

**経団連カーボンニュートラル行動計画**  
**2025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のビジョン**

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。

- 策定している・・・①へ
- 策定を検討中・・・②へ
- 策定を検討する予定・・・②へ
- 策定を検討する予定なし・・・②へ

①ビジョン（基本方針等）の概要

策定年月日	2021年4月
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	

②検討状況/検討開始時期の目途/検討しない理由等

--

## 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

		計画の内容
【第1の柱】 国内の事業活動における排出削減	目標・行動計画	2030年目標値<総量目標> 463万t-CO <sub>2</sub> (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 <sub>2</sub> (注1)、今後の省エネルギー取組み、電力係数の改善 (0.25kg-CO <sub>2</sub> /kWh) による削減を見込んでいる。 注1: 次世代車生産には生産時に大量のエネルギーを必要とするバッテリーを積むことから、従来車に比べCO <sub>2</sub> が20%増想定分の87万 t-CO <sub>2</sub> 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。
【第2の柱】 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 <sub>2</sub> 削減ポテンシャルは、2,379万 t-CO <sub>2</sub> なお、運輸部門のCO <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> 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。
【第3の柱】 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 <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> 。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 <sub>2</sub> と試算。 ○海外生産工場でのCO <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> 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>
【第4の柱】 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、アルミ鋳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。
その他の取組み・特記事項		

## 日本自動車工業会・日本自動車車体工業会業における地球温暖化対策の取組み

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CO <sub>2</sub> を統合して取組を推進している				
業界全体に占めるカバー率（CN行動計画参加÷業界全体）				
	業界全体	業界団体	CN行動計画参加	
企業数	376（事業所）※1	234	56	24%
市場規模	30.6兆円 ※1	27.7兆円 ※2	27.5兆円 ※2	99%
エネルギー消費量	—	—	271万kl	—%
出所	※1 経産省経済構造実態調査（2023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2023年度の売上高			
データの算出方法				
指標	出典		集計方法	
生産活動量	<input checked="" type="checkbox"/> 統計 <input type="checkbox"/> 省エネ法 <input checked="" type="checkbox"/> 会員企業アンケート <input type="checkbox"/> その他（推計等）		経産省生産動態統計調査より	
エネルギー消費量	<input type="checkbox"/> 統計 <input type="checkbox"/> 省エネ法 <input checked="" type="checkbox"/> 会員企業アンケート <input type="checkbox"/> その他（推計等）		省エネ法届出データを事務局にて集計	
CO <sub>2</sub> 排出量	<input type="checkbox"/> 統計 <input type="checkbox"/> 省エネ法 <input checked="" type="checkbox"/> 会員企業アンケート <input type="checkbox"/> その他（推計等）		上記、エネルギー消費量より事務局にて算出	
生産活動量				
指標	生産金額（兆円）			
指標の採用理由	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				
右表選択	<input type="checkbox"/> 調整を行っている <input checked="" type="checkbox"/> 調整を行っていない			
上記補足 （実施状況、調整を行わない理由等）	重複が無いことを確認済			
その他特記事項				

## 【第1の柱】国内事業活動からの排出抑制

### (1) 国内の事業活動における2030年削減目標

策定年月日	2022年10月
削減目標	
排出総量を463万t-CO <sub>2</sub> （13年比▲38%）とする	
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。	
目標設定の背景・理由	
国の目標値改訂に合わせた見直し	
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目標の場合	
BAUの算定方法	
BAUの算定に用いた資料等の出所	
2030年の生産活動量	
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	
目標の更新履歴	
<2030年>	
2015年3月～	662万t
2016年10月～	616万t
2022年10月～	463万t

(2) 排出実績

	目標 指標 <sup>1</sup>	①基準年度 (2013年度)	②2030年度 目標	③2023年度 実績	④2024年度 実績	⑤2025年度 見通し	⑥2026年度 見通し
CO <sub>2</sub> 排出量 (万t-CO <sub>2</sub> )	■	747	463	510	507		
生産活動量 (単位：兆円)	□	19.5		26.8	27.7		
エネルギー-使用量 (単位：万kl)	□	333		272	271		
エネルギー-原単位 (単位：万kl /兆円)	□			10	10		
CO <sub>2</sub> 原単位 (単位：万t-CO <sub>2</sub> /兆円)	□			19	18		
電力消費量 (億kWh)	□						
電力排出係数 (kg-CO <sub>2</sub> /kWh)	—	0.567	0.25	0.423	0.423		
		基礎排出	基礎排出	基礎排出	基礎排出	要選択	要選択
		2013	2030	2023	2024		
発電端/受電端		受電端	受電端	受電端	受電端	要選択	要選択
調整後排出量 <sup>2</sup> (万t-CO <sub>2</sub> )	—						

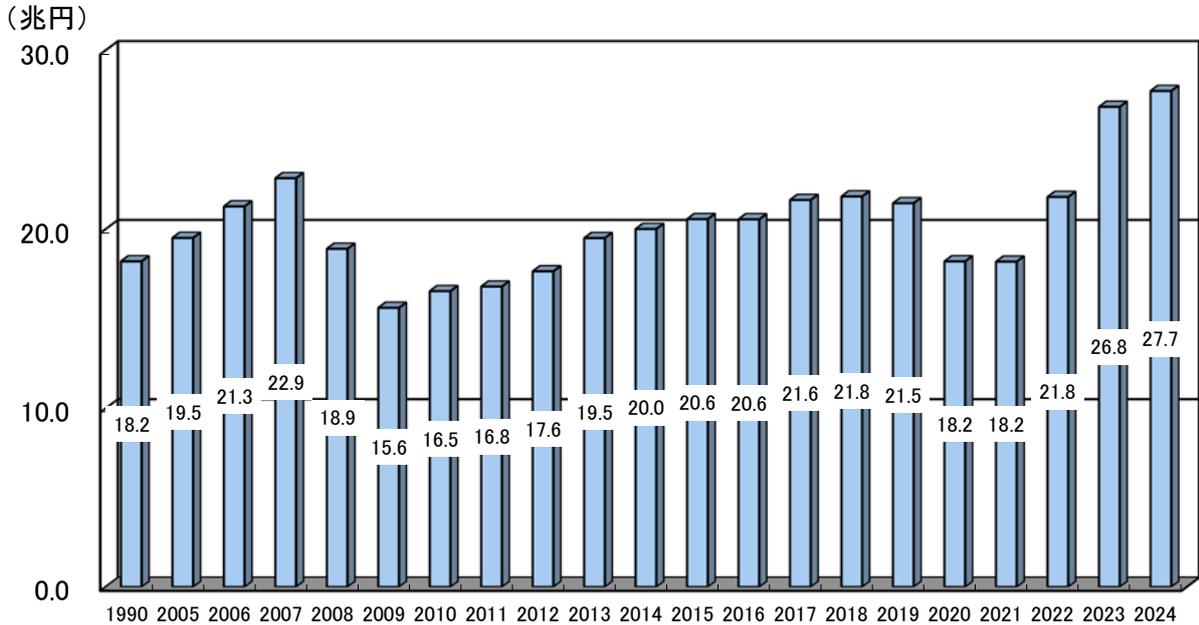
<sup>1</sup> 目標とする指標をチェック

<sup>2</sup> 調整後排出係数を用い、クレジットの取得・創出を加味しない排出量

【生産活動量、エネルギー消費量・原単位、CO<sub>2</sub>排出量・原単位の実績】

<2024年度実績値>

■生産活動量（単位：兆円）27.7（基準年度比+42%、2023年度比+3%）



（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）

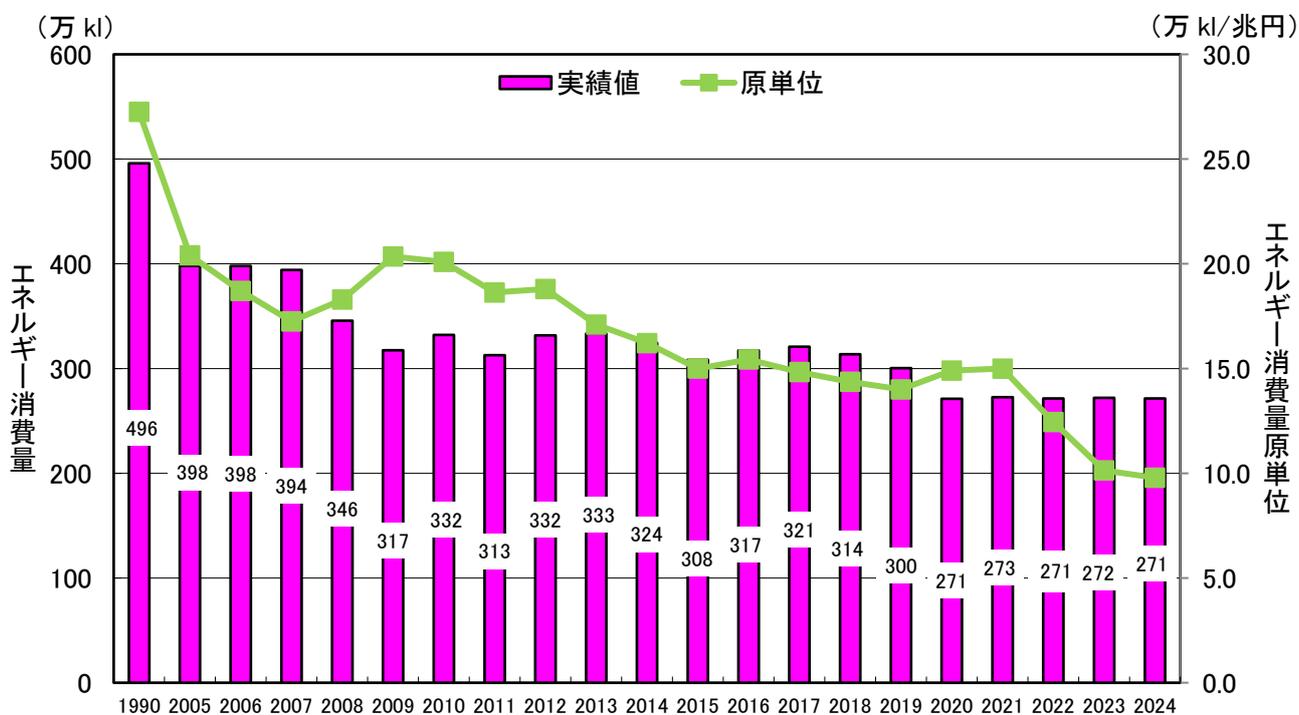
1990年度から2007年度まで生産活動は緩やかに増加していたが、リーマンショックの影響により、2008・09年度は大幅に減少した。以降は持ち直し増加傾向が続いていたが、2020・21年度の新型コロナウイルス、部品供給不足による操業停止の影響で大幅に減少した。2022年度以降は部品不足の解消により生産台数の回復、エネルギー供給単価の高騰、高付加価値化、円安の影響で生産金額は過去最高となった。

<2024年度実績>

■エネルギー消費量、エネルギー原単位

エネルギー消費量（単位：万kl）271（基準年度比▲19%、2023年度比±0%）

エネルギー原単位（単位：万kl/兆円）：9.8（基準年度比▲43%、2023年度比▲3%）



（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年度から大幅に減少。リーマンショックで大幅に減少した2009年以降は、生産台数は800～1,000万台を堅持しつつも緩やかに改善傾向。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、会員各社の省エネ努力が表れている。

<2024年度実績>

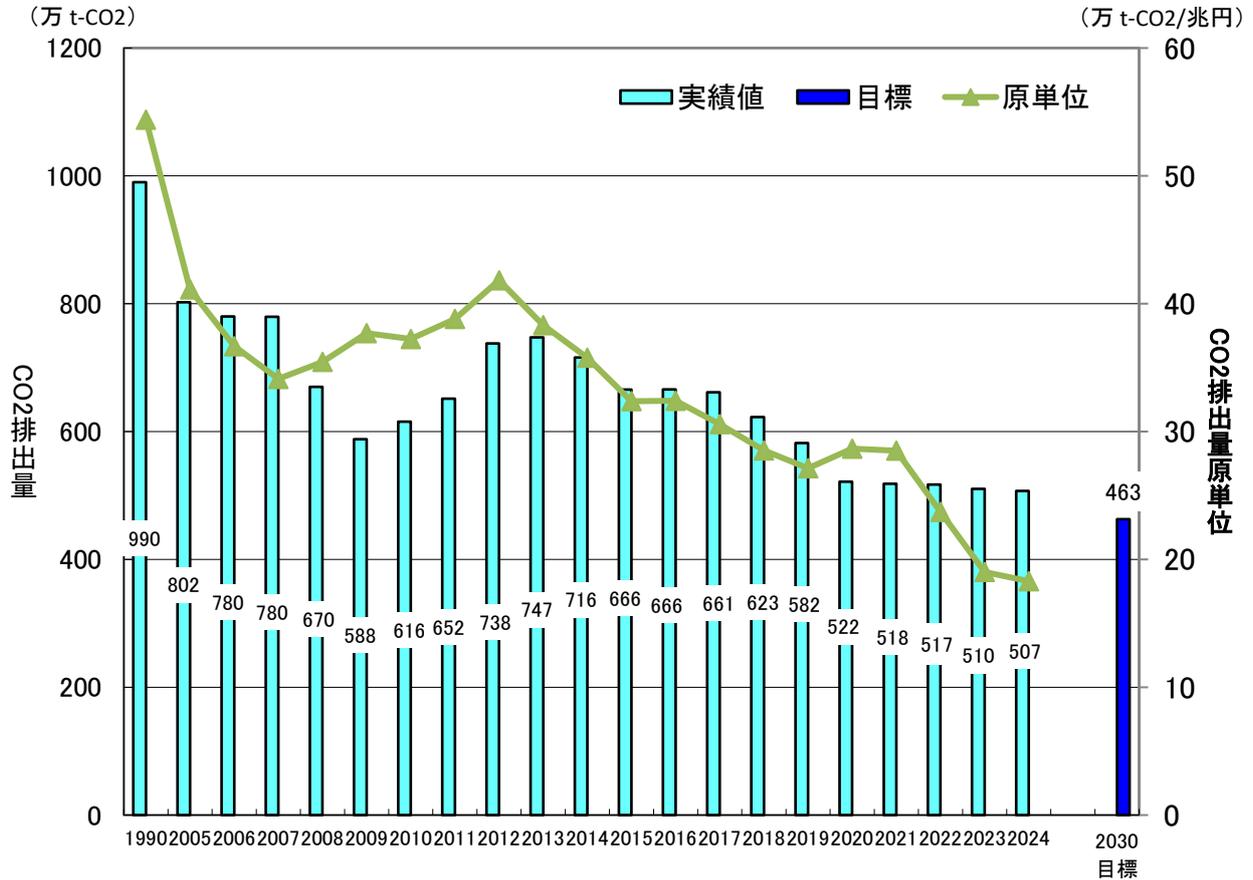
■CO<sub>2</sub>排出量、CO<sub>2</sub>原単位

CO<sub>2</sub>排出量（単位：万t-CO<sub>2</sub> 電力排出係数：0.423kg -CO<sub>2</sub>/kWh）：507

（基準年度比▲32%、2023年度比▲1%）

CO<sub>2</sub>原単位（単位：万t-CO<sub>2</sub>/兆円 電力排出係数：0.423kg -CO<sub>2</sub>/kWh）：18

（基準年度比▲52%、2023年度比▲4%）



電力排出係数：0.423kg -CO<sub>2</sub>/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）

CO<sub>2</sub>は1990年度から大幅に改善。2008年度にリーマンショックで大幅に減少し、以降は生産回復に伴い増加、加えて2011年度の震災による電力係数悪化でCO<sub>2</sub>は更に増加。原単位も一時期悪化していたが、以降は改善に向かっている。

(3) 削減・進捗状況

	指 標	削減・進捗率
削 減 率	【基準年度比/BAU 目標比】 =④実績値÷①実績値×100-100	▲32%
	【昨年度比】 =④実績値÷③実績値×100-100	▲1%
進 捗 率	【基準年度比】 = (①実績値-④実績値) / (①実績値-②目標値) × 100	▲84%
	【BAU 目標比】 = (①実績値-④実績値) / (①実績値-②目標値) × 100	%

(4) 要因分析

単位：万 t-CO2

要 因	1990 年度 ⇒ 2024 年度	2005 年度 ⇒ 2024 年度	2013 年度 ⇒ 2024 年度	前年度 ⇒ 2024 年度
経済活動量の変化	304	227	218	17
CO2 排出係数の変化	-47	-49	-113	-2
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	-739	-473	-345	-18
CO2 排出量の変化	-482	-295	-240	-3
【要因分析の説明】				
<p>前年度比では、円安等の影響による資材価格、エネルギー価格の高騰、加えて車両の高付加価値化により経済活動量が増加。</p> <p>基準年度と比較すると、2024年度の経済活動量は大幅増加。CO2排出係数の改善で113万t-CO2削減、会員会社の継続的な省エネ努力で345万t-CO2削減となり、トータルで240万t-CO2削減となった。</p>				

(5) 目標達成の蓋然性

自己評価	
<input type="checkbox"/> 目標達成が可能と判断している・・・①へ <input checked="" type="checkbox"/> 目標達成に向けて最大限努力している・・・②へ <input type="checkbox"/> 目標達成は困難・・・③へ	
①補足	目標達成に向けたこれまでの取組み
	今後予定している追加的取組の内容・時期
	(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
②補足	目標達成に向けたこれまでの取組み
	今後予定している追加的取組の内容・時期
	LED照明化、空調・冷凍機更新、太陽光発電増強、コンプレッサーやモーターの高効率化、塗装工程の効率改善、断熱強化、生産ラインの工程見直しなど。
	目標達成に向けた不確定要素/目標達成のために要望する政策
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2022年に、従来に比べて高い目標に見直した。</li> <li>・ 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、更なるバッテリー容量の大きい電動車の生産増に伴いCO2排出量増加が見込まれることと合わせ、購入電力の排出係数の改善が想定通り進むかが鍵となる。</li> </ul>
③補足	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/目標達成のために要望する政策
	目標見直しの予定

(6) 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	2024年度 〇〇% 2030年度 100%	
高性能工業炉	2024年度 〇〇% 2030年度 100%	
高効率冷凍機	2024年度 〇〇% 2030年度 100%	

(7) 実施した対策、投資額と削減効果の考察

年度	対策	投資額	年当たりの エネルギー削減量 CO <sub>2</sub> 削減量	設備等の使用期間 (見込み)
2024年度	設備改善	13,681百万円	5.2 万t-CO <sub>2</sub>	
	運用改善	510百万円	1.3 万t-CO <sub>2</sub>	
	その他	1,377百万円	0.2 万t-CO <sub>2</sub>	
2025年度 以降	設備改善	21,846百万円	4.3 万t-CO <sub>2</sub>	
	運用改善	488百万円	0.9 万t-CO <sub>2</sub>	
	その他	926百万円	0.7 万t-CO <sub>2</sub>	

【2024年度の実績】

(取組みの具体的事例)

設備改善：太陽光設置、LED化、空調システム改善、高効率変圧器・インバータ機器の導入、  
塗装・熱処理工程の設備更新・電化等

運用改善：非稼働時のエネルギー低減、不要時停止、ライン集約、燃料転換等

その他：オフィスでの省エネ、ESCO事業等

(取組実績の考察)

2025年度以降、各社取組により約203万t-CO<sub>2</sub>を削減。

【2025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232.6億円。ただし景気や売上動向により増減する可能性がある。

(8) クレジットの取得・活用及び創出の状況と具体的事例

<p>業界としての 取組み</p>	<p><input type="checkbox"/>クレジットの取得・活用をおこなっている  <input type="checkbox"/>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  <input type="checkbox"/>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  <input checked="" type="checkbox"/>クレジットの取得・活用は考えていない  <input type="checkbox"/>商品の販売等を通じたクレジット創出の取組みを検討する  <input type="checkbox"/>商品の販売等を通じたクレジット創出の取組みは考えていない</p>
<p>個社の取組み</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/>各社でクレジットの取得・活用をおこなっている  <input type="checkbox"/>各社ともクレジットの取得・活用をしていない  <input type="checkbox"/>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みをおこなっている  <input type="checkbox"/>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みをしていない</p>

【具体的な取組事例】

<p>取得クレジットの種別</p>	
<p>プロジェクトの概要</p>	
<p>クレジットの活用実績</p>	

【非化石証書の活用実績】

<p>非化石証書の活用実績</p>	
-------------------	--

(9) 本社等オフィスにおける取組み

目標を策定している・・・①へ

目標策定には至っていない・・・②へ

① 目標の概要

〇〇年〇月策定
(目標)
(対象としている事業領域)

② 策定に至っていない理由等

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。

本社オフィス等の CO<sub>2</sub> 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	2022年度	2023年度	2024年度
延べ床面積 (万㎡)												
CO <sub>2</sub> 排出量 (万 t-CO <sub>2</sub> )												
床面積あたりの CO <sub>2</sub> 排出量 (kg-CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup> )												
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 <sup>2</sup> )												

【2024 年度の実績】

(取組みの具体的事例)

(取組実績の考察)

(10) 物流における取組み

目標を策定している・・・①へ

目標策定には至っていない・・・②へ

① 目標の概要

〇〇年〇月策定
(目標)
(対象としている事業領域)

② 策定に至っていない理由等

自動車業界は運輸部門において、これまでも最大限の省エネ努力を行い、更なる削減が困難な状況となっております。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、低燃費車の導入等を進め、CO<sub>2</sub>削減に向けて取り組んで参りたいと考えております。

物流からの CO<sub>2</sub> 排出実績 (19 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	2022 年度	2023 年度	2024 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	729,043	791,970	794,531
CO <sub>2</sub> 排出量 (万 t-CO <sub>2</sub> )	83.6	80.7	76.7	78.7	79.9	77.7	73.1	65.4	64.0	66.7	67.2	74.1
輸送量あたり CO <sub>2</sub> 排出量 (kg-CO <sub>2</sub> /トンキロ)	0.103	0.104	0.103	0.104	0.102	0.099	0.099	0.097	0.097	0.091	0.085	0.093
エネルギー消費量 (原油換算) (万 kl)	30.6	29.6	28.1	28.8	29.2	28.4	26.7	23.9	23.4	24.4	24.7	27.2
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	0.036	0.035	0.035	0.033	0.031	0.034

【2024年度の取組実績】

(取組みの具体的事例)

- ・ 船舶／鉄道輸送等へのモーダルシフトの実施による輸送効率の向上
- ・ 共同輸送や直接輸送の実施、輸送ルートや中継ポイントの短縮・集約、配送頻度の見直しによる輸送効率・積載率の向上、工場間輸送にFC（燃料電池）トラック1台を活用中
- ・ 積み込みラック等の容器統一化、梱包の簡素化・軽量化・再利用化（リユース）・共通化、積載荷姿の見直し、梱包包装資材の使用量低減等による積載率の向上
- ・ 省エネルギー型の自動車運搬船（エコシップ）、低燃費車やハイブリッド車（エコカー）の導入、エコドライブの推進

(取組実績の考察)

- ・自動車メーカー各社は、上記の多種多様な取り組みを継続して実施し、CO<sub>2</sub>削減に最大限の実績を上げているものと考察する。

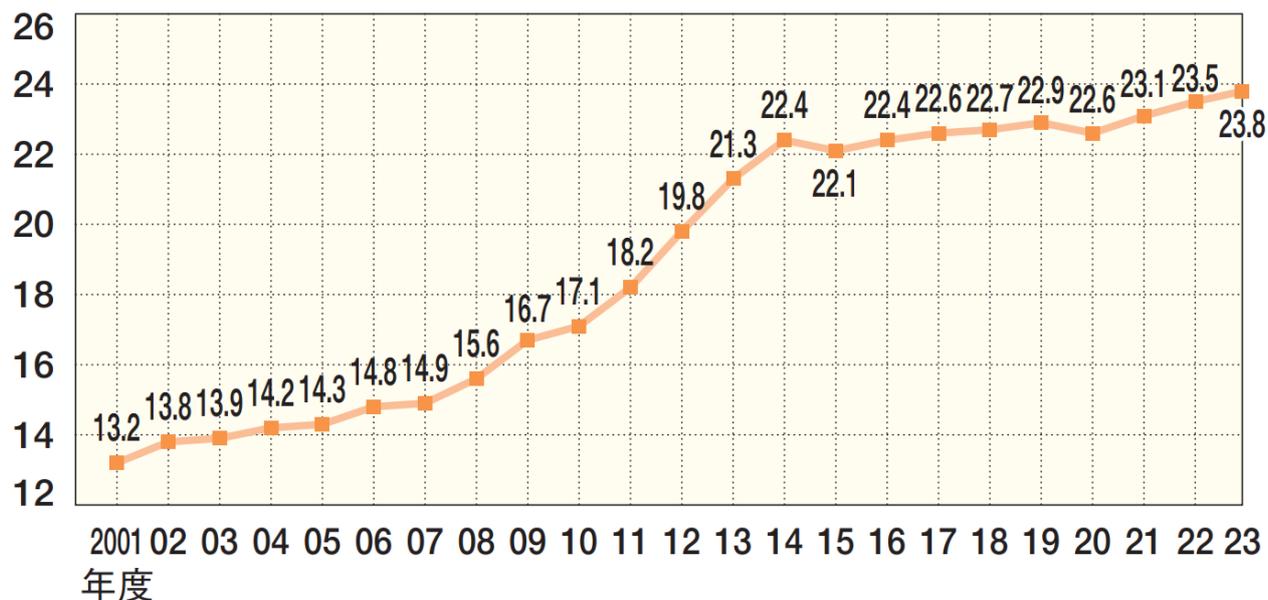
## 【第2の柱】主体間連携の強化

(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

	製品・サービス等	当該製品等の特徴従来品等との差異、算定根拠、対象とするバリューチェーン	削減実績 (推計) (2024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	・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、2,674万t-CO2。	1,078.9	2,674
2				
3				

### ● ガソリン乗用車の平均燃費

単位:km/L



注:JC08モードによる燃費値。2017年以降はWLTCモード燃費値をJC08モードに換算したデータを含む。  
日本自動車工業会調

## 次世代自動車（乗用車）の国内販売台数の推移

単位：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)	合計
2009	452,202	—	1,587	3,525	—	457,314
2010	447,840	—	6,983	10,665	—	465,488
2011	631,335	3,742	11,226	11,861	—	658,164
2012	857,240	13,178	13,911	55,513	—	939,842
2013	1,015,356	12,972	15,594	78,384	—	1,122,306
2014	1,008,835	14,714	15,472	100,070	102	1,139,193
2015	1,144,511	14,997	13,283	154,121	494	1,327,406
2016	1,341,107	13,847	13,201	147,859	1,203	1,517,217
2017	1,380,133	34,102	23,795	158,183	661	1,596,874
2018	1,450,907	21,099	23,049	177,933	603	1,673,591
2019	1,423,249	17,054	19,417	165,885	707	1,626,312
2020	1,401,593	16,695	14,385	153,961	1,545	1,588,179
2021	1,390,745	26,977	24,981	141,975	1,997	1,586,675
2022	1,564,567	39,861	77,208	145,732	490	1,827,858
2023	1,891,857	53,050	79,181	154,106	572	2,178,766
2024	2,005,781	43,113	59,717	141,541	663	2,250,815

日本自動車工業会調

## 【2024年度の取組実績】

## (取組みの具体的事例)

- ・ 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。

(2) 家庭部門、国民運動への取組み

家庭部門での取組み	
国民運動への取組み	
取組事例	取組社数※
○クールビス・ウォームビズの徹底 ・服装の自由化やTPOに応じた推奨（例：半袖シャツ・ノーネクタイ運動） ・社内通達やイントラネットでの周知、掲示物による啓発 ・サマータイムや温度設定と組み合わせた省エネ活動の実施 他	21
○エコ通勤の推奨 ・公共交通機関利用促進や在宅勤務の導入 ・ノーマイカーデーや電動車両への乗り換え推進 ・徒歩・自転車通勤推奨やオフピーク通勤制度の導入 他	16
○アイドリングストップの推進 ・エコドライブ月間などでの啓蒙活動 ・通勤車両や社用車のアイドリングストップ啓発 ・構内搬入トラックの荷役待ち時の停止推進 他	18
○教育・啓発 ・新入社員教育や階層別研修での環境教育実施 ・イントラネット活用によるe-ラーニングおよび環境に関連ニュース・情報等の発信 ・環境月間でのメッセージ配布や啓発資料の全社展開 他	20
○植林・緑化活動 ・地域行政やNPOとの協力による植林活動 ・森づくり・川のクリーン活動の実施 ・社有地や地域での森林保全活動 他	18
○グリーン購入の推進 ・グリーン調達ガイドラインの策定・展開 ・事務用品等のグリーン購入を推進 ・グリーン電力の調達 他	15
○環境家計簿の利用推進 ・社内イントラネットでの環境家計簿紹介 ・家庭のCO2排出量算定ツールの配信 ・環境家計簿提出によるエコポイント付与 他	4
○その他 ・自治体や企業・団体と連携した電気自動車の普及活動 ・在宅勤務や決済システム電子化など業務のDX化による業務効率化による省エネ ・サステナビリティ セミナー開催によるESGへの理解促進（社内外） 他	10
※21社の取組み	
森林吸収源の育成・保全に関する取組み	
<p>(国内)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工場・事業所敷地内での緑地・森林保全、植林・植樹活動、行政や市民団体と協働した森林整備・保全活動、J クレジットや森林吸収クレジット購入を通じた森林保全活動の支援、育林協力 例：社有林約 1,700ha での森づくり、国有林約 4.3ha での育林協力</li> </ul> <p>(海外)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>植樹活動（中国、フィリピン、インド）、植林活動（中国、ベトナム、インドネシア、インド）、グループ会社および海外事業体と連携した、植樹・間伐・森林保全など自然共生活動の推進 例：2008年から累計、約 207 万本の植樹/緑化面積 1,566 万 m</li> </ul>	

【2025年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組み)

- ・引き続き、自工会会員各社による良燃費車・次世代自動車の供給により、運輸部門のCO2排出量の削減に貢献する。また、環境省が推進する国民運動「デコ活」のアクションの1つである「エコドライブ」の普及啓発を通じたCO2排出量の削減にも貢献する。

(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み)

- ・自工会は2050年カーボンニュートラルへ向けて、自動車業界を挙げて全力でチャレンジする。引き続き、世界中のステークホルダーと共に、地域毎のエネルギー事情を踏まえ、お客様のニーズに合わせた多様な選択肢を提供できるよう、最大限努力する。

## 【第3の柱】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	貢献の概要 算定根拠	削減実績 (推計) (2024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	<b>【貢献の概要】</b> エネルギー効率の優れた電動車導入による排出削減 <b>【算定根拠】</b> 海外で販売された電動自動車(HEV、PHEV、EV、FCEV)が廃車までの使用段階で貢献したCO2排出削減量の実績(1998～2024年)	12,489万t	
2	海外事業所での削減	会員各社の海外生産拠点等の事業所での省エネ実施による削減実績	18.6万t	
3				

#### 【2024年度の実績】

(取組みの具体的事例)

- ・ エネルギー効率に優れた電動自動車(HEV、PHEV、EV、FCEV)の開発・販売

(取組実績の考察)

- ・ 電動自動車は従来のガソリン車やディーゼル車よりも燃費性能が高く、CO2の排出削減に貢献している。

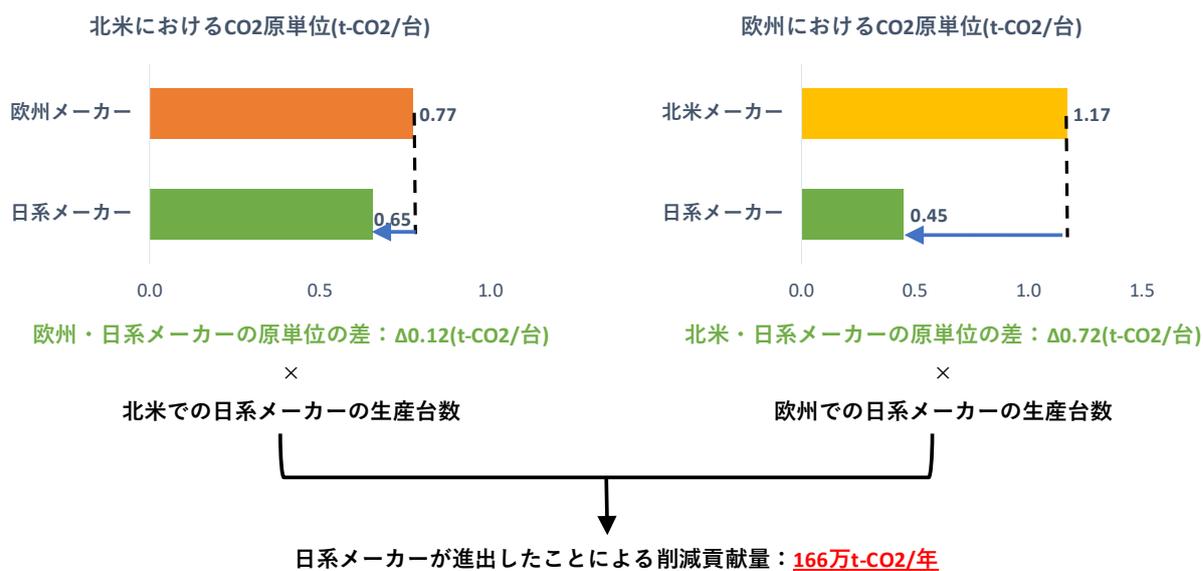
#### 【2025年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組み)

- ・ 引き続き、電動自動車および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を図る。

(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み)

(2) エネルギー効率の国際比較



(出典) エネルギー経済研究所による調査

## 【第4の柱】2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術の開発

(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	技術の概要 算出根拠	導入時期	削減見込量
1	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		
2	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		
3	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	2024	2025	2030	2050
1					
2					
3					

【2024年度の実績】

(取組みの具体的事例)

(取組実績の考察)

【2025年度以降の取組予定】

(2030年に向けた取組み)

(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み)

## その他の取組み・特記事項

### (1) CO<sub>2</sub>以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

- ・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策定。2024年度は目標を上回るGWP値17となった

### (2) その他の取組み

#### ①第三者評価委員会からの指摘・要望事項への対応

（ベンチマーク制度、トップランナー制度、SBT (Science Based Target) への取組み等）

#### ②カーボンニュートラルに資するサーキュラーエコノミー、ネイチャーポジティブへの取組み

#### ③その他