

## 12. 次世代自動車(HV・PHV・EV・クリーンディーゼル車等)

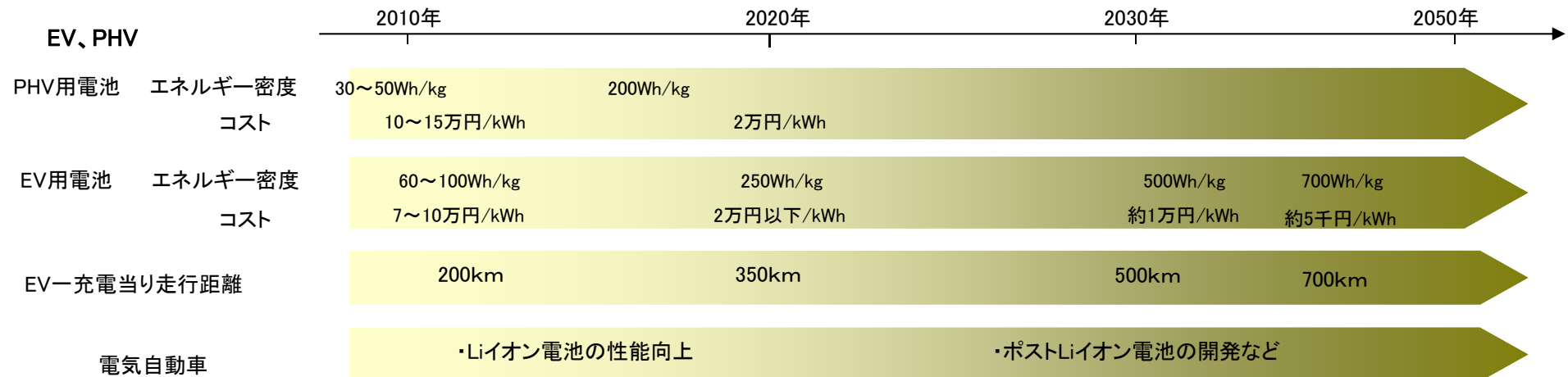
### 技術の概要

- ハイブリッド自動車(HV)は内燃機関とモーターを動力源として備えた自動車。プラグインハイブリッド自動車(PHV)は家庭等で充電した電力によるモーター駆動と内燃機関を併用する自動車。電気自動車(EV)は、内燃機関のかわりに、電池に蓄えた電力を動力源としてモーターで走行する自動車。
- HV、EVは、CO<sub>2</sub>排出量をガソリン車の約1/2~1/3、約1/4※に低減することが可能。特にEVは、再生可能エネルギー等の割合の高い電力を用いることで、発電から走行までのCO<sub>2</sub>排出量を大幅に削減することが可能。
- IEAのEnergy Technology Perspectives 2012では、次世代自動車技術(PHV・EV)の開発・普及により、2050年に世界全体で約17億トンのCO<sub>2</sub>排出削減ポテンシャルがあると試算。  
※「JHFC総合効率検討結果」報告書

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省では、EV・PHVの普及を目指したリチウムイオン電池の更なる高性能化のための技術開発や、ガソリン車並の走行性能を有する本格的電気自動車の実現に向けた革新電池の研究開発、更には、電池の高性能化に重要な役割を果たす材料の共通評価手法の開発を実施している。
- また、レアアースに依存しない革新的な高性能磁石や低エネルギー損失型の軟磁性材料、新規磁石・新規軟磁性材料の性能を最大限に生かした高効率モーターを開発を行う事業を行っている。
- 文部科学省では、ポストリチウムイオン電池の開発を実施しており、材料評価は経済産業省とも連携して行い、2030年代の実用化を目指している。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

- 2011年の世界全体でのHV・PHV・EVの販売台数は約250万台と推計されており、そのほとんどを日米のHVが占めている。EVやPHVは量産車が発売されてから日が浅く、現状での導入量はあまり多くないが、今後導入が進む見込み。
- クリーンディーゼル車はEU域内では既に幅広く導入されており、新車販売台数の約半数がクリーンディーゼル車となっている。

#### 技術開発の動向

- 米国は米国再生・再投資法(ARRA)やエネルギー省(DOE)の助成金を通じて、リチウムイオン電池の開発・実証や、車両シミュレーションソフトの開発、燃料電池のコスト低減と耐久性向上、水素製造技術の確立等の技術開発支援を行っている。またオバマ大

- 統領は2013年の一般教書演説の中で、次世代車の普及台数を2015年までに100万台とするとともに、新たな技術開発ファンドを創設して研究開発を推進すると表明した。
- EUIは、第7次研究開発枠組計画(FP7)を通じてEVや内燃エンジン等の車両の本体技術等に10億ユーロの研究開発資金を提供している。またグリーン・カー・イニシアチブにおいて、2025年頃には革新的な電動車両の商業化を実現するとしている。

#### 我が国の国際競争力

- 我が国はHVの導入・普及に主導的な役割を果たし、日系メーカーが圧倒的なシェアを誇っている。EVやPHVについても日本企業が初の量産車を発売するなど技術的な優位性を保っている。

### 13. 次世代自動車(燃料電池自動車)

#### 技術の概要

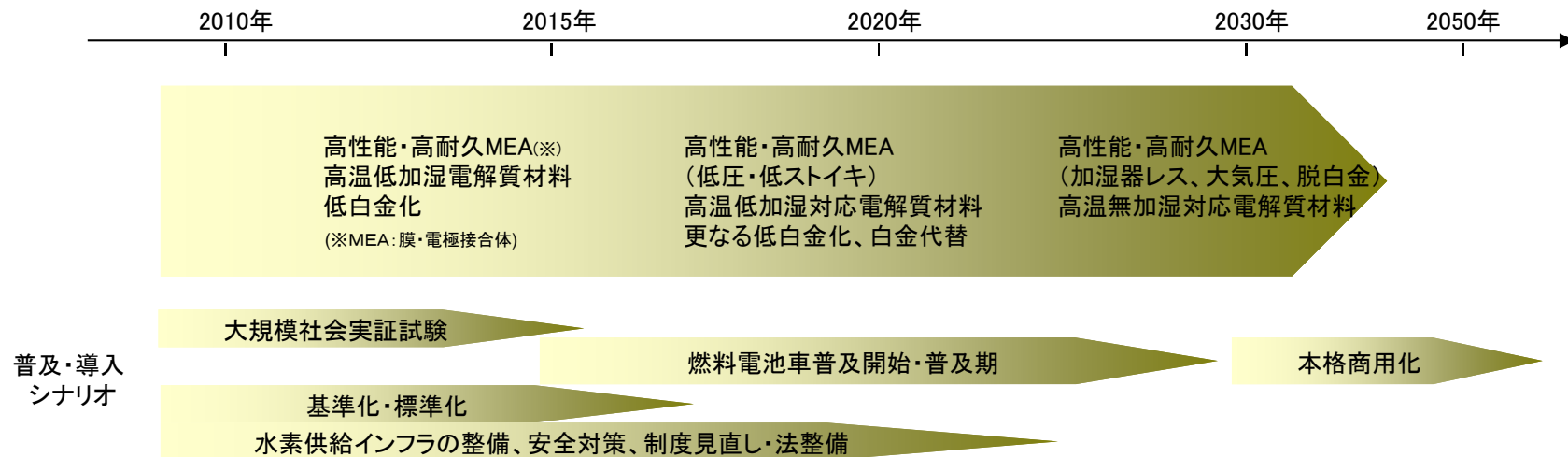
- 燃料である水素と空気中の酸素を反応させて発電した電気を用いて走行する自動車。
- 既存ガソリン車に比べ、CO<sub>2</sub>排出を1/3程度に削減することが可能<sup>※1</sup>。また、水素は原子力・再生可能エネルギーの割合の高い電力を用いること等により、製造工程におけるCO<sub>2</sub>排出量を大幅削減することが可能。
- 高性能燃料電池、高容量水素貯蔵技術及び水素供給インフラの整備が課題。
- IEAのEnergy Technology Perspectives 2012では、燃料電池自動車の開発・普及により、2050年に世界全体で約7億トンのCO<sub>2</sub>排出削減ポテンシャルがあると試算。

※1「JHFC総合効率検討結果」報告書

#### 我が国の技術開発の動向・課題

- 量産車の販売はまだ始まっていないが、一部でリース車や実証用のバスの導入が開始されている。日本国内の主要自動車メーカーと石油・ガス会社等は2011年に共同声明を発表し、2015年よりFCVの量産車の普及ができるよう車両開発や水素充填インフラの整備を進めるとしている。
- 環境省では、小型ソーラー水素ステーションと燃料電池車を組み合わせたCO<sub>2</sub>排出ゼロシステムの開発を実施し、大型路線用燃料電池バスの開発を実施することとしている。
- 基盤技術であり動力源となる固体高分子形燃料電池の低コスト化をはかるために、高温低加湿対応電解質材料、低白金化技術、白金代替触媒材料等の技術開発が重要。

#### 技術ロードマップ



#### 国際動向

##### 普及の現状

- 量産車の販売は国際的にもまだ始まっていない。

##### 技術開発の動向

- 米国は、エネルギー省(DOE)の燃料電池・水素プログラムとして燃料電池の電解質材料の薄膜化、触媒の性能向上や燃料電池スタックの改良等を目的とした研究開発を行っている。またオバマ大統領は2013年の一般教書演説の中で、次世代車の普及台数を2015年までに100万台とするとともに、新たな技術開発ファンドを創設して研究開発を推進すると表明した。
- EUはヨーロッパ共同燃料電池研究計画の中で、大規模な車両や充填設備の実証、バ

- イポーラプレートの開発、充填設備の周辺機器の開発、水素の品質担保といった分野で合計68.5百万ユーロ(2013年度)の開発支援を実施している。

##### 我が国の国際競争力

- 現段階では量産車の発売が行われていないが、その本格普及に向け国内メーカーが開発を進めると同時に、近年では国際的な技術提携による共同開発の例も見られる。

## 14. 航空機・船舶・鉄道（低燃費航空機（低騒音））

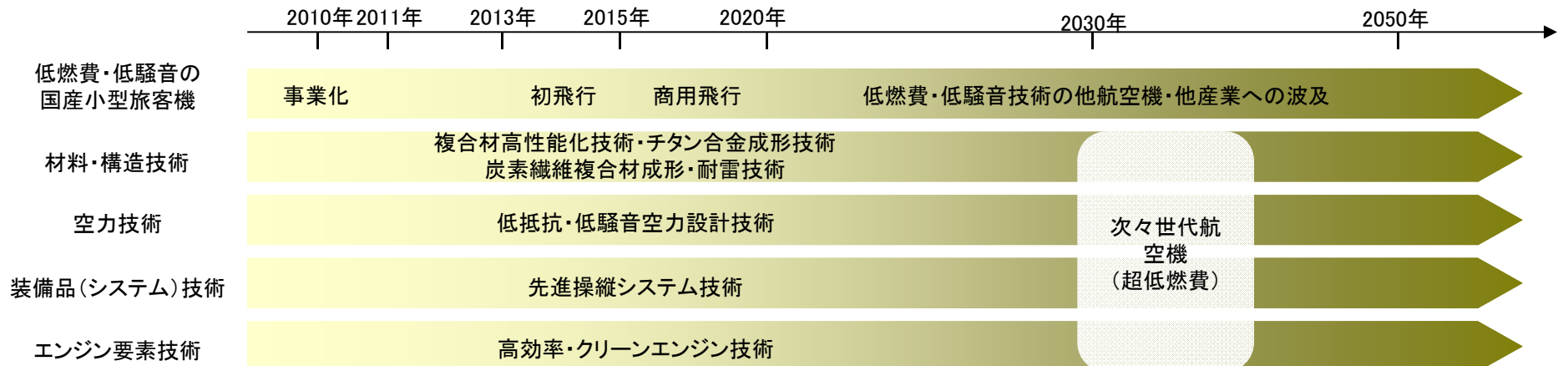
### 技術の概要

- 航空機はその利便性・高速性から今後需要の増大が見込まれている。一方、他の交通機関に比べて単位輸送量あたり多くのCO<sub>2</sub>を排出するため、低燃費化技術が求められている。
- 航空機の低炭素化に向けては、炭素繊維複合材料、低抵抗・低騒音空力設計技術、先進操縦システム技術、高効率・クリーンエンジン技術等に関する研究開発が必要。
- また、自動車、鉄道、船舶など幅広い輸送機器等の分野への技術の波及による省エネルギー化への貢献も可能。
- 米国FAAの『Destination 2025』では、2050年までに2005年比で50%の排出量削減を目指すとしている。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省は、軽量化・低燃費化に向けた次世代航空機構造部材の研究開発や、航空機用先進システム基盤技術開発等について支援を行っている。
- 軽量化等による低燃費化、効率的な運航システム、地上動力装置（GPU）の活用促進が必要。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

- 次世代航空機と呼ばれるボーイング787（ドリームライナー）、エアバスA350には炭素繊維複合材料が採用されるなど、低炭素化技術の普及が進み始めている。
- 民生用の大型航空機では、炭素繊維複合材料の利用率が50%を超えている。
- 国際民間航空機関（ICAO）においては、技術的手法について留意しており、また、2050年まで燃料効率を毎年2%ずつ改善する内容を含む総会決議が2010年に採択された。

#### 技術開発の動向

- 米国では、FAA（連邦航空局）と航空機メーカー5社が協力体制をつくり、燃料消費及び汚染物質排出抑制に関する技術開発を2010年より実施しており、機体技術及び代替燃料の持続性及び潜在的影響の評価を行っている。NASA（連邦宇宙航空局）におい

ては、50%燃料消費削減に向け、軽量機体、高アスペクト比翼、高効率ガスジェネレーター、代替燃料等に関する研究を行っている。

- EUでは、第7次研究開発枠組計画（FP7）において、固定翼機の新規デザインや新技術の開発、新たな構造体による軽量機体の開発、新規回転翼及びエンジンの開発、高効率・低騒音エンジン技術の統合化実証、補機類の全電化に関する研究開発を支援している。

#### 我が国の国際競争力

- 我が国の航空機産業は、現在国産小型旅客機の開発を実施しており、また、海外における最新の大型機の開発・生産にも多数の我が国の部品・素材メーカーが中核的な役割を担っている。

## 15. 航空機・船舶・鉄道（高効率船舶）

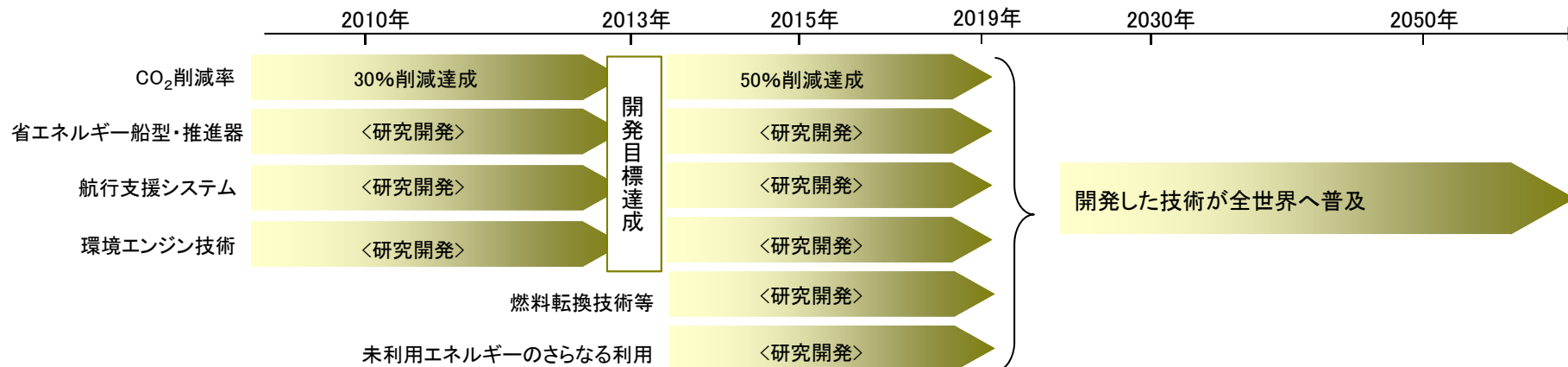
### 技術の概要

- 高度な省エネルギー船型・推進器、航行支援システム、環境性能エンジン、燃料転換技術等により、船舶の排出するCO<sub>2</sub>を削減する技術。
- EUの交通白書では、船舶技術、高品質燃料、運行管理により2050年までに海上輸送由来のCO<sub>2</sub>排出量を、2050年までに2005年比で40%(可能であれば50%)削減するという目標が提示されている。国際海事機関(IMO)の試算によると、新型船で従来船と比較して10～50%のCO<sub>2</sub>削減となり、また、運行方法については全船舶において10～50%のCO<sub>2</sub>削減とし、両方合わせて25～75%のCO<sub>2</sub>削減を達成できるとしている。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 平成21年度から平成24年度までの4カ年にわたる技術開発補助事業において、我が国のメーカーや、造船、海運事業者等が連携して取り組んだ結果、CO<sub>2</sub>排出量30%削減が達成可能な要素技術が確立された。
- 国土交通省では、国際的なCO<sub>2</sub>排出規制が将来的に一層厳しくなることを見越し、CO<sub>2</sub>排出量50%削減を目的とした次世代海洋環境関連技術研究開発を促進し、もって我が国海事産業の活性化及び国際競争力の強化を行うとともに国際海運における環境負荷低減を図る。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

○国際海事機関(IMO)にて、2013年以降に建造される船舶に対するCO<sub>2</sub>排出指標の導入とこれに基づくCO<sub>2</sub>排出規制の実施、省エネ運航計画の作成の義務付けが行われた。これにより、2030年には約20%、2050年には約35%のCO<sub>2</sub>排出量削減が期待されている。

#### 技術開発の動向

○EUでは、第7次研究開発枠組計画(FP7)において、船舶に関してより効率的な材料と構造、電気推進船の開発、船舶の最適化設計のための正確な幾何学シミュレーション、船舶のエネルギー利用最適化のための環境配慮型防汚技術、船舶の推進機関改造によるグリーン改修、新船舶用エンジン機関の開発、中小船舶用高効率ハイブリッド推進機関、貨物船用革新的エネルギー管理システム、革新的な船舶推進コンセプトの戦略的研究、二重反転プロペラ、先端負荷プロペラ、ポッド推進器を用いた省エネルギー等に関する研究を支援している。また、交通白書(White

Paper on Transport: Roadmap to a Single European Transport Area)の中で、競争力のある持続可能な輸送システムのビジョンの一環として、船舶技術、高品質燃料、運行管理によって、2050年までに海上輸送由来のCO<sub>2</sub>排出量を2005年比で40%(可能であれば50%)削減する目標を提示している。

#### 我が国の国際競争力

○CO<sub>2</sub>排出量30%削減を目標とし実施した平成21年度から平成24年度までの4カ年事業により、既に一部の我が国造船所が当該事業の成果を盛り込んだ船舶の受注を獲得する等、着実に成果を得ているところ。今後は、燃料油課金制度などの経済的手法導入の議論が本格化の見込みであり、気候変動枠組条約に係る議論を踏まえつつ、引き続き我が国が議論を主導するとともに国際的なCO<sub>2</sub>排出規制が将来的に一層厳しくなることを見越し、世界に先んじて、我が国が得意とする船舶の省エネ技術のさらなる発展を目指す。



## 16. 航空機・船舶・鉄道（高効率鉄道車両）

### 技術の概要

- 高速鉄道は、軽量化、遺伝アルゴリズムによる空力解析、車体傾斜システムによる加減速頻度減少等により、約2割の効率改善が可能（1960年代比では、同速で約5割の改善）※1
- ディーゼル鉄道車両に比べ、制動エネルギーの有効利用等が可能なハイブリッド鉄道車両により、約2割の効率改善が見込まれる※2
- 現在開発中の燃料電池鉄道車両※3が実用化された場合、非電化区間においても温室効果ガス、排気ガスの抑制が可能

※1 JR東海ホームページ、700系新幹線とN700系新幹線の比較、1960年代は初代（0系）新幹線

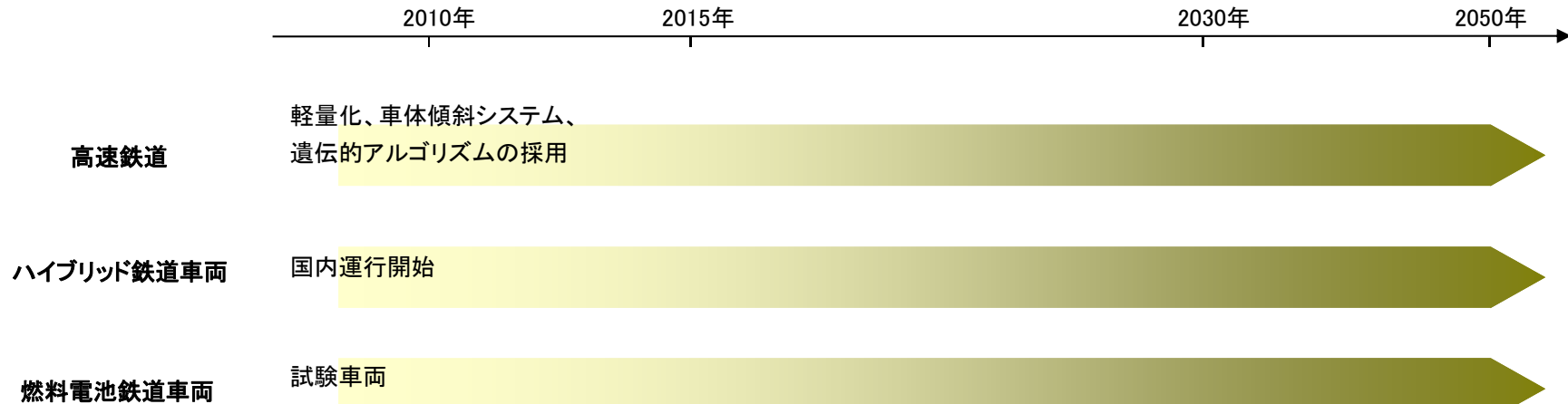
※2 JR東日本プレスリリース資料に基づくNETレインの省エネ効果

※3 JR東日本プレスリリース資料に基づくNETレイン

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 国土交通省が、複数の路線系統の車両がまとまって同一軌道上を走行することを可能とする高度運行管理技術の開発や、鉄道における環境性能のさらなる向上を図るため、節電、省エネ効果が期待される蓄電池電車の開発等に対する支援を実施している。
- 省エネ化のために可変電圧可変周波数（VVVF）制御や、回生ブレーキ等の普及が進められている。更なる省エネ化のために、回生失効の抑制（蓄電、制御等）、車体の軽量化等が課題。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

- 欧州では、回生技術やエコドライブによる、運行時の燃費向上の取り組みが行われている。2010年まで行われたRailenergyプロジェクト（UIC、UNIFE、メーカー等、27組織が参加）では、総消費エネルギーを8%低減するための対策がまとめられた。

#### 技術開発の動向

- 鉄道車両の技術開発は、欧州、日本を中心に進められている。欧州ではディーゼル機関が多く、エンジンの高効率化を中心に技術開発が行われている。また、車両のハイ

ブリッド化の研究開発も進められている。

#### 我が国の国際競争力

- 開業以来安定的に運行されている新幹線に代表されるように、我が国の鉄道技術は世界最高水準。

## 17. 高度道路交通システム

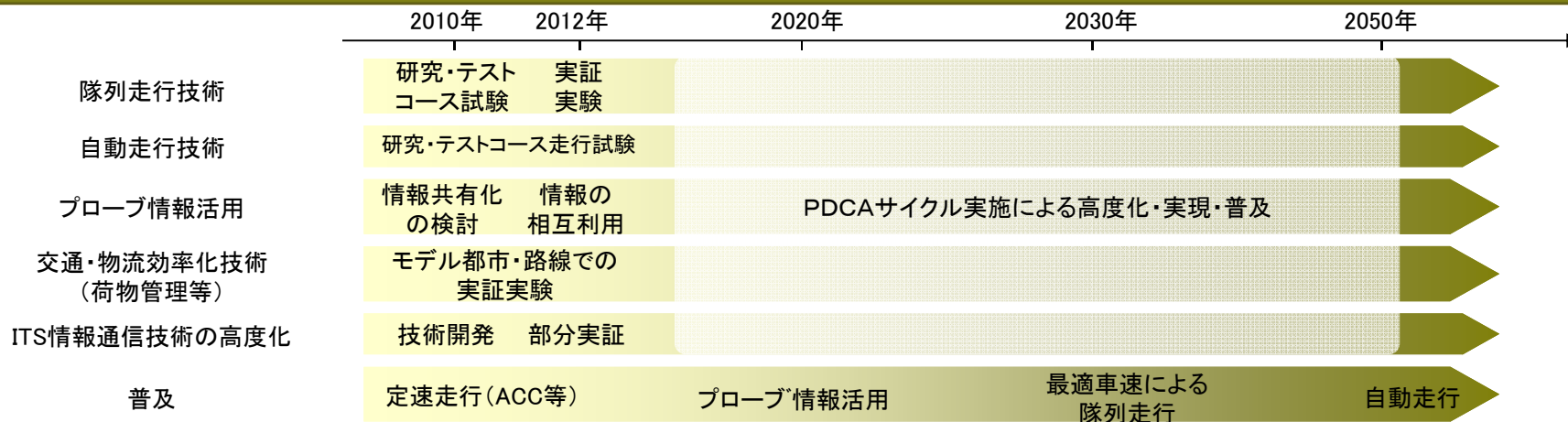
### 技術の概要

- ITS (高度道路交通システム: Intelligent Transport Systems)は、最先端の情報通信技術や制御技術を用いて人・道路・車両をネットワークで結ぶことにより、交通事故、渋滞といった道路交通問題を解決するとともに、交通流の改善により自動車の実走行燃費の向上を通じてCO<sub>2</sub>排出量の低減につなげることができる技術。
- 路車間・車車間の通信技術、GPS・レーダー等の測位システム、プローブ情報(走行中の車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等のデータで、渋滞情報等への加工が可能)等でシミュレーションを行い、動的経路案内や信号制御等を通じた交通流の最適化を図ることが可能となる。また、定速走行(ACC等)・隊列走行・自動走行等により安全かつ効率的な移動・輸送を行うことが可能となる。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省は自動走行・隊列走行の技術開発やプローブ情報の集約化・共通化の推進事業等を実施している。また、国土交通省は博多港周辺の物流業者や主要な荷主と共同で、「ITSスポット」を活用したリアルタイムなプローブ情報の物流効率化・道路管理の高度化への活用を目指した実験を実施している。
- 道路の有効活用のためには、プローブ交通情報を利用した最適経路誘導システム、最適出発時間予測システムを実用化する必要がある。各自動車メーカーや自治体がバラバラに管理している情報をビッグデータとして一元的に管理・運用するシステムの開発や後付けの車載器等の開発が必要。
- 自動走行・隊列走行技術における、走行制御技術、走行環境認識技術、位置認識技術については、センサー等の装置小型化、低コスト化等が課題。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

- 我が国では、自動車の走行制御技術を高度化することにより、個々の車両の走行方法を改善し燃料消費を低減したり、他の車両との車間距離を適正に制御することにより交通流を改善する取り組みが始まっている。
- 米国交通省は、車両同士が路側機を介して別の車両と情報をやりとりする車車間無線通信(V2V)や、車両と路側機が情報をやりとりする路車間無線通信(V2I)等の導入に向けて、IntelliDriveと呼ばれるプロジェクトを2009年に立ち上げている。

#### 技術開発の動向

- 米国ではITS戦略的研究計画(2010-2014)を策定・実行しており、車両接続アプリケーションや、動的交通運用システム等の研究テーマに5年間で5億ドルの研究資金を投入している。また、2020年ごろまでに、自動走行車両の実用化を図ることを目指している。

- EUでは、第7次研究開発枠組計画(FP7)の公募型研究として、モバイルユーザーのための都市型マルチモーダル経路計画サービスや車両隊列運用等を開発支援している。また、2020年までにヨーロッパ域内でITSの相互運用及び高速標準化を達成し、自動車免許指令の更新においてエコドライブ要件を導入するとともに、エコドライブ支援としてのITSアプリケーションの普及を加速することとしている。

#### 我が国の国際競争力

- カーナビや安全運転支援システムの開発・導入については我が国が世界をリード。
- 路車間通信における走行車両への即時的な情報提供や車両・障害物検出に係る技術精度は諸外国に比べ優位。
- また、ITSの国際標準化に関する専門委員会(ISO/TC204)ではスマートウェイの国際標準化を推進するとともに、欧米政府と協調し、ITSの標準の調和に取り組んでいる。

## 18. 革新的デバイス(情報機器・照明・ディスプレイ)

### 技術の概要

- 情報機器のうち超低消費電力デバイスとは高集積化された半導体や不揮発素子、ディスプレイ等の高効率・高性能な電子機器・部品である。
- 情報機器のうち光通信技術とは、電子機器内の回路に光配線・光素子を用いて省電力・高速・小型化する光エレクトロニクス技術や、光ネットワークを構成する光素子や光信号処理LSI等を省電力化・大容量化する技術である。
- 高効率次世代照明として、白熱電球や蛍光灯に対し低消費電で、長寿命・高演色性等のポテンシャルを有する高効率LEDおよび有機EL照明が注目されている。
- ディスプレイ分野では、自発光型で液晶に比べて高い電力消費効率を実現しうる有機ELに期待が集まる。
- 以上の革新的デバイス技術を用いた消費電力量削減の取組により2050年には国内で約1.1億tCO<sub>2</sub>/年の省エネルギーポテンシャルを有する。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 超低消費電力デバイスについては半導体の更なる微細加工を目指した「次世代露光システム」や立体的に集積度を向上させる「三次元実装」、新構造・新材料により低抵抗化・省電力化を実現する「超低電圧デバイス」、処理が必要なときだけ電力を消費するシステム「ノーマリーオフコンピューティング」、シリコンデバイスに代わる超低消費電力デバイス「スピントロニクスデバイス」等、近年新たな技術シーズとして研究が進められている。
- 超低消費電力光通信技術では「光エレクトロニクス技術」の開発によりデータセンタ等の小型化・省電力化、および光ネットワークの大容量化・省電力化を図る。
- 高効率次世代照明として高効率LEDおよび有機EL照明の発光効率等の性能向上を進めてきており、今後技術の実用化や普及の策に期待がかかる。
- 超低消費電力型シートディスプレイについて、軽い、薄い、割れない、フルHDのシート型インタラクティブディスプレイの開発を推進する。

### 技術ロードマップ



各技術の有する省エネルギーポテンシャルを最大限発揮させるため、革新的デバイスの開発と併せて、製品・サービス化および社会実装を促進するための課題解決・実証などの推進が必要

### 国際動向

#### 普及の現状

- LANスイッチやルーターの市場は堅調に推移しているが、光デバイスについては市場が急速に立ち上がると予想されている。
- 既存の性能のLED照明製品の普及は進んでいる。今後、高効率の次世代高効率照明の普及拡大が望まれる。
- 有機ELディスプレイは携帯電話や一部テレビ等で普及が始まっており、世界市場規模は2012年で約7000億円となっている。

#### 技術開発の動向

- 超低消費電力デバイスについては世界的なロードマップ等のもと研究開発競争がな

れている。

- 光エレクトロニクス技術に関して欧米においても国費によりプロジェクトを実施。

#### 我が国の国際競争力

- IT機器に用いる材料系の技術において日本は競争力を有している。
- 光通信技術では、光エレクトロニクスシステムの要素技術において世界的な成果を有している。今後は実装技術についても研究開発の推進が求められる。
- 大型ディスプレイでのシェアは低いが、スマホ・タブレットを中心に今後市場の成長が見込まれる中小型では強み(シェア約30%、2012年)を有する。



## 19. 革新的デバイス(パワーエレクトロニクス)

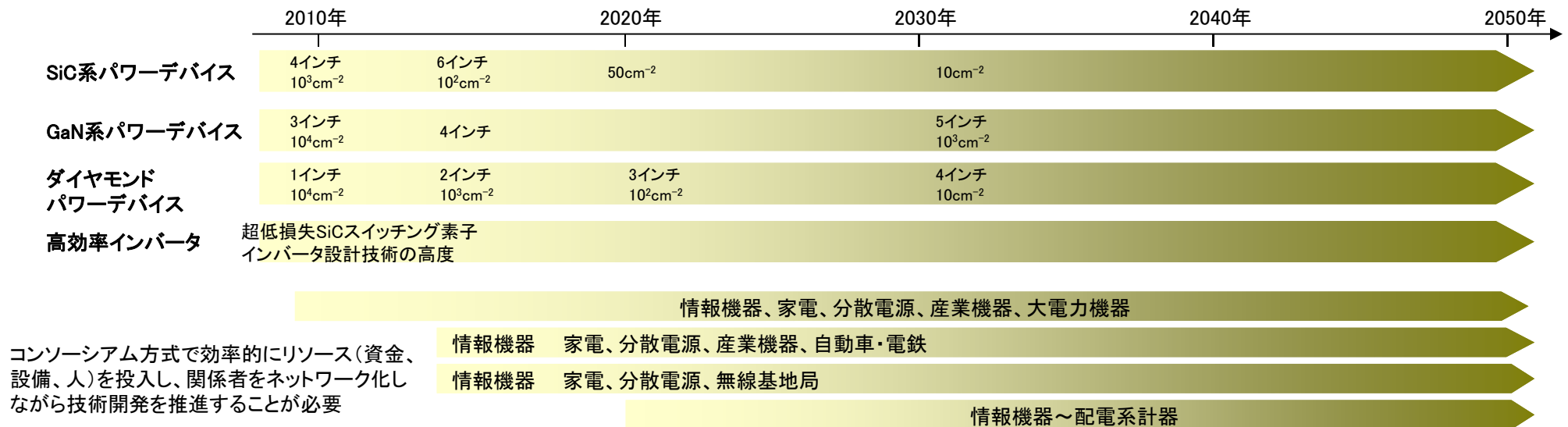
### 技術の概要

- 家電・情報機器をはじめ、次世代自動車や再生可能電源の電力制御用途で使われる半導体について、高電圧・大電流に耐えうる炭化ケイ素(SiC)、窒化ガリウム(GaN)、ダイヤモンド等の新材料を用いる技術。
- 新材料へ従来材料のシリコンから転換させることで、交流・直流の変換や電圧変換、蓄電池の充放電時の発熱による電力損失を半減することも可能となり、家電・情報機器等の省エネ性能向上の鍵として期待される。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省やNEDOは、SiC半導体の本格導入に向けた量産技術の開発やGaN半導体の実用化に向けた研究開発支援を実施している。また文部科学省やNIMSは、ダイヤモンド半導体の実用化に向けた先導的な研究に取り組んでいる。内閣府のFIRSTプロジェクトにおいては、第3世代と呼ばれる系統インフラ等の高電圧製品(10kV)を開発している。
- シリコンからの置き換えを確実なものとするためには、SiC、GaN、ダイヤモンド等の新材料による大面積・高品質の基板を量産する技術の開発が重要。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

- 一部エアコン等の家電製品にSiC半導体の搭載が始まっており、鉄道や自動車への応用に向けた研究開発は、実証の段階に入っている。GaN半導体は実用化に向けた技術開発が加速しているものの、克服すべき技術的課題が残っている。ダイヤモンド半導体については、まだ基礎研究の段階にとどまっており、公的な研究資金を用いた継続的な研究が続けられている。
- SiCについては、鉄道用インバータ等で採用され始めている。

#### 技術開発の動向

- 米国はパワー半導体開発計画における長期的な技術開発目標として、5年から15年以内に20kVクラスのGaN半導体を実用化することを掲げており、目標達成に向けてパッケージデザインの精緻化や、検査の信頼向上、GaN半導体の制御システムの高度化、

送配電関連設備に与える影響の評価に取り組むこととしている。

- EUは、SiC半導体やGaN半導体の実用化と低コスト化を推進するとしており、数値目標としては、2020年までに30%のコスト削減、2030年までに50%のコスト削減を実現すると同時に、ウエハの大型化やエネルギーロスの割合も少なくすることとしている。

#### 我が国の国際競争力

- 日米欧で熾烈な技術開発競争が行われているが、基板供給については特定の企業の寡占状態にある。半導体分野の技術力については、我が国のプロセス、デバイス、実装技術は世界的にもトップレベルにあるが、パワーエレクトロニクス分野で国際競争力を獲得するには、こうした技術的な優位性を活かし、コンソーシアム方式で効率的にリソース(資金、設備、人)を投入し、関係者をネットワーク化しながら技術開発を推進することが必要である。



## 20. 革新的デバイス(パワーエレクトロニクス等(テレワーク))

### 技術の概要

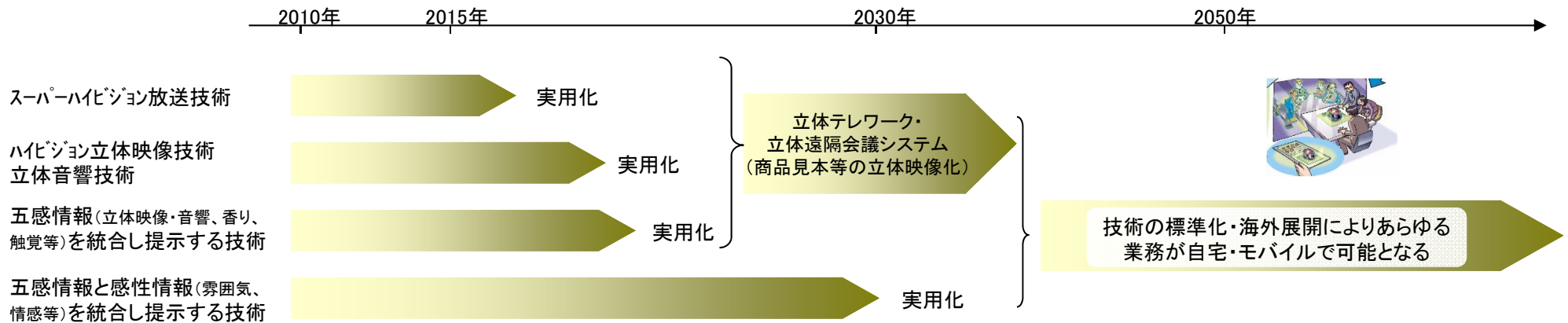
- 超高精細映像・立体映像・立体音響等の伝達・提示技術を統合制御することにより、遠隔地においてモノの実在感や人の存在感も再現する技術。
- 人・モノの移動が大幅に抑制され、テレワークや遠隔会議により就業者の通勤・移動によるCO<sub>2</sub>排出が削減。併せて、業務効率化による勤務時間短縮、出勤機会低減等により、オフィスで消費されるエネルギーも削減。
- また、従来通勤に要していた時間(平均:1時間40分※)が自由になることにより、ワーク・ライフ・バランスの確立に貢献する。
- 就業者の通勤・移動により排出されるCO<sub>2</sub>排出量の削減効果は、714万トン(テレワーク総利用者率:35%、在宅利用者率:14%、利用時間率:60%)

※「ユビキタスネット社会の進展と環境に関する調査研究会報告書」(総務省)における算定方法に基づき立体映像技術等による効果を勘案して試算

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 総務省では、「革新的な3次元映像技術による超臨場感コミュニケーション技術の研究開発」において、三次元(立体)映像技術を、「立体音響技術」、「五感情報(感触、香り等)伝達技術」、「感性情報(情感、雰囲気等)認知・伝達技術」等の超臨場感コミュニケーション技術と一体的に研究開発を推進している。
- 三次元映像表示のためのデバイス技術、三次元映像通信・放送を実現するための撮影系・伝送系技術、立体音響や触覚、香りなどの超臨場感コミュニケーションを実現するための技術等の課題がある。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

○ 2010年に3DテレビやBlu-Ray3Dなどの家庭用機器が相次いで発売され、一般家庭で3D映像が楽しめる環境が実現され、家電製品として“立体テレビ”が身近な存在となっている。

#### 技術開発の動向

○ 各国で、立体映像、立体音響技術の開発が進められている。韓国では3D技術ロードマップを作成し、3D映像技術、ホログラフィー技術等の開発に取り組んでいる。

#### 我が国の国際競争力

- 立体映像技術に関しては、日本が世界最先端。
- その他の立体音響技術、五感情報伝達技術、感性情報認知・伝達技術については、日本が世界にさきがけ研究を開始。
- 世界規模で増大する人・モノの移動を抑制し、各国の企業において業務効率向上を促す事により、世界的なCO<sub>2</sub>排出削減に貢献。
- 国際会議や国際共同プロジェクトなどに国内にいながらにして容易に参加できるようになり、国際化が進む中で日本の地理的不利を補い、日本の国際競争力強化に貢献。

## 21. 革新的構造材料

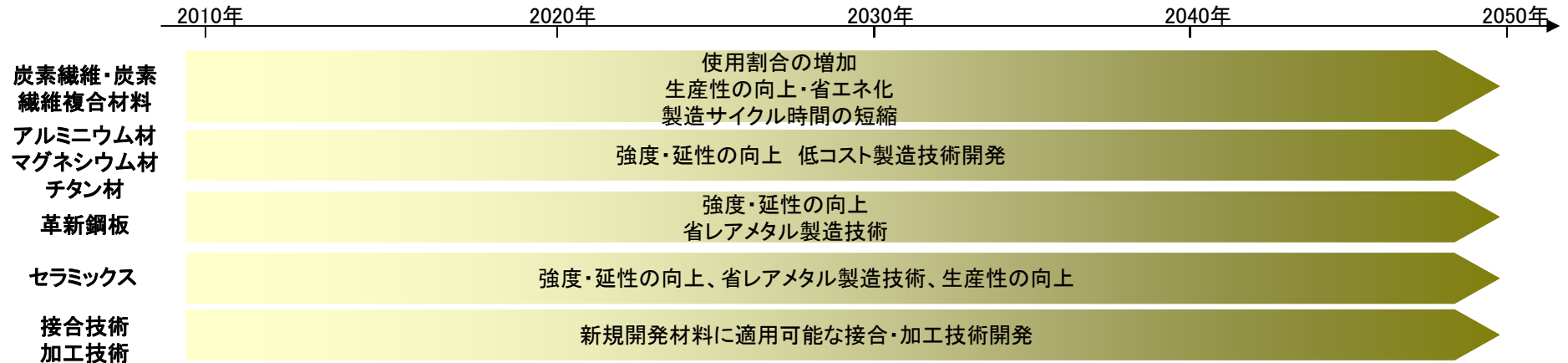
### 技術の概要

- 自動車に代表される輸送機器の燃費向上に向けて、車両の軽量化は重要な技術課題の一つ。アルミニウム材、マグネシウム材、チタン材、炭素繊維複合材料(CFRP)や革新鋼板等、輸送機器の主要な構造材料の軽量化に向けて、高強度化や高延性化に係る技術開発が必要。また、これらの材料を適材適所に使うマルチマテリアル化を促進するための異種材料接合技術の開発も必要。
- 革新鋼板やマグネシウム材の開発では、強度と延性の向上に有効な希少金属を多用する製造方法からの脱却が求められている。
- CFRPは炭素繊維と樹脂を複合化した材料で熱硬化性及び熱可塑性がある。
- IEAのEnergy Technology Perspectives 2012では、車両の燃費向上技術の開発・普及により、2050年に世界全体で約47億トンのCO<sub>2</sub>排出削減ポテンシャルを試算。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 我が国では「革新的新構造材料等技術開発」事業や「元素戦略プロジェクト」等において、構造材料の研究開発が行われている。
- 「革新的新構造材料等技術開発」事業では、自動車を中心とした輸送機器の抜本的な軽量化を目標に、強度、加工性、耐食性等の複数の機能と、コスト競争力を同時に向上させたアルミニウム材、マグネシウム材、チタン材、炭素繊維、熱可塑性CFRP、革新鋼板等の開発や、接合技術等の開発を一体的に実施。
- 「元素戦略プロジェクト」では、希少元素を使用せずに、原子スケールからマイクロメートルに及ぶ組織制御によって、材料の強度と延性とを向上させる技術開発を実施。
- 各材料の高強度・高延性化などの多機能化と同時に、これらの機能を損なうことのない接合技術や成形加工技術等の開発が課題。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

- CFRPの中でも熱硬化性のものは、航空機の構造材等として使用されており、従来の航空機に比べて20%も燃費を改善する等、省エネやCO<sub>2</sub>の削減に大きな貢献を果たしている。また、熱可塑性のものについても今後、量産車における導入が進んでいくとみられている。
- 自動車のシートやセンターピラーには、高張力鋼板の活用が始まっている。今後さらに強度と延性に優れた革新鋼板を開発することで、更に適用が広がることが期待される。

#### 技術開発の動向

- 米国はエネルギー省の車両技術プログラム複数年開発計画(2011-2015)の一環で現在の部材と比べてより強固で低密度な新素材の開発を推進しており、「乗用車軽量化

- 研究」の中では、ガソリン車の重量を2020年までに20%、2050年までに50%削減、電気自動車の重量を2020年までに26%、2050年までに64%削減するとしている。
- EUは第7次技術開発枠組計画(FP7)の中で、炭素繊維の製造効率の向上や成形の生産性の改善等に係る技術開発に対し資金援助を行っている。また、「スーパー・ライト・カー・プロジェクト」と呼ばれる共同研究計画の中では、将来的に中型車の車体重量を30%削減することを掲げ、欧州の自動車メーカーや研究機関の技術者・研究者が一体となり、様々な新材料の研究開発を行っている。

#### 我が国の国際競争力

- 炭素繊維は国内メーカーが世界市場で圧倒的シェアを有している。
- 革新鋼板についても日本企業は高い技術力を有しているが、今後は低コスト化や更なる高強度・高延性化に向けた競争が一段と加速すると見られる。

## 22. エネルギーマネジメントシステム

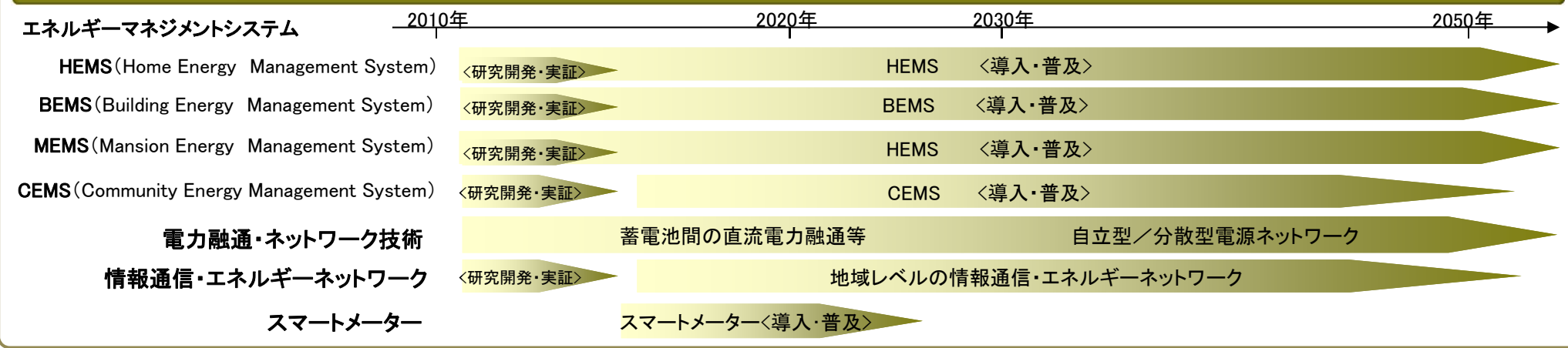
### 技術の概要

- 住宅やマンション及びビル、さらには地域がIT技術を活用してエネルギー計測・管理を行う省エネ技術。適用範囲によって下記のように分類。  
HEMS (Home EMS)、BEMS (Building EMS)、MEMS (Mansion EMS)、CEMS (Community EMS)
- 要素技術としては、通信ハードウェア技術、家庭内／建物内センサネットワーク(全機器間通信)、マイクロセンシング技術、予測技術といった技術の開発が必要である。
- 地域レベルのEMS技術としては、HEMS/BEMS/MEMS技術に加え、地域コジェネシステムや太陽光発電等の再生可能エネルギーとの連携技術、電気・熱などのエネルギー利用最適化・評価技術、蓄熱・電力貯蔵のための技術の開発が必要である。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省において、豊田市や北九州市などのスマートコミュニティ4地域で大規模なエネルギーマネジメントシステム(HEMS、BEMS、MEMS、CEMS)の研究開発、実証実験を実施。これらの取組とも連携しつつ、総務省では通信ネットワーク技術に関する実証実験等を実施。
- 環境省では、直流給電技術等を用いた自立・分散型低炭素エネルギーシステムの技術開発・実証や、HEMS等のデータを活用した家庭におけるCO2削減実証等を行っている。
- HEMS、BEMSでは、エネルギー需給分析・予測技術、家電や空調・照明の制御システム、生活行動予測技術による省エネ協調制御等に係る技術開発等が課題。
- HEMSやBEMS及びマンションのエネルギー管理を行うMEMSの普及について各種導入補助事業を行っている。また、電力会社や電機メーカー、大学、研究機関の参画を得て、EMSと通信機器の相互接続を実現するための検討を行っている。また、世界規模での普及に向けては、データ通信、技術的な標準化、サイバーセキュリティの強化等が課題。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

- 世界各地で大規模実証が行われており、NEDOのまとめでは、現在先進国で266件、新興国で219件のプロジェクトが進行中。先進国ではスマートグリッド型や地域再開発型が多いのに対し、新興国では新たな都市建設に伴うスマートコミュニティの構築事業が多い。金額、件数ベースでは、欧米や中国での規模が大きい。

#### 技術開発の動向

- 米国エネルギー省は、スマートグリッドに関連する技術の規格や、高速双方向通信システム、自動化された送配電システム等の実用化に取り組んでいる。
- EUのスマートシティ・イニシアチブにおいては、都市や地域における温室効果ガスの排出量を2020年に1990年比40%削減することを目指し、新たな建築物のゼロ・エミッション化や既存建築物の大規模改修、エネルギー供給システムの高度化(街区における熱

融通、ICT、スマートメーター、スマートグリッド等)、交通システムの高度化(スマート公共交通、高度交通制御システム、交通需要調整システム等)に取り組むこととしている。

#### 我が国の国際競争力

- HEMSの普及に向け異業種間連携が進んでおり、電力会社、電機メーカー、大学、研究機関がコンソーシアムを組み、エコーネットライトと呼ばれる複数機器を同時に制御するための共通規格の構築に取り組んできた。また、導入補助事業等を行い、我が国では早く本格的なHEMSの導入が始まっている等、本分野で国際的に技術的な優位性を持ちつつある。
- スマートメーターやマイクログリッドに関しては、我が国の電機メーカー等がその技術的競争力を活かした事業展開を行っており、今後の海外展開に向け、高速鉄道等のインフラ輸出にみられるような、官民一体となった取り組みが期待される。







## 24. 高効率エネルギー産業利用

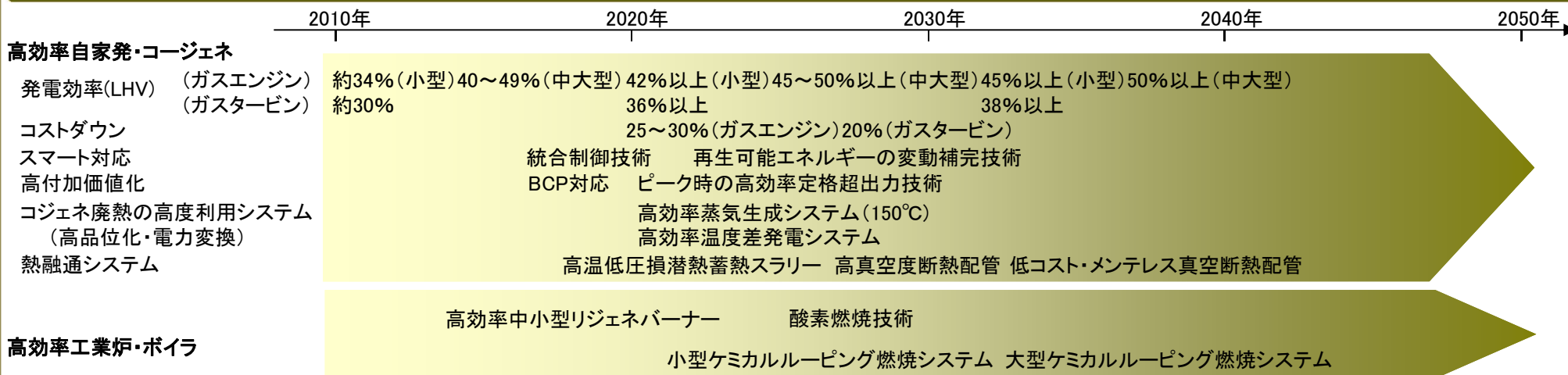
### 技術の概要

- エネルギーを大量に消費する産業部門は、化石燃料を活用した分散型電源や燃焼加熱工程において、自家発電設備や工業炉、ボイラ等の高効率化により、省エネ化とCO<sub>2</sub>排出量の削減が期待できる。
- コージェネレーションシステム（以下コージェネ）は需要地に設置したエンジン、タービン、燃料電池等による発電とあわせて廃熱を利用する技術であり、省エネ・CO<sub>2</sub>削減に寄与することができる。
- コージェネは電力需給の緩和、非常時の電源確保にも貢献可能であり、蓄熱等の熱の有効活用により効率向上が期待できる。
- 産業分野でのプロセス加熱による燃料消費は大きく、ボイラーやバーナーの高効率化や燃料転換が進めば、大幅な省エネ・CO<sub>2</sub>削減となる。

### 我が国の技術開発の動向・課題

- 経済産業省はコージェネに関し、超高温無冷却ガスタービン実現のための超耐熱材料やガスタービン用吸気加湿冷却装置、高効率工業炉・ボイラ等の開発支援を行っている。
- コージェネのコスト低減・効率向上に向けては、ガスエンジンの燃焼制御技術の高度化や、ガスタービンにおけるタービン入り口温度の高温化を進める必要がある。
- 廃熱の効率的なプロセス加熱への利用や、電気、空調、廃熱の高品位化（高温高圧蒸気化、電力変換など）、蓄熱、面的熱融通、再生可能エネルギーの出力変動補完などの技術についても、引き続き開発を進めていくことが求められる。
- また、ブラックアウトスタートなどの停電対応型コージェネといった技術の実用化も、災害時対応技術の一つとして望まれる。

### 技術ロードマップ



### 国際動向

#### 普及の現状

- 世界全体ではコージェネの導入量は拡大しており、OECD加盟国では全発電電力量の10%を占めている。米国では、コージェネの発電設備容量は82GWで、3,700を超える産業・商業施設に導入されており、全米の発電設備容量の8%以上、年間発電電力量の12%以上をまかなっている。また、EUの2012年時点におけるコージェネ発電設備容量は95GWとなっており、電力需要の11%に相当する。

#### 技術開発の動向

- 米国エネルギー省のCHPプログラムではエネルギー効率の最大化、汚染物質の排出削減、燃料利用にかかる柔軟性の最適化等の重点課題に取り組んでいる。また同省では、20MW超級の先進産業用ガスタービンの性能向上に取り組んでおり、2020年までに新たに経済性の優れたコージェネを40GW導入し、これにより全米のエネルギー消費を

- 1%削減し、年間1億5,000万トンのCO<sub>2</sub>削減につなげるとしている。

- EUIは、2030年までに工業用熱源の23%をコージェネで供給するとともに、バイオマスCHPが地域熱供給に加え工業用としても普及し、2030年には52GW(同5.3%)に成長するとしている。また、燃料電池を除く天然ガスコージェネの導入量は2030年に15GW(同2%)とすることを目標としている。

#### 我が国の国際競争力

- 日本製ガスエンジンコージェネは、世界的にトップランナーの発電効率技術を誇っている。また、日本メーカーはガスタービンでは総合効率84.3%(発電効率32.8%、熱回収効率51.5%、LHV基準)、ガスエンジンでは総合効率86.3%(発電効率48.8%、熱回収率37.5%、LHV基準)を達成する等、高い競争力を維持している。また、工業炉バーナー関連における省エネおよびCO<sub>2</sub>削減効果は世界トップクラスである。