

「自動車産業を取り巻く動向等」と題して 経産省自動車課の山下総括課長補佐が説明



第1回 経済・産業委員会開催

写真円内は委員会で説明いただいた経産省自動車課の山下総括課長補佐

日 本自動車会議所は11月14日、2022年度第1回経済・産業委員会（委員長＝小糸正樹・日本自動車販売協会連合会副会長・専務理事）を開催しました。新型コロナウイルス感染拡大の状況を踏まえ、委員会はリアルとオンラインのハイブリッドで行われ、委員約30名が出席しました。委員会では経済産業省製造産業局自動車課の山下健太総括課長補佐が、経団連モビリティ委員会・モビリティに関する懇談会での議論や経産省の概算要求、総合経済対策・補正予算案、車体課税見直しの方向性などについて講演。活発な質疑応答・意見交換が行われ、委員会は終了しました。

【講演要旨】

■「自動車産業を取り巻く動向等について」

講師：製造産業局自動車課 山下健太総括課長補佐
1. 「モビリティがもたらす未来社会」の検討の動き

自工会の豊田章男会長から問題意識を投げかけていただき、経団連の十倉雅和会長、豊田会長、部工会の有馬浩二会長の3委員長体制で「経団連モビリティ委員会」を発足いたしました。当委員会には200社以上が参加しています。自動車という枠を超えて関連産業が横のつながりを持つことは重要なことだと考えています。

今年6月に岸田文雄総理がトヨタ自動車の元町工場を視察した際、秋以降に政府と産業で対話の場を設けたいと発言され、それが11月2日の「モビリティに関する懇談会」の形で実現しました。当懇談会で、西村康稔経済産業大臣から、自動車産業が経済



委員会はオンラインにも対応して開催

の大黒柱として国内生産や雇用を維持してきましたが、CASEによる潮流の変化の中で投資の囲い込みによるゲームチェンジに直面しているという現状や、この変化の中で日本の産業にも変化が起きているということを踏まえて、自動車業界を超えた新しい兆しが将来出てくる可能性があることを説明されました。

齊藤鉄夫国土交通大臣には地域公共交通について発言をいただき、「交通DXや交通GXも含めた共創で利便性や生産性が向上する形に再構築すべきでありインフラも強化する必要がある」とコメントされました。

岸田総理からは、自動車産業は経済・雇用の大黒柱であるが、現在歴史的転換点にあるので、官民が連携してさらなる成長にチャレンジしていく必要があること、また、社会課題の解決と成長を両立することが新しい資本主義の肝であり、自動車を核としたモビリティ産業はその中核を担うべきものであることについてお話がありました。

また、次回のモビリティ懇談会では市民で何を優先的に取り組むか考える必要があること、賃上げや取引適正化についても評価しているとお話をいただいています。

2. 自動車を取り巻く課題

自動車を取り巻く課題については、短期・中期・長期の時間軸で考える必要があります。

短期的な課題とし

て、足下の状況にどう対応するか考えていきたいと思っています。現状、物価高や供給不足の課題に直面しており、半導体不足も常態化しています。9月の国内生産は平年比13%減となっています(平年とはコロナ前の2018年・2019年の平均値)。納期も長期化しており、納車まで半年を超えることが当たり前になっています。こうした中で4月以降に税額が変わると、販売現場に大きな混乱が起こると懸念しています。

中期的な視点として、世界的なGX・DXの投資競争をどう勝ち抜くか、どうアクションを取るか考える必要があります。米国のインフレ抑制法など各国政府が投資の囲い込みの政策を打ってきています。国内にしっかり投資してもらうかが政策のポイントであり、自動車市場が活発化することが重要だと考えます。

長期的な視点として、新しいモビリティ社会について話が始まったことを受け、税体系の検討をする必要があります。保有から利用といった変化が起こることで、利用者も広がり、従来当たり前だった前提が崩れる可能性があります。大変革のさなかにあって、将来は定まっていますが、将来の絵姿を考えながら議論を進めたいと考えています。

3. 経産省の自動車関連の税制改正要望について

まず足下として、エコカー減税の見直し・延長を要望しています。納期が長期化し、現時点で既に年

自動車分野の経済対策パッケージ

① 電気自動車・燃料電池自動車等の購入補助

[R4補正予算 700億円]

- EV・PHEV・FCVを対象とした購入補助。
- 諸外国の支援水準に比肩する**大胆な導入支援**により、**足下で国内市場を立ち上げ**(R4年度:EV:最大85万円)。
- **隙間のなく支援**していくことで消費者の不安を回避し、**真の普及トレンドを醸成していく**

(参考) R4年度は、需要が旺盛で予算(約430億円)の消化が進み、**11月中旬頃目途で受付終了**予定。

② 充電等インフラの整備

[R4補正予算 200億円]

- インフラが普及のボトルネックとならないよう、2030年までに「**急速充電3万基・普通充電12万基**」の整備を目指し、設置補助。
 - **民間事業者の意欲が高い今、設備補助の継続・拡充**によりインフラ整備を加速化。
- (参考) 前年比6倍の予算を措置した**R3補正(65億円)**は、**前倒しで受付終了**。

③ 蓄電池の国内製造基盤確保

[R4補正予算 3,316億円]

- 蓄電池は、**カーボンニュートラル、自動車の電動化等の鍵となる重要物資**。8月に「**蓄電池産業戦略**」を定め包括的に対策を推進。その大きな柱の1つが**国内製造基盤の確保**。
- **国内投資の決断には継続・拡充した立地支援が必須**。**円安も活かし、経済安全保障と併せて「イノベーション・雇用の種」を国内に根付かせる**。

(参考) **昨年措置したR3補正(1,000億円)**は、**1次公募で既に予算額を超える応募**、投資意欲は旺盛。

④ サプライヤー、販売・整備業の構造転換支援

[R4補正予算 5,800億円の内数]

- 中堅・中小サプライヤーの**電動車部品製造への挑戦**など「**攻めの業態転換・事業再構築**」を支え雇用を守るため、**設備投資・人材育成等を補助**。
※事業再構築補助金「グリーン成長枠」:**売上減少要件の撤廃、補助上限額の拡充**(最大1.5億円)
- 今年度からスタートした伴走型支援と併せて、**地域の自動車産業を支える中小サプライヤー等の前向きな取組を更に加速**。

度を超える取引が当たり前になっている中で、消費者の予見性を損なうことや、税の増加分を販売店が求められることがないよう、「現行の水準を1年間は据え置いてほしい」と要望しています。また、2024年度については減税対象の割合を、7割を目安として維持できるような形で水準を切り上げていくことを要望しています。自動車業界からも、生声として苦しい実情をしっかりと訴えていただきたいと考えています。

中長期的には令和4年度税制改正大綱にもありますが、自動車の枠を超えた幅広い産業の形になっていくという変化も踏まえて、将来のモビリティ社会のあり方を考える必要があります。包括的・骨太な政策枠組みの検討を進め、その中で受益の広がりや踏まえた受益・負担関係の再構築も含め、自動車関係諸税のあり方について、中長期的な検討を進めたいというのが大枠の要望です。

研究開発税制について、自動車業界との関係では、モデルチェンジが一つの論点になりつつあります。経産省でもモデルチェンジの実態については分析を進めていますが、業界の皆さまともしっかりと地に足の着いた議論をしていきたいと思えます。

4. 物価高克服・経済再生実現のための総合経済対策自動車分野の経済対策パッケージ

※12月2日の補正予算成立により正式決定

総合経済対策は10月28日に、補正予算案について

は11月8日に閣議決定され、GXのところに自動車関係の項目として、クリーンエネルギー自動車の普及促進、蓄電池の国内製造基盤強化、充電・水素充てんインフラの整備や中小サプライヤーの業態転換支援を盛り込みました。

具体的には、①CEV購入補助金として補正予算で700億円計上。CEV補助金は需要が大きく、今年度は430億円確保していましたが11月中旬には受付が終了しそうであり、隙間のない支援をしてほしいというご意見をいただいている、岸田総理からも指示があり結果的には隙間が生じない形での支援ができるようになりました。②充電インフラ整備では200億円計上。今年度は多額の予算を計上していましたが前倒しで受付終了していたので、旺盛な需要にこたえられるようにしています。③蓄電池の国内製造基盤確保は基金型にしておりニーズに応じてサポートします。④サプライヤーの構造転換支援は事業再構築補助金で確保しました。=12ページ資料参照=

5. 成長志向型カーボンプライシング構想の論点

カーボンプライシングについて、今後10年間官民

のGX投資を呼び込み、裏付けとなる財源であるGX経済移行債(仮称)を発行します。まずは足元の投資を進め、そのうえで将来、財源を回収するため、最初は低い負担で開始し、徐々に引き上げていくことが検討されています。その方針を先に示しておくことで投資促進を図り、規制と支援が一体になったメリハリをつけたやり方を提案したいと考えています。

6. 米国のインフレ抑制法のEV税額控除

今年8月に成立した措置ですが、EV税額控除として上限7,500ドルの控除があり、要件を見ると日本車が排除された形となっており、北米への投資の囲い込みになっています。西村経産大臣も会談の場面で、日米サプライチェーンパートナーシップの考え方から外れるので要件を見直してほしいと度々要請しています。

今回正式に、日本政府としても米国政府に対してパブリックコメントで意見提出しました。こうした要件は、強靱なサプライチェーンを目指す有志国間の全体戦略と整合がとれていないことを示しました。今後も、米国政府側としっかり議論を進めたいと思っています。

電動二輪車用バッテリー シェアサービス開始

国内初、都が支援

東京オートバイ協同組合と協力協定も

東 京都が支援して、電動二輪車(EVバイク)用バッテリーのシェアサービスが10月25日にスタートしました。民間企業のGachaco(ガチャコ)が都庁に隣接する駐車場にバッテリー交換ステーションの第1号機を設置、わが国初のサービスが可能になりました。東京都の小池百合子知事ら関係者は同日、同ステーションの前でサービス開始式を開催。同時に、東京オートバイ協同組合との間で、EVバイクの普及に向けて協力する協定を締結しました。

Gachacoは今年4月、ENEOSホールディングス、本田技研工業、カワサキモータース、スズキ、ヤマハ発動機の共同出資で設立。国内二輪4社共通仕様のバッテリーのシェアリングサービスの提供を目指して準備を進めてきました。バッテリー交換ステーションは、会員登録したユーザーがICカードを使って必要なとき



小池知事(右)とともに協定書を掲げる野間健児・東京オートバイ協同組合理事長

に使用済みのバッテリーと充電済みのバッテリーを交換できる仕組み。駐車場のほかコンビニやガソリンスタンドなどに順次設置していく計画で、今年度中に都内にあと17台を設置する予定です。

開始式では、小池知事が「バイクには皮ジャン」と皮ジャンパーを着て登場。「都は2035年までに都内で新車販売される二輪車の100%をEVにすることを目指しており、航続距離や充電時間などの課題解決につながるサービスを支援します。EVバイクを身近な場所で購入・メンテナンスできることも大事なので、東京オートバイ協同組合とも連携してまいります」と挨拶。同協同組合の野間健児理事長とともに、協定書にサインしました。
〔東京都自動車会議所〕