

平成 21 年度環境対応車普及方策検討会の検討方針（案）

趣旨・背景

運輸部門は、我が国の CO2 排出量の約 2 割を占め、平成 20 年度には、基準年と比べると 8.5%増加している。運輸部門の CO2 排出量の内、約 9 割は自動車から排出されるものであり、低炭素社会の構築に向けて温室効果ガス排出量を削減するためには、自動車に関する対策は必要不可欠である。

こうした状況を踏まえ、環境省では、専門家で構成される「次世代自動車普及戦略検討会」を設置し、平成 20 年 5 月、「次世代自動車普及戦略」（以下、「普及戦略」という。）を取りまとめた。普及戦略では、既存あるいは 2010 年代初頭に実用段階にあると想定される各種の次世代自動車の技術的・経済的特性や世界的なエネルギー市場の動向を踏まえた上で、運輸部門からの CO2 排出量について、自動車保有台数の減少、燃費の向上、次世代自動車の普及などにより、2008 年から 2020 年に 20%、2050 年に 50%減のシナリオを得た。

一方で、普及戦略策定後の国内外の自動車市場は大きく変化しており、また、次世代自動車の普及に向けては、普及戦略においても示されたような、様々な解決すべき課題が残されている。更に、運輸部門を含む各部門において、現政権の CO2 削減に係る中期的、長期的目標も踏まえたロードマップの策定が求められている。

そこで、本検討会では、「普及戦略」を踏まえつつ、自動車市場の動向等を踏まえた将来予測の見直し、環境対応車の普及に向けた課題解決方策の具体化を行い、自動車単体に係る技術以外の対策も視野に入れて、2050 年頃までの CO2 削減のロードマップを策定する。ロードマップの策定に際しては、「普及戦略」の策定同様、合理的、現実的、効果的なものを目指す。

なお、本検討会は、環境省の「地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ検討会」の自動車ワーキンググループと合同で開催し、本検討会の成果は、同ワーキンググループの成果ともされる予定（別紙参照）。

検討の方向性

「普及戦略」以降の社会情勢、国内外の自動車市場動向、自動車技術動向を踏まえ、2050 年頃までの自動車社会像を再度検討する。

続いて、「普及戦略」を踏まえ、自動車技術、燃料社会インフラ等の普及に必要な規制措置、支援措置とその実施のタイミングについて具体化を行う。

更に、中長期的な政府の CO2 削減目標達成のための他分野における取組のうち、自動車分野と関連する取組の成果について、特に将来にわたる CO2 削減量の見込み等に

反映させる。

検討にあたっては、以下のような論点が考えられる。

1. 世界の自動車市場における環境対応車の期待と機運
2. 2020 年（さらに 2050 年）までの追加対策による CO2 削減の定量化
3. 環境対応車が社会経済（経済効果、雇用創出等）に与える影響
4. 政策支援の要所とタイミング・スケジュール

今後の検討スケジュール

平成 21 年 12 月 22 日（火） 第 1 回（今回）

自動車市場の動向、自動車技術の動向 等

第 2 回以降

平成 22 年 3 月まで、月 1 回を目途に開催

地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ検討会と 環境対応車普及方策検討会について

地球温暖化対策中長期ロードマップ調査

中・長期目標達成のための対策・施策パッケージを政府として検討していくにあたり、専門的・技術的観点からの具体的な提案を行う。

次世代自動車普及方策検討調査

環境対応車普及の将来見通し、普及を進めるための各種の措置（規制、支援等）の具体化及び実施タイミング等について検討を行う。

全体検討会

合同開催

自動車 WG

環境対応車普及方策検討会

環境対応車普及のロードマップの策定、運輸部門の対策、施策の調査・検討

○大聖座長、小野委員、草鹿委員、樋口委員、松村委員

○大聖座長、検討委員15名

一部委員を
WG委員として
位置づけ

住宅・建築物 WG

地域づくり WG

エネルギー供給 WG