

○自動車分野のカーボンニュートラル

他方、電気自動車が全てなのかと言えばそうではなく、そのことを政府としても主張していきたい。何が自動車のカーボンニュートラルにとって重要なのかを理解して発信していく必要があります。2050年にライフサイクル全体でカーボンニュートラルを目指すのがゴールなのであれば、製造過程での部品・素材分野、使用後のリサイクルを含めた総合的な取組が必要。また、エネルギーの脱炭素化の取り組みと歩調を合わせる必要があります。

○COP26における自動車関連の動き

COP26で岸田総理から「自動車分野のカーボンニュートラルの実現に向け、①あらゆる技術の選択肢を追求し、②次世代電池・モーターや、水素、合成燃料などの開発を進め、③その成果をアジアに普及し、世界をリードする」という日本政府の方針を世界に発信。「ゼロエミッション車移行閣僚級会合」では、日本も含めて米、独、仏等の主要国も参加し合意しました。一方、英国が主導する「有志国等による100%ゼロエミ車化宣言」には日本は署名せず、米、中、独、仏等の主要国も不参加で足並みをそろえませんでした。ただ、予断を許さない状況であり、引き続き各国の動向も見ながら日本として仲間づくりが必要です。

○グリーン成長戦略（自動車・蓄電池産業）

最も重要なのは、国際競争力にもつながるよう、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー／燃料等を最適に組み合わせ、多様な技術の道筋・選択肢を目指すことです。それを軸に、①電動化の目標は、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現、②インフラ整備の目標は公共用の急速充電器3万基、普通充電器12万基設置、③燃料のカーボンニュートラル化では、合成燃料は2030年代に導入拡大・コスト低減を行い、2040年までの自立商用化を目指す、④蓄電池の目標は、2030年までのできるだけ早期に、国内の車載用蓄電池の製造能力を100GWhまで高めるとともに、電気自動車とガソリン車の経済性が同等となる車載用の電池パック価格1万円/kWh以下を目指す——こととなります。

○電動化目標実現に向けた主要な取り組み

①蓄電池の国内生産基盤確保、②電動車の普及促進、③インフラの整備、④サプライチェーン・バリ

令和4年「春の叙勲・褒章」

当会議所関係者多数が受章

令和4年春の叙勲ならびに褒章で、日本自動車会議所の会員団体・企業関係の方々が多数、晴れの栄誉に輝かれました。

叙勲では、元あいおいニッセイ同和損害保険社長で元日本損害保険協会会長の鈴木久仁氏が旭日重光章を、元日本発条社長で元日本自動車部品工業会会長の玉村和己氏が旭日中綬章を、元神奈川県自動車会議所副会長の宮原郁生氏が旭日小綬章を、元日本自動車販売協会連合会常務理事の島崎有平氏、元日本自動車工業会常務理事の内藤政彦氏が瑞宝中綬章を受章されました。

褒章では、元日本塗料工業会会長の石野博氏、元トヨタ自動車副社長の河合満氏、元NOK社長の土居清志氏の3氏が藍綬褒章を受章されました。

ユーザーの構造転換支援、が4つの柱です。

○自動車産業のカーボンニュートラル実現に向けた経済対策パッケージ＝資料1参照＝

○クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金（購入補助）＝資料2参照＝

電気自動車・燃料電池自動車等の購入補助については補助単価を大胆に引き上げたので、是非しっかり使って売っていただきたい。

○自動車産業『ミカタ』プロジェクト

各段階で脱炭素に向けた「見方」を示し、強力な「味方」として経営をサポートします。

・カーボンニュートラルに向けた自動車部品サプライヤー事業転換支援事業（令和4年度予算額4.1億円）＝実地研修や専門家派遣を通じて、カーボンニュートラル・電動化に向けた中小サプライヤーの挑戦を伴奏型で支援

・中小企業等事業再構築補助金（令和3年度補正予算額：6,123億円の内数）＝業態転換の実現に向けて必要となる設備導入等を補助（上限：中小1億円・中堅1.5億円）

○多様な技術のイノベーションの促進