

関係者各位

クリーンエネルギー自動車関連補助金の補充を求める要望書

2050年カーボンニュートラルの達成に向けては、その道筋によって残余カーボンバジェットが変わってくるため、BAT(利用可能な最良の技術)の急速な導入で、早期に大幅に削減をすることが求められます。同時に、気候変動対策は、気候革命とも呼ばれ、産業構造の大転換を伴うことから、誰一人取り残さない「公正な移行」が求められています。環境省によると2020年度CO2排出量、運輸部門は約17%を占めます。その9割が自動車関連であり、その脱炭素化は急務です。マッキンゼーが出した「日本の脱炭素化-2050年に向けた展望」の試算では、日本政府の目標を達成するには、2030年までに新車9割がバッテリー式電気自動車(BEV)となる必要があります。

プリウスに代表されるように、一時は自動車の効率化と環境負荷低減をリードした日本の自動車産業は、BEVを世界に先駆けて販売したにもかかわらず、現在急成長しているEV市場では存在感はありません。EV化に遅れることは気候変動対策を遅らせることとなるばかりでなく、世界のEV化に対応できないことで、日本の自動車産業にもマイナスとなります。

逆に、迅速かつ公正な移行は、日本経済にも人々の生活にもプラスの影響を与えます。グリーンピース・ジャパンが、イギリスの研究機関ケンブリッジ・エコノメトリクスと共同研究・発表した「日本の乗用車の脱炭素化によるマクロ経済および環境への影響」では、2030年までにガソリン車からBEVへ移行すると、2030年までに2.9万人の雇用増、GDPにもプラスの影響と出ています。

10月末目処に終了見込みとなっているクリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金、及びクリーンエネルギー自動車導入促進補助金は、これまで新車販売台数1%しか占めなかった電気自動車の販売を急成長させるのに重要な役割を果たしました。7月の国内のプラグイン車シェアは3.6%、販売台数1万台を突破しました。そのうちBEVは、2.1%とすでにPHEVを超えています。技術の社会的受容が大きく進む5%まではあと少しです。現時点での補助金の停止は、国内自動車産業のEV化を支えるのに欠かせない、芽が出てきた国内EV市場の成長を鈍化させ、世界で競争していくためのチャンスを逃すこととなります。

政府が掲げる2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%とする目標の達成、さらにはその前倒し達成を追求することは、気温上昇1.5度未満を目指し、自動車関連産業に関わる人々の暮らしを守るために必要です。以上の観点から、グリーンピース・ジャパンでは下記の要望を提出いたします。

記

補正予算にてクリーンエネルギー自動車関連補助金を同額以上維持すること