

ディーゼル乗用車の普及促進(ディーゼルシフト)について

1. ディーゼル乗用車の現状

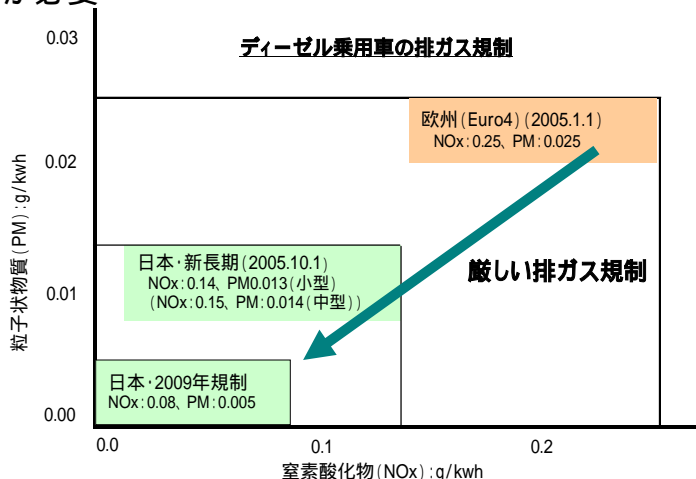
特徴 メリット：ガソリン車比2～3割程度優れた燃費性能を持っており、CO₂排出量が少ない
(運輸部門におけるCO₂対策として極めて有効)
デメリット：排ガス対策(特にNO_x)が必要

現状(2002年)

	日本	欧州
ディーゼルの 新車登録台数比率	0.1%	44%

わが国における普及の阻害要因

欧州に比べて厳しい排ガス規制
車両価格が高い
イメージ悪(誤認)
例:東京都ディーゼル車NO_x作戦



2. ディーゼルシフトによるCO₂削減効果

運輸部門におけるCO₂対策の効果
(ディーゼル乗用車保有比率が10%アップした場合)

200万t-CO₂/年
(日本自動車研究所試算)

製油所(産業部門)におけるCO₂対策の効果
(軽油需要の10%(400万KL)分がガソリンから
軽油へシフトした場合)

170万t-CO₂/年
(石油連盟試算)

大きなCO₂
削減効果
が達成できる

3. ディーゼルシフトに向けた石油業界の考え方

今後の排ガス対策のあり方について

サルファーフリー軽油の供給開始(2005年1月)により、いち早く2009年規制に向けた高性能な排ガス処理装置の導入が可能となったことから、自動車メーカーも排ガス処理技術の向上に向けた一層の取組みを期待する。

また、ディーゼル乗用車の普及には今後の排ガス規制が大きなポイントであることから、欧州の実情を参考にしながら、「CO₂対策」と「排ガス対策」がバランスされるように配慮すべきである。

政府による優遇措置の必要性について

走行距離が長いこと等燃費メリットが生じやすい地域やユーザーに対して政府の優遇措置を導入すべき。

不正軽油の撲滅に向けた取り組みについて

A重油等を混和した硫黄分が高いなど不正軽油の撲滅。

参考:「京都議定書目標達成計画」上のディーゼル乗用車に関する取り扱い

「...将来、ガソリン乗用車と遜色のない排出ガス性能を有するクリーンなディーゼル乗用車が開発される場合に、その普及について検討する」とされた。