

参議院 経済産業委員会 質疑の要旨

委員会開催日 2021年4月6日

質問者 石井章 日本維新の会

作成 AJ 石井

1.カーボンニュートラルの議論について

<石井議員>

世界各国でガソリン車・ディーゼル車を2030~2040年に廃止する施策を打ち出している中、わが国では遅くとも2030年代の半ばまでにこの幅を持たせた表現となっている。この議論は、各産業の製造工程での使用電力の脱炭素化等の大規模なインフラ整備も必要。自動車の排気ガスだけの問題ではない。

社会情勢等を考慮し、やみくもに他国の施策を追従することは避けるべきだ。日本が誇る自動車・二輪車メーカーにとっては存亡をかけた状況となっている。

>>質問

二輪車について、方針の決定は商用車と同様2021年夏頃と考えているか？

<経済産業省 大臣官房福永審議官>

運輸部門におけるCO2排出量の内、二輪車は.04%。大きなウエイトを占める乗用車から方針を示した。一方2050年のカーボンニュートラルに向けてあらゆる分野でCO2削減を進める。二輪車についても電動化を進めることは重要と考える。その方策については、業界団体等から課題などを丁寧に聞いて検討する。

>>質問

二輪車の国内新車販売は約36万台。全てを電動化してもCO2削減の効果は限定的と考えるが、政府のその効果についての考えは？

<福永審議官>

二輪車のCO2排出量は年間約80万トン、この分野もEV化を進めることは重要。二輪車は世界をリードする産業で海外市場が大半で、国内生産の7割を輸出している。カーボンニュートラルはグローバルな課題。世界最大のインド市場をはじめ各国で電動化が進んでいる。国際的な競争力を維持・強化するため、国内でも電動化が必要。しかし電動バイクは、価格や航続距離等課題も多いと認識している。業界と話し合いながら支援策等検討していく。

<石井議員>

2035年までに二輪車の電動化は、技術的には可能と聞いている。しかし大型バイクは100万円以上の値上がりとなり、その上頻繁な充電が必要。商品として成り立つのか難しい状況。

自工会の豊田会長も言っているが、カーボンニュートラルの実現には政府の援助が不可欠

>>質問

不況が続く二輪車産業の灯を消さぬよう、経産省には努力をお願いしたい。如何に取り組むか？

<福永審議会>

日本の二輪車産業は世界の、特に新興国のモビリティとして貢献していると認識している。その産業がカー

ボンニュートラルという課題に対応するために、政府としてどんな支援ができるか、関係者の意見を聞きながら進める。

>> 質問

東京都のゼロエミッション。ガソリン車の販売規制など、各都道府県でバラバラな方策を打ち出すと産業界全体に多大な影響を生じる。政府としての方針を示す等の対策が必要では？

<梶山経産大臣>

政府の目標は2030年半ばまでに乗用車の新車販売で電動車100%を目指すこと。経産省においてこの目標の実現に向けた検討会を開催しており、産業界の他に自治体も参加している。

自治体からは購入支援やインフラ整備、規格の統一化など意見が出ている。東京都の方針は今後その実現に向けた具体的な施策が都において検討されるものと考ええる。

経産省としては自治体の意向も把握しながら、事業者にとって過度の負担とならぬよう、課題やニーズに配慮して全国で電動化が進められるよう検討を深めていく。

>> 質問

軽量で燃費に優れる二輪車は元来環境負荷が少ない。ハイブリット車と比べても燃費が非常に良い。社会資源に等しい二輪車と、農機具はガソリン車販売禁止対象外とすべき。見解は？

<梶山大臣>

どの分野にもカーボンニュートラルの意識は高まっていく。各分野においてどの機器にもそのような意識が浸透する。この課題は産業政策でもある。製品ライフサイクル全体をCO2の基準とする見方もある。日本の製品が国内だけで判断されるのではない。海外の市場で競争力を失わないよう対応しなければならない。

2.原付（50 cc）に関する規制について

<石井議員>

キックボード等新たな電動モビリティについては、ヘルメット不要や自転車専用レーンの走行等、様々な実証実験が行われている。一方原付については昭和20年代に定められた規制で、時速30キロや二段階右折等業界団体からも見直しの声があったと思う。

ロードバイク＝自転車の制限速度は自動車と同じとなっている。免許を持たず、ヘルメットの義務がなく、最大3名が乗れる自転車と比べて、原付がより低速に規制されている。排気ガス等の規制条件ではほとんどの原付は50㎞以上の性能を有する車両として規制を受けている。

>> 質問

原付の30㎞規制を引上げて他の車両との速度差を解消すべき。同時に速度差の解消により二段階右折も撤廃すべきと考える。見解は？

<警察庁長官官房新田審議官>

原付は簡便に運転でき、国民の生活に身近な乗り物。自動車と比べて最高速度が30㎞と低く定められている他、免許の取得に際して技能試験も行われていない。

最高速度が低く定められているために、一般的な所謂「小回り右折」では他の車両と交錯する恐れがあるために二段階右折の方法を定めている。

混合交通の速度差の解消は交通流の正常化につながる面もあるが、速度の引き上げは衝突時の衝撃を増加し危険を高めることに留意すべきと考える。令和2年中の交通事故の発生状況では、原付の危険認知速度で比べると速度30㎞～40㎞の死亡率は約1.1%。速度30㎞以下の場合の0.5%の2.2倍となっている。

原付の規制については、生活に身近な乗り物であることや安全性に関するデータを踏まえて慎重に検討されるべきと考える。

以上

