

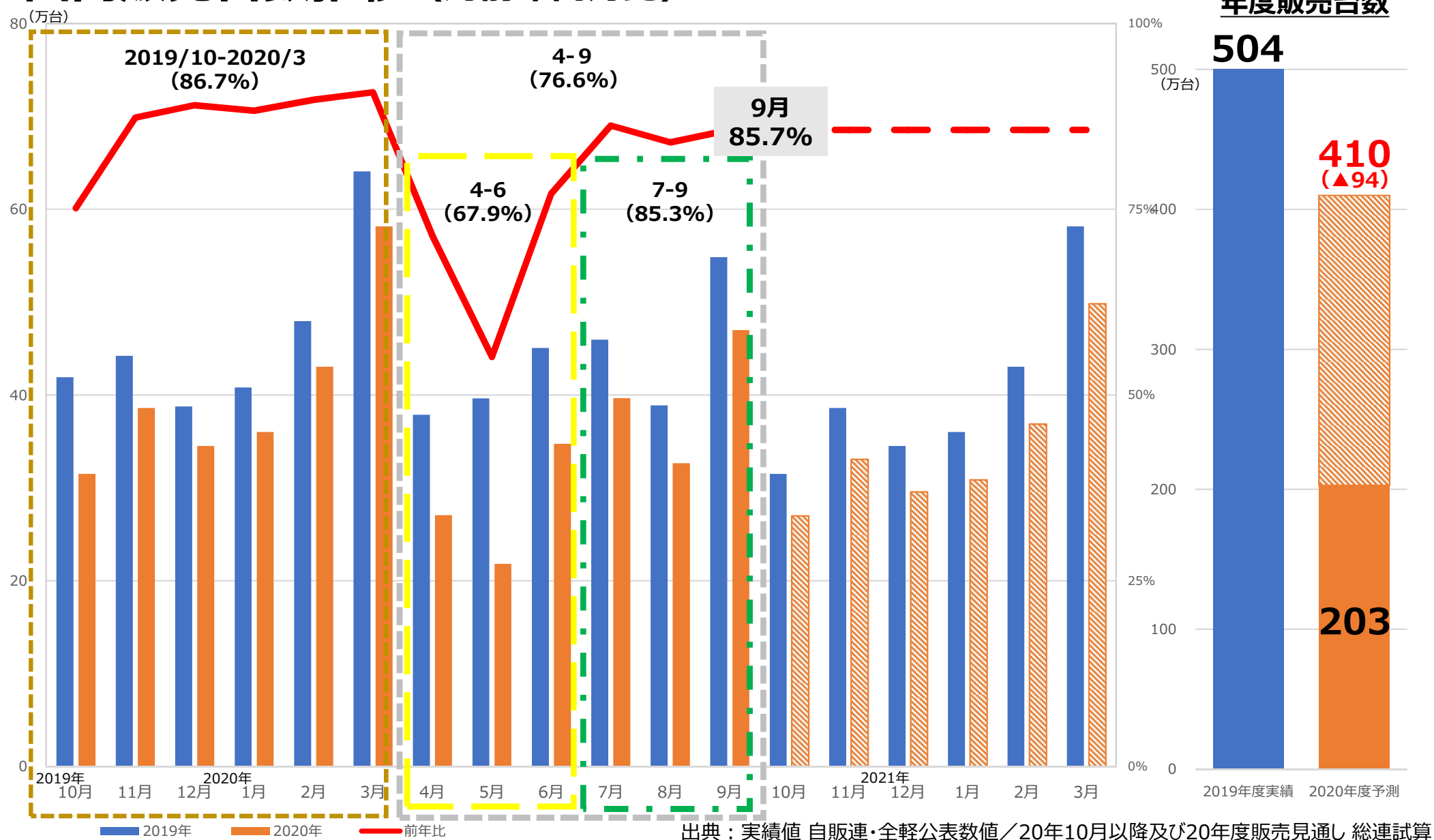


令和3年度税制改正要望

2020年10月14日 自動車総連

■ 自動車産業が直面している課題

国内販売台数推移（対前年同月比）



下期を9月実績(85.7%)推移の場合、20年度見通し▲94万台（81.4%）

■ 自動車産業が直面している課題

メーカー別 国内生産台数

	台数（万台）					前年同月比（％）				
	4月	5月	6月	7月	8月	4月	5月	6月	7月	8月
トヨタ	21.8	12.3	16.0	25.4	20.3	74.1	43.0	55.2	78.0	88.5
日産	2.2	1.3	2.5	3.1	3.2	38.2	21.3	39.2	41.1	52.9
ホンダ	5.3	4.7	6.5	5.8	4.3	67.9	38.7	82.5	73.0	64.8
三菱	1.5	0.8	2.5	1.8	1.9	32.4	18.3	45.4	30.9	48.4
マツダ	1.2	1.4	3.4	6.9	6.1	13.5	16.4	40.6	77.7	80.7
スズキ	2.8	3.5	8.3	9.7	7.1	35.1	47.7	115.3	125.5	108.5
スバル	1.5	1.1	3.0	6.1	4.2	27.5	22.2	53.7	98.4	94.5
ダイハツ	4.9	3.6	6.9	8.6	6.6	65.3	30.2	94.5	99.9	98.5

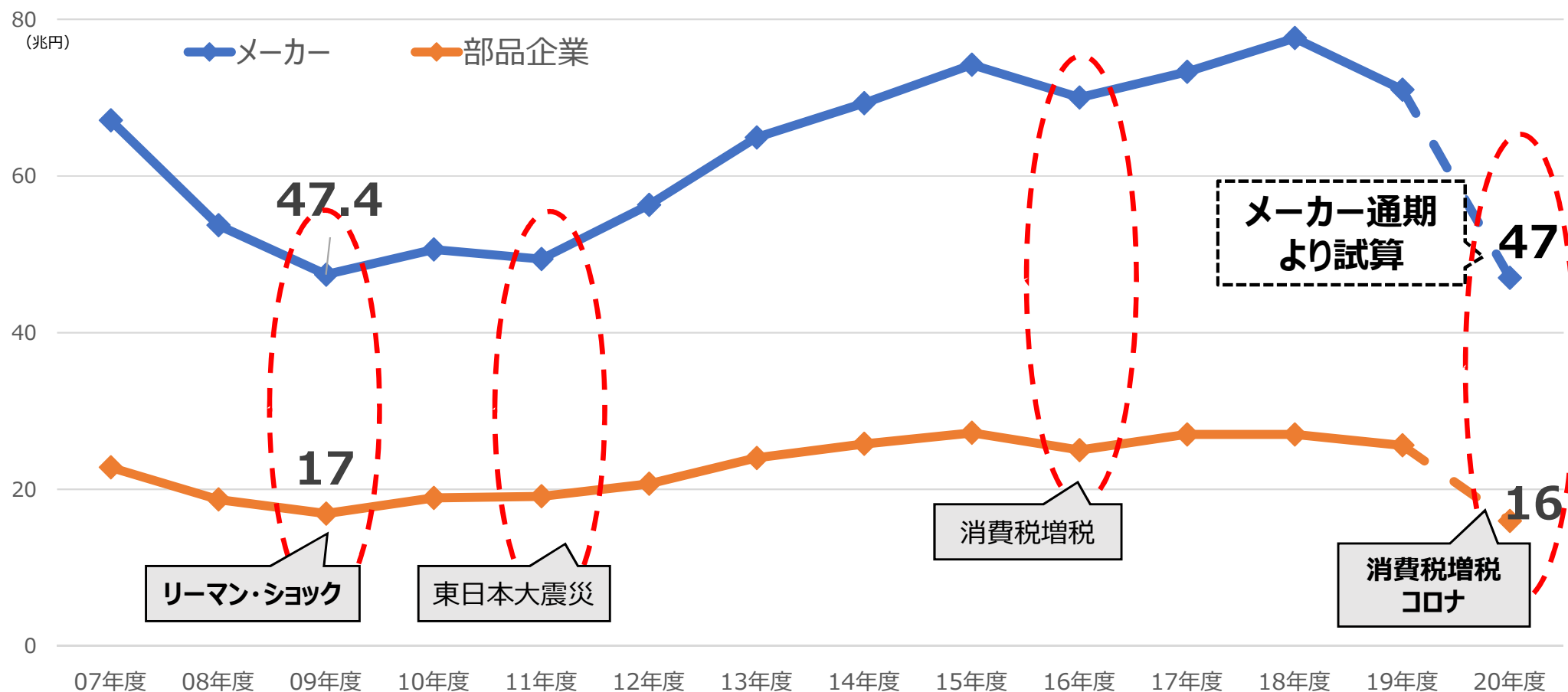
■ : 前年比 101%以上 ■ : 前年比 81 ~ 100% ■ : 前年比 51 ~ 80% ■ : 前年比 50%以下

出典：各社HP

生産減少のピークは過ぎたものの、8月時点で前年レベルへ回復しきれず₃

■ 自動車産業が直面している課題

メーカー・部品企業の売上推移



	07年度	08年度	09年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
メーカー数	11	11	11	11	11	11	11	11	11	10	10	9	9	8
部品企業数※	86	82	83	83	82	82	82	82	81	79	75	74	74	-

※ 上場企業で売上高比率50%以上の自動車部品企業 出典：各メーカー決算資料、自動車部品工業会経営動向調査、部品企業20年度売上はメーカー売上比より総連試算

**部品企業の売上（生産）落込みは、リーマン超え予想であり、
年度末に向け、更なる雇用問題の発生が懸念される**

■ 自動車産業が直面している課題

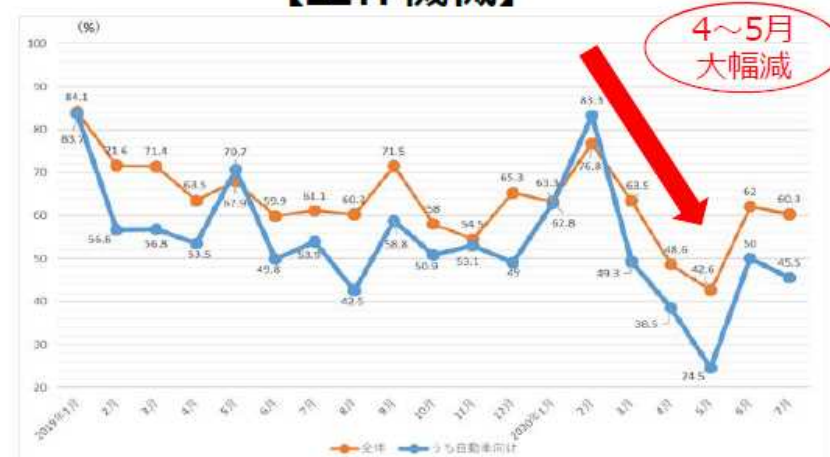
自動車の国内需要減少による他産業への波及

【鉄鋼】



【出所】(一社)日本鉄鋼連盟統計より。普通鋼及び特殊鋼の受注のうち、全体(内需計)と自動車向けを前年同月比で比較。

【工作機械】



【出所】(一社)日本工作機械工業会統計より。受注のうち、全体(内需計)と自動車向けを前年同月比で比較。

【軸受 (ベアリング)】



【出所】(一社)日本ベアリング工業会統計より。受注のうち、全体(製造業向け)と自動車向けを前年同月比で比較。

【ガラス】



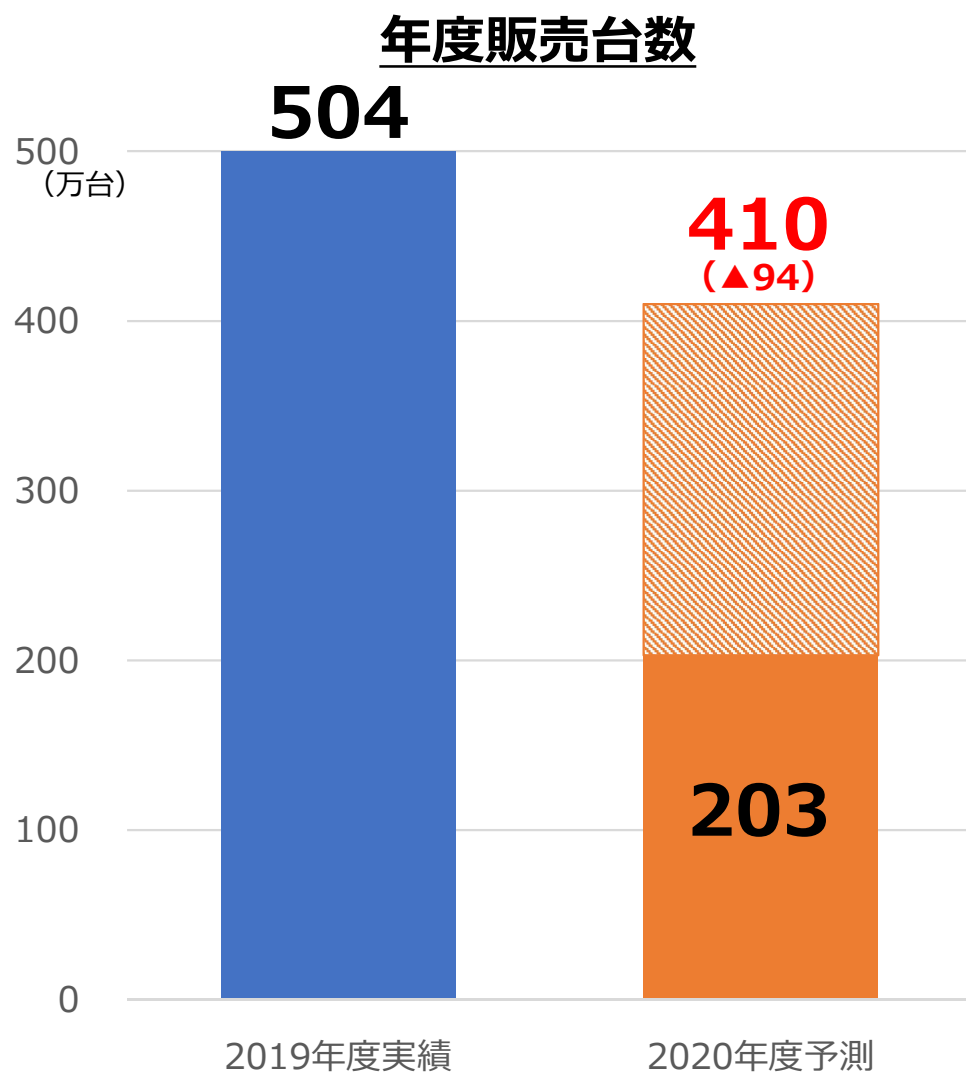
【出所】板硝子協会統計より。生産数量のうち、全体と自動車向け(安全ガラス)を前年同月比で比較。

出典：令和3年度税制改正に関する経産省要望

自動車産業の他産業への波及効果は、全産業を通じて最大であり、
鋳工業界のみならず、輸送業界にも大きな影響を与えている

■ 自動車産業が直面している課題

国内四輪新車販売減少の影響度



2019年度販売実績に対し、
前年比81.4%で推移した際の国内販売予測

国内販売台数▲94万台

予測値

経済損失 6.3兆円

雇用喪失 28.2万人

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

大きな経済損失と雇用喪失が起こる可能性が高い

■ コロナによる新たな働き方への変容

職場の実態と課題

事務・技術・サービス・営業職
(オフィス・販売店等、事業所勤務者)

技能職・現場現業職
(製造・メンテナンス等工場系勤務者)

職場の変化

- **テレワーク制度**の制度活用加速
- 在宅勤務手当等の**新たな手当導入**
- 働く場所の多様化による**自宅や車の利活用増加**
- 感染リスク回避を目的とした車の利用増加

コロナ起因の課題

- **在宅勤務手当が課税対象**であること
- 感染リスクに不安を抱えながらも**出勤せざるを得ない従業員**

コロナ禍により露呈した潜在課題

- テレワーク制度等を利活用できない**従業員の不公平感**
- **業務や通勤に使用する自家用車が自己負担**であること

■ 日本経済の方向性

新型コロナウイルス感染拡大により、
東京一極集中の脆弱さ・世界経済の不透明さが露呈

地方分散の加速・強い内需による日本経済の早期回復

- ①地方税収の改善、②地方経済の活性化、
③富の偏在是正に向けた中間層復活のための税制、につなげる

地方分散の推進に向け、

個人負担を低減し、地方に移住しやすい税制とインフラ整備

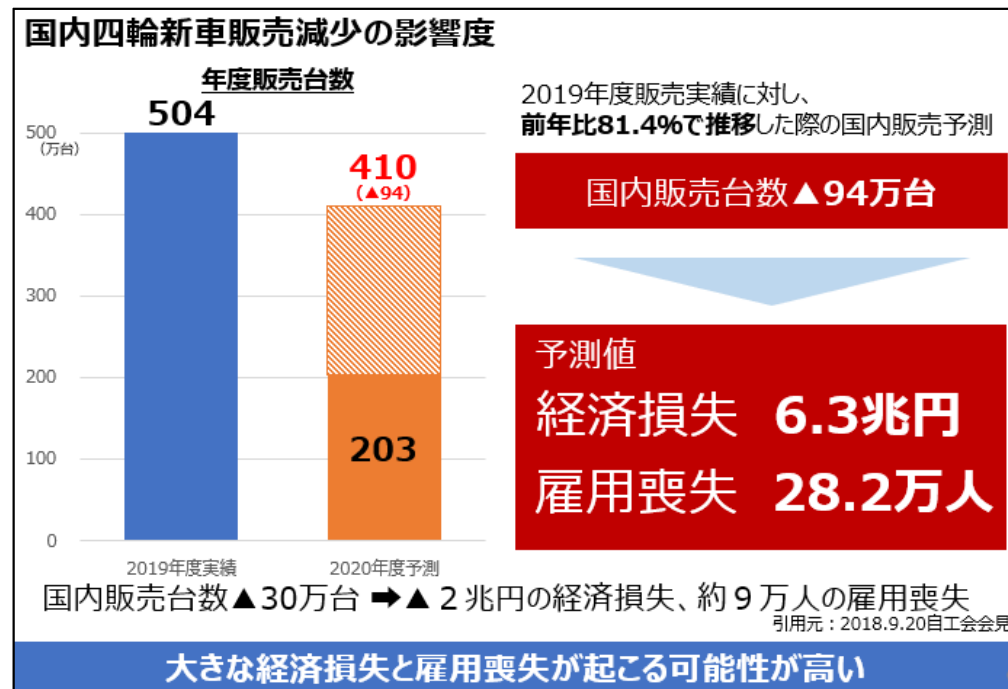
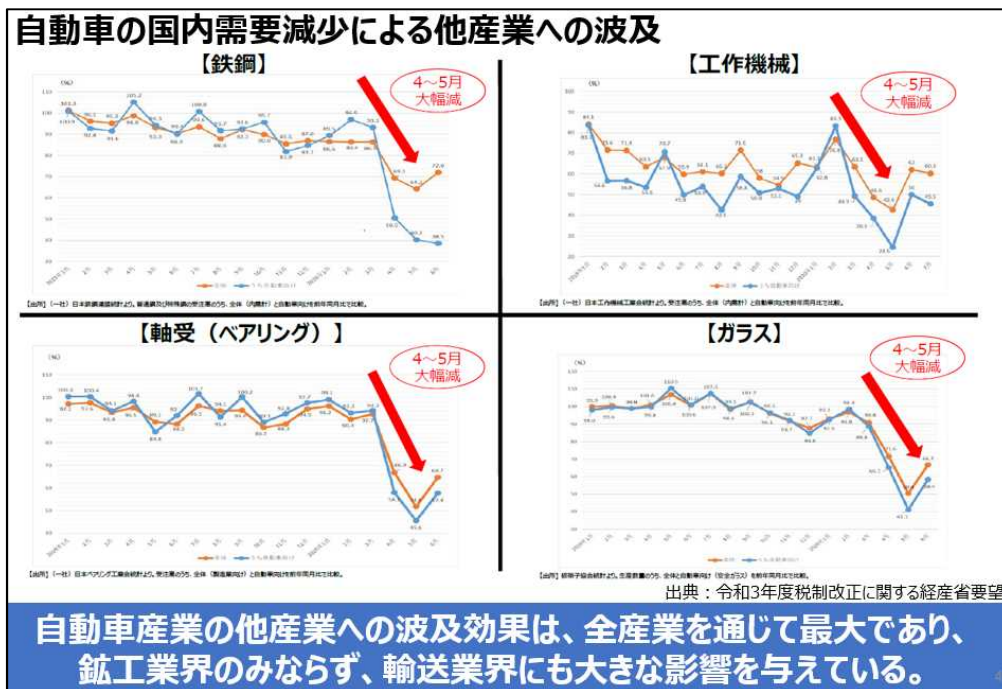
強い内需型経済に向け、

生産波及効果の高い産業（住宅や自動車）による強力なけん引

**自動車税制の見直しを起爆剤に、
地方分散・内需型の強い日本経済への転換を推進する好機**

■ 自動車産業の位置付け

新型コロナウイルス感染拡大による影響



自動車産業は、経済波及効果（2.5倍）の極めて高い産業

自動車産業が持つ生産能力をフル稼働することで、
雇用の維持・確保、消費の活性化、幅広い産業への影響など、
迅速に内需型経済へ移行させることで、強い日本経済につながる

■ 要請事項（働き方・地方分散/内需型経済支援）

新たな働き方における公平・公正な税制支援

- ✓ 在宅勤務手当の非課税化
- ✓ 勤務に係る経費の所得控除対象化
 - テレワークに係る設備費、公共料金
 - 自動車に係る任意保険、燃料費、車両購入費

地方分散・内需型経済への転換に向けた経済支援

- ✓ 地方分散加速に向けた自動車に係る税負担軽減
 - 自動車税・軽自動車税（種別割）の引き下げ
 - 地方独自の減税措置が施された際の国税からの譲与等
- ✓ 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
- ✓ 雇用調整助成金の延長（2021年1月以降）

■ 要請事項（自動車関係諸税の負担軽減・簡素化）

車体課税に対する要望項目

- ✓ 自動車重量税は廃止を前提に、まずは「当分の間税率」を廃止する
- ✓ 自動車税・軽自動車税（四輪車等・二輪車）の環境性能割も含めた税額引き下げによる負担軽減処置を講ずる

燃料課税に対する要望項目

- ✓ 「当分の間税率」を廃止する
- ✓ 複雑な燃料課税を簡素化する
- ✓ タックス・オン・タックスを解消する

地方税収に影響を与えないユーザー負担軽減策

- ✓ 国税から地方への譲与を伴う等、負担軽減策を前提とする

自動車の使用に係るユーザー負担の軽減を図る

- ✓ 自動車保険（任意保険）の所得控除対象化
- ✓ 高速道路料金の引き下げ
- ✓ サポカー補助金の年齢制限の拡充（全年齢）