

令和4年度(2022年度) 税制改正大綱および予算案が決定

税制改正大綱

- ・ 検討事項で「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」
- ・ 来年度から本格的議論が始まる見通し

2022年度予算案

- ・ 自賠償保険料積立金の一般会計からの繰り戻しが
増額の上、5年連続実現
- ・ 経済産業省、国土交通省共に
「グリーン成長戦略」を踏まえた取り組みに注力

2 022年度(令和4年度)の税制改正大綱および予算案が2021年12月24日、それぞれ閣議決定された。税制改正大綱については、閣議決定前の同10日、自民・公明の与党が取りまとめた。今般の大綱では、「車体課税については、自動車業界がCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面する中、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことを前提に、一定の猶予期間を設けることとした」として、自動車関係諸税についてはほとんど議論されなかった。しかし、エコカー減税が2023年4月末で期限を迎えることに加え、「自動車関係諸税については、『2050年カーボンニュートラル』目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、(中略)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」としており、中長期的な税のあり方を含めた抜本見直しの本格的な議論が、来年度から始まる見通しとなった。

総額で過去最大規模となった来年度予算案については、当会議所が事務局を務める「自動車損害賠償保障制度を考える会」(以下、「考える会」)が精力的に世論喚起や陳情活動に取り組んだ結果、自賠償保険料積立金の一般会計からの繰り戻しが54億円に増額のうえ5年連続で実現した。これを受けて、「考える会」では「5年連続となる増額の繰り戻し」と、新たに国土交通大臣と財務大臣の間で交わされた合意文書において、「今回の繰り戻し額である54億円を最低ラインとしつつ、合意期間である今後5年間、

継続的に繰り戻しを実施する旨などが記載された」ことなどから、「一定の評価をされるべきものである」としている。そのうえで、「この積立金が枯渇することのないよう、一般会計に貸し出された約6,000億円の繰入残金が早期に返済されることを引き続き求めていく」とする声明＝7ページ参照＝を発表した。

ただし、「大臣間合意文書に記載の『賦課金制度の検討と早期結論』については、被害者救済事業の持続性を確保する上での一つの案ではあるものの、新たに保険料を負担する全自動車ユーザー等に丁寧な説明、理解を得ることと、拙速ではなく慎重な議論が検討会において必要」であるとし、賦課金制度の検討の進め方について懸念を示した。

このほか重点事業として、2021年6月18日に決定した「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を踏まえ、経済産業省では「クリーンエネルギー自動車の導入拡大」などに、国土交通省では「自動車の電動化の推進」などに取り組むことにしている。

◎自動車関係分野の主要施策の概要は次の通り。

令和4年度(2022年度)税制改正大綱

【令和4年度税制改正の基本的考え方】

■成長と分配の好循環の実現

○経済と環境の好循環の実現

気候変動問題などの地球規模の課題が顕在化している。IPCCによれば、極端な気象現象の増加や人の健康・

生態系へのリスクは、工業化以降の平均気温の上昇が1.5℃の場合において増加し、2℃においては更に増加すると予測されている。持続可能な開発目標（SDGs）を踏まえ、持続可能な社会を構築するためにも、パリ協定に基づき、脱炭素化に向けた取組みを加速することが重要である。わが国は、「2050年カーボンニュートラル」の実現を目指すとともに、2030年度に2013年度比で温室効果ガスを46%削減することを目指し、更に50%の高みに向けて挑戦を続けることとしている。

カーボンニュートラルへの取組みは経済社会の変革を伴うものであるところ、国内外の資金を最大限活用し、社会全体の適切な移行を支援しつつ、新しい投資や技術革新を促すことを通じて、産業の競争力と日本経済の成長力につなげる。わが国が新たに設定した意欲的な削減目標を実現するためには、技術革新及びその社会実装を進めるとともに、企業・個人を含めあらゆる行動主体が脱炭素を選好する社会を構築することが必要不可欠である。グリーン社会の実現にかかる利益の享受とともに必要な負担も国民全体で分かち合うといった視点が重要であることにも留意する。

車体課税については、自動車業界がCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面する中、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことを前提に、一定の猶予期間を設けることとしたところである。車体課税の見直しに当たっては、令和3年度税制改正大綱で示した方針に基づき引き続き検討を進める。

■円滑・適正な納税のための環境整備

○税務手続のデジタル化・キャッシュレス化による利便性の向上

デジタル技術を活用し、納税者がいつでも・どこでも簡単に手続を行うことができる環境の整備が重要である。このため、住宅ローン控除の適用にあたり必要となる住宅ローン年末残高証明書の納税者による提出を不要とするなど、e-Taxの利便性を向上させる取組みを進めるとともに、登録免許税や自動車重量税におけるキャッシュレス納付制度の創設等を行う。また、地方税務手続についても、電子申告・申請手続の拡大や電子納付の対象税目の拡大など、eLTAX（地方税のオンライン手続のためのシステム）を活用した全国統一的な対応を一層進める。

デジタル化やキャッシュレス化に対応した税制のあり方や納付方法の多様化について引き続き検討していく。

【令和4年度（2022年度）税制改正の具体的内容】

■消費課税

◎その他

（国 税）

- (10) 自動車検査証の交付等を受ける者又は車両番号の指定を受ける者は、国土交通大臣等が指定する納付受託者に納付を委託する方法（クレジットカード等を使用

する方法）により、自動車重量税を納付できることとする。この場合において、納付受託者が自動車検査証の交付等を受ける者又は車両番号の指定を受ける者の委託を受けた日に自動車重量税の納付があったものとみなして、延滞税に関する規定を適用するほか、納付受託者の納付義務、帳簿保存義務、納付受託者の指定の取消し等について所要の措置を講ずる。

- (11) 沖縄の揮発油に係る揮発油税及び地方揮発油税の軽減措置の適用期限を2年延長する。

（地方税）

〈自動車税〉

2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）の開催に伴い、（公社）2025年日本国際博覧会協会が取得し、又は所有する博覧会の観客の輸送の用に供するバスに係る自動車税について、非課税とする。

■納税環境整備

◎その他

（地方税）

- (6) 二輪車等に係る軽自動車税の申告手続の簡素化

二輪の小型自動車、二輪の軽自動車、小型特殊自動車及び原動機付自転車について、主たる定置場又は二輪車等の所有者の変更に伴う市町村域を越える二輪車等の転出入に際し、当該二輪車等の新たな主たる定置場所在の市町村に対する軽自動車税種別割の申告又は報告に基づき、当該市町村から従前の主たる定置場所在の市町村にその旨を電子的に通知する仕組みを構築することとし、地方公共団体情報システムの標準化のための基準（税務システム標準仕様書）に盛り込むなど、所要の措置を講ずる。

■検討事項

- 4 カーボンニュートラル実現に向けたポリシーミックスについては、政府の議論も踏まえつつ、産業競争力の強化、イノベーションや投資の促進につながり、成長に資するものとなるかどうかという観点から、専門的・技術的な検討を進める。その際、現下の経済情勢や代替手段の有無、国際的な動向やわが国の事情、産業の国際競争力への影響等を踏まえ、国益の観点から、主体的かつ戦略的に検討するものとする。
- 5 自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、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。

令和4年度(2022年度)予算案

【経済産業省】

- イノベーション等の推進によるグリーン成長の加速
- 産業・業務・家庭・運輸の各部門におけるエネルギー利用効率を向上させる。
- ・AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金<当初>=62.0億円
 - ・脱炭素社会実現に向けた省エネルギー技術の研究開発・社会実装促進事業<当初>=75.0億円
- クリーンエネルギー自動車の大胆な導入促進と併せて、充電インフラや水素ステーションの戦略的な設置を促進し、サプライヤー等の構造転換を支援する。
- ・クリーンエネルギー自動車・インフラ(※)導入促進補助金<補正>=375.0億円
 - ※充電設備や水素ステーション等、クリーンエネルギー自動車の普及に必要な設備。
 - ・クリーンエネルギー自動車導入促進等補助金<当初>=155.0億円
 - ・燃料電池自動車の普及促進に向けた水素ステーション整備事業費補助金<当初>=90.0億円
 - ・カーボンニュートラルに向けた自動車部品サプライヤー事業転換支援事業<当初>=4.1億円(新規)
- 電池の大規模製造立地を促進し、国内サプライチェーンの強靱化を支援する。
- ・蓄電池の国内生産基盤確保のための先端生産技術導入・開発促進事業<補正>=1,000.0億円
- EVの航続距離倍増を実現可能とする全固体電池の2030年実用化等を目指した次世代電池の基盤的技術開発を進める。
- ・電気自動車用革新型蓄電池技術開発<当初>=25.0億円
 - ・省エネ型電子デバイス材料の評価技術の開発事業<当初>=21.5億円
- 脱炭素化と資源・エネルギー安定供給確保との両立
- EV用蓄電池や高性能モーター、半導体等に必要不可欠なレアメタル・レアアース等の安定供給確保に向けた鉱物資源探査事業等を推進する。
- ・鉱物資源開発の推進のための探査等事業<当初>=18.6億円

【国土交通省】

■総合政策局

- 地域公共交通サービスの確保等に対する支援=補正285.0億円、当初207.3億円
- ・過疎地域等の足を確保するためのバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行
 - ・バス車両の更新、貨客混載の導入等
 - ・高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス・福祉タクシーの導入、点状ブロックの整備

- ・地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等

○次世代モビリティ・物流DXの推進=補正1.0億円、当初1.4億円

- ・ポストコロナにおいて回復が見込まれる移動需要を公共交通等で取り込むため、MaaS等の普及を促進することで移動サービスを高度化し、その利便性・効率性の向上を図る。
- ・グリーン物流や物流DXの推進等を図るため、物流総合効率化法の枠組みの下、物流の効率化を図る取組を支援するほか、高度物流人材の育成・確保に資する調査を行う。

■自動車局

- ポストコロナにおける持続可能な旅客運送事業の構築=3,000万円(新規)
- トラック運送業における働き方改革の推進=9,200万円
- 危機時等におけるトラック運送業の「強靱性の確保」=1,700万円
- 自動車運送事業の運行管理の高度化=2,500万円
- 自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化=7,600万円
- 自動車整備業に係る各種申請手続のデジタル化2,400万円(新規)
- 自動車登録検査関係手続のデジタル化=31億4,100万円(新規)
- 自動車運送事業に係る各種申請手続のデジタル化=1億1,000万円(令和3年度補正予算)
- 中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けたテールゲートリフター等導入支援=1億4,000万円(令和3年度補正予算)
- 地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進=3億9,200万円
- 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業=3億7,800万円
- 次世代自動車の総合的なCO₂排出量評価手法の構築=3,400万円(新規)
- 電気自動車等の技術基準の策定=8,100万円
- カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築=2,200万円(新規)
- 自動車の脱炭素化に対応するための整備人材の育成・確保=4,100万円(新規)
- 事業用自動車における電動車の集中的導入支援=10億4,200万円(令和3年度補正予算)
- 高齢運転者等による事故防止対策の推進=3,600万円
- 自動車アセスメントの推進=独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金76億3,800万円の内数
- 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進=1億

一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しについて

2021年12月24日

自動車損害賠償保障制度を考える会

呼びかけ人

日本大学 危機管理学部長 (座長) 福田 弥夫
 全国遷延性意識障害者・家族の会代表 桑山 雄次
 一般社団法人 日本自動車会議所保険特別委員長 赤間 立也
 一般社団法人 日本自動車連盟副会長 坂口 正芳
 全日本自動車産業労働組合総連合会会長 金子 晃浩

本日閣議決定された令和4年度予算案において、一般会計から自動車安全特別会計へ54億円を繰戻すとされたことは、5年連続となる増額の繰戻しと積立金残高の取崩額の縮減が図られたものであり、継続的な繰戻しと増額を求めてきた我々の要望に沿う結果として評価したい。

また、併せて新たに国土交通大臣と財務大臣の間で交わされた合意文書において、単年度予算編成が基本となる中、実質的には今回の繰戻し額である54億円を最低ラインとしつつ、合意期間である今後5年間、継続的に繰戻しを実施する旨などが記載されたことについても、我々の要望を汲み取った結果と受け止め、一定の評価をされるべきものである。

一方、積立金を取り崩しての運用が継続されること、より具体的な返済計画が明示されなかったことは持続可能な被害者の方々に対する日常生活支援や療養施設の治療・看護に関する量的・質的向上、すなわち、被害者家族の皆様の高齢化に伴う介護者なき後を見据えた先行き不安の払拭までには至っていないものと考えます。

当自賠責保険積立金は、かつて自賠責保険料として自動車ユーザーが支払った保険料の運用益を原資とし、その時々により必要とされる交通事故被害者の救済や事故防止対策に用いられているものである。我々は引き続き、この積立金が枯渇することのないよう、一般会計に貸し出された約6,000億円の繰戻し残金が早期に返済されることを引き続き求めていく。

なお、大臣間合意文書に記載の「賦課金制度の検討と早期結論」については、被害者救済事業の持続性を確保する上で一つの案ではあるものの、新たに保険料を負担する全自動車ユーザー等に丁寧な説明、理解を得ることと、拙速ではなく慎重な議論が検討会において必要である。

以上

- 1,900万円
- 自動車運送事業者に対する監査体制の強化=5,300万円
- 先進安全自動車(ASV)やドライブレコーダー等の導入支援=8億7,900万円
- 健康起因事故防止対策の推進=5,500万円
- バス車内事故防止対策の推進=2,000万円
- 自動運転(レベル4)の法規要件の策定=1億7,900万円(新規)
- 自動車の技術・基準の国際標準化等の推進=3億8,000万円
- 自動運転技術に対応した関連諸制度(整備・検査・型式認証)の高度化=5,800万円
- 無人自動運転サービスの全国展開=1,800万円
- 自動運転車等事故分析事業の推進=4,000万円
- 中型車道走行型・自動配送ロボットに係る制度の整備=2,000万円
- 点検整備の促進=6,200万円
- 未認証工場対策=1,400万円
- 無車検車・無保険車対策の強化=1億1,900万円
- 避難中の車内被災の防止等を目的とした車載通信装置の国際標準化=2,200万円

- 大雪時の大型車の立ち往生発生防止=2,000万円(新規)
- 障害の態様に応じたりハビリテーションの機会確保等=2億6,300万円
- 重度後遺障害者に対する介護料の支給等(支給対象の拡充)=40億9,500万円
- 重度後遺障害者のための療養施設の老朽化対策=独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金76億3,800万円の内数(新規)
- 介護者なき後を見すえた受入環境整備の促進=3億7,300万円
- 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し=54億円
- 自動車事故による被害者救済対策の充実=7億8,600万円(令和3年度補正予算)

■道路局

- 高速道路の機能強化の加速(国土強靱化に資する道路ネットワークの機能強化)=財政融資資金5,000億円(うち令和3年度補正予算3,000億円)

2021年11月19日に閣議決定された「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」に基づき、防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保のため、財政投融資を活用して、暫定2車線区間における4車線化による機能強化を行う。