

2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化 ① Well-to-Wheel評価による取組の加速

国への提案事項

1 内燃機関の重要性について

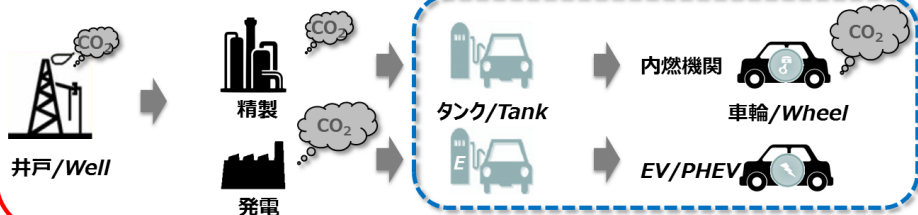
- Well-to-Wheel評価での地球温暖化対策の全体最適化や国内産業育成を図る観点から、中長期的に大半を占めると予想される内燃機関の一層の高度化について、引き続き支援すること。
- 特に地球温暖化対策、エネルギーセキュリティの観点から、第5次エネルギー基本計画に記載のあるとおり、他の再生可能エネルギーと同様に、藻類由来のバイオディーゼル燃料等についても、早期にロードマップを作成し、導入に向けた検討を進めること。
(長期的には生産性ポテンシャルの高い微細藻類バイオ燃料に大きな可能性がある。)

2 車体課税の見直しについて

- 消費税引き上げ時前後の駆け込み需要と反動減の状況を注視し、必要な措置を講じること。
- 車体課税について、Well-to-Wheel評価を基準とするとともに、燃費基準を早期に国内基準(JC08)から国際基準(WLTC)へ切り替えること。

Well-to-Wheel

Tank-to-Wheel



【提案先省庁: 経済産業省, 国土交通省】

2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化

① Well-to-Wheel評価による取組の加速

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、国ごとで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、内燃機関を高度化するとともに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と実用燃費重視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

① Well-to-Wheel評価による取組の加速

国の取組状況等

【自動車新時代戦略会議 中間整理】

＜Well-to-Wheelの視点の重要性＞

自動車からのCO₂排出量は、“Well-to-Wheel”の視点で、ガソリンや電気等を製造する過程まで含めて評価することが重要である。特に、発電段階での化石燃料への依存度は、各国の置かれた状況によって大きく異なり、新興国を中心に引き続き高いが、このゼロエミッション化の努力とセットでなければ、電動車のポテンシャルも十分に発揮できない。“Well-to-Wheel”でのゼロエミッションが、究極的には日本を含め世界が目指すべき方向である。

【国のエネルギー施策】

＜第5次エネルギー基本計画＞

(前略)当面堅調な需要が見込まれる軽油については、バイオディーゼル燃料の研究開発動向や世界的な導入動向等を踏まえつつ、今後のバイオディーゼル燃料の導入のあり方を検討していく。

＜カーボンリサイクル室の設置＞

資源エネルギー庁は、CO₂の分離・回収や、それに関する技術のイノベーションを促進するため、2019年2月に「カーボンリサイクル室(室長は資源・燃料部長が兼務)」を設置。カーボンリサイクル室において、微細藻類由来のバイオ燃料実用化についても検討される見込み。

【H31与党税制改正大綱】

- ✓ 自動車税の税率引下げ(約1,320億円の恒久減税)
2019年10月以降に購入された新車から、排気量に応じ、1,000～4,500円／年を恒久的に引下げる。
- ✓ 環境性能割の臨時的軽減(消費税率引上げに係る需要平準化対策)
2019年10月からの1年間に購入された自動車・軽自動車について、税率1%分を軽減する。
- ✓ エコカー減税・グリーン化特例の延長・見直し
エコカー減税は、軽減率の見直し等を行った上で、2年間延長する。
グリーン化特例は、2年間現行措置を継続し、2021年度からは電気自動車等に重点化する。

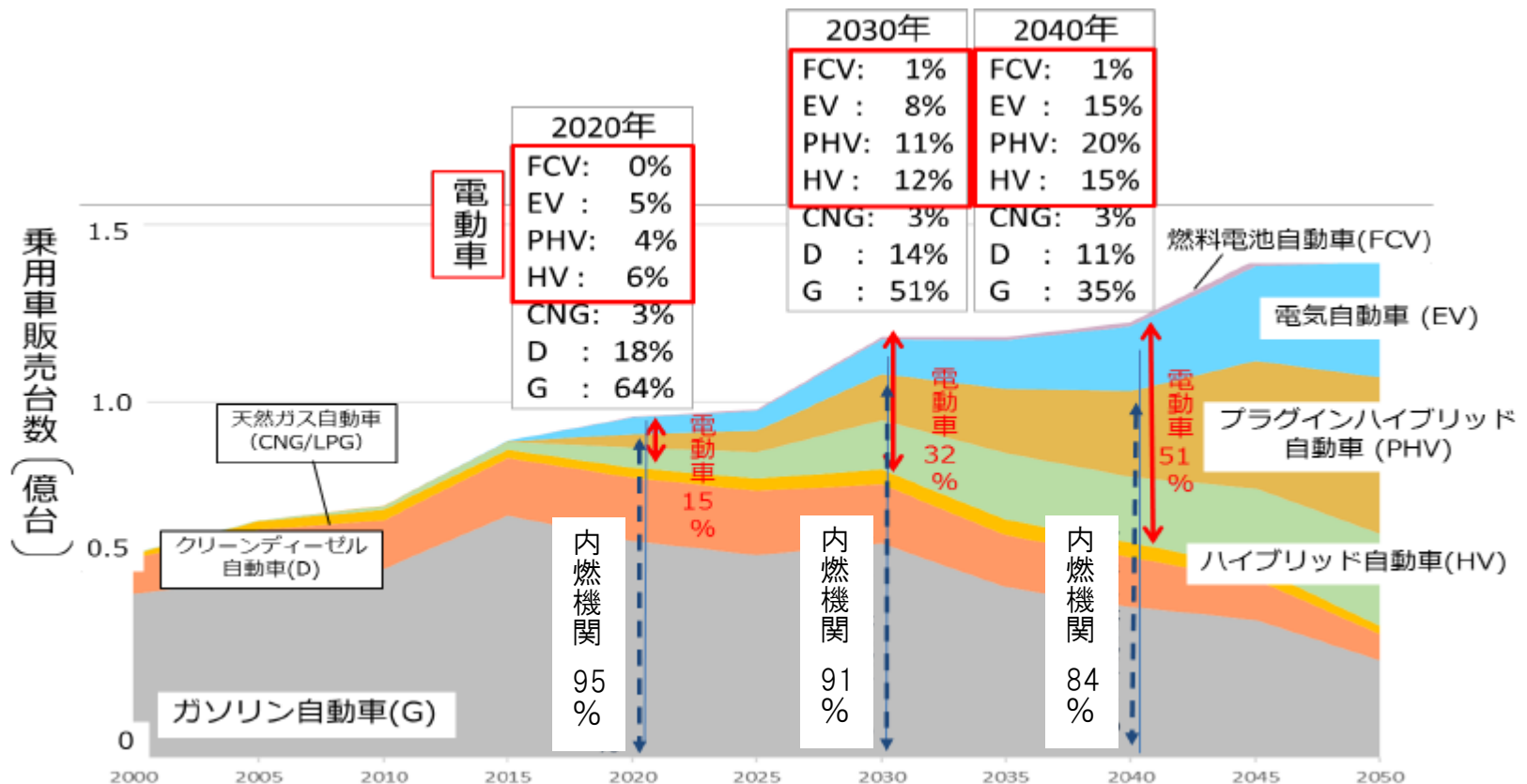
2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化

① Well-to-Wheel評価による取組の加速

種別別販売台数(世界)の将来予測

中長期的にも、内燃機関の利用割合は大半を占める。



出典:国際エネルギー機関(IEA)「ETP(Energy Technology Perspectives) 2017」に基づき経済産業省作成

2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化 ②日本版DMOの推進

国への提案事項

「世界水準のDMOのあり方に関する検討会」においても、条例による特定財源(宿泊税, 入湯税等)など, 安定的な財源の必要性について言及されているものの, 特に活動エリアが県域をまたがる場合には, 複数の自治体での意思決定等の調整が煩雑となるなど現実的ではないため,

1 広域連携DMOが, 将来にわたり安定的かつ継続的な運営を行っていくことができるよう, 法的枠組みを整備すること

具体的には, 複数の自治体にまたがる海外DMOで取り入れられている, BID制度を活用したTID制度を参考に, 地域再生エリアマネジメント負担金制度において, 次の点を踏まえて制度改革を行うこと

- (1) 地域来訪者等利便増進活動計画(以下「活動計画」)の認定, 受益者からの負担金の徴収及び活動主体への交付等の事務について, 活動エリアが自治体の区域をまたがる場合には, 地域の実情に応じて都道府県又は地方公共団体の組合が行えるよう制度を拡充
- (2) 日本版DMOの中長期的な施策展開にも制度を活用できるよう, 更新手続きを規定

2 国際観光旅客税について, 法の趣旨に鑑み, 観光地経営を実際に行っている日本版DMOを含む地方の観光振興施策の財源に充当されるよう, 税収の一定割合を継続的に地方に配分すること

2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化

② 日本版DMOの推進

現 状

- 国においては、世界水準のDMOの形成・育成に取り組んでおり、日本版DMO(※1)を核とする観光・ブランドづくりを推進。

※1:日本版DMO:124法人, 日本版DMO候補法人:114法人が登録を受けている。(2019年3月29日現在)】

- (一社)せとうち観光推進機構や(一社)山陰インバウンド機構等の広域連携DMOが、自治体や観光関連事業者等と連携した取組を推進しており、エリア内の外国人延宿泊者数が増加。

◆ 広域連携DMOが事業を取り組むエリアの外国人延宿泊客数の推移

広域連携DMO名	対象エリア	外国人延宿泊客数(人)		伸び率(%)
		2015年	2018年	2018年/2015年
(一社)せとうち観光推進機構	兵庫・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛	2,603,250	3,820,390	146.8%
(一社)山陰インバウンド機構	鳥取・島根	146,380	245,720	167.9%
【参考】全国数値	47都道府県	65,614,600	88,589,500	135.0%

(出典:観光庁「宿泊旅行統計調査」2018年の数値は速報値)

- 国において、有識者から成る「世界水準のDMOのあり方に関する検討会」を設置。
①DMO全般の底上げに向けた改善の方向性②世界水準のDMOに関する2019年度の具体的検討の方向性について、中間とりまとめを公表(2019年3月)。

DMOの財源についても言及されているが、広域連携DMOの実情を考慮したものではないことから(※2)、エリアマネジメント負担金制度の広域での運用等、別途の検討が必要。

また、「国際観光旅客税」の活用も言及されているが、現状においてはDMOにおける人材確保・育成等の側面支援に留まっている(※3)。

※2:とりまとめでは、「国が一律の方針を示すのではなく、地域の実情を踏まえ、条例による特定財源(宿泊税, 入湯税等)の確保を目指すことが望ましい」等と言及されているが、活動エリアが複数の都道府県をまたがる広域連携DMOでは、条例化に対する意思決定や調整などの手続きが煩雑になり、現実的ではない。

※3:とりまとめでは、「DMOにおける人材確保・育成を支援するため、国際観光旅客税の活用も視野に入れつつ、人材育成プログラムの創設、人材採用バンクの活用等を検討すべき」と言及。

2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化

② 日本版DMOの推進

関係法令の施行

- 地域再生法が一部改正され、地域再生エリアマネジメント負担金制度を創設。

- ◆ 地域再生エリアマネジメント負担金制度(2018年6月1日施行)

- ① 市町村が、地域再生に資するエリアマネジメント活動に要する費用を受益者から徴収。
- ② 受益者から徴収した費用を、市町村がエリアマネジメント団体に交付。
- ③ エリアマネジメント団体が活動を実施。

- ※ 海外のDMOは、安定的・継続的な運営を行うために、BID制度を活用したTID制度(※4)の分担金を徴収し、観光地経営を実施。

※4: 先進DMOが多くある米国では157地区で制度を導入し、観光地経営を行っている。

BID: Business Improvement District

主に商業地区において地区内の事業者等が組織や資金調達等について定め、地区の発展を目指して必要な事業を行う仕組み

TID: Tourism Improvement District 観光産業改善地区

DMOを初めとする事業者(TID団体)が観光地経営を行うために、エリア内の宿泊事業者の合意の下、宿泊収入から一定割合の賦課金を徴収する制度

- 国際観光旅客税法が成立し、2019年1月7日から国際観光旅客税の徴収(※5)を開始。

※5: 日本から出国する旅客(国際観光旅客等)から徴収(出国1回につき1,000円)

- ◆ 国際観光旅客税法(2019年1月7日施行)

次の3つの分野に国際観光旅客税の税収を充当。

- ① ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備
- ② 我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化
- ③ 地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度の向上

国における「地域の観光戦略推進の核となるDMOの改革」に対し、国際観光旅客税の税収が充当され、DMOの体制及びDMOと連携したコンテンツ造成の取組に対して、国が支援を実施。

課題

1 日本版DMOが安定的・継続的な運営を行う上での課題

- ① 日本版DMOには法的位置付けがなく、行政との役割分担も明確にされていないことから、観光地経営を行う権限がない。
- ② 事業費は、構成する自治体からの負担金や国費に依存している。
特に、国の財源支援措置が時限的(※6)であるため、安定した財源の確保が必要。(※6: 2021年以降未定)
- ③ 構成する民間企業及び行政によるガバナンスは確保されているが、構成員以外はフリーライダーとなる可能性がある。

2 日本版DMOが地域再生エリアマネジメント負担金制度を活用する上での課題

- ① 市町村域及び県域をまたがるエリアをマネジメントする日本版DMOが本制度を活用する場合、活動計画の認定・負担金条例の制定等に係る意思決定について、活動エリア内の市町村ごとに議会の議決を得る必要があるなど、制度を運用するための手続きが煩雑になり、実務上困難である。
- ② 計画期間が5年を超えないものに限るため、5年を超える長期的な施策展開への活用ができない。

2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化 ③ サイクルツーリズムの推進

国への提案事項

世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムの推進による観光振興や沿線地域の活性化に向け、

- 1 しまなみ海道サイクリングロードのナショナルサイクルルート(仮称)への指定及び国内外への戦略的なPR
- 2 サイクリング環境整備のためのハード・ソフト対策に係る財政措置等

国際サイクリング大会による
サイクルツーリズムの推進



しまなみ海道
20th Anniversary

7,215人が疾走
海外26の国、地域から
701人が参加

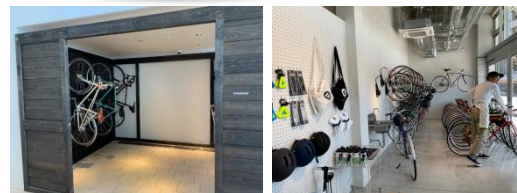
サイクリングしまなみ2018(H30.10.28)

写真: (c)サイクリングしまなみ2018実行委員会



JR尾道駅新駅舎オープン(H31.3.10)

新尾道駅オープンで
サイクリング環境の魅力が向上



駅内の宿泊施設とレンタサイクル貸出店舗



サイクルトレイン「ラ・マル・しまなみ」の運行
(岡山～尾道)



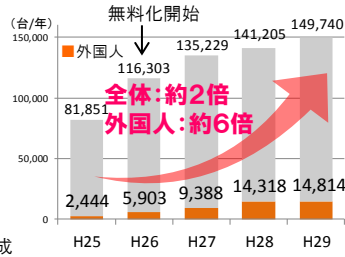
手ぶら当日便サービス

【提案先省庁:財務省, 国土交通省】

現状

- 国では自転車活用推進法による自転車を活用した施策を推進。広島県版はH31年3月策定
- 令和2年の訪日外国人観光客4,000万人を目標とする中、増加する訪日外国人観光客はゴールデンルートに集中
- ニューヨークタイムズで「2019年に行くべきデネティーション(52エリア)」で「瀬戸内の島々(Setouchi Islands)」が日本で唯一第7位に選出
- しまなみ海道サイクリングロード等では、サイクルツーリズムによる観光地域づくりを推進。官民一体でサイクリストの利便性向上に取り組み国内外からのサイクリング客が着実に増加

外国人へのレンタサイクル貸出台数(しまなみ海道)



課題

- ゴールデンルートに集中するインバウンド効果の地方への拡大
- サイクルツーリズムを推進し、世界に誇るサイクリング環境を創出するため、ハード・ソフト両面での受け入れ環境の整備が必要

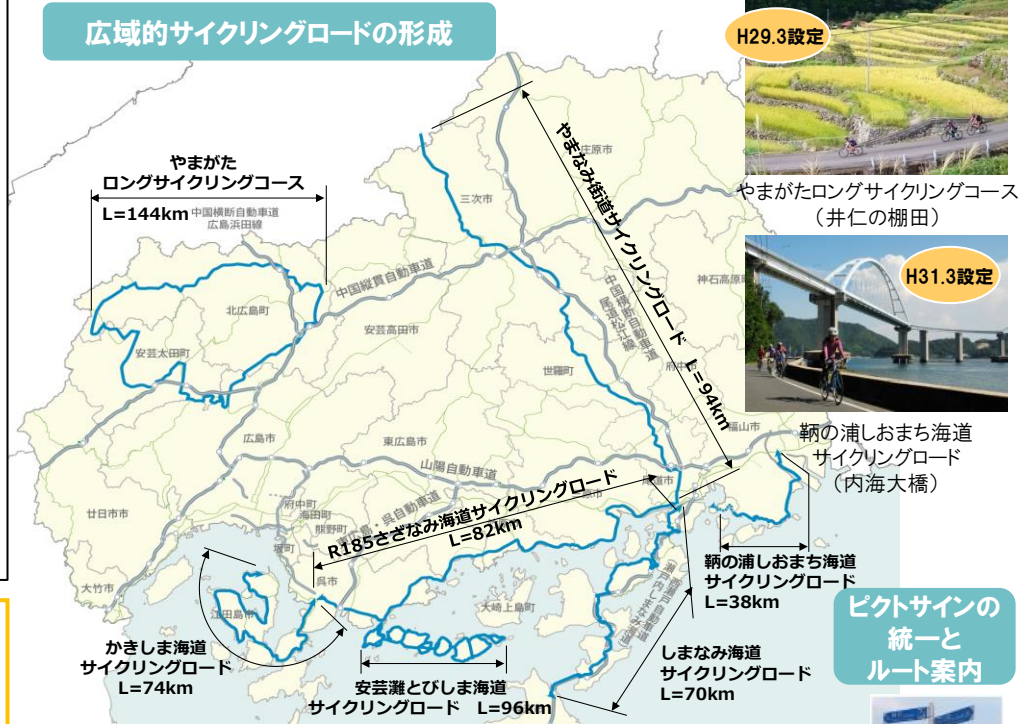
【官民一体で取り組んでいきたい内容】

- 広域的サイクリングロードの形成による広域観光周遊の促進
- 国際サイクリング大会の開催等を通じたサイクルツーリズムの国内外への情報発信
- 自転車専用レーン等の設置等、安全で快適な走行環境の確保
- ピクトサインの統一などわかりやすいルート案内
- サイクリスト向け休憩施設の充実やスポーツ型電動アシスト自転車(e-bike)の普及等による安心で快適なサイクリング環境の提供
- アクセシビリティ向上のための、サイクルバス、サイクルトレイン、サイクルシップの充実及びUPR

2 地方創生の推進

- (3) 地方の産業競争力の強化
- ③ サイクルツーリズムの推進

広域的サイクリングロードの形成



国際サイクリング大会による国内外への情報発信



サイクリングしまなみ2018
 写真: (c)サイクリングしまなみ2018実行委員会

サイクリスト向け休憩施設の充実



ひろしまサイクルおもてなしスポット制度



アクセシビリティの向上



H30.10.28 就航

サイクルシップ・ラズリ(尾道~瀬戸田)

2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化 ④ 農業の競争力強化

国への提案事項

生産性の高い優良農地を集積・整備することにより、意欲のある担い手による規模拡大や新たな担い手の農業参入が進み、若い世代にとって魅力のある農業が実現されるよう、次の措置を講じること。

経営基盤強化に向けた農業農村整備関係予算の確保

- 経営力のある担い手を育成するため、園芸作物の生産拡大や機械導入による柑橘栽培が可能となる、まとまりのある優良農地が集積できるよう、**農業農村整備関係予算(公共・非公共)を確保**すること。
- また、担い手の経営発展の礎となる農業農村整備事業が計画的かつ迅速に年度当初から進められるよう、**予算の確保**に努めること。

《低利用農地を整備し大規模な野菜生産に活用》



《遊休水田を客土により再生し担い手がレモンを生産》



【提案先省庁：財務省，農林水産省】

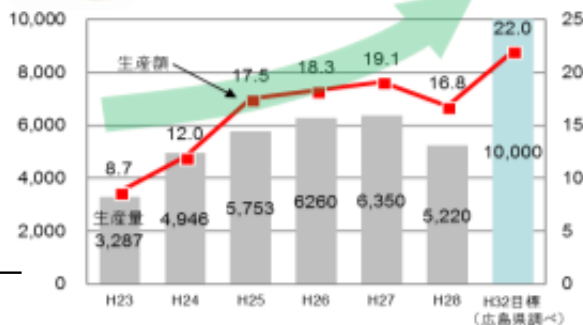
広島県の実績

重点品目の生産拡大により収益性の高い経営体を育成し、経営力の高い担い手が生産の大部分を占める力強い生産構造への転換を目指す。

キャベツは、安定した広島市等の消費地を抱え、また、標高差を生かしたリレー出荷が可能である強みを生かし、県内消費の過半を生産目標として**大規模農業団地の整備と水田の畑地化**に取り組んでいる。



広島県内のレモン生産量の推移と目標



レモンは日本一の生産量で、皮まで食べられる安心感と、菓子類や飲料など幅広い需要のため、食品メーカーの引き合いも多く、

機械導入などにより効率的な生産が可能となる樹園地の整備を進め、生産拡大を図っている。

2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化

④ 農業の競争力強化

課題／目標

大規模農業団地の整備や水田の畑地化を推進することにより販売額の拡大が図られた。

	H25(実績)	H29(実績)	R2(計画)
(キャベツ)	2.2億円	4.2億円	16.0億円
(レモン)	17.5億円	16.7億円	22.0億円

一方で、販売額目標の達成に向けては、

- ・排水対策が不十分であるため単収が低位にある
 - ・作業効率が悪い農地が多く規模拡大しにくい
- などの課題があることから、生産性及び収益性の向上のための基盤整備が必要である。



◀水田の排水対策による生産性の向上（暗渠排水，明渠）▶



◀樹園地内の園内道を密に配置することによる生産性の向上▶