

『自動車関係税制のあり方に関する検討会』ヒアリング 説明資料

平成27年10月 7日
一般社団法人 日本自動車工業会

我が国の経済・雇用を支える自動車産業

自動車産業は広範な関連産業を持ち、日本経済や雇用確保に大きく貢献する基幹産業である。

自動車関連 就業人口 : 550万人 (8.7%)
うち製造部門 80万3000人 *部品、車体部門を含む
<2013年> 出典:総務省「労働力調査」/経産省「工業統計表」/簡易延長産業連関表

製造品出荷額: 51兆9710億円 (17.8%) *全製造業中の割合
<2013年> 出典:経産省「工業統計表」

商品別輸出額: 14兆7849億円 (20.2%) *全輸出額中の割合
<2014年> 出典:財務省「外国貿易概況」

研究開発費 : 2兆4137億円 (21.4%) *全製造業中の割合
<2013年度> 出典:総務省「科学技術研究調査」

国内設備投資額 : 1兆4079億円 (20.0%) *全製造業中の割合
<2015年度計画額> 出典:日本政策投資銀行「全国設備投資計画調査」

<裾野の広い自動車産業>



基礎素材
3割



ダイカスト
7割



繊維
3~4割

自動車産業への依存度が高い



アルミ
3割



鉄鋼
2割



電線
1割

<産業別の生産誘発係数>

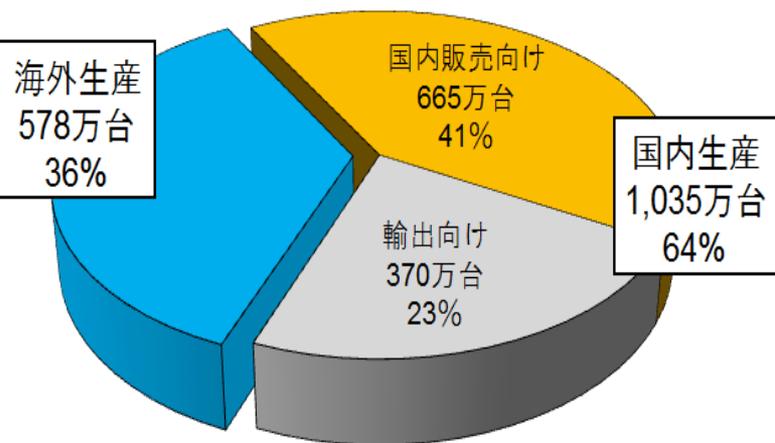
乗用車	3.2	一般機械	2.2	農林水産業	1.8	運輸	1.6
鉄鋼	2.7	飲食料品	2.1	金融	1.6	サービス	1.5
電機	2.4	住宅	1.9	医療・介護	1.6		

出典:総務省「平成17年(2005年)産業連関表」

日本メーカーの四輪車生産<2014年>

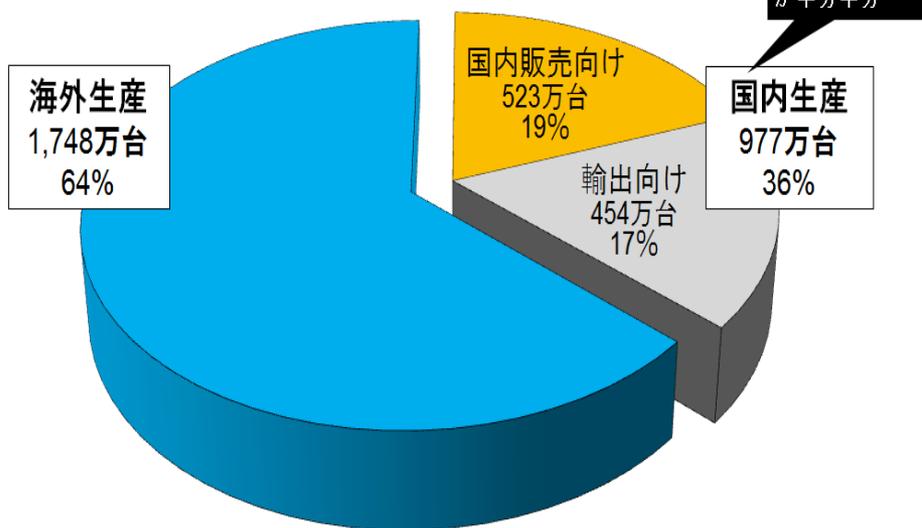
- ・国内生産977万台のうち、概ね半数523万台が国内販売向け、半数の454万台が輸出向け。
- ・空洞化を 방지国内生産を維持するためには国内市場活性化が必要。

世界生産：1,613万台



1996年

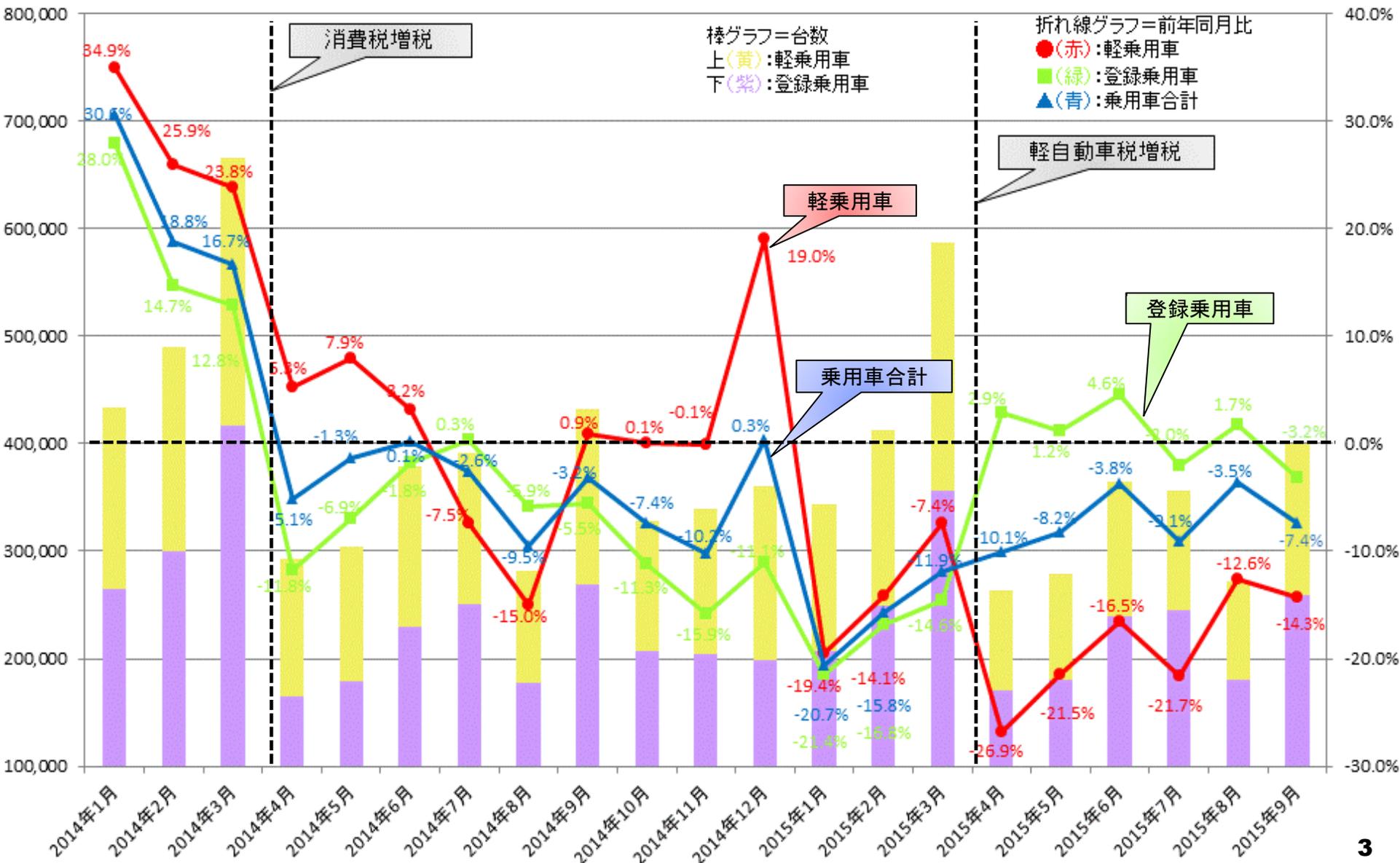
世界生産：2,725万台



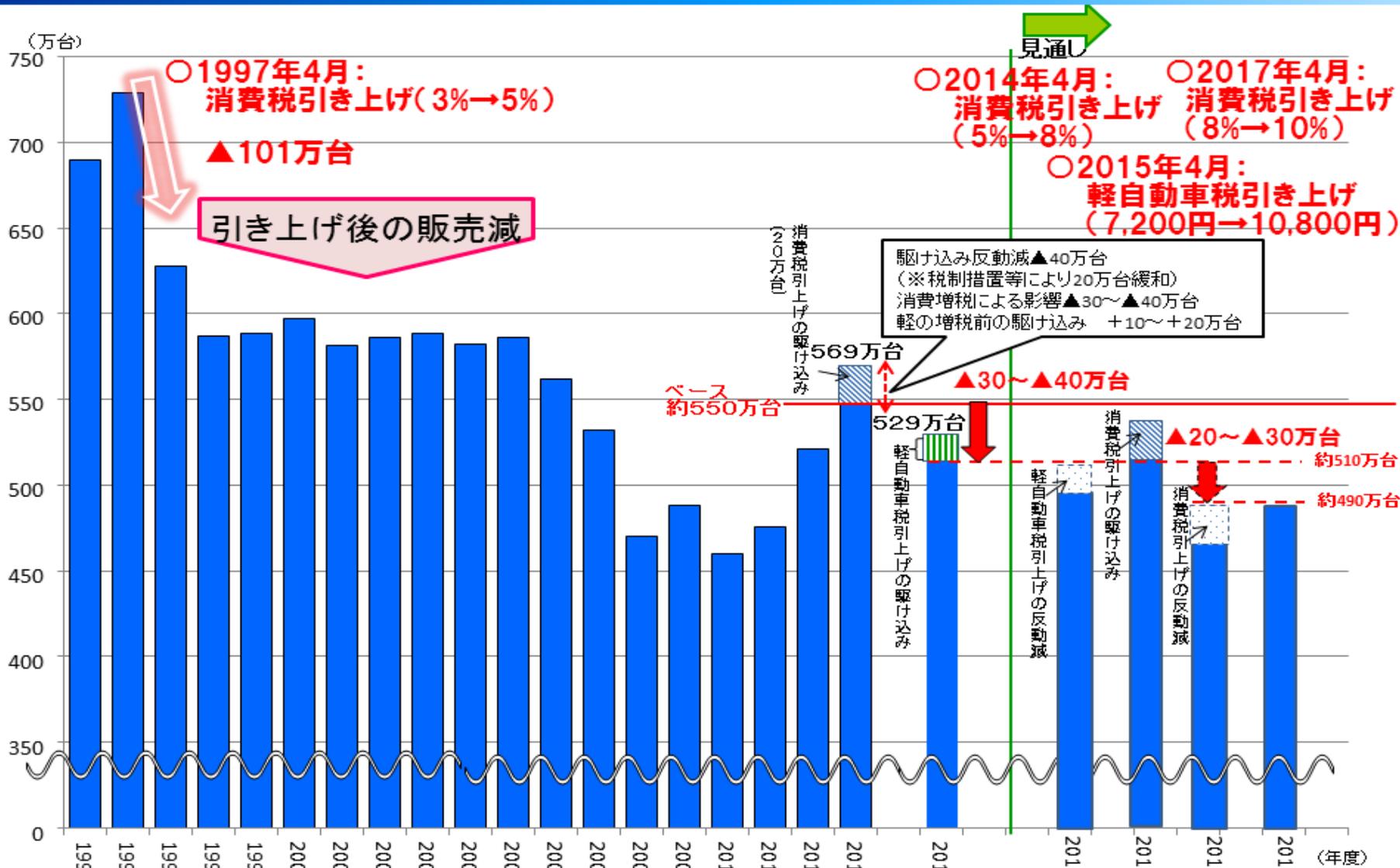
2014年

※「輸出向け」：国内生産台数－国内販売向け台数
 ※「国内販売向け」：国内販売向け台数(輸入車販売を除く)

国内乗用車販売の推移(月別)



消費税増税と国内自動車販売台数の推移と見通し



(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
 (経済産業省資料)

消費税増税による販売減少が経済・雇用に与える影響

・消費税増税による販売減少(▲67万台)に伴い、全国での経済波及効果は▲6.08兆円、雇用への影響は▲26万人と試算。

消費税増税による新車販売減少の波及効果

新車販売台数	▲67万台	2016年度 → 2017年度の減少幅 (533.5万台) (466.5万台)
経済波及効果	▲6兆778億円	(生産部門+流通部門)
生産部門波及 (自動車部品・素材等生産段階)	▲4兆8806億円	産業連関表(地域別)から算出
流通部門波及 (販売マージン・運輸等流通段階)	▲1兆1972億円	産業連関表(地域別流通表)から算出
雇用	▲25.8万人	産業別雇用係数から算出

	経済波及効果	雇用
北海道	▲771億円	▲0.6万人
東北	▲2,359億円	▲1.4万人
関東	▲23,676億円	▲9.8万人
中部	▲17,959億円	▲6.3万人
関西	▲5,799億円	▲3.3万人
中国	▲5,359億円	▲1.9万人
四国	▲656億円	▲0.5万人
九州・沖縄	▲4,199億円	▲2.0万人

東京都	▲6,995億円	▲3.7万人
神奈川県	▲6,526億円	▲1.8万人

愛知県	▲9,266億円	▲2.8万人
-----	----------	--------

大阪府	▲2,503億円	▲1.4万人
-----	----------	--------

(三菱総研による試算)

運輸部門における省エネルギーの取り組み

単位: 百万トンCO2

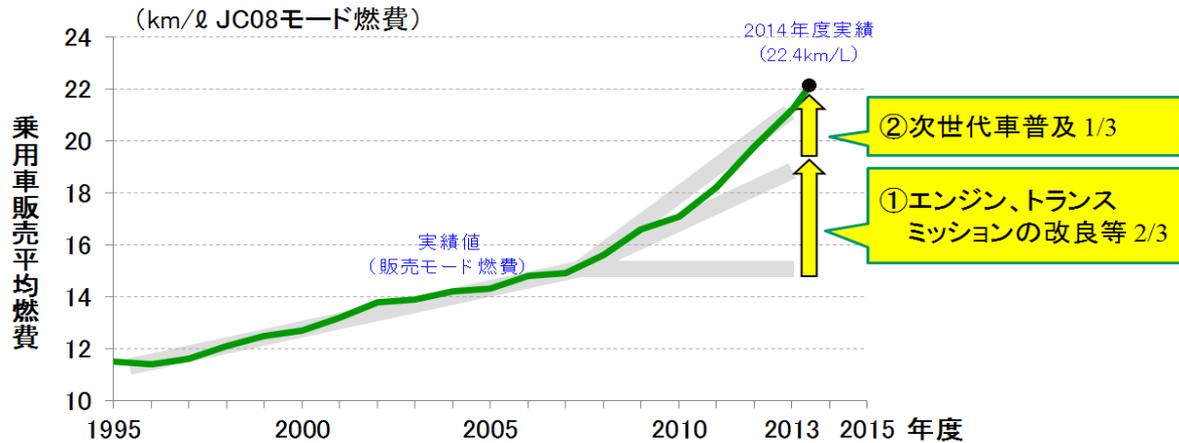
〈部門別CO2排出量の推移〉

- ◆ 全部門合計に対する運輸部門のシェアは17.1% (2013年度)。
- ◆ 運輸部門は2001年度をピークに減少傾向。業務その他部門及び家庭部門からの排出が伸びている。

部門	排出量 (2013年度)	シェア※	伸び率 (2001年度比)
産業	429	32.8%	▲ 5.5%
業務	279	21.3%	+35.0%
運輸	225	17.1%	▲13.2%
自動車	194	14.8%	▲14.5%
その他	31	2.3%	▲ 4.0%
家庭	201	15.4%	+26.7%

※上記4部門以外(エネルギー転換部門、廃棄物等)の合計で13.4% 【出典】環境省資料より作成

〈日本における乗用車の平均燃費向上要因〉



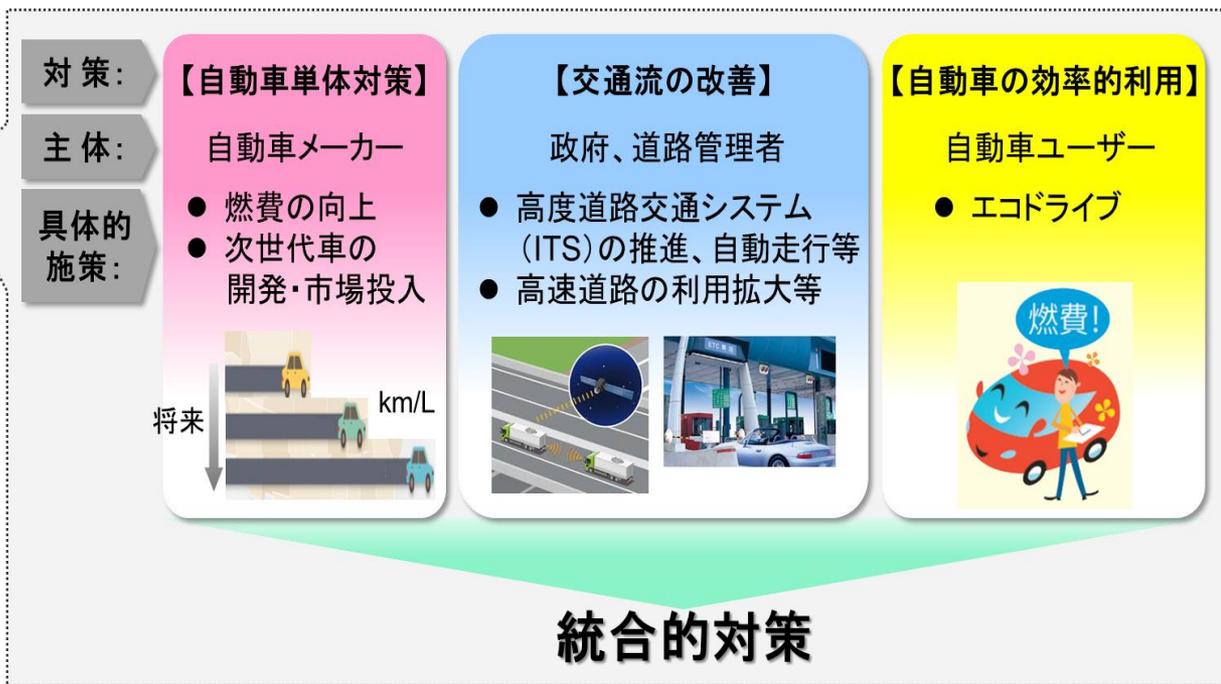
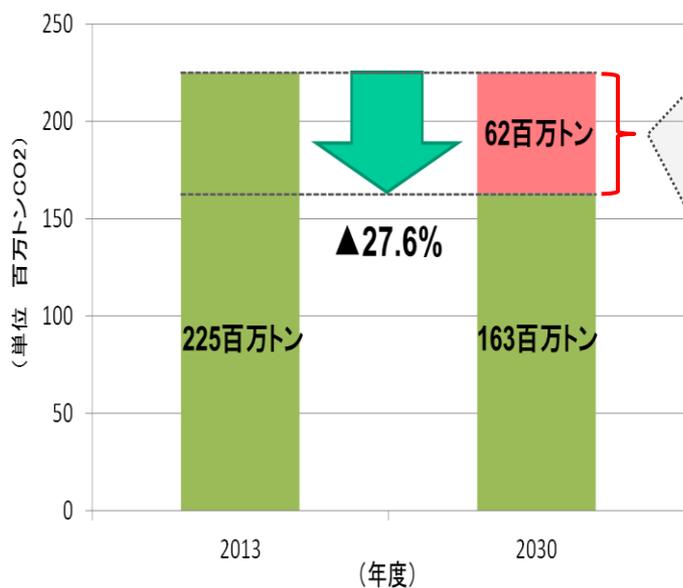
※燃費実績を示すため、過去の実績値をJC08モードに換算
 ※国産車のみ 【出典】自工会

＜2030年度の運輸部門のCO2削減目標＞

- ◆ 日本の約束草案(2030年度の温室効果ガス削減目標)における運輸部門の削減率は2013年度比で27.6%とされている。
- ◆ この削減対策としては、自動車単体対策以外にも交通流の改善やエコドライブの推進等があり、これらの統合的対策により目標を達成していく。

＜統合的対策の重要性＞

- ◆ 運輸部門におけるCO2削減には、自動車単体対策以外も含めた取り組みが必要。自動車メーカー、行政、自動車使用者等の各関係者が役割を果たし、統合的対策を推進していくことが重要。



技術開発の動向

次世代自動車

◆ 環境先端技術で世界最高水準の日本メーカーの技術力を、更に圧倒的なものにするために、燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車をはじめとする多様な技術を育成し、世界に先駆けて普及させるべき。

- 燃料電池自動車：トヨタがミライ世界初の量産市販化。ホンダも今年度中の市販化計画。日産も市販化を計画中。
- 電気自動車：日産・リーフ電気自動車シェア世界一、今後航続距離を拡大したモデルを計画中。三菱も軽EVを2009年から量販。給電機能を活かし防災拠点での活用も開始している。
- プラグインハイブリッド自動車：三菱新型アウトランダーを発売し、機能を向上。トヨタ・ホンダも参入済み。欧州メーカーによる投入も相次いでいる。
- クリーンディーゼル自動車：マツダがクリーンディーゼルを量販。国内市場を開拓。欧州勢との競争激化。

◆ 2020年、2030年に向けた政府普及目標の達成や、イノベーションや自動運転への応用、COP(国連気候変動枠組条約締結国会議)等の気候変動・温暖化対策への対応としても更なる普及は不可欠。

内燃機関車の更なる効率化

◆ 今後も世界の自動車市場の大勢を占める内燃機関車の環境性能も着実に育成し、グローバルで競争力を維持向上させ、世界で「稼ぐ力」を更に強化する必要がある。国際競争力強化は国内好循環にも貢献する。

- ・トヨタ、日産、ホンダ、スバル：ダウンサイジングエンジン投入
- ・マツダ：スカイアクティブ技術。
- ・スズキ、ダイハツ：軽自動車の内燃機関の更なる磨き上げ、軽量化。
- ・AICE(自動車用内燃機関技術研究組合)やSIP(戦略的イノベーション創造プログラム)による内燃機関の燃焼効率50%(2020年)に向けた産官学での取組み。

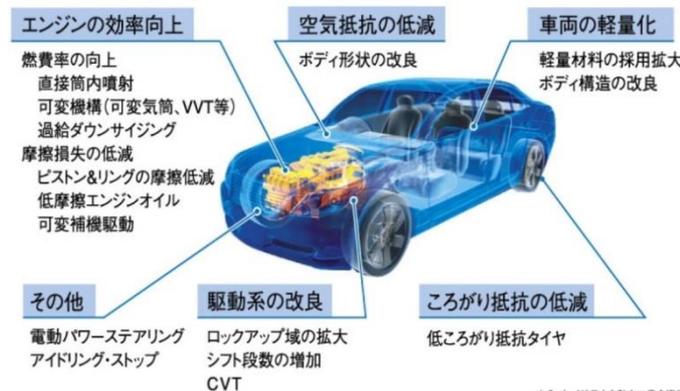
次世代自動車の普及拡大、及び内燃機関車の環境性能向上のためには、税制の制度設計上においても配慮する必要がある。



2020～2030年の乗用車車種別普及目標(政府目標)

	2020年	2030年
従来車	50～80%	30～50%
次世代自動車	20～50%	50～70%
ハイブリッド自動車	20～30%	30～40%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド自動車	15～20%	20～30%
燃料電池自動車	～1%	～3%
クリーンディーゼル自動車	～5%	5～10%

【出典】自動車産業戦略2014

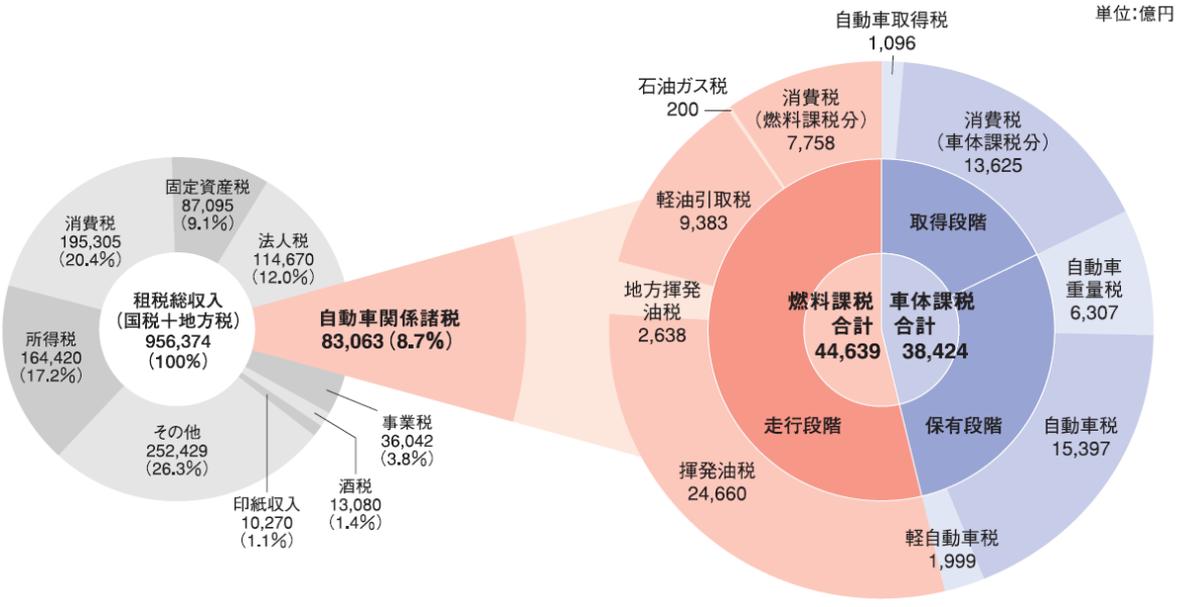


出典：(一社)日本自動車工業会資料

9種類8兆円にもおよぶ自動車関係諸税

- ・自動車には取得、保有、走行の段階で9種類もの税が課せられ、ユーザーの税負担は極めて過重。
- ・自動車ユーザーが負担する税金の総額は、国の租税総収入96兆円の約1割を占める8.3兆円にも及んでいる。
- ・自動車関係諸税は、複雑な税体系の下で、過重な税負担を自動車ユーザーにのみ課しており、税の三原則である「公平・中立・簡素」の観点から著しく逸脱している。

●2015(平成27)年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額



注:1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
2.自動車関係諸税の消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。
3.消費税収には地方消費税収を含む。

資料:財務省、総務省

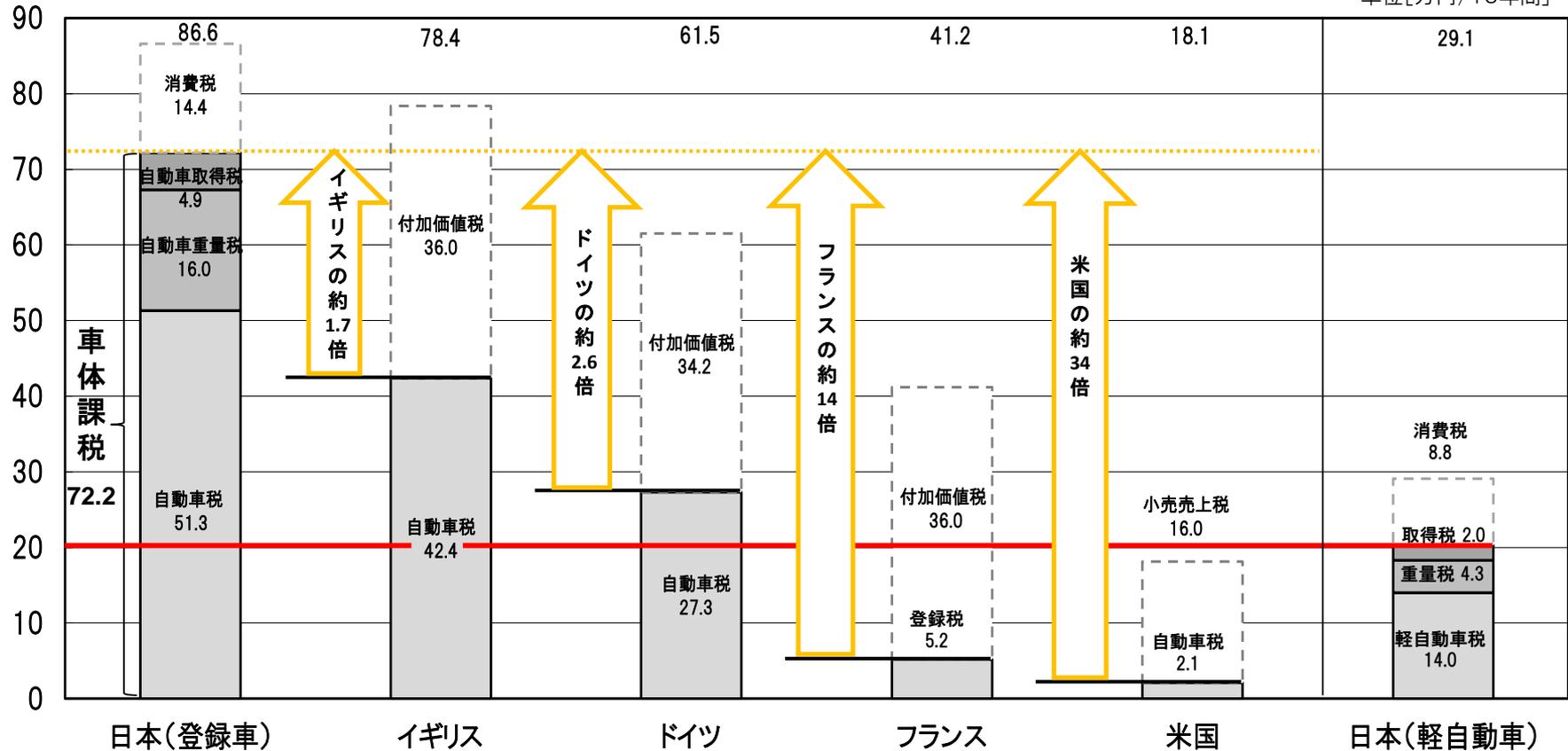
●自動車関連税収(2015年度)

			税収(億円)
車体課税	取得段階	自動車取得税	1,096
		消費税(車体)	13,625
	保有段階	自動車重量税	6,307
		自動車税	15,397
軽自動車税		1,999	
車体課税計			38,424
燃料課税	走行段階	揮発油税	24,660
		地方揮発油税	2,638
		軽油引取税	9,383
		石油ガス税	200
		消費税(燃料)	7,758
		燃料課税計	44,639
総合計			83,063

・ 特に、取得、保有段階における登録車の税負担は、欧米諸国との比較しても極めて過重。
 軽自動車の税額が国際水準であり、登録車の税負担を引き下げるべき。

●自動車関係諸税（取得・保有段階の車体課税）の国際比較

単位[万円/13年間]



前提条件: ①排気量1800cc(軽は660cc) ②車両重量1.5t以下 ③車体価格180万円(軽は110万円) ④JC08モード燃費値 15.3km/l(CO2排出量152g/km)
 ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥フランスは課税馬力8 ⑦13年間使用(平均使用年数:自検協データより)
 ⑧為替レートは1€=¥140、1£=¥181、1\$=¥111(2014/4~2015/3の平均)
 ※2015年4月時点の税体系に基づく試算
 ※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

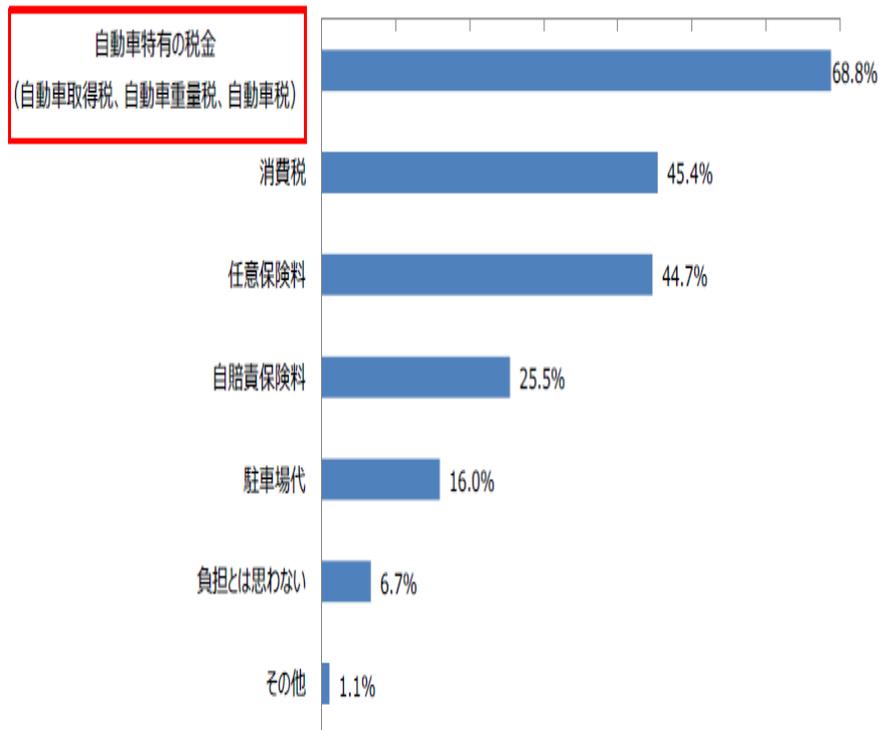
日本自動車工業会調

自動車税制に関するユーザーアンケート結果（抜粋）

Q 車購入時、負担に感じる費用 (n=2,000)

自動車を購入する際、大きな負担を感じる費用は何ですか。あてはまるものすべてをお答えください。

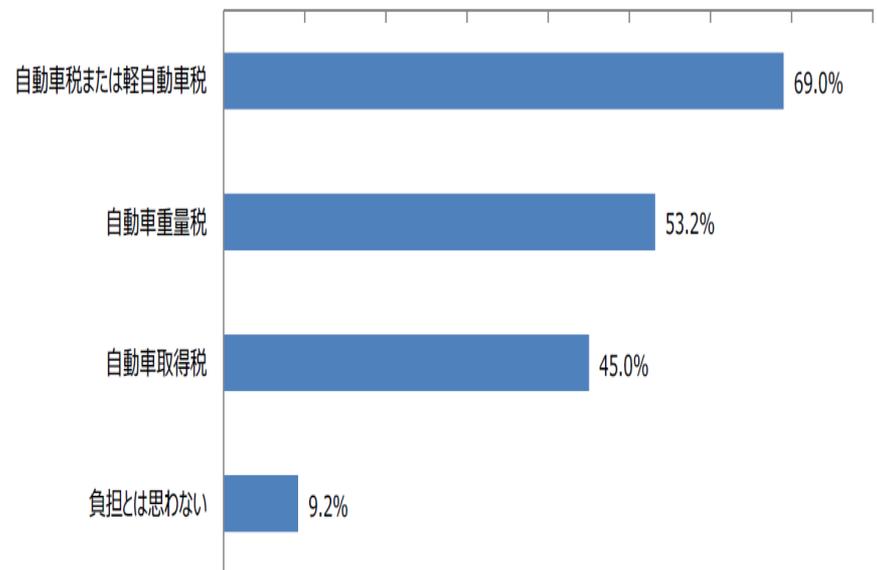
0.0% 10.0% 20.0% 30.0% 40.0% 50.0% 60.0% 70.0%



Q 自動車にかかる税金のうち負担に感じるもの (n=2,000)

自動車は、購入時に支払う自動車取得税等の税金の他、保有時に毎年支払う自動車税や軽自動車税、車検ごとに納める自動車重量税がありますが、あなたほどの税金に大きな負担を感じていますか。あてはまるものすべてをお答えください。

0.0% 10.0% 20.0% 30.0% 40.0% 50.0% 60.0% 70.0% 80.0%



三菱総合研究所『自動車税制に係るアンケート調査』

- ・調査対象：自動車保有者等
- ・調査方法：インターネット調査
- ・調査時期：平成27年6月
- ・有効回答者数：2,000人

※構成比を表示したグラフでは、各数値を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。

要望事項

1. 複雑・過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現

複雑・過重な自動車税制を抜本的に見直し、生活必需品となった自動車に相応しい税制に改めるべき

＜平成29(2017)年4月の消費税10%時における見直し＞

- ・欧米諸国と比べてとりわけ過重な自動車税の税率引下げ
- ・自動車重量税の「当分の間税率」の廃止
- ・自動車取得税廃止の確実な実施

＜自動車税制のあるべき姿への改革＞

- ・登録車・軽自動車のそれぞれで一税目にして簡素な税体系を実現。
- ・税負担を欧米諸国並みに引下げるため、自動車重量税廃止などを含めた議論を早急に開始。
- ・インセンティブ税制も、簡素化された一税目の中で措置することでユーザーにも分かりやすい制度とすべき。

2. 環境性能課税は、新たな負担であり対象を限定すべき。

また、簡素化・負担軽減の観点から車体課税全体見直しと合わせて検討すべき。

- ・環境性能課税(自動車税・軽自動車税への上乗せ)は、単純導入されれば、単なる新たなユーザー負担増であり、対象車を限定するなど過度な負担とならない制度設計とすべき。
- ・ユーザー全体の負担軽減措置が講じられることなく、環境性能課税だけ先行して結論を出すことは反対であり、消費税10%時の車体課税全体の見直しと合わせて来年の税制改正で検討すべき。
- ・自動車取得税が2%の軽自動車及び営業用自動車については、環境性能課税の税率も2%を上限とすべき。

3. 適用期限が到来する自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、現行制度のまま、一年間延長すべき