

トランジション・ファイナンス推進のためのロードマップ勉強会（第5回）

質疑応答

テーマ：自動車

開催日時：2023年4月24日（月）14:00～15:00

回答者	質問	回答
経済産業省 自動車課	自動車分野においても水素の活用が注目されているが、外部調達（輸入）が主体となり得る点から、水素自体の脱炭素化については記載がないものと思われる。現時点で、水素の脱炭素化に関して何か参照となるガイドライン、他のロードマップ等があれば教えて欲しい。	P30では、エネルギー源製造・供給の文脈で一部言及しているが、水素技術については本ロードマップのメインのスコップではないと理解している。 水素技術については、資源エネルギー庁を中心に検討を進めているところ。
経済産業省 自動車課	昨今、他国のリチウム権益の独占など、EVにおけるサプライチェーンリスクが注目されており、リチウム価格についてはロードマップでも言及されている。他方、ナトリウムのような調達分散を図ることが可能な電池技術（及びその政府支援）については、特段ロードマップにおいて言及がないが、何か背景があれば教えて欲しい。	自動車分野は関連する技術・素材等が非常に広範であるため、あらゆる関連技術等を網羅することは困難であることから、まずは現時点で技術開発が進められており、見通しが立てやすいものに焦点を当てた内容とした。 もっとも、記載がないからといって、本ロードマップの対象外とするようなことは意図していない。自動車分野に限ったことではないが、ロードマップは必要に応じて今後見直す余地があるものと考えている。
経済産業省 自動車課	2035年に販売が許容される電動車は、排出原単位（tank to wheel）として、どの程度の基準を想定しているか。	現状では、2035年時点の乗用車新車販売がパワートレインとしてハイブリッドになっていることのみが決まっており（P31参照）、あくまで現時点でそれ以上の想定はない。
経済産業省 自動車課	ロードマップ P31 では、燃費規制について言及があるが、どのような背景に基づくか。	本ロードマップを契機に燃費規制を導入するわけではなく、既に省エネ法において定められている燃費基準の定期的な見直しの過程で、2030年基準において、現在対象となっている内燃機関とハイブリッド自動車に加え、電気自動車及びプラグインハイブリッドも対象にするというものである。
経済産業省	自動車分野では、既に BEV・FCV を資金使	本ロードマップでは、特定の技術を「グリー

回答者	質問	回答
自動車課	途としたグリーンポンド、サステナビリティポンドが発行されているところ、今回のロードマップで示されている技術は全て「トランジション」という扱いになるのか、或いは技術ごとに「グリーン」又は「トランジション」といった整理がなされているのか。	ン」か「トランジション」かに振り分けているわけではない。2050年断面で想定される技術に至るまでの全過程を、いわゆる「グリーン」なものも含め「トランジション」と整理している。
経済産業省 自動車課	本ロードマップは、日本の固有事情を反映した多様な脱炭素化手段・道筋を認めるシナリオと理解しているが、P37で言及があるIEAによるNZEシナリオ等とは乖離があるものと理解してよいか。また、乖離がある場合でも、IEA等の国際的シナリオは、そもそもそれぞれの地域性までカバーするものではなく、特段それに拘束されるものではないという前提か。	IEAによるNZEシナリオ自体は、必ずしも地域ごとの固有事情を考慮したものではないと理解している。そのうえで、本ロードマップは、パリ協定と整合する各種シナリオも参照しつつ作成しているものであり、その意味では国際的な正当性が担保されていると考えている。
経済産業省 環境経済室	自動車分野のロードマップも、他分野と同様に、2050年までのCO2排出の削減イメージ図には、縦軸に具体的な排出量は示されていない（P37参照）。今後、自動車分野を含め、各分野のロードマップに縦軸（排出量）を入れる予定はあるか。	CO2排出削減に係る経路の定量化については、現在検討しているところであるが、難しい論点もあることから具体的な対応時期については未定である。 自動車含め既存のロードマップの排出経路は分野毎にネットゼロを目指す経路を示しているが、国際的に用いられている定量的な排出経路は、社会全体の経路を示しており、どちらもカーボンニュートラルに至るということでは同じだが、アプローチの方法が異なる。 現状、国際的に認知された公益法人地球環境産業技術研究機構（RITE）のシナリオに基づいたモデルによる推計を想定しているが、誤ったメッセージを発信しないよう慎重に検討している。 なお、定量的な排出経路については、各分野のロードマップの改定ではなく、補足情報として別途策定することも考えられる。
経済産業省 自動車課	自動車分野では、電動化の進捗により、内燃機関等に関連する雇用分野での「公正な移	まず、ロードマップP6では、本技術ロードマップの位置づけとして、「技術的な範疇の

回答者	質問	回答
	行（ジャストトランジション）」の考慮が重要となると考えられるが、本ロードマップにおいて、「公正な移行」に関する考え方は示されているか。	みならず、経済的な不利益を被る立場にある者への支援を含む『公正な移行』への取組…についても、広くトランジションにかかわる」としており、「公正な移行」も射程として想定している。 また、テクニカルな部分については、例えばP21 で記載しているようなサプライヤー等の構造転換に対する支援等を通じて「公正な移行」に対処していく予定である。

以 上