

第2回 自動車関係税制のあり方に関する検討会 議事概要

1 日時 令和7年5月20日(火) 10時00分～12時00分

2 場所 合同庁舎2号館1階低層棟101会議室

3 出席者 小西座長、内田委員、西野委員、古谷委員、星野委員
赤井委員、岡村委員、柏木委員、勢一委員

4 議事次第

(1) 開会

(2) 議事

・ 自動車産業の現況・今後の方向性について

(3) 閉会

5 議事の経過

○ 経済産業省より、自動車産業を取り巻く国内外の情勢と自動車政策の方向性について説明を受け、その後、質疑応答・自由討議が行われた。

(以下、質疑応答・自由討議)

○ マルチパスウェイ戦略に関する議論の背景はどういったものだったのか。
この戦略は世界からどう見られているのか。また、内燃機関でも勝ち続けるという目標が掲げられているが、今後の世界の動向において内燃機関で勝ち続けることの意味について伺う。

⇒ 発電段階である程度CO₂が排出される実態がある中で、全てEVに移行することがCO₂を削減する上で最もよい手段とは必ずしも言えないのではないかと日本政府として主張してきた。また、アメリカや欧州でも、価格やEV用のインフラ整備の問題からEVが減速し、HVがシェアを伸ばしており、EV一辺倒の目標が見直されつつある。内燃機関の取扱いには各社悩んでいるが、EVが伸び悩む中、内燃機関もしっかり取り組む必要があると考えている。

○ EVに関する市場環境が変わってきているとのことだが、第7次エネルギー基本計画で定められている、2035年までに新車販売の電動車100%の実現を目指す目標について、どのように考えているのか。また、この目標と関連して、純粋なエンジン車は日本で一定の需要がまだあるようだが、今後どうし

ていくのか。

⇒ 日本の場合はEVに限らずPHEV・HV・FCVも含めた目標となっているが、この2035年電動車100%目標は引き続き掲げて、これに向けてEV等の購入補助など様々な施策を実施していきたい。

エンジン車に対しては、CO₂排出量の少ないバイオ燃料や合成燃料を使えるようにしていきたいと考えている。

○ 2035年電動車100%目標を目指す上で、パワートレイン毎の内訳は設けないのか。また、HVの中でも環境性能には差があるが、将来的にはHVについても一定程度の環境性能を有するもののみを対象として目標を設定すべきではないか。

⇒ PHEVを含め、様々なHVが出てきており、一律に線引きすることは難しい。また、技術は日進月歩で向上しており、見通しが難しいため、電動車目標にパワートレイン別の内訳やHVに関する要件を設けてはいない。

○ PHEVやHVはEVへの移行の過渡期における技術として考えているのか。また世界販売におけるPHEVの動向を教えてほしい。

⇒ 特にPHEVは様々な車両が登場しており、単にEVへの過渡期における技術かどうかの評価は難しい。PHEVは中国市場における年間3,000万台の販売のうち18%を占めている。EVが普及していく過程で充電インフラが充実していない内陸部においてガソリン走行が可能なPHEVのニーズがあったことが一因と考えられている。

○ EVやPHEVについては、電気を発電する過程でCO₂を排出することからも、電動車についても相応の負担を求めていくべきではないか。EV等で使われる電気の発電のためにどれくらいのCO₂が排出されているか試算しているのか。

⇒ 発電時のCO₂排出量の評価については、電源構成により変動するものであるが、重要な視点だと考えている。

○ DXはEVに限られると考えてよいのか。仮にそうであれば、EVの普及促進材料としてDXを捉えられることとなる。

⇒ 必ずしもそうではないと考えている。

○ EV化の阻害要因としてバッテリー重量の問題がある。車体課税が道路インフラの維持、開発に結びついている以上、受益者負担の観点からバッテリー重量に関して、税制上、配慮しなければならない。バッテリー重量は今後技術的に軽量化していく見込みがあるのか。

⇒ 全固体電池など効率化・軽量化に向けた技術開発が今後も行われていくものと考えている。

○ 道路インフラに係る受益の程度をどのように測るべきか。重量に応じて課税することについてどう考えるか。

⇒ 絶え間なくイノベーションが進む昨今の状況においてパワートレインごとに課税の基準を分ける方法が適切かという観点がある。重量は異なるパワートレインを通じた課税の基準として一定の役割を果たし得るのではないかと考えている。

○ 近年の国内市場における海外メーカーのシェアのトレンドはどうなっているのか。

⇒ 足下ではさほど大きな変化はない。ただ、バスでは海外系のEVが入ってきている部分もある。

○ トラックやバスなどのパワートレインにおけるトレンドはどうか。

⇒ バスなどの商用車ではまとめてEV化することで効率的な運用を図るニーズはあると考えられる。

○ 日本におけるユーザー側のEVシフトへのニーズを把握する取り組みは行っているのか。またEVの価格が将来的に下がっていくことは想定されるか。

⇒ 足下の数字を見る限りではユーザーのニーズは大きく変化していない。EVがまだ普及していない理由としては、価格が高い、充電場所が少ない、下取り価格が安い、ラインナップがまだ多くないことなどがあると認識している。今後、自動車メーカーの取組によって、マーケットがEVを選好するように変化するタイミングが来る可能性は十分にあり、注視する必要があると考えている。価格が下がるかはバッテリー価格がどれだけ下がるかによるが、バッテリーの需要自体が相当変動しており、先は見通せない。

○ 自動車の国内販売台数は減少傾向にあるとのことだが、若者の車離れや、所有から使用への価値変化のほかに、買い換えサイクルが長くなっていることも1つの要因ではないか。

⇒ お見込みのとおり、過去からの推移を見ると、買い換えサイクルは徐々に長くなってきている。

○ 日本国内の販売台数について、軽自動車と普通車の内訳はどうなっているのか。軽自動車については、日本の独自規格であり海外メーカーとの競争が

難しい部分もあると思うが、地方の生活の足となっている面もあり、普通車から軽自動車へのシフトが進んでいるのではないかと。また、政府として、軽自動車の今後の戦略についてどのように考えているのか。

⇒ 新車販売における乗用車の登録車と軽自動車の比率は2：1程度。軽自動車は地方の生活の足として重要と政府としても認識している。

○ 自動運転を普及させるためには、道路インフラの整備が重要になるが、インフラ整備の方針や費用の見通しはあるか。

⇒ 地域交通における自動運転技術については、地域によって求められる技術が異なり、インフラ整備の見通しもどのような技術が導入されるかによることとなる。ある程度、人口の集中している地域であれば、バスが決まったコースを周遊するような技術が考えられ、信号機などのインフラと協調して整備していくことが考えられる。一方で、特定の地域に限らず様々な地域に行けるような技術は車載 AI で完結し、インフラとの協調は不要となる場合もある。