

経団連カーボンニュートラル行動計画
2024 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 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 ₂ が20%増想定分の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。
【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 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。
【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 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>
【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
その他の取組・特記事項		

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会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 C O 2 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（C N 行動計画参加÷業界全体）				
	業界全体	業界団体	C N 行動計画参加	
企業数	376（事業所）※ 1	230	56	24%
市場規模	25.8 兆円 ※ 1	26.8 兆円 ※ 2	26.6 兆円 ※ 2	99%
エネルギー消費量	—	—	274 万 kl	—%
出所	※ 1 経産省経済構造実態調査（2022 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年度の金額			
データの算出方法				
指標	出典		集計方法	
生産活動量	☒ 統計 ☐ 省エネ法 ☒ 会員企業アンケート ☐ 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	☐ 統計 ☐ 省エネ法 ☒ 会員企業アンケート ☐ その他（推計等）		省エネ法届出データを事務局にて集計	
C O 2 排出量	☐ 統計 ☐ 省エネ法 ☒ 会員企業アンケート ☐ 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	☐ 調整を行っている ☒ 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 ₂ (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 ¹	①基準年度 (2013年度)	②2030年度 目標	③2022年度 実績	④2023年度 実績	⑤2024年度 見通し	⑥2025年度 見通し
CO ₂ 排出量 ² (万t-CO ₂)	■	747	463	517	510		
生産活動量 (単位：兆円)	□	19.5		21.8	26.8		
エネルギー-使用量 (単位：万kl)	□	333		271	274		
エネルギー-原単位 (単位：万kl/兆円)	□			12	10		
CO ₂ 原単位 (単位：万t-CO ₂ /兆円)	□			24	19		
電力消費量 (億kWh)	□						
電力排出係数 (kg-CO ₂ /kWh)	—	0.567	0.25	0.435	0.420		
基礎排出		基礎排出	基礎排出	基礎排出	基礎排出	要選択	要選択
年度		2013	2030	2022	2023		
発電端/受電端		受電端	受電端	受電端	受電端	要選択	要選択
CO ₂ 排出量 ² (万t-CO ₂) ※調整後排出係数	—	747		518	510		

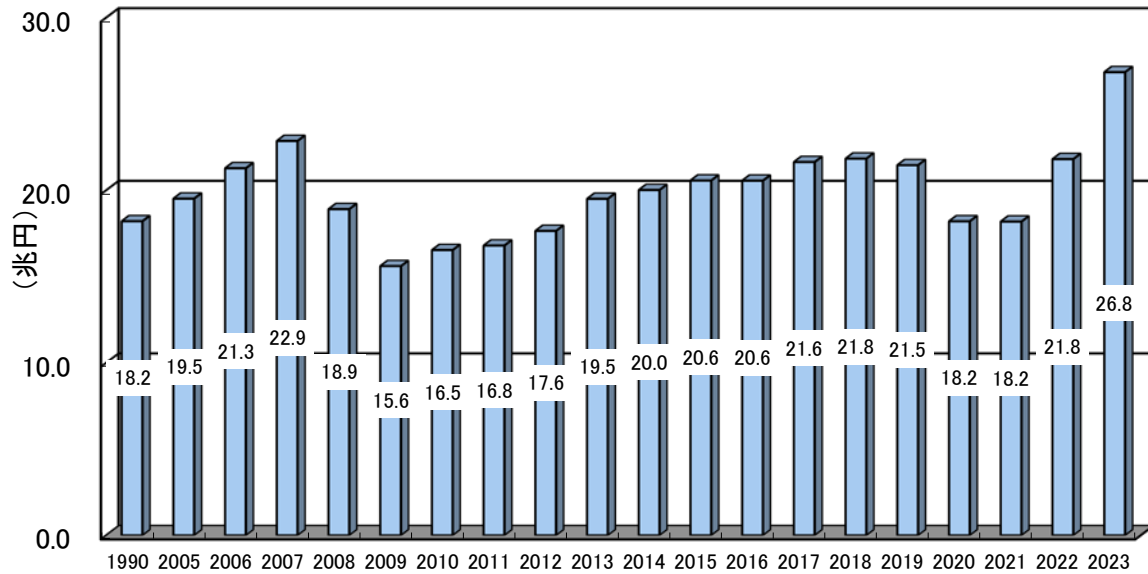
¹ 目標とする指標をチェック

² 電力排出係数で「調整後」を選択する場合、同値となる

【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】

<2023 年度実績値>

■生産活動量（単位：兆円）26.8（基準年度比+37%、2022 年度比+23%）



（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）

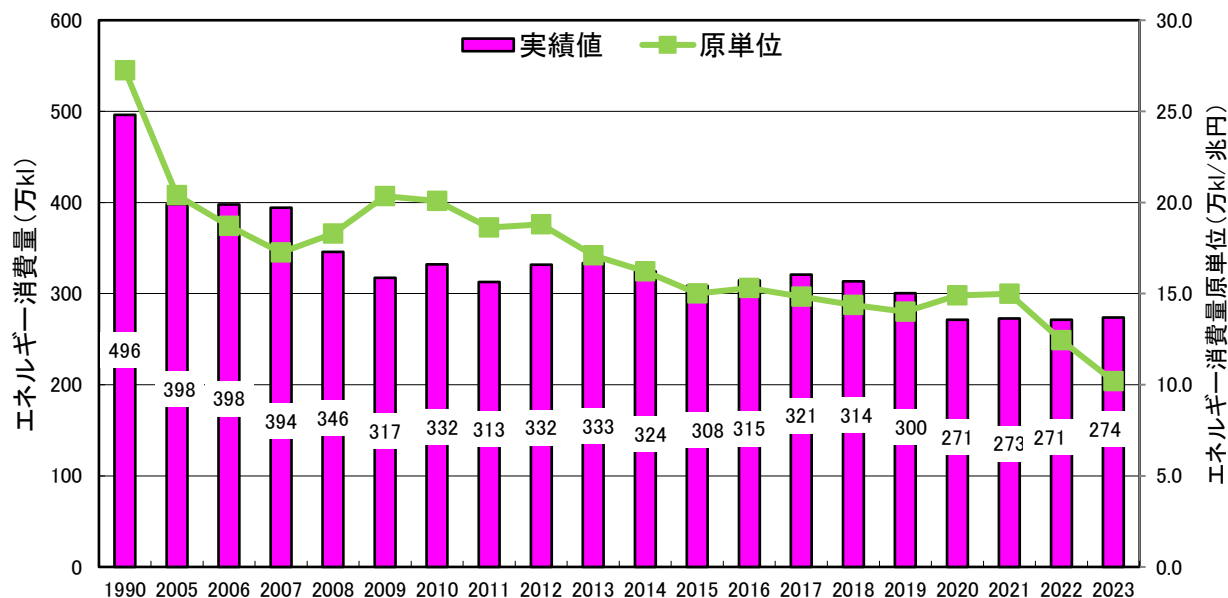
1990 年度から 2007 年度まで生産活動は緩やかに増加していたが、リーマンショックの影響により、2008・09 年度は大幅に減少した。以降は持ち直し増加傾向が続いていたが、2020・21 年度の新型コロナウイルス、部品供給不足による操業停止の影響で大幅に減少した。2022 年度以降は部品不足の解消により生産台数の回復、エネルギー供給単価の高騰、高付加価値化、円安の影響で生産金額は過去最高となった。

<2023 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）274 （基準年度比▲18%、2022 年度比+1%）

エネルギー原単位（単位：万kl/兆円）：10.2 （基準年度比▲40%、2022 年度比▲18%）



（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。

<2023 年度実績>

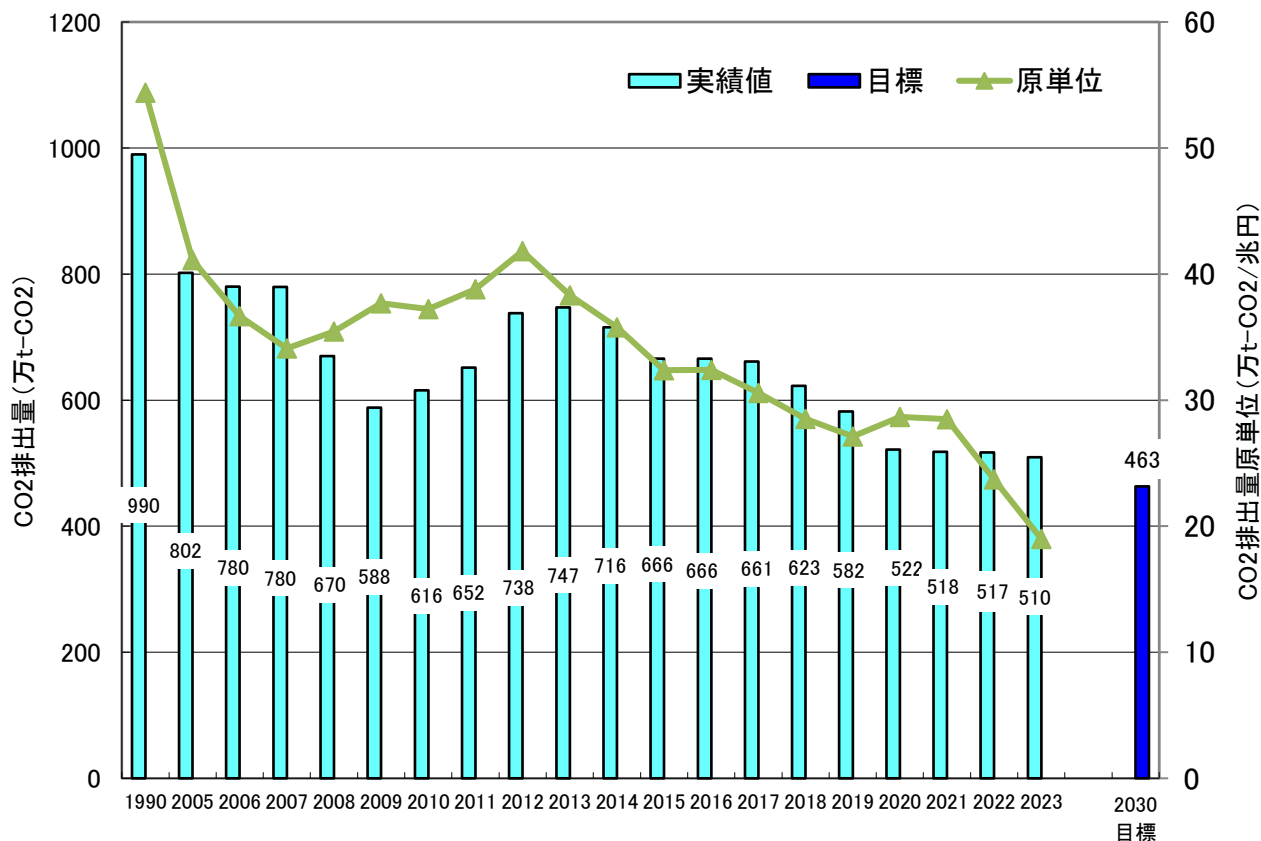
■CO₂ 排出量、CO₂ 原単位

CO₂ 排出量（単位：万 t-CO₂ 電力排出係数：0.420kg -CO₂/kWh）：510

（基準年度比▲32%、2022 年度比▲1.4%）

CO₂ 原単位（単位：万 t-CO₂/兆円 電力排出係数：0.420kg -CO₂/kWh）：19

（基準年度比▲50%、2022 年度比▲20%）



電力排出係数：0.420kg -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 CO₂ 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	▲1.4%
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	83%
	【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 ⇒ 2023 年度	2005 年度 ⇒ 2023 年度	2013 年度 ⇒ 2023 年度	前年度 ⇒ 2023 年度
経済活動量の変化	281	206	198	107
CO2 排出係数の変化	-50	-51	-115	-12
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	-711	-446	-321	-102
CO2 排出量の変化	-480	-291	-238	-7
【要因分析の説明】				
前年度比では、部品供給不足の解消による生産台数回復、エネルギー費用高騰、高付加価値化、加えて円安の影響で経済活動が大幅に増加。				
基準年度と比較すると、2023 年度の経済活動量は大幅増加、CO2 排出係数の改善で 115 万 t-CO2 削減、会員会社の継続的な省エネ努力で 321 万 t-CO2 削減となり、トータルで 238 万 t-CO2 の削減となった。				

(5) 目標達成の蓋然性

自己評価	
☐ 目標達成が可能と判断している・・・①へ ☒ 目標達成に向けて最大限努力している・・・②へ ☐ 目標達成は困難・・・③へ	
①補足	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
②補足	目標達成に向けた不確定要素
	・一昨年、従来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、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
	今後予定している追加的取組の内容・時期
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	2023 年度 ○○% 2030 年度 100%	
高性能工業炉	2023 年度 ○○% 2030 年度 100%	
高効率冷凍機	2023 年度 ○○% 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)
2023 年度	設備改善	10,362 百万円	4.3 万 t-CO ₂	
	運用改善	6,741 百万円	2.5 万 t-CO ₂	
	その他	1,134 百万円	0.6 万 t-CO ₂	
2024 年度以 降	設備改善	17,244 百万円	4.5 万 t-CO ₂	
	運用改善	3,014 百万円	0.6 万 t-CO ₂	
	その他	1,309 百万円	0.4 万 t-CO ₂	

【2023 年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

設備改善：太陽光設置、LED 化、空調システム改善および機器更新、コンプレッサー更新等

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)

2005 年度以降、各社取組により約 195 万 t-CO₂ を削減。

【2024 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 215.68 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

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	

【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

☐ 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 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	2022 年度	2023 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)											

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(10) 物流における取組

☐ 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いる。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、CO₂削減に向けて取り組んで参りたいと考えている。

物流からの CO₂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
輸送量 (万トン)	809,130	776,908	745,103	757,783	783,971	788,008	735,819	673,229	662,612	729,043	784,422
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	66.7	67.8
輸送量あたり CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トン)	0.103	0.104	0.103	0.104	0.102	0.099	0.099	0.097	0.097	0.091	0.086
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	24.8
輸送量あたり エネルギー 消費量 (l/トン)	0.038	0.038	0.038	0.038	0.037	0.036	0.036	0.035	0.035	0.033	0.032

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

- ・ 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

- ・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、CO₂削減に最大限の実績を上げているものと考察する。

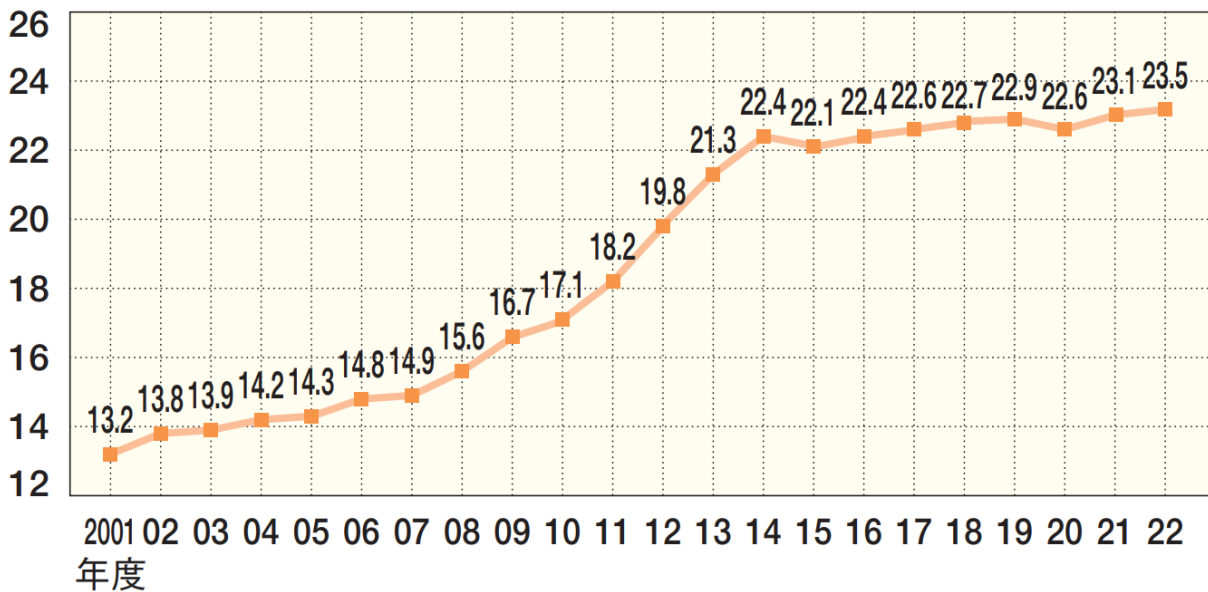
【第2の柱】主体間連携の強化

(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) (2023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。	955.3	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

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

【2023 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。

(2) 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 ・社内イントラネットでの周知、通用門、受付への案内板設置 ・温湿度計モニタリングによる空調調整 他	20
○エコ通勤の推奨 ・エコドライブ講習会の実施・エコドライブの推進 ・公共交通機関を利用したエコ通勤の推奨 ・在宅勤務の推奨、フレックスや半日有給休暇の導入によるオフピーク通勤に貢献 ・マイカー通勤者の電動車両への乗り換え推進、充電設備拡充 他	16
○アイドリングストップの推進 ・全従業員への教育・啓発 ・自家用車出勤者、物流業者への構内アイドリングストップの依頼 ・事業所のビル、駐車場へのポスター掲示 ・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	14
○教育・啓発 ・階層別研修における環境教育や環境法令研修等の実施 ・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 ・環境ブックの発行、リーフレット配布(電子配布含む)、環境啓発ポスター掲示 他	20
○植林・緑化活動 ・地域行政や NP0、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 ・国内生産拠点、海外生産拠点における緑地整備活動 ・工場内の湿地整備、工場内での希少在来種の育成 他	18
○グリーン購入の推進 ・グリーン調達ガイドラインの作成・展開 ・オフィスサプライを中心にグリーン購入を推進 ・クルマごとの燃費や排出ガス、リサイクルや環境負荷物質などの環境性能を開示 等	16
○環境家計簿の利用推進 ・環境家計簿の利用を環境月間に紹介 ・環境家計簿提出によるエコポイント付与 ・6月環境月間の取り組みとして、各家庭の CO2 排出量の算定ツールを配信 他	6
○ その他 ・ビーチクリーン、工場周辺河川・緑地の生態系保全活動 ・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、省資源化の推進 ・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	9
※21 社の取り組み	
森林吸収源の育成・保全に関する取組み	
(国内) ・植林活動、水源林の間伐作業、森林の間伐と植樹による森林整備行政や市民団体と協業した工場周辺の緑地整備、防潮堤植樹活動、育林協力 例：累計 475,648 本の植樹、国有林約 4.3ha での育林協力	
(海外) ・植林活動(中国、フィリピン、インドネシア)、生態系を守る豊かな自然環境づくりを目指した工場敷地内ミニフォレスト	

例：フィリピン 5 年計画で計 100ha, 計 78, 700 本の植樹、
中国内モンゴル自治区 5 カ年計画 333ha 植林、24 の異なるカテゴリー16, 000 本以上の
植樹

【2024 年度以降の取組予定】

（2030 年に向けた取組）

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。

（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）

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) (2023 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	エネルギー効率の優れた電動車導入による排出削減	海外で販売された電動自動車、廃車までの使用段階で貢献した CO2 排出削減量の実績 (1998 ~ 2023 年)	10,607 万 t	
2	海外事業所での削減	省エネ実施	会員各社の海外生産拠点等の事業所での削減実績 (2023 年)	26.5 万 t	
3					

【2023 年度の実績】

(取組の具体的事例)

- ・ 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
- ・ 国内で実施している省エネ事例の海外展開
 設備改善：太陽光設置、LED 化、空調システム改善および機器更新、コンプレッサー更新等
 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)

- ・ 電動自動車は従来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。
- ・ 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。

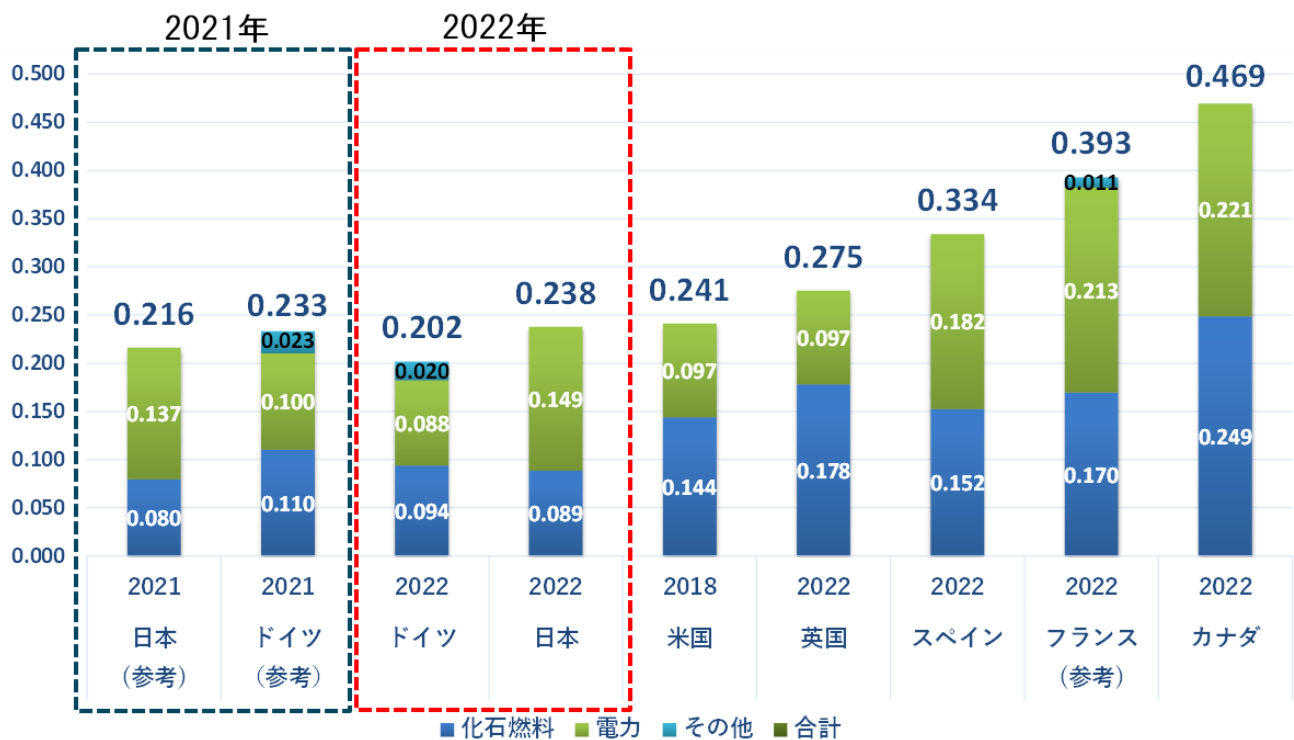
【2024 年度以降の取組予定】

(2030 年に向けた取組)

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

(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)

(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

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高水準にある。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。

【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	2023	2025	2030	2050
1					
2					
3					

【2023年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

【2024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)

その他の取組・特記事項

(1) CO₂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。2023 年度は目標を上回る GWP 値 35 となった。

(2) その他の取組み

(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等、特筆すべき事項があれば記載)