

「グリーン成長戦略」と「経産省の来年度自動車関係予算案・税」をテーマに経済産業省自動車課の神田補佐が説明



第1回経済・産業委員会開催

写真内は講師の神田啓史課長補佐

日 本自動車会議所は2月12日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2020年度第1回経済・産業委員会（委員長＝平井敏文・日本自動車販売協会連合会副会長・専務理事〔当時〕）を開催した。新型コロナウイルス感染拡大を受けた緊急事態宣言下で、委員長以外のすべての委員（約30名）がリモート出席した。委員会では経済産業省製造産業局自動車課の神田啓史課長補佐が「グリーン成長戦略及び自動車関係予算・税について」と題して、昨年末に取りまとめられた「グリーン成長戦略」と2020年度経産省自動車関係予算と税について講演した。活発な質疑応答・意見交換があり委員会は終了した。

■「グリーン成長戦略及び自動車関係予算・税について」

講師：製造産業局自動車課 神田啓史課長補佐

＜グリーン成長戦略～自動車・蓄電池を中心に～＞

「グリーン成長戦略」の背景については、菅総理が昨年秋に「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、世界的な脱炭素化の流れもある中、これを成長戦略の柱として位置付けていくことになった。これまで環境はどちらかというと経済の足かせ的な捉え方の向きがあったが、欧米では既に成長戦略と位置付けており、いつまでも日本が従来的な捉え方をしていると世界から乗り遅れてしまうことになる。従来の発想を転換し、積極的に対策を行うことが産業構造や社会経済の変革をもたらす、次なる大きな成長に繋がっていく。「経済と環境の好循環」を作っていく産業政策こそが成長戦略そのものであるという考えのもと、年末に「グリーン成長戦略」として取りまとめられた。ただ、まだ中間整理に近いものであり、これからさらなる具体化が求められる。

「グリーン成長戦略」を実現していくためには民間企業だけではなく、官民一体でやらないといけない。今後5～6月に向けてアップデートし、必要な支援については、夏以降の概算要求等にもつなげていきたいと考えている。

電力部門の脱炭素化は大前提であり、自動車分野では、走行時のCO₂だけに着目していてもカーボンニュートラルにならず、製造段階から廃棄段階といったライフサイクル全体にわたって見ていく必要がある。また、電化社会の中では、それを支える電力が石炭火力で作られているのであれば真のカーボンニュートラルにならないため、エネルギー政策と一体となって進める必要がある。2050年カーボンニュートラルの実現イメージは、電化の裏側に、電力部門の再エネ、原子力などの脱炭素化がしっかりと担保されることで、カーボンニュートラルが実現されると考えている。

本年は「エネルギー基本計画」が改定される年を迎えており、2030年のエネルギーミックスを考える中で、セットで見直しをしていかなければならない。エネルギー政策の道筋を明らかにしていくことが大きなポイント。

成長戦略を実現していく枠組みとして、①予算、②税、③規制改革、④規格・標準化、⑤民間の資金誘導など分野横断的な政策ツールを総動員し、国際協調・国際連携を推進してパッケージで進めることを考えている。

分野別には「エネルギー関連産業」、「輸送・製造関連産業」、「家庭・オフィス関連産業」の大きく3つのカテゴリー、14分野が挙げられる。自動車産業は日本経済の屋台骨であり、その意味で「自動車・蓄電池産業」分野についての社会からも期待が大き

いものと認識している。自動車産業がこれまでわが国経済を支えて続けていることは疑わざる事実だが、今世界で起きている変化を着実に捉えないと30年後に同じ姿でいられるのかという危機感を強く持っている。皆さまには官民一体となって5～6月のグリーン成長戦略の改定に協力いただきたい。

自動車分野でカーボンニュートラルを目指すということは、「車の使用段階（Tank to Wheel）」が着目され、とにかく電気自動車を進めれば良いという議論になりがちだが、そこだけやれば良いということではない。燃料の「ライフサイクルCO₂」（モノが生まれてから消費、廃棄されるまでの一連の流れのなかで排出されるCO₂を全て含めたもの）の排出量について、燃料部門においてどうやってカーボンニュートラルにしていくかを考えないといけない。

また、製品のライフサイクル全体でも、原材料取得から製品製造、リサイクル・廃棄に至るまでを見ないといけない。例えば電池の製造に電力を使うことで大量のCO₂を排出すれば、自動車の電動化をやっても、ライフサイクル全体で見ると、結果的にCO₂が増えるということも起こり得るが、そのようなことが生じると電動化を進める意味がなくなってしまふので、エネルギーの脱炭素化とパッケージでやっていく必要がある。

電気自動車（EV）普及には、現時点では、資源／材料から車両、充電インフラなど上流から下流まで様々な課題が存在する。その中で、ボトルネックとなるのが「電池」であると考えている。電池のみでBEV（バッテリーEV）のコストの約3割を占め、電池の性能が走行距離等の車体性能に直結する。電池・素材の大規模投資支援や鉱物の安定的かつ安価な確保も重要になってくる。資源の確保だけでなく、リサイクルの社会システムを構築することで有効活用することも必要。

<現時点の支援策（補助金・税制等）>

①補助金関係

- サプライチェーン補助金（1次補正：2,200億円、3次補正：2,108億円）
- カーボンニュートラル基金（3次補正：2兆円〔10年間〕）
- ・2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、官民を挙げて、野心的なイノベーションに挑戦。政府の2兆円の基金を呼び水に、目標達成に挑戦す

ることをコミットした企業に、技術開発から実証・社会実装まで一貫通貫で支援

⇒特に注力する分野：蓄電池、水素等

- CEV補助金（当初+3次補正：約270億円）
- サポカー補助金（3次補正〔繰越〕：約400億円）
- 事業再構築補助金（3次補正：1.1兆円）

②税関係（車体課税以外）

- カーボンニュートラル税制
- 繰越欠損金の控除上限の引上げ

※次期通常国会に産業競争力強化法改正案を提出

○研究開発税制

③車体課税

一言で言えば「コロナ禍での増税なし」を実現できた。本来的には燃費技術の向上を踏まえた見直しにより大幅増税の年となるところ、抑え込んで、守り抜いた。具体的には、エコカー減税、環境性能割の延長・見直しや環境性能割の臨時的軽減措置の延長ができたので、販売の現場では是非活用をお願いしたい。

一方、税調から大きな宿題が出ている。「令和3年度税制改正大綱」には、「我が国経済がコロナ禍にあることを踏まえ、急激な変化（増税）は望ましくないものの、CASEや世界的な脱炭素の動きもあり、本来的には税制を抜本的に変えていかないとはいけない。次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことが大前提であり、今回の税制措置は一定の猶予期間にすぎない。関係省庁及び自動車業界には、この期間内に上記の大変革に対応する準備を早急に整えていくことを望みたい」という趣旨の記載がある。

カーボンニュートラル、CASEへの対応として皆さまとコミュニケーションをとって、これから先の税制改正につなげていきたい。

検討事項のところには、従来「保有から利用への変化」といった、いわゆる走行課税を惹起することしか書かれていかなかったが、業界の皆さまからの意見を反映し、「受益と負担」の再構築についても言及された。具体的には「モビリティの多様化を受けた利用者の広がり」もあり、「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」と書き込まれているので、引き続き議論をお願いしたい。