

令和三年度評価・検証WG「日本自動車工業会・日本自動車車体工業会」 事前質問・回答一覧

No	調査票項目番号	調査票頁番号	指摘	回答
「低炭素社会実行計画」 （2020年目標）				
「低炭素社会実行計画」 （2030年目標）				
（昨年度フォローアップを踏まえた取組状況）				
2030年以降の長期的な取組の検討状況				
1		P.3 PPT P.35	自工会としてカーボンニュートラルに向けた取組を進められているところ、業界の自主的な取組であるカーボンニュートラル行動計画として、どのような取組を今後予定されていますか。生産プロセス、消費段階での排出削減、水素などの供給網拡大等、カーボンニュートラル行動計画として取組まれる部分についてご説明をお願いいたします。	大きく3つの柱で取り組む方向性です。原則は『省エネ施策の継続展開』と考え、高効率機器への更新、革新的製造技術の導入を進め、正味のエネルギーをできる限り減らすことが大原則と考えています。また、『熱需要設備の電化、カーボンフリー燃料化』、『再生可能エネルギーの導入促進』を進めていく方向性となっています。今後詳細は各社検討いたします。
I. 業界の概要				
（1） 主な事業				
（2） 業界全体に占めるカバー率				
（3） 計画参加企業・事業所				
（4） カバー率向上の取組				
（5） データの出典、データ収集実績（アンケート回収率等）、業界間バウンダリー調整状況				
II. 国内の企業活動における削減実績				
（1） 実績の総括表				
2	II.(1) 【電力排出係数】	P.7	・ P.33に2020年度の電力排出係数について、「エネルギーミックスを前提とした電事連2030年度目標0.37kg-CO2/kWhに向かって、2015年度実績0.534kg-CO2/kWhから直線的に低減する場合の2020年度0.479kg-CO2/kWh」とありますが、P.12では0.436kg-CO2/kWhと記載があります。また、P.7では基礎排出係数での記載となっており、実績を評価するにあたり、どの係数を使うのかを明示されてはいかがでしょうか。また、調査票やデータシート等の実績値は、どの係数を使って報告されているでしょうか。統一した報告をお願いいたします。	・ 目標設定については左記の通りです。 ・ P7 の2番目の表で、排出係数→基礎と記載した※1、2、4は、実際の排出係数を使用。※5、6は目標設定の数値として「その他」とし、3番目の表で、実績評価に用いる予定の数字は「基礎排出係数」を選択しています。（指定のフォーマットに基づき記載しています）
（2） 2020年度における実績概要				
3	II.(2) 【目標に対する実績】	P.8	2020年目標に対する実績値として520万トンとなっていますが、データシートでは固定係数を用いて548万トンとなっています。調査票及び説明PPTの実績値について再確認をお願いいたします。	・ 上記の通り、2030年の目標設定は、電事連の係数0.37、2020年の目標設定は、2030年の電事連から直線的に引いた係数0.479（業界指定）を使用しています。データシートは、自動計算されたものが表示（548万t）されているだけです。
（3） BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況				
4	II.(3)	P.9	BATの普及率について、計画策定段階の想定と比べて、どの程度の進捗だったのでしょうか。また、排出削減へのBATの寄与はどの程度であったと評価されていますか。	パワーポイントのP13～16に掲載しております。概ね想定以上に進捗しております。 2006年～2020年度の省エネ対策量が158万t、BATでの削減量は66.6万 t なので、全体削減量の約40％に寄与していたと考えております。
（4） 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				
5	II.(4) 【要因分析】（詳細は別紙5参照。）	P.13	排出量減少の要因が2020年度のコロナ禍や部品供給不足とのことです。が、こういった要因がなかったとした場合でも目標は達成されていたでしょうか。	2018年度から目標達成しており、2020年度の実績台数が同等であれば、コロナの影響がなかったとしても達成したと思われます。 パワーポイントP10ご参照願います。

自動車・自動車部品・自動車車体WG

日本自動車工業会・日本自動車車体工業会

(5) 実施した対策、投資額と削減効果の考察				
6	Ⅱ.(5) 【総括表】（詳細は別紙6参照。）	P.14	年度当たりのCO2削減量とCO2排出量実績をを比べると、ここで挙げられている対策以外にも取組をされているかと思いますが、ご説明いただける範囲でその他の取組についても説明を補足いただけますか。	パワーポイントのP12に代表的な取り組みを記載しておりますのでご参照願います。
7	Ⅱ.(5) 【2021年度以降の取組予定】	P.14	調査票では省エネへの取組が中心となっていますが、再生可能エネルギーの導入といった取組についても自工会として各社の動向を調査されていますか。	パワーポイントのP19に記載しておりますのでご参照願います。
(6) 当年度の想定した水準（見通し）と実績との比較・分析結果及び自己評価				
(7) 次年度の見通し				
(8) 2020年度の目標達成の蓋然性				
(9) 2030年度の目標達成の蓋然性				
(10) クレジット等の活用実績・予定と具体的事例				
Ⅲ. 低炭素製品・サービス等による他部門での貢献				
(1) 低炭素製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠				
8	Ⅲ.(1)	P.20	過年度の調査票では2020年度の削減見込みが702.5万t-CO2となっていますが、今年度の削減実績は546.3万t-CO2となっています。この見込みと実績の際について、どのように分析されていますか。 トラックやバスについても燃費改善による排出削減の試算を検討されると過年度の事前質問に回答されていますが、その後の進捗はありますか。 今後、BEVやFCVといった次世代車が増加することが見込まれていますが、燃費の単位として、kg-CO2なども試算されてはいかがでしょうか。	・まず、2020年度削減実績として報告していた546.3万t-CO2は2019年度実績であり、誤った報告をしていたことをお詫び致します。本年6月頃に明らかになる2020年度の排出実績を見た上で、削減見込みとの差異がある場合には、分析の上、その要因について報告致します。 ・次世代自動車の普及、燃費改善等による自動車単体対策の実績にはトラック・バスの燃費改善・次世代自動車普及による実績を含んでおります。 ・次期燃費基準（Post2030）を策定していく中で検討していきます。
(2) 2020年度の実績				
(3) 2021年度以降の取組予定				
Ⅳ. 海外での削減貢献				
(1) 海外での削減貢献の概要、削減見込量及び算定根拠				
9	Ⅳ.(1)	P.23 PPT P.34	自動車の場合、海外生産がかなり多いと思いますが、海外でのCO2排出量はその国での排出量に組み入れるのでしょうか、それとも日本での排出量とするのでしょうか。 海外生産工場での省エネ取組事例の「1.理論値省エネ活動」というのがわかりにくいので、簡単に、何がどのようにして省エネに寄与したのかを具体的に説明してください。	海外での排出量となります。 理論値省エネ活動とは、真に必要なエネルギーを理論値(価値)、それ以外を全て改善対象と置き、現状と理想のギャップを埋めていく活動で、その手法を世界の工場へ展開しています。 100台を超える計測器を使って消費エネルギーを0.5～1秒スパンで測定し、ロスを分析。ロスを削減しつつ、断熱やインバータ等で更に消費量を削減し、改善前後の比較をしながら、現技術で可能な最善の省エネを目指します。
(2) 2020年度の実績				
(3) 2021年度以降の取組予定				
Ⅴ. 革新的技術の開発・導入				
(1) 革新的技術の概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠				
10	Ⅴ.(1)	P.24	革新的技術のWet on Wet塗装とはどのような技術でしょうか。また、直接関係ないかもしれませんが、近年VOCの削減のため水性塗料が多くなっているように思いますが、この代替にともなうCO2削減実績はどの程度でしょうか。	通常、「電着」「中塗り」「上塗り」塗装の3層それぞれ乾燥させますが、塗料の開発・塗装条件の適正化により中塗り後の乾燥を省略する塗装技術です。 一般的に、水性塗料を導入するとしっかりした乾燥が必要になりますが、上記技術の場合乾燥工程を省略できるので、従来型塗装よりCO2は15%削減する事例があります。
(2) 技術ロードマップ				
(3) 2020年度の実績				
(4) 2021年度以降の取組予定				

	(5) 革新的技術・サービスの開発に伴うボトルネック（技術課題、資金、制度など）
	(6) 想定する業界の将来像の方向性（革新的技術・サービスの商用化の目途・規模感を含む）
	VI. その他の取組
	(1) 情報発信（国内）
	(2) 情報発信（海外）
	(3) 検証の実施状況
	VII. 業務部門（本社等オフィス）・運輸部門における取組
	(1) 本社等オフィスにおける取組
	(2) 運輸部門における取組
	(3) 家庭部門、国民運動への取組など
	VIII. 国内の企業活動における2020年・2030年の削減目標
	（削減目標・目標の変更履歴等）
	(1) 目標策定の背景
	(2) 前提条件
	(3) 目標指標選択、目標水準設定の理由とその妥当性
	(4) 目標対象とする事業領域におけるエネルギー消費実態
	その他

令和三年度評価・検証WG「日本自動車部品工業会」 事前質問・回答一覧

No	調査票項目番号	調査票頁番号	指摘	回答
「低炭素社会実行計画」 （2020年目標）				
「低炭素社会実行計画」 （2030年目標）				
（昨年度フォローアップを踏まえた取組状況）				
2030年以降の長期的な取組の検討状況				
1		P.5	2030年以降の長期的な取組について、専門の会議体で議論されているとありますが、今後の検討スケジュールなどはどのようになっていますか。	3月の理事会で検討し、4月に公表予定です。
Ⅰ. 業界の概要				
（１） 主な事業				
（２） 業界全体に占めるカバー率				
（３） 計画参加企業・事業所				
（４） カバー率向上の取組				
2	Ⅰ.(4)②	p.7	カバー率向上のための様々な取組を実施されているところ、2019年度実績と比べ企業数が36社も増加しています。特にどの取組みが奏功したのか、分析を追記いただけませんか。	調査年である2021年度はコロナ禍による混乱がややおさまってきたことや、カーボンニュートラルへの関心が高まったため調査への協力企業が増えたものと考えています。
（５） データの出典、データ収集実績（アンケート回収率等）、業界間バウンダリー調整状況				
Ⅱ. 国内の企業活動における削減実績				
（１） 実績の総括表				
（２） 2020年度における実績概要				
（３） BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況				
3	Ⅱ.(3)	P.12	BATとして3つを記載されていますが、それぞれの導入が2013年からどの程度進捗したのでしょうか。また、CO2原単位目標の改善にどの程度寄与したか、分析はされていますか。	資料では、2013年度から2030年度までの期間における2020年度時点での進捗状況を示しています。 コージェネ設備導入・高効率化 74% モータ(ファン・ポンプ等)の高効率化 16% 空調設備の高効率化 90% 分析は行っておりません。
（４） 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				
4	Ⅱ.(4)	P.13	生産活動量が2020年度にコロナ禍の影響で大きく減少していますが、その他に報道されているような自動車向けの半導体不足等の他の要因もありますか。	半導体の影響は21年度からです。
（５） 実施した対策、投資額と削減効果の考察				
5	Ⅱ.(5) 【総括表】（詳細は別紙6参照。）	P.17	業界全体のCO2排出量と比べると年度当たりのエネルギー削減量が小さいように感じますが、このあたりの業界内での取組状況の情報を収集することは難しいということでしょうか。	省エネ活動を中心にエネルギー削減活動は実施していますが、電源における排出係数良化がCO ₂ 排出量削減に大きく寄与していると分析しています。
6	Ⅱ.(5) 【2020年度の取組実績】	P.17	投資額は上昇傾向とありますが、投資による排出削減効果は目標策定当初と比べて減少している、負担に対して排出削減が進んでいない、といったことはないでしょうか。	投資効果の高いアイテムは、やりつくして来た感が高いです。省エネに対する投資対効果はかなり厳しくなってきています。
（６） 当年度の想定した水準（見通し）と実績との比較・分析結果及び自己評価				
（７） 次年度の見通し				
（８） 2020年度の目標達成の蓋然性				
7	Ⅱ.(7) 【自己評価・分析】（3段階で選択）	p.19	「原単位で評価すると、コロナ禍で数年は傾向が続くと予想される」と評価されていますが、このような状況の中、2030年度の目標達成に向けた取組・対応策があれば記入いただけませんか。	変動に対して固定エネルギーの影響を減少させる事だと考えています。ユーティリティの分散や設備の寄せ上げ等で非稼働停止をしっかりとっていく事が重要と考えています。
（９） 2030年度の目標達成の蓋然性				
（10） クレジット等の活用実績・予定と具体的事例				

III. 低炭素製品・サービス等による他部門での貢献				
(1) 低炭素製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠				
8	III.(1)	p.22	自動車部品としての削減貢献について、LCIツールの開発などを進められていると毎年報告されていますが、調査票にはそのような貢献について記載がないようです。調査票にはエネファーム等が記載されていますが、こちらは自動車部品としての貢献でしょうか、それともその他の製品としての貢献でしょうか。 可能であれば、過去の調査票のように、貴業界の幅広い取組が最終製品の消費段階での排出削減に貢献していることをお示しされてはいかがでしょうか。	LCIツールの記載を追加しました。 エネファームについては家庭用製品となります。扱う製品群の幅広さをお示しできればと思います。
(2) 2020年度の実績				
(3) 2021年度以降の取組予定				
IV. 海外での削減貢献				
(1) 海外での削減貢献の概要、削減見込量及び算定根拠				
9	IV.(1)	p.23	海外工場での削減量を記載いただき、国内外での取組を進められていることがわかります。加えて、他部門での貢献と同様に、自動車部品等による海外での削減貢献についてもリストアップや定量化の対象を拡大することはできないでしょうか。	部工会会員は直接海外に部品を提供していない（自動車・部品を海外へ輸出するのは自動車メーカー）ため、どの部品がどの地域にどのくらい出ているかというデータを入手できません。また、自動車部品の貢献は自動車としての貢献であるため、自工会が貢献量を計算すれば、その中に部工会分も含まれています。
(2) 2020年度の実績				
(3) 2021年度以降の取組予定				
V. 革新的技術の開発・導入				
(1) 革新的技術の概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠				
10	V.(1)	p.24 PPT P.22	・2030年に留まらず、2050年を見据えた革新的な技術について、業界としての見通しや見込みがあればお示しいただけないでしょうか。 ・革新的な技術開発・導入の表において、削減見込量の表現が1と2の項目で統一性がないので、統一してください。また、3の未定という項目については仮定を設けても推算すべきではないでしょうか。また、メタネーション技術については、工業会のプロセスにおいてどのように削減に寄与するものと見込んでいるのでしょうか。	・革新的な技術は30年以降に現実化されると見込んでいます。50年については現時点では明確な回答は困難です。 ・掲載事例を変更しました。事例3については削減見込量は非公開のため従来比で示しています。 ・メタネーションはアルミ溶解や熱処理工程、コージェネ等のScope 1の削減で寄与する位置付けです。
(2) 技術ロードマップ				
(3) 2020年度の実績				
(4) 2021年度以降の取組予定				
(5) 革新的技術・サービスの開発に伴うボトルネック（技術課題、資金、制度など）				
(6) 想定する業界の将来像の方向性（革新的技術・サービスの商用化の目途・規模感を含む）				
VI. その他の取組				
(1) 情報発信（国内）				
(2) 情報発信（海外）				
(3) 検証の実施状況				
VII. 業務部門（本社等オフィス）・運輸部門における取組				
(1) 本社等オフィスにおける取組				
11		p.27	貴業界ではオフィスも目標に含めているとの認識です。ご記入をお願いします。	オフィス部門は対象範囲として捉え、実績報告に織込み済みです。
(2) 運輸部門における取組				
(3) 家庭部門、国民運動への取組など				
VIII. 国内の企業活動における2020年・2030年の削減目標				
(削減目標・目標の変更履歴等)				
12		p.31	今年度、2030年目標を変更されていますので（電力係数を固定から変動係数とした点も含む）、見直しを実施した理由をご記入ください。	パリ協定を受けた社会動向の中で、原単位目標は時代に即さないとの意見があり、再度検証を行いました。
(1) 目標策定の背景				
(2) 前提条件				

(3) 目標指標選択、目標水準設定の理由とその妥当性				
13	Ⅱ.(3) 【目標指標の選択の理由】	P.36	目標指標をCO2排出量に変更されましたが、原単位から総量に変更することについて、業界内でどのような議論をされたのでしょうか。	社会動向、国内動向、JAPIA環境対応委員会幹事会参画企業へのアンケートをふまえ、環境対応委員会で議論を重ねました。 その結果、地球温暖化を防止するためにはCO2 排出量を削減することが重要であるため、原単位ではなく「CO2 排出量」に目標を変更しました。
14	Ⅱ.(3) 【目標水準の設定の理由、自ら行いうる最大限の水準であることの説明】	P.36	過去のトレンドや省エネ法を下に、2030年のCO2排出量を28.6%削減する目標水準を設定されたとのことですが、これは以前のCO2原単位を2007年比20%改善という目標と比べて、どの程度厳しい目標なのでしょうか。現在のCO2原単位の改善だけでなく、新たな取組もしなければならないと見込んでいますか。	ほぼ同水準です。さらに新しい目標値の設定を検討しています。
15	Ⅱ.(3) 【導入を想定しているBAT（ベスト・アベイラブル・テクノロジー）、ベストプラクティスの削減見込量、算定根拠】	P.37	記載いただいたBATが全て導入されても2030年目標の達成に必要な削減量に及ばないように思いますが、これら以外にもポテンシャルのあるBATは検討されていますか。	対象技術の選定や個社の守秘義務等の課題が有りますが、現在検討中です。 (水素バーナー、電化+再エネ電力、メタネーション他)
(4) 目標対象とする事業領域におけるエネルギー消費実態				
その他				
16			自動車製造業によるサプライチェーンの排出削減に向けた取り組みが貴業界に及ぼす影響ないし具体的取り組み事例があればご教示ください。	製品毎の製造時のCO ₂ 排出量把握が求められることになる為、計測体制整備等が必要です。その後製品単位での排出量削減が求められる為、再エネ導入含めた施策立案が重点活動になります。

令和三年度評価・検証WG「日本自動車工業会・日本自動車車体工業会」 事前質問・回答一覧

No	調査票項目番号	調査票頁番号	指摘	回答
「低炭素社会実行計画」 （2020年目標）				
「低炭素社会実行計画」 （2030年目標）				
（昨年度フォローアップを踏まえた取組状況）				
2030年以降の長期的な取組の検討状況				
1		P3	長期目標は未定とありますが、あくまで2050年CNなのでしょうか。クレジットは使用しないとありますが、業界としてどのようにCNを達成するのでしょうか。	産業車両製造業のカーボンニュートラル行動計画への参加企業の中には、すでに2050年CNを宣言している企業もあります。業界としても方向性を共有して取り組んでまいります。一方で業界の構成として、全社が必ずしも産業車両専業メーカーではなく、参加企業全体のCO2排出量のうち産業車両工場分の割合は10%未満となっています。そのため、どのように目標達成を目指すかについては、各企業としての方針※を踏まえ、他産業の行動計画に参加している主たる事業部門の方針とも調整の上、産業車両としての考え方を示していくこととなると考えております。 ※参加各企業全体としてのCN達成への方策は多様であると認識しています。
Ⅰ. 業界の概要				
（１） 主な事業				
（２） 業界全体に占めるカバー率				
（３） 計画参加企業・事業所				
（４） カバー率向上の取組				
2	Ⅰ.(4)②	P5	・「社内体制の不備等もあり、まだ参加に至っていない」とありますが、増える見通しはあるのでしょうか。すでに93.3%と高い数値ですが、お分かりでしたらご教授ください。	本会の会員構成上、産業車両メーカー会員のうち、本計画に参加していない企業のほとんどは当該事業が企業のごく一部に過ぎず、主たる事業のCN行動計画に参加しているところも多くなっています。そのため、産業車両専業メーカーであって、かつ他産業の計画に参加する企業グループにも属していない会員は数社であり、従業員100名以下と企業規模が小さく、生産量では産業車両全体の数%にとどまっているのが実態です。そのため、カーボンニュートラル行動の取り組み方策等を共有いただけておりますが、参加いただきフルコミットメントを得るまでには至っておりません。
（５） データの出典、データ収集実績（アンケート回収率等）、業界間バウンダリー調整状況				
Ⅱ. 国内の企業活動における削減実績				
（１） 実績の総括表				
（２） 2020年度における実績概要				
（３） BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況				
（４） 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				
3	Ⅱ.(4)【CO2排出量、CO2原単位】	P11	同じ車種で比べた場合エンジン式、電気式、燃料電池式では1台当たりの生産時の排出量はどの程度異なるのでしょうか。	エンジン車と電気車を同一の製造ラインで混流生産しているケースもあるように、生産（組み立て）時の排出量には大きな相違はないと認識しておりますが、エンジンを内製している企業と購入している企業がそれぞれ存在することや、搭載電池も購入品であることから、こうしたサプライチェーンも含めて平均的な機種別の生産時の排出量を算出して比較、明示することは困難と考えております。 また、燃料電池式を製造している企業が現状1社のみであることから、生産時の排出量のデータを開示いただくことは競争政策上難しいと考えます。
（５） 実施した対策、投資額と削減効果の考察				
4	Ⅱ.(5)【2021年度以降の取組予定】	P13	都市ガスの利用は塗装関係が75%とありますが、今後都市ガス利用を減らす方法は検討されていますか。	都市ガスは塗装工程を中心に使用されておりますが、今後の具体的な使用削減計画は検討しておりません。
（６） 当年度の想定した水準（見通し）と実績との比較・分析結果及び自己評価				

自動車・自動車部品・日本自動車工業会・日本自動車工業会WG	(7) 次年度の見通し				
	5	Ⅱ.(7) 【2021年度の見通し】	P15	2021年度の生産台数見通しがリーマンショック以降最大の129,000台となっておりますが、経済回復以外にも見通しの根拠となる理由がありましたら教えてください。また、プレゼン資料P4の経済産業省生産動態統計と大きく異なる値となっておりますが、根拠・前提はございますでしょうか。	以下に修正させていただきます。 1月末に内需、輸出の見通しを改訂しましたが、それを踏まえると2021年度国内生産台数は121,000台程度を見込みます。 ※2030年度目標における想定は126,000台。想定 の根拠としては ①物流分野の労働力不足への対応や物流生産性向上のため、政府「総物流施策大綱（2021～2025年度）」で、パレットを利用した一貫パレチゼーション促進が謳われ、フォークリフトの需要拡大が見込まれること。②幅広い産業において、CNを目指して、エンジン式フォークリフトから電気式フォークリフトへの更新需要前倒し増加が見込まれること、を考えております。
	(8) 2020年度の目標達成の蓋然性				
	(9) 2030年度の目標達成の蓋然性				
	(10) クレジット等の活用実績・予定と具体的事例				
	Ⅲ. 低炭素製品・サービス等による他部門での貢献				
	(1) 低炭素製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠				
	6	Ⅲ.(1)	P18	・「電気式産業車両の普及促進に寄与」とありますが、自動車同様にエンジン車販売停止等は検討されている国はありますか。 ・生産段階よりも使用段階の方が約8倍と排出量があるようですが、使用段階の排出量を減らす長期目標はございますでしょうか。	産業車両に関して内燃機関車の将来の販売停止を政策として掲げている国は現在ありません。 製品使用段階の省エネ促進については、テレメトリーシステムで得た情報に基づく効率的な使用方法をユーザーに提案する等を行っております。 電気車の普及促進による、使用段階でのCO2排出量削減を顧客企業に提案しておりますが、具体的な長期目標は設けておりません。
	(2) 2020年度 の取組実績				
	7	Ⅲ.(2)	P18	・燃料電池フォークリフトの目標が2030年10000台であるのに対して、電気式フォークリフトの目標はございますでしょうか。次年度の見通し以外にも業界として目標台数・割合等ありましたらご教授ください。	現在、国内向け新車販売の63％程度は電気式となっておりますが、中長期的な目標は設けておりません。 高負荷作業が必要な事業者や長時間稼働が求められる事業者のニーズに十分応えられる製品開発を進めると共に、中小企業でのエンジン車からの更新を促す公的な補助金等のインセンティブ付与について今後要望を行ってまいりたいと考えます。
	8		P19	・燃料電池式や電気式フォークリフトの普及促進のために業界としてどのような取り組みをしているのでしょうか。また、水素や充電設備といったインフラもパッケージとして導入するように促しているのでしょうか。	業界全体の取り組みとしては、燃料電池式の普及に寄与すべく、規格の制定、新たな基準作り（産業車両用水素充てん設備等）といった、生産・運用コストの低減や安全向上に向けた取り組みを実施しております。 また政府への燃料電池式車両及び水素充てん設備導入への支援（補助金）の要望を行い、実現に結び付けております。 参加企業の取り組みとしては、2022年度に燃料電池の寿命を2倍に延ばし、システムのコスト低減も図る第二世代の燃料電池式フォークリフトの市場導入が予定されております。また、インフラも含めた取り組みについては、関連企業・団体との連携・協力を進めております。
	(3) 2021年度以降の取組予定				
	Ⅳ. 海外での削減貢献				
	(1) 海外での削減貢献の概要、削減見込量及び算定根拠				
	(2) 2020年度 の取組実績				
	(3) 2021年度以降の取組予定				
	Ⅴ. 革新的技術の開発・導入				
	(1) 革新的技術の概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠				
	(2) 技術ロードマップ				
	9	Ⅴ.(2)	P21	メタネーション技術について2021年度末に導入目標とございますが、2030年、2050年にはどの程度導入する等数値目標がございましたらご教授ください。	個社の開示資料の範囲で取組み事例の一つとしてご紹介させていただきました。今後の導入目標は示されていないためお答えすることはできません。
	(3) 2020年度 の取組実績				
	(4) 2021年度以降の取組予定				
	(5) 革新的技術・サービスの開発に伴うボトルネック（技術課題、資金、制度など）				
	(6) 想定する業界の将来像の方向性（革新的技術・サービスの商用化の目途・規模感を含む）				

VI. その他の取組				
(1) 情報発信（国内）				
(2) 情報発信（海外）				
(3) 検証の実施状況				
VII. 業務部門（本社等オフィス）・運輸部門における取組				
(1) 本社等オフィスにおける取組				
(2) 運輸部門における取組				
(3) 家庭部門、国民運動への取組など				
VIII. 国内の企業活動における2020年・2030年の削減目標				
(削減目標・目標の変更履歴等)				
10		P28	すでに2030年目標を達成していることを評価いたします。今後の見直しについて、内外環境が変化した場合に見直すとありますが、現時点で2030年目標を達成していることを踏まえるとトップダウンの新たな野心的な目標が必要だと思いますがいかがでしょうか。	先述の通り、基本的には2050年に向けた方向性は、各企業の方針を踏まえ、他産業の行動計画に参加している主たる事業部門の方針とも調整の上、まとめていくこととしています。 現行の産業車両製造業の2030年度目標では、電力からの排出係数を2013年度実績の0.567kg-CO2/kWhに固定して排出量を算出しておりますが、2021年12月に電気事業低炭素社会協議会が公表した、2030年の電力からの排出係数0.37kg-CO2/kWh程度との目標が実現すれば、使用エネルギーにおける電力の割合が現状でも70％程度である産業車両製造業では、現行目標を上回る2013年度比20％程度の排出削減は可能と考えられ、その他の水素利用等の取り組みの効果も併せ見て、さらなる目標を検討してまいります。
(1) 目標策定の背景				
(2) 前提条件				
(3) 目標指標選択、目標水準設定の理由とその妥当性				
(4) 目標対象とする事業領域におけるエネルギー消費実態				
その他				