

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

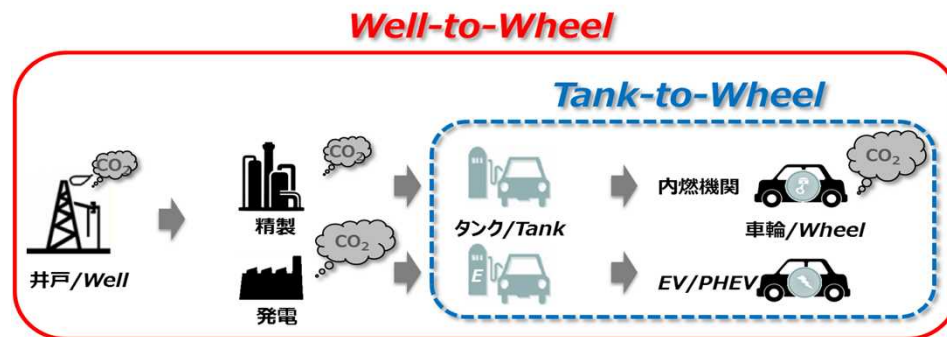
国への提案事項

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、地球温暖化対策やエネルギーセキュリティの観点から、運輸部門におけるエネルギー源の多様化、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について、「カーボンリサイクル技術ロードマップ」に定めるとおり、早期の普及実現に向けた技術開発等を継続的に支援すること。

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、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえ、Well-to-Wheel評価を基準とした自動車ユーザーが納得できる公平・公正な税制となるよう、必要な対策を講ずること。
- また、コロナ禍による需要の減退に配慮し、必要な措置を講ずること。



【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必要である。

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

【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技術ロードマップの策定

資源エネルギー庁は、研究開発分野を特定し、開発のスケジュール感、克服すべき課題を明らかにした「カーボンリサイクル技術ロードマップ」を策定。(微細藻類バイオ燃料については、2030年をターゲットとした液体燃料の製造技術の一つとして記載)

【新燃費基準の策定】

経済産業省・国土交通省の合同会議において取りまとめられた「乗用車燃費基準等」において、Well-to-Wheel評価及びWTLCモードでの燃費値算定を明記。

【令和2年度与党税制改正大綱(検討事項)】

自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、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。