

日本自動車会議所

「2024年度(令和6年度)税制改正等に関する要望書」を取りまとめ

今後のモビリティ社会を見据えた税制のあり方に向けた議論を提唱

「2050年カーボンニュートラル実現に向けた
税制抜本見直し」を最重点要望に

◇当会議所『2024年度(令和6年度)税制改正等に関する要望書』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、2050年カーボンニュートラルの実現やCASEといった課題とも向き合っております。これらへ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おります。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」なども強く求めてまいります。そして、現在のエコカー減税の適用期限である2025年度末に向けては、新たなモビリティ社会にふさわしい税制再構築のための議論を幅広く進め、本年はその礎を築く取り組みが極めて重要と考えております。

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、引き続き自動車業界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

1. 2050年カーボンニュートラル実現に向けた税制抜本見直し

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ます。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、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す。
- ②電動化などに伴う税収減を安易に自動車ユーザーに求めるのではなく、電動車の普及に資する税体系を前提に、公平な税負担となるよう検討すべきです。

2. 車体課税の抜本見直し

- 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。

3. 燃料課税の抜本見直し

- 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。

4. 喫緊に対処すべき見直し

- ①物流総合効率化法に基づく特例措置の延長

物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、ドライバー不足やカーボンニュートラルへの対応などさまざまな課題が山積しています。そうした中、トラックドライバーの働き方改革も行われていますが、その一方で物流の停滞が懸念される「2024年問題」にも直面しています。こうした状況を受け、わが国の物流を支えるための環境整備を図るため、政府は今年6月、「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめました。これを踏まえ、2024年3月末で適用期限を迎える、物流総合効率化法に基づく次の特例措置を延長していただきたい。

- ・営業倉庫用建物等：法人税について5年間8%の割増償却
- ・営業倉庫：固定資産税・都市計画税について5年間2分の1に軽減
- ・附属機械設備：固定資産税について5年間4分の3に軽減

- ②バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・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)に係る自動車重量税の特例措置(初回新規登録分を免税)が2024年3月末で適用期限を迎えますが、これを2年間延長していただきたい。

また、ユニバーサルデザインタクシーについて、新たな認定レベル(レベル準1)を創設し、特例措置(自動車重量税：2年間、自動車税(環境性能割)：1年間)の対象を拡充していただきたい。

- ③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。

④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します。

■自動車関係予算に関わる要望

政府の掲げる2030年次世代自動車の普及目標を踏まえ、電動車の早期普及に向け、車両購入やインフラ整備に係る補助金についてはユーザーが確実に補助を受けられるよう、今年度の追加予算を確保いただき、来年度予算においても拡充・延長していただきたい。

①クリーンエネルギー自動車（CEV）導入促進補助金の拡充・延長

※今年度予算枯渇の場合は、適切な追加予算の確保

②商用電動車（トラック・バス・タクシー等）補助金の拡充・延長

③充電インフラ設備・V2H／外部給電器補助金・水素ステーション設備への支援

【関連する要望事項】（順不同）

（Ⅰ）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）
- ・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課税免除の特例措置の延長
- ・バスにおいてもASV特例の対象に左折時等巻き込み事故を防止する側方衝突警報装置の追加拡充
- ・クリーンエネルギー自動車の保有・走行段階車体課税の優遇等
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税及び軽自動車税のほか非課税措置
- ・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時の自動車税の減免措置
- ・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

（Ⅱ）自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・中小企業投資促進税制の対象の拡充

中小企業が機械等を取得した際の特別償却制度又は税額控除の対象に衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置又は側方衝突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

- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設
- ・貨客混載及び乗合タクシーの実施に伴う登録免許税の負担軽減措置
- ・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
- ・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

（Ⅲ）法人課税に係る税制措置

- ・国内投資拡大を強力に後押しする税制措置の創設
- ・イノベーションボックス税制の創設
- ・カーボンニュートラルに向けた投資促進税制の拡充・延長
- ・オープンイノベーション促進税制の拡充・延長
- ・賃上げ促進税制の拡充・延長
- ・中小企業の法人税の軽減税率適用範囲の拡大
- ・税法上の中小企業定義の見直し
- ・中小企業の経営資源の集約化に資する税制措置の適用期限の延長
- ・少額資産即時償却の適用期限の延長
- ・地方拠点強化税制の適用期限の延長
- ・中小企業向け賃上げ促進税制の適用期限の延長
- ・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

（Ⅳ）その他

- ・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