

経団連 低炭素社会実行計画 2018 年度フォローアップ結果
個別業種編

日本ゴム工業会の低炭素社会実行計画

		計画の内容
1. 国内の 事業活動 における 2020 年の 削減目標	目標水準	コジェネ設置等による CO2 排出削減の効果が適切に評価可能な火力原単位方式による算定方法を採用した上で、2020 年度の CO2 排出原単位を 2005 年度に対して 15%削減する。 ※ 電力排出係数：0.423kg-CO2/kWh(2005 年度係数)を使用。
	目標設定 の根拠	生産時における最大限の取組： ・高効率のコジェネレーションシステムの導入および稼働により、削減効果を適切に反映することで着実な CO2 排出原単位の削減を実施していく。 ・燃料転換、高効率機器の導入、生産活動における様々な省エネ対策等により、更なる CO2 排出原単位の削減を進めていく。
2. 主体間連携の強化 (低炭素製品・サービスの普及を通じた 2020 年時点の削減)		<p>車両走行時の CO2 削減(燃費改善)に係る貢献：</p> <ul style="list-style-type: none"> ○タイヤ製品、その他の自動車部品の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・転がり抵抗の低減、軽量化等による燃費向上。 ・タイヤ空気圧の適正化、エコドライブ啓発活動の推進。 ・ランフラットタイヤの拡販等によるスペアタイヤレス化。 ・「タイヤラベリング制度」の推進。 ・部品の小型化、軽量化、エンジン用ベルトの機能向上。 <p>省エネ関連部品の開発・供給：</p> <ul style="list-style-type: none"> ○非タイヤ製品の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・工業用品稼働時の動力削減(伝達効率の高いゴムベルト等) ・各種部品となるゴム製品の軽量化、省エネ機能の対応した製品改良等。 ・断熱性建材等の開発・供給による空調電力等の低減。 ・太陽電池用フィルム等、省エネ製品用部品の開発、供給。 <p>各社・各事業所での取組／3R／物流の効率化／LCA的評価：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地での植樹、森林保全等の取組。 ・製品の軽量化、ロングライフ化、使用済み製品の再利用(再生ゴム技術の改良)、ボイラー燃料化等のリサイクル活動。 ・リトレッドタイヤ(更生タイヤ)の活用。 ・モーダルシフト、輸送ルート・運行方法の見直し、積載効率の向上、社有車の低炭素化(ハイブリッド車の導入等)を推進。 ・LCAの観点からタイヤを中心に定量的な評価方法を検討。 <p>サプライチェーン全体の低炭素化に貢献する取組を推進。</p>
3. 国際貢献の推進 (海外での削減の貢献)		<p>生産・製品：</p> <ul style="list-style-type: none"> ○生産時の省エネ技術(コジェネレーションシステム、高効率の生産設備、生産ノウハウ等)の海外移転、省エネ製品(低燃費タイヤ、省エネベルト、遮熱効果製品等)の海外生産、拡販。 ○「タイヤラベリング制度」による低燃費タイヤの普及 <ul style="list-style-type: none"> ・日本は世界に先駆け 2010 年 1 月より運用を開始し、普及促進活動により、制度導入する諸外国(欧州、米国、韓国など)の一つのモデルとなり得ると考えている。 <p>環境活動：</p> <p>海外の各事業所でも、植樹等の環境に配慮した活動を行う。</p>
4. 革新的技術の 開発・導入		<p>今後も研究開発を進める取組：</p> <ul style="list-style-type: none"> ○生産プロセス・設備の高効率化、革新的な素材の研究等、調達・生産・使用・廃棄段階のサプライチェーン全体で低炭素化。 ○タイヤ(転がり抵抗の低減、ランフラットタイヤ、軽量化) ○非タイヤ(省エネの高機能材料、次世代用自動車部品の開発) ○リトレッドなど製品や廃棄物の再生技術。

5. その他の取組み・ 特記事項	・毎年、省エネ(CO2削減)事例集を作成して、会員配布(情報共有)。 会員外の企業へも、当会HPで削減事例を公開して、啓発を行う。
---------------------	--

日本ゴム工業会の低炭素社会実行計画フェーズⅡ

		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・ 行動計画	再生可能エネルギー・水素エネルギーなどの新エネルギーを積極的に採用するとともに、最大限の省エネ努力を継続することによって、2030年のCO2排出原単位を2005年度に対して火力原単位方式で21%削減する。 また、LCAを踏まえたCO2の削減について取り組むこととする。 ※ 電力排出係数：0.423kg-CO2/kWh（2005年度係数）を使用する。
	設定の 根拠	【生産段階】 根拠：会員会社のCO2削減努力分を調査し、積み上げた。 （生産工程の高効率化・燃料転換） <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー効率改善、高効率生産設備導入、燃料転換 ・生産性の向上、不良低減、リサイクル材料有効活用 ・高効率コージェネの導入・稼働継続 </div> 前提： <ul style="list-style-type: none"> ・生産量：1,393.0千t（新ゴム量） ・コージェネによるCO2排出削減の効果が適切に評価可能な火力原単位方式による算定方法を採用する。 なお、実行する上では、情勢の変化や取組み状況に応じて、目標値を見直していくこととする。
2. 主体間連携の強化 (低炭素製品・サービスの普及や従業員に対する啓発等を通じた取組みの内容、2030年時点の削減ポテンシャル)		【使用段階】 車輦走行時のCO2削減(燃費改善)に係る貢献： ○タイヤ製品、その他の自動車部品の改善 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> ・転がり抵抗の低減、軽量化等による燃費向上を更に推進 ・タイヤ空気圧の適正化推進、エコドライブ啓発活動の推進 ・ランフラットタイヤの拡販等によるスペアタイヤ削減 ・「タイヤラベリング制度」の推進 ・製品および部品の小型化、軽量化、エンジン用ベルトの機能向上 </div> 省エネ関連部品の開発・供給： ○非タイヤ製品の改善 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> ・工業用品稼働時の動力削減(伝達効率の高いゴムベルト等) ・各種部品となるゴム製品等の軽量化*、省エネ機能に対応した製品改良等 （*金属部品等の材質変換による軽量化） ・断熱性建材等の開発・供給による空調電力等の低減 ・太陽電池用フィルム等、省エネ製品用部品の開発、供給 </div> 【その他】 調達、廃棄段階等における取組み： <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> ・再生可能資源使用製品の開発・製造・販売 （高機能バイオマス材料・天然ゴム・天然繊維等への材料転換） ・生産エネルギー削減・軽量化・リサイクル可能な製品の開発 （TPE(TPO,TPU等)への材料転換） ・廃ゴム等のリサイクル （使用済み製品のマテリアルリサイクル(再生ゴム改良技術の開発)、サーマルリサイクル、脱ハロゲン材料へ転換した製品の普及） ・リサイクル材料の有効活用 ・リトレッドタイヤ(更生タイヤ)の活用 ・ロングライフ製品の開発による原材料削減 ・製品の軽量化による原材料削減ならびに廃棄量削減 ・LCAの観点からタイヤを中心に定量的な評価方法を検討、サプライチェーン全体の低炭素化に貢献する取組みを推進 ・モーダルシフト、輸送ルート・運行方法の見直し、積載効率の向上、社有車の低炭素化(ハイブリッド車の導入等)を推進 ・各地での植樹、森林保全等の取組み </div>
3. 国際貢献の推進 (省エネ技術の海外普及等を通じた2030年時点の取組み内容、海外での削減ポテンシャル)		

<p>4. 革新的技術の 開発</p> <p>(中長期の取組み)</p>	<p>今後も研究開発を進める取組み:</p> <p>○調達・生産・使用・廃棄段階のサプライチェーン全体で低炭素化</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>(生産) ・生産プロセス・設備の高効率化</p> <p>(素材) ・革新的な素材の研究</p> <p style="padding-left: 20px;">・サステナブル(持続可能な)ゴム用材料の開発</p> <p style="padding-left: 20px;">・ゴムの強靱化技術開発</p> <p>(製品) ・タイヤ製品(転がり抵抗の低減、ランフラットタイヤ、超軽量化、超長寿命化)</p> <p style="padding-left: 20px;">・非タイヤ製品(省エネの高機能材料・部品の開発)</p> <p>(再生) ・リトレッドなど製品や廃棄物の再生技術</p> <p style="padding-left: 20px;">・ゴム等の高効率リサイクル設備の開発</p> </div>
--	--

日本ゴム工業会における地球温暖化対策の取組み

2019年2月5日
一般社団法人日本ゴム工業会

I. ゴム製品製造業の概要

(1) 主な事業

ゴム製品（自動車タイヤ*、工業用品（ベルト、ホース）、自動車用部品（防振ゴム、ウェザーストリップ など）、履物、スポーツ用品、等）を生産する製造業。

（*タイヤ製品で約8割（生産新ゴム量ベース）を占める。）

標準産業分類コード：19 ゴム製品製造業/191 タイヤ・チューブ製造業、192 ゴム製・プラスチック製履物・同附属品製造業、193 ゴムベルト・ゴムホース・工業用ゴム製品製造業、199 その他のゴム製品製造業

(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	2,190社	団体加盟企業数	103社	計画参加企業数	27社 (26.2%)
市場規模	新ゴム消費量 1,295千トン	団体企業生産規模	新ゴム消費量 1,152千トン	参加企業生産規模	新ゴム消費量 1,122千トン (97.4%)
エネルギー消費量	原油換算量 101万kl	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	原油換算量 90万kl

[出所]・業界全体の企業数：経産省「H26年工業統計表（企業統計編）」・従業者4名以上（平成28年8月5日公表、H27年実績以降公表ないため本報告書作成時点の最新年度を使用）
・業界全体のエネルギー消費量：経産省「平成28年度エネルギー消費統計」（平成30年3月29日公表）
・業界全体の市場規模、業界団体の規模、低炭素社会実行計画参加規模：日本ゴム工業会策定・調査（平成29年度実績、業界団体のエネルギー統計はない）

(注) 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の各項目について、バウンダリー調整済み。

(3) データについて

【データの算出方法（積み上げまたは推計など）】

低炭素社会実行計画参加企業27社への調査結果を積み上げ。

【生産活動量を表す指標の名称、それを採用する理由】

生産活動量は「新ゴム消費量(重量)」を採用した。出所はフォローアップ調査における各社報告による。

上記採用の根拠:ゴム産業においては、ゴム製品の種類が多岐に渡っており、製品により重量・形態等が異なるため、各製品の単位が様々で、数量として合計が出せる唯一の単位が、製品に使用された「新ゴム消費量(重量)」である。国の統計(原材料統計)においても、ゴム産業全体の数量の合計は同指標のみで示されている。

【業界間バウンダリーの調整状況】

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>

自動車部品工業会、ウレタンフォーム工業会、ビニール工業会との重複・変更分を除いた。

【その他特記事項】

参加27社で、生産規模では業界団体全体の97.4%を占める。

II. 国内の事業活動における排出削減

(1) 実績の総括表

【総括表】

	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 (千t:新ゴム換算)	1,546.7	1,228.3		1,240.6			前提条件: 1,393.0 (留意事項: 2015年1月、 目標公表時に 提示した下記の 原単位目標を達 成するための前 提条件であり、 生産 目標では ない。)
エネルギー 消費量 (原油換算万kl)	112.6	91.5		90.4			
電力消費量 (億kWh)	21.9	18.0		17.6			
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	213.0 ※1	157.7 ※2	※3	155.3 ※4	※5	※6	※7
エネルギー 原単位 (kl/千t)	728.3	745.1		729.0			
CO ₂ 原単位 (t-CO ₂ /千t)	1,377.1	1,283.7		1,252.0		1,170.5 (基準年度比 ▲15%)	1,087.9 (基準年度比 ▲21%)

【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6	※7
排出係数[kg-CO ₂ /kWh]	4.23	4.23		4.23		4.23	4.23
実排出/調整後/その他	実排出で 係数固定	実排出で 係数固定		実排出で 係数固定		実排出で 係数固定	実排出で 係数固定
年度	2005	2005		2005		2005	2005
発電端/受電端	受電端	受電端		受電端		受電端	受電端

※以下の理由により、上記総括表の2016年度実績（昨年度調査）の算定結果を訂正。

- ・今年度調査で、経団連提示の「発熱量係数」・「炭素排出係数」の訂正（資源エネルギー庁「総合エネルギー統計」H30. 8. 30訂正に基づく）および2016年度実績の修正報告を反映した。

(2) 2017年度における実績概要

【目標に対する実績】

<フェーズ I (2020年) 目標>

目標指標	基準年度/BAU	目標水準	2020年度目標値
CO2排出原単位	2005年度	基準年度比 ▲15%	1,170.5 (t-CO2/千t)

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*
1,377.1 (t-CO2/千t)	1,283.7 (t-CO2/千t)	1,252.0 (t-CO2/千t)	▲9.1%	▲2.5%	60.6%

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

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

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

<フェーズ II (2030年) 目標>

目標指標	基準年度/BAU	目標水準	2030年度目標値
CO2排出原単位	2005年度	基準年度比 ▲21%	1,087.9 (t-CO2/千t)

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*
1,377.1 (t-CO2/千t)	1,283.7 (t-CO2/千t)	1,252.0 (t-CO2/千t)	▲9.1%	▲2.5%	43.3%

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = (\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{基準年度の実績水準} - \text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率【BAU 目標】} = (\text{当年度の BAU} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

【調整後排出係数を用いた CO2 排出量実績】

	2017年度実績	基準年度比	2016年度比
CO2排出量	※ 189.9万t-CO2	▲19.6%	▲3.1%

※本表は、経団連のまとめで低炭素社会実行計画の業界横断CO2排出量を把握するため経団連指定の計算表により全電源方式で試算された値。業界として採用している火力原単位方式では、調整後排出係数を用いた場合、2017年度実績174.1万t-CO2、基準年度比▲18.3%、2016年度比▲4.3%である。

(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

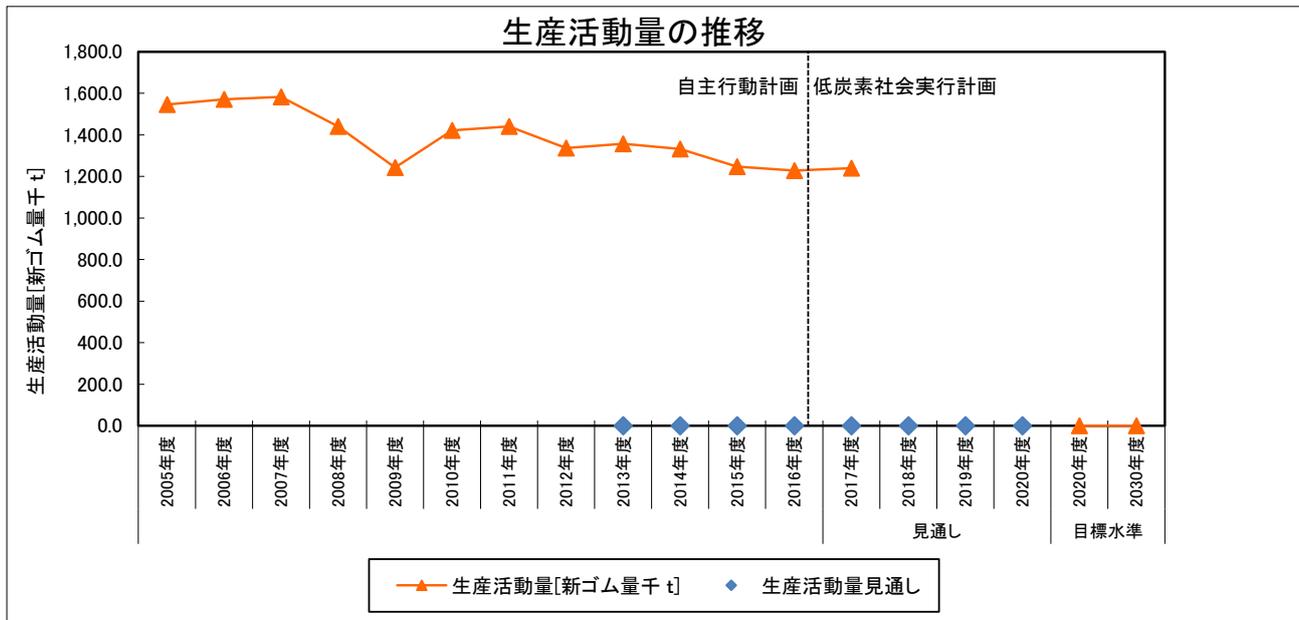
【生産活動量】

<2017年度実績値>

生産活動量（生産新ゴム量）： 1,240.6千t （基準年度比80.2%、2016年度比101.0%）

<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)

- ・ 基準年度から2007年度まで伸びていたが、2008～2009年度はリーマンショックの影響を受けて大幅に減少した。その後、2010～2012年度は景気回復の途中で震災影響などがあり増減していたが、2014年度から減少傾向となった。2017年度は国内自動車生産をはじめ関連業界の業況が改善したことから、4年ぶりに前年度比プラスとなったが、基準年度比では約2割減(▲19.8%)と引き続き低い水準である(リーマンショック時の水準(2009年度の同約2割減(▲19.7%))と同水準)。

【エネルギー消費量、エネルギー原単位】

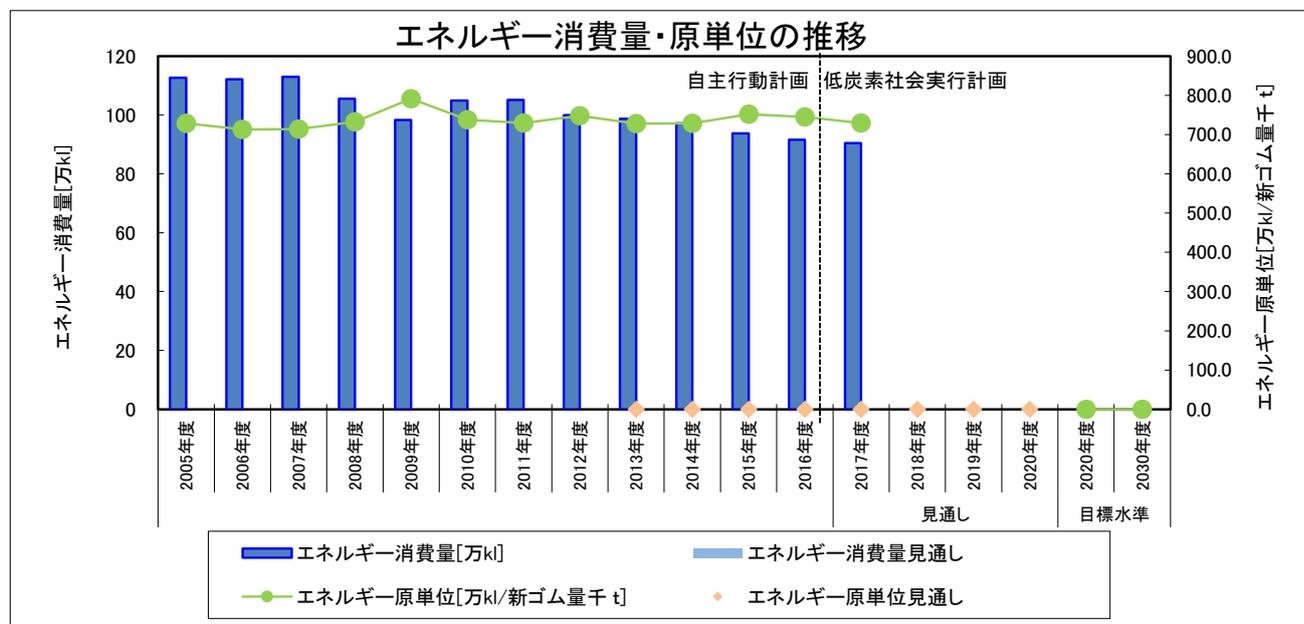
＜2017年度の実績値＞

エネルギー消費量（原油換算）： 90.4万k l （基準年度比80.3%、2016年度比98.8%）

エネルギー原単位： 729.0kl/千t （基準年度比100.1%、2016年度比97.8%）

＜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）

エネルギー消費量：

- ・2008～2012年度の増減は、生産量の増減と同様の推移であるが、2013年度は効率改善の効果により、生産が増加する状況でもエネルギー量を削減した。2014年度以降は生産の減少に伴い減少傾向であったが、引き続き取り組んでいる効率改善の効果を反映して、2017年度は生産が増加するなか、更に削減が進んだ（基準年度比▲19.7%、前年度比▲1.2%）。
- ・なお、今年度の調査から都市ガスの発熱量係数が2013年度に遡り訂正（43.78→44.98 GJ/kNm³、係数で2.7%増／経団連提示：資源エネルギー庁「総合エネルギー統計」のH30.8.30訂正を反映）された影響で、2013年度以降のエネルギー消費量が昨年度までの計算結果に比べ基準年度比で各年度約0.6%増加した*。

エネルギー原単位：

- ・エネルギー原単位について、（原単位分母の）生産量によらない固定エネルギー分（生産での予熱、段替え、起動／生産以外での試験、事務所、待機エネ等）により、生産増でエネルギー原単位は改善傾向となり、生産減では悪化する傾向にある。リーマンショック時に大幅に悪化し、その後も生産は大きく減少してきたが、効率改善を進めた結果、エネルギー原単位を維持・改善してきた。2017年度は生産量が増えてもエネルギー量を削減したことで改善率も大きく、3年連続で原単位改善となった。
- ・なお、上記の都市ガスの発熱量係数増加の影響で、2013年度以降のエネルギー原単位が昨年度までの計算結果に比べ基準年度比で各年度約0.7%悪化した*。

（*都市ガスの発熱量係数だけでなく、全てのエネルギーについて訂正前と訂正後の発熱量係数を使用した計算結果であるが、都市ガス係数の影響が非常に大きかった。）

【CO₂排出量、CO₂原単位】

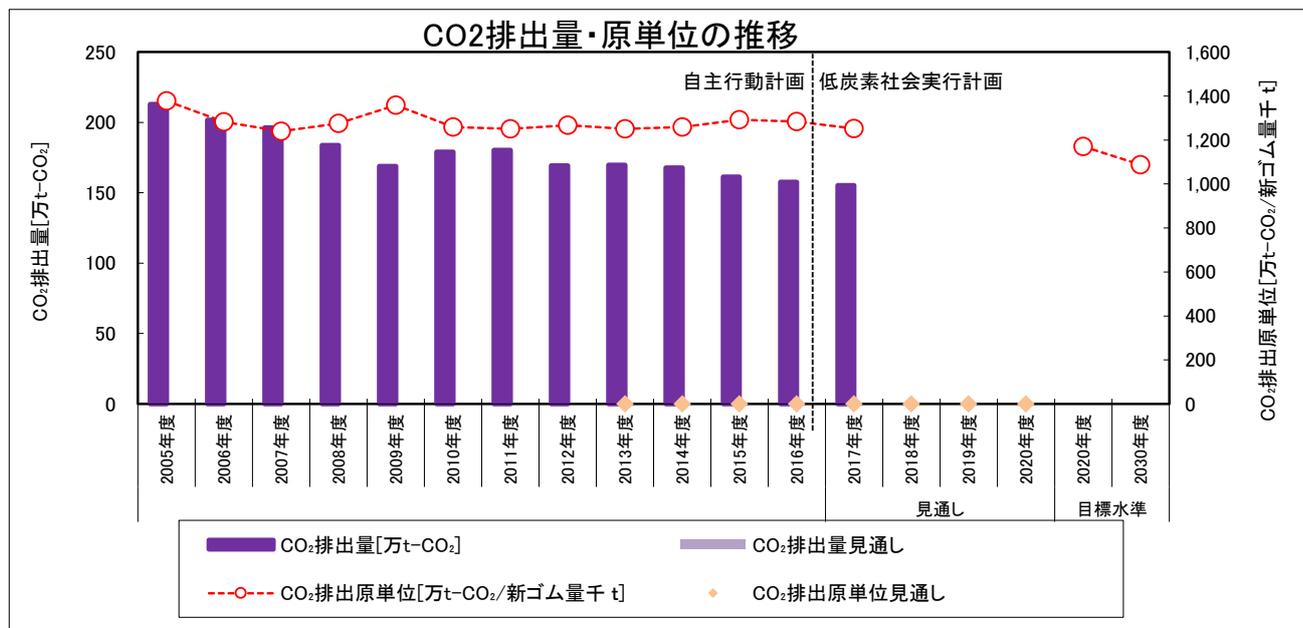
<2017年度の実績値>

CO₂排出量(排出係数:2005年度固定):155.3万t-CO₂ (基準年度比72.9%、2016年度比98.5%)

CO₂原単位(排出係数:2005年度固定):1,252.0t-CO₂/千t (基準年度比90.9%、2016年度比97.5%)

<実績のトレンド>

(グラフ)



排出係数：2005年度（実排出係数4.23 t-CO₂/万kWh 受電端）の電力固定係数

(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)

(次頁※の要因分析参照。)

CO₂ 排出量:

- リーマンショック（2008～2009年度）から景気回復（2010年度）の途中で震災影響などがあり（2011～2012年度）増減しているが、2013年度以降は燃料転換および効率改善努力、及び生産量が減少傾向となったこともあり、排出量を削減してきた。2017年度は生産量が増加したものの、更に効率化が進み、基準年度比▲27.1%と大幅な削減となっている。
- なお、都市ガスの発熱量係数が訂正（増加）された影響で、2013年度以降のCO₂排出量が昨年度までの計算結果に比べ基準年度比で各年度0.4～0.7%増加した**。

CO₂ 排出原単位:

- 目標指標のCO₂排出原単位についても、エネルギー原単位同様、生産が減少してきた中、維持・改善してきた。2017年度実績は更に基準年度比▲9.1%と、リーマンショック前の生産量（過去最高の2007年度）の時と同水準（約1割減）まで戻した。原単位の分母となる生産量が前年度より増加したこと、燃料転換と効率改善等の努力によりエネルギー量を更に削減したことで、前年度比でも▲2.5%の改善となった。
- なお、都市ガスの発熱量係数が訂正（増加）された影響で、2013年度以降のCO₂排出原単位が昨年度までの計算結果に比べ基準年度比で各年度0.4～0.8%悪化した**。

(**都市ガスの発熱量係数だけでなく、全てのエネルギーについて訂正前と訂正後の発熱量係数と炭

素排出係数を使用した計算結果であるが、都市ガス係数の影響が非常に大きかった。）

【要因分析】

(CO₂排出量)

要因	1990年度 ➤ 2017年度	2005年度 ➤ 2017年度	2013年度 ➤ 2017年度	前年度 ➤ 2017年度
経済活動量の変化		-22.1%	-9.0%	1.0%
CO ₂ 排出係数の変化		-9.6%	-0.1%	-0.3%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化		0.1%	0.2%	-2.2%
CO ₂ 排出量の変化		-31.6%	-8.9%	-1.5%

(%)or(万 t-CO₂)

(要因分析の説明)

目標設定の前提により、要因分析の算定に使用している電力係数は、基準年度（2005年度）の固定係数（実排出係数）としている。なお、経団連全体の集計用に、日本の約束草案の基準年度として2005年度と共に併記されている2013年度との比較も入れている。

【留意事項】本表は、経団連提示の計算表による対数(%)に変換した要因分析であり、実績値における対象年度との比較(%)とは数値の違いがある。

2017年度の基準年度(2005年度)比:

- ・「経済活動量（生産量）の変化」は、生産量の大幅な減少により、2割超（-22.1%）の大きなマイナス 要因となった。
- ・「CO₂排出係数（エネルギー使用量あたりのCO₂排出量）の変化」は、燃料転換が進んだことにより、1割近く（-9.6%）の削減に寄与している。
- ・「経済活動量（生産量）あたりのエネルギー使用量の変化」は、大幅な生産減により生産量によらない固定エネルギー分の影響が大きくなる中、継続的に効率改善を進めてきた結果、0.1%と僅かだがプラス要因となったが、基準年度対比、ほぼ同水準を保った。

2017年度の前年度(2016年度)比:

- ・「経済活動量（生産量）の変化」は、4年ぶりに生産が回復傾向となりプラス要因となった。
- ・「CO₂排出係数（エネルギー当たりのCO₂排出量）の変化」については、2017年度も引き続き低炭素化のため燃料転換の対策実施が報告されていることから、マイナス要因となった。
- ・「経済活動量（生産量）あたりのエネルギー使用量の変化」は、生産が若干回復した事および更なるエネルギー効率改善の努力により、エネルギー使用量を削減したため、-2.2%と削減に寄与した。

(2005年度基準としてバウンダリーを拡充したため、2004年度以前の同バウンダリーによるデータはない。)

(4) 実施した対策、投資額と削減効果の考察

【総括表】

年度	対策	投資額	年度当たりの エネルギー削減量 CO ₂ 削減量	設備等の使用期間 (見込み)
2017年度	下記※1 参照	3,139 百万円	原油換算 13,833 kl 31 千t-CO ₂	
2018年度	下記※2 参照 (12 頁)	2,231 百万円	原油換算 8,452 kl 38 千t-CO ₂	
2019年度 以降				

【2017年度の実績】

(取組の具体的事例)

※1…2017年度に実施した温暖化対策の事例、推定投資額、効果

項目	実施内容	(千円 /年度)	(千円)	(t-CO ₂ /年度)	(kl /年度)	(件/ 年度)
		効果 金額	投資 金額	CO ₂ 削減量	省エネ効果 (原油換算 削減量)	
コジェネ・生産 での燃料転換	コジェネ、発電機、生産工程(ボイラー等)における重油などの燃料をガス化(都市ガス、LNG等に転換)、動力(蒸気)を電化、再生可能エネルギー(太陽光)利用、等。	78,867	505,320	5,287	1,958	6件
高効率機器 の導入	空調・照明(Hf、LED化等)・生産設備(加硫機、成形機等)・ポンプ・ファン・コンプレッサー・モーター・トランス・冷凍機・ボイラー・温水循環設備、洗浄機、スチームトラップ等に、高効率機器・システムを導入、インバータ化、等。	324,990	1,672,950	13,140	6,188	59件
生産活動に おける省エネ	設備・機械の更新・改善・効率利用(運転方法改善、時間短縮(段取り)・設備配置・配管経路改善、整備・点検・保全、使用改善、仕様改善、保温・断熱強化、温度調節、廃熱・ドレン回収、制御運転、エア・蒸気等の漏れ対策、省エネ・不要時停止、設備集約、遮断・廃止、等)	246,834	960,876	12,860	5,687	32件
合計		650,691	3,139,146	31,286	13,833	97件

(注)参加企業への実績調査による。

※上記対策の具体的事例を当会HPに掲載している(毎年度更新)。

なお、コジェネ導入の状況と効果（実績）を以下に示す。

※コジェネ導入の状況と効果（実績）

		単位	累計 (2004年度 以前含む)	2005年度	2006年度	2007年度	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
コジェネ 新設台数(基)		基	68	11	9	2	0	2	0	1	0	0	0	0	1	1
休止台数(基)		基	-	0	1	4	12	10	8	5	3	4	4	5	7	6
稼働台数(基)		基	-	51	58	55	46	47	48	52	54	53	53	51	49	48
設置費用		百万円	23,049	4,192	4,618	888	0	1,074	0	1,550	0	0	0	0	470	250
実績	発電	10 ³ × Mwh/年	15,393	821	1,036	1,158	951	918	960	962	888	853	786	754	764	782
	蒸気	千トン/年	35,932	1,726	2,351	2,192	2,426	2,414	2,519	2,416	2,218	2,153	2,030	1,982	1,773	1,697
コジェネによる CO2削減量		万t-CO2	411.0	21.9	27.7	30.9	25.4	24.5	25.6	25.7	23.7	22.8	21.0	20.1	20.4	20.9

- (注) 1.参加企業への実績調査による。
 2.新設台数(基)は新設年度に記入(稼働年度ではない)。休止/稼働台数は年度末における台数(基)。
 実績は年度末の実績。設置費用にはESCO等の分を含む。
 3.コジェネによるCO2削減量の算定には、2005年度の固定係数(受電端)を使用。

(参考)

		単位	累計 (2004年度 以前含む)	2005年度	2006年度	2007年度	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
コジェネによる エネルギー使用 の削減量 (原油換算)		万kl/年	386.0	20.4	25.7	28.8	23.6	22.8	23.9	23.9	22.1	20.9	19.2	18.5	18.7	19.1

(注)発電量より換算。

(取組実績の考察)

○2017年度に実施した取組として、97件の事例報告があった。

- ・コジェネ・生産での燃料転換（6件）：重油からガスへの転換が進んでいる。そのほか、再生可能エネルギーの利用も報告されている。
- ・高効率機器の導入（59件）：空調、照明、生産設備等で、高効率機器・システムの導入が進められている。
- ・生産活動における省エネ（32件）：設備・機器の更新や効率利用につき、省エネ対策を含め多岐にわたり実施されている。

○コジェネ導入実績は2017年度までに累計68基となり、分散型電源として火力発電所からのCO2排出量の削減に貢献している。

【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)

※2…2018年度以降に実施予定・計画中の温暖化対策の事例、推定投資額、効果

項目	実施内容	(千円)	(千円)	(t-CO2)	(kl)	(件)
		効果金額	投資金額	CO2削減量	省エネ効果(原油換算削減量)	
生産等での燃料転換	コジェネ・ボイラー等における重油燃料のガス化、生産工程等における化石燃料使用の削減(未利用・再利用エネルギー(温水、蒸気)利用、ヒートポンプへ転換)、空調の電化等。	160,291	454,960	21,132	403	8件
高効率機器の導入	空調・照明(Hf、LED、無電極照明化等)・生産設備(加硫機等)・ポンプ・ファン・ブローア・コンプレッサー・乾燥機・温調器・冷凍機・モーター・トランス・ボイラー等に高効率機器を導入・インバーター化等する。	321,943	1,163,472	9,046	4,292	50件
生産活動における省エネ	設備・機械の効率利用(運転方法改善、時間短縮(立上げ時)、整備・点検、使用改善、仕様改善、温度調節、保温・断熱強化、消灯管理・減灯、更新・撤去、エア・蒸気等の漏れ対策、廃熱回収、等)	359,362	612,446	8,265	3,757	24件
合計		841,596	2,230,878	38,443	8,452	82件

(注)参加企業への予定(計画)調査による。

4. コジェネの導入・稼働:

※コジェネ導入の状況と効果(予定・計画)

※コジェネ導入の状況と効果(予定・計画)			(参考)
	単位	2018年度以降(予定/実施含む)	2017年度以前を含む累計(予定)
コジェネ新設台数(基)	基	4	72
休止台数(基)	基	6	-
稼働台数(基)	基	42	-
設置費用	百万円	(未定)	23,049
実績	発電	千kWh	821
	蒸気	t	1,693
コジェネによるCO2削減量	万t-CO2	21.9	432.9

(注)1.参加企業への予定(計画)調査による。

2.新設台数(基)は新設年度に記入(稼働年度ではない)。休止/稼働台数は年度末における台数(基)。

実績は年度末の実績。設置費用にはESCO等の分を含む。

3.コジェネによるCO2削減量の算定には、2005年度の固定係数(受電端)を使用。

(参考)

	単位	2018年度以降(予定/実施含む)	2017年度以前を含む累計(予定)
コジェネによるエネルギー使用の削減量(原油換算)	万kl/年	20.1	406.1

(注)発電量より換算。

○今後も継続的に排出削減を目指した取組を進めていく予定である。

○不確定要素には、今後の景気動向等による変化に対応していく必要がある場合などが想定される。

【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
高効率コジェネの稼働維持	2017年度までに 累計68基導入済み (高効率設備への更新含む) 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	・コジェネ燃料について、安定供給・ 調達価格の低減 ・国への報告等で、コジェネによる CO2削減効果に関する適切な算定 方法の採用
低炭素エネルギーへの転換、 (燃料) ・重油→ガス化など	2017年度 ○○% 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	・低炭素な燃料(天然ガス等)につい て、安定供給・調達価格の低減
低炭素エネルギーへの転換、 (再生可能エネルギー) ・太陽光発電の導入など	2017年度 ○○% 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	・設備導入の費用等について、公的 支援の活用
高効率機器導入・省エネ対策	2017年度 ○○% 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	・機器導入の費用等について、公的 支援の活用
再資源化技術(原材料の削減)	2017年度 ○○% 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	

<事例>

再生可能エネルギーの種類	内容	
太陽光発電	新社屋の屋上に太陽光発電パネルを設置（年間使用電力量の5%を発電）	新規導入
	国内4工場に太陽光発電設備設置済み(自家消費3工場(150KW、160Kw、200KW、売電1工場2000KW※関係会社保有)	
	各工場を導入し活用	継続実施
	ソーラー蓄電式 LED街路灯の増設（工場敷地内）。	
	太陽光パネル設置し、事業場使用電力の一部に利用	
	タイヤテクニカルセンターに定格出力20kWの太陽光発電を設置(2015年7月)	
	工場本館屋上に50KW太陽光発電を設置(2013年11月稼働)、全量を自社消費。	
	工場に2MW太陽光発電を設置(2014年1月稼働)、FITにより全量を電力会社へ売却。	
	構内に太陽光発電を設置(2015年度設置)、発電した電力の全量を売電	
	太陽光パネルによる発電を継続中。	
	工場屋根に太陽光パネルを設置(2014年度設置)、電力会社に売電。	
	(その他、継続実施中)	

(5) 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。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = \frac{\text{基準年度の実績水準 } 1,377.1 \text{ t-CO}_2/\text{千t} - \text{当年度の実績水準 } 1,252.0 \text{ t-CO}_2/\text{千t}}{\text{基準年度の実績水準 } 1,377.1 \text{ t-CO}_2/\text{千t} - \text{2030年度の目標水準 } 1,170.5 \text{ t-CO}_2/\text{千t}} \times 100(\%)$$

進捗率 = 60.6%

【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）

現在の進捗率は60.6%だが、2018年10月に実施した最新の見込み調査によると、2020年度の進捗率の見通しは110.3%になった。

（目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定）

上記のとおり2020年度見込み調査を行い、各社で見込まれる対策効果、生産量増減を合算した結果、2005年度比15%減の目標を達成できる見込みとなった。

具体的には、引き続き高効率機器の導入や省エネ活動および燃料転換の対策が予定されている。引き続き着実に各対策を進めて検証を行っていくこととしている。（12頁、【2018年度以降の取組予定】参照。）

（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）

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)

(6) 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。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = \frac{(\text{基準年度の実績水準 } 1,377.1 \text{ t-CO}_2/\text{千t} - \text{当年度の実績水準 } 1,252.0 \text{ t-CO}_2/\text{千t})}{(\text{基準年度の実績水準 } 1,377.1 \text{ t-CO}_2/\text{千t} - \text{2030年度の目標水準 } 1,087.9 \text{ t-CO}_2/\text{千t})} \times 100(\%)$$

進捗率 = 43.3%

【自己評価・分析】

(目標達成に向けた不確定要素)

<説明>

1. 生産量の変化

2030年度目標 (CO2排出原単位で2005年度比21%削減) の前提条件として、原単位の分母となる2030年度の実績を1,393.0千t (新ゴム量) と設定しており、これは目標設定当時の直近2013年度実績 (1,357.2千t) とほぼ同水準であるが、現時点の直近2017年度 (1,240.6千t) は2013年度比91.4%と4年間で約9%の大幅な減少となっている。

生産量 (原単位分母) の減少は、固定エネルギー分の影響により、エネルギー原単位およびCO2原単位が悪化する計算になるが、効率改善および燃料転換を進めていることから、確実に削減は進んでおり、改善の実態を示していく必要がある。

2. 都市ガス係数の変化

2030年度目標の設定時 (2014年度調査/直近2013年度実績) は経団連提示の都市ガスの発熱量係数 (40.11 GJ/kNm³) を使用して目標設定したが、今回調査 (直近2017年度実績) より経団連提示の同係数が2013年度に遡り大きくなったため (44.98 GJ/kNm³)、現時点で直近の係数を使用すると、目標設定当時の2030年度予測調査の計算結果が2005年度比で約4ポイント悪化する。燃料転換でガス化を進めており都市ガス係数の大幅な変化による影響は大きい。

3. 今後の取組・検討

今後も継続的な改善を実施し、2030年度に向けてイノベーションを推進して削減を図っていく。前提条件との乖離等についても、今後適切な検討を行っていく。

(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)

(7) 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

↓

※業界としてクレジットの取組は行わないが、参加会社での取組実績の報告について、低炭素社会実行計画の算定対象に該当する場合は、集計に反映することとしている。

【活用実績】

【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	J-クレジット
プロジェクトの概要	太陽光発電設備の導入(自治体が導入したクレジットを購入)
クレジットの活用実績	伊勢志摩サミットカーボンオフセットで償却(償却量 286 t-CO2)

取得クレジットの種別	JCM(二国間オフセット・クレジット)
プロジェクトの概要	タイ工場の省エネ設備投資(2017年2月竣工)
クレジットの活用実績	オフセット量 1,500 t-CO2

(8) 本社等オフィスにおける取組

【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~~ していない

(理由)

本社ビルが工場の敷地内にある場合が多く、生産エネルギー使用量の調査に含まれているため、エネルギー起源CO2の算定で報告済みである。そのため、業界としての目標は設定していない。なお、各社での取組は【2017年度の取組実績】(次頁)に示すとおり進められている。

【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㎡) :										
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)										
床面積あたりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /㎡)										
エネルギー消費 量 (原油換算) (万 kl)										
床面積あたりエ ネルギー消費量 (l/㎡)										

■ 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)

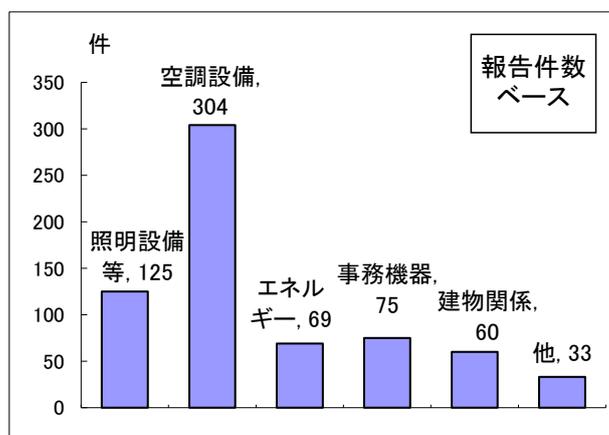
【2017年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

業務部門 (事例)		
項目	対策	実施有無
照明設備等 (125件)	高効率照明への交換(インバータ式、Hf型など)	28
	トイレ等の照明に人感センサーを導入する。	27
	照明の間引きを行う。	27
	CO2削減のライトダウンキャンペーンへの参画	15
	不使用時(昼休み、定時後など)の消灯を徹底(一斉消灯、残業時の照明許可制度など)	28
空調設備 (304件)	冷房温度を28度に設定する。	28
	暖房温度を20度に設定する。	28
	クールビズ、ウォームビズの実施(服装対策)	27
	蒸気配管の断熱強化	25
	冷暖房の運転管理を工夫	26
	インバータエアコンの設置	26
	デマンドコントロール装置の設置	24
	クーラーのコンデンサー追加による効率アップ	6
	省エネタイプの空調機へ切替	27
	氷蓄熱式空調システム、吸収式冷凍機の導入	14
	扇風機の併用(サーキュレータとして活用)	1
	空調機(エアコン)温度管理の徹底	26
	残業時間帯の空調時間を短縮する。	21
	春秋期の空調機使用停止	25
	エネルギー (69件)	太陽光発電設備の導入
風力発電設備の導入		3
業務用高効率給湯器の導入		9
電力モニタリング・デマンドコントロール設置		22
洗面所系統などの冬季以外の給湯停止		11
暖房期の冷水運転停止		7
事務機器 (75件)	高効率コピー機の導入	28
	不使用時(退社時等)のパソコンの電源OFFを徹底	28
	退社時に電気機器等をコンセントから抜く活動の徹底(待機電力削減)	19
建物・設備関係 (60件)	窓ガラスへの遮熱フィルムの貼付	21
	窓に断熱の省エネ複層ガラス(二重窓ガラス)設置	1
	外壁断熱システム	14
	屋根の遮熱・断熱塗料	1
	エレベータ使用台数の削減	13
	冬期以外の給湯停止(洗面所系統など)	10
その他 (33件)	定時退社の徹底と推進	22
	低炭素アクション(COOL CHOICE、Fun to Share)への参画	11

(計 666 件)

業務部門 (件数グラフ)



(取組実績の考察)

本社等オフィスの業務部門においても、各社で積極的に取り組んでいる。

(9) 物流における取組

【物流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~~ していない

(理由)

調査の結果、省エネ法の特定荷主となる対象会社が数社しかなく、また、特定荷主の場合も、自家物流がなく、委託物流のみで、委託先のグループ内物流関連会社も省エネ法の特定輸送事業者となっているところがなかったため、フォローアップ対象企業における調査は行っていない。また、自社で使用する燃料については、事業所ごとのエネルギー使用量に含まれている（實際上、運輸関係を分離集計することは不可能である）。

なお、各社での取組は【2017年度の取組実績】(次頁)に示すとおり進められている

【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 (万トンキロ)										
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)										
輸送量あたり CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トンキロ)										
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/トンキロ)										

■ 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

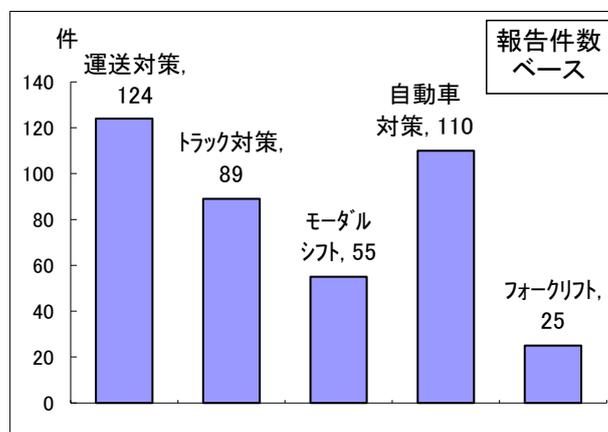
(課題及び今後の取組方針)

【2017 年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

運輸部門 (事例)	
項目 (・効果)	対策
輸送の見直し(ルート、運行等) ・ 輸送効率の向上 ・ 輸送便数の減少 ・ トラック移動ロス低減 ・ 走行(輸送)距離削減 (124 件)	混雑地域の迂回
	配送の巡回集荷(ミル克蘭)の拡大
	物流拠点の統廃合
	製品倉庫の集約化
	往復便の組み合わせ
	帰便の積荷利用
	最寄りの輸出港の活用拡大
	リーファーコンテナの利用拡大(材料輸送航空便の削減) 製品の混載を中止し、製品毎に輸送ルートを最適化
トラック輸送の積載効率向上 ・ 輸送効率の向上 ・ 輸送便数の減少 ・ 走行(輸送)距離削減 (89 件)	混載化
	特定送り先へ混載するため関連部署で発送日調整
	荷量減に対応した社外貨物との混載化
	段ボール種類の整理・統合
	梱包サイズの小型化
	輸送金型梱包の軽量化 トラック内の積み込み手法を変更(積載率の改善)
モーダルシフトの実施、拡大 ・ 低CO2走行 (55 件)	トラックから鉄道に切替え
	トラック便からコンテナ便に変更
	トラックからフェリー、内航船にシフト
	航空便利用の抑制 事前手配の徹底、緊急度の確認、得意先との納期調整等で、国際航空便より船便を優先利用
自動車に関する対策 ・ 輸送効率の向上 ・ 輸送便数の減少 ・ 低CO2走行 (110 件)	輸送車両の大型化(輸送便数の削減)
	送迎バスの小型化
	社有車の低燃費化(ハイブリッド車導入、等)
	定期的に運行する社有車の電気自動車使用
	社有車の台数削除
	アイドリングストップ運動の展開、励行
	ドライブシミュレーターを利用したエコドライブ講習
	車両管理システムの導入による急加速・急減速・速度超過を抑制し、省エネ運転を実施。
カーシェアリングの活用 タイヤ空気圧の適正化、点検サービス	
フォークリフト (25 件) ・ 低CO2走行 (計 403 件)	小型化
	燃料の変更(ガス化、電気化)

運輸部門 (件数グラフ)



(取組実績の考察)

運輸部門の対策においても、各社で積極的に取り組んでいる。

III. 主体間連携の強化

(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

主な製品の貢献事例を下記に示す（具体的内容については、次頁以降、「タイヤラベリング制度」の解説（22頁）、「LCA的観点からの評価」の表（23頁）を参照）。

	低炭素製品・サービス等	削減実績 (2006年と2012年、 2006年と2016年 データの比較)	削減見込量 (ポテンシャル) (2020年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1	低燃費タイヤ (タイヤラベリング制度)	CO ₂ 排出削減総量 = 167.4万トン = 297.2万トン		
2	自動車部品の軽量化			
3	省エネベルト			
4	各種部品の軽量化			

(当該製品等の特徴、従来品等との差異、及び削減見込み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領域)

上記「1」の算定根拠:

- ・「乗用車タイヤの転がり抵抗低減によるCO₂排出量削減効果について」（2015年1月、2018年1月にラベリング制度の効果確認として(一社)日本自動車タイヤ協会HPでCO₂削減実績データを公表）より。具体的には、乗用車用タイヤの市販用/新車用、夏用/冬用の全てを対象として、2006年、2012年、2016年のデータを収集し、『タイヤのLCCO₂算定ガイドライン』*に基づき、比較した結果となっている。

(*(一社)日本自動車タイヤ協会発行(Ver.2.0、2012年4月)：ライフサイクル全体で排出される温室効果ガスの排出量を、CO₂に換算して算定する。)

同「1」の普及率:

- ・タイヤラベリング制度では、乗用車用タイヤの市販用、夏用のみを対象としており、開始時の2010年は普及率21.7%であったが、導入8年目の2017年では、夏用タイヤの79.1%が低燃費タイヤとなり、普及拡大している。

なお、タイヤ以外の製品に関する算定も今後の検討課題として、ライフサイクル全体（原材料の調達、製品の製造・流通・使用・廃棄段階）の低炭素化に貢献する取組を進めていくこととしている。

● 低炭素製品・サービス等を通じた貢献

[主な事例]

事業名：「タイヤラベリング制度」

事業概要：2008年7月のG8洞爺湖サミットで、運輸部門におけるさらなるエネルギー効率化に関するIEA(国際エネルギー機関)の提言等を受けて、日本政府は低燃費タイヤ等の普及促進について検討を行うため「低燃費タイヤ等普及促進協議会」を発足した。タイヤ業界も参画して2009年1月から具体的対応策について集中的に議論を重ね、2010年1月に(社)日本自動車タイヤ協会自主基準として低燃費タイヤ等の性能を消費者に分かりやすく表示して低燃費タイヤ等の普及促進を図る「タイヤラベリング制度」がスタートした。

制度内容：「転がり抵抗」と「ウエットグリップ」の2つの性能について、グレーディングシステム(等級制度)に基づく表示を行い、情報提供を段階的に開始する。

開始期間：2010年(平成22年)1月以降

対象タイヤ：消費者が交換用としてタイヤ販売店等で購入する乗用車夏用タイヤ。

低燃費タイヤの定義：

- 転がり抵抗性能の等級がA以上
 - ウエットグリップ性能の等級がa~dの範囲内
- 上記2つを満たすタイヤを「低燃費タイヤ」と定義し、

「低燃費タイヤ統一マーク」(右記)を標記して普及促進を図る。

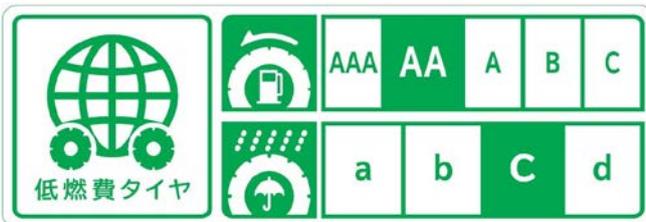


ラベル表示例

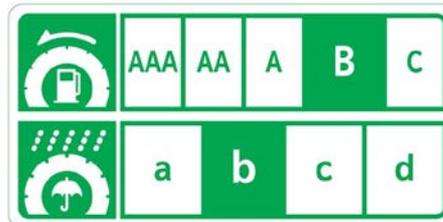
タイヤ貼付の商品ラベルやカタログ等で情報提供されます。

転がり抵抗性能
ウエットグリップ性能

●低燃費タイヤの場合



●低燃費タイヤでない場合



グレーディングシステム
(等級制度)

(単位N/kN)

転がり抵抗係数(RRC)	等級
$RRC \leq 6.5$	AAA
$6.6 \leq RRC \leq 7.7$	AA
$7.8 \leq RRC \leq 9.0$	A
$9.1 \leq RRC \leq 10.5$	B
$10.6 \leq RRC \leq 12.0$	C

(単位%)

ウエットグリップ性能(G)	等級
$155 \leq G$	a
$140 \leq G \leq 154$	b
$125 \leq G \leq 139$	c
$110 \leq G \leq 124$	d

[LCA 的観点からの評価]

主体間連携の計画に対して、調達・生産・使用・廃棄の各段階で実施の貢献事例は以下の通り。

計画の内容／実施内容		(貢献内容)	貢献段階								
<p>車両走行時のCO2削減(燃費改善)に係る貢献</p> <p>○タイヤ製品、その他の自動車部品の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・転がり抵抗の低減、軽量化等による燃費向上。 ・タイヤ空気圧の適正化、エコドライブ啓発活動の推進。 ・ランフラットタイヤの拡販等によるスペアタイヤレス化。 ・「タイヤラベリング制度」の推進。 ・部品の小型化、軽量化、エンジン用ベルトの機能向上。 											
		<ul style="list-style-type: none"> ・燃費改善→ガソリン使用量の削減 ・耐久性向上→生産・廃棄量の削減 ・生産エネルギーの削減、 ・原料(石油・天然資源)の節約 ・廃棄量の削減 									
(実施)	タイヤ	①低燃費(低転がり抵抗)タイヤの開発、生産、販売、普及促進(タイヤラベリング制度)、軽量化(原材料構成比)	使用段階								
		②適正空気圧*の普及活動(=ユーザーを対象に、タイヤの安全点検を実施)。(* エネルギーロスをなくし、燃費向上。耐久性向上になる。)									
		③ランフラットタイヤ*の開発によるスペアタイヤの削減→走行時の軽量化、タイヤ生産本数の削減。(* 空気圧が失われても所定のスピードで一定距離を安全に走行できるタイヤ。)	使用段階 生産・廃棄 段階								
		④リデュース係数の改善→タイヤのロングライフ化(長摩耗寿命化・軽量化)									
自動車 部品	<ul style="list-style-type: none"> ・軽量化(防振ゴム(材料高耐久化→小型化)、クッションパッド、エンジンマウント、自動車用ブッシュ(金属部分の樹脂化等)、自動車用トルクロッド、シール、ホース(エアクリナーホース)等 ・自動車用の軽量ドインナーシールの開発と拡販 1. 樹脂ガラスランを発泡させて30%軽量化。2. 芯材を鉄から樹脂に変更しシール材を30%軽量化。 ・自動車のエアクリナーホースの材料変更 … 軽量化 	使用段階									
	<p>省エネ関連部品の開発・供給:</p> <p>○非タイヤ製品の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工業用品稼働時の動力削減(伝動効率の高いゴムベルト等) ・各種部品となるゴム製品の軽量化、省エネ機能に対応した製品改良等。 ・断熱性建材等の開発・供給による空調電力等の低減。 ・太陽電池用フィルム等、省エネ製品用部品の開発、供給。 										
	(実施)	<table border="1"> <tr> <td>ベルト</td> <td>エコベルトの製品化 動力損失の小さい(伝動効率の高い)省エネベルト 省エネベルトの生産・販売</td> <td rowspan="5"> <ul style="list-style-type: none"> ・動力(電力・燃料)の削減 ・運行、輸送時の燃費向上→燃料使用量の削減 ・断熱性の向上→空調消費電力量の削減 ・再生可能エネルギーの普及促進 </td> <td rowspan="5">使用段階</td> </tr> <tr> <td>各種 部品</td> <td>航空機の部材(トイレ材質、等) … 軽量化 部品の軽量化によるCO2削減 樹脂パレット … 軽量化</td> </tr> <tr> <td>断熱性 建材</td> <td>屋根の遮熱塗装 硬質ウレタン(建材)、外壁断熱システム 窓用高透明熱線反射フィルム</td> </tr> <tr> <td>省エネ製品 用部品</td> <td>太陽電池用フィルム</td> </tr> </table>	ベルト	エコベルトの製品化 動力損失の小さい(伝動効率の高い)省エネベルト 省エネベルトの生産・販売	<ul style="list-style-type: none"> ・動力(電力・燃料)の削減 ・運行、輸送時の燃費向上→燃料使用量の削減 ・断熱性の向上→空調消費電力量の削減 ・再生可能エネルギーの普及促進 	使用段階	各種 部品	航空機の部材(トイレ材質、等) … 軽量化 部品の軽量化によるCO2削減 樹脂パレット … 軽量化	断熱性 建材	屋根の遮熱塗装 硬質ウレタン(建材)、外壁断熱システム 窓用高透明熱線反射フィルム	省エネ製品 用部品
ベルト	エコベルトの製品化 動力損失の小さい(伝動効率の高い)省エネベルト 省エネベルトの生産・販売	<ul style="list-style-type: none"> ・動力(電力・燃料)の削減 ・運行、輸送時の燃費向上→燃料使用量の削減 ・断熱性の向上→空調消費電力量の削減 ・再生可能エネルギーの普及促進 	使用段階								
各種 部品	航空機の部材(トイレ材質、等) … 軽量化 部品の軽量化によるCO2削減 樹脂パレット … 軽量化										
断熱性 建材	屋根の遮熱塗装 硬質ウレタン(建材)、外壁断熱システム 窓用高透明熱線反射フィルム										
省エネ製品 用部品	太陽電池用フィルム										
<p>主体間連携の強化</p> <p>各社・各事業所での取組／3R/物流の効率化/LCA的評価:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地での植樹、森林保全等の取組。 ・製品の軽量化、ロングライフ化、使用済み製品の再利用(再生ゴム技術の改良)、ボイラー燃料化等のリサイクル活動。 ・リトレッドタイヤ(更生タイヤ)の活用。 ・モーダルシフト、輸送ルート・運行方法の見直し、積載効率の向上、社有車の低炭素化(ハイブリッド社の導入等)を推進。 ・LCAの観点からタイヤを中心に定量的な評価方法を検討。サプライチェーン全体の低炭素化に貢献する取組を推進。 											
(実施)	植林保全	(民生部門の取組参照)	吸収源の保全								
	原料	リトレッド事業の展開。再生ゴム利用	・原材料削減、調達エネルギー削減	調達段階							
	原料・製品	原材料・製品の輸送時における改善活動	・輸送エネルギー削減	輸送段階							
	タイヤ (更生)	①リトレッドタイヤ(更生タイヤ)の活用によるタイヤ寿命の延長 ②再生可能資源使用タイヤの開発	<ul style="list-style-type: none"> ・生産時に資源の節約 ・生産エネルギーの削減 	生産・廃棄 段階							
	ゴム製品 (耐用化)	耐用年数の延長化(→生産量、廃棄量の削減)	<ul style="list-style-type: none"> ・原材料の削減 ・廃棄時のCO2排出抑制 								
	生産活動	<ul style="list-style-type: none"> 燃料転換(重油→天然ガス等) コージェネレーションの導入(電力・熱(蒸気)の有効利用) サーマルリサイクル(エネルギー有効利用) マテリアルリサイクル(廃棄物の有効利用) 省エネ活動、省エネ効率改善(省動力効率改善) 	<ul style="list-style-type: none"> ・生産時の化石燃料の使用削減 ・原材料の削減 ・廃棄時のCO2排出抑制 								
	タイヤ、 ゴム製品 (リサイクル)	<ul style="list-style-type: none"> 廃タイヤおよび廃棄物の社内サーマルリサイクル 廃タイヤアッシュのマテリアルリサイクル ゴム廃棄物のマテリアルリサイクル化 	<ul style="list-style-type: none"> ・石油資源の節約 ・未利用エネルギーの活用 ・廃棄時のCO2排出抑制 	廃棄段階							
	環境材料	<ul style="list-style-type: none"> 環境配慮自社基準の設定 … バイオマス原料の使用、等 樹脂化によるリサイクル可能な製品の拡大 脱ハロゲン化材料への代替 	<ul style="list-style-type: none"> ・生産時および廃棄時の環境負荷低減 	生産・廃棄 段階							
	規制物質	<ul style="list-style-type: none"> 使用材料の事前評価実施により規制物質の使用禁止(→埋立て処分におけるCO2排出量の低減) 原材料の化学物質の調査・管理の徹底 									
	環境基準	社内エコラベルの設定(環境貢献項目の基準値クリア製品)			・LCA的に各段階での貢献						
	包装材	<ul style="list-style-type: none"> 簡易包装の実施:無包装粘着テープ・簡易包装品の販売 再生材の再使用:PP再生材をサプライチェーン(ゴム製タイヤチェーン)のケースへ使用 	<ul style="list-style-type: none"> ・生産時に資源の節約 ・廃棄量の削減 								

(2) 2017年度の取組実績

(取組の具体的事例)

報告事例について、以下にまとめた。

削減貢献の段階	内容(製品・取組)	効果	削減貢献量 (2016年度)		
			実績	ポテンシャル	
調達段階	リトレッド事業の展開、再生ゴム利用	原材料・調達エネルギー削減	○	○	
生産段階	省エネ効率の改善	省動力効率改善	○	○ (事例:10%減)	
	押出生産ライン(段替えを減らすためのまとめ生産化)		○	○	
輸送段階 (スコープ3、 カテゴリー4、9)	原材料、製品の輸送段階における諸改善活動によるCO ₂ 排出量削減	輸送燃料等の削減	○ (事例: 383 t-CO ₂)	○	
使用段階 (製品の 開発・製造、普及) (*スコープ3、 カテゴリー11)	低燃費タイヤの開発、製造、販売・普及拡大*	燃費改善(自動車走行時)	○ (事例: 11,700,000 t-CO ₂)※ ※グローバルで2005年 と2017年を比較した 削減量)	○	
	タイヤラベリング制度による普及促進		○	○	
	自動車部品(軽量化)による走行段階のCO ₂ 削減		○ (事例: ハンドル製品重量: 従来比20%減)	○	
	低比重EPDMホース(軽量化目的に開発)		○ (事例: 同等特性で 従来比20% (車両あたり1kg) 軽量化)	○	
	省エネベルト(コンベアベルト)の製品化、販売拡大		動力の削減(設備稼働時)	○	○
	水素ステーション用高圧対応ホース		低炭素車の普及拡大	○	○
生産・廃棄段階	リトレッドタイヤ(使用済みタイヤの再生)	生産段階の化石燃料の使用削減	○	○	
	サーマルリサイクル(廃棄物・廃タイヤ等)	廃棄段階で未利用エネルギー活用	○	○	
廃棄段階 (*スコープ3、 カテゴリー5)	石油外天然資源タイヤ	廃棄物処理のCO ₂ 削減	○ (事例:天然97%、100%)	○	
	廃棄物量の削減*		○	○	
	脱ハロゲン化材料への代替	石油資源の使用削減	○	○	

(取組実績の考察)

各社の取組が進められており、回答事例の状況から、着実に進行中であることが分かる。

(3) 家庭部門、国民運動への取組み

【家庭部門での取組】

環境家計簿を実施（従業員・家族）…下記、【国民運動への取組】の表、グラフに含む。

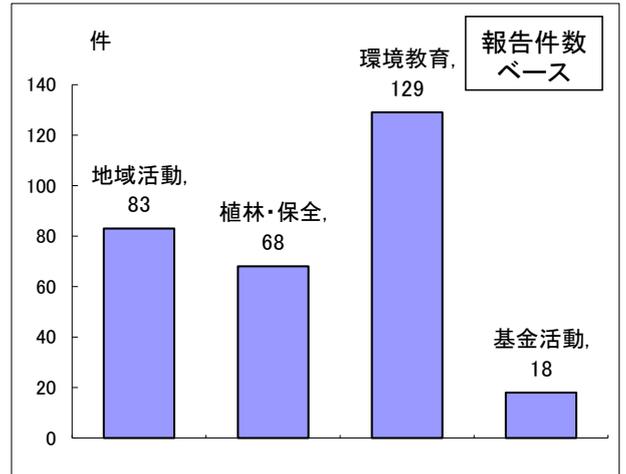
【国民運動への取組】

民生部門で以下の取組が報告されている。

民生部門（事例）	
項目	事例
地域活動 (83件)	工場周辺の清掃活動
	地域の清掃活動に協力（軍手の提供、ゴミ減量、環境保全、美化活動）
	河川・運河・農業用水の清掃（蛍の放流、地域のクリーン化等）
	水環境を守る活動（例：琵琶湖／お魚鑑賞会（従業員、地域住民）・研究活動支援）
	絶滅危惧種の保護、育成、自生地づくり（例：ヒゴタイ、カタクリ、フジバカマ、国蝶オオムラサキなど）の生物多様性保全活動
	社内のゴム廃材で製造したゴムマットを地元自治体に寄付
植林・保全 (68件)	構内樹木の維持管理
	植林活動（工場敷地内、周辺地域、他）
	苗木の提供（例：自社で育苗し、自治体・学校・各種地域団体・NPO等へ無償提供）
	日光杉オーナー制度に協力
	土地に適した樹木で「いのちを守る森の防潮堤」づくり（岩手県大槌町で植樹会）
	天然記念物（エヒメアヤメ）の保存活動（地域活動）
	下草刈りボランティア活動
	森林整備に寄付、整備のボランティア活動・イベント開催
	「森の町内会」の間伐サポーター企業に登録
環境教育 (129件)	環境家計簿を実施（従業員・家族）
	社内報で環境啓蒙
	全社員対象の環境カリキュラム導入
	環境負荷の部署で専門教育
	イントラネット上に環境学習の頁作成（従業員・家族）
	NPO「環境21の会」と協業で小・中学校で「環境教室」
	大学で環境教育（講師対応）
	工場見学受入（環境の取組）
	工場緑化・ビオトープ作り
	学校・幼稚園等でビオトープ活動（環境教育、ゴムシート提供、施工ボランティア）
森林教室等の自然に親しむイベント実施（従業員・地域住民・お客様）	
基金活動 (18件)	環境保護基金の設置（国内外への助成）
	緑の基金に協力
	売り上げ（例：低燃費タイヤ）の一部を、森林整備活動に寄付
	古切手・ベルマーク回収・古カートリッジ回収（例：ボランティアセンター等へ）
	エコキャップ運動（例：エコキャップ推進協会へ／ペットボトルのキャップ回収でキャップ2kgで役6.3kgCO2削減）

(計 298 件)

民生部門（件数グラフ）



(4) 森林吸収源の育成・保全に関する取組み

民生部門の植林・森林保全の取組リストに68件回答があり（前頁参照）、報告のあった各社の取組みについて事例紹介。

<事例>

項目	内容
森づくり事業	長野県池田町、三重県松阪市と地球環境保護活動の一環として森林作りを目的に従業員ボランティア隊を派遣。森林の間伐、枝打ち、植林作業、木工体験、食事をしながら地元交流を行った。
植林・保全	岩手県大槌町立大槌学園(小中一貫校)生徒と当社ボランティアで、2017年4月に総人員91人で731本の植樹を実施した。
地域活動	2008年からスタートした自治体、学校、各種地域団体、NPOなどへの苗木提供が2017年度で32万本を超えた。
ブナの木を植える会参加	神戸市主催の六甲山系にブナの木を植樹する活動に参加
天然記念物「エヒメアヤメ」保存活動	三原 沼田地区において 地域住民との協業で、「エヒメアヤメ」自生地の下草刈り対応を実施

<間接的に寄与する森林育成・保全活動>

項目	内容
紙の削減	紙の使用量を削減することによる間接的な森林保全活動
植林・保全	間伐材(ウッドチップ)を利用した雑草抑制・植林地の保全に活用

(5) 2018年度以降の取組予定

2018年度以降も各社での取組を推進していくこととしている。

IV. 国際貢献の推進

(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 (推計) (2016年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2020年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1	生産時の省エネ技術（コジェネレーションシステム、高効率の生産設備、生産ノウハウ等）の海外移転			
2	省エネ製品（低燃費タイヤ、省エネベルト、遮断効果製品等）の海外生産・販売拡大			
3	海外輸送によるCO2削減			

(削減貢献の概要、削減見込み量の算定根拠)

(2) 2017年度の実績

(取組の具体的事例)

国際貢献の推進として以下の取組内容（○）について、実施の報告があった事例を紹介。

○生産時の省エネ技術の海外移転（海外工場（製造プロセスの技術移転）での削減・貢献事例）。

相手国／地域	内容	削減貢献量	
		実績	ポテンシャル
グローバル	・エネルギー削減技術のグローバル共有 ・エネルギーサーベイの実施	○	○

○省エネ製品の海外生産・販売拡大（海外での製品による貢献事例）。

相手国／地域	内容	削減貢献量	
		実績	ポテンシャル
アジア、北米、欧州など	低燃費タイヤの製品化、販売拡大	○	○
ヨーロッパ	排出ガス規制ユーロ7対応自動車部品	○	○

○海外輸送によるCO2削減

相手国／地域	内容	削減貢献量	
		実績	ポテンシャル
中国・タイ・インド	製品製造移管—日本から輸送で発生するCO2削減(390kgx4300km 船便)	○	○

○公害対策に関する国際貢献（海外での公害対策で、環境技術やノウハウを活用）。

公害の種類	相手国／地域	内容	削減貢献量	
			実績	ポテンシャル
水質汚濁、大気汚染	EU、アジア、他	環境負荷低減活動を展開(グループ会社へ)	○	○

(取組実績の考察)

各社の取組が進められており、回答事例の状況から、着実に推進中であることが分かる。

(3) 2018年度以降の取組予定

引き続き各社での取組を進めていく。

(4) エネルギー効率の国際比較

国際比較については、比較できるデータを調査中である。

V. 革新的技術の開発

(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	生産プロセス・設備の高効率化		
2	革新的な素材の研究等		
3	低燃費タイヤ		
4	非タイヤ製品の高技術化		
5	再生技術		

(技術・サービスの概要・算定根拠)

【技術の概要】

1. 生産プロセス・設備の高効率化：(調達・生産・使用・廃棄段階のサプライチェーン全体で低炭素化)
2. 革新的な素材の研究等：(同上)
3. 低燃費タイヤ：(・転がり抵抗の低減／・ランフラットタイヤ性能向上／・更なる軽量化)
4. 非タイヤ製品の高技術化：(・省エネの高機能材料／・次世代用自動車部品の開発)
5. 再生技術：(・製品の再生技術(リトレッドなど)／・廃棄物の再生技術)

(2) 革新的技術・サービス開発・導入のロードマップ

技術・サービス	2016	2017	2018	2020	2025	2030
1						

(3) 2017年度の実績

(取組の具体的事例)

↓フェーズ分類 = a:研究開発、b:実証、c:実用化・普及				削減貢献量
製品	技術	フェーズ	内容	ポテンシャル
タイヤ	強靱高分子複合体による省資源タイヤ	b	産学官連携による高強度な材料の開発： タイヤ各部材を薄くすることで、タイヤ重量の軽量化、材料使用量の低減による低燃費性・省資源性を目指している。	○
自転車タイヤ	エアフリーコンセプト	b	エアフリーコンセプト(空気を入れずに樹脂を用いる技術)を使用した自転車タイヤの開発	○

(取組実績の考察)

各社の取り組みが進められており、回答事例の状況から、着実に推進中であることが分かる。

(4) 2018年度以降の取組予定

今後も研究開発を進める取組として、以下を計画している。

- 生産プロセス・設備の高効率化、革新的な素材の研究等、調達・生産・使用・廃棄段階のサプライチェーン全体で低炭素化。
- タイヤ(転がり抵抗の低減、ランフラットタイヤ、軽量化)
- 非タイヤ(省エネの高機能材料、次世代用自動車部品の開発)
- リトレッドなど製品や廃棄物の再生技術。

VI. その他

(1) CO2 以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

PFC, SF6などで代替ガス化を進めていることが報告されている。

(2) 環境マネジメント、海外事業活動における環境保全活動等

<事例>

項目		国・地域/取得時期/活動内容
国際規格	環境マネジメント ISO14001認証取得 (報告 12 社)	・グローバル162拠点
		・国内外の生産拠点を中心に2015年版への移行を進めている(国内は2017年に移行済み)
		・新たにトルコがグローバル総合認証に加入(2015年版へ移行)、32拠点となった
		・マレーシア、中国の関連会社 各1社で取得・登録済み
		・2017年度は2015年版へ改訂を完了。ISO9001と統合し、システム効率化
		・海外事業場における認証取得・維持
		・国内グループ拠点の新規認証/2015年度版への切替え/新規設立会社は3年以内に取得
		・国内は、工場、営業所、本社部門で認証取得/・海外拠点7カ所のうち、5カ所が認証取得
		・継続的に活用
		・2004年12月より
・茨城工場、本社でそれぞれ取得		
・海外5拠点で継続中(ISO14001・ISO9001)		
国際規格	エネルギーマネジメント ISO50001認証取得	・ポーランド ポズナン工場(2017年)、スペイン プエンテサンミゲル工場(2017年)
		・中国 惠州工場(2016年4月)
グローバル 環境活動	中国エリア環境会議	・中国での統括会社が6つの生産拠点をとりまとめた環境会議を開催 →中国統合の環境関連のエリア目標を設定し、目標達成に向け活動
	水資源の保全 再生可能エネルギー	・トルコ工場で工場排水の100%リサイクル装置導入(2016年末に稼働予定) ・中国・中山工場に200kW太陽光発電を導入/・タイ・天然ゴム工場にバイオマス発電の導入
	社員旅行での 環境保護活動	・社員旅行で従業員の環境に関する意識を高めるために現地の清掃活動を全員参加で実施
	環境活動	・CO2の削減、廃棄物リサイクル化、化学物質管理の目標を上げて、活動を 実施中

(3) 情報発信

<事例>

内容	発表対象	
	企業内部	一般向け
・サステナビリティレポート(日本語、英語)、ホームページ(Globalサイトおよび各国語サイト)		○
・環境報告書(Environmental Report)として、毎年ホームページへ掲載		○
・環境報告書をホームページで公開		○
・ホームページで工場周辺の清掃活動を紹介		○
・CSRレポートを毎年発行(低炭素社会実行計画に関する内容も記載情報発信)。冊子は、働く全ての人々に配布。	○	○
・2013年度から、国内の生産拠点におけるスコープ1およびスコープ2のCO2排出量原単位を「2020年度末までに2005年度比で15%削減」することを目標として取り組みを行っている。	○	○
・CO2排出量がより少ない燃料への転換をさらに押し進めるための新たな対策を実施することで、2020年度までの目標達成を目指している。	○	○
・社内報およびホームページで、一般向けに環境保全活動に関する取組事例を掲載。	○	○
・環境基本方針、推進組織、活動内容とその結果、省エネ事例	○	○
・半年ごとに海外を含む各拠点のCSR活動をホームページに掲載	○	○
・CSRレポートを公式ホームページで、詳細を公表。	○	○
・「グループ会社報告書2018」発行	○	○
・ホームページに「CSRのページ」を設置	○	○
・CSR報告書に記載	○	○
・環境報告書	○	○
・統合報告書	○	○
・社内報、イントラネットの環境HP	○	○
・環境保全事例集	○	○

VII. 国内の事業活動におけるフェーズⅠ、フェーズⅡの削減目標

【削減目標】

＜フェーズⅠ（2020年）＞（2012年2月策定）

CO₂排出原単位を2005年度に対して15%削減する（生産活動量は「新ゴム消費量（重量）」を採用）

＜フェーズⅡ（2030年）＞（2015年1月策定）

CO₂排出原単位を2005年度に対して21%削減する（同上）

【目標の変更履歴】

＜フェーズⅠ（2020年）＞

＜フェーズⅡ（2030年）＞

【その他】

（1） 目標策定の背景

- ・2020年度目標：策定の検討時（2011～2012年）は、リーマンショックからの回復期に東日本大震災が起きた直後で、将来の電力係数の動向や業界の生産見通しを予測することが難しい状況だったが、引き続き対策を実施することとして、2020年度目標を策定した（業界の努力を的確に反映させるため、電力係数は基準年度（2005年度）の実排出係数で固定係数としたうえで、コージェネによる対策を含めた今後の燃料転換や省エネ等による改善を見込んだ）。
- ・2030年度目標：2014年に経団連からの呼びかけに応じてフェーズⅡとして2030年度の目標を設定した際は、参加会社の予測調査（2014年8月実施）による積み上げ結果（2030年度生産量の前提1,393.0千t（新ゴム量、基準年度比90%）、コージェネによる対策や省エネ・燃料転換等を継続実施）に基づき策定した。

（2） 前提条件

【対象とする事業領域】

算定範囲は工場・事業場

【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＞

- ・2020年度の見通しは目標設定時に予測が難しく、過去のトレンド等を参考に今後の省エネ努力等を見込み、原単位目標を設定した（原単位▲15%の場合、上記トレンド上の生産量は基準年度（2005年度）に相当し、策定当時は妥当とみていた）。
- ・2030年度の目標は、生産量1,393.0千t（新ゴム量）（＝基準年度比90%）の前提条件を置いている。

＜設定根拠、資料の出所等＞

- ・業界調査、経団連提示による標準発熱量係数・炭素（CO₂）排出係数（うち、電力のCO₂排出係数は2005年度の固定係数を採用）

【その他特記事項】

- ・2020年度目標、2030年度目標ともに、業界努力を的確に反映させるため、以下の前提を置いている。
 - コージェネ設置等によるCO₂排出削減の効果が適切に評価可能な火力原単位方式による算定方法を採用したうえで、目標値の削減を目指す。
 - 2005年度を基準年度として、電力排出係数は実排出係数で2005年度（0.423kg-CO₂/kWh）の固定係数を 使用。
- ・2030年度目標では、目標指標CO₂排出原単位の分母として以下の生産量を前提条件としている。
 - 2030年度生産量：1,393.0千t（新ゴム量）
- ・実行する上では、情勢の変化や取組み状況に応じて、目標値を見直していくこととする。

(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】

目標指標としてCO2排出原単位を選択している。理由は、高効率の国内生産を進めていくことにより、海外へも技術貢献ができるので、地球全体のCO2削減につながると考えるためである。今後の景気動向や産業構造変化などの見通しが不確実な状況の中、効率改善等による業界努力を継続していくための指標とした。

【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>

- ・目標設定時には、上記(3)【目標指標の選択理由】にあるとおり、見通しが不確実の中でも効率改善等の削減努力を進めていくため、最大限の目標水準とした。
- ・その後も、最大限の省エネ努力を継続したことにより、CO2削減量は基準年度比▲27.1%までできているが、生産量が同▲20%近く落ち込んでいるため、固定エネルギーの影響が大きく、原単位は9%削減にとどまっている。2016年に各社に対して実施した見込み調査でも、ぎりぎりの達成レベルであることを確認している。従って、2030年度も含め、現時点においても最大限の水準と認識している。

【BAUの定義】 ※BAU目標の場合

<BAUの算定方法>

<BAU水準の妥当性>

<BAUの算定に用いた資料等の出所>