

【低炭素社会実行計画】

①BAT 等の対策の最大限導入について説明してください。

※どの対策でどれだけ削減できるか(削減ポテンシャルがあるか)、またその対策がなぜ Best available であると言えるか、など

回答

- 2011 年～2012 年に中環審で検討された「2013 年以降の対策・施策に関する報告書」の中で、業種横断的省エネ BAT 技術として位置付けているものを、積み上げている。中環審が示した 2020 年中位ケースの普及率と比較しても、自動車製造業の普及率は大きく上回っており、目標として妥当と考えている。
- また、各会員企業は、革新技术(※)により生産性向上と CO2 削減をはかるため、技術開発を継続しているが、これらは日々進化している競争領域であり、業界共通の将来普及率に基づく定量的な積上げはできない。そのため、これまでの実績から推定し、ポテンシャルを試算した。

※:Wet on Wet 塗装、アルミダイカスト工程のホットメタル化等

<参考>

| 環境省削減アイテム | 自工会削減アイテム | 2020年度普及率 | |
|--------------|-------------------|-----------|-------|
| | | 環境省 | 自動車製造 |
| | | 中位 | |
| 高効率空調 | 高効率冷凍機の更新 | 8% | 48% |
| 産業用HP(加温、乾燥) | — | 6% | — |
| 産業用照明 | 照明のLED化 | 34% | 65% |
| 低炭素工業炉 | 高性能工業炉(リジェネレータ導入) | 12% | 44% |
| 産業用モーター | モーターインバータ化 | 13% | 55% |
| 高性能ボイラ | 高性能ボイラ | 59% | 85% |

②原単位での目標設定はなぜ出来ないのでしょうか。

回答

- ・ 自動車の場合には、会員各社間で部品、二輪車、乗用車、大型トラックなど商品構成が異なることや部品の内製率が異なることから、適切な目標として原単位指標を設定することは困難。
- ・ 過去、事業所～工程ごとのベンチマーク指標の検討し、総合エネ調・工場判断基準小委下の研究会(2008年)にも報告したが、下記ばらつき要因により、適切な指標を設定することが困難であることがわかっている。

<ばらつきの要因>

- ・ 生産台数(負荷率)の差
- ・ 稼働率の差
- ・ 設備の新旧の差
- ・ 生産品種の差
- ・ 車両の大きさ(重量、容量等)
- ・ 車両の付加価値(車格)
- ・ 内製/外製の生産比率差
- ・ 生産工法の差
- ・ 環境対策有無の差(塗装水系化)
- ・ 使用材料(塗料、前処理剤)の差
- ・ 事業所の保有生産工程差
- ・ 組立部品種差(KD部品比率)
- ・ 地域差(気候の差)

- ・ 現自主行動計画では、結果指標として「生産金額」を分母とした原単位で評価をしているが、2020年の生産金額見通しについては、①モデルミックスなどの付加価値予測が困難であること、②輸出(車・部品)における為替の影響が見通せないことなど変動要因が大き過ぎるため、想定が難しい。
- ・ 自工会・車工会の低炭素社会実行計画は、未達成時には何らかの形で未達成分を担保することを約束している取組みであり、以上の理由で、不確実性が高い原単位指標を業界共通の目標とすることは出来ない。

添付資料:「自動車製造におけるセクター別ベンチマークに関する検討状況について」