

第4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7月23日(火) 13時30分～16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、諸富委員
- 4 議事次第
 - (1) 開会
 - (2) 議事
 - ・ 道路事業について
 - ・ 燃費基準の概要等について
 - (3) 閉会

5 議事の経過

- 道路事業について国土交通省道路局から、燃費基準の概要等について塩路昌宏京都大学名誉教授から説明を受け、質疑応答・自由討議が行われた。

(以下、質疑応答・自由討議)

(道路事業について)

- 今後、人口減少していく中で道路の整備をどのように進めていくのか。また、メンテナンスのための予算が増加している中で、新規投資とメンテナンスのバランスをどのように考えているのか。
⇒ 人口減少を踏まえる必要がある。国土のあり方を考えると都市間を結ぶ道路のネットワークなどには集中的な投資が必要。一方で、既存ストックの効率化や集約化を図っていく観点も必要。実態としてはメンテナンスの予算額が増えてきているが、ネットワーク整備にもしっかり取り組みたい。
- EVやFCVの普及により道路のメンテナンスにどのような影響があるのか。
⇒ EV等は普及段階であり、国交省としてはサービスエリアや道の駅における充電施設等の普及整備に協力している。また、維持管理への影響については、EV等はガソリン車と比較して車両重量が重いため、道路損傷は相対的に大きくなると考えている。実際の現場への影響については、EV等の普及状況など

も踏まえながら見極めていく必要がある。

○ 道路関係の補助制度の要望措置率は6割程度で、一定割合措置されない部分があるものと理解。EVへの移行により道路損傷が加速する中で、地方団体において道路整備の手が回らない状況もある程度想定しないといけないのか。また、地方においては道路整備の要望が多くあると思うが、一方で予算の制約もあることから、国において計画的な道路整備の方針などがあるのか。

⇒ 予算措置し切れなかった分については、後年度に回す等様々な工夫をしていただいているものと承知している。しっかり予算の確保、配分ができるように努力をしていきたい。また、道路整備の方針としては、社会資本整備重点計画や国土強靱化実施中期計画を踏まえ、全体的な政策目的に資するところを重点的に支援することとしている。

○ 道路の老朽化について、材質や交通量、自然環境などにより地域ごとに差があるのか、あるいは全国で同じように進むのか。

⇒ 単純に経年的に時間がたってくると劣化する可能性が高い。このほか、雨水が溜まって損傷する事例も多い。こうした要因については、地域的な偏りはなく、老朽化対策はどの地方でも重要な課題になっていると認識している。

○ 道路については租税でこれまでメンテナンスを行ってきたと思うが、料金収入など租税以外の収入を入れていく余地はあるのか。

⇒ 道路空間を占有している者から占有料を徴収することはあるが、極めて限定的であり、また、メンテナンスの財源として直接紐づいているものではないため、当面は租税が財源である。今後に向けては、原因者や受益者が誰なのかという視点は重要だと思っている。

○ 地方においては技術職員が不足していると思うが、国として今後どのように地方を支援していく計画なのか。

⇒ 国が地方団体に代わって補修事業を行うなど、国が直接支援する方向性が一つ。もう一つは、地方団体同士の支援。今年の通常国会で道路法を改正し、地方団体間で協定を結んで連携して道路を管理する枠組みを導入した。これらの枠組みを活用しながら、フォローしていきたい。

(燃費基準の概要等について)

○ HVにおける最高出力と排気量の相関は算出できないのか。電動車について、科学的に従来の排気量に代わる課税の基準はあるのか。

⇒ HVについては、モーターとエンジンで回転数に対する特性が異なるため、

車両全体としての最高出力を算出するのが難しい面がある。課税の基準としては、燃費基準でも用いており絶対的な定義が可能な車両重量や、エンジン車の場合に排気量と相関性が高く、既存の制度と連続性が保たれる最高出力などが考えられるのではないか。

○ どうやってEVに課税していくべきか。現状は取得、保有、利用、走行で課税しているが、製造段階も含め、今後はどのフェーズで課税していくことが妥当か。

⇒ 専門外で課税についてはあまり考えたことがなかったが、LCA的な発想で製造時のCO₂排出量を把握することもできるのではないか。

○ 次世代自動車戦略2010における目標値について、政府がどれくらいコミットしているのか。

⇒ GEV補助金や技術開発支援などによって電動車の導入・普及を図っている。

○ CAFE規制の中にオフサイクルクレジットを入れることになった経緯は。

⇒ 2019年に取りまとめた乗用車2030年燃費基準はEV、PHVの普及を見込んだもので、その達成には極めて高い野心的な燃費向上が必要であり、クレジットの評価を速やかに検討することとしていた。欧米や中国ではすでに様々なクレジット制度が導入されていたこともあり、昨年より審議し、本年2月に制度を取りまとめた。なお、先出し効果や企業間取引などは審議の対象とはされていない。

○ EVの世界で日本企業のノウハウがどれくらいあるのか。中国なども多くEVを販売している中で、EVの普及を加速させると今後日本の自動車産業はどうなりそうか。

⇒ クルマ作りや電費向上等に係る要素開発に関して、日本企業が技術的に遅れているとは思わないが、コストの面で課題があると考えられる。

○ EVの普及のためには、電気エネルギーの量的確保が必要となるが、IEAのレポートによると、EVに加えてデータセンター等、デジタル化によって電気消費量が増加すると予測されている。エネルギー資源が少ない日本において、EVをどの程度普及させるのが望ましいのか。

⇒ 一度にすべてのEVが稼働するわけではないので、EVに必要な電力量はそこまで多くないと考えている。また、EVの普及によって再生可能エネルギーの変動電力を車載バッテリーへの蓄電により吸収し、グリッド電力の制御・運用に活用することが可能となるのではないかと考えている。

- HVは昔と比べて研究開発によって環境性能がどれくらい向上したのか。
 - ⇒ 本質的な技術は大きくは変わっていないが、エンジンやモーター、パワーエレクトロニクス等、それぞれの要素技術の向上によって全体性能が向上してきている。

- 自動運転の取り組みも進められているが、自動運転の車と通常車で構造にどういった違いがあるのか。
 - ⇒ カメラや多くのセンサーを搭載する必要はあるが、車としての構造に本質的な違いはない。なお、センサー類の消費電力が大きく、走行距離確保の点から当初はEVへの適用が難しかったが、省エネ技術や二次電池開発、電池制御技術の進展によりその課題も緩和され、現在は運転制御性の面からEVが前提となってきた。