

G7における大臣会合等の概要 (自動車関係)

経済産業省

製造産業局

自動車課

G7気候・エネルギー・環境大臣会合コミュニケ（パラ79：道路部門）の概要

1. 2030年までの高度に脱炭素化された道路部門へのコミット、新車販売の15倍超である保有車両からの排出削減の重要性、この目標のために各国が採る多様な道筋 等を認識
2. 2050年までに道路部門でネットゼロ排出を達成する目標にコミットし、今後10年間に排出ゼロ交通（例：排出ゼロ車両や関連するインフラ、持続可能なカーボンニュートラル燃料）への移行が不可欠であることを強調。
3. 各国は、取組が気温上昇を1.5℃に抑えることを射程に入れ続けるために必要な軌跡に沿っていること及び環境及び気候十全性と整合的であることを確保するために政策や投資を追求することにコミット。
4. この文脈で、2035年までに小型車の新車販売の100%もしくは大半を排出ゼロ車両にすること、2035年までに乗用車の新車販売の100%を電動車とすること、関連するインフラ及び持続可能なバイオ燃料や合成燃料を含む持続可能なカーボンニュートラル燃料を促進することを目的とする国内政策を含め、脱炭素化するために採る様々な行動を強調。
5. 我々は、これらの政策が、2030年までにグローバルに販売されるゼロ排出の小型車のシェアが50%以上へ進展していくことを含め、2030年までに高度に脱炭素化された道路部門への貢献をもたらす可能性に留意。
6. ネットゼロ達成への中間点として2035年までにG7の保有車両からのCO2排出を少なくとも2000年比で共同で50%削減する可能性、保有車両からの排出削減の進捗を年単位で追跡することに留意する。
7. バッテリーのライフサイクル全体でのGHG排出量ルールの国際調和、バッテリー原材料のサプライチェーンの追跡可能性・持続可能性を確保する方法、バッテリーリサイクルを支援する方法を模索
8. 水素の利用や燃料の脱炭素化に向けて、我々は、燃料電池車やプラグインハイブリッド車、バイオ燃料や合成燃料を含む低炭素・持続可能なカーボンニュートラル燃料などの技術開発を評価する。
9. モーダルシフトの促進、産業基盤の移行支援、研究への意欲的な投資、持続可能なモビリティのために必要な技術開発・スケールアップへのコミット。

G7気候・エネルギー・環境大臣会合コミュニケ（パラ79：道路部門）①

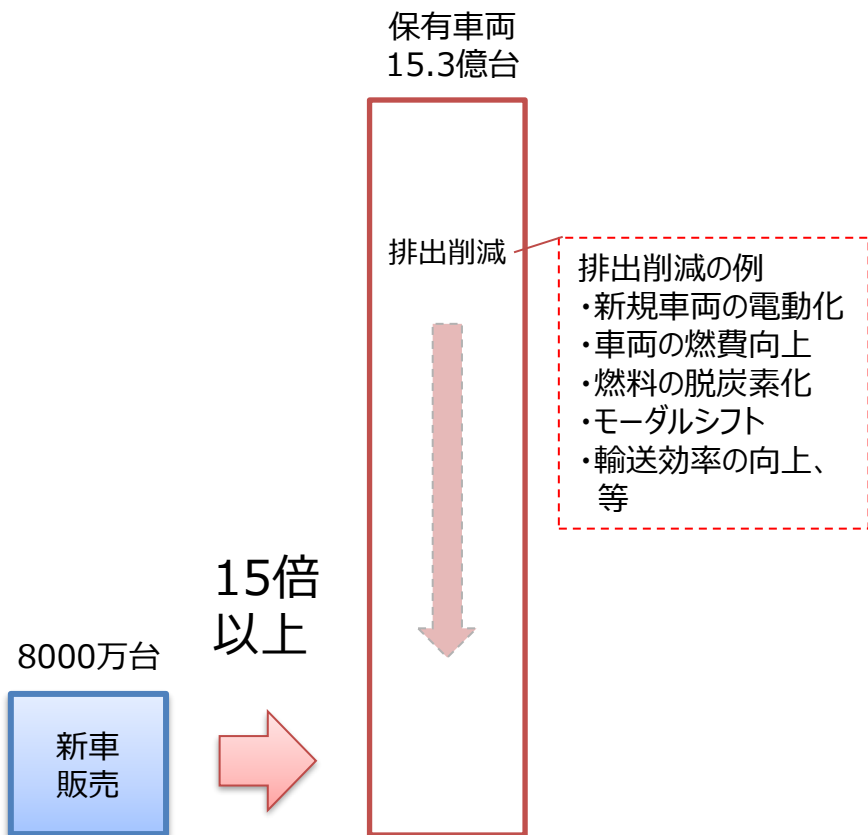
合意文	和訳
79. Road sector ①We reaffirm our commitment to a highly decarbonized road sector by 2030. ②Noting that the global vehicle stock is over 15 times more than the new sales vehicles, we recognize the critical importance of swiftly and substantially reducing GHG emissions from the global fleet. ③We recognize the range of pathways that G7 and beyond-G7 members are adopting to approach this goal. ④We are committed to the goal of achieving net zero emissions in the road sector by 2050, and underline that a transition over the coming decade to infrastructure and a vehicle fleet that supports zero emissions transport (e.g. ZEV and associated infrastructure, and sustainable carbon-neutral fuels) is critical. ⑤ While we are pursuing various pathways to achieve this transition, each of us is committed to pursuing policies and investments to ensure that our efforts to decarbonize our vehicle fleet are in line with trajectories required for keeping a limit of 1.5 C degree rise within reach and are consistent with environmental and climate integrity. ⑥In this context, we highlight the various actions that each of us is taking to decarbonize our vehicle fleet, including such domestic policies that are designed to achieve 100 percent or the overwhelming penetration of sales of LDV as ZEV by 2035 and beyond; to achieve 100 percent electrified vehicles in new passenger car sales by 2035; to promote associated infrastructure and sustainable carbon-neutral fuels including sustainable bio- and synthetic fuels. ⑦ We note the opportunities that these policies offer to contribute to a highly decarbonized road sector, including progressing towards a share of over 50% of zero-emission LDVs sold globally by 2030.	79. 道路部門 ①我々は、2030年までの<u>高度に脱炭素化された道路部門へのコミット</u>を再確認する。 ②世界全体での<u>保有車両が新車販売の15倍超</u>であることに留意し、世界全体の<u>保有車両からの迅速かつ相当な温室効果ガス排出削減が極めて重要</u>であることを認識する。 ③我々は、この目標のためにG7及びG7以外の<u>メンバーが採る多様な道筋を認識</u>する。 ④我々は、<u>2050年までに道路部門でネット・ゼロ排出を達成する目標にコミット</u>し、今後10年間にわたって、排出ゼロ交通を支えるインフラや車両、例えば排出ゼロ車両や関連するインフラ、持続可能なカーボンニュートラル燃料などを支えるインフラや保有車両に移行することが不可欠であることを強調する。 ⑤我々は、この移行を達成するために多様な道筋を追求しているが、各国は、保有車両を脱炭素化する取組が<u>気温上昇を1.5℃に抑えることを射程に入れ続けるために必要な軌跡に沿っていること</u>及び環境及び気候十全性と整合的であることを確保するために政策や投資を追求することにコミットする。 ⑥この文脈で、<u>2035年までまたは2035年以降に小型車の新車販売の100%もしくは大宗を排出ゼロ車両にすることや2035年までに乗用車の新車販売の100%を電動車とすること、関連するインフラ及び持続可能なバイオ燃料や合成燃料を含む持続可能なカーボンニュートラル燃料を促進すること</u>を目的とする国内政策を含め、我々のそれぞれが保有車両を脱炭素化するために採る<u>様々な行動を強調</u>する。 ⑦我々は、これらの政策が、<u>2030年までにグローバルに販売されるゼロ排出の小型車のシェアが50%以上へ進展していくこと</u>を含め、2030年までに高度に脱炭素化された道路部門への<u>貢献をもたらすという機会に留意</u>する。

G7気候・エネルギー・環境大臣会合コミュニケ（パラ79：道路部門） ②

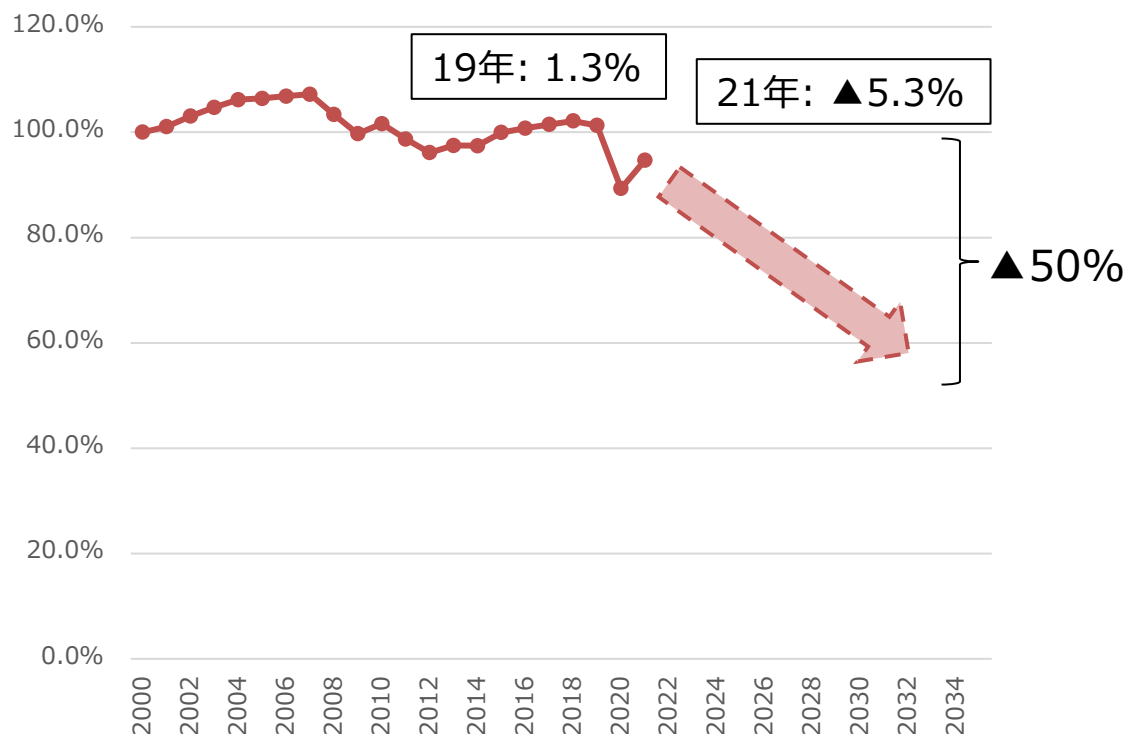
合意文	和訳
⑧Noting the findings of Energy Technology Perspective 2023 by IEA on effectively reduced emissions through holistic policies since 2000, we note the opportunity to collectively reduce by at least 50 percent, CO2 emissions from G7 vehicle stock by 2035 or earlier relative to the level in 2000 as a halfway point to achieving net zero; and to track the progress on our efforts and emission reductions from vehicle stock as well as the penetration of ZEVs, charging infrastructure, and sustainable carbon-neutral fuels on a yearly basis. ⑨Towards the decarbonization along the life cycle of vehicles, we will work with an aim for harmonization of rules related to a framework of life cycle GHG emission and will explore harmonized methods to ensure that battery materials supply chains are traceable, sustainable and support battery recycling; ⑩Towards the utilization of hydrogen and the decarbonization of fuels, we will assess developments in technologies such as FCEVs, PHEVs, low carbon and sustainable carbon-neutral fuels including biofuels and synthetic fuels; ⑪ Furthermore, we commit to promote a modal shift to sustainable transport mobility and support the transition of our industrial bases and to provide ambitious investment to research, and to further develop and scale up the technologies needed to support a rapidly growing global market for sustainable mobility; ⑫Building on these actions and respective situation, we will contribute to rapid and steady GHG reduction beyond-G7 members.	⑧2000年以降の全体的な政策を通じて効果的に削減した排出に関するIEAのETP2023の調査結果に留意し、ネット・ゼロ達成への中間点として<u>2035年までにG7の保有車両からのCO2排出を少なくとも2000年比で共同で50%削減する可能性に留意し、我々の取組及び、ZEVや充電インフラ、持続可能なカーボンニュートラル燃料の普及だけではなく保有車両からの排出削減の進捗を年単位で追跡することに留意する。</u> ⑨自動車のライフサイクルに沿った脱炭素化に向けて、我々は、<u>バッテリーのライフサイクル全体でのGHG排出量の枠組みに関するルールの調和に向けて取り組み、バッテリー原材料のサプライチェーンの追跡可能性、持続可能性を確保するため及びバッテリーリサイクルを支援するための調和された方法を模索する。</u> ⑩<u>水素の利用や燃料の脱炭素化</u>に向けて、我々は、<u>燃料電池車やプラグインハイブリッド車、バイオ燃料や合成燃料を含む低炭素・持続可能なカーボンニュートラル燃料などの技術開発を評価する。</u> ⑪さらに、我々は、持続可能なモビリティのためのモーダルシフトを促進し、産業基盤の移行を支援し、<u>研究への意欲的な投資</u>を行い、急速に成長する持続可能なモビリティの世界市場を支えるために<u>必要な技術をさらに開発しスケールアップすることにコミット</u>する。 ⑫これらの行動とそれぞれの状況を踏まえ、G7以外のメンバーも含めた迅速かつ着実なGHG削減に貢献する。

(参考) ストックについて

○ストックと新車販売 (グローバル)



○G7全体のCO2排出量の推移



出典：日本自動車工業会の「日本の自動車工業2022」を基に経産省作成

出典：G7事務方会合でのIEA提供データを元に経産省でグラフを作成

(参考) 各国の電動化等の目標

	市場規模 (2022年)	電動化等の目標
 英国	190万台	<u>2035年販売目標 EV・FCV : 100%</u>
 EU	1,093万台	<u>2035年以降、テールパイプベースでCO2排出100%減</u> <u>(≒ EV・FCV : 100%) (※)</u> (※) 合成燃料のみで走行する内燃機関を搭載する車についても 一定条件下で新車販売を認める方向で検討が進む
 カナダ	148万台	<u>2035年販売目標 EV・PHV・FCV : 100%</u>
 米国	1,438万台	<u>2030年販売目標 EV・PHV・FCV : 50%</u>
 日本	420万台	<u>2035年販売目標 電動車 (EV・PHV・FCV・HEV) : 100%</u>
 中国	2,686万台	<u>2025年販売目標 EV・PHV・FCV : 20%</u> <u>2035年販売目標 (※) EV・PHV・FCV : 50%、HEV : 50%</u> (※) 自動車エンジニア学会発表

合意文	和訳
We recognise the importance of innovation in driving deep decarbonisation. We commit to a highly decarbonised road sector by 2030 including by, in this decade, significantly increasing the sales, share and uptake of zero emission light duty vehicles, including zero emission public transport and public vehicle fleets. We recognise the range of pathways that we are adopting to approach this goal. We commit to support a Paris-compatible global goal on net-zero emissions from international aviation no later than 2050, to strengthen global efforts to achieve net-zero emissions from international shipping by 2050 at the latest. We will continue to be mindful with regards to our long-term drive towards alternative fuels for transport, to our objectives on climate and biodiversity and food security.	我々は、高度な脱炭素化を推進する上でのイノベーションの重要性を認識する。我々は、この10年間に、排出ゼロの公共交通機関及び公用車を含む小型車の排出ゼロ車両の販売、割合、及び導入を相当に増加させることを含め、2030年までに高度に脱炭素化された道路部門にコミットする。我々はこの目標のためにG7メンバーがとる多様な道筋を認識する。我々は、遅くとも2050年までの国際航空からのネット・ゼロ排出に関するパリ協定に整合的な世界全体の目標を支持し、遅くとも2050年までに国際海運からのネット・ゼロ排出を実現するための世界的な取組を強化することにコミットする。我々は、交通用代替燃料の長期的な推進にあたっては、気候、生物多様性、食料安全保障に関する我々の目標に引き続き留意する。

合意文	和訳
78. Road sector: We acknowledge that the transport sector accounts for approximately one quarter of global energy-related CO2 emissions. We emphasise that keeping a limit of 1.5 °C temperature rise within reach is only possible through a swift and substantial reduction of greenhouse gas emissions from the transport sector by a massive uptake of electrification technology and deep cuts in emissions in the 2020s, facilitated by an overall transformation of the sector. We note AR 6 Working Group III Report and its findings on decarbonising the transport sector, which states that, electric vehicles powered by low emissions electricity offer the largest decarbonisation potential for land-based transport, on a life cycle basis. The IPCC report further states, that sustainable biofuels can offer additional mitigation benefits in land-based transport in the short and medium term and that sustainable biofuels, low emissions hydrogen, and derivatives (including synthetic fuels) can support mitigation of CO2 emissions from shipping, aviation, and heavy-duty land transport but require production process improvements and cost reductions. Working towards a zero emission road sector as a critical component of keeping 1.5°C within reach, we commit to a highly decarbonised road sector by 2030 including by, in this decade: significantly increasing the sale, share and uptake of zero emission light duty vehicles, including zero-emission public transport and public vehicle fleets; accelerating the transition away from new sales of diesel and petrol cars; substantially reducing emissions from medium and heavy duty vehicles; investing significantly in charging and refueling infrastructure; promoting innovation; and supporting sustainable and safe battery recycling. We recognise the range of pathways that Members are adopting to approach these goals. We note the commitments made by those who signed the COP26 declaration on “Accelerating the transition to zero emission cars and vans”. We welcome and support the Zero Emission Vehicle Transition Council and will work with other global partners to accelerate the deployment of zero emission vehicles for passengers and freight including exploring ways to support developing countries in making the transition. We further commit to supporting our industries and citizens with this transition in an equitable and inclusive way. We commit to ambitious action to promote sustainability and decarbonisation along the life cycle of vehicles.	78. 道路部門 我々は、運輸部門は世界のエネルギー関連CO2排出量の約四分の一を占めることを認識する。 我々は、気温上昇を最大1.5℃に抑えることを射程に入れ続けることは、2020年代に電動化技術の大規模な導入や排出量の大幅な削減により、運輸部門からの温室効果ガスの迅速かつ相当な削減を通じてのみ可能であり、運輸部門の全体的な転換により促進されることを強調する。我々は、IPCC第6次評価報告書（AR6）WG3報告書及びその中での運輸部門の脱炭素化に関する調査結果において、低排出電力を動力源とする電気自動車は、陸上輸送について、ライフサイクルベースで最大の脱炭素化ポテンシャルを提供しうることが記載されていることに留意する。また、IPCC報告書には、持続可能なバイオ燃料は、陸上輸送において、短期・中期的にさらなる緩和効果をもたらしうること、及び、持続可能なバイオ燃料、低排出の水素とその派生物質（合成燃料を含む）は、海上輸送、航空輸送、及び重量物の陸上輸送由来のCO2排出の緩和を支えるが、生産プロセスの改善とコスト削減を必要とすることが記載されている。 我々は、1.5度を射程に入れるための重要な(critical)要素として排出ゼロ道路部門に向けて取り組みつつ、この10年間に、 • 排出ゼロの公共交通機関及び公用車を含む小型車の排出ゼロ車両の販売、割合、及び導入を相当に(significantly)増加させること、 • ディーゼル車やガソリン車の新規販売からの移行を加速させること、 • 中型・大型車からの排出を相当に(substantially)削減すること、 • 充電及び充填インフラに相当に(significantly)投資すること、 • イノベーションを促進すること、そして • 持続可能で安全なバッテリーリサイクルを支援すること を含め、2030年までに高度に(highly)脱炭素化された道路部門にコミットする。我々は、これらの目標のためにG7メンバーが採る多様な道筋(range of pathways)を認識する。 我々は、排出ゼロ乗用車及びバンへの移行の加速化に関するCOP26宣言の署名国によるコミットメントに留意する。 我々は、ゼロエミッションビークル移行協議会を歓迎・支援し、途上国の移行支援方法の検討を含め、旅客及び貨物用の排出ゼロ車両の展開を加速するために、他のグローバルパートナーと協力する。 我々は、さらに、我々の産業と市民が公平かつ包摂的な方法で移行することを支援することにコミットする。我々は、自動車のライフサイクルに沿った持続可能性と脱炭素化を促進する野心的な行動にコミットする。

（参考）西村経産大臣と独・ヴィッシング・デジタル交通大臣とのバイ会談

- 4/28、群馬で開催された、G7デジタル大臣会合に併せ、西村経済産業大臣とドイツのヴィッシング・デジタル・交通大臣との会談を行い、（デジタル関連のトピックのほか、）**e-fuel**についても意見交換。
- 自動車分野の脱炭素化に向けてe-fuelに関する意見交換をするとともに、**日独で連携して世界の議論を積極的にリードすること、そのための事務的な会合を5月末にも開始**することで合意。

【西村大臣の冒頭発言（抜粋）】

- e-fuelについては、ヴィッシング大臣は世界的に著名な大臣。貴大臣のリーダーシップにより、欧州において、e-fuelを活用した内燃機関車の新規登録の道が開かれた。
- 自動車分野のカーボンニュートラルという人類共通の課題の解決に向け、**技術中立性が重要という方向性に賛同**。e-fuelは日本のカーボンニュートラルの切り札の1つ。エネルギー大臣会合でも確認し、コミュニケに盛り込んだ。

【ヴィッシング大臣の冒頭発言（抜粋）】

- 日本に来る度に、**日本とドイツが非常に似通った立場におり、同じ課題を持っている**と感じる。産業政策、また交通分野においても共通の課題があると認識。
- E-fuelについては、この間EUと激しく議論し、成果を勝ち取ったところ。

