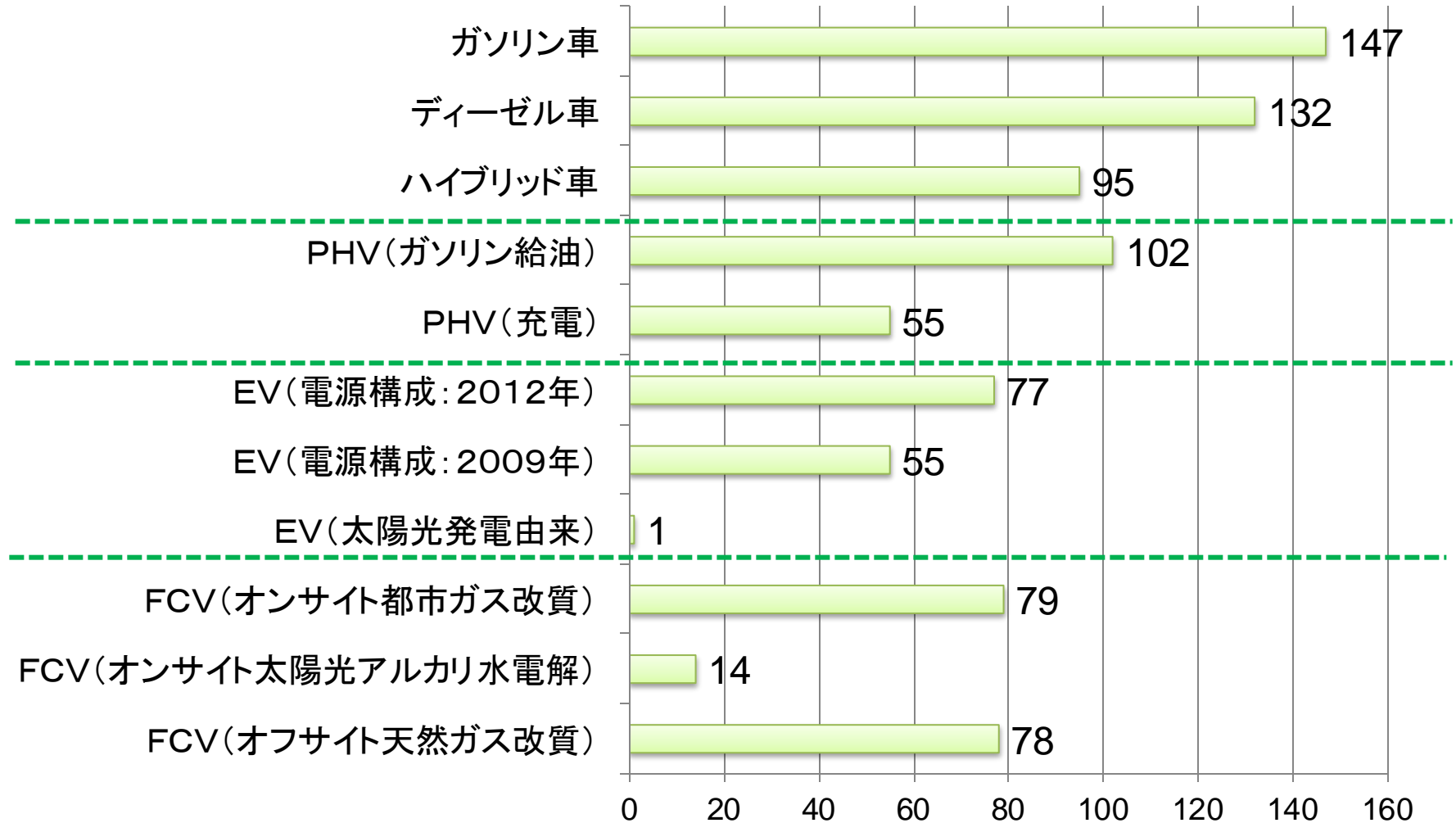


次世代自動車を推進する背景

CO2排出量(Well to Wheel JC08モード)

(g-CO2/km)



出典 : 「総合効率とGHG 排出の分析報告書」
(財団法人 日本自動車研究所、平成23年3月)

次世代自動車の政策上の位置づけ

1. 「日本再興戦略」(平成25年6月14日)

(電気自動車)

充電インフラの整備を促すことに加えて、量産効果創出と価格低減促進のための車両購入補助や、航続距離延長や低コスト化のための研究開発支援などを行う。

2. 「日本再興戦略」改訂2014(平成26年6月24日)

(次世代自動車)

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割とすることを目指す。

	2015年(実績)	2030年
従来車	73.5%	30～50%
次世代自動車	26.5%	50～70%
ハイブリッド自動車	22.2%	30～40%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド自動車	0.27% 0.34%	20～30%
燃料電池自動車	0.01%	～3%
クリーンディーゼル自動車	3.6%	5～10%

※乗用車販売台数＝約422万台(2015年)

(出典:「自動車産業戦略2014」経済産業省)

EV・PHVの普及状況(国内)

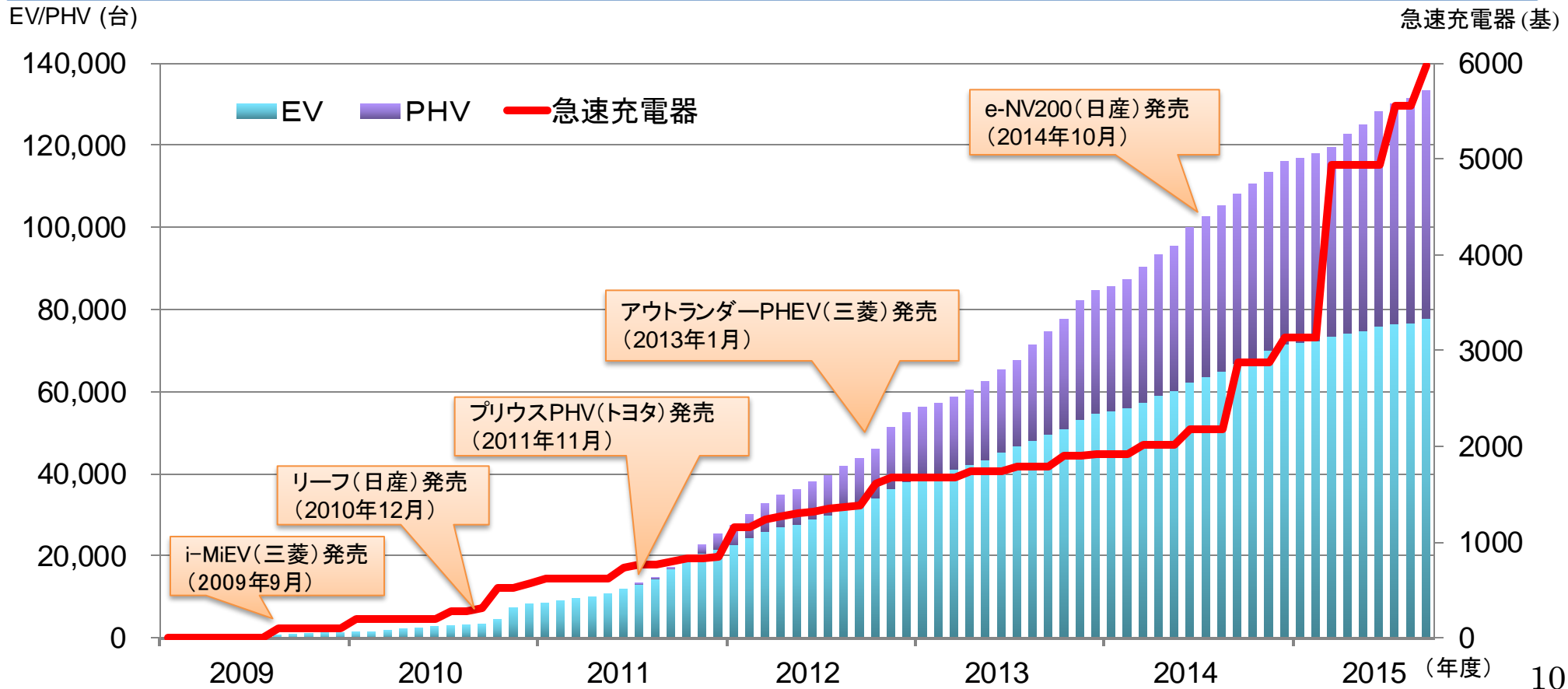
①車両普及の状況

➤ 現在のEV・PHVの普及台数は約12万台(世界第3位)。

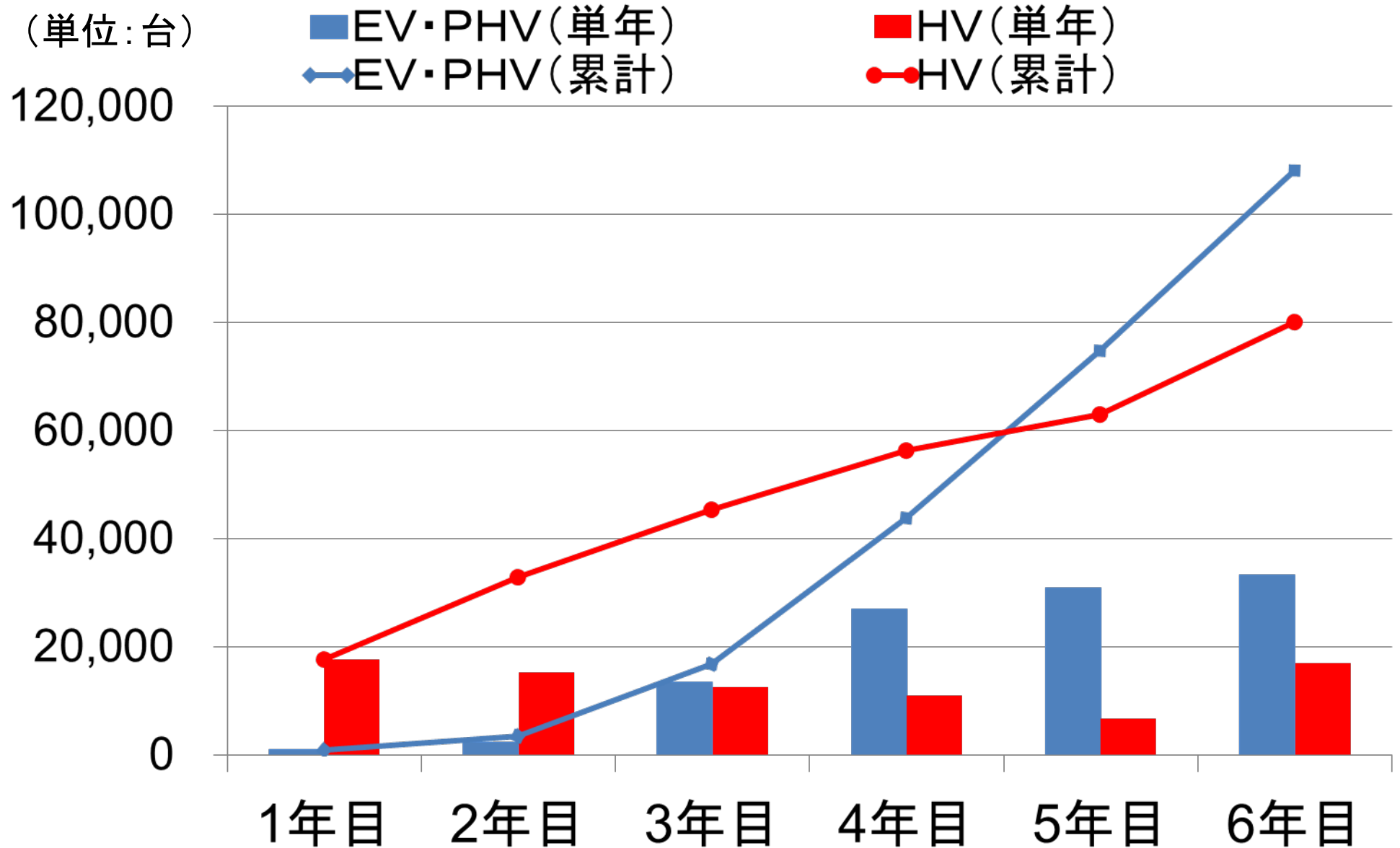
②充電インフラの状況(設置基数、場所等)

➤ 6,000基近い急速充電器が公共用として設置されており(2015年12月末時点)、本年度末には、7,000基程度に到達する見込み。

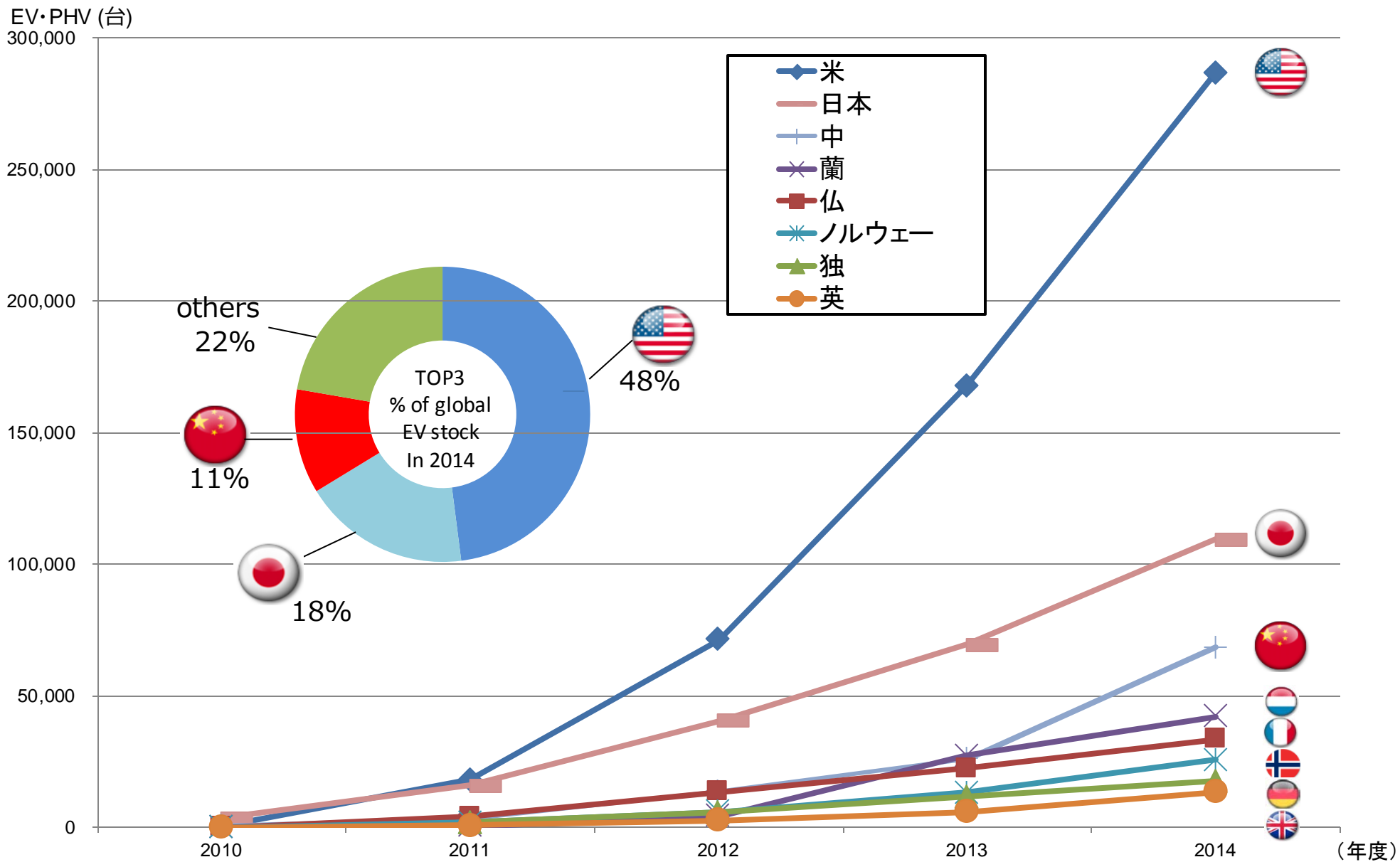
➤ 普通充電器は、約1.4万基(出荷ベース:2015年6月末時点)。



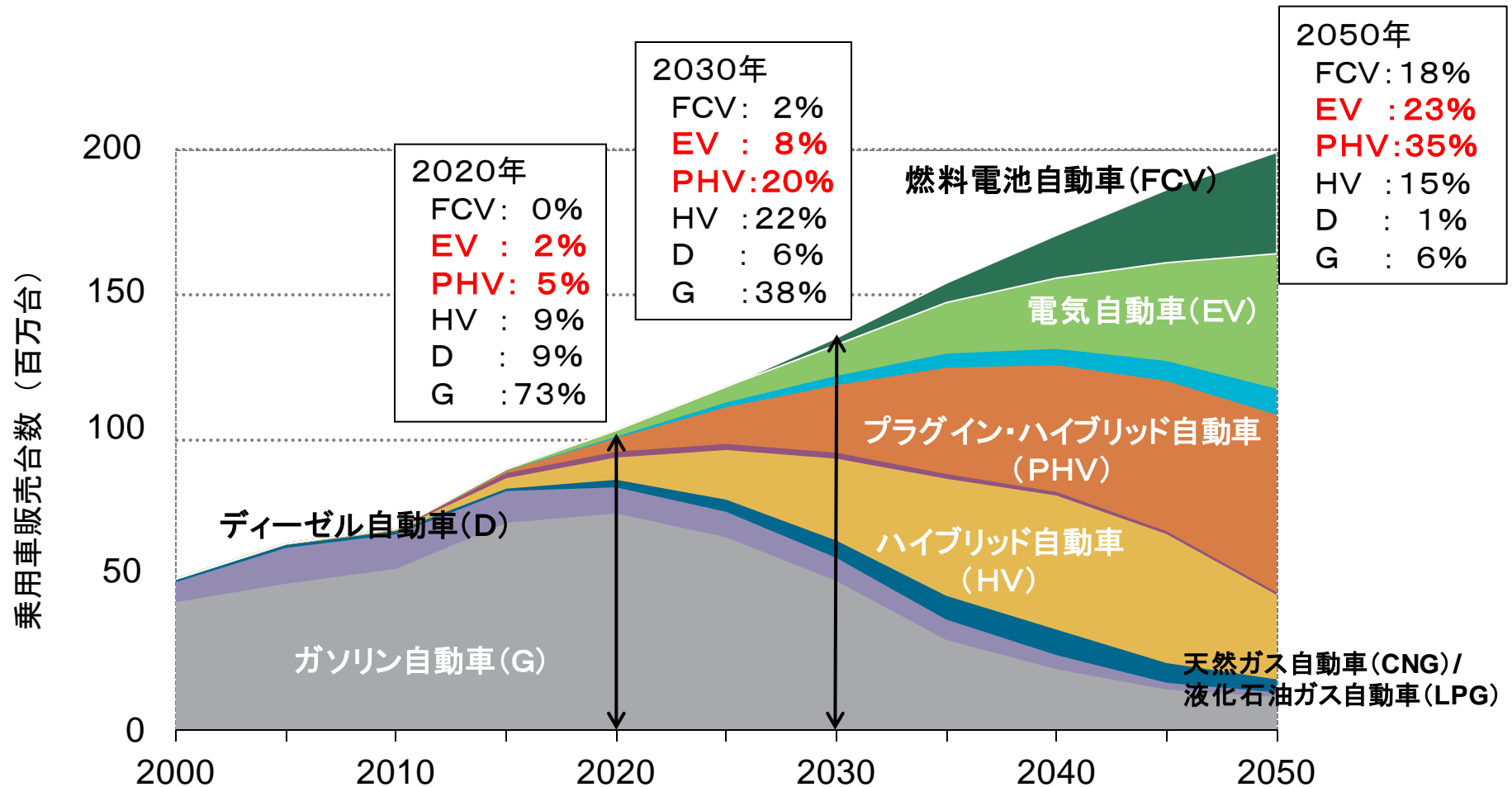
EV・PHVとHVの販売台数推移(販売開始後6年間)



EV・PHVの普及状況（世界）



車種別販売台数(世界)の将来予測



IEA / ETP (Energy Technology Perspectives) 2012

消費者意識調査

消費者意識調査（EVの購入を検討する際、気になる点は？）

① 価格

② 航続距離

③ 充電インフラ
整備

製品に対して価格が高い

50%

走行距離が短い

13%

充電インフラが
十分でない

10%

(その他の回答例)

充電に要する時間が長い (6%)

走行性能に問題がありそう (4%)

製品として魅力を感じない (5%) 等

6%以下

0 10 20 30 40 50 (%)

(デロイト・トーマツ株式会社「2015年次世代車に関する消費者意識調査結果」を基に作成)

電気自動車のランニングコスト(試算)

◆1ヶ月に1,000km走行した際のランニングコスト(燃料費)の差

○ガソリン車の場合

走行距離		燃費		ガソリン代		月当たりのコスト
1,000km/月	÷	18km (※1)	×	115.9円/L (※2)	=	6,439円

○EV・PHVの場合

走行距離		電費		電力代		月当たりのコスト
1,000km/月	÷	6km/kWh (※3)	×	12.16円/kWh (※4)	=	2,027円

コストメリット(月額) →

≒4,412円お得

※1 JC08の数値(日産ティーダ)を適用

※2 石油情報センターのレギュラーガソリン全国平均値を適用(平成28年1月25日時点)

※3 現在の電気自動車の公式値を適用(PHVの場合はすべてEV走行した場合で算出)

※4 電力契約は、東京電力「おトクなナイト8」と契約の午後11時～午前7時までの電気料金をもとに試算(平成28年1月25日現在)

電気自動車が社会インフラの一部として機能

- 先の震災では、ガソリン供給よりも、電気供給の復旧が早かった。
- 非常時には、電気自動車が物資輸送や連絡に重要な役割を担った。
- そうした活用の為にも、電気自動車の普及と充電器の設置が重要。

東日本大震災(2011.3.11)でのライフライン復旧状況

復旧の早い電気供給

