

エネルギー基本計画（案）パブリックコメント募集に対する自工会意見

日本自動車工業会は、2050年カーボンニュートラルに全力でチャレンジし、基幹産業としての責務を最大限果たす所存です。ただし、そのためには、政府からの強力な政策的・財政的措置が不可欠であり、自工会は、（1）産業政策立案の大前提となるエネルギー政策の策定、（2）エネルギー政策と連動した総合的な産業政策の策定、（3）国際競争力の確保、を強く要望しているところ、本年6月に閣議決定された [2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略](#) には、その内容が多数反映されたことに感謝いたします。

一方、政府が掲げた2050年のカーボンニュートラルの実現を見据えた2030年度の温室効果ガス排出削減目標である、2013年度比46%削減は、従来の26%削減から大幅に上積みされた目標であり、残された期間を考慮すると達成は容易ではなく、大変難しいチャレンジと認識しております。

[今回の計画案](#) は、高い野心に向けてあらゆる政策を策定していくという国の姿勢・理念を示しているを受け止めているところ、最も重要なことは、この計画を確実に実行・実践することにあると考えます。

つきましては、下記の通り当会の意見を提出しますので、ご高配のほどよろしくお願ひいたします。

記

3. エネルギー政策の基本的視点（S+3E）の確認（P17）

【意見】

- ・ S+3Eを大原則、大前提とすることをエネルギー政策の基本的視点としていることに賛同する。
- ・ 言及されている課題解決に向けて、国が主導し、プラクティカルかつ実効性のある施策を確実に実行し、S+3Eの確保をお願いしたい。

【理由】

- ・ 自動車をカーボンニュートラル化するために、車を使用する段階だけでなく、全ての段階で発生するCO₂排出をニュートラルにしていく必要がある。
- ・ 材料・部品・車両の製造段階では、使われるエネルギーの多くが電気となり、電気をカーボンニュートラルにしていくことがポイントとなる。従って、自動車のカーボンニュートラル化は、自動車業界だけの取組みでは対応が困難な、国のエネルギー政策そのものとする。
- ・ また、製造段階の脱炭素化が進まなければ、例えば他国でLCA規制が導入され、海外製品に対して炭素税・炭素国境調整措置が課された場合、日本は自動車の製造拠点としての競争力を失う強い懸念がある。
- ・ 現在、日本は欧米と比べ、再エネの入手が困難、かつ高コストと言われている中、欧米ではグリーン電力投資が、今後も数十兆円以上といった規模で進められつつある。日本でも安価で安定した再エネの普及が喫緊の課題である。

4. 2050年カーボンニュートラル実現に向けた課題と対応

（4）産業・業務・家庭・運輸部門に求められる取組

③運輸部門における対応（P30-31）

【意見】

- ・ カーボンニュートラルを目指し、本計画の「運輸部門における対応」に記された内容について賛同するものの、多くが自動車業界のみが実行する取組に見える。確実に目標を達成するためには、国及び関係するステークホルダーを巻き込んだ具体的な施策の制定と実行を早期にお願いしたい。

- ・ 我々としても、2035 年までに乗用車新車販売で電動車 100%を実現できるよう目指すものの、強力な政策的・財政的支援が必要。
- ・ また、電動化は、カーボンニュートラル実現への有力な手段であるが、アプローチは 1 つではなく、「技術中立性」の観点からあらゆる英知と技術を結集して取り組む必要がある。また、走行時だけでなく製造・廃棄段階での CO2 排出量が少ない車へ、LCA 観点で評価する政策を要望する。
- ・ さらに、自動車は、車種毎に特性、ユーザー、使われ方等が異なるため、きめ細やかな対応、政策支援を望む。カーボンニュートラルに資する車両の初期費用、維持費用両面で、ユーザーが十分にメリットを享受できる税制度や支援の実行もあわせてお願いしたい。
- ・ 繰り返しになるが、自動車およびその産業のカーボンニュートラル化には、安価で安定したカーボンニュートラル電力の供給が不可欠であり、国家エネルギー戦略の変革を強く要望する。

【理由】

- ・ 2030 年までの残された期間を踏まえると、計画や目標だけでなく、具体的に実践する事が最も重要であり、具体的な政策立案、その実行、経過報告の開示が必要と考える。

(3) 需要サイドの徹底した省エネルギーと供給サイドの脱炭素化を踏まえた電化・水素化等による非化石エネルギーの導入拡大 (P40-45)

(5) 再生可能エネルギーの主力電源への取組 (P50-64)

【意見】

- ・ 産業部門に対し、電化と再エネの利用拡大を求めるために省エネ法の改正が検討されているが、S+3E は大前提として、需要家サイドの再エネ拡大および電化促進のための設備投資のための補助・インセンティブを与えてほしい。
- ・ 再生可能エネルギー電気有効利用のための需要の最適化の制度、例えば上げ DR・下げ DR の検討がされているが、急な生産計画の変更は不可能であることを考慮頂き、需要家が積極的に貢献できるような制度設計をお願いしたい。
- ・ 需要サイドにおいても、系統の安定維持等のレジリエンス強化に貢献する対策を検討されているが、原則は供給側での対策をベースに検討をお願いしたい。自律的負荷制御機器の導入を需要家側に規制するのであれば、設備投資のための補助金等をバックにした制度設計をお願いしたい。
- ・ 日本で生産され海外に輸出される車が LCA の観点で国際競争上、不利な扱いを受けないよう、主力電源の脱炭素化は計画性をもって、安価で安定性のある供給を確実に実行してほしい。

【理由】

- ・ 再生可能エネルギーの拡大に伴うコストを全て産業界で負担することになれば、競争力低下に繋がり、経済に与える影響が大きい。
- ・ 自動車は、年間計画を立てて生産を行っており、需給状況に応じて需要の創出・削減する枠組みが創設されても、急な計画変更に対応するのは困難である。
- ・ 日本で生産された自動車の脱炭素化が進まなければ、例えば他国で LCA 規制が導入され、海外製品に対して炭素税・炭素国境調整措置が課された場合、日本は自動車の製造拠点としての競争力を失う強い懸念がある。

以上