

カーボンニュートラル 自工会発信メッセージ

① 自工会は「2050年カーボンニュートラル」に全力でチャレンジ

▽昨年の政府宣言を受け、最初に決めたのは、
「自工会は2050年カーボンニュートラルに全力でチャレンジする」事。

▽日本の自動車産業は、過去20年、世界に先んじた電動車ラインナップ拡大・普及努力により、
CO₂を5000万トン以上、▲23%と大幅に削減してきた。 […別紙1](#)

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。 […別紙2](#)

▽カーボンニュートラルに向けて全力でチャレンジするが、自動車業界単体で達成は難しい。
全国民・全産業が足並みを揃えて取り組むことが不可欠。

② 「カーボンニュートラルの本質を正しく理解する」事から始める

[<ご参考：カーボンニュートラルの基礎知識A4版 \(PDF:16MB\)>](#)

「ライフサイクルアセスメント」(LCA)の考え方の重要性

▽「つくる」「運ぶ」「使う」「廃棄する」それぞれの工程でエネルギーを消費し、CO₂が発生。
ライフサイクルアセスメント(LCA)の考え方で、それぞれの工程のCO₂排出量を評価し、
削減をしていく事が必要。 […別紙3](#)

▽現在のエネルギー状況では、車両走行時だけでなく、エネルギー製造時、車両製造時にも
CO₂が発生しており、まずはエネルギーそのものをカーボンニュートラルに近づける事が必要

[…別紙4](#)

「カーボンニュートラル」は雇用問題でもある

▽日本は、火力発電比率が75%と高く、「エネルギーをつくる」ところでたくさんのCO₂を排出。
再生可能エネルギーのコストも高い。 […別紙5](#)

▽LCAでのCO₂規制が強化され、製造時CO₂排出の多い日本生産のクルマが輸出できなくな
れば、約100万人の雇用を失う可能性。雇用と共に経済にも大きな影響が出る。 […別紙6](#)

③ 今は選択肢を広げる時。政策決定において「順番を間違えないでほしい」

▽エネルギー事情や強みを踏まえた、日本らしいカーボンニュートラルの道があるはず。
今は技術の選択肢を広げ、お客様の選択肢を広げる時。
敵は「炭素」。規制によって出口の選択肢を狭めないでほしい。

④ 自動車を「ペースメーカーに」

▽全国民・全産業が足並み揃えて取り組むカーボンニュートラルにはペースメーカーが必要

▽自動車は多くの産業と関わる「総合産業」であり、クルマというリアルなモノがあるからこそ、自動車を軸にすると、納期と課題が分かりやすくなり、行動の連鎖が生まれていく。

▽さらに自動車は、多くのお客様との接点を持つ「B to C」の産業。

お客様の価格相場観がわかり、原価低減を進めながら、お客様のライフスタイルをカーボンニュートラル化していくという意味でも、自動車がペースメーカーの役割を担えると思っている。

▽「プラクティカル&サステイナブル」をキーワードとして、日本に最適な道筋を求めて動き続ける自動車業界を、ペースメーカーとして応援頂きたい

⑤ 雇用と暮らしを守りながら、みんなで前に進んでいく

▽私たちには、550万人の仕事と生活を守るミッションがある。

誰かの犠牲のもとに、限られた人だけが未来にたどり着くような選択肢は取りたくない。

▽雇用と暮らしを守りながら、地球のため、次世代のために、みんなで前に進んでいきたい。

経済波及効果の大きい自動車が発展し続ければ、日本全体への貢献にもつながっていく。

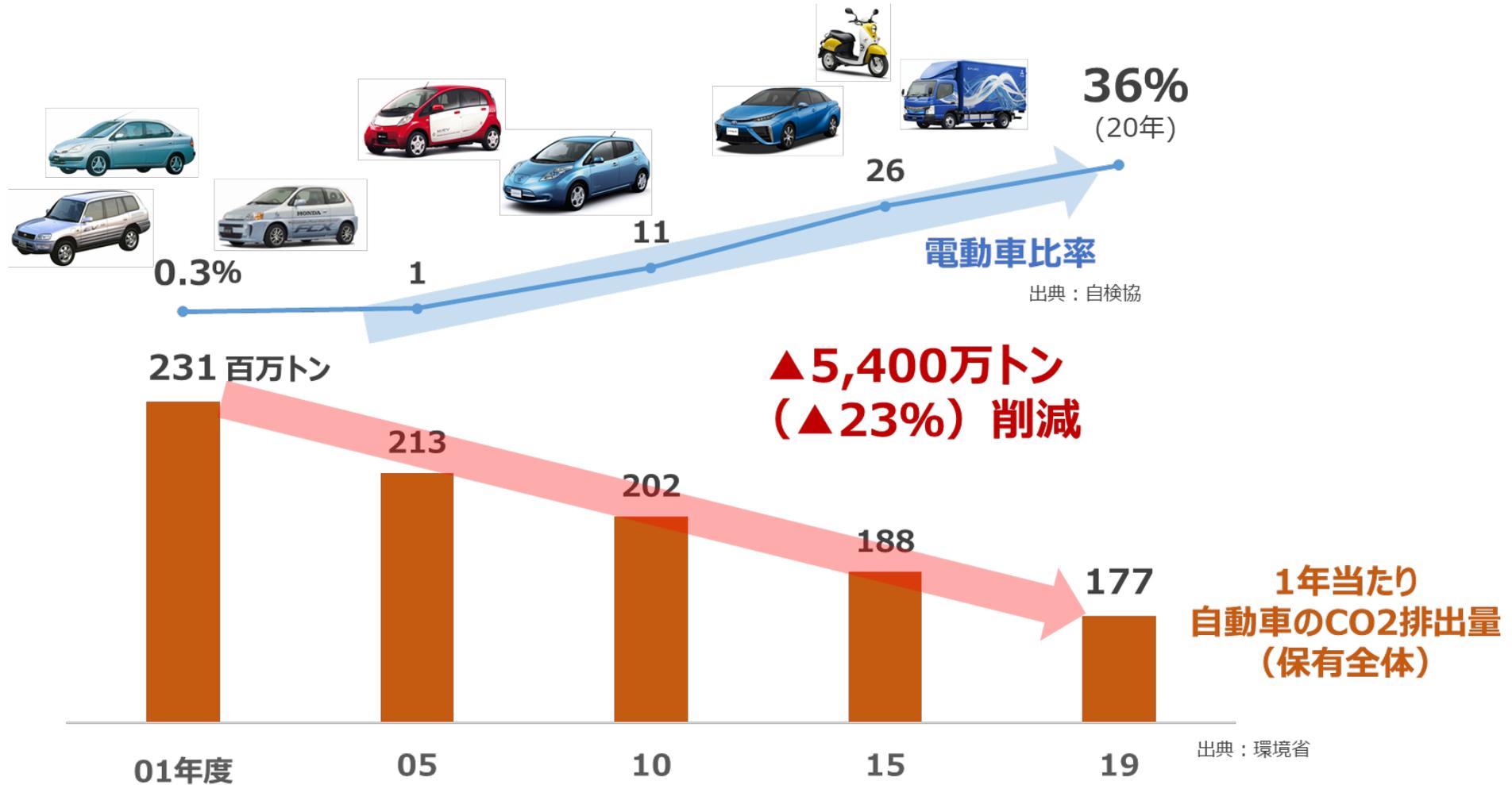
これが私たちの根底にある想い。共感する仲間を増やして、一緒に行動していきたい。

<[ご参考:自動車産業の経済貢献](#)>

以 上

過去20年の自動車CO2削減実績

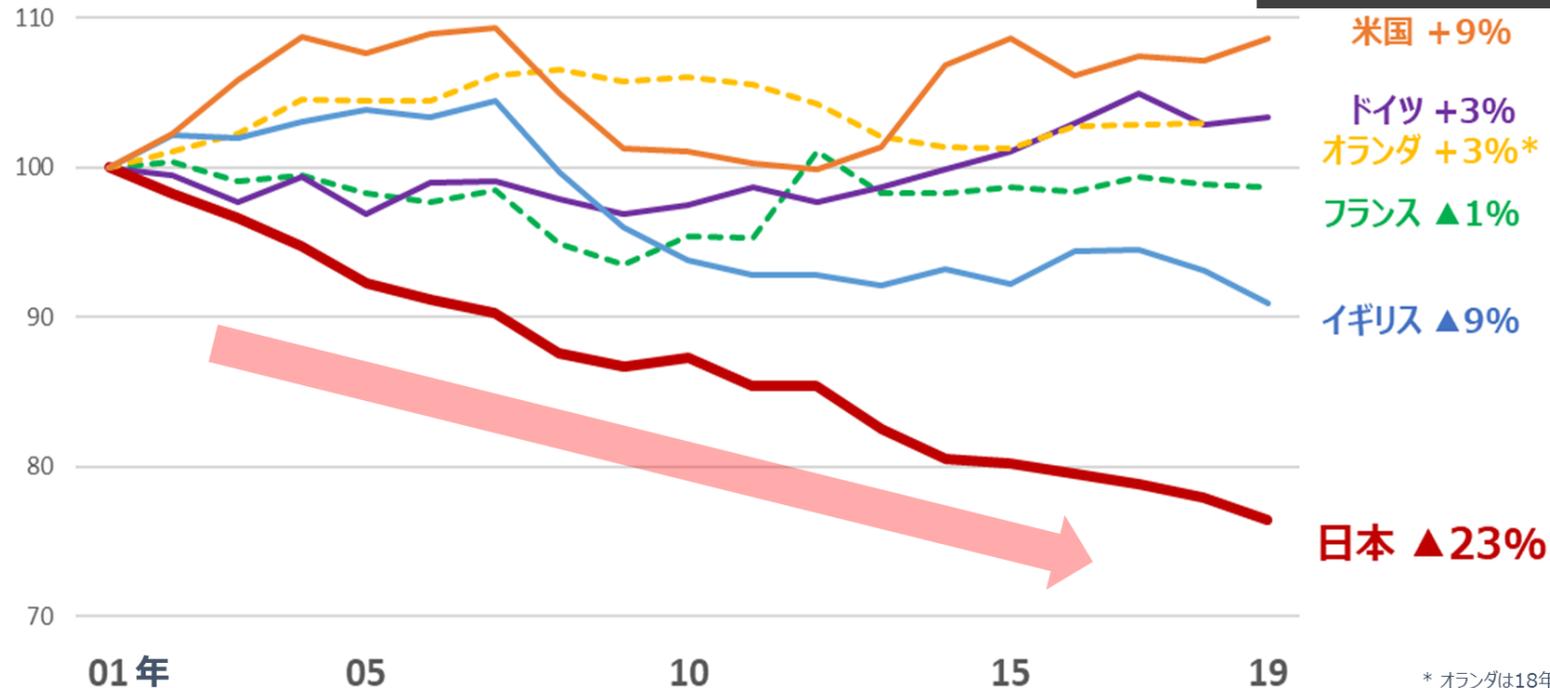
過去20年、日本の自動車産業は世界に先んじた電動車ラインナップ拡大・普及努力により、CO2を5000万トン以上、▲23%と大幅に削減してきた



過去20年の自動車CO2排出量 国際比較

日本の過去20年間の自動車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。強み、アドバンテージを築いてきた

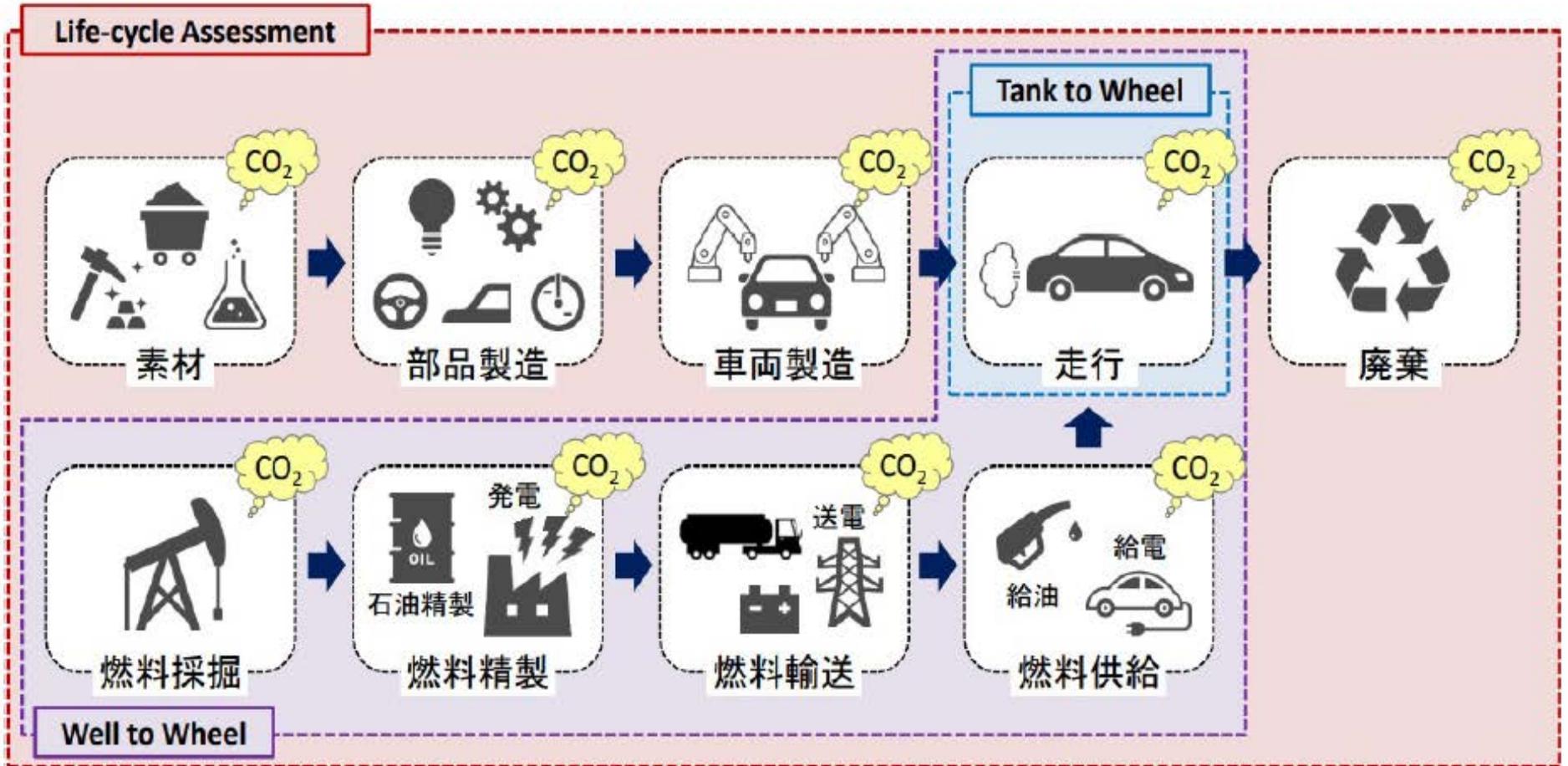
01年 = 100とした保有全体のCO2排出量



出典：IEA

「ライフサイクルアセスメント」(LCA)の考え方の重要性

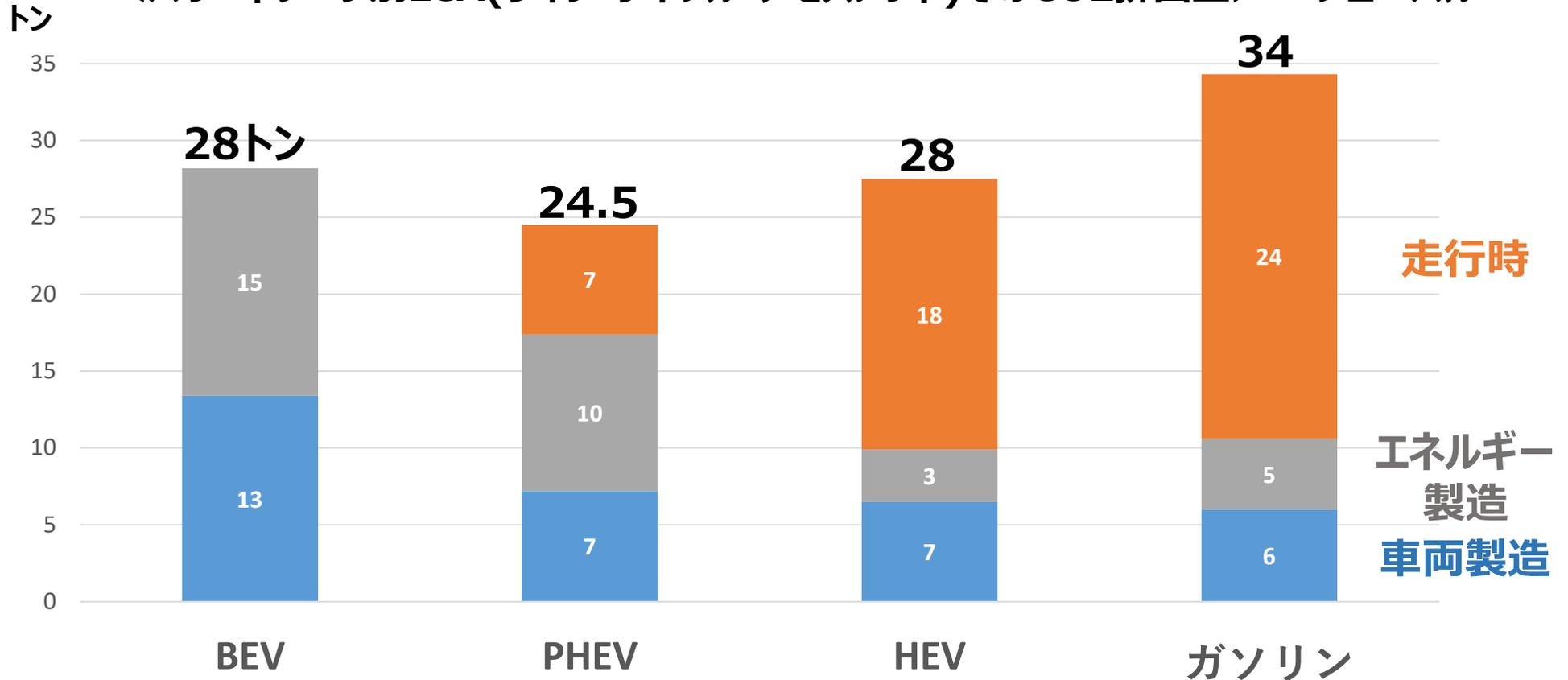
- ・「つくる」「運ぶ」「使う」それぞれの工程でCO₂が発生。
- ・全ての工程でのCO₂排出量を見て評価する「ライフサイクルアセスメント」(LCA)の考え方が重要



ライフ・サイクル・アセスメントでのパワートレーン別CO2（つくる～つかう）

走行時だけでなく、車両・エネルギーの製造過程のエネルギーを含めた
ライフサイクル全体のCO2排出量で見て評価する必要あり（エネルギー事情により変化）

<パワートレーン別LCA(ライフ・サイクル・アセスメント)でのCO2排出量> -グローバル-



<試算前提>

- ・年間走行1.5万km・使用期間10年
- ・EVは電池容量80kWh、PHVは10.5kWh(EV走行6割前提)

日本・海外のエネルギー状況

日本はCO2を発生させる火力発電が75%と非常に高く、再生エネルギーのコストも高い

		日本		欧州		米国		中国			
エネルギー	電源MIX	年	現在	'30目標	現在	'30目標	現在	'30目標	現在	'30目標	
		再生可能エネルギー	19%	36-38%	30%	60%	18%	35%	27%	40%	
		火力	75%	41%	37%	23%程度	63%	49%	68%	—	
	コスト	再エネ	太陽光	15.8円 (家庭用:21円)		6.8円		5.9円		5.6円	
			風力	19円		6.9円		5.1円		5.2円	
		火力	12.3円		11.9円		7.7円		6.7円		
		再エネvs火力比較	再エネ > 火力		再エネ < 火力		再エネ < 火力		再エネ < 火力		

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

自動車産業の規模・日本経済社会への貢献

▽自動車産業は「モノづくり日本」の中核を担い、高い国際競争力を保持しながら、幅広い分野に関係するリアルな基幹産業として日本経済・社会に貢献

▽雇用 約 550 万人、納税 約 15 兆円、貿易黒字 約 15 兆円など、幅広く貢献

[…主要ファクト一覧](#)

自動車産業の規模・550 万人の雇用

▽自動車・部品など(輸送機械)の製造出荷額は約 70 兆円。全製造業の 2 割で最大

▽自動車関連で働く人は約 550 万人。日本の全就業者の 1 割にあたる

▽自動車・部品メーカー、素材販売店・整備工場、運送業、ガソリンスタンドなど関連雇用は広く、
みんなで「移動」を支えている

▽日本のモノづくりを支える人財と技能、550 万人の仕事と生活を守り抜いてきた […別紙 \(i\)](#)

納税

▽納税額は自動車ユーザーから 9 兆円(自動車税、燃料課税など)、
自動車産業の企業とその従業員の納税額を併せると約 15 兆円

輸出・外貨獲得

▽自動車の貿易黒字は約 15 兆円で全産業トップ。資源を持たない日本の外貨獲得を支え、
資源輸入額約 16 兆円の大半を賄う規模

経済への波及影響

▽裾野の広さから、「経済波及効果」も全産業随一の”2.5 倍”と非常に大きく、
(自動車の生産が 1 増えると、全産業が 2.5 増加)他産業・経済全体への波及影響も大

▽コロナ禍でも仕事を守り、経済回復に貢献 […別紙 \(ii\)](#)

主要ファクトー一覧

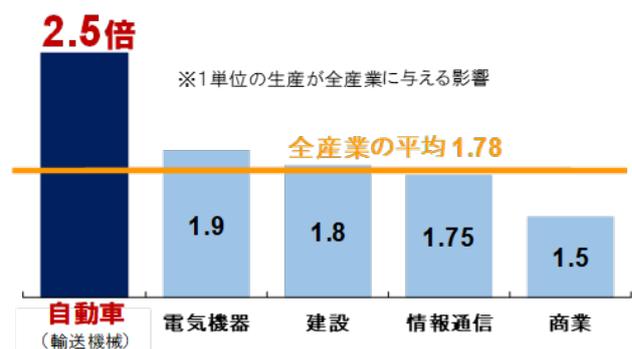
規模	製造品出荷額 約70兆円	製造業全体の2割、トップ 【出典】経済産業省
雇用	就業者 約550万人	全就業者の約1割 中小零細含め幅広い※1 【出典】日本自動車工業会
納税	約15兆円 (ユーザー・企業・就業者)	ユーザー負担 約9兆円 【出典】財務省統計等より推計
輸出・外貨獲得	貿易黒字 約15兆円	資源輸入16兆円を賄う 【出典】財務省
経済波及	経済波及効果 2.5倍 自動車生産1増加→全産業2.5増加	全産業トップクラス※2 【出典】総務省「産業連関表」

※1 自動車関連雇用の内訳

【製造】完成車・部品・車体(架装)	91万人
【資材】鉄鋼・素材・機械器具等	43万人
【販売】販売店・整備工場	103万人
【利用】運送業・バス/タクシー等	269万人
【関連】ガソリンスタンド・保険等	35万人

計 約550万人

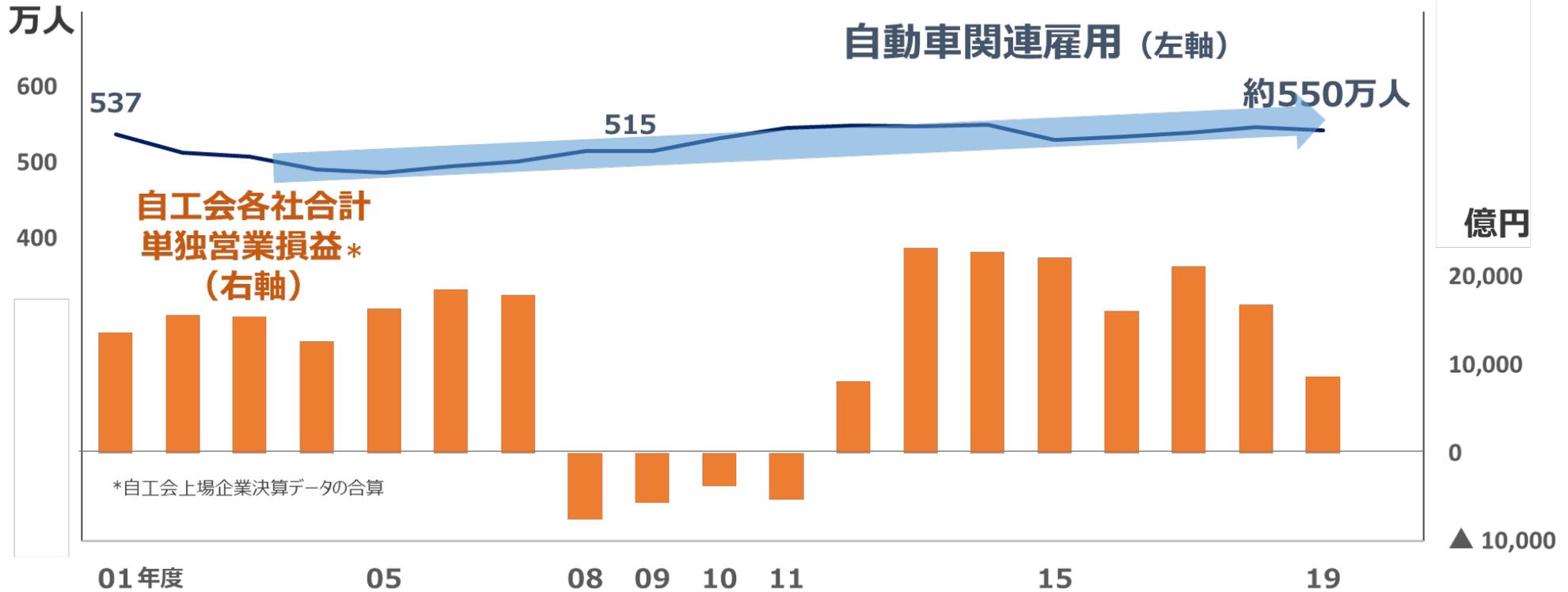
※2 経済波及効果の比較 総務省「産業連関表」



日本の雇用・モノづくり基盤を死守

リーマンショックなど危機を経ても、雇用・モノづくりの基盤を死守
 ⇒コロナ禍での必要物資の製造や医療物資の生産性向上支援にも活きた

<自動車産業の雇用>

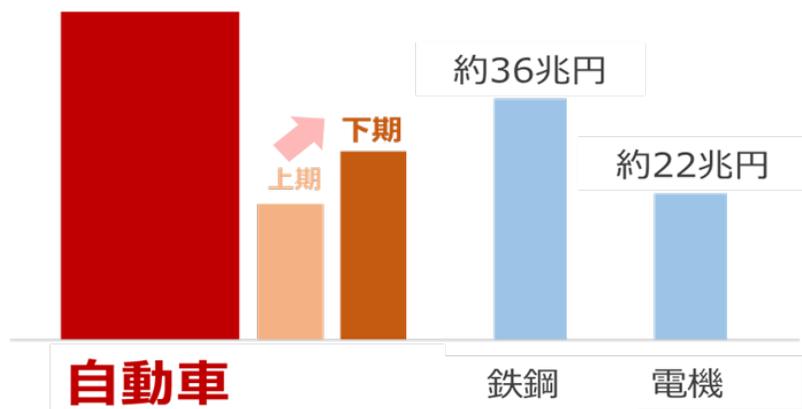


コロナ禍での経済・社会への貢献

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

