

NO.	調査票 項目番号	調査票 頁番号	指 摘	回 答
自動車・自動車部品・自動車車体WG	I. 業界の概要			
	(1) 主な事業			
	(2) 業界全体に占めるカバー率			
	(3) 計画参加企業・事業所			
	(4) カバー率向上の取組			
	I.(4)①	P.3	・2015年以降のカバー水準について、「既に高い水準にあり、この水準を維持したい」とあるが、2020年の見通しや参加を促す取組があれば補足いただけないか。	・新規参入事業者があれば、参加を促したい。
	II. 国内の企業活動における2020年の削減目標			
	(1) 削減目標			
	II.(1)①	P.4	・事業所に加えて研究所まで対象とされたことは大変素晴らしい。 自動車リサイクル工場も何らかの範囲とされているかご教授いただけないか。	・リサイクルについては、自動車メーカ、車体メーカが実施しているものではないので、我々の計画の対象となっていない。
	II.(1)②	P.4	・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とあるが、状況や判断に関してご教授いただけないか。	・本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可否について検討の予定。
	II.(1)③ 【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】	P.6	・昨年度WGで、2016年にレビューを実施予定とご回答いただいており、レビューのスケジュールや検討状況を補足いただけないか。	・本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可否について検討の予定。
	II.(1)③ 【導入を想 定している BAT(ベスト ・アペイ 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】	P.7	・目標水準の設定は「BAT最大導入による目標値」とされており、削減見込量を補足いただけないか。 ・導入率は昨年度WGと同じ報告だが、進捗はどのような状況か。 ・P.18に運用改善の投資状況を説明いただいているが、運用関連のBATやベストプラクティスについて記載の検討は可能か。	BAT導入について定量的な調査は実施していないが、14年度に各社は設備改善として4,924百万円を投資し、8.1万トンCO2の削減を実施した。 また、運用改善にも144百万円を投資し、1.9万トンCO2を削減している。
	II.(1)⑤	P.8	バウンダリーの調整は行っていないとのこと、複数の業界に所属する企業がないとの認識でよいのか。	・一部、複数業界にまたがる企業もあるが、調査段階で自動車製造に関わる事業所を対象としている。
	(2) 実績概要			
	II.(2)④ 【生産活動 量】<2014年度 実績値>	P.13	P.1では生産台数の見通しが示されているが、ここでは生産金額になっている。生産台数について実績を示すことは可能か。	・可能 ちなみに2013年度四輪車生産台数は9,912,403台、2014年度四輪車生産台数は9,590,733台
	II.(2)④ 【生産活動 量】<実績 のトレンド >	P.13	近年、生産金額が「増加傾向が続いている。」としているが、その要因・背景について補足いただけないか。	・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り高付加価値化の傾向にある。
	II.(2)⑤	P.18	・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いとのことだが、日本の主要自動車メーカーや、欧州自動車メーカーの一部でLCAを実施しているところもあり、例えば個社ベースで四輪ガソリン車など車種や排気量が同様のものをピックアップして、海外との比較などはできないか。	・自動車は多くのサプライヤーから部品の供給を受けているが、個社ベースとすると内外製比率といった生産工程の差が大きくなり、比較がより困難になる。
	II.(2)⑥ 【2014年度 の取組実 績】	P.18	・2015年度の対策の見通しについて、BAT導入等の状況を補足いただけないか。	・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。

自動車・自動車部品・自動車車体WG	日本自動車工業会・日本自動車部品工業会	II.(2)⑨ 【自己評価・分析】 (3段階で選択)	P.20	・2015年度以降もBATの導入予定があり、目標水準の深掘りについて、排出係数や活動量変動などの外部要因により見直しができないのであれば、許容できる変動幅を明確に示すなどした目標の深掘りの検討は可能か。	・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。
		(3) 本社等オフィスにおける取組			
		(4) 運輸部門における取組			
		II.(4)②	P.25	・運輸部門での削減実績は、国内対策のみのものでしょうか。例えば海外向けの船舶については対象外でしょうか。	・国内の自動車のみ。
		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			
		(2) 2014年度の実績			
		(3) 2015年度以降の実績			
		III.(3)	P.28	・次世代車の開発・普及の取組について、具体的な活動内容を補足いただけないか。	・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			
		IV.(1)	P.29	・計画の中に海外生産工場におけるCO2削減ポテンシャルを記載されており、海外での削減貢献の概要や実績を補足いただけないか。	・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、単純な移動量としての把握が困難。
		(2) 2014年度の実績			
		IV.(2)	P.29	・太陽光や風力発電の設備拡充について、規模や普及状況などを補足いただけないか。	・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。 例えば、日産は英国で風力発電機を10基導入。本田はブラジルで風力タービン9基を備えた発電施設を建設済み。
		(3) 2015年度以降の実績			
		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			
		V.(1)	P.30	・超ハイテン材の活用など、車体の軽量化に向けた取組についてもご紹介いただけないか。 ・昨年度WGでは「約3割改善し、表彰された社もある。」という事例を取り上げており、革新的技術による削減見込量、算定根拠について、例示でもよいので定量化を試みることはできないか。	・革新的技術の開発状況については、各社の企業秘密となっており、見込みを出せないことが多い。
		(2) 技術ロードマップ			
		(3) 2014年度の実績			
		(4) 2015年度以降の実績			
		VI. その他の取組			
		(1) 低炭素社会実行計画(2030年目標)			
		VI.(1)	P.31	・燃費向上に厳しい規制をかけている米国の新CAFÉ基準値(適用期間2012年～2016年)に対する日本の自動車メーカーの取組や実績はどのような状況か。今後の取組にも影響はあるか。 ・エネルギーミックスにもとづき、電力業界の排出係数目標も設定されたが、2030年目標の見直しに関して検討状況を補足いただけないか。	・新CAFÉ基準値の有無にかかわらず、各社燃費向上に向けた開発努力を怠ることは無い。 ・本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。
		(2) 情報発信			
		(3) 家庭部門(環境家計簿等)、その他の取組			
		(4) 検証の実施状況			

NO.	調査票 項目番号	調査票 頁番号	指 摘	回 答
I. 業界の概要				
(1) 主な事業				
(2) 業界全体に占めるカバー率				
(3) 計画参加企業・事業所				
(4) カバー率向上の取組				
	I.(4)①	P.3	・「報告様式の簡素化等」に取組みカバー率向上に努めるとあり、具体的にどのようにされるのかご教示いただけないか。 ・2020年のカバー率の見通しが2014年実績よりも低いことについて補足いただけないか。	・会員会社165社に依頼する実績報告の調査表を大企業向け、中小企業向けの2種類に分ける。近年、産業界の実績報告が詳細化され、実績報告の調査表も中小企業の活動レベルを超えるものに変化してきたため、中小企業向けはエネルギー使用実績のみとして回答の簡素化を図る。 ・2016年度からカバー率を向上する施策を行い、参加できる会社の増加を目指す。見通しは改めて検討させていただきたい。
II. 国内の企業活動における2020年の削減目標				
(1) 削減目標				
	II.(1)② 【対象とする事業領域】	P.5	・事業所に加えて研究所まで対象とされたことは大変素晴らしい。 自動車リサイクル工場も何らかの範囲とされているかご教示いただけないか。	・エネルギー集計範囲の定義を省エネ法に併せ、自動車部品製造工場以外についても削減活動を進めている。自動車部品のリサイクル施設があった場合は領域対象内にある。
	II.(1)③ 【今後の目標見直しの予定】(II.(1)③参照。)	P.6	・目標を見直しに当たっての条件を記載いただいているが、例えば具体的にどのような状況を想定されているのかご教示いただけないか。	COP21/パリ協定で提示された日本の温暖化防止目標が削減不十分と判断され、追加目標が提示されるなど国の温暖化対策が示された時などが考えられる。次世代車に搭載される自動車部品は機能向上の観点から生産時のエネルギー消費は従来部品に対して2割増と見積もっている。現状の積載比率から2倍程度増加した場合を想定している。 自動車部品業界全体として次世代車に搭載される部品に代わってくることを想定し、売上額やエネルギー消費の想定を図る検討体制づくりを今後進めていきます。
	II.(1)③ 【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み、算定根拠】	P.7	・昨年度WGでは、「LED照明の導入」と「パルスエアブローの導入」をBATとしていたが。本年度除外された理由をご教示いただけないか。	・追記しました
(2) 実績概要				
	II.(2)① 【総括表】 (詳細は別紙4参照。)	P.12	・2014年度見通しをデータシートに記載いただいております、調査票でも報告は可能か。	・実績値が記入されており、見通しではないので削除します[エクセル資料 別紙4-1]。また、部工会の生産量については自動車工業会の見通し①自動車生産台数②次世代車比率を元に計算しているものである。ワードP12の数値については見込み値として掲載するが、前提条件が変われば変更する可能性があります
	II.(2)① 【電力排出係数】	P.12	・排出係数の単位は[t-C/万kWh]ではなく、[t-CO2/万kWh]を使用いただくことは可能か。	・修正しました
	II.(2)② 【CO2排出量実績】	P.14	データシートでは、2014年度CO2排出実績(調整後排出係数)は743.76万t-CO2となっており、調査票も同じ数値を報告いただいたほうがよいのではないかと。その場合、基準年度比は▲5.5%、2013年度比は▲3.6%との認識でよいのか。	・修正しました

自動車・自動車部品・自動車車体WG	日本自動車部品工業会	Ⅱ.(2)③ 【アンケート回収率】	P.14	・アンケート対象企業数は444社で81%回収されているが、低炭素社会実行計画の参加は165社なので、未参加企業からも回答いただいているとの認識でよいが。 ・アンケート回収率を高めるための課題があればご教示いただけないか。	・81%は企業数ではなく、出荷額ベースの割合で計算している。 ・調査票の簡易化、提出する事へのモチベーションを上げる対策を行っている。
		Ⅱ.(2)④ 【エネルギー消費量、エネルギー原単位】<他制度との比較>	P.16	・「過去6年間の平均で▲1%以上の改善が未達となる企業が半数を占める状況である」とあるが、自動車部品製造におけるエネルギー原単位を改善するための障壁・課題について、把握している範囲でご教示いただけないか。	・各社ともに温暖化防止目標を設定し削減活動を進めているが、事業再編や商品構成の変化が起きると目標達成を打ち消すほどのCO2排出量や原単位の増減が発生し、目標管理に影響を与える可能性がある
		Ⅱ.(2)⑨ 【目標指標に関する進捗率の算出】	P.24	・P.13から推計すると進捗率が100%となるが、今年度の進捗率を計算していただけないか。 ・昨年度に引き続き進捗率が100%を上回る状況だが、目標の引き上げについてご検討いただけないか。	・今年度の進捗率は101%です ・次年度以降 委員会で検討させていただきます。
		Ⅱ.(2)⑨ 【自己評価・分析】(3段階で選択)	P.24	・目標の進捗状況について、3段階の自己評価での選択や、今後の見通しを検討いただくことは可能か。	・追記しました
		(3) 本社等オフィスにおける取組			
		(4) 運輸部門における取組			
		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			
		(2) 2014年度の取組実績			
		(3) 2015年度以降の取組予定			
		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			
		Ⅳ.(1)	P.32	・「海外での削減貢献」の表において、実施国・エリアをわかる範囲で補足いただけないか。	・追記しました
		(2) 2014年度の取組実績			
		(3) 2015年度以降の取組予定			
		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			
		(2) 技術ロードマップ			
		(3) 2014年度の取組実績			
		(4) 2015年度以降の取組予定			
		Ⅵ. その他の取組			
		(1) 低炭素社会実行計画(2030年目標)			
		(2) 情報発信			
		Ⅵ.(2)①	P.37	・2030年目標や削減貢献の情報発信は、業界内に限定とのこと。どのような取り組みをしていくかなど、一般公開の検討状況をご教授いただけないか。 もし業界内に限定される理由があれば補足いただけないか。	・現在、自動車部品業界の第8次環境自主行動計画を立案中である。温暖化防止については2020年、2030年目標を併記することで進めており、2016年4月公表を目指している。
		(3) 家庭部門(環境家計簿等)、その他の取組			
		(4) 検証の実施状況			

NO.	調査票 項目番号	調査票 頁番号	指 摘	回 答
自動車・自動車部品・自動車車体WG	I. 業界の概要			
	(1) 主な事業			
	(2) 業界全体に占めるカバー率			
	(3) 計画参加企業・事業所			
	(4) カバー率向上の取組			
	II. 国内の企業活動における2020年の削減目標			
	(1) 削減目標			
	II.(1)①	P.4	・2020年目標のCO2排出量(5.1万t-CO2)の目標水準について、省エネ対策の取組を展開されるなかで最大減の目標であることについて補足いただけないか	P.4(1)①に説明を追加いたしました。
	II.(1)② 【電力排出 係数】※ CO2目標 の場合	P.4	・2020年の目標の前提とされる電力排出係数は、2005年の基準年、2020年目標ともに5.7t-CO2/万kWh(2013年度実排出係数)を用いているとの認識で良いか。	はい。その通りです。
	II.(1)③ 【目標指標 の選択の 理由】	P.5	・効率改善の指標である原単位を選択しなかった理由をご教示いただけないか。	P.5(1)③で説明を追加しました。
	II.(1)③ 【導入を想 定している BAT(ベス ト・アペイ 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】	P.6	・製造装置関連のBATやベストプラクティスがあれば補足いただけないか。	P.6で事例を追加しました。
	(2) 実績概要			
	II.(2)④ 【エネル ギー消費 量、エネル ギー原単 位】< 2014年度 の実績値 >	P.13	・CO2排出量、排出原単位の2014年度実績は、2013年から微減であったが、何か要因があったのか。	計算の誤りを報告書のP.16(2)⑨で102.7%の増加に訂正。
	II.(2)⑤	P.14	・海外同業種における製造過程でのエネルギー効率データがないとのことだが、個社間での比較を検討いただけないか。	海外主要メーカーの公開情報を調査したが、製品面でのエネルギー効率を公表している事例しか見つかることができなかった。
	II.(2)⑥ 【総括表】 (詳細は別 紙6参 照。)	P.14	・対策総括表の項目の中で生産工程の対策はどれか。また他にも生産工程の対策は可能か。	P.6, P.8, P.16の記述をご参考願います。
	II.(2)⑦ 【目標指標 に関する想 定比の算 出】	P.15	・昨年度WGでは、4.8万t-CO2と見通しておられたので、これをもとに想定比を算出できないか。	P.15(2)⑦に記載しました。
	II.(2)⑧ 【2015年度 の見通し】	P.16	・昨年度WGでは見通しが策定されておられ、今年度も見通しの策定を検討いただけないか。	P.16(2)⑧に記載しました。
	II.(2)⑨ 【目標指標 に関する進 捗率の算 出】	P.16	・2020年目標に対する2014年度実績の進捗率は、100%を超えておられるのではないか。	P.16(2)⑧で今後の進捗について記載しました。
	(3) 本社等オフィスにおける取組			

自動車・自動車部品・自動車車体WG	日本産業車両協会	II.(3)①	P.17	・本社等オフィスの取組の目標設定に至っていない事情は理解するが、改正省エネ法に示されるようにオフィスの「ピーク電力対策」の重要性が高まっている中であり、業界としてどのような検討をされていくか補足いただけないか。	P.18(3)③で事例を追加しました。
		(4) 運輸部門における取組			
		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			
		III.(1)	P.21	・他部門での貢献の削減実績(2014年度)や削減見込量(2020年度)を、販売実績や燃費改善率等から示すことを検討いただけないか。	P.21にバッテリー式の普及拡大によるCO2削減効果の試算を追記しました。
		(2) 2014年度の取組実績			
		(3) 2015年度以降の取組予定			
		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			
		IV.(1)	P.23	・昨年度WGで、海外での削減貢献に関して「自社海外工場でのデータ捕捉が可能か調査中。」とご回答いただいたが、その後の進捗を補足いただけないか。	P.22IV③で今後の方針を記載しました。
		(2) 2014年度の取組実績			
		(3) 2015年度以降の取組予定			
		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			
		(2) 技術ロードマップ			
		(3) 2014年度の取組実績			
		(4) 2015年度以降の取組予定			
		VI. その他の取組			
		(1) 低炭素社会実行計画(2030年目標)			
		(2) 情報発信			
		(3) 家庭部門(環境家計簿等)、その他の取組			
		(4) 検証の実施状況			