

1 日本汽车工业协会的主要举措

● 针对产品的地球变暖对策 (7~14页)

由于日本汽车工业协会各会员企业积极提高燃油经济性以及向市场投放新一代汽车，乘用车的平均燃油经济性逐年提高，已经超过2020年度平均水平，达到21.3公里/升。今后将继续尽最大努力提高燃油经济性并普及新一代汽车。

同时，在汽车空调相关措施方面，为开发并尽早普及使用低GWP及无氟冷媒的空调，设定了2020年GWP850（乘用车）自主目标。



● 积极投放低排放车并应对后新长期规制 (15~17页)

低排放车（2005年☆☆☆☆标准）在汽油车中所占比例达到97%。同时，针对柴油车排放尾气，从2009年开始施行后新长期规制，大幅降低了重型车的NOx及PM排放量。自2016年起，将进一步加严NOx限值并对试验法的国际标准进行协调，为此日本汽车工业协会各会员企业正在加紧应对。

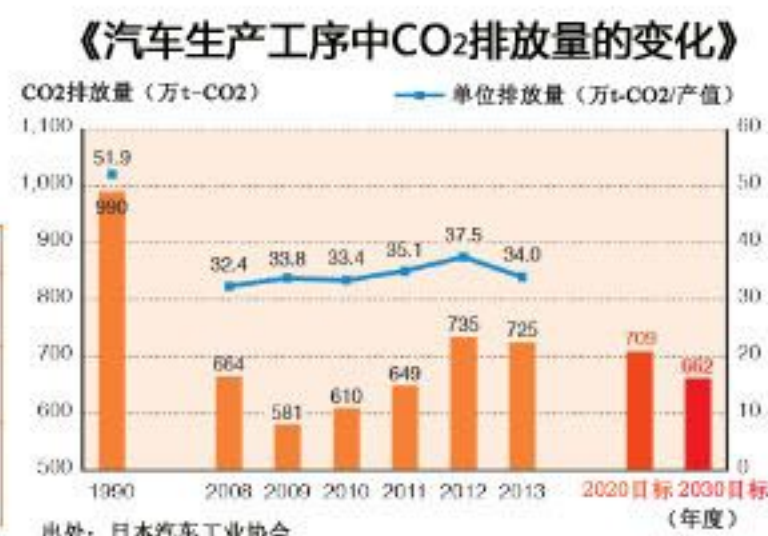


● 生产过程中对环境的保护 (23~25页)

日本汽车工业协会各会员企业从防止地球变暖和资源有效利用、以及控制环境负荷物质排放的角度，在生产工厂采取了各项措施。与（一般社团法人）日本汽车车体工业协会合作，针对汽车制造工序排放的CO₂开展了减排工作，并从2013年度开始参与经济团体联合会低碳社会执行计划，面向2020年度及新制定的2030年度目标，积极开展各项举措。同时，为了使2015年度VOC的单位排放量（g/m²）不高于2010年的实际水平，今后仍将采取自主措施。在废弃物的排放方面，提出“将2015年度最终处理量控制在1万吨以下”的新目标，今后仍将继续采取对策。

《自主措施完成情况》

措施	目标	实际完成情况
控制CO ₂ 排放	2020年度比1990年度(990万吨)降低28%(709万吨) 比2030年度降低33%(662万吨)	▲ 27% (725万吨) (2013年度)
控制VOC排放	为了使2015年度单位排放量(g/m ²)不高于2010年度的39.8g/m ² ，继续采取自主措施	▲ 13% (34.6g/m ²) (2013年度)
减少废弃物	将2015年度最终处理量控制在1万吨以下， 比1990年度(35.2万吨)降低97%(1.1万吨) 资源再生利用率达到99%以上	▲ 99% (0.4千吨) (2013年度) 资源再生利用率为99.9% (2013年度)



● 汽车回收利用相关对策 (26~31页)

汽车行业基于《汽车回收再利用法》，开展了报废汽车的回收再利用和妥善处理工作。特别是ASR，其回收再利用已大幅超过2015年度以后的目标。同时，作为自主举措对环境负荷物质（铅、汞、镉、六价铬）进行了削减，新款车（法律规定对象）所有车型继续达标，还针对非法律规定对象的“摩托车”及“商用车载货/特殊装备”开展了回收再利用和妥善处理工作。此外，还开展了新一代汽车的报废车妥善处理实证实验和再资源化技术的开发研究。

《三类物品收集情况》

	2013年度
氟利昂类的回收和销毁 (万辆)	291.1
安全气囊类 (万辆)	227.4
安全气囊类的回收再利用率(%)	94~95
ASR (万辆)*	333.8
ASR的回收再利用率(%)	96~97.7

出处：日本汽车工业协会根据产业结构审议会资料编制

《基本思路》

解决环境问题需要对包括设计、开发、生产、使用、报废在内的各个环节进行全面论证。日本汽车工业协会与各会员汽车厂商（以下简称“各会员企业”）正在通过汽车的生命周期，基于重要且基本的环保要求提供相关产品，这些要求包括提高油耗性能（减排CO₂）、净化排放尾气、降低噪声、节约资源、提高回收再利用等。同时，还以进一步减轻环境负荷为目标，完善工作体制，推动信息的提供。



● 完善有利于环保的工作体制

为准确迅速地应对环境问题，建立最佳体制。

为了准确迅速地应对各种环境问题，日本汽车工业协会设立了环境委员会等与环境有关的委员会，并在各委员会下按照不同课题设立了专门的部会与分科会。环境委员会正在完善相关体制，就汽车的改良和生产部门环保标准的改进等进行综合性研究和管理。

对于涉及领域广泛的课题，设立跨越各委员会的横向组织——“研究会”，以求及时采取措施。2008年4月，为研究今后全球气候变暖的对策，设立了“地球变暖对策研究会”。

● 推动信息的提供

积极提供有关汽车行业所开展工作及汽车环保性能的信息。

积极提供有关汽车行业所开展工作及汽车环保性能的信息。

日本汽车工业协会及各会员企业通过各种报告、主页（<http://www.jama.or.jp>）及宣传资料，发布有利于环保的各种信息。

例如，在客户购买汽车之际，通过主页提供《不同车型环保信息》（http://www.jama.or.jp/eco/eco_car/info/index.html），以便客户了解车辆的环保性能。

图1.日本汽车工业协会环境相关委员会组织机构

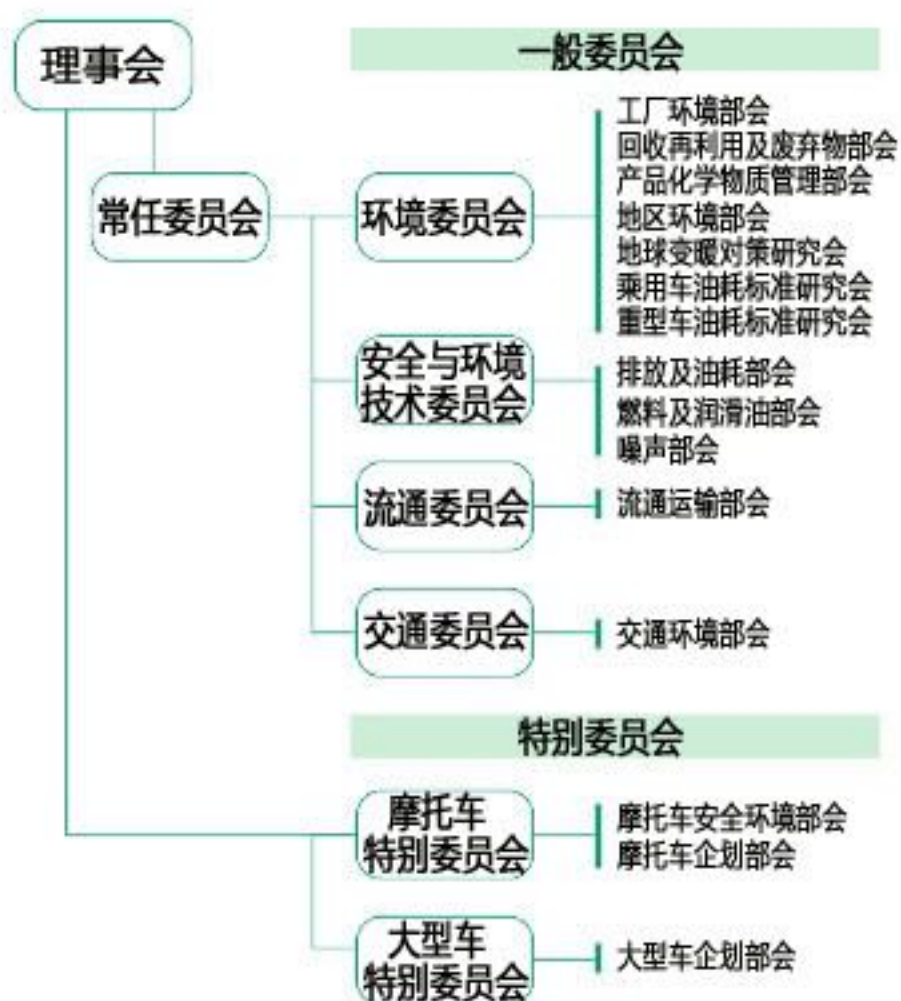


图2.不同车型环保信息



《面向世界道路交通部门的CO₂减排建议》

日本汽车工业协会在道路交通领域正在采取综合性举措。道路交通部门减排CO₂需要采取4项举措,分别是:改进汽车自身油耗、改善交通流、燃料多样化、有效利用。

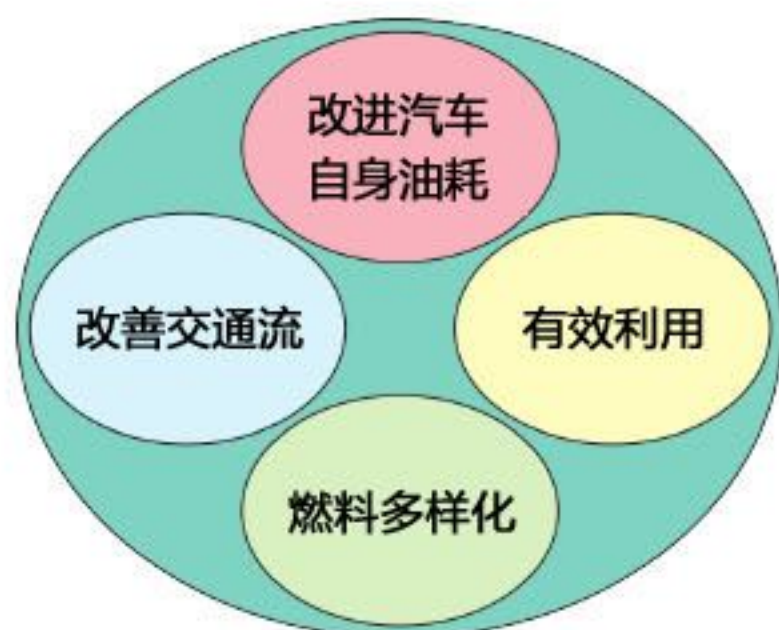
为此需要汽车制造商、燃料等相关行业、政府部门、汽车用户等有关方面发挥各自的作用,推动综合性举措的实施。

日本汽车工业协会面向世界道路交通部门的CO₂减排提出了如下建议。

※日本汽车工业协会与欧洲汽车工业协会(ACEA)、美国汽车工业协会(AAM)合作,在COP16边会上以“采取综合举措,在道路交通领域减排CO₂”为主题举办了公开座谈会。各国的汽车工业协会将继续开展工作,以推进综合举措的实施。



●日本汽车工业协会建议内容



(1)改进汽车自身油耗

① 油耗标准

在已出台乘用车油耗标准的国家,最好采用符合国情的油耗方式。在未出台乘用车油耗标准的国家,应制定油耗标准。在未制定货车油耗标准的国家,今后也应制定油耗标准。

② 车辆轻量化

任何市场都应控制车辆的重型化。在这方面我们认为促进轻量化的政策是有效的。

③ 新一代汽车

通过全球的产官学合作提前实现关键技术的创新,这一点很重要。传统车型的油耗改进是有限的,因此,从中长期来看,需要用新一代汽车逐步替代传统车型,从而持续性地改进油耗。

④ 低CO₂排放车辆的推广普及政策、替代促进政策

政府应通过绿色税制等政策,推动消费者换购新型低油耗车。

(2)燃料多样化

符合各地区特点的生物燃料等的推广普及是有效的。为此,必须加大对食品、土壤不产生影响的纤维素乙醇或BTL(Biomass to Liquids)等燃料的供给能力,开展产官学联合的技术开发等措施。

(3)改善交通流

① 交通对策

各国应从各种交通对策中选择符合本国国情的交通对策。特别是发展中国家,应以不滞后于汽车普及的速度采取包括完善道路基础设施在内的交通对策。ITS技术也是一种有效手段。

② 城市规划

今后,随着人口的增加,在人口有可能进一步集中的城市地区,有必要在城市规划阶段考虑交通对策(道路建设、ITS技术引进等)。

(4) 有效利用

货车的环保驾驶有助于运输公司降低成本。通过环保驾驶可降低燃料成本和CO₂排放量。今后应在乘用车当中普及环保驾驶。

货车用数字转速表、乘用车用燃油表等辅助工具的使用对于驾驶教育和油耗监控等都是有效的。

● 建议的效果（情况分析）

日本汽车工业协会在下列前提条件下，对世界道路交通部门CO₂减排的情况进行了分析。

分析结果表明，油耗改进与其他对策（生物燃料、交通流改善、促进替代）的减排量达到同等水平。

通过各国间的合作推动综合性措施，CO₂的减排还有如此大的空间。到2030年，世界道路交通部门的单位排放量（实际行驶中CO₂的排放量）预计将比目前降低31%左右，2025年前后将摆脱最高点。

表1. 引进日本汽车工业协会建议措施的情况

		OECD加盟国	非OECD加盟国
汽车新车油耗	乘用	年率：平均2.3% 包括中国 (各国油耗限制趋势延长)	年率：平均1.3% (为实现2010年0%→2030年2.3%， 逐步提高改进率)
	商用	年率：平均0→1%	年率：平均0→1%
生物燃料		世界平均：1→7%引进（乙醇和生物柴油合计） IEAWE02006 替代方案	
改善交通流		平均车速：每小时提高10km (10年每小时提高5km)	平均车速：每小时提高2km (10年每小时提高1km)
环保驾驶	乘用	油耗改善率：10%、实施者比例：0→30%	
	商用	油耗改善率：10%、实施者比例：0→70%	
促进替代政策		2010年以后，车龄超过12年的车辆全部替换为新车	

图1. 引进日本汽车工业协会建议措施的情况 世界道路交通部门CO₂的排放量

