

**2021年度
税制改正に関する要望書**

2020年10月

一般社団法人 日本自動車会議所

はじめに

新型コロナウイルス感染拡大は、自動車産業にも大きな影を落としております。今年5月には、国内の新車販売台数が前年比45%減と未曾有の落ち込みを記録し、その後は回復しつつあるとはいえ、今年度上半期は前年比23%減と、依然厳しい状況には変わりはありません。

日本の自動車産業は、全就業人口の約1割を占め、輸出総額や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。少子高齢化やそれに伴う経済成長の鈍化などにより、新車販売市場はピーク時の7割以下まで縮小しておりますが、それでも国内生産1,000万台と自動車関連就業人口550万人を下支えしているのが国内市場であり、これによって地域の経済や雇用も守られています。

また、いまや国民にとってクルマは“生活の足”そのものであり、自然災害が多発するわが国においては、“ライフライン”としてのクルマの重要性がますます高まっております。しかし、クルマには9兆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極めて過重です。しかも、いまだに自動車ユーザーだけが、一般財源化により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」の負担や、ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxを強いられるなど不合理な仕組みが続いております。

このような状況は、まさしく菅新内閣が提唱する「世の中には数多くの当たり前でないことが残っている。それを見逃さず、国民生活をさらに良くし、力強く成長させるための改革が求められている」状況そのものです。

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、ユーザー負担軽減と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まいりました。コロナ禍における喫緊の課題である市場活性化に向けては、自動車メーカー各社が魅力あるクルマづくりに切磋琢磨し消費者に提供する必要があることは言うまでもありませんが、これまでの活動を通じて、ユーザーがクルマを取得し保有しやすい環境を整えることが政府・与党には強く求められていると考えております。

日本経済を支える自動車産業が厳しい状況下に置かれていることを踏まえ、波及効果の高い自動車市場の活性化を図る観点から、是非、自動車取得時のユーザー負担の大幅な軽減をはじめ「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を実現するよう要望いたします。

自動車産業は「100年に一度の大変革期」の真ただ中にあり、いわゆる「CASE」や「MaaS」と言われる新たな潮流が産業構造を変えようとしております。そうした中、新型コロナウイルス感染拡大という災禍に世界中が見舞われ、わずか半年で社会や生活の在りようも大きく変わりつつあります。ポスト・コロナ時代に向けて私どもは、大綱で示された中長期的な自動車関係諸税の課税のあり方の議論も視野に入れ、ユーザーと共に一層の負担軽減・簡素化の実現を目指して、引き続き一丸となった活動を続けていく所存です。

2021 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. コロナ禍の経済状況を踏まえた取得時にかかる税負担の大幅な軽減

①自動車税・軽自動車税の環境性能割の凍結も含めた軽減措置

②エコカー減税・グリーン化特例の拡充・延長

【予算特別要望】

□安全運転サポート車（中古車を含む）・環境対応車の補助金の拡充・延長

2. 車体課税の見直し

①自動車重量税の将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

3. 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

4. 中長期的な抜本見直し

①中長期的な自動車関係諸税の検討は、ユーザーの声を尊重し、根本的に課税のあり方を議論すべき

②財源確保などのための自動車関係諸税（車体・燃料課税等）の新税創設および増税には反対

■ 自動車関係税制に関わる要望

1. バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長

2. 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

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. 営業用自動車の軽減措置の維持

5. 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

6. 中小企業投資促進税制の拡充・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. コロナ禍の経済状況を踏まえた取得時にかかる税負担の大幅な軽減

新型コロナウイルス感染拡大は、自動車産業全体に大きな影を落としております。また、ポスト・コロナ時代に向けたわが国の経済復興には、波及効果の高い「自動車市場の活性化」策は不可欠です。コロナ禍の今は、いわば非常時下にあり、自動車ユーザーの税負担軽減だけではなく、補助金による購入支援など、あらゆる手段を講じて国内市場の活性化を図っていかねばなりません。そうした状況を踏まえ、次のとおり税制改正および予算について要望いたします。

①自動車税・軽自動車税の環境性能割の凍結も含めた軽減措置

自動車税・軽自動車税の環境性能割は、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」として、税率1%分の軽減措置が2021年3月末まで延長されていますが、新型コロナウイルス感染終息の見通しがまったく見えないことから、取得時の税負担の大幅な軽減の観点からも、凍結を含めた、延長などの軽減措置を要望します。

②エコカー減税・グリーン化特例の拡充・延長

世界をリードするわが国の技術開発のさらなる促進や、環境にやさしい次世代自動車の普及促進の観点に加え、取得時の税負担の大幅な軽減の必要性からも、期限切れとなるエコカー減税・グリーン化特例については、適用対象を絞り込むことなく拡充・延長すべきです。

【予算特別要望】

□安全運転サポート車（中古車を含む）・環境対応車の補助金の拡充・延長

多くの自動車ユーザーが安全・安心で持続可能なクルマ社会を求めていることから、安全運転サポート車と環境対応車を普及させ、喫緊の課題である自動車市場の活性化を図るため、両補助金の拡充・延長を次のとおり要望します。

○安全運転サポート車の補助金：現行の年齢要件の撤廃などによる拡充・延長

○環境対応車の補助金：現行のC E V補助金（クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金）の拡充・延長

2. 車体課税の見直し

①自動車重量税の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、元々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、2009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、まずは本則税率に上乘せされた「当分の間税率」（旧暫定税率）は廃止すべきです。

3. 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。

4. 中長期的な抜本見直し

①中長期的な自動車関係諸税の検討は、ユーザーの声を尊重し、過重で複雑な課税のあり方を根本的に見直す議論をすべき

2020年度（令和2年度）税制改正大綱では、自動車関係諸税について「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」とされています。自動車産業は「100年に一度の大変革期」の真ただ中であり、いわゆる「CASE」や「MaaS」と言われる新たな潮流が産業構造を変えようとしています。また、コロナ禍により社会や生活の在りようも見直され始めており、変革の波が今後の自動車税制へ影響することは避けられない見通しです。こうした変革期こそが自動車税制のあり方を根本的に見直す好機であり、ユーザーと共に要望活動を展開してきた当会議所としては、ユーザーの声を尊重した議論をするよう要望します。

②財源確保などのための自動車関係諸税（車体・燃料課税等）の新税創設および増税には反対

■自動車関係税制に関わる要望

1. バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長

(自動車重量税・自動車税)

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、2021年の東京オリンピック・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）の特例措置を拡充・延長していただきたい。

○拡充

- ・リフト付きバスの控除額引き上げ

○延長

- ・自動車重量税（2021年4月1日～2024年3月31日）
- ・自動車税環境性能割（2021年4月1日～2023年3月31日）

2. 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

(自動車重量税・自動車税)

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。国土交通省ではドライバーの安全運転を支援する先進安全技術には、高い事故防止・被害軽減効果が期待されるとして、トラック・バスに対し基準化・義務化を進めています。しかし、経営環境が厳しい事業者も多く、装置価格は高額で事業者負担が大きいことから、義務化が決定した装置（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）について、義務化までの間、特例措置を延長していただくとともに、特例措置の拡充もしていただきたい。

○拡充

- ・対象装置に新たに義務化が決定した側方衝突警報装置（BSIS）の追加

○延長

- ・7カ月間延長（2021年4月1日～10月31日）

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

(自動車税環境性能割)

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非課税措置を延長していただきたい。

○延長

- ・2年間（2021年4月1日～2023年3月31日）

4. 営業用自動車の軽減措置の維持

(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、営業用自動車の軽減措置を見直すべきではありません。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、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、財源確保や減税の代替財源として検討すること自体に強く反対します。

5. 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。

○拡充

- ・電気自動車の普及や災害防災の観点から、高出力型の急速充電器を新たに対象設備に追加

○延長

- ・2年間(2021年4月1日～2023年3月31日)

6. 中小企業投資促進税制の拡充・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、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、事業者の設備投資を促進することにより、中小企業の経営基盤強化や生産性向上、経済波及効果などに資することから、対象を拡充のうえ、適用期限を延長していただきたい。

○拡充

- ・資本金3,000万円超の法人にも税額控除を適用
- ・衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置又は車線逸脱警報装置を装備したバス車両及びバリアフリー対応車(ノンステップバス、リフト付きバス等)を追加

○延長

- ・2年間(2021年4月1日～2023年3月31日)

以上

[関連する要望事項] (順不同)

(Ⅰ) 新型コロナウイルス感染症に係る税制措置

- ・ 国税・地方税（法人税、消費税、自動車関係諸税等）の納付猶予の延長
- ・ 中小事業者等に対する固定資産税等の減免措置の延長
- ・ 資本金1億円超10億円以下の企業に対する欠損金の繰戻しによる法人税等の還付制度の延長
- ・ 法人税、自動車関係諸税の減免措置

(Ⅱ) 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（A S V技術の導入車）に対する優遇措置の強化
- ・ 環境性能割において、被牽引車（トレーラー）の車両区分への明記と対象からの除外
- ・ 駅の構内における鉄道貨物利用運送事業または鉄道貨物積卸業の用に供するフォークリフト等の機械に係る軽油引取税の免税措置の延長
- ・ 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）の非課税措置
- ・ 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
- ・ 自家用自動車に対する車体課税の軽減
- ・ 経年車に対する課税重課措置の廃止

(Ⅲ) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・ 道路運送車両法の改正に対応するための支援措置（整備要員の教育支援、地域地域で連携して自動車ユーザーを支える取り組みへの支援等税制など）の拡充
- ・ 自動車に係る自動車保険料は全額、所得税控除対象
- ・ 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
- ・ 車両を大量保有する納税者における、自動車税および軽自動車税等の納付に関わる事務処理の負担軽減

(Ⅳ) 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適用期限の延長
- ・ 中小企業の法人税の軽減税率の延長と適用範囲の拡大
- ・ 所得拡大促進税制の延長
- ・ 商業・サービス業・農林水産業活性化税制の延長
- ・ 中小企業防災・減災投資促進税制の拡充・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

(Ⅴ) その他

- ・ 研究開発促進税制の拡充・延長
- ・ デジタル化促進のための税制度（DX税制）の創設
- ・ 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
- ・ 鉄道へのモーダルシフトを推進するため、鉄道貨物利用運送事業者が導入する31フィート等の私有大型高規格コンテナに係る特例措置の創設
- ・ 大型高規格コンテナを運搬する鉄道コンテナ専用輸送車両に係る特例措置の創設
- ・ 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
- ・ 災害時における、整備事業者などへの迅速かつ手厚い支援措置の拡充

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
一般社団法人 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
一般社団法人 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
一般社団法人 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
一般社団法人 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
一般社団法人 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 日本中古車輸出業協同組合
一般社団法人 全国オートバイ協同組合連合会
一般社団法人 全日本自動車部品卸商協同組合
一般社団法人 日本自動車購入協会
一般社団法人 全国自動車会議所連絡協議会

(順不同)