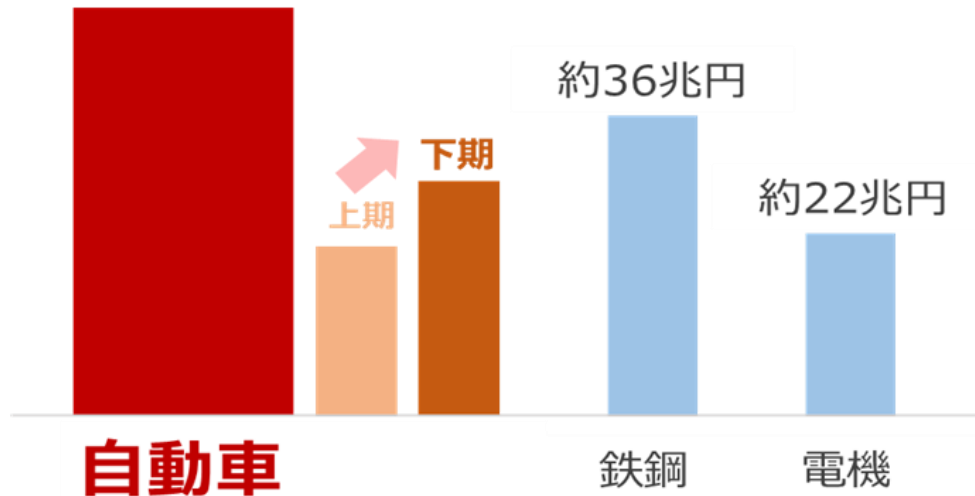


# コロナ禍での経済・社会への貢献

・コロナ禍でも仕事と雇用を守り、経済回復に貢献

## 経済波及効果 20年度

約49兆円



出所：経済産業省「工業統計」・総務省「産業連関表」等より推計

## 雇用 コロナ前→21年3月

日本全体



自動車  
+12万人

平均年収500万円とすると  
家計に6,000億円貢献  
(+12万人×500万円)

# 自工会各社 生産・輸出台数 (2019年)

※コロナ影響前の台数水準

- ・国内生産 約1,000万台のうち、半数の約500万台を輸出が占め、外貨獲得・雇用に貢献
- ・ライフサイクル全体でのカーボンフリーが求められる世界の流れの中、再エネ普及が遅れ、製造時CO2の問題で日本生産の車が輸出できなくなった場合、経済・雇用に重大な影響

生産台数

		国内生産	輸出	海外生産	計
全社合計		968万台	482	1,885	2,853
乗用	マツダ	101	85	48	149
	スバル	62	51	37	99
	三菱自	62	38	75	137
	トヨタ	342	210	564	905
	ホンダ	84	13	433	517
	日産	81	46	415	496
軽	ダイハツ	95	0	52	148
	スズキ	95	18	211	306
大型	日野	16	8	4	20
	いすゞ※	22	14	37	60
	三菱ふそう	非公表			5
	UDトラックス	非公表			1

※2019年度

構成比

国内生産比率の順

国内生産	輸出	海外生産
34%	17	66
68	57	32
63	51	37
45	27	55
38	23	62
16	3	84
16	9	84
65	0	35
31	6	69
79	42	21
37	24	63
非公表		
非公表		

出典：自工会、各社公表値、マークラインズ等

輸出が無くなった場合  
(国内生産▲約500万台)

雇用影響：▲100万人

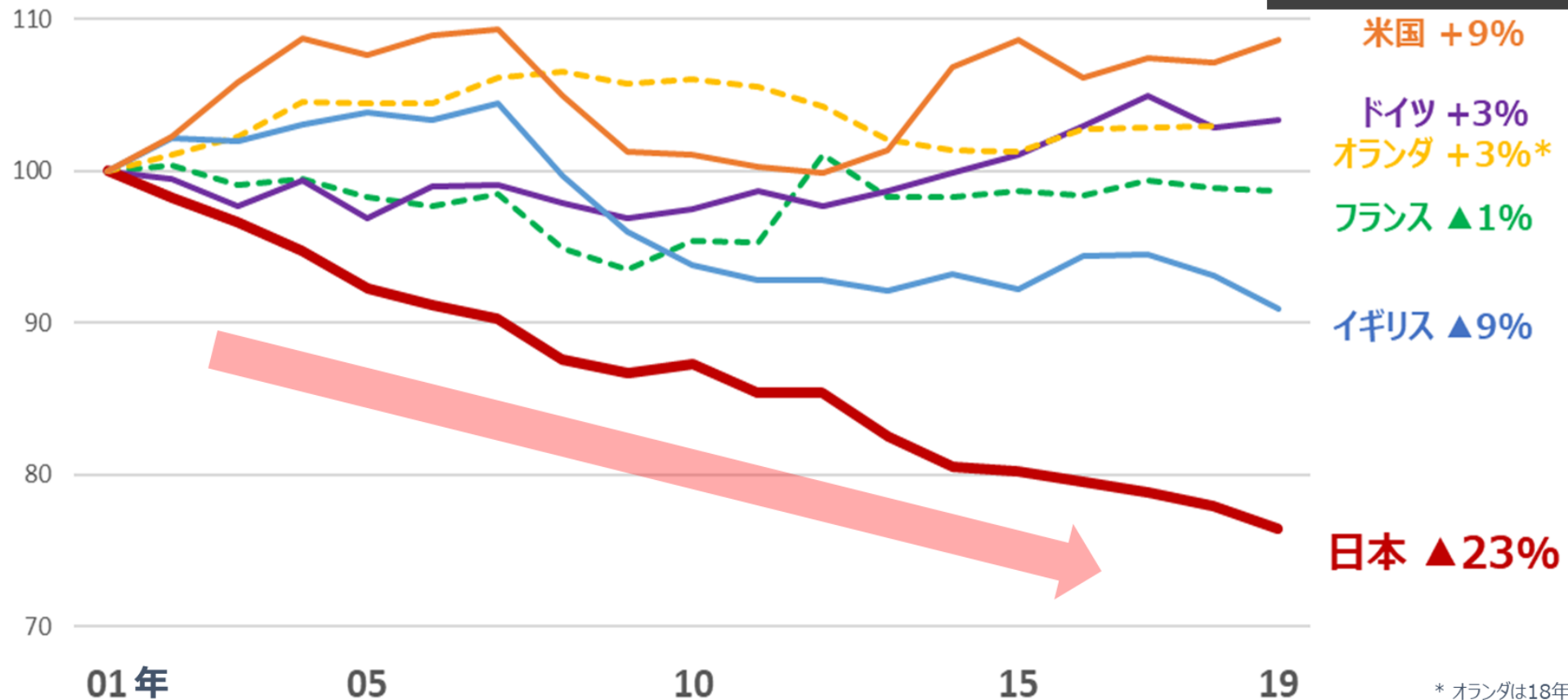
経済影響：▲26兆円

※貿易統計、産業連関表等より推計

# <自動車CO2排出量 国際比較>

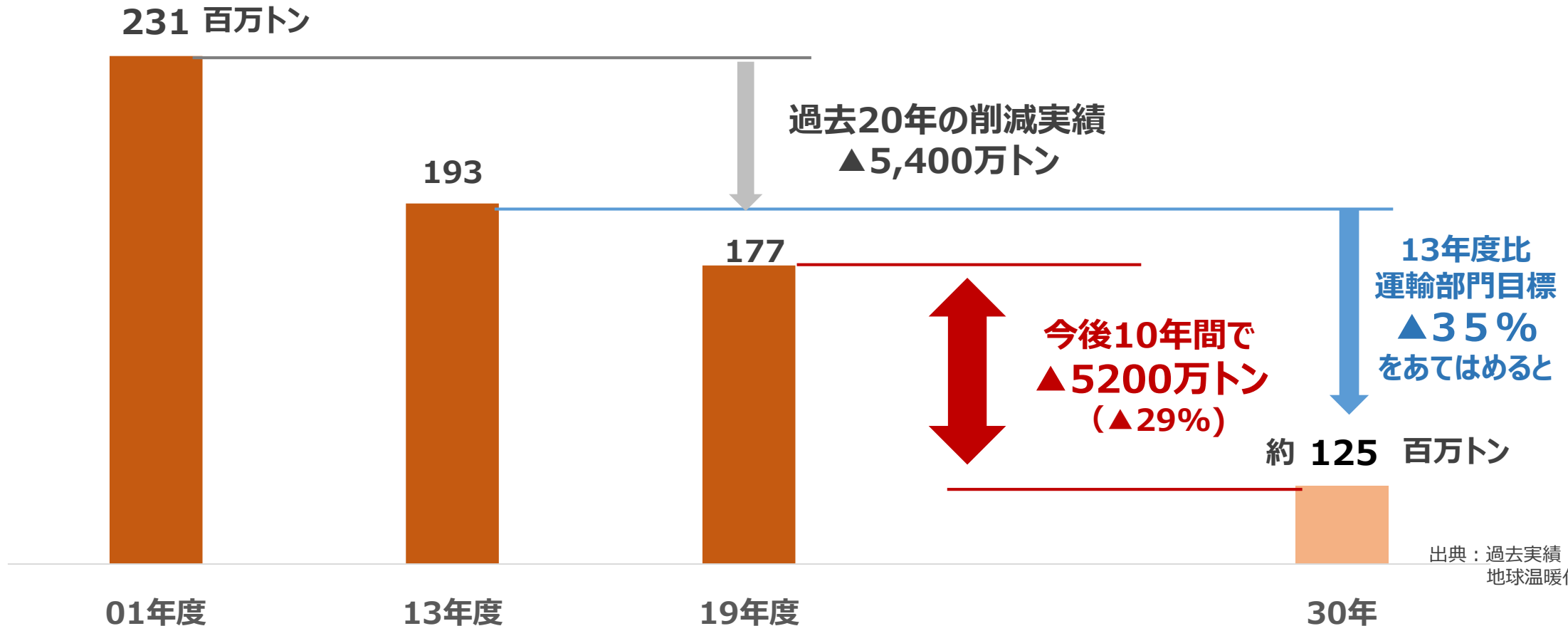
- ・CO2削減▲23%は、国際的にみても、極めて高いレベルで、世界に先行。  
アドバンテージを築いてきた

01年 = 100とした保有全体のCO2排出量



# <自動車CO2削減目標>

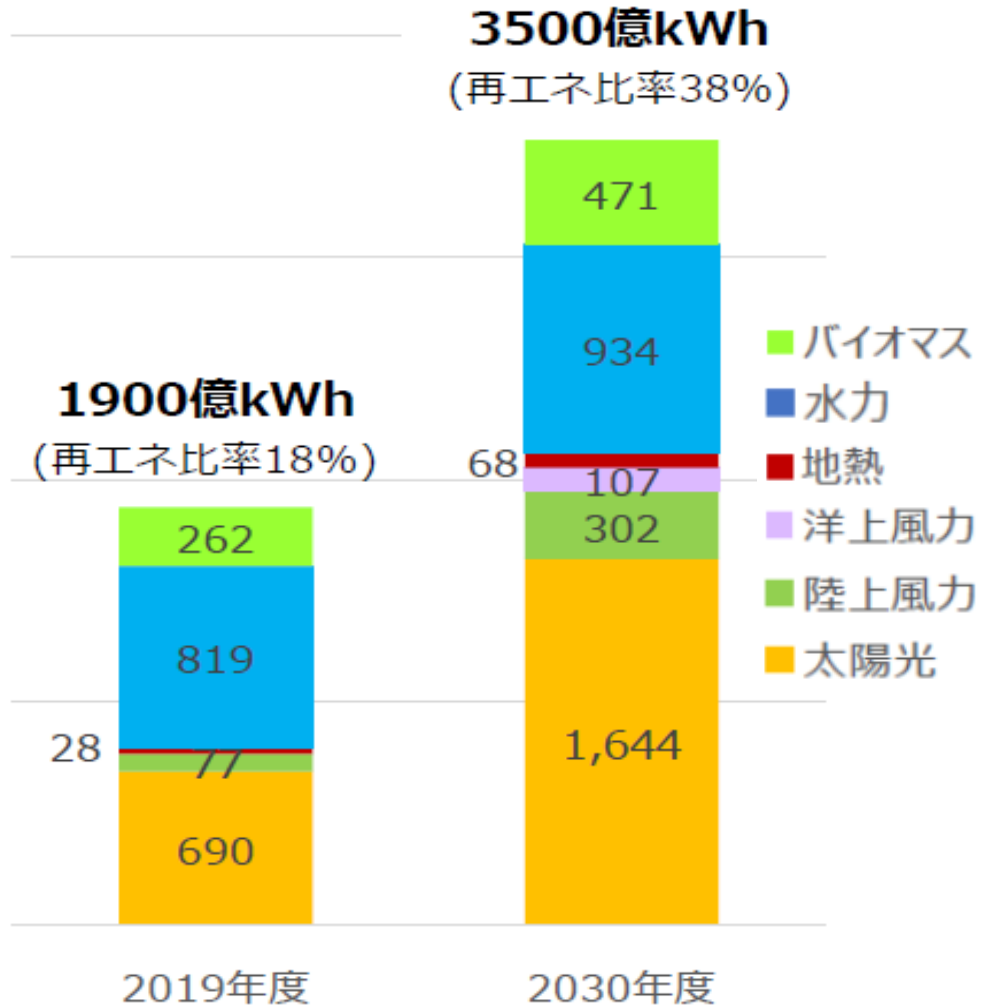
- ・30年CO2目標の達成には、▲5千万トン以上の削減要。今後10年で過去20年での削減量と同等レベル
- ・この先の数年間は、積み上げてきた技術的アドバンテージを生かし、  
今ある電動車を使って、早期からCO2を最大限減らし、「余力」を稼いでいくことが重要



# 日本の再エネ発電目標と追加コスト

- ・30年再エネ電力目標の達成には、送電網の老朽化更新等に必要な投資に加え、新規で約25兆円の追加投資が必要。

＜再エネ発電量＞



＜再エネ拡大の追加コスト(～30年)＞

投資	送電線	2.5兆円
	再エネ発電	22兆円
費用/年		1.4兆円

2030年までに  
合計約 **25兆円**