

本検討で貢献量を評価する目的について

1. 貢献量を評価する目的

<第1回委員会指摘事項>

- ✓ 次回の検討会では、目的についても議論することが必要。
- ✓ 別のところで行っている製品の貢献評価の検討では、目的として社内管理、経営目標、LCAの社会普及、法制度化、クレジットの獲得などを挙げて議論している。
- ✓ 当社では、経營業績評価に削減貢献量が入っているので、取り組んでいる面がある。何のために行うか、また、インセンティブなど、やって意味があるものにすべき。

<考えられる選択肢>

目的	期待される効果	目的に対応すると考えられるインセンティブ
①内部管理 (自社製品の評価、経営目標)	低炭素社会へ移行する中での企業の持続的発展	公表、周知
②社会的責任 (説明責任、社会への約束)	利害関係者からの評価・信頼の獲得	顕彰
③消費者の選択、政策形成への情報提供	低炭素社会形成のための社会の合理的な意思決定	公表、周知、施策検討における考慮
④排出量との相殺評価 (さらにはクレジット化等)	生産活動に伴う排出より大きな削減をもたらす製品生産活動の維持・拡大	事業所行動計画書制度において排出量から差し引く

<県内企業の意見・考え方> (アンケート結果概要)

設問1. 各社で実施されている貢献評価の目的・ねらい

- ・ 各社で実施されている貢献評価は、製品企画・開発段階での評価を目的としている例、利害関係者からの評価・信頼を得ることを目的とした例、買換え促進や世界のGHG削減シナリオへの貢献を考慮した目標設定をしているもの等、様々である。
- ・ 各社の回答は上記の選択肢例では、「①内部管理」、「②社会的責任」、「③消費者の選択、政策形成への情報提供」に該当すると考えられ、「④排出量との相殺評価（さらにはクレジット化等）」との回答はなかった。

貴社で実施されている貢献量評価について、現在の目的・ねらいをご教示ください。	
A社	<p>①内部管理 (自社製品の評価、経営目標)</p> <p>②社会的責任 (説明責任、社会への約束、LCAの社会普及)</p> <p>③消費者の選択、政策形成への情報提供</p> <p>なお、クレジットの獲得は対象にしていない。</p>
B社	<p>自社における新旧製品の環境負荷量を定量的に比較し、環境負荷低減を示すことで、利害関係者からの評価・信頼を獲得すること。</p>
C社	<p>○現在の目的・ねらいとしては省エネ商品への買替え促進ですが、これは世界のGHGを2050年に半減するといシナリオに向けて、2018年までに生産時と商品使用時に由来するCO2総排出量を増加から減少に転じさせる「ピークアウト」を実現する、という長期の目的が背景にあるためです。</p>
D社	<p>新製品を開発するにあたり、製品のライフサイクル全てにおいて、環境への負荷を減らす事を目的に製品企画・開発段階で評価する手法のひとつとして使用している。したがって、生産量については考慮していない。</p>

設問2. 各社における貢献評価の効果

- ・ 社内の製品開発の方向性確認、社内の環境意識の向上、利害関係者からの評価・信頼の獲得等が効果として挙げられた。

貴社では、貢献量評価を実施したことで、どのような効果があったとお感じでしょうか。	
A社	<p>企業イメージの向上のほか、社員の環境意識が向上しグリーン・イノベーション拡大の取り組みが積極化した。</p> <p>LCAの視点で考えることにより、一見製造時でCO2排出が増えるために環境に貢献していないように見える製品も、使用時の削減貢献を加えることにより、トータルでCO2削減に貢献することが判り、その製品を作っている現場、販売部署のモラル、モチベーションの向上になっている。</p>
B社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利害関係者からの評価・信頼の獲得 ・ 社内における環境意識高揚 ・ 製品に関する環境情報の蓄積とそれに基づく次期製品へのフィードバック
C社	<p>○生産時のCO2削減で加速した環境経営の重要性を更に浸透させる効果があった、と考えます。</p>
D社	<p>自社、製品開発の方向性の確認ができた。</p> <p>例えば、軽自動車にハイブリッドシステムを搭載した場合、ライフサイクルでのCO2がガソリンエンジンの改良よりも有利であるかどうかの判断。</p>

設問3. 本検討において目指すべき貢献量評価の目的

- ・ ご回答いただいた4社のうち、2社からは「排出量との相殺評価」が目指すべき評価の目的として挙げられた。
- ・ 一方で、他の委員からは、当面は算出にかかる過程等が簡便であることが重要とのご回答をいただいた。
- ・ また、貢献量評価を通じて各事業者が自社の強みや問題点を発見することで、企業競争力を高め、ひいては、そのような企業が集積する滋賀県の地域活性化に繋げることを目指してはどうか、とのご回答もいただいた。

事務局では、この二年間の検討で作成予定の「手引き」により、「滋賀県低炭素社会づくりの推進に関する条例」に規定する事業者行動計画書制度において、「省エネ製品等の供給による低炭素社会づくりへの貢献を見える化し、この様な取組を後押しする」ことを、約300の対象事業所に広げていきたいと考えています。この視点で、本制度における貢献量評価の目的として、どのようなものを目指すべきでしょうか。当面の目的設定と、長期で目指すべき目的が異なる場合は、その旨でご回答ください。

<p>A社</p>	<p>貢献量評価を通じ、各事業者が持つ強み、あるいは潜在する問題点を広範囲な視点から発見させ、早期施策を講じる機会を得ることで企業競争力を高める。ひいては、そのような企業が集積する滋賀県の地域活性化に繋げることを目指す。</p> <p>貢献量評価を行うには、製品ライフサイクル全体に渡り比較（あるいは競合）製品と自社製品を詳らかに調査する必要がある。そのプロセスを通し、事業者は、部分最適ではない全体最適の視点を養う。また、競合製品の位置づけを踏まえ、自社の技術が本当に持続可能な技術であるか、自ずと判断できるようになる。</p>
<p>B社</p>	<p>本制度において、貢献量を排出量と相殺評価することにより、県内各社の低炭素社会づくりへの貢献を見える化し、利害関係者からの評価・信頼を獲得すること。</p>
<p>C社</p>	<p>【当面】</p> <p>○対象品目と比較対象品目の設定から算出に至るまでの課程 / ツールが簡便であることが肝要かと思えます。</p> <p>【長期的・継続的】</p> <p>○エネルギー消費効率の高い商品への買替え促進により消費者 / 生産者ともにそのメリットを享受出来る事が重要であると考えます。</p>
<p>D社</p>	<p>④排出量との相殺評価</p> <p>事業所の生産活動で発生するCO₂を、製品によるCO₂の削減効果によって相殺させること</p>

<検討の方向性（事務局案）>

- ・ 現在、製品の使用段階の貢献量を評価している企業は少なく、少しでも多くの企業の評価を推進することが重要であることから、まずは「①内部管理」を基本的な目的とし、先進的に取り組んでいる企業は「②社会的責任」を目的とした評価も可能として検討を進めてはどうか。
- ・ 「④排出量の相殺」については、そのために必要となる要件の整理等を検討していくことが必要である等を示すこととし、具体的な検討は、県内事業所で貢献量を評価する企業が増加し、算定事例や算定に必要な情報の整備がより進んだ段階で実施することとしてはどうか。
- ・ なお、基本的には、条例に基づく事業者行動計画書制度の対象となる多くの事業所に評価の実施を求めるため、複雑な算定方法を設定するのではなく、妥当性を損なわない範囲でできる限り簡易な算定方法となるよう、検討を進めてはどうか。
（算定方法や算定条件は限定し過ぎずに、ある程度の自由度を持たせ、各事業所の重視する目的や算定可能性に応じて、算定方法を選択することができるようにするなど。）

2. 目的と合わせて議論する論点

貢献量評価における論点のうち、「『貢献』の定義」や「ベースラインの設定方法」については、貢献評価の目的との関係性が深いため、その他の論点とは切り分けて、目的と合わせて検討する必要があると考えられる。

論点	資料の記載箇所	資料の記載箇所
「貢献」の定義	・ 貢献評価の目的との関係性が深いため、目的と合わせて議論する。	資料1 (1)
ベースラインの設定方法		資料1 (2)
算定対象活動の範囲(対象とする最終製品の種類と活動範囲)	・ 資料2で検討した目的に応じて、議論する。 ・ 算定の範囲の広さや厳密性と、算定にかかる負荷の大きさの兼ね合いから検討する部分も多いと考えられる。	資料2 (1)
時間軸の設定		資料2 (2)
算定対象とする発生場所		資料2 (3)
貢献量算定対象とする製品		資料2 (4)
部品・素材製造の貢献量評価 (事業所毎の貢献量評価)		資料2 (5)

(1)「貢献」の定義

<第1回委員会指摘事項>

- ✓ 当社では、基準年の（自社）製品を比較対象として評価している。
- ✓ 自社の過去の製品をベースラインとすると、過去の製品からの買い替えしか想定できないデメリットがある。

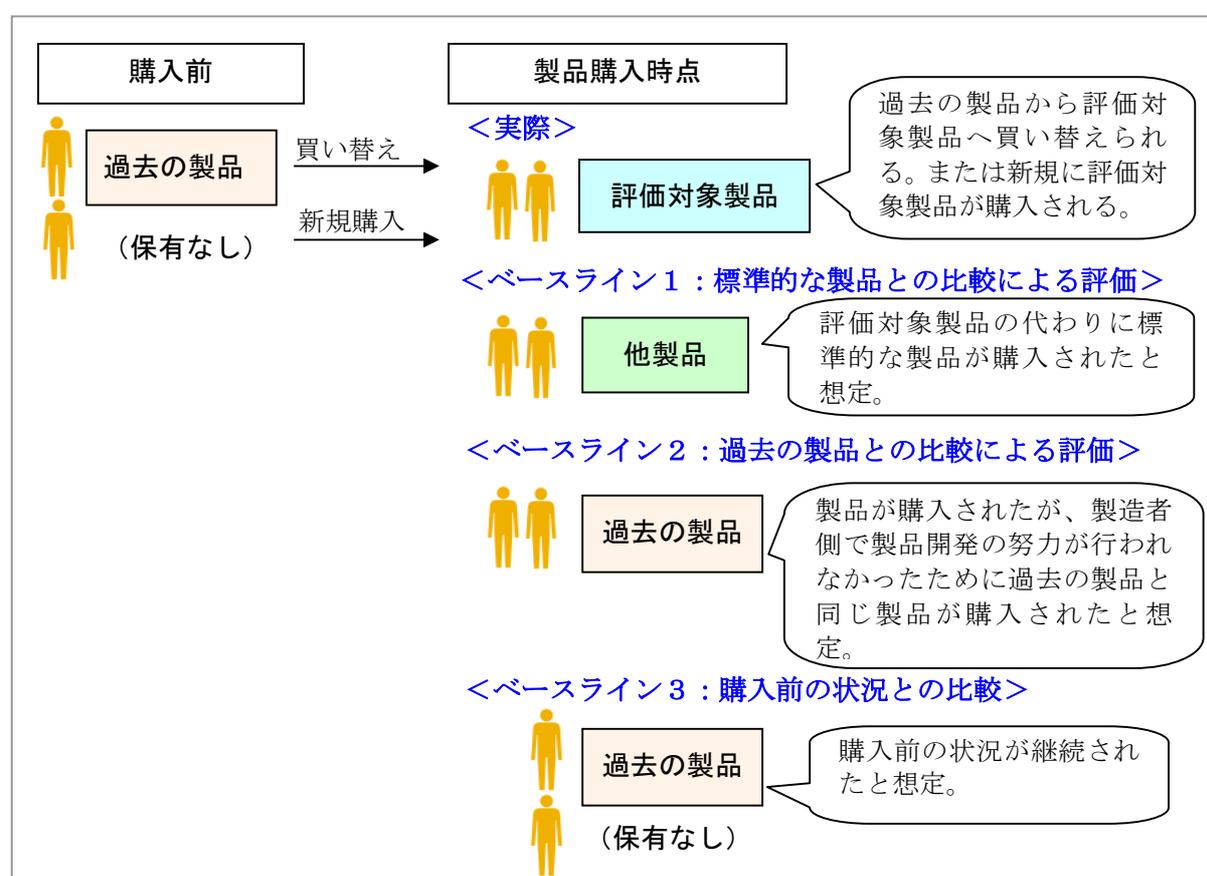
<考えられる選択肢>

選択肢例	選択肢の考え方、特徴	制度の目的との関係
a.（現在の）標準的な製品との比較による評価 ※購入は前提	<ul style="list-style-type: none"> ・対象製品がなければ、消費者は別の製品を購入するという想定に基づく定義。（「比較対象となる製品に比べて優れた省エネ性能製品を製造・販売することが貢献」という考え方） ・新規購入及び買い替えの両方に当てはまると考えられる。（厳密には既存製品の寿命による買い替え） ・標準的な製品を特定し、その効率等を把握する必要がある（トップランナー基準の活用も一案） 	毎年度、標準的な製品の想定を変えるとすれば、「①内部管理」には用いづら可能性はある。
b. 過去の製品（または既存の使用中の製品）との比較による評価 ※購入は前提	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者が製造する製品のエネルギー効率の向上等を行ったことが貢献という考え方に基づく定義。（他事業者との優劣は関係ない。） ・自社旧モデルとの比較の場合には、各事業者によるベースライン設定が容易。一方で、同種の製品であっても、事業者間で比較対象（ベースライン）が異なることになる。 ・過去に対応する製品がない場合は評価できない。 ・あるいは、対象製品がなければ、消費者が既存製品を使用し続ける場合に着目した定義とすることも考えうる。ただし、買い替え前の製品の想定が困難な場合もあるのではないか。 	「③消費者の選択、政策形成への情報提供」、 「④排出量との相殺評価」を目的とする場合、事業者間の公平性の観点から、自社旧製品をベースラインとすることは困難。また、対象製品がなければ既存製品を使い続ける想定の一合理性の説明が必要。
c. 製品が購入される前の状態との比較	<ul style="list-style-type: none"> ・新規購入の場合は省エネ製品であっても排出が単純に増加すると想定。（過去は排出「ゼロ」） ・買い替えの場合は既存製品（過去の製品）と比較 ・新規購入と買い替えの比率の把握が必要 	「①内部管理」には対応しづらではないか。

(参考) 各選択肢を適用した場合の各種製品のベースラインとの比較イメージ

選択肢例	省エネ製品 (ヒートポンプ給湯機、省エネ家電など)	創エネ製品 (太陽光発電、太陽熱温水器など)
(現在の) 標準的な製品との比較による評価	トップランナー基準との比較	一般電気事業者の電力(系統電力)、ヒートポンプ給湯機(または高効率ガス給湯器)との比較
既存製品(または過去の製品)との比較による評価	買い替え前の旧型製品との比較 自社旧製品との比較	買い替え前の旧型製品との比較 自社旧製品との比較

注) コージェネ機器については、省エネ製品という見方と、創エネ製品という見方と両方存在すると考えられる。ここでは創エネ製品は再生可能エネルギーによりエネルギーを生成する製品と位置づけ、コージェネ機器は省エネ製品と位置づけている。



貢献定義とベースラインの選択肢のイメージ

<県内企業の算定方法・意見> (アンケート結果概要)

設問1. 各社の貢献評価における考え方

- ・創エネ製品の貢献量は、創出されるエネルギー量から換算したCO₂を貢献量とされている場合と、自社製品の旧モデルや他の製品との比較による差分を貢献と定義している場合がある。
- ・省エネ製品の貢献量は、他の製品との比較による評価を行っている場合と、自社比で「既存製品(または過去の製品)との比較による評価」を行っている場合の両方がある。

貴社における貢献評価では、創エネ製品・省エネ製品・それ以外の製品の貢献の定義をどのように定めていますか。また、その理由をご教示ください。

	創エネ製品	省エネ製品
A社 (*)	<p>貢献の定義：原料採掘から、原料～製造～使用～廃棄というライフサイクル全体でのGHG排出量を考慮し、他の製品と比較してGHG削減に効果のある機能を発揮することをもって「貢献」と定義する。</p> <p>・省エネ製品では、比較対象とする従来製品・技術レベルは、その時点の世の中の標準的レベルとする。</p> <p>あまりに定義や定量化にこだわることは、真の狙いである温暖化防止を遅らせる。</p> <p>理由：(現在の)標準的な製品に比べて優れた省エネ性能または新エネ性能を有する製品を提供することが貢献と考えているため。</p> <p>「再生可能エネルギー」「燃料電池」は貢献評価のシナリオは描きやすいが、「エネルギー貯蔵技術」「スマートグリッド」についてもシナリオが描けることを前提に含めている。</p>	
B社	<p>自社製品の旧モデルをベースライン（比較対象基準）とし、新製品とのCO2排出量の差分を貢献と定義しています。</p>	
C社	<p>【定義】 ○創出されるエネルギー量をCO2換算し同量を排出抑制したものとしております。</p> <p>【理由】 ○省エネ・創エネ効果を反映・評価するためであります。</p>	<p>【定義】 ○基準年比で省エネ性能を改善しない場合と改善した場合の消費電力量の差をCO2換算し、CO2削減貢献量としております。</p> <p>【理由】 ○省エネ・創エネ効果を反映・評価するためであります。</p>
D社	<p>該当製品無し</p>	<p>現在の定義： 旧モデル（おおよそ4年前のモデル）の最良の仕様をベースラインとして、新製品の最良の仕様のCO2排出量、大気汚染物質排出量の差分を算出</p> <p>理由： 自社製品の改良の成果（CO2削減量）を評価するため</p>

- * なお、前ページの各社の貢献評価における定義について、A社のご回答では、次のような省エネ製品及び新エネルギー製品を定義を挙げて回答いただいている。

< A社 > 各社の貢献評価における考え方

省エネ製品の定義：

自社製品を使用することによって、LCA的に（使用時を含めたライフサイクル全体を通じて）エネルギー消費を削減できるもの

- ・比較対照とする従来製品・技術レベルは、その時点の世の中の標準的レベルとする。

新エネルギー製品の定義：以下の新エネルギー関連産業で使用される部材・材料・技術全般

- ・再生可能エネルギー（風力発電、太陽光発電 等々）
- ・燃料電池 ・原子力発電
- ・エネルギー貯蔵技術
 - － 2次電池/次世代電池・蓄電池（リチウムイオン電池、キャパシター他）
- ・上記以外でスマートグリッドで使用される電気関連部材（スマートメーター、省エネ電線、フライホイール、NAS、パワーコンディショナー・インバーター他）
- ・対象製品の最終製品への寄与率の大小には拘らない。

設問2. 本検討における考え方

- ・ ご回答いただいた4社のうち、3社が「標準的な製品との比較による評価」または「他の製品との比較による評価」と回答している。そのうち、2社は、目指すべき貢献量評価の目的を「排出量と相殺評価」と回答したことを踏まえた回答と考えられる。
- ・ 1社からは「製品のエネルギー消費効率の改善によって削減した消費エネルギー量の差」と回答いただき、過去の製品との比較と考えられる。

今回の検討における貢献評価では、何をもち「貢献」とであると定義すべきかについて、どのようにお考えでしょうか。

A社	<p>原料採掘から、原料～製造～使用～廃棄というライフサイクル全体でのGHG排出量を考慮し、他の製品と比較してGHG削減に効果のある機能を発揮することをもって「貢献」と定義する。</p> <p>あまりに定義や定量化にこだわることは、真の狙いである温暖化防止を遅らせる。</p> <p>(※下記は別の論点の項目に記載いただいたものですが、関連すると考えられたため、転記させていただきました。)</p> <p>トップランナーではなく、世の中で標準的に普及しているものがベースであると基本的には考えている。</p>
B社	<p>ベースライン①「標準的な製品との比較による評価」により「貢献」とすべきと考えます。</p> <p>「本制度における貢献量評価の目的」の記載を踏まえると、<考えられる選択肢>において記載されているように、自社旧製品をベースラインとすることは、公平性の観点から困難と考えます。</p>
C社	<p>○製品のエネルギー消費効率の改善によって削減した消費エネルギー量の差をCO₂に換算した数値を以って「貢献」とするのが良いと思います。</p>
D社	<p>(現在の) 標準的な製品との比較による評価</p>

<検討の方向性（事務局案）>

- 「内部管理」や「社会的責任」を目的とする場合 各事業所の取組の方向性や算定可能性のバランスが重要であり、とりまとめとしては貢献量の定義を限定せずに選択肢を示すこととして検討してはどうか。（例えば、先進的な技術により一般的な製品と比較した削減量を示す場合には「標準的な製品との比較による評価」が適している。一方で、自社製品の時系列での性能向上による貢献量を評価する場合は、自社製品の比較による「過去の製品との比較による評価」が適当である。）
- 貢献評価の目的を他とする場合 例えば次のような用途に貢献量評価を用いる場合には、貢献量の定義について統一を検討する必要がある。
 - ✓ 事業所間で貢献量の比較を行う場合
 - ✓ 県全体で貢献量を合算する場合
 - ✓ 生産段階の排出量を相殺する場合

(2) ベースラインの設定方法

<第1回委員会指摘事項>

- ✓ 「ベースラインをどうするか」と同様に、「どのようなカテゴリで分けてベースラインを設定するか」も重要な論点である。例えば、自動車であれば普通自動車と軽自動車は全く条件が違う。
- ✓ 製品がもたらすサービスを基準とし、そのサービスに対してどれだけ削減したかを評価することも考えられるが、難しくなる。欧州ではその発想で ErP というエネルギー使用製品に対する評価方法がある。

<考えられる選択肢>A. 対象製品の機能・規模等によるベースラインの区分

選択肢例	選択肢の考え方、特徴	制度の目的との関係
<p>a. <u>できるだけ広い範囲の区分</u>で同一の機能・規模をベースラインとして設定する (例:軽自動車も普通自動車も「乗用車」で一区分)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・消費者が購入時に比較検討する範囲内で、できるだけ広い範囲で区分する。これにより、機能や規模の異なる製品間での消費者の選択による排出増加（その逆）を評価可能となる。 ・CO₂排出量が小さい機能・規模の製品を生産・販売したことも事業者の貢献と考える。 ・広い範囲の機能・規模の中からベースライン（比較対象製品）を設定することは容易ではない可能性がある。 ・ベースラインと評価対象製品が代替的ではない場合が多く、規模の小さい製品等を生産・販売するだけで貢献として評価される。 ・特定の製品だけを評価する意義は小さく、当該区分に属する製品群合計（事業所単位・企業単位）で評価することが求められるのではないか。 <p>※「貢献の定義」が、「製品が購入される前の状態との比較」または「既存の使用中の製品」であれば、本選択肢はなじまない。</p>	<p>製品の省エネ化等の技術開発の評価にとどまらず、販売方針等も含めた評価となる。</p> <p>小型ゆえに低炭素型となる製品種類では、小型化自体が革新的でない限り「②社会的責任」に適さないのではないか。</p> <p>ベースラインの厳密性の観点から「④排出量との相殺評価」には適さないのではないか。</p>
<p>b. <u>できるだけ細かい区分毎</u>にベースラインを設定する *続く</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・機能・サイズの同一性が高い範囲で区分する。消費者のニーズ等に応じて異なる仕様の製品を生産・販売していることを前提とした評価となる。 ・同一機能・サイズで、CO₂排出量の小さい製品を生産・販売したことが、事業者の貢献とみる。 ・どのような機能・サイズで区分するかを検討した上で、ベースラインを設定する必要がある。 ・小型製品ではなく大型製品が選択されることによる排出増加が容認される。その逆に、大型製品ではな 	<p>製品の省エネ化等の技術開発面の評価が主となるのではないか。</p>

<p>(例:自社の旧モデルに対して型番ごとに対応づけて比較) *続き</p>	<p>く小型製品が選択されることによる排出削減は評価されない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区分間で低炭素化の進捗に違いがある場合、大型製品よりも小型製品の方がベースラインの排出量が大きくなるなどのケースも考えうる。 	
<p>c. 複数の区分で構成するベースラインを設定する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・消費者が購入時に比較検討する範囲内で、ベースラインを複数の区分で設定する。(例:軽自動車の購入者の1/3が普通自動車と比較し、2/3が軽自動車間で比較して購入していたとすると、ベースラインは普通自動車:軽自動車を1:2の比率で設定。) ・消費者の比較検討に対応した低炭素型製品を製造・供給したことを貢献とする。 ・現実の選択行動は複雑であり、このような分布を多くの製品について特定することは相当困難ではないか。 	<p>「④排出量との相殺評価」のためには厳密性を確保するためにベースラインの設定や検証の負担が大きくなる可能性がある。</p>
<p>d. 製品が提供するサービスを定量指標化し、サービス単位量あたりの評価とする</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・製品が提供するサービスに着目して評価を行う。 ・細かく区分化する際の恣意性が低下できる。(ただし、「できるだけ細かい区分」の延長として、区分を表す指標との関係式でベースラインを定義できれば、恣意性回避は同様といえる。) ・多様な機能・規模の製品に対して包括的に評価できるサービス指標を定義する必要がある。 ・サービスあたりのベースライン排出量の設定方法を検討し、算定する必要がある。 ・サービス単位量あたりが高効率の製品を選択しても、その製品のサービス水準が高ければ、CO2排出量は増加する場合も考えられる。(できるだけ細かい区分で設定する場合と同様) 	<p>ベースラインの厳密性の観点から「④排出量との相殺評価」には適さないのではないか。</p>

＜考えられる選択肢＞B. 活動量（ライフサイクルでの使用時間等）の設定方法

選択肢例	選択肢の考え方、特徴	制度の目的との関係
a. 既存規格等における基準値の引用	<p>※JISの評価方法に準拠等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・算定条件の設定負荷が小さい。 ・全事業者にとって平等な基準値が設定されるため、評価の公平性が高い。 ・対象製品の基準値が設定されていない製品種類もありうる 	
b. 製造者による仕様値を使用	<p>※物理的寿命等の設計段階の仕様を想定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・算定条件の設定負荷が小さい。 ・同一製品種類でも、事業者により異なる可能性がある。 ・物理的耐久使用時間（物理的寿命）は、使用実態（社会経済的寿命）と乖離している可能性がある。 	<p>事業者により同一製品種類でも異なる評価となる可能性を考慮すると「③消費者の選択、政策形成への情報提供」、「④排出量との相殺評価」には適さないのではないか。</p>
c. 使用実態の調査結果の利用	<ul style="list-style-type: none"> ・使用実態を踏まえて設定するため、算定条件の妥当性が高い。 ・既存調査が利用できない場合は、事業所等が調査を実施する必要があるため、算定条件の設定の負荷が大きい。 	—

＜県内企業の算定方法・意見＞（アンケート結果概要）

設問1. 各社の貢献評価における設定

- ・ベースラインの区分の状況は、主要な機能の性能が同一な製品毎に区分している例等がある。また、地域別にベースラインを設定している例もある。
- ・活動量の設定については、旧通産省の指導によって定めた補修用性能部品の最低保有期間の年数による製品寿命、統計をもとに業界内で検討された使用期間等による設定が挙げられた。
- ・エネルギー効率等の設定方法は、製品によってJISで定められた方法、工業会毎に定められた方法、国で定められた方法等が挙げられた。また、自社独自に定めた計測方法との回答もあった。

	ベースラインの区分	活動量	製品のエネルギー効率等の把握方法
A社	当社は最終製品というより素材・部品の供給が多いので、同一種類の評価対象製品（例：エアコン）のなかで、さらに区分することは現状行っていない。	ライフサイクルでの使用時間、使用実態を踏まえた製品寿命（典型例）	業界標準値を参考にしている。
B社	<p>主要な「機能」の「性能」が同一な製品を対象として貢献量を評価しています。</p> <p>太陽電池モジュールであれば、「発電」が「機能」となりますので、その「発電量 (kW)」あたりの貢献量で評価しています。</p>	<p>実態の標準的な使用年数として、ライフサイクルでの使用時間を活動量としております。</p> <p>比較する新旧製品で活動量が異なる場合は、活動量が同一となるよう製品のCO2削減量を計算し、貢献量を評価しています。</p>	自社独自に定めた計測方法 (LCA)
C社	○商品 / 地域の特性に応じたカテゴリー毎の区分をしております。	<p>【活動量】</p> <p>○各商品の寿命を選定しております。</p> <p>【定義】</p> <p>○旧通産省の指導によって定めた補修用性能部品の最低保有期間の年数を以って商品寿命としております。</p>	○各事業部門からの提出数値で把握しておりますが、これはカタログなどにも掲載される数値と同じものであります。(計測方法については商品によってJIS化されているもの、工業会毎に定められているものなどがあります)
D社	<p>①現状は、燃費が最良のものを選択して計算、公開している。</p> <p>②実際は、自動車の燃費は仕様（ターボエンジン、駆動方式（2WD/4WD）、トランスミッション等）で燃費は異なる。</p> <p>③使用段階、廃棄段階に絞れば、自動車の場合、各仕様の燃費は明確なので、CO2の排出量の計算は容易。</p> <p>④仕様毎の生産台数は集計できるので、CO2排出量を把握出来る。</p>	<p>2000年～2005年の統計値を元に業界内での検討で車の使用期間を10年 総走行距離10万キロ（年間走行1万キロ）としている。</p> <p>最近の普通乗用車は使用期間が12年を越えており、全生涯における走行距離も12万キロ程度に伸びているものと思われる。</p> <p>また車種の違い（大型トラック、バス、軽乗用車、軽トラック）によって、走行距離は相当違うと考えられる。ただし、これらを集計した統計データは少ない。</p>	<p>自動車の型式指定時の審査値</p> <p>JCO8モード燃費で、ベースライン（旧型車）と評価対象車を比較（2010年度以前の車両は10.15モード燃費を使って計算していた）使用期間は10年、走行距離は10万キロと想定。</p>

設問2. 本検討における考え方

- ・ 目指すべき貢献量評価の目的を「排出量と相殺評価」と回答した委員は、「できるだけ細かい区分毎にベースラインを設定すべき」と回答している。
- ・ ベースラインの設定の例として、省エネ法のトップランナー基準を挙げる回答がある一方で、トップランナーではなく標準的に普及しているものをベースラインとすべきとの回答もあった。
- ・ また、製品の特性に見合ったカテゴリーで区分する方法がよい、LCA を基本とすると機能単位に基づくが機能単位の完全な一致を求めると現実的には不可能、との回答があった。

今回の検討における貢献評価では、ベースラインの設定方法としての区分をどのようにすべきとお考えでしょうか。

<p>A社</p>	<p>当社は LCA 評価を基本としており、ベースラインも「機能単位」によるところが大きい。 完全一致を追求すると解がないことも留意しておく必要がある。</p> <p>原則はその時の標準的な製品をベースラインとし、将来にわたってその性能が変化する場合はそのシナリオに合わせる事が適切である。但し、個々にそのようなデータがあるものは稀であり、データがない場合は、ある平均的なものが今後も継続するといった考えでよいと思われる。トップランナーではなく、世の中で標準的に普及しているものがベースであると基本的には考えている。</p>
<p>B社</p>	<p>できるだけ細かい区分毎にベースラインを設定すべきと考えます。</p> <p>機能・性能の同一性が高い範囲で区分しなければ、「貢献量」の信頼性が確保できないのではないかと思います。</p>
<p>C社</p>	<p>○基準年度を設定し、その年度の発売商品を製品特性に見合ったカテゴリーで区分し、同じカテゴリーの評価対象製品との消費エネルギーを比較する方法が良いと考えます。</p>
<p>D社</p>	<p><u>できるだけ細かい区分毎</u>にベースラインを設定する。</p> <p>自動車而言えば、 対象となる年度の燃費基準（省エネ法のトップランナー基準：車種、車両重量別）をベースとした評価ではないか？ （エコカー減税でも、○年度燃費基準に対して+25%以上 等で減税対象を絞っている） ただし、燃費基準は5年毎に変わるのが問題点 2010年→2015年→2020年</p>

<検討の方向性（事務局案）>

「内部管理」や「社会的責任」を目的とする場合 貢献量の定義毎に適切と考えられるベースラインや区分設定について例示することで検討してはどうか。（例えば、先進的な技術により一般的な製品と比較した削減量を示す場合には「標準的な製品」が、自社製品の時系列での性能向上による貢献量を評価する場合は、「過去の製品」が適しているとし、それぞれどのような区分設定があるか、など。）

- ・ 貢献評価の目的を他とする場合 例えば次のような用途に貢献量評価を用いる場合には、共通に用いる「標準的な状況に関する情報」を整備する必要がある。
 - ✓ 事業所間で貢献量の比較を行う場合
 - ✓ 県全体で貢献量を合算する場合
 - ✓ 生産段階の排出量を相殺する場合