

## 平成31年度税制抜本改正に向けた課題と展望

自民党自動車議連会長・党税制調査会小委員長  
衆議院議員 額賀 福志郎氏が講演



### 第2回 税制委員会開催

**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平成29年度第2回税制委員会（委員長：井上尚之自販連法規・税制委員会委員長）を開催し、衆議院議員で自民党自動車議員連盟会長、党税制調査会小委員長などを務められている額賀福志郎氏が、「平成31年度税制抜本改正に向けた課題と展望」と題して講演した。額賀氏は、「平成29年度税制改正大綱」を踏まえながら、平成31年度税制改正に向けた議論の方向性や論点などを説明、「消費税増税の国内市場への影響をどう考えるのが、大きな焦点になるだろう」との見通しを述べた。また、電動化や自動走行など激しい国際競争に日本の自動車産業がさらされていることを踏まえ、「そういう流れも見ながら、車体課税の将来のあり方も考えていく必要がある」との見解も示した。

額賀氏の講演に先立って、まず井上委員長が挨拶した。井上委員長は、平成29年度大綱の「保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」との文言に言及し、「今年はまさに、額賀先生の意向で明記されたこの『切り札』を最大限に生かす『勝負の年』であり、私ども自動車関係団体は、極めて大事な局面を迎えている」として、次のような情勢認識を示した。

「日本経済は緩やかな回復基調が続いており、国内の新車販売台数は昨年、暦年で2年振りに500万台の大台を回復した。一方、足元をみると、登録車

の販売不振が続き、昨年10月から4カ月連続で前年を下回っている。先が見通せない、大変厳しい状況と言わざるを得ない。現在の市場規模は、ピーク時に比べて280万台も減っており、これ以上縮小すれば、国内生産や雇用の維持が困難となりかねない」

そのうえで、「自動車産業が日本経済をリードし、地域経済や雇用に貢献していくためにも、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る」と述べ、「関係団体一致協力して、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現に向けて取り組んでまいりたい」と、抜本改正に向けての決意を表明した。

この後、額賀氏による講演が行われ、額賀氏は「平成30年度大綱はいわゆる“裏年”の大綱で、車体課税については大きな議論はなかったが、必要な見直しはしっかりと行った」と述べ、▽先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長、▽バリアフリー車両に係る特例措置の延長などのポイントを説明した後、平成29年度大綱を振り返りながら平成31年度抜本改正について展望した。

なお、額賀氏の講演の後、事務局から平成31年度税制抜本改正に向けた自動車税制改革フォーラムの



額賀 福志郎氏

活動の方向性について説明があり、「勝負の年」における活動の考え方や留意点などを共有した。

### 【講演要旨】

「平成29年度税制改正大綱」には、今後の車体課税の見直しに当たっての基本的な考え方が書かれている。

まず、エコカー減税については、政策インセンティブ機能の強化、原因者負担・受益者負担としての性格といったこれまでの大綱でも指摘されてきた観点に加え、新たな見直しの視点として、市場への配慮という観点も必要であると明記した。これはアベノミクスの成功には、日本経済を牽引する自動車産業の発展が必要不可欠であるということを反映したものである。見直しの方向性については、技術が進歩していることを踏まえれば、環境性能に優れた自動車の普及促進という趣旨に照らして、対象範囲を見直して政策インセンティブ機能の強化を図る必要があると考えている。

また、原因者負担・受益者負担としての性格にも言及している。自動車が走るための道路、橋、トンネルなどの社会インフラは老朽化が進んでおり、国や地方ではその維持管理・更新や防災・減災などの推進に多額の財源が必要となることは明白である。車体課税の見直しの検討には、こうした視点も踏まえる必要があることは、これまでの党税調でも繰り返し議論されてきた。

エコカー減税の見直しに当たっては、以上の点に加え、市場に配慮しつつ引き続き検討を進めていくことになっている。

保有課税については、平成29年度大綱に書いてある「消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要がある、平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」との考え方で議論されることになる。抜本見直しに向けては、消費税増税の国内市場への影響をどう考えるのかが、大きな焦点になるだろう。

日本経済が、自動車産業の“一本足打法”のような構造となっているイメージが強まる中で、自動車の国内市場は低迷傾向にある。海外市場が自動車産業の成長の源になっていることは否めない。また、

国内の雇用が輸出に大きく依存している格好ともなっており、外国政府の政策に国内経済が振り回されるリスクがこれまで以上に高まっている。

このため、強い国内市場の存在が極めて重要であると考えている。平成26年4月の消費税率8%への引き上げの影響は2年以上続いた。国内市場活性化に向けて、メーカーや販売店が本当に売れるクルマとは何かということ、知恵を絞って考えていく必要がある。

加えて、自動車産業は100年に1度の大変革を迫られている。最近、海外の政府がEVに傾斜した政策を打ち出しているが、バッテリー技術やエネルギー政策などの見通しが読めないこともあり、EVの市場での浸透が不透明な状況にある。わが国の自動車産業の強みは、内燃機関はもちろん、さまざまな技術が高いレベルでバランスよく維持されてきたことである。世界の動きに後れを取らないように、足をしっかりと戦略・戦術を考えていく必要がある。

また、自動走行など新たなモビリティ・サービスの実現に向けて、先行投資や技術開発など激しい競争が繰り広げられている。AIやITなどを駆使した、これからのクルマ社会がどうなっていくのか。日本の自動車産業には、国際市場で負けることがないよう、頑張っていただきたい。そのために、われわれもサポートしていきたいと考えているが、そういう流れも見ながら、車体課税の将来のあり方も考えていく必要がある。

いずれにしても、今年は暮れに向かって抜本改正に向けた本格的な議論が行われ、消費税率10%への引き上げによる駆け込み需要・反動減対策も考えていかなければならない。そして、将来のクルマの発展に道筋をつけていく。そういったことを念頭に置きながら、自動車議連としてもしっかりと勉強して議論していきたいと考えており、現場の皆さんのアドバイスや意見を大事にしながら取り組んでいきたいと思っている。

日本経済は8・四半期プラス成長が続いており、回復しつつある経済をしっかりとルールに乗せなければならぬ。地方が元気になり、若い人たちが将来展望を持ち、高齢者が安心して生活できるような政策などに取り組み、経済全体のサイクルがうまく循環していくよう全力を尽くしていきたい。