



5 自動車・蓄電池産業

主な今後の取組

- 電動化目標を設定する。
 - － 乗用車は、2035年までに、新車販売で電動車100%を実現。
 - － 商用車は、小型の車については、新車販売で、2030年までに電動車20～30%、2040年までに電動車・脱炭素燃料車100%を目指す。大型の車については、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、2030年までに2040年の電動車の普及目標を設定。
- 蓄電池目標を設定する。
 - － 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。
 - － 家庭用、業務・産業用蓄電池の合計で、2030年までの累積導入量約24GWhを目指す。
- 充電・充てんインフラ目標を設定する。
 - － 公共用の急速充電器 3 万基を含む充電インフラ15万基を設置し、2030年までにガソリン車並みの利便性を実現。
 - － 2030年までに1,000基程度の水素ステーションを最適配置で整備。
- 電動化推進に向けて、施策パッケージを展開する。
 - － 例：燃費規制の活用、公用車・社用車の電動化促進、導入支援や買換え促進、蓄電池等の大規模投資促進、充電・充てんインフラの導入拡大、サプライチェーン・バリューチェーン強化、蓄電池のライフサイクルでのCO₂排出見える化の検討、燃料電池自動車における道路運送車両法と高圧ガス保安法の関連規制の一元化 等

2050年における国民生活のメリット

- 移動の安全性・利便性が向上する。
 - － 事故・移動弱者・交通渋滞ゼロに向けて、安全運転支援・自動走行技術の普及・高度化や高度なデジタル・通信技術を活用。
- 移動時間の活用を革新する。
 - － 車内が「動く居住・サービス空間」となり、車内空間や移動時間の有効活用に加えて、移動せずに様々なサービスを楽しむことが可能に。
- 「動く蓄電池」を社会実装する。
 - － 電動車を蓄電池として活用することにより、平時にはスマートシティを高度化し、災害時にはレジリエンスを向上。2