

自民党自動車議連会長、衆議院議員

額賀福志郎氏が「令和5年度税制改正大綱」を総括

中長期の自動車関連税制の見直しに向けた考え方なども説明



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3月3日、東京・港区の芝パークホテルで2022年度第2回税制委員会（委員長：佐藤康彦自販連法規・税制委員会委員長）を開催しました。委員会では佐藤委員長の挨拶の後、自民党自動車議連会長で衆議院議員の額賀福志郎氏が、「令和5年度税制改正大綱について」と題して講演。大綱の総括をはじめ、中長期の自動車関連税制の見直しに向けた考え方なども説明しました。講演の後、出席者との活発な意見交換が行われ、委員会は閉会しました。額賀氏の講演要旨は次のとおり。

【講演要旨】

時代は大きな変革期にあります。

江戸時代から明治維新に至る改革——。このときは身分制度を廃止し、武家社会の既得権益などを取り払いゼロから今の日本の基礎を創りました。そして第2次世界大戦後、米占領軍が日本に入ってきて日本は民主主義国家として生まれ変わりました。変革の時代、日本人の勤勉性や国づくりに対する意欲などが発揮され、世界のレベルに追いつき、追い越すことができました。

そして現在、バブル経済が崩壊し「失われた30年」を経て、あらゆる分野で変革しようという機運が高まっています。特に自動車産業は、国際的な大変革の渦の中にあります。「日本の自動車産業が国際競争に勝てなかったら日本の将来はない」という言い方は大げさな表現ではないと思っていますので、高い志を持って、自動車産業の皆さんとしっかりと頑張っていきたいと思っています。

さて、令和5年度税制改正大綱では、「成長と分

配の好循環の実現」、「経済のグローバル化・デジタル化・グリーン化への対応」、「経済社会の構造変化も踏まえた公平で中立的な税制への見直し」、「円滑・適正な納税のための環境整備」を柱に議論をして取りまとめました。車体課税については短期と中長期の時間軸に分け、短期はエコカー減税等の見直し、そして中長期は自動車関係諸税のあり方をどう考えていくのかという議論をしました。

大綱の「基本的な考え方」の章では「車体課税」の項目も設けられていますが、そこでは電動化や「保有から利用への移行」などCASEに代表される大変革への対応を強調し、税制においても大変革への対応を後押しするとともに、抜本的な見直しに向けた第一歩を踏み出すべきとしています。また、カーボンニュートラル実現に向けた「日本らしい山の登り方」、例えば合成燃料の内燃機関への活用などにも言及しています。

大変革の一例として、自動車をめぐるカーボンニュートラル実現に向けた世界の動向に目を向けると、電動化の動きが急速に展開していることが分かります。欧州を中心に、将来的に従来型の内燃機関自動車の販売を禁止する動きが見られます。また、米国の一部州においても同様の動きが見られます。EVの普及にはさまざまな課題があるのは事実ですが、市場において一定の存在感を示しつつあることも現実です。こうした中、わが国においてはEV、PHVの割合が欧米と比較して低位にとどまっています。

一方、政府のカーボンニュートラル実現に向けた目標はすでに高いものが設定されています。こうした動向を踏まえながら、EV、FCV、PHEVに加え、

日本の強みであるHVも含めて、これらが新車販売に占める割合を2035年までに100%とする政府目標も掲げられています。こうした政府の方針と整合性を持たせて、エコカー減税等を見直すことが今回の税制改正の論点の一つとなりました。

続いて、中長期の自動車関係諸税の見直しに向けた考え方などをご紹介しますと、世界の自動車産業はConnected（ツナガル化）、Automated（自動化）、Shared & Service（利活用）、Electrified（電動化）というCASEの潮流による大変革のまっただ中にあります。

この大変革の中で、国内でも業種の垣根を超えた新たな連携や、スタートアップといった新たなプレイヤーが生まれはじめ、新しいモビリティ社会につながるさまざまな取り組みの兆しはすでに現れています。官民が連携をして、さらに多くのプレイヤーやビジネスを生み出し、引き続き世界をリードしていくことが重要になります。そのためには、業種の垣根を超え、骨太な政策を推進していかなければ、国際競争に勝っていくことはできないと思います。

こうした動向も踏まえ、自動車産業という一つの産業を超えた“モビリティ産業”がもたらす社会像について議論するために、政府（総理・関係閣僚）等と経団連「モビリティ委員会」との官民対話の場として「モビリティに関する懇談会」設けられ、昨年11月に議論をキックオフさせています。大綱にもその必要性が言及されていますが、官民の力を結集して、自動車産業を取り巻く大変革に対応していく動きの一つであると私も見ています。

自動車議連の中にもこのモビリティの問題に対する勉強会を立ち上げ、経団連、政府と連携して、これからの展望を勉強していこうとしています。

今後、モビリティの多様性や自動運転をはじめとする技術革新等の自動車を取り巻く環境変化に対応するため、例えば水素ステーションの整備や、自動運転実現に向けた道路情報の提供システムといった新しいニーズの政策支援の必要性も高まってくると思います。

また、クルマ社会を補完する重要なインフラである地域交通についても対応が必要だと考えています。高齢化の進展により免許返納者が増加傾向にあり、この傾向は今後も増加していくと見込まれています。一方、少子化等による人口減少を背景とした



委員らの前で講演する額賀自動車議連会長（左から3人目）。額賀氏の左隣が佐藤委員長

利用者の減少により、地域交通の維持が新たな政策課題となっています。地域を支える公共交通の維持についても、人々の移動の自由を確保するという意味で、モビリティに関する重要な政策課題の一つだと考えなければなりません。

今大綱でも「検討事項」において、今後の自動車関係諸税の見直しの方向性に関する考え方を示しました。

まず、本日申し上げた諸々の要素を踏まえながら、中長期的な視点から自動車関係諸税については検討していくということが基本的な考え方です。その際、特にEV等の普及や市場の活性化を念頭に、次のように議論をしていくことにしています。

「利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する」

税制というのは、その検討から実現までに相当程度の時間が掛かるものです。EVの普及などのカーボンニュートラル実現に向けた動きが前に進んでいく一方で、自動車産業がより広がりのあるモビリティ産業へと発展していくに際し、大綱では、課税の見直しに関する党税調としての考え方を示しました。

政府にはこうした考え方に沿って検討を進めていただくように、また党としても十分に勉強をして現場の皆さんが困らないようにしていく必要があります。国際社会の中で、わが国の競争力が維持されていくようにしていくことが、これからの大きな課題になっていくと思っています。