

平成 31 年度
税制改正に関する要望書

平成 30 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1つとして掲げている「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7,800万ユーザーの声を代弁する形で、この負担軽減・簡素化の実現のため、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高まっております。しかし、依然、クルマには9種類・8兆円もの税が複雑に課せられ、取得・保有段階のユーザーの税負担は、欧米諸国の約2～32倍と極めて過重です。しかも、いまだに自動車ユーザーだけが、課税根拠を喪失している、自動車重量税やガソリン税・軽油引取税の「当分の間税率」の負担を強いられるなど不合理な状況が続いております。特に、一家で複数台のクルマを所有せざるを得ない地方での負担は非常に重いものとなっており、生活必需品となった自動車に相応しく、自動車税制は適切な負担レベルの、簡素なものに改めるべきです。

日本経済は緩やかな回復基調にあり、昨年の新車販売台数は2年ぶりに500万台超えを達成できました。しかし、市場規模はピーク時の7割以下まで縮小しているのが現状です。西日本豪雨や北海道地震の影響も心配され、また「貿易戦争」にまで発展しかねない、米トランプ政権による保護主義的な通商政策のリスクも懸念されるなど、わが国の自動車業界は非常に厳しい経営環境にさらされております。

自動車産業は100年に1度の大転換期を迎えており、電気自動車、燃料電池自動車など環境対応車の普及や、自動運転などの新しい技術開発が進展しており、ユーザーのクルマへの関心が非常に高まっております。一方で、グローバルな開発競争が熾烈を極めており、世界をリードしてきた日本の自動車産業がその競争力を維持できるかどうか、正念場を迎えております。

日本の自動車産業は、全就業人口の1割を占め、輸出総額や製造業の製造品出荷額においても、それぞれ2割を占めるすそ野が広い基幹産業です。500万台のマーケットは、7,800万ユーザーと国内生産1,000万台の大前提であり、全就業人口540万人が働くベースを支えています。日本の自動車産業が、これからもグローバル競争や日本経済をリードし、地域経済や国内生産、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す。

租税総収入の8%をユーザーに負わせるような、あまりにも理不尽でクルマ偏重の税負担の仕組みを是非、見直していただきますと共に、自動車産業の役割などをご理解いただき、「平成31年度税制改正までに、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」としている平成29年度大綱を踏まえ、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」の実現に向けて、特段のご配慮をお願い申し上げます。

平成 31 年度税制改正 重点要望項目

■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

1. 平成 29 年度税制改正大綱を踏まえた保有課税の負担軽減・簡素化

①自動車税

- ・国際的にも過重な自動車税の税率を引き下げ、国際水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直し

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

2. 消費税引き上げ後の自動車ユーザーの税負担増を回避

①消費税引き上げ後の自動車の購入時の税については、 現行の税負担より十分な軽減を図るべき

②エコカー減税・グリーン化特例の延長

③負担軽減の代替財源をユーザーに求めることに反対

3. 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

【平成 29 年度税制改正大綱（抜粋）】

消費税 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り、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、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。

■自動車関係税制に関わる要望

1. 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

2. バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長

3. 都道府県の条例で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

4. 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

5. 営業用自動車の軽減措置の維持

6. 低公害自動車の燃料供給設備に係る軽減措置の拡充・延長

7. 中小企業投資促進税制の延長

重点要望項目・要望理由

■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

1. 平成 29 年度税制改正大綱を踏まえた保有課税の負担軽減・簡素化

①自動車税

- ・国際的にも過重な自動車税の税率を引き下げ、国際水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直し

ユーザー負担の軽減による国内市場活性化は喫緊の課題です。加えて、通商問題が厳しさを増す中、わが国の基幹産業である自動車産業の空洞化を回避するため、平成 29 年度税制改正大綱を踏まえ、国際的にも過重な自動車税の税率を引き下げ、国際水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直すべきです。

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

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。

2. 消費税引き上げ後の自動車ユーザーの税負担増を回避

①消費税率引き上げ後の自動車の購入時の税については、 現行の税負担より十分な軽減を図るべき

日本の自動車産業を支えてきた国内販売市場はピーク時の 7 割以下まで縮小しています。消費税増税による自動車ユーザーのさらなる負担増は、国内販売市場の冷え込みを招き、自動車産業だけでなく、日本経済全体の衰退にもつながります。来年 10 月の消費税率 10% への引き上げに向けて、ユーザーの税負担が今以上に増加することがあってはなりません。税率引き上げ後の自動車の購入時の税については、現行の税負担より十分な軽減を図るべきです。

②エコカー減税・グリーン化特例の延長

技術開発の促進や次世代自動車の普及促進の観点からも、期限切れとなるエコカー減税・グリーン化特例は延長すべきです。来年 10 月で廃止される自動車取得税のエコカー減税についても、現行のまま廃止まで延長すべきです。また、エコカー減税等における優遇対象の判定は、2020 年度末までの 2 年間は JC08 モードでの判定を基本とすべきです（WLTC モードのみの車両は、同モード判定も可能とする）。

③負担軽減の代替財源をユーザーに求めることに反対

ユーザー負担軽減の観点から、負担軽減の代替財源を自動車ユーザーに求めるべきではありません。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自動車関係税制の新税創設には、ユーザーだけに特定の負担を強いることになり、「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。

3. 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。

■自動車関係税制に関わる要望

1. 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

（非課税範囲の見直し等）

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ずる等、所要の見直しを図るべきです。

2. バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長（自動車取得税・自動車重量税）

高齢者、障がい者を含むすべての人々が安心して暮らせるユニバーサル社会の実現や、2020年東京オリンピック・パラリンピックの実施に向けて、移動上の利便性や安全性の向上を図るため、バリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）の特例措置を延長するとともに、貸切バスも対象としていただきたい。

また、自動車取得税廃止後においても、バリアフリー車両の取得に対しては、引き続き、負担軽減措置を講ずるなど、現行の税負担より十分な軽減を図っていただきたい。

3. 都道府県の条例で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（自動車取得税）

老朽化した乗合バス車両の新車への代替を促し、高齢者や障がい者を含めだれでも利用しやすく環境にやさしい地域公共交通を実現するため、都道府県の条例で定める生活交通路線を運行する乗合バス車両の自動車取得税の非課税措置を延長して

いただきたい。

また、自動車取得税廃止後においても、都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に対しては、引き続き、負担軽減措置を講ずるなど、現行の税負担より十分な軽減を図っていただきたい。

4. 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延長

(自動車取得税)

日本の経済インフラである物流や公共交通を担うトラック・バスなどの大型車両は、交通事故発生時の被害が大きくなる恐れがあり、大事故の際の経済や社会への影響は甚大です。また、トラック・バスを取り巻く経営環境は厳しい状況にあるものの、衝突被害軽減ブレーキなどの装置価格は高額です。交通事故の防止および被害の軽減のため、衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置を搭載したトラック・バスの特例措置を延長していただきたい。

また、自動車取得税廃止後においても、先進安全技術を搭載したトラック・バスの取得に対しては、引き続き、負担軽減措置を講ずるなど、現行の税負担より十分な軽減を図っていただきたい。

5. 営業用自動車の軽減措置の維持

(自動車取得税・自動車税・軽自動車税・自動車重量税)

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。事業存続の危機に直面している事業者も少なくない中、営業用自動車の自動車税の軽減措置を見直すことを検討する議論が、突如浮上することがこれまで何度かありました。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あり、ユーザー負担軽減の代替財源として検討すること自体に強く反対します。

6. 低公害自動車の燃料供給設備に係る軽減措置の拡充・延長(固定資産税)

次世代自動車である燃料電池自動車および天然ガス自動車の燃料供給インフラの整備を促進するため、水素充てん設備および天然ガス充てん設備に係る固定資産税の特例措置を延長・拡充していただきたい。

7. 中小企業投資促進税制の延長(所得税・法人税・法人住民税・事業税)

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、適用期限を延長していただきたい。

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（低燃費車等）と先進安全自動車（ＡＳＶ技術の導入車）に対する優遇措置の強化
- ・ 官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税・軽自動車税の自動車取得税の非課税措置の創設
- ・ 指定自動車教習所が、リース契約による教習専用車両を導入する時の自動車税減免措置
- ・ 身体障害の方のために専ら使用することを目的とした自動車のリース契約による自動車であっても減免措置の適用
- ・ 自家用自動車に係る税負担の不公平等の是正
- ・ 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

- ・ 自賠責保険・任意保険料等について所得税控除の適用
- ・ 石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税收の用途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対
- ・ バイオＥＴＢＥおよびバイオＥＴＢＥの原料として使用するバイオエタノールに係る輸入関税無税制度の適用期限の延長
- ・ 石油化学用輸入ナフサ等に係る関税無税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

- ・ 税法上の中小企業定義の見直し
- ・ 中小企業経営強化税制の拡充・延長
- ・ 中小企業の法人税の軽減税率の延長と適用範囲の拡大
- ・ 中小企業等の貸倒引当金の特例措置の延長
- ・ 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
- ・ タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設

(Ⅳ) その他

- ・ 研究開発促進税制の拡充
- ・ トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について、固定資産税の軽減措置の適用
- ・ タクシーにおける消費税の特例措置（軽減税率の適用、メーター改造等の費用に対する税制上の支援措置）
- ・ 教育資金および結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充

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 |
| 一般社団法人 | 日本二輪車普及安全協会 |
| 一般社団法人 | 自動車用品小売業協会 |
| | 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 |
| | 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)