

## 地球温暖化対策計画（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いたします。

### 記

#### [第3章 目標達成のための対策・施策](#)

##### [第1節 国、地方公共団体、事業者及び国民の基本的役割（P23-25）](#)

###### 【意見】

- ・ 我々、製造業においては、特に安価で安定した脱炭素エネルギーを供給頂くことが運輸部門の取組の着実な実行、目標達成の大前提となっており、そのための政策的・財政的措置等の強力かつ確実な実行、そして政策の効果を検証することを「国の基本的役割」として明示頂きたい。
- ・ とりわけ、以下の視点が「国の基本的役割」として明確でないと感じており、今後の実行・実践をお願いしたい。
  1. **産業政策立案の大前提となるエネルギー政策の策定と実行**：競争力ある再エネ普及計画明確化、安価な再エネや水素の安定供給、充電・充填インフラ整備推進と関連する規制の緩和
  2. **エネルギー政策と連動した総合的な産業政策の策定と実行**：省エネ推進、技術中立、研究開発税額控除等の財政的措置、業態転換支援、電動車普及促進策と良燃費車早期導入クレジットやオフサイクルクレジット等の早期省エネ促進策を措置
  3. **国際競争力の確保**：再エネの輸出産業への優先的供給等の国内事業環境整備、公平な貿易・環境ルール策定、資源確保

###### 【理由】

- ・ 自動車をカーボンニュートラル化するためには、車を使用する段階だけでなく、全ての段階で発生するCO<sub>2</sub>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だと考える。
- ・ 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。

以上