

# 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 ヒアリング資料

平成26年10月3日  
経済産業省

# 1. 自動車産業について

# 1-1. 我が国の自動車産業の位置付け

- 自動車製造業の出荷額は全製造業の約2割(50兆円)
- 関連産業就業人口は全体の約1割の雇用(547万人)
- 貿易黒字額は全体の約半分(13兆円)

## 裾野の広い自動車産業

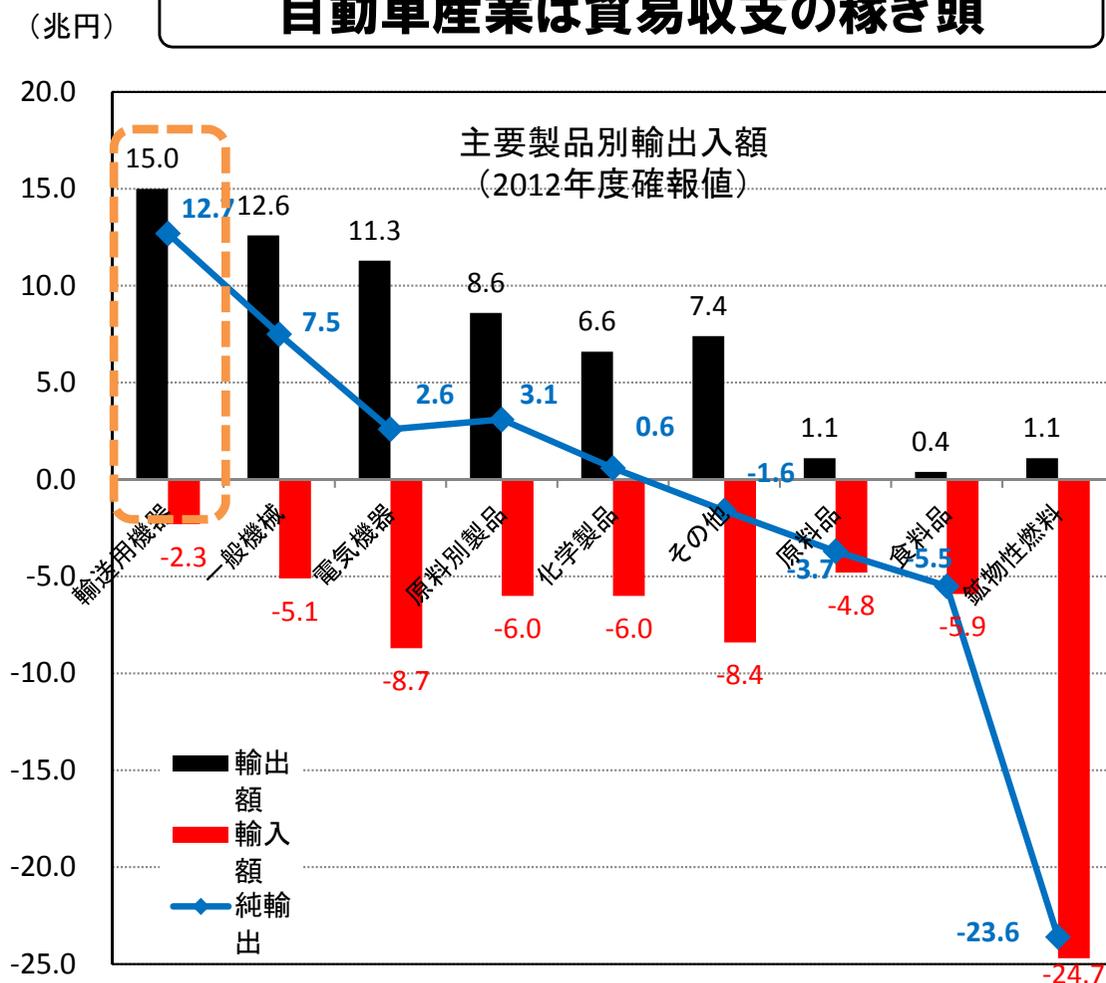


<産業別の生産誘発係数>

|         |          |           |          |
|---------|----------|-----------|----------|
| 乗用車 3.2 | 一般機械 2.2 | 農林水産業 1.8 | 運輸 1.6   |
| 鉄鋼 2.7  | 飲食料品 2.1 | 金融 1.6    | サービス 1.5 |
| 電機 2.4  | 住宅 1.9   | 医療・介護 1.6 |          |

出典：総務省「平成17年(2005年)産業連関表」

## 自動車産業は貿易収支の稼ぎ頭



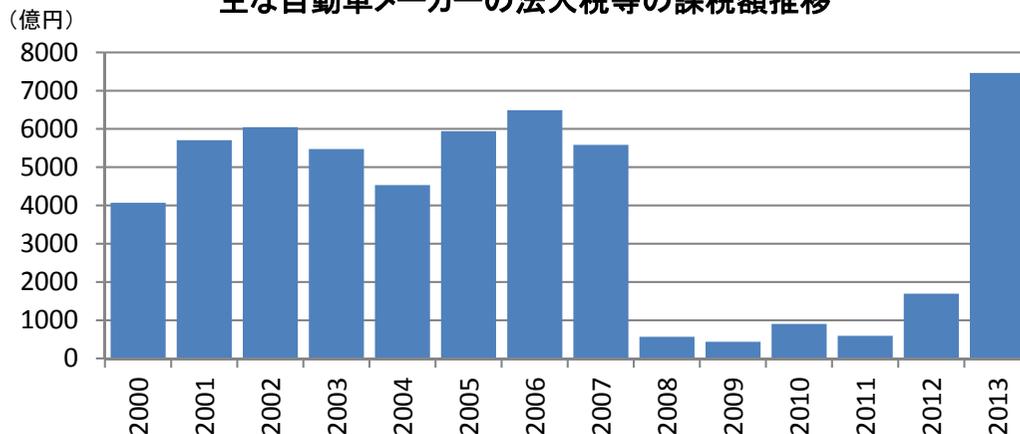
出典：財務省「貿易統計」 2

# 1-2. アベノミクスを支える自動車産業

## 収益の上昇

2013年度は自動車メーカーだけで7500億円の納税

主な自動車メーカーの法人税等の課税額推移



※1: トヨタ、日産、ホンダ、マツダ、三菱自動車、富士重工、スズキ、ダイハツの単独決算から作成。  
 ※2: 法人税等は法人税、住民税及び事業税(利益に関連する金額を課税標準として課される)。

## 「経済の好循環」

### 設備投資の増加

自動車の国内設備投資計画は大幅に増加(+37%)

|     | 2009年度～2013年度の平均(A) | 2014年度(計画)(B) | 伸び率(B)÷(A) |
|-----|---------------------|---------------|------------|
| 自動車 | 9,204億円             | 1兆2,584億円     | 36.7%      |
| 製造業 | 5兆2,281億円           | 6兆3,226億円     | 20.9%      |
| 全産業 | 14兆8,687億円          | 17兆7,102億円    | 19.1%      |

(出典) 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」

### 賃金の上昇

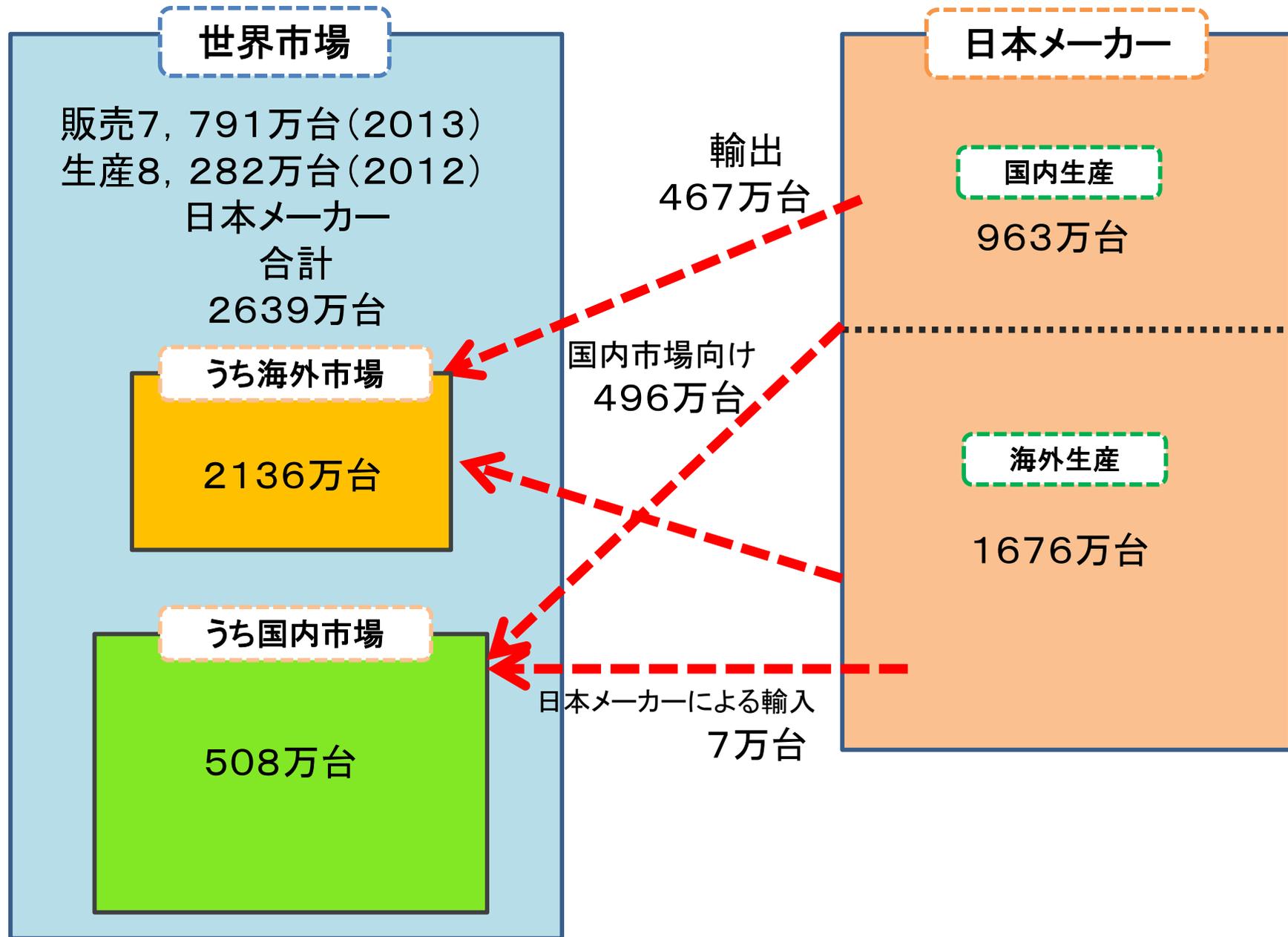
自動車業界の今夏のボーナスの伸び率は業界トップ(対前年比+16.7%)

|       |        |            |               |
|-------|--------|------------|---------------|
| 非鉄・金属 | 5.67%  | セメント       | 4.15%         |
| 繊維    | 7.92%  | 電機         | 6.59%         |
| 紙・パルプ | 2.19%  | <b>自動車</b> | <b>16.70%</b> |
| 化学    | ▲4.09% | 造船         | 0.86%         |
| ゴム    | 5.00%  |            |               |

(出典) 一般社団法人日本経済団体連合会

### 販売台数の増加

# 1-3. 世界の自動車市場における日本メーカーの位置づけ



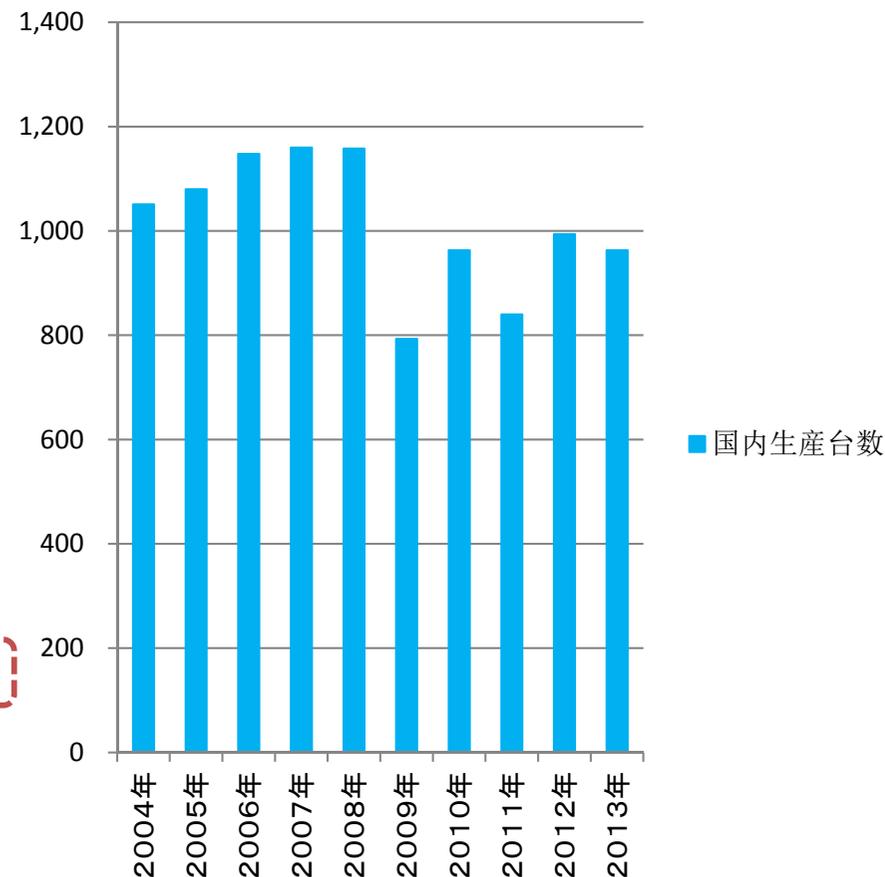
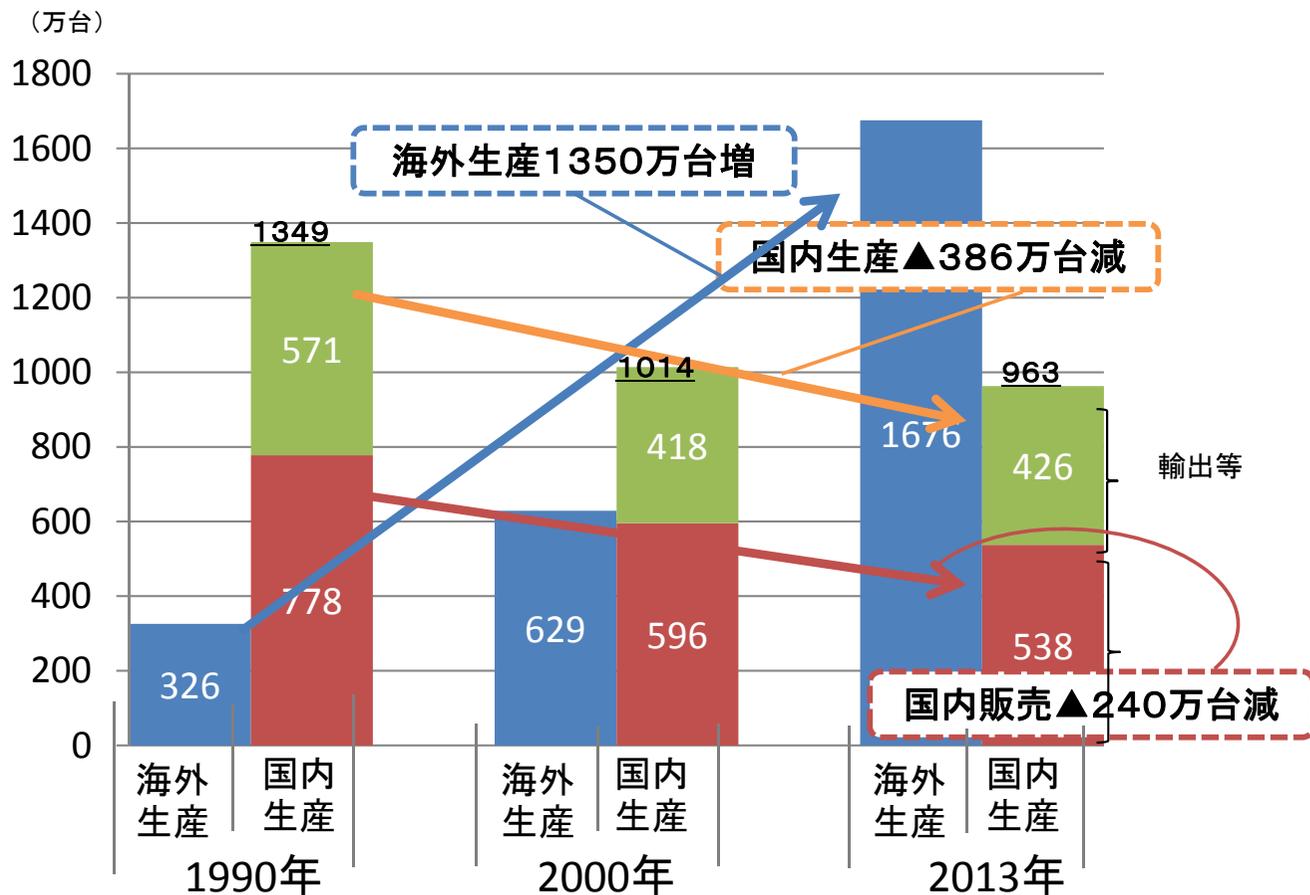
# 1-4. 国内の生産・販売の動向

- 約20年間で、国内生産は▲386万台減、国内販売は▲240万台減、海外生産は1350万台増加。リーマンショック後の国内生産台数は、1000万台弱で推移。
- 国内生産基盤が競争力の源泉である中で、国内生産を維持するためにも国内販売の活性化が不可欠。

## 生産体制のグローバル化が進展

(万台)

## 国内生産台数の推移



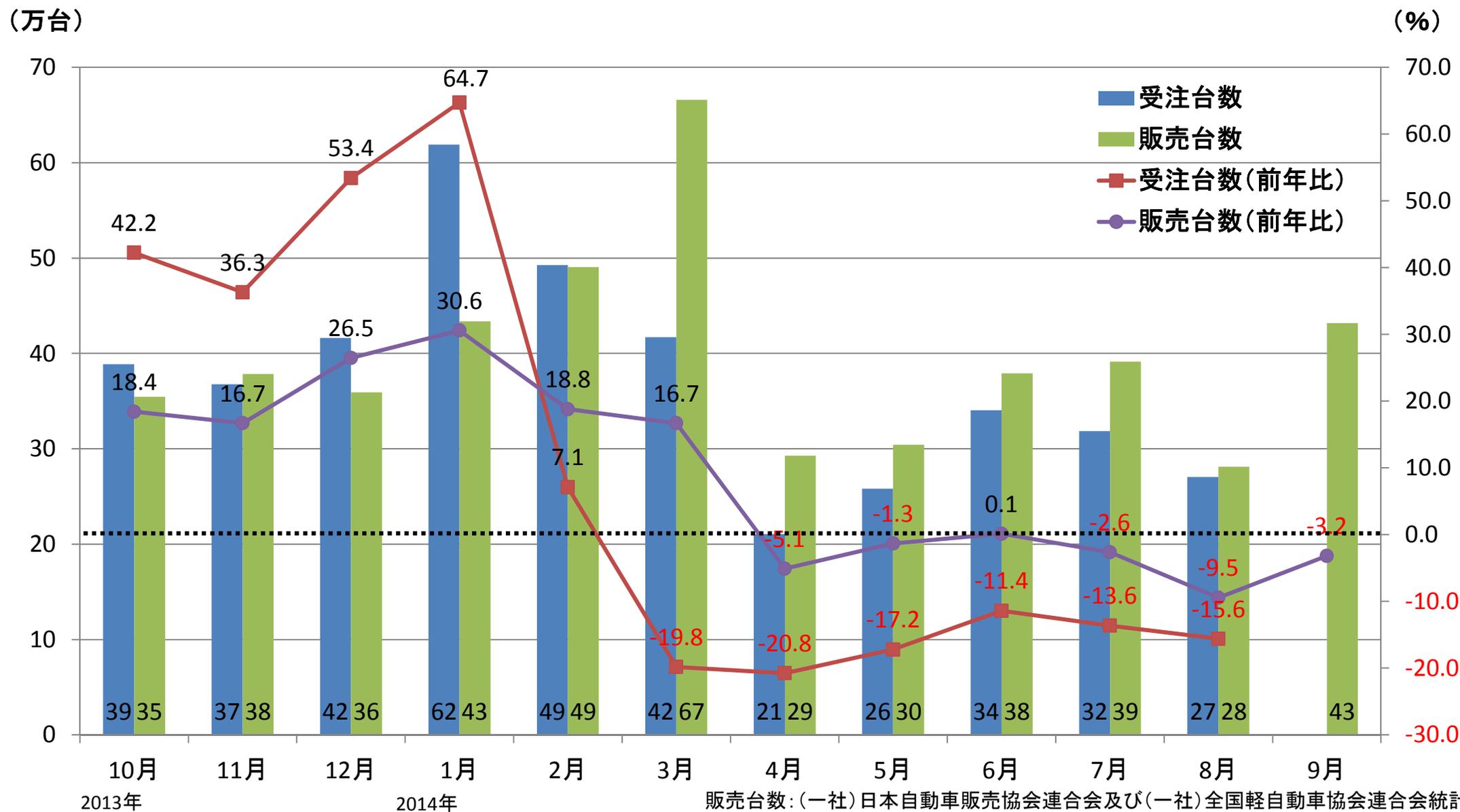
注: 輸出等は国内生産台数から国内販売台数を除いた台数  
 出典: 日本自動車工業会

暦年ベース

出典: 日本自動車工業会

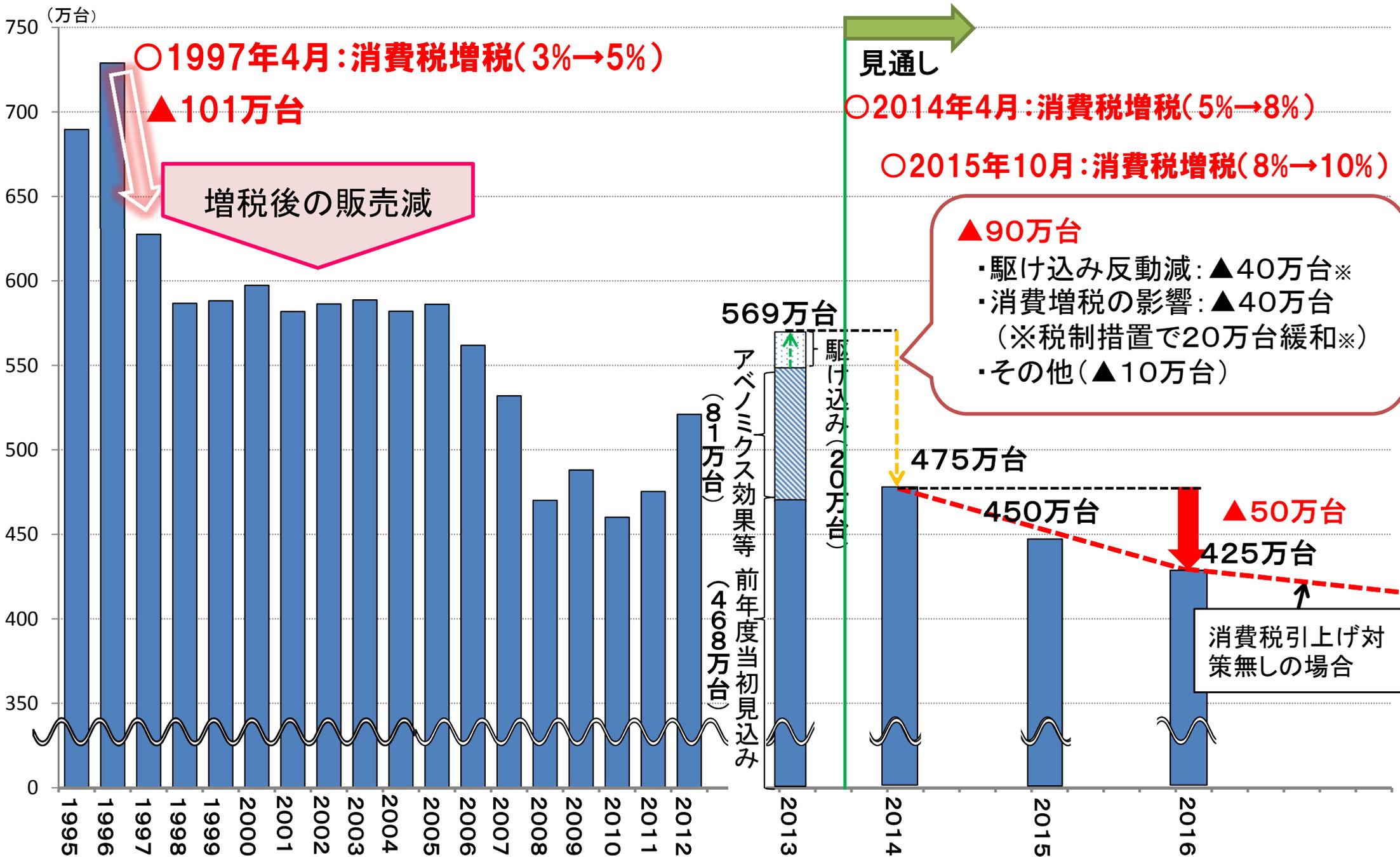
# 1-5. 国内乗用車受注台数及び販売台数の月別推移

消費税率引上げ前の駆け込み需要により販売台数は3月まで前年増、4月以降は反動減により落ち込み(税制措置により緩和)。自動車受注は引き続き1割減~2割減で推移。



販売台数: (一社)日本自動車販売協会連合会及び(一社)全国軽自動車協会連合会統計  
 受注台数: 国内乗用車メーカー8社から経済産業省製造産業局自動車課が集計

# 1-6. 消費税増税と国内自動車販売台数の推移



(日本自動車工業会見通し)

※駆け込み反動減及び税制措置による効果については経済産業省試算

## 2. 環境・エネルギー制約 と自動車産業政策

## 2-1. 環境・エネルギー制約について

### 環境制約

○世界全体の二酸化炭素排出量は、約210億トン(1990年)から約305億トン(2010年)に大幅に増加した。特に新興国における増加が顕著であり、世界全体の排出量に占める先進国の排出量の割合は、約7割(1990年)から約4割(2010年)に低下している。

○地球温暖化問題の本質的な解決のためには、先進国だけでなく、世界全体の排出量の大幅削減が不可欠である。排出量の約15%と大きな割合を占める自動車についても、市場拡大が急速に進む新興国を含め、今後、世界全体で積極的な取組が求められる。

○実際、世界最大の自動車市場である中国でも、先進国並の燃費規制の導入が検討されているように、今後、二酸化炭素排出量の削減に向けた規制の強化やこれに対応する技術革新が、世界の自動車産業に大きな影響を与えることは確実である。

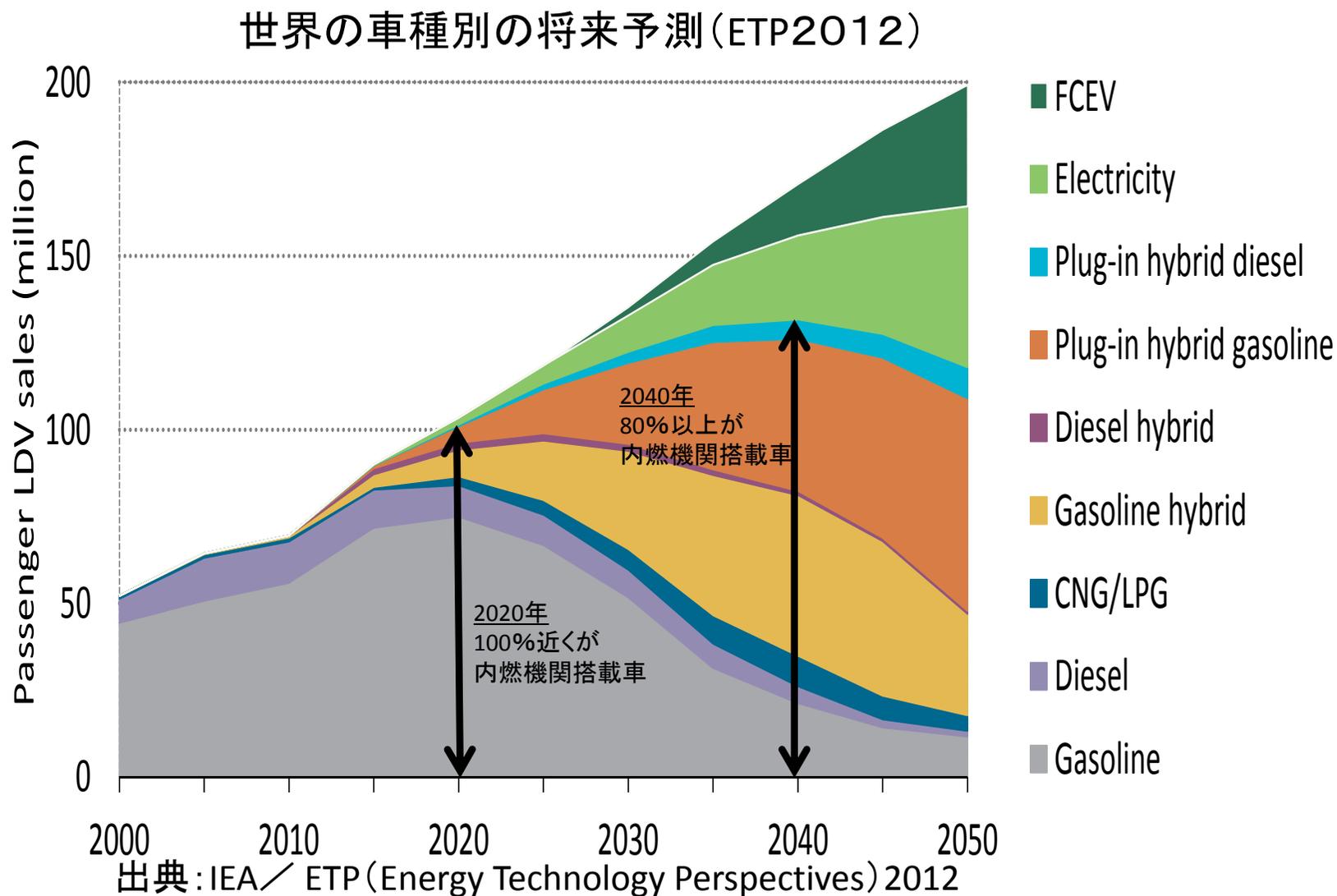
### エネルギー制約

○世界のエネルギー需要は、2030年には2010年の1.3倍に増加すると見込まれている。需要が急速に拡大する新興国は、国営企業による資源開発・調達を積極的に進めているが、これら新興国の企業群を交えた資源獲得競争の激化や地域紛争、経済情勢の変動等は、資源価格の上昇傾向や乱高下が起こりやすい状況を生み出している。

○原油は現在、1バレル100ドルを超える水準まで上昇し、中東の政治・社会情勢等には常に敏感に反応している。原油にほぼ依存する自動車には、地域によって差はあるものの、燃費の向上や脱石油を求める圧力が今後も強まるであろう。特に我が国のように、ほぼ全てのエネルギー源を海外からの輸入に依存し、エネルギー供給体制に根本的な脆弱性を抱えている国では、石油の消費抑制(燃費向上)はもちろん、電力や天然ガスさらには水素の活用によるエネルギー源の多様化を積極的に進めていく必要に迫られる。

## 2-2. 世界の自動車需要の車種別の将来予測

○世界の車種別の将来予測によると、引き続き、内燃機関搭載車が需要の大層を占める中で、内燃機関の性能向上と電動車両の普及を同時に追求していく必要がある。

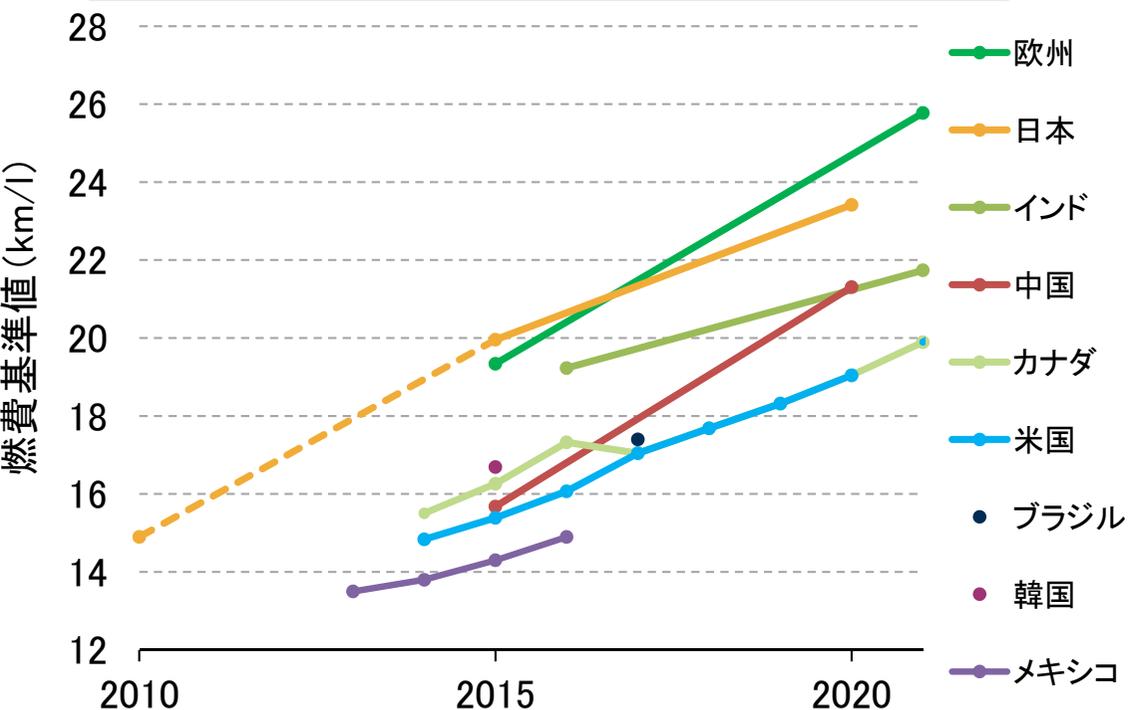


# (参考) 燃費規制の各国の動向

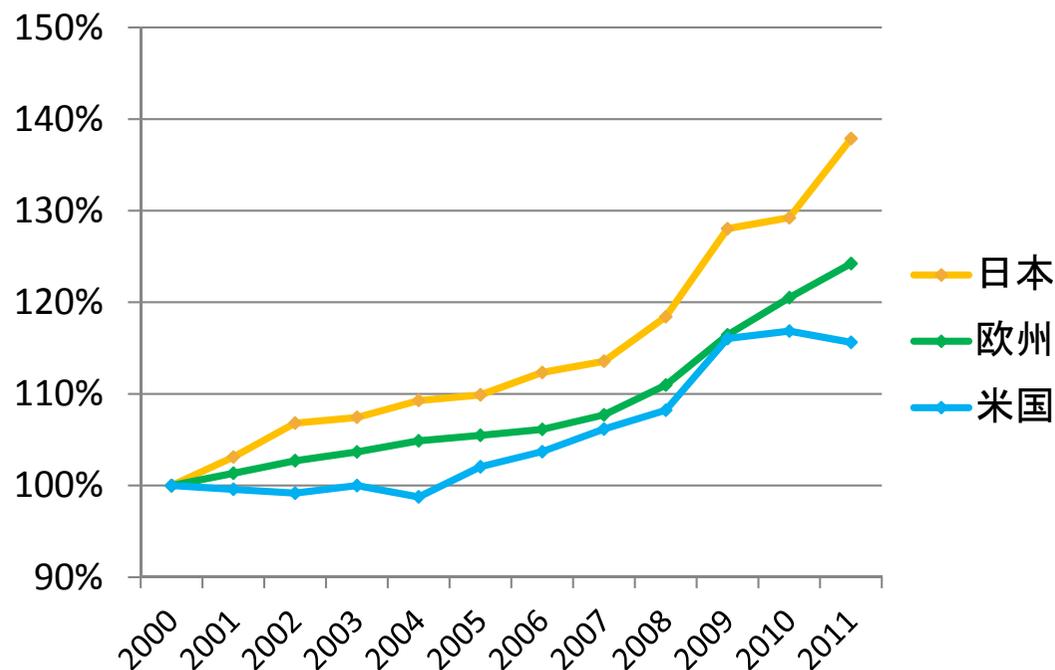
○環境制約・エネルギー制約が世界的に高まる中で、新興国を含めて世界的に燃費規制は強化される傾向にあり、その中で日本の燃費基準は世界最高レベルにある(ただし、各国の燃費基準は、各国市場ごとに異なる走行実態や車種構成等の実態を踏まえ設定されるため、一概に比較することはできない。)

○我が国の自動車の燃費(販売ベース)について、ハイブリッド自動車の普及(足下20%強)や内燃機関の性能向上により世界的に見ても改善が進んでいる。

### 各国の燃費基準(参考値)



### 各国の販売燃費実績



※ 出展: the international council on clean transportation (NICC)  
NICCが各国の燃費基準値を単純に換算したもの。

欧州、米国について、燃費測定モードや緩和措置、車種構成の差異を考慮し単純計算で補正を行うと、欧州は21.1km/l(2021年基準、経産省試算の参考値)、米国は16.5km/l(2020基準、経産省試算の参考値)となる。

日本の2010年規制(2015年以降と測定モードが違うため参考値)は、経産省追記。

※ 出展: the international council on clean transportation (NICC)  
NICCが各国の燃費基準値を単純に換算したものを経産省が2000年の実績を基準に整理。

## 2-3. 次世代自動車について

○次世代自動車についても、「次世代自動車戦略2010」、「日本再興戦略」に基づいて普及を促進。

| 項目                             | ガソリン自動車   | ハイブリッド自動車(HV)   | プラグイン・ハイブリッド自動車(PHV)   | 電気自動車(EV)   | 燃料電池自動車(FCV)  | クリーンディーゼル自動車(CD)  |
|--------------------------------|---|---|--|---|---|---|
| 例                              | トヨタ:カローラ<br> | ホンダ:フィットハイブリッド<br> | 三菱:アウトランダーPHEV<br> | 日産:リーフ<br> | トヨタ:(車名未定)<br> | マツダ:アクセラ<br> |
| 価格(例)                          | 142万円~  | 162万円~  | 342万円~   | 287万円~  | 700万円程度   | 307万円~  |
| 燃料                             | ガソリン  | ガソリン  | 電気・ガソリン  | 電気  | 水素  | 軽油  |
| CO2排出量                         | x~○   | ○   | ◎  | ◎   | ◎   | ○   |
| 航続距離                           | ○   | ○   | ○  | △   | ○   | ○   |
| インフラ<br>配備状況                   | ◎<br>(ガソリン約3.6万箇所)  | ◎<br>(ガソリン約3.6万箇所)  | △<br>(普通充電:6,500箇所、<br>急速充電:2,100箇所)<br>◎<br>(ガソリン約3.6万箇所)   | △<br>(普通充電:6,500箇所、<br>急速充電:2,100箇所)  | x<br>(水素100箇所:2015年度中)  | ◎<br>(軽油約3.6万箇所)  |
| 給油・充電・<br>充填時間                 | ○<br>(給油:2~3分)  | ○<br>(給油:2~3分)  | ※<br>(普通充電:4時間)<br>△<br>(急速充電:30分)<br>○<br>(給油:2~3分)   | ※<br>(普通充電:8時間)<br>△<br>(急速充電:30分)  | ○<br>(水素充填:3分程度)  | ○<br>(給油:2~3分)  |
| 国内新車(乗用車)<br>販売台数<br>(2013年度)  | 371.5万台<br>(76.8%)  | 101.5万台<br>(21.0%)  | 1.3万台<br>(0.3%)  | 1.6万台<br>(0.3%)   | (2014年度中に発売予定)  | 7.8万台<br>(1.6%)   |
| 普及目標:新車販売<br>に占める割合<br>(2020年) | 50~80%  | 20~30%  | 15~20%   |   | ~1%   | ~5%   |
| (2030年)                        | 30~50%  | 30~40%  | 20~30%   |   | ~3%   | 5~10%   |
| インフラ整備目標                       | -   | -   | 2020年までに普通充電器200万基、<br>急速充電器5000基  |   | 2015年度までに100箇所設置  | -   |
| インフラ整備支援                       | -   | -   | 次世代自動車充電インフラ整備促進事業<br>(1,005億円:24年度補正)   |   | 水素供給設備整備事業<br>(110億円:27年度概算要求)  | -   |
| 車両購入支援                         | -   | -   | クリーンエネルギー自動車導入促進補助金<br>(300億円:27年度概算要求)  |   |   |   |

※普通充電は、未使用の時間帯を活用して行われることが想定されている。

### 3. 車体課税に関する要望について

# 3-1. 基本的考え方

## 自動車産業戦略2014(車体課税関係抜粋)

国際的に見て複雑かつ高い水準の車体課税について、ユーザー負担の軽減、簡素化、一層のグリーン化を図る観点から、見直しを行う。

自動車取得税については、消費税10%段階において廃止することが決定されたが、道路特定財源の一般財源化を踏まえ、自動車重量税について、引き続き、徹底した負担の軽減を進めていく。

これまで、エコカー減税やグリーン化特例は、ユーザーに環境性能の高い自動車の選択を促すことで、自動車メーカーに環境性能技術の開発・投入を促進し、新車全体の燃費性能の改善・底上げに大きく寄与してきた。

車体課税における税制上のインセンティブは、これまでの政策効果を踏まえ、更にユーザーにとって分かりやすく、販売現場において説明しやすい設計を基本とし、一層の強化を図る。また、**内燃機関搭載車を含め、新車全体の燃費性能の改善・底上げが効果的に促進される設計としていく。**

その際、**各国の自動車の需要、環境規制の動向**を考慮しつつ、自動車メーカーによる**内燃機関の革新、次世代自動車の開発・投入**に向けた戦略を踏まえて、これを加速させていく。

新車開発・モデルチェンジには一定期間を要し、**数年先を見据えて計画的に技術開発**がなされている実態を踏まえて、**適用する燃費基準、その導入時期を可能な限りルール化していくこと等を通じて、税制上の軽減措置の対象となる基準の安定性、予見可能性を確保していく。**

# 3-2. 要望内容

## 1. 自動車取得税

- エコカー減税について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え。
- 自動車取得税について消費税10%時点で廃止。

【現行エコカー減税(軽減税率)】(適用期限:平成26年4月1日から平成27年3月31日)

| 【乗用車・軽自動車】           | 減税率                      |  |
|----------------------|--------------------------|--|
|                      | 取得時<br>排ガス規制<br>☆☆☆☆(※1) |  |
| 電気自動車等(※2)           | 免税                       |  |
| 平成27(2015)年度燃費基準+20% | ▲80%軽減                   |  |
| 平成27(2015)年度燃費基準+10% | ▲60%軽減                   |  |
| 平成27(2015)年度燃費基準達成   | ▲60%軽減                   |  |

## 2. 自動車重量税

- エコカー減税について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え、軽減措置の拡充、恒久化。
- 当分の間税率(旧暫定税率)について廃止を前提としつつ、税制の一層のグリーン化を図る。

【現行エコカー減税(軽減税率)】(適用期限:平成26年4月1日から平成27年4月30日)

| 【乗用車・軽自動車】           | 減税率               |                |
|----------------------|-------------------|----------------|
|                      | 車検1回目<br>(~3年)    | 車検2回目<br>(~5年) |
| 電気自動車等(※2)           | 排ガス規制<br>☆☆☆☆(※1) |                |
| 平成27(2015)年度燃費基準+20% | 免税                | 免税             |
| 平成27(2015)年度燃費基準+10% | ▲75%軽減            |                |
| 平成27(2015)年度燃費基準達成   | ▲50%軽減            |                |

## 3. 自動車税

- 環境性能割について、環境性能に優れた車以外(2020年度燃費基準未達成車)に対するバッド課税との考え方で導入。
- 排気量割について
  - ・初年度月割課税の廃止
  - ・コンパクトカー等の税率引下げ  
(排気量1,000cc以下の負担水準を軽自動車の2倍程度にする等)
- グリーン化特例について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え、軽減措置の拡充。

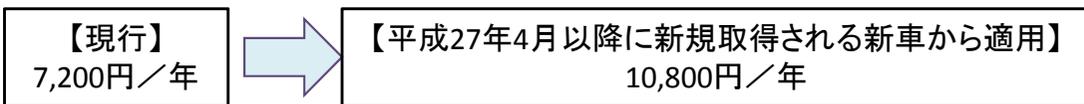
【現行グリーン化特例(軽減税率)】(適用期限:平成26年4月1日から平成28年3月31日)

| 【乗用車】  | 減税率                  |  |
|--|----------------------|--|
|  | 1年分<br>排ガス規制☆☆☆☆(※1) |  |
| 電気自動車等(※2)                                   | ▲75%軽減               |  |
| 平成27(2015)年度燃費基準+20%<br>かつ平成32(2020)年度燃費基準達成 | ▲50%軽減               |  |
| 平成27(2015)年度燃費基準+10%                         | ▲50%軽減               |  |

排気量割:            ~1000cc : 29,500円/年  
 1001cc ~1500cc : 34,500円/年  
 1501cc ~2000cc : 39,500円/年

## 4. 軽自動車税

- 軽自動車税について、グリーン化を進める観点から、環境性能に優れた軽自動車に対して軽減措置の導入等を図る。



平成28年度から13年超の経年車に対して重課を行う

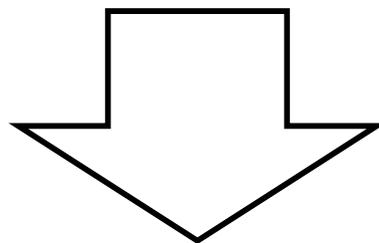
※1:平成17年排ガス規制75%低減、※2:電気自動車等は、電気自動車、燃料電池自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車

# 3-3. 環境性能割課税における燃費値の税率への反映について

【自民党税調・配布資料(平成25年12月9日)】

## 燃費基準達成率の評価方法の見直し

- H27燃費基準の相対的な超過達成度により判定する仕組みから、超過した燃費値に応じて判定する仕組みに変更。
  - ・ 現行のエコカー減税は、H27燃費基準の「相対的な達成度」(達成、10%達成、20%達成)に基づき、50%軽減、75%軽減、非課税を決定している。
    - ※ 燃費の悪い重量の重い車の方が、小さい絶対燃費改善値で、大きな軽減となる仕組み。
  - ・ 新たにH32燃費基準が設定されたため、H32基準対比では逆転が生じるケースが発生。  
(H32燃費基準はH27燃費基準のどの重量段階でも概ね3km/l増加)



【平成26年度与党税制改正大綱(平成25年12月12日)】

税率は、省エネ法に基づく燃費基準の達成度に応じて、0~3%の間で変動する仕組みとする。