

国連WP.29における自動車ライフサイクルアセスメントの議論の動向



環境研究部

※新国 哲也

1. はじめに

- 令和3年度の日本のCO2排出量は10億6400万トンで、その15.1%が自動車起因である
- IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) は、人的活動により排出されるCO2は地球温暖化における温度変化に顕著な影響を与えていることを指摘した
- 地球温暖化への対応において、自動車におけるCO2排出量の削減が大きな課題である
- 国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(UNECE/ WP.29)では、自動車に特化したLCA(Life Cycle Assessment)の議論が開始されることとなった

2. 議論の状況

2.1 専門家会議の概要

- A-LCA IWGは、自動車のライフサイクルにおけるGHG(Green House Gas)排出量の算出方法を構築するために設立された
- エネルギー政策は各国に依存するため、WP.29で一般的に議論される強制力のある自動車基準とはせず、ガイドラインにとする
- A-LCAに関するIWGの作業タイムライン
 - 2025年6月:GRPEによるA-LCAに関する採択
 - 2025年11月:WP.29によるA-LCAに関する国連決議の採択



図1 第11回会議(10/17-18)の様子

2.2 サブグループの構成

第4回A-LCA IWG会議で、自動車のライフサイクルの各フェーズに対応するサブグループを置くことが提案された(図2)。

Primary Dataの可用性等については、各サブグループの専門家で一度議論をした上でサブグループごとにPrimary Dataの可用性を示し、再度A-LCA IWG全体として議論を行うとする進め方が合意された。

Subgroup Structure under A-LCA IWG

A-LCA-07-02

as of May 2023

	Responsible for	Membership*			notes
		Leader(s)	Participants	Observers	
SG1	Overarching Aspects	IWG Leading Team	SG Leaders	2	
SG2	Material & Material Recycling	Japan	10	23	
SG3	Productions	Korea/OICA/CLEPA	19	26	
SG4	Use	EC/OICA/AVERE	14	22	waiting for leaders election
SG5	End of Life	China/Japan	7	25	waiting for leader election (China)
SG6	Fuel and Energy Cycle	EC/AVERE	15	16	waiting for leaders election
SG7	Drafting		3	4	No action is expected in 2023

図2 各サブグループの議長(leader)と参加者

2.3 サブグループの議論

各サブグループは、それぞれの専門性を活用し、Primary Dataの可用性及び境界条件やプロセスなどの検討を開始した(図3)。

3. まとめ

各サブグループにより提案される計算手法の開発計画をA-LCA IWGでレビューする。そのうえで、詳細の計算手法の開発を進める。

Initial study

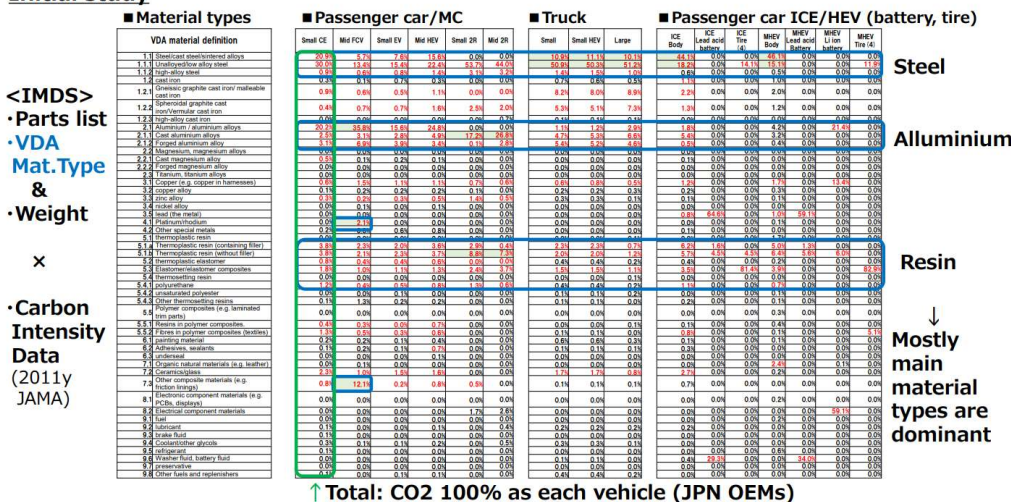


図3 材料生産におけるCO2ホットスポットの初期解析結果