

はじめに

運輸部門は、我が国のCO2排出量の約2割を占め、その約9割は自動車から排出されるものであることから、低炭素社会構築のためには、自動車に関する対策は必要不可欠である。

我が国においては、これまで、「低炭素社会づくり行動計画（平成20年7月29日閣議決定）」において、「次世代自動車について、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」など、中長期的な目標が掲げられてきた。また、平成21年9月に鳩山首相が国連気候変動首脳会議において、「すべての主要国の参加による意欲的な目標の合意」を前提に「1990年比で言えば2020年までに25%削減」を目指すことを表明し、また、平成22年1月、「コペンハーゲン合意」に賛同する意思を示すとともに、「90年比で言えば2020年までに25%削減、ただし、すべての主要国による公平かつ実効性のある国際枠組みの構築及び意欲的な目標の合意を前提とする」との内容を国連気候変動枠組条約事務局に対し提出するなど、2020年に向けた更なる取組の要請が高まっている。更に平成21年11月の参議院予算委員会では、鳩山首相が2050年に向けての温室効果ガス削減の長期目標について、温室効果ガス80%削減を目指す考えを示すなど、長期的にも取組の強化が求められている。

一方で、自動車産業は、我が国の基幹産業であり、当面、その産業構造は変わらないと予想される。自動車は、国際的な商品であり、特に、国内メーカーが生産する自動車のうち、国内での生産は約半数であり、さらにその半数は海外に輸出されていることを踏まえると、国際的な市場の動向等を踏まえて将来像を描く必要がある。

そこで、環境省では、専門家で構成される「環境対応車普及方策検討会」を設置し、上記のような地球温暖化対策からの要請に応じて政府の掲げる目標を見据えつつ、自動車市場の現状等も踏まえ、環境対応車の普及に向けた課題と対応の方向性、それに伴う社会的インパクトについて検討を行い、本「環境対応車普及戦略」として取りまとめた。本戦略における課題の分析、対応方策等が、今後の政策検討のベースとなり、環境対応車の普及が進むことを目指し、また期待するものである。

本戦略を策定するにあたり、ご指導・ご支援を賜った検討会委員の各位、並びに、取りまとめにご協力いただいた関係機関の各位に厚く御礼申し上げる次第である。

平成22年3月

環境省水・大気環境局自動車環境対策課