

地球温暖化対策中長期ロードマップ検討会 第3回全体検討会(2／24)
自動車ワーキンググループ

自動車分野ロードマップ

◇現状と課題

運輸部門は、我が国のCO₂排出量の2割を占め、2008年度の排出量は、1990年から8.5%増加している（環境省速報値）。この内の約9割は自動車から排出されており、十全な対策が必要。

2009年には、「エコカー補助金」の効果もあり、HV専用車が国内新車販売のトップを占め、2010年には、電気自動車の本格的販売が予定されるなど、環境対応車の市場は広がりつつあるが、乗用車全220モデルの内、数モデルが市場に投入された段階。

自動車保有台数（約7,500万台）に占める環境対応車の割合は未だ1%程度（約100万台）に留まっており、運輸部門からの大幅なCO₂削減の為には、海外市場の動向等も踏まえつつ、環境対応車の更なる普及を図る必要がある。

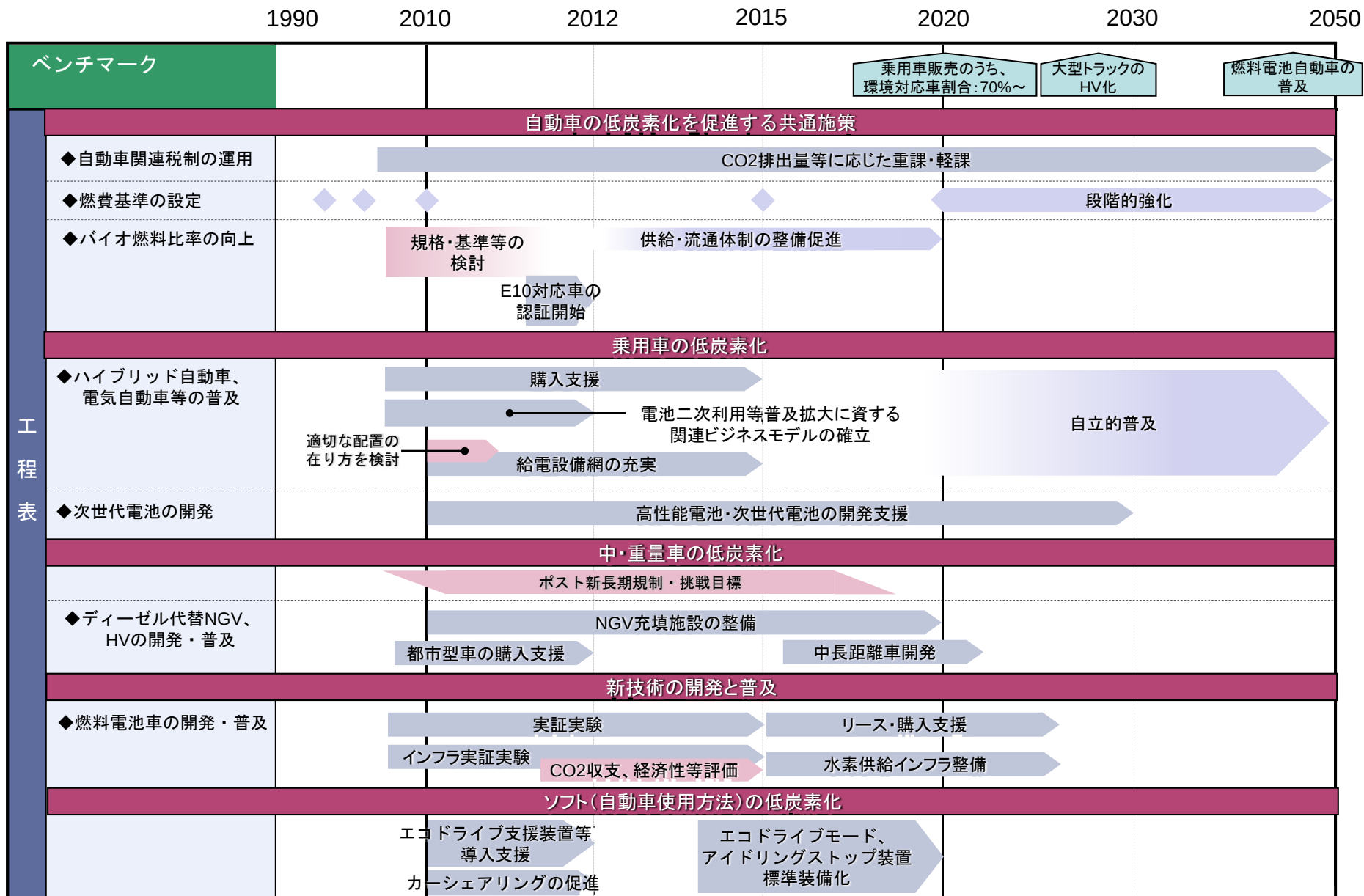
◇長期目標達成に向けてのキーコンセプト

- 車両総重量、日当たり走行距離に応じた環境対応車の導入
- 投資の回収が十分に可能な環境対応車市場の構築
- ハードの低炭素化、ソフトの低炭素化

◇長期・中期のための主要な対策の目標

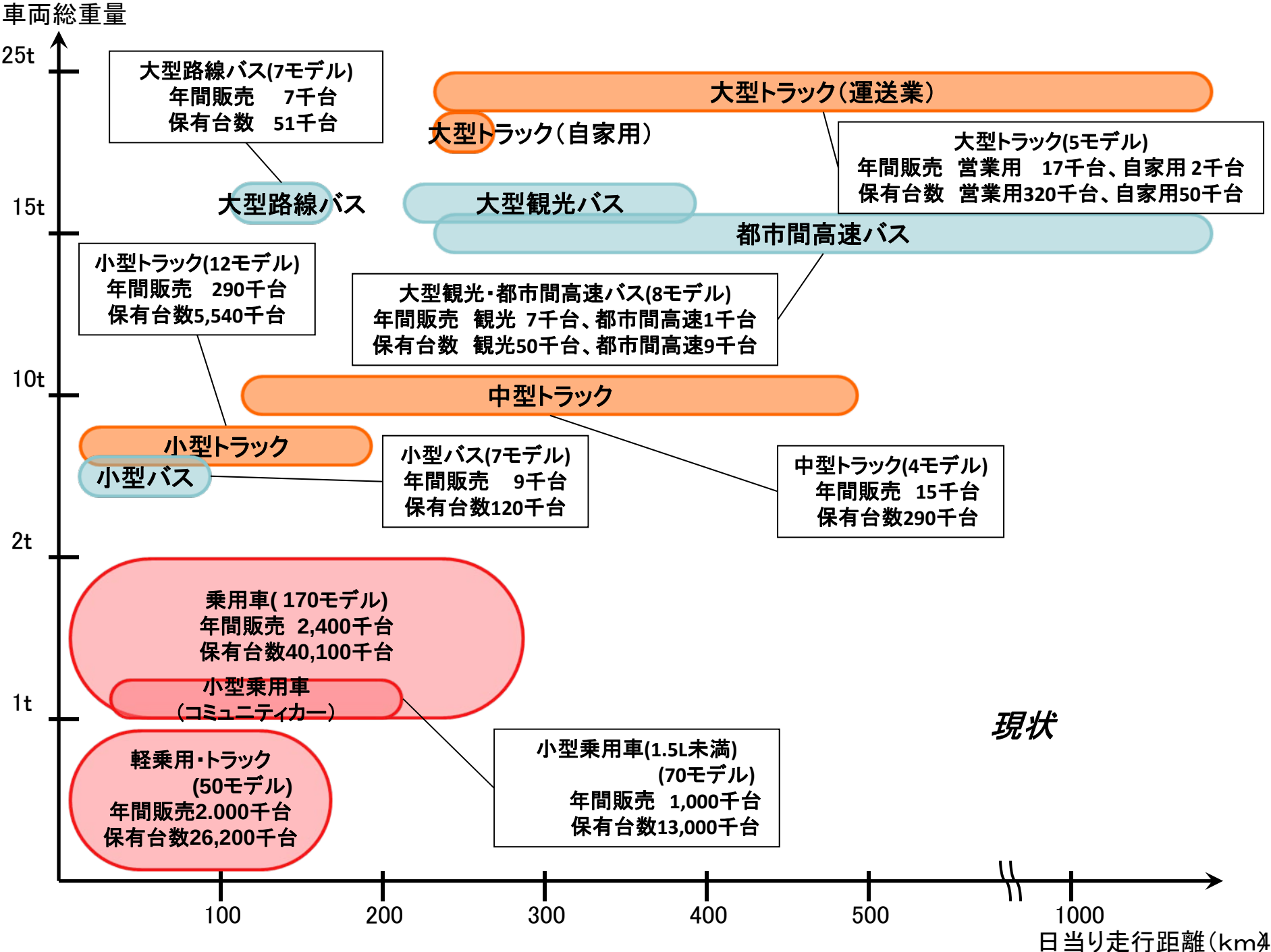
- 全255モデルのうち、84モデル（約3分の1）を環境対応車化。乗用車（軽を除く）販売約230万台のうち、約170万台（約73%）を環境対応車に。（2020年）
- 全ての車格で環境対応車を選択可能に

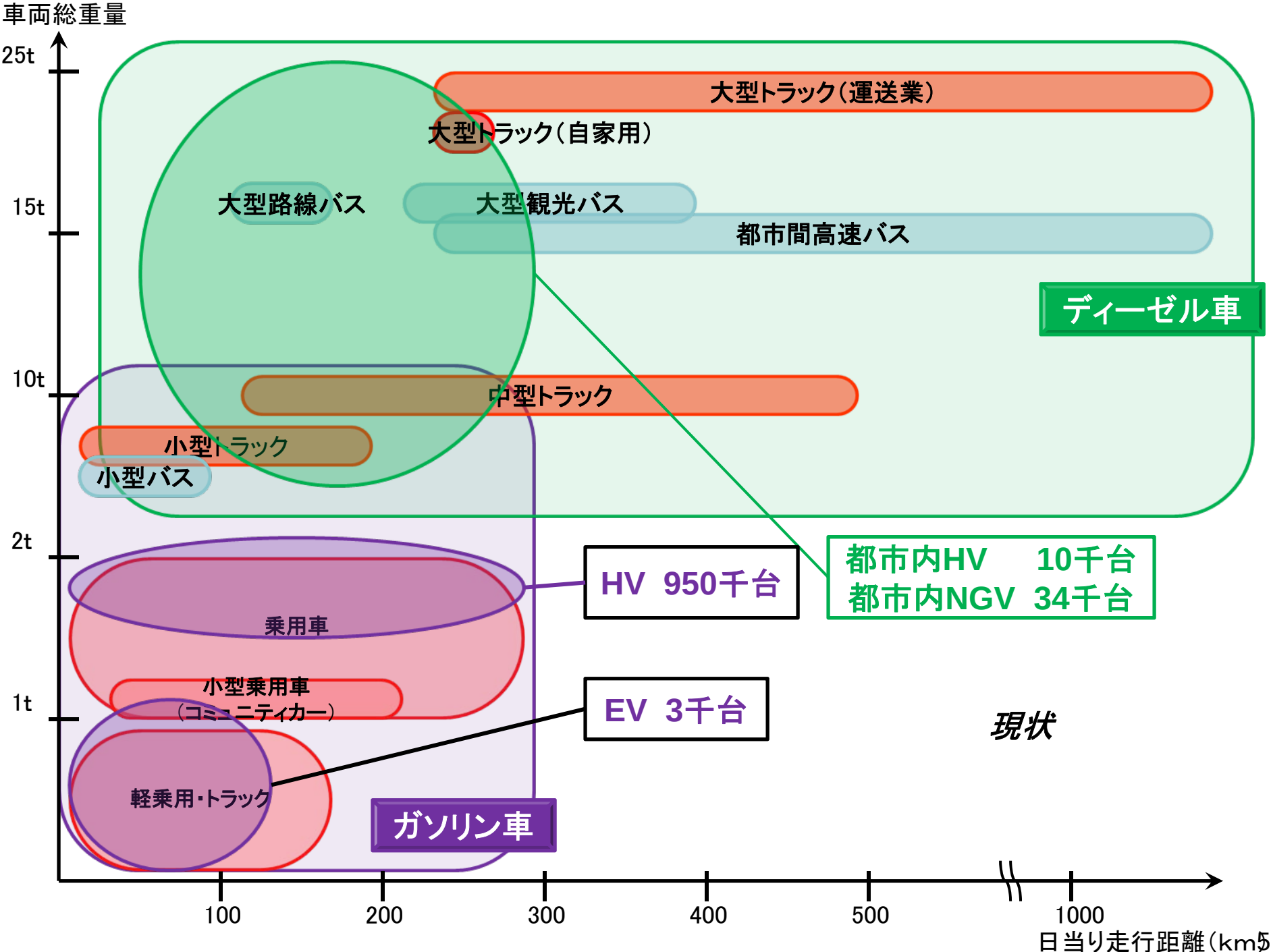
日々の暮らし（自動車）～ロードマップ～



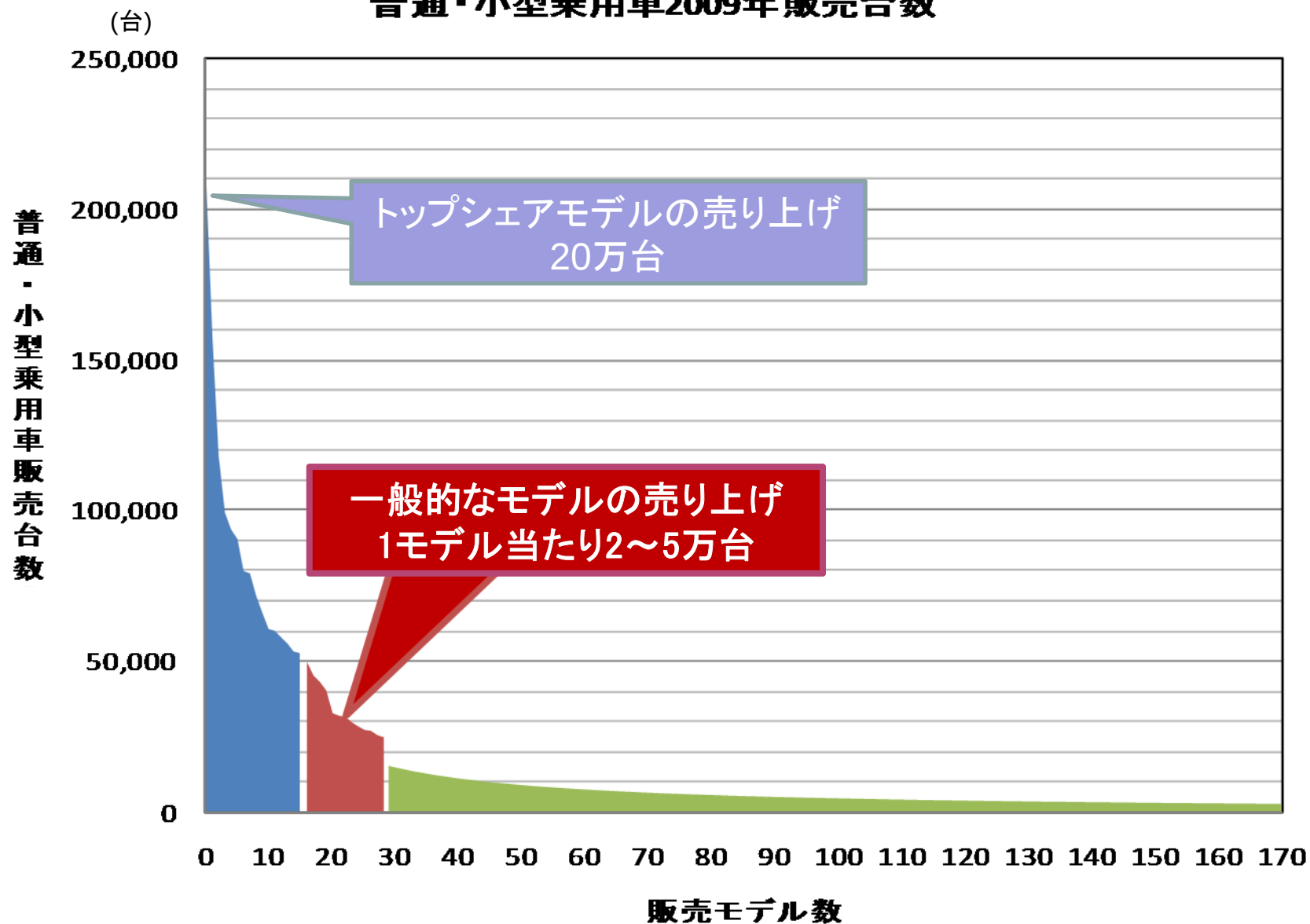
温室効果ガス排出量を削減するための対策を推進するための施策

左記の施策を導入するために予め行っておくべき施策





普通・小型乗用車2009年販売台数



◇目標達成のための課題と留意点

- 日本市場における環境対応車の市場動向を考えるにあたっては、海外の自動車市場、燃料市場の動向も念頭に置く必要がある。
- 車両総重量、日当たり走行量に応じて、普及の見込まれる環境対応車の種類が異なると予想される。それぞれの自動車の特性に応じた施策を講じることが重要。
- 自動車の燃費改善のためには、保有車両全体の燃費が改善することが必要であるため、新車の燃費が改善されてから効果の発現までに、一定程度の年数がかかる。（乗用車の場合、13年で50%程度の代替）
- 環境対応車の普及の為には、相当数のモデルの市場投入が必要であるが、新モデルの開発には、自動車メーカーによる多額の投資が必要であり、更に環境対応車については、投資額が大きくなる。

◇特に検討が必要な事項

- 初期需要創出のために必要な施策の規模、実施時期
- 一般ドライバーへのエコドライブ普及のための方策