



# グリーン成長戦略などに対する 自動車総連スタンス

2021年4月  
自動車総連

# ■ グリーン成長戦略などに対する自動車総連スタンス

## 整理の観点

### ◆ 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

※14の成長戦略における自動車産業に関わる分野をベースに整理

#### ✓ 「自動車・蓄電池産業」に関して

▶ 電動車の普及に向けた課題

①インフラ整備、②環境整備・車両開発、③蓄電池の開発促進

④自動車ユーザーの負担、⑤軽自動車・二輪車に対する特段の対応

#### ✓ 自動車総連として

▶ 産業の構造転換・雇用確保

#### ✓ 「エネルギー関連産業」について

▶ 現在及び今後のエネルギー利用に関して

▶ 水素に関して

▶ 次世代燃料（e-fuel）に関して

### ◆ デジタル社会の実現

### ◆ 日本経済を支えている中小企業に関する政策

### ◆ 地方創生・地方活性化支援策

### ◆ その他：官民ITS構想に関して

# ■ 2050カーボンニュートラル

## これまでの経緯

2020年9月、菅新政権が発足

2020年10月、所信表明演説にて**日本経済の再生を主軸とした成長戦略**が提示

2020年12月、「**2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略**」が策定

## 成長戦略の方向性

### ✓ 2050年までに温室効果ガス実質ゼロ

- ▶ 再生可能エネルギーの導入促進
- ▶ 石炭火力発電に対する政策の抜本的転換
- ▶ 14分野におけるグリーン成長戦略の実行計画を策定

### ✓ 2035年までに、乗用車新車販売で電動車 100%を実現

※電動車の定義

電気自動車(EV)・燃料電池車(FCV)・プラグインハイブリッド車(PHV)・ハイブリッド車(HV)

- ▶ 今後10年、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する
- ▶ 軽自動車や商用車等の電動化への転換については、特段の対策を講じる
- ▶ 蓄電池のスケール化や低価格化、リユース等に関するルール整備・標準化

# ■ 2050カーボンニュートラルに対する受け止め

## 受け止め

菅政権が掲げる成長戦略は、国内雇用維持を前提とした日本経済の持続的成長の下支え政策を求める我々にとって、**評価すべき点も見受けられる**

上記認識の元、政策全容に対する具体的方向性が不透明であることを踏まえ、国民が安心して暮らし働いていくことのできる社会の実現に向け、**警鐘を鳴らすべき点については意見する**

- グリーン化に対する**日本の取り組みは諸外国と比較し大きく遅れ**を取っており、輸出比率の高い自動車産業としては、世界の潮流を踏まえると、**グローバルに取り残されないための取り組みが必要**
- 2050年カーボンニュートラル実現には、**自動車をはじめとする運輸部門**（排出量17%）**だけのCO<sub>2</sub>排出ゼロでは達成は難しい**
- CO<sub>2</sub>排出量の37%を占める発電部門における再生可能エネルギーの活用など、**14分野のグリーン成長戦略の着実な対応が不可欠**
- **国が中心となり、産業界とも緊密に連携**をとり、欧米や中国を凌駕する税制面や助成金等の支援策を講じることが必要
- **先進環境対応車の普及は、産業の責務**
- 製品・商品軸における**日本の技術力を最大発揮し、世界をリードできる体制が必要**

# ■カーボンニュートラルを進めるにあたって

## 自動車産業の将来発展に向けた3つの柱

### 電動車



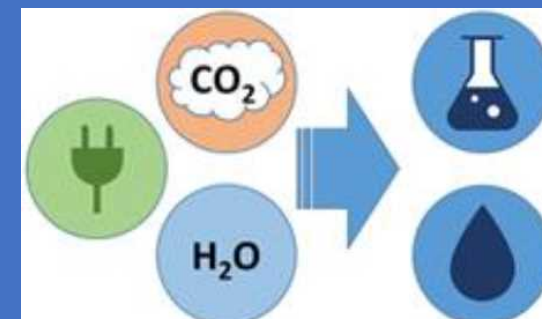
EV・FCV・HV

### 水素事業



水素発電・水素充電ステーション

### 次世代燃料 (e-fuel)



二酸化炭素と水素の合成燃料

- 車両の電動化だけでは、達成困難（運輸部門のCO2排出量17%）
- 電力部門の脱炭素化が急務（火力発電比率日本75%・欧州37%）
- LCAの観点から、発電部門のグリーン化が進まない限り、国内での事業継続は困難
- 技術的優位性の高い「水素事業」をより向上させ、国内基盤の強化・グローバル競争力向上につなげる

**全方位戦略（電動車・水素事業・次世代燃料）を推進し、  
日本経済/国内産業の発展・雇用維持・グローバル競争力につなげる**

# ■「自動車・蓄電池産業」について

## 電動車の普及に向けた課題（①インフラ整備）

### 受け止め

- ✓ 電動化を進める上で、**最も時間を要し継続的な対応が求められるのが、インフラ整備の充実**である。併せて、インフラ整備を進めていく上では、**日本の国土や、地域毎に異なる気象条件に配慮した道路整備**が必要である
- ✓ 過去に整備した設備に関しても、老朽化や更新時期を迎えており、今後は定期的なメンテナンスも含めた管理が求められている

### 自動車総連スタンス

- ✓ 加速度的に、**水素ステーション・急速充電器等の新規設置・保守の整備**を求める
- ✓ 併せて、幹線道路や高速道路における**非接触充電等の道路の高度化推進**を求める
- ✓ **気象条件や豪雨・豪雪災害などへの対応を踏まえた道路整備**を求める
- ✓ 上記の実施にあたっては、**国・地方自治体が連携し、計画的な設置**を求める

# ■「自動車・蓄電池産業」について

## 電動車の普及に向けた課題（②環境整備・車両開発）

### 受け止め

- ✓ 政府による燃料電池や蓄電池の普及促進にむけた支援策などの**取り組みを後押しすることを前提に、電動車の有効活用などを踏まえた、発電・備蓄・利用までの一気通貫したエネルギー政策が必要**と考える
- ✓ 自動車産業においても、**生産・輸送などの事業活動全体を通じたグリーン化は、中小企業を中心に取り組みは難航**している

### 自動車総連スタンス

- ✓ 充放電システムや定置型蓄電池等に対する開発および普及は、スマートグリッド等の次世代エネルギー社会システムの構築に重要な役割を果たすことから、推進に向けた政策支援を求める
- ✓ **中小企業がグリーン化に取り組む際の補助金や税優遇**を求める
- ✓ **グローバル競争に打ち勝つためにも、電動車開発への財政的支援および、政策的支援**を求める
- ✓ **大型バスやトラック・軽商用**などに対しては**特段の措置を講ずる**ことを求める

# ■「自動車・蓄電池産業」について

## 電動車の普及に向けた課題（③蓄電池の開発促進）

### 受け止め

- ✓ 電動車の車両価格は、電動車にとって必要不可欠な**蓄電池のコストが嵩み、高額**となっている
- ✓ 蓄電池のコストダウンや国産電池の国内外におけるシェア確保などを目的とした、**国産蓄電池の開発・生産体制の構築が急務**である

### 自動車総連スタンス

- ✓ **燃料電池や蓄電池**は、グリーン化の推進と産業活性化にも寄与することから、**さらなる技術開発支援**を求める
- ✓ 政府が主導となり、蓄電池をはじめとする電動化に向けた開発などにおける**協調領域・競争領域を定め、企業の枠を超えた取り組みの推進**を求める
- ✓ 国産蓄電池の生産体制の構築に向けては、**政府による強力な設備投資支援および技術開発支援**を求める
- ✓ 併せて、**蓄電池の原材料を安定的に確保**できるよう政府には良好な貿易環境の構築を求める



# ■「自動車・蓄電池産業」について

## 電動車の普及に向けた課題（④自動車ユーザーの負担）

### 受け止め

- ✓ 電動車の普及は、産業の責務であるであるものの、**車両本体価格が高額**
- ✓ **先進環境対応による車両の高額化**が進む一方で、国民がコスト負担できる**賃金水準が確保できていない**

### 自動車総連スタンス

- ✓ 自家用乗用車の普及に向けては、**購入補助金や減免等の税優遇**を求める
- ✓ 運輸・輸送部門などの企業が、電動車を導入しやすくなるよう、**購入補助金や金利政策、税優遇（車両購入費および法人税の減免等）**などを求める
- ✓ 将来を見据えた、計画的な**国民生活の水準引上げ（賃金上昇）に向けた政策的取り組み**を求める
- ✓ 政府が掲げる「中長期的な自動車関係諸税のあり方の方向性」については、「自動車総連の車社会における税負担のあり方」の考え方と近い要素と受け止めるものの、**財源確保ありきの論議であり、受け入れることはできない**  
その上で、走行課税等の導入は断じて認めない

# ■「自動車・蓄電池産業」について

## 電動車の普及に向けた課題（⑤軽自動車・二輪車への対応）

### 受け止め

- ✓ **軽自動車**は、日本の道路事情には無くてはならない生活の足であることから、**電動化の加速が求められている**
- ✓ **二輪車**においても、蓄電池の価格やサイズ、統一規格化、交換スポットの充実など、**車両開発およびインフラ整備に課題**がある。加えて、日本の二輪車は各国と異なる車両区分を要しており、グローバル競争力を阻害する開発コスト等の増加に繋がっている

### 自動車総連スタンス

- ✓ グローバル競争力強化のため、**蓄電池の低価格化、小型化に向けた技術開発支援**を求める
- ✓ 軽自動車・二輪車に対しては、より**購入・保有がしやすくなるよう購入補助金、税優遇（購入時・保有時）**を求める
- ✓ 二輪車の電動化推進に向け、**蓄電池の統一規格化などの車両開発およびインフラ整備への政策的支援**を求める
- ✓ 二輪車の**免許区分を含めた車両区分の見直し**を求める

# ■ 自動車総連として

## 産業の構造転換・雇用確保

### 受け止め

- ✓ グリーン化の推進に伴う経済・社会情勢の変化は、**産業構造転換をもたらす可能性が高い**
- ✓ 世界の電動化の潮流は、EV車のみ・HV車を含む電動化など、各国の国土やインフラ整備状況により異なることから、将来的にも内燃機関エンジンは一定程度存在すると予測しており、**すぐに内燃機関エンジンが無くなることはない**

### 自動車総連スタンス

- ✓ 中長期で産業構造転換が進む中、**雇用への悪影響を及ぼさないよう必要な対策（公正な移行）として、業態移行や労働移動を支援できる体制や仕組みづくりを求める**
- ✓ 急速なグリーン化の推進は、内燃機関エンジン関連事業など、特定の事業に対する多大な影響が推測されることから、**規制強化の際は産業界の意見も踏まえた激変緩和措置を求める**
- ✓ 目指す低炭素社会の全体の姿・方向性について、国民的な合意形成を行うとともに、**特定の業界に留まらない政策インセンティブの導入**などを求める

# ■「エネルギー関連産業」について

## 現在及び今後のエネルギー利用に関して

### 受け止め

- ✓ **短期的に安価かつ安定的なエネルギー供給を図る**ための政策が必要
- ✓ 中長期的に原子力エネルギーに対する依存度を低減し、最終的には再生可能エネルギーを主軸としたエネルギー供給体制の構築

### 自動車総連スタンス

- ✓ **経済活動に必要な安価で安定的な電力確保**を前提とし、再生可能エネルギーの積極的な利用を含め、**バランスのとれたエネルギー供給体制構築の戦略整備**を求める
- ✓ 製造工程などに対する規制強化の導入にあたっては、**国内事業継続に支障をきたす等、諸外国への事業移管が加速する懸念を排した対応**を求める
- ✓ 同時に、日本が誇る先進技術（二酸化炭素排出量が著しく少ない高効率石炭火力発電技術など）を、**新たな競争力の源泉とし国内基盤強化につなげる推進**も求める
- ✓ 再生可能エネルギーを有効活用する為のインフラ整備や、実施に必要な法改正、取り組みスケジュールの明確化を求める

# ■「エネルギー関連産業」について

## 水素に関して

### 受け止め

- ✓ カーボンニュートラル実現の中枢を担う次世代エネルギー源
- ✓ 国内生成可能であり、利活用の幅が広く、**今後の経済成長には欠かせない**
- ✓ 日本の新たな経済成長の源泉として、**グローバル競争力強化につながるエネルギー事業**

### 自動車総連スタンス

- ✓ 世界をリードする水素社会を国内にて構築するためには、**インフラ整備をはじめとする水素の普及拡大が急務**であり、**水素利用コスト低減に資する支援**を求める
- ✓ 水素発電タービンやFCトラック・水素運搬船など、国際的に**技術先行している分野に対する開発支援**を求める
- ✓ グローバル競争に打ち勝つべく、**日本の技術の優位性を活かせる国際標準化の取り組み**を求める
- ✓ 国策の重点取り組みとして、世界に先んじた技術開発を推進すべく**スピード感を持った取り組み**を求める

# ■「エネルギー関連産業」について

## 次世代燃料（e-fuel）に関して

### 受け止め

- ✓ 二酸化炭素の吸収特性などから、**脱炭素社会実現に向け期待される効果的な次世代燃料**
- ✓ e-fuelの技術革新を日本がリードすることで、国益につなげ、経済成長と国民の幸福度向上を目指す

### 自動車総連スタンス

- ✓ e-fuelが**幅広く利用される社会の構築**を求める（合成・運搬・利用）
- ✓ e-fuelを効率的に**合成・利用するための研究開発支援**を求める
- ✓ 合成燃料製造プラントや合成燃料ステーションなどの、**e-fuel供給体制整備に対する支援**を求める
- ✓ 政府には、グローバル競争に打ち勝つために、日本の技術力が生かせる体制と仕組みを求める。そのためには、**政府が主導となって各産業間の連携強化ならびに専門性を活かした技術革新に取り組む**必要がある

# ■ デジタル社会の実現

## 成長政策の方向性

- ✓ **マイナンバー制度の拡充・普及促進**
  - ▶ マイナンバーカードを、今後2年半のうちに全国民へ展開
  - ▶ 健康保険証とマイナンバーカードの一体化、運転免許証のデジタル化
- ✓ **行政サービスの見直し**
  - ▶ 各省庁や自治体の縦割りを打破、
  - ▶ 今後5年で、自治体デジタルシステムの統一・標準化

## 自動車総連スタンス

- ✓ マイナンバーの活用幅拡充により、**資産や所得の適正把握に努め、公正・公平な徴税につなげる**（全ての口座を紐付ける）
- ✓ 制度の一層の活用に向けたインフラ整備の推進、および安心して利用できる**セキュリティ体制構築、普及促進**を求める
- ✓ 行政改革や地方分権の推進につなげるべく、行政サービスの効率化、簡便化など、**メリットが最大限発揮できる仕組み構築**を求める
- ✓ 行政のデジタルにとどまらず、**産業全体でシステム統一・標準化等が図られるよう政府主導での対応**を求める

# ■ 日本経済を支えている中小企業に関する政策

## 成長政策の方向性

- ✓ **中小企業政策全般の見直し**
  - ▶ 中小企業基本法の区分要件改正
  - ▶ 合併などによる中小企業の規模拡大促進
  - ▶ M & Aを通じた事業継続、企業再編を後押し

## 受け止め

- ✓ **中小企業は、自動車産業の凡そ9割を占める産業にとって重要な存在**
- ✓ 中小企業が保有する**貴重な技術・良質な雇用が損なわれることは、あってはならない**

## 自動車総連スタンス

- ✓ **区分要件改正後も事業規模に合わせた税優遇や政策を行う**ことで、経営者が積極的に事業規模拡大に取り組みやすい環境整備が必要
- ✓ より魅力ある企業に発展できうる**設備投資を行う際の補助金や税優遇**を求める
- ✓ 中小企業がデジタル化に取り組む際の、補助金等の政策支援を求める



# ■ 地方創生・地方活性化支援策

## 成長戦略の方向性

### ✓ 活力ある地方づくり

- ▶ 観光・農業改革による地方への人流の創出、地方所得の増加
- ▶ インバウンド需要拡大、農産品輸出額の伸張
- ▶ 消費活性のための最低賃金の全国的な引き上げ
- ▶ 都会から地方への中小企業・ベンチャーによる新たな人流の創出

## 自動車総連スタンス

- ✓ 地方分散の推進を、地方税収の改善、地方経済の活性化、富の偏在是正に向けた中間層復活のための税制につながる好機と捉える
- ✓ **自動車税制の見直しを起爆剤に、個人負担を低減し、地方に移住しやすい税制とインフラ整備を求める**

# ■ その他

## 官民ITS構想に関して

### 受け止め

- ✓ 自動運転に必要となる日本型のインフラ整備により、日本市場の活性化が求められている
- ✓ 次世代技術の導入加速は、高齢者利用や公共交通機関がない地域などでの需要が見込まれ、地方分散の推進・地方経済の活性化に寄与すると期待される
- ✓ 具体的な内容に関しては、官民ITS構想2020に記載の通りであり、**産業間での議論は適切に行われている**と整理する

### 自動車総連スタンス

- ✓ 自動運転や電動化技術の普及促進に**必要なインフラ整備**を求める
- ✓ インフラ整備の推進など**国内事業基盤の強化へつながる支援**を求める
- ✓ 保険制度（割引）や自動車関係諸税の見直しなど、**自動運転技術の普及促進につながる施策**を求める
- ✓ **中小企業による第4次産業革命、CASE等への投資に対する政策的支援**を求める

# ■ グリーン成長戦略実現に向けて

## 目指す姿

グリーンリカバリー

ゼロカーボンシティ化  
スマートシティづくり



デジタル化

行政・事業の効率化  
利便性の向上

経済成長

誰一人取り残さない社会の実現

## 推進にあたって踏まえるべき観点

- 経済活動を後退させることのないエネルギー政策
- 社会全体のデジタル化と整合の取れたインフラ整備による、車の利活用の高効率化推進（CASE/MaaS）
- 電動車普及に向けた財政的・政策的支援
- 国民のコスト負担を踏まえたグローバルレベル水準への賃金上昇

2050年の国際社会における日本の立ち位置を見据え、賃金レベル上昇など国民生活や国民の幸福度向上を兼ね備えた経済成長を果たすことを目的に、労働者の立場から関係団体と連携し、国政・地方行政・関係省庁へ意見具申し、政策提言につなげる