

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-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> ○ 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 ・ アルミ鑄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 27 年 9 月 30 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 CO₂ 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	289社	団体加盟 企業数	199社	計画参加 企業数	55会社 (28%)
市場規模	売上高 20.9兆円 (※1)	団体企業 売上規模	売上高 22.2兆円 (※2)	参加企業 売上規模	売上高22.2兆円 (99%)

※1 経産省工業統計 2013 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 2014 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。

(4) カバー率向上の取組

① 2020年度に向けたカバー率向上の見通し【新規】

年度	自主行動計画 (2012年度) 実績	低炭素社会実 行計画策定時 (2013年度)	2014年度 実績	2015年度 見通し	2020年度 見通し
カバー率	99%	99%	99%	%	%

(2015 年度以降の見通しの設定根拠)

既に高い水準にあり、この水準を維持したい。

② 2014年以降の具体的な取組

	取組内容	取組継続予定
2014年度実績		有／無
		有／無
2015年度以降		

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-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3.3 t-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。

【電力排出係数】※CO₂ 目標の場合

☐ 電気事業連合会における過年度の実績値

（〇〇kg-CO₂/kWh： 〇〇年度 発電端/受電端 実排出係数/調整後排出係数）

☒ その他(3.3kg-CO₂/kWh)

<その他の係数を用いた理由>

震災前電事連目標値であり、指標として適切と考えた

【その他燃料の係数】※CO2 目標の場合

■ 総合エネルギー統計(〇〇年度版)

□ その他

＜その他の係数の説明及び用いた理由＞

[

【BAU の定義】※BAU 目標の場合

[

【その他特記事項】

[

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】

<選択肢>

- ☐ 過去のトレンド等に関する定量評価(設備導入率の経年的推移等)
- ☐ 絶対量/原単位の推移等に関する見通しの説明
- ☐ 政策目標への準拠(例:省エネ法 1%の水準、省エネベンチマークの水準)
- ☐ 国際的に最高水準であること(指標の計算の具体的方法や出典を明記すること)
- ☐ BAU の設定方法の詳細説明
- ☒ その他

<具体的説明>

- ・BAT 最大導入による目標値

【昨年度フォローアップ結果を踏まえた目標見直し実施の有無】

- ☐ 昨年度フォローアップ結果を踏まえて目標見直しを実施した
- ☒ 目標見直しを実施していない

(見直しを実施しなかった理由)

- ・電力係数等取り巻く環境に不透明要素が多いため。

【今後の目標見直しの予定】(Ⅱ.(1)③参照。)

- ☐ 定期的な目標見直しを予定している(〇〇年度、〇〇年度)
- ☒ 必要に応じて見直すことにしている

<見直しに当たっての条件>

- ・2016 年は経団連低炭素社会実行計画のレビュー年となっている。詳細なスケジュールや検討方法(前提条件の整理等)は経団連で検討中とのことであるが、自工会・車工会でも経団連のレビューに合わせ目標見直しの要否について検討の予定。

【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 [リジェネレーター導入]	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
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 業界間バウンダリーの調整状況

- ☐ 複数の業界団体に所属する会員企業はない
☐ 複数の業界団体に所属する会員企業が存在
☒ バウンダリーの調整は行っていない

(理由)

[

- ☐ バウンダリーの調整を実施している
 <バウンダリーの調整の実施状況>

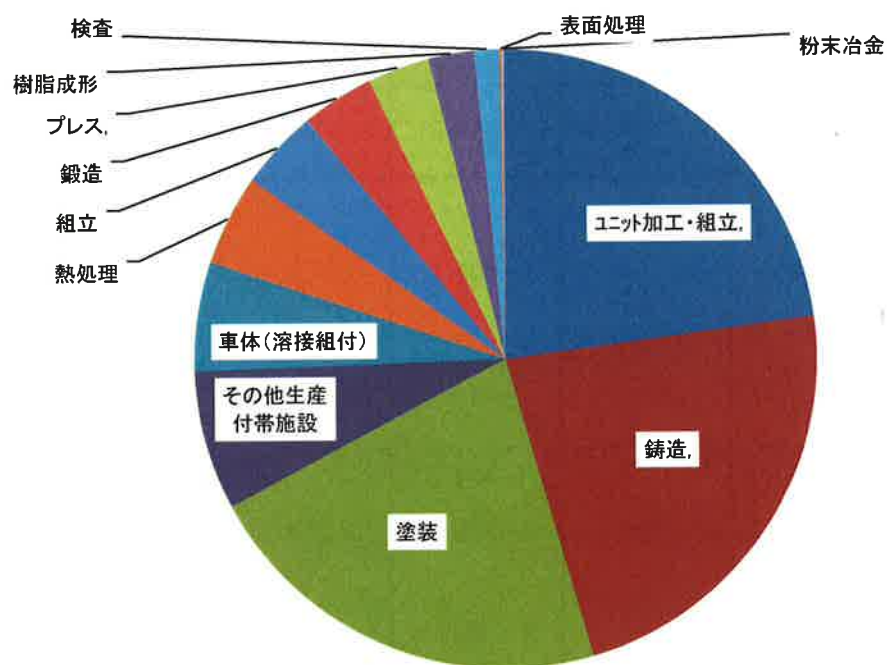
[

⑥ 2013 年度以前からの計画内容の変更の有無

- ☒ 別紙3参照
☐ 差異なし

⑦ 対象とする領域におけるエネルギー消費実態【新規】

【エネルギー消費実態】



自工会工程別 CO2 排出量割合 (2012 年度データ)

【電力消費と燃料消費の比率 (CO2 ベース)】

電力: 62.2%

燃料: 37.8%

(2) 実績概要

① 実績の総括表

【総括表】(詳細は別紙4参照。)

	基準年度 (1990年度)	2013年度 実績	2014年度 見通し	2014年度 実績	2015年度 見通し	2020年度 目標	2030年度 目標
生産活動量 (兆円)	19.1	21.3		22.2			
エネルギー 消費量 (原油換算 万kl)	496	331		322			
電力消費量 (億kWh)							
CO2排出量 (万t-CO2)	990 ※1	746 ※2	※3	714 ※4	※5	709 ※6	662 ※7
エネルギー 原単位 (万kl/兆円:)	26	17		15			
CO2原単位 (万t-CO2: /兆円)	52	35		32			

【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6	※7
排出係数[kg-CO2/kWh]	4.17	5.70		5.56		3.30	3.30
実排出/調整後/その他	実排出	実排出		実排出			
年度	1990	2013		2014			
発電端/受電端	受電端	受電端		受電端			

【2020 年実績評価に利用予定の排出係数の出典に関する情報】

排出係数	理由／説明
電力	☐ 実排出係数(2020年度 発電端／受電端) ☐ 調整後排出係数(2020年度 発電端／受電端) ☒ 特定の排出係数に固定 ☐ 過年度の実績値(〇〇年度 発電端／受電端) ☒ その他(排出係数値:3.3t-CO ₂ /万kWh 受電端) <上記排出係数を設定した理由>
その他燃料	☒ 総合エネルギー統計(2020年度版) ☐ 温対法 ☐ 特定の値に固定 ☐ 過年度の実績値(〇〇年度:総合エネルギー統計) ☐ その他 <上記係数を設定した理由>

② 2014 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/BAU	目標水準	2014年度実績① (基準年度比 /BAU比)	2014年度実績② (2013年度比)
CO2排出量	1990年度	▲28%	▲27.8%	▲4.3%

【CO2 排出量実績】

	2014年度実績	基準年度比	2013年度比
CO2排出量 削減割合	714万t-CO2	▲27.8%	▲4.3%

③ データ収集実績(アンケート回収率等)、特筆事項

【アンケート実施時期】

2015 年 6 月～2015 年 8 月

【アンケート対象企業数】

55 社(業界全体の 19%、低炭素社会実行計画参加企業数の 100%に相当)

【アンケート回収率】

100%

【その他特筆事項】

④ 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

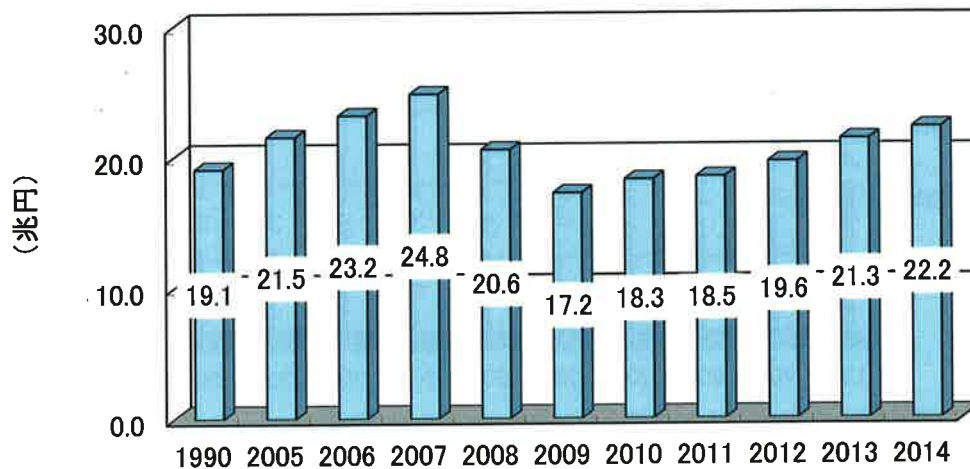
【生産活動量】

<2014 年度実績値>

生産活動量：生産金額（基準年度比 116%、2013 年度比 104%）

<実績のトレンド>

（グラフ）



（過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察）

1990 年から 2007 年まで生産活動は緩やかに増加していたが、リーマンショックの影響により、2008 年・2009 年は大幅に減少した。以降は持ち直し、増加傾向が続いている。

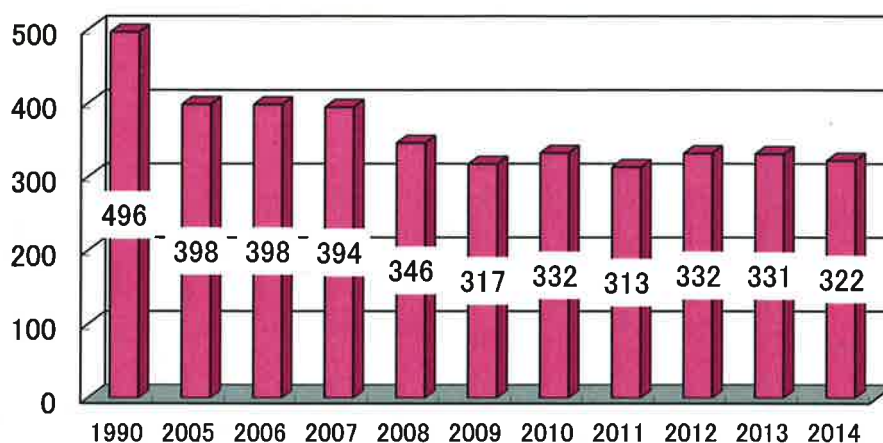
【エネルギー消費量、エネルギー原単位】

＜2014 年度の実績値＞

エネルギー消費量：原油換算万キロリットル（基準年度比 65%、2013 年度比 97%）

＜実績のトレンド＞

（グラフ）



（過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察）

エネルギー消費量は 1990 年度から大幅に改善。また 2009 年以降横ばいが続いているが、燃費性能に優れた次世代車や自動ブレーキ(衝突被害軽減ブレーキ)といった予防安全装置等の普及による高付加価値化により生産活動量は増加しており、会員会社の省エネ努力が表れている。

<他制度との比較>

(省エネ法に基づくエネルギー原単位年平均▲1%以上の改善との比較)

1%/年以上の改善している。

(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)

☐ ベンチマーク制度の対象業種である

<ベンチマーク指標の状況>

<今年度の実績とその考察>

☐ ベンチマーク制度の対象業種ではない

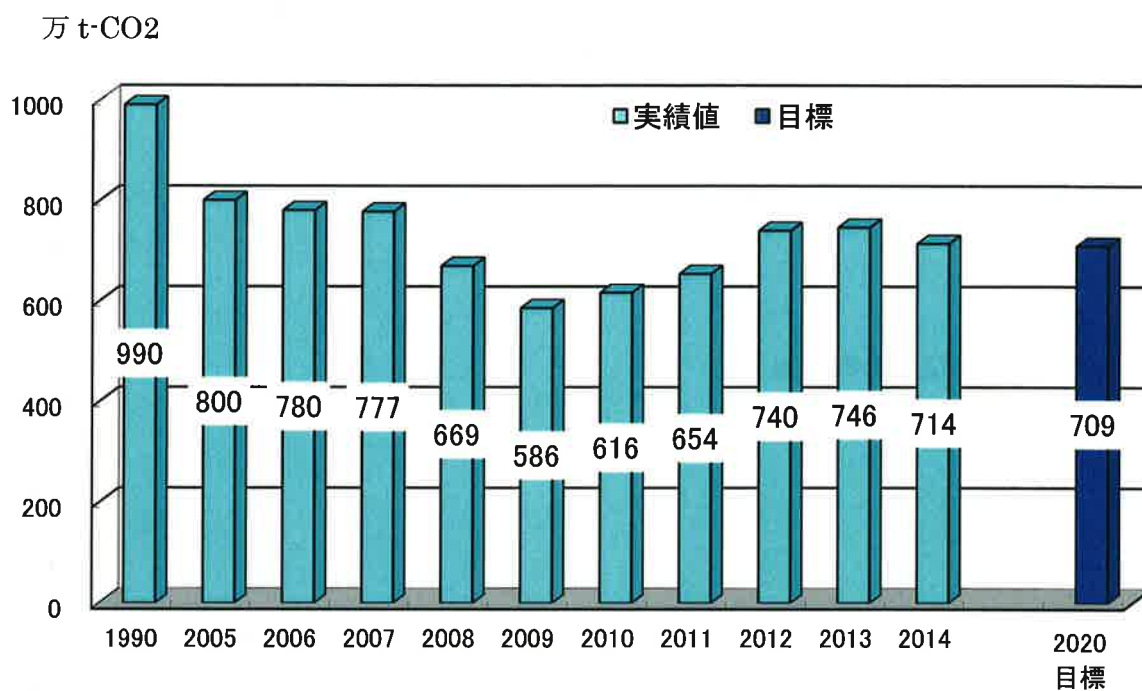
【CO2 排出量、CO2 原単位】

<2014 年度の実績値>

CO2 排出量: 714 万トン-CO2 (基準年度比 72%、2013 年度比 96%)

<実績のトレンド>

(グラフ)



(過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察)

・経済活動量(生産金額)の変化という増加要因があったものの、各社による不断的努力によって、CO2 排出量、エネルギー使用量(322 万 kl、原油換算)とも前年比で減少している。

【要因分析】(詳細は別紙5参照。)

(CO2 排出量)

	基準年度→2014 年度変化分		2013 年度→2014 年度変化分	
	(万 t-CO2)	(%)	(万 t-CO2)	(%)
経済活動量の変化	129	15.2	30	4.1
CO2 排出係数の変化	89	10.6	-12	-1.7
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	-494	-58.5	-50	-6.8
CO2 排出量の変化	-276	-32.7	-32	-4.4

(要因分析の説明)

経団連の要因分析を採用した。

前年度比では、経済活動量は増加しているが、CO2 排出係数の変化及び会員会社の省エネ努力により、トータルで 4%の CO2 削減を行った。

基準年度と比較すると、2014 年度の経済活動量及び CO2 排出係数はそれぞれ CO2 を 10%以上増加しているが、会員会社の継続的な省エネ努力により約 60%削減し、トータルで 30%以上の削減を行った。

⑤ 国際的な比較・分析

☐ 国際的な比較・分析を実施した(●●年度)

(指標)

(内容)

(出典)

(比較に用いた実績データ)●●年度

☐ 実施していない

(理由)

・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。

⑥ 実施した対策、投資額と削減効果の考察

【総括表】(詳細は別紙6参照。)

年度	対策	投資額	年度当たりの エネルギー削減量 CO2 削減量	設備等の使用期間 (見込み)
2014 年度	設備改善	4,924 百万円	8.1 万トン	
	運用改善	144 百万円	1.9 万トン	
	その他	496 百万円	1.7 万トン	
2015 年度 以降	設備改善	3,761 百万円	6.7 万トン	
	運用改善	455 百万円	1.8 万トン	
	その他	1,168 百万円	2.7 万トン	

【2014 年度の実績】

(取組の具体的事例)

設備改善⇒高効率コンプレッサ、コジェネ等の導入

運用改善⇒コンプレッサー圧力制御方法変更等使用機器の最適化、運用時間の見直し

その他⇒ ライン統廃合、燃料転換等

(取組実績の考察)

- ・ 2014 年度中の自工会会員会社の設備投資額は合計で 32,246 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。

*15 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。

【2015 年度以降の取組予定】

(今後の対策の実施見通しと想定される不確定要素)

・2015 年度中の自工会会員会社の設備投資予定額は合計で 34,045 億円*となっており、前年度比 5.6%増となっている。

*15 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。

BAT の導入については各社設備更新をするなど、鋭意進めている。しかしながら、導入計画については各社の実情やそれによる優先順位などにより判断を各社に任せており、業界団体としては回答出来ない。

⑦ 当年度の想定した水準(見通し)と実績との比較・分析結果及び自己評価

【目標指標に関する想定比の算出】

【自己評価・分析】(3段階で選択)

<自己評価及び要因の説明>

- ☐ 想定した水準を上回った(想定比=110%以上)
- ☐ 概ね想定した水準どおり(想定比=90%~110%)
- ☐ 想定した水準を下回った(想定比=90%未満)
- ☒ 見通しを設定していないため判断できない(想定比=—)

(自己評価及び要因の説明、見通しを設定しない場合はその理由)

各社とも BAT の導入等、最大限の省エネ努力を実施しているものの、電力係数等取り巻く環境に不透明要素が多いため。

(自己評価を踏まえた次年度における改善事項)

⑧ 次年度の見通し

【2015 年度の見通し】

(総括表)

	生産活動量	エネルギー消費量	エネルギー原単位	CO2 排出量	CO2 原単位
2014 年度実績	22.2 兆円	322 万 kl (原油換算)	15	714 万トン-CO2	32
2015 年度見通し					

(見通しの根拠・前提)

[

⑨ 2020 年度の目標達成の蓋然性

別紙 4-1、4-2 参照

【目標指標に関する進捗率の算出】

【自己評価・分析】(3段階で選択)

＜自己評価とその説明＞

☐ 目標達成が可能と判断している

(現在の進捗率と目標到達に向けた今後の進捗率の見通し)

[

(目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定)

[

(既に進捗率が 90%を上回っている場合、目標見直しの検討状況)

* 目標見直しを行わない場合はその理由を記載。

[

■ 目標達成に向けて最大限努力している

(目標達成に向けた不確定要素)

[電力係数、原油価格、景気動向等不透明要素が多い

(今後予定している追加的取組の内容・時期)

[BAT の最大導入

☐ 目標達成が困難

(当初想定と異なる要因とその影響)

[

(追加的取組の概要と実施予定)

[

(目標見直しの予定)

[

⑩ クレジット等の活用実績・予定と具体的事例

【活用方針】

- ☐ 目標達成のために、クレジット等を活用する
- ☐ 目標達成が困難な状況となった場合は、クレジット等の活用を検討する
- ☒ 今後の対策により目標を達成できる見通しのため、クレジット等の活用は考えていない

【活用実績】

- ☐ 別紙7参照。

【具体的な取組】

プロジェクト1

クレジットの種別	
プロジェクトの概要	
取得(予定)年	
取得(予定)量	

プロジェクト2

クレジットの種別	
プロジェクトの概要	
取得(予定)年	
取得(予定)量	

プロジェクト3

クレジットの種別	
プロジェクトの概要	
取得(予定)年	
取得(予定)量	

(3) 本社等オフィスにおける取組

① 本社等オフィスにおける排出削減目標

☐ 業界として目標を策定している

削減目標:〇〇年〇月策定

【目標】

【対象としている事業領域】

参加企業のオフィス、事務所、研究所

■ 業界としての目標策定には至っていない

(理由)

低炭素社会実行計画より、本社部門等のオフィス及び研究所まで、バウンダリーを拡大。生産部門とあわせて、削減努力をしている。そのため、昨年度よりオフィス部門も内数として扱っている。

② エネルギー消費量、CO₂ 排出量等の実績

本社オフィス等の CO₂ 排出実績(大手●●社計)

	2007 年度	2008 年度	2009 年度	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度
床面積 (万㎡)								
エネルギー消費量 (MJ)								
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)								
エネルギー原単位 (MJ/㎡)								
CO ₂ 原単位 (t-CO ₂ /万㎡)								

☐ II.(2)に記載の CO₂ 排出量等の実績と重複

☐ データ収集が困難

(課題及び今後の取組方針)

[

③ 実施した対策と削減効果

【総括表】(詳細は別紙8参照。)

	照明設備等	空調設備	エネルギー	建物関係	(t-CO2) 合計
2014 年度実績					
2015 年度以降					

【2014 年度の実績】

(取組の具体的事例)

[

(取組実績の考察)

[

【2015 年度以降の実績】

(今後の対策の実施見通しと想定される不確定要素)

[

(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

☐ 業界として目標を策定している

削減目標:〇〇年〇月策定

【目標】

【対象としている事業領域】

☐ 業界としての目標策定には至っていない

(理由)

[

② エネルギー消費量、CO2 排出量等の実績

	2007 年度	2008 年 度	2009 年 度	2010 年 度	2011 年 度	2012 年 度	2013 年度	2014 年度
輸送量 (千トン・km)	8,139,231	7,007,911	6,733,413	6,685,453	7,147,174	7,616,399	8,091,297	7,769,081
エネルギー消 費量 (千 kl)	349.2	298.1	265.4	262.9	266.5	286.3	305.9	287.6
CO2 排出量 (万 t-CO2)	94.04	80.27	71.48	70.79	71.81	77.15	83.56	78.57
エネルギー原 単位 (ℓ/トン・km)	0.043	0.043	0.039	0.039	0.037	0.038	0.038	0.037
CO2 原単位 (kg-CO2/ト ン・km)	0.116	0.115	0.106	0.106	0.1	0.101	0.103	0.101

☐ II.(2)に記載の CO2 排出量等の実績と重複

☐ データ収集が困難

(課題及び今後の取組方針)

[

③ 実施した対策と削減効果

年度	対策項目	対策内容	削減効果
2014年度			t-CO2／年
2015年度以降			t-CO2／年

【2014 年度の実績】

(取組の具体的事例)

[

(取組実績の考察)

[

【2015 年度以降の取組予定】

(今後の対策の実施見通しと想定される不確定要素)

[

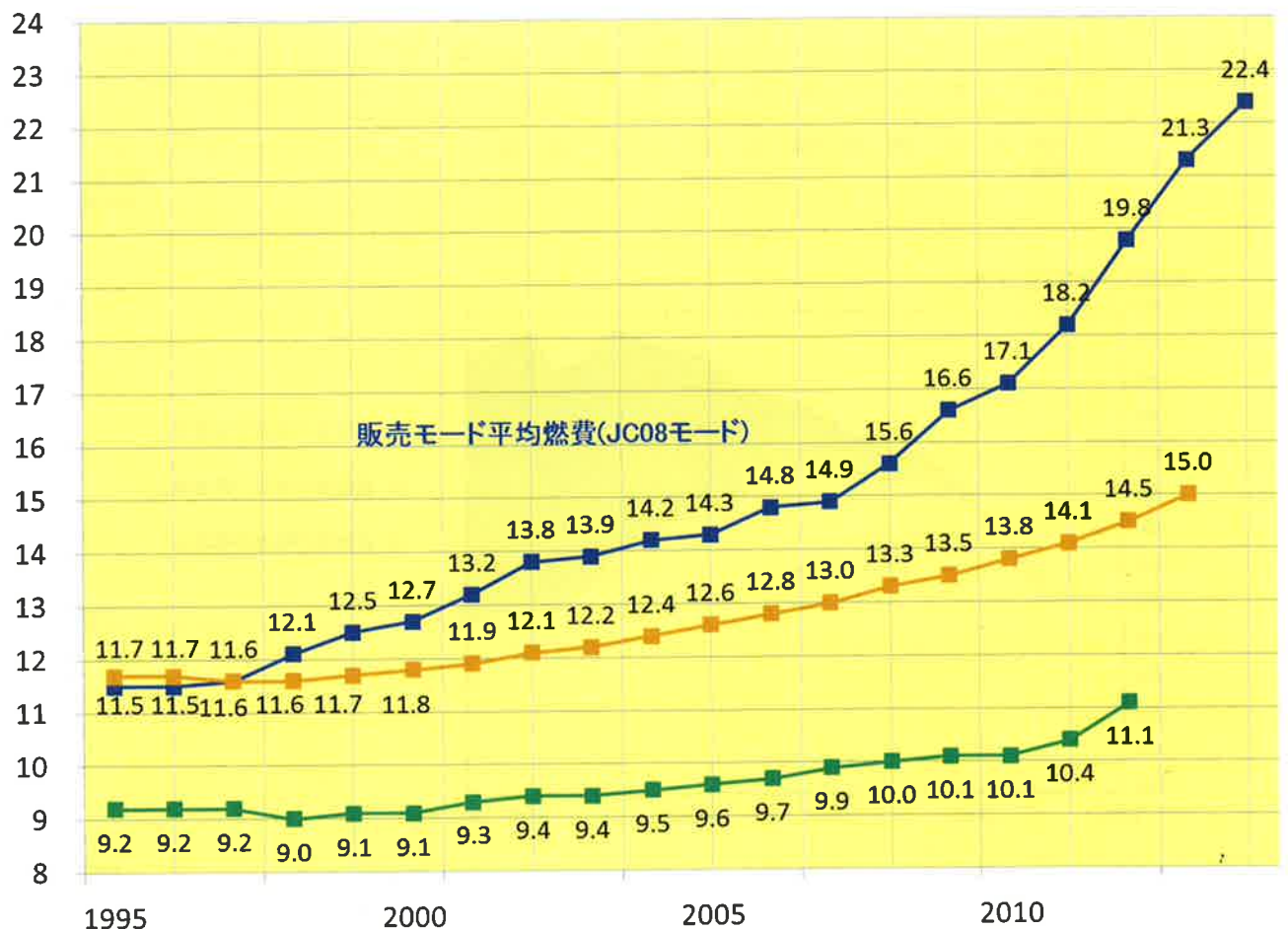
Ⅲ. 低炭素製品・サービス等による他部門での貢献

(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) 2014 年度の実績

- ・ 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) 2014 年度実績の考察と取組の具体的事例

(考察)

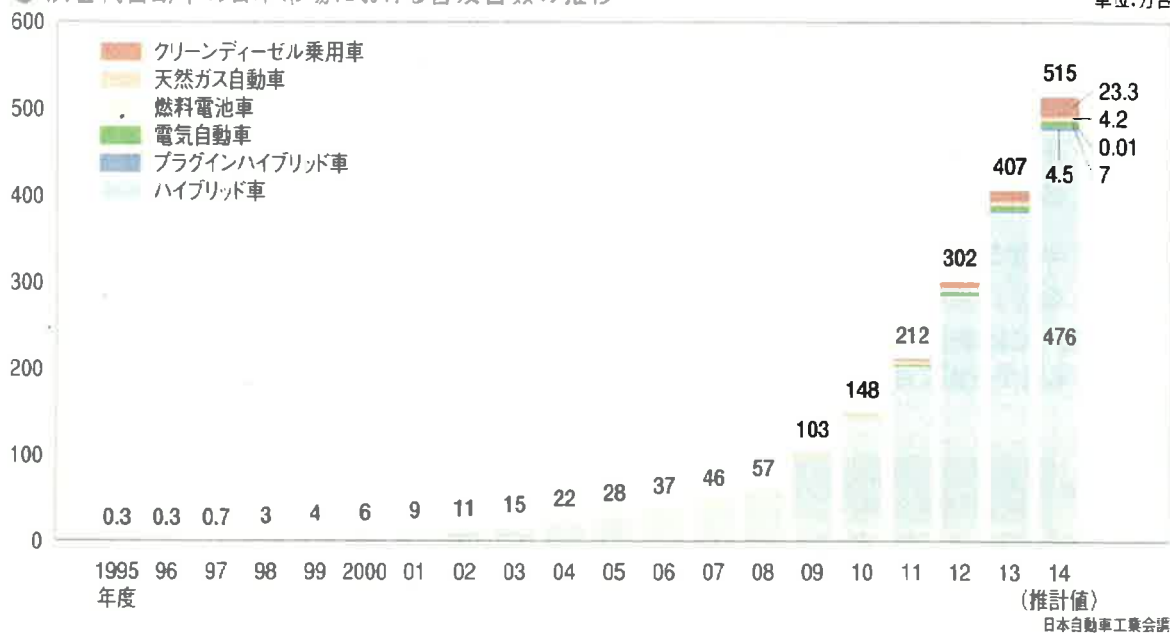
- ・ 自工会会員各社は、燃費の良い車を市場に供給することで、運輸部門の CO2 排出量の削減に貢献。

(取組の具体的事例)

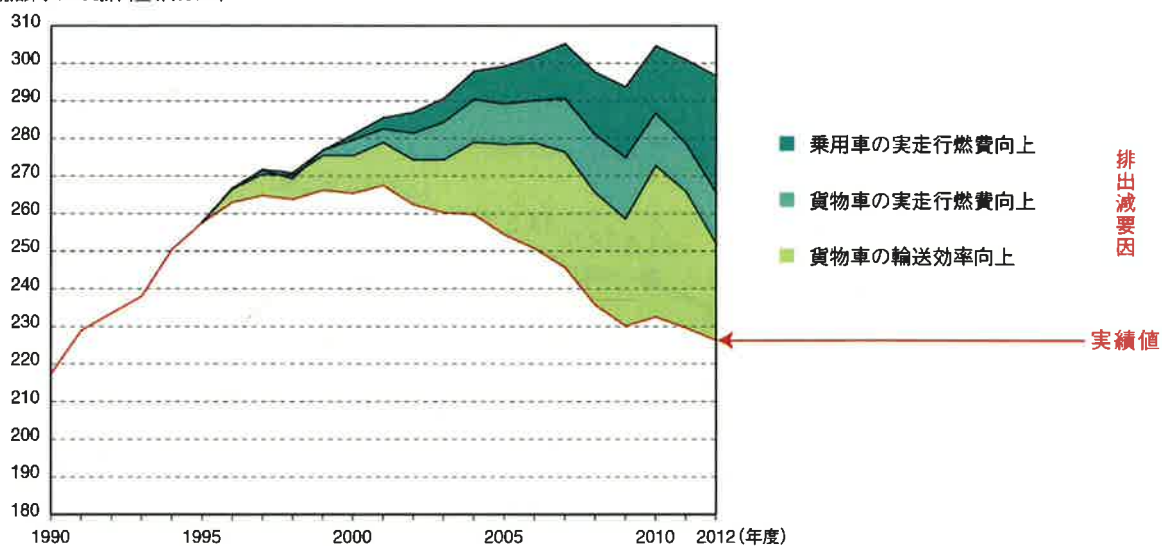
- ・ 2014 年度には、究極のエコカーとされる FCEV も市販化。各社が積極的に次世代車 (HEV 等) を投入、販売・保有増に伴い実走行燃費ともに顕著に改善している。

● 次世代自動車の日本市場における普及台数の推移

単位:万台



運輸部門のCO₂排出量(百万トン)



出典: 自工会

(4) 2015 年度以降の取組予定

さらなる次世代車の開発・普及とともに、従来車の燃費向上に努力する。
製品の開発については、各社の守秘事項に該当するためコメントできない。普及については政府の税制等の施策の後押しもあり、各社積極的に展開中。

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

	海外での削減貢献	削減貢献の概要 (含、実施国・地域)	削減実績 (2014年度)	削減見込量 (2020年度)
1	太陽光発電設備の設置	アジア等		
2	風力発電設備の設置	北米等		
3				

【算定根拠】

	海外での削減貢献	算定式	データの出典等
1			
2			
3			

(2) 2014 年度の実績

(取組の具体的事例)

太陽光発電設備、風力発電設備等再生可能エネルギー設備の拡充

(取組実績の考察)

太陽光発電、風力発電等再生可能エネルギーの活用は拡大しつつある
海外での活動量は、現地生産が複数ブランドを生産するなど、多様な形態であるため、単純な
移転量としての把握が困難であり、海外の生産拠点については定量的な調査は実施していない
が、それぞれの立地に合わせた再生可能エネルギーの活用のため設備は拡充している。

(3) 2015 年度以降の取組予定

太陽光発電設備、風力発電設備等再生可能エネルギー設備の更なる拡充と
利用拡大

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。	—	—
アルミ鑄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（鑄塊）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。	—	—

(3) 2014 年度の実績

(取組の具体的事例)

これら技術の積極的採用に努めた

(取組実績の考察)

(4) 2015 年度以降の取組予定

引き続き、採用検討を進める

VI. その他の取組

(1) 低炭素社会実行計画(2030年目標) (2015年3月策定)

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-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	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。
2. 低炭素製品・サービス等による他部門での削減貢献		<u>2030年の削減貢献量:</u> 自動車の燃費改善・次世代車の開発・実用化による2030年のCO₂削減ポテンシャルは、現在計算中。 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		<u>2030年の削減貢献量:</u> ○ 次世代車の開発・実用化による2030年のCO₂削減ポテンシャル 2030年の世界市場(乗用車販売9,600万台)をIEAの資料を用いて、海外市場次世代車比率について29～40%おいた。全世界での削減ポテンシャルは1.9億t～3.1億t-CO₂。そのうち、自工会メーカーの削減ポテンシャルは約4000万t～約7000万t-CO₂と試算。 ○ 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した場合、削減ポテンシャルは約339～346万t-CO₂と試算。 <IEAによる生産台数予測値、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、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

- * 業界内限定: 会員専用ホームページでの情報共有や会員限定のセミナー等。
- * 一般公開情報については、可能な限りホームページ掲載 URL 等を記載。

取組	発表対象: 該当するものに「○」	
	業界内限定	一般公開
環境レポート		○
ホームページ		○

② 個社における取組

取組	発表対象: 該当するものに「○」	
	企業内部	一般向け
環境レポート		○
ホームページ		○

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)、その他の取組

○自工会では、パンフレットやチラシの作成配布、各種イベント等を通じエコドライブの普及啓発に積極的に取り組んでいる。

○2013 年の改正フロン法により 2023 年度までに乗用車の加重平均 GWP 値を 150 以下とする規制が適用される。自工会では 2020 年の目標 GWP 値を 850 と設定し自主行動計画を定め、新冷媒エアコンシステムの開発と早期導入を推進する。また、充填時の漏れ防止にも引き続き取り組んでいく。

(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:

