



自動車議員連盟新会長 甘利明衆議院議員が講演

「自動車業界を取り巻く課題や税制改革」について説明・提言

当会議所の内山田竹志会長も出席し意見交換

第2回税制委員会

日 本自動車会議所は2月15日、東京・港区の芝パークホテルで2023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、昨年12月に自民党自動車議員連盟の会長に就任した衆議院議員の甘利明氏が「自動車業界を取り巻く課題や税制改革について」をテーマに講演しました。甘利氏は、経済産業大臣や経済再生担当大臣、また自民党税制調査会会長を歴任されるなど、経済、そして自動車業界に精通された国会議員として広く知られています。委員会で甘利氏は、自動車産業・業界に関する今後の展望や課題に加え、自動車関係税制見直しの方向性などについても説明・提言しました。与党税制改正大綱決定後に開催される当委員会は、例年どおり朝食会として行われ、今回は委員はじめ各団体の役員、オブザーバーなど34名が出席しました。

委員会では、甘利氏の講演に先立ち、佐藤委員長が挨拶。佐藤委員長は「昨年末に決定した令和6年度税制改正大綱において、自動車関係諸税については、『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、公平・中立・簡素な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』とされています。今後、新たなモビリティ社会に向けて、経済的・社会的受益者も拡大していきますが、私どもとしては、自動車の枠にとらわれず、受益と負担の関係を再度整理し、自動車ユーザーの税負担軽減を前提に、税体系の抜

本的見直しを行う必要があると考えています」と述べ、自動車議連との連携強化による取り組みに期待を寄せました。

この後、甘利氏による講演が行われ、自動車関係諸税の抜本見直しについて、「新しいエネルギー・燃料形態や、自動車が何を期待されているのか、応分の社会的責務などをゼロベースですり合わせながら、過剰な負荷にならないように考えていくことになるのではないかと考えています」との見解が示されました。

委員会の2週間ほど前の2月2日に開かれた参議院本会議で、自動車重量税の「当分の間税率」の撤廃を野党から迫られた岸田文雄首相は、「財源の安定確保が前提」と回答して慎重な姿勢を見せましたが、この件について甘利氏は「自動車重量税単体でどうするというのではなく、自動車税制全体で、形態の多様化なども考慮しながら、公平・公正な課税の仕方を考えていきます。環境負荷とインフラ負荷の概念を共通で課した場合、どういう税制になり、どのレベルの負担が合理的なのかという、そもそも論をしていくところから始まると思います」と述べました。

今回の税制委員会には、当会議所の内山田竹志会長も出席。甘利氏の講演後、甘利氏と委員との質疑応答を経てから意見交換に臨みました。内山田会長は、「カーボンニュートラル実現に向けた大変革期こそが従来の税体系で処理することが難しい事態を

「打開する大きなチャンス」などの見解を披露した後、「できれば本日のような会合を、2024年度は2、3回開催させていただき、もっと本音の議論をして理解を深めてまいりたい」と結び、委員会は終了しました。

甘利氏の講演要旨と内山田会長の発言要旨は次のとおり。

【甘利議連会長 講演要旨】

昨年、額賀（福志郎）前議連会長から、「衆議院議長に就任するので、あとは甘利さんがやってくれないか」というお電話がありました。もとより、自動車産業に関わってきた者として、快諾いたしました。就任して組織をよく見ると、自動車議連には税制委員会とか通産委員会とか、まず開いたことがないようなたくさんの委員会がありました。「これ、みんなやめよう」と。組織を整理・統合し議連本体に一本化をして、新自動車議連としてよりスリムで機能的な体制をとらせていただきました。あわせて、経団連モビリティ委員会については、引き続き、党の受け皿は私が座長としてやっていくことにさせていただきました。

自動車産業は、昔も今も、そしてこれからも日本のリーディング・インダストリーとして、しっかり繁栄していただきたいと思ひますし、そのための施策をしっかり行っていきたい。自動車がどうあるべきかは、DXやGXの進展とともに多様化しつつありますが、現状では日本が世界一の自動車大国であることは間違いありません。世界で生産をしている台数は約1,700万台（2022年）で、日本国内分も含めると約2,500万台になります。世界でつくって世界で売っているのは、依然、日本がトップクラス。世界各地で生産して現地および近隣で販売をしています。ここが、日本の自動車産業がほかの産業と随分違うところだと思います。

それから日本の特徴としては、トヨタ自動車の展開（マルチパスウェイ戦略）がまさにその象徴だと思いますが、ハイブリッド自動車（HV、PHEV）、電気自動車（EV）、燃料電池自動車（FCV）と、ラインナップが多岐にわたっています。一方で、世界がEVシフトしているとよく言われます。EUはもちろん、中国もEVシフトしており、中国では家電量販店でもクルマをつくることできるという話さえあるほどです。そういう状況のため、「日本の自動



自動車議員連盟
甘利明会長



日本自動車会議所
内山田竹志会長

車産業は大丈夫か」という心配の声も聞かれます。

世界中で現地生産・現地販売をしていることと、いろいろなエネルギー・燃料形態の自動車を確保しているという点が、日本の自動車産業が他国と大きく違う点ですが、このことには、それなりの理由があるわけです。

例えば、世界的にみると、仕向地あるいは販売地域でEV対応ができていないところがまだまだ多い。そういうところで燃費のいいガソリンエンジンやハイブリッド車を多用して環境負荷を下げていく。日本はいろいろなエンジンやエネルギー・燃料形態のクルマを展開していて、それがまさに現地の需要とあっているということです。ですから、いまだに世界一の自動車大国に君臨しているわけです。

これは、「EVにシフトせよ」というEU発の号令とは違う方向かもしれませんが、ビジネスとしては成功しています。また、自動車の環境負荷の原因を取り除く方法の一つとして、内燃機エンジンの燃料をクリーン化することも考えられています。いわゆる従来の原油由来のガソリンの代替燃料として、合成燃料「eフューエル」を作っていく研究が進んでいます。

昨年、合成ガソリンを使ってクルマを走らせる試乗会のオープニングセレモニーに出席し、自分でハンドルを握って合成燃料車を運転しました。全く従来のガソリン車と変わらない性能を発揮していると、私は感じました。その燃料は、水素と空気中の炭酸ガスでつくられているということでした。

合成燃料であれば、作ると使うでCO₂は差し引きゼロとなって環境負荷が掛かりません。そうすると、既存のガソリン車などは環境負荷を与えないエンジンに突然、変わることになります。大事な点は、カーボンニュートラルを実現する2050年になっても、



甘利議連会長（左から5人目）と意見交換する
内山田会議所会長（甘利氏の右隣）

地球上を走っているクルマの7割以上は内燃機エンジンのクルマですから、新車すべてをEVやFCVにしても、既存車の対策を講じなければ「環境が良くなりました」などと言うことはできないということです。7割のエンジン車をクリーンにするほうが、より環境負荷を下げることができるのではないのでしょうか。

また、航空機はそもそも電池では絶対に飛びません。どんなに素晴らしいスーパー電池ができて無理でしょう。航空機の場合は、燃料をクリーン化するしかありません。こういうことを見越してビジネス展開をしていく必要があるわけです。

昨年のジャパンモビリティショーで、私もいろいろと体験してきました。あるメーカーのブースでは、クルマの中が最高の音響空間になって、完璧で贅沢なオーディオルームとなっていました。クルマは快適に走り、曲がり、止まる。「Fun to Drive」から、移動空間をどう使うかという新しい要素が入ってきています。「Fun to Drive」という要素はもちろん残りますが、快適なオフィスが移動するとか、オーディオルームが移動するとか、あるいは応接間が移動するとか、移動空間にどういう価値を求めるか、そしてそれをどう満たすのか。言ってみれば、スマホにタイヤとモーターが付いているような話です。

オフィスが移動するのであれば、目的地に着くまでにそこから先の対応がすべてできます。どこに行き、どこに泊まって、だれと会って、どこで食事をするのかなど、オフィスから移動中に全部指示が出せるんです。しかも、すべてAIが対応し、何のストレスもロスもなくスムーズに司令塔として機能するわけですね。

また、米テスラが提案しているのは、クルマを買うというよりは、サブスクモデルみたいなビジネス

です。買ったクルマ自体をバージョンアップする、アップデートする。納車されたクルマの機能をアップデートするために数十万円とか100万円を払うというビジネスモデルです。クルマを使用している間にお金を稼ぐ。ですから、自動車販売自体が違う職種になってきており、こうしたビジネスモデルの変化にどう対応していくのかということに合わせて考えなければなりません。基幹産業たる自動車産業が、未来においてもリーディング・インダストリーであるためには、自動車のビジネスモデルがどう変わるのかと、自動車に何が求められるのかということをしかりととらえて、政策と開発をしていく必要があると思います。

税制調査会長経験者として、自動車の税制はどうあるべきなのかという、物凄く大きな課題に取り組んできました。購入時や車検時には消費税や環境性能割や自動車重量税、保有していると自動車税・軽自動車税、走れば揮発油税など諸々の税がユーザーには課せられています。電動化により課税ルールにも矛盾が出てきており、「排気量で課税するのならEVやFCVはどうするんですか。相変わらずガソリン車だけに負担させるのですか」とか、自動車重量税の場合は「電池を積んでいるクルマのほうが重いのに、環境に優しいということでEVの負担がないのはどうして」などと、いろいろな議論があります。「車庫に置いておきただけなら、どんな重いクルマでもインフラを損傷しないのだから、走行距離に従ってコストを払うべき」として、走行距離課税も議論されはじめました。

自動車重量税は目的税から一般財源に移行しましたが、「道路インフラを使ってインフラに一番負担をかけているのは自動車だ」という概念はなかなか消えません。こうした概念とのすり合わせをどうしていくのか。このような現状を踏まえて税のあり方を検討していくことは大きな課題ですが、ご承知のとおり、まだ結論は出ていません。どの議論もみな、ストーンと腑に落ちて納得をするということにはなかなかいきません。

自動車の税制はどうあるべきなのかは、新しいエネルギー・燃料形態や、自動車が何を期待されているのか、応分の社会的責務などをゼロベースですり合わせながら、過剰な負荷にならないように考えていくことになるのではないかと考えています。

【内山田会議所会長 発言要旨】

本日は、甘利先生からは自動車産業に対する大きなエールと、将来のビジネスモデルに対する叱咤というか、示唆をいただきました。また、カーボンニュートラル、これはわれわれも絶対に2050年までにはライフサイクルで実現しないとイケないわけですが、そこに対して今の日本の自動車産業がとっておりますマルチパスウェイ、そしてeフューエルにまで踏み込んで大なる示唆をいただき、大変ありがとうございます。また、政策面でもそういうものが実際に実現するように、GX基金の適用や活用なども踏まえて推進していただいていることに改めてお礼を申し上げます。

税制につきましては、先般の参議院本会議での総理のご回答の中に、「安定的な財源確保が前提」という発言があり、甘利先生も「特に地方税のところが難しい」と話されていました。私も全国知事会や総務省と意見交換をしても、なかなか理解いただけません。ただ全国知事会の一部には、結局、地方の財政を支えているのも自動車産業であり、自動車ユーザーだと認識されている方もいます。

東京などの大都市と違い、地方に行きますとクルマは一家に一台ではなく、ともすると一人に一台のところも多く、そうしたユーザーの皆さんが大きな税負担に喘いでおられるということ、一部の知事の方には理解いただいています。総務省の方と時々

お会いするときに話をするのですが、「安定的な財源の確保とおっしゃるのなら、携帯に税金をかければいいじゃないですか」と。「携帯を買う」「携帯を持つ」「携帯を使う」、この3段階すべてに税金を課せば、安定的な財源の確保の一助になるはず。そう言うと、「いや、これは社会にとって必需品だから、そんなことはできません」とおっしゃるんですけれども、「いやいや、自動車だって一緒ですよ」と言っても地方税のところは非常にガードが固い。

われわれ自動車会議所としては、受益と負担という大きなところから税体系を抜本的に見直していかなければならないと考えており、カーボンニュートラル実現に向けた大変革期こそが従来の税体系で処理することが難しい事態を打開する、ある意味、大きなチャンスではないかとも思っています。

いずれにしましても甘利会長をはじめ自動車議連の皆さんと連携をしながら進めてまいりたいと思いますし、甘利会長は自動車産業の将来に対する高い識見をお持ちであり、われわれ自身の問題点、われわれの抱える問題点や課題なども認識をされておられます。これから是非、勉強してまいりたいと思いますので、できれば本日のような会合を、2024年度は2、3回開催させていただき、もっと本音の議論をして理解を深めてまいりたいと思います。

本日はお忙しい中、本当にありがとうございました。

会員研修会「第300回記念講演会」を4月23日(火)に開催**日本自動車会議所 講師は当会議所の内山田竹志会長**

日本自動車会議所主催の会員研修会が、このたび開催300回を数えることになりました。これもひとえに、皆さまのご支援とご協力の賜物であり厚く御礼申し上げます。つきましては、記

念講演会を下記のとおり開催させていただきます。講師は、当会議所の内山田竹志会長＝写真＝が務めさせていただきます、カーボンニュートラルへの対応や、来るべきクルマ社会について展望いたします。

なお、詳細につきましては、後日、改めてご案内いたします。

記

【日時】2024年4月23日(火) 15時00分～16時30分

【場所】AP浜松町(芝パークビルB館 地下1階)
※日本自動車会館ではありません。

【テーマ】「カーボンニュートラルへの対応や
将来のクルマ社会について」(仮題)

【講師】日本自動車会議所会長

トヨタ自動車 Executive Fellow

内山田 竹志