

【経済危機克服のための「有識者会合」提出資料】

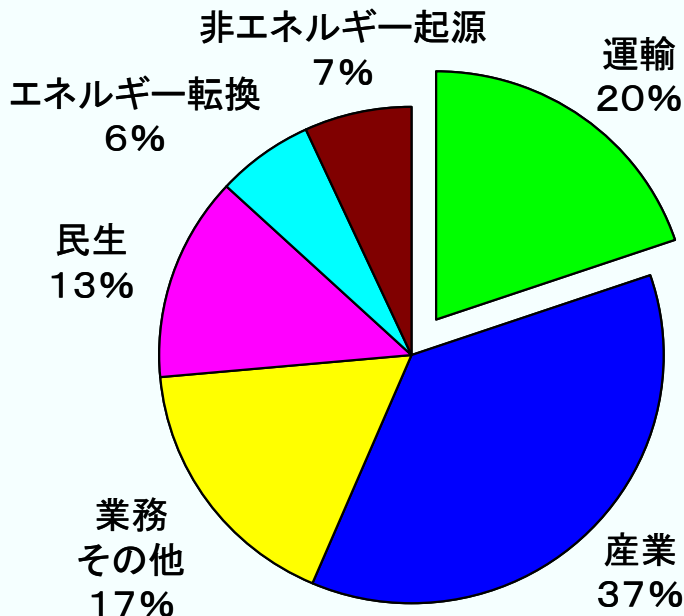
低炭素社会の実現を目指した 自動車業界の取り組みと政府への提言

2009年3月21日
社団法人 日本自動車工業会

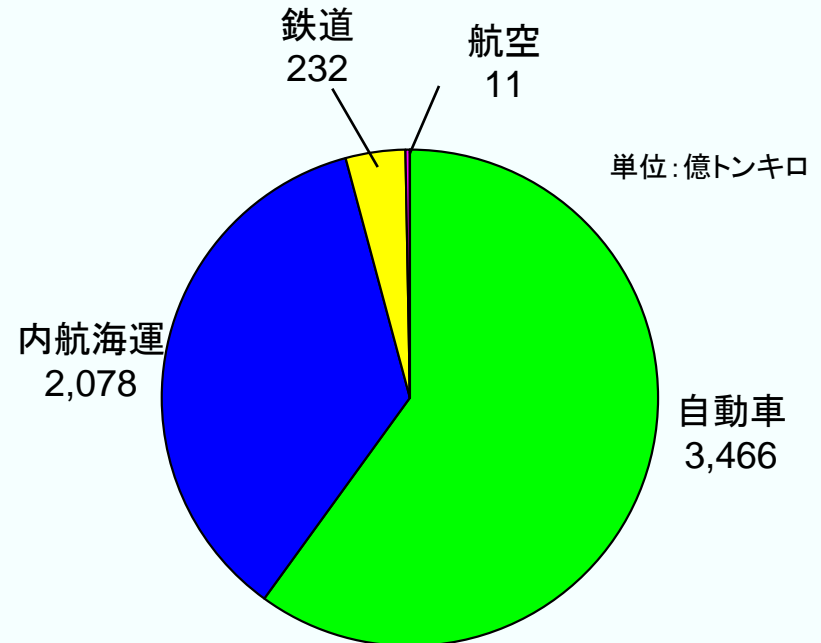
1. 運輸部門のCO2 ①

- ◆ 国内のCO2排出量のうち、運輸部門のCO2排出量は、全体の20%。
- ◆ 自動車交通は経済や生活の基盤。
- ◆ 日本の持続的発展のため、一層の低炭素化を実現する必要がある。

2007年度国内CO2排出量の割合



2006年輸送機関別の貨物輸送量



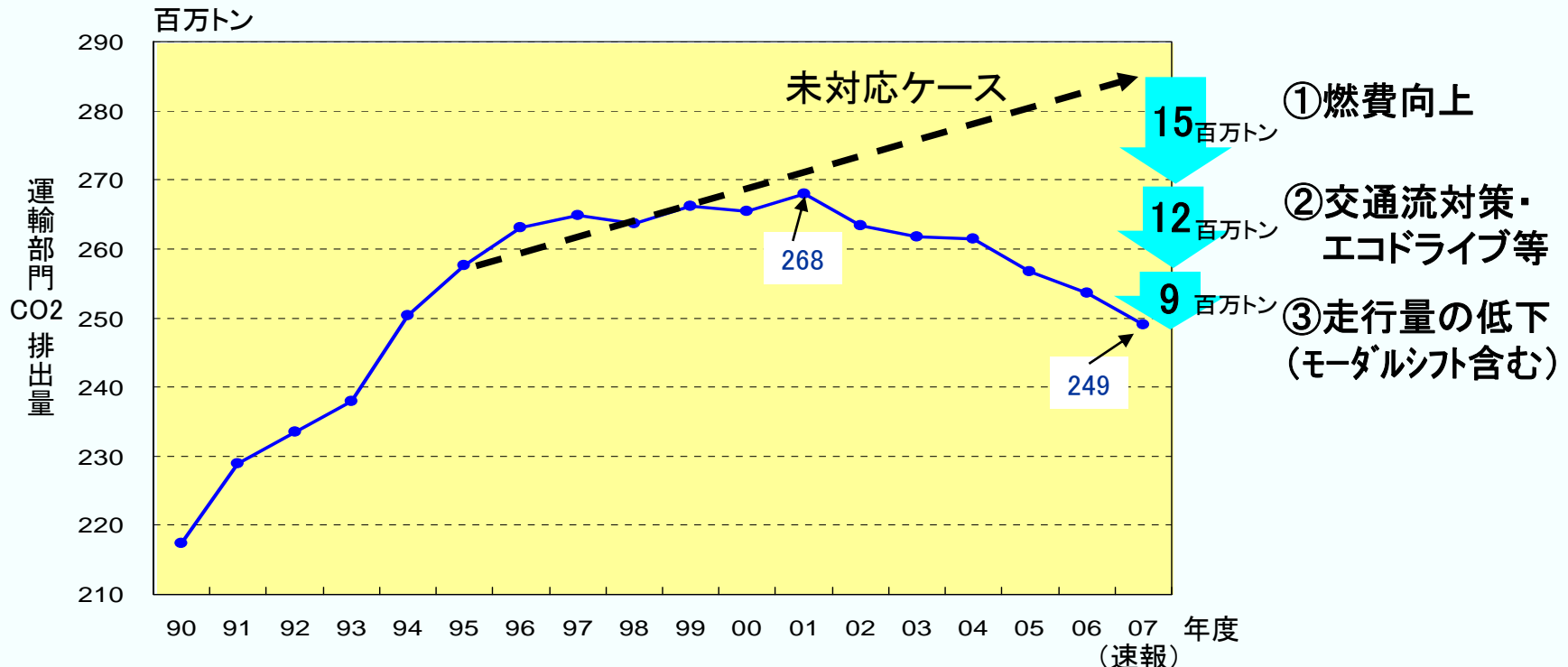
* 運輸部門CO2排出量のうち9割は自動車交通部門のCO2排出量です。

出典: 自動車輸送統計年報

1. 運輸部門のCO2 ②

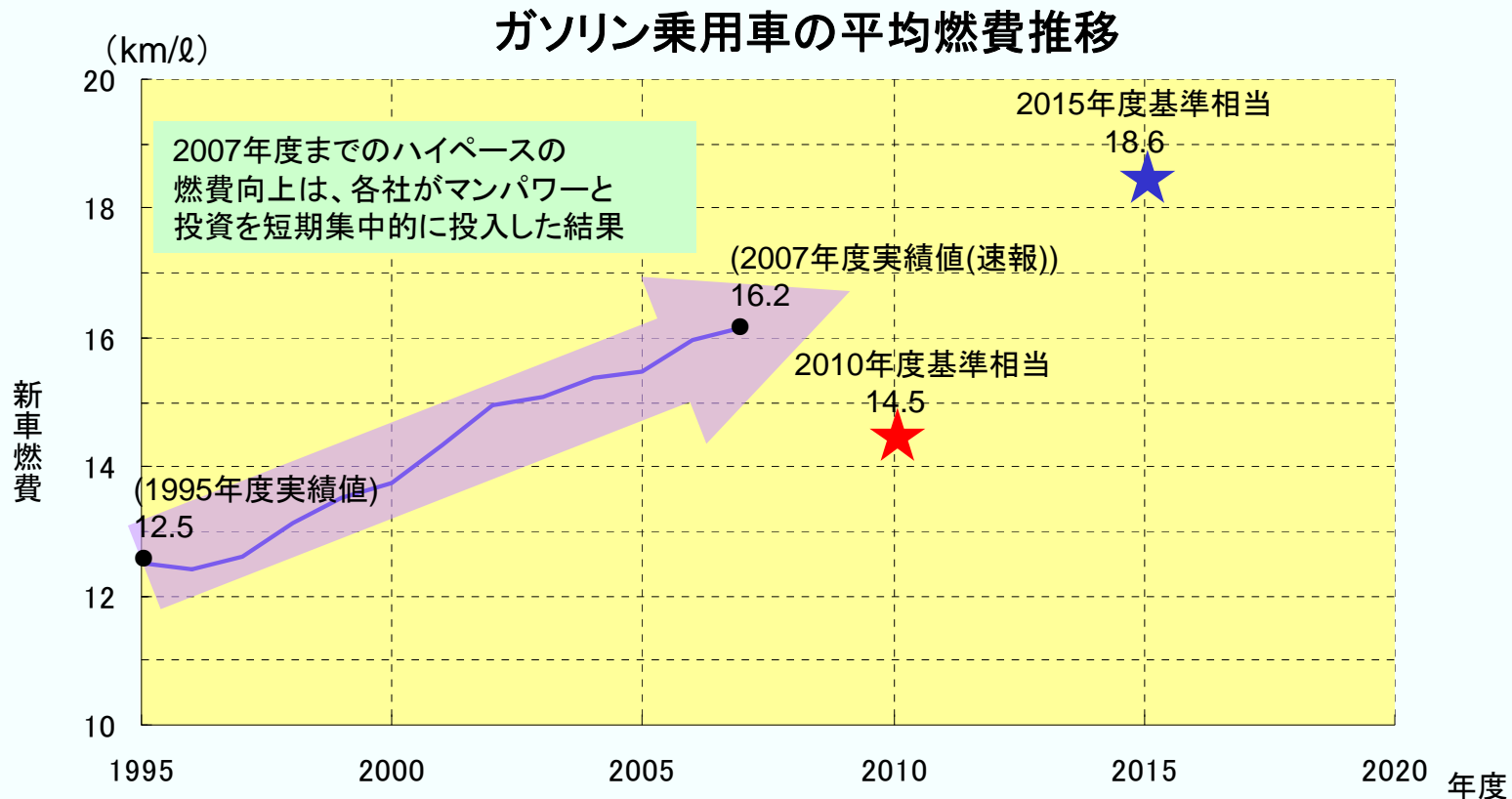
- ◆ 運輸部門のCO2排出量は、2001年度以降減少基調。
- ◆ これまでの運輸部門のCO2排出量削減は、燃費向上・交通流対策・インフラ整備等・エコドライブ・物流効率化などの総合的取組の結果。
- ◆ 今後も一層総合的対策が必要。

運輸部門のCO2排出量の削減寄与



2. 自動車業界の取り組み ①

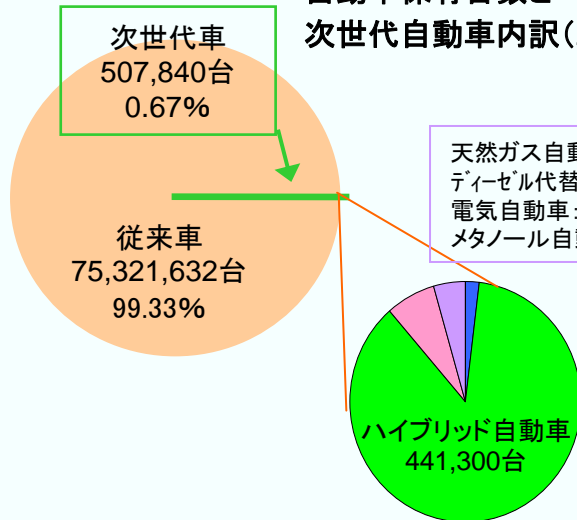
- ◆ 自動車業界は2010年度燃費基準を早期に達成。(1995年から2007年で23%向上)
(2015年度基準は2010年度基準と比較して約22%改善)
- ◆ 今後も様々な燃費向上技術や次世代車の開発・商品化により燃費を向上させていくよう努力。



2. 自動車業界の取り組み ②

- ◆ 次世代車は、様々な燃費向上技術の中の一つの選択肢で、将来は強力なCO2削減手段として期待されている。
- ◆ 次世代車の普及は、ハイブリッド車を中心に50万台を超えたが、保有台数全体から見ると僅か0.67%に過ぎない。
- ◆ 自工会各社は、次世代車の開発を加速しているが、性能面、コスト面、インフラ面での課題大。

自動車保有台数と
次世代自動車内訳(2007年)



次世代車の種類



電気自動車



ハイブリッド車



燃料電池自動車



バイオ燃料車



天然ガス車



クリーンディーゼル車



プラグイン・ハイブリッド車



水素自動車

現在

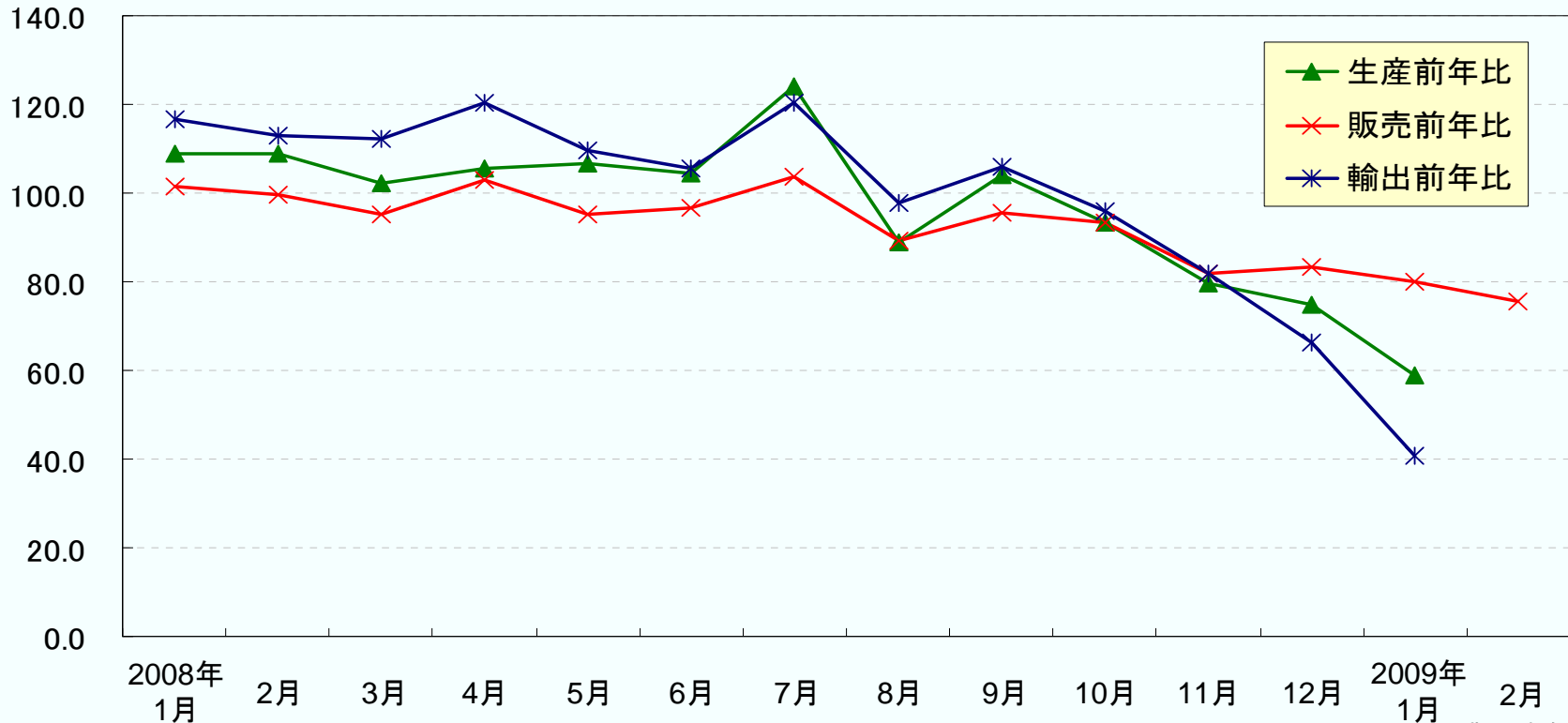
将来

3. 自動車産業の現状 ①

- ◆ 米国の金融危機に端を発した経済の悪化が、極めて短期間のうちに全世界へ波及し、実態経済をも圧迫する未曾有の事態。
- ◆ この影響から国内経済も急速に悪化の一途を辿り、全く底が見通せない状況。
- ◆ 自動車市場においても世界規模で需要が急激に落ち込み、国内においては足元の2月の販売は、対前年同月比で75.7%まで落ち込む深刻な事態に直面。

(前年比: %)

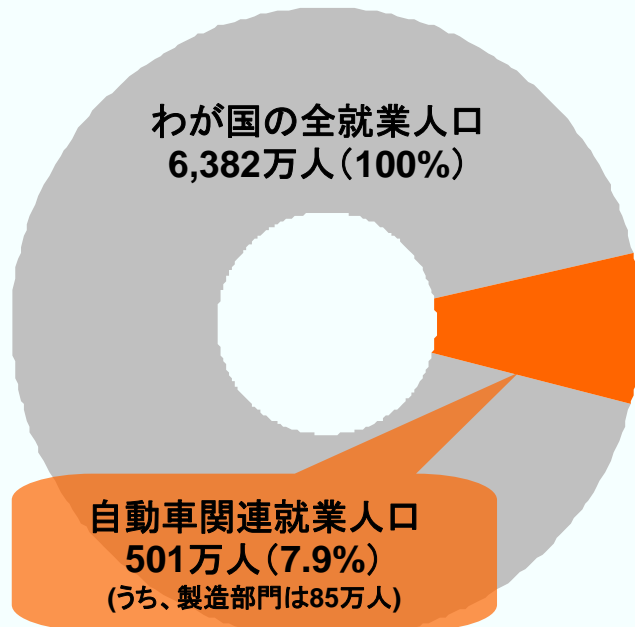
2008年自動車生産・販売・輸出



3. 自動車産業の現状 ②

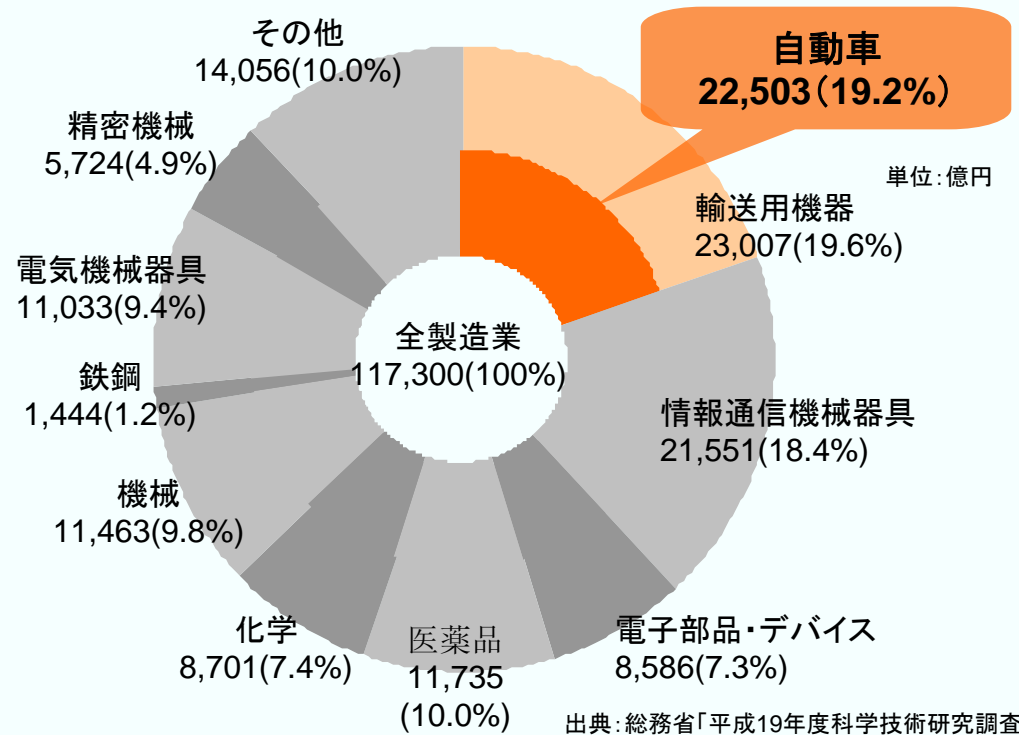
- ◆ 自動車産業は製造・販売をはじめ整備・資材など各分野にわたる広範な関連産業を持つ総合産業。
- ◆ 設備投資や研究開発費は日本経済の中で大きな割合を占める。
- ◆ 自動車関連産業に直接・間接に従事する就業人口は約500万人。

自動車関連産業と就業人口



出典:総務省「平成18年事業所・企業統計調査報告書」
:経済産業省「平成16年簡易延長産業関連表」他

主要産業の研究開発費(2006年度)

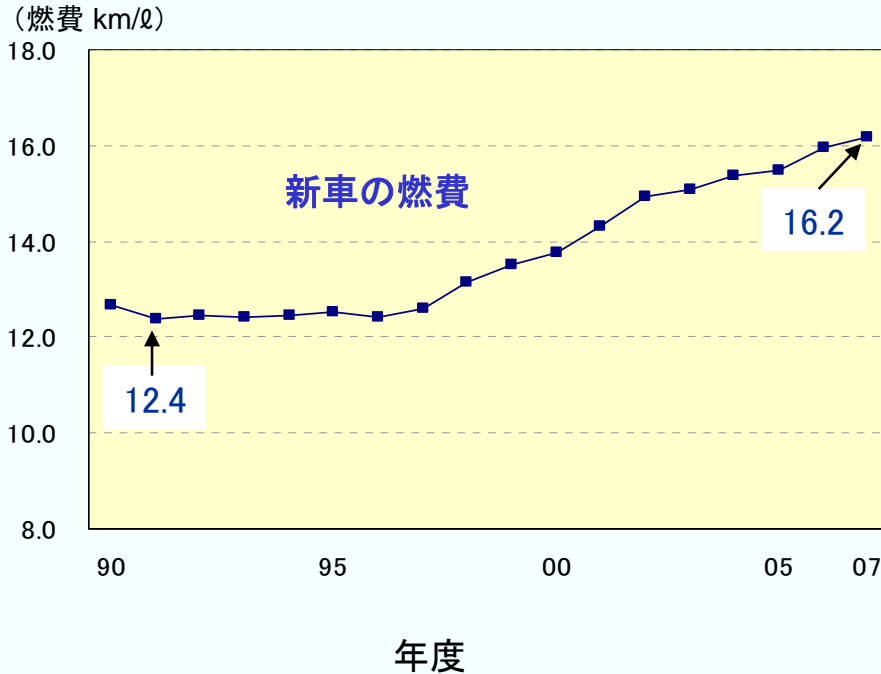


出典:総務省「平成19年度科学技術研究調査」

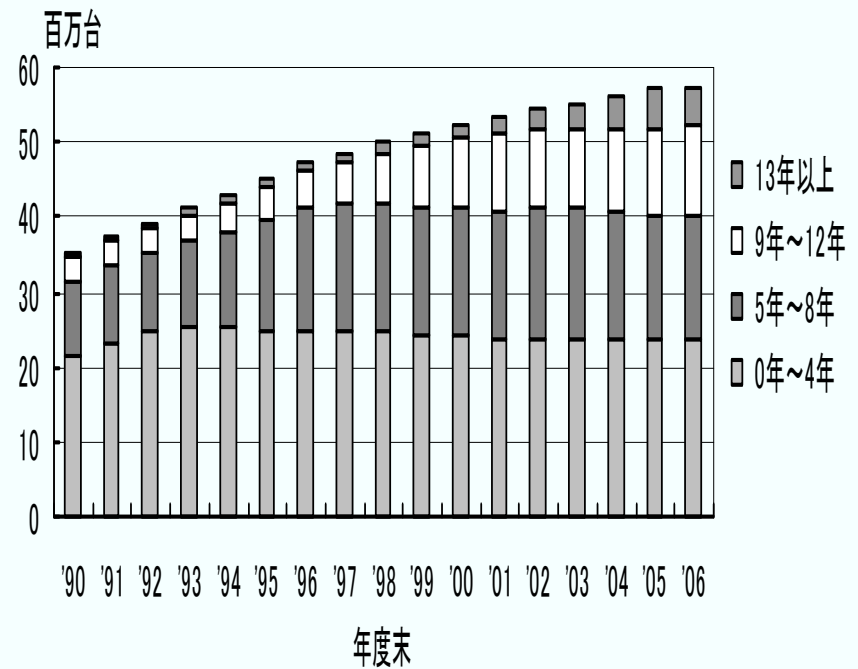
4. 政府への提言 ① 低燃費車、次世代車の普及促進

- ◆ 燃費性能の良い車の新車購入補助、及び廃車代替補助等の施策を早期に実施することでCO2排出量も加速的に削減が可能となる。

ガソリン乗用車燃費推移



車齢別台数、割合の推移(乗用車)



※ モード燃費の平均
 ※ 自工会会員会社平均

出典：日本自動車工業会調べ

出典：自動車検査登録情報協会資料より

4. 政府への提言 ② エコステーション等の燃料インフラ整備

- ◆ ガソリンスタンドは全国で約4万4千箇所(2007年度)。
- ◆ ガソリンスタンドと比較してエコステーションの数は僅かであり、今後の次世代車普及に合わせた拡充が必要。
 - CNG自動車(天然ガス自動車)用の充填所は全国で約320箇所(2007年度)
 - 電気自動車用認定ステーションは約60箇所(2007年度)

CNG自動車用スタンド



4. 政府への提言 ③ 技術開発推進

- ◆ 次世代自動車関連の技術開発への投資は、運輸部門のCO2を削減するばかりではなく日本の産業競争力の向上にも寄与。
- ◆ 次世代車の多量普及の鍵となる技術として、次世代バッテリー、水素、セルロース系バイオ燃料の基礎研究(産官学連携)の推進が必要。
- ◆ 低炭素社会実現に向けた環境技術の研究開発・設備投資への長期低利融資が必要。

次世代自動車用電池の現状と課題

◇次世代自動車用電池の現状

(EV用途リチウムイオン電池)

- ・実用航続距離 100～150km (従来車:500km～)
- ・EV販売価格 400万～600万円(従来車:150万円～)
- ・電池寿命 数(～10)年

普及に向けては、更なるブレークスルー必要

経済産業省

次世代自動車・燃料イニシアティブ開発目標(2030年)

電池性能(エネルギー密度) ⇒ 7倍

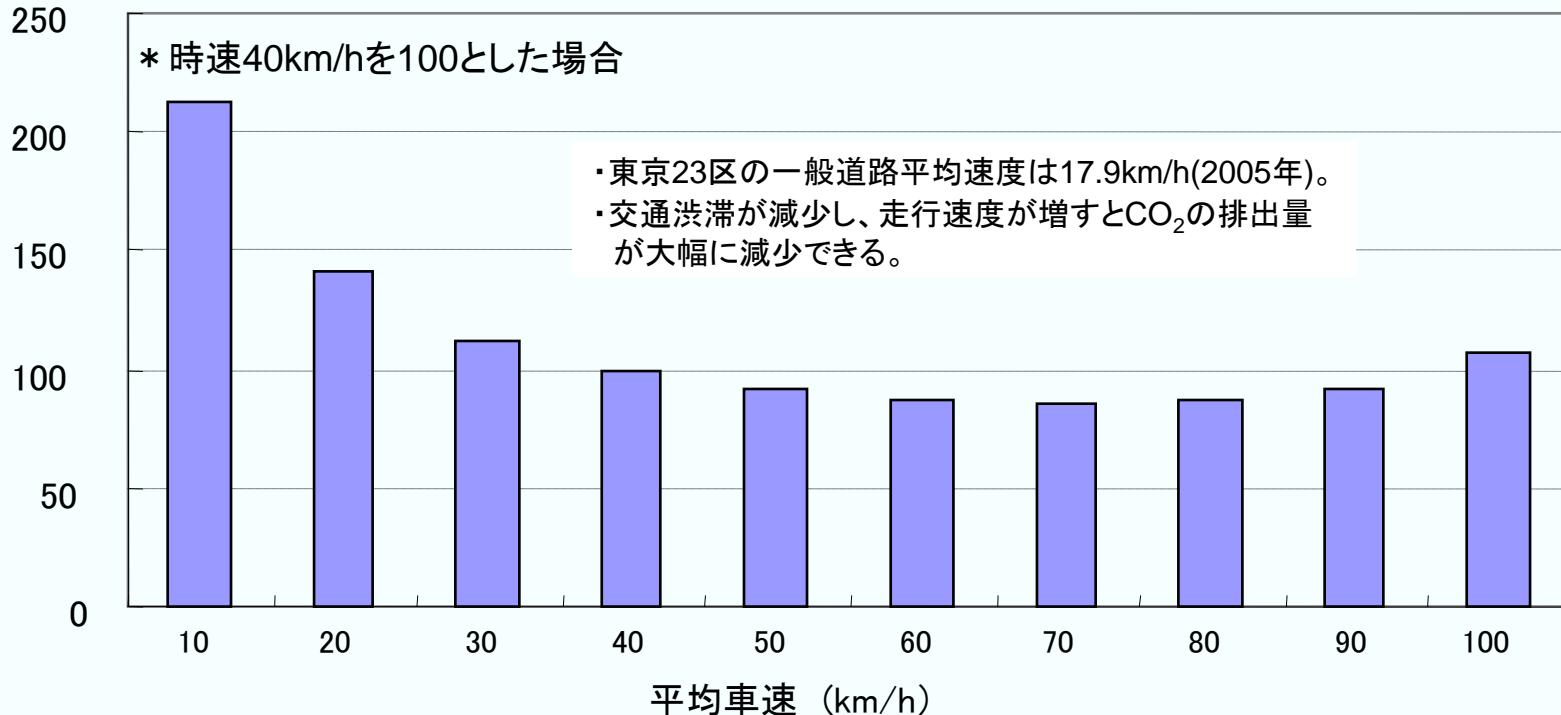
電池コスト ⇒ 1/40

※リチウムイオン電池では達成が難しく、革新的電池の開発が必要とされる。

4. 政府への提言 ④ 円滑な道路交通実現のためのインフラ整備

- ◆ スマートIC整備、信号制御の高度化、標識等の視認性向上、交差点改良、二輪車ETCの普及促進。
- ◆ 三大都市圏環状道路の整備、交差点・踏切道の立体化、二輪車駐車場整備、ITS通信基盤の整備。

平均車速と実走行時のCO2排出量(指数)



【参考】低燃費車等の普及促進制度

➤自動車重量税・自動車取得税の特例措置(平成21年度より3年間)

	対象要件	自動車重量税	自動車取得税
次世代自動車	電気自動車(燃料電池自動車含)、プラグイン・ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、ハイブリッド自動車・天然ガス自動車 *一定の性能要件を満たすもの	免税	免税
乗用車等	☆☆☆☆かつ2010年度燃費基準+25%達成	75%軽減	75%軽減
	☆☆☆☆かつ2010年度燃費基準+15%達成	50%軽減	50%軽減
重量車 (バス・トラック)	ポスト新長期規制(平成21年排出ガス規制) かつ2015年度燃費基準達成	75%軽減	75%軽減
	重量車☆かつ2015年度燃費基準達成	50%軽減	50%軽減

➤自動車税の特例措置(平成20年度より2年間)

	対象要件	自動車税
乗用車	☆☆☆☆かつ2010年度燃費基準+25%達成*	50%軽減
	☆☆☆☆かつ2010年度燃費基準+15%達成	25%軽減

*対象車には電気自動車(燃料電池自動車を含む)、天然ガス自動車(☆☆☆☆または重量車☆に限る)を含む。ハイブリッド自動車等は、上記要件を満たせば対象になる。
(注)自動車税については、新車登録から11年を経過するディーゼル車(ガソリン車、LPG車は13年を経過する車)を10%重課する措置がある。

➤クリーンエネルギー自動車への補助制度

- ・電気自動車、プラグインハイブリッド車、クリーンディーゼル自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車、LPG自動車
 - ・通常車両との価格差の1/2以内を補助
- *ハイブリッド自動車、天然ガス自動車は商用車が対象

➤インフラ整備関連

[税制措置]急速充電器、天然ガススタンド、水素スタンド(固定資産税の軽減)

[補助金]急速充電器、天然ガススタンド(補助率は1/2以内)