

付属資料14：前回分析(2022年版)からの変化点

1. 2050年CNシナリオ分析：前提条件の変化点

2050年カーボンニュートラル(CN)に向けたシナリオ分析について、前回分析(2022年版)分析の基本的構造を維持しつつ「①最新市場動向の反映」「②CO₂排出量の評価手法の改善」を行いました。

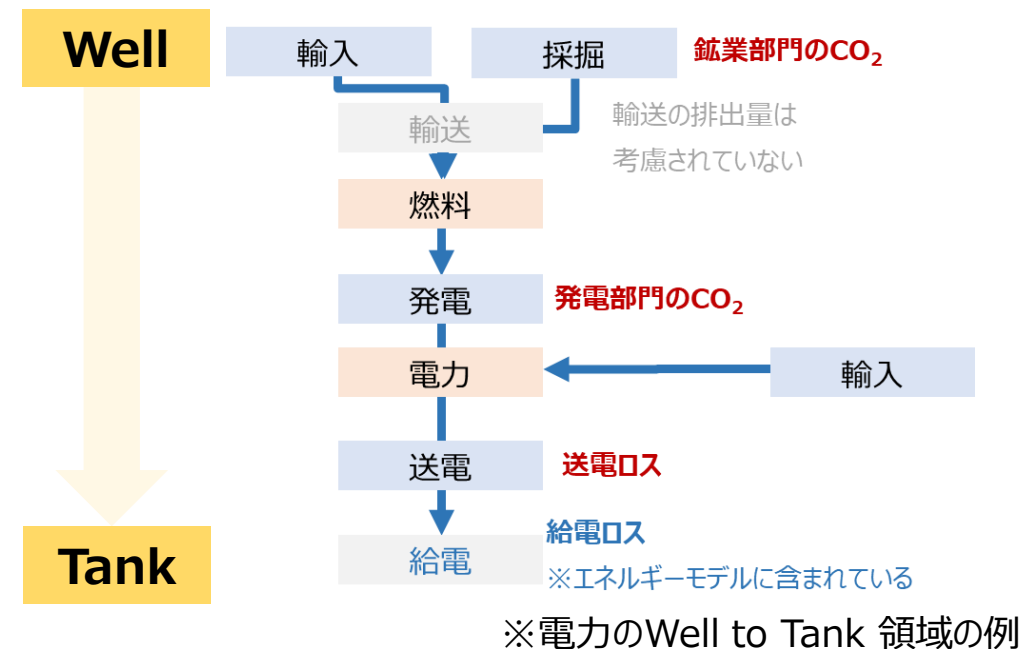
①最新市場動向の反映

7項目を最新データ・想定に更新

変化点	2022年版で 用いたデータ/想定	2026年版で 用いたデータ/想定	モデルへの影響
社会経済データ	当時人口・GDPデータ	最新の人口・GDP 見通し	保有/販売台数の 見通しが変化
パワートレイン 構成	2019年実績を基に 推計	2023年実績を基に 推計	新車販売/保有構成の 見通しが変化
二輪車パワートレイン想定	IEEJ技術進展シナリオの 車種構成	日本の出荷台数実績 による比率	二輪車販売構成の 見通しが変化
NZEシナリオ	Net Zero by 2050 (IEA, 2021)	Net Zero by 2050 (IEA, 2023)	NZEシナリオの 前提が変化
電源構成 電力CO ₂ 原単位	IEEJ Outlook 2021 技術進展シナリオ	IEEJ Outlook 2026 技術進展シナリオ	電力のCO ₂ 排出 原単位改善
PHEV電動 走行距離(UF)	当時の平均的PHEV 参照	BEV航続距離向上を 反映	PHEVの電力需要と液体 燃料需要の配分が変化
CN燃料供給量	当時のデータを基に 需要・供給可能性を推計	最新状況を受け、 液体燃料消費量が減少	CN燃料消費量・混合率 の見通しが変化

② CO₂排出量の評価手法の改善

石油製品等及び電力のCO₂排出量について、分析で評価する範囲を「Well to Tank領域」で見直し



今回の分析(2026年版)では、更に実態に即した各国・地域の2050年CNシナリオ分析を実施

2. 2050年CNシナリオ分析：結果の変化点

2026年版では前回分析(2022年版)の分析から、各国・地域における2050年までの新車販売構成等の将来見通し^{*1}を見直し、各シナリオ^{*2}に基づくCO₂排出量のIPCC1.5℃目標との整合性を再評価。

*1 新車販売構成、保有構成、燃料構成、電源構成の将来見通し

*2 CN燃料積極活用(CNF)、電動化積極推進(BEV75)、完全BEV・FCEV化(NZE)の各シナリオ

① 将来見通しの変化

将来見通し	2022年版からの変化点
新車販売構成	足元の電動化進展を反映 電動車比率 ↑
保有構成	
燃料構成	PHEVの電動走行距離(UF)向上 電力需要 ↑ 液体燃料需要 ↓
電源構成	・中国等の排出係数 ↓ (再エネ見通し増加) ・他欧州・ユーラシア、アフリカ、中東の排出係数 ↑ (電化率上昇による火力発電量増加)

② IPCC1.5℃目標との整合性評価の変化

	CN燃料積極活用(CNF)		電動化積極推進(BEV75)		完全BEV・FCEV化(NZE)	
	2022年版	2026年版	2022年版	2026年版	2022年版	2026年版
先進国	◎	◎	◎	◎	◎	◎
中国	◎	◎	◎	◎	◎	◎
ASEAN	○	○	◎	◎	◎	◎
インド	△	○	◎	◎	◎	◎
アフリカ	△	○	◎	◎	◎	◎
世界全体	◎	◎	◎	◎	◎	◎

◎ : IPCC1.5℃目標と整合的 ○ : CN燃料供給量がCNF+の場合1.5℃目標整合的 △ : 2℃目標に整合



今回の分析(2026年版)の結論 (前回分析(2022年版)との比較)

- ① 世界全体ではいずれのシナリオもIPCC1.5℃目標と整合的
- ② インド・アフリカにおいても、CN燃料供給量がCNF+の場合、IPCC1.5℃目標にも整合的