平成27年度 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

議事録

日時：平成28年2月12日（金）15：00～17：00

場所：経済産業省別館3階312会議室

議事：（1）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

（2）その他

○服部環境経済室長 定刻になりましたので、ただいまから産業構造審議会地球環境小委員会自動車・自動車部品・自動車車体WGを開催いたします。

ご多忙のところご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

まず初めに、委員の交代がございましたので、ご紹介申し上げます

千葉貴律委員がご退任をされまして、新たに木場弘子委員がご就任をされてございます。

本日は、全ての委員にご出席をいただいております。本日の審議は公開とさせていただきます。

開催に先立ちまして、松橋座長より一言ご挨拶いただければと存じます。

○松橋座長 座長を仰せつかっております松橋と申します。どうぞよろしく願いいたします。着席させていただきます。失礼いたします。

この産構審の産業技術環境分科会地球環境小委員会の中で、自動車・自動車部品・自動車車体のWGということでございますが、私も数年間務めさせていただいておりますが、自動車業界、大変にしっかりと取り組んでいただいております。また、そういう意味で非常に重要であるということと、COP21がああいった形でまとまったことは、皆さんの記憶に新しいことと思います。地球温暖化対策計画の中にも盛り込まれておりますように、環境と経済と社会、そういうものを両立するように取り組み、経済の活性化とか雇用の創出という地域の問題にも考慮しながら進めていく必要があるということがうたわれておるところでございます。自動車のこういう取り組みというのは、まさに経済の活性化や雇用の確保ということとCO₂の削減、省エネルギーというものを両立させる、その取り組みのまさに先頭を走っているような業界ではないのかなというふうに考えております。

そんなことで、どうしても社会全体の期待も非常に大きいところなのですが、ぜひ委員の皆様、産業界の皆様と力を合わせて、日本全体の模範になるような形の取り組みということで進めさせていただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○服部環境経済室長　　ありがとうございました。

本日は、2014年度の低炭素社会実行計画の進捗状況及び2015年度以降の見通し、目標達成に向けた各団体の取り組みについてご説明いただくため、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、日本産業車両協会より、それぞれご担当者様にご出席をいただいております。

ご説明に当たっては、あらかじめお願い申し上げますとおり、日本自動車工業会、日本自動車車体工業会様につきましては持ち時間を15分、それ以外の団体様はおのおの持ち時間10分でご説明をお願いしたいと存じます。終了2分前と終了時には事務局よりメモを差し入れさせていただきます。委員の皆様にご議論いただくお時間を確保させていただくために、ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、議事に移りたく存じます。

以降の議事進行は松橋座長にお願いいたします。

○松橋座長　　それでは、資料が大変多岐にわたっておりまして、それぞれクリップどめされておるのですが、たくさんございますので、まず事務局のほうから資料の確認をさせていただきますまして、不備がないかどうかチェックをお願いいたします。

それでは、お願いいたします。

○服部環境経済室長　　配付資料の確認をさせていただきます。

資料1が議事次第、資料2が委員名簿、資料3が自動車・自動車部品・自動車車体業種の進捗状況の概要でございます。資料4から資料6までは各業界からの報告資料でございます。業界ごとにセットさせていただいております。資料4-1が日本自動車工業会、日本自動車車体工業会の説明用のパワーポイント資料、4-2が2014年度の調査票、その後ろに別紙としてデータシートがついてございます。同様に資料5-1と5-2が日本自動車部分部品工業会、資料6-1と6-2が日本産業車両協会でございます。参考資料1は、本年度のWGに先立って実施しました事前質問と回答の一覧でございます。参考資料2は、昨年度の評価・検証WGにおける主なご指摘事項でございます。

以上が資料の確認でございますが、不足がございましたら事務局までお申しつけください。――よろしいでしょうか。

続きまして、資料3についてご説明申し上げます。資料3、A4の横の資料でございます。

資料3は、本日ご説明をいただく業界の報告の概要をまとめさせていただいた資料でございます。業界ごとに、目標指標をどのように設定されているか、目標の水準、2014年度の実績、進捗状況などを一覧にしております。昨年度より低炭素社会実行計画に基づくフォローアップを開始しており、新たな柱立てとして、この表の右側、2030年の目標策定、低炭素製品・サービス等による他部門での貢献、海外での削減貢献、革新的技術の開発・導入に関するご報告をいただいております。今年度は調査票の改善にも取り組ませていただき、これまでのWGでの議論内容や新たな柱立てなどを調査票に反映しております。各業界によるフォローアップ内容のご確認をお願いいたします。

今年度のWGでは、これまでの継続的な論点である目標設定や足元の取り組みに加えまして、低炭素社会実行計画に沿った新たな論点を含めてご議論をお願いしたいと考えております。

資料3の説明は以上でございます。

○松橋座長　よろしいでしょうか。――ありがとうございます。

それでは、資料4以降につきまして、日本自動車工業会、日本自動車車体工業会から順に取り組むのご説明のほうをお願いいたします。

○日本自動車工業会（石田）　自動車工業会、車体工業会を代表いたしまして、こちらの温暖化対策検討会産業政策対策WGということで、私、石田がご説明させていただきます。

資料は4-1を使います。こちらの右の下のほうにスライドナンバーがございますので、これをガイドとしてご説明申し上げます。

まず、資料の1番をごらんいただきたいと思います。こちらにございますのが、私どもの自動車製造業の概要となっております。自動車産業は、設備投資あるいは就業人口の面において日本経済の中で大きな割合を占めていることをご確認いただけるかと思っております。

スライドの2番をごらんいただきたいと思います。我々の自主取り組みに参加している企業は、現在55社となっております。売上高で見ましたカバー率は約99%となっております。細やかな製品ですとか金額につきましては、このスライドの2に書いてあるとおりでございます。

続きまして、スライドの3番をごらんいただきたいと思います。これはCO₂という観

点からの、経団連の中での、産業界の中での位置づけになっております。私どもの業態の特徴といたしまして、自動車という製品が運輸部門で排出するCO₂は非常に多いのですが、それをつくる過程でのCO₂となりますと、産業界という中で1.5%という位置づけになっております。

続きまして、スライドの4と5番です。これは上下になっておりますが、これを続けてごらんいただきたいというふうに考えます。これらは自動車の生産工程をあらわしたものになっております。スライドの4番、こちらに円グラフがございますが、自動車工場では塗装、鋳造、機械といった工程が多くのCO₂を排出する工程となっております。部品、つくられたものが、最終的にプレス、車体、塗装を経たボディーと組み立て工程で一体化するという形になっております。

続きまして、スライドの6番をごらんいただきたいと思えます。我々、以前12年度までの自主行動計画におきましては、自動車を製造する工場をその対象範囲にしておりました。低炭素社会実行計画においては、従来からの工場にオフィスですとか研究所を追加しまして、その対象範囲を拡大いたしました。

続きまして、スライドの7番、こちらは字ばかりなのですが、こちらをごらんいただきたいと思えます。我々の低炭素社会実行計画の2020年度の削減内容を記載しております。真ん中あたりに前提条件がございますので、こちらをみていただきます。我々は現在、2020年の生産台数を1,170万台に設定しております。これは2007年の実績とほぼ同じ台数となっています。また、そのときの次世代車の比率は18%というふうに仮定をいたしております。

8ページに移っていただきます。こちらを若干詳しく説明いたします。1990年の排出量でございますが990万トン。これが2005年には786万トンという形に減少いたしました。2020年のCO₂は、先ほどの1,170万台の生産台数と次世代車の比率18%を前提として計算しますと、BAUといたしまして884万トンまで増加するというふうに考えております。我々は、この884から省エネ努力、電力係数の改善等々を考慮いたしまして、90年度比28%削減という目標を立てました。ただし、電力係数の改善というのは、震災の前に経団連指定の係数がありましたので、これを使用しております。電力係数の20年段階での見直しがなされた時点で、目標値は見直す形になると考えております。また目標値は、取り巻く情勢、取り組みの進捗に応じて、みずから見直していく位置づけといたします。自立的なPDCAサイクルを回すという形で考えております。

続きまして、9番を飛ばしていただきまして10番に移っていただきたいと思います。こちらが実績の細やかな内訳になっております。このグラフの見方は、濃い青色の棒線、こちらがCO₂の排出量を示しております。一方、薄い青色の棒線が四輪自動車の生産台数をあらわしています。また、ピンクの折れ線が生産額をあらわしていきまして、緑の折れ線がその原単位をあらわしております。自動車業界は、つくっているものがいろいろ違いますし、内外製の比率も違うものなので、原単位を算出するのが非常に困難です。しかし、緑の折れ線グラフといいますのは、マクロ的にCO₂排出量を生産額で割った原単位推移をあらわしております。

グラフをみていただきますと、2008年、ここでリーマンショックが起きまして、生産台数が大きく落ち込んでおります。そのために工場の稼働率が下がって、原単位が悪化いたしました。ただ、90年からみた場合には、原単位はまだ改善しているのがごらんいただけるかと思います。また、2014年度、13年度との比較におきましては、生産活動が増加したにもかかわらず、各社の省エネ努力によってCO₂が減少しています。原単位は大きく改善いたしております。

続きまして、スライドの11番をごらんいただきたいと思います。これは先ほどのCO₂をエネルギーで置きかえたものになります。エネルギー換算したものでございます。エネルギーでみた場合には、2008年から原単位が改善を続けています。これはどういうことかといいますと、いわゆる原発事故の影響がない場合の我々の実績を、よりリニアに率直にあらわしたグラフという形で考えていただければと思います。

続きまして、スライドの12番をごらんいただきたいと思います。ここでは、我々が過去に行ってきた対策を表に示しております。エネルギーの供給側の対策、使用側の対策などに分類しております。我々の業界の会員各社は、非常に細かな対策を積み上げて対策を行ってまいっております。

その一例を幾つか示したいと思います。スライド13番、14番、15番という形になります。細かくご説明はいたしません、これらは会員各社の先進技術を活用した対策の一例をあらわしております。13ページはマツダ、14ページはスズキ、15ページはトヨタの事例という形になっております。

続きまして、スライド16番に飛んでいただきたいと思います。ここからが製品によるCO₂の削減になります。こちらはコミットするものではございませんが、このような取り組みを行っているという例でございます。運輸部門のCO₂というのは、自動車単体の取

り組みだけでは進みません。国民の皆様の車の効率的な利用ですとか燃料メーカーさんの燃料の多様化、あるいは政府の方々の交通流の改善等々の統合的な対策が必要であるというふうに我々は考えております。

スライドの17番をごらんいただきたいと思います。先ほど申し上げた中で自動車メーカーがやるべき取り組みをここで説明いたします。ここに記載されているように、燃費の改善は、エンジンの効率向上、空気抵抗の低減など非常に細やかな技術の積み上げで構成をされております。

続きまして、18ページでございます。ここにあるように、我々はさまざまな次世代車の導入を図っていきます。次世代車は、CO₂削減、省エネルギーの有効な手段になると我々は考えております。

続きまして、スライドの19番でございます。こちらは次世代車の普及状況をあらわしております。左側に棒グラフを示しておりますが、次世代自動車の導入台数になっていきます。毎年毎年非常に順調に増加をいたしております。ただ、右の円グラフになるのですが、こちらをみていただきますと、市場での保有台数をベースとしてみますと、次世代自動車占める割合はまだ6.7%ということで、全体の中では非常に少ない状況となっております。

次に、スライドの20番をごらんいただきたいと思います。こちらは効率的な利用という観点から、運転者の皆様にエコドライブを進めていただく取り組みです。エコドライブするだけで燃費が10%以上上がるというような事例もございます。我々は、お客様と一緒に、あるいは環境省様の国民運動と一緒に、このような取り組みを進めております。

続きまして、21ページをごらんいただきたいと思います。左側のグラフでございますが、こちらは運輸部門のCO₂排出実績になっております。ちょうど21世紀に入ったあたりから、目覚ましい勢いで減少しております。こちらのページで説明いたします主体間連携と申しますのは、各業界、企業がセクターを超えた連携を通してCO₂低減を図るものです。運輸部門の主体間連携は、1番の燃費向上、2番の交通等の対策、3番の走行量低下等々から構成されます。先ほど述べましたように、燃費の向上はさまざまな技術の積み上げです。それぞれいろいろな業界さんと連携しながら取り組みを進めてきています。それは交通流改善につきましても走行量低下につきましても、全ていろいろな業界さんとの提携の結果と理解しております。もちろんその前提として、政府等のご支援の賜物であることはいうまでもございません。

次に、スライド22番と23番をあわせてご説明いたします。これはあくまで一例となって

おりますが、自動車業界の各社は、海外の工場においても日本で磨き上げた省エネ技術を使って、その国のCO₂低減、エネルギー低減に非常に大きな貢献をしていると考えております。

最後、24ページをごらんいただきたいと思います。こちらで本日のご報告のまとめを述べさせていただきます。まず1つ目でございますが、我々は、自動車生産時に排出するCO₂を2020年に709万トン、こちらに向けて削減に取り組んでおります。2つ目が2014年度のCO₂排出量でございますが、714万トンということで、前年比32万トン減少となりました。生産活動が増加する中、各社の省エネ努力でCO₂は減少するという結果になりました。3つ目でございますが、工場での省エネにとどまらず主体間連携を一層強化し、運輸部門のCO₂削減に貢献しております。4つ目、エコドライブの普及に積極的にこれからも取り組んでいきます。最後でございますが、5つ目ですが、海外の生産拠点でも国内同様に省エネ対策を実施し、グローバルなCO₂削減に取り組んでいきます。

以上です。ありがとうございました。

○松橋座長　　ありがとうございました。

それでは、続きまして、日本自動車部品工業会のほうからご説明をお願いいたします。

○日本自動車部品工業会（小木曾）　　環境対応委員会生産環境部会を担当しています小木曾でございます。では、資料5－1に基づいてご説明いたします。

今回の報告事項は、こちらの報告事項でございますように、1番から6番という内容で報告をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、2ページでございます。自動車部品工業会の概要ということで、先ほどの自工会さんからのご紹介にもありましたように、部品全体ということでエンジン、電気機器、駆動機器、内外装という形で、幅広い分野の自動車部品を製造しております。業界全体としては約7,600社といわれている中、部工会の加盟会社が445、そのうち自主行動計画の参加企業が165社ということで、約8割を網羅した形で行動計画に参加しております。

3ページ目をお願いいたします。低炭素社会の実行計画の取り組みということで、フェーズⅠ、2020年目標、フェーズⅡ、2030年という形で目標を設定し、活動を進めております。今回も経団連様の趣旨にのっとり、自主行動計画を立てて着実に進めております。

4ページ目をごらんください。前提条件でございます。削減の範囲としましては、生産、事務所、研究施設ということで、省エネ法とリンクした形で削減活動を進めております。

また、特徴的な電力の排出係数といたしましては、2007年度受電端を固定するというところで活動を進めております。これは、会員企業が電力の変動で左右されることなく、一定の省エネ努力で評価したいという思いの中で固定型を選択いたしました。また、生産の前提につきましては、自動車の生産台数、次世代車の比率ということで、自工会様のデータも参考にしながら出荷金額の想定もしております。

また、目標の設定の考え方ということで、特にエネルギー効率、生産効率を追求していくことが業界のあるべき姿ということで、原単位のほうを選択しております。会員企業が着実に年平均1%の目標を達成し、着実に原単位削減をしていくという思いで目標設定をしております。

5 ページ目をお願いいたします。2014年度の実績ということで、CO₂の排出量、原単位の推移という形で評価をしております。2020年目標については若干クリアの状況でございますが、残念ながら、13年、14年を比較すると同レベルという形になっております。CO₂排出量は微減という傾向でございますが、それよりもさらに生産高が減少したということで原単位を押し上げた結果という形になります。今後も継続的な省エネ活動をしながら、削減活動を会員企業全体として進めてまいります。

次、6 ページ目でございます。私どもは、環境自主行動計画ということで1990年代から自主行動計画を立案し、会員企業全体でそれを共有しながら活動を進めております。この中ではもちろん温暖化ということもございしますが、製品系へのアプローチ、環境効率を含めた製品から事業までの環境効率の推進など、実施すべきことの方向性を目指しながら、会員企業として進めております。この中では、CO₂排出量を含め産業廃棄物やVOCの排出量など環境全般として全ての目標を設定し、活動を進めているというのが実態でございます。さらに今後2016年3月には、2020年、2030年を目標とした自主行動計画を立案し、削減活動を継続しております。

次、7 ページ目でございます。会員企業がしっかりとその事例を理解し、水平展開をしていくことが非常に重要だと思っております。会員企業の本音の実力からいきますと、大企業が省エネを先行し、その後、低コストの事例を中小企業が追従していくというようなことでしっかりと展開していきたいということで考えております。そういう中で、私たちは主に大企業が実施した省エネ事例がどれだけの水平展開ができていくかというようなことも、年1回程度という形ですが、評価をしております。

こちらの棒グラフにございますように、会社数を割り込んだ場合、全ての実施済みが青

い部分、一部着手というところが水色の部分、今後実施として可能性がありというところは黄色として評価しております。このように、実施した省エネ事例が着実に会員企業に展開しているということも評価しながら、会員企業の推進という形で活動を進めております。

8 ページ目をごらんください。主な省エネ事例でございます。主に生産工程、その中におきましても工程の改善、設備の導入、管理の改善ということで、大きな改善事例として出てきております。主に新しいテーマとして、赤色で評価した部分について、9 ページ目、10 ページ目で評価をしております。

9 ページ目は、塗装ブースの熱を回収しながら空調に使用するエネルギーを減らすというような事例でございます。このようにエネルギーの話、VOCも下げるといような効率的な改善についても、新しい形で取り組んできております。

10 ページ目をごらんください。こちらは省エネポンプへの切りかえということで、内部にあります羽根の部分の効率的なものにかえたものがポンプとして出てきております。投資回収が可能な範囲につきましては、効率ポンプに切りかえることによって動力全体を下げるというような取り組みも始めております。

11 ページをごらんください。活動といたしましては、温暖化防止分科会ということで活動を推進しております。その中では、毎年、会員の優良事例を収集し、今年度はさらに107件を追加し、全997件をリストアップしながら会員企業の展開ということをしております。会員企業への説明会なども年1回行いながら、幅広く広め、それを水平展開していくということに心がけております。

12 ページをごらんください。こちらからは、先ほどの工場での取り組みから製品への取り組みという形になります。かねてから部品・製品での貢献ということがわかりづらいということも含めまして、LCI 的な観点に基づきながら、ツールの作成をしながら効率的な数値、製品の設計に役立てるといことを進めております。

13 ページをごらんください。特に製造段階、さらに使用段階というところまでガイドラインをつくりながら、2016年度中には主要部品でその見える化をしながら燃費向上への評価というのを広げていきたいということで活動を継続しております。

14 ページをお願いいたします。先ほど自工会様のほうから次世代車という話でしたが、改めて主要部品メーカーの部品の開発状況、どんなものが納入されているかということ調べております。大きくはパワートレインにかかわる部品、電力や電子制御にかかわる部品、回生ブレーキなどエネルギーを回収する部品ということで、幅広く次世代車

への貢献ということが認められております。さらに、先ほどのLCIの評価を交えながら、定量的な評価が今後できればというような形で期待もしております。

15ページに移ってください。海外での削減への取り組みでございます。会員企業に幅広く省エネ事例を展開するという観点では、低コストの事例を英訳しながら、すぐに会員企業が海外にもっていけるというような体制も打っております。こんな形が、英語版の形で事例展開をしているというような事例でございます。

16ページは、その事例の一部でございます。

17ページをお願いいたします。海外への技術拡大の事例ということで、会員企業におきましては、既にグローバル温暖化防止目標の設定、新しく建屋を建てたとき、省エネルギー、省コストの推進ということで、省エネ技術の導入支援をしております。日本の親会社が技術的な支援ということで事例や人材の提供、海外の子会社は、現場点検や改善指導を受けることでグローバル目標の達成に貢献というような、両輪を回す体制を進めております。代表的な事例は、下記の表に示したとおりでございます。

最後でございますが、改めて製品、生産という形でCO₂の削減に貢献していきたいと考えております。また、CO₂以外の温室効果ガスの削減におきましては、昨年設立いたしましたフロン排出抑制法などを日常点検などに結びつけることによりまして、徹底的な削減努力のほうも続けております。

19ページは、その他の活動という形で、今後も温暖化防止目標、生産、製品の両面からCO₂の削減に貢献していきたいということで活動を進めてまいります。

以上でございます。

○松橋座長 どうもありがとうございます。

それでは、続きまして、日本産業車両協会様からご説明のほうをお願いいたします。

○日本産業車両協会（高瀬） 承知いたしました。日本産業車両協会の高瀬でございます。

それでは、資料6-1に従いまして、私ども産業車両業界の低炭素社会実行計画の進捗あるいは今後の目標についてご説明をさせていただきます。

まず、スライドの2ページ目は本日の概要でございますので、まず産業車両製造業の概要を3ページでござらんをいただきたいと思います。ここに書きましたとおり、産業車両とは、工場の構内や倉庫、配送センター等、各現場で使用される荷役運搬車両ということで、下に書いてある大きな4つのカテゴリーでございます。これまでご報告がございました自

自動車工業会様、あるいは自動車車体工業会様の扱っていらっしゃる車両との違いといたしましては、基本的には産業車両は構内で使用される車ということで、公道を走る場合は極めてレアと。倉庫と工場内の間ですとか、そういったことでのみ公道を走ると。基本的には構内の車両でございます。

この中で4つカテゴリーがございますが、今回の私どもの低炭素社会実行計画では、フォークリフトの製造工場を対象としております。この中でショベルトラックというのがフォークリフトに次いで生産額としては多いものでございますが、現状、一部フォークリフトの工場でもつくっておりますが、ほとんどが建設機械の工場でつくられるように変わってまいりましたので、フォークリフトということを対象としております。生産金額、ショベルトラックは今建設機械のほうに含まれておりますが、そちらを除きますと、産業車両のうちの96%ほどカバーしているということでございます。

そういうことでフォークリフトだけでございますが、スライドの4枚目が国内生産の推移でございます。リーマンショックのときに大きく落ち込みました後、少しずつ回復基調にありまして、現在、国内生産が金額ベースで約2,000億、生産台数で11~12万台ということで推移をしております。

続きまして、5ページ目でございます。私ども産業車両製造業におけます低炭素化の取り組みでございます。1点目は工場、すなわち製造過程の低炭素化でございます。私どもは、こちらの低炭素社会実行計画の前にごございました環境自主行動計画から参加をさせていただいております、こちらのほうで90年度比10%削減という目標に対しまして、結果としては23.4%削減ということになりました。こちらはリーマンショックで生産が減ったという部分も幾分影響しているかと思えます。そして現在、低炭素社会実行計画というのを2014年に作成をした後、2015年の3月に改訂をしております、2020年度、2030年度のCO₂の排出量を、2005年度を基準年度としまして、それぞれ37.7%、40%削減という目標を立てさせていただいております。

もう一点、先ほどのご説明にもございましたが、生産とともに製品による低炭素化というのも我々大きな低炭素化への貢献と考えております。先ほど自動車部品工業会様のご説明にも、省エネ設備の中で電動フォークリフトの導入というのをに入れていただきましたが、エンジン車に加えまして、CO₂の排出を大幅に削減できるバッテリー車、電動車の普及等に努めておりまして、2000年度は国内販売のうち電気車は43%でございましたが、2014年度は半分を超えまして53.4%までふえております。さらにクリーンな燃料電池

式のフォークリフトも、来年度中には市場投入を見込んでおります。

以上2点ございましたが、まず、1点目の製造における低炭素化の取り組みというものを6ページでごらんください。グラフの左側は工場でのエネルギー使用量の削減ということで、電力、あと電力以外です。赤が電力でございますが、ごらんいただくとおり、電力の使用割合が多いということでございます。こちらは石油系に比べますと排出係数が低いということで、こちらへのシフトが進んでおります。全体で申し上げますと、生産台数の減少を大きく上回るエネルギー使用量の削減というのも達成できております。右側が、それに伴ってのCO₂の排出量でございます。こちらのほうは、私ども2013年度の排出係数を固定ということでここに掲げさせていただいております。2014年度は4.81万トンということになっております。

続きまして、スライド7でございます。私ども製造という中で、どの部分で一番エネルギーを使っているかということでございますが、塗装、空調、照明とこの3つで過半を占めております。もともとフォークリフトの生産は組み立てという作業が主でございますので、組み立てに係る部分でのエネルギーというのは、それほど相対的には大きくないということで、塗装、空調、照明というのが大きくなっております。こちらを中心に取り組んでおります。塗装につきましては、事例として書かせていただきましたが、塗装ラインを大型用と小型用に分けてきめ細かく運用する。空調では、建屋を断熱性のすぐれたものにする、あるいは照明ではLED照明への変更等ということで進めているところでございます。

こうした取り組みを進めまして、次の8ページ目で今後の目標の数字を書かせていただいております。先ほど申し上げましたとおり、2020年度、2030年度に対しましては、2005年度を基準といたしまして、前提といたしましては2013年度の電力からのCO₂の排出係数を固定した形で、2020年度が5万トン、2005年の比で37.7%のマイナス、2030年度は4.9万トン、同じく40%マイナスということで、それぞれの生産台数の前提は以下のとおりでございます。こちらにつきましては、既に目標達成にほぼ近づいておりますけれども、下に書かせていただきましたとおり、2013年度から私どもの業界、大きな企業再編が今続いております、2016年度にほぼ終了するかという状況でございます。こういった中で、新たな体制が固まりましたら、また柔軟に見直しを図ってまいりたいと考えております。

続きまして、製品による低炭素化ということで、まずは先ほどもご紹介したバッテリー式の普及によるお客様、需要先へのCO₂削減の効果でございます。こちらのグラフです

と、CO₂の排出量、ちょっと実数がなかなか出ませんので、販売比率からみました保有台数の電気車の比率の上昇が、どのくらいCO₂の削減に効果を上げているかということを試算したものでございます。98年度末を100とした場合、2010年度末には83まで、17ポイント改善したというふうに試算をしております。

続きまして、10ページ目は、先ほどもう一点申し上げました、新製品としましての燃料電池式の産業車両でございます。まずはフォークリフト、続いて今後牽引車等が投入される予定でございますが、これまで経済産業省様との、あるいは環境省様のご支援をいただきまして実証事業を進めてまいりまして、いよいよ来年度中に市場投入を予定しております。そこでは、国の支援等いただいて価格差の解消をして、より普及が進むようにということで取り組んでいるところでございます。また、日本がこちらの燃料電池式産業車両の安全規格の中心を担って、世界にこれを普及してまいりたいと考えております。

最後、まとめでございますが、私どもの会員企業は、先ほど申し上げましたとおり、2020年度に5.1万トン、2030年度に4.9万トンという目標を立てまして、その達成に現在取り組んでおります。2014年度の排出実績はこの目標を下回る、すなわち削減率としてはより高い削減を実施しておりますが、今後、先ほど申し上げました業界の再編等もございます、あるいは製品品質向上のための増エネとなる投資も一部実施されましたことから、こういった状況を鑑みまして、柔軟に見直しを今後進めてまいりたいと思います。また、製造過程よりも、私どもの場合、低炭素化に資する製品の普及というのが大きな課題かと思っておりますので、こちらについてももしっかり取り組んでまいりたいというふうに考えております。

簡単でございますが以上でございます。

○松橋座長　　ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に続きまして、委員の皆様からご質問、ご意見等いただきたいと思っております。

委員の皆様からの事前質問に対する回答のほうは参考資料として配付されておりますので、必要に応じてご参照いただきまして、回答が十分でない等のご意見があれば、ご意見を賜る際に同時にちょうだいできればと思います。今日は、順番としては、まずは産構審の委員の方からご発言をいただきまして、その後の中環審の委員の皆様からご発言をいただければと思っております。その後、必要に応じて環境省、か事務局のほうからのご発言をいただければと思います。

なお、事務局や関係省庁等へのご質問につきましては、委員のご発言を一通りいただいた後に、まとめて回答させていただくということでお願いできますと幸いです。

ということで、ご発言をされる際に、これがワーキング方式ですが、まずお札を立てて表明をしていただければと思いますが、いかがでございましょうか。それでは、よろしくお願いいいたします。

今、産構審のほうから小野田委員と大石委員の札が上がりまして、中環審のほうから松本委員、小林委員、お三方とも——松本委員は産構審ということで、それでは、お札の上があった順番ということで、まず小野田委員のほうからお願いできますでしょうか。

○小野田委員　ご説明ありがとうございます。それぞれに1つずつ質問がございます。

まず、自工会さんなのですがすけれども、事務局のほうから説明いただいた資料3のところに2030年の目標が書いてあるのですが、私も見落としてしまっているかもしれないのですが、余りここへの言及がなかったなという印象だったのですが、お伺いしたいのは、2030年時点の生産台数というのはどのくらいを見込んでいるのかというところでございます。

次、部工会さんなのですが、生産減によって原単位が悪化したということなのですが、そこをもう少し定量的に伺えないでしょうかという質問でございます。

あと、産業車両協会さんのほうはコメントなのですが、資料の中でグラフの縦軸の単位がわからないところが何箇所かあったので、そこはご修正いただければなど。これはコメントでございます。

以上です。

○松橋座長　ありがとうございます。

後でご回答のほうはまとめてしていただくということで、それでは、続きまして大石委員のほう、お願いいいたします。

○大石委員　ご説明ありがとうございます。まず、自工会さんのほうに質問なのですがすけれども、18ページのところに次世代車の導入というところなんです。これまでいろいろ次世代車の導入で貢献してこられたと思うのですがすけれども、消費者といいますか国民の側からしますと、現在、都会での自家用車の持ち率というのは下がってきおりますが、一方、地方では公共交通機関が廃止されていることもあって、一家に人数分の自家用車をもっているというような時代になっていると思います。私も妹が田舎におりますので、新車を買うときに、いろいろハイブリッドであるとか電気自動車はどうかというふうな話をしたので

すが、向こうのほうでは、小回りがきく軽自動車の人気が一番あるようです。軽自動車は、1台1台のCO2排出量というのは確かに少ないでしょうが、次世代車に比べれば劣るのではないのでしょうか。ですのに、なかなか次世代車、電気自動車などが地方で普及していかないという点において、何か自工会さんのほうで新しい手だてのような——今回、軽自動車のことについては改善点など何も言及がなかったものですから、あれば教えていただきたいというのが1つです。

一方、都会のほうを考えますと、私たちは自家用車はもたないのですけれども、そのかわりに宅配ですとかネットの通販ということで、自分では車は乗らなくても生活のなかの流通に関しては、ほとんど車に頼っているというような状況です。その中で運輸部門のCO₂削減というところで主体間連携というお話がありました。これは自工会さんだけの話ではなくて、多分もっと大きな形での連携が必要なのではないかと思います。そこら辺のご苦勞ですとか、何か案がありましたら教えていただきたいと思います。

以上です。

○松橋座長　　ありがとうございます。

それでは、松本委員、木場委員の順番でお願いいたします。

○松本委員　　昨日、ワシントンD.Cから帰国しまして、アメリカの大統領選の行方やエネルギー政策、気候変動政策、自動車政策について、シンクタンクや商工会議所、自動車業界にヒアリング調査してまいりましたので、私からは、ヒアリングで得られた情報を少し提供させていただきたいと思います。また、各自動車業界の生産プロセスにおける省エネの取り組みが更に進んでいることがわかりましたので、今回は質問というよりも、コメントと要望を述べさせていただきたいと思います。

ワシントンD.C滞在中は、ニューハンプシャー州予備選挙が行われ、結果は、民主党がサンダース氏、共和党はトランプ氏という両党のアウトサイダー的存在の圧倒的勝利について、報道が連日盛んにされていました。アナリストや専門家たちへのヒアリングでも、予想以上にトランプ旋風が吹き荒れ、大統領選の行方は予見が難しいようです。ただ、次の政権が共和党に移れば、気候変動政策は明らかに後退するだろうという声は強く、民主党が勝てば、オバマ政権の気候変動政策は引き継がれ、積極的に取り組んでいくだろうという見方がされています。、自動車業界のヒアリングで興味深い話として、これまで歴代の大統領は、前任者の自動車政策とは異なる自動車の推進策を取ってきたそうです。オバマ政権では、EV、プラグインハイブリット(PHV)を中心とした次世代エコカー開発を推

進してきましたが、次の大統領では変わる可能性が高いと見られています。

アメリカの自動車業界の取組として、米国の中でも環境規制に厳しいカリフォルニア州のC A F E基準（Corporate Average Fuel Economy＝企業平均燃費：自動車メーカーが販売した車全体で平均燃費を産出し、それに規制をかける）が環境政策においては推奨され、他州の自動車政策に影響を与えています。しかし、業界からは、カリフォルニア州の取り組みを全米の水準にしてしまうと、各自動車メーカーの経済成長の足を引っ張りかねず、各州のさまざまな規制に対応している現状は資金面も含め対応が大変だという話も聞かれました。一部ではありますが、さまざまな規制に対応している現状より、むしろ炭素税に統一してもらったほうが、業界として燃費向上の技術開発に取り組みやすいといった話もありました。

COP21で合意された「パリ協定」の意味を改めて考えてみますと、企業や業界団体として、中長期的にはローカーボン、まさに低炭素を目指していくことが大きな流れかと思いますが、2030年以降の将来的な取り組みとしてはゼロカーボンを目指すことが、パリ協定が意味していることかと思えます。そういう意味では、現状において各自動車団体は低炭素を進める取り組みをされていますが、現時点においても将来を見越したゼロカーボン展望や取り組みを打ち出していくことが、日本の産業界に求められる姿ではないでしょうか。

やはり日本経済および産業界において、自動車業界が全体を引っ張っているという状況ですので、今後、ゼロカーボンの取り組みも視野に入れた計画を自動車業界が発信していくことで、ほかのセクターの業界がついていくのではないかと期待をするわけがございます。

例えばゼロカーボンの取り組みとして、再生可能エネルギーの積極的な導入が方策の一つとしてあります。EV、プラグインハイブリッド、燃料電池車両の開発・導入をより推進していくことも重要かと思えます。また、森林の温室効果ガスの吸収効果を再評価する科学的なレポートが出されていますので、森林保全や植林といった取り組みに積極的に貢献されていくことも大事ではないかと思えます。将来的なゼロカーボンに取り組む業界としての姿勢を今から国内外に示していくことが、まさに日本の自動車産業に求められていることだと思っております。

以上でございます。

○松橋座長　　ありがとうございます。

それでは、続きまして、木場委員のほうからお願いいたします。

○木場委員　　どうもご説明ありがとうございました。木場でございます。今日から初めて出席しますので、基本的なことも含めて伺うことになるかもしれません。

まず、ご説明いただきまして資料3の進捗状況等々の表をみたときに、素朴な疑問でございしますが、3つの団体さんの基準年がみんな違ってしまっていて、90年、2005年、2007年、見比べる必要もないのですが、なぜここを基準にしたかというのを、そもそも論で一回整理して教えてください。

次が、ご説明を伺っていて今回非常におもしろかったのは、主体間連携とか海外でどんなことをしているかとか、あるいはPR含めて国民の皆さんにどんなことを周知しようとしているかという、後半部分を私は興味深く拝聴させていただきました。そんな中で幾つか質問をさせていただきたいと思うのですが、まず、自工会さんには、次世代自動車の普及の目標が2020年18%というのがあったのですが、現状は6.7ということで、あと3～4年のうちにこれを3倍近くにするとするのは、私たち素人からみると結構大きな目標だなと思ったのですが、この辺の見込みの部分も聞かせてください。

さらに、後半の周知部分、主体間連携のところですが、自工会さんに関しては、エコドライブの普及に非常に一生懸命取り組んでいらっしゃるって、成果も出ていらっしゃいますので、ここをもう少しPRもしつつ、実績として一般の方々に広めていただきたいと思います。車をつくること以外の部分で、私たちのドライビングのテクニックによってCO₂が削減できる、あるいは安全面に関してもかなり実績結果が出ていると聞いております。

余談ですが、たまたまこの経産省、国交省、環境省さんで関連する委員会に出させていただいて、昨年3つの委員会で、自動車免許を取る最初のときに、エコドライブを科目の中で必須にしてはどうですかということを行いました。でも、3カ所から返ってきた答えは、警察庁が安全・事故にかかわるところは力を入れるけど、環境まではそれほど、というお答えだったのですが、どうやら徐々に自治体によっては入れ込みが始まったというご報告も受け始めておりますので、そういった部分でもエコドライブ、しっかりと核に据えてやっていただければという印象をもちました。

では、1つ最後に、産業車両協会さんの最後のほうのページの燃料電池式産業車両、こちらが説明の中で今後非常に期待がもたれるご報告だと思ったのでございますが、こちらが導入されることによって、どのぐらい環境面で私ども期待していいのかというところ、見込みを含めてもう少し詳しく教えていただければと思います。

以上でございます。ありがとうございました。

○松橋座長　　ありがとうございます。

続きまして、中環審の委員の皆様からもご意見いただきまして、まとめてご回答していただくという形をとりたいと思います。

それでは、小林委員、浦野委員の順番でお願いいたします。

○小林委員　　恐れ入ります、小林でございます。皆様のご説明、本当にありがとうございました。また、松本委員のほうから大変グレードの高いとかレベルの高いお話があったものですから、何か揚げ足取り的なチェックをさせていただくことに大変恥ずかしい思いがしております。そういう意味ではちょっとお許しをいただきたいと思います。

まず1点目が、自動車工業会、車体工業会関係なのですが、パワーポイントのほうではなくて資料4-2、細かい資料のほうですが、これでご質問をしたいと思います。

まず1点目なのですが、実績概要の実績の総括表の中で、これはほかの業界はほとんど書かれているのですが、電力消費量の欄が空欄なのですが、これはなぜ空欄なのかというのを教えてほしい。計算ができないのであれば、なぜ計算ができないかということをお願いできればと思います。それが1点です。

次が13ページでございます。これは先ほどほかの委員からもご質問があったのですが、このところ、数字をみていると、車体数とそれに対する生産金額をみていると、2013年と2014年で単価が高くなっているのですよね。なぜ単価が高くなったのか、何か付加価値を高めたのか、それとも車種で大きなものがふえたのか、その辺を教えていただければと思います。

次は27ページです。このところにグラフが入れているのですが、販売モード平均燃費ということで青いラインには説明があるのですが、黄色いラインと緑ラインに全く説明がないのです。何をあらわしているのか教えていただければと思います。

それから29ページです。ここは海外での削減貢献で、これも言葉で申しわけなのですが、太陽光と風力のことしか書いてないのですが、これ以外の再生可能エネルギーについては何らかのトライはされておられるのかどうかを教えてください。

最後になりますが、31ページです。この「その他の取組」の2のところ、「低炭素製品・サービス等による他部門での削減貢献」のところ、一番下の文章のところに「政府の普及支援策が必要である。」と書いてあるのですが、具体的に政府に対して何を望まれているのか、これを具体的にお教えいただければと思います。

もう一点、これはここには書いてないのですが、いわゆる燃料電池車の普及というか開

発を大変やられておられるのですが、燃料電池車について、今までのEV車、いわゆる電気自動車に比べてどういう利点があって、どういう欠点があるかについて、何か業界としてお考えがあったら教えていただければと思います。

次に、部品工業会のほうでは2点質問したいことがあります。まず14ページ、同じように資料5-2のほうです。これは数字だけの問題なのですが、アンケート対象企業数、このところは444社と書いてあって、業界全体の57%、実行計画参加数の100%に相当と書いてあるのですが、頭の数字と合っていないのですよね。これは何か意味があるのでしょうか、そこを教えてください。

それから17ページ、これは先ほど小野田委員のほうからもご質問があったと思いますが、いわゆる生産額が減少している割に原単位の比率が悪化しているという、これについてもう少し詳しいご説明をいただければと思います。

最後になりますが、産業車両製造業です。2ページのところなのですが、これはお願いというところなのですが、いわゆる他社に対するこれからのカバー率を上げていくという問題について、売り上げからいきますと96%になっているわけですが、實際上、業界全体が30社で、そのうち業界団体が15社、実際に参加しているのは5社ということなので、これを広げていくような努力はいただけないのかという点をお願いしたいと思います。

もう一点、これは先ほど説明いただいていた気になったのですが、燃料電池車の開発というのが書いてあるのですが、特にフォークリフトなどは動く範囲が狭いわけですね。そうすると、燃料電池車よりもバッテリー車のほうが効率的に大変いいのではないかという気がするのですが、この辺で燃料電池車のほうに動いている理由がありましたら教えてください。

○松橋座長 ありがとうございます。

それでは、浦野委員お願いいたします。

○浦野委員 大変それぞれでいろいろな取り組みをして効果が上がっていると思いますので、それから、ほかの委員からもいろいろご意見がありましたので、ほかの委員と重ならない部分についてご質問させていただきます。

順番が説明の順と違うのですが、自動車部品工業会さんの7枚目、8枚目あたりにいろいろな取り組みが書いてございまして、7枚目には水平展開状況というのめかなり具体的に帯グラフで描いてございまして、8ページ目はちょっとよくわからないのですけれども、この辺の努力を普及するというか水平展開する上で、ここが非常に効果的だ、しかしここ

が今ネックになっている、あるいはそれを業界で努力すべきこととユーザー——ここはユーザーはいないかもしれませんが、政府その他に要望することとか、その辺を少し整理して示していただけると、大変今後の参考になるというふうに思っています。

同じことが、自動車工業会とか自動車車体工業会もそうなのですが、いろいろな取り組み事例というのが出ているのですけれども、取り組み事例が、果たして水平展開がどの程度できるのか、あるいはできる見込みをもっているのか、あるいはどんなところが今ネックになって水平展開にいかないのか、あるいはそれを工業会としてどう努力するのか、あるいは政府等に何らかの支援を求めるのか、その辺を少しはつきりさせていただくと、今後の努力すべきところが明確になっていい。全部ではなくてもいいのですが、効果の大きいところを特に整理して示していただければいいかなと思っています。

それから産業車両協会のほうは、全体としてCO₂排出量は少ないのですけれども、それなりに一生懸命努力されていることは評価したいと思います。10枚目に(1)、(2)、(3)というのがありまして、3番目に「規制見直しの要望」というのが書いてあるのですけれども、その下の文章をみると、「実証事業を実施」と書いてあって、何が要望なのかよくわからないのですが、その辺の特に何らかの要望があるのであれば、それを明確にさせていただきたいなと思っております。

以上です。

○松橋座長　　ありがとうございました。

たくさん貴重なご意見、ご質問等をいただきましたので、まずはそれぞれの業界別に、今いただいたコメントで少しお答えのほうをいただければと思いますけれども、まず自動車工業会、自動車車体工業会のほうから、順番にご質問に対するご回答をいただけますでしょうか。

○日本自動車工業会（石田）　　いろいろなご指摘、ご質問ありがとうございました。

まず、小野田先生からご指摘いただきました、2030年の目標の生産台数は幾らかということですが、こちらは現在、我々1,170万台という形で設定しております。この台数は、2020年の目標の前提となった台数と全く同じです。こちらは昨年いろいろ議論を繰り返しまして、全く台数に変化がないというわけではなくて、15年先ということでまだまだかなり不確定要素も多くて、見通しも難しいということで、現在我々が見込みを立てた20年の台数をそのままスライドさせる形によって、省エネ対策等々の積み上げとかあるいは予測等々をやりやすくしたという形になっております。

したがいまして、ある程度日づけとかそれがたちまして見通しがつくようになりましたら、それは適宜見直していくという形は当然でございます。

続きまして、大石先生からご指摘いただきました、まず軽自動車のほうでございますが、当然軽自動車をつくっているメーカーにつきましては、非常に努力をして、省エネですとかCO₂の改善を進めております。説明が不十分だった部分もございますが、例えば17ページでございます自動車の単体の燃費改善等々につきましては、こちらの軽自動車につきましても当然適用される形になっておりますので、全く努力をしてないわけではなくて、非常に我々も頑張っておりましてやっております。

あともう一つ、いわゆる主体間連携等々、宅配とかネット通販を例としてご指摘いただきましたが、我々自動車業界の中だけではなくて、ほかの業界とも経団連等々の枠組みなどを使いまして情報交換等々を非常に密に進めておりまして、連携して進めております。

松本先生、どうもいろいろアメリカの情報等々ありがとうございました。また、非常に我々にエールを送っていただきまして、頑張れということで、これからも先生のご指摘踏まえて頑張っていきたいと思っております。ありがとうございます。

木場先生でございますが、基準年がまず全然違うということで、ほかの業界さんの基準年につきましてはほかの業界さんからご回答いただければと思うのですが、我々の場合、90年を基準年にしましたのは、京都の目標の達成のときからずっと我々取り組んでまいりまして、そのときに90年というのを基準年としてやってまいりました。そういういきさつもありまして、新たな目標をつくるときにそこをキャンセルしてしまうと、今までやってきた積み上げた努力が消えてしまうという形もあって、90年というのを目標のベースとして取り組みを継続させていただいております。

また、次世代車の18%と6.7%の違いという件なのですが、これはひとえに私の説明が不十分だったということもあるのですが、18%といたしますのは、日本の国内でつくっている自動車の国内販売も輸出も全て含めた形で18%。1年につくる車の18%が次世代車という形です。一方、6.7%といたしますのは、日本の市場に出回っている車、古い車も新しい車もあるのですが、それ全部入れた形で6.7%が次世代車というのが足元の状況という形でご説明させていただきます。

また、エコドライブにつきましては、ありがとうございます、我々も頑張っていきたいと思っております。

小林先生でございますが、まず電力の数値でございますが、こちらについては、済みま

せん、我々集計しておりません。ですので、単純に記載してないという状況になっております。

また、13ページ、いわゆる金額が上がっていったということですが、こちららは一般に大きな車、高い車が売れているというのが背景にあります。また、燃費性能にすぐれた次世代車ですとか自動ブレーキの車といった、いわゆる付加価値の高い車が売れていったという理由があります。

27ページの黄色いラインと緑のラインが抜けているという説明、大変申しわけございませんでした。真ん中にあります黄色いラインは、保有のモードの平均燃費という形です。これはどういう形かといいますと、古い車も新しい車も含めた全ての車、市場にある車の平均の燃費がこの黄色のグラフであらわされております。その下の緑のグラフは、実際の走行の平均燃費です。先ほどエコドライブの話が出ましたが、エコドライブが浸透していけば、この緑色のラインは改善していくという形になります。

あと、31ページでご指摘いただきました政府への要望ということですが、こちららは、我々だけでできないような次世代車のインフラの整備ですとか、燃料の供給のスムーズさとか、そういった部分につきましてぜひご支援等々いただければというふうに考えております。

追加等々がありましたら。

○日本自動車工業会（川又） 小林先生のご質問の中で、P29の再生エネルギーについてご質問があったかと思うのですが、ここに書かれているのは太陽光発電と風力ですけれども、効果の大きい、規模の大きいものとしてはこの2つがメインになりますけれども、そのほかには、工場の中で水力を利用している場合、設備間で温度差がある場合に、その間で何とか発電をするという仕組みを導入している事例もあります。

○松橋座長 1点、松本委員からご質問いただいた中で、コメントいただいた中で、2030年以降はゼロカーボンを目指すという動きが国際的にはあるのだけれども、自動車業界のほうでそういったものがあるかどうかというご質問があったかと思うのですが、何かコメントございますでしょうか。

○日本自動車工業会（石田） 2030年以降につきましては、目標について言及されていらっしゃる会社さんもございます。個社の会社さんはございます。ただ、業界でと申しますと、まだ30年という形でとどまっております。

○松橋座長 個社では、そういうゼロカーボンそのものではないにしても、それにつな

がるような個社の情報発信というのはあるということですね。ありがとうございます。

続きまして、自動車部品工業会のほうからお願いいたします。

○日本自動車部品工業会（小木曾）　　まず、小野田先生からいただいた原単位について
ということです。CO₂原単位ですので、分母が生産高、分子がCO₂の量ということで
評価をしております。資料のほうはパワーポイントの5ページ、資料の12ページのほうに
データが載っておりますが、生産高2013年が17.5兆円、2014年度が17.1兆円という形。分
子のCO₂の量が642万トンに対して631万トンということで、原単位については対前年度
同一水準にとどまってしまったというような状況です。

数的にみますと、生産高が2.3、分子が2という形で、若干生産高の減少のほうを上
ぶれといいますか大きく開いた関係で、同一水準、微増という形になった結果でございま
す。ただ、業界内部の製品がどう変わったかというところまでは分析ができておりませ
んので、これ以上の発言はできないという状況でございます。

2点目、木場先生からいただいた基準年度の素朴な疑問ということです。私たちが低炭
素社会実行計画を立案する段階においては、特に上位団体のほうから基準年度の考えとか
はございませんでした。それに伴って、部品の構成、事業の変化、国内外を含めた内外製
の変化というのは、1990年以降大きく変わってきております。そういう面から私ども、ま
ず生産が安定していること、リーマンショックや大規模な震災などを含めて外乱がない年
であること、なおかつ自主行動計画に参加する会社のデータがしっかりと集まっていると
いうような条件を踏まえて、一番直近として何が正しいかということで2007年度を選択さ
せていただきました。また、これも、今後業種の大きな変化等に伴って必要であれば、変
更も検討するというようなことで考えております。

小林先生からいただきました会社数が違うということで、済みません、事務局マターと
調整しまして、拾い上げた時期が違うということです。445は平成27年3月の時点、444と
書いたのは、これを書いた直近の11月ごろの会員企業の数字を書いてしまったというこ
とで、正しくは440が現在の数字だそうです。

○小林委員　　そうではなくて、それはわかった。そうだろうと思ったのです。業界全体
の57%ってどういう意味なのですか。

○日本自動車部品工業会（小木曾）　　自動車部品業界全体、先ほど7,600社といいまし
たけど、それに対する比率だそうです。

○小林委員　　57と書いてあるのは、業界全体の57%って何を計算されているのですか。

- 日本自動車部品工業会（小木曾） こちらのほうが正しいです。
- 小林委員 こっちが正しいのですか。
- 日本自動車部品工業会（小木曾） はい。
- 小林委員 これが間違っているのですか。
- 日本自動車部品工業会（小木曾） 56.8ということ57といっているだけですので。
- 小林委員 そうではなくて、私がいっているのは資料5-2の14ページ。
- 日本自動車部品工業会（小木曾） 444社、業界全体の57%、この意味ですか。
- 小林委員 はい。その57というのはどういう意味なのかを教えてください。
- 日本自動車部品工業会（筒井） 事務局から説明させていただきます。今おっしゃっているところは、ちょっと説明が不十分なところはございますけれども、444社というのは自動車部品業界全体の57%に当たり、かつ部工会の低炭素社会実行計画に参加している会社数という意味でございます。
- 松橋座長 それは売上高の話ですね。会社数でいくと……
- 小林委員 3ページをみてください。業界全体の規模7,600社と書いてあるでしょう。
- 日本自動車部品工業会（筒井） そういう意味では説明がちょっと中途半端になっていて申しわけなかったのですが、基本的に我々、いつも444社という位置づけを部品業界全体の売り上げでみていて、会社数でみてなかったものですから、そういう意味では間違ったといえますか、誤解を与える記載になっております。申しわけございません。
- 松橋座長 よろしいですか。
- 小林委員 はい。
- 日本自動車部品工業会（小木曾） 引き続きまして、浦野先生からいただいた水平展開にかかわる効果やネックということです。先ほどもご説明しましたように、実力ある大企業が省エネ技術を開発し、それを中小企業にきちっと移行していこうという考え方で私も分科会活動を進めております。ただし、効果からみると、投資回収が非常に悪くなってきたテーマが残っているというのも事実です。大企業であれば、投資が3年回収や5年回収でもやれますが、中小企業にとってはそれがやれない、原価低減のテーマにならないというのが現実的なネックだと思っています。

なおかつ中小企業においては、技術力が乏しい、人がいないというのが実態だと思っております。私どもが行うテーマにおいては、すぐに何か取りかえれば省エネ効果が上がるというものはもうほとんどありません。実際に技術的な検証、代替機でのトライ、それを

踏まえて効果が着実に上がることに、生産性を落とさない、品質を変えないということが絶対条件になりますので、その検証を踏まえると、やはり大企業が先行し、技術力を検証しながら数多くのテーマをやり切ることによってコスト低減にもつながっていくということで、その輪を広げていくという形で考えております。

部工会からは以上でございます。

○松橋座長 ありがとうございます。

そうしましたら、産業車両協会様のほうからお願いします。

○日本産業車両協会（高瀬） それでは、産業車両協会のほうから、お尋ねに対しましてご回答を申し上げます。

まず1点目、小野田先生からグラフの単位が漏れていた。大変申しわけございません、次回以降注意いたします。

木場先生のほうから基準年度の違いということで、先ほど自工会様もございましたが、私どもは、この目標を策定したタイミング、どれにしようというときに政府の目標2005年というのがございまして、それに合わせたということで、特に私ども業界としての根拠はございません。

それからエコドライブということで少し申し上げますと、私ども自動車と違いまして作業車でございますので、いわゆる自動車等のエコドライブとは異なりますけれども、現在の取り組みといたしましては、フォークリフトにIoTの技術を生かしてタグをつけまして、工場の中でどのように動いているかというのを全てデータ化いたしまして、一番効率的な動き方はどうだということを調べて、お客様にご提案するといったことを個別企業でやっているケースがございますので、ご紹介をさせていただきます。

木場先生、あと小林先生、浦野先生からFCフォークリフトにつきまして大変ご関心をお寄せいただきまして、またご期待をいただきまして、まことにありがとうございます。いろいろ切り口の違うお尋ねだったかと思いますが、まずFCを導入するメリットということで申し上げますと、単純に作業環境ということで申し上げますと、エミッションゼロということで、水しか出しませんということで、それが一番わかりやすいところかと思っております。

あと、CO₂ということで申し上げますと、水素をつくる時にどういうプロセスでつくるといふ部分で、なかなか数字的には申し上げられないのですが、少なくとも現状、電気車以上にCO₂は減らせるというふうには私どもでは考えております。

それであれば、小林先生おっしゃったように、電気車でいいのではないかというお尋ねがあるかもしれませんが、今、電気車のデメリットといたしまして充電時間と稼働時間の問題がございまして、充電時間が現在電動のフォークリフトは約6～8時間かかります。作業が終わって夜コンセントを差して、次の日までかかります。それに対しまして、燃料電池フォークリフトの水素の充填は3分ということで大きなメリットがございまして。あと稼働時間も、最近、電動フォークリフトは急速補充電ということで、昼休みに1時間足しますと、先ほどの前の晩に1時間足すと、また夕方まで少し延ばせるというのもございまして、燃料電池ですと、そういうことなく1回の充填でも、不便なく夕方遅くまで動かせるということが大きなところかと思えます。

あと、もう少し大きな話と申しますか、自動車業界の話なので私が申し上げるのも僭越でございましてけれども、一昨日の日本経済新聞にトヨタ自動車九州様の事例がございまして、トヨタ自動車九州様のほうで、いわゆる工場の燃料に水素を入れて、太陽光ですとかそういったもので水を電気分解した水素でもって、例えば空調ですとか構内で作るフォークリフトを動かすというお話がございました。こういう意味で、フォークリフト、プラスアルファの要素も期待できるというふうに私どもは考えております。

また、もう一点、最後に浦野先生から実証のところ、私どもの資料の6-1の10ページでございまして、規制見直しの要望のところを実証事業と、ちょっとわかりにくいというご指摘で、申しわけございません。こちら、経済産業省さんの企業実証特例制度というのを活用させていただきまして、自動車の燃料電池の水素の燃料タンクは樹脂でございまして、フォークリフトはもともと重い荷物を運ぶ車で、鉄の塊ということで、車両の軽量化のニーズがございませぬので、樹脂よりもよりコストの安い鉄のタンクでできないかと。ただ、現状ですとまだ法律が整備されておられませんので、燃料電池フォークリフトの製造メーカーとしまして、鉄のタンクを使ったものを今実証しまして、それで安全上問題がないということになりましたら、より低コストでこの燃料電池フォークリフトをご提供できるだろうということで、その成果を高圧ガス保安法等の規制緩和につなげていきたいということで今やらせていただいているというところでございまして。

あともう一点、戻りまして小林先生からカバレッジの問題がございまして、おっしゃられるとおり、金額ベースでは96%いっておりますが、社数ではまだまだ余地があるということでございまして。フォークリフトはほぼ全部カバーしておりますが、これも資料6-1の3ページにございまして、例えば無人搬送車というのが私どももございまして、こち

らは、つくっていらっしゃる企業様が電気機械製造業さんですとか重工業の機械とか、いわゆる他の大きな産業機械とかをつくっていらっしゃるもので、そちらにCO₂の排出量としては全てカバーされておりました、非常に小さなポーションでございますので、こちらの各社さんから産業車両に当たる分だけを切り分けてご報告いただくというのは難しいということで、現状なかなかカバレッジが上がらないということのご説明とさせていただきます。

以上でございます。

○松橋座長　　ありがとうございました。

私が手元にメモしているところでは、包括的にお答えいただいた――追加でお願いします。

○日本自動車工業会（石田）　　いろいろ質問をいっぱいいただきましたので、抜けていまして申しわけございませんでした。

小林先生からいただきました燃料電池車の普及に伴う利点と不利な点ということでございますが、先ほど産業車両さんのほうからのご指摘ありましたように、よい点としましては走行距離が長い、あるいは充填に要する時間が短くて済むというような部分がございます。ただ、悪い点としましては、現在インフラの整備がおくれておまして、いわゆる燃料が供給できなくてガス欠になってしまうようなおそれもありますというような点が悪い点かと思えます。

また、浦野先生からご指摘いただきました取り組み事例の水平展開、こちらにつきましては川又のほうからご説明させていただきます。

○日本自動車工業会（川又）　　例えば塗装工場の事例などですと、塗装工程というのは工場建屋の中にまた建物があるような、それ自体が装置産業になっていまして、ネックは大きくいうと、まず投資、それから工場の中の一部をいじるというよりも、大きなプロセス変更の場合には工場を丸ごとリニューアルするタイミングでやっとな導入できるという技術もありますので、そうすると、塗装工場の寿命というのが大体20～30年といわれていて、ただ国内には塗装ラインというのはいっぱいあるわけですから、それが順番に寿命が来て、更新するときに導入するということになっていくと思えます。

○松橋座長　　どうもありがとうございます。

ほかに、それぞれの業界様から何か追加のご説明いただくところはございますでしょうか。よろしいですか。

かなり包括的にお答えいただいたのではないかと思います、ご質問された委員の皆様から、ここはちょっと十分な答えを聞けてないとか、あるいは追加で何かどうしても聞きたいというところはございますか。

お三方上がりましたので、それでは、今度、まず木場委員から。

○木場委員　細かいところで本当に申しわけないのですが、自工会さんのさっきの次世代自動車の18と6.7、これは指している数字が違うというのはよくわかったのですが、素朴に伺いたかったのは、2020年の前提条件として18%とあるので、現状はどのぐらいなのですかというところ、そこだけ教えてください。

○松橋座長　それでは、大石委員、小野田委員の順番でお願いします。

○大石委員　ご説明ありがとうございます。私の質問が悪かったので再度質問させていただきます。軽自動車についても燃費がかなりよくなっていますよというお答えをいただきまして、それはよくわかりました。それで、次世代自動車についてですが、もっと地方でもふやしていくための何か方策みたいなものはないか、という質問でした。

例えば電気自動車の場合、町中ではまだ充電は目にしません、スーパーマーケットなどでは駐車場に充電ステーションを備えていて、買い物をしている間に充電できるところもでてきていると聞いています。私が思うのに、都心だけでなく、地方ですとか郊外型の自家用車利用率の高いところで、電気自動車というのはもっと普及していてもいいはずなのに、このグラフをみましても、電気自動車の伸びが一番少ないという結果になっています。先ほどの走行距離が短いというのも普及しない理由かもしれませんが、何かそこらあたりの壁を越えられる方策などがあればと思いましたので、教えていただけますでしょうか。

○松橋座長　それでは、小野田委員お願いします。

○小野田委員　回答は特段、ありがとうございますということなのですが、質問の意図も含めてこれはコメントでございます。2030年のことを聞いたのは、CO₂ももちろんそうなのですが、そのときにどのくらい日本に産業が残っているかどうかということを多分考えなきゃいけない時期なのかなというふうに思っています。その中で、ほかの先生方からもありましたように、自動車の産業構造そのものも変わっているということで、そういったことを—この場で議論する話ではないかもしれませんが、一体的に考えていかなければいけないのかなという、ちょっと問題提起で質問させていただきました。

あと、先ほど言い忘れてしまったのですが、これもほぼ個社個社の対応になっていると

思うのですが、余り電力のCO₂排出係数でがたがたいうつもりはないのですけれども、自由化になって調達ルートが多様化されてきて、その係数の低い電力を積極的に調達するかどうかというのが実は影響してしまうことあるかと思しますので、それは機会があれば、何か業界として考え方を提示できることがあれば、またどこかの機会で教えていただければと思っています。

以上2点でございます。

○松橋座長　　では、浦野委員。

○浦野委員　　自動車工業会に伺いたいのですが、電力係数の改善で82万トン減らせるというのが出ているということは、これは電力量が出ているということにならないのですか。先ほど電力は計算しておりませんというお話でしたけれども、トータルとしては出ているのではないかという、その点が1点。

もう一つ、自動車については使用中の問題が結構大きいので、ご質問とかお答えも結構そういうのがあったのですが、今回の製造のほうでも、業界あるいは政府が何かしらの協力をして今後とも減らしていくべきだと思うのですが、お答えとしては使っているときの話が多くて、製造のほうでは独自に業界でやれるのだから、政府に対して余り要望がないというようにも聞こえたのですが、その辺は特に今考えてないということでしょうか。

○松橋座長　　では、ご質問は一応ここまでということにさせていただきます、今追加で4名の委員の皆様から確認等ございましたので、今ちょっとお時間をいただきます。その後、確認が終わりましたら——今いただいたコメントは全て自工会、車体工業会ですので、よろしいですか。

○日本自動車工業会（川又）　　順番は変わりますけれども……

○松橋座長　　順不同でどうぞ。

○日本自動車工業会（川又）　　浦野先生から最後にございました製造関係で政府に要望という点については、従来も省エネの効果が望める投資についていろいろ援助をしていたので、それについては、できれば拡大をしていっていただきたいなというふうに考えております。

○松橋座長　　省エネ投資への延長ということ。

あと、今の流れでいいますと電力係数の話がありましたが、こちらのほうは……

○日本自動車工業会（石田）　　浦野先生からご指摘いただきました、電力係数で82万トン改善するはずだという部分でございますが、これは震災の前に、原子力発電がたくさん

導入されていくという前提のもとで、2020年の電力係数が、たしか0.33とかという数字になっておりまして、その数字は2005年とかあたりから比べますとかなり下がっている数字という形になっておりました。ですから、今現在我々が計算の前提にしておりますのが、まだ3.3から新しい数字が出ておりませんので、その数字を使った場合には82万トン改善されるという形に……

○浦野委員 いや、係数が変わったのは、あるいは固定しているのはわかるのだけど、係数と電力量を掛けないとデルタは出てきませんよね、CO₂の削減。だから、電力量がわかっていて係数があるから出てくるのでしょうか。だから、電力量はわかっているはずですよ。先ほど小林委員の質問に対して、電力量はわかりませんというのはちょっとどうなのですかという。

○日本自動車工業会（石田） こちらのほうに、提出させていただいた書類のほうに記載してなかったと。ですので、今ちょっとわかりませんという意味でございます。

○小林委員 先ほどの答弁で、アンケートしていませんといわれたでしょう。

○日本自動車工業会（石田） ここに書いてあるやつですね。

○小林委員 だから、しているのでしょうか。

○日本自動車工業会（石田） 集計はしています。

○小林委員 そうですよ。それ以上は追及しないので。

○松橋座長 では、今の数字を割り算したのが業界としての電力の消費量であると思っ
てよろしいですね。

○日本自動車工業会（石田） はい、そうです。

○松橋座長 ということでよろしいでしょうか。

そうしましたら、浦野委員のご指摘、ご質問は今のようなことで、あとお三方の、例えば木場委員の18%の目標についてはいかがでございましょうか。

○日本自動車工業会（川又） 大石先生の電気自動車の地方での普及についてお答えさせていただきますと、電気自動車は充電器が必要になりますので、低速充電器でしたら一般家庭でも準備できると思うのですけれども、いわゆる短時間で充電する高速となると、そういう専用の機械が要りますので、そのインフラ、そこの整備が一番ネックになっているのかなと。

それと、電気自動車が今思ったように普及できてない理由というのは、やはり技術的なブレークスルーとして、電池の改良が一番大きいのかなと。それは容量を大きくする、そ

れで走行距離も大きく伸びますし、それともう一つは電池の製造コストです。通常、一般的なガソリン車の中で一番高価な部品というとエンジンなのですが、電気自動車の場合にはモーターではなくて電池が一番高いものになっていますので、そのコスト低減というのが一番今技術的には求められている点だと思います。お答えになっていますでしょうか。

○大石委員 ですので、もっと販売量がふえれば当然値段も下がってくるでしょうし、どっちが先かという話ですよね。○日本自動車工業会（川又） そこは鶏と卵の関係なのだと思います。

○大石委員 では、普及のために、例えば政府やいろいろなところから何か補助金のようなものが提供されれば、もっと普及が進むかもしれない、ということなのではないでしょうか。

○日本自動車工業会（川又） はい。電池の容量ですとかコスト低減については、今、3月、4月に向けてまとめようとしている温暖化対策計画の中の柱の一つにも入っていたと思いますので、援助はいただけるものと思っておりますけど。

○松橋座長 なおR&Dの支援などがあって、そして電池のコストが下がってくれば、EVの市場性もおのずと上がってくるのではないかと、こういうところですね。

○日本自動車工業会（川又） はい、そうです。

○松橋座長 わかりました。

木場委員はお時間がもう残ってないということで、木場委員のご質問に早くお答えいただくという……

○日本自動車工業会（石田） 済みません、今数字が出てこなくて、実は18%といいますのは、分母のほうで国内で生産した車という形になっております。多分国内で販売したいわゆる次世代車ということだと、18%はかなり上回った数字になっていると思います。ただ、輸出の分が半分近くございまして、そちらについて次世代車がどれくらい入っているのかというのはわからなくて、恐らく18はまだ達成してないというのが現状です。ですから、20年に向けて、18に向けて上がっていくというふうな見立てになっております。

○松橋座長 よろしいでしょうか。

○木場委員 大体の感じがそういうことですね。

○松橋座長 ありがとうございます。

そうしましたら、あとは小野田委員のコメントですね。2030年に社会構造が変わる中で、自動車産業というものが磐石に残っているということなのかどうかを、当然残ってくれる

のが前提ですけど、もしコメントがあれば。

それと、電力自由化の中でいろいろな電気が入り乱れてくるという状況がもしあったときに、どういうふうな方針をもっておられるのか。これも固まってないかもしれませんが、もし可能な範囲でお答えいただけるのであればお願いします。

○日本自動車工業会（石田）　　なかなか難しいご質問でして、ただ1,170万台といますのは、直近のリーマンショックの直前の年に我々が実際につくっていた台数でございます。という点から考えて、この数字というのは決して不可能な数字ではないというのが1つ。

もう一つ、2030年に約束草案をつくったときの日本政府さんの前提が、GDPの成長がたしか毎年1.7%ずつ成長という形ですので、日本経済が大きく成長していくという中では、この1,170万台というのは十分達成できる数字ではないのかなというふうに考えています。

また、電力につきましては、小売についてはたしかこれから自由化ですけど、我々自動車工場等々の大口については、既にかなり自由化は進んでおりますので、各社それなりの戦略のもとで進めているというふうに理解しております。

○松橋座長　　よろしいですか。

では、どうもありがとうございました。さすがに物すごく細かいところまでみていただいて、細かいご指摘もいただきましたし、非常に大きな見地からのご指摘もいただいて、よいやりとりといたしますか——よいやりとりなんて私がいうのは僭越ですが、非常にインフォーマティブな意見交換があったのではないかと思います。

それでは、残された時間で環境省のほうからご意見賜ればと思いますが、いかがでございますでしょうか。

○環境省（松澤）　　今日も非常に充実したご説明をいただきまして、ありがとうございました。それで、お願いが1点ございます。きょうのご説明の中で、資料の調査票のほうのご説明は特にされずに、いつものスタイルでパワーポイントの資料のほうでご説明をそれぞれいただきました。それぞれの業界の調査票の中を拝見しますと、産業車両製造業界、産業車両の工業会の皆さんは非常に律儀に調査票をご記入いただいています。僭越ですが私から申し上げますと、この中では産業車両協会様がナンバー1と。ご説明の内容については、部品工業会様の取り組みに非常に感銘を受けました。非常にすぐれた取り組みをされていると思いますので、ぜひ資料5-2の調査票のほうも、来年度は積極的に売り込ん

でいただけるといいのかなと私は思いました。特に業界の中で水平展開されていくと、きょうご説明の中でもいろいろご苦労なお話、ご説明いただきましたので、そういったところも含めて、資料5-2の中にご記載いただければと思います。

自工会さんは、もちろんエクセレントカンパニーばかりなので各社の取組の中身が世界で一番トップだと思いますから、来年はぜひ国際比較を進めていただいて、今国際比較は空欄なので——ここ、ずっと空欄だと思います。他の日本が強い業界では、国際比較は結構されているところもありますので、ぜひ自工会さんは、多分部品工業会さんにご協力されたほうがいいのかもしれませんが、国際比較の欄を埋めていただければと思います。

それから、大石委員から運輸部門の主体間連携のご指摘いただきました。なかなか大きな連携づくりというのは難しいのですけれども、自工会さんを核にしてエコドライブということで、一つの例で申し上げますと、警察庁さんが信号の管理をして、その信号の管理と少し連携したエコドライブの車載機器をタクシーに先行的に都内で積んで、エコドライブの運転を信号と連携してもっと有効にやろうとか、ちょっとこの説明の事例は大変ニッチな例ですけれども、いろいろな事例が民間の皆様の知恵で始まりつつあるのかなというふうに思っています。

それから、エコドライブについては自工会さんと自販連さんのご協力をいただいて、私どものほうも販売店さん、メーカーさん、いろいろな場面でエコドライブを消費者の方に皆様のご協力をいただいて広げていくというふうにしております。来年度もまたしっかりやっっていこうと思っています。ありがとうございました。

○松橋座長　　ありがとうございました。

それでは、最後になります。経済産業省の服部環境経済室長からご挨拶をいただきました。ありがとうございます。

○服部環境経済室長　　ありがとうございます。コメントでございますけれども、1つ目は、3団体さん、2020年の目標をほぼ超えているところ、あと少しというところと、かなりいい成績をおさめておられますので、現状、ダイエットに成功しているということだと思います。2020年、さらにその先に向けて、今のフィットした体型を維持してやっていただければと思います。

2つ目は、まさに質疑の中でもございましたけれども、自動車産業というのは日本のセンターフォワードみたいな存在でございます。今日の議論は工場のエネルギー管理というところがメインなのですけれども、私どもの政策にご協力いただいている省エネ法のト

ップランナー制度。燃費のいい車をつくるという意味でも、鉄鋼・化学といった素材産業や、電気電子、IT技術も組み合わせながら、燃費のいい車、製品を総力を上げてつくっていただいている。そういったところで国民に一番身近な製品でございますし、より良いものをつくっていただきたいと考えております。目立つ存在であるので、環境省さんがやっておられる国民運動もぜひご協力をいただいて、できるだけ低炭素な世界に向かって取り組みを進めていき、日本全体を引っ張っていただくような役割を今後も期待したいと思っております。

それから、松本先生がおっしゃったことにも絡むのですけれども、安倍総理は今後の温暖化対策の取り組みとして、イノベーションと、国内投資を促して競争力を高めると2つおっしゃってございまして、今、自動車産業というのは、全国に何十カ所も部品工場もありますし車体工場もございます。これが地域経済で雇用を生み出し、地域経済のまさにエンジンの役割を果たしているのだと思います。今後、自動車産業はどうなるかという、まさにこのWGで話すような議論を超えた話でもございますけれども、地域経済をみたときに、自動車産業というのは非常に重要な役割を果たしていると思います。

松本委員から、カリフォルニアの例などを挙げていただいたように、カリフォルニアはCAFE基準でだんだん自動車産業が難しくなっているというところはございますけれども、あそこはハリウッドとかサービス産業で成り立っている州でございます。アメリカも広うございまして、デトロイトなどは自動車産業そのものという町なのですが、アメリカのほかの南部の州などをみますと、ぜひ日本の自動車産業に来てくださいと、知事が頭を下げて投資を呼び込んでいるところはいっぱいあるわけです。それぐらい、諸外国からみても自動車産業というのは垂涎の的なわけでございます。

日本経済を支えている自動車産業が、いろいろな取り組みを引っ張って環境と経済を両立させていく、これがまさに2030年、さらにその先に向けても求められている話だと思っておりますので、ぜひ今の取り組みを引き続き頑張ってください、さらにさらに成績を高めていただければと思います。

○松橋座長　　どうもありがとうございました。

皆さんからの期待が非常に大きくて、我々も心苦しいところがございます。ただ、冒頭に私、ご挨拶の中で環境と経済の両立というのを申し上げたのですが、通常は、これはなかなかきれいごとで、そんなきれいごとをいうなというふうにいわれてしまうところなのですが、こちらの自動車関連の業界に限っていうと、もちろん走行のところも含めてCO

を下げながら、まさに日本経済を引っ張っているという事実がございますものですから、ついつい政府も我々も非常に大きな期待を抱いてしまうところでした、そういったところで、ぜひこれからも日本を引っ張っていただくところを官民挙げて期待をさせていただくということなのかなと思っております。

それでは、今後の予定ということで若干ご説明をさせていただきますと、まだ日程は決まっておりますけれども、来年度にWGの親会議である産構審及び中環審の合同会議において、このWGの報告を含めまして低炭素社会実行計画の審議というのがございます。合同会議に本WGの議事を報告するために、本日の議論の概要を作成させていただきます。その内容につきましては、座長である私にご一任させていただくということでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

最後に、事務局のほうから連絡事項等ございましたらお願いいたします。

○服部環境経済室長 委員の皆様、本日は活発なご議論ありがとうございました。議事録につきましては、事務局で取りまとめを行い、委員の皆様にご確認いただきました後、ホームページに掲載をさせていただきたいと存じます。

○松橋座長 それでは、大変活発なご意見、またご討論をいただきまして、まことにありがとうございました。これを持ちまして本日の議事を終了させていただきます。どうも本日はありがとうございました。

——了——