

経済産業省における 自動車分野のGX実現に向けた取組

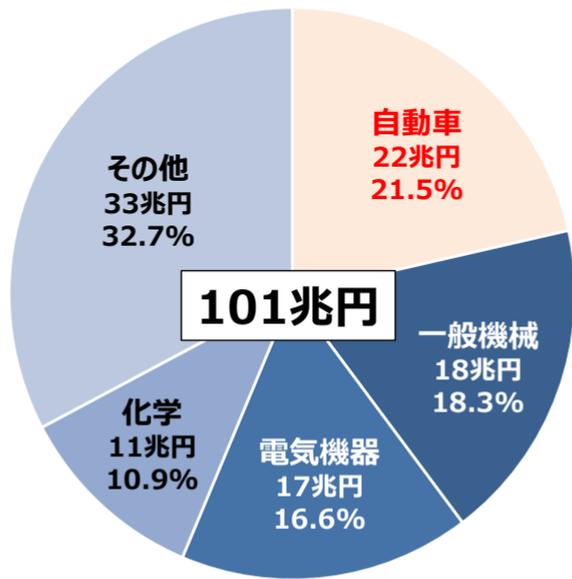
2024年12月

製造産業局 自動車課

日本経済を支える自動車産業

- 自動車産業は、日本の経済・雇用を支えてきた「屋台骨」。

日本の主要商品別輸出額（2023年）



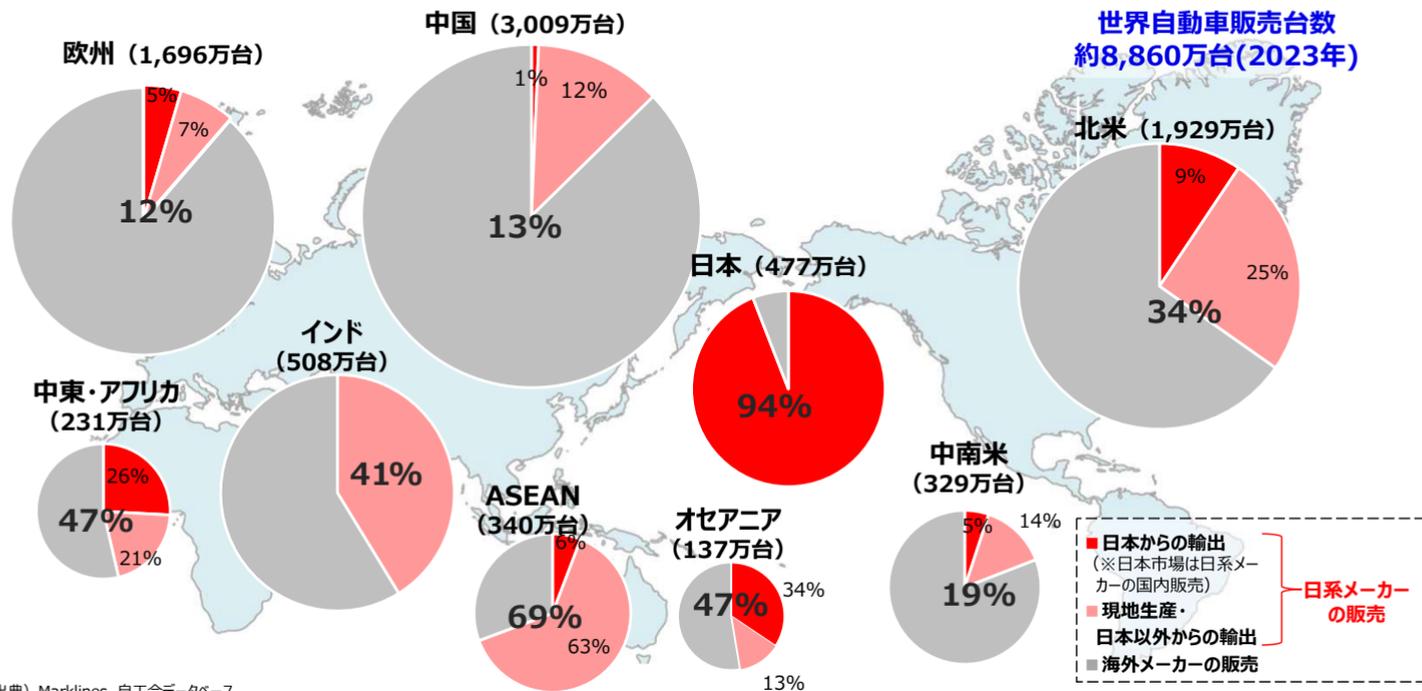
自動車関連産業の規模

	総計	割合
出荷	約63兆円	製造業の約2割
雇用	約560万人	全産業の約1割
設備投資	約1.5兆円	製造業の約3割
研究開発	約3.9兆円	製造業の約3割

注) 出荷は2022年、雇用は2023年、設備投資は2023年度、研究開発は2022年度のデータ

自動車産業のマーケット構造について

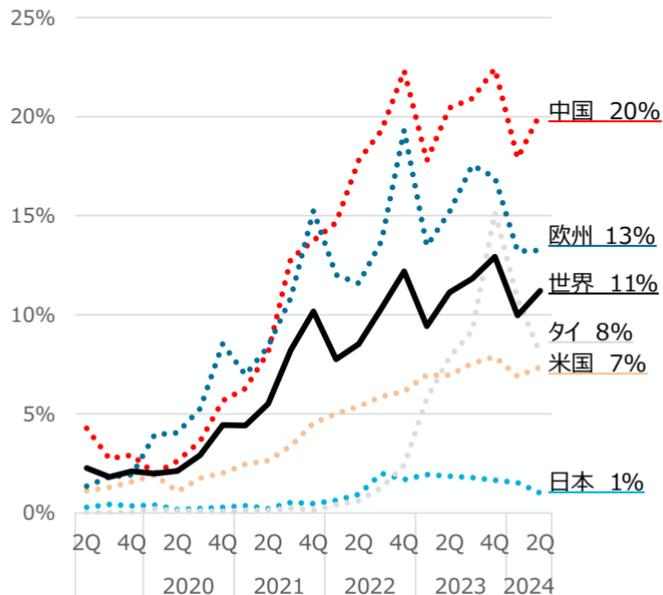
- 2023年における自動車の販売台数は、世界全体で約8,900万台（日系シェア約29%）、国内は約480万台。グローバル市場を意識した国際競争力の確保・強化が不可欠。
- 市場が大きい中国・北米・欧州（特に日系シェアが高く、日本からの輸出も多い北米）のほか、今後シェア拡大の見込まれる新興国、特に、日系の生産拠点が集積するASEAN・インドは重要。



世界全体のEV市場の動向

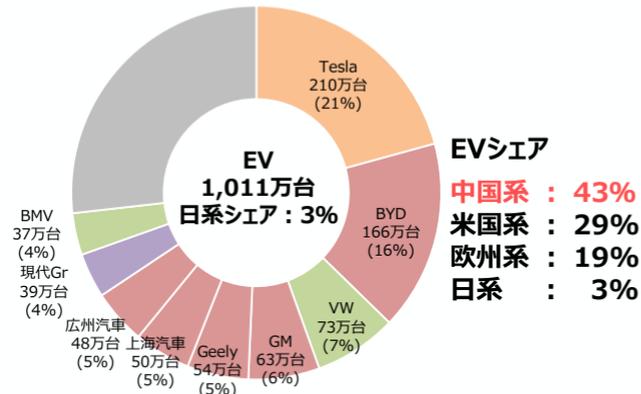
- 世界全体のEV販売比率は、過去数年、増加傾向。足元24年2Qの販売比率は**11%**。
- EV市場はテスラに加え、BYDをはじめとした中国企業が上位を占めている。

EV販売比率の推移



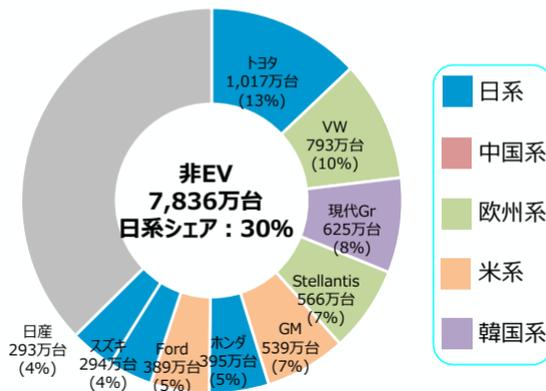
※HEV：ハイブリッド車、PHEV：プラグイン・ハイブリッド車

(出所) Marklines, 欧州：英仏独の3か国



EVシェア

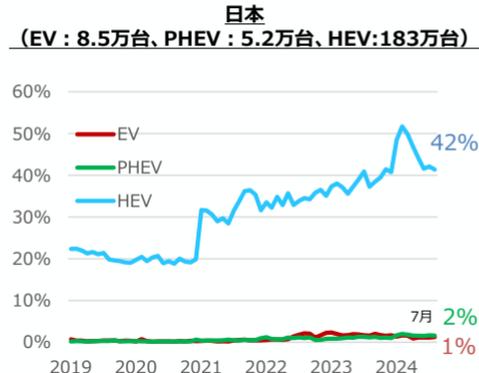
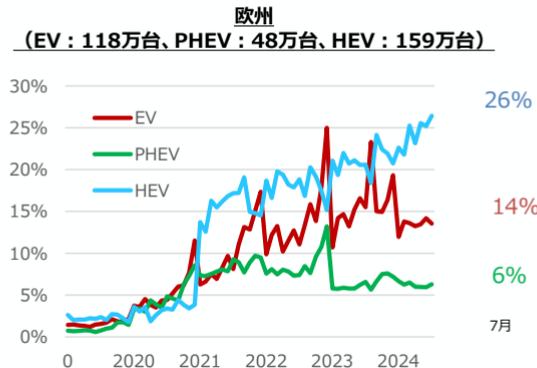
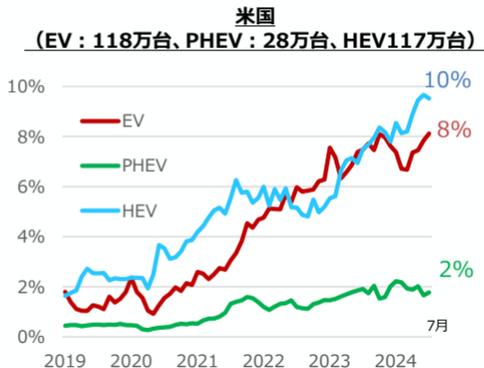
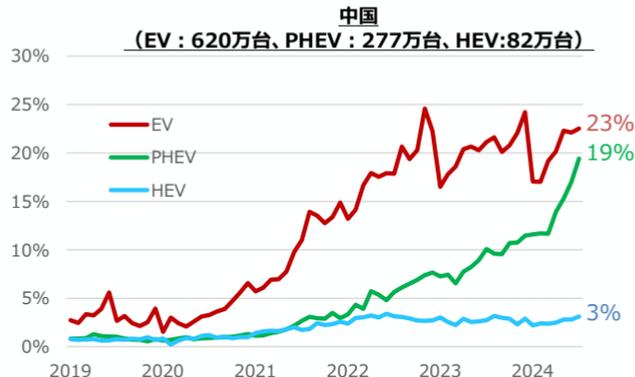
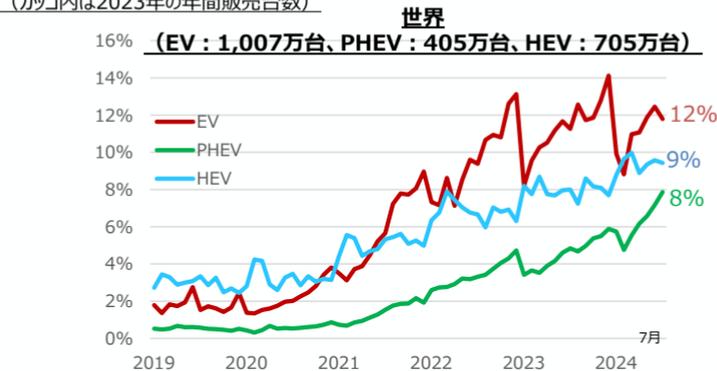
中国系：43%
米国系：29%
欧州系：19%
日系：3%



主要地域の電動化市場の動向（販売比率）

- 主要地域でEVの販売比率は基本的には増加トレンドだが、その伸びは足元で減速。
- 欧米においては、EVに加えてHEV販売比率も増加傾向にある。中国市場を中心に、PHEV需要も急激に増加。

（カッコ内は2023年の年間販売台数）

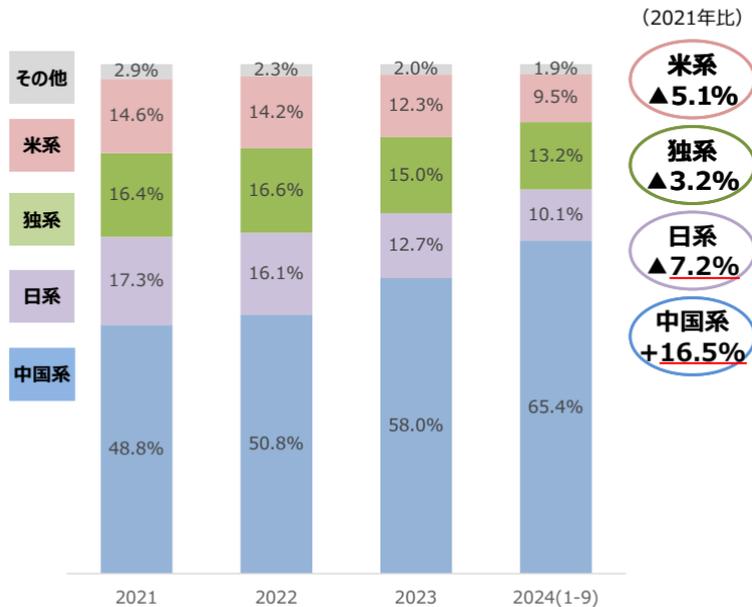


（出所）Marklines, 欧州：英仏独の3か国

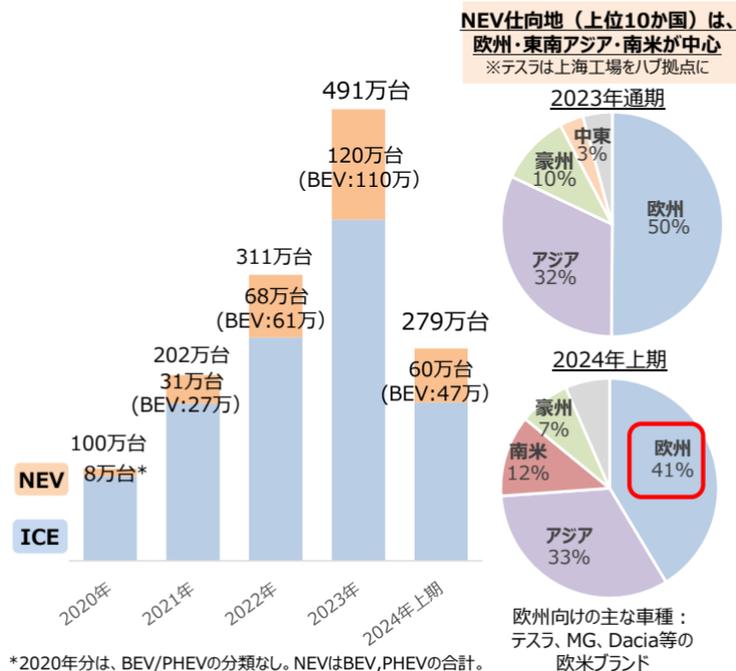
中国の直近の動向

- 中国市場においては、足元で中国系がシェアを伸ばす一方で、日系企業はシェアを落としている。
- 加えて、中国からの輸出も急増。2023年の輸出台数は491万台で日本を抜いて世界一になり、2024年上期も輸出増加傾向継続。
仕向地は依然欧州が最多となり、アジア、南米が続く。

中国市場におけるメーカー国籍別シェア推移

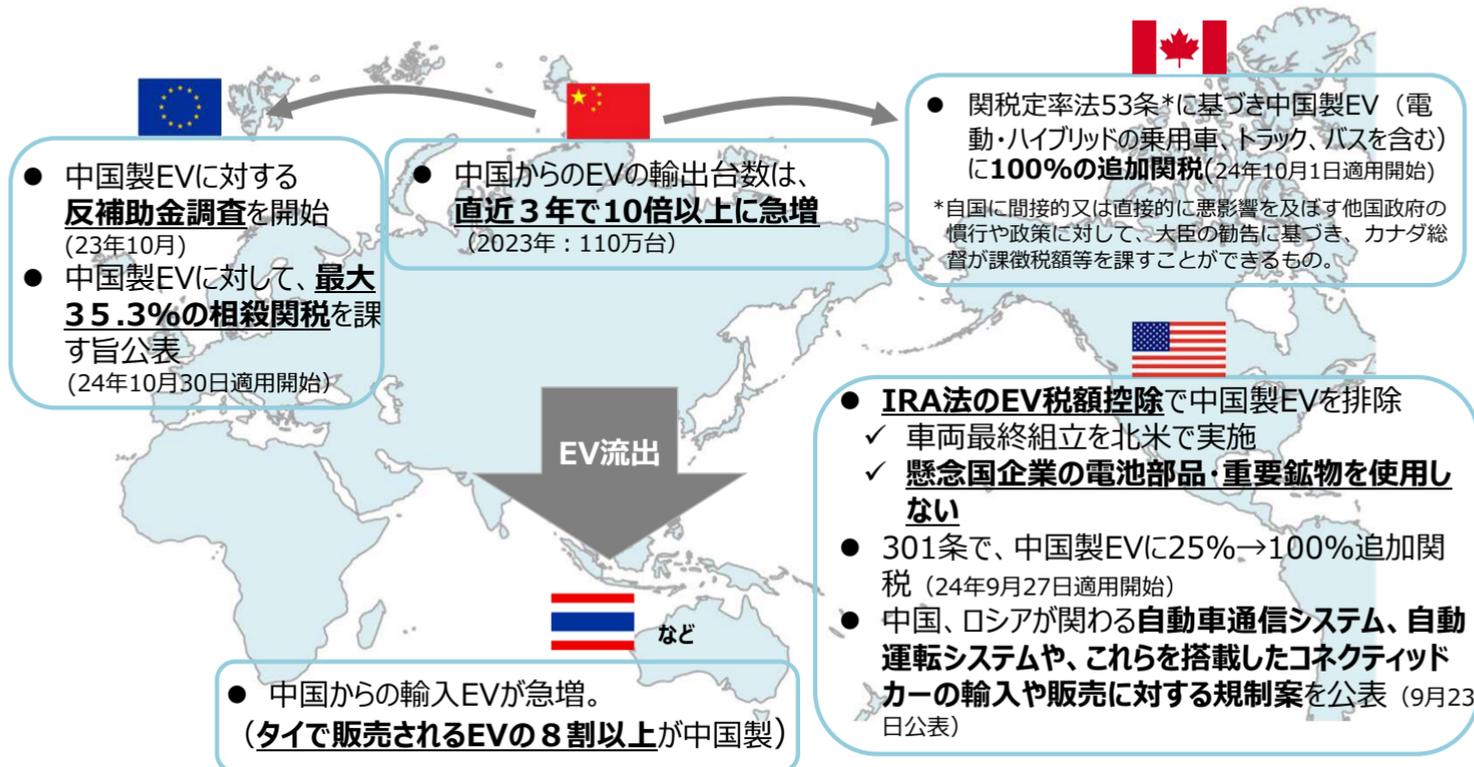


中国からの自動車輸出推移とNEV仕向地 (2020年-2024年上期)



中国からの輸出急増と各国の対応

- 中国車の輸出急増に対して、欧州・反補助金調査や米・IRAのEV税額控除など、中国製EVへの警戒を強める動きがみられる。
- こうした情勢の中、中国製EVのアジアへの流入が更に拡大する可能性。



主要国の自動車電動化等の目標

	市場規模 (2023年)	電動化等の目標
 英国	225万台	<u>2035年販売目標 EV・FCV : 100%</u> ※ガソリン車及びディーゼル車の新車販売禁止の時期を2030年→2035年に後ろ倒し
 EU	1,159万台	<u>2035年以降、テールパイプベースでCO2排出100%減</u> (≒ EV・FCV : 100%) (※) (※) 合成燃料のみで走行する内燃機関を搭載する車についても一定条件下で新車販売を認める方向で検討が進む
 米国	1,613万台	<u>2030年販売目標 EV・PHV・FCV : 50%</u> (※) (※) カリフォルニア州・ニューヨーク州 : 2035年EV・PHV・FCV100%
 カナダ	174万台	<u>2035年販売目標 EV・PHV・FCV : 100%</u>
 日本	477万台	<u>2035年販売目標 電動車 (EV・PHV・FCV・HEV) : 100%</u>
 中国	3,009万台	<u>2027年販売目標 新工ネ車 (EV・PHV・FCV) : 45%</u>
 タイ	84万台	<u>2030年生産目標 ZEV : 30%</u>

最近の海外企業の動き

	EV販売台数 (2023年)	従来目標	直近の動き
VW	39万台	2030年までにEV比率は欧州で70% 米中で50%を目指す	<ul style="list-style-type: none"> ドイツ国内の少なくとも3カ所の工場の閉鎖を検討との報道 (24年10月)
メルセデス	22万台	2030年までに新車販売の全てをEV化	<ul style="list-style-type: none"> 左記目標を見直し、HEVを含めたエンジン車を2030年も販売する見直しを発表 (24年2月)
ボルボ	11万台	2030年までに完全なEVメーカー化	<ul style="list-style-type: none"> 左記目標を見直し、2030年までに90~100%をEVまたはPHEVに、残り0~10%を必要に応じてマイルドハイブリッドとすると発表 (24年9月)
GM	7.5万	2025年末までに100万台のEV生産 能力を整備 2035年までに新車販売の全てをEV化	<ul style="list-style-type: none"> ミシガン州の工場での電動ピックアップトラックの生産開始を一年延期と発表 (23年10月) 2025年までのEV生産目標を見直し、2035年までのEV目標は維持 (24年7月)
Ford	12万台	2026年までに年間EV生産台数を200万 台に	<ul style="list-style-type: none"> 左記目標を見直し (23年11月) 2028年までにHEV販売を4倍に増やし (23年7月)、2030年までに全車種にHEVを導入することを発表 (24年4月) 大型SUVのEVの生産を中止 (24年8月)
テスラ	181万台	2030年までに年間EV新車販売台数を 2,000万台に	<ul style="list-style-type: none"> 左記目標を見直し (24年5月) 2023年の販売台数は181万台 2024年1Qの販売台数は、前年同期比で9%減

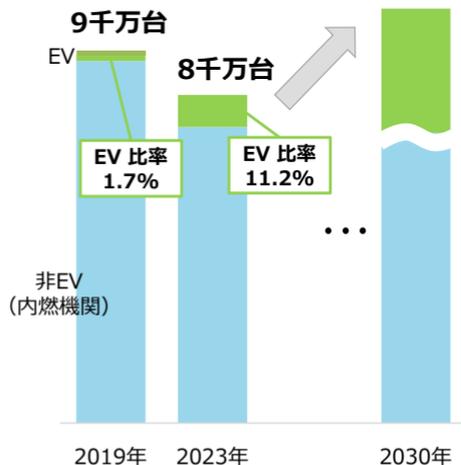
(以下企業は目標見直しの動きが見られない)

Stellantis	28万台	2030年までに世界EV販売台数500万 台に	<ul style="list-style-type: none"> 2030年までにEVの販売比率を欧州で100%、米国で50%にする目標を掲げる (22年3月)
ヒョンデ	27万台	2030年までに年間EV販売台数を200 万台に	<ul style="list-style-type: none"> 中長期戦略「Hyundai Way」を発表、2030年までに世界年間販売台数555万台を目指す (24年8月)

自動車分野のGXに向けた政府の取組

- 世界市場の動向や、それぞれの技術の課題等を踏まえると、EV、FCV、ハイブリッドなど「多様な選択肢」を通じてカーボンニュートラルを実現していく、「マルチパスウェイ戦略」が日本の基本戦略。
- その戦略の下で、① 取組が遅れている「EVでも勝つ」べく競争力の強化を急ぐとともに、② 内燃機関においても勝ち続ける取組を進めて行く。

世界自動車販売台数とEV比率の推移



(1) 多様な道筋 (マルチパスウェイ) を軸とした海外への働きかけ

- ✓ 多様な道筋 (マルチパスウェイ) に関する国際理解の醸成 (G7、COP等)
- ✓ 安定的な蓄電池サプライチェーン構築、重要鉱物の確保
- ✓ 米国IRA等も踏まえた同志国連携による「公正な市場」の整備
- ✓ 戦略拠点であるアジアにおける各国との「次世代自動車産業」の共創

(2) EVにおける競争力の強化 (EVでも勝つ)

- ✓ 競争力の源泉となる技術開発 (全固体電池・モーター等)
- ✓ 国内生産基盤の構築 (EV等の国内投資支援)
 - 蓄電池の製造能力強化、戦略分野国内投資促進税制
 - サプライヤーの事業再構築・電動化対応支援
- ✓ 魅力ある国内市場の構築
 - 車両導入支援
 - 充電・充てんインフラ整備

(3) 内燃機関等でも勝ち続ける取組

- ✓ 合成燃料の開発加速化
- ✓ 円滑な事業再編・業態転換
- ✓ 水素モビリティ社会構築 (商用車への重点的支援)

自動車分野のGXに向けた政府の取組

① 電動化

- **GI基金による技術開発**
 - ・次世代電池・モーターの開発支援
- **電池等の戦略物資の確保**
 - ・電池工場、組立工場の国内立地支援
- **電気自動車等の購入補助**
 - ・乗用車、商用車の購入補助
- **充電インフラの整備**
 - ・設置費用の支援
 - ・充電口数の増加、高出力化を進める。
- **戦略分野国内生産促進税制**
 - ・EV等の生産・販売量に応じて税額控除



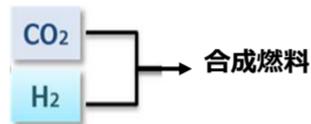
② モビリティ分野での水素活用

- **水素社会の構築**
 - ・水素社会推進法（通常国会可決）
 - ・GI基金による技術開発支援
- **商用車に重点化した導入支援**
 - ・商用FCVの導入支援の充実
 - ・大規模水素ステーションへの支援強化



③ 合成燃料

- **GI基金による技術開発**
 - ・大規模かつ高効率な製造技術
 - ・商用化目標を2040年から2030年代前半に前倒し
- **国際連携の強化**
 - 合成燃料に関する国際会議や米・独との二国間対話を通じた各国連携の強化



④ サプライヤー等の事業転換支援（ミカタプロジェクト）

地域の自動車産業や雇用を支える部品サプライヤーなどが円滑にGX/DXに対応できるよう支援。

（セミナー・実地研修、相談窓口、専門家派遣、設備投資等支援）

自動車分野における主な取組の方向性

- 各分野での取組を進めていく中で、技術の進展、エネルギーや鉱物資源の供給量や価格の状況等を踏まえて、パワートレイン、エネルギー・燃料等を最適に組み合わせて、多様な道筋でのカーボンニュートラル実現を目指す。

	目標
乗用車・商用車	<ul style="list-style-type: none">● 2035年までに、乗用車新車販売で電動車*100%を実現 *EV（電気自動車）、FCV(燃料電池自動車)、PHEV(プラグインハイブリッド)、HV（ハイブリッド）● 8t以下の小型車について、2030年までに、新車販売で電動車20～30%● 8t超の大型車については、2020年代に5,000台の先行導入を目指す
インフラ	<ul style="list-style-type: none">● 2030年までに、公共用急速充電器3万口を含む30万口の整備を目指す● 2030年までに1,000基程度の水素ステーションの整備
蓄電池	<ul style="list-style-type: none">● 2030年までに年間150GWhの蓄電池・材料の国内製造基盤を確立● 戦略的に海外展開できる環境を整備し、グローバルプレゼンス（世界全体の蓄電池市場のシェア20%の供給力）を確保● 2030年頃に全固体電池を本格実用化
水素	<ul style="list-style-type: none">● 商用車に重点を置いた燃料電池自動車の普及促進
燃費	<ul style="list-style-type: none">● 2030年に乗用車燃費基準推定値25.4km/L● 小型貨物：22年度基準17.9km/L、重量車25年度基準（貨物）7.63km/L（乗用）6.52km/L
燃料	<ul style="list-style-type: none">● 2030年代前半までに合成燃料の商用化を目指す● バイオ燃料の利用拡大
LCA	<ul style="list-style-type: none">● 2050年の自動車のライフサイクル全体でのカーボンニュートラル化を目指す

GX実行会議に基づく分野別投資戦略の進捗状況について

自動車の分野別投資戦略の進捗

分野別投資戦略を踏まえ講じた措置等

GX実現に向けた専門家ワーキンググループ
(2024年10月3日) 資料1

<投資促進策>

- ◆ **電動車（乗用車・商用車）の導入へ補助**（乗用車 R4補正・R5当初:計900億円、執行額:868億円）。23年度の乗用車の電動車比率は53%、うちEV・PHEVの販売比率は3.5%（約13万台）。
- ◆ 生産段階でのコストが高い事業の国内投資を強力に促進するため、**戦略分野国内生産促進税制**を創設し、EV、PHEV、FCVの国内生産・販売量に応じた税額控除を新たな措置（EVの場合は40万円/台）。
- ◆ 電動化に必要な**蓄電池等の国内立地を支援**（認定済み計画27件、最大助成額約6,601億円）、**次世代電池に対する技術開発へ支援**。
- ◆ GXサプライチェーン構築支援事業（国庫債務負担行為を含め総額4,212億円、R6年度予算548億円）を措置し、**燃料電池等の製造設備に対して支援**（第1回公募を実施）。
- ◆ **充電インフラの整備への補助、水素STの整備の支援**（R4補正・R5当初、執行額247億円）。充電インフラは1年で約8千口増加し、2024年3月末時点で4万口。
- ◆ **合成燃料の開発を含めたGI基金による R&D・社会実装の加速**。

<規制・制度>

- ◆ 省エネ法の「トップランナー制度」に関し、実燃費向上に資する乗用車の**オフサイクルクレジット¹制度**、電気自動車等の導入を評価する**重量車の特例制度**について検討を開始（令和6年3月）。
- ◆ 省エネ法に基づき、特定輸送事業者と特定荷主において**非化石エネルギー自動車（8トン以下）の台数の割合の目標を設定**。
- ◆ 水素社会推進法を踏まえて、燃料電池を用いた商用車については、相当程度の需要が見込まれ、自治体が導入に意欲的な**「重点地域」**を選定していく方向で検討することとし、9月に開催した**モビリティ水素官民協議会**において、具体的基準案を提示。
- ◆ 2023年4月からGXリーグにおいて自主的な排出量取引制度を試行。また、GXリーグにおいて、GX製品の調達等に取り組む企業の評価向上につなげる仕組みの確立に向けて議論中。



投資促進策等を通じて目指す姿

- ◆ EVや合成燃料、水素など、カーボンニュートラルに向けて多様な選択肢を追求しつつ、EVと内燃機関の両市場で勝つべく、**①イノベーションの促進、②国内生産拠点の確保、③GX市場創造を通じて、各分野で高い産業競争力を獲得する**。
- ◆ 省エネ法トップランナー制度に基づき、乗用車では、2030年度を目標年度とする**燃費基準（推計値25.4km/L）の達成に向けて、燃費向上を促す**。
- ◆ 供給面では、2030年までに年間**150GWhの蓄電池の国内生産能力**を確保するとともに、**2030年頃に全固体電池の本格実用化**を目指す。また、EV・FCV・PHEVの国内における**生産能力を拡充**を図り、サプライチェーンを通じて経済波及効果を生じさせるとともに、国際競争力を強化していく。
- ◆ 需要面では、**電動車の導入支援と充電インフラの整備（2030年30万口が目標）**を両輪で進めながら、**2035年に乗用車の新車販売で電動車100%**を目指す。商用車においては、**8t以下について新車販売で2030年に電動車20~30%**とすることを目指し、上記の投資促進策等を通じて、運送事業者や荷主における電動車の導入を促進していく。
- ◆ **燃料電池**については、その特性を踏まえて、**トラック等の商用車に重点を置いて導入していく**。このため、相当程度の需要が見込まれ商用車導入に自治体が意欲的な地域等を重点地域と定め、9月のモビリティ水素官民協議会で示した基準案を踏まえつつ、重点地域に対して**既存原燃料価格を踏まえた追加的な集中支援**を行い、**早期の水素モビリティ社会実現**を目指す。
- ◆ 加えて、内燃機関からの排出削減を着実に進めるため、**脱・低炭素燃料の普及**を促進する。このため、**バイオ燃料の利用拡大**を図るとともに、**2030年代前半までの合成燃料の商用化**を目指し、研究開発を進める。
- ◆ GX市場創造に向けて、車両やインフラの普及だけでなく、**重要鉱物の安定的な確保、製造工程や調達する部素材におけるCO2排出の削減、ユーザーの安全・安心や利便性の確保、蓄電池のリユース・リサイクルなど、電動車が持続的に活用できる社会の構築を目指す**。

注1：モード試験では反映されない実走行での燃費向上技術にクレジットを付与し達成判定に反映可能とする制度。

CEV補助金（車両購入補助）の概要（R5補正予算：1,291億円）

- 国内電動化市場の構築に向け、EV、PHEV、FCV等を購入する消費者を支援。補助額の算定にあたっては、自動車部門のGXへの貢献程度を考慮。
- 具体的には、「**電動車が持続的に活用できる環境構築**」という観点から、**車両性能に加え、充電インフラ整備、アフターサービス体制の確保等、「自動車分野のGX実現に必要な価値」**に基づき、**メーカーの取組を総合的に評価し、補助額を決定。**

補助額について※

評価に応じて、複数段階の補助額を適用

	補助額
EV	15 ～ 85万円
軽EV	15 ～ 55万円
PHEV	15 ～ 55万円
FCV	上限：255万円

※EV、PHEV、FCVについて、メーカー希望小売価格（税抜）が840万円以上の車両は、算定された補助額に価格係数0.8を乗じる。

※超小型モビリティ、ミニカー、電動二輪については、従来制度に基づき補助額を決定する。

自動車分野のGX実現に必要な価値

①製品性能の向上

- ◆ 電費・航続距離の向上
- ◆ 省エネ法TR制度の対象であること

②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築

- ◆ 充電インフラ整備
- ◆ アフターサービス体制の確保や、整備人材の育成
- ◆ 車両のサイバーセキュリティ対策

③ライフサイクル全体での持続可能性の確保

- ◆ ライフサイクル全体でのCO2排出削減
- ◆ リユース・リサイクルの適正な実施や資源の有効活用 等

④自動車の活用を通じた他分野への貢献

- ◆ 外部給電機能の具備や、災害時の地域との協力 等

充電インフラ整備の大きな方針（概要）

- 電気自動車等の車両の普及と充電インフラの整備は、両輪で進めていくことが必要。昨年10月に「**充電インフラ整備促進に向けた指針**」を策定し、**目標をこれまでの倍となる30万口**とし、整備を加速しているところ。

インフラ整備の状況

- ✓ 現在、整備されている充電器は**約4万口（急速1万口、普通3万口）**【2023年度末時点】



- ✓ かつて整備した急速充電器は出力が低い。また、更新時期を迎える充電器もあり。
- ✓ 充電インフラを整備する民間事業者は、今後意欲的な整備計画を掲げており、その投資意欲は非常に大きい。

取組の方向性

〇ユーザーの利便性向上

- ✓ 2030年に**充電インフラ30万口の整備（公共用の急速充電器3万口を含む）**
- ✓ 高速では90kW150kWを設置するなど、**充電器を高出力化し、充電時間を短縮**し、ユーザーにとって、利便性の高まる充電インフラを整備

〇充電事業の自立化・高度化

- ✓ 昨年度から2倍超となる360億円を措置。費用対効果の高い案件を優先（≒入札制の実施）することで、**費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す。**

〇社会全体の負担軽減

- ✓ 充電した電力量（kWh）に応じた課金について、2025年度からのサービスの実現を目指し、ユーザー・事業者双方にとってより**持続的な料金制度**を実現し、**充電インフラの運用に伴う負担の低減を図る。**

電動車の普及等に向けた支援

- エネルギー価格上昇に強いモビリティ社会の実現に向けて、電動車の普及が必要。引き続き、電動車の普及と充電インフラの整備を車の両輪として推進していく。

電動車の車両購入支援

グリーンエネルギー自動車導入促進補助金

令和5年度補正予算： 1,291億円

令和6年度補正予算案額： 1,100億円

EV、PHEV、FCV等に対して補助



商用車の電動化促進事業 ※環境省・国交省連携予算

令和5年度補正予算： 409億円

令和6年度補正予算案額： 400億円

トラック、バス、タクシー等に対して補助



充電・水素充てんインフラの整備支援

グリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金

令和5年度補正予算： 400億円

令和6年度当初予算： 100億円

令和6年度補正予算案額： 360億円

(令和7年度概算要求： 205億円)



充電器



水素ステーション

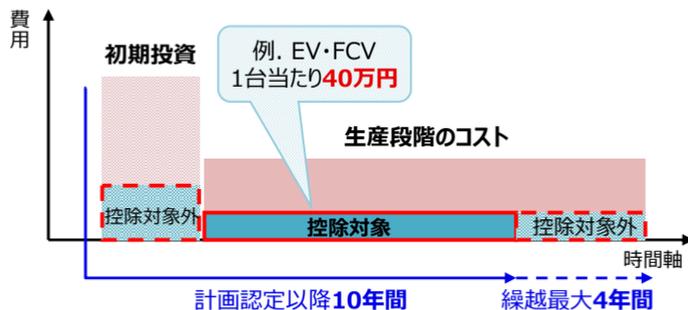
充電器や水素ステーションの設置費用等を補助

燃料電池自動車については商用車の社会実装に重点を置いており、商用車向けの水素充てんインフラ整備を支援

戦略分野国内生産促進税制（自動車関係の概要）

- 諸外国による投資困い込み競争が激化する中、世界に伍して競争できる国内投資促進策を措置。我が国の自動車サプライチェーンの維持・強化を実現し、関連需要や雇用の創出をするために、EV・FCV・PHEVを対象に、生産・販売量に応じて減税を行う。

措置内容（自動車関係）



物資		控除額
電気自動車等	EV・FCV	40万円/台
	軽EV・PHEV	20万円/台
グリーンスチール		2万円/トン
グリーンケミカル		5万円/トン
持続可能な航空燃料（SAF）		30円/リットル
半導体	マイコン	0.7～1.6万円/枚
	アナログ半導体 （パワー半導体含む）	0.4～2.9万円/枚

<措置期間>

- 今後3年間（令和6年度～8年度末まで）に産業競争力強化法の認定を受けた投資
※産競法の施行以降に投資の意思決定が行われた案件が対象
- 計画認定以後10年間
※事業供用日以後、8年目は75%、9年目は50%、10年間は25%と低減

<繰越期間>

- 4年間の繰越が可能

<控除上限>

- 直接・間接に使用する生産設備に係る投資額
※蓄電池分も同様に含める。
- 当期の法人税額の最大40%

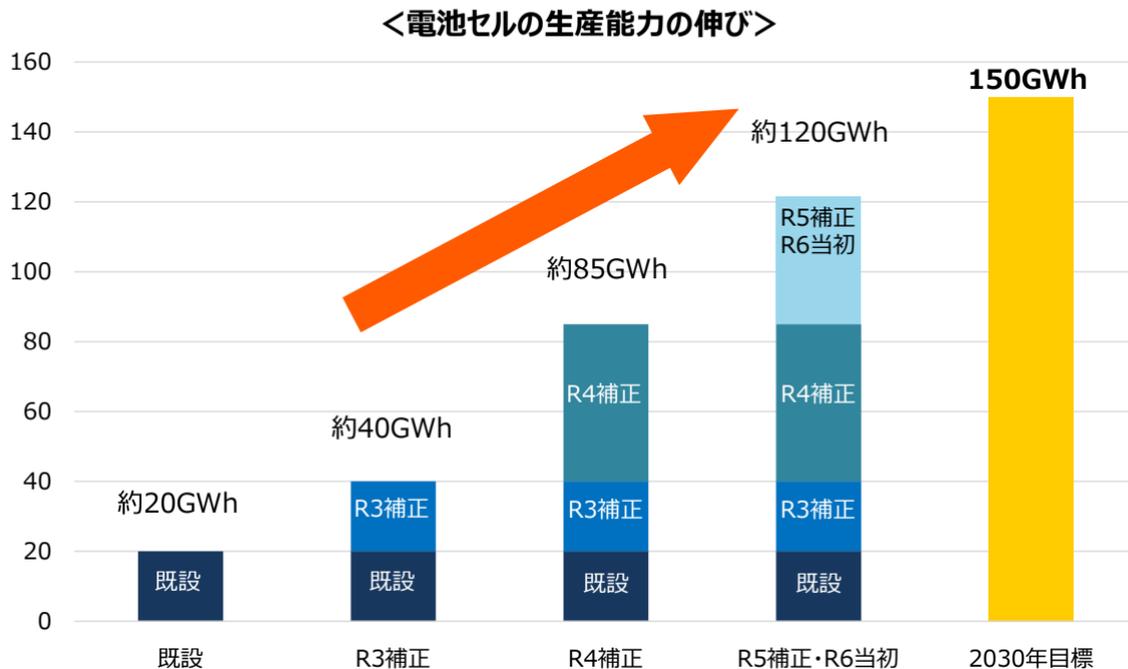
<計画認定単位>

- 投資計画（製造ライン）単位で認定。（自動車）

※ 半導体については繰越期間3年、法人税の20%まで控除可能

経済安保法に基づく支援の成果

- 経済安保法に基づく支援対象に、従来の蓄電池・部素材に加えて、令和5年度より製造装置を新たに追加。
- 第1弾から第3弾を合わせると、蓄電池7件、部素材16件、製造装置4件（合計27件）の計画を認定しており、事業総額は約1兆8,686億円、うち助成額は最大約6,601億円。
- これまでの取組によって、蓄電池の生産基盤は120GWh程度確保できる見込み。

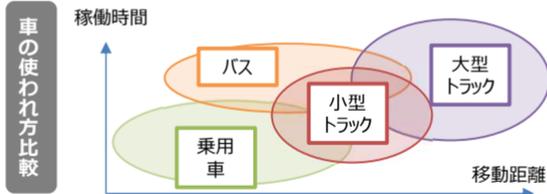


燃料電池車（FCV）の特性と活用の方向性

- **FCVは、我が国が先行して開発をすすめ、技術的優位性を維持**。その社会実装に向け、これまで、FC乗用車の普及、水素ステーション整備、燃料電池の性能向上等を推進。
- **①航続距離が長く、②充填時間が短い**、という特徴を踏まえると、特に、走行距離の長い商用車での活用に世界的に期待大。今後、市場投入も本格化する中で、**商用車の社会実装に重点を置く**ことで、モビリティ分野での水素活用の加速化。
- 需要が大きく、地方公共団体の意欲的な活動という観点を踏まえて、今後、**FCVを集中的に導入する重点地域の選定を行い、集中的な支援を講じていく予定**。

次世代自動車の技術マッピング

		メリット	デメリット
FCV・EVの比較	FCV	走行距離が長い 積載量が多い 充填時間が短い	車両・水素コストが高い 水素STの数が少ない
	EV	車両・電気代が安い 充電インフラが多い	走行距離が短い 積載量が減少する 充電時間が長い

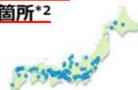


モビリティ分野での水素活用の方向性

世界に先駆けFCV開発

FCVの普及状況

- ✓ FC乗用車：**8,479台**^{*1}
- ✓ 水素ST：**163箇所**^{*2}



^{*1} 令和6年6月末時点

^{*2} 令和6年7月末時点（整備中含む）

基幹部素材

燃料電池



水素タンク



商用車により重点化

FC商用車開発状況

FC小型トラック



2023年より
市場投入

FC大型トラック



2025年以降
走行開始予
定

水素基本戦略

- ✓ **商用車に支援を重点化。ファーストムーバーへ総合的支援。**
- ✓ 2030年の目標
水素消費量8万トン/年

重点地域における集中的な車両の導入と水素ステーションの整備

- 今夏以降に施行を予定する水素社会推進法における基本方針（案）で示した、需要が大きく、地方公共団体の意欲的な活動という観点から踏まえて、「FCVを集中的に導入する重点地域」の選定基準を具体化。
- 今後、都道府県単位で重点地域の選定を行うとともに、重点地域に対してより集中的に支援を講じていく。

重点地域のイメージ

- ✓ 長距離輸送は特にFCVへの期待が大きい。幹線で走行する大トラや地域における小トラ・バスを中心に、水素の需要を集中。車両と一体的に水素ステーションの整備を図り、社会実装を進める。
- ✓ 国と自治体が連携して、需要の塊を具体化。



地域内 (小トラ・バス)

重点地域の選定の観点（イメージ）

水素社会推進法における基本方針（案）

（略）大型商用車の走行台数や車両登録数等を踏まえて相当程度の需要が見込まれる地域であり、加えて商用車の導入に向けた目標設定や財政支援等を行う地方公共団体の意欲的な活動が見られる地域を重点地域と定め（略）

具体化

商用車自体の潜在的需要が大きい

- ◆ 域内で登録されている商用車の輸送量が多い
- ◆ 域内を走行する商用車の台数が多い

かつ

需要とりまとめに向けた自治体の強いコミットメントがある

- ◆ FC商用車の導入目標と水素ステーションの整備計画を一体的に策定
- ◆ 自治体としても財政的支援を行い、目標達成にコミット

バイオエタノール導入拡大に向けた方向性

- 11/11の脱炭素燃料政策小委員会において、事務局から「E20の認証制度にかかる議論を速やかに開始し、車両開発等のリードタイムを十分に確保した上で、**2030年代のできるだけ早期に、乗用車の新車販売におけるE20対応車の比率を100%とする**ことを目指す」ことを記した方針案を提示し、委員からは了承を得た。
- 今後、合成燃料官民協議会において専門的な検討を行い、来年夏までを目処に、具体的なアクションプランを策定。

ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた方針（案）

11/11 脱炭素燃料政策小委員会 資料

- ◆ 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、エネルギー密度が高く、可搬性、貯蔵性に優れる**液体燃料は、必要不可欠な燃料**。このため、**自動車のマルチパスウェイの取組に合わせながら、液体燃料のカーボンニュートラル化を目指していくことが重要**。
- ◆ このため、**ガソリンにおいては、2030年度までに、一部地域における直接混合も含めたバイオエタノールの導入拡大を通じて、最大濃度10%の低炭素ガソリンの供給開始**を目指す。
- ◆ また、E20の認証制度にかかる議論を速やかに開始し、車両開発等のリードタイムを十分に確保した上で、**2030年代のできるだけ早期に、乗用車の新車販売におけるE20対応車の比率を100%とする**ことを目指す。その上で、**2040年度から、対応車両の普及状況やサプライチェーンの対策状況などを見極め、対象地域や規模の拡大を図りながら、最大濃度20%の低炭素ガソリンの供給開始**を追求する。
- ◆ さらに、**2050年カーボンニュートラル実現に向け**、合成燃料（e-fuel）についても、2030年代前半までの商用化実現に向けた必要な取組を推進するものとし、**バイオ燃料及び合成燃料の活用によって、ガソリンのカーボンニュートラル化**を目指す。
- ◆ 上記方針を踏まえ、今後、関係団体や有識者、政府関係者等によって構成された合成燃料（e-fuel）官民協議会において専門的な検討を行い、**ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた具体的なアクションプランを策定**する。その際、**政府は、制度や支援など、必要な環境を整備**する。

2024年G7・G20等国際マルチ会議における合意

- G7気候・エネルギー・環境大臣会合のコミュニケ（2024年4月@イタリア）では、多様な道筋を通じた排出削減や、保有車両からの排出削減など、昨年の広島での合意内容を再確認した。また、**ZEV定量目標は記載しないこと**するとともに、脱炭素・低炭素燃料の役割についても明記された。
- G20エネルギー移行大臣会合のコミュニケ（2024年10月@ブラジル）では、**持続可能燃料と関連技術**の開発と導入のための**技術中立的アプローチ**の役割を強調した。

G7気候・エネルギー・環境大臣会合のコミュニケ@イタリア

3.i) We recall the 2023 G7 Leaders' Hiroshima Communiqué and the CMA.5 Global Stocktake (GST) decision that calls on Parties to contribute to the global efforts accelerating **the reduction of emissions from road transport through a range of pathways** to achieve 1.5°C, ...

In this context, **we** recognize the need to keep on accelerating the reduction of emissions from road transport, and **note** the IEA analysis of tracking the progress on our efforts and **emission reduction from vehicle stock**, and **the opportunity that sustainable zero-emission vehicles and sustainably produced net-zero and low GHG emissions fuels** as part of an efficient decarbonization of the transport sector, provide for supporting a transition towards net-zero emissions by 2050.

G20エネルギー移行大臣会合のコミュニケ@ブラジル

Underscore the crucial role of technologically neutral, integrated, and inclusive approaches to **develop and deploy a variety of sustainable fuels and technologies**, including for abatement and removal, carbon management, and **emission reduction**, with a view to creating scale and global markets to accelerate energy transitions, particularly in hard-to-abate sectors;

ISFM (Initiative for Sustainable Fuels and Mobility) について

- 2024年5月の日ブラジル首脳声明において、「持続可能な燃料・モビリティ・イニシアティブ」(アイスファム/ISFM)の立ち上げに合意。
 - COP30を念頭に、ISFMの具体化を通じて、「持続可能な燃料と高性能なモビリティ機器の組み合わせによる脱炭素化」というパスウェイを、日伯が連携して世界に発信。マルチパスウェイの仲間づくりを進める。
 - (ブラジルのみならず) バイオ燃料等のグローバルなポテンシャルやメリットを整理し、国際会議での重要性の認知や有効性の世界への発信を行う。さらに、具体的なプロジェクト支援などを行う。
- ➡ COP30に向け、大阪・関西万博等の機会を通じ、官民連携し、マルチパスウェイ戦略におけるバイオ燃料活用の重要性を発信する。

取組内容

- ① 持続可能な燃料とモビリティ活用のポテンシャル・メリット調査
(世界の Etaノール所要量予測、地域・パワトレ別のLCAでのCO2削減効果やBEVに対するコストメリット等)
- ② 世界に向けたメリットの発信 (国際機関、賛同国との連携)
- ③ 持続可能な燃料に関する企業間プロジェクト、政府支援



岸田総理・ルーラ大統領
首脳会談



Flex-PHEV展示



シルベイラ
鉱山エネルギー大臣



ジャパンパビリオンに登壇
の伯外務省



石破総理・ルーラ大統領
首脳会談

スケジュール

