

平成 29 年度
税制改正に関する要望書

平成 28 年 10 月

一般社団法人 日本自動車会議所

はじめに

一般社団法人 日本自動車会議所は、自動車の生産、販売、使用の各段階にわたる総合団体として、クルマ社会の健全な発展に貢献し、持続可能な社会の構築に寄与するため、諸課題に取り組んでおります。

当会議所が最重要課題の一つとして掲げております「税制」に関しましては、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を一貫して要望してまいりました。当会議所は、納税者である自動車ユーザーの強い要望を代弁する形で、この負担軽減・簡素化の実現のため、実に長い年月にわたり要望活動を続けて今日に至っております。

いまや国民にとってクルマは“生活の足”そのものであり、東日本大震災や熊本地震など大きな災害を経験して以来、“ライフライン”としてのクルマの重要性が改めて認識されております。しかしながら、依然、クルマには9種類・8兆円もの税が課せられ、国際的に見ても過重で複雑な税体系となっております。しかも、「受益と負担」の原則の下、自動車ユーザーが過重な税負担をしてきました道路特定財源が一般財源化され、課税根拠を喪失しているにもかかわらず、いまだに自動車ユーザーだけが自動車取得税や自動車重量税、ガソリン税・軽油引取税の「当分の間税率」（旧暫定税率）など特定の負担を強いられている状況が続いております。

日本の自動車産業は、全就業人口の約1割を占め、輸出総額においても、また全製造業の製造品出荷額においても、それぞれ約2割を占めるすそ野が広い基幹産業です。一昨年、消費税率が8%へ引き上げられましたが、昨年1月以降、新車販売が15カ月連続で前年割れとなるなど、国内販売は非常に厳しい状況に置かれております。国内市場の低迷は、自動車産業だけでなく、日本経済の地盤沈下も誘発し、特に、力強さが見られない地方経済への影響は大きく、それを支える雇用への波及も懸念されます。

昨年末に決定いたしました税制改正大綱では、「平成29年度税制改正において、自動車の保有にかかる税負担軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」と明記されましたが、消費税率10%への引き上げが平成31年10月に延期され、車体課税の抜本的な見直しも先送りとなりました。

しかし、自動車産業が、これからも日本経済を下支えし地域経済や雇用を維持していくためには、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化による国内市場活性化は喫緊の課題であり、自動車税の引き下げ、自動車税の初年度月割課税の廃止、エコカー減税・グリーン化特例の延長等の車体課税や、不合理な燃料課税の見直しは急務であると考えます。

自動車産業の役割、納税者である自動車ユーザーの置かれている状況等をご理解いただき、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を実現していただきたく、次の通り要望いたしますので、特段のご配慮をお願い申し上げます。

平成 29 年度税制改正 重点要望項目

I. 過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

1. 平成 28 年度税制改正大綱を踏まえた車体課税の負担軽減・簡素化

①自動車税・軽自動車税

- ・自動車税は国際的水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直し
- ・自動車税の初年度月割課税の廃止
- ・自動車税・軽自動車税のグリーン化特例を現行制度のまま継続・延長

②自動車重量税

- ・将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止
- ・エコカー減税制度の延長

③自動車取得税

- ・エコカー減税制度は「環境性能割」と同水準の負担に見直したうえで延長

④LPGハイブリッド車のエコカー減税などの対象車への追加

2. 不合理な燃料課税の見直し

①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止

②ガソリン税・石油ガス税等の Tax on Tax の解消

3. 財源確保のための自動車関係諸税の増税および新税創設反対

II. 福祉車両の仕入れに係る消費税の取り扱いに関する見直し

III. 営業用自動車の軽減措置の維持

IV. 景気回復基調を経済の好循環につなげる税制措置

1. 研究開発促進税制の維持・拡充

2. 中小企業投資促進税制の拡充・延長

3. 中小企業等に対する法人課税の見直し

重点要望項目・要望理由

I. 過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

自動車ユーザーの負担する自動車関係諸税は9種類・8兆円に及び、特に取得・保有段階に課せられる車体課税は、欧米諸国の約2～30倍と国際的にみても極めて重いものとなっています。自動車は「生活必需品」であり、都市部・地方を問わず生活に欠かせない存在です。にもかかわらず、ほかの物品に比べて過重な税が課せられ、特に複数保有が常態化している地方においては極めて過重な負担となっています。

自動車関係諸税には、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失している税、二重課税やTax on Taxなど不合理な税体系となっているものもあることから、自動車ユーザーの負担軽減を図るとともに、簡素な税体系に再設計すべきです。このため、平成28年度税制改正大綱を踏まえ、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を強く要望します。

【具体的要望事項】

1. 平成28年度税制改正大綱を踏まえた車体課税の負担軽減・簡素化

①自動車税・軽自動車税

- ・自動車税は国際的水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直し
- ・自動車税の初年度月割課税の廃止
- ・自動車税・軽自動車税のグリーン化特例を現行制度のまま継続・延長

諸外国に比べて過重な自動車税は、国際的水準である現行の軽自動車の負担をベースとする税体系に見直すべきです。また、取得時の負担軽減・簡素化の観点から、自動車税の初年度月割課税は廃止すべきです。さらに、期限切れとなる、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、環境性能に優れた自動車の普及促進の観点から現行制度のまま延長すべきです。

②自動車重量税

- ・将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止
- ・エコカー減税制度の延長

自動車重量税は、道路特定財源として道路整備のために自動車ユーザーが特別に負担してきたものですが、平成21年度に一般財源化されたことにより、課税根拠を喪失しています。また、保有時に自動車重量税と自動車税・軽自動車税が二

重に課せられており、不合理・不公平な自動車重量税は将来的に廃止されるべきであり、まずは「当分の間税率」（旧暫定税率）を廃止すべきです。期限切れとなる、自動車重量税のエコカー減税制度については、環境性能に優れた自動車の普及促進の観点から延長すべきです。

③自動車取得税

・エコカー減税制度は「環境性能割」と同水準の負担に見直したうえで延長期限切れとなる、自動車取得税のエコカー減税制度については、低迷する国内市場活性化や環境性能に優れた自動車の普及促進の観点から、平成 28 年度税制改正大綱で決定された「環境性能割」と同水準の負担に見直したうえで延長すべきです。

④LPGハイブリッド車のエコカー減税などの対象車への追加

ガソリン車に比べてNO_x（窒素酸化物）、SPM（浮遊粒子状物質）などの排出量が少ないLPG車はタクシーなどに利用されていますが、エコカー減税、グリーン化特例などの対象となっていない。来年秋、大幅に環境性能を向上させたLPGハイブリッド車が市場に投入される予定ですが、タクシーは自家用車の約6倍の距離を走行することから、LPGハイブリッド車への代替は環境負荷低減の効果が大きく、LPGハイブリッド車について、エコカー減税、グリーン化特例などの対象車に追加すべきです。

2. 不合理な燃料課税の見直し

①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止

道路整備に必要な財源不足を補うため、ガソリン税、軽油引取税には本来の税率を上回る税率（暫定税率）が課せられてきました。しかし、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失した旧暫定税率が、「当分の間税率」と名前を変えて存続し、自動車ユーザーだけが過重な負担を強いられています。ガソリン税、軽油引取税に上乗せされている、不合理な「当分の間税率」（旧暫定税率）は廃止すべきです。

②ガソリン税・石油ガス税等の Tax on Tax の解消

ガソリン税や、LPG自動車等の石油ガス税等に消費税が掛けられている Tax on Tax は、税に税が課せられるという極めて不合理な仕組みであり、ガソリン税・石油ガス税等の Tax on Tax は解消すべきです。

3. 財源確保のための自動車関係諸税の増税および新税創設反対

自動車ユーザーの負担軽減の代替財源を確保するため、自動車関係諸税（車体・燃料課税）を増税することは、負担軽減の趣旨を無意味にするものであり、絶対反対です。また、地方の安定的な財源確保などを理由に安易な新税等を創設することは、自動車ユーザーだけに特定の負担を継続して強いることになり、「税負担の公平」の原則にも著しく反することから断固反対します。

Ⅱ. 福祉車両の仕入れに係る消費税の取り扱いに関する見直し

ユーザーや事業者への過大な負担を回避するために、消費税法施行令で規定されている非課税範囲を適正化するとともに、ユーザーへの支援措置を講じる等、所要の見直しを図るべきです。

福祉車両は社会政策的観点から厚生労働省告示により、非課税取引となっており、お客様からの預かり消費税はない一方で、福祉車両を製造・販売する事業者は、そのベース車両を含む仕入れ段階に係る消費税負担については、仕入税額控除ができず、事業者負担が生じています。

今後、消費税率の引き上げに伴い、事業者負担はさらに増大しますが、価格への転嫁は多大な負担増となり、福祉車両ユーザー（身体障がい者、高齢者介護者）の理解を得ることは困難です。

一方、課税対象であるベース車両に、福祉装備が装着された時点で非課税扱いとなる福祉車両の特殊性を利用し、健常者による不公正購入を誘発する問題が生じています。

ユーザーや事業者への過大な負担を回避するために、消費税法施行令で規定されている非課税範囲を適正化するとともに、ユーザーへの支援措置を講じる等、所要の見直しを図るべきです。

Ⅲ. 営業用自動車の軽減措置の維持

わが国の経済活動や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担う営業用自動車の軽減措置は維持すべきです。

トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は、経営基盤の脆弱な中小事業者が多く、人手不足や過当競争などにより非常に厳しい経営環境にさらされています。事業存廃の危機に直面している事業者も少なくない中、3年前から営業用自動車の自動車税の軽減措置を見直すことが検討され始めました。営業用自動車は、日本経済や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担っており、日本経済や国民生活のライフラインとしての機能を有することから、営業用自動車の軽減措置は維持すべきです。

Ⅳ. 景気回復基調を経済の好循環につなげる税制措置

日本経済は緩やかな回復基調にあります。アベノミクスによる「経済の好循環」につなげ、デフレから脱却し経済再生を実現するため、企業活動の活性化に資する、以下の税制措置を重点項目として要望します。

1. 研究開発促進税制の維持・拡充

研究開発税制は製造業を中心に幅広い業種で活用されています。産業構造とグローバルな企業競争環境の劇的な変化の中で、日本企業が今後も競争力を維持・強化していくために、また科学技術のイノベーション立国として今後も世界をリードしていく存在であり続けるためには、国際競争力を支える「生命線」である研究開発税制の存在は不可欠です。また、国内の研究開発拠点を維持・強化する観点からも研究開発促進税制の維持・拡充を要望します。

2. 中小企業投資促進税制の拡充・延長

中小企業投資促進税制は、中小企業における生産性向上等を図るため、トラック（車両総重量 3.5t 以上）、その他機械装置等を取得した場合に、税額控除（7%）または特別償却（30%）の適用を認める措置（上乘せ措置は税額控除 10%または即時償却）ですが、中小事業者の設備投資促進により、経営基盤の強化や経済波及効果に資することから、対象設備を拡充のうえ延長すべきです。

3. 中小企業等に対する法人課税の見直し

・中小企業法人税率の引き下げ

裾野が広い日本の自動車産業においては、中小企業が占める割合が圧倒的に高く、企業経営の安定化と強化のため、法人税率のさらなる引き下げが必要です。また、中小企業の法人税率は、年 800 万円以下の所得金額について、本則税率（19%）が時限措置として 15%に軽減されていますが、この適用期限の延長と、所得金額の適用範囲の拡大を要望します。

・税法上の中小企業定義の見直し

中小企業基本法での中小企業の定義は「資本金 3 億円以下」となっていますが、法人税法上では依然として「資本金 1 億円以下」のままです。中小企業関連税制の活用拡大を図るため、法人税法においても資本金基準を「3 億円以下」に引き上げる措置を要望します。

以上

[関連する要望事項]

(Ⅰ) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・先進環境対応車と先進安全自動車に対する優遇措置の強化
- ・ＡＳＶ装置を備えたトラックの自動車取得税の特例措置の延長
- ・中古自動車の自動車取得税の免税点の特例措置について、取得税廃止時まで適用期限を延長
- ・軽井沢スキーバス事故を受けた、安全性の高い貸切バス車両への代替促進税制（自動車重量税・自動車取得税の特例措置）の創設等
- ・都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長
- ・バリアフリー対応車（ノンステップバス・リフトバス等）への減免措置の延長
- ・衝突被害軽減ブレーキ等を搭載したバスへの特例措置の延長
- ・自動車税のグリーン化における11年以上の乗合バス車両への特例措置（10%重課の免除）の延長
- ・バリアフリー対応乗合タクシーに対する減税措置の拡充
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税（軽自動車税）及び自動車取得税の非課税措置
- ・指定自動車教習所が使用する教習用車両のリース契約による教習での導入に係る自動車税の減免措置
- ・身体障害者の方のために専ら使用する自動車のリース車に係る減免措置
- ・経年車に対する課税重課措置の廃止

(Ⅱ) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置の延長
- ・外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担増反対
- ・教育資金及び結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充
- ・自賠責保険・任意保険の所得税控除の取扱い
- ・石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の用途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対
- ・製油所で発生する非製品ガスに係る石油石炭税還付制度の適用期限の延長

(Ⅲ) 中小企業等の法人課税に係る税制措置

- ・所得拡大促進税制の見直し
- ・中小企業等経営強化法に係る固定資産税の特例の拡充
- ・中小企業者等の法人税率の特例
- ・中小企業等の貸倒引当金の特例の適用期限の延長
- ・法人実効税率引き下げに伴う代替財源としての中小企業への負担増大反対
- ・外形標準課税の見直し

(Ⅳ) その他

- ・トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設について、固定資産税の軽減措置の適用
- ・予備自衛官等招集準備金制度の創設

以上

一般社団法人 日本自動車会議所

一般社団法人	日本自動車工業会
一般社団法人	日本自動車部品工業会
一般社団法人	日本自動車車体工業会
一般社団法人	日本自動車タイヤ協会
一般社団法人	日本自動車販売協会連合会
一般社団法人	全国軽自動車協会連合会
	日本自動車輸入組合
一般社団法人	日本中古自動車販売協会連合会
一般社団法人	日本自動車整備振興会連合会
公益社団法人	全日本トラック協会
公益社団法人	全国通運連盟
公益社団法人	日本バス協会
一般社団法人	全国ハイヤー・タクシー連合会
一般社団法人	全国自家用自動車協会
一般社団法人	日本損害保険協会
	石油連盟
一般社団法人	全国レンタカー協会
一般社団法人	日本自動車リース協会連合会
	東京都自動車会議所
一般社団法人	愛知県自動車会議所
一般社団法人	日本自動車機械工具協会
一般社団法人	全国自動車標板協議会
一般財団法人	自動車検査登録情報協会
一般財団法人	日本モーターサイクルスポーツ協会
一般社団法人	自動車公正取引協議会
	日本自動車車体整備協同組合連合会
一般社団法人	日本陸送協会
一般社団法人	日本二輪車普及安全協会
一般社団法人	日本自動車機械器具工業会
一般社団法人	日本自動車運行管理協会
	日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
一般社団法人	自動車用品小売業協会
	日本中古車輸出業協同組合
	全国オートバイ協同組合連合会
	全日本自動車部品卸商協同組合
	全国自動車会議所連絡協議会

(順不同)