

アルミニウム圧延業界の「低炭素社会実行計画」(2020 年目標)

		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	2005 年度水準を基準とした、圧延量^{*1}当たりのエネルギー原単位 (BAU)^{*2} から、先端技術の最大限導入と省エネ活動の積み重ねにより、2020 年度までにエネルギー原単位を 0.8 GJ/t 削減する。 ※1 圧延量や品種構成が大幅に変動した場合は、圧延加工度や製造工程を加味して BAU や削減量の妥当性について再検討する。 *1: 圧延量とは、生産量に圧延加工度を加味して算出した圧延加工量(換算値)。 *2: エネルギー原単位 (BAU) は圧延量や品種構成によって変動する。(例えば2005 年度実績では圧延量1,556千トン、エネルギー原単位20.1GJ/t (受電端エネルギー換算係数)であった。)
	設定根拠	日本のアルミ圧延大手5社のエネルギー効率、既に世界でもトップレベルにあり、削減ポテンシャルは小さいが、継続して最先端の低炭素技術・省エネ技術を最大限導入する。また、省エネ事例の水平展開を積極的に推進することにより、さらなるエネルギー効率の向上を図る。 ※2 標準発熱量のエネルギー換算係数は、「環境自主行動計画」から取り組んできた省エネ努力の実績を正確に比較するために、係数の影響を受けないように当面2005-12年度の係数を使用する。
2. 低炭素製品・サービス等による他部門での削減		低炭素社会の構築に不可欠な高機能アルミ材の開発、国内外への供給により、社会で最終製品として使用される段階においてCO₂削減に貢献する。具体的には、燃費が良く安全性の高い自動車や輸送効率と航行時の安全性の高い航空機および新幹線等鉄道車両を支える強度と強靱性を備えたアルミ材料の供給を通じて、使用段階でのCO₂の削減に貢献してゆく。また、優れた熱伝導性を活かした熱交換器等、省エネルギー機器の普及を通してCO₂削減を追求してゆく。
3. 海外での削減貢献		①わが国では、アルミ新地金の全量を海外に依存している。リサイクルを拡大することで輸入地金を減らせば、海外での新地金生産量が減少し CO₂ 削減に貢献できる。②海外での生産活動においては、国内で取り組んできた省エネ活動の成果を移転し、さらに発展させるよう取り組む。
4. 革新的技術の開発・導入		水平リサイクル拡大に向けたシステム開発：透過 X 線、蛍光 X 線やレーザーを利用した、高速自動個体選別装置を用いた、アルミニウムの水平リサイクルシステムの開発。(アルミ缶からアルミ缶、PS 印刷版から PS 印刷版、サッシからサッシ、自動車から自動車等)
5. その他の取組・特記事項		・省エネ事例集を作成(現在 416 件)し、ホームページ(会員専用)に掲載して会員各社に公開している。 ・省エネ情報交換会を開催し非参加各社にも CO₂ 削減行動を呼びかける。

アルミニウム圧延業界の「低炭素社会実行計画」（2030 年目標）

		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	2005年度水準を基準とした、圧延量*¹当たりのエネルギー原単位(BAU)*²から、先端技術の最大限導入と省エネ活動の積み重ねにより、2020年度までにエネルギー原単位を▲0.8GJ/t改善する。2030年度までについては、さらに▲0.2GJ/t改善に向け最大限の努力をする。 ※1 圧延量や品種構成が大幅に変動した場合は、圧延加工度や製造工程を加味してBAUや削減量の妥当性について再検討する。 ※2 将来、大幅に省エネ改善をできる設備や技術等が出てきた場合は、さらなるエネルギー原単位の削減を検討する。 *1: 圧延量とは、生産量に圧延加工度を加味して算出した圧延加工量(換算値)。 *2: エネルギー原単位(BAU)は圧延量や品種構成によって変動する。(例えば2005年度実績では圧延量1,556千トン、エネルギー原単位20.1GJ/t(受電端エネルギー換算係数)であった。)
	設定根拠	日本のアルミ圧延業界のエネルギー効率は、既に世界でもトップレベルにあり、削減ポテンシャルは小さい。また、今後は、生産品の品種構成が、国内では熱処理を必要とする自動車用パネル材等の高付加価値品が増え、エネルギー消費量の低い低付加価値品は海外での生産に移管すると予想される。こうした厳しい将来を鑑みただでも、最先端の低炭素・省エネ技術を最大限導入するよう努めることにより、2020年度の削減目標である0.8GJ/tから、2030年度にはさらに0.2GJ/t改善に向け最大限の努力をする。また、省エネ事例も水平展開を積極的に推進し、業界としてさらなるエネルギー効率の向上を図る。
2. 低炭素製品・サービス等による他部門での削減		低炭素社会の構築に不可欠な高機能アルミ材の開発、国内外への供給により、社会で最終製品として使用される段階においてCO₂削減に貢献する。具体的には、燃費が良く安全性の高い自動車や輸送効率と航行時の安全性の高い航空機および新幹線等鉄道車両を支える強度と強靱性を備えたアルミ材料の供給を通じて、使用段階でのCO₂の削減に貢献してゆく。また、優れた熱伝導性を活かした熱交換器等、省エネルギー機器の普及を通してCO₂削減を追求してゆく。
3. 海外での削減貢献		①わが国では、アルミ新地金の全量を海外に依存している。リサイクルを拡大することで輸入地金を減らせば、海外での新地金生産量が減少しCO₂削減に貢献できる。②海外での生産活動においては、国内で取り組んできた省エネ活動の成果を移転し、さらに発展させるよう取り組む。
4. 革新的技術の開発・導入		水平リサイクル拡大に向けたシステム開発：透過X線、蛍光X線やレーザーを利用した、高速自動個体選別装置を用いた、アルミニウムの水平リサイクルシステムの開発。(アルミ缶からアルミ缶、PS印刷版からPS印刷版、サッシからサッシ、自動車から自動車等)
5. その他の取組・特記事項		・省エネ事例集を作成(現在416件)し、ホームページ(会員専用)に掲載して会員各社に公開している。 ・省エネ情報交換会を開催し非参加各社にもCO₂削減行動を呼びかける。

☆ 昨年度フォローアップを踏まえた取組状況

【昨年度の事前質問、フォローアップワーキングでの委員からの指摘を踏まえた計画に関する調査票の記載見直し状況（実績を除く）】

□ 昨年度の事前質問、フォローアップワーキングでの指摘を踏まえ説明などを修正した
（修正箇所、修正に関する説明）

- ・ 2030 年目標に対する進捗率が 100%を超過しており、目標の見直し等を検討していただけないか。
→2017 年度の実績を見て、2020 年度及び 2030 年目標の見直しをしました（P19）。

□ 昨年度の事前質問、フォローアップワーキングでの指摘について修正・対応などを検討している
（検討状況に関する説明）

- ・ 自動車、鉄道以外の他部門貢献についての進捗状況
- ・ リサイクルの推進以外に、例えば日本製アルミ部品の輸出による海外削減貢献量をリスト化することはできないか。
- ・ ハイブリット化や EV 化による影響をどうみるか。
→飲料用アルミ缶や、各種用途のアルミ箔、建材を候補に検討しましたが、その後、経済産業省が「グローバル・バリューチェーン貢献研究会」において「温室効果ガス削減貢献定量化ガイドライン」を作成し、公表しました。
低炭素社会実行計画に記載している自動車の削減貢献量については、2007 年に試算したものでデータが古いため、2018 年度からは、上記ガイドラインを踏まえ、再度自動車から削減貢献量を算定することにしました。これをモデルに他の製品の削減貢献量も順次作成を検討します。
また、EV 化による影響などは、本件とは違った切り口で別途調査の検討が必要かと思われます。

アルミニウム圧延業における地球温暖化対策の取組

平成 31 年 2 月 13 日
一般社団法人日本アルミニウム協会

I. アルミニウム圧延業の概要

(1) 主な事業

標準産業分類コード：2332

アルミニウム新地金や同再生地金を溶解してスラブやビレットと称する鋳塊を鋳造、スラブを板状に圧延して、条や箔に、またビレットを押出製法により、型材、管、棒及び線をそれぞれ製造する。これらを総称してアルミニウム圧延品と言う。

用途は建材用、飲料缶などの容器包装用、自動車用、鉄道車両用、航空機用、電気機器用、機械部品用、その他金属製品工業用など広範な需要分野に使用されている。

(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	35社※1	団体加盟企業数	30社※2	計画参加企業数	10社 (33%)※3
市場規模	生産量 1,627,055トン	団体企業生産規模	生産量 1,593,680トン	参加企業生産規模	生産量 1,367,051トン (86%)
エネルギー消費量		団体加盟企業エネルギー消費量		計画参加企業エネルギー消費量	68.6万kℓ (原油換算)

出所：日本アルミニウム協会統計

※1 業界全体企業数42社(生産量2,059,449トン)から、サッシ業界分7社(432,394トン)を引いた。

※2 業界団体の企業数 37社(生産量 2,026,074トン)から、サッシ業界分7社(432,394トン)を引いた。

※3「低炭素社会実行計画参加規模」欄の(%)は、業界団体全体に占める割合。

(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

■ エクセルシート【別紙1】参照。

□ 未記載

(未記載の理由)

② 各企業の目標水準及び実績値

□ エクセルシート【別紙2】参照。

■ 未記載

(未記載の理由)

各企業レベルでは目標水準の設定はしていないため。

(4) カバー率向上の取組

① カバー率の見通し

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)	2017年度 実績	2018年度 見通し	2020年度 見通し	2030年度 見通し
企業数	20%	25%	33%			
売上規模 (生産量)	86%	86%	86%			
エネルギー 消費量						

(カバー率の見通しの設定根拠)

- ・ 2017年度は、団体加盟企業数が前年度の40社から37社へ減少したことなどによりカバー率が上がった。

② カバー率向上の具体的な取組

	取組内容	取組継続予定
2017年度	省エネ情報交換会の開催等を通じて、未参加の団体加盟企業への参加の呼びかけを行う。	有
2018年度以降	省エネ情報交換会の開催等を通じて、未参加の団体加盟企業への参加の呼びかけを行う。	有

(取組内容の詳細)

(5) データの出典、データ収集実績（アンケート回収率等）、業界間バウンダリー調整状況

【データの出典に関する情報】

指標	出典	集計方法
生産活動量	☐ 統計 ☐ 省エネ法 ☒ 会員企業アンケート ☐ その他(推計等)	参加企業から2017年度の生産実績データを集計し、生産量に圧延加工度を加味した「圧延量」(換算値)として算出した。

エネルギー消費量	☐ 統計 ☐ 省エネ法 ☒ 会員企業アンケート ☐ その他(推計等)	参加企業から2017年度のエネルギー消費量データを集計した。
CO ₂ 排出量	☐ 統計 ☒ 省エネ法・温対法 ☐ 会員企業アンケート ☐ その他(推計等)	参加企業から2017年度のエネルギー消費量データを集計し、それを調査票のデータシートに入力して算出した(基礎排出係数)。

【アンケート実施時期】

2018 年 4 月～5 月

【アンケート対象企業数】

10 社（業界全体の 33%、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%

【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>

I. アルミニウム圧延業の概要 （2） 業界全体に占めるカバー率（P4）を参照方。

【その他特記事項】

II. 国内の企業活動における削減実績

(1) 実績の総括表

【総括表】（詳細はエクセルシート【別紙4】参照。）

	基準年度 (2005年度)	2016年度 実績	2017年度 見通し	2017年度 実績	2018年度 見通し	2020年度 目標	2030年度 目標
生産活動量 (圧延量) (単位:万トン)	155.6	137.8		136.7			
エネルギー 消費量 (熱量換算TJ)	31,287	26,818		26,772			
電力消費量 (億kWh)	16.0	13.8		13.8			
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	168.1 ※1	145.2 ※2	※3	141.6 ※4	※5	※6	※7
エネルギー 原単位 (単位:GJ/t)	20.1	19.5		19.6			
CO ₂ 原単位 (単位:t-CO ₂ /圧延量t)	1.08	1.05		1.04			

【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6	※7
排出係数[kg-CO ₂ /kWh]	0.00423	0.00518		0.00495			
基礎排出/調整後/その他	基礎排出	基礎排出		基礎排出			
年度	2005	2016		2017			
発電端/受電端	受電端	受電端		受電端			

【2020年・2030年度実績評価に用いる予定の排出係数に関する情報】

排出係数	理由/説明
電力	☒ 基礎排出係数（受電端） ☐ 調整後排出係数（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：〇〇kWh/kg-CO ₂ 発電端/受電端） <上記排出係数を設定した理由> ・実態を適正に捕捉できると思われるため。
その他燃料	☐ 総合エネルギー統計（〇〇年度版）

	☐ 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 標準発熱量のエネルギー換算係数は2005－12年度の係数を使用 <上記係数を設定した理由> ・「環境自主行動計画」から取り組んできた省エネ努力の実績を正確に比較できるため。
--	--

(2) 2017 年度における実績概要
 【目標に対する実績】

<2020 年目標>

目標指標	基準年度/BAU	目標水準	2020年度目標値
エネルギー原単位	2005年度／BAU	2005年度BAU比で、 圧延量あたりのエネルギー原単位を 2020年度までに ▲0.8GJ/t削減する。	▲0.8GJ/t

目標指標の実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2016年度 実績	2017年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2016年度比	進捗率*
▲0.8GJ/t	▲1.0GJ/t	▲0.9GJ/t	114.6%	－	114.6%

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

進捗率【基準年度目標】＝（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（％）

進捗率【BAU 目標】＝（当年度の BAU－当年度の実績水準）／（2020 年度の目標水準）×100（％）

<2030 年目標>

目標指標	基準年度/BAU	目標水準	2030年度目標値
エネルギー原単位	2005年度／BAU	2005年度BAU比で、 圧延量あたりのエネルギー原単位を 2030年度までに ▲1.0GJ/t削減する。 (努力目標)	▲1.0GJ/t

目標指標の実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2016年度 実績	2017年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2016年度比	進捗率*
▲1.0GJ/t	▲1.0GJ/t	▲0.9GJ/t	91.7%	—	91.7%

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

進捗率【基準年度目標】＝（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－2030年度の目標水準）×100（％）

進捗率【BAU目標】＝（当年度のBAU－当年度の実績水準）／（2030年度の目標水準）×100（％）

【基礎排出係数を用いた CO₂ 排出量実績】

	2017年度実績	基準年度比	2016年度比
CO ₂ 排出量	141.6万t-CO ₂	▲15.8%	▲2.5%

（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

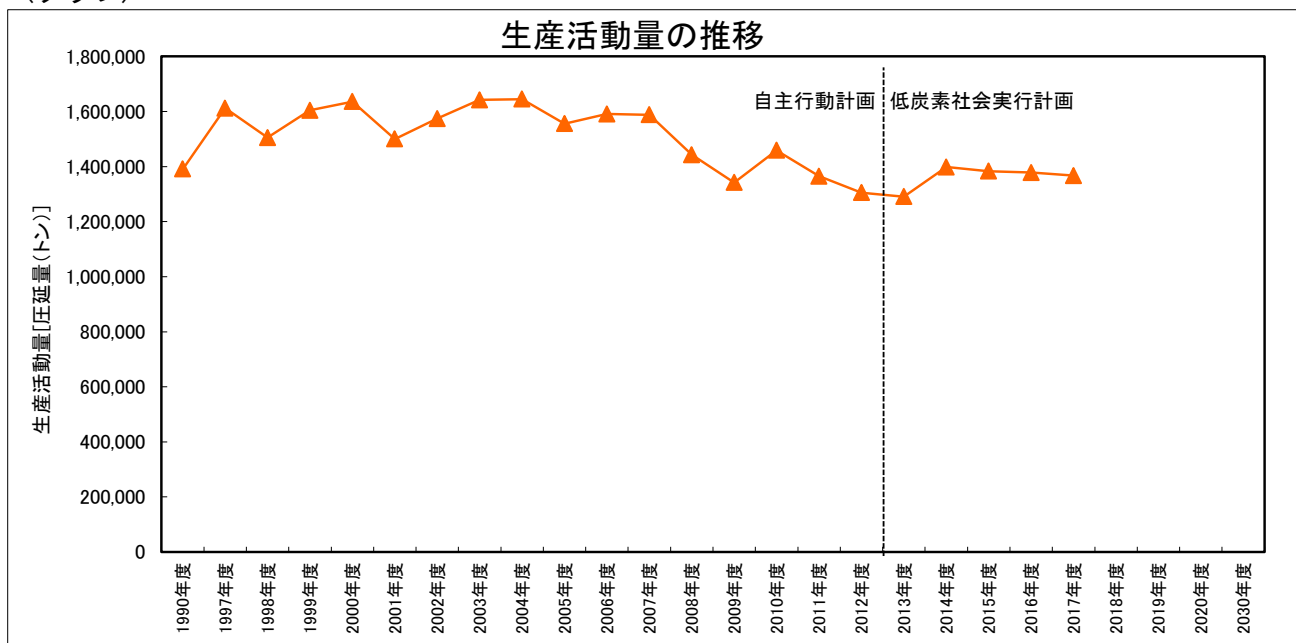
【生産活動量】

<2017 年度実績値>

生産活動量：136.7 万トン（基準年度比（2005 年度）▲12.1%、2016 年度比▲0.8%）

<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)

当業界の生産活動量(圧延量)は、2004 年度の 165 万トンにピークにほぼ横ばいで推移し、その後 2009 年度のリーマンショック、2011 年度の東日本大震災の影響で生産が減少した。国内市場の縮小や、ユーザーの海外移転、さらには圧延メーカーの海外展開、現地生産の強化もあり、この数年は 140 万トンに近い水準で、ほぼ横ばいで推移している。

【エネルギー消費量、エネルギー原単位】

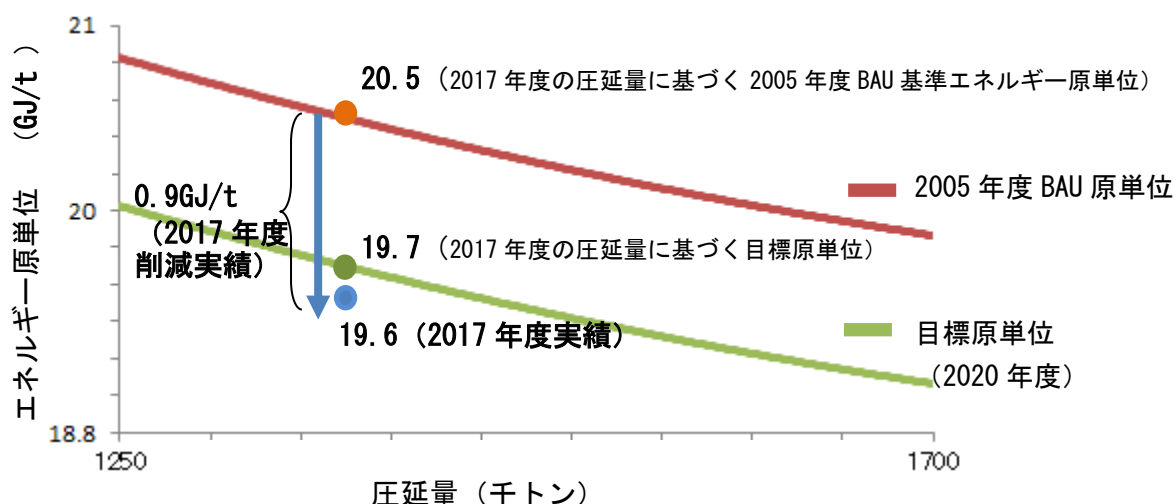
＜2017 年度の実績値＞

エネルギー消費量: 26,772TJ (基準年度比(2005 年度比)▲14.4%、2016 年度比▲0.2%)

エネルギー原単位: 19.6GJ/t (BAU 比(2005 年度比)▲0.9GJ/t、2016 年度比+0.1GJ/t)

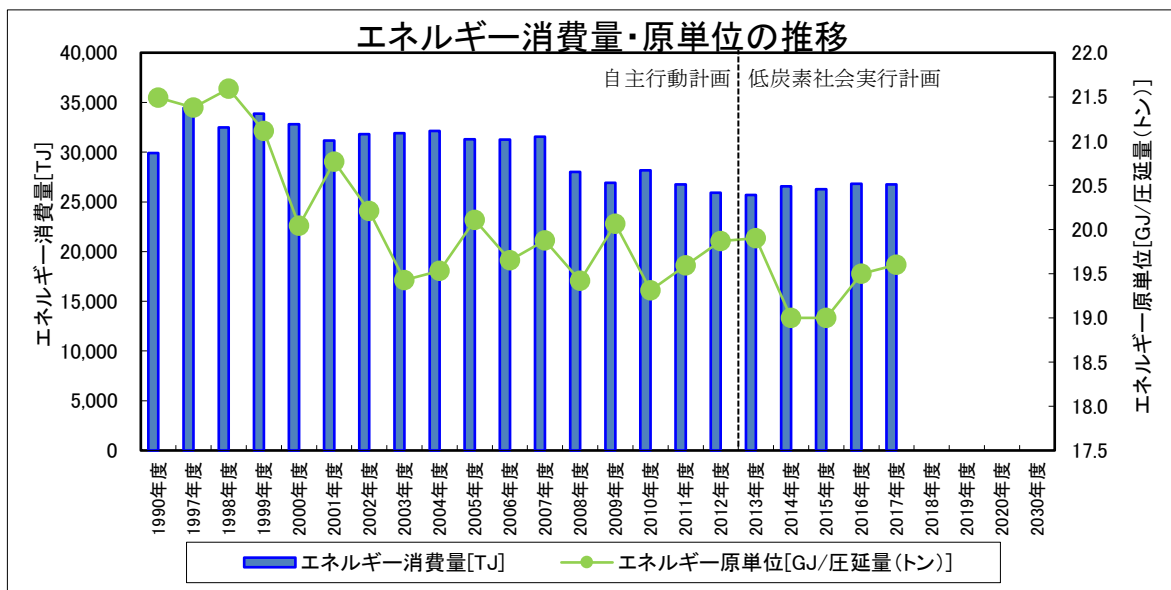
2017 年度の圧延量は前年度比 0.8%減の 136.7 万トンで、1 圧延量トンあたりのエネルギー原単位は 19.6GJ/t となった。一方、2017 年度の圧延量実績に基づく、2005 年度 BAU 基準の同原単位は 20.5GJ/t である(2016 年度の圧延量実績に基づく目標原単位は 19.7GJ/t)。すなわち、2017 年度は 2005 年度 BAU 基準比で、エネルギー原単位を 0.9GJ/t 改善した。

2017 年度のエネルギー原単位の削減実績



※エネルギー換算係数は、2005-2012 年度係数を使用。参考までに、2013 年度以降のエネルギー換算係数を使用した場合の、2017 年度のエネルギー原単位 19.5GJ/t である。

<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)

- ・2012 年度までの「環境自主行動計画」では、「エネルギー原単位を 2008～2012 年度の 5 年間の平均で、1995 年度比 11%以上改善する。」という目標を掲げ、エネルギー原単位は 1995 年度が 21.5GJ/tであったが、2008～2012 年度平均は 18.8GJ/tとなり、1995 年度比でエネルギー原単位を 13%改善し目標を達成した(※)。
- ・2013 年度以降の「低炭素社会実行計画」における当業界のエネルギー原単位の削減実績は、2005 年度 BAU 比で 2013 年度▲0.79GJ/t、2014 年度▲1.4 GJ/t、2015 年度▲1.5 GJ/tとなった。
- ・特に 2014 年度、2015 年度は大幅な改善となったが、これは一部参加企業において海外で工場の立ち上げが進められ、エネルギー原単位の低い上工程中間製品を日本で生産して海外事業所に供給していたという特殊要因による。
- ・2016 年度は、2005 年度 BAU 比で▲1.0GJ/t の削減となった。エネルギー原単位の大幅改善の特殊要因であった海外事業所での一貫生産は 2015 年度でほぼ完成し、一時的なエネルギー原単位好転への寄与は大幅に低減した。削減目標の▲0.8GJ/t を若干上回って達成したが、これは参加企業全体において操業の効率化や地道な省エネ活動の積み重ねが実を結んだことによるものと考えられる。
- ・但し、今後これを維持できるかどうかについては、以下の 2 点から検証が必要であると考え、目標の見直しについては、2017 年度実績を見て、改めて目標の見直しを検討することとした。

(1)アルミ圧延品では、今後は自動車板材など、製造段階で多くのエネルギーを必要とする材料の増加が見込まれ、エネルギー原単位の悪化が予想されるため現段階での目標値の見直しは適切でないとする。

(参考:アルミ材のエネルギー単位:アルミ圧延品の平均に比べ、 缶ボディ材 ▲15.6%、自動車パネル材 +33.8%)

(2)一部参加企業が日本全国レベルにおける工場単位での生産品種の集約による、効率的な生産体制の構築を進めているが、まだ完了しておらずこの影響を検証する必要がある。これは、生産品種の集約に際しては、製造設備の変更にともない、試作品の増加、歩留まりの低下等が起こり、一時的に原単位が悪化してしまうため、生産品種の集約完了後に、原単位の回復を確認する必要があるからである。

- ・2017 年度は、2005 年度 BAU 比で▲0.9GJ/t の削減となった。前年度に比べ、生産量が減少したため、原単位が若干悪化したものと思われるが、削減目標の▲0.8GJ/t は達成できた。
- 上記(2)の影響については、生産品種の集約の効果が表れたが、同時期に生産にエネルギーを多く必要とする自動車板材の生産が増えたため、効果が相殺されている。このように、今後も(1)の影響も懸念されるものの、これで4年連続で目標値を達成していることを踏まえ、目標値の見直しを実施することにしたい。(但し、今後(1)の影響が大きく出てきた場合は、再度目標値の見直しを検討する。)

※購入電力のエネルギー換算係数(MJ/kWh)が、低炭素社会実行計画(2013 年度)から、「発電端」から「受電端」へ変更された。このため、上記グラフのエネルギー原単位を「受電端」のエネルギー換算係数で過去に遡って計算をし直した。従って、上記のグラフのエネルギー原単位の数値は、環境自主行動計画で公表していたエネルギー原単位とは数値が異なる。(参考：2005 年度のエネルギー原単位 19.3GJ/t(発電端)→20.1GJ/t(受電端))

<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)

- ・省エネ法との関係では、参加企業各社において、省エネ法に基づく「工場等におけるエネルギーの使用の合理化に関する事業者の判断の基準」に基づいて、適正に操業を管理し、エネルギー消費原単位の改善に懸命に努力して取り組んでいる。

(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>

ベンチマーク制度の目指すべき水準：〇〇

2017 年度実績：〇〇

<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】

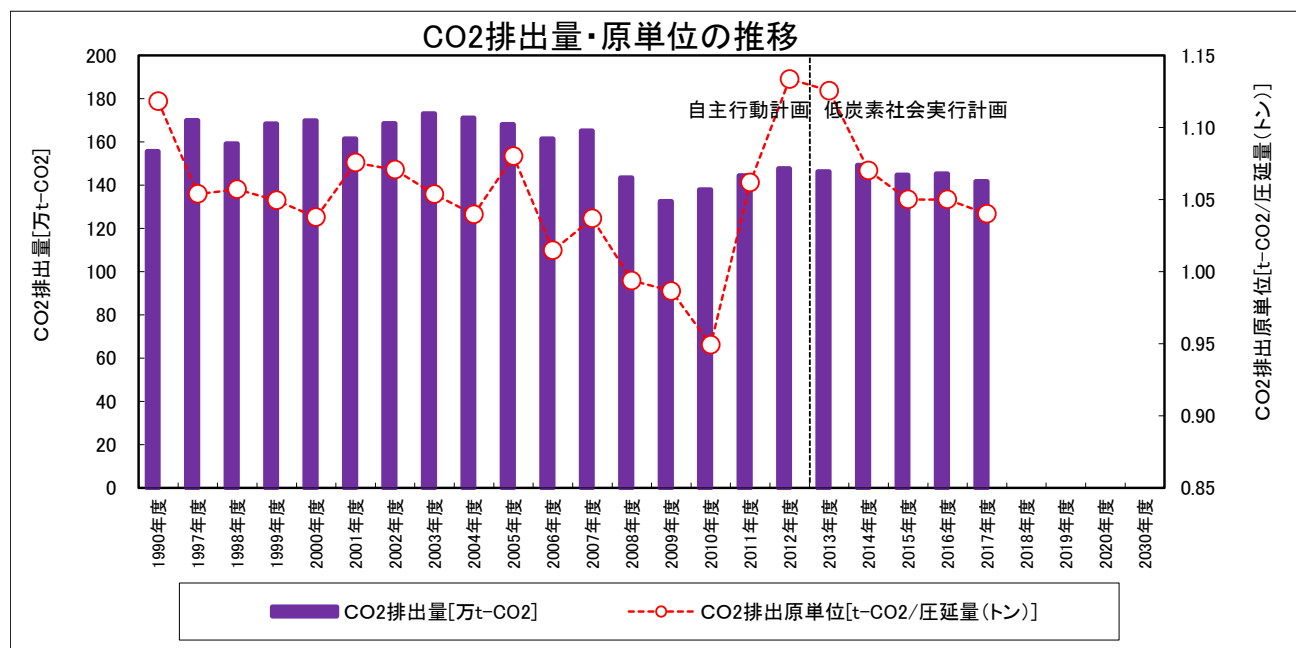
＜2017 年度の実績値＞

CO₂ 排出量(基礎排出係数): 141.7 万 t-CO₂ (基準年度比(2005 年度) ▲15.9%、
2016 年度比 ▲2.5%)

CO₂ 原単位: 1.04t-CO₂/圧延量 t (基準年度比(2005 年度)▲0.04t-CO₂/圧延量 t、
2016 年度比▲0.01t-CO₂/圧延量 t)

＜実績のトレンド＞

(グラフ)



電力排出係数: エクセルシート【係数一覧】参照

(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)

- ・CO₂ 排出量(基礎排出係数)の実績値は、1990 年度 155 万 t-CO₂、2000 年度 169 万 t-CO₂、2005 年度 168 万 t-CO₂と推移してきた。そして、2008 年度以降は世界金融危機による生産量の落ち込みもあり、CO₂ 排出量はさらに減少した。
- ・2011 年度の東日本大震災以降は、参加企業が生産量が減少する一方で、電力の炭素排出係数の悪化により、CO₂ 排出量が悪化した。例えば、参加企業の 2010 年度の CO₂ 排出量は 137 万 t(生産量(圧延量)146 万 t)で、2012 年度の CO₂ 排出量は 147 万 t(生産量 130.5 万 t)、と、生産量が減少する中でも CO₂ 排出量は増加した。これは、炭素排出係数(基礎排出係数)が、2010 年度 4.13t-CO₂/万 kWh、2012 年度、5.69 t-CO₂/万 kWh と大幅に悪化したためである。
- ・2017 年度の同係数は 4.95t-CO₂/万 kWh となり、当業界の CO₂ 排出量は 141.6 万 t-CO₂(生産量 136.7 万トン)となった。2014 年度以降は同係数は改善されてきている。
- ・炭素排出係数の悪化による影響は、CO₂ 排出原単位でみるとより顕著であり、2010 年度は 0.95 t-CO₂/圧延量 t であったが、2012 年度は 1.15 t-CO₂/圧延量 t と大幅に悪化した。2017 年度は 1.04 t-CO₂/圧延量 t と、こちらも 2014 年度以降は改善してきている。

【要因分析】（詳細はエクセルシート【別紙5】参照）

（CO₂排出量）

	基準年度→2017 年度変化分		2016 年度→2017 年度変化分	
	（万 t-CO ₂ ）	（%）	（万 t-CO ₂ ）	（%）
事業者省エネ努力分	-4.1	-2.4	0.9	0.6
燃料転換の変化	-13.8	-8.2	-0.4	-0.3
購入電力の変化	11.4	6.8	-3.0	-2.1
生産活動量の変化	-20.0	-11.9	-1.2	-0.8

（エネルギー消費量）

	基準年度→2017 年度変化分		2016 年度→2017 年度変化分	
	（TJ）	（%）	（TJ）	（%）
事業者省エネ努力分	-1.8	-2.3	0.4	0.0
生産活動量の変化	-9.8	-12.1	-0.6	0.0

（要因分析の説明）

- ・基準年度と 2017 年度のエネルギー消費量の変化については、減少の要因として、生産量の減少（156 万トン→136.7 万トン）が最も大きく、燃料転換、省エネ努力と続く。
- ・2017 年度の CO₂ 排出量は、2016 年度比-2.5%減であった。当業界では各種の省エネ投資と省エネ改善活動を継続しているものの、2017 年度の削減については、CO₂ 排出係数が前年度の 5.18t-CO₂/万 kWh から 4.95t-CO₂/万 kWh に減少した要因が大きい。

(4) 実施した対策、投資額と削減効果の考察

【総括表】（詳細はエクセルシート【別紙6】参照。）

年度	対策	投資額 (百万円)	年度当たりの エネルギー削減量 CO ₂ 削減量(トン)	設備等の使用期間 (見込み)
2017 年度	溶解炉・均熱炉 などの改修及び 熱回収高効率化 等	173	1,038	
	高効率・省エネ 性の高い機器へ の更新等	580	2,103	
	省エネ照明導入	107	1,057	
2018 年度	溶解炉・均熱炉 などの改修及び 熱回収高効率化 等	450	7,086	
	高効率・省エネ 性の高い機器へ の更新等	194	427	
	省エネ照明導入	173	1,096	
2019 年度 以降				

【2017 年度の取組実績】

（設備投資動向、省エネ対策や地球温暖化対策に関連しうる投資の動向）

近年の傾向としては、工場内の照明を LED 等の省エネ型照明へ切り替える投資が各社において増えてきている。

（取組の具体的事例）

- ・工場内照明(水銀灯)のLED化
- ・圧延機の電気機器の更新
- ・溶解炉の断熱塗装 等

（取組実績の考察）

これまで継続してきた省エネ施策の実施により、効果の見込まれる対策は概ね網羅されている。そのため今後実施が計画される施策については、大きな改善効果を期待するのは難しい状況にある。従って、各社において費用対効果の観点から実施が見送られているが、各種ロスの削減や生産工程の見直しによる省エネルギー対策に取り組んでいる。

【2018 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）

すでに大きな効果の見られる省エネ投資は実施してしまっているが、生産の集約化や効率化、設備の運用方法の見直し、歩留まり改善など、これからも継続して省エネ努力を続けていく。

【BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況】

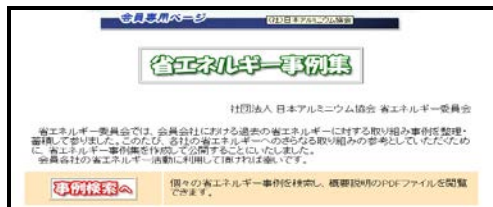
BAT・ベストプラクティス等	導入状況・普及率等	導入・普及に向けた課題

【IoT等を活用したエネルギー管理の見える化の取組】

【他事業者と連携したエネルギー削減の取組】

【業界内の好取組事例、ベストプラクティス事例、共有や水平展開の取組】

日本アルミニウム協会では、効果の見込まれる省エネ対策は概ね網羅されている状況であることを踏まえ、会員の個別企業による省エネ取組やCO₂排出削減に向けた努力の水平展開の強化を図るべく、各企業から作業改善や設備改善等の事例(ベストプラクティス)を収集し、ホームページ(会員専用)に「省エネルギー事例」として掲載し、毎年更新を続けている。現在までに累計416件の事例を掲載すると共に、省エネルギー委員会を年2回継続して開催し、今後も引き続きベストプラクティスの収集・紹介に努めることで、効果の深堀、徹底を図る。



省エネ活動報告				No.																	
会社名 機〇〇〇		事業所名 〇〇事業所																			
工程 押出		場所 押出プレス																			
件名	押出プレス 熱診断によるヒートヒート-LNG削減活動	実施時期	2017年5月																		
エネルギー	LNG	品目																			
概略	熱診断活動による省エネ																				
現状および問題点 当プレスはヒートヒートとしてボイラー型の直接LNG燃焼の連続炉を使用しているが、原単位が悪化傾向にあった。																					
改善内容 ・熱診断（熱精算）による解析 メンバー: 〇〇社 測定部位 燃料流量、空気流量、 残存酸素、排ガス温度、流量 鉄皮温度、炉内圧力  ・診断結果による改善項目 <table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>改善項目</th> <th>工事内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">燃焼制御関連</td> <td>空気比の改善(ガスリッチ解消)</td> <td>燃焼機器更新</td> </tr> <tr> <td>漏洩空気改善</td> <td>エア電磁弁更新</td> </tr> <tr> <td>排ガス有効活用</td> <td>炉体隙間からの排ガス漏洩改善</td> <td>断熱強化</td> </tr> <tr> <td>炉断熱</td> <td>断熱材劣化部位改善</td> <td>断熱強化</td> </tr> <tr> <td>侵入空気</td> <td>12~煙道間侵入空気改善</td> <td>断熱強化</td> </tr> </tbody> </table>					分類	改善項目	工事内容	燃焼制御関連	空気比の改善(ガスリッチ解消)	燃焼機器更新	漏洩空気改善	エア電磁弁更新	排ガス有効活用	炉体隙間からの排ガス漏洩改善	断熱強化	炉断熱	断熱材劣化部位改善	断熱強化	侵入空気	12~煙道間侵入空気改善	断熱強化
分類	改善項目	工事内容																			
燃焼制御関連	空気比の改善(ガスリッチ解消)	燃焼機器更新																			
	漏洩空気改善	エア電磁弁更新																			
排ガス有効活用	炉体隙間からの排ガス漏洩改善	断熱強化																			
炉断熱	断熱材劣化部位改善	断熱強化																			
侵入空気	12~煙道間侵入空気改善	断熱強化																			
改善効果	8 km ³ /月 18 t-CO ₂	効果金額 475 千円/月	投資金額 5,000 千円																		
特記事項 エネルギー-原単位にて17%削減																					
(効果算定基準値) CO₂換算係数: 0.0004t-CO₂/kwh 電力: 15円/kwh LNG: 60円/Nm³ LPG: 70円/kg																					

(5) 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】

＊ 想定比の計算式は以下のとおり。

$$\text{想定比【基準年度目標】} = \frac{(\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準})}{(\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の想定した水準})} \times 100 (\%)$$

$$\text{想定比【BAU 目標】} = \frac{(\text{当年度の削減実績})}{(\text{当該年度に想定した BAU 比削減量})} \times 100 (\%)$$

想定比【BAU 目標】＝114.6%

(計算式) $0.917\text{GJ/t}(\text{当年度の削減実績}) \div 0.8\text{GJ/t}(\text{2020 年度の目標水準}) \times 100\% = 114.6\%$

・2017 年度実績:19.6GJ/t、2005 年度 BAU:20.5GJ/t

・2017 年度は、2005 年度 BAU 比で、▲0.9GJ/t 削減

※当協会は、2020 年度を目標に 2005 年度 BAU 比の削減量を設定しており、当該年度を想定した削減量は設定していないため、2020 年度の 2005 年度 BAU 比削減目標で算出。

【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）

「2020 年度までに 2005 年度 BAU 比で、圧延量あたりのエネルギー原単位を 0.8GJ/t削減する。」という目標は、2017 年度は 0.9GJ/t 削減となり、目標を達成した。要因は P12 に記述したとおり。

（自己評価を踏まえた次年度における改善事項）

P11～12 に記載のとおり、一部参加企業が日本全国レベルにおける工場単位での生産品種の集約をした効果が表れたが、同時期に生産にエネルギーを多く必要とする自動車板材の生産が増えたため、効果が相殺されている。アルミ圧延品では、今後も自動車板材などの増加が見込まれ、エネルギー原単位の悪化が予想されるものの、4 年連続で目標値を達成したことから、目標値の見直しを実施することにした。

（但し、今後、自動車板材増加の影響が大きく出てきた場合は、再度目標値の見直しを検討する。）

また、次年度以降もこれまでと同様に参加企業は地道な省エネ努力を継続し、業界全体としても省エネ事例の共有化をするなどして、目標の達成に向け努力していく。

(6) 次年度の見通し
【2018 年度の見通し】

	生産活動量	エネルギー 消費量	エネルギー 原単位	CO ₂ 排出量	CO ₂ 原単位
2017 年度 実績	136.7 万トン	26,772 (熱量換算)	19.6GJ/t	141.6 万トン	1.04t-CO ₂ /圧 延量 t
2018 年度 見通し					

(見通しの根拠・前提)

見通しについては、生産で国内市場が横ばいする一方で、ユーザー企業の海外移転や現地生産が進むなどしているため、具体的な数値の設定は困難である。

(7) 2020 年度の目標達成の蓋然性
【目標指標に関する進捗率の算出】

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = \frac{(\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準})}{(\text{基準年度の実績水準} - 2020 \text{ 年度の目標水準})} \times 100 (\%)$$

$$\text{進捗率【BAU 目標】} = \frac{(\text{当年度の BAU} - \text{当年度の実績水準})}{(2020 \text{ 年度の目標水準})} \times 100 (\%)$$

進捗率【BAU 目標】=114.6%

$$\frac{(20.5\text{GJ/t(当年度の BAU)} - 19.583\text{GJ/t(当年度の実績水準)})}{0.8\text{GJ/t(2020 年度の目標水準)}} \times 100\% = 114.6\%$$

・2017 年度実績:19.6GJ/t、2005 年度 BAU:20.5GJ/t

・2017 年度は、2005 年度 BAU 比で、▲0.9GJ/t 削減

【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)

P17 に記載のとおり。

(目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定)

P17 に記載のとおり。

(既に進捗率が 2020 年度目標を上回っている場合、目標見直しの検討状況)
P12 に記載のとおり、目標を 2019 年度フォローアップから見直す。

目標値については、以下の通りとする。

・2020 年度目標

2005 年度 BAU 比で、圧延量あたりのエネルギー原単位を 1.0GJ/t削減する。

(現状、2030 年目標【1.0GJ/t削減】を 2020 年に前倒しする)

☐ 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)

(今後予定している追加的取組の内容・時期)

☐ 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)

(8) 2030 年度の目標達成の蓋然性

【目標指標に関する進捗率の算出】

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

進捗率【基準年度目標】＝(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－2030 年度の目標水準) × 100 (%)

進捗率【BAU 目標】＝(当年度の BAU－当年度の実績水準)／(2030 年度の目標水準) × 100 (%)

進捗率【BAU 目標】＝91.7%

(計算式)

$0.917\text{GJ/t(当年度の削減実績)} \div 1.0\text{GJ/t(当年度の目標水準(2030 年度の 2005 年度 BAU 比削減目標))} \times 100\% = 91.7\%$

・2017 年度実績: 19.6GJ/t、2005 年度 BAU: 20.5GJ/t

・2017 年度は、2005 年度 BAU 比で、▲0.9GJ/t 削減

【自己評価・分析】

(目標達成に向けた不確定要素)

アルミ圧延品では今後は自動車板材など、製造段階で多くのエネルギーを必要とする材料の増加が見込まれ、エネルギー原単位の悪化が予想される。

(既に進捗率が 2030 年度目標を上回っている場合、目標見直しの検討状況)

2017 年度は、2030 年度目標は達成していないが、目標を 2019 年度フォローアップから見直す。

目標値については、以下の通りとする。

・2030 年度目標

2005 年度 BAU 比で、圧延量あたりのエネルギー原単位を 1.2GJ/t削減する(努力目標)。

(9) クレジット等の活用実績・予定と具体的事例

【業界としての取組】

- ☐ クレジット等の活用・取組をおこなっている
- ☐ 今後、様々なメリットを勘案してクレジット等の活用を検討する
- ☐ 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
- ☒ クレジット等の活用は考えていない

【活用実績】

- ☒ エクセルシート【別紙7】参照。

【個社の取組】

- ☐ 各社でクレジット等の活用・取組をおこなっている
- ☒ 各社ともクレジット等の活用・取組をしていない

【具体的な取組事例】

取得クレジットの種別	
プロジェクトの概要	
クレジットの活用実績	

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

	低炭素製品・サービス等	削減実績 (2017年度)	削減見込量 (2020年度)	削減見込量 (2030年度)
1	自動車用アルミ板材			
2	鉄道車両用アルミ形材			

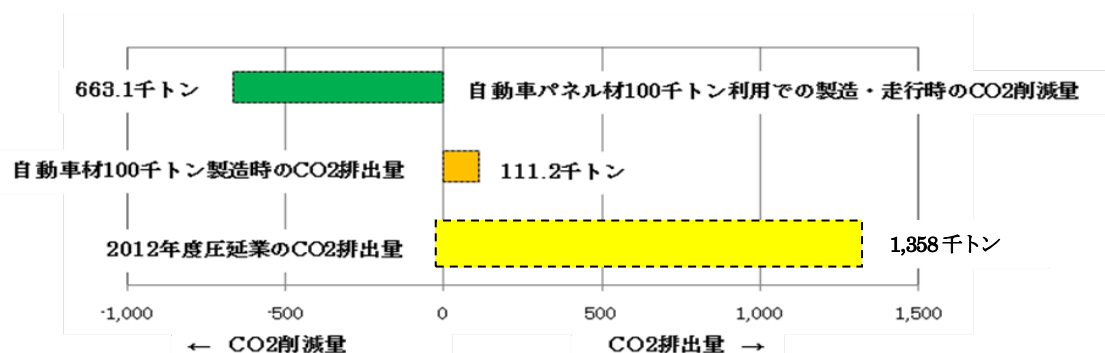
(当該製品・サービス等の機能・内容等、削減貢献量の算定根拠や算定の対象としたバリューチェーン／サプライチェーンの範囲)

- ・現在、「温室効果ガス削減貢献定量化ガイドライン」を踏まえ、外部調査機関により「自動車用材料のアルミ化による CO₂ 削減効果試算」を進めている。
- ・以下は、2007 年に試算した結果を示す。

アルミ製パネル(フード・ルーフ・扉 etc)を採用すると、CO₂ 排出量は製造時と走行時の合計で、アルミ製パネル 1kg あたり 11.2Kg-CO₂/kg・Al 減少する。

アルミニウム板材 10 万トンが自動車のパネル材として利用されると、自動車の使用時(10 万km走行期間)に排出される CO₂ の排出削減量は 66.31 万tCO₂である。他方、自動車板材の製造量 10 万トンの CO₂ 排出量は、11.12 万tCO₂である。

即ち、アルミニウム板材製造時に 11.12 万t-CO₂を排出するが、10 万kmの走行でその約 6.0 倍である 66.31 万 t-CO₂が削減可能であることがわかる。また、この値は、2012 年度アルミニウム圧延製造に伴う CO₂ 排出量の総合計 1,358 千 t-CO₂ (温対法調整後排出係数) の実に 49%に達する。



*1 算出の前提条件

- ・軽量化による燃費向上のデータはカローラ・セルシオ (於：日本自動車研究所) およびタウンエース (於：産業技術総合研究所) をシャシダイナモメーターに設置して求めたデータから算出して求めた。上記の仮定により CO₂ 削減量の計算を産業技術総合研究所に依頼した。(2007 年 7 月 10 日報告書受)
- ・アルミニウム板材製造時 CO₂ 排出原単位は LCA 日本フォーラム LCA データベース (2006 年 2 月作成) の数値を用いた。
- ・電力の CO₂ 排出係数は 0.407kg-CO₂/KWh とした。

*2 海外での製錬工程も含めた LCA に基づくアルミ化効果については

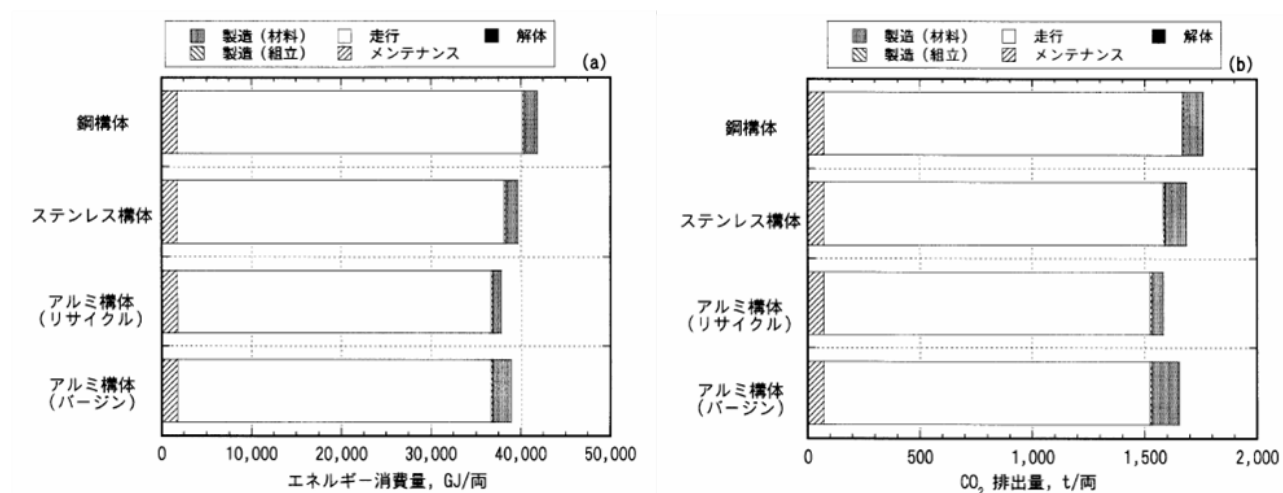
- ・「自動車材料のアルミ化による CO₂ 削減効果」(2002. 11. 7 第 5 回エコバランス国

際会議)

- ・「CO₂ 排出評価手法を用いて計算した乗用車へのアルミニウム使用による軽量化効果」(2004. 10. 26 第 6 回エコバランス国際会議) 等参照

②鉄道車両の軽量化による CO₂ 排出削減見込み

鉄道車両のエネルギー消費量や CO₂ 排出量は製造時やメンテナンス、解体時に比べ走行時の値が圧倒的に大きい。アルミニウム型材製造時のエネルギー消費量や CO₂ 排出量は、鋼材やステンレス鋼材にくらべ大きいですが、車両のライフサイクル全体では、アルミニウム型材使用による走行時の軽量化効果が大きい。リサイクル材を使用することで効果はさらに大きくなる。



(営団地下鉄 9000 系車両、生涯走行距離 324 万 km)

出典：アルミニウムの活用に関する機械工業の省エネに関する調査研究報告書
(（社）日本アルミニウム連盟 平成 11 年 3 月)

上記の自動車や鉄道など様々な分野におけるアルミニウムの普及により、アルミニウムの使用段階での環境負荷低減を通じて、社会に貢献していく。

(2) 2017 年度の実績 (取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(3) 2018 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

	海外での削減貢献	削減実績 (2017年度)	削減見込量 (2020年度)	削減見込量 (2030年度)
1	リサイクルの推進	1,203万t(CO ₂)		

(削減貢献の概要、削減貢献量の算定根拠)

アルミニウム缶のリサイクル等で製造される「再生地金」1t 当たりの CO₂ 排出量は 309kg-CO₂/t であり、新地金の発生量 9,218kg-CO₂/t に対して、わずか約 3%程度である。2017 年度は、日本で再生地金が 135 万トン生産されており、新地金を使用した場合と比較すると、CO₂ 削減量は 1,203 万トンになる。

(データの出典等 ((一社) 日本アルミニウム協会 LCA 及び統計))

(2) 2017 年度の実績

(取組の具体的事例)

アルミ缶、アルミサッシ、アルミ鋳造品等のアルミニウムのリサイクル

(取組実績の考察)

2017 年度の日本のアルミ再生地金生産量は 135 万トンで、これによる CO₂ 削減量は、1,203 万トンであった。

(3) 2018 年度以降の取組予定

アルミニウムのリサイクルの推進に引き続き取り組む。また、海外との情報交換も含め、より質の高いアルミニウムのリサイクルの実現に努める。

V. 革新的技術の開発・導入

(1) 革新的技術・サービスの概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠

	革新的技術・サービス	導入時期	削減見込量
1	水平リサイクルシステム開発		
2	革新的熱交換・熱制御技術開発	2030年度以降	

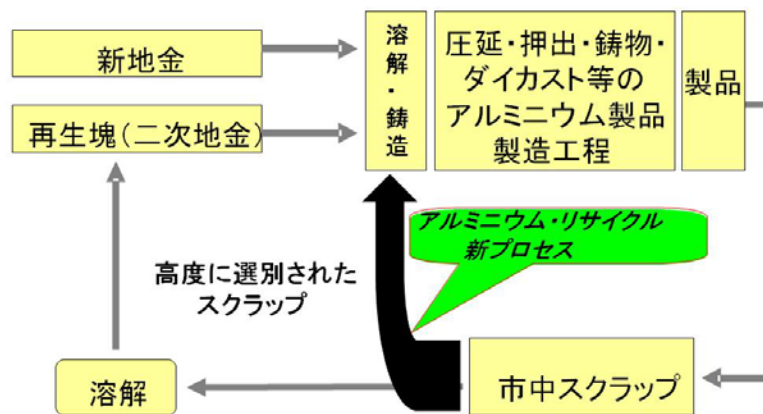
(技術・サービスの概要・算定根拠)

①水平リサイクルシステム開発

透過X線、蛍光X線やレーザーを利用した、高速自動個体選別装置を用いた、アルミニウムの水平リサイクルシステムシステムを開発する。(アルミ缶からアルミ缶、PS印刷版からPS印刷版、サッシからサッシ、自動車から自動車等)

サッシのリサイクルでは既に実用化がされており、現在は国家プロジェクトなどを活用しながら、自動車及び鉄道車両のリサイクルでの実用化に向け産学官で連携して取り組めるよう進めている。

アルミニウム・リサイクルの新プロセスについて



②革新的熱交換・熱制御技術開発

アルミ、鉄、樹脂等を含め、産官学で熱交換技術を集中的に革新させる。将来的に、ここで開発した熱交換技術を使用した製品を実用化・量産化し、温室効果ガスの削減に貢献する。具体的には、家庭用・業務用ヒートポンプ、給湯器、空調、燃料電池、自動車用熱交換器、産業用熱回収装置などへの適用が想定される。

(2) 革新的技術・サービスの開発・導入のロードマップ

	技術・サービス	2017	2018	2019	2020	2025	2030	2050
1	水平リサイクルシステム開発	研究開発	研究開発					
2	革新的熱交換・熱制御技術開発		研究着手	研究開発	研究開発	研究開発	2030年度以降に実用化	

(3) 2017 年度の取組実績

(取組の具体的事例、技術成果の達成具合、他産業への波及効果、CO2 削減効果)

① 参加している国家プロジェクト

1) 水平リサイクルシステム開発

国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の「高度な資源循環システムの構築」において「動静脈一体車両リサイクルシステムの実現による省エネ実証事業(2016-18 年度)」が採択されたことを受けて、アルミ協会内に検討の場として、「アルミ車両の水平リサイクル推進委員会」を設置した。委員会には、鉄道事業者、車両メーカー、アルミ圧延メーカー、リサイクル事業者など合計 15 社 が参加、さらにオブザーバーに自動車メーカーが名を連ねた。委員会では車両リサイクルの新たなリサイクルシステムの普及に向けて、再生材やプロセス認証の規格などについて議論している。

② 業界レベルで実施しているプロジェクト

③ 個社で実施しているプロジェクト

(4) 2018 年度以降の取組予定

(技術成果の見込み、他産業への波及効果・CO2 削減効果の見込み)

① 参加している国家プロジェクト

1) 水平リサイクルシステム開発革新的については、引き続き、自動車及び鉄道車両の高度なアルミリサイクルの実現に向け、産学官で連携して取り組んでいく。

2) 革新的熱交換・熱制御技術開発

NEDO の「平成 30 年度新産業創出新技术先導研究プログラム」で、「革新的な熱伝達制御及び境界面設計技術開発」(エクセルギー損失削減のための熱交換・熱制御技術)が、2018 年 5 月に採択された。本研究開発には、東京大学、早稲田大学、九州大学、横浜国立大学、静岡大学、産業技術総合研究所、日本カノマックス(株)、(株)UACJ、日本アルミニウム協会が参画し、2018 年度から取り組んでいく。

② 業界レベルで実施しているプロジェクト

③ 個社で実施しているプロジェクト

(5) 革新的技術・サービスの開発に伴うボトルネック(技術課題、資金、制度など)

(6) 想定する業界の将来像の方向性(革新的技術・サービスの商用化の目途・規模感を含む)

* 公開できない場合は、その旨注釈ください。

(2020 年)

(2030 年)

(2030 年以降)

VI. 情報発信、その他

(1) 情報発信（国内）

① 業界団体における取組

取組	発表対象：該当するものに「○」	
	業界内限定	一般公開
省エネ事例集の作成	○	
省エネ委員会の開催（情報交換、異業種への工場見学等）	○	
省エネ情報交換会の開催	○	

<具体的な取組事例の紹介>

P16 に記載

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
CSR 報告書の作成と公表		○
アルミ缶リサイクル活動と収益金の社会福祉・地域社会への寄付		○

<具体的な取組事例の紹介>

③ 学術的な評価・分析への貢献

(2) 情報発信（海外）

<具体的な取組事例の紹介>

(3) 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：

(4) 2030 年以降の長期的な取組の検討状況

Ⅶ. 業務部門（本社等オフィス）・運輸部門等における取組

（１） 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】

■ 業界としての目標策定には至っていない

（理由）

業界として業務部門（本社等オフィス）における排出削減目標は設けていないが、参加企業が各社の取り組みにおいて、照明の間引きやこまめな消灯、クールビズの適用期間拡大、パソコンの不使用时における電源遮断、エレベーターの１台使用停止など、細やかな省エネ活動に取り組んでいる。

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（〇〇社計）

	2008 年度	2009 年度	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度
延べ床面積 (万㎡)：	1.5	1.5	1.7	1.6	1.6	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)			0.078	0.087	0.091	0.074	0.072	0.070	0.067	0.059
床面積あたりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /㎡)			46.0	54.1	56.8	56.5	55.5	53.5	51.4	47.4
エネルギー消費 量（原油換算） (万 kl)			0.0471	0.0423	0.0397	0.0317	0.0319	0.0319	0.0315	0.0292
床面積あたりエ ネルギー消費量 (l/㎡)			27.7	26.4	24.8	24.4	24.6	24.5	24.2	23.3

☐ Ⅱ.（１）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】（詳細はエクセルシート【別紙 8】参照。）

（単位：t-CO₂）

	照明設備等	空調設備	エネルギー	建物関係	合計
2017 年度実績					
2018 年度以降					

【2017 年度の実績】

（取組の具体的事例）

- ・ LED 等の省エネ照明への切り替え ・ 照明の間引き ・ こまめな消灯
- ・ クールビズの実施 ・ パソコンの不使用时における電源遮断

（取組実績の考察）

参加企業が各社の取り組みにおいて、LED 等省エネ照明への切り替えや、照明の間引き、こまめな消灯、クールビズの実施、パソコンの不使用时における電源遮断など、細やかな省エネ活動に継続的に取り組んでいる。

【2018 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）

引き続き参加企業各社において、地道に省エネ活動に取り組んでいく。

(2) 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)

各社ともに荷主として、輸送エネルギーの合理化に取り組んでいるが自家物流に該当する部門が存在しないため、自家物流の実績数値は『0』である。

ただし、一部参加企業においては、製品の輸送を、陸上中心物流システムから、輸送効率に優れた海上輸送へとモーダルシフトを推進しておりCO₂などの低減に貢献している。これにより、国土交通省からエコシップ・モーダルシフトの優良事業者として表彰を受けている。

② エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績

	2008 年度	2009 年度	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度
輸送量 (万トン)										
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)										
輸送量あたり CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トン km)										
エネルギー消費 量 (原油換算) (万 kl)										
輸送量あたりエ ネルギー消費量 (l/トンkm)										

☐ 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

* 実施した対策について、内容と削減効果を可能な限り定量的に記載。

年度	対策項目	対策内容	削減効果
2017年度			〇〇t-CO ₂ /年
2018年度以降			〇〇t-CO ₂ /年

【2017 年度の実績】

（取組の具体的事例）

（取組実績の考察）

【2018 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）

(3) 家庭部門、国民運動への取組等

【家庭部門での取組】

アルミ缶リサイクル協会が、家庭におけるアルミ缶のリサイクルについてホームページを通じた啓蒙活動を実施している。

【国民運動への取組】

参加企業において、従業員およびその家庭、一般消費者等が参加するアルミ缶のリサイクル活動に継続して取り組んでいる。リサイクル活動によって回収したアルミ缶の売却で得られた利益を、社会福祉への寄付や、地域の自治会や子どものスポーツクラブ活動に還元している。

この他、アルミ缶リサイクル協会が、学校や地域のアルミニウム缶のリサイクル活動に対して、表彰活動等を通じた啓蒙活動を実施している。

VIII. 国内の企業活動における 2020 年・2030 年の削減目標

【削減目標】

＜2020 年＞（2014 年 3 月策定）

2005 年度水準を基準とした、圧延量※当たりのエネルギー原単位(BAU)から、先端技術の最大限導入と省エネ活動の積み重ねにより、エネルギー原単位を 2020 年までに 0.8GJ/t 削減する。

＜2030 年＞（2014 年 11 月策定）

2005年度水準を基準とした、圧延量※当たりのエネルギー原単位(BAU)から、先端技術の最大限導入と省エネ活動の積み重ねにより、2020年度までにエネルギー原単位を▲0.8GJ/t改善する。2030年度までについては、さらに▲0.2GJ/t改善に向け最大限の努力をする。

【目標の変更履歴】

＜2020年＞（2018年9月）

2005 年度水準を基準とした、圧延量※当たりのエネルギー原単位(BAU)から、先端技術の最大限導入と省エネ活動の積み重ねにより、エネルギー原単位を 2020 年までに 1.0GJ/t 削減する。

＜2030 年＞（2018 年 9 月）

2005 年度水準を基準とした、圧延量※当たりのエネルギー原単位(BAU)から、先端技術の最大限導入と省エネ活動の積み重ねにより、2020 年度までにエネルギー原単位を▲1.0GJ/t 改善する。2030 年度までについては、さらに▲0.2GJ/t 改善に向け最大限の努力をする。

【その他】

【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

（見直しを実施した理由）

4年連続で目標値を達成していることを踏まえ、目標値の見直しをすることとした。

□ 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）

【今後の目標見直しの予定】

□ 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

圧延量や品種構成が大幅に変動した場合は、圧延加工度や製造工程を加味して BAU や削減量の妥当性について再検討する。

（1）目標策定の背景

目標策定時（2013 年度）、当業界では、ユーザーの海外移転と国内市場の縮小に直面し、厳しい状況にあった。また、本計画の参加企業では、効果の見込まれる省エネ対策は概ね網羅し、そのエネルギー効率は、既に世界でもトップレベルにある。一方で、アルミ圧延品では今後は自動車板材など、製造段階で多くのエネルギーを必要とする材料の増加が見込まれ、エネルギー原単位の悪化が予想される。当業界では、このような厳しい状況の中でも、温暖化対策の重要性を鑑みて、2020 年、2030 年目標を策定した。

(2) 前提条件

【対象とする事業領域】

参加企業の板・押出材の生産工場

【2020 年・2030 年の生産活動量の見通し及び設定根拠】

＜生産活動量の見通し＞

ユーザーの海外移転と国内市場の縮小により生産量の見通しが難しいことから、生産量(圧延量)を 125 万トン～170 万トンの範囲内で想定。

＜設定根拠、資料の出所等＞

環境自主行動計画における過去の当業界の生産実績を参考にした。

【計画策定の際に利用した排出係数の出典に関する情報】 ※CO₂目標の場合

排出係数	理由／説明
電力	☐ 基礎排出係数（〇〇年度 発電端／受電端） ☐ 調整後排出係数（〇〇年度 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：〇〇kWh/kg-CO₂ 発電端／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（〇〇年度版） ☐ 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＞

【その他特記事項】

- ・圧延量や品種構成が大幅に変動した場合は、圧延加工度や製造工程を加味して BAU や削減量の妥当性について再検討する。
- ・エネルギー原単位(BAU)は圧延量や品種構成によって変動する。（例えば 2005 年度実績では圧延量 155.6 万トン、エネルギー原単位 20.1GJ/t(受電端エネルギー換算係数)であった。）
- ・標準発熱量のエネルギー換算係数は、「環境自主行動計画」から取り組んできた省エネ努力の実績を正確に比較するために、係数の影響を受けないように当面 2005－12 年度の係数を使用する。
- ・圧延量は 125～170 万トンの範囲内(範囲外の場合は再検討)
(対応エネルギー原単位は 20.0～19.1GJ/t)

(3) 目標指標選択、目標水準設定の理由とその妥当性

【目標指標の選択理由】

2012 年度までの環境自主行動計画では、当業界における省エネルギーの取り組み努力をより適切に反映する指標として、エネルギー原単位を目標指標としてきた。また生産指標については圧延量を指標として採用してきた。低炭素社会実行計画においても、引き続きエネルギー原単位が目標指標として適当である。

【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
- ☐ BAU の設定方法の詳細説明
- ☒ その他

＜最大限の水準であることの説明＞

当業界の主たる製品はアルミニウム圧延品（板材・押出材）である。製品により重量・形態等が異なり、特に、板材は製品板厚範囲が広く、生産量当たりの原単位では適切な評価ができない。このため、生産量を製造 LCI データに基づき板厚変化に伴う冷間圧延加工度を考慮した回帰式で補正した「圧延量※1」当たりのエネルギー消費量を指標としてきた。

参加企業では、効果の見込まれる省エネ対策は概ね網羅し、また日本のアルミ圧延大手 5 社のエネルギー効率は、既に世界でもトップレベルにある(P9【国際的な比較・分析】参照)。一方で、アルミ圧延品では今後は自動車板材など、製造段階で多くのエネルギーを必要とする材料の増加が見込まれ、エネルギー原単位の悪化が予想される※2。当業界では、後述するように省エネ事例の水平展開を積極的に推進するなどの対策を強化し、生産量の増加による改善効果も見極めた上で、今後の各社の省エネ実施計画や経営環境を判断しながら、段階的に各種省エネ対策を実施することにより、さらなるエネルギー効率の向上を図る。

【※1: 板厚変化を考慮した圧延量の算出式】

圧延量(単純な生産量を冷間圧延加工度の大小を考慮して補正した値) = 押出生産量 + 板生産量 × [(冷間圧延を除く使用エネルギー/全使用エネルギー) + (冷間圧延の使用エネルギー/全使用エネルギー) × (各年度板厚/基準年度(1990 年度)板厚)^{0.5}]

【※2: 自動車用板材と他の板材のエネルギー使用原単位の比較】

自動車板材は、板厚が 1mm と厚いものの品質要求が厳しく高度な熱処理も必要であり、通常の板材と比較して、エネルギー使用原単位が 35%ほど悪い。

(LCA 日本フォーラム・LCA プロジェクトデータベース(2006 年 2 月作成)ならびに日本アルミニウム協会発行の 2007 年度の用途別生産実績量から、自動車板材以外の板材の製造インベントリーデータ(エネルギー使用原単位)の加重平均値を求めると 15.33(GJ/t)となるのに対し、自動車板材のそれは 20.64(GJ/t)と 35%高い。)

【BAU の定義】 ※BAU 目標の場合

＜BAU の算定方法＞

- ・ユーザーの海外移転と国内市場の縮小により生産量の見通しが難しいことから、生産量(圧延量)を 125 万トン～170 万トンの範囲内で想定(圧延量が想定範囲をはずれた場合は目標値を見直す)。
- ・2005 年度の圧延量、エネルギー消費量及びエネルギー原単位を基準とし、上記の圧延量の範囲で 2005 年度 BAU エネルギー原単位を算出した。

＜BAU 水準の妥当性＞

- ・算定した BAU 水準は、市場環境と生産活動量の見通しが厳しい中、過去の環境自主行動計画における当業界の生産実績及びエネルギー原単位の推移に基づき設定したもので、適正であると考え

る。

<BAU の算定に用いた資料等の出所>

- ・環境自主行動計画における過去の当業界の生産及びエネルギー消費の実績

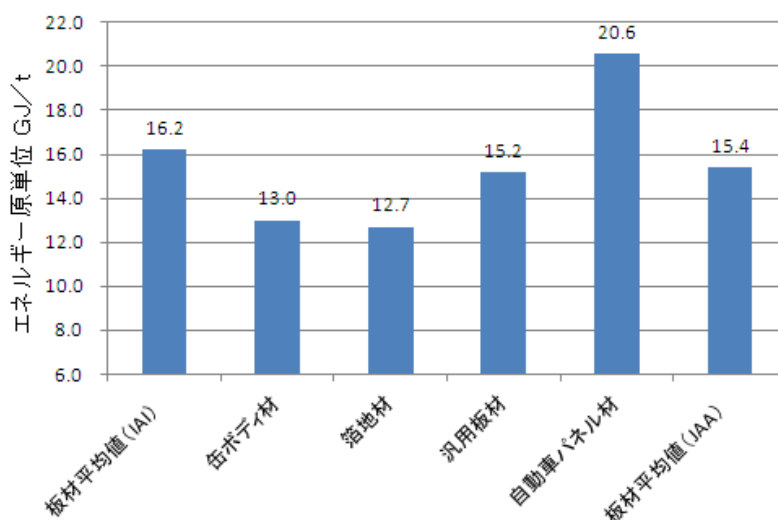
【国際的な比較・分析】

■ 国際的な比較・分析を実施した（2012 年度） （指標）エネルギー原単位（GJ/ t）

（内容）

IAI(International Aluminium Institute: 国際アルミニウム協会)が算出した平均的なアルミ板材1トン当たりの圧延工程で必要とされるエネルギー(エネルギー原単位)は、16.2GJ/tとなっている。

一方で、日本アルミニウム協会が LCA 日本フォーラム LCA データベース(2006 年 2 月作成)で公表している代表的なアルミ材料の原単位は、缶ボディ材 13.0GJ/t、箔地材 12.7GJ/t、汎用板材 15.2GJ/t、自動車パネル材 20.6GJ/t などであり、平均では 15.4GJ/t となり、国際水準以上の実力を有している。



※エネルギー換算係数は、本 LCA 作成当時は「発電端」を使用

（出典）IAI 国際アルミニウム協会)及び日本アルミニウム協会

（比較に用いた実績データ）2005 年度

☐ 実施していない
（理由）

【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】

<設備関連>

対策項目	対策の概要、 BATであることの説明	削減見込量	普及率見通し

(各対策項目の削減見込量・普及率見通しの算定根拠)

(参照した資料の出所等)

<運用関連>

対策項目	対策の概要、 ベストプラクティスであることの説明	削減見込量	実施率見通し

(各対策項目の削減見込量・実施率見通しの算定根拠)

(参照した資料の出所等)

<その他>

対策項目	対策の概要、ベストプラクティスであることの 説明	削減見込量	実施率 見通し

(各対策項目の削減見込量・実施率見通しの算定根拠)

(参照した資料の出所等)

(4) 目標対象とする事業領域におけるエネルギー消費実態

【工程・分野別・用途別等のエネルギー消費実態】

アルミ板とアルミ押出材の製造工程における下表に示す。いずれの工程でも「溶解・鋳造」「熱間」の工程に最もエネルギーを消費し、CO₂を排出する。エネルギーとしては、電気と都市ガスを多く消費している。

アルミ板の製造工程におけるエネルギー消費・CO₂ 排出

工程	溶解・鋳造	熱間	冷間	軟化・調質	精整・仕上げ	間接	合計
設備	溶解炉・保持炉・ 鋳造機	均質・加熱炉・ 熱間圧延	冷間圧延機・ その他	連続炉・ バッチ炉	切断・矯正・ 洗浄等	空調機・ 生活系等	
エネルギー	千GJ	千GJ	千GJ	千GJ	千GJ	千GJ	千GJ
燃料	A重油	49	0	0	0	16	65
	B重油	177	0	0	0	0	177
	C重油	924	0	0	0	0	949
	灯油	19	275	2	170	29	498
	LPG	0	407	0	181	69	715
	LNG	744	199	0	0	308	1,252
	都市ガス	4,228	2,024	23	790	277	7,857
電力	1,280	3,759	2,605	1,017	1,316	2,774	10,873
合計	7,422	6,665	2,630	2,157	1,930	3,435	22,387

工程	溶解・鋳造	熱間	冷間	軟化・調質	精整・仕上げ	間接	合計
設備	溶解炉・保持炉・ 鋳造機	均質・加熱炉・ 熱間圧延	冷間圧延機・ その他	連続炉・ バッチ炉	切断・矯正・ 洗浄等	空調機・ 生活系等	
CO ₂ 排出量	千トン-CO ₂	千トン-CO ₂	千トン-CO ₂	千トン-CO ₂	千トン-CO ₂	千トン-CO ₂	千トン-CO ₂
燃料	A重油	3	0	0	0	1	5
	B重油	12	0	0	0	0	12
	C重油	66	0	0	0	0	68
	灯油	1	19	0	12	2	34
	LPG	0	24	0	11	4	43
	LNG	37	10	0	0	15	62
	都市ガス	212	102	1	40	14	395
電力	74	217	150	59	76	160	628
合計	407	372	152	121	108	194	1,246

アルミ押出材の製造工程におけるエネルギー消費・CO2 排出

工程	溶解・鋳造	熱間	冷間	軟化・調質	精整・仕上げ	間接	合計
設備	溶解炉・保持炉・ 鋳造機	ヒートヒーター・ 押出機	抽伸等 冷間加工	連続炉・ ハッチ炉	切断・矯正・ 洗浄等	空調機・ 生活系等	
エネルギー	千GJ	千GJ	千GJ	千GJ	千GJ	千GJ	千GJ
燃料	A重油	0	0	0	0	5	5
	B重油	0	0	0	0	0	0
	C重油	44	0	0	0	0	44
	灯油	1	106	0	70	2	179
	LPG	0	0	1	21	3	25
	LNG	0	0	0	0	0	0
	都市ガス	946	177	0	167	53	1,343
	天然ガス	0	0	0	15	0	15
電力	220	1,534	154	165	76	413	2,561
合計	1,210	1,817	155	438	76	476	4,171

工程	溶解・鋳造	熱間	冷間	軟化・調質	精整・仕上げ	間接	合計
設備	溶解炉・保持炉・ 鋳造機	ヒートヒーター・ 押出機	抽伸等 冷間加工	連続炉・ ハッチ炉	切断・矯正・ 洗浄等	空調機・ 生活系等	
CO2排出量	千トン-CO2	千トン-CO2	千トン-CO2	千トン-CO2	千トン-CO2	千トン-CO2	千トン-CO2
燃料	A重油	0	0	0	0	0	0
	B重油	0	0	0	0	0	0
	C重油	3	0	0	0	0	3
	灯油	0	7	0	5	0	12
	LPG	0	0	0	1	0	1
	LNG	0	0	0	0	0	0
	都市ガス	48	9	0	8	3	67
	天然ガス	0	0	0	1	0	1
電力	13	89	0	10	4	24	148
合計	63	105	0	25	4	27	233

出所: 日本アルミニウム協会 低炭素社会実行計画 2014 年度フォローアップ集計調査

【電力消費と燃料消費の比率 (CO₂ ベース)】

電力: 53%

燃料: 47%