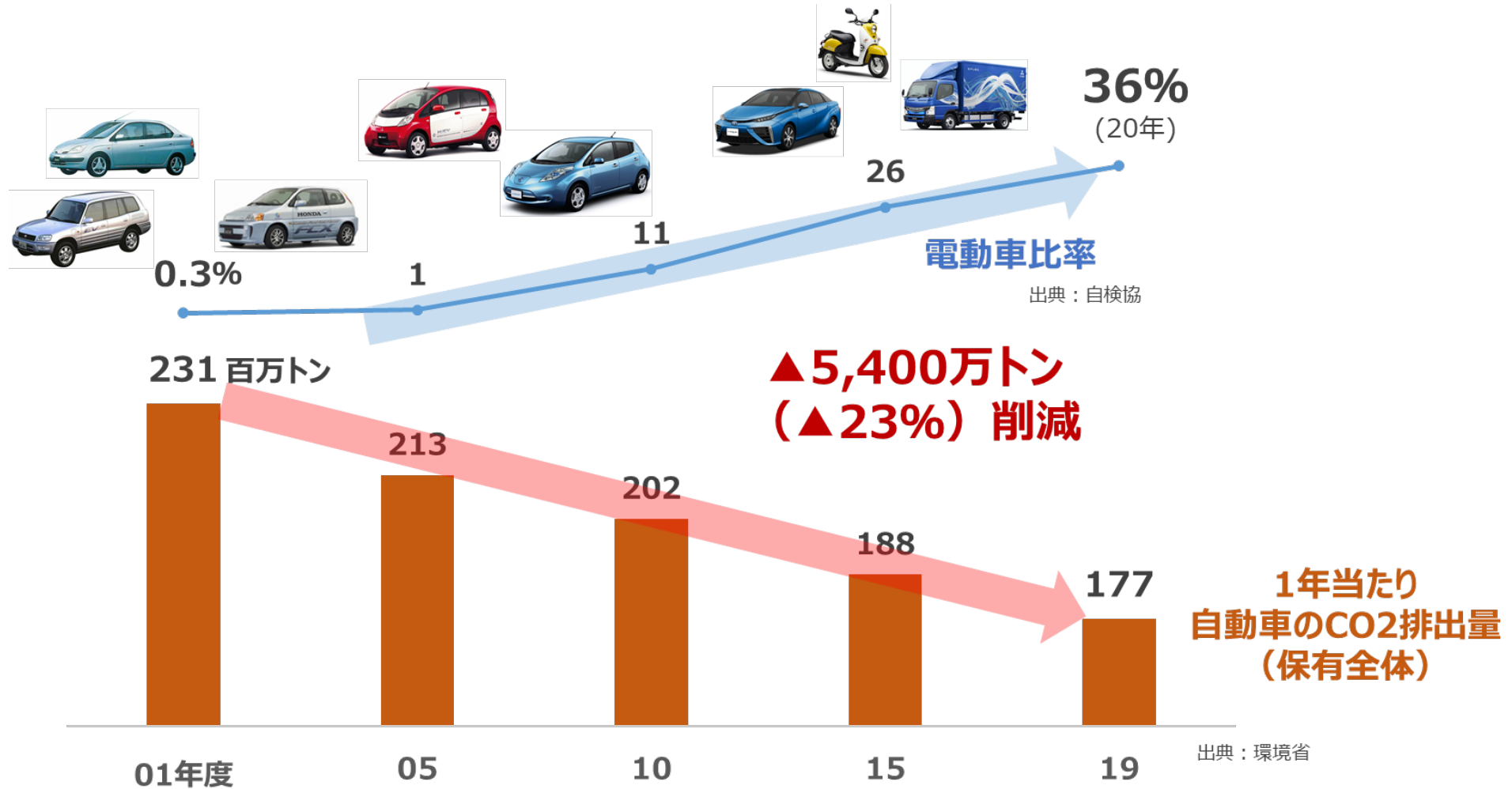


## 過去20年の自動車CO2削減実績

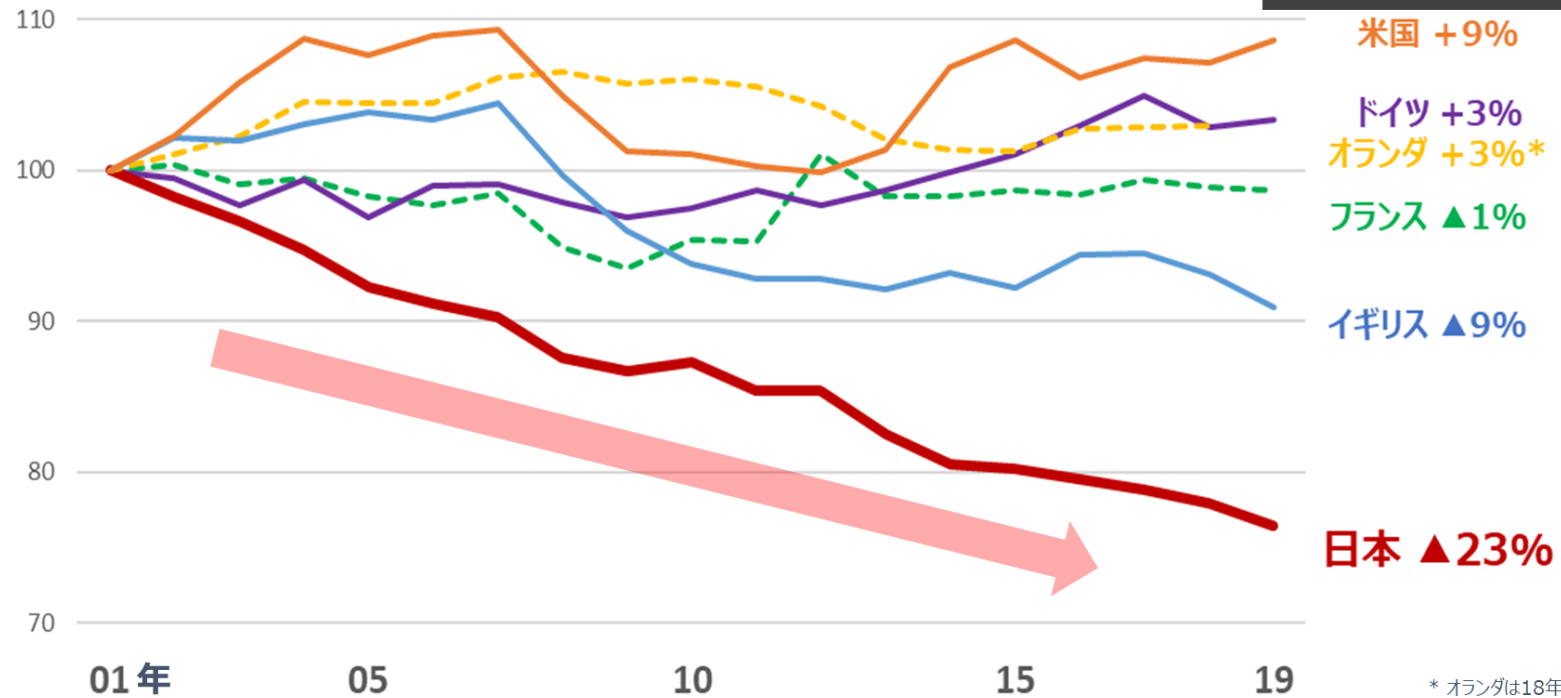
過去20年、日本の自動車産業は世界に先んじた電動車ラインナップ拡大・普及努力により、CO2を5000万トン以上、▲23%と大幅に削減してきた



## 過去20年の自動車CO2排出量 国際比較

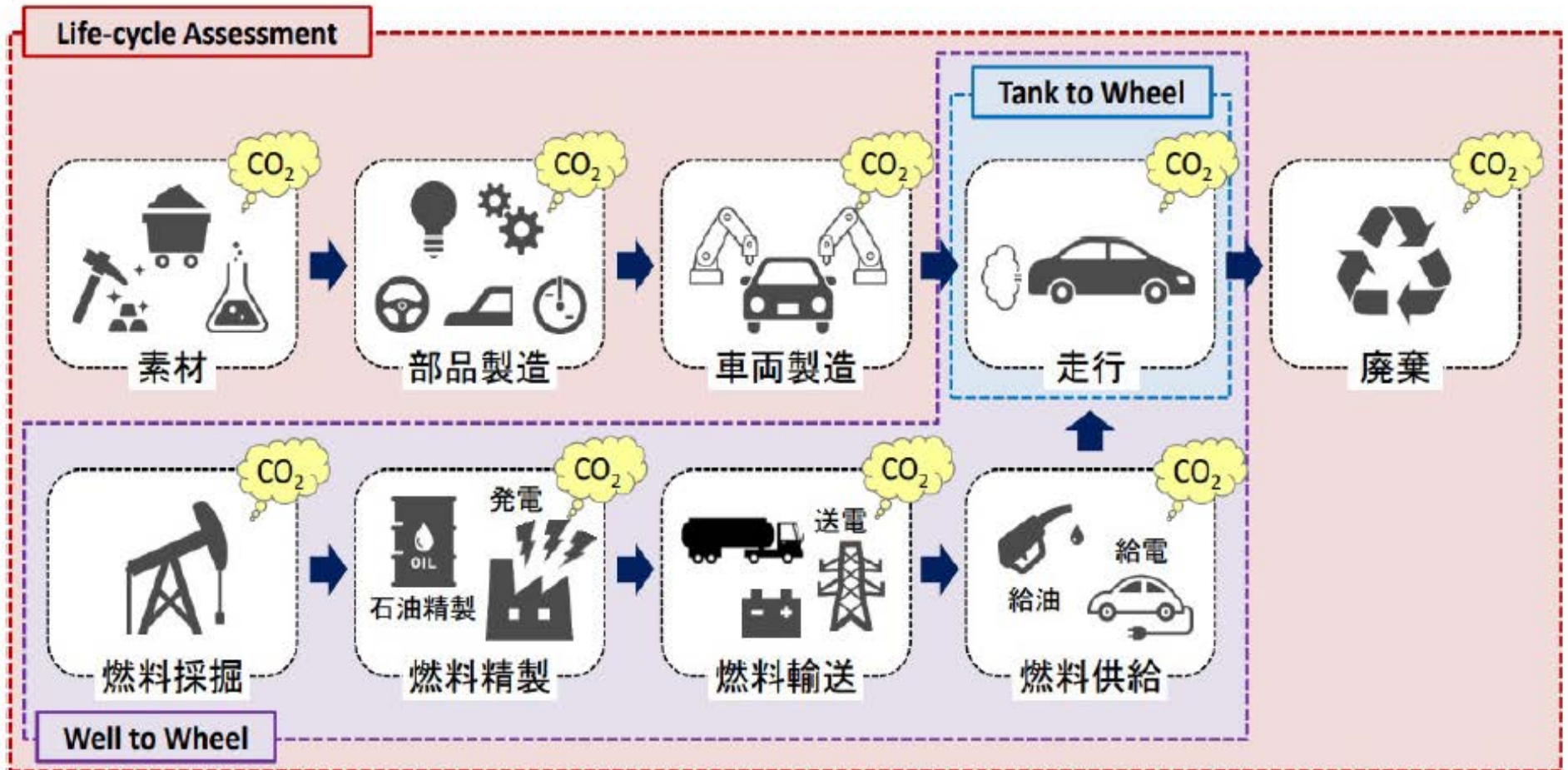
日本の過去20年間の自動車CO2削減▲23%は、国際的にみても、極めて高いレベルで、世界に先行。強み、アドバンテージを築いてきた

01年 = 100とした保有全体のCO2排出量



# 「ライフサイクルアセスメント」(LCA)の考え方の重要性

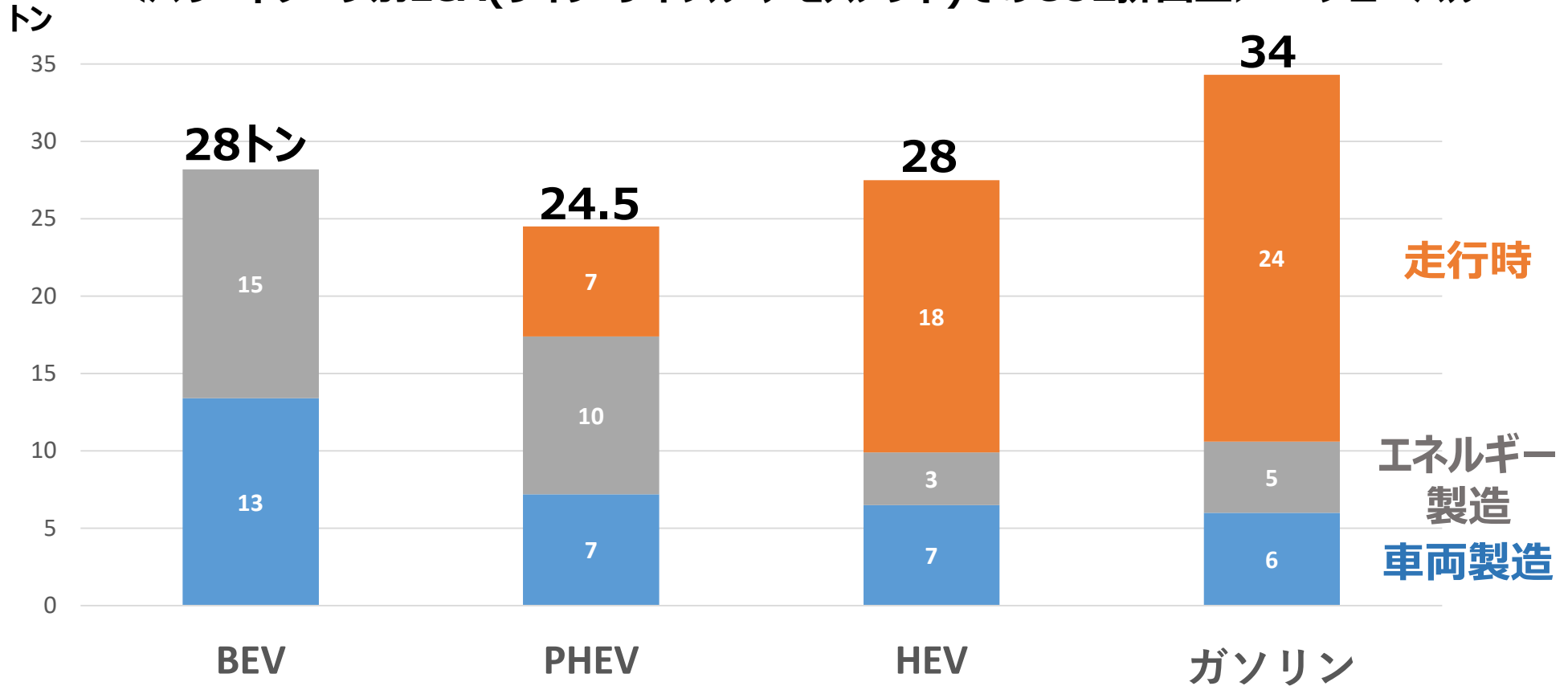
- ・「つくる」「運ぶ」「使う」それぞれの工程でCO<sub>2</sub>が発生。
- ・全ての工程でのCO<sub>2</sub>排出量を見て評価する「ライフサイクルアセスメント」(LCA)の考え方が重要



## ライフ・サイクル・アセスメントでのパワートレーン別CO<sub>2</sub>（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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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)

出典：IEA（国際エネルギー機関）Global EV Outlook 2020

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<br>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