

平成26年度評価・検証WG 事前質問・回答一覧(日本自動車工業会・日本自動車車体工業会)

NO.	調査票 項目番号	調査票 頁番号	指 摘	回 答
1. 目標設定について				
(1) 目標設定の前提となる将来見通し				
	Ⅱ. (1)②	p.3	電力排出係数の見直しについて見直しがあった場合は目標を見直すこととしているが、想定した生産台数1,170万台についても、実績が見通しより減少する場合、目標を引き上げるのか。	取り巻く情勢及び取組み状況に応じて、16年レビュー時に検討することとしたい。
	Ⅱ. (2)⑨	p.8	次世代自動車について、「生産時にCO2排出量が従来車より多い」としている。この点につき： ①「生産時」というのは、次世代自動車のライフサイクルのうち、どの程度の範囲を指しているのか。サプライチェーンのどの程度の領域を補足しているのか。 ②「生産時」のCO2排出増分は、「使用時」や「廃棄時」を考慮すれば、従来車よりもCO2排出量を下げることができるのか。その割合はどの程度の大きさになるのか。 ③「生産時」のCO2排出増分は、今後の量産化や生産技術の改良を通じて解消することが可能か。	①自工会、車工会の会員会社が保有する工場のみ。次世代車の中心となっているハイブリッド車の場合、従来の車両にバッテリー、モーター等を組み付ける必要がある。これにより、生産時のCO2が2割増しとなる。 ②下げることは可能。総走行距離等の条件設定にもよるが、ハイブリッド車で概ね4割弱の削減を見込んでいる。 ③更なる効率化や部品点数の削減等に取り組み、解消に向け、努めていく。
(2) 指標の選択理由				
(3) 現時点で最大限の対策であること				
	Ⅱ. (1)③	p.4	既に94%の進捗率であり、目標水準の引き上げが可能ではないか。	フォローアップ初年度でもあり、まずは2016年のレビュー時に検討することとしたい。
(4) BATが現時点で最先端の技術であること				
2. 2013年度の取組実績について				
(1) 原単位変化の要因				
	Ⅱ. (2)③	p.7	CO2排出原単位の課題として、活動量に生産金額を用いているため付加価値分も含まれてしまい、次世代自動車の増加・装備の充実等もあった、台当たりの生産金額が大きくなることを挙げている。この点については、比較対照として、CO2排出量を計算するための標準モデル(基本性能のみのベーシックモデル)を設定して示すことで、ある程度対応できるのではないか。	生産している製品も部品～二輪～大型車等様々であり、また各社の工程も多様であるため、適切な指標の設定は困難。
(2) 国際的なベンチマークと国内実績との比較				
	Ⅱ. (2)④	P8	業界団体間の比較は困難とのことだが、個社ベースでの比較を検討できないか。	比較は重要であると認識しているが、個社ベースでも生産している製品が部品～二輪～大型車等様々であり、また各社の工程も多様であるため、比較できない。
(3) 当年度の想定した水準と比べた実績(想定比)の評価				
(4) 2020年度に向けた進捗率の評価				
	Ⅱ. (2)⑩	P9	既に94%の進捗率であり、目標水準の引き上げが可能ではないか。	フォローアップ初年度でもあり、まずは2016年のレビュー時に検討することとしたい。
(5) 製品のライフサイクル、サプライチェーン全体での削減効果の評価				
(6) 海外での削減貢献の取組				
	Ⅳ.	p.15	生産拠点の海外シフトが進むにつれて、CO2排出量の海外移転も進んでいると思われる。各業界の計画においては、国内と同レベルの省エネ対策をとることにより、生産段階での削減貢献を図ることとしている。定量的な実績の把握は困難であるし、行われていないようであるが、この点につき： ①生産拠点の海外展開に伴う年度毎のCO2排出量の海外移転量を、業界団体を把握することはできないであろうか。 ②国や地域によって異なるCO2排出量に関する電力係数等については、所管官庁や業界団体に計算上の仮基準を設定して提供することはできないか。 ③同様の手法を用いて、海外から国内に移転されたCO2排出量を計算することはできないか。 CO2排出実績として扱うことはできなくても、CO2排出に関する比較優位を分析する参考資料になるのではないか。	①海外での活動量は、現地生産が複数ブランドや複数モデルを生産するなど、多様な形態であり、国内のどの部分を移転したと判断し難いため、単純な移転量としての把握が出来ない。 ②上記理由により算出できない。 ③上記理由により算出できない。
(7) 革新的技術に関する取組				

自動車・自動車部品・日本自動車工業会・日本自動車車体工業会

自動車・自動車部品・自動車車体WG	3. その他の取組について		
	(1)カバー率の向上		
	(2)2020年以降の低炭素社会実行計画・削減目標の検討状況		
	(3)中小企業等への取組の水平展開		
	(4)消費者の取組に繋がる仕組み作り・情報発信		
	Ⅱ.(4)③	p.11	<p>エコドライブの推進は重要だと思います。エコドライブ講習会受講者数の経年推移または累積受講者数がわかるようでしたら教えてください。</p> <p>自工会独自で、講習会は実施していない。エネ庁と協力して行っている。</p>
	(5)その他		
	その他		<p>昨今、自動車及び自動車部品関連のリコールに関する報道をよく耳にする。個別企業の問題であり、また、問題の本質は品質管理にあって環境面での影響は大きくないのかもしれないが、当該業界の根幹に関わる問題でもある。海外からの評判・信頼にも影響する。そこで、リコール等の問題発生に伴う環境損失や環境関連の追加的負担に関するリスク情報の取りまとめや発信をすることを検討してはどうか。</p> <p>各企業とも、リコールも含めて全体を計上しており、リコールによる追加的環境負荷だけを切り出すことは出来ない。</p>

平成26年度評価・検証WG 事前質問・回答一覧(日本自動車部品工業会)

NO.	調査票 項目番号	調査票 頁番号	指 摘	回 答
1. 目標設定について				
(1) 目標設定の前提となる将来見通し				
(2) 指標の選択理由				
(3) 現時点で最大限の対策であること				
	II. (1)③	p.4	2007年以降の実績では年平均1%以上の原単位改善が行われており、目標の深掘りが可能ではないか。	当工業会のアンケートから2020年目標達成にむけ、省エネ対応の改善策不足が推測された。また、先行きが不透明な事から現状の目標達成に努める
(4) BATが現時点で最先端の技術であること				
2. 2013年度の取組実績について				
(1) 原単位変化の要因				
(2) 国際的なベンチマークと国内実績との比較				
(3) 当年度の想定した水準と比べた実績(想定比)の評価				
(4) 2020年度に向けた進捗率の評価				
	II. (2)⑩	p.9	既に115%の進捗率であり、目標水準を引き上げるべきではないか。	当工業会のアンケートから2020年目標達成にむけ、省エネ対応の改善策不足が推測された。また、先行きが不透明な事から現状の目標達成に努める
(5) 製品のライフサイクル、サプライチェーン全体での削減効果の評価				
(6) 海外での削減貢献の取組				
	IV.	p.15	生産拠点の海外シフトが進むにつれて、CO2排出量の海外移転も進んでいると思われる。各業界の計画においては、国内と同レベルの省エネ対策をとることにより、生産段階での削減貢献を図ることとしている。定量的な実績の把握は困難であるし、行われていないようであるが、この点につき; ①生産拠点の海外展開に伴う年度毎のCO2排出量の海外移転量を、業界団体を把握することはできないであろうか。 ②国や地域によって異なるCO2排出量に関する電力係数等については、所管官庁や業界団体を計算上の仮基準を設定して提供することはできないか。 ③同様の手法を用いて、海外から国内に移転されたCO2排出量を計算することはできないか。 CO2排出実績として扱うことはできなくても、CO2排出に関する比較優位を分析する参考資料になるのではないか。	一部の会員会社において、エネルギー使用量の把握に着手しているが、CO2削減まで含めた目標管理等はこれからの状況と推測される。 部工会としては、海外向けに省エネ対策マップや事例を英語版で作成し、部工会ホームページに掲載し、会員会社で海外拠点への指導に活用できるよう啓発活動を展開しているが、次年度以降、会員各社の海外拠点のCO2排出量・活動の把握がどこまで可能か調査していく。
(7) 革新的技術に関する取組				
	V.	p.16	表紙の計画内容に革新的技術について記載があります。その具体的な内容について16ページに記載をお願いします。未利用エネルギーは検討されているエネルギー利用についても記載をお願いします。(排熱利用、地域熱供給など)	革新的技術については自動車部品工業会として来年度以降定義も含め検討する体制を構築する。
3. その他の取組について				
(1) カバー率の向上				
	I. (4)	p.2	業界団体に占める低炭素社会実行計画参加規模は売上高ベースで79%であり、引き続きカバー率向上に取り組むべきではないか。	省エネ関連の説明会等、会員各社への啓発活動を継続し、低炭素社会実行計画に参加して頂く様働きかけていく
(2) 2020年以降の低炭素社会実行計画・削減目標の検討状況				
(3) 中小企業等への取組の水平展開				
(4) 消費者の取組に繋がる仕組み作り・情報発信				
(5) その他				
	その他		昨今、自動車及び自動車部品関連のリコールに関する報道をよく耳にする。個別企業の問題であり、また、問題の本質は品質管理にあって環境面での影響は大きくないのかもしれないが、当該業界の根幹に関わる問題でもある。海外からの評判・信頼にも影響する。そこで、リコール等の問題発生に伴う環境損失や環境関連の追加的負担に関するリスク情報の取りまとめや発信をすることを検討してはどうか。	リコール等の問題は会員企業の経営問題に関わる機密事項であるため、部工会として把握する事は困難である。 また、リコール等に伴う環境損失や追加的負担は、結果としてその年の総排出量に現れることになるが、全体としてみると影響を考慮する値にならないと考えている

平成26年度評価・検証WG 事前質問・回答一覧(日本産業車両協会)

NO.	調査票 項目番号	調査票 頁番号	指 摘	回 答
1. 目標設定について				
(1) 目標設定の前提となる将来見通し				
(2) 指標の選択理由				
(3) 現時点で最大限の対策であること				
	Ⅱ. (1)③	p.4	目標とするCO2排出量(5.9万t-CO2)は2013年度実績(4.62万t-CO2)と比べて大幅に増加する水準であり、目標水準の設定根拠を示すべきではないか。	平成25年度より工場の移転等により生産体制が変わった参加企業があり、新体制での実績や今後の計画も踏まえ、次回FU以降、目標水準の設定根拠を示せるよう努める。
(4) BATが現時点で最先端の技術であること				
2. 2013年度の取組実績について				
(1) 原単位変化の要因				
(2) 国際的なベンチマークと国内実績との比較				
	Ⅱ. (2)④	p.8	比較検討すべき国際的なデータはないとのことだが、個社の事例であっても示せるものはないか。	海外の業界単位でのデータは出されていないため、主要企業単位での比較可能な公開情報がないか調査したが、現時点では見つからない。
(3) 当年度の想定した水準と比べた実績(想定比)の評価				
(4) 2020年度に向けた進捗率の評価				
	Ⅱ. (2)⑩	p.9	既に224%の進捗率であり、目標水準を引き上げるべきではないか。	工場の労働環境向上のため新たな空調設備を導入する計画も複数社であり、このような増エネ要因も考慮しつつ、平成26年度中に目標水準の可否について検討を行う。
(5) 製品のライフサイクル、サプライチェーン全体での削減効果の評価				
	Ⅱ. (1)① Ⅲ.	p.3 p.13	産業車両製造過程でのCO2排出量削減については、参加企業の規模や態様等から見て、大幅な進展は困難な段階に入っていると思われた。また、電池等の革新的な改良を単独で行うことも難しいであろう。すると残るは、フォークリフト等の効率的な運用や効果的な使用方法等について、ユーザーにアドバイスするようなソフト面での対策である。使用・廃棄段階を含めた製品ライフサイクルにもとづく対応は検討されているのか。	フォークリフトの使用段階でのCO2削減貢献について、可能な限りデータも添えて報告に追記いたします。新車として使用後は中古車として海外に流出するものが多くを占めているのが実態で、国内では鉄としてスクラップ再利用されるものが多い状況。
	Ⅲ. (3)	p.13	フォークリフトについてエンジン式とバッテリー式の販売台数の割合について教えてください。経年推移を比較できればと思います。	報告書に追記します。
(6) 海外での削減貢献の取組				
	Ⅳ.	p.15	生産拠点の海外シフトが進むにつれて、CO2排出量の海外移転も進んでいると思われる。各業界の計画においては、国内と同レベルの省エネ対策をとることにより、生産段階での削減貢献を図ることとしている。定量的な実績の把握は困難であるし、行われていないようであるが、この点につき： ①生産拠点の海外展開に伴う年度毎のCO2排出量の海外移転量を、業界団体で把握することはできないであろうか。 ②国や地域によって異なるCO2排出量に関する電力係数等については、所管官庁や業界団体で計算上の仮基準を設定して提供することはできないか。 ③同様の手法を用いて、海外から国内に移転されたCO2排出量を計算することはできないか。 CO2排出実績として扱うことはできなくても、CO2排出に関する比較優位を分析する参考資料になるのではないか。	自社海外工場でのデータ捕捉が可能か調査中。
(7) 革新的技術に関する取組				
	V. (1)	p.15	独自の革新的技術の導入予定はないとのことですが、例えば、次世代燃料電池搭載車について記載できることはありませんか？その他、ウェットオンウェット方式塗装などの検討はされていますか？検討されている項目でも結構ですので、できるだけご報告いただけますと幸いです。	報告書に追記します。

自動車・自動車部品・自動車車体WG
日本産業車両協会

自動車・自動車部品・自動車車体WG	3. その他の取組について			
	(1)カバー率の向上			
	(2)2020年以降の低炭素社会実行計画・削減目標の検討状況			
	(3)中小企業等への取組の水平展開			
	(4)消費者の取組に繋がる仕組み作り・情報発信			
	(5)その他			
	II.(4)	p.11	<p>(運輸部門における排出削減目標について、)他事業部門に包含されているケースもあり策定が難しいとのことですが、今後、産業車両としての策定を進めていただけますようお願いしたいと思います。報告書全体として温暖化対策への取組について記載が少なく、産業車両製造業界として具体的にどのような対策をされたのかわかりづらいです。(参加企業が少なく、他業種の計画に包含されている等の事情はある程度理解していますが)</p>	<p>少なくとも各社の取り組み事例を今後は報告できるよう調査を行う。</p>
	その他		<p>昨今、自動車及び自動車部品関連のリコールに関する報道をよく耳にする。個別企業の問題であり、また、問題の本質は品質管理にあって環境面での影響は大きくないのかもしれないが、当該業界の根幹に関わる問題でもある。海外からの評判・信頼にも影響する。そこで、リコール等の問題発生に伴う環境損失や環境関連の追加的負担に関するリスク情報の取りまとめや発信をすることを検討してはいかがか。</p>	<p>道路運送車両法における特殊自動車に該当する産業車両はリコールの対象となっているが、購入部品に起因するものが多いと思われ、リコールの実施に伴う大きな環境損失等は生じていないものとする。</p>