

『自動車関係税制のあり方に関する検討会』ヒアリング 説明資料

平成26年9月26日
一般社団法人 日本自動車工業会

我が国の経済・雇用を支える自動車産業

- ・自動車産業は広範な関連産業を持ち、日本経済や雇用確保に大きく貢献する基幹産業である。

自動車関連 就業人口 <2012年>	: 547万人 (8.7%) うち製造部門 78万5000人 *部品、車体部門を含む
製造品出荷額 <2012年>	: 50兆2627億円 (17.4%) *全製造業中の割合
商品別輸出額 <2013年>	: 14兆2411億円 (20.4%) *全輸出額中の割合
研究開発費 <2012年度>	: 2兆2062億円 (20.1%) *全製造業中の割合
設備投資額 <2013年度計画額>	: 7870億円 (20.6%) *全製造業中の割合

地域の経済・雇用を支える自動車産業

・自動車・二輪車メーカーの国内生産拠点は全国各地域に分布しており、地域経済・雇用にとって極めて重要な産業である。自動車産業の空洞化は、地域経済・雇用に多大な影響を及ぼす。

〈自動車関連産業の都道府県別 製造出荷額(地域経済への貢献)、従業員数(地域雇用への貢献)〉

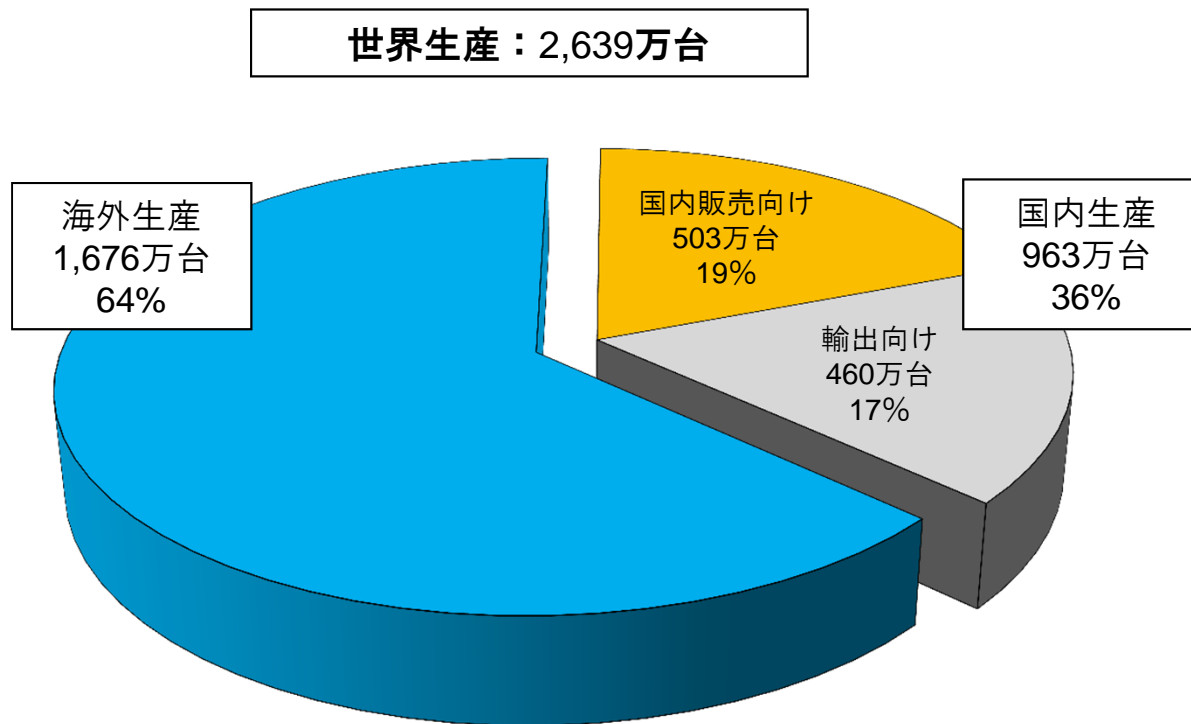
	製造品出荷額 (億円)	全製造品出荷額 に占める割合	従業員 (人)
北海道	2,860	4.7%	8,600
岩手県	3,900	20.4%	8,300
宮城県	2,761	10.0%	8,500
福島県	3,100	7.2%	10,400
茨城県	3,116	3.0%	13,900
栃木県	1兆3,830	18.2%	30,600
群馬県	2兆3,769	32.2%	43,000
埼玉県	1兆9,174	15.8%	43,000
東京都	1兆3,504	15.5%	27,400
神奈川県	3兆6,249	20.3%	58,200
静岡県	3兆8,954	26.0%	86,900
愛知県	17兆9,745	48.6%	258,500

	製造品出荷額 (億円)	全製造品出荷額 に占める割合	従業員 (人)
三重県	2兆2,571	24.0%	40,100
滋賀県	7,724	11.9%	12,400
京都府	5,883	11.7%	9,200
大阪府	6,956	4.2%	18,900
兵庫県	9,545	6.6%	26,600
岡山県	1兆625	13.7%	20,600
広島県	2兆4,146	27.6%	48,500
山口県	8,883	14.2%	13,700
福岡県	2兆2,567	27.8%	23,800
熊本県	4,080	15.9%	10,700
大分県	4,184	10.0%	9,000

(出典:経済産業省 平成23年工業統計調査等)

国内市場活性化が国内生産を支える

- ・2013年の日本メーカーの四輪車国内生産963万台のうち、概ね半数503万台が国内販売向け、半数の460万台が輸出向け。
- ・空洞化を防ぎ国内生産を維持するためには国内市場活性化が必要。



自工会調べ

※「輸出向け」：国内生産台数－国内販売向け台数

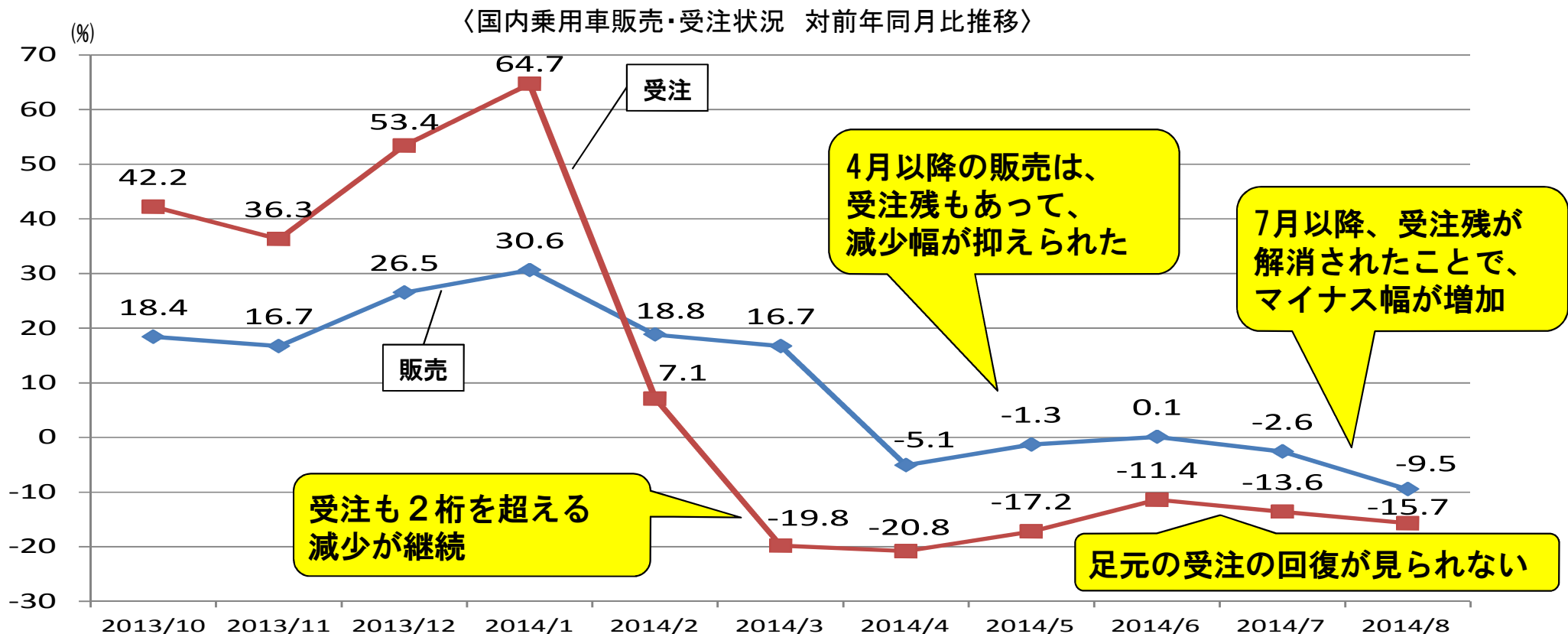
※「国内販売向け」：国内販売向け台数(輸入車販売を除く)

厳しい状況が続く最近の国内販売

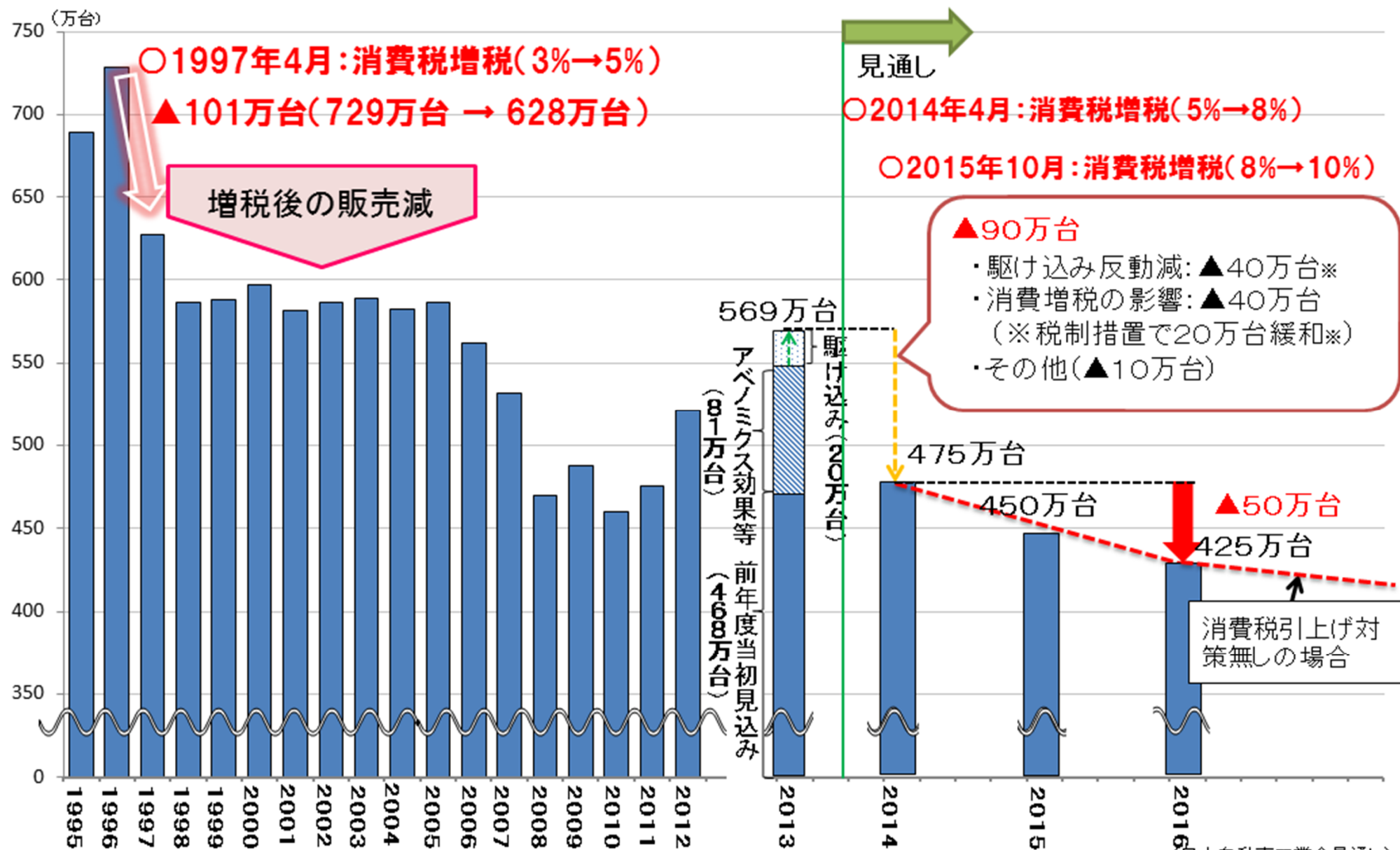
- ・国内販売は、消費税増税後の4月以降、厳しい状況が続いており、7月8月と徐々にマイナス幅が大きくなっている。
- ・足元の受注状況を見ても対前年比で1割を超える減少が続いており、今後も厳しい状況が続くと思われる。
- ・販売の現場においても、先行きを不安視する声が上がっている。

(販売会社の声)

- ・とにかくショールームへの来場者が少ない。駆け込みが終了した2月以降、落ち込んだままである。
- ・来店したお客様も買い急がず、販促策を積み増すが、商談も長引く傾向。
- ・回復時期が見えず、非常に先行き不安視している。



消費税増税と国内自動車販売台数の推移



(日本自動車工業会見通し)
※駆け込み反動減及び税制措置による効果については経済産業省試算
(経済産業省資料)

技術開発の動向

- ・先進国における燃費競争の激化や各国における大幅な燃費規制強化、さらに大気汚染対策の強化に伴うゼロエミッション規制への対応等、次世代自動車の開発促進はグローバル競争上の重要課題であり、自動車メーカーは次世代自動車の開発を加速している。
- ・一方、成長著しいアジアなど新興国市場はもとより、全世界で需要の高い内燃機関車のさらなる技術開発にも取り組む必要がある。
内燃機関車の燃費技術向上は、グローバル市場での競争を勝ち抜くため、また、走行抵抗の低減や軽量化技術など、次世代自動車の技術開発のベースにもなるため、重要な課題である。
- ・省エネ法に基づきトップランナー方式により設定された2015年度燃費目標値は、基準作成時から約24%も改善するという極めて高い水準の目標値である。
さらに、2013年3月には、乗用車について世界最高レベルの2020年度燃費基準が告示され、自動車メーカーでは基準達成に向けて、より一層の燃費改善技術の開発に努めている。
- ・燃費向上には細かな要素技術の積み上げが必要であり、開発、試作、生産準備、モデルサイクル等も勘案すれば、相当の期間が必要である。
また、細かな技術の積み上げやイノベーションは、日本のものづくりを支える中小企業のたゆまぬ努力と協力があって成し得るものであり、決して自動車メーカーだけで出来るものではない。

〈ご参考〉

次世代自動車

- ・次世代自動車は、様々な燃費向上技術の中の一つの選択肢。
- ・将来は省エネルギー、CO2削減、エネルギーセキュリティの強力な手段となる。

〈電気自動車〉



・走行距離は百数十km～数百kmで走行時のCO2排出量ゼロ
・家庭用コンセント(100V15A)で充電可能

〈プラグインハイブリッド自動車〉



・家庭用コンセントで充電可能なハイブリッド自動車
・電気走行距離は数十km

〈燃料電池自動車〉



・走行距離は600kmで、走行時のCO2排出ゼロ

〈ハイブリッド自動車〉



・走行時のCO2排出量は、ガソリン車に比べ▲50%

〈クリーンディーゼル乗用車〉



・走行時のCO2排出量はガソリン車に比べ▲20～30%
・走行距離は1000km
※平成21年排出ガス規制(ポスト新長期規制)対応車

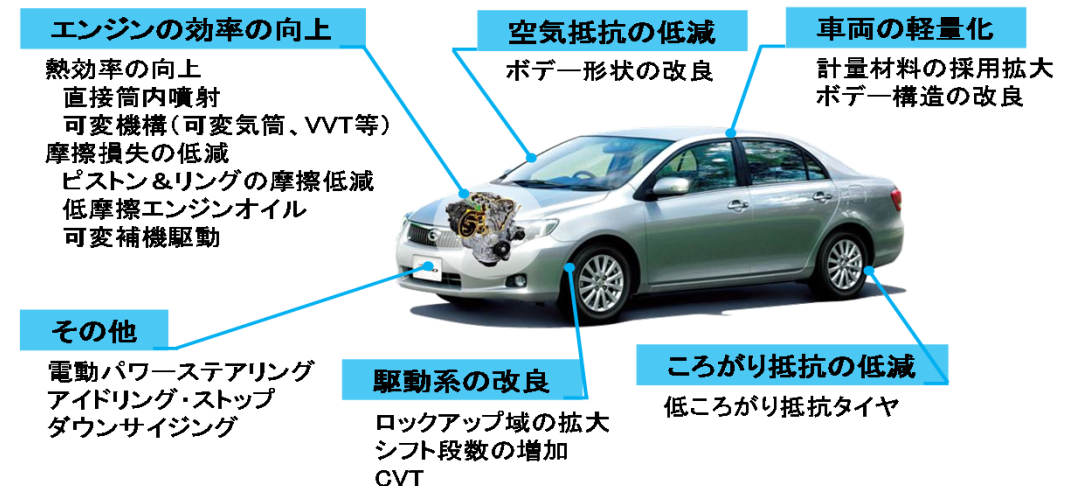
〈天然ガス自動車〉



・走行時のCO2排出量は、ガソリン車に比べ少ない

内燃機関車の更なる効率化

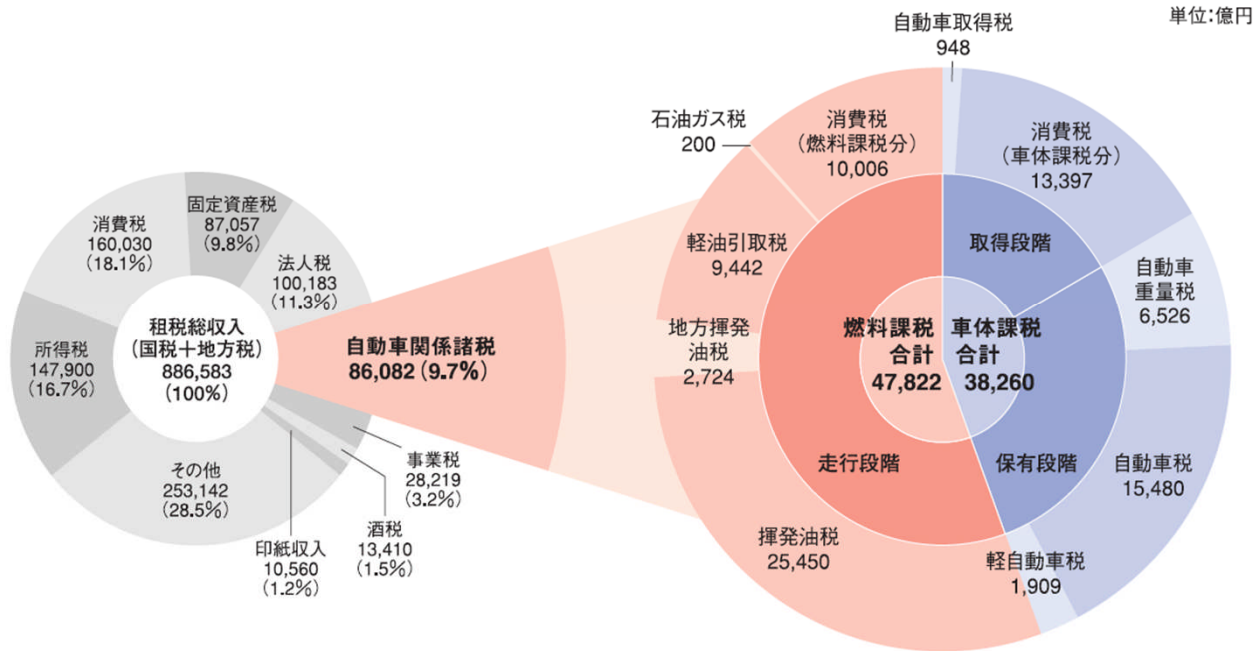
- ・燃費向上技術は様々な細かい技術の積み重ね。エンジン本体の改良や、走行・空気抵抗の低減、軽量化等、様々な要素技術の積み上げで地道に改善。
- ・多様な技術の各車共通の燃費改善技術として重要。
- ・本年には、エンジンの最高熱効率を高める(2020年までに50%目標)ため、メーカー間、産学官で連携し、基盤技術を共同で研究開発するコンソーシアム*が発足。
〔*自動車用内燃機関技術研究組合(AICE)〕



9種類9兆円にもおよぶ自動車関係諸税

- ・自動車には取得、保有、走行の段階で9種類もの税が課せられ、ユーザーの税負担は極めて過重。
- ・自動車ユーザーが負担する税金の総額は、国の租税総収入89兆円の約1割を占める8.6兆円にも及んでいる。
- ・自動車関係諸税は、複雑な税体系の下で、過重な税負担を自動車ユーザーにのみ課しており、税の三原則である「公平・中立・簡素」の観点から著しく逸脱している。

●2014(平成26)年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額



注:1. 租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
 2. 自動車関係諸税の消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。
 3. 消費税収には地方消費税収を含む。

資料:財務省、総務省

●自動車関連税収 (2014年度)

			税収(億円)
車体課税	取得段階	自動車取得税	948
		消費税(車体)	13,397
	保有段階	自動車重量税	6,526
		自動車税	15,480
		軽自動車税	1,909
車体課税計		38,260	
燃料課税	走行段階	揮発油税	25,450
		地方揮発油税	2,724
		軽油引取税	9,442
		石油ガス税	200
		消費税(燃料)	10,006
		燃料課税計	47,822
総合計		86,082	

要望事項

1. 自動車取得税・自動車税（環境性能課税）

- 消費税率10%への引き上げ時に自動車取得税の確実な廃止
- 自動車税の取得時課税である環境性能課税を、廃止される自動車取得税の付け替えにしないこと。併せて現行自動車税の見直しやグリーン化特例の拡充等の負担軽減措置を講じること

2. 自動車重量税

- 将来的な廃止を含めて負担軽減の方向で見直し、先ずは当分の間税率を廃止

3. エコカー減税

- 自動車取得税廃止まで、エコカー減税(取得税)を延長
- 保有時の税負担軽減の観点から、エコカー減税(重量税)を拡充・延長

4. 軽自動車税

- 軽自動車に対する重課とあわせて検討される軽課措置は、重課に見合う減税規模とすること
- 二輪車の増税対象は、平成27年度以降に新規取得する新車のみとすること

- ・環境性能課税は、自動車ユーザーに新たな税負担を強いる増税である。
- ・廃止される自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税には反対。

- ・環境性能課税は、“取得時の課税”、“価格を課税標準”、“最大税率が3%”と、このまま導入されれば、まさに自動車取得税の付け替えであり、ユーザーの理解を得ることは困難である。
さらに、制度も複雑化するため、車体課税の簡素化・負担軽減にも逆行する。
- ・環境性能課税は、現行自動車税に新たに上乗せされる税であり、負担軽減の要素はまったく見出せず、制度設計如何では、ユーザーにとって大幅な負担増となる。
これでは、自動車取得税の廃止が無意味になってしまう。
- ・よって、廃止される自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税には反対である。

環境性能課税に対する自工会の考え方

1. 環境性能課税が全ての車を対象に課税する「原則課税」では、自動車取得税と何ら変わらない。
2. 環境性能に優れた車を対象に課税することは、グリーン化機能の維持・強化に反する。
3. 従って、環境性能課税は「原則非課税」の設計とし、その対象は、燃費性能の悪い、2015年度燃費基準未達成車に限定すべきである。

(なお、税率の変動方法については、平成26年度与党税制改正大綱に記載のとおり、省エネ法に基づく、燃費基準値の達成度(%)に応じて一定の範囲ごとに税率を設定すべきである。)