より少ないエネルギーかつ、未利用エネルギーを活用した高効率ヒートポンプを活用し、CO2排出量を削減する。	―	―

(2)2013 年度の取組実績

(考察)
Wet on Wet 塗装の更なる進化、効率化は大きく評価されている。

(取組の具体的事例)
平成 25 年度省エネ大賞資源エネルギー庁長官賞(省エネ事例部門)受賞：「揮発性有機化合物と CO2 を同時削減する新塗装技術」として、VOC の大幅低減と原油換算でのエネルギー使用量を約３割改善し、表彰された社もある。

(3)今後実施予定の取組とスケジュール

(2014 年度の取組予定)
・継続して検討を進めていく。

(今後のスケジュール)

Ⅵ. その他の取組

（1）2020年以降の低炭素社会実行計画・削減目標

※2030年の目標については、経団連・他業界と連携し、提出時期を調整する。

項目		計画の内容
1．国内の企業活動における2030年の削減目標	目標	2030 年目標値＜総量目標＞ 662万トンーCO2（90 年比▲33%）とする。（※） ※受電端ベース。 ※従来の自主取組でも行ってきたように、状況に応じて、PDCAサイクルを回し、自ら目標値を見直していく。
	設定根拠	（設定根拠） 2030年時点の世界自動車需要は、IEAのETP2012の予測値では13,000万台と見込まれ、基本的に現地生産は進むが、新興国の旺盛な需要に対応すべく、世界各国での分散生産体制がとられることから国内生産台数は維持するものと見込まれる。2020 年同様、リーマンショック以前の2007年度水準レベル（四輪生産1,170 万台レベル）を想定。 2005 年基準としてBAU は930万ｔ-CO2(注1)、今後の省エネルギー取組み(167万ﾄﾝ-CO2)、電力係数の改善(101万t-CO2：注2)による削減を見込んでいる。 注1：次世代車生産によるCO2増77万t-CO2を含む。これはクリーンディーゼルを除く次世代車普及率45%を見込んでいる。 注2：電力の見通し（現目標：2005年度4.23t-CO2/万kWh→2030年度3.30t-CO2/万kWh)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。 （2025年の見通し）
2．低炭素製品・サービス等による他部門での削減貢献		検　討　中。
3．海外での削減貢献		検　討　中。
4．革新的技術の開発・導入		Wet on Wet塗装、アルミ鋳造のホットメタル化の更なる効率化に加え、再生可能エネルギーの拡充、ヒートポンプの活用（未利用熱活用）を図る。車両については、従来車の燃費改善とともに、次世代自動車の開発・普及、ITSの推進に最大限取り組む。
5．その他の取組・特記事項		

(2)情報発信

① 業界団体における取組

毎年、自工会・環境レポートを発行し、自動車業界の環境に関する取り組みやその成果を発信している。

② 個社における取組

各社の目標とその達成度等の情報について、各社ホームページ、環境レポート等で発信している。

③ 取組の学術的な評価・分析への貢献

(3)家庭部門(環境家計簿等)、リサイクル、CO2 以外の温室効果ガス排出削減等の取組

・フロンについては、改正フロン法で 2023 年度までに乗用車のエアコン冷媒を GWP 値 150 以下にすることが定められており、各社において取組中。

(4)検証の実施状況

① 計画策定・実施時におけるデータ・定量分析等に関する第三者検証の有無

検証実施者	内容
■ 政府の審議会	
■ 経団連第三者評価委員会	
□ 業界独自に第三者(有識者、研究機関、審査機関等)に依頼	□ 計画策定 □ 実績データの確認 □ 削減効果等の評価 □ その他(　　)

② (①で「業界独自に第三者(有識者、研究機関、審査機関等)に依頼」を選択した場合)
団体ホームページ等における検証実施の事実の公表の有無

□ 無し	
□ 有り	掲載場所: