

車体課税抜本見直しの 必要性について

平成23年11月15日

経済産業省

車体課税の見直しにかかる主な論点

1. 産業空洞化防止について

- ①自動車産業の空洞化防止のためだけに車体課税を見直す必要があるのか。
(P. 2)

- ②産業構造が変化する中で、自動車産業を国内に留める必要があるのか。(P. 4)

2. 経済効果について

- ③車体課税廃止による経済効果の試算の妥当性如何。(P. 6)

- ④買い替えが進まない原因は、本当に経済的なものか。(P. 7)

3. 地球温暖化対策の観点について

- ⑤買い換え促進は地球温暖化対策に反するのではないか。(P. 8)

4. 財政状況との関係について

- ⑥自動車取得税が偏在性の少ない地方の安定財源であることをどう考えるのか。
(P. 9)

① 自動車産業の空洞化防止のためだけに車体課税を見直す必要があるのか

- 車体課税は、まだ自動車が一部の富裕層のみが持つ贅沢品だった時代に、不十分な道路インフラを整備する財源確保のために創設されたものであり、歴史的な役割を終えている。
- そうした中で、財政全体の中で自動車ユーザーに負担が偏っており、ユーザー負担軽減が不可欠。

元々は道路財源として創設されたものであり、歴史的な役割を既に終えている。

自動車取得税・自動車重量税創設の経緯

昭和43年 道路整備五箇年計画の財源として自動車取得税・自動車重量税を創設

昭和49年 道路整備五箇年計画の財源確保、消費抑制等のために暫定税率を上乗せ

平成21年 道路特定財源の一般財源化

【平成21年度税制改正大綱(抜粋)】

「…一般財源化に伴う関係税制のあり方、特に暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の抜本改革の際に検討することとし、それまで間、…現行の税率水準は維持する。」

「自動車関係諸税については、税制の簡素化を図るとともに、厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえつつ、税制のあり方及び暫定税率を含む税率のあり方を総合的に見直し、負担の軽減を検討する。」

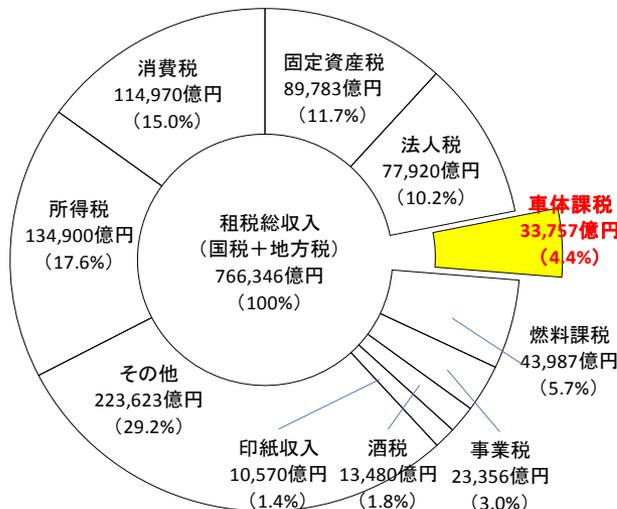
平成22年 暫定税率を廃止し、当分の間、税率水準を維持

平成22、23年度 税制改正大綱において、当分の間の税率も含めた車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減の検討を明記

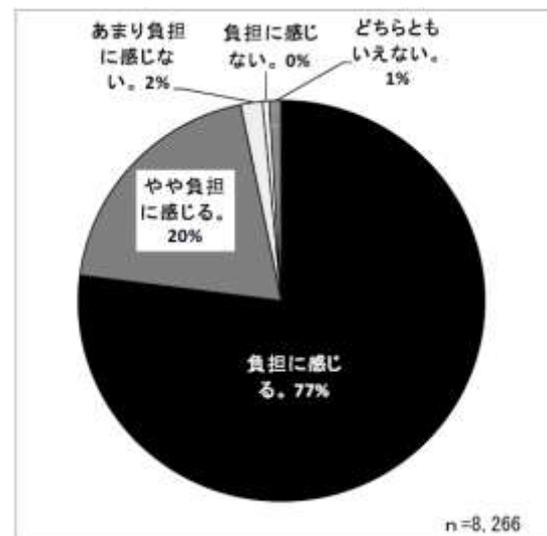
車体課税だけで3兆円。税込全体の4%超を占めている。

道路特定財源でなくなった以上、自動車ユーザーが財政負担する合理的理由はない。

平成23年度 租税収入の内訳



自動車ユーザーの97%が、自動車関係諸税を負担に感じている。



- ・調査対象: 全国の18歳以上の自動車保有者
- ・調査方法: インターネット調査(JAFホームページ)
- ・調査期間: 平成23年7月21日(木)~8月31日(水)
- ・有効回答者数: 8,266人

JAF、自動車税制改革フォーラム、自動車総連が行った車体課税廃止に関する署名活動には、2ヶ月間で**436万4,799名**の署名が集まった。
(2011年11月7日要請文より)

(参考) 民主党マニフェストにおける記載

<民主党マニフェスト(平成21年衆院選)(抜粋)>

4. 地域を再生させる政策

- ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率を廃止し、2.5兆円の減税を実施します。

29. 目的を失った自動車関連諸税の暫定税率は廃止する

(政策目的)

○課税の根拠を失った暫定税率を廃止して、税制に対する国民の信頼を回復する。

○2.5兆円の減税を実施し、国民生活を守る。特に、移動を車に依存することの多い地方の国民負担を軽減する。

(具体策)

○ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率は廃止し、2.5兆円の減税を実施する。

○将来的には、ガソリン税、軽油引取税は「地球温暖化対策税(仮称)」として一本化、自動車重量税は自動車税と一本化、自動車取得税は消費税の二重課税回避の観点から廃止する。

(所要額)

2.5兆円程度

<民主党マニフェスト(平成22年参院選)(抜粋)>

1/ムダづかい行政刷新 → 強い財政

(今すぐやること)

- 早期に結論を得ることをめざして、消費税を含む税制の抜本改革に関する協議を超党派で開始します。

10/交通政策・公共事業

- 自動車重量税・自動車取得税は簡素化とグリーン化の観点から、全体として負担を軽減します。

②-1 産業構造が変化の中で、自動車産業を国内に留める必要があるのか

- 自動車メーカーはこれまで部品も含め国内でものづくりを行い、雇用規模を維持してきた。また、稼いだ利益を多額の国内投資に費やし、外貨を稼ぐ主力産業の座を維持してきた。
- しかし、経営環境が急激に悪化。国内完成車市場の明るい見通しが立たなければ、「日本市場向けの投資」を行うだけの余力がなくなり、研究開発拠点も含め、海外に拠点を移してしまうおそれ。

- 雇用(特に製造業雇用)が縮小傾向にある中、自動車産業は雇用規模を維持している。

就業者数の変化(2001年~2009年) 単位:万人

	全就業者数	製造業	自動車関連	うち 製造・資材 部門	(参考) 電気機械器 具製造業
2001年	6,412	1,284	513	116	216
2009年	6,282	1,073	532	102	167
01→09	▲130	▲211	+19	▲14	▲49

出典:総務省「労働力調査」

- 最大の貿易黒字(13兆円、純黒字業種全体の約4割)を稼ぎ、経常収支に大きく貢献。
- これは、2位の一般機械(9兆円)、3位の電気機械(4兆円)を足した規模。

- 稼いだ利益を国内に投資してきた。
 - ・製造業の研究開発の19%(約2兆円)
 - ・製造業の設備投資の16%(約5000億円)

研究開発	自動車	情報通信	機械	その他
	19.0	17.0	16.0	48.0
設備投資	鉄鋼	自動車	化学	その他
	18.8	15.6	15.1	50.5

出典:経済産業省「平成22年企業金融調査」、総務省「平成22年科学技術研究調査」

しかし...

- 急激な円高による為替差損(1円円高で損失800億円)
- 国内市場低迷による販売不振(500万台割れが続く)

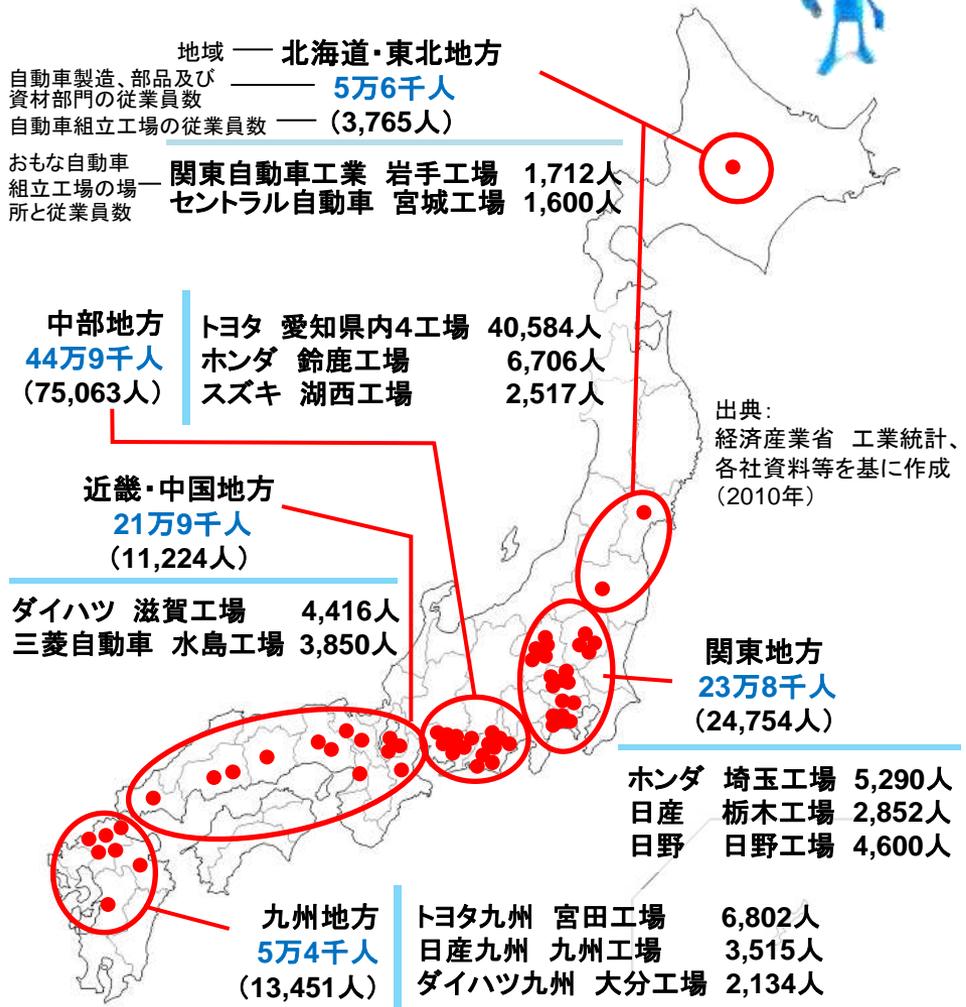
- 国内事業は大きく赤字に転落
 - ・乗用車メーカー上位5社の**営業赤字は合計5000億円**に(2010年度国内単独決算)

現下の経営環境の激変に、企業努力だけで対応するのは不可能。待ったなしの対応が必要。

②-2 産業構造が変化の中で、自動車産業を国内に留める必要があるのか

- 自動車産業が空洞化すれば、全国の工場で支えられてる雇用が失われることになる。
- また、多くのものづくり中小企業は、自動車産業に鍛えられてものづくり技術の維持・向上に努めており、自動車産業が空洞化すれば、こうした技術の蓄積が失われることになる。

日本国内の自動車工場



高い技術を有する広い裾野産業

自動車の裾野産業は極めて広く、全国の事業所[※]が約1万5千カ所、雇用者が約102万人に及ぶ。

※工場、製作所等

出典：経済産業省 工業統計(2010年)

タマチ工業(東京都品川区)



自動車で鍛えられた精密加工技術



狭心症手術等で用いられる「ステント」の生産に挑戦

丸エム製作所(大阪府東野市)



自動車産業からの関心の高い高強度・耐熱マグネシウム合金ねじの開発・実用化



大きな振動、高温にさらされ、高い信頼性が求められる高速車両の足回り、ロボットのボディ等への展開を狙う

③ 車体課税廃止による経済効果の試算の妥当性如何

- 自販連では、ディーラー経営者への調査等から、エコカー減税及びエコカー補助金の施策により、1年半で約150万台の販売台数の押し上げ効果があったものと推計。
- 過去の実績同様、減税により価格が下がれば、その分台数の押し上げ効果が期待される。

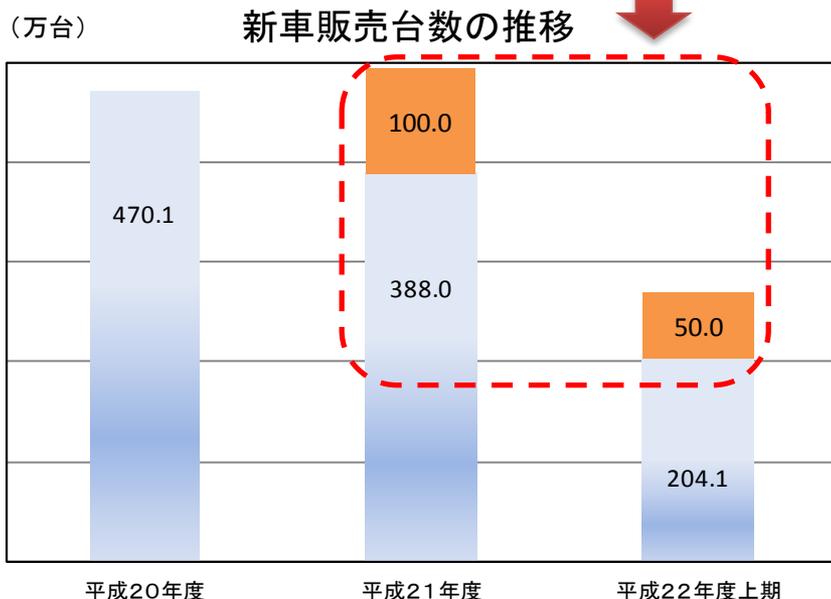
■エコカー補助金

- 措置期間:平成21年4月～平成22年9月
- 予算額:6,272億円

■エコカー減税(自動車取得税、自動車重量税の減免措置)

- 措置期間:平成21年4月～平成24年3月
※自動車取得税:平成24年3月末まで 自動車重量税:平成24年4月末まで
- 減収額(1年半):約3,150億円
(総務省及び財務省の試算を基に経済産業省作成)

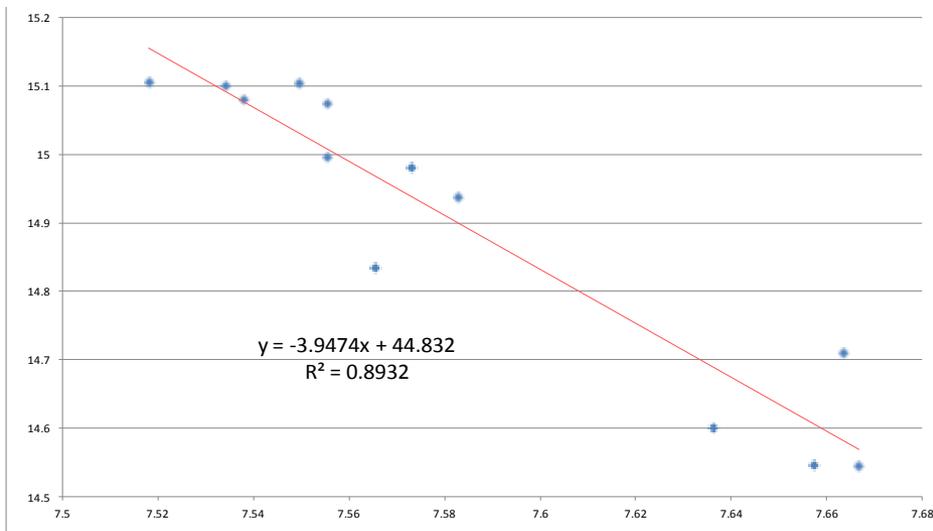
1年半の期間合計で約9400億円の財政支出を行い、約150万台の販売台数増加



出典:日本自動車販売協会連合会「自動車ディーラービジョン(平成23年版)」

(参考)価格と台数の相関について

- 過去の自動車販売台数及び価格の相関を見ると、価格弾性値が3.9(価格が1%下がると販売台数が3.9%増加する関係)であることが分かる。
- 今回の試算では、保守的に見て価格弾性値を3と仮定。



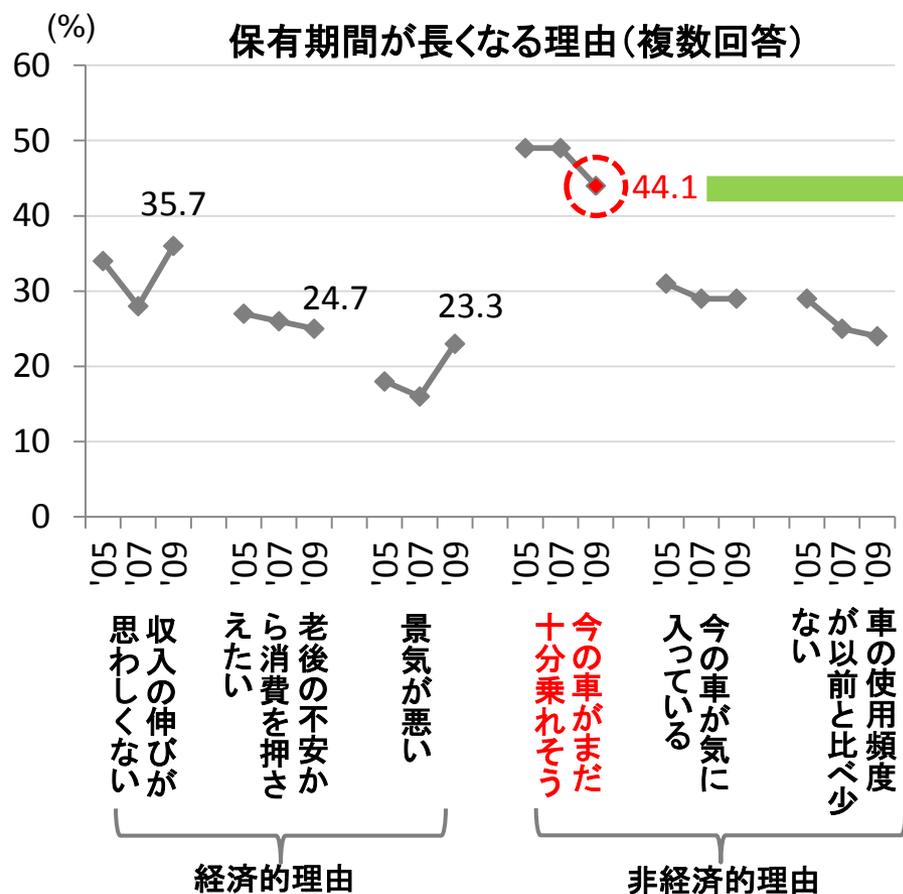
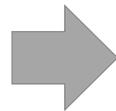
社団法人 日本自動車販売協会連合会の統計等に基づき作成 6

④ 買い替えが進まない原因は、本当に経済的なものか

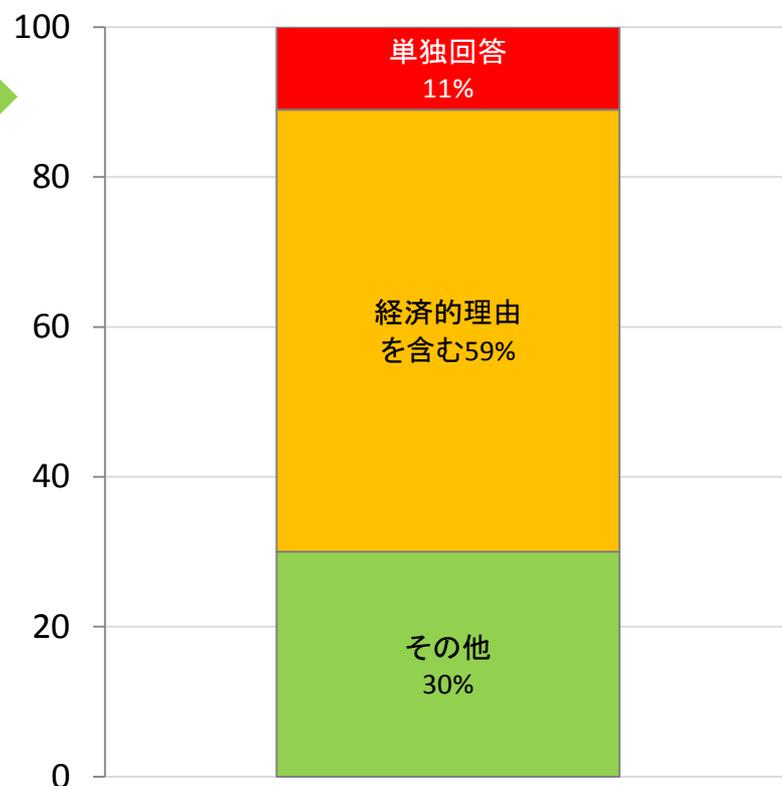
- 「今の車がまだ十分乗れそう」とだけ回答した層は、回答者の1割のみ。
- これらの者の過半数は、老後不安や景気悪化なども保有長期化の理由として挙げており、非経済的要因だけを理由に長期化している訳ではない。

保有期間が長くなる理由のうち、「今の車がまだ十分乗れそう」と回答したユーザーについて分析

過半数は老後不安や景気悪化等も感じている。単独回答は1割のみ。



(%) 「今の車がまだ十分乗れそう」と回答した者が選んだ選択肢



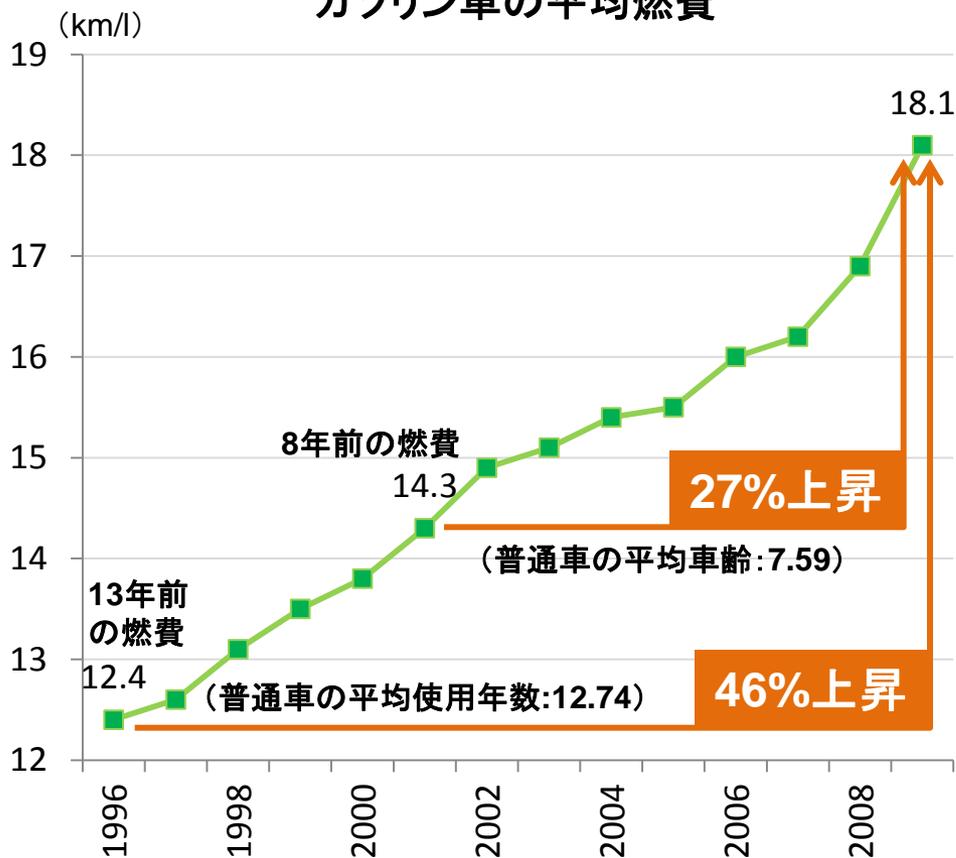
⑤ 買い換え促進は地球温暖化対策に反するのではないか

- 新車の平均燃費は年々改善してきていることから、買い換え促進は保有車両全体の平均燃費の改善されることになり、走行時のCO2排出削減に寄与する。

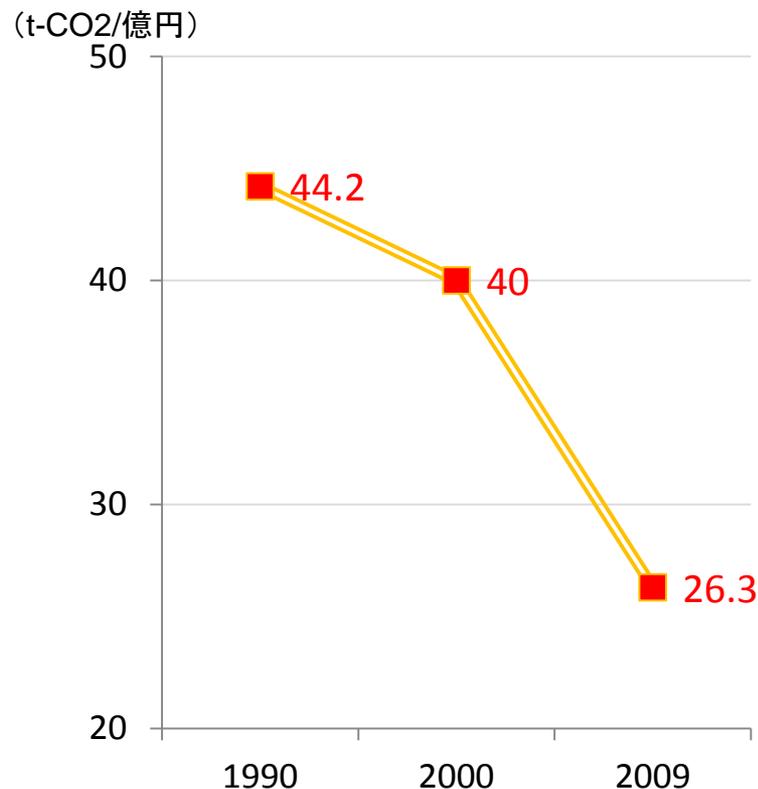
平均燃費は大きく改善してきている

(参考) 製造時の環境負荷も大きく減っている

ガソリン車の平均燃費



生産金額あたりCO2排出量



平均車齢 : 新規登録からの経過年数
平均使用年数 : 抹消登録されるまでの平均年数

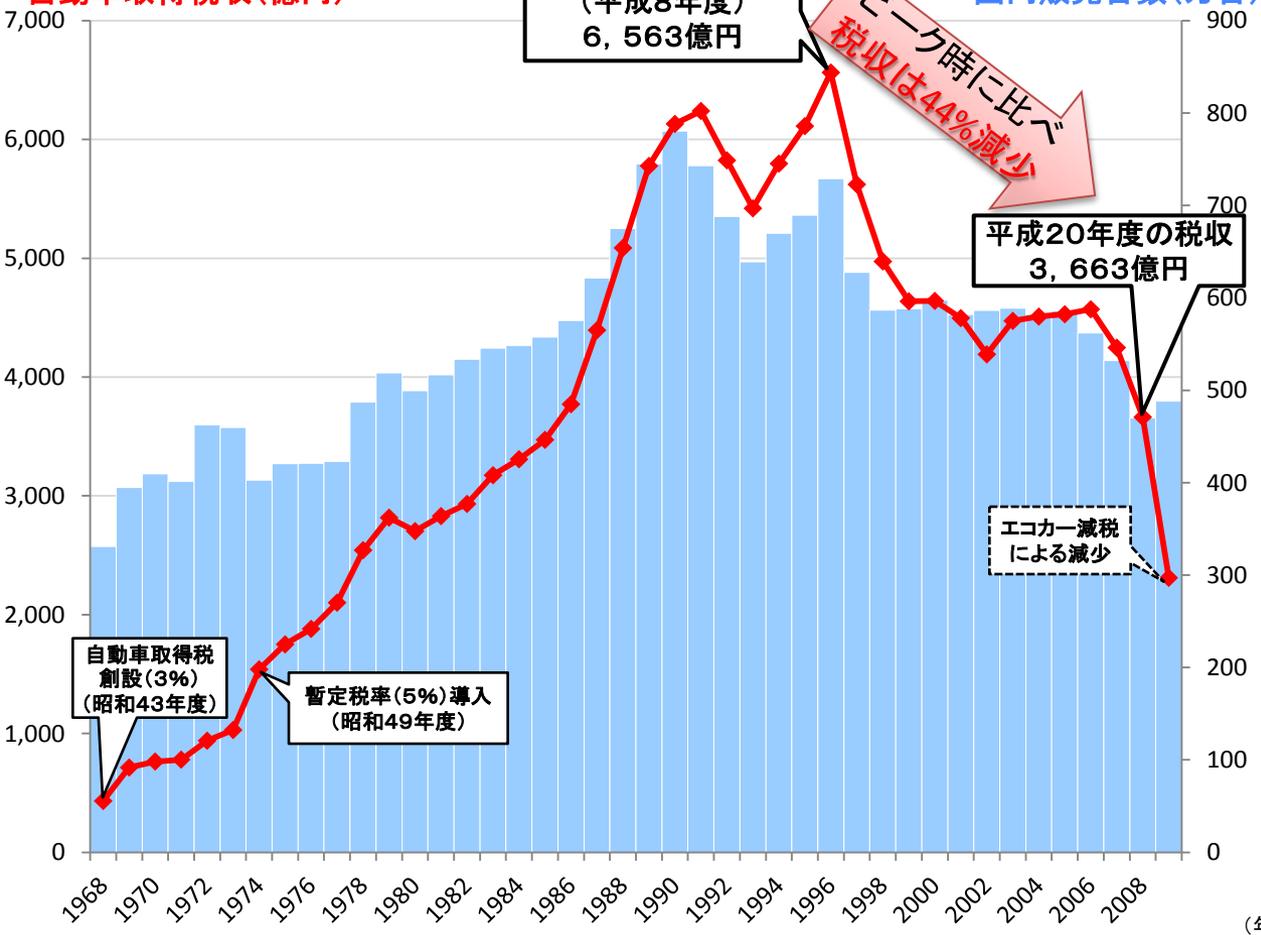
日本自動車工業会調査等に基づき作成

⑥ 自動車取得税が偏在性の少ない地方の安定財源であることをどう考えるのか

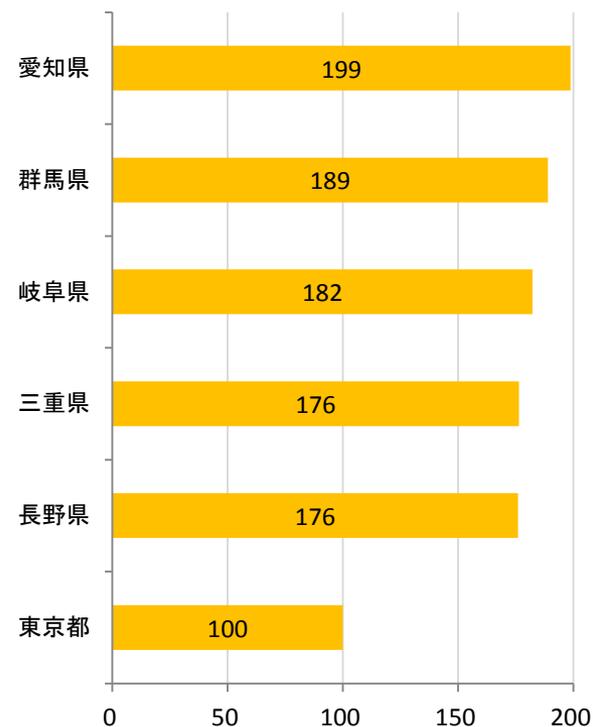
- 自動車取得税収は、国内販売台数の増加とともに90年代半ばまで伸びてきたが、近年は販売台数の低迷に伴って減少傾向。
- 今後、国内販売台数が増加しなければ、税収の減少傾向が続くことは必至であり、安定財源とは言えない。

- 1世帯当たり収入に占める取得税の割合は地方ほど高い。
- 偏在性は徴税側の論理。所得の少ない地方生活者に重い負担を強いるのと同義。

【左軸:折れ線グラフ】
自動車取得税収(億円)



1世帯あたり収入に占める取得税の割合
(東京都を100とした場合)



※ 都道府県ごとの平成21年度の取得税収、世帯数、1世帯あたり収入額から計算。
 ※ 最も比率の小さい東京都を100とし、比率の高い上位5県を記載。