

令和三年六月二十五日受領  
答弁第二〇二二号

内閣衆質二〇四第二〇二号

令和三年六月二十五日

内閣総理大臣 菅 義 偉

衆議院議長 大島 理 森 殿

衆議院議員古本伸一郎君提出「二〇五〇年カーボンニュートラル」実現に向けた施策のあり方に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員古本伸一郎君提出「二〇五〇年カーボンニュートラル」実現に向けた施策のあり方に関する質問に対する答弁書

一及び二について

政府としては、二〇五〇年カーボンニュートラルの実現に向けて、電動車の導入の在り方等について検討したところ、諸外国の動向、日本における電動車の普及状況等を踏まえ、令和十七年までに御指摘の「乗用車新車販売における電動車百％」との目標を掲げるに至ったものである。

現時点では、お尋ねの「規制」を加えることは考えていないが、この目標の達成を通じて、我が国産業の国際競争力の強化を実現することが重要であると考えており、そのために必要となる包括的な措置を講じてまいりたい。

三について

お尋ねの「走行段階」における「自動車によるCO<sub>2</sub>排出量」は、我が国が本年四月に国連気候変動枠組条約事務局に我が国の令和元年度における二酸化炭素の排出量として報告した値の約十六パーセントに相当する量である。また、御指摘の「製造段階」及び「廃棄・リサイクル段階」の具体的な範囲が必ずし

も明らかでないが、自動車製造、再資源化等される際に排出される二酸化炭素量については、これらの量を算定するための統計が存在しないことから、お尋ねの「製造段階」及び「廃棄・リサイクル段階」における「自動車によるCO2排出量」についてお答えすることは困難である。

お尋ねの「自動車部門を上回る排出量の部門」については、御指摘の「自動車部門」の具体的な範囲が明らかではないため、お答えすることは困難である。

#### 四について

お尋ねの「LCA制度」の意味するところが必ずしも明らかではないが、ライフサイクルアセスメントに関連する政策として、例えば、日本政府としては、平成二十六年から、欧州委員会が欧州連合域内の共通手法として進める、個別製品のライフサイクルアセスメントの考え方に基づく環境負荷の計測手法の標準化に向けたプロジェクトについて、日本企業等の参加を支援してきた。

お尋ねの「LCAをどう定義し、次にそれをいかにして機能する仕組みとするか、いつ頃に内外に示すのか」の想定するところが必ずしも明らかではないが、デジタル技術も活用した、製品等の生産、利用、廃棄等のサプライチェーン全体でのライフサイクルアセスメントに基づく温室効果ガス排出等の環境影響

の把握等を進めることとしている。

#### 五及び六について

御指摘のとおり、自動車のライフサイクル全体での温室効果ガス排出削減のためには、電動車の導入とともに、脱炭素化された電力が必要である。二〇五〇年カーボンニュートラルの目標を踏まえた、具体的な電源構成の在り方やその実現に向けたエネルギー政策については、今後、脱炭素化された電力が電動車に使用されることも見据えながら、エネルギー基本計画に向けた議論の中で検討を進めてまいりたい。

#### 七及び八について

政府としては、環境性能に優れた自動車の普及の促進のため、クリーンエネルギー自動車導入促進補助金や、自動車税及び軽自動車税の環境性能割等の税制上の措置といった支援措置を講じている。これらの支援措置及び高速道路料金の減免も含めた電動車の普及に向けた施策の今後の在り方については、御指摘の「ノルウェー王国の事例」を含む諸外国の動向、電動車の普及の状況、財政面での制約等も踏まえつつ、検討してまいりたい。

#### 九について

御指摘のとおり、自動車のライフサイクル全体での温室効果ガス排出削減のためには、電動車の導入とともに、脱炭素化された電力が必要であり、再生可能エネルギーの最大限の導入及び原子力の活用、さらには、水素及びアンモニアの活用、CCUS（二酸化炭素の回収、有効利用及び貯留をいう。）等により脱炭素化を進めていく。自動車のカーボンニュートラル化に向けた施策とエネルギー分野の脱炭素化に向けた取組は車の両輪として、総合的に進めていくこととしており、自動車産業及びユーザーに対してもその旨を説明してまいりたい。

十について

電動車の充電設備と水素ステーションの設置に当たって必要となる費用は、その機能、設置場所等によって変動するため、御指摘の「充電スポット及び水素ステーションをガソリン供給所と同規模にまで設置する」場合に要する費用の総額についてお示しすることは困難である。また、御指摘の「充電スポット及び水素ステーション」の二〇五〇年カーボンニュートラルに向けた設置の在り方については、電動車の普及状況、技術革新等も踏まえ、今後、検討していくこととなるため、お尋ねの「国費負担の総額」や「その予定」についてお答えすることは困難である。

十一について

御指摘の「合成燃料の研究・開発」については、政府としては、令和二年度から五か年の事業として、「CO<sub>2</sub>からの液体燃料製造技術の研究開発」を実施しているところであり、引き続き、民間企業に対して、必要な支援を検討してまいりたい。

また、お尋ねの「目標見直し」については、仮定の質問であり、お答えすることは差し控えたい。

十二について

自動車分野における二〇五〇年カーボンニュートラルの実現に向けては、御指摘の「水素エンジン」も含めて特定の技術に限定することなく、多様な道筋でその実現を達成していく必要がある。「水素エンジン」に対する具体的な支援策については、今後の電動車の普及状況、技術革新等も踏まえ、その必要性も含めて、検討してまいりたい。

十三について

我が国において保有されている全乗用車が電動車に置き換わるまでの期間については、今後の電動車の普及状況、技術革新等により変動し得ることから、その見通しをお示しすることは困難である。

御指摘の「数値目標と年限」については、今後の電動車の普及状況、技術革新等も踏まえ、その設定の必要性も含めて、検討してまいりたい。

十四について

御指摘の「「社会保障と税の一体改革」に倣い、カーボンニュートラル社会と税の一体改革を行う」の意味するところが必ずしも明らかではないが、お尋ねについては、二〇五〇年カーボンニュートラルの実現に向けた具体的な方策の在り方について、現在検討中であり、お答えすることは困難である。