

日本自動車会議所

「2023年度(令和5年度)税制改正に関する要望書」を取りまとめ

「モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の
拡がりを踏まえた税制抜本見直し」に向けた議論を提唱引き続き「過重で複雑な自動車関係諸税の
負担軽減・簡素化」を最重点要望に「喫緊に対処すべき見直し」としてエコカー減税や
グリーン化特例の拡充・延長、環境性能割の廃止などを求める

◇当会議所『2023年度(令和5年度)税制改正に関する要望書』の全文は次の通り。

はじめに

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割を占める幅広い分野に関係する「基幹産業」として、日本経済へ貢献し、国内での生産活動を維持・拡大しております。

自動車産業は、今後さらなる発展のため、モビリティに関連する新しい仲間(観光・通信・ITなど)との協創により、モビリティ産業として、将来にわたって日本経済の軸として成長し、様々な社会課題の解決や新しい価値を創造していきます。これにより、モビリティに関わる全ての産業の成長のパイが拡がり、人々の暮らしを豊かにするとともに、日本の成長にも繋がっていきます。

一方で、自動車産業は、GX(グリーン・トランスフォーメーション)やDX(デジタル・トランスフォーメーション)による100年に一度と言われる大変革期に直面しており、CASEや2050年カーボンニュートラルの実現といった課題とも向き合っております。これらの投資は成長のベースとなり、官民で連携して積極的に行いたいと考えております。

このような大変革期は、過重で複雑な自動車関係諸税を抜本的に見直す大きなチャンスでもあります。モビリティがもたらす新たな経済・社会像を見据えて、自動車の枠にとどまらない幅広い議論も求められています。私どもは、将来のモビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえ、負担軽減・簡素化を前提に、受益と負担の関係を再構築し、税体系を抜本的に見直すべきであると考えます。そして、電動化などに伴う税収減を自動車ユーザーに求めるべきではないと強く訴えます。

私どもの考える、こうした将来の自動車関係諸税のあり方(長期)に向けて、引き続き「自動車重量税の将来的な廃止」や「燃料税の見直し」など(中期)も強く求めています。まずはエコカー減税やグリーン化特例の拡充・延長、環境性能割の廃止など今年の要望実現(短期)に注力し、「短期」「中期」「長期」とステップを踏んだ活動を展開していくこととしております。

私ども日本自動車会議所は、自動車産業に携わる550万人と自動車ユーザーと共に、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現や、そのあるべき「姿」の再構築を目指して、引き続き一丸となった活動を続けていく所存です。

重点要望項目・要望内容

■今後のモビリティ社会を見据えた税制のあり方を議論

◎モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえた税制抜本見直し

自動車産業は、成長のベースであるGX（グリーン・トランスフォーメーション）やDX（デジタル・トランスフォーメーション）への対応を迫られており、2050年カーボンニュートラルの実現やCASEに向けた、100年に一度の大変革期に直面しています。一方で、この変革期は過重で複雑な自動車関係諸税を抜本的に見直す大きなチャンスでもあります。モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえ自動車の枠にとどまらない幅広い議論が求められており、自動車関係諸税のあるべき姿については、次の2つの考え方を基本として議論し税体系を抜本的に見直すべきと考えます。

- ①2050年CN（カーボンニュートラル）実現のためには、自動車の枠にとどまらない幅広い議論が求められる。モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえ、負担軽減・簡素化を前提に、受益と負担の関係を再構築し、税体系を抜本的に見直すべき
- ②電動化などに伴う税収減を自動車ユーザーに求めるべきではない

■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

1. 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。

②電動車の早期普及と保有車全体の電動化に資する税体系への改革

政府の掲げる2030年次世代自動車の普及目標に向け、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化を前提に、CNに資する税体系に改革すべきです。

2. 喫緊に対処すべき見直し

①自動車重量税のエコカー減税の拡充・延長

期限切れとなるエコカー減税については、環境性能に優れた自動車の普及促進・CO₂削減の観点から延長するとともに、見直しに当たっては、少なくとも対象車種は現行の達成水準を維持し、2回目車検時における減免措置を拡充すべきです。

②自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の拡充・延長

期限切れとなるグリーン化特例については、環境性能に優れた自動車の普及促進・CO₂削減の観点から延長するとともに、見直しに当たっては、対象車種に対して免税するなどさらなる拡充をすべきです。



第1回税制委員会はオンライン出席にも対応して開催され、委員による審議を経て要望書は取りまとめられた

③自動車税・軽自動車税の環境性能割は、消費税との二重課税であり廃止

直ちに廃止できない場合は、EV等や燃費性能に優れた自動車を対象に広く優遇措置を講じた上で、今後の保有税の抜本見直し時に廃止

消費税率が10%に引き上げられた2019年10月、廃止された自動車取得税の付け替えのように環境性能割が導入されました。消費税との二重課税であり、自動車取得時のユーザー負担軽減という観点からも、環境性能割は廃止すべきです。直ちに廃止できない場合は、EV等や燃費性能に優れた自動車を対象に広く優遇措置を講じた上、今後の保有税の抜本見直しと一体で廃止すべきです。

④動力を持たない被牽引車（トレーラー）への環境性能割の課税は即刻廃止

牽引車であるトラクターが環境性能割を負担しており、動力を持たない被牽引車（トレーラー）への課税は過大であり即刻廃止すべきです。

3. 燃料課税の見直し

①ガソリン税、軽油引取税に上乘せされたままの「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、軽油引取税に上乘せされている、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営業用自動車の軽減措置の維持

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、特に災害時には緊急物資輸送の機能も発揮するなど、ライフラインとしての重要な役割を有しています。事業の公共性にも配慮し、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。

②バリアフリー車両に係る特例措置の延長

高齢者や障害者等の利便性・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）に係る自動車税（環境性能割）の特例措置を2年間延長。

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

地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を確保・維持・改善するため、都道府県の条例に定める路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税（環境性能割）の非課税措置を2年間延長。

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

交通事故の防止及び被害の軽減のため、側方衝突警報装置を搭載したトラック等の取得に係る自動車税（環境性能割）の特例措置を1年1月間延長する。また、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）を拡充（自動車重量税：3年間、自動車税（環境性能割）：2年間）。

⑤一般乗合旅客自動車運送事業における地域公共交通再構築のための所要の措置

一般乗合旅客自動車運送事業者の持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に向けた支援をするため、固定資産税等について所要の措置を講じる。

⑥中小企業投資促進税制の延長

中小企業の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック（3.5トン以上）、その他機械装置等を取得した場合の特別償却または法人税額等の税額控除の特例措置を2年間延長。

⑦低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る固定資産税の特例措置の拡充・延長

低公害自動車の燃料供給インフラの整備を促進するため、水素充てん設備に係る固定資産税の軽減措置について、適用期限の延長（2年間）を行うとともに、大規模及び小規模設備のより一層の導入を促すべく、措置の拡充を図る。

【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
- ・新型コロナウイルス感染症が収束するまでの間、

自動車関係諸税はじめ法人税、事業所税、所得税、住民税、消費税、固定資産税、登録免許税のほか、社会保険料の減免または猶予

(Ⅱ) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・災害時における地方公共団体等への電動車等の提供・貸出に対する支援（翌年以降の自動車税種別割の減免）
- ・クリーンエネルギー自動車の車体課税の優遇等
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税（種別割）及び軽自動車税（種別割）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（種別割）の減免措置
- ・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とする
- ・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

- ・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
- ・バイオETBE配合ガソリンに係るエタノール相当分のガソリン税免税制度の延長

- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設
- ・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

- ・中小企業の法人税の軽減税率の拡大
- ・税法上の中小企業定義の見直し
- ・カーボンニュートラルに向けた投資に対する税額控除などの税制措置
- ・中小企業経営強化税制の適用期限の延長
- ・中小企業防災・減災投資促進税制の延長
- ・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

(Ⅴ) その他

- ・中小企業防災・減災投資促進税制の対象資産に「外部給電機能付き電動車」の追加
- ・中古車に対するCEV補助金の新設
- ・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
- ・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



東京都トラック協会は9月17日、18日の両日、東京・代々木公園の野外ステージ・イベント広場で、親子で楽しみながら交通安全と環境保全の大切さを学んでもらうイベント「トラックフェスタTOKYO2022 ウィズコロナからアフターコロナに向けて～親子で体験 安全と環境～」を開催しました。コロナ禍により一昨年は中止、昨年はオンラインでの開催を余儀なくされてきましたが、今年は感染対策を徹底し3年ぶりのリアルイベントとなりました。

大型台風の接近が懸念されたプレオープンの17日は、まずまずの天候だったものの翌18日のグランドオープンは、激しい雨が会場に降り注ぎ雨具も役立たない状況が続きました。それでも合羽で身を包んだチビっ子たちが

元気に来場し、台風に負けず体験コーナーなどで働く車に親しみ、安全と環境を学んでいました。

オープンセレモニーで同協会の浅井隆会長は「緑ナンバーの事業用トラックは、暮らしと産業を支えるライフラインであり、災害時の緊急輸送など社会的に大きな役割を担っています。交通安全と環境対策にも力を入れて取り組んでいます。これらの活動を都民の皆さまに見ていただきたい。感染対策を講じながらステージでのプログラム、趣向を凝らした多くの展示などを通し、トラック協会への理解と親しみを感じていただきたい」と挨拶しました。

イベント広場では、大型トラック販社4社によるトラック展示のほか、警視庁の騎馬隊や自由に乗れる本物のパトカーに子供たちの関心が集まっていました。また、トラック荷台への積み降ろし体験＝写真＝には、雨にもかかわらず順番を待つ長い列ができ、車が一回転するロールオーバーシミュレーターでは、車が逆さ状態で一時停止しても耐えられシートベルトの大切さを伝えていました。展示場では、東京農業大学応援団の大根踊りやトラックダンスコンテスト、交通標識ビンゴなど盛りだくさんの内容で多くの親子連れが楽しめるフェスティバルでした。

〔東京都自動車会議所〕