

パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略策定に向けた考え方

2018年9月4日

トヨタ自動車株式会社 内山田竹志

1. ビジョン(ゴール)と、実現へのロードマップ(戦略)は分けて議論する必要

- ビジョンとロードマップを混同すると、実現可能性に議論が集中し、思い切ったビジョンが打ち出せない。
- 高いビジョンの明示が、イノベーションを加速させる。

2. 国として「脱炭素」を明確に宣言すべき

- 各地で異常気象が顕在化しだしているなど、温暖化対策は待ったなし
- パリ協定に相応しい「脱炭素」をゴールとして設定すべき

3. 成長戦略に繋げるには、イノベーション実現のスピードとコストが鍵

① 日本はスピードの面で劣後しがち

- 産官学の人・知・金の流動性低 ⇒ 組織対組織の戦略的産学連携等
- 行政の縦割り ⇒ 内閣府SIP等の成果重視の府省横断的取り組み
- イノベーション実現に不適合な規制 ⇒ 適切な規制緩和

② 世界市場で戦うには、コスト競争力が重要

- 性能、効率も重要だが、新産業を創出し世界市場獲得するには、コスト低減が同等以上に重要
- 環境性能に優れた製品をだしても、お客様に選んで頂くことができなければ、せっかくの性能も発揮されない
- 官民の適切な役割分担

(例) 官：規制・投資環境のイコールフットィング、民：適切な投資

(例) 官：導入初期のコスト低減を引き出す補助金の提供、

民：早期のコスト削減

(例) 官：コスト競争力ある水素インフラ整備、民：魅力的なFCV開発

4. トヨタは環境チャレンジ2050により、あるべき方向に向けチャレンジ中

- トヨタ環境チャレンジ2050で3つのCO2ゼロチャレンジ*を提示

* <https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/challenge2050/>

- 1) 新車CO2ゼロチャレンジ、
- 2) ライフサイクルCO2ゼロチャレンジ、
- 3) 工場CO2ゼロチャレンジ

⇒明確なビジョン提示で、社内、グループ企業、サプライヤーの皆様の意識が変化

- 多様なニーズに合わせた多様な電動車(HV、PHV、EV、FCV)の開発、提供（エコカーは普及してこそ環境貢献）

(例) 昨年発売のJPN TAXIIは、電動化により前モデルの約2倍低燃費

⇒20年以上にわたり電動車を12百万台以上生産してきた実績活用

次世代電池開発にも注力（全個体電池2020年代実用化）

⇒2030年グローバル電動車販売550万台以上（内ZEV100万台以上）

を目指す。2025年頃には全車種に電動グレード設定

- FCVは2020年頃グローバルで3万台／年以上の販売を目指す

(例) 2018年には量販型燃料電池バス「SORA」発売開始

FCトラック、FC発電機等の実証を進めるほか、米国でバイオマスから水素・電気・水を生むTri-Genの建設開始

以上