

新たな社会像を見据えた 税のあり方に関する考え方

2020年7月16日 自動車総連

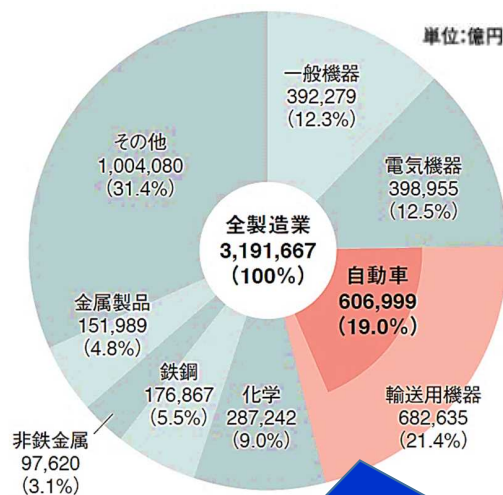
1. 自動車産業の位置付け

自動車関連就業人口
564万人 (8.2%)

**2019年平均
全就業人口**
6,664万人

自動車関連輸出総額
166,972億円
(20.5%)

**2018年
輸出総額 (F.O.B.価格)**
814,788億円



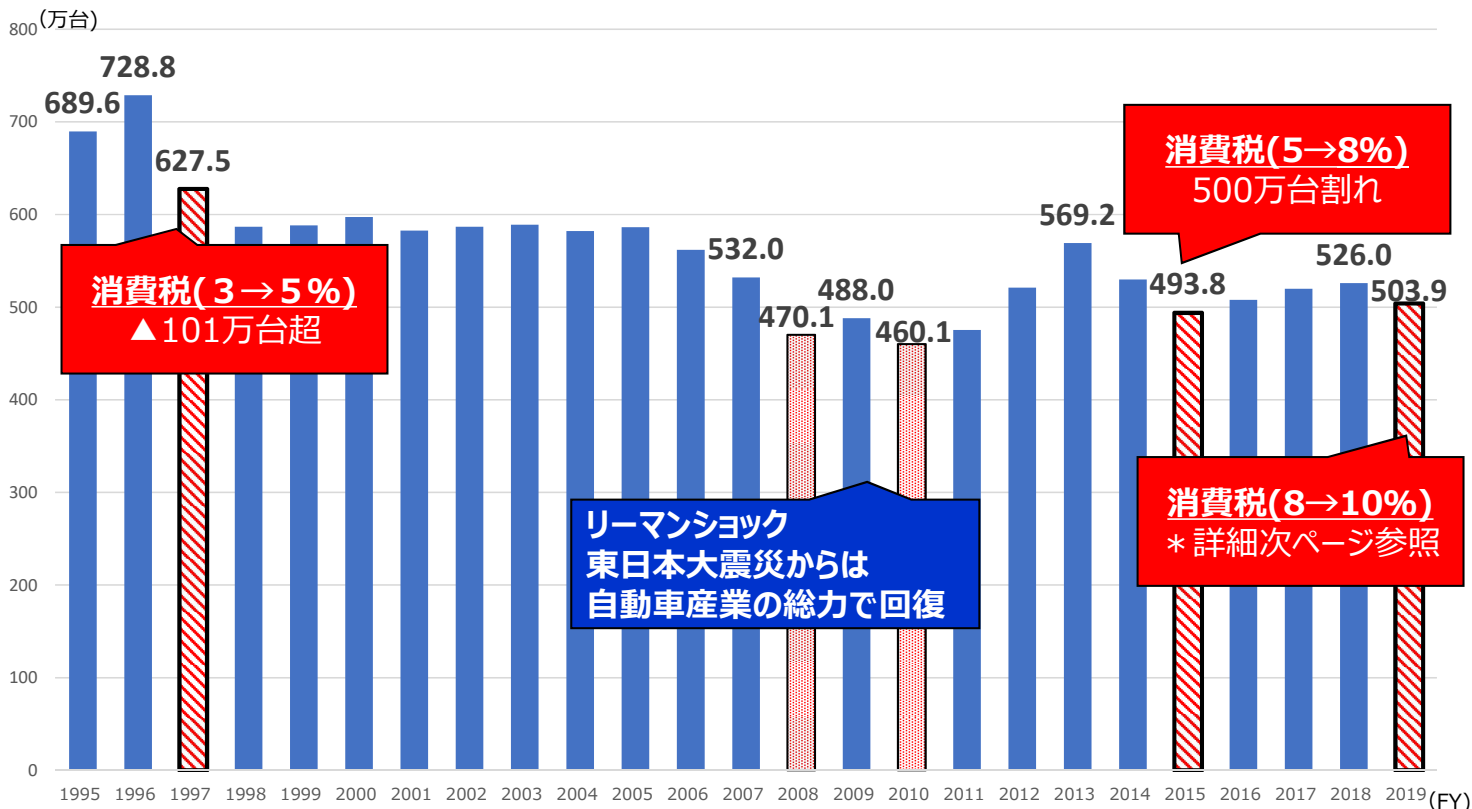
**日本の主要製造業の
製造品出荷額**
輸送用機器：21.4%

出典：日本の自動車工業2019

自動車産業は、様々な関連業種により構成される裾野の広い産業であり、
生産波及効果2.5倍を誇る日本を牽引する基幹産業

2. 情勢認識

《国内四輪車販売台数 1995~2019年》

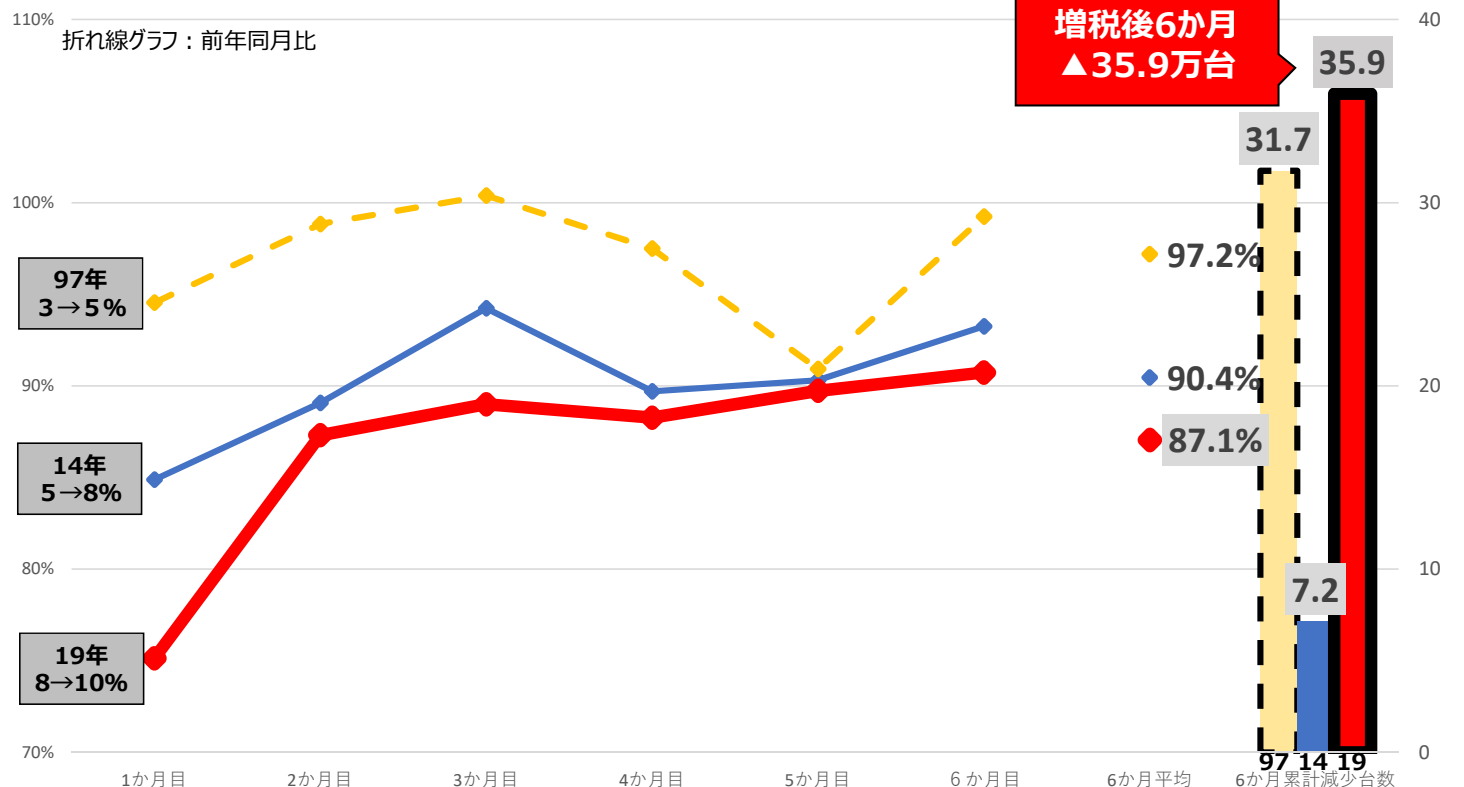


消費税引き上げの影響が顕著

2

2. 情勢認識

《2019年10月消費税引き上げ以降の国内四輪車販売台数と過去比較》

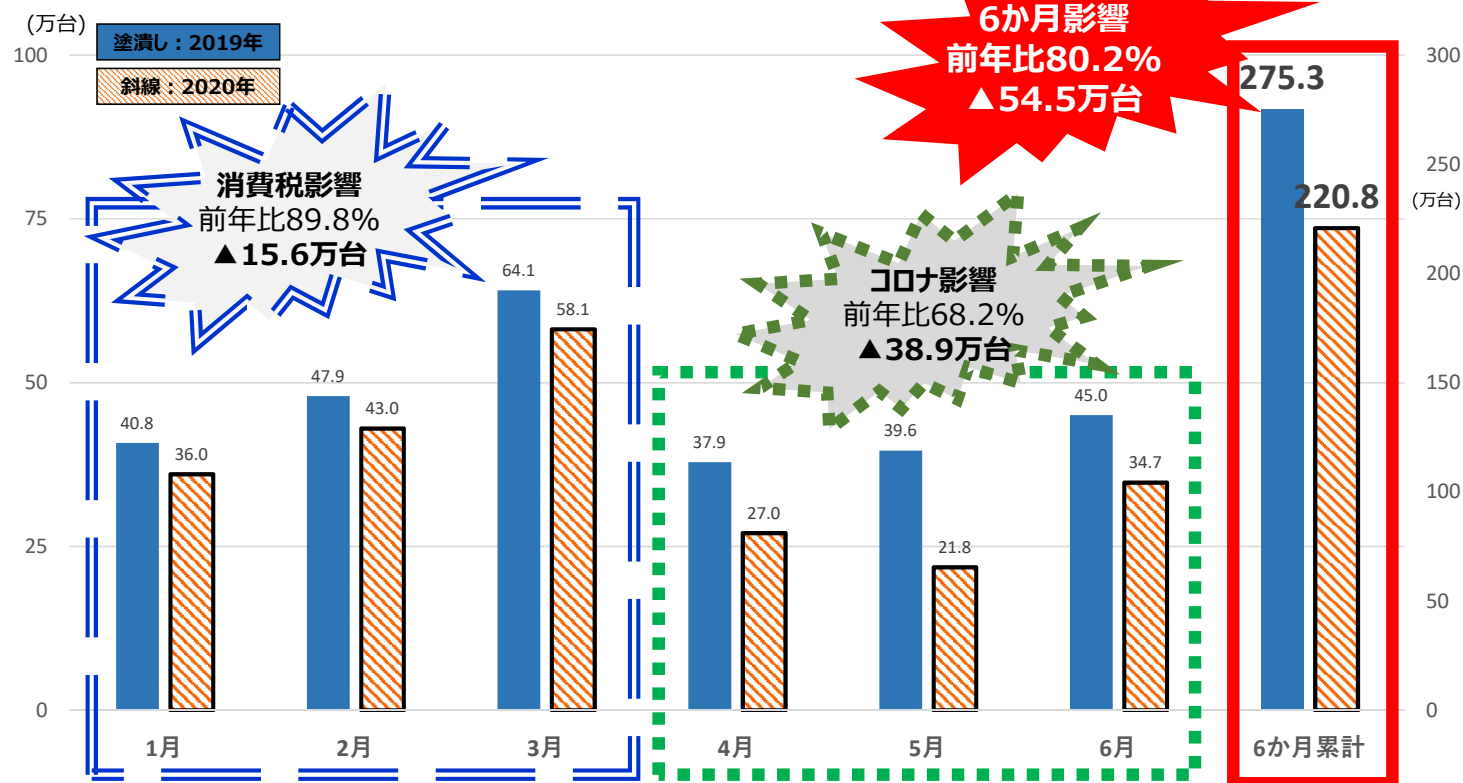


過去2度の消費税引き上げ時と比較しても反動減が大きい

3

2. 情勢認識

《2020年1月～6月 国内販売台数（前年比）》

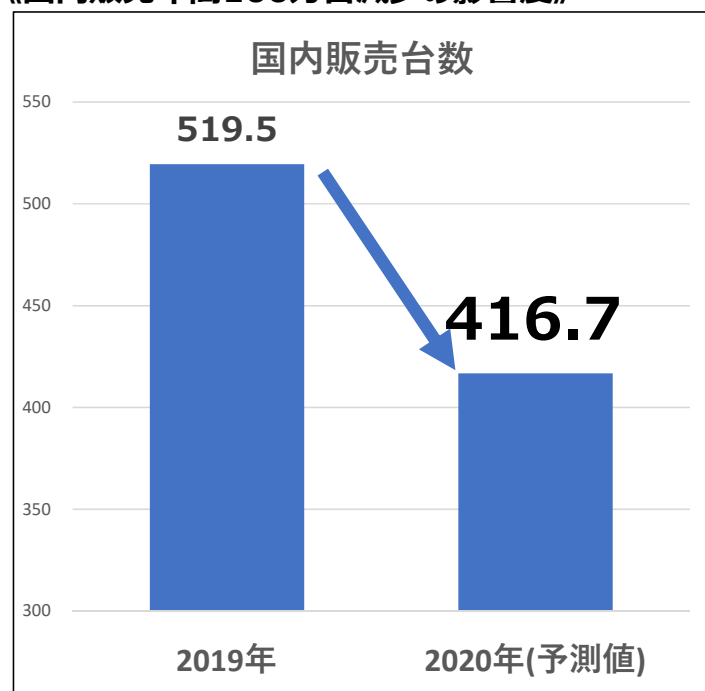


現状で推移した場合、
国内販売下振れにより年間100万台以上の減少が見込まれる

4

2. 情勢認識

《国内販売年間100万台減少の影響度》



消費税増税および新型コロナ影響

※1月～6月の販売実績前年比80.2%で推移した際の国内販売予測

国内販売台数▲102.9万台

※国内販売のみ海外向け生産数含まず

予測値

経済損失 6.9兆円

雇用喪失 30.9万人

国内販売台数▲30万台 ➡▲2兆円の経済損失、約9万人の雇用喪失

*引用元：2018.9.20自工会会見

国内販売減少に加え、海外向け減少影響も図り知れず、
大きな経済損失と雇用喪失が起こる可能性が高い

5

3. 現下の日本経済に対する課題認識（まとめ）

- ◆ 2019年10月の消費税率引き上げは、過去2度より顕著な減少影響を及ぼしている
- ◆ 新型コロナウイルス影響の、国内販売台数への影響も甚大である
- ◆ 海外向け生産も、回復が見込まれておらず、影響度合いは未知数である
- ◆ 経済対策を打たなければ、雇用・日本経済に与える影響は計り知れない

日本経済が大打撃を受ける前に、足元を支える経済対策が必要

自動車産業が安定的に事業運営を行うことで、
雇用を維持し、経済回復の一翼を担い、
日本経済の回復につなげる

6

4. 新たな社会像を考えるにあたって

新型コロナウイルスによる東京一極集中の脆弱さの露呈

地方分散推進の好機

地方都市圏で生活する上での
公正・公平な税制と社会インフラ整備が求められている

現行税制では、移住者個人負担を強いることとなる

地方生活に不条理な税制の解消が必要

「新しい生活様式」を踏まえた社会像を実現するためには、
思い切った社会構造の変革が必要

7

5.コロナ禍で顕在化した変化点と懸念点

《顕在化している変化点》

- ✓ **東京一極集中からの転換による地方分散の加速**
- ✓ 感染リスク回避と**働き方の変化（テレワークの加速）**による都市部から地方への移住に対するニーズの高まり
- ✓ 日常生活での間接的な感染リスク（接触感染）回避による“モノや空間”のシェアリングに対する抵抗感の増長、**より接触回数の少ない生活への需要の高まり**
- ✓ 車内をワーキングスペースや商談ブースとしての利活用や、三密（密集・密接・密閉）回避を目的とした自動車通勤の増加

《今後見込まれる変化点》

- シェアリングサービスに対する意識の変化や、プライベート空間を容易に保持できる軽自動車や二輪車等のコンパクトな車両や超小型モビリティへのニーズの増加など、**需要構造に大きな変化**が生じる可能性が出てきた
- 公共交通機関の利用をベースとした都市圏とは異なる地方都市圏への移住による生活の足としての自動車の利用増加など、**自動車（四輪車・二輪車）の利用形態、及び自動車に対するニーズの多様化**が想定される

8

5.コロナ禍で顕在化した変化点と懸念点

《顕在化している懸念点》

- ✓ 減収等により家計がひっ迫する中、平時と同様に自動車税の納付書が届いたことで、自動車ユーザーには、**従来以上に強い痛税感**
- ✓ 地方では、家族人数分の車を保有することは珍しくない。緊急経済対策により、国民生活を守るために1人10万円の給付金が決定されたが、生活必需品として複数台保有せざるを得ない自動車ユーザーほど過重、かつ**担税力に見合わない不条理な税制**（自動車税）である

《今後見込まれる懸念点》

- 公共交通機関が不十分である地方で生活の足となる**自動車への過重な税負担が、地方へ移住する個人の負担増**となりかねない。
- 自動車（四輪車・二輪車）の利活用の変化により、自動車保有数が増加するにあたっては、環境負荷を考慮した取り組みを推進する責任がある

9

6.新しい社会像に向けての課題認識（まとめ）

- ◆ 自動車ユーザーは、自動車に係る税に関して従来以上に強い痛税感を感じている
- ◆ 現行税制において、自動車税は担税力に見合わない不条理な税制である
- ◆ 自動車への過重な税負担が、地方へ移住する個人の負担増とならぬよう、税制の見直しが必要である
- ◆ 自動車（四輪車・二輪車）の利用形態、需要構造が変化することが想定される

地方分散の推進は、地方税収の改善、地方経済の活性化や、富の偏在是正に向けた中間層復活のための税制につながる好機

**東京一極集中からの脱却のためには、
個々人の負担を低減し、地方に移住しやすい税制支援が必要**

複雑かつ過重で不条理な**自動車税制の見直し**により、**新たな社会像への転換**が円滑に進むよう検討を求める

10

7.自動車総連が求める要請事項

日本経済の回復に向けた緊急経済対策要請事項

- 1) 自動車重量税「当分の間税率」の廃止
- 2) 自動車税・軽自動車税（環境性能割）の廃止
- 3) サポカー補助金の年齢制限の拡充（全年齢）
- 4) サプライチェーンの国内回帰に向けた政策
 - 設備投資費への助成の拡充
 - 固定資産税等の減免税の拡充
 - 研究開発費への助成の導入
 - 法人税の減免税の新設
- 5) 燃料課税「当分の間税率」の廃止
- 6) 高速道路料金の引き下げ

新たな社会構造への転換に向けた要請事項

- 7) 自動車税・軽自動車税（種別割）の引き下げ
- 8) 自動車に係る経費の所得税控除の対象化
- 9) 地方独自の減税措置が施された際の国税からの譲与等

11