

「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27年10月7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①

- 自動車製造業の出荷額： 全製造業の約2割(52兆円)
- 関連産業の就業人口： 全体の約1割の雇用(550万人)
- 貿易黒字額： 全体の約半分(14兆円)

裾野の広い自動車産業



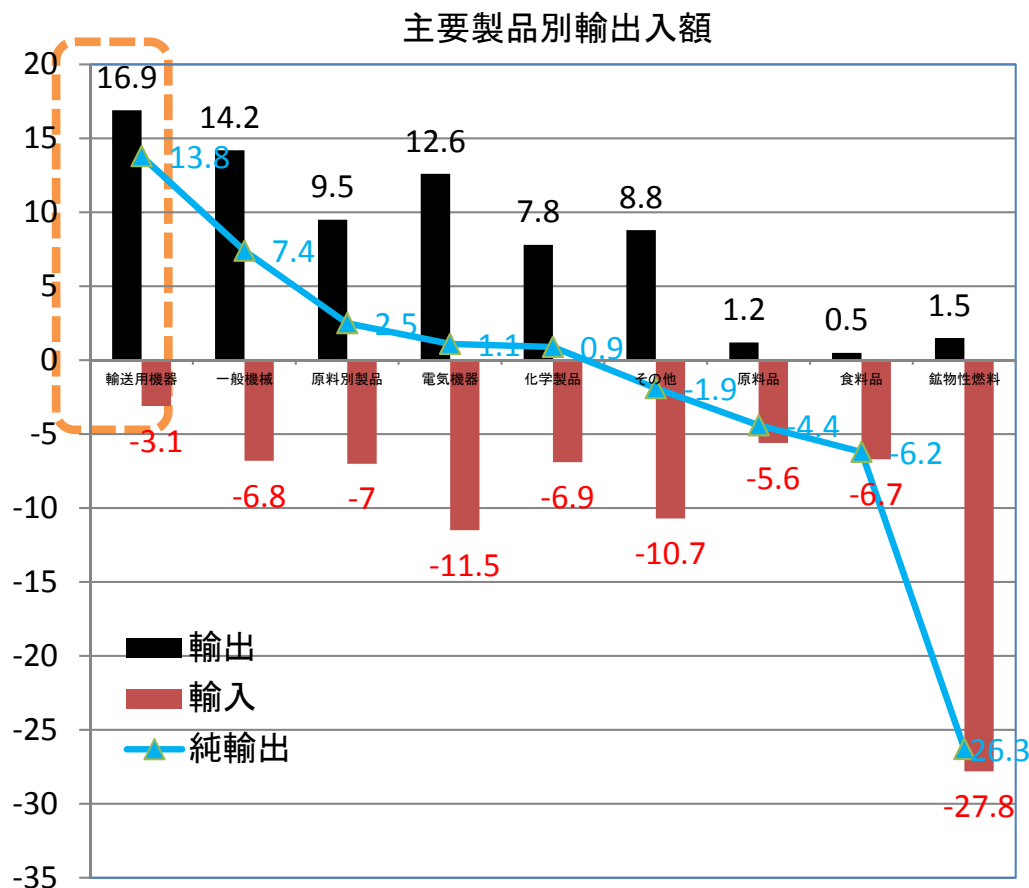
<産業別の生産誘発係数>

| | | | |
|---------|----------|-----------|----------|
| 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

(兆円)

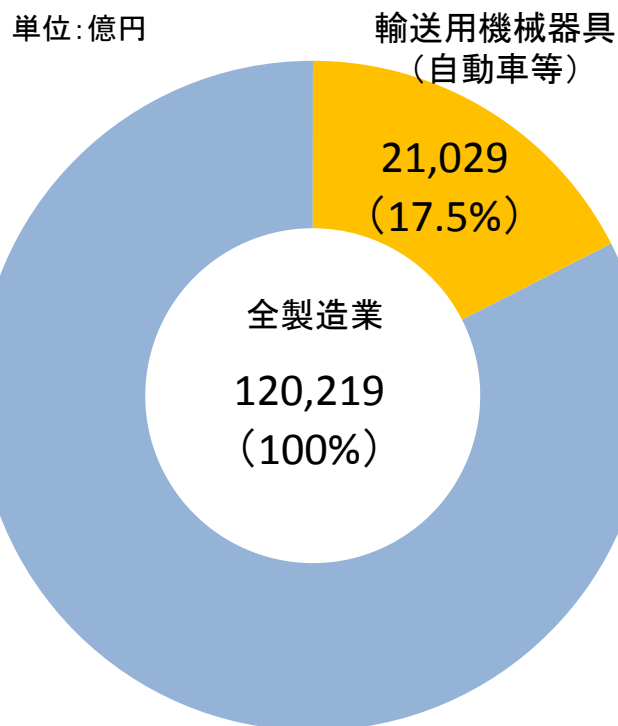


出典：財務省「貿易統計」 2

1-2. 我が国の自動車産業の位置付け②

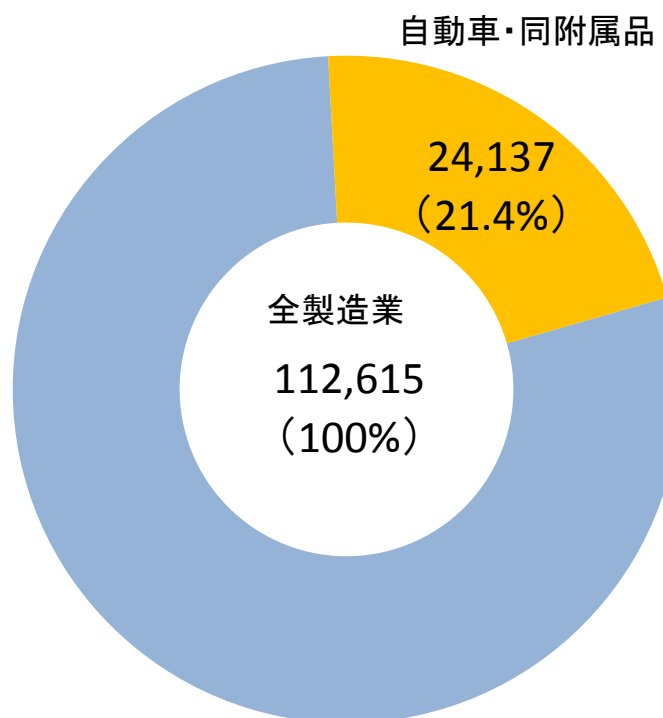
○設備投資額・研究開発投資額： 製造業全体の約2割
 ※個別に見ても自動車メーカーの投資額は日本トップクラス

設備投資額(2014年度)



出典:財務省 法人企業統計調査

研究開発費(2013年度)



出典:総務省 科学技術研究調査

研究開発投資額見込み上位10社
 (2015年度計画/日経新聞調査)

| 順位 | 社名 | 研究開発費(前年度比) |
|----|------------|-----------------|
| 1 | トヨタ自動車 | 1兆500億円(4.5%) |
| 2 | ホンダ | 7,200億円(8.7%) |
| 3 | 日産自動車 | 5,300億円(4.7%) |
| 4 | ソニー | 4,900億円(5.5%) |
| 5 | パナソニック | 4,700億円(2.8%) |
| 6 | デンソー | 4,000億円(0.9%) |
| 7 | 日立製作所 | 3,550億円(6.0%) |
| 8 | 武田薬品工業 | 3,300億円(▲13.6%) |
| 9 | キヤノン | 3,150億円(2.0%) |
| 10 | NTT | 2,300億円(▲4.2%) |
| 10 | 大塚ホールディングス | 2,300億円(-) |

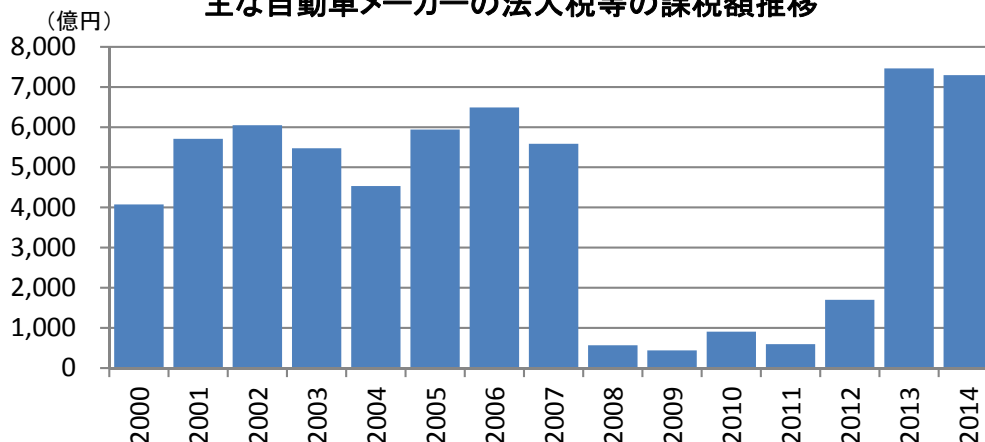
出典:日経新聞調査

1-3. アベノミクスを支える自動車産業

販売台数の増加

収益の上昇

2014年度は自動車メーカーだけで7,300億円の納税
 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)

設備投資の増加

自動車産業の設備投資額は、
 大幅に増加(+14%)

| | 2012年度～2013年度 の平均(A) | 2014年度(B) | 伸び率 (B-A)/(A) |
|-----|-------------------------|------------|------------------|
| 自動車 | 1兆9,408億円 | 2兆2,037億円 | 14% |
| 製造業 | 13兆2,639億円 | 13兆9,747億円 | 5% |
| 全産業 | 38兆2,540億円 | 40兆8,373億円 | 7% |

(出典) 財務省法人企業統計調査

賃金の上昇

自動車業界の賃金引き上げ率(2015年春闘)
 は、製造業の中でもトップクラス(+2.90%)

| | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| 自動車 | 2.90% | 化学 | 2.20% |
| 非鉄・金属 | 2.18% | ゴム | 2.56% |
| 繊維 | 2.56% | 鉄鋼 | 1.58% |
| 紙・パルプ | 1.77% | 製造業平均 | 2.53% |

(出典) (一社)日本経済団体連合会

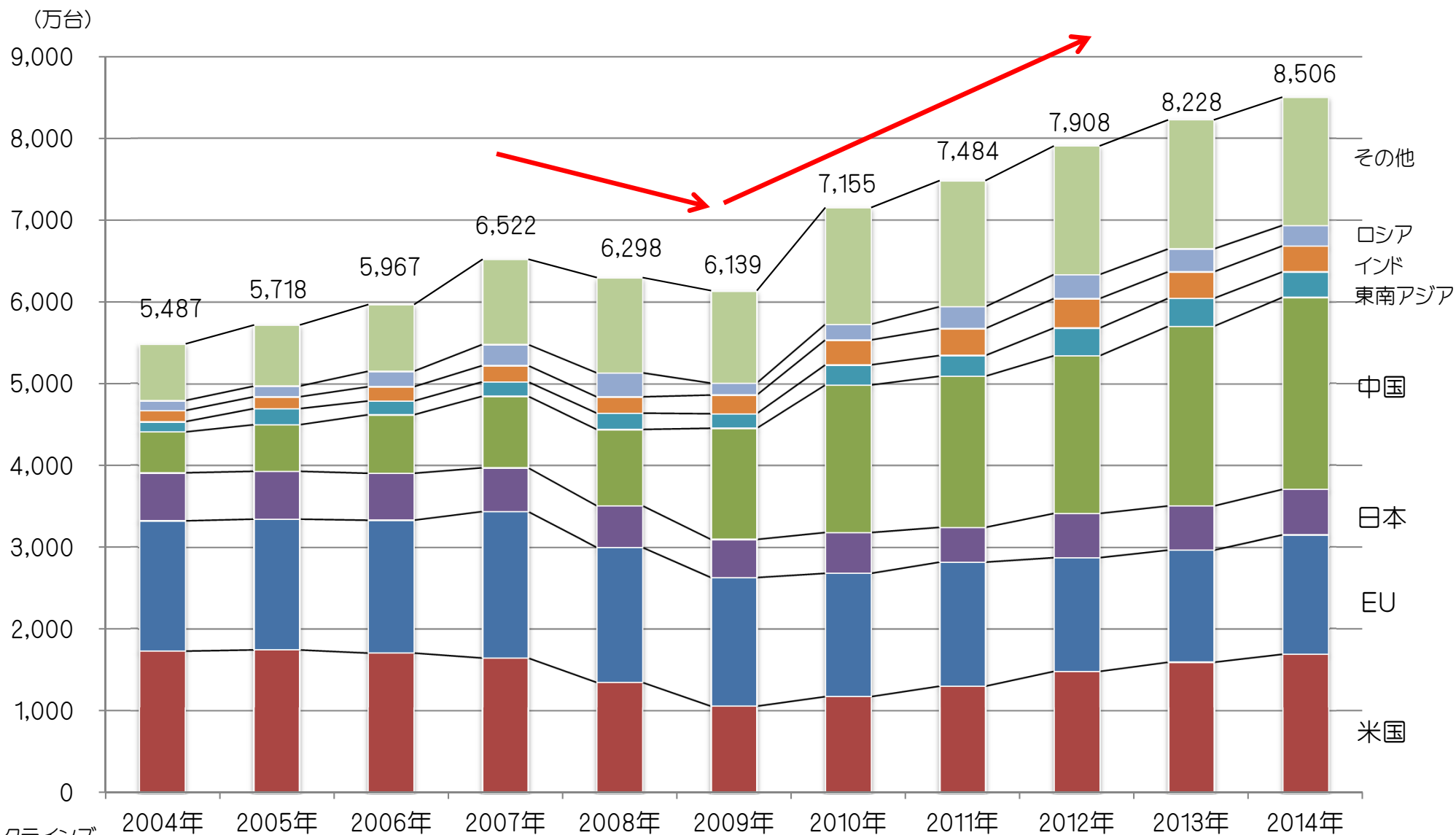
投資の下支え

「経済の好循環」

消費の下支え

1-4. 自動車のグローバル販売台数の推移

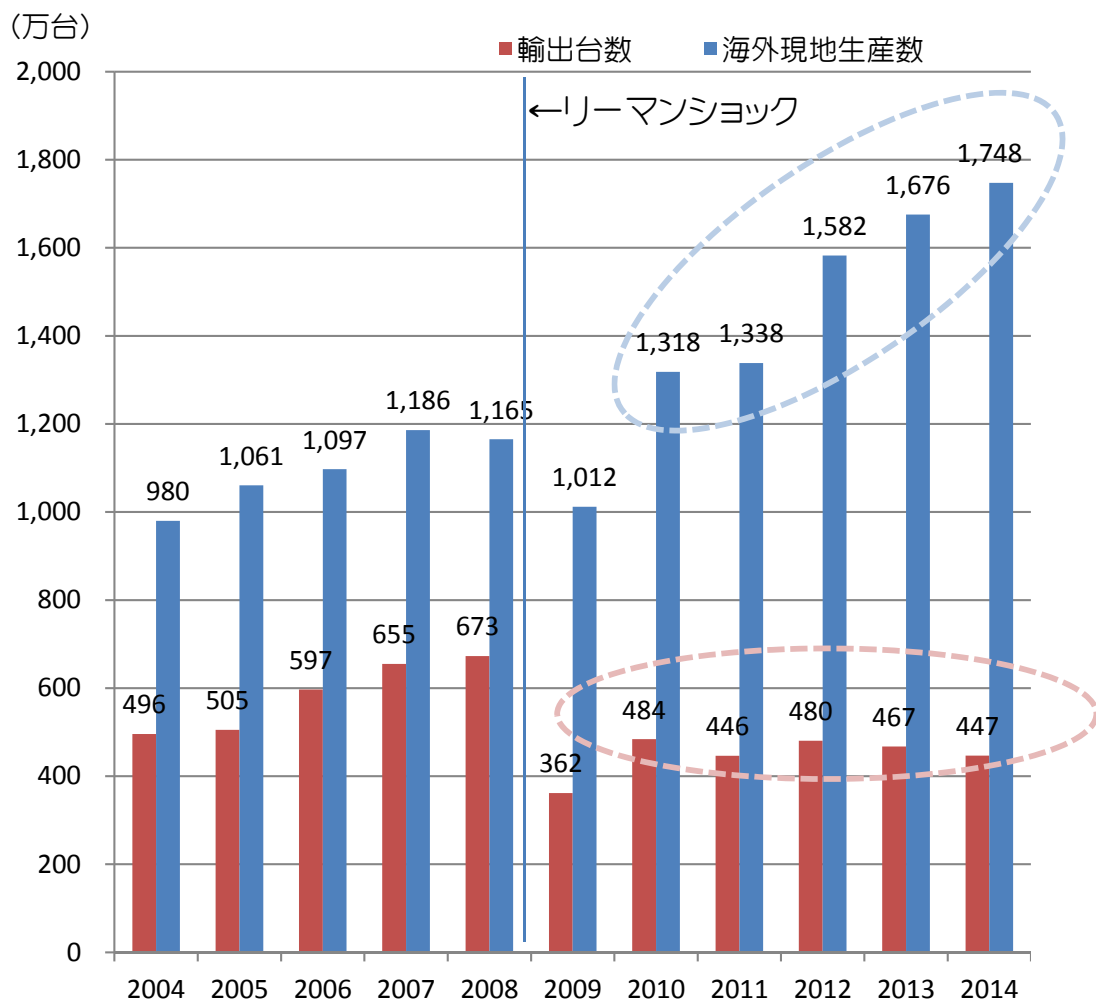
○ 自動車のグローバル販売台数は、リーマンショックの影響を受けた2008年・2009年にいったん落ち込み。その後、特に新興国の市場拡大に牽引され、再び拡大基調に。



1-5. 自動車生産体制のグローバル化の進展

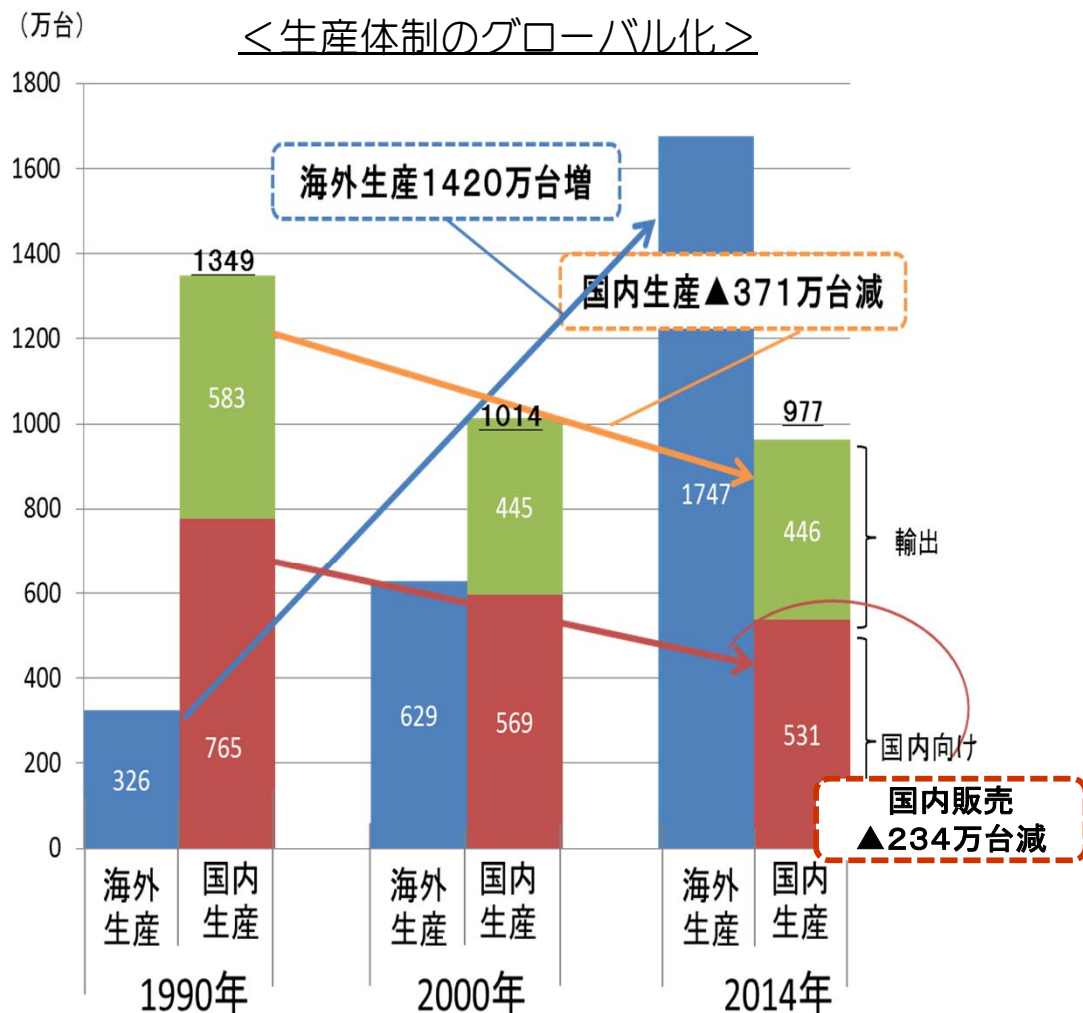
- 自動車産業の構造的変化として、海外生産が進展しているが、特にリーマンショック後にこの傾向が加速化。
- 海外での需要増は概ね現地生産で対応しており、グローバルな販売台数は増加しているものの、日本からの輸出は増えない構造に。

＜日本からの輸出台数と海外現地生産台数の推移＞



出所:輸出台数・海外現地生産台数は、日本自動車工業会HPより

＜生産体制のグローバル化＞

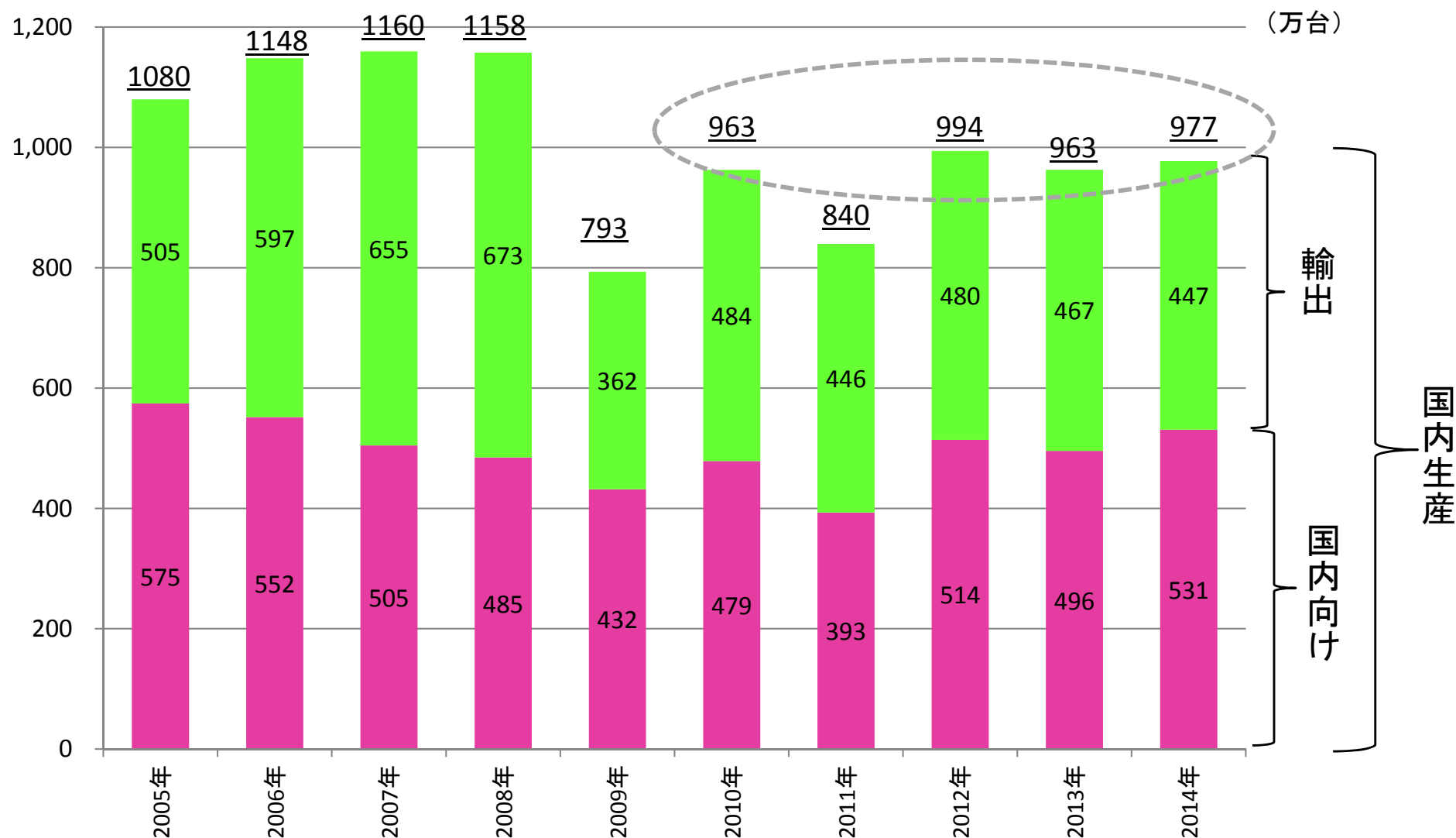


注:国内向けは国内生産台数から輸出台数を除いた台数
 出典:日本自動車工業会

暦年ベース

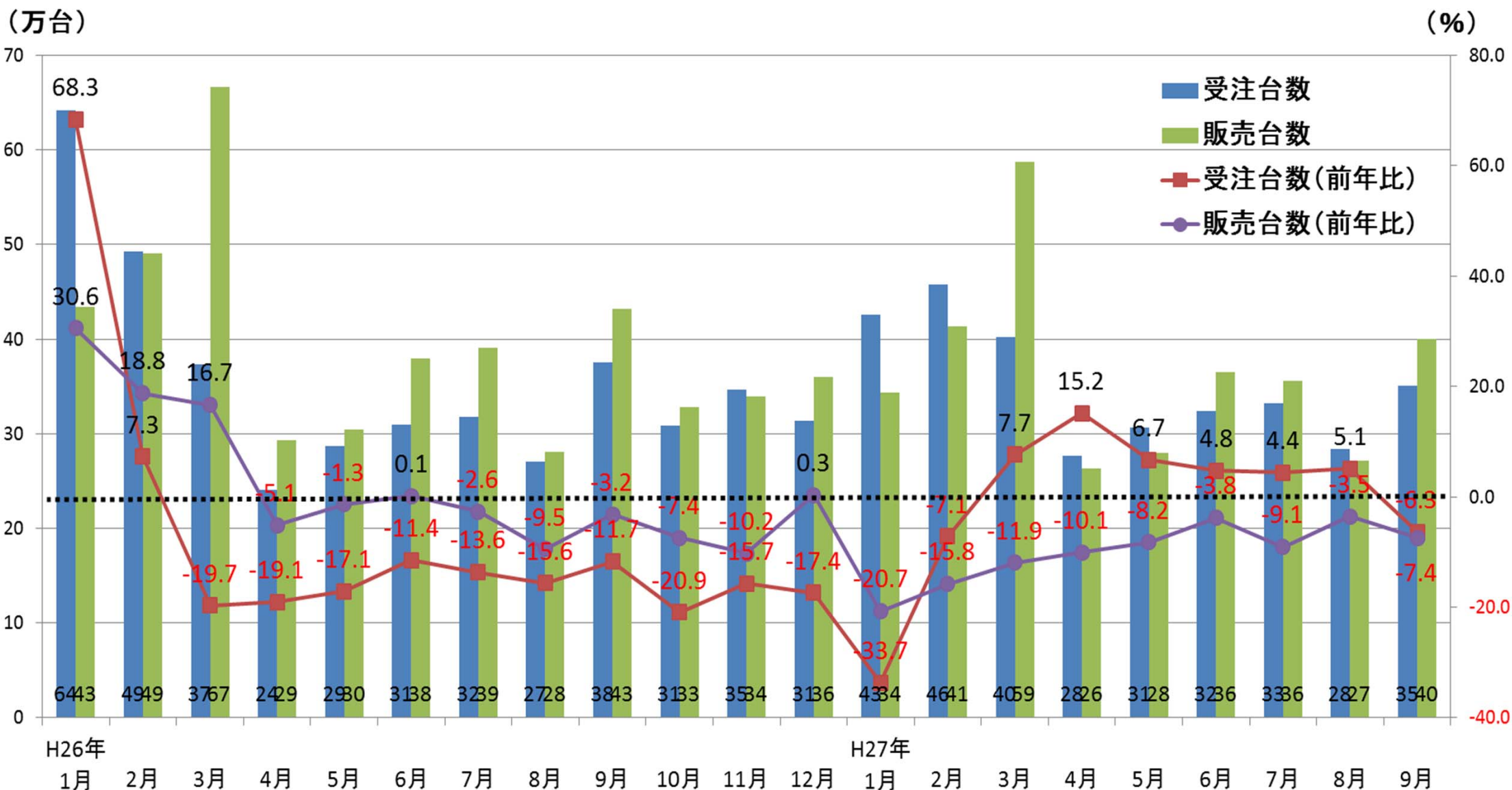
1-6. 国内生産台数の推移

- リーマンショック後は国内生産台数は1,000万台を切る水準で推移。
- 国内生産基盤は雇用の維持やサプライヤーを含めた我が国自動車産業の競争力保持にとって重要。輸出台数の伸びが見込めない中で、国内生産を維持するためには、国内販売台数を一定程度維持することが必要。



注: 国内向けは国内生産台数から輸出台数を除いた台数 出典: 日本自動車工業会

1-7. 国内乗用車受注台数及び販売台数の月別推移

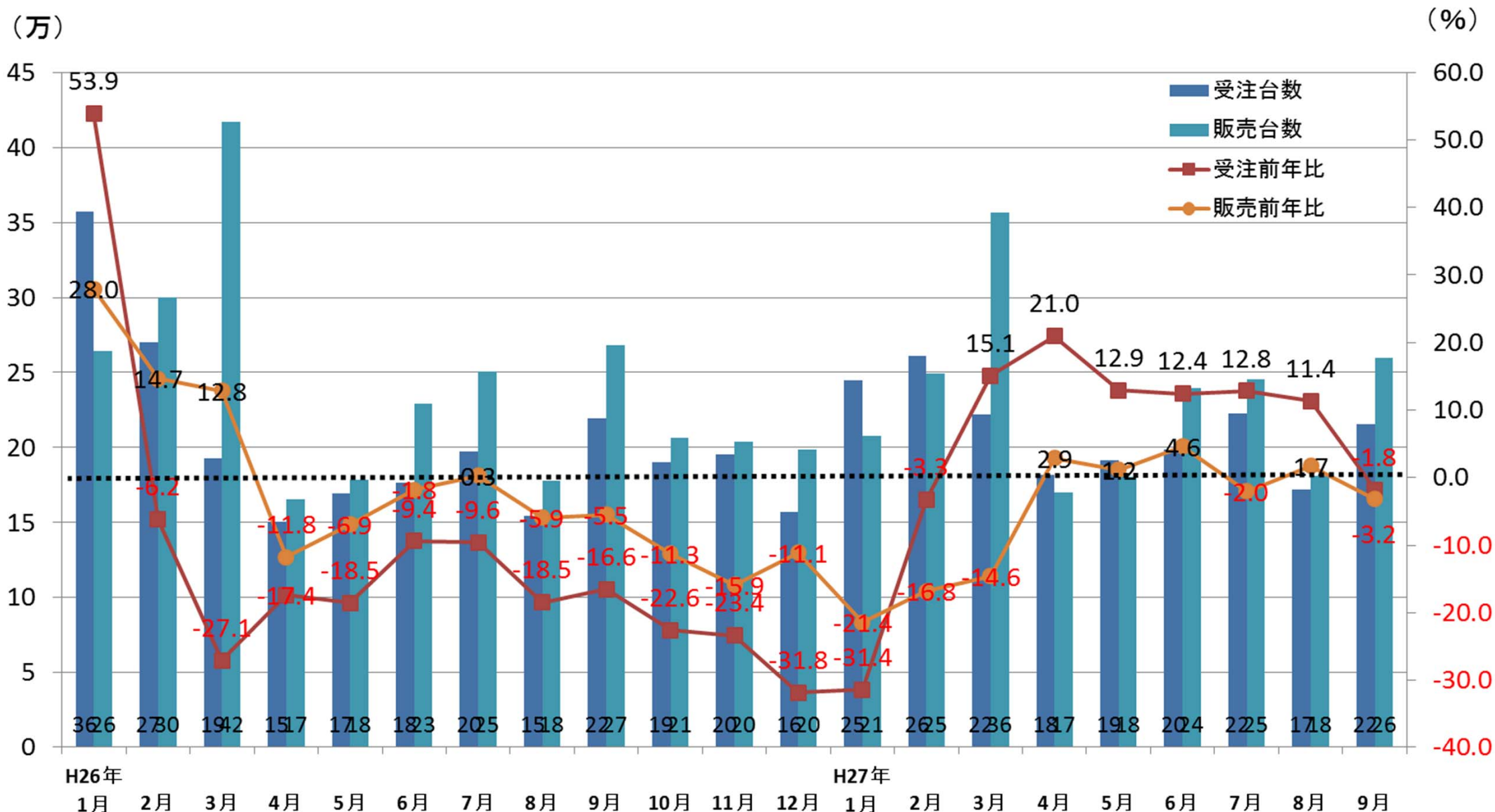


販売台数: (一社)日本自動車販売協会連合会及び(一社)全国軽自動車協会連合会統計

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

※受注台数は、メーカーごとに締め日が異なる週次データ(第1週～第5週)の合計。年ごとに集計期間が異なるため、前年同月の受注台数と前年比は対応していない。

1-8. 登録車（乗用）受注台数及び販売台数の月別推移

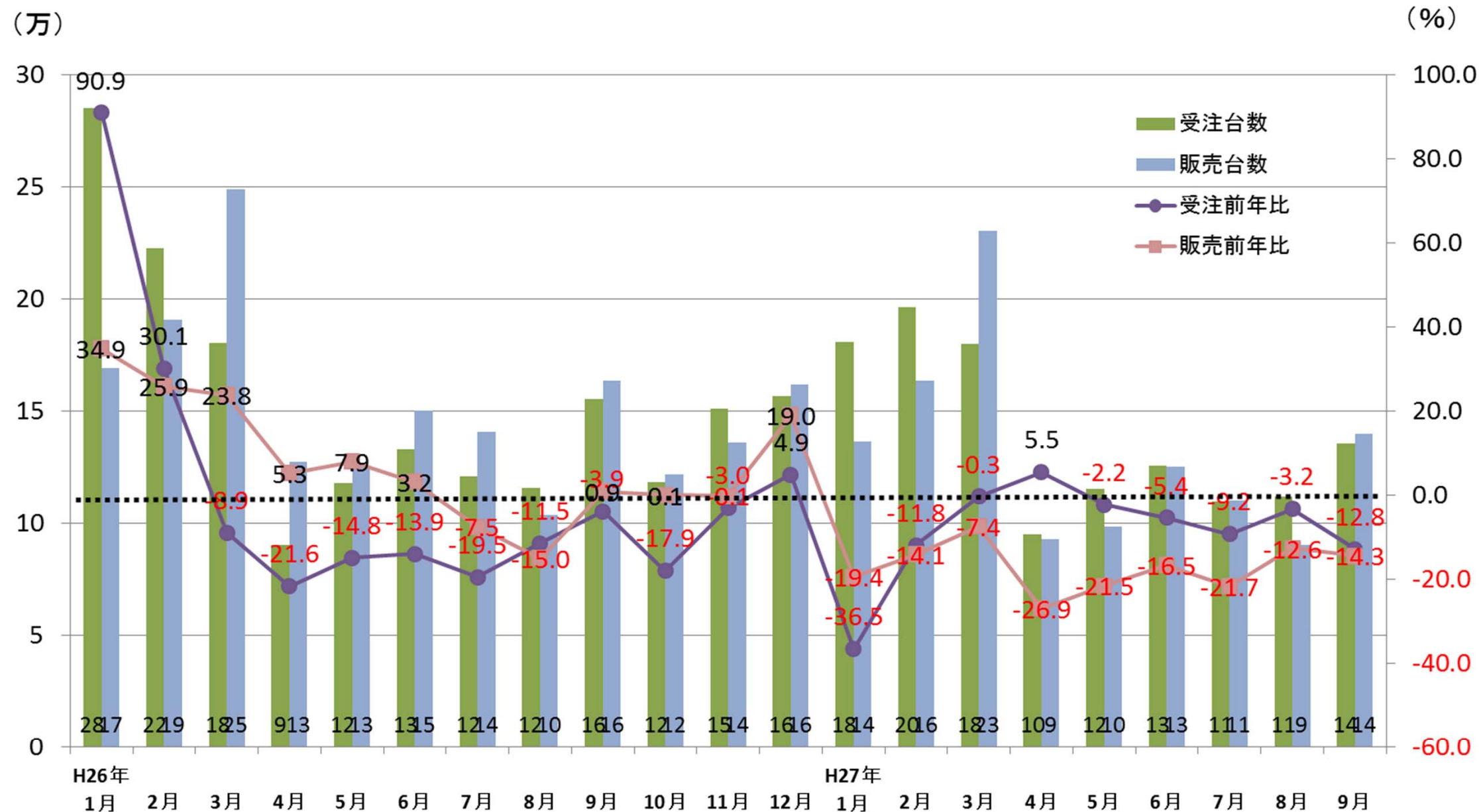


※受注台数は、国内乗用車メーカー8社の受注台数(登録車かつ乗用)を経済産業省製造産業局自動車課で集計

※販売台数は、(一社)日本自動車販売協会連合会統計より販売台数(登録車かつ乗用)を抽出

※受注台数は、メーカーごとに締め日が異なる週次データ(第1週～第5週)の合計。年ごとに集計期間が異なるため、前年同月の受注台数と前年比は対応していない。

1-9. 軽自動車（乗用）受注台数及び販売台数の月別推移

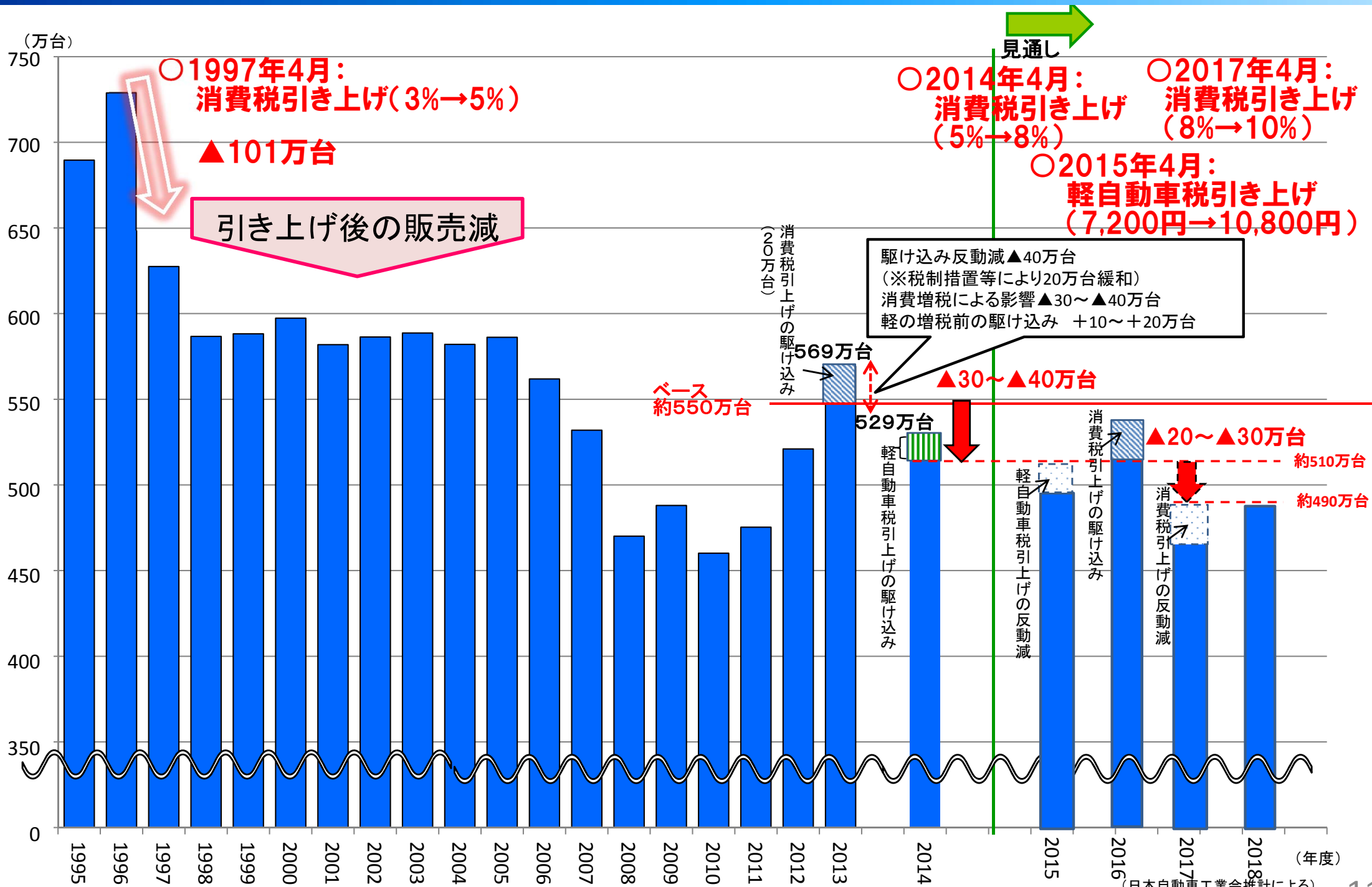


※受注台数は、国内乗用車メーカー8社の受注台数(軽自動車かつ乗用)を経済産業省製造産業局自動車課で集計

※販売台数は、(一社)全国軽自動車協会連合会統計より販売台数(軽自動車かつ乗用)を抽出

※受注台数は、メーカーごとに締め日が異なる週次データ(第1週～第5週)の合計。年ごとに集計期間が異なるため、前年同月の受注台数と前年比は対応していない。

1-11. 消費税増税と国内自動車販売台数の推移と見通し



※増税の影響等について精査中であり、今後変更がありうる。

(日本自動車工業会推計による)
※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

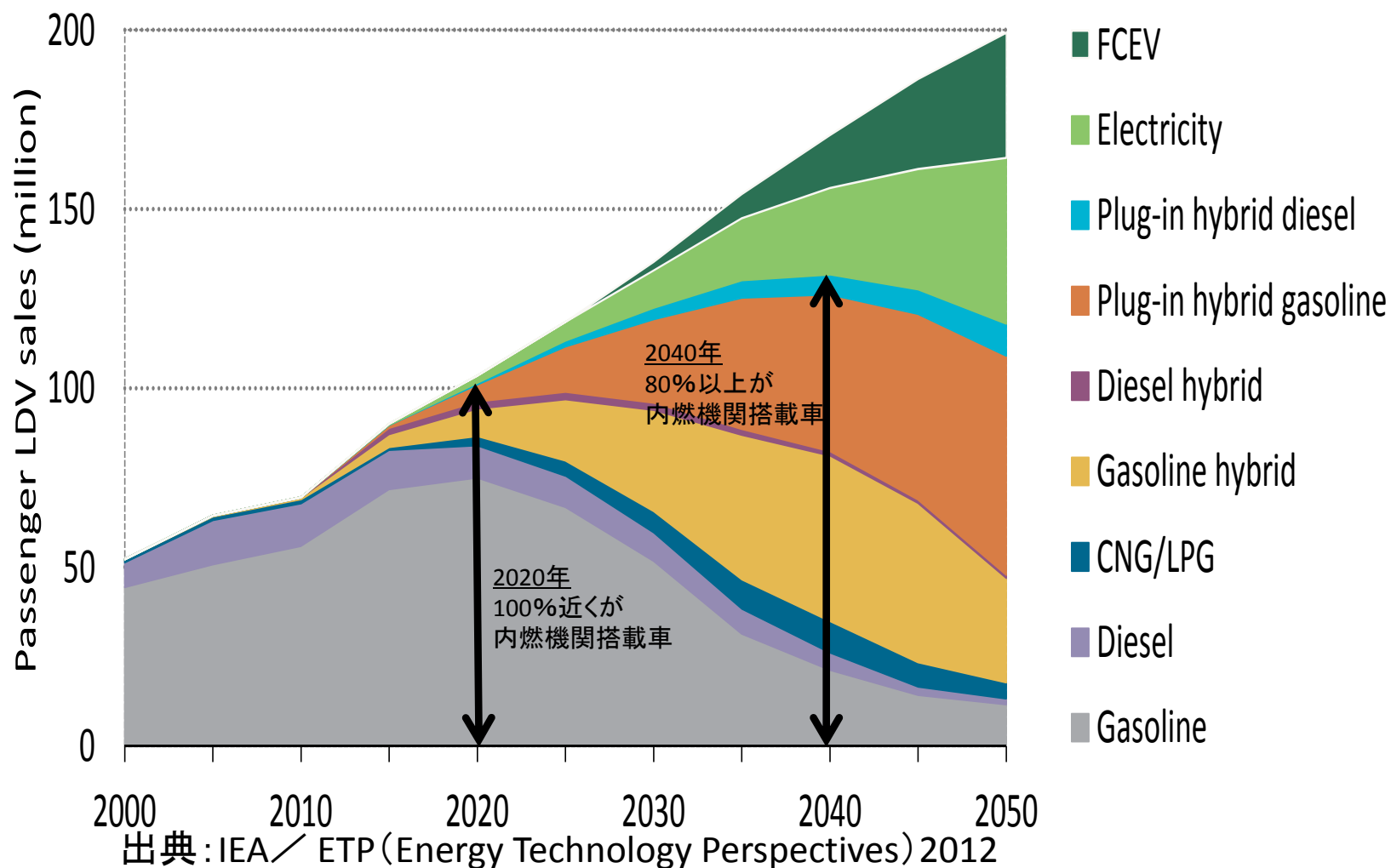
○世界のエネルギー需要は、2030年には2010年の1.3倍に増加すると見込まれている。需要が急速に拡大する新興国は、国営企業による資源開発・調達を積極的に進めているが、これら新興国の企業群を交えた資源獲得競争の激化や地域紛争、経済情勢の変動等は、資源価格の上昇傾向や乱高下が起こりやすい状況を生み出している。

○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。

世界の車種別の将来予測(ETP2012)

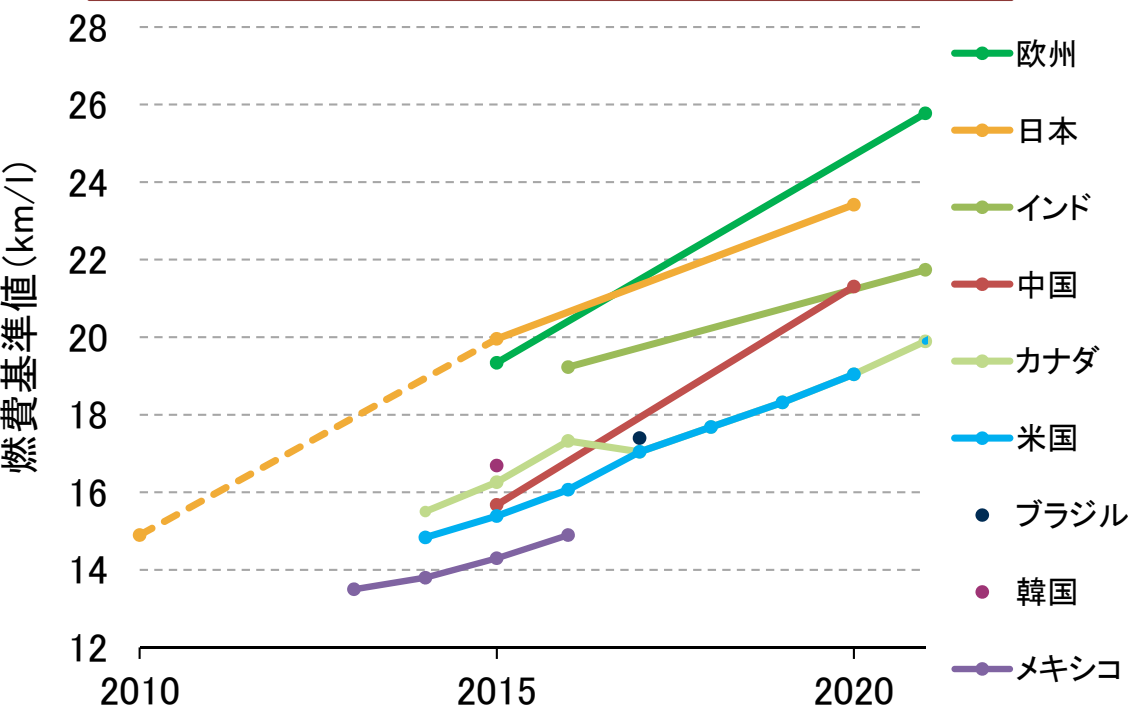


(参考) 燃費規制の各国の動向

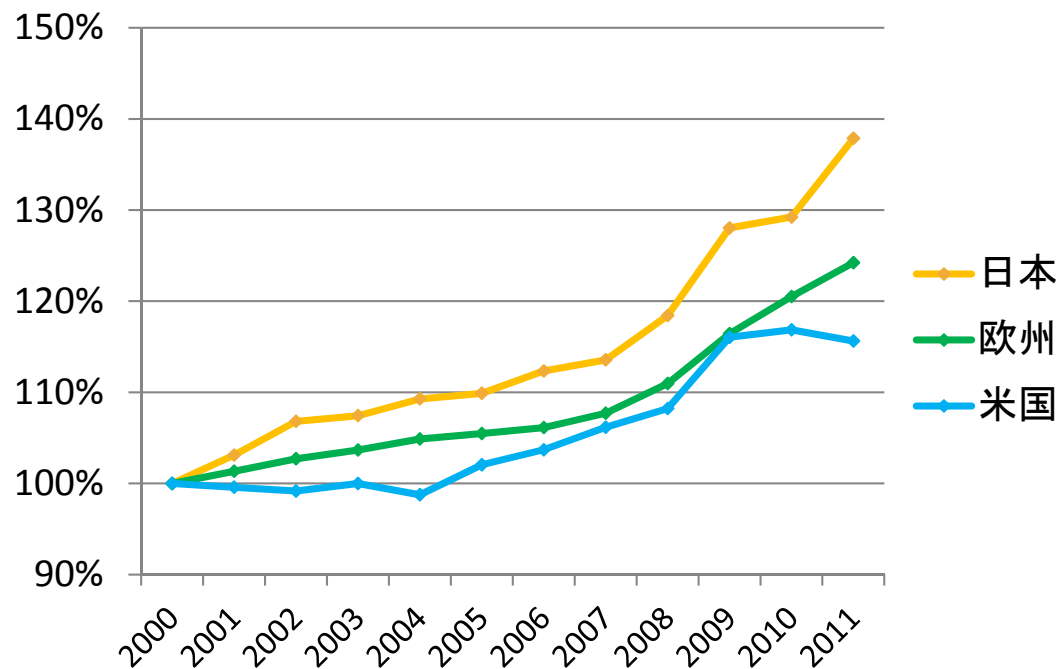
○環境制約・エネルギー制約が世界的に高まる中で、新興国を含めて世界的に燃費規制は強化される傾向にあり、その中で日本の燃費基準は世界最高レベルにある(ただし、各国の燃費基準は、各国市場ごとに異なる走行実態や車種構成等の実態を踏まえ設定されるため、一概に比較することはできない。)

○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

○「次世代自動車戦略2010」、「自動車戦略2014」、「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  | ホンダ:フィットハイブリッド  | 三菱:アウトランダーPHEV  | 日産:リーフ  | トヨタ:(MIRAI)  | マツダ:アクセラ  |
| 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 | ×~○ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ |
| 航続距離 | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ |
| インフラ 配備状況 | ◎ (ガソリン約3.6万箇所) | ◎ (ガソリン約3.6万箇所) | △ (普通充電:13,000箇所、 急速充電:5,400箇所) ◎ (ガソリン約3.6万箇所) | △ (普通充電:13,000箇所、 急速充電:5,400箇所) | × (水素100箇所:2015年度中) | ◎ (軽油約3.6万箇所) |
| 給油・充電・ 充填時間 | ○ (給油:2~3分) | ○ (給油:2~3分) | ※ (普通充電:4時間) △ (急速充電:30分) ○ (給油:2~3分) | ※ (普通充電:8時間) △ (急速充電:30分) | ○ (水素充填:3分程度) | ○ (給油:2~3分) |
| 国内新車(乗用車) 販売台数 (2014年) | 357.1万台 (76.0%) | 101.7万台 (21.6%) | 1.6万台 (0.3%) | 1.6万台 (0.3%) | — (0%) | 7.9万台 (1.7%) |
| 普及目標:新車販売 に占める割合 (2020年) | 50~80% | 20~30% | 15~20% | | ~1% | ~5% |
| (2030年) | 30~50% | 30~40% | 20~30% | | ~3% | 5~10% |

※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

1. 消費税10%引上げ時に自動車需要を下支えするマクロ経済対策として位置づけ。
2. こうした観点から、消費税10%引上げ時(29年度)において以下のパッケージでの見直しを要望。

① 自動車税(排気量割)の税率の引き下げ。

(排気量1,000cc以下の登録車と軽自動車の税額の差を3倍から2倍に縮小)

② 自動車税の環境性能割は、最低限の課税(「バッド課税」との考え方のもと)に導入。

③ その他、

グリーン化特例(自動車税・軽自動車税)の対象重点化・軽課の強化

エコカー減税(自動車重量税)の対象重点化・拡充

自動車税の初年度月割課税の廃止 など。

※ なお、グリーン化特例について、消費税10%時点までは現行制度での延長を要望。

なお、消費税引上げによる経済へのマイナス影響を最小限にする観点からは、直近までの景気動向(車の売行き)の見極めが不可欠。

3-2. 要望内容

1. 自動車税・軽自動車税

○消費税10%時点までグリーン化特例の現行制度の延長を図る。

(消費税10%引上げ時において以下の見直しを図る。)

○自動車税(排気量割)について

- ・税率の引き下げ(排気量1000cc以下の負担水準が軽自動車の3倍程度になっているところを2倍程度とする等)。
- ・初年度月割課税の廃止。

○環境性能割について

- ・バッド課税(必要最低限の課税)の考え方で導入。

○グリーン化特例について

- ・対象重点化を行いつつ軽課を強化する等、税制の一層のグリーン化。

【現行グリーン化特例(軽減税率)】

| 【自動車税(乗用車)】 (適用期限:平成26年4月1日から平成28年3月31日) | 減税率(1年分) |
|--|---------------|
| 電気自動車等(※2) | 排ガス規制☆☆☆☆(※1) |
| 平成27(2015)年度燃費基準+20% かつ平成32(2020)年度燃費基準達成 | ▲75%軽減 |
| 平成27(2015)年度燃費基準+10% | ▲50%軽減 |

| 【軽自動車税(乗用車)】 (適用期限:平成27年4月1日から平成28年3月31日) | 減税率(1年分) |
|--|---------------|
| 電気自動車等(※2) | 排ガス規制☆☆☆☆(※1) |
| 平成32(2020)年度燃費基準+20% | ▲75%軽減 |
| 平成32(2020)年度燃費基準達成 | ▲50%軽減 |
| 平成32(2020)年度燃費基準達成 | ▲25%軽減 |

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

2. 自動車取得税

○消費税率10%への引き上げ時に廃止する。

3. 自動車重量税

(消費税10%引き上げ時において以下の見直しを図る。)

○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。

○エコカー減税について、対象重点化を行いつつ軽減措置を拡充し、基本構造を恒久化。

○2015年度燃費基準を満たす新車には、引き続き初回車検時に本則税率を適用。

【現行エコカー減税(軽減税率)】

| 【登録車・軽自動車】 (適用期限:平成27年5月1日から平成29年4月30日) | 減税率 | |
|--|----------------|----------------|
| | 車検1回目 (~3年) | 車検2回目 (~5年) |
| 電気自動車等(※2) | 排ガス規制☆☆☆☆(※1) | |
| 平成32(2020)年度燃費基準+20% | 免税 | 免税 |
| 平成32(2020)年度燃費基準+10% | ▲75%軽減 | |
| 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+5% | ▲25%軽減 | |

4. 車体課税の簡素化及び一層の負担軽減に向けた検討

※担税力の弱い者や自動車が日常生活に欠かせない足として重要な機能を果たしている場合等に配慮した負担軽減のあり方についても検討

※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