

自民党自動車議連 総会および政策懇談会開催

総会で塩谷衆議院議員が議連幹事長に就任

政策懇談会では自動車関係15団体が出席し厳しい経営環境などを説明

内山田会長が「CNは現状を抜本的に見直す
ポテンシャルを持っている」との見解示す

政策懇談会で挨拶に立つ当会議所の内山田会長

自 民党自動車議員連盟と自動車関係15団体との政策懇談会が11月29日、東京・千代田区の衆議院第一議員会館で開催された。今回の政策懇談会は、国際的な新型コロナウイルス感染症拡大による影響や燃料価格の高騰などにより、自動車産業が引き続き大変厳しい状況にある中で開催され、出席団体からは税制改正要望のほか、各業界への深刻な影響についての現状報告や支援要請が数多く聞かれた。

政策懇談会に先立ち、佐藤信秋議連事務局長の司会で自動車議連の総会が行われ、冒頭、額賀福志郎議連会長が挨拶。額賀会長はカーボンニュートラル（CN）実現に向けた自動車産業の取り組みを踏まえたうえで、「今後、環境性能割やグリーン化特例などの見直しの時期を迎えるわけですが、自動車関係諸税については中長期的な視点に立ってしっかりと議論し、新しい自動車産業のあり方、あるいはクルマ社会のあり方に対応した税制等について考えていかなければなりません」と述べた。

額賀会長に続き、議連幹事長の細田博之衆議院議員が挨拶し、「これからはCN実現に向け、乗用車もトラック・バス・タクシーも、あるいは部品も、どう対応していくのかという大きな問題に直面しています。私も側面から応援していくことをお誓いし、ここから“退場”いたします。いろいろとお世話になりました。ありがとうございます」述べて、会場を後にした。細田議員は11月の特別国会で衆院議長に就任されたことに伴い、慣例として党籍を離脱、議連幹事長も退任されることになった。

後任として、額賀会長から議連役員（常任幹事）の塩谷立衆議院議員が推薦され、満場一致で承認さ



左から 総会で挨拶をされる額賀議連会長。退任の挨拶をされる細田議連前幹事長。就任の挨拶をされる塩谷議連新幹事長

れた。塩谷新幹事長は、「自動車産業はコロナ禍で大変厳しい状況にある一方で、100年に一度の大転換期に、CNへ向けて技術革新も大きく進んでいます。大変な大役を引き受けたということで、身の引き締まる思いです。日本の自動車産業のためにしっかりと務めてまいりたい」と挨拶した。

総会ではこのほか、幹事長以外の人事についても額賀会長に一任することが承認されて終了した。

総会の後、引き続き政策懇談会が開催され、出席団体を代表して当会議所の内山田竹志会長＝挨拶要旨は3ページに掲載＝が挨拶に立ち、コロナ禍により自動車産業全体が厳しい状況にあることを訴えたほか、政府が最重要施策の一つとして取り組んでいるCNについては、「自動車産業は2050年CNの実現に向けて、全力を挙げて取り組んでまいる所存です」と強い意欲を見せた。

また内山田会長は、「利用者目線から見て過重で複雑な自動車関係諸税については、購入・保有・走行という全ての段階で複雑な税が絡み合っている現状があります。CNは、こうした現状を抜本的に見

日本自動車会議所 内山田 竹志会長 挨拶要旨

新型コロナウイルス感染症につきましては、ワクチン接種率の向上や医療体制の整備など、政府が取り組んでこられた政策により収まりつつある状況ですが、第6波の襲来や新型株の蔓延が懸念されるなど、まだまだ予断を許さない状況にあります。



そうした中で、われわれ自動車産業は、半導体あるいは部品の供給不足のため、自動車メーカーやいわゆるOEMの生産が滞ってしまったり、あるいはビジネス・観光などの激変が長く続いたりするなどしております。特に、トラック、バス、タクシー、レンタカーなどの運輸・サービスに携わる業界の皆さんは、現在、大変な苦労をされている状況です。

一方で、自動車産業は2050年カーボンニュートラル(CN)の実現に向けて、全力を挙げて取り組んでまいり所存です。ただ、その実現手段には、われわれとしては多様性を持たせたいと考えております。クルマやクルマの要素技術はもちろんですが、いわゆるカーボンフリー燃料の開発・普及も含めてCNを推進してまいりたいと思います。こうした過

程で新しい産業が生まれ、その産業がまた世界で活躍するようになれば、大変素晴らしいことではないかと思えます。

こうしたことと並行して、世の中ではカーボンプライシングの議論も始まっております。その一方で、利用者目線から見て過重で複雑な自動車関係諸税については、購入・保有・走行という全ての段階で複雑な税が絡み合っている現状があります。CNは、こうした現状を抜本的に見直す、一つのポテンシャルを持っていると考えております。自動車議連の先生方とは、簡素で負担の少ない、自動車ユーザーにとっての税はどうあるべきかかということ、中長期的な目線で議論してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

自動車産業は全就業人口の約1割に相当する550万人を抱えており、GDPでも約1割を占めるなど大変すそ野の広いバリューチェーンです。各産業、各企業が日本経済に貢献しているわけですが、ここが停滞したり衰退したりすれば、雇用の面からもGDPの面からも経済活動の面からも、大変重大な問題となります。われわれ550万人も力を合わせてCN、あるいはコロナ後の経済復興を乗り越えてまいり所存ですので、これまで以上に、引き続き自動車議連の先生方のご指導・ご協力をお願い申し上げます。私のご挨拶とさせていただきます。

直す、一つのポテンシャルを持っていると考えております」と述べ、自動車関係諸税などを一度ゼロベースにリセットし、抜本的に見直す大きなチャンスであるとの考え方を示した。

続いて、日本自動車工業会をはじめとする各団体が、順次、業界の現況や税制課題などについて説明し、支援や要望などを訴えた。＝別表「重点要望項目総括表」参照＝

この後、経済産業省から報告があり、藤木俊光製造産業局長は、①今後の自動車関係諸税の課税のあり方の検討、②11月下旬に閣議決定された補正予算案のうち、自動車産業のCN実現に向けた経済対策パッケージ、③グリーンイノベーション基金を活用した研究開発——についてポイントを説明した。

最後に出席議員から質疑や意見が寄せられたが、終了時間をオーバーしていたこともあり、後日、議連事務局や団体側から回答することとなり、政策懇談会は閉会となった。

【経済産業省出席者】

▽藤木俊光製造産業局長、▽福永哲郎審議官、▽吉村直泰自動車課長

【団体側出席者】15団体、合計29名

▽自工会＝宇野充トヨタ自動車渉外広報副本部長、永塚誠一副会長・専務理事、▽自販連＝加藤和夫会長、小糸正樹副会長・専務理事、▽全ト協＝坂本克己会長、浅井隆副会長、▽日バス協＝早川弘之税制対策委員長、石指雅啓理事長、▽全タク連＝伊藤宏副会長・総務委員長、神谷俊広理事長、▽全軽自協＝赤間俊一会長、成瀬修副会長、▽中販連＝海津博会長、永井保典常務理事、▽輸入組合＝入野泰一副理事長・専務理事、小野寺誠会員業務部部长、▽部工会＝大下政司副会長・専務理事、尾関明人業務部長、▽日整連＝伊藤正信理事、齋藤裕人理事、▽全レ協＝岩崎貞二会長、▽車工会＝矢野彰一副会長、吉田量年専務理事、▽通運連盟＝岡部展芳専務理事、小松崎義幸総務部長、▽全自協＝留安敬一専務理事、藺部伸一常務理事・事務局長、▽会議所＝内山田竹志会長、山岡正博専務理事

令和3年11月29日 自動車政策懇談会 自動車関係団体重点要望項目 総括表

団体名	重点要望項目
自動車 会議所	■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化 2050年カーボンニュートラル（CN）実現に向けた税制抜本見直し 2050年CN実現は、過重で複雑な自動車関係諸税（車体・燃料課税等）を抜本的に見直す大きなチャンスであり、ユーザー視点に立ちゼロベースで再構築すべき - 車体課税の見直し ①自動車重量税の将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止 ②自動車税・軽自動車税の環境性能割は、消費税との二重課税であり廃止 - 燃料課税の見直し ①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止 ②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消 - 中長期的な見直し 自動車関係諸税（車体・燃料課税等）の新税創設および増税には反対 ■自動車関係税制に関わる要望 - CN実現に資する電動車普及・促進のための税制措置 ・CN実現に不可欠な電動車の普及・促進を図るための減免措置 ・電動化に不可欠なインフラ整備に対する固定資産税等の減免措置 - コロナ禍の経済状況を踏まえた軽減措置 - 営業用自動車の軽減措置の維持
自動車 工業会	- 車体課税の抜本の見直しの実現 ・令和3年度税制改正大綱「基本的考え方」に記載された、2年度の車体課税抜本見直し議論において、2050年カーボンニュートラル実現に貢献し、新たなモビリティ社会に相応しい税体系となるよう要望。 - カーボンニュートラルに資する企業の研究開発・設備投資を税制面で支援すべき ・カーボンニュートラルに資する研究開発については、控除上限の撤廃や控除率を引き上げるべき。 ・カーボンニュートラルや再エネ・省エネに資する生産設備の固定資産税は免除とすべき。 ・令和4年3月末で適用期限が到来する5G投資促進税制の延長やオープンイノベーション促進税制の拡充・延長等により、企業の投資促進を支援すべき。 - 電動車の普及加速のための要望 ・クリーンエネルギー自動車等の普及に対する特段の措置※を講ずるべき。 ※台当たりの補助額引き上げ、令和2年第3次補正予算での補助額を下回らない措置、軽自動車EV、電動商用車に対する特段の措置 ・充電、水素インフラ整備への支援措置を講ずるべき。 ・公共調達推進により、公用車での電動車普及を図るべき。
自動車販売 協会連合会	- 自動車関係諸税 (1) 自動車関係諸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されており、受益と負担の関係も含めた税負担の軽減、仕組みの簡素化等を内容とする検討の早期開始 (2) 自動車税 ① 種別割の初年度月割課税の廃止、 ② 課税基準を現行の軽自動車税種別割と同程度の水準に引き下げる等、登録車と軽自動車の税負担の格差是正、 ③ 環境性能割は消費税との二重課税であることから廃止 (3) 自動車重量税 ① 一般財源化されたことにより、そもそもの課税根拠を失っており、将来的に廃止。少なくとも「当分の間税率」は即時廃止 ② 軽自動車の負担を基準とした税体系への見直し - カーボンニュートラル社会の実現に向け、電動車への代替促進並びに充電インフラ設備等の拡充に向けた支援

トラック協会	1. 燃料価格高騰対策 2. 物流基盤の整備・高速道路料金等の引下げ 3. 働き方改革実現のための支援
バス協会	1. コロナ禍におけるバス事業存続のための要望 ・人流抑制等の影響により特に影響を受ける事業者への支援 ・雇用調整助成金特例措置の更なる延長 ・Go To トラベル事業等におけるバス利用の促進 ・地方創生臨時交付金のバス事業への活用 ・金融面の柔軟な対応等 2. 軽油価格高騰に関する要望 ・現在凍結されている燃料価格高騰時の軽油引取税の課税停止措置（トリガー条項）を解除 ・燃料費負担の軽減に資する補助支援制度の創設 3. バス事業への支援に関する要望 ・新型コロナウイルスの影響により未曾有の危機的状況に陥っているバス事業への必要な支援 ・新型コロナウイルス対応として、軽油引取税や自動車重量税、自動車税等各種税金の免除または猶予
ハイヤー・タクシー連合会	1. 今般の新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、地方創生の担い手であり、国民生活を支える地域公共交通機関のタクシー事業においては、令和2年2月以降、観光客の激減、イベントの中止、外出の自粛要請などにより人の動きが止まりタクシー需要は激減し、営業収入は大幅に落ち込む中、3年9月の輸送実績では、令和元年同月比で4割減と依然として厳しい状況。ついては、事業者への経営助成始め雇用調整助成金の延長等強く要望します。 2. 極めて深刻な状況に直面するタクシー事業者に対し、法人税、消費税、固定資産税、事業所税、登録免許税、自動車関係諸税等について緊急時の負担軽減措置を講じられたい。 3. 新型コロナウイルス感染症の影響、さらには昨今の燃料高騰を受け、タクシー業界は極めて厳しい状況。ついては、地域公共交通機関としての使命を達成すべく、燃料の安定供給と燃料費高騰対策のための各種支援措置を要望します。
軽自動車協会連合会	1. 軽自動車及び二輪車のユーザーに対する更なる税負担増に反対（最重点要望） (1) 軽四輪車等（新車）に対する軽自動車税の大幅な増税が平成27年度から実施され、二輪車（既販車含む）についても大幅な増税が平成28年度から実施され、ユーザーの税負担は将来的に年間1,000億円の増加が見込まれている。 (2) 車体課税を国際比較すると、軽自動車の税負担が国際水準であり、軽自動車ユーザーへのこれ以上の負担増は許容できるものではない。 (3) 今後、CASEやMaaS等の進展により自動車を取り巻く環境が変わったとしても、安価でコンパクトな必要最低限のモビリティとして軽自動車や二輪車は国民の日常生活や経済活動に必要不可欠な存在。 以上の理由から、軽自動車ユーザー及び二輪車のユーザーの負担が増えることのないよう、軽自動車にかかる車体課税について、これ以上の増税は行わないこと。また、自動車関係諸税の課税のあり方の中長期的な検討を行うにあたって、軽自動車や二輪車のユーザーに税負担の増加を求めることには断固反対する。 2. カーボンニュートラル社会の実現に向けて (1) 軽自動車ユーザーの選択肢を狭めることなく、多様なカーボンニュートラルの道筋を含めて政策を進めるよう、政府の支援をお願いしたい (2) 軽自動車における電動車や電気自動車の商品開発を加速するため、自動車メーカーや、バッテリーメーカーを含むサプライヤーに政策支援をお願いしたい。 (3) 電気自動車やプラグインハイブリッド車の普及を促進するためのインフラ整備について、以下の2点に対して政策支援をお願いしたい。 ① 軽自動車が普及している地方部も含めての充電インフラ整備 ② 自動車販売・整備拠点における充電インフラや電動車整備機器類の導入・設置等の設備投資 (4) 電動車への代替促進のため、購入者への政策支援をお願いしたい。
中古自動車販売協会連合会	1. 新車購入時の「自動車税の初年度月割課税の廃止要望」に対する反対要望 2. 経年車に対する課税重課措置の廃止要望 3. 新車のエコカー補助金等導入の反対要望
自動車輸入組合	1. 複雑・過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減等 ・自動車重量税廃止、少なくとも当分の間税率（旧暫定税率）廃止 ・自動車税種別割の更なる引き下げ ・自動車税環境性能割について（取得時の税負担軽減徹底）

	・自動車税種別割の初年度月割課税の廃止 2. 自動車販売（特に電動車）への支援及び環境整備に関する要望（補助金の拡充等・税制措置等） ・EV・PHEV等車両購入補助支援の継続及び1台あたり補助額充実 ・誰にでも使いやすい充電インフラ充足（特に都心部は喫緊の課題） ・集合住宅を含む基礎充電設備とそれを補うための住宅地周辺の公共充電施設の充実。 ・目的地充電として、商業施設としての自動車販売店に急速充電器を設置する際の15km制限や24H開放条件の補助金条件の緩和、90kW以上の高出力充電器を設置可能とする適用条件の緩和 ・宿泊施設等への充電インフラ支援の充実。 ・経路充電として高速道路等における充電渋滞等の解消 ・補助金制度の改善により補助金利用促進
自動車部品工業会	1. 複雑・過重な自動車関係諸税の抜本的見直し ・簡素化・負担軽減、受益と負担の再構築や、2050年カーボンニュートラル実現への貢献、新たなモビリティ社会に相応しい税体系となる見直しを行うべき。 ・取得・保有段階における課税を一税目に簡素化し、その課税標準やエコカー減税等の措置を、複雑かつ過重な自動車関係税制の抜本的な見直しを着実に実行し、自動車ユーザーの負担を軽減すべき。 ・カーボンニュートラルの進展により減収が必至の燃料課税の補填を車体課税に求めるべきではない。 2. DX、カーボンニュートラルの加速、推進に向けた税制措置 (1) 研究開発税制の拡充、延長 (2) カーボンニュートラルに資する、企業の研究開発・設備投資の税制面支援 (3) 電動車普及・加速のための税制措置 3. 中小企業税制の延長、拡充 (1) 少額減価償却資産の特例措置の延長 (2) 交際費等の損金算入の特例措置の延長
自動車整備振興会連合会	1. 自動車関係諸税については、簡素化・負担軽減の観点から、受益と負担の関係も含め早期に見直していただきたい。 このため、自動車関係諸税の簡素化・負担の軽減を早期に実現いただくとともに、自動車整備業界はじめ自動車業界が直面する自動運転をはじめとする技術革新やカーボンニュートラルへの対応について、受益と負担の関係を考慮し特段のご支援をお願いします。 2. 経年車に自動車関係諸税を重課する制度を廃止されたい。 3. 自動車整備技術の高度化、人材不足等の課題克服に向けての支援措置の拡充。
レンタカー協会	1. Go To トラベル事業について可能な限り長期にわたる実施・継続 2. 新型コロナウイルス感染症の影響により、極めて深刻な状況に直面するレンタカー事業者に対し、自動車関係諸税をはじめ法人税、消費税、固定資産税、事業所税等の負担の軽減措置 3. 自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充
自動車車体工業会	1. 被牽引車（トレーラ）の環境性能割について ・2019年10月の環境性能割導入以降、トレーラは大型車に区分され、自家用3%（2021年3月までは△1%）、営業用2%の税率が適用されている。牽引車であるトラクタが環境性能割を負担しており、トレーラへの適用は過大と考える。次年度に向けて、対象からの除外を含め課税のあり方の抜本的な見直しをお願いしたい。 2. コロナ影響及び半導体不足の影響により、当会会員が架装するシャシの納入が大幅に遅れる事態が生じている。また、原材料価格の高騰が続いており、大きな影響が出ている。半導体の安定供給、原材料価格の安定化に向けた諸施策の実行をお願いしたい。
通運連盟	1. 鉄道貨物輸送の促進、モーダルシフトの推進に向けて私共が努力していくことは当然ではありますが、近年の相次ぐ豪雨等による鉄道の大規模輸送障害の多発、加えて昨年からのコロナ禍による鉄道貨物輸送量の落込みで大変厳しい輸送状況であります。 2. 【予算】大規模災害に負けない鉄道貨物輸送ネットワークの構築 JR各社の路線のみならず肥薩おれんじ鉄道等の3セク線区もあわせて強靱化の重点的取組みをお願いします。 3. 【税制】自動車関係諸税の負担軽減・簡素化や地球温暖化対策のための税の課税の公平性の確保等を要望します。
自家用自動車協会	1. 自家用乗用車に係る自動車税（種別割）の是正 2. 自動車諸税における重課措置の廃止