



自民党自動車議連会長 衆議院議員 額賀福志郎氏が講演

自動車産業におけるカーボンニュートラル実現に向けた課題と対応の方向性について提言

当会議所の内山田会長とも意見交換

第2回税制委員会

表

紙（1ページ）に記載のとおり、日本自動車会議所は2月19日、東京・千代田区の衆議院第一議員会館「国際会議室」で2020年度第2回税制委員会（委員長：関島誠一自販連法規・税制委員会委員長）を開催し、衆議院議員で自民党自動車議連会長の額賀福志郎氏が、「令和3年度税制改正大綱ならびにカーボンニュートラル実現も踏まえた中長期的な自動車税制のあり方について」と題して講演した。

額賀氏の講演に先立って、まず関島委員長が挨拶した。関島委員長は、「自動車業界は『100年に一度の大変革期』の真っ只中にあり、その最中をコロナ禍に見舞われました。CASEやMaaSといった新たな潮流が、産業構造のあり方にも波及しつつあります。非常にハードルの高い、さまざまな難しい課題に直面していると認識しており、政府・与党の皆さまとも、建設的な議論を重ねてまいりたい」との認識を示したうえで、「私ども自動車関係団体は、引き続き自動車ユーザーの声に真摯に耳を傾けながら、中長期的な課税のあり方の議論も視野に入れ、一丸となって活動を続けてまいります所存です」と述べ、今後の取り組みに意欲を見せた。

この後、額賀氏による講演が行われ、額賀氏は冒頭、「現在、地球温暖化対策などの環境問題をどうしていくのが、世界中で最大の政策課題となっています。環境問題に取り組んでいくうえで自動車は非常に重要な柱であると考えていますので、皆さんと一緒に現場の声を反映させて、自動車業界が引き続き発展できるような基盤を作っていかなければならないと思っています」と話し、税制改正大綱とカ

ーボンニュートラルをテーマに講演した。

講演後には出席者との活発な質疑応答が行われ、出席者からは「カーボンニュートラルが世界的な潮流あるいは競争となっている中、日本政府はカーボンニュートラル実現を成長戦略に位置付けています。是非、政府には企業が積極的に研究開発ができるような、また消費者が新しいテクノロジーを体験・享受できるような、税制面のサポートなどをお願いしたい」、「カーボンプライシングの議論の中では、EUで検討されている『国境調整措置』なども取り上げられていると聞いていますが、国際競争力を削ぐようなことがないような観点から議論を進めていただきたい」、「電動化は促進すべきだと思いますが、化石燃料による発電の割合が高く、原子力発電が十分に機能していない現在、EVなどへの転換が必ずしもCO₂削減に貢献しないのではないかとの議論もあります。電源構成の面からも検討いただきたい」などの意見・要望が出された。

最後にリモート出席した当会議所内山田竹志会長からの講演のお礼と意見交換＝発言要旨は5ページに掲載＝で委員会は終了した。

【額賀先生 ご講演要旨】

昨年秋から始動した令和3年度税制改正の議論において、常に念頭にあったのは世界的な脱炭素の動きでした。コロナ禍の中、自動車業界は大変革の波に直面していることに加え、欧州主要国を中心に内燃機関のみで走行する自動車の販売を禁止する動きも加速しています。もちろん、ガソリン車では日本に敵わないという欧米メーカーの戦略的な事情もあ

「令和3年度税制改正大綱」検討事項

自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

るでしょうが、菅総理の「2050年カーボンニュートラル宣言」もあり、こうした潮流を見て自動車業界のことを考えていくことが大事だろうと思っています。

大綱では、日本経済における自動車業界の重要性をよく認識したうえで、与党として、将来に向かって危機感を持って対応していこうと訴えたつもりです。また、コロナ禍で日本経済全体が冷え込んでおり、消費も落ち込んでいるわけですから、急激な変化は望ましくないということも根底にありました。

車体課税については、「コロナ禍で増税は考える必要はない」という考えが一貫してありました。また税調の場では、自動車産業を取り巻く環境の変化や、あるいはCASEや2050年カーボンニュートラル実現に向けた対応などが熱心に議論され、新しいモビリティ社会に相応しい「受益と負担」の再構築が必要との自動車業界からの要望も踏まえ、大綱の「検討事項」＝4ページ参照＝の中で「モビリティの多様性を受けた利用者の広がり」ということを明記しました。

さらに、菅総理の宣言も踏まえて、「『2050年カーボンニュートラル』目標の実現に積極的に貢献する」とも明記しました。これは、世界的な脱炭素化の流れの中で、日本の自動車産業が世界に冠たるものとして引き続き国際競争力を維持して勝ち抜いていくために、官民挙げてしっかりと対応していくことが大事であるということを強調しています。自動車産

業に対する大きな期待でもあるわけです。

そこで本日は、自動車産業におけるカーボンニュートラル実現に向けた課題と対応の方向性についてお話ししたいと思います。

先ほども触れましたが、欧州や中国を中心にEVやPHVの市場が急激に拡大しており、電動化の推進が世界的な潮流となっています。各国政府においても、高い電動化目標を掲げています。日本も、こうした世界的な潮流に後れを取らないようにしなければなりません。

菅総理も1月に始まった通常国会での施政方針演説で、「2035年までに新車販売で電動車100%を実現する」という目標を明言されました。ただ、わが国においては、日本の強みであるHVやFCVで稼ぐ力を維持しながら電動化を推進していく必要があります。日本の強みを活かすという産業政策の観点や、またこうした強みを支える中小サプライヤーや販売店のことも忘れてはなりません。電動化によって、地域経済や雇用に甚大な影響が出ないように、しっかりと目くばりをしていく必要があると思っています。

2050年カーボンニュートラル実現に向けては、EV、PHV、商用車を中心とするFCV、燃料のカーボンニュートラル化などメニューや課題はさまざまありますが、複数の技術イノベーションを追求していくことが重要と考えています。世界の潮流に乗り遅れることがないように、われわれも業界の皆さんも、前を向いてチャレンジしながら共に進んでいくことが大事であると考えています。

その電動化を進めるうえで最大の鍵となるのが蓄電池です。蓄電池は、自動車向け以外にも業務・産業用などさまざまな分野で活用が見込まれており、新たな社会インフラとも言われています。ここ3年で市場規模が約4倍に拡大していますが、中国・韓国がシェアを伸ばす一方で、日本のシェアは低下しています。

こうした現状や、中国・欧州が大胆な政策支援を行っていることを踏まえ、蓄電池・資源・材料などへの大規模投資支援を国家プロジェクトとしてオールジャパンで進めていくことを、われわれは政府へ要求しています。蓄電池の低価格化や大容量化の実現により、コストや設計上の制約から解放されれば、電動化が難しいと言われる軽自動車や商用車についても転換が進んでいくだろうと見ています。

私は自動車議連の会長のほか、自民党の総合エネルギー戦略調査会の会長も務めています。カーボンニュートラルの問題については、調査会でも昨年春から議論してきました。エネルギー基本計画は3年ごとに見直されることになっており、現在の第5次基本計画は2018年に決定したものですので、昨年4月からゼロベースで見直しに着手し議論を進めています。菅総理の「カーボンニュートラル宣言」には驚きましたが、このことは世界の潮流に後れを取らないよう政策転換したということであり、われわれも支持しています。

自動車産業のカーボンニュートラル実現に当たっては、一筋縄ではいかないさまざまな課題が山積しています。しかし、日本経済を牽引する自動車産業が変わっていかなければ2050年までの目標は到底、実現できません。自動車関係諸税についても、CASEへの対応という観点だけでなく、電動化推進やカーボンニュートラル実現に貢献するものに変えていかなくてはなりません。そしてその結果、自動車産業が新しい波に乗り切って勝者にならないけません。そのためには、国も国家プロジェクトとしてあらゆる支援をして、皆さんと一緒に勝ち残るよう努力していきたいと思っています。

本日は、ありがとうございました。

【内山田会長 発言要旨】

今日は額賀先生から自動車税制の状況と、菅総理が所信表明演説で宣言されましたカーボンニュートラルの実現に向けた自動車産業の課題について、大変分かりやすくご説明いただきました。ありがとうございました。

本日、お話を伺い、私から2点ほど額賀先生にご要望申し上げたいと思います。

1点目は、エネルギーの問題ですが、菅総理のカーボンニュートラル宣言を受けて、日本自動車工業会の豊田会長が自動車産業を代表し、「われわれ自動車産業は電動化に最大限の挑戦をしていきます」と宣言させていただきました。ただ、自動車は燃料を使って走るものですから、その燃料、エネルギーがどうなっていくのかを示していただきたいと思っています。



自動車議連の額賀会長（左）とリモートで意見交換をする当会議所の内山田会長（右）

ここがカーボンニュートラルになっていないと、いくら多様な自動車をつくっても、実質的なCO₂は減っていきません。エネルギー政策として、カーボンニュートラルをどう進めていくのかは、重要な問題であると考えています。ただ、そのために上がったコストを利用者が負担するという仕組みですと、結局エネルギーコストがどんどん上がり、産業競争力が向上することにはなりません。

ある日突然、ゼロエミッションのクルマだけが走るといことはありませんので、HVやPHVなどを上手に活用しながら、CO₂削減の実効性を今日から明日へ継続し、ゼロエミッションにつなげていくことが必要だと思います。

是非、エネルギーのグリーン化、そしてそのプロセスの中で、自動車はどう対応していくことができるのか、お考えいただきたくお願いいたします。

2点目は税制の問題ですが、当然、カーボンニュートラルに伴って税制面にもいろいろな影響が出てくると思います。政府ではカーボンプライシングの議論もされていますが、その先にチラチラと見えるのが、炭素税や環境税、国境調整税などです。今後、何らかの税制につながっていくのかもしれませんが、それが消費者や企業に過大な税負担とならないようご議論いただきたいと思っています。

一方で、会議所の会長として期待している面もあります。例えば、自動車関係諸税を一旦、全て廃止したうえで、炭素税や環境税も含めて、そこから新しい税制を構築する一つのチャンスでもあるのではないのでしょうか。抜本的に税制を見直していただきたい。

カーボンニュートラルが、税についての大きな転換点になると思いますので、是非、ここで自動車関係諸税の抜本的な見直しも並行して行っていただくよう、よろしくご要望申し上げたいと思います。