

## 2 地方創生の推進

### (3) 地方の産業競争力の強化

### Well-to-Wheel評価による取組の加速

#### 国への提案事項

#### 1 カーボンニュートラル実現に向けた自動車産業の取組の加速について

2050年カーボンニュートラルの実現に向け、運輸部門においては、Well-to-Wheel Zero Emission 達成のための多様なアプローチによる取組が必要であることから、モビリティの電動化の拡大だけでなく、中長期的に大半を占めると予想される内燃機関の一層の高効率化及び低炭素化の有力手段の一つである、藻類由来のバイオディーゼル燃料等の技術開発について、引き続き支援すること。

なお、運輸部門におけるグリーンイノベーションの推進に当たっては、国内産業の競争力強化を図る観点から、わが国に優位性のあるクリーンディーゼルの技術が2050年カーボンニュートラルに貢献できる技術の一つである点を十分考慮すること。

- カーボンニュートラル実現に向けては、内燃機関の一層の高効率化と電動化の推進の両立が必要であることから、電動化推進のための生産拠点・設備整備、技術開発、人材の育成・確保や、地元サプライヤー等の事業の高度化や事業転換・事業再構築など企業活動の継続強化に向けた投資や企業間連携・再編等に向けた支援を充実すること。
- 今後の産業活動に必要な、グリーン燃料の実用化に対する支援やカーボンニュートラルな電力の安価で安定的な供給に向けた対策を講ずること。

#### 2 車体課税の見直しについて

車体課税については、地方における安定的な財源の確保を前提として、コロナ禍による市場への影響に配慮するとともに、Well-to-Wheelによる環境性能の客観的評価を基準とした公平・公正な税制となるよう、必要な対策を講ずること。

【提案先省庁：経済産業省、国土交通省】

## 現状と課題

- 「電気自動車がCO2を全く排出しない究極のエコ車」「電動化＝エコ」や「CO2を排出する内燃機関車は近く消滅する」などの認識もあるが、CO2排出については、Well-to-Wheelサイクルで客観的かつ公正に評価する必要がある。
- Well-to-WheelでのCO2排出量における電気自動車の優位性は各国の電源構成によって大きく異なり、国ごとにベストな対応を行う必要がある。
- また、電気自動車の本格的な普及には、「電池性能の向上」「充電インフラの普及」「充電時間の短縮」「低価格化」など多くのハードルがある。
- このことから、国際エネルギー機関(IEA)は2030年時点での電気自動車のシェアを8%、内燃機関の利用シェアを約9割と予測しており、地球温暖化対策の全体最適化を図る観点からは、内燃機関の高度化や電動化の推進、燃料のエコ化を進める必要がある。
- なお、車体課税においても、ユーザーにとって車両の環境性能の評価は客観的・公正に行われる必要があり、そのためには、Well-to-Wheelの観点が重要である。

## 2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化  
Well-to-Wheel評価による取組の加速

### 国の取組状況等

#### 【成長戦略 実行計画】

2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す。

#### 【2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略】

成長が期待される14分野で課題と対応、工程表を策定  
〈自動車・蓄電池産業〉

- ✓ 遅くとも2030年代半ばまでに、乗用車新車販売で電動車(ハイブリッド車含む)100%を実現へ。商用車についても2021年夏までに検討を進める。
- ✓ この10年間は電気自動車の導入を強力に進め、電池をはじめ、世界をリードする産業サプライチェーンとモビリティ社会を構築。

#### 【令和3年度与党税制改正大綱】

- 燃費性能がより優れた自動車の普及を促進する観点から、新燃費基準(Well-to-Wheel評価)の達成度に応じて減免する仕組みに切り替え。  
クリーンディーゼル車については、2年間の激変緩和措置を講じた上で、エコカー減税等の免税対象から除外。  
自動車関係諸税については、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。