

平成28年度評価・検証WG 事前質問・回答一覧(日本自動車工業会・日本自動車車体工業会)

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)				
1		P.1	<p>・次世代車普及率26%について、その根拠をお示しただけでないでしょうか。また、この値は、年間生産台数の割合ではなく、2020年時点の走行台数になりますでしょうか。</p> <p>・次世代車の開発・実用化による2020年のCO2削減ポテンシャルは、(累積ではなく、)年間排出量の削減貢献量という理解でよろしいでしょうか。</p>	<p>・経産省の次世代自動車戦略によると2030年度の国内乗用車販売に占めるに次世代自動車比率は50～70%(内5%はクリーンディーゼル)となっており、下限の50%から駆動用バッテリーの無いクリーンディーゼルの5%を除いた45%を30年度の次世代車比率とし、15年度の16.6%から30年度の45%に向かって均等に加算した値です。駆動用バッテリーを搭載したものを次世代車としています。</p> <p>・仰る通りです。</p>
「低炭素社会実行計画」(2030年目標)				
I. 業界の概要				
(1) 主な事業				
(2) 業界全体に占めるカバー率				
2	I.(2)	P.5	<p>・自工会と車工会の団体ごとのカバー率はそれぞれの程度になりますでしょうか。</p>	<p>自工会は100%、車工会は社数で21%、その他自工会、車工会のいずれにも属していない4社も巻き込んだものとなっています。</p>
(3) 計画参加企業・事業所				
3	I.(3)②	P.5	<p>・計画参加57社のうち20社が独自目標を設定されていますが、個社の独自目標達成と低炭素社会実行計画の目標達成との相乗効果のようなものがあればご教示いただけませんか。</p>	<p>各個社が自社の目標達成に向け積極的な努力を行うことによって生産効率が改善され、この技術が独自目標を設定していないグループ会社に普及することによって、低炭素社会実行計画にも良い影響があります。</p>
(4) カバー率向上の取組				
4	I.(4)①	P.5	<p>・カバー率は市場規模ベースで99%ですが、中小企業の巻き込み等、さらなる拡大に向けて、取り組まれていることがあれば、ご教示いただけませんか。</p>	<p>自工会・車工会とも毎年フォローアップを実施し、取組状況を計画に参加していない会員各社とも共有しています。</p>
II. 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)				
5		P.7	<p>・目標の引き上げに際し、どのような議論・検討をされたのか、可能な範囲でご教示いただけませんか。</p>	<p>生産台数とその内の次世代車の生産比率、自助努力分等を改めて確認し、目標値をより現実的なものに見直しました。</p>
(1) 削減目標				
6	II.(1)①	P.8	<p>・自動車業界は、国内要因だけでなく海外要因も目標策定に影響を及ぼすと考えられるが、その点について、目標策定の背景を補足していただけませんか。</p>	<p>海外については目標見直し時点で不透明な要因が多く、現段階では考慮しきれていない状況ですが、米国大統領選、EU主要国の選挙等も本年度内に終了し一定の結果が見えてくることから、来年度には調査会社に2020年度と2030年度の国内生産台数の調査を委託し、精緻化を図ることとしています。</p>
7	II.(1)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.9	<p>・最大限の目標であることについて、より具体的にご説明いただけませんか。</p>	<p>従来目標は2005年度から2020年度までの自助努力分が93万t-CO2としていましたが、今回の目標見直しに当たり2015年度までの自助努力分が約110万t-CO2となっていることが確認できました。これは各社が積極的に設備投資を行い達成できたものです。今後ともこういった設備改善は実施していきますが、投資対効果は減少の傾向にあり、ここから先の削減は厳しものになっております。</p>

8	II.(1)③ 【国際的な比較・分析】	P.11	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本の効率が高いという国際比較について、データの出典や試算方法について補足いただけませんか。</li> <li>・「国際的な比較・分析」は大変良いと思います。例えばドイツなどと比べて、日本では熱利用がどれくらい進められていますでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査は日本エネルギー経済研究所に委託しております。データは各国の政府統計を用い、エネルギー項目は国ごとに単位が違っているため、日本エネルギー経済研究所(2016)「エネルギー・経済統計要覧」の換算係数を用いて、エネルギー消費量の単位を「TJ」に統一しています。生産金額はそれぞれの国の現地通貨で提供されているため、IMF, “International Financial Statistics Yearbook”の該当年の為替相場により各国通貨を米ドルベースに換算しています。</li> <li>・日本では熱(蒸気)利用は、ドイツに比べ進んでいない状況ですが、説明資料P13の日産自動車のような取り組みも始まっています。</li> </ul>
9	II.(1)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.11	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BATの概要について、具体的な技術や内容を事例等で補足していただけませんか。</li> <li>・また継続的に見ていくにあたり、例えば普及に関する見直しなども検討いただけませんか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BAT導入について定量的な調査は実施していませんが、15年度に各社は設備改善として昨年度を上回る6,704百万円を投資し、7.5万トンCO2の削減を実施しました。また、運用改善にも429百万円を投資し、1.9万トンCO2を削減しています。</li> <li>・BATの普及見直しについては、各社設備更新をするなど、鋭意進めています。しかしながら、導入計画については各社の実情やそれによる優先順位などにより判断を各社に任せており、業界団体として普及見直しを出すことは困難です。</li> </ul>
10	II.(1)④	P.13	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工場内の熱の再利用、カスケード利用について、検討事例をご教示いただけませんか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>例えば日産自動車では横浜工場に設置したコージェネの蒸気を熱需要の大きいJ-オイルミルズへ供給し、コージェネの効率を最大化するとともに、分散型エネルギーシステムを面的利用することで約3%の省エネルギー(原油換算1,400kl/年)と約6%のCO2排出量の削減(5,700t-CO2/年)を図るといった取り組みも行っています。</li> </ul>
11	II.(1)④ 【工程・分野別・用途別等のエネルギー消費実態】	P.13	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工程別CO2排出量割合には、低炭素社会実行計画の対象範囲である研究所や事務所に関する排出量は含まれていないという理解でよろしいでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生産工程を対象にしたもので、所謂オフィスは含まれていません。</li> </ul>
<b>(2) 実績概要</b>				
12	II.(2)⑤ 【業界内でのベストプラクティスの共有、水平展開の取り組み】	P.24	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業界内での省エネ事例発表会や省エネ技術説明会など、好取組事例、ベストプラクティス事例、共有や水平展開している取り組みがあればご教示いただけませんか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>団体としては実施していませんが、グループ企業間では積極的な情報交換が行われています。</li> </ul>
13	II.(2)⑥ 【自己評価・分析】(3段階で選択)	P.26	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目標達成の蓋然性について、具体的な取組等を用いて補足いただけませんか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各年度の水準等を想定しておりませんので算出できない状況ですが、説明資料の日産自動車、トヨタ自動車、マツダの事例の他、各社様々な取り組みを実施しております。</li> </ul>
14	II.(2)⑩	P.28	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クレジットの活用を検討されていないのは、各社がクレジット等の活用・取組をされていないからでしょうか。今後検討される可能性はありますでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現段階では目標を達成できる見込みのため、検討していません。</li> </ul>

Ⅲ. 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				
15		P.29	・業務部門についても、エネルギー消費が多いと考えられることから、部門ごとの削減目標を立てる等の取組をご検討いただけないでしょうか。	オフィス部門の排出割合が小さい(約8%)こともあり、全体として管理しています。
16	Ⅲ.(1)①	P.29	・オフィスにおける代表的な取組事例をいくつかご教示いただけないでしょうか。(クールビズ、ウォームビズ、LED照明の切替等)また、2016年度以降の取組予定について記載いただけないでしょうか。	クールビズ、ウォームビズ等のほか、マイカーから社有バスに切り替えると言ったエコ通勤、アイドリグストップの推奨等を実施しています。これらの取組みは今後も実施していきます。
(2) 運輸部門における取組				
17	Ⅲ.(2)①	P.31	・運輸部門についても、エネルギー消費が多いと考えられることから、部門ごとの削減目標を立てる等の取組をご検討いただけないでしょうか。	現状、自動車業界は運輸部門においても、モーダルシフトをはじめ最大限の省エネ努力をしていますが、今後の更なる削減が困難となっています。目標設定は困難ですが、引き続きモーダルシフトや共同輸送等による輸送効率向上を進め、削減に向けて取り組んでまいりたいと考えております。
(3) 家庭部門(環境家計簿等)、その他の取組				
Ⅳ. 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				
18	Ⅳ.(1)	P.34	・自動車製造業は、使用時に係る削減の貢献が大きいところ、技術改善等による使用時の削減について、削減見込量等を定量的な数字で具体的に明示し、積極的にPRしていくことが重要と感ずますが、いかがでしょうか。	自動車燃費改善と次世代自動車の普及により、温対計画において2020年までに702.5万t-CO2の削減を見込んでいます。
(2) 2015年度の取組実績				
(3) 2016年度以降の取組予定				
Ⅴ. 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				
19	V.(1)	P.36	・日本の低燃費車を海外で普及させることによる省エネへの貢献は大きく、これによる海外での削減貢献を試算することはできないでしょうか。 ・P.1にあるとおり、海外生産工場のCO2削減ポテンシャルが195万tで、国内工場の削減幅よりも大きいですが、どの地域でどのような取組を行うことに効果があるのかについてご紹介いただけないでしょうか。	・世界市場(乗用車販売7,500万台)のHEV比率18%と仮定した場合、全世界での削減ポテンシャルは7千万t-CO2。そのうち、自工会メーカーの販売シェアから算出した削減ポテンシャルは約1.7千万t-CO2と試算しています。 ・海外の削減ポテンシャルが大きいのは、海外での生産が多いからです。どの地域に於いても国内と同様、或いは気象の安定している地域では太陽光発電を積極的に導入するなど現地の事情に即した対策を行うようにしています。
(2) 2015年度の取組実績				
20	V.(2)	P.36	・再生可能エネルギー発電設備の設置・拡充について、実施国を可能な範囲で記載いただけないでしょうか。 ・グリーン電力調達の取組についてはどのような状況でしょうか。個々の企業により取組は様々かとは思いますが、ベストプラクティスの事例があればご教示いただけますでしょうか。	・海外の生産拠点については定量的な調査は実施していませんが、それぞれの立地に合わせた再生可能エネルギーの活用のため設備は拡充しています。 例えば、日産は英国で風力発電機を10基導入。本田はブラジルで風力タービン9基を備えた発電施設を建設済み。マツダは中国で風力を利用した無動力の工場建屋の排気装置を305基設置しています。 ・電力の調達先については、各社の判断に委ねており、団体として把握していません。
(3) 2016年度以降の取組予定				
Ⅵ. 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				
(3) 2015年度の取組実績				
(4) 2016年度以降の取組予定				
Ⅶ. その他の取組				
(1) 情報発信				
21	VII.(1)①	P.38	・低炭素社会実行計画での取組を英語で情報発信されていたら、その取組についてご紹介いただけないでしょうか。	経団連にて各業界の英語版を作成、発信しております。
22	VII.(1)②	P.38	・個社の取り組みについて、具体的な取組事例を紹介いただけないでしょうか。	説明資料に、日産自動車、トヨタ自動車、マツダの例を掲載しておりますのでご確認いただきたくお願い申し上げます。

		(2) 検証の実施状況		その他		
自動車・自動車部品・自動車	日本自動車工業会・日本自動車工業会	23	説明資料 (ppt)	P.6	・オフィスや研究所を含めた算定を行っていることに評価。事務所と研究所の内訳がどの程度であるか、比率を示していただきたいでしょうか。	オフィス、研究所の排出割合は約8%となっています。
		24	説明資料 (ppt)	P.10	・2014年から2015年まで50万トン削減したことを高く評価。P.12の主な対策での削減は11万tですが、それ以外の削減分についても補足いただけないでしょうか。	電力の排出係数変化で▲15万t、生産台数の減少で▲24万tとなっております。
		25	説明資料 (ppt)	P.13	・全体としてハードに関する取組を多くご紹介いただいておりますが、エコドライブの普及等のように、教育や社会活動に関する取組についても発信されてはいかがでしょうか。	説明資料のP19に追記させて頂きました。

平成28年度評価・検証WG 事前質問・回答一覧(日本自動車部品工業会)

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)				
1		P.1	・ライフサイクル全体の温室効果ガスの算定・管理について、参加企業に対し、どのように周知されていますでしょうか。	・環境対応委員会にLCA分科会を設置し、算出の考え方・ツールを継続的に策定し活動中です。現在までに製造・使用段階まで完成に至る、今年度も会員企業向け勉強会を開催しております。
「低炭素社会実行計画」(2030年目標)				
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		P.6	・カバー率向上のため、参加を促す取組を実施されていたら、ご教示いただけないでしょうか。	・アンケート様式の簡素化(中小企業向け)や会員企業向け省エネ事例集発行や勉強会開催による省エネ活動の普及促進を実施しております。
3	I.(4)①	P.6	・アンケート回収率を高める取組として、報告様式の簡素化等をお聞きしていますが、成果や課題等についてご教示いただけないでしょうか。	・昨年度の回収率が37.1%(165/445)、今年度の回収率が37.0%(163/441)と横ばいでした。当工業会の6割以上を中小企業が占めておりますが、省エネ関連は地方自治体等で同様の調査があり、大半の会員企業は人員を確保する余裕がありません。複数の回答先を単一化するか、回答する事に対してモチベーションを上げる対策が必要です。
II. 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)				
4		P.7	・目標を達成されていることを評価。引き続き取組を展開していくにあたり、取組の深掘りなど目標等の検討状況はいかがででしょうか。	・2015年度実績を踏まえ、会員企業へのアンケート調査に加えて、今年度は大手10社へ省エネ活動実績の聞き込みを実施しました。その内大手4社が10%の原単位改善、その理由として生産工場や事業の統廃合、大規模の省エネ投資でした。 ・一方、大手4社を除く部工業会全体の原単位は2.6%悪化であり、生産金額減少に伴う固定エネルギー比率増加がしたことが影響しており、会員企業の省エネ活動の実力差を大きく、その解消が課題と認識しています。
(1) 削減目標				
5	II.(1)①	P.8	・P.1に「2030年の自動車部品の産業規模及び構造は、次世代自動車向け技術の進展、エネルギー及びインフラの変化、新興国・途上国での生産・販売拡大により大幅に様変わりすることが予測」と記載いただいておりますが、こうした点も含めて、目標策定の背景をもう少し具体的に補足いただけないでしょうか。	・自動車業界(部品含む)は2030年以降の低炭素社会実現に向けて、製品及び生産工場の変革の時期に入ったと推測しています。 次世代車以降に伴い、HV等は部品数増加や小型化に伴い生産エネルギー増、一方、EVIはエンジンやパワートレインの部品がなくなり、事業分野の統廃合が進むと予測しています。 ・現在まで進めてきた中国、インド市場での生産体制構築は継続する中で、新たな市場として東南アジア・南米・アフリカ諸国での現地生産化の動きに併せて国内生産縮小も予測しています。

6	Ⅱ.(1)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.9	・各対策項目について削減見込量を記載いただいておりますが、こちらは、2030年度時点の削減見込量という認識でよろしいでしょうか。	間違い御座いません
7	Ⅱ.(1)④ 【工程・分野別・用途別等のエネルギー消費実態】	P.11	・自動車部品を製造する際のエネルギー消費実態について、工程・分野・用途別等でどの程度のエネルギー消費であるかをご教示いただけませんか。	・部工会会員企業においては素材製造～組付工程までの業種が存在していますので、一概にお答えするのは困難です。
(2) 実績概要				
8	Ⅱ.(2)④ 【生産活動量】	P.16	・2013年から生産活動量が減少傾向にあります。この背景としてどのような要因があるのかを補足していただけないでしょうか。	消費税増税による国内販売台数の減少、2015年以降の軽自動車税の引き上げによる軽自動車の販売不振、次世代自動車の普及によりエンジンやトランスミッションなどの需要が減ったことが考えられます。
9	Ⅱ.(2)④ 【要因分析】(詳細は別紙5参照。)	P.20	・データシート別紙5を参考にいただきながら、要因分析を記載いただけませんか。	修正しました
10	Ⅱ.(2)⑤ 【2015年度以降の取組予定】	P.21	・2016年以降に取り組み予定の対策、及び実施するための不確定要素などがあればご教示いただけませんか。	省エネに対する2016年度以降の取組については、来年度以降アンケートを行うことを検討しています。
11	Ⅱ.(2)⑤ 【BAT、ベストプラクティスの進捗状況】	P.21	・BATそれぞれについて、導入に向けた課題があれば、ご教示いただけませんか。	修正しました。
12	Ⅱ.(2)⑤ 【業界内でのベストプラクティスの共有、水平展開の取組み】	P.22	・業界内の好取組事例、ベストプラクティス事例、共有や水平展開の取組の事例として具体的にご教示いただけませんか。また、次年度以降の調査票にも記載いただけませんか。	追記しました。
13	Ⅱ.(2)⑩	P.25	・クレジットの活用を検討されていないのは、各社がクレジット等の活用・取組をされていないからでしょうか。今後検討される可能性はありますでしょうか。	・クレジット活用検討はありません。 ・会員企業は省エネに係わる技術や管理ノウハウを内製化することで経営の合理化に直結すると考えています。
Ⅲ. 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				
14		P.29	・業務部門についても、エネルギー消費が多いと考えられることから、部門ごとの削減目標を立てる等の取組をご検討いただけませんか。	・エネルギー集約範囲は省エネ法に適合させるため、生産工場と業務(事務所、研究施設)で目標管理を実施しており、企業全体として削減活動を進めています。従って部工会全体としての削減目標の設定はしていません。
15	Ⅲ.(1)③	P.29	・オフィスの排出削減の代表的な取組項目をいくつかご教示いただけますでしょうか	・照明のLED化、空調機器の効率化になります。
(2) 運輸部門における取組				

16		P.31	・運輸部門についても、エネルギー消費が多いと考えられることから、部門ごとの削減目標を立てる等の取組をご検討いただけないでしょうか。	・省エネ法での荷主責任での削減目標年1%低減を基本に検討をします、ただしデータ掌握をしていないため会員企業への報告業務依頼から開始になります。
17	Ⅲ.(2)①	P.31	・「当工業会の運輸業務は主に委託である」ですが、荷主としての取組があれば、ご教示いただけないでしょうか。	・省エネ法荷主責任での削減活動では、「中継地を活用した物流ルート統合」「集約混載輸送による積載率向上」等の取組を行っています。
(3) 家庭部門(環境家計簿等)、その他の取組				
IV. 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				
(2) 2015年度の実績				
(3) 2016年度以降の取組予定				
V. 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				
18	V.(1)	P.32	・日本の部品を海外で普及させることによる省エネへの貢献は大きく、これによる海外での削減貢献を試算することはできないでしょうか。	・次年度以降、会員企業向けアンケートに普及量を追加し試算を進めます
(2) 2015年度の実績				
(3) 2016年度以降の取組予定				
VI. 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				
19	VI.(2)	P.34	・技術ロードマップについて、可能な範囲で記載いただけないでしょうか。	・会員企業の技術ロードマップを公表する事は、競争力を喪失すること及び機密情報管理の面で困難であり、情報開示はご容赦願います。
(3) 2015年度の実績				
(4) 2016年度以降の取組予定				
VII. その他の取組				
(1) 情報発信				
20	VII.(1)	P.36	・貴会の取組をWebなどで一般向けに情報発信している事例があれば、ご教示いただけないでしょうか。業界内限定としている理由があれば、ご教示いただけないでしょうか。	・一般向けのページは御座いません。会員サービスの一環として情報を提供しておりますので会員企業限定となっております
(2) 検証の実施状況				

平成28年度評価・検証WG 事前質問・回答一覧(日本産業車両協会)

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)				
1		P.1	・燃料電池車について、水素製造・供給時のCO <sub>2</sub> 排出量に関する何らかの計算手法を用いることは検討されますでしょうか。	・現在燃料電池フォークリフト導入が検討されている地域では、バイオガス(牛糞)由来水素の利用や横浜での風力発電による製造といった様々な動きがあり、単一の計算手法を用いるのは困難と思料。統一的な考え方としては燃料電池自動車用いられている手法を参照・引用。
「低炭素社会実行計画」(2030年目標)				
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				
II. 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)				
2		P.5	・2020年目標を達成されていることを評価。引き続き取組を展開していくにあたり、取組の深掘りなど目標等の検討状況はいかがでしょうか。	2013年度以降業界再編により主要フォークリフトメーカーの数が7社体制から2016年度で5社となったが、工場数は変わっていない。しかし2017年10月にさらなる統合が予定されており、4社体制となり、生産構造の見直しの可能性もありうる。そのため製造段階でのエネルギー使用量とそれに伴うCO <sub>2</sub> 排出量については、2017年度の動きを見据えて、2020年度、2030年度の目標見直しについて今後排出目標を下げ得るかどうか検討することとしている。
(1) 削減目標				
3	II.(1)①	P.6	・目標策定の際に前提とした業界の置かれている状況等をご教示いただけないでしょうか。	国内市場については、成熟期に入っているものの、物流における労働力不足の顕在化から、パレットを用いた機械荷役がさらに進むものと見込まれ、これによりフォークリフトの出荷も増加が期待される。一方で海外向けについては、現地生産への移行が進んでいるものの、メーカー統合効果で部品共通化等による生産効率化から、競争力も高まり、アジア・太平洋地域向けの日本からの輸送増が期待され、国内生産量は漸増していくと見込んでいる。
4	II.(1)② 【2020年の生産活動量の見通し及び設定根拠】	P.6	・「協会での見通し」について、どのように見通しを作成されているか等、補足いただけないでしょうか。	上記ご質問への回答をご参照願います。
5	II.(1)③ 【国際的な比較・分析】	P.7	・昨年度から国際的な比較分析に関する調査、取組等の進捗があればご教示いただけないでしょうか。	毎年欧米中の業界団体と首脳級の交流会議を継続開催しており、日本における自主行動計画についても紹介し、参考データとして海外業界のデータ入手について依頼しているが、協力を得られていない状況。
6	II.(1)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.7	・P.14からP.15に記載されている対策やこれまでの経験等を活用して、BATの策定や2020年・2030年の削減見込の試算等をご検討いただきたいでしょうか。	基本的には加工・組み立てによる生産のため、工程内の個々の過程において、大きなエネルギー消費を要し、その解決のための新たな製造装置、製造方法を開発、導入するケースが見当たらないため、照明や空調機器の省エネ型への切り替えが中心となっている。それによる削減見込みを今後の目標策定に加味している。

自動車・自動車部品・自動車車体WG

日本産業車両協会

(2) 実績概要				
7	II.(2)⑤ 【業界内でのベストプラクティスの共有、水平展開の取り組み】	P.15	・貴協会における共有・水平展開の取組があればご教示いただけませんか。	計画参加企業は、自動車や建設機械の製造を主とする企業が多く、他部門の取り組みを参考としていることもある。
III. 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				
8		P.18	・業務部門についても、エネルギー消費が多いと考えられることから、部門ごとの削減目標を立ててる等の取組をご検討いただけませんか。	計画参加5社中専門メーカーが3社で、うち2社は工場内に本社機構があり、今回の報告値に含まれる。もう1社は2017年10月に他の参加企業を統合予定で、本社の扱いが未定。兼業2社は他事業部門(自動車、建設機械)で計画に参加しており、本社についてはそちらで報告。
(2) 運輸部門における取組				
9		P.20	・運輸部門についても、エネルギー消費が多いと考えられることから、部門ごとの削減目標を立ててる等の取組をご検討いただけませんか。	自家物流が少ないため、現時点では業界としての物流からの排出に関する削減目標の策定は行っておりません。兼業メーカーの割合も高いため、他事業部門での動きも参考にいたします。
(3) 家庭部門(環境家計簿等)、その他の取組				
IV. 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				
(2) 2015年度の取組実績				
(3) 2016年度以降の取組予定				
10	IV.(3)	p.23	・燃料電池フォークリフトは、今後、2020年、2030年に向けてどれくらいの割合を占める見込みになるかご教示いただけませんか。 ・バッテリー式フォークリフトは、2015年度56.8%とありますが、バッテリー式と燃料電池式の割合はどれくらいになる見込みかご教示いただけませんか。	・燃料電池フォークリフトへの水素供給施設は、水素の充填圧が35MPaで、自動車用の70MPaと異なるため共用できない。またフォークリフトは公道を広く移動して走行することがないため、普及に向けては導入施設での供給施設設置が前提となるため、年間二桁台数程度の供給ペースと見込まれる。当社は既存のバッテリー式、リチウムイオン等の新型バッテリー式が大勢を占め、燃料電池はエンジン車からの切り替えも期待される。
V. 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				
11	V.(1)	P.24	・個社の具体的な例等も踏まえ省エネ型産業車両による海外での削減貢献の試算をご検討いただけませんか。 ・燃料電池フォークリフトの導入は北米が先行しているとのことですが、その背景について、ご教示いただけませんか。 ・燃料電池フォークリフトの国際規格の発行の見込みについて補足いただけませんか。	・中国市場での電気車の販売比率は31.3%(2015年実績)と日欧米に比べまだ低いですが、日本車(輸出+現地生産車)だけでの比率は61.6%と、市場での低炭素製品普及に貢献している。 ・公的支援措置(政府助成金、税還付30%)、水素の入手コストが安価。規制レベルから充填設備に設置も比較的容易(屋内での充填実施も容易)。日本市場に比べ、大規模かつ高稼働のユーザーが多く、燃料電池式への期待が大であった。ウォルマート等が積極的に導入を進めた。もともとアメリカ市場は、フォークリフトのメーカー出荷時は蓄電池を搭載せず、ユーザー等で搭載するケースが一般的で、導入側での選択肢が広がった。 ・IEC/TC150/WG6(移動体推進用燃料電池システム)Secretaryは日本(JEMA(日本電機工業会))。IEC62282-4-101産業車両用燃料電池システムの安全規格は2014年8月に発行済み。対応JIS規格も原案は完成済み。IEC62282-4-102産業車両用燃料電池システムの性能試験方法規格は現在審議中。ISO、JISいずれの審議にも日本産業車両協会が参加。 ・また国内ではFCCJ、HySUTのWGにおいて、充填プロトコルの国内ルール整備、SAE規格との調和も検討中。

(2) 2015年度の実績				
(3) 2016年度以降の取組予定				
12	V.(3)	P.24	<p>・昨年度の調査票で記載いただいた「2015年度の実績」だった取組について、その進捗をご教示いただけないでしょうか。</p>	<p>照明・空調設備の省エネ仕様への転換を順次進めている。</p>
VI. 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				
(3) 2015年度の実績				
(4) 2016年度以降の取組予定				
VII. その他の取組				
(1) 情報発信				
13	VII.(1)①	P.27	<p>・業界団体の情報発信について、記載いただいている取組を少し具体的にご紹介いただけないでしょうか。</p>	<p>・計画のFU結果を毎年公表          ・低炭素化に資する天然ガスフォークリフトの解説・紹介記事を会報誌に掲載。          ・低炭素商品導入支援補助金制度について会報誌、ホームページで紹介。</p>
14	VII.(1)②	P.27	<p>・個社の情報発信について、記載いただいている取組を少し具体的にご紹介いただけないでしょうか。</p>	<p>豊田自動織機「第六次環境取り組みプラン」  <a href="https://www.toyota-shokki.co.jp/news/items/6th_plan_1.pdf">https://www.toyota-shokki.co.jp/news/items/6th_plan_1.pdf</a>          ニチユ三菱フォークリフト「環境レポート」  <a href="http://www.nmf.co.jp/environmental/img/report2016.pdf">http://www.nmf.co.jp/environmental/img/report2016.pdf</a></p>
(2) 検証の実施状況				