

経団連 カーボンニュートラル行動計画
2022 年度フォローアップ結果 個別業種編

2050 年カーボンニュートラルに向けた産業車両製造業界のビジョン
(基本方針等)

業界として 2050 年カーボンニュートラルに向けたビジョン（基本方針等）を策定しているか。

- 業界として策定している

【ビジョン（基本方針等）の概要】

2023 年 3 月策定

(将来像・目指す姿)

日本の 2050 年カーボンニュートラル実現という野心的な目標の達成に寄与するため最大限の努力を行う。

(将来像・目指す姿を実現するための道筋やマイルストーン)

- 業界として検討中
(検討状況)

- 業界として今後検討予定
(検討開始時期の目途)

- 今のところ、業界として検討予定はない
(理由)

計画参加企業は産業車両以外の製造も行い、他業種のカーボンニュートラル行動計画にも参加している。かつ当該企業における CO2 排出割合は全体として産業車両以外の事業部門の方が高いため、全社的な検討・方針の決定を受けて、産業車両としての考え方を整理していくこととなることから、具体的な開始時期は未定である。

産業車両製造業界のカーボンニュートラル行動計画フェーズⅡ

		計画の内容
1. 国内の事業活動における2030年の目標等	目標・行動計画	2030年度のCO2排出量を4.8万tとすることを目指す。 基準年度(2005年度)比では41.3%減となる。
	設定の根拠	【対象とする事業領域】産業車両の製造工程及び工場に付属する本社・関連事業所 【将来見通し】環境自主行動計画における目標指標と同じく、地球温暖化に直接影響を与えるCO2排出量を目標指標とし、目標設定時点での計画参加企業各社の事業体制や今後の活動見通しを勘案して策定 【BAT】業界としての経済成長と環境負荷の提言の両立を図り、過去からの省エネ努力を継続推進し、今後も設備の更新に際しては、生産装置のみならず、照明や空調機器も省エネ性能に優れたものを可能な限り導入する。 【電力排出係数】2013年度の調整後排出係数
2. 主体間連携の強化 (低炭素・脱炭素の製品・サービスの普及や従業員に対する啓発等を通じた取組みの内容、2030年時点の削減ポテンシャル)		低炭素製品の開発・普及を促進し、製造業から農業、サービス業等にまで至る幅広い需要業種における低炭素化に貢献する。 ①国内における電気式フォークリフトの販売比率の向上(2005年度47.2%→2021年度63.4%)、従来型エンジン式フォークリフトに対して、CO2排出量を年間5.5t/台削減) ②燃料電池式フォークリフト等のさらなる低炭素製品の導入・普及促進
3. 国際貢献の推進 (省エネ技術・脱炭素技術の海外普及等を通じた2030年時点の取組み内容、海外での削減ポテンシャル)		海外生産工場への国内での低炭素化好事例の展開を図ると共に、海外への低炭素化製品の普及促進を行う。
4. 2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術の開発 (含 トランジション技術)		製造工程においては、加工・組み立て、搬送等の生産設備導入及び運用の低炭素化を促進すると共に、照明機器や空調機器等の低炭素化も促進する。また、燃料電池式産業車両等、使用段階での脱炭素化に貢献する製品の開発・普及を促進する。
5. その他の取組・特記事項		政府に対して、脱炭素化製品の開発及び普及促進支援措置の実施を要望する。

産業車両製造業における地球温暖化対策の取組み

2022年9月8日
日本産業車両協会

I. 産業車両製造業の概要

(1) 主な事業

フォークリフトを主とする、構内での運搬荷役に用いられる産業車両の製造・販売
※日本標準産業分類の3151「フォークリフトトラック・同部分品・附属品製造業」のうち
部分品・附属品のみの製造業を除いたもの

(2) 業界全体に占めるカバー率

95.6%
計算根拠:経済産業省生産動態統計の産業車両生産額から建設機械製造業に含まれる
ショベルトラックを除いた数値を分母とし、フォークリフト生産額を分子として算出)

(3) データについて

【データの算出方法（積み上げまたは推計など）】

業界全体の規模		業界団体の規模		CN行動計画参加規模	
企業数	30社※1	団体加盟企業数	20社※2	計画参加企業数	4社
市場規模	2,700億円※3	団体企業売上規模	2,618億円※4	参加企業売上規模	2,503億円※5
エネルギー消費量	不明※6	団体加盟エネルギー消費量	不明※6	計画参加企業エネルギー使用量	1.9万kl (原油換算)

※1 協会推定、※2 産業車両製造会員企業のみ(総会員数は50社(含部品メーカー等))

※3 ※4より協会推計、

※4 経済産業省生産動態統計の産業車両国内生産額(除ショベルトラック)

※5 ※4よりフォークリフト国内生産額

※6 非専門企業が多いため、産業車両製造分のみでの把握は不可

【生産活動量を表す指標の名称、それを採用する理由】

生産台数(生産機種が多種多様なため1台当たり生産金額のばらつきが大きく、台数の方が
生産活動の実態を把握しやすいため)

【業界間バウンダリーの調整状況】

■ バウンダリーの調整を実施している

＜バウンダリーの調整の実施状況＞

業界の特徴として、専門メーカーが4社中1社で、残り3社は自動車製造業、建設機械製造業、産業機械製造業の計画にも参加しているため、重複計上が生じないよう、他団体に報告していない、産業車両関係事業所分のみ集計している。

【その他特記事項】

特になし

II. 国内の事業活動における排出削減

(1) 実績の総括表

【総括表】

	基準年度 (2005年度)	2020年度 実績	2021年度 見通し	2021年度 実績	2022年度 見通し	2030年度 目標
生産活動量 (単位:台)	145,489	105,357	129,000	122,697	125,000	126,000
エネルギー 消費量 (単位:万kl)	3.64	1.9		2.16		
電力消費量 (億kWh)	0.81	0.56		0.63		
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	8.18 ※1	4.37 ※4	※3	4.89 ※4	※5	4.8 ※6
エネルギー 原単位 (単位:万kl)	0.25	0.18		0.19		
CO ₂ 原単位 (単位:t)	0.56	0.38		0.40		0.38

【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6
排出係数[kg-CO ₂ /kWh]	5.67	5.67		5.67	5.67	5.67
基礎排出/調整後/固定/業界指定	調整後	調整後		調整後	調整後	調整後
年度	2013	2013		2013	2013	2013
発電端/受電端	受電端	受電端		受電端	受電端	受電端

(2) 2021年度における実績概要

【目標に対する実績】

<フェーズⅡ(2030年)目標>

目標指標	基準年度/BAU	目標水準	2030年度目標値
CO2排出量	2005年度	▲41.3%	4.8万t

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2020年度 実績	2021年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2020年度比	進捗率*
8.18万t	4.37万t	4.89万t	▲40.2%	11.9%	97.3%

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = (\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{基準年度の実績水準} - \text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率【BAU目標】} = (\text{当年度のBAU} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

【調整後排出係数を用いたCO₂排出量実績】

	2021年度実績	基準年度比	2020年度比
CO ₂ 排出量	4.06万t-CO ₂	▲42.1%	10.9%

(3) BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況

BAT・ベストプラクティス等	導入状況・普及率等	導入・普及に向けた課題
	2021年度 ○○% 2030年度 ○○%	
	2021年度 ○○% 2030年度 ○○%	
	2021年度 ○○% 2030年度 ○○%	

(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

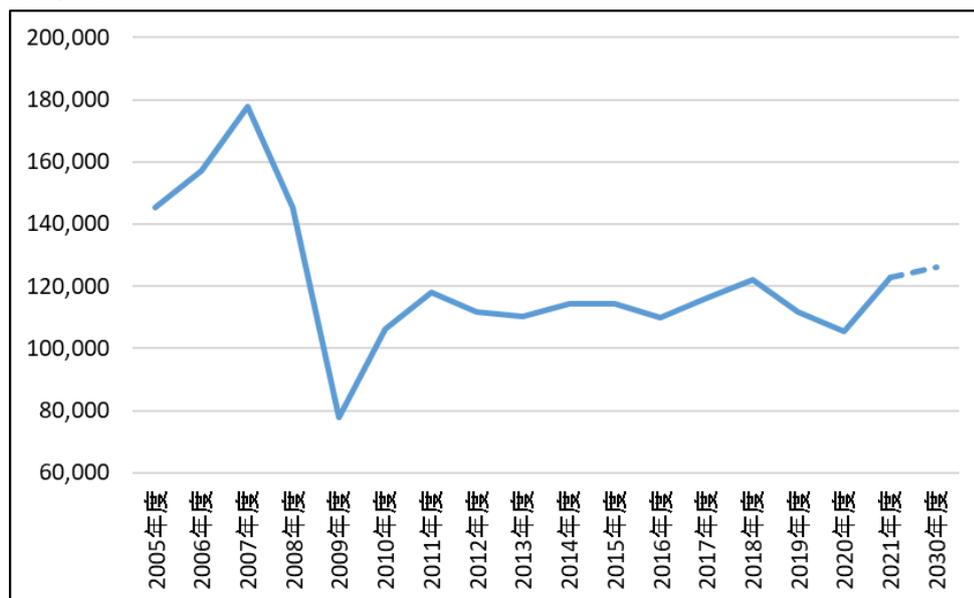
【生産活動量】

＜2021年度実績値＞

生産活動量（単位：台）：122,697（基準年度比▲15.7%、2020年度比16.5%）

＜実績のトレンド＞

（グラフ）



（過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察）

2021年度のフォークリフト国内生産台数は、世界的な新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた2019年度、2020年度の落ち込みから反転し、特に輸出向けの急回復の影響を受け、2020年度を16.5%上回り、2010年度以降では最も多い生産台数となった。

【エネルギー消費量、エネルギー原単位】

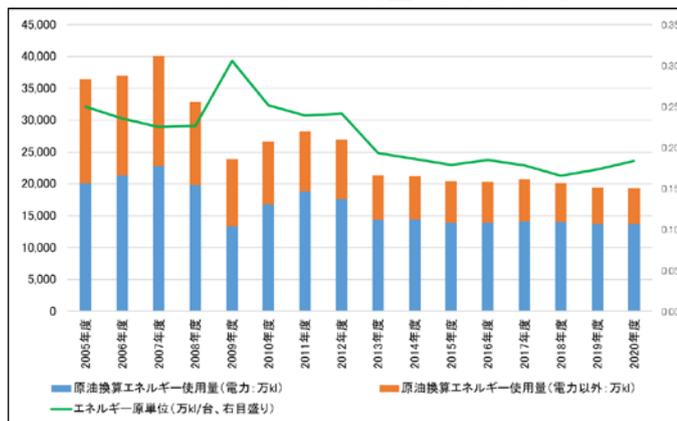
＜2021年度の実績値＞

エネルギー消費量（単位：万kl）：2.16万1（基準年度比▲40.6%、2020年度比12.0%）

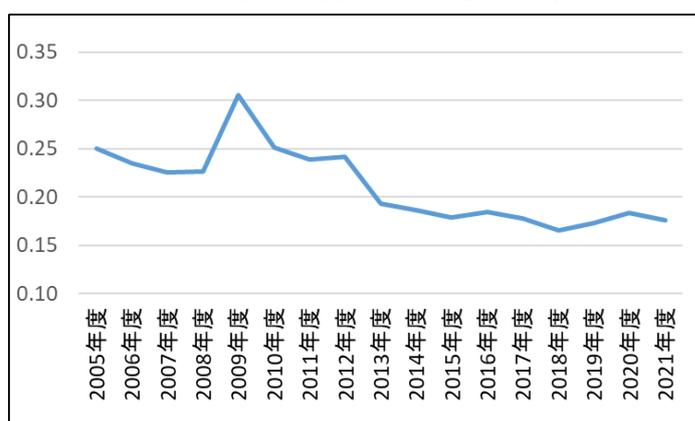
エネルギー原単位（単位：万kl）：0.176万1/台（基準年度比▲29.5%、2020年度比▲3.9%）

＜実績のトレンド＞

（グラフ） エネルギー消費量（原油換算万kl）



エネルギー消費原単位(万kl/台)



(過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察)

2021年度のエネルギー消費量（原油換算）は、生産台数の増加もあり2020年度比12.0%増の2.16万であった。うち電力の割合は70.8%で、前年度と同水準であった。

半導体不足の影響を始めとした様々な部品供給の遅れから、一部でフォークリフトの生産調整を行わざるを得なかった状況もあり、生産効率がやや低下したものの、エネルギー消費原単位は0.176万k1/台と、2020年度より3.9%改善した。

【要因分析】

(CO₂排出量)

要因	1990年度 ➤ 2021年度	2005年度 ➤ 2021年度	2013年度 ➤ 2021年度	前年度 ➤ 2021年度
経済活動量の変化	▲1.4	▲0.9	0.5	0.6
CO ₂ 排出係数の変化	▲0.1	▲0.1	▲0.8	0.0
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	▲1.0	▲1.9	▲0.4	▲0.2
CO ₂ 排出量の変化	▲2.5	▲2.9	▲0.7	0.4

(%)or(万 t-CO₂)

(要因分析の説明)

基準年度（2005年度）からの変化では、エネルギー使用にシフトする電力の割合が上昇してきたため、CO₂排出量については購入電力の変化によるもののみ増加し、それ以外の要因では大きく減少した。前年度（2020年度）からの変化では、前年度の落ち込みからの反転の影響により、生産活動量の変化でCO₂排出量が少し増加した。

(5) 実施した対策、投資額と削減効果の考察

【総括表】

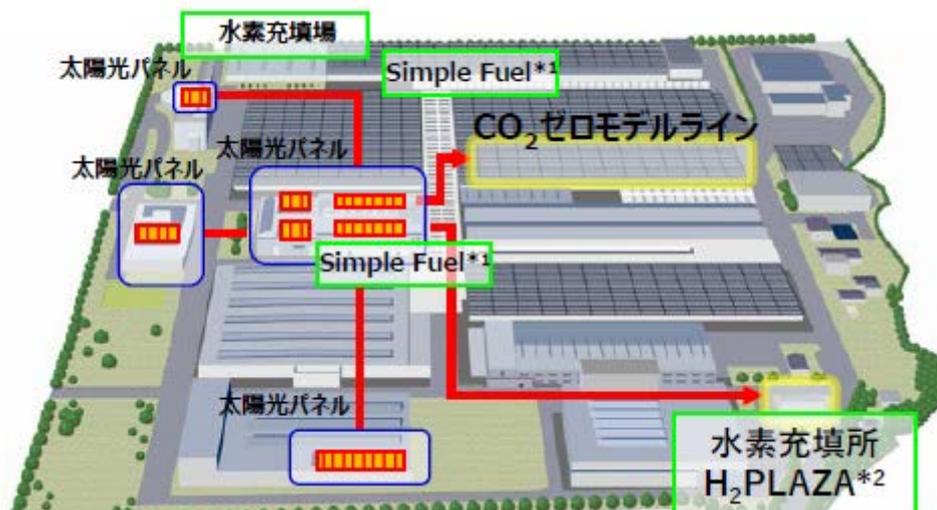
年度	対策	投資額(百万円)	年度当たりの エネルギー削減量 CO ₂ 削減量	設備等の使用期間 (見込み)
2021 年度	太陽光パネル追加	35	47	20 年
	太陽光発電	5.1	6.4	9 年
	塗装ブースの空調更新	30	25	15 年
	コンプレッサの更新・電動化	13.5	4	10 年
	照明の LED 化	6	9.9	10~20 年
	GHP 更新	29	14.9	13 年
	エアコン更新	2.4	0.1	13 年
	ファンの高効率モータ化	1	6.2	10 年
	エアー機器の電動化	3.4	3.5	10 年
2022 年度以降	ガスボイラー化	300	394	15 年
	塗装ブース空調省エネ機器への更新	50	20	15 年
	プレス加工機待機電力削減改造	5	10	
	建屋空調最新機器への更新	80	70	15 年
	太陽光パネル設置	90	90	20 年
	太陽光発電導入	1007	32	17 年
	照明の LED 化	14	32.6	15~20 年
	GHP 更新	30.9	7.6	13 年
	コンプレッサの機械連動運転	5	6.6	10 年
	油圧ユニットのインバータ化	5	44.1	10 年
メインコンプレッサ更新	4.4	4	10 年	

【2021 年度の取組実績】

(取組の具体的事例)

太陽光発電施設や太陽光パネルの設置

参加会員企業において、太陽光発電の導入により、CO2フリー水素による構内使用燃料電池フォークリフトの使用に加え、組み立てラインの電力をすべて再生可能エネルギー由来の電力とするモデル製造ラインの設置が行われた。



*1 水素を製造・貯蔵・供給できる小型の水電解式水素発生充填装置

*2 再生可能エネルギーの太陽光によって発電した電力で水素を製造し、圧縮・蓄圧・供給が可能な施設

また、参加会員企業の別事業の工場では、NEDO 助成事業の一環として、再エネ熱利用空調システムの実証実験が行われた。これは年中安定した熱を得られる地中熱と、エネルギー変換効率が高い太陽熱を両方活用した国内初のシステムで、空調のCO2排出量を従来比40%削減した。この実証で蓄積した知見をもとに、再生可能エネルギーの利用を拡大していくもの。

エアコンプレッサーからモーターコンプレッサに更新
生産効率をあげて残業時間を削減

(取組実績の考察)

設備老朽化更新と合わせてCO2削減を実施。

照明設備、空調機器、コンプレッサ棟の経年劣化の進んだ機器の更新に合わせてエネルギー削減及びCO2削減に取り組むことにより投資回収の効率を図っている。

【2022年度以降の取組予定】

(今後の対策の実施見通しと想定される不確定要素)

ボイラーのガス化(A重油→天然ガス)

(6) 2030年度の目標達成の蓋然性

【目標指標に関する進捗率の算出】

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = \frac{(\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準})}{(\text{基準年度の実績水準} - \text{2030年度の目標水準})} \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率【BAU目標】} = \frac{(\text{当年度のBAU} - \text{当年度の実績水準})}{(\text{2030年度の目標水準})} \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率} = (8.18 - 4.89) / (8.18 - 4.8) = 3.29 / 3.38 = 97.3$$

$$= 97.3\%$$

【自己評価・分析】 (3段階で選択)

<自己評価とその説明>

■ 目標達成が可能と判断している

(現在の進捗率と目標到達に向けた今後の進捗率の見通し)

(目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定)

(既に進捗率が2030年度目標を上回っている場合、目標見直しの検討状況)

目標達成に向けて最大限努力している

(目標達成に向けた不確定要素)

(今後予定している追加的取組の内容・時期)

目標達成が困難

(当初想定と異なる要因とその影響)

(追加的取組の概要と実施予定)

(目標見直しの予定)

(7) クレジットの取得・活用及び創出の状況と具体的事例

【業界としての取組】

- クレジットの取得・活用をおこなっている
- 今後、様々なメリットを勘案してクレジットの取得・活用を検討する
- 目標達成が困難な状況となった場合は、クレジットの取得・活用を検討する
- クレジットの取得・活用は考えていない
- 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組を検討する
- 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組は考えていない

【個社の取組】

- 各社でクレジットの取得・活用をおこなっている
- 各社ともクレジットの取得・活用をしていない
- 各社で自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をおこなっている
- 各社とも自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をしていない

【具体的な取組事例】

取得クレジットの種別	
プロジェクトの概要	
クレジットの活用実績	

創出クレジットの種別	
プロジェクトの概要	

(8) 非化石証書の活用実績

非化石証書の活用実績	
------------	--

(9) 本社等オフィスにおける取組

【本社等オフィスにおける排出削減目標】

業界として目標を策定している

削減目標:〇〇年〇月策定

【目標】

【対象としている事業領域】

■ 業界としての目標策定には至っていない

(理由)

計画参加企業のうち、2社は工場内に本社機構を持ち、工場からの報告値に包含されており、残り2社は、本社については主たる事業(それぞれ自動車製造業、建設機械製造業)の低炭素実行計画で報告しているため。

【エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績】

本社オフィス等のCO₂排出実績(〇〇社計)

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
延べ床面積 (万m ²):									
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)									
床面積あたりのCO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /m ²)									
エネルギー消費量 (原油換算) (万kl)									
床面積あたりエネル ギー消費量 (l/m ²)									

II.(2)に記載のCO₂排出量等の実績と重複

■ データ収集が困難

(課題及び今後の取組方針)

参加4社中2社は工場分に包含。1社は他業種の報告に包含。

【2021 年度の取組実績】

（取組の具体的事例）

空調の集中管理（温度設定、非稼働時間での自動切）

部署別エネルギー消費量の集計と上位会議体での報告

各照明にひもスイッチを取付け、個別化し、こまめに消灯できるように改善

（取組実績の考察）

照明スイッチの個別化を進め、一人一人の省エネ意識を数字に結び付けたい

(10) 物流における取組

【物流における排出削減目標】

業界として目標を策定している

削減目標:〇〇年〇月策定 【目標】 【対象としている事業領域】

業界としての目標策定には至っていない

(理由)

自家物流が少ないため、物流における排出削減目標は策定しておらず、現在のところ策定予定もない。
ただし、構内物流用途の低炭素製品を供給しており、需要先の物流部門の低炭素化に貢献している。

【エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績】

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
輸送量 (万トンキロ)									
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)									
輸送量あたり CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トンキロ)									
エネルギー消費量 (原油換算) (万 kl)									
輸送量あたりエネ ルギー消費量 (l/トンキロ)									

II.(1)に記載の CO₂排出量等の実績と重複

データ収集が困難

(課題及び今後の取組方針)

【2021 年度の取組実績】

（取組の具体的事例）

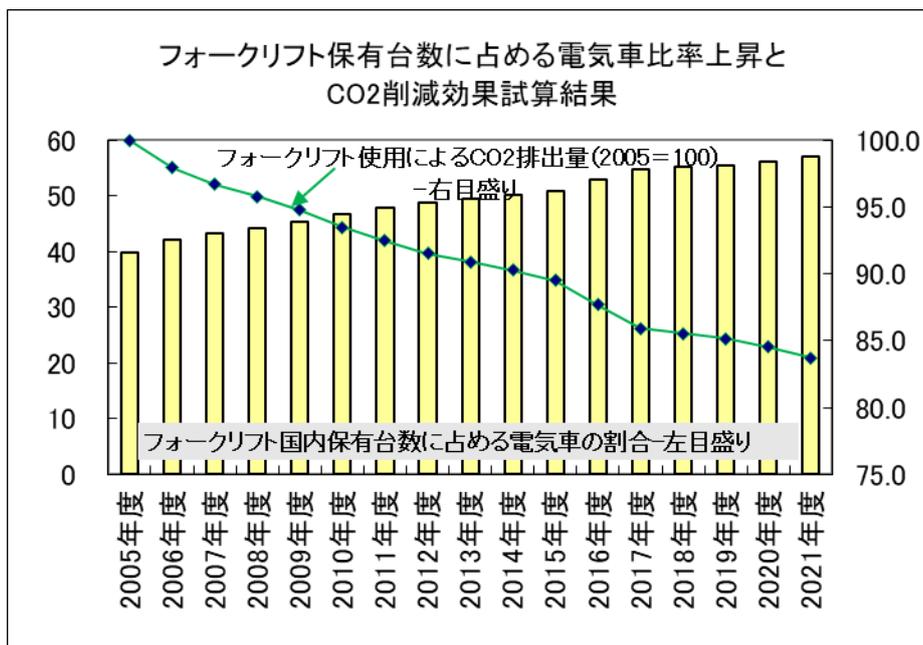
（取組実績の考察）

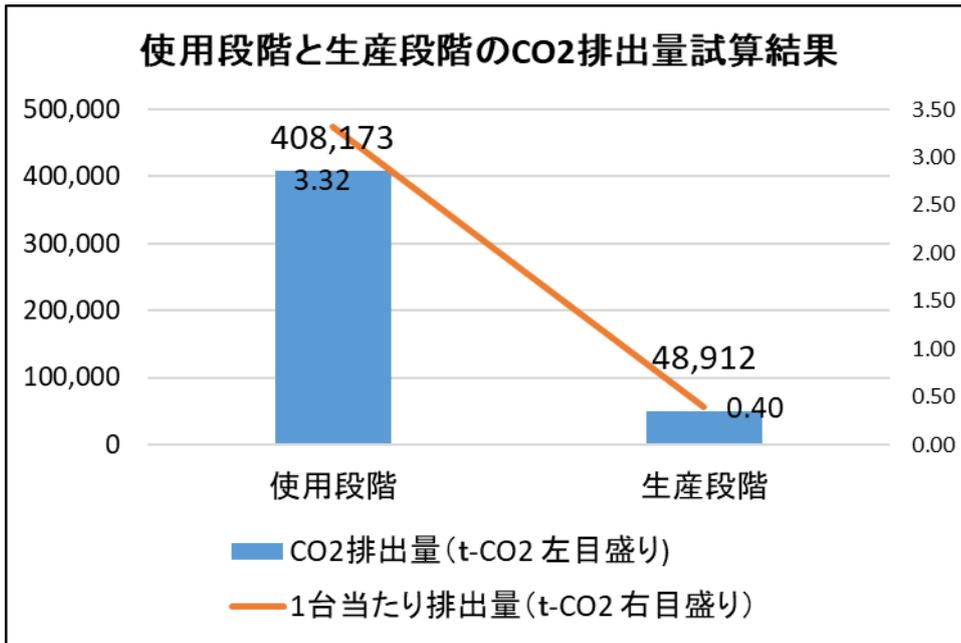
III. 主体間連携の強化

(1) 低炭素、脱炭素の製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠

	低炭素製品・サービス等	削減実績 (2021年度)	削減見込量 (2030年度)
1	より効率的な電気式等の産業車両の開発・普及	2015年度以降、各社で長時間稼働や急速充電が可能な機種への投入が進み、エンジン式との使用上の不便さの解消に努めて、電気式産業車両の普及促進に寄与。 さらなる導入促進のため、充電時間が短く、出力効率の高いリチウムイオン電池搭載機種の投入も開始された。	さらなる機能の向上を図り、エンジン車からの転換を促進。
2	燃料電池式産業車両の開発・普及	2016 年秋に初めて国内で販売を開始。2021 年度末で累計 400 台納入済み。	導入機種を拡大し、削減効果を向上させる。
3	テレマティクスによる効率的な車両運用の浸透	車両の運行データを収集・解析し、作業に最適な車両台数の算出やより効率的な車両の運行を提案して、使用時のエネルギー／CO2排出量を削減	搭載車両を拡大し、幅広い需要先での活用を目指す。

(当該製品等の特徴、従来品等との差異、及び削減見込み量の算定根拠や算定の対象としたバリューチェーン／サプライチェーンの領域)



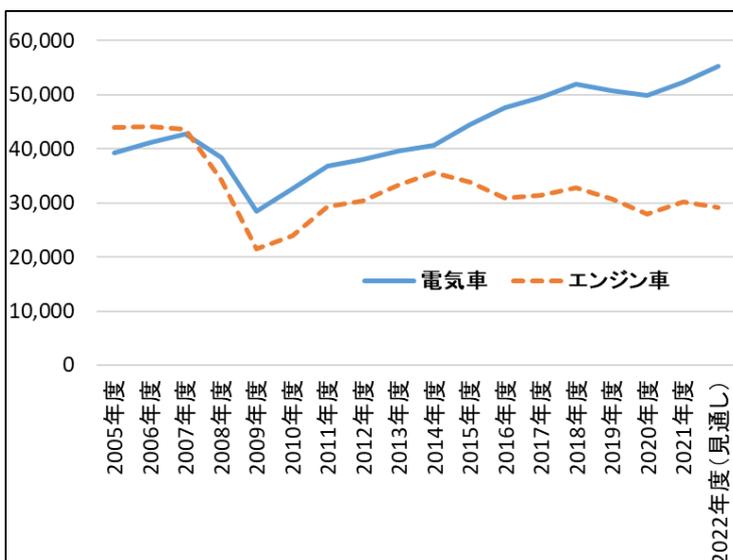


2021年度にフォークリフトを1台生産するために要したエネルギーから算出したCO2排出量（原単位）と、年間生産台数と同数のフォークリフトが平均的な使用方法で1年間使用された場合の1台当たりの消費エネルギーから算出したCO2排出量を比較すると、使用段階の排出量3.32 t-CO2/台が、生産原単位0.4 t-CO2/台よりも約8.3倍と圧倒的に多くなっており、低炭素車両の開発・普及促進により、生産段階での低炭素化よりも大きなCO2削減に貢献できると考えられる。

（2）2021年度の取組実績

（取組の具体的事例）

燃料電池フォークリフトの累計導入台数が2021年度末で約400台に達した。
燃料電池式を含む電気式フォークリフトの国内販売実績と次年度の見通しは以下の通り。



(取組実績の考察)

以下の公的な活動に参加し、燃料電池式産業車両の普及促進に向けた環境整備に貢献

- IEC/TC105(燃料電池)/WG6(移動体推進用燃料電池システム)及び同 JWG6(国内審議委員会)において、産業車両用燃料電池システムの標準化に協力
IEC62282-4-101(産業車両用燃料電池システムの安全)及び IEC62282-4-102(性能試験方法)の改正原案作成審議に参加。前者は2022年8月に発行済み。後者も最終改正案審議中。
- 経済産業省、国土交通省、燃料電池実用化推進協議会(FCCJ)による、燃料電池自動車等の規制の合理化検討審議に参加し、産業車両業界としての燃料電池式に適した法律上の位置づけが決定した。
- 燃料電池式産業車両用の水素充填設備に係る最適な技術基準の整備について、インフラ企業とも連携・協力して取り組み、NEDOでの事業化を図った。

(3) 家庭部門、国民運動への取組み

【家庭部門での取組】

各参加企業内で取組み

【国民運動への取組】

業界としての参画はなし

(4) 森林吸収源の育成・保全に関する取組み

業界全体としては特になし

(5) 2022年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

規格の制定、規制の見直し、政府への導入支援措置の要望等を継続

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

需要業界のカーボンニュートラル実現への貢献に努める。

IV. 国際貢献の推進

(1) 海外での削減貢献の概要、削減見込量及び算定根拠

業界全体としての具体的な削減量は把握できていない。

(削減貢献の概要、削減貢献量の算定根拠)

(2) 2021 年度の実績

(取組の具体的事例)

(取組の具体的事例①)

エンジン式フォークリフトが市場の大勢を占める中国市場において、日本メーカーは電気式フォークリフトの販売比率を高め、使用段階での CO₂ 削減に貢献した。

2008 年と 2020 年、2021 年の販売台数実績との比較は以下の通り(CO₂ 削減量の試算はなし)

	2008 年 (1~12 月)	2020 年 (1~12 月)	2021 年 (1~12 月)
中国市場全体の電気式販売比率	16.8%	17.4%	20.6%
中国市場での日本車販売に占める電気式の比率	51.0%	68.3%	69.1%

※日欧米中韓伯印協会の協力による WITS 世界産業車両統計による。対象は乗車型フォークリフトのみとし、歩行操作型は含めず。

(取組実績の考察)

国内同様、生産段階での削減貢献と共に、CO₂ 排出量がより少ない製品の提供により、使用段階での CO₂ 排出量削減に取り組んでいる。

(3) 2022 年度以降の取組予定

(2030 年に向けた取組)

今後も、好事例の収集、紹介、共有を促進。

(2050 年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

国内での取組みの横展開等も行ってカーボンニュートラル実現への貢献に努める。

(4) エネルギー効率の国際比較

国際比較については、海外での公的な統計データや海外の同業者団体による情報が存在しないため実施していない。

V. 2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術(*)の開発

*トランジション技術を含む

(1) 革新的技術(原料、製造、製品・サービス等)の概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠

	革新的技術	導入時期	削減見込量
1	メタネーション技術	2022年9月	—
2	電気フォークリフト搭載電池のリチウムイオン電池採用	2023年8月	約70t-CO2
3			

(技術の概要・算定根拠)

メタネーション技術により燃焼で発生するCO₂を回収、再利用

メタネーションは二酸化炭素と水素を合成させてメタンを作り出す技術。

メタンは都市ガスの原料となり、合成の段階で二酸化炭素を取り込んでいるため、ガスを燃やしても二酸化炭素の排出量を相殺でき、実質ゼロとみなすことができるため、脱炭素社会の実現に向けて有効な手段の1つとして注目されている。

↓

実証開始予定 2022年9月 ※2021年度末目標からずれ込み

まずは産業車両製造工場を導入し、将来的には自動車組み立てや自動車部品、繊維機械等の別事業部も含め全工場への展開を目指すとのこと。また、製造時に利用する水素も太陽光発電によるグリーン水素への切り替えも検討中。

(2) 革新的技術(原料、製造、製品・サービス等)の開発、国内外への導入のロードマップ

	革新的技術	2021	2025	2030	2050
1	燃料電池式産業車両	導入済	横展開		
2	メタネーション技術	導入済	検証	導入	横展開
3					

(3) 2021年度の実績

(取組の具体的事例)

上記表に記載の通り。

(取組実績の考察)

上記表に記載の通り、個社ベースであるが取り組みが進んでいる。

(4) 2022年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

上記表記載以外については、現状特に記載できるものはない。

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)
同上

VI. その他

(1) CO₂以外の温室効果ガス排出抑制への取組み
業界全体としては特になし

VII. 国内の事業活動におけるフェーズⅡの削減目標

【削減目標】

＜フェーズⅡ（2030年）＞（2014年3月策定）

2030年度の製造工程からのCO2排出量を4.9万tとすることを旨とする。

【目標の変更履歴】

＜フェーズⅡ（2030年）＞（2019年1月改定）

2030年度の製造工程からのCO2排出量を4.8万tとすることを旨とする。

（2023年3月改定）

製造過程で発生する2030年度のCO2排出量について、政府の目標2013年度比38%削減と同等レベルの削減を実現できるよう努める。（努力目標）

【その他】

（1） 目標策定の背景

産業車両製造業界が生産・提供する製品は、国内にあっては物流分野での労働力不足への対応もあり需要が増加しつつあり、海外にあっては先進国のみならず新興諸国での需要も増加している。

こうした状況の下、需要産業からより一層の脱炭素化製品を求められることに対応し、幅広い需要業種のCO2削減に貢献している。

こうした見地から、国内生産活動の2030年、2050年を見据えたカーボンニュートラル行動計画の策定と、その達成に向けた着実な活動を図ることとした。

（2） 前提条件

【対象とする事業領域】

産業車両の主力機種であるフォークリフト生産工場及び同所に付属する本社機構

【2030年の生産活動量の見通し及び設定根拠】

＜生産活動量の見通し＞

国内保有台数の将来見通しから、代替需要発生を推計し、輸出向けの推計と併せ、2030年度の生産量(台数)を、2030年度を12.6万台とする

＜設定根拠、資料の出所等＞

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、アジア・太平洋地域向け等向けに日本からの輸出増が期待され、国内生産量は漸増していくと見込んでいる。

なお、2030年度目標の見直しにあたっては、電力使用からのCO2排出係数はこれまで2013年度調整後係数を固定としていたことから、各年度の調整後係数を用いること及び電気事業低炭素社会協議会が2022年6月に

改定した「カーボンニュートラル行動計画」において目指すとした、政府が示す野心的な「2030 年度におけるエネルギー需給の見通し」に基づく国全体の排出係数を前提とすることに変更した。
この変更は 2023 年度フォローアップ調査より採用する。

【その他特記事項】

特になし

(3) 目標指標選択、目標水準設定の理由とその妥当性

【目標指標の選択理由】

政府の 2050 年カーボンニュートラル実現との目標に整合させ CO2 排出量を削減目標の対象とした。

【目標水準の設定の理由、2030 年政府目標に貢献するに当たり自ら行いうる最大限の水準であることの説明】

<選択肢>

- 過去のトレンド等に関する定量評価(設備導入率の経年的推移等)
- 絶対量/原単位の推移等に関する見通しの説明
- 政策目標への準拠(例:省エネ法 1%の水準、省エネベンチマークの水準)
- 国際的に最高水準であること
- BAU の設定方法の詳細説明
- その他

<2030 年政府目標に貢献するに当たり最大限の水準であることの説明>

生産装置、照明機器、空調機器等について、設備更新時に低炭素タイプに切り替えると共に、既存設備も効率的な運用を行う。また革新技術の活用による生産面でのエネルギー効率向上、温暖化ガス排出削減も促進していく。

【BAU の定義】 ※BAU 目標の場合

<BAU の算定方法>

<BAU 水準の妥当性>

<BAU の算定に用いた資料等の出所>