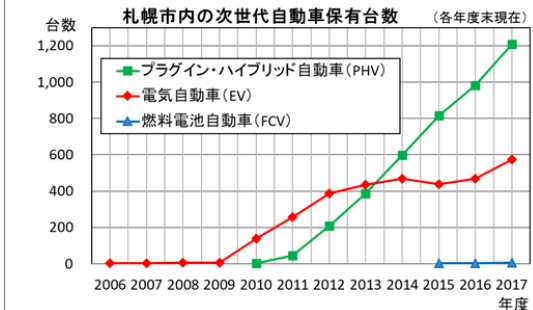
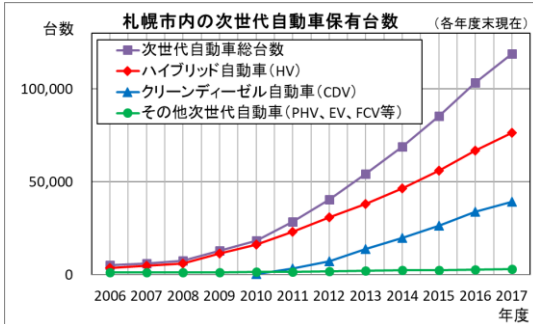


## 運輸部門の2050年を見据えた取組について

## 1 現在の札幌市内次世代自動車の普及状況

- 市内自動車総台数に占める**次世代自動車台数の割合は約11%**（2017年度末現在）
- ハイブリッド自動車（HV）とクリーンディーゼル自動車（CDV）の台数が大きく増加している。
- プラグインハイブリッド（PHV）台数は増加傾向だが、**電気自動車（EV）と燃料電池自動車（FCV）は普及の途上にある。**

	2017年
市内自動車総台数（台）	1,036,525
市内次世代自動車総台数（台）	118,817
燃料電池自動車（FCV）	0.00%
電気自動車（EV）	0.06%
プラグインハイブリッド自動車（PHV）	0.12%
ハイブリッド自動車（HV）	7.36%
クリーンディーゼル車（CDV）	3.80%
天然ガス自動車（NGV）	0.11%
ディーゼル自動車（D）	88.55%
ガソリン自動車（G）	



## ① 国内外の次世代自動車の普及目標

## 【日本】

- 日本再興戦略改訂2014
  - ⇒2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5~7割とする
    - （※2017年国内総自動車台数：81,260,206台）
- 自動車新時代戦略会議中間整理
  - ⇒2050年までに乗用車の電動車比率は100を想定
- 【海外】
- イギリス⇒2040年までにガソリン・ディーゼル車の新車販売終了
- フランス⇒2040年までに温室効果ガスを排出する車の販売終了
- 中国 ⇒2020年までにEV500万台導入
- インド ⇒2030年までに全ての販売車両をEVに

## ② 各メーカーの電動車投入計画

## 【国内メーカー】

- トヨタ…2030年にEV・FCVを100万台以上に
- ホンダ…2030年に四輪車世界販売台数の3分の2を電動車に
- 【海外メーカー】
- 欧米系メーカーの多くが、2022~2025年までの電動車モデルラインナップ計画を発表
- 中国資本系メーカーは意欲的な電動車投入計画を発表、ベンチャーや異業種も積極的に参入。

## ③ FCV（水素）関連の国内動向

- 2020年に水素ステーション建設コスト半減、2020年代後半までに水素ステーション事業の自立化。（収益性向上によりガソリンスタンドを代替）

※出典：H29.12経産省「水素基本戦略」

## ④ 導入に係る現在の課題

- ・FCV…水素ステーションが少ない（現在市内1か所）  
水素の貯蔵や搬送に高いコストがかかる
- ・EV …航続距離が短い

## 2 2050年の札幌市内次世代自動車の普及目標

## ○乗用車は全てEV、FCVへ乗換

⇒2050年はエネルギー消費量のうち8割を再生可能エネルギーでまかなっている※ため、再生エネルギー由来の電気、水素を使用（※第2次環境基本計画による）

## ○大型車は全てPHVへ乗換

⇒再生可能エネルギー由来の電気を使用  
⇒乗換大型貨物車等は、重量が重く走行距離が長いことから、現状では電動車は不向きであり、普及しにくいと仮定

○市内自動車総台数は人口減少等に伴い、現在の約104万台から約80万台に減少する想定。

	2050年
市内自動車総台数（台）	803,344
燃料電池自動車（FCV）	74%
電気自動車（EV）	26%
プラグインハイブリッド自動車（PHV）	0%
その他次世代自動車（HV、CDV、NGV）	0%
ディーゼル自動車（D）、ガソリン自動車（G）	0%

※温室効果ガス排出量の観点では、EVとFCVの削減効果は同等である（水素は水の電気分解によって生成を仮定）ため、その区別はしないこととしている

- 上記普及目標を達成できた場合、運輸部門の温室効果ガスは1990年比で**約86%**の削減が可能。
- PHVのガソリン燃焼とEV等の充電に使用する電力分による排出が残っている状況。
- より削減効果の高い次世代自動車への乗換と再生エネルギーの更なる導入が必要不可欠。

