

経団連 カーボンニュートラル行動計画
2022 年度フォローアップ結果 個別業種編

**2050 年カーボンニュートラルに向けた日本自動車工業会・
日本自動車車体工業会業界のビジョン（基本方針等）**

業界として2050年カーボンニュートラルに向けたビジョン（基本方針等）を策定しているか。

業界として策定している

【ビジョン（基本方針等）の概要】

21 年 4 月策定

（将来像・目指す姿）

- ・自工会は 2050 年カーボンニュートラルに全力でチャレンジ
- ・2050 年カーボンニュートラルは、画期的な技術ブレークスルーなしには達成が見通せない大変難しいチャレンジであり、安価で安定したカーボンニュートラル電力の供給が大前提であるとともに、政策的・財政的措置等の強力な支援が必要

（将来像・目指す姿を実現するための道筋やマイルストーン）

業界として検討中
（検討状況）

業界として今後検討予定
（検討開始時期の目途）

今のところ、業界として検討予定はない
（理由）

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会のカーボンニュートラル行動計画

フェーズⅡ

		計画の内容
1. 国内の事業活動における2030年の目標等	目標・行動計画	2030年目標値<総量目標> 463万t-CO ₂ (13年比▲38%)とする。 ※受電端ベース。 ※取り巻く情勢及び取組み状況に応じて、自ら目標値を見直していく。
	設定の根拠	2030年の産業規模としては、2019年度四輪生産台数949万台に、2016年度から21年度までの平均経済成長率0.9%を乗じ、1,047万台と想定。 2030年BAUは706万t-CO ₂ (注1)、今後の省エネルギー取組み、電力係数の改善(0.25kg-CO ₂ /kWh)による削減を見込んでいる。 注1: 次世代車生産によるCO ₂ 増87万t-CO ₂ を含む。これはクリーンディーゼルを除く次世代車普及率70%を見込んでいる。
2. 主体間連携の強化 (低炭素・脱炭素の製品・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)		自動車の燃費改善・次世代車の開発・実用化による2030年のCO ₂ 削減ポテンシャルは、2,379万t-CO ₂ なお、運輸部門のCO ₂ 削減には、燃費改善、交通流の改善、適切な燃料供給、効率的な自動車利用など、CO ₂ 削減のために自動車メーカー、政府、燃料事業者、自動車ユーザーといったすべてのステークホルダーを交えた統合的アプローチを推進すべきである。また、次世代車の普及には自動車メーカーの開発努力とともに、政府の普及支援策が必要である。
3. 国際貢献の推進 (省エネ技術・脱炭素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)		○ 次世代車の開発・実用化による2030年のCO ₂ 削減ポテンシャル 2030年の世界市場(乗用車販売9,600万台)をIEAの資料を用いて、海外市場次世代車比率について29~40%においた。全世界での削減ポテンシャルは1.9億t~3.1億t-CO ₂ 。そのうち、自工会メーカーの削減ポテンシャルは約4000万t~約7000万t-CO ₂ と試算。 ○ 海外生産工場でのCO ₂ 削減ポテンシャル 自工会会員各社は海外生産工場でも国内工場と同様に省エネ対策を実施した場合、削減ポテンシャルは約339~346万t-CO ₂ と試算。 <IEAによる生産台数予測値及び日系メーカー海外生産シェア実績より試算>
4. 2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術の開発 (含 トランジション技術)		・Wet on Wet 塗装、アルミ鑄造のホットメタル化に加え、再生可能エネルギーの拡充、ヒートポンプの活用(未利用熱活用)を図る。 ・車両については、従来車の燃費改善とともに、次世代自動車の開発・普及、ITSの推進に最大限取り組む
5. その他の取組・特記事項		

自動車製造業における地球温暖化対策の取組み

2023年 3月 9日

一般社団法人 日本自動車工業会
一般社団法人 日本自動車車体工業会

I. 自動車製造業の概要

(1) 主な事業

主な事業 四輪車・二輪車および同部品の製造およびそれにかかる研究開発等。
トラック・バスの架装物の製造。

※2008年度より、一般社団法人日本自動車工業会（以下、自工会）と
一般社団法人日本自動車車体工業会（以下、車工会）、2団体のCO₂を統合して取組を推進している。

(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	326事業所 ※1	団体加盟 企業数	222社	計画参加 企業数	56社 (25%)
市場規模	25.0兆円 ※1	団体企業 売上規模	18.2兆円 ※2	参加企業 売上規模	17.9兆円 ※2
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	273万kl

出所：

※1 経産省工業統計調査（2019年）

※2 自動車製造の生産金額（経産省生産動態統計調査）に車工会売上高（委託分除く）を足し合わせた2021年度の売上高

(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）】

エネルギー消費量

【生産活動量を表す指標の名称、それを採用する理由】

生産金額（兆円）。

製品の種類が多岐にわたり、製品により重量・形態などが異なるため、単位数量当たりの原単位を算出するのが困難であり、生産額を指標としている。

【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)

重複が無いことを確認済

□ 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>

【その他特記事項】

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 (1990年度)	2020年度 実績	2021年度 見通し	2021年度 実績	2022年度 見通し	2030年度 目標
生産活動量 (単位:兆円)	18.2	18.2		18.2		
エネルギー 消費量 (単位:万kl)	496	271		273		
電力消費量 (億kWh)						
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	990 ※1	522 ※2	※3	520 ※4	※5	463 ※6
エネルギー 原単位 (単位:万kl/ 兆円)	27	15		15		
CO ₂ 原単位 (単位:万t-C O ₂ /兆円)	54	29		29		

【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6
排出係数[kg-CO ₂ /kWh]	0.417	0.439		0.434		0.25
基礎排出/調整後/固定/業界指定						
年度	1990	2020		2021		2030
発電端/受電端	受電端	受電端		受電端		受電端

(2) 2021年度における実績概要

【目標に対する実績】

＜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排出量	2013	▲38%	463万t-CO2

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2020年度 実績	2021年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2020年度比	進捗率*
747万t-CO2	522万t-CO2	520万t-CO2	▲30%	▲0.4%	80%

* 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(%)

【調整後排出係数を用いたCO₂排出量実績】

	2021年度実績	基準年度比	2020年度比
CO ₂ 排出量	521万t-CO ₂	▲30%	▲0.4%

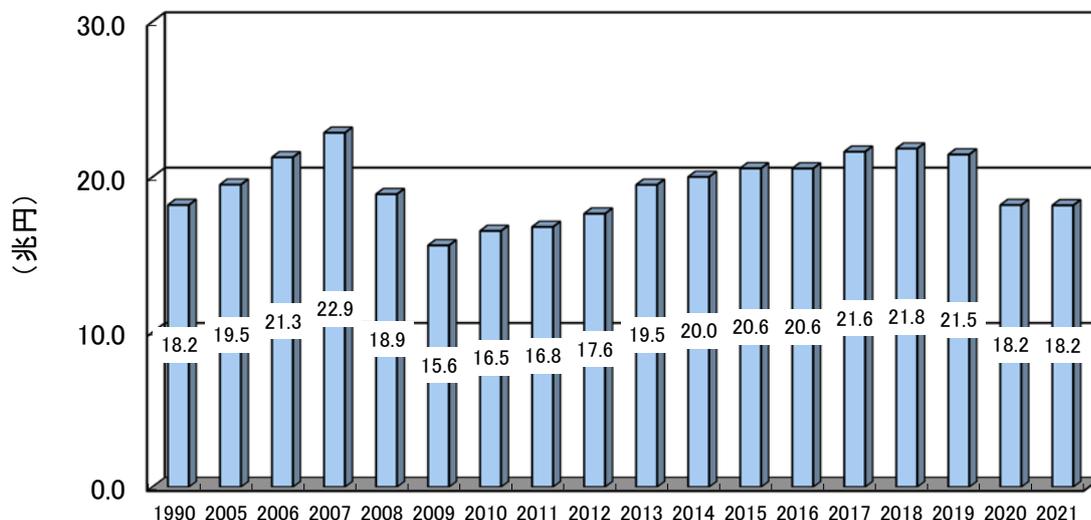
(3) BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況

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
高性能ボイラーの導入	2021年度 ○○% 2030年度 100%	
高性能工業炉	2021年度 ○○% 2030年度 100%	
高効率冷凍機	2021年度 ○○% 2030年度 100%	

(4) 生産活動量、エネルギー消費量・原単位、CO₂排出量・原単位の実績

<2021年度実績値>

生産活動量（単位：兆円）：18.2（基準年度比100%、2020年度比±0%）



(過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察)

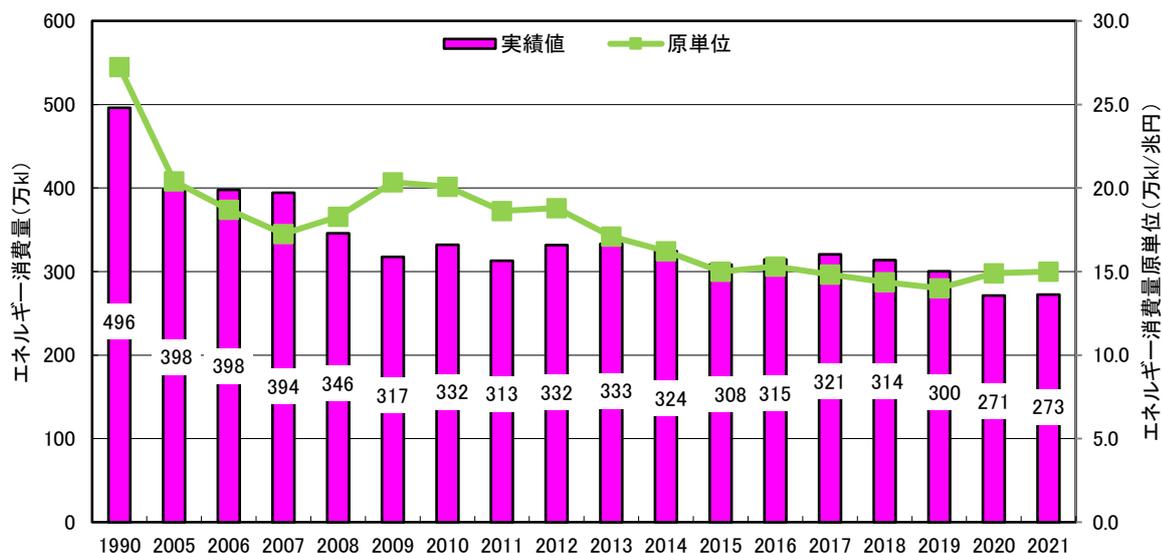
1990年から2007年まで生産活動は緩やかに増加していたが、リーマンショックの影響により、2008年・2009年は大幅に減少した。以降は持ち直し、増加傾向が続いていたが、2020年度は新型コロナウイルス、部品供給不足による操業停止による影響で大幅に減少した。

【エネルギー消費量、エネルギー原単位】

<2021年度の実績値>

エネルギー消費量（単位：万k1）273（基準年度比▲45%、2020年度比+1%）

エネルギー原単位（単位：万k1/兆円）：15（基準年度比▲45%、2020年度比±0%）



(過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察)

エネルギー消費量は1990年度から大幅に改善。また2009年以降横ばいが続いているが、生産台数減少により微減。燃費性能に優れた次世代車や自動運転技術等の普及による高付加価値化の車両は増加しており、会員会社の省エネ努力が表れている。

【CO₂排出量、CO₂原単位】

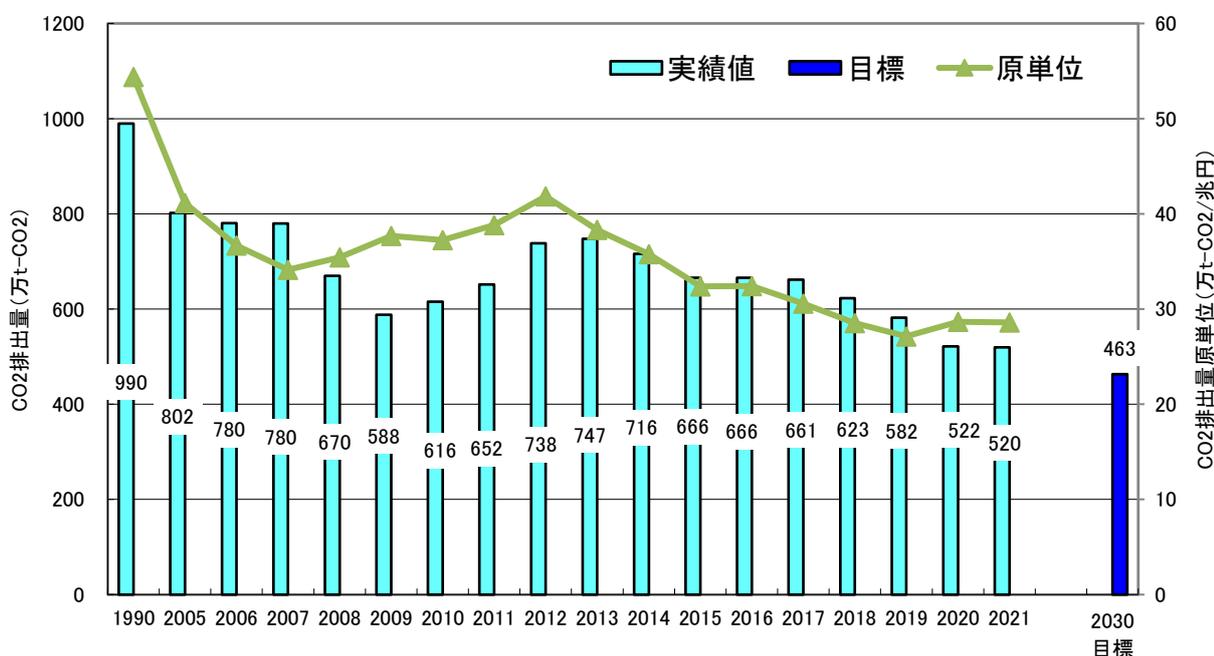
<2021年度の実績値>

CO₂排出量 (単位：万t-CO₂ 電力排出係数：0.434kg-CO₂/kWh)：520

(基準年度比▲48%、2020年度比▲0.4%)

CO₂原単位 (単位：万t-CO₂/兆円 電力排出係数：0.434kg-CO₂/kWh)：29

(基準年度比▲47%、2020年度比±0%)



電力排出係数：0.436kg-CO₂/kWh

(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は1990年度から大幅に改善。2008年にリーマンショックで落ち込んだが2010年以降は回復基調。加えて2011年の震災による電力係数悪化でCO₂増加。原単位も一時悪化していたが、現在は改善に向かっている。

【要因分析】

(CO₂排出量)

要因	1990 年度 ➤ 2021 年度	2005 年度 ➤ 2021 年度	2013 年度 ➤ 2021 年度	前年度 ➤ 2021 年度
経済活動量の変化	-1	-46	-44	0
CO ₂ 排出係数の変化	-33	-36	-102	-5
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	-436	-201	-82	3
CO ₂ 排出量の変化	-470	-283	-228	-2

(万t-CO₂)

(要因分析の説明)

前年度比では、新型コロナウイルス、部品供給不足による操業停止による影響で経済活動量が大幅減少。トータルCO₂も大幅に削減。

基準年度と比較すると、2021年度の経済活動量はほぼ横ばいだが、CO₂排出係数の改善で33万 t-CO₂削減、会員会社の継続的な省エネ努力で436万 t-CO₂削減となり、トータルで470万 t-CO₂の削減となった。

(5) 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)
2021 年度	設備改善	7,395 百万円	3.2 万 t-CO ₂	
	運用改善	2,806 百万円	5.2 万 t-CO ₂	
	その他	416 百万円	0.3 万 t-CO ₂	
2022 年度 以降	設備改善	8,115 百万円	2.5 万 t-CO ₂	
	運用改善	1,837 百万円	0.8 万 t-CO ₂	
	その他	161 百万円	0.5 万 t-CO ₂	

【2021 年度の実績】

(取組の具体的事例)

設備改善⇒蒸気レス化・エアレス化、エア漏れ低減、エアブロー短縮、LED化等

運用改善⇒非稼働時エネルギー低減、不要時の停止、生産性向上、ライン集約・停止等

その他⇒オフィスでの省エネ、ESCO事業等

(取組実績の考察)

- ・ 2005年度以降、各社取組により約160万 t-CO₂を削減。

【2022 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)

- ・ 自工会・車工会会員会社の投資予定額は101, 13億円。ただし景気や売上動向により増減する可能性がある。

(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。

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

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

進捗率 = (計算式)

=80%

【自己評価・分析】 (3段階で選択)

<自己評価とその説明>

目標達成が可能と判断している

(現在の進捗率と目標到達に向けた今後の進捗率の見通し)

(目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定)

(既に進捗率が2030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)

- ・ 今回、現状より高い目標に見直した。
- ・ 2030年度目標は、生産台数を1,047万台、次世代車の導入比率70%を想定しているが、2021年度の実績は、部品供給不足による工場稼働停止により755万台とかなり少ないことや、グリーン成長戦略(2035年電動車100%)を踏まえると次世代車の導入比率は当初の想定よりも増加傾向(かつ次世代車の製造時におけるCO2排出量は内燃機関車より増加するものと想定)であるため、CO2排出量は2021年度よりも増加することが考えられる。

(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)

(7) クレジットの取得・活用及び創出の状況と具体的事例

【業界としての取組】

- クレジットの取得・活用をおこなっている
- 今後、様々なメリットを勘案してクレジットの取得・活用を検討する
- 目標達成が困難な状況となった場合は、クレジットの取得・活用を検討する
- クレジットの取得・活用は考えていない
- 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組を検討する
- 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組は考えていない

【個社の取組】

- 各社でクレジットの取得・活用をおこなっている
- 各社ともクレジットの取得・活用をしていない
- 各社で自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をおこなっている
- 各社とも自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をしていない

【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	

創出クレジットの種別	
プロジェクトの概要	

(8) 非化石証書の活用実績

非化石証書の活用実績	
------------	--

(9) 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

(理由)

2013年度より、本社部門等のオフィス及び研究所まで、バウンダリーを拡大。生産部門とあわせて削減努力をしているため、オフィス部門も内数として扱っている。

【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)

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 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 /m 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/m ²)									

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)

【2021 年度の取組実績】

（取組の具体的事例）

（取組実績の考察）

(10) 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

(理由)

自動車業界は運輸部門においても、モーダルシフトをはじめ最大限の省エネ努力をしており、今後の更なる削減が困難となっている。以上から、目標設定は困難だが、引き続きモーダルシフトや共同輸送等による輸送効率向上を進め、削減に向けて取り組んでいきたいと考える。

【エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績】

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
輸送量 (万トンキロ)	809,130	776,908	745,103	757,783	783,971	788,008	735,819	673,229	662,612
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)	83.6	80.7	76.7	78.7	79.9	77.7	73.1	65.4	64.0
輸送量あたり CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トンキロ)	0.103	0.104	0.103	0.104	0.102	0.099	0.099	0.097	0.097
エネルギー消費量 (原油換算) (万 kl)	30.6	29.5	28.1	28.8	29.2	28.4	26.7	23.9	23.4
輸送量あたりエネ ルギー消費量 (l/トンキロ)	0.038	0.038	0.038	0.038	0.037	0.036	0.037	0.035	0.035

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)

【2021 年度の取組実績】

（取組の具体的事例）

（取組実績の考察）

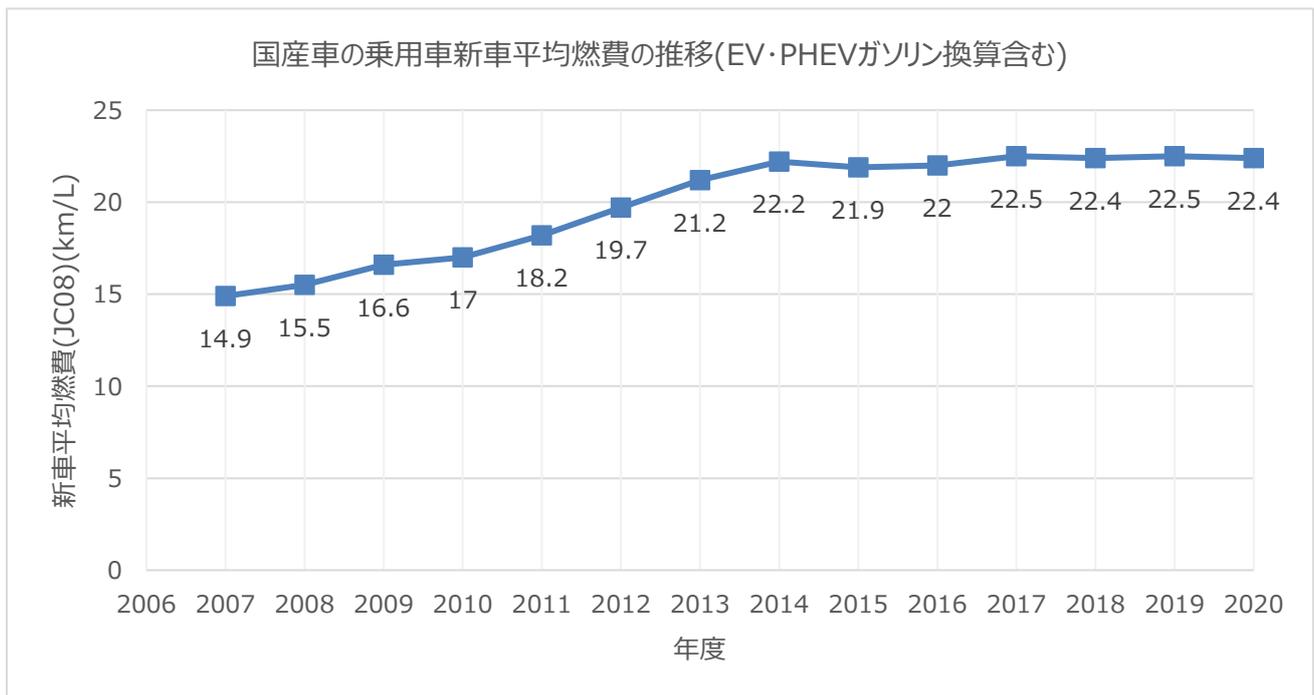
III. 主体間連携の強化

(1) 低炭素、脱炭素の製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠

	低炭素、脱炭素の製品・サービス等	削減実績 (推計) (2020年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1	次世代車・燃費改善	640.1万t-CO2	2,379 万t-CO2
2			
3			

(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)

- ・自動車燃費改善、次世代車の開発・実用化により、運輸部門でもCO2削減に貢献。
- ・CO2削減ポテンシャルは地球温暖化対策計画策定時に試算し、2,379万t-CO2。



・次世代自動車（乗用車）の国内販売台数の推移

(台)

年度	ハイブリッド車 (HEV)	プラグイン ハイブリッド車 (PHEV)	電気自動車 (BEV)	クリーン ディーゼル車 (CD)	燃料電池車 (FCEV)
2009	452,202	0	1,587	3,525	0
2010	447,840	0	6,983	10,665	0
2011	631,335	3,742	11,226	11,861	0
2012	857,240	13,178	13,911	55,513	0
2013	1,015,356	12,972	15,594	78,384	0
2014	1,008,835	14,714	15,472	100,070	102
2015	1,144,511	14,997	13,283	154,121	494
2016	1,341,107	13,847	13,201	147,859	1,203
2017	1,380,133	34,102	23,795	158,183	661
2018	1,450,907	21,099	23,049	177,933	603
2019	1,423,249	17,054	19,417	165,885	707
2020	1,401,593	16,695	14,385	153,961	1,545
2021	1,390,745	26,977	24,981	141,975	1,997

日本自動車工業会調

(2) 2021年度の取組実績

(取組の具体的事例)

- ・自工会会員会社は継続的な技術開発により、新車燃費の向上に不断の努力を行っている。
- ・具体的には新車販売乗用車の平均燃費は過去10年以上にわたり概ね向上を続けているが、2017年以降は横ばいとなっている。

(取組実績の考察)

- ・2014年度には、究極のエコカーとされるFCEVも市販化。各社が積極的に次世代車（HEV等）を投入、販売・保有増に伴い実走行燃費ともに顕著に改善している
- ・自工会会員各社は、燃費の良い車を市場に供給することで、運輸部門のCO2排出量の削減に貢献。
- ・今後はユーザーニーズに応えるために製品の多様性を確保しつつ、より良燃費の車両や電動車等への新車代替が必要。

(3) 家庭部門、国民運動への取組み

【家庭部門での取組】

【国民運動への取組】

取組事例	取組社数※
○クールビス・ウォームビスの徹底 ・クールビス・ウォームビスの実施 ・クールビスの取組みを社内・関係会社に向けて展開 ・温湿度計モニタリングによる空調調整 他	21
○エコ通勤の推奨 ・工場・会社と最寄り駅間の通勤バスを運行し、公共交通利用推進 ・事業所や社宅に充電設備を設置の上、電動車両通勤者に手当てを支給 ・フレックスや半日有給休暇の導入により、オフピーク通勤に貢献 他	16
○アイドリングストップの推進 ・自社・社有車全てアイドリング搭載車 ・物流業者への構内アイドリングストップ依頼 ・自動アイドリングストップ技術、電動化技術の開発と市販化 他	17
○教育・啓発 ・ISO14001での教育啓発、リーフレット配布、e-learning実施 ・新入社員向け環境教育や環境法令研修等の実施 ・ペーパーレス活動（従来比9割減） 他	21
○植林・緑化活動 ・植林・植樹・除伐等の森林保全活動の実施 ・生産拠点における緑地整備、生物多様性活動 他	17
○グリーン購入の推進 ・「グリーン調達ガイドライン」を策定して全サプライヤー殿に説明会実施 ・社内発注システムで文具・紙などの品目別に環境対応製品を明記し推奨。 ・車ごとの燃費・排ガス・リサイクル・環境負荷物質など環境性能開示 等	16
○環境家計簿の利用推進 ・環境家計簿の利用推奨（提出でエコポイント付与） ・環境家計簿（エコライフノート）の積極配布、社内イントラ掲載 他	6
○ その他 ・子ども達のもとを訪れる出前型の環境教育プログラム「環境ワゴン」 ・ライトダウン啓発シールを配布し、家庭での取組みを呼びかけ ・在宅勤務やオンライン会議を活用した移動に伴うCO2排出削減の推進 他	10

※22社の取り組み。

(4) 森林吸収源の育成・保全に関する取組み

- ・(国内)・植林、森林整備活動(間伐)、工場内緑地保全活動、防潮堤植樹、希少種の保全活動
例:植樹累計1,200万本、敷地内300ha森林管理、社有林20万㎡保全活動予定 など
- ・(海外)・植樹(インドネシア、タイ、フィリピン、ベトナム、中国、パキスタン、等)
例:中国967ha植林、インドネシア25,000本植林、フィリピン100ha植林予定 など

(5) 2022年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

モータのインバータ化

高効率冷凍機

高性能ボイラー導入

燃料のガス転換

高性能工業炉

LED導入

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

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) (2021年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1	次世代車による削減累積	7,682 万 t	
2	海外事業所での削減	12.9 万 t	
3			

(削減貢献の概要、削減貢献量の算定根拠)

1 ハイブリッド車 (HEV) が海外で販売され始めた2000 年から直近の2021年までの期間における従来ガソリン車と電動化車両 (HEV, EV, PHEV, HFCV) によるCO2 排出量の差を積算した。

2 会員各社の海外生産拠点等の事業所での削減実績 (2021年)

(2) 2021年度の取組実績

(取組の具体的事例)

国内で実施している省エネ事例の海外展開

設備改善⇒蒸気レス化・エアレス化、エア漏れ低減、エアブロー短縮、LED化等

運用改善⇒非稼働時エネルギー低減、不要時の停止、生産性向上、ライン集約・停止等

その他⇒オフィスでの省エネ、ESCO事業等

(取組実績の考察)

海外のエネルギー・地域の実情に合わせた省エネ事例を展開している。

(3) 2022年度以降の取組予定

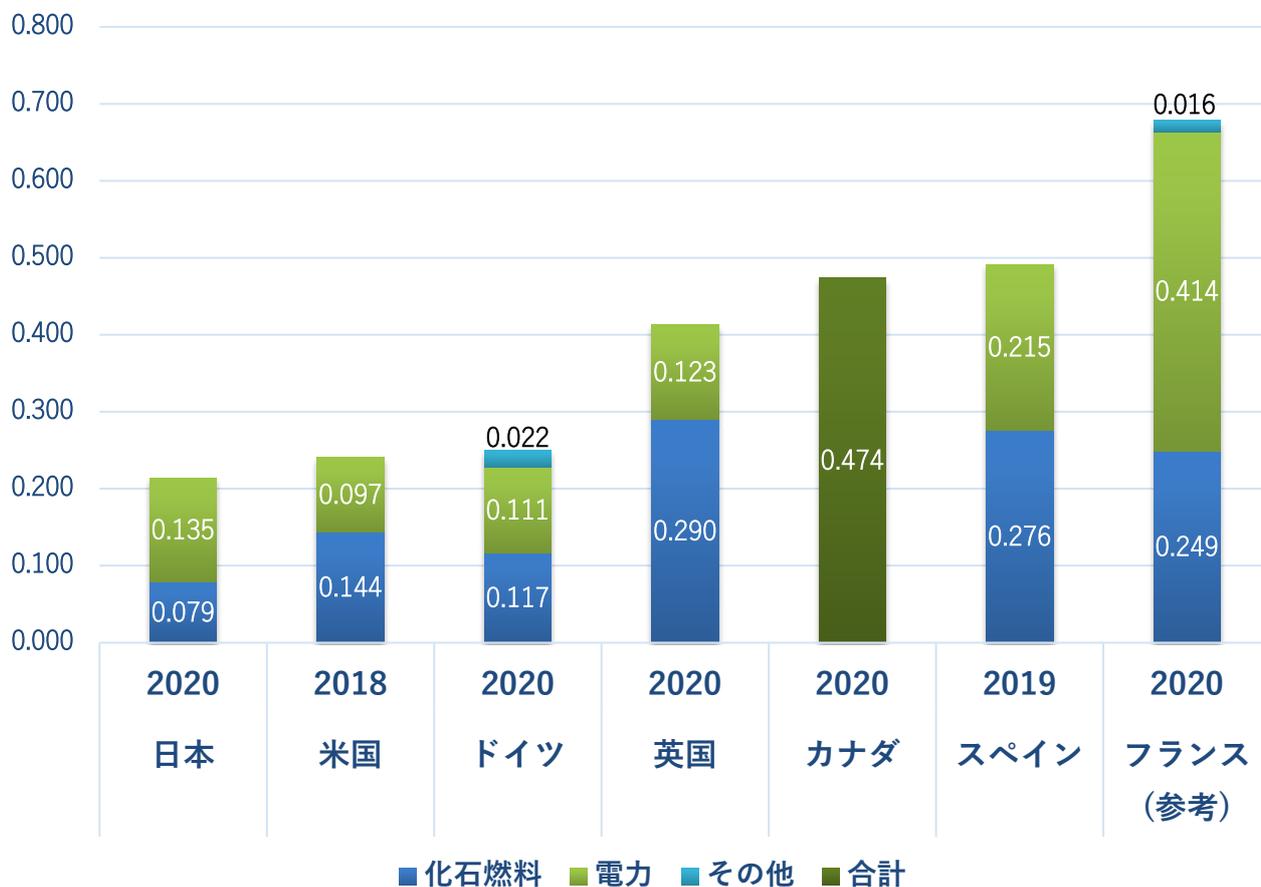
(2030年に向けた取組)

引き続き、国内省エネ事例の海外展開、太陽光発電や風力発電等の再生可能エネルギー設備の更なる拡充と利用拡大

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

(4) エネルギー効率の国際比較

自動車業界の生産額当たりのエネルギー消費量(TJ/百万ドル)



(出典) エネルギー経済研究所による調査

日本の自動車産業の生産額当たりのエネルギー消費量は最も低い水準にある。特に化石燃料由来の生産額当たりのエネルギー消費量は、各国と比較して高い効率を誇っている。一方で、電力由来のエネルギー原単位では他国との効率差は遜色のないレベルとなっている。

V. 2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術(*)の開発

*トランジション技術を含む

(1) 革新的技術(原料、製造、製品・サービス等)の概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠

	革新的技術	導入時期	削減見込量
1	ドライブース採用		
2	人感ノズル空調		
3	蓄電池設置		

(技術の概要・算定根拠)

- ・ドライブース採用
塗料回収時に水を使用しない為、廃水が発生しない。
- ・人感ノズル空調
センサーにより人がいる箇所だけ空調を行う
- ・蓄電池設置
再エネ利用時の安定性に寄与するため、HEVやBEVの中古バッテリーを活用する

(2) 革新的技術(原料、製造、製品・サービス等)の開発、国内外への導入のロードマップ

	革新的技術	2021	2025	2030	2050
1					
2					
3					

(3) 2021年度の実績

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(4) 2022年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

VI. その他

(1) CO₂以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

【2021年度】

- ・自工会ではカーエアコン機器に使用する冷媒に対し、2020年度における国内向け出荷台数（乗用車）の年間加重平均GWP値を850に低減する目標とする自主行動計画を定めた、2020年度目標を上回るGWP値654であった。2023年度の目標達成にむけて一層の削減を推進していく。

【フェーズ I 全体】

2016年以降、段階的に低GWP冷媒の導入に切り替えが進められている。

VII. 国内の事業活動におけるフェーズⅡの削減目標

【削減目標】

<2030年> (2022年10月策定)

排出総量を463万t-CO₂ (13年比▲38%) とする

【目標の変更履歴】

<2030年>

2015年3月～ 662万t

2016年10月～ 616万t

2022年10月～ 463万t

【その他】

(1) 目標策定の背景

(2) 前提条件

【対象とする事業領域】

自動車・二輪・同部品を製造する事業所及び商用車架を行う事業所、自動車製造に関わるオフィス・研究所。

【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>

2019年度四輪生産台数949万台に、2016年度から21年度までの平均経済成長率0.9%を乗じ算出。

<設定根拠、資料の出所等>

自動車生産台数(自工会)

経済成長率(内閣府)

【その他特記事項】

(3) 目標指標選択、目標水準設定の理由とその妥当性

【目標指標の選択理由】

- ・ 排出量の削減目標を設定し、自主取組を推進することが重要と考える。
- ・ 取り組みの実績評価指標として原単位（CO2排出量/生産額）も用いており、90年度比▲47%を達成している。
- ・ なお、製品の種類が多岐にわたり、製品により重量・形態などが異なるため、単位数量当たりの原単位を算出するのが困難であり、生産額を指標としている。

【目標水準の設定の理由、2030年政府目標に貢献するに当たり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

<2030年政府目標に貢献するに当たり最大限の水準であることの説明>

BAT最大導入による目標値

【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>