日本自動車工業会 豊田 章男会長 オンライン会見のポイント

2020年12月17日

冒　頭

- **2050 年のカーボンニュートラルについては、この国を母国として働く我々自動車業界にとっては大変ありがたい。**
- **自工会としては2050年のカーボンニュートラルに全力でチャレンジすることを決定。**
- **但し、画期的な技術ブレークスルーなしには達成が見通せず、サプライチェーン全体で取り組まなければ、一切競争力を失うおそれ。**
- **欧米中と同様の政策的財政的支援を要請したい。**

（捕　捉）

1. 自動車業界は、CO_2排出量も 2001 年度から 2018 年度）を比べ 01 年度 22%%削減。
2. 平均燃費も 01 年度 JC08 モードで 13.2km/L、18 年度は 22.6km/L に向上し 71%向上。
3. 次世代車の比率は 08 年度 3%だったのが、現在 19 年度 39%で 36%上がった。
4. 電動化比率は世界第 2 位の 35%。1 位はノルウェーの 68%、絶対台数でノルウェー10 万台に対し日本は 150 万台。
5. 工場の CO_2排出量は 09 年度の 990 万 t から、18 年度は 631 万 t と 36%削減。

- **カーボンニュートラル2050は国家のエネルギー政策の大変化なしに達成できない。**
  EV化でガソリン車を廃止。マスコミ各社は電動化イコールEV化で対立的に報道するが、ぜひ正しくご理解いただきたい。正しい情報開示よろしくお願いしたい。

1. ドイツで火力発電が 6 割弱、再エネと原子炉 47%、フランスは 89%が再エネ＆原子力、火力は 11%。カーボンニュートラルではフランスで作っているクルマの方がよい。
2. 乗用車 400 万台をすべて EV 化したらどうなるか試算。
   夏の電力、使用のピーク時に全部 EV 車では、電力不足。発電能力 10～15%増。
   10～15%は原発でプラス 10 基、火力発電ならプラス 20 基必要な規模。
   保有すべてを EV 化の場合、充電インフラの投資コストは約 14 兆円から 37 兆円。
   EV 生産で生じる課題としては、例えば電池の供給能力が今の約 30 倍以上必要。
   EV 生産の完成検査時、完成検査に充放電。

- **国のエネルギー政策そのものに手を打たないと、この後、この国ではもの作りを残して雇用を増やし、税金を納めるという自動車業界の現在のビジネスモデルが崩壊のおそれ。**

（質　疑）

- **軽について**

　日本の国民車です。軽自動車しか走れない道、軽しか相互通行できない道が日本には 85%。

　軽は、地方に出てみた場合、完全なライフラインになっている。

　日本という国は、やはりハイブリッドと PHV、FCV、EV という中で、軽自動車を成り立たせていくのか？　どう今までのこのミックスで達成をさせていくのか、そっちの方に行くことこそが日本の生きる道だと思う。

　2 輪、大型、軽そして乗用を合わせて、日本が今までの実績が無駄にならないように、**日本は電動化に遅れてるとか、異様な書かれ方をしてしまいますけども、これも実際はですね違います。結構進んでおります。この進み方がどういう形で日本のよさを維持発展させながらやっていくのか。ぜひとも応援をいただきたいというふうに思います。ありがとうございました。**