



たかはし まりあ  
高橋 麻璃亜

日本総合研究所  
リサーチ・コンサルティング部門  
コンサルタント

英高級車メーカーのジャガーはガソリン車4モデルの受注を終了、乗用車メーカーのボルボも2024年にディーゼルエンジン車の生産終了を発表し、ガソリン車からEVシフトの動きが止まりそうもない。このような動きは走行時のCO<sub>2</sub>排出量を脱炭素化する施策として注目されているが、製造時の排出量にも十分配慮する必要があるだろう。現に欧州ではカーボンフットプリント(CFP)開示の義務化が進められ、日本の自動車メーカーも欧州の舞台で戦うため否応なくCFPを開示しなければならぬ状況になると予想される。本稿では、先行する欧州の動向を踏まえ、日本の自動車業界においてCFP開示を推進する上で必要な取り組みについて考える。

1点目はCFP算定におけるインセンティブ措置の導入だ。自動車部品は数万点あり、サプライヤーが多くなるため、足並みを揃えて算定することは容易でない。そのため、CFP開示をボランタリーな位置付けから一歩踏み込んで、規制的な措置を講じる。欧州連合(EU)では、電池の原料調達から製品廃棄に至るライフサイクル全体を規定する「欧州電池規則」が23年8月に施行された。EU域内で販売される全ての電池が対象で、24年からCFPの申告義務や上限値導入に関する規制が成立し、段階的に適用される。また、フランスでは、同年9月にEVの新車購入の補助金において、製造・輸送過程におけるCO<sub>2</sub>排出量を基に算定される「環境スコア」の基

準を満たした車にのみ対象を限定する政令が公布された。

一方、日本ではCFP算定方法案の開示などの枠組み整備が進められているが、現状義務化を進める方針ではない。現在検討されているインセンティブ付与施策としては、EVやプラグインハイブリッド車の購入を支援する「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金」の支給に、蓄電池の製造時などで出るCO<sub>2</sub>排出量の算定・開示要件を加える検討を始めているくらいであり、欧州よりもCFP開示の機運は醸成されていない。日本を含めアジアのEVメーカーは、欧州におけるCFP開示に沿えば欧州までの

## 自動車業界におけるカーボンフットプリント開示取組の必要性

の長距離輸送が含まれるため排出量の点で不利になりやすく、開示自体のインセンティブが小さい。そのため、自動車メーカーが排出量削減にコストをかけられるよう、開示部分の金銭的支援を国で行うことが欧州の舞台で戦う上で有効な支援となる。

2点目はCFP算定のためのデータ連携プラットフォームの構築である。ドイツでは、政府が支援する形で、BMWをはじめとする大手自動車メーカーとサプライヤー10社が参画し、「カテナーク」を設立し、サプライチェーン上のCO<sub>2</sub>排出量の正確な把握や開示に努めている。日本では同種のデータ連携は進んでおらず、円滑なデータ連携のための仕組みづくりも有効だろう。三重県では、自動車メーカーと直接取引がある事業者(ティア1)ならびにティア1と直接取引がある事業者(ティア2)が連携し「令和5年度自動車部品サプライチェーンにおける製品単位CO<sub>2</sub>排出量算定・削減支援実証事業」が進められており、仕組みづくりの参考になるだろう。

このように、CFP算定をボランタリーな取り組みに位置付けられている日本の自動車メーカーが欧州の舞台で戦うためには、官民一体となりCFP開示を推進する必要があるのではないか。

(次回は1月22日に掲載します)