自動車総連

自動車総連 政策集

明日への提言

2020年版（2020.8～2022.7）

追補版

政策集「明日への提言」2020年追補版発行にあたり

2020年9月に菅政権が発足し、10月の所信表明演説時にて新型コロナウイルスにより低迷した日本経済の再生を主軸とする成長戦略が示されました。その後、2020年12月に「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定され、2050年までに温室効果ガス実質ゼロを目指すとともに、自動車の観点では、2035年までには乗用車国内新車販売において電動車100%を実現する目標が掲げられています。

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年までには乗用車国内新車販売で電動車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

また、第204回通常国会にて「改正地球温暖化対策推進法」が成立し（2021年5月）、2050年カーボンニュートラル実現は国としての目標に定められました。これらの動きは「明日への提言」2020年版発行後に起きた急激な変化であることから、カーボンニュートラルに関連した政策について、自動車総連としてのスタンス等をまとめ、ここに「追補版」として発行する運びとなりました。

自動車総連は「明日への提言」2020年版と本追補版に基づき、引き続き、政策実現に向けて組織一体となった活動を推進していきます。

■2050年カーボンニュートラルに対する自動車総連としての受け止め

2050年カーボンニュートラル実現に向け政府にて掲げられた戦略は、国内雇用維持を前提としたものであり、自動車総連として評価すべき点も見受けられると受け止めています。

しかし、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や日本経済・産業の持続的成長に向け、警鐘を鳴らすべき点は意見していきます。

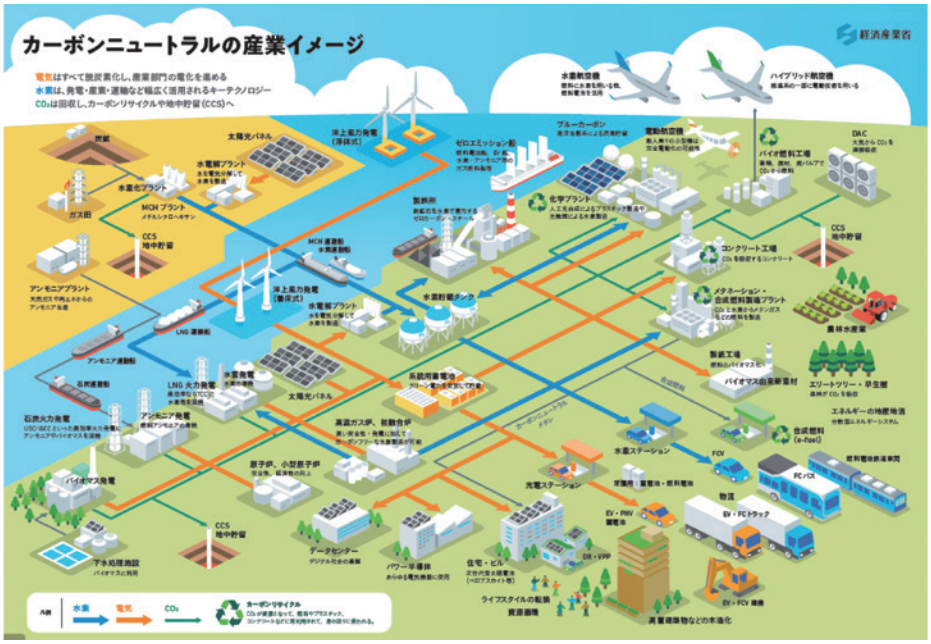
なお具体的な受け止めとしては、以下の通りです。

自動車総連の受け止め

- 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**
- **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など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
- 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18%）だけのCO2排出ゼロでは達成は難しい**
- CO2排出量の39%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**

■カーボンニュートラルの産業イメージ

「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を踏まえた、グリーンリカバリーを考える上での基礎となるカーボンニュートラル社会における産業のイメージ図となります。
エネルギーと産業の密接さからもわかる通り、今後、産業政策とエネルギー政策の推進が重要であると言えます。

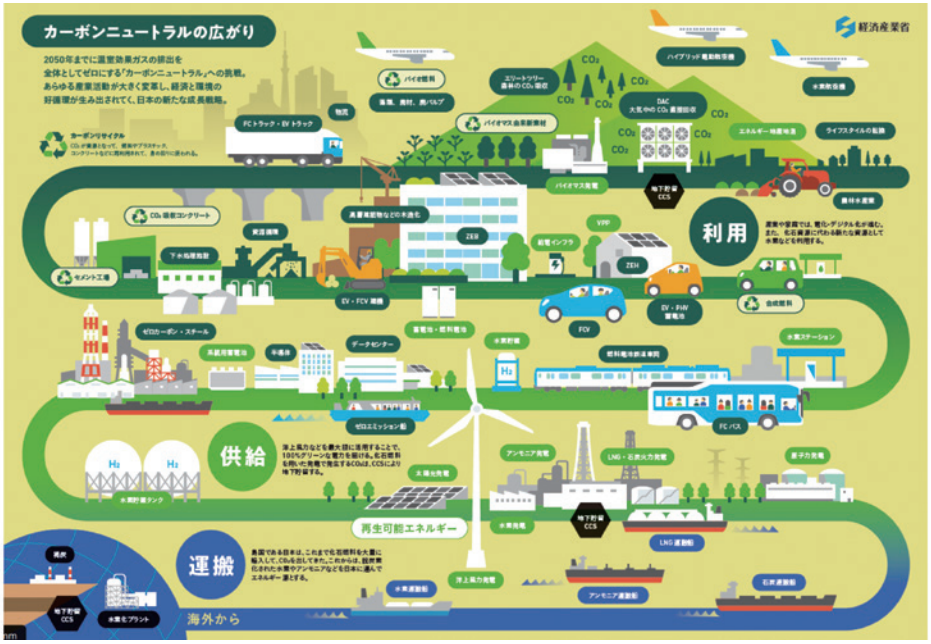


拡大図はこちらからご覧になれます

（出典：経済産業省）

■カーボンニュートラルの広がり

カーボンニュートラルが広く浸透した社会の流れを示した図となります。
産業の好循環を生み出すためには、水素などのエコエネルギーの運搬・供給・利用までを含めた全体でのサイクルの構築が重要となります。



拡大図はこちらからご覧になれます

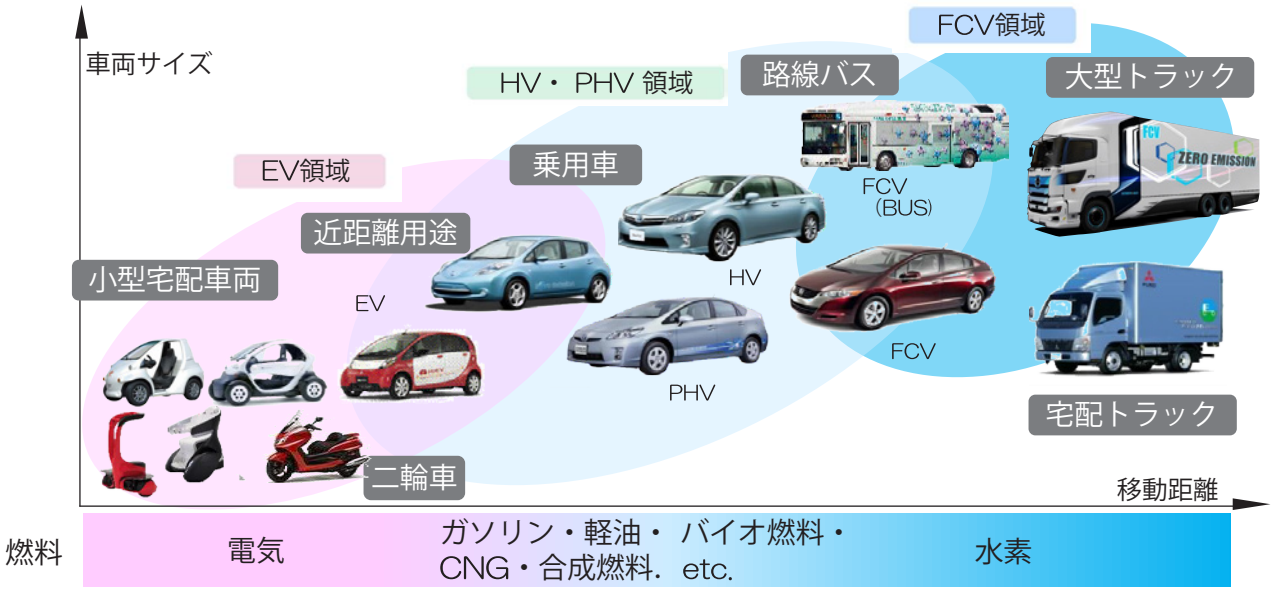
（出典：経済産業省）

■電動車の特性に合わせた棲み分け

電動車には電気自動車をはじめ、燃料電池車、ハイブリッド車という大きく３つの分類があります。
近距離かつ車格の小型化が比較的容易な電気自動車から、大容量輸送に適しやすい燃料電池車など、車両サイズや移動可能距離の特性から、今後、新たなモビリティ構造への転換が予想されます。
自動車総連では、こうした認識のもと、自動車イコール電気自動車のみの社会構造にはなり得ないと考えています。

電気自動車（EV）　　：短時間の充電で短中距離程度の走行
ハイブリッド車（HV・PHV）：モーターとガソリンで走行、代替燃料の技術進展がカギ
燃料電池車（FCV）　　：一度の充填で長距離走行、積載スペース確保が容易

これからの電動車の棲み分け（普及イメージ）



（引用：日本自動車工業会・経済産業省資料に基づき、自動車総連にて作成）

■自動車産業の将来発展に向けた３つの柱

カーボンニュートラル推進を自動車産業の将来発展につなげるためには、まず電動車（電気自動車・燃料電池車・ハイブリッド車）の普及促進に取り組む必要があります。一方、LCA（ライフ・サイクル・アセスメント）の観点から、発電部門の脱炭素化、すなわち水素発電をはじめとする水素事業の推進も必要不可欠です。また、二酸化炭素と水素の合成燃料である次世代燃料の活用実現も大きな可能性を秘めています。
自動車総連は、この３つの柱を全方位的に推進し、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必要があると考えています。

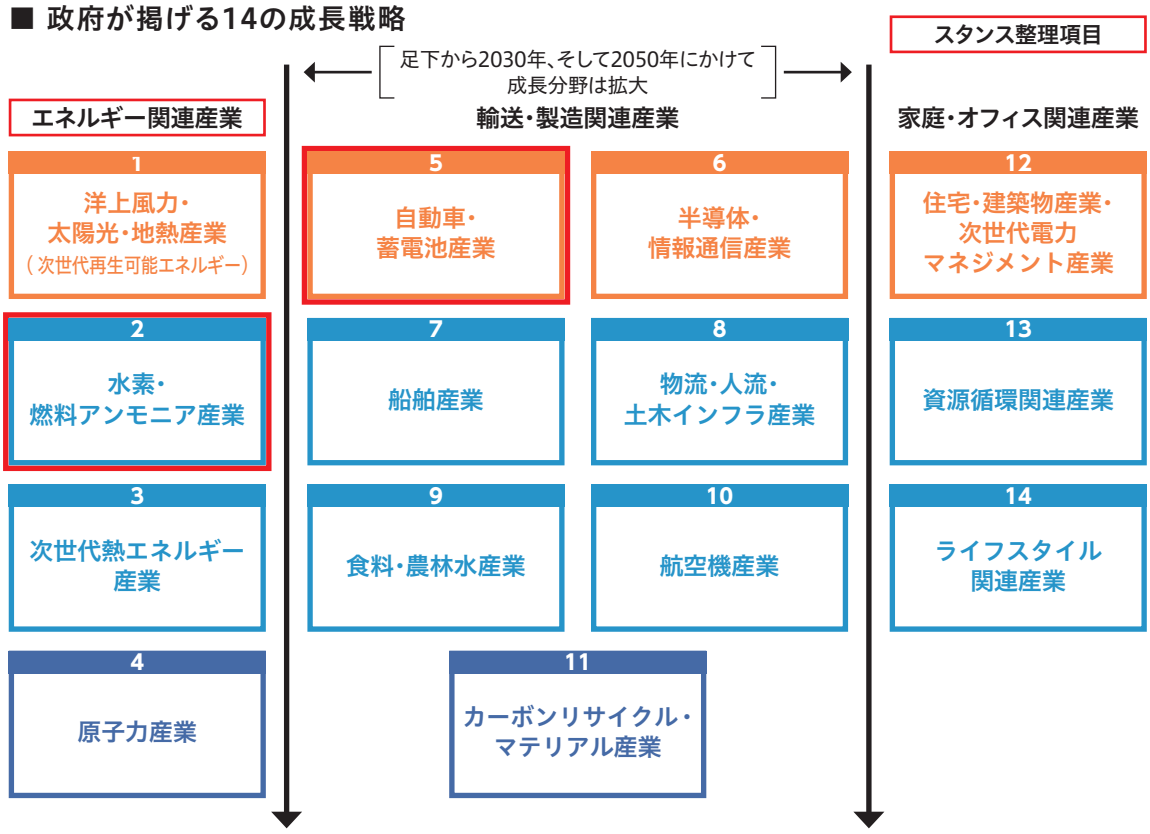
カーボンニュートラル実現のためには…

- 車両の電動化だけでは、達成困難（運輸部門のCO2排出量18%）
- 発電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・グローバル競争力確保につなげる

■14の成長戦略における自動車産業に関わる分野

「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、政府は14の成長戦略を掲げています。
このうち、自動車総連では「自動車・蓄電池産業」、「エネルギー関連産業」、「水素産業」について、スタンスを整理しています。

■ 政府が掲げる14の成長戦略



（出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略）

KEY WORD ／ DATA

■ カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味する。
温室効果ガスの大半がCO2であり、自然が吸収できない量を排出し続けている。カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減・吸収作用の保全及び強化をする必要がある。

■ グリーンリカバリー

「グリーンリカバリー＝緑の復興」
新型コロナウイルス感染症の流行で冷え切った世界経済の再起を図るのに際し、これまでの大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済に復興するのではなく、脱炭素社会など環境問題への取り組みも合わせて行おうとするアフターコロナの政策の一つ。

■ LCA（ライフ・サイクル・アセスメント）

製品の材料製造から利用し破棄されるまでにかかる全ての二酸化炭素排出量を踏まえた環境負荷を評価する手法。いかに二酸化炭素排出量の少ない製品を生み出そうとも、その製造工程などにおいて、火力発電などにより多くの二酸化炭素を使用していては、その製品が評価されないということになる。

目 次

Ⅰ 産業政策

1 産業構造の転換を見据えた政策 …… 2020年版に記載
2 付加価値の最適循環に向けた政策 …… 2020年版に記載
3 業種別課題解決に向けた政策 …… 2020年版に記載
4 カーボンニュートラル実現社会に向けた政策 …… P.08

Ⅱ 自動車関係政策

1 道路交通政策（追補部分のみ） …… P.17
2 自動車関係諸税 …… 2020年版に記載

2020年版KEYWORDアップデート …… P.19

連合政策集は、こちらからご覧になれます
（連合　政策・制度　要求と提言）

Ⅰ 産業政策

4 カーボンニュートラル実現社会に向けた政策

基本認識

職場では人手不足が見られる状況下、100年に1度の大変革期と言われるCASE／MaaSへの対応に直面し、新たなチャレンジを継続しつつ、生産性向上に資すべく労働の質を高めている中で、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」が政府より発表され、その対応が喫緊の課題となった。

2050年カーボンニュートラル達成に向けて、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とともに、CO2排出量の約4割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である。そのためには産業政策とエネルギー政策が重要であることから、政府と産業界が緊密に連携をし、欧米や中国を凌駕する税制面や助成金などの支援策を講じることを求めていく。

併せて、なぜ今、カーボンニュートラルが必要なのかなどの、正しい知識をわかりやすく内外に発信することで、産業の構造改革などの不安払拭につなげていく。

中長期で産業の構造転換が進む中、雇用への負のインパクトを最小化するための「公正な移行」が求められている。

2050年までに温室効果ガス排出実質ゼロや2035年までに乗用車国内新車販売で電動車100%達成はもとより、第4次産業革命・CASE／MaaS・グローバル化などの潮流の中で世界をリードし発展を続けるためには、日本が標準化・技術開発でグローバル競争を勝ち抜く必要がある。

今後加速が予測される、電動車普及に向けた諸課題の解決が必要不可欠であり、官民・労使を挙げて早急に取り組む必要がある。

具体的政策項目 自動車・蓄電池産業に関する政策

①電動車の普及に向けて（インフラ整備）

情勢認識

近年、豪雪被害による自動車の立往生などが度々発生しているが、ガソリン車と比べ、電気自動車は燃料補充方法について課題がある。
日本でのインフラ整備を進める上では、気象条件に加え、離島や山間部の多い国土を踏まえた道路整備が必要である。

問題意識

- 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。

提　言

- 加速度的に、水素ステーション・急速充電器などの新規設置・保守の整備、並びに過去整備した設備の定期的なメンテナンスも含めた管理を求める。 地協
- 併せて、幹線道路や高速道路における非接触充電など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。 地協
- 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。 地協

②電動車の普及に向けて（環境整備・車両開発）

情勢認識

燃料電池や蓄電池の普及促進に向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。

問題意識

- 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。
- 普及に向け、特に課題の多い大型バスや軽商用車に対しては、車両開発支援や助成、税制支援など、特段の措置が必要である。

提 言

- 充放電システムや定置型蓄電池など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・軽商用車などに対しては特段の措置を講ずることを求める。

③電動車の普及に向けて（蓄電池の開発促進）

情勢認識

エンジン車と比較し、電動車の車両価格が高額な理由は、その大半が蓄電池コストと言われており、コスト削減が電動車普及のカギである。
加えて、生産に必要なレアメタルなどの原材料を安定的に確保できるよう、良好な貿易環境の構築も求められている。

問題意識

- 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。

提 言

- 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。

④電動車普及に向けて（自動車ユーザーの負担）

情勢認識

購入補助金や減免などの優遇施策は短期的には効果があるが、長期的には、国民がコスト負担できる賃金水準の確保が必要となる。
直近30年で、日本の賃金はほぼ上昇していないと言われており、G7加盟国において、上昇率は最低、OECD加盟国比較においても低位となっている。
国内で販売される電動車のコスト低減や、購入助成などの対策に加えて、2050年を待つことなく、2035年までに国民が電動車を助成なく購入できるレベルの賃金となるよう、政策的取り組みが求められている。

問題意識

- 電動車の普及は、産業の責務であるものの、車両本体価格が高額である。
- 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。

提　言

- 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。 地協
- 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。 地協
- 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・最低賃金）に向けた政策的取り組みを求める。 地協
- 自動車関係諸税のあり方については、財源確保の論議、また、走行課税などの導入は断じて認めない。

⑤電動車普及に向けて（軽自動車・二輪車への対応）

情勢認識

日本国内７割の道路が、軽自動車でないとすれ違いできないとの統計もある通り、軽自動車は無くてはならない生活の足となっている。しかしながら、蓄電池のサイズ・価格の課題により、軽自動車および二輪車にマッチした電動車開発は難航している。
加えて、二輪車においては、日本固有の車両区分（原付など）を保有しており、この分野における製品開発コスト等を踏まえると、取り組みは非常に難しくなっている。
企業の動きとしては、本田技研工業、川崎重工業、スズキ、ヤマハ発動機の４社は新しい団体（交換式バッテリーコンソーシアム）を立ち上げ、共通利用を目的とした交換式バッテリーとそのバッテリー交換システムの標準化を検討するとしている。一方、政府には蓄電池の規格統一化に対する政策的支援を求めることが必要であり、この機に二輪車の免許区分を含めた車両区分の見直しも行うべきである。

問題意識

- 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、規格統一化、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つながっている。

提 言

- 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。 地協
- 二輪車の電動化推進に向け、蓄電池の規格統一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。

具体的政策項目 産業の構造転換・雇用確保

情勢認識

各国の国土やインフラ整備状況が異なることから、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と捉えている。
世界には様々なインフラ事情があるため、国内生産などに対する規制強化の際には、産業界の意見も踏まえた激変緩和措置が必要となってくる。
グリーン化の推進により、新たな事業に脚光が浴びることからもわかるように、これまでとは異なる新たな産業構造への転換が求められる可能性がある。

問題意識

- 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。
- 産業構造転換の中で、雇用へ悪影響を及ぼさないような対策（公正な移行）のため、新事業への業態移行や労働移動を支援できる税制面での支援に加え、職業訓練などの体制仕組みづくりが必要である。

提 言

- 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。 地協
- 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。 地協

KEY WORD ／ DATA

■ 公正な移行（Just Transition）

気候変動対応やＤＸ（デジタルトランスフォーメーション）の進展をはじめとする経済・社会の移行期に生じる負のインパクトを最小化するための考え方。国際労働組合総連合（ＩＴＵＣ）や国際労働機関（ＩＬＯ）などが提唱し、温暖化防止パリ協定をはじめ、日本政府「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」、G7 やG20の共同声明、国連の関係機関の政策文書などにも取り入れられている。公正な移行を確保するためには、産業構造の転換などによる地域経済や雇用への負の影響を予測し、社会対話を前提として必要な施策を講じることが求められる。

具体的政策項目 エネルギー関連産業に関する政策

①今後のエネルギー利用について

情勢認識

火力発電比率の高い日本のエネルギー構成比率を踏まえると、LCAやESGなどの観点から、中長期的にものづくり産業の国内事業継続に支障をきたしかねない。
自工会によれば、カーボンニュートラルに向けて取り組むにあたっては、国内における火力発電への偏重が是正されない限り、「約15兆円の経済影響、最大100万人規模の国内雇用に影響を及ぼす」と指摘している。

問題意識

- ものづくり産業が引き続き国内で事業継続を行えるよう、エネルギー供給体制の見直しと、諸外国や各企業におけるLCAやESGなどの動きを注視していく必要がある。
- 短期的には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である。
- 中長期的には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が必要である。

提 言

- 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。 地協

KEY WORD ／ DATA

■ ESG（Environment:環境/Social:社会/Governance:ガバナンス）

企業または企業への投資の持続可能性と社会的影響を測定する3つの中心的な要素

②水素について

情勢認識

水素は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である。
水素は国内生成が可能であり、日本の輸入依存度低減に資するほか、発電エネルギーや車や船、飛行機の燃料としても利用可能である等、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といえる。

問題意識

- 政府が掲げている水素産業のロードマップでは、2050年に向けたコスト低減目標となっており、現行の工程表では、輸出産業の国内事業継続が困難になりかねないことから、経済成長・グローバル競争力確保のため、取り組みを加速させるべきである。
- 広く水素が利用され、スケールメリットとして活かせるよう、水素利用コスト低減に資する支援が必要である。

提 言

- 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。

③次世代燃料(e-fuel)について

情勢認識

次世代燃料(e-fuel)は、二酸化炭素の吸収特性などから、水素同様に脱炭素社会実現に向け期待される効果的な燃料である。グリーン成長戦略において、政府は燃料のカーボンニュートラル化、e-fuel普及に向けた取り組みが重要と捉えた上で、2050年をコスト低減ターゲット(ガソリン価格以下の実現を目指す)としている。しかし、グローバルスタンダードをリードするためには、より早くその革新的技術開発に取り組むことが求められる。

問題意識

- 次世代燃料(e-fuel)について認知度が低い。EV化を主軸とするEU諸国では、e-fuelをエコエネルギーと認めない動きがある。
- 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必要がある。

提 言

- 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。

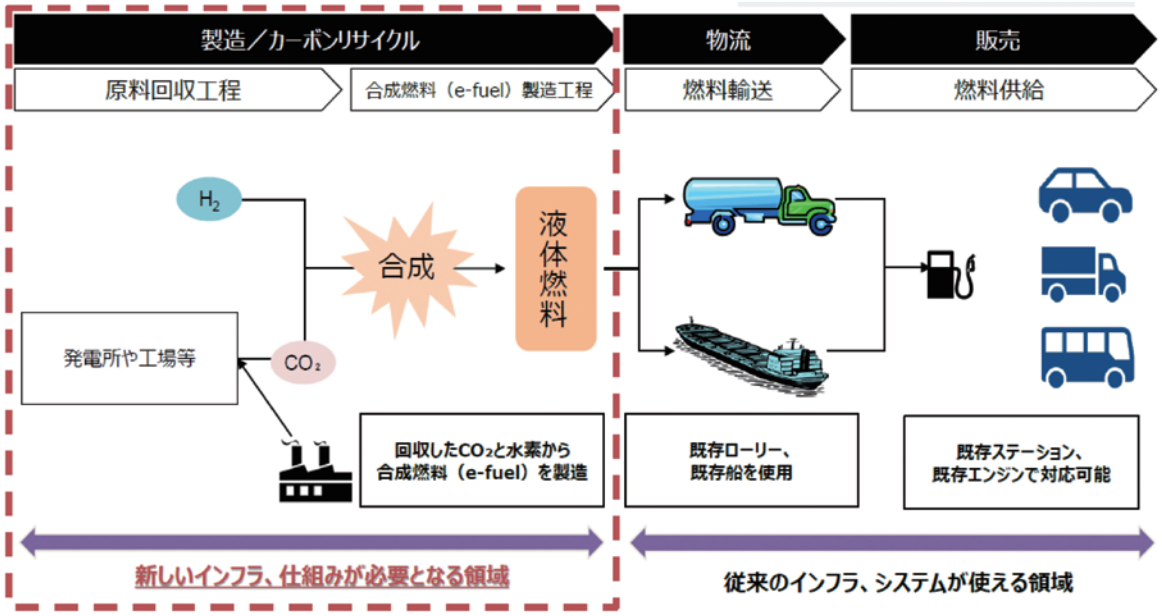
KEY WORD ／ DATA

■ e-fuel（イーフューエル）

二酸化炭素と水素による合成液体燃料。e-fuel生成に使用する二酸化炭素は大気中あるいは工場などで排出されたものであり、水素も再生可能エネルギーに由来するカーボンフリーなものであることが条件とされる。二酸化炭素の排出と吸収が同じとなりカーボンニュートラルが実現できる燃料であり、加えて、ガソリンやディーゼルと混合使用可能であることから、自動車産業が高く注目している燃料である。

活用のメリットは、ガソリン・ディーゼル等の混合利用はもちろん代替燃料となることに加え、飛行機や船、工作機などの幅広い動力源に対して利用可能。石油供給網などの既存インフラを活用した事業展開も可能となる。

■ e-fuelの合成・運搬・利用イメージ図



出典：経済産業省_第3回 モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会

Ⅱ 自動車関係政策

1 道路交通政策

基本認識

2050年カーボンニュートラル実現に向け、14分野のグリーン成長戦略が示された。その取り組みを契機と捉え、グリーンリカバリーを着実に推進することが、日本そして地域経済の発展に大きく寄与するものと考える。

日常のあり方が大きく変化する今こそ、各自治体は持続的な都市の発展に向け「誰一人取り残さない社会」を目指さなければならない。各自治体が、それぞれの地域の特性に応じたグリーンリカバリーを通じてデジタル化やCASE/MaaSの推進に取り組むことで、より暮らしやすい（人口流入）・働きやすい（雇用創出）まちへと発展し続けることが可能となり、地域経済活性化につながる。

今後のまちづくりに必要となる財源については、自動車関係諸税の複雑かつ過重で不条理な税制を解消することを前提に、車体課税・燃料課税を特定財源化【次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源・カーボンニュートラル促進特定財源】することで、地方財源へ影響を与えず、地域の独自性のもとグリーンリカバリーの推進に取り組める税制を求める。なお、自動車関係諸税の地方税部分が減税される際には、国税からの譲与を伴うことを前提とする等、地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減策を求める。

具体的政策項目 グリーンリカバリーを通じた地域経済活性化

情勢認識

グリーンリカバリーの推進を通じて、各自治体が電動車などの次世代モビリティの普及や、デジタル社会の実現を前提に、それぞれの「まちづくり」のあり方を描き、推進していくことが暮らしやすい（人口流入）・働きやすい（雇用創出）まちへ発展し、それにより地域経済の活性化につなげることができると考える。

問題意識

- 地域が抱える課題は様々あるが、どの地域においても「持続的な都市の発展、誰一人取り残さない社会」を目指さなければならない。
- グリーンリカバリーとデジタル化の推進による地域独自のまちづくりには、そのための財源が必要である。

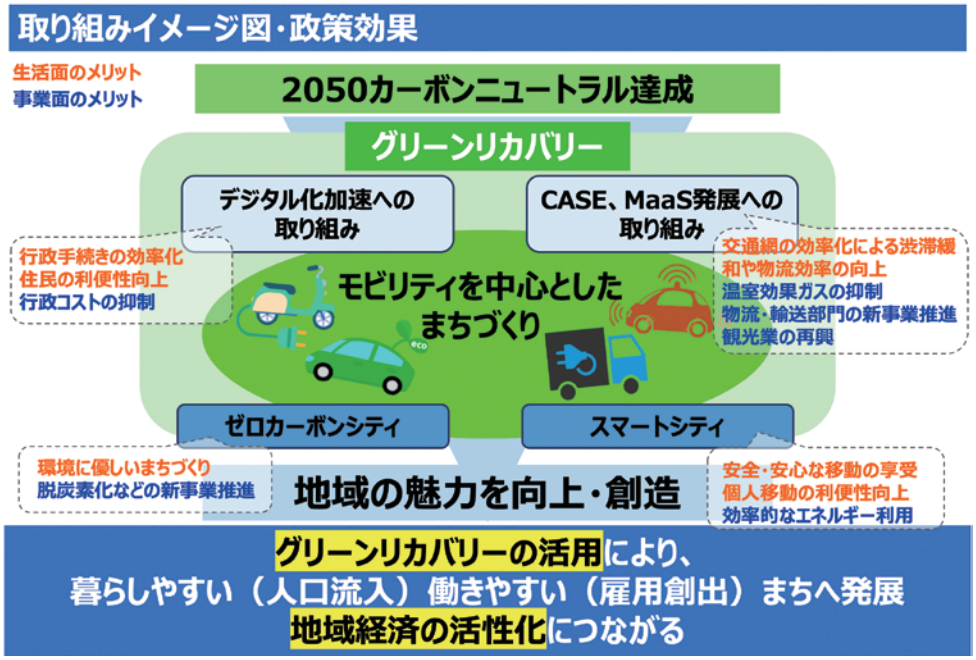
提 言

〈自動車関係諸税や自動車ユーザーの負担軽減〉 地協

- モビリティを中心とした地域独自のまちづくりを後押しするため、必要となる財源については、自動車関係諸税の複雑かつ過重で不条理な税制の解消（約3.3兆円の減税）を前提とし、車体車体課税・燃料課税を特定財源化【車体課税：次世代モビリティ（CASE）普及促進　／燃料課税：カーボンニュートラル促進】することを求める。
- 地方財源へ影響を与えず、地域の独自性のもとグリーンリカバリーに取り組める税制を求める。

KEY WORD ／ DATA

■ 地域経済活性化　魅力ある地域づくりに向けて



■ ゼロカーボンシティ（脱炭素都市）

再生可能エネルギーによって稼働される都市であり、二酸化炭素排出量がなく、温室効果ガス排出において地球に害を及ぼすことのない都市を指す。環境省では、2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが、又は地方自治体として公表された地方自治体をゼロカーボンシティとするとし、公募を実施。ゼロカーボンシティを表明した自治体数は492自治体（40都道府県、295市、14特別区、119町、24村）にのぼる。（2021.11.30時点）

■ スマートシティ

都市の抱える諸課題に対して、ＩＣＴ（情報通信技術）などの新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営など）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区。（←国交省の定義）「モビリティを中心としたまちづくり」とは、具体的には、トヨタ自動車が主導しているWovenCityなどに代表される通り、CASEやMaaSなどの新しい技術の導入・検証により、完全自動運転かつゼロエミッションのモビリティの推進や公共交通網のアクセシビリティ工場（オンデマンド交通やシェアリングサービスの普及）、次世代物流システム構築（ドローンや自動搬送技術の活用）などを盛り込んだまちづくりが挙げられる。

KEYWORDアップデート

2020年版　P13

KEY WORD ／ DATA

■ 日本のEPA・FTAの現状（2021年1月現在）

■ 発効済・署名済 ▶ 21

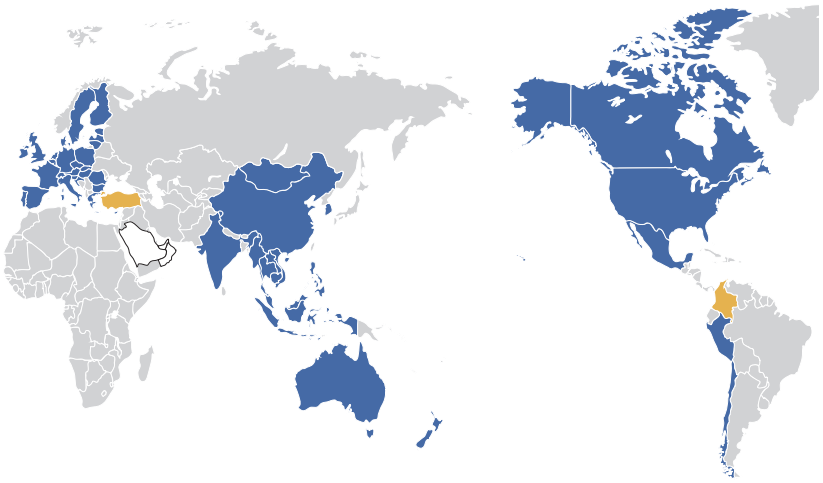
シンガポール、メキシコ、マレーシア、
チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、
ASEAN全体、フィリピン、スイス、
ベトナム、インド、ペルー、
オーストラリア、モンゴル、
TPP12（署名済）、TPP11、
日EU・EPA、米国、英国、
RCEP（署名済・日本含む10カ国2022年1月1日
発効予定/韓国2022年2月1日発効予定）

■ 交渉中 ▶ 3

トルコ、コロンビア、日中韓

□ その他（交渉中断中）

GCC、韓国、カナダ

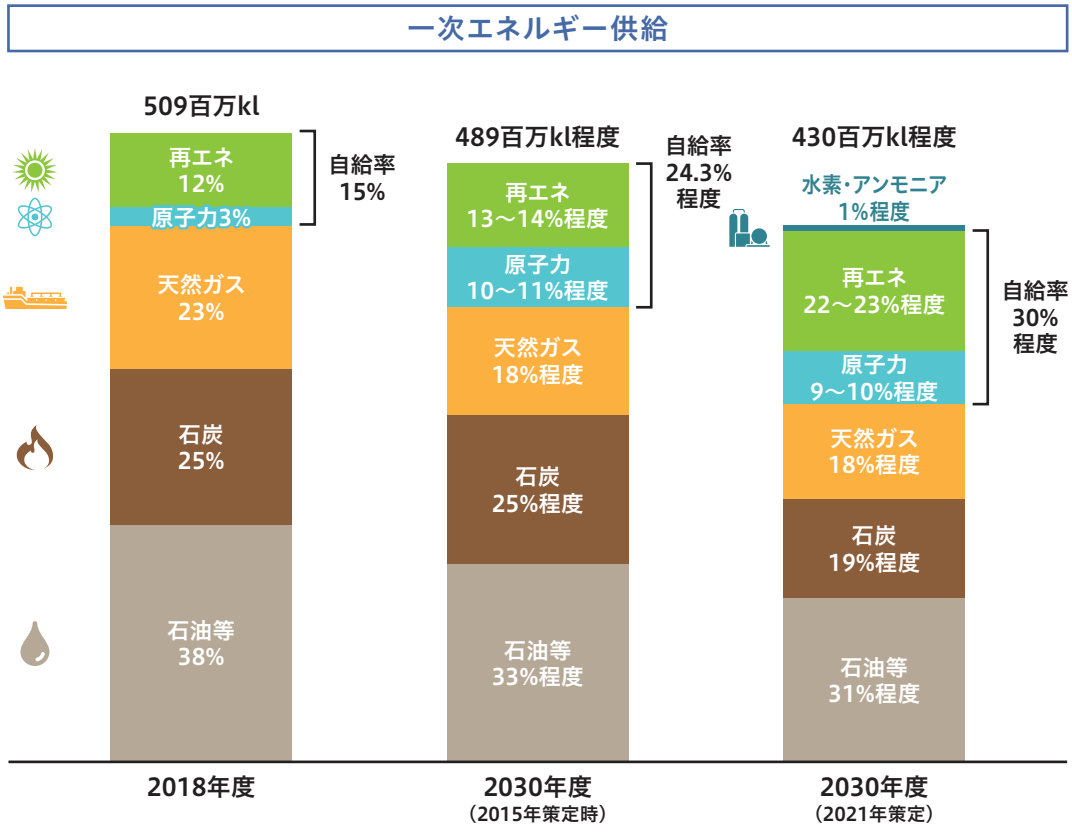


引用：外務省HP

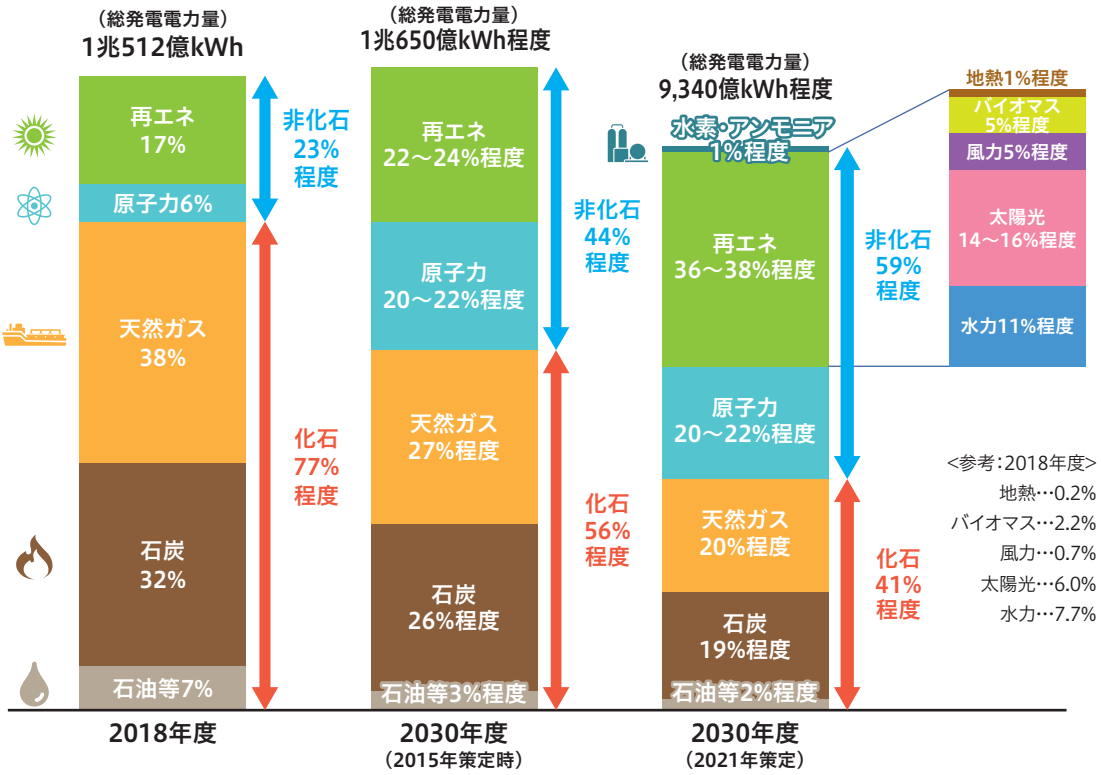
2020年版　P20

KEY WORD ／ DATA

■ 2030年度に向けたエネルギーミックス（一次エネルギー供給と電源構成）



電源構成



※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合があります。
引用：資源エネルギー庁「2030年度におけるエネルギー需給の見通し（令和3年10月）」/「日本のエネルギー2020」より自動車総連にて作成

KEY WORD ／ DATA

2020年版　P23

■ 主要国の2030年における温室効果ガス削減目標

※日本のみ年度

国名	1990年比	2005年比	2013年比
日本※	―	―	削減目標 **▲46.0%**
米国	―	削減目標 **▲50~52%**	▲45.1~47.3%
EU	削減目標 **少なくとも▲55%**	―	少なくとも▲44.1%
中国	・2030年までに**2005年比でGDP当たりの**二酸化炭素排出を**▲65%** ・2030年までに二酸化炭素排出のピークを達成		
韓国	・**2018年比40%削減**　※（2021年11月1日COP26での表明）		

引用：2021年11月までに、各国がUNFCCC（気候変動に関する国際連合枠組条約）に提出したNDC（自国の決定する貢献）に基づき作成
（経済産業省 産業技術環境局より入手）

2020年版　P32

KEY WORD ／ DATA

■ 自動車整備要員の年間平均給与と平均年齢（全産業平均との比較）

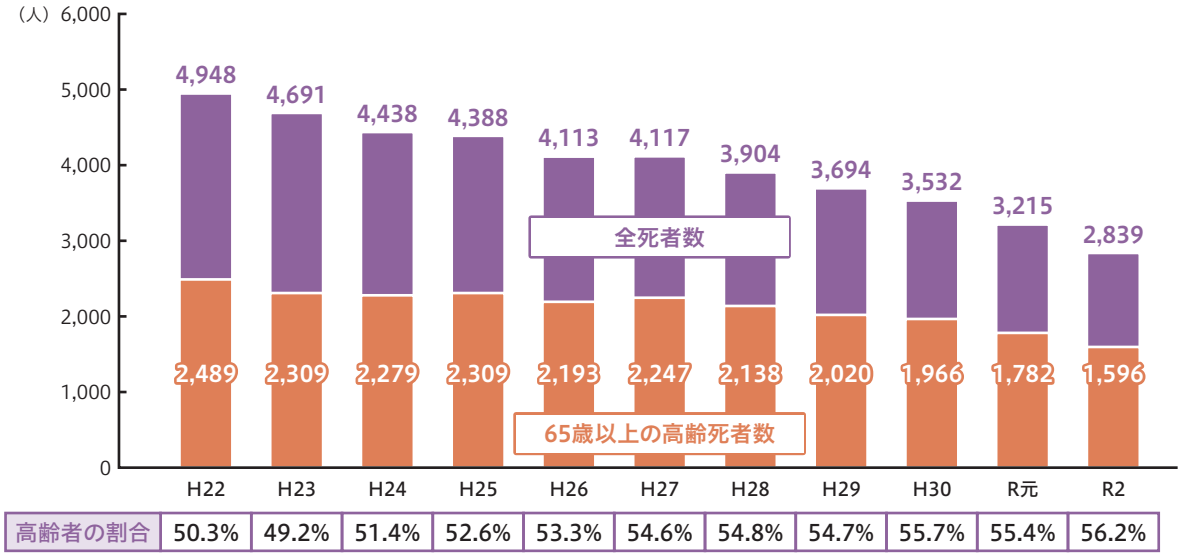
全産業平均	自動車整備要員
433.1万円（46.8歳）	396.3万円（45.7歳）

出典：全産業平均：民間給与実態統計調査（令和2年分）／自動車整備要員：自動車特定整備業実態調査（令和2年度）

2020年版　P39

KEY WORD ／ DATA

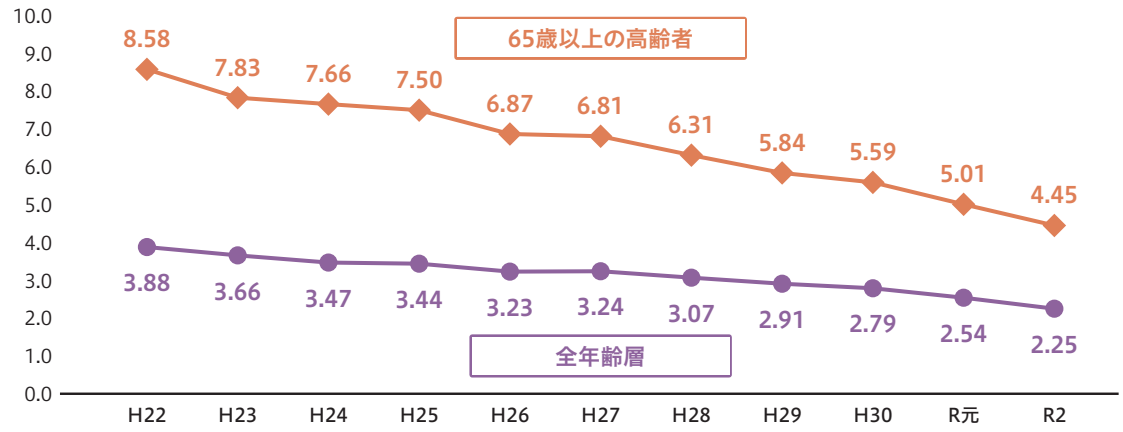
■ 交通事故死者数の推移



高齢者の割合	50.3%	49.2%	51.4%	52.6%	53.3%	54.6%	54.8%	54.7%	55.7%	55.4%	56.2%

出典：警察庁交通局「令和2年における交通事故の発生状況等について」

■ 交通事故死者数の推移（人口10万人当たり）



（注）・算出に用いた令和２年の高齢者死者数は、交通事故日報集計システムにより集計された速報値（12月末現在）。
・算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月１日現在人口（補間補正を行っていないもの））による。

引用：警察庁「道路の交通に関する統計/交通事故死者数について　高齢者（65歳以上）死者数の推移」データより自動車総連にて作成

提　言

自動車の使用に係るユーザー負担の軽減を図る

地協

1 自動車保険（任意保険）の所得控除対象化
2 高速道路料金の引き下げ
3 サポカー補助金の年齢制限の拡充（全年齢）

自動車総連の考えるあるべき税体系

段階	現行の税目
取得段階	消費税
	環境性能割（自動車税・軽自動車税）
保有段階	種別割（自動車税・軽自動車税）
	自動車重量税
走行段階	揮発油税
	地方揮発油税
	軽油引取税
	石油ガス税
	消費税

取得時は消費税のみ

保有段階で係る税は原則一種類

燃料に係る税目は一本化しタックス・オン・タックスを解消

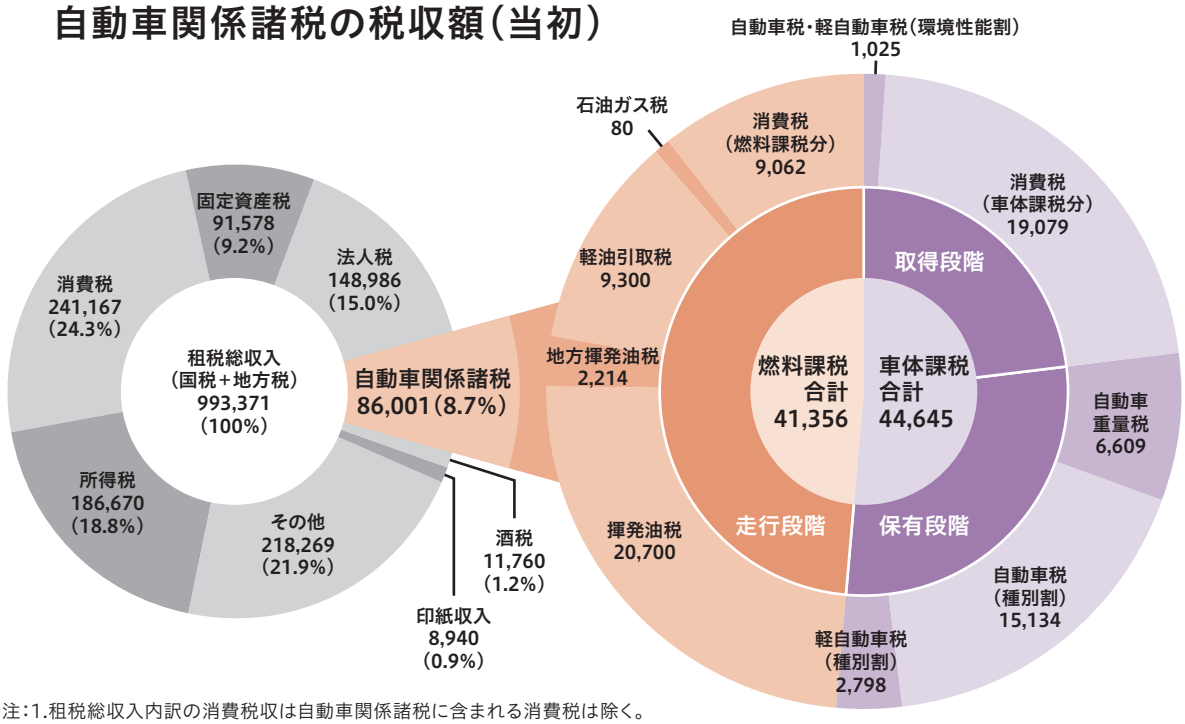
段階	あるべき税体系	一般財源化からの脱却
取得段階	消費税	ー
	廃止	
保有段階	自動車保有税（仮称※1）	次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源
	廃止	
走行段階	燃料税（仮称）	カーボンニュートラル促進特定財源
	消費税	ー

※1：現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階で係る税は原則１種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。但し、検討にあたっては、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状を鑑み、充分な配慮が必要。

KEY WORD ／ DATA

■ 2021年度租税総収入の税目別内訳ならびに自動車関係諸税の税収額（当初）

単位：億円



注：1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税は除く。
　　2.自動車関係諸税の消費税収（自動車整備含む）は日本自動車工業会の推定。3.消費税収には地方消費税収を含む。
資料：財務省、総務省

出典：日本自動車工業会「日本の自動車工業2021」

自動車総連

自動車総連政策集

「明日への提言（2020年版）」

追補版

2021年12月発行

全日本自動車産業労働組合総連合会
〒108-0074 東京都港区高輪4-18-21
View-well Square（ビューウェル スクエア）
TEL.03-5447-5811（代）

森の町内会
間伐に寄与する紙
www.mori-cho.org

※この印刷物に使用している用紙は、森を元気にするための間伐と間伐材の有効活用に役立ちます。