

平成31年度税制改正と今後の自動車税制の課題と展望



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6日、東京・港区の芝パークホテルで2018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年度税制改正と今後の自動車税制の課題と展望」と題して講演した。額賀氏は、「平成31年度税制改正」が取りまとめられた背景や議論の経緯などを説明しながら、車体課税の具体的な内容について説明。額賀氏は、今後の自動車税制のあり方についても触れ、「これからの自動車産業は、通信、IT、電機、素材など、日本の産業界全体を巻き込んだ厳しい国際的競争の下にあり、新たなリーディング産業を育てていくための過程において、自動車産業がどういう方向に向かっていくのかを考える必要があります。こうした問題意識に基づいて、新しい税制のあり方考えるべきであると思っています」との見解を示した。

額賀氏の講演に先立って、まず井上委員長が挨拶。井上委員長は、今大綱について、「全ての排気量にわたる自動車税の引き下げは、自動車税創設以来、初めてのご決断です。また、消費税引き上げに合わせて導入される環境性能割につきましても、平準化対策として軽減措置が実施され、ユーザー負担が軽減されることとなりました」と評価し、次のような認識を示した。

「自動車産業は『100年に1度の大変革期』を迎えており、電動化や自動運転などを巡り、熾烈な競争が繰り広げられています。世界をリードしてきた日本の自動車産業が競争力を維持できるかどうか、



講演する額賀・自動車議連会長

正念場を迎えている状況にあります。その土台を支えているのが国内市場です。今後は自動車税制も新たなステージで議論される見通しですが、私どもは引き続き一層のユーザー負担軽減・簡素化を目指し、関係団体が一丸となって活動を続けていきます」

この後、額賀氏による講演が行われ、▽平成31年度税制改正大綱の概要、▽額賀氏が会長を務める自民党自動車議連による「車体課税の抜本的な見直しを求める緊急決議」、▽平成31年度税制改正の基本的な考え方、▽自動車税の恒久減税、▽環境性能割の臨時的軽減、▽エコカー減税の見直し、▽今般の大綱に記された「検討事項」——などが説明され、活発な意見交換を経て委員会を終えた。

【講演要旨】

平成31年度税制改正は、「平成29年度税制改正大綱」を踏まえ、「自動車の保有に係る税負担の軽減」と、「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」との双方を両立させるといふ、困難な課題に取り組みました。税調でも、そしてインナーにおいても非常に厳しい議論がなされました。

ご承知の通り、日本の自動車産業は「生きるか、死ぬか」と言われる局面に対峙しており、この大きな危機を乗り越えるために国内市場をもう一度取り戻すことが必要であるとの観点から、自動車議連では「消費税率引き上げ以降に購入する自動車の保有に係る税負担の軽減を図ること」などを決議しました。決議当時、税調でも40人を超える議員から自動車税の減税を求める声が上がっていましたが、「地方の財政を損なうことはできない」、「少子高齢化社会を迎え、国の財政も非常に厳しい」との声もあり、経産、財務、総務の3省も巻き込んで激しい激論を戦わせていました。

その結果、欧米の車体課税に対する状況も考えながら、総務省など三省を説得し、今回の措置を決定することとなりました。恒久減税および環境性能割の軽減という強力な措置によって、消費税率10%への引き上げ後の購入メリットが出て需要を平準化できます。そして、国内市場を活性化し、新車代替による環境性能に優れたクルマや先進安全自動車などの普及促進も図っていくことを念頭に置きました。また、地方財政を考慮し、エコカー減税の見直しに加え、なお生じる財源不足には国費で全額補てんすることにして地方財源の確保を図ったわけです。

大綱の基本的考え方に、「税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しについては、今般の措置をもって最終的な結論とする」との表記がありますが、「最終的な結論」というのは、これまでの大綱で示されてきた自動車取得税の廃止や自動車税の軽減などについて、一定の取りまとめをしたということであり、私は「とりあえずの結論」と受け止めています。

また、「自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」と記されています。この「検討事項」については、皆さんからご意見やご心配の声などをいただいています。これは、いわゆるCASEなどと言われる、自動車産業を取り巻く環境変化を踏まえた税制のあり方について問題提起させていただいたということなのです。

毎年、税制改正の議論の焦点になる自動車は、国

際的な通商交渉でも重要なテーマになる分野です。その自動車が、国内の地方財源を確保するための議論の対象になっているのです。これからの自動車産業は、通信、IT、電機、素材など、日本の産業界全体を巻き込んだ厳しい国際的競争の下にあり、新たなリーディング産業を育てていくための過程において、自動車産業がどういう方向に向かっていくのかを考える必要があります。

しかし、今までのように地方財源の確保を前提に議論をしていたのでは、国益を守るための敏速な判断はできません。こうした問題意識に基づいて、新しい税制のあり方を考えるべきであると思っています。現時点では、変革のスピード感や方向性を予測することは難しい。しかし、はっきりしていることは、まさに「生きるか、死ぬか」の分岐点に自動車業界が立っているのだと思います。

猛烈なスピードで起こっている変革に対し、「制度設計が間に合わない」、「準備ができない」として競争に負けることがあってはなりません。国際社会の中で、次なる自動車の姿や競争力などを考えることは中長期的な課題です。時の流れに乗り遅れてもいけないし、先走って皆さんに迷惑をかけてもいけない。構造変化に柔軟に対応できる戦略的施策が必要だという認識を共有しながら、信頼関係の中で、中長期的な対応を考えていきたいと思っています。

ですから、取得税を廃止し自動車税を軽減した今回の措置で車体課税は終了したということではありません。だからと言って、利用税や走行課税などの具体的な各論が念頭にあるわけでもありません。税制は、常に経済実態に合わせて制度設計していくのが前提です。税制による政府の介入によって、新しい技術やビジネスの創出に悪影響を与えてはいけません。もちろん、地方税などの財源問題や国の財政なども総合的に考えて、自動車産業を展望し競争力を維持していかなければなりません。

以上、述べてきたような問題意識を踏まえて、大綱にこのような「検討事項」を明記したというのが、私の気持ちであります。これは、ユーザーの税負担を増やすことを意図するものではありません。今後、皆さんと意見交換をして、将来に向けて責任ある税体系を作っていきたいと考えていますので、お互いに知恵を出しながら頑張っていきたいと思っています。