

4. まとめ

温室効果ガスの排出量を、1990年比で2020年に25%、2050年に80%削減とする政府目標を念頭に、環境対応車の普及促進策について、検討を行った。特に中期的には、上記の目標に加え、次世代自動車を「2020年までに新車販売のうち2台に1台の割合で導入」するシナリオを検討した。

第1章「環境対応車を巡る社会情勢」においては、世界のエネルギー見通しを踏まえ、環境対応車普及に向けた国内外の取組状況、自動車業界の動向等を整理した。さらに、我が国の将来的な自動車市場規模の予測を行った。現在、我が国の自動車保有台数は約7,300万台であり、2020年代頃まではこの市場規模で推移した後減少し、2050年には6,400万台程となることが予想される。

次に、第2章「環境対応車普及に向けた課題と対策」においては、環境対応車の将来的な市場展開を想定するとともに、ガソリン・ディーゼル等の従来型自動車燃費の改善効果を想定し、従来型自動車による将来的な自動車用燃料使用量を試算した。また、環境対応車の中でも特に電気自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車、燃料電池自動車等の各次世代自動車、さらに、水素やバイオ燃料の供給に対して、コストや技術開発、インフラ等での具体的な課題を抽出・整理し、次世代自動車等普及のための対策についてとりまとめるとともに、その対策を踏まえて2020年及び2050年における各次世代自動車の普及台数及びバイオ燃料供給量等を予測した。

さらに、第3章「環境対応車普及によるCO₂削減予測」においては、次世代自動車普及対策を講じることにより、2020年において次世代自動車の販売シェアは50%を超え、燃費の改善、次世代自動車の普及、交通流対策の進展等の効果により、CO₂削減量は2020年において1990年比▲25%、2050年において▲78%～▲80%となることを確認している。

目標の達成に向けては、第2章で示したような様々な克服すべき課題が残されている。本報告書中の普及台数の予測は、これらの課題の解決を前提とした推計であり、特に環境対応車に対する消費者の購買意欲をどのように高めていくか、環境対応車の開発と生産に関わる多額の投資リスクをどのように解決するか、また、開発途上の技術の研究開発促進をどのように図っていくかが今後の大きな課題である。更に、再生可能エネルギーを利用した電気自動車の充電など、他分野での取組が自動車部門からのCO₂排出削減にも貢献することから、関連分野での取組も期待するものである。

本報告書では、これらの課題の解決に向けた定性的な政策の方向性を取りまとめた。個々の具体的な政策の検討・実施に当たっては、普及促進策の定量的な社会コストや促進策の効果の検証など実現可能性の検討が必要であるが、本報告書の分析を踏まえた強力な施策を講じ、地球温暖化に係る政府目標の達成を図る必要がある。