

自民党自動車議連 政策懇談会 自動車関係 15 団体が出席し深刻な状況などを説明

内山田会長が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等を要望

自 民党自動車議員連盟と自動車関係15団体との政策懇談会が11月19日、東京・千代田区の衆議院第一議員会館で開催された。今回の政策懇談会は、新型コロナウイルス感染拡大が、自動車業界を含め日本経済全体に大きな影響を与える中で開催され、出席団体からは税制改正要望等に先立ち、業界への深刻な影響に関する説明が数多く聞かれた。また、団体側の出席者数を限定するとともに、出席者の席の間隔を拡大する等の感染拡大防止対策の下で行われた。

懇談会は佐藤信秋議連事務局長の司会で開会し、冒頭、額賀福志郎議連会長より「感染拡大第3波とも言える状況の中、国内市場の動向はどうなっているのか。一方で、菅総理は2050年カーボン・ニュートラルの達成の方針を示した。大きな変革の波に直面している自動車業界が今後とも厳しい競争を勝ち抜いていくためには、国内市場の安定が大前提であり、それに向けてユーザー負担軽減の実現を図っていかねばならない。本日は税制を含めて自動車業界より要望・意見をうかがい、今後の政治における議論に備えていきたい」旨の挨拶が述べられた。

額賀会長の挨拶の後、出席団体を代表して挨拶した当会議所の内山田竹志会長＝挨拶要旨は3ページに掲載＝は、新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた政府・与党の尽力に対して謝意を述べたうえで、「支援を切実に必要とする、極めて深刻な状況にある現場を抱えている業界がある。自動車産業はすそ野が広い基幹産業であり日本経済の牽引役を担っていかなければならないと強く思っているが、自動車の製造、販売から始まる一連のバリューチェーンが、このまま壊れるようなことになれば、ポスト・コロナに向けた速やかな経済復興は大変難しくなる」と訴え、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などを要望した。

続いて、日本自動車工業会をはじめとする各団体より、順次、業界の状況や税制改正要望などにつき説明が行われた。

＝別表「重点要望項目総括表」参照＝



引き続き経済産業省からの報告が行われ、藤木俊光製造産業局長より、エコカー減税の延長・拡充、クリーンディーゼル車に対する免税措置の延長、自動車税・軽自動車税の環境性能割の臨時的軽減措置の延長等、同省の税制改正要望について理解と支援を求める説明が行われた。

時間の関係で退席された佐藤事務局長に代わり、奥野信亮事務局次長が進行を引き継ぎ、議事は出席議員との意見交換に移った。公務が後に控える関係で先に懇談会の総括を行った細田博之幹事長は、コロナ危機克服と東京オリンピック・パラリンピックの開催、またカーボン・ニュートラル実現等を見据えて、年末での税制・予算論議に向けた自動車議連の結束を訴える挨拶を行った。

続いて出席議員より意見・発言が相次いだ。「電動化・スマート化等で自動車業界は大転換を迎えている。研究開発も含めて、わが国が国際競争に立ち遅れないよう対応していくことが最重要の課題だ。また、トラック、バスなどの利用促進も緊急の課題。第3次補正予算も含めてしっかりと対応していきたい」（上月良祐参議院議員）、「日本の自動車産業は世界最高水準の品質・サービス・安全性能を誇っており、抱えている雇用も最大級。一方で、世界最高水準の税負担がユーザーに課せられている現状がある。税制で自動車産業の競争力を削ぐべきではない。公助がままならないなら政権の看板倒れだ。ユーザー負担軽減に向け力を尽くしていきたい」（三宅伸吾参議院議員）、「地方創生にも自動車産業が果たす役割は大きい。サプライチェーン維持に対する補助

日本自動車会議所

内山田 竹志会長 挨拶要旨

新型コロナウイルス感染拡大は、自動車業界全体にも大変大きな影を落としております。本日ここに参集しております団体の中にも、支援を切実に必要とする、極めて深刻な状況にある現場を抱えている業界もございます。



ご承知のとおり、日本の自動車業界は、製造・販売をはじめ、自動車を利用する運輸・交通等を含めて、全就業人口の約1割にあたる550万人を占めるとともに、製造分野における出荷額は、日本の製造業の約2割に当たる約70兆円となっております。また、オールジャパンの租税総収入100兆円のうち、企業や従業員、そして自動車ユーザーによる納税額をあわせれば、少なくとも15兆円は上回る大変すそ野が広い基幹産業であり、日本経済の牽引役を担っていかなければならないものと強く思っております。

しかし、この経済的な危機により、自動車の製造、販売から、関連するさまざまなサービス分野にいたる、一連のバリューチェーンが、このまま壊れるようなことになれば、ポスト・コロナに向けた速やかな経済復興は大変難しくなるものと考えます。何とかこうした事態に陥らないためにも、今こそ業界による「自助と共助」だけではなく、先生方のお力を

お借りする「公助」を強く要望いたします。

今、ここで踏みとどまることができれば、自動車業界は一丸となって、2050年までのカーボン・ニュートラルをはじめ、電動化、自動化など、高い次元で環境と安全、利便性の向上を実現する、新しいモビリティ社会の構築に果敢にチャレンジし、経済復興とともに、引き続き世界をリードするわが国経済の牽引役を果たしてまいりたいと考えております。

その思いをもって、当会議所は、自動車業界の総合団体として、37団体の総意として要望をとりまとめております。

まずは、経済復興の中核として、国内販売市場の本格回復を目指し、「自動車税・軽自動車税の環境性能割の凍結を含めた軽減措置」「エコカー減税・グリーン化特例の拡充・延長」だけではなく、補助金による購入支援など、あらゆる手段により、ユーザーがクルマを購入しやすい環境づくりを早急に講じていただきたく要望申し上げます。全国7,800万自動車ユーザーの負担軽減は、すみやかな経済復興につながることをご理解いただきたいと存じます。

そのうえで、自動車議連の皆さまとは、負担軽減・簡素化を軸に、新たなモビリティ社会を見据えた中長期的な自動車税制のあり方について、議論を重ねてまいりたいと考えております。

日本経済や国民生活に占める自動車産業の重要性に鑑み、引き続き特段のご対応を賜りますようお願い申し上げます。私からのご挨拶とさせていただきます。

制度等、必要な対応を議連と連携して行っていく。また外国人労働者の確保に関する課題についても、関係官庁や業界とともに進めていくつもりなので、ご協力をお願いしたい」(片山さつき参議院議員)

最後に奥野事務局次長より、出席者からの説明・発言や進行等に対する協力に対して謝意が示され、政策懇談会は閉会となった。

【経済産業省出席者】

▽藤木俊光製造産業局長、▽福永哲郎審議官、▽吉村直泰自動車課長

【団体側出席者】15団体、合計29名

▽自工会＝長田准総合政策委員長、田川丈二税制部会長、▽自販連＝加藤和夫会長、平井敏文副会長・

専務理事、▽全ト協＝坂本克己会長、浅井隆副会長、▽日バス協＝三澤憲一会長、石指雅啓理事長、▽全タク連＝伊藤宏副会長、神谷俊広理事長、▽全軽自協＝堀井仁会長、赤間俊一副会長、▽中販連＝海津博会長、永井保典理事・総務部長、▽輸入組合＝テイル・シェア理事長、入野泰一副理事長・専務理事、▽部工会＝大下政司副会長・専務理事、尾関明人業務部長、▽日整連＝橋本昭朗常務理事、伊藤正信理事、▽車工会＝木村昌平会長、吉田量年専務理事、▽全レ協＝岩崎貞二会長、▽通運連盟＝川勝敏弘理事長、小松崎義幸総務部長、▽全自協＝留安敬一専務理事、藺部伸一常務理事・事務局長、▽会議所＝内山田竹志会長、山岡正博専務理事

令和2年11月19日 自動車政策懇談会 自動車関係団体重点要望項目 総括表

団体名	重点要望項目
自動車 会議所	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」の見直し 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 4. 自動車ユーザーの新たな税負担増は反対 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見直すべき 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 工業会	1. 取得時にかかる税負担の大幅な軽減 ・ 自動車税・軽自動車税の環境性能割の凍結等、特段の措置 ・ エコカー減税（自動車重量税）は対象を限定せずに期限を延長すべきであり、増税には反対 2. 環境変化も踏まえた中長期的な税制抜本見直し ・ 今後の新たなモビリティ社会（電動車拡大やMaaS、自動運転等）に相応しい税体系について、自動車ユーザー以外も含めた新たな受益と負担の再構築や、保有時を含めた自動車ユーザーの税負担軽減と簡素化に向けた検討を行うなど、税制を抜本的に見直すべき 3. 補助金の拡充・延長による安全・環境車の更なる普及と国内需要喚起 ・ 現行のサポカー補助金は年齢要件の撤廃等、対象者を拡充のうえ、延長すべき ・ 現行の CEV 補助金※は環境車の更なる普及の観点から補助金を拡充のうえ、延長すべき（※クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金）
自動車 販売協会 連合会	1. 自動車税 (1) 取得時の負担軽減を図るため、 ① 環境性能割の負担軽減及び令和3年3月末まで延長された需要平準化特例措置の更なる延長 ② 初年度月割り課税の廃止 (2) 令和3年3月末に期限切れとなるグリーン化特例は延長すべき。 2. 自動車重量税 (1) 将来的な廃止。少なくとも「当分の間税率」は即時廃止。 (2) 廃止までの間は、少なくともエコカー減税制度（令和3年4月末まで）の拡充等負担軽減、軽自動車の負担を基準とした税体系に見直し。 3. コロナ禍で減衰した自動車販売の需要回復を目指すため、 (1) サポカー補助金について、年齢制限の撤廃などによる補助金の増額 (2) クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金（CEV 補助金）について、補助金の増額
トラック協会	1. 新型コロナウイルス感染症にかかる各種支援措置の継続等 2. 高速道路料金等の引下げ及び道路整備の推進 3. 自動車関係諸税等の軽減及び働き方改革実現のための諸対策の推進
バス協会	1. 新型コロナウイルス感染症により未曾有の危機的状況に陥っているバス事業に対する予算・税制措置による支援措置の継続・充実 2. 主要予算要望 (1) 地域公共交通の確保・維持予算の大幅な増額 (2) 空港アクセスバスの補助率引き上げ

	3. 主要税制要望 (1) 営業用バスについての軽減措置（営自格差）の堅持 (2) エコカー減税及びグリーン化特例の延長 (3) バリアフリー特例の延長及び空港アクセスバスの控除額引き上げ
ハイヤー・タクシー連合会	1. 地方創生の担い手であり、国民生活を支える地域公共交通機関のタクシー事業においては、令和2年2月以降、観光客の激減、イベントの中止、外出の自粛要請などにより人の動きが止まりタクシー需要は激減し、営業収入は大幅に落ち込む中、10月の輸送実績では、若干回復傾向にあるものの第三波の到来も懸念され、依然として厳しい状況。については、事業者への経営助成始め雇用調整助成金の延長等強く要望します。 2. 極めて深刻な状況に直面するタクシー事業者に対し、法人税、消費税、固定資産税、事業所税、登録免許税、自動車関係諸税等について緊急時の負担軽減措置を講じられたい。 3. エコカー減税・グリーン化特例、バリアフリー車両に対する特例措置の適用期限を延長されたい。
軽自動車協会連合会	1. 軽自動車及び二輪車のユーザーに対する更なる税負担増に反対（最重点） 2. 自動車重量税のエコカー減税・軽自動車税のグリーン化特例・軽自動車税環境性能割の軽減措置を延長すること。延長に当たっては、減免対象を維持するなど、環境性能基準を性急に厳格化しないこと。 3. 現行のサポカー補助金を年齢要件の撤廃等、拡充のうえ延長すること。
中古自動車販売協会連合会	1. 新車購入時の「自動車税の初年度月割課税の廃止要望」に対する反対要望 2. 経年車に対する課税重課措置の廃止要望 3. 新車の販売促進策に伴う要望
自動車輸入組合	1. 自動車重量税のエコカー減税及び自動車税 環境性能割におけるクリーンディーゼル「免税・非課税」の継続 2. 取得時の税負担の大幅な軽減 - 環境性能割及びエコカー減税の延長・見直しに当たっては、取得時の税負担の大幅な軽減を図るべき。 - 具体的には、自動車税 環境性能割の税負担を軽減し、自動車重量税のエコカー減税を現行制度と同等の水準を維持した上で延長すべき。 2021年3月末までの自動車税 環境性能割の1%軽減措置期限の延長をするべき。 - 複雑・過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減等を要望する。 3. 既存の補助金の拡充等による自動車販売の需要喚起策の策定
自動車部品工業会	1. 自動車関係諸税の負担軽減等 (1) 取得時にかかる税負担の大幅軽減 (2) エコカー減税は対象を限定せずに期限を延長すべきであり、増税には反対 (3) 環境変化も踏まえた中長期的な税制抜本見直し 2. 中小企業税制の延長、拡充 (1) 中小企業の法人税の軽減税率の適用範囲の拡大 (2) 中小企業等関連税制の延長 - 中小企業経営強化税制の延長 - 中小企業投資促進税制の延長 - 中小企業防災・減災投資促進税制の延長 3. 研究開発税制の拡充、延長 - 国際水準と同等以上の研究開発税制の拡充等（研究開発税制の総額型控除上限の拡充等）
自動車整備振興会連合会	1. 自動車整備技術の高度化、人材不足等の課題克服に向けての支援措置の拡充（要望理由） - 自動車業界全体が100年に一度の大転換期を迎える中、自動車整備業界においても自動車の新技術に対応した点検整備や検査を実施する必要がある、今般道路運送車両法の改正が行われたところである。 - 整備事業者が、改正法に対応し、自動運行装置等新技術に応じた的確な整備サービスの提供や2024年度から導入予定のOBD検査*を円滑に実施するには、整備事業場における機械設備等への新たな投資や整備士への研修等が必要となる。

	*「OBD」とは、最近の自動車に装備されている電子装置の状態を監視し、故障を記録する「車載式故障診断装置(On-Board Diagnostics)」のこと。記録された故障コードは、スキャンツール(外部故障診断装置)を接続することにより読み取り可能。 ・ 加えて業界を支える人材不足が喫緊の課題となっている。 ・ 整備業界としても関係団体と協力して、高等学校へのPR活動や職場体験の実施等の取り組みを進めており、各事業者においても、生産性向上機器の導入や整備士の給与水準の引き上げなど労働環境改善、待遇改善に懸命に取り組んできている。 ・ また、平成28年度から外国人技能実習生を、昨年度から特定技能在留外国人の受け入れを開始したところであるが、深刻な人材不足の事態は改善されていない。 ・ 更に、現下のコロナ禍等により整備売り上げが減少しており、中小零細事業者が大多数を占める自動車整備事業者が、これらの課題を克服して地域のカードクターとして自動車ユーザーを支えるためには、新技術に対応した整備機器、技術情報、整備技能の拡充、向上を図るとともに、事業運営の効率化や生産性向上、事業者連携等に積極的に取り組む必要があり、このために導入する整備機器、施設設備更新に係る税制優遇及び補助制度、また整備事業者研修等制度運用に係る各種支援措置の拡充をお願いしたい。 ・ 特に事業運営の効率化、適正化、行政効率の向上に資する継続検査のワンストップサービス(OSS)の普及促進に当たっては、整備事業者等関係者の更なる負担の軽減、利便性向上等につながるものとなるよう、電子車検証の活用等による車検証の返付手続きの免除、ダイレクト納付実施金融機関の拡大、軽自動車税の納税確認のシステム化を推進して頂きたい。
自動車 車体工業会	1. 被牽引車(トレーラ)の環境性能割について ・ 2019年10月の環境性能割導入以降、トレーラは大型車に区分され、自家用3%(2021年3月までは△1%)、営業用2%の税率が適用されている。牽引車であるトラクタが環境性能割を負担しており、トレーラへの適用は過大と考える。是非とも、トレーラに対する合理的な区分の設定をお願いしたい。 2. 在留資格「特定技能」について ・ 2019年4月に「特定技能」制度の運用が開始されたが、対象業種に、自動車車体業界は含まれていない。一方で自動車車体業界は、技術・技能レベルの高い外国人労働者の雇用を、長期的に安定して必要としており、現状は、技能実習等により確保しているものの、「特定技能」制度の導入により人材流出が懸念される。今後の制度見直しのタイミングで、実態を踏まえた適用業種の見直し等のご検討をお願いしたい。
レンタカー 協会	1. Go To トラベル事業の適用期限の延長 2. 持続化給付金、雇用調整助成金制度の適用期限の延長 3. 税制関連要望 ・ レンタカー事業に対する税負担の軽減 ・ 自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充 ・ エコカー減税・グリーン化特例の適用期限の延長
通運連盟	1. 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長 ・ 鉄道貨物輸送は、長距離・大量輸送に優れており、また、地球温暖化ガスの排出も少ないことからドライバー不足等の現在に適した輸送手段であります。 ・ しかしながら、鉄道貨物利用運送事業者等は、大半が中小企業で占められており、経営基盤が極めて脆弱であるため、駅構内でのフォークリフト等に使用する軽油について、軽油引取税の課税免除の特例を是非とも延長していただきますようお願いいたします。 2. 新型コロナウイルス感染症の影響により措置されている税制特例の延長 ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により、事業収入が減少し経営の回復が見通せない状況の中、鉄道貨物利用運送業界においても現行措置されている納税猶予等の税制特例は、経営負担の軽減に必要であることからその延長を要望いたします(新型コロナウイルス感染症緊急経済対策により示された国税及び地方税の特例措置の延長)。
自家用 自動車協会	1. 自家用自動車に対する車体課税の軽減 2. 自動車保険料(共済掛金)の所得控除の取扱い