

## 中国・インド・ASEAN における運輸需要の見通し

新エネルギー・国際協力支援ユニット 新エネルギーグループ

(兼) 計量分析ユニット 需給分析・予測グループ 柴田 善朗

計量分析ユニット 需給分析・予測グループ 呂 正

### サマリー

新興国においては、モータリゼーションの進展を背景に石油需要及び CO<sub>2</sub> 排出量の増加が見込まれる中、対応策として自動車燃費向上、燃料の多様化、交通流対策やエコドライブなどの統合対策が議論されている。これらの施策の評価には費用対効果を考慮した長期的な視点が必要である。

本稿では、別途、施策評価分析に活用する CEAMAT (Cost and Effectiveness Assessment Model for Automobile Technologies) モデルへの入力条件として、乗用車需要の増加が予測される中国、インド、ASEAN 地域を対象に、2050 年までの運輸需要 (輸送需要及び自動車保有台数) の予測をおこなった。2050 年における中国、インド、ASEAN の乗用車の旅客需要は 2005 年比でそれぞれ 15 倍、34 倍、6 倍に増加する。トラックの貨物需要はそれぞれ 5 倍、9 倍、4 倍に増加する。これに伴い、2050 年の自動車保有台数 (除二輪) は中国、インドが各々 3.9 億台、ASEAN が 1.9 億台と、それぞれ 2005 年の 12 倍、25 倍、6 倍に増加する。自動車保有率 (人口 1000 人当たりの自動車保有台数) は、中国は 2005 年の 24 台から 2050 年には 275 台、インドは 14 台から 250 台、ASEAN は 65 台から 267 台と、3ヶ国/地域がほぼ同レベルに並ぶ。先進国での現在の 600 台、2050 年の 700 台後半へと比べると、中国、インド、ASEAN では 2050 年以降も普及拡大の余地が大きいと推察される。

このように長期的に予想される自動車保有台数の増大は交通渋滞を引き起こし、自動車の実燃費を悪化させることから更なるエネルギー消費量の増加を招く。したがって、エネルギーセキュリティや地球温暖化の観点から、自動車燃費向上、燃料の多様化のみならず、インフラ整備を中心とした交通流対策やエコドライブなどの統合対策に関する取組みの必要性も浮き彫りになる。これらの対策の効果を定量化するために、日本自動車研究所との共同研究の成果を別の場で公表する予定である。