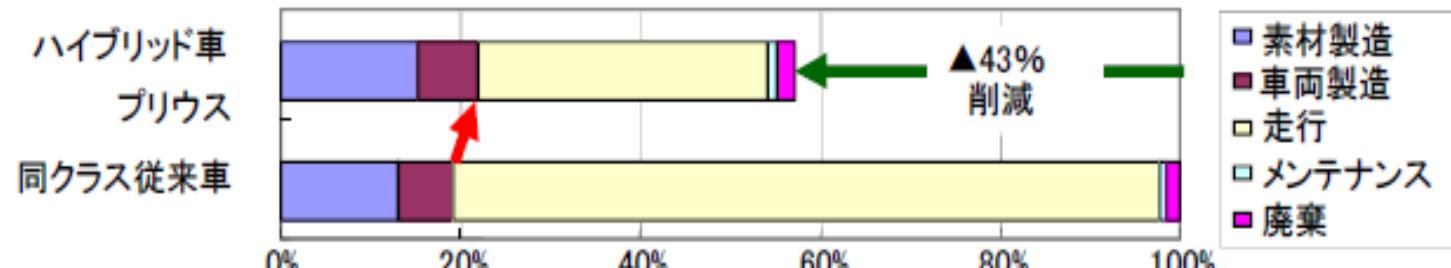


平成22年11月9日
東京電力株式会社
環境部長 影山 嘉宏

排出削減活動におけるLCA的視点の重要性について

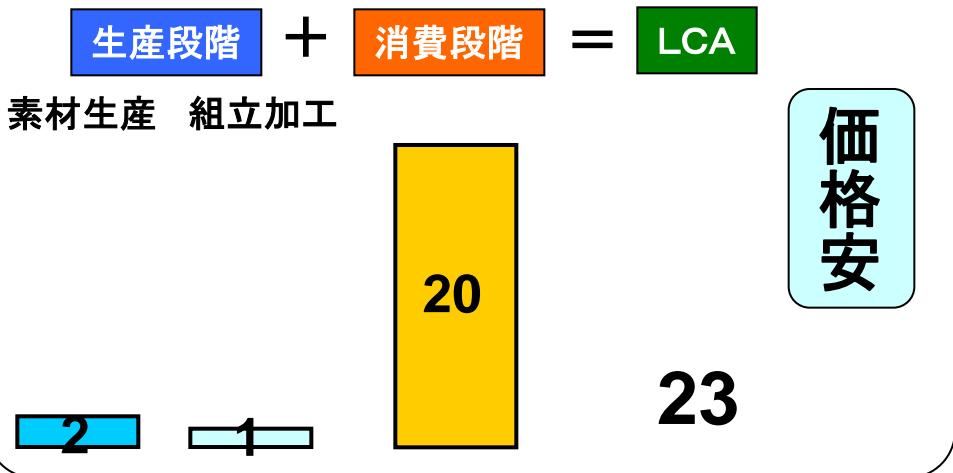
- 低炭素型製品の生産・普及により、生産段階(ものづくり)の排出量は増加するが、それ以上に消費段階(日々の暮らし)の排出量は減少、国内外の排出削減に貢献
- 生産段階(ものづくり)へのキャップの設定は、排出枠の購入など追加コストがかかり、製品価格の上昇につながるため、低炭素型製品の普及を阻害し、総排出量の削減を阻害するおそれ

1. LCA的視点から排出削減に寄与する取り組みの具体例

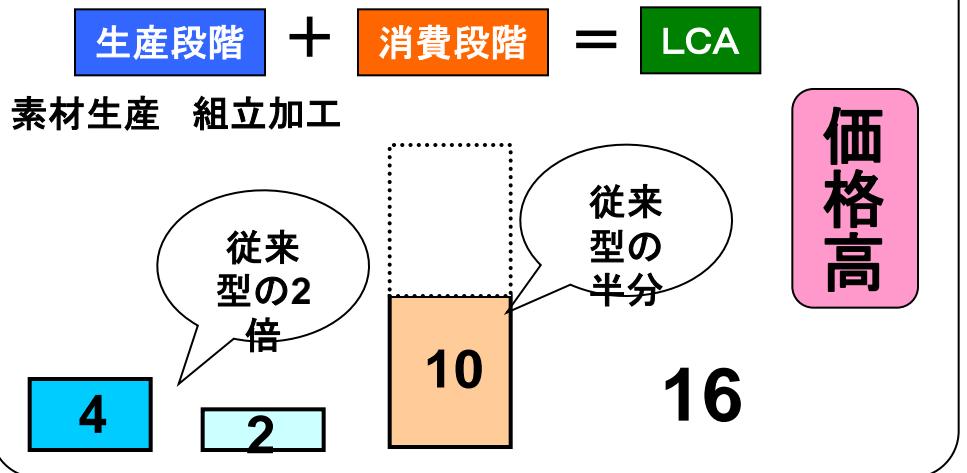
事例	内容
化学の例	<ul style="list-style-type: none"> ◆ LED関連材料（2020年度の生産量を2,800万個とした場合） <ul style="list-style-type: none"> ・ 化学製品の製造時のCO₂排出量は9万t-CO₂ ・ 正味のCO₂削減量は744万t-CO₂ ◆ 太陽光電池用材料（2020年度生産量を176万kWとした場合） <ul style="list-style-type: none"> ・ 化学製品の製造時のCO₂排出量129万t-CO₂ ・ 正味のCO₂削減量は1033万t-CO₂ ◆ 建築用断熱材〔戸建住宅〕（2020年度生産量35万戸とした場合） <ul style="list-style-type: none"> ・ 化学製品の製造時のCO₂排出量61万t-CO₂ ・ 正味のCO₂削減量は1125万t-CO₂ <p style="text-align: right;">（第6回産構審・政策手法WG資料 [H22.10.13]）</p>
自動車の例	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ハイブリッド車は、従来車に比べ、ハイブリッド専用の部品※が追加される為、素材製造や車両・部品製造段階でCO₂排出が増加するが、使用段階での燃費が約半減することにより、トータルで▲43%のCO₂排出量削減ポテンシャルがある <p>※ハイブリッド車では、エンジンに加えて、バッテリー、発電機、モータ、インバータ、動力分割機構、減速機等が追加</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">＜次世代車生産のCO₂＞</p>  <p style="text-align: center;">出典：トヨタ自動車資料より作成 ※走行距離は10万km、日本の燃費認証用走行モードで使用した場合。</p> </div> <p style="text-align: right;">（第7回産構審・政策手法WG資料 [H22.10.25]）</p>

2. LCA評価のイメージ

従来型製品



低炭素型製品



生産段階

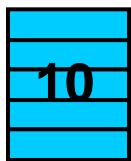
素材生産 組立加工

消費段階

LCA

現状

従来型製品: 5台



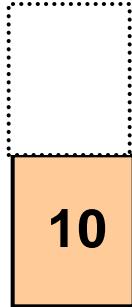
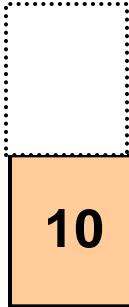
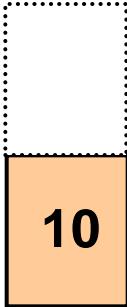
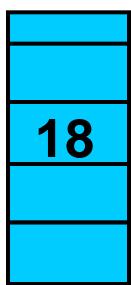
115

今後、低炭素型製品の嗜好が高まると...

CAPなし

低炭素型製品: 4台

従来型製品: 1台



87

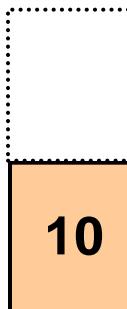
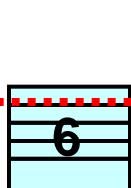
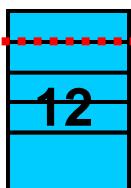
追加コストなし

価格は上昇するが、低炭素型製品の嗜好が高まり普及が進む

CAPあり

低炭素型製品: 1台

従来型製品: 4台



108

追加コスト(排出枠購入)あり

価格転嫁

低炭素型製品の価格がさらに高まり普及は限定的