

税制・通商への対応について

平成30年9月
一般社団法人 日本自動車工業会
常任委員長 石井 直生

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

▽自動車関連就業人口: **539万人 (8.3%)** <2017年>

うち製造部門 86万2000人 *部品、車体部門を含む

出典: 総務省「労働力調査」/ 経産省「経済センサス活動調査」「簡易延長産業連関表」

▽製造品出荷額: **57兆524億円 (18.2%)** <2015年> *全製造業中の割合

出典: 経産省「経済センサス活動調査」

▽商品別輸出額: **16兆1,092億円 (20.6%)** <2017年> *全輸出額中の割合

出典: 財務省「外国貿易概況」

▽国内設備投資額: **1兆6,853億円 (22.7%)** <2018年度計画額>

*全製造業中の割合

出典: 日本政策投資銀行「全国設備投資計画調査」

▽研究開発費: **2兆8,071億円 (24.3%)** <2016年度> *全製造業中の割合

出典: 総務省「科学技術研究調査」

▽日系メーカーの世界シェア: **29.8%** (2,894万台) <2017年>

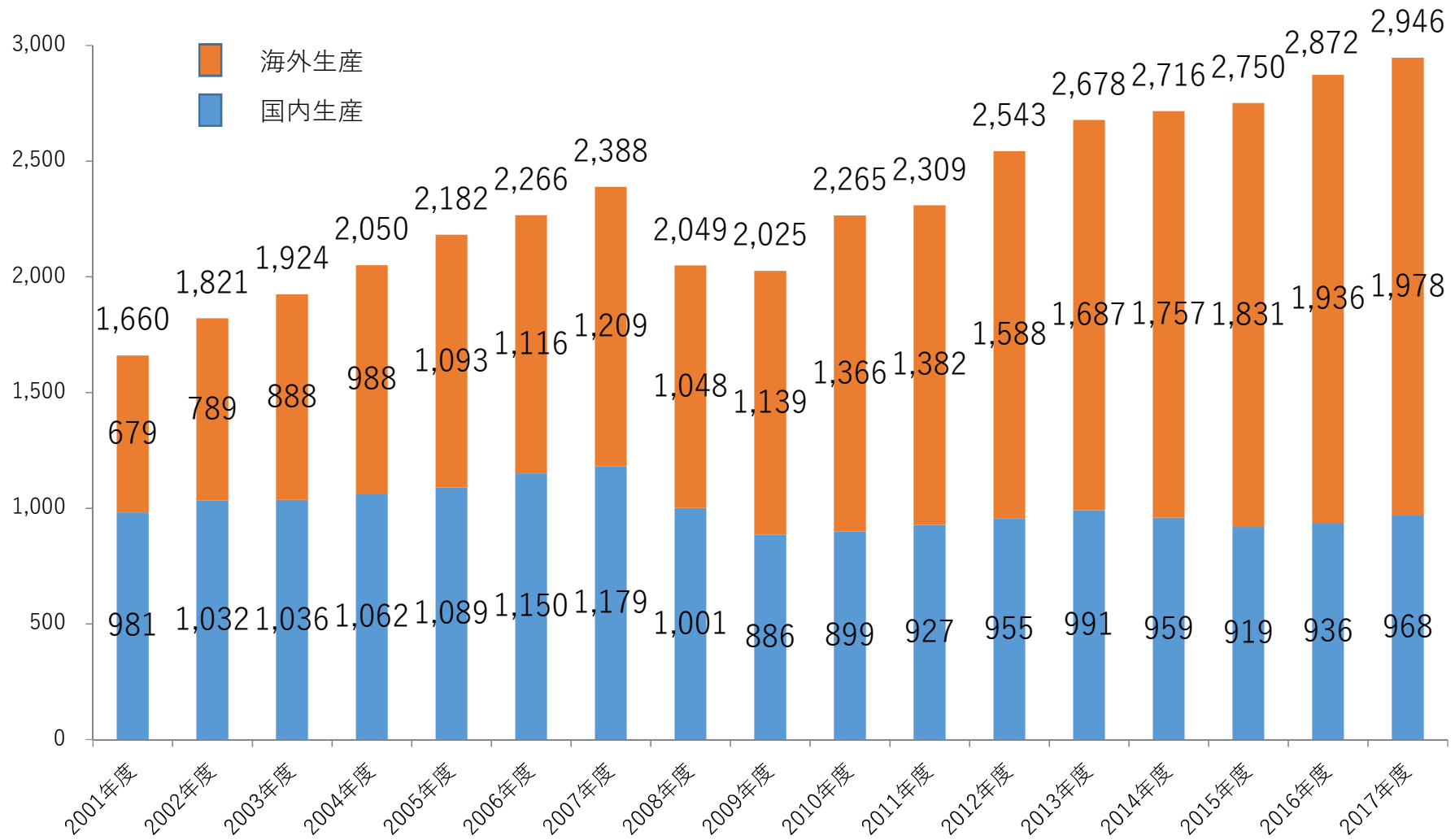
▽日系メーカーの売上高: **72兆円** <2017年度 連結ベース> 各社決算報告値

▽自動車・部品の法人税納税額: **1兆558億円 (20.3%)** <2016年度>

* 全製造業中の割合

日本メーカーの生産実績（国内・海外）

- ・国内生産1000万台レベルを維持しつつ、海外生産の拡大を推進
- ・17年度国内生産968万台のうち、国内販売向けと輸出向けは半々



自動車に関する通商動向

➤ 米通商拡大法232条

輸入車・部品に対し、最大25%の追加関税賦課を検討中

<*>日本から米国への現行輸入関税：乗用車 2.5%、ピックアップ 25%

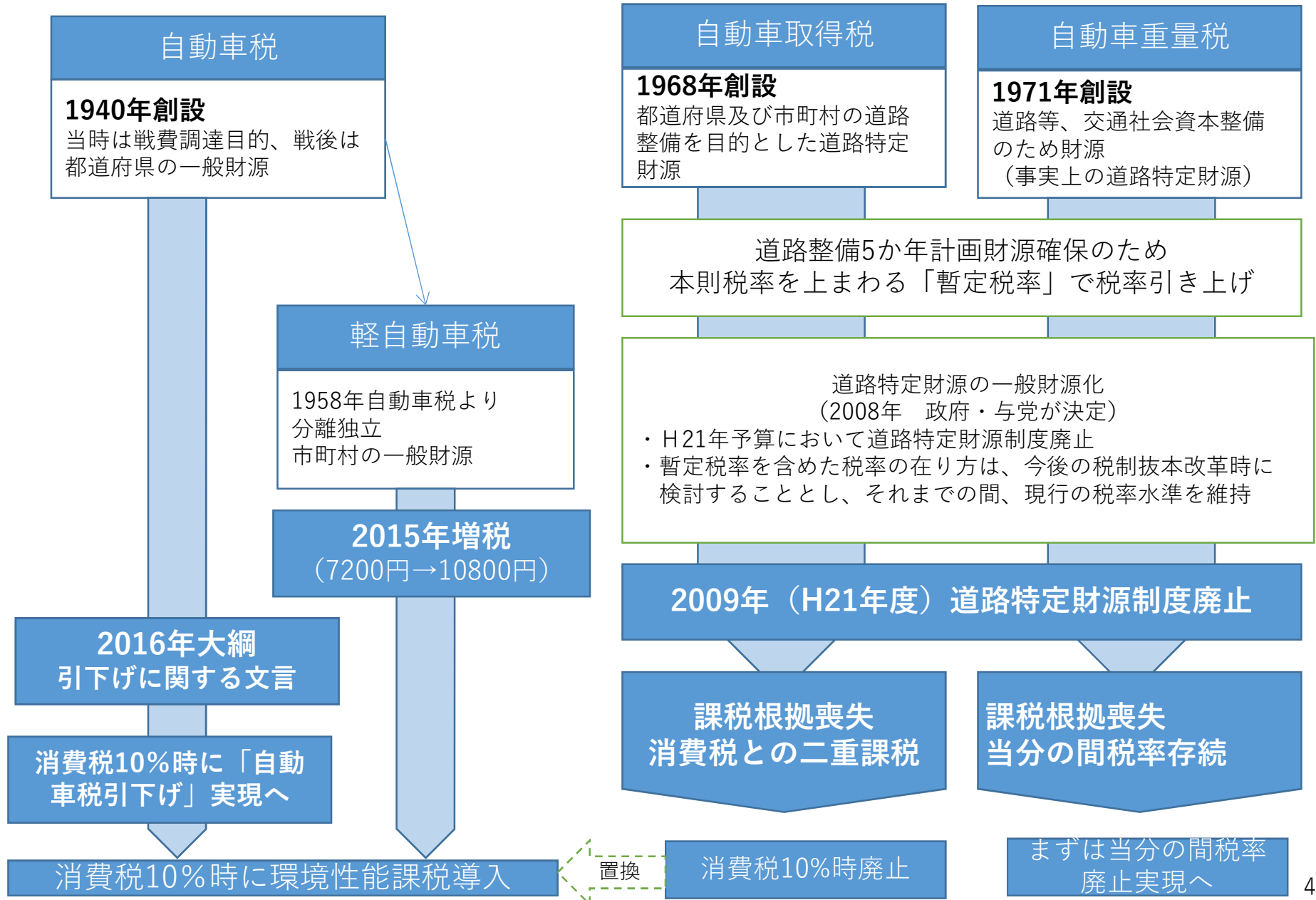
⇒ 日本からの輸入車・部品に追加関税が賦課された場合、
日本生産や既存のサプライチェーンへの影響を懸念

➤ NAFTA再交渉

自動車原産地規則の厳格化で、8月末に米墨間で大筋合意
現在カナダを含めた交渉が継続中

⇒ 日本メーカーの北米生産はNAFTAの枠組みが前提。ルールの変更が、
事業計画に影響する可能性あり

車体課税の変遷



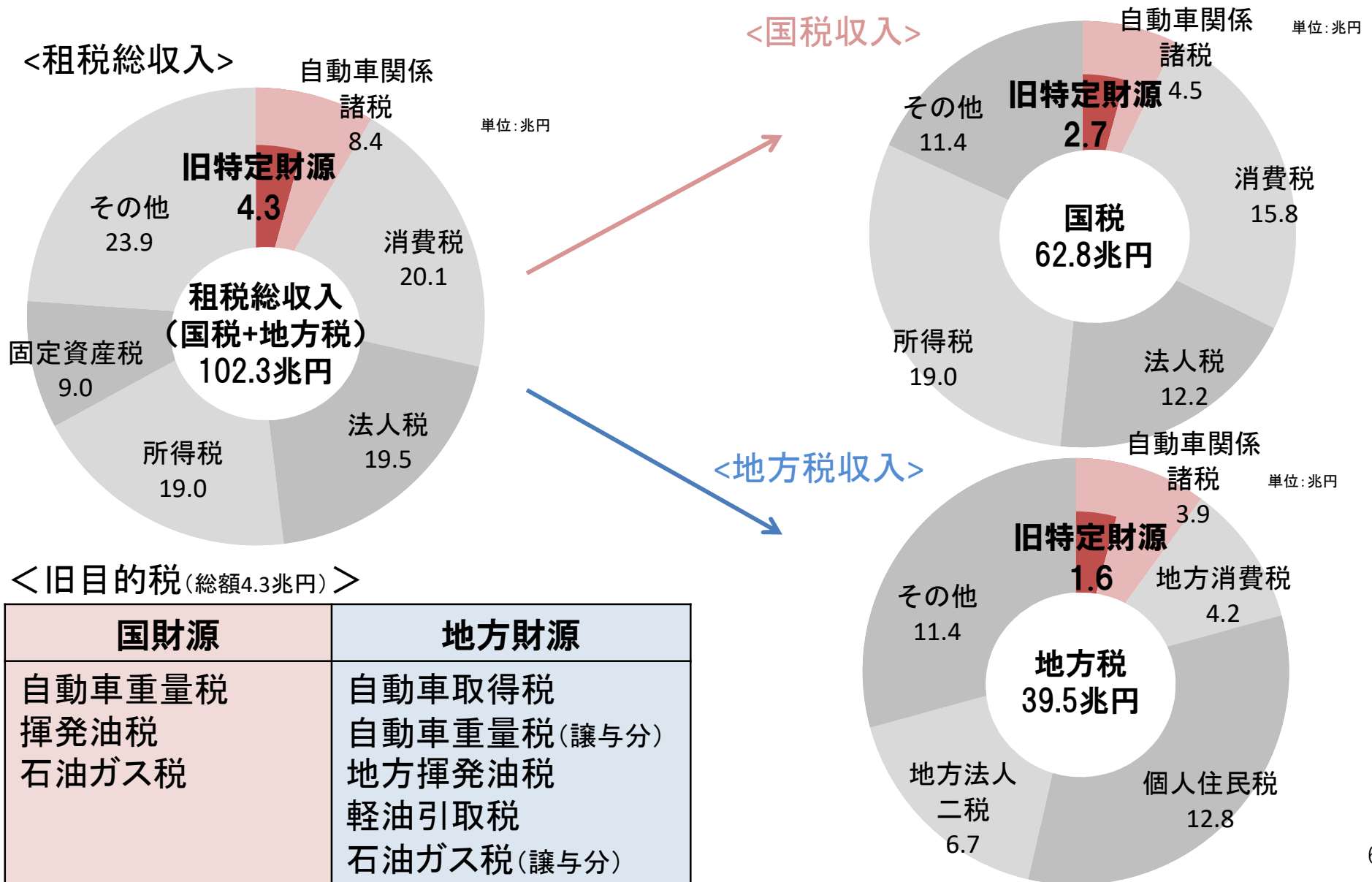
車体課税の概要と軽減措置

- ・自動車ユーザーには、取得、保有、走行(燃料)の各段階で **合計9種類、8兆円もの税金**が課され、複雑・過重。
- ・ユーザーの税負担8.4兆円は国の租税総収入の約1割。

	税目	仕組み	軽減措置	備考	税額 (18年度当初予算)
取得段階	自動車取得税 (地方税)	購入時の取得価格を基準に課税	エコカー減税	<ul style="list-style-type: none"> ・消費税10%時点での廃止が決定済み ・代替財源として取得税と同構造の環境性能課税創設 	1665億円
	消費税 (国・地方税)	購入時の取得価格を基準に課税	—	・19年10月に10%へ	1兆4130億円
保有段階	自動車重量税 (国税)	車検時に車の重量に応じて課税	エコカー減税	・旧道路特定財源	6661億円
	自動車税 (地方税)	4月1日時点の所有者に毎年、排気量に応じて定額で課税	グリーン化特例	・消費税10%時の保有税の負担軽減に向けた議論を行う旨、決定済み	1兆5258億円
	軽自動車税 (地方税)	同上	グリーン化特例	・16年4月増税(7200→10800)	2605億円
車体課税					4兆318億円
燃料課税	揮発油税(国) 石油ガス税(国) 地方揮発油税(国) 軽油引取税(地) 消費税(国・地)	—	—	—	4兆3203億円
自動車関係諸税					8兆3521億円
国の租税収入					102兆円

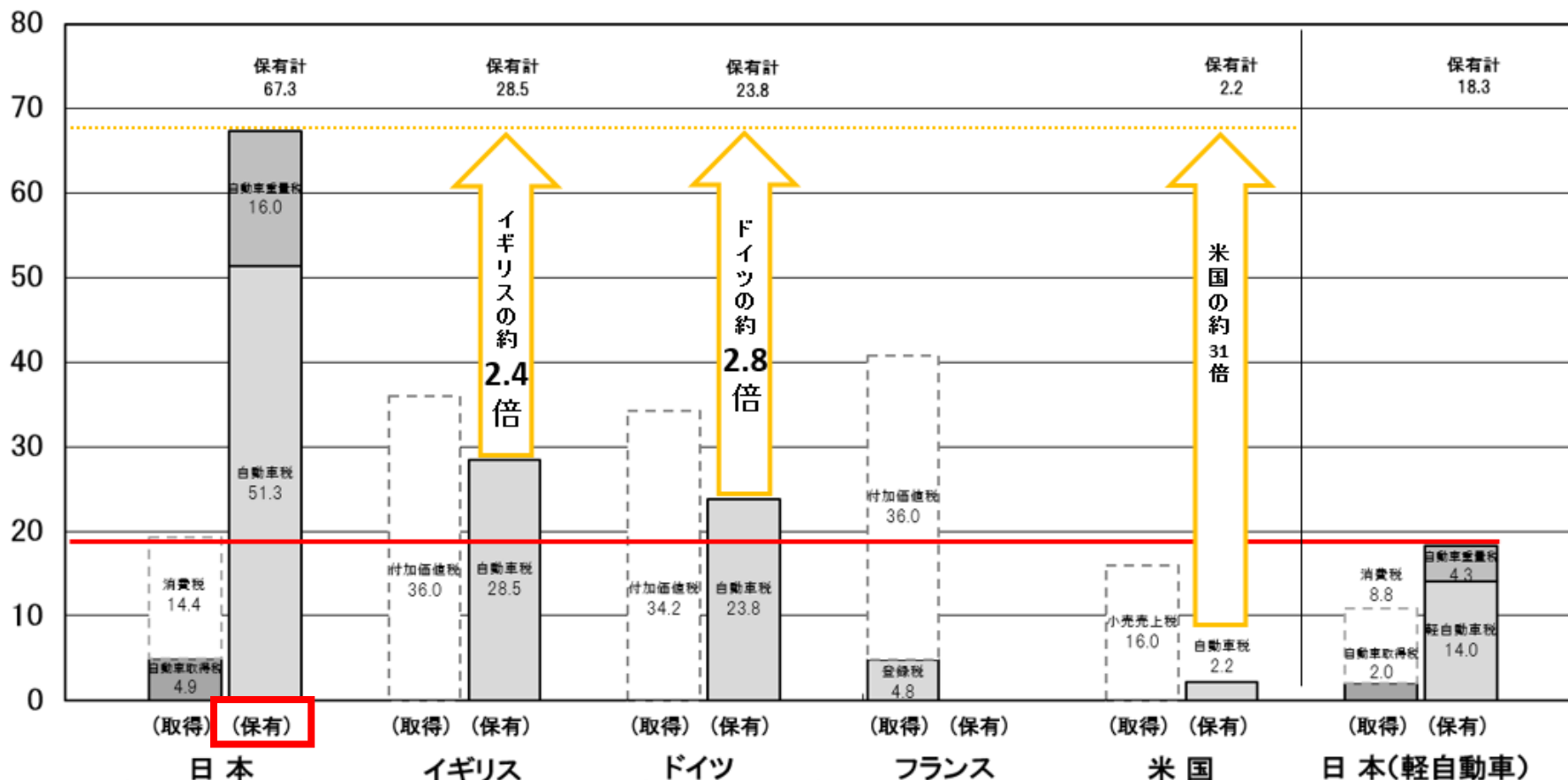
旧目的税(特定財源)のユーザー負担

本来は目的が明確な特定財源が一般財源化により課税根拠を喪失。



車体課税の国際比較

日本の保有段階における税負担は、ドイツの約2.8倍、イギリスの約2.4倍と国際的に極めて過重。軽自動車の現行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。



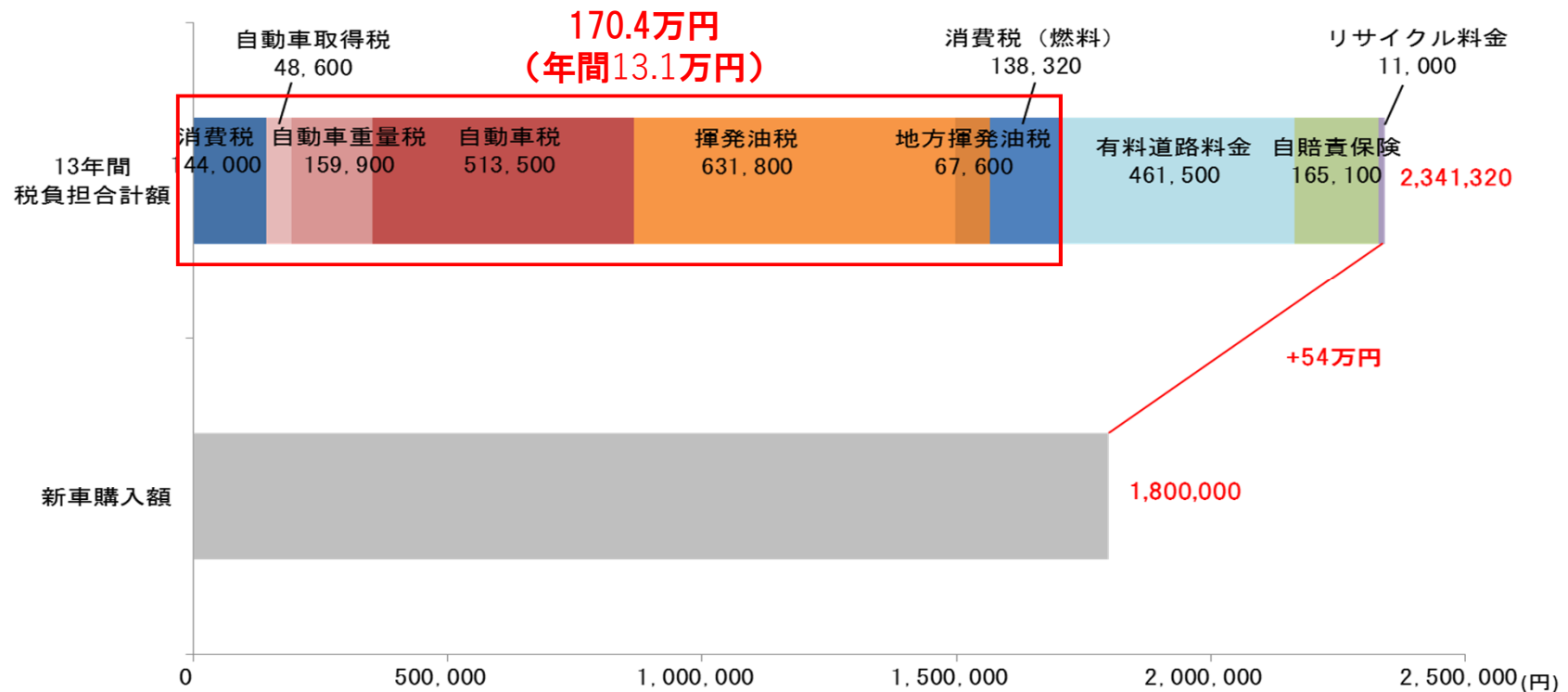
前提条件: ①排気量1800cc ②車両重量1.5t以下 ③JC08モード燃費値 15.8km/l(CO2排出量147g/km) ④車体価格180万円(軽は110万円) ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市
 ⑥フランスは課税馬力8 ⑦13年間使用(平均使用年数: 自検協データより) ⑧為替レートは1€=¥131、1£=¥151、1\$=¥112(2017/4-2018/3の平均)
 ※2018年4月時点の税体系に基づく試算
 ※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

ユーザーの負担レベル

- 自動車1台あたりの年間ユーザー税負担額は携帯利用料の約2倍の13.1万円/年(自工会) ※H28年携帯利用料:7.6万円/年(MM総研)

<前提条件>

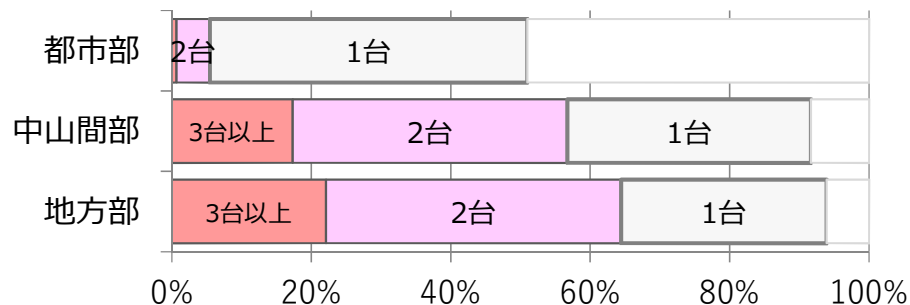
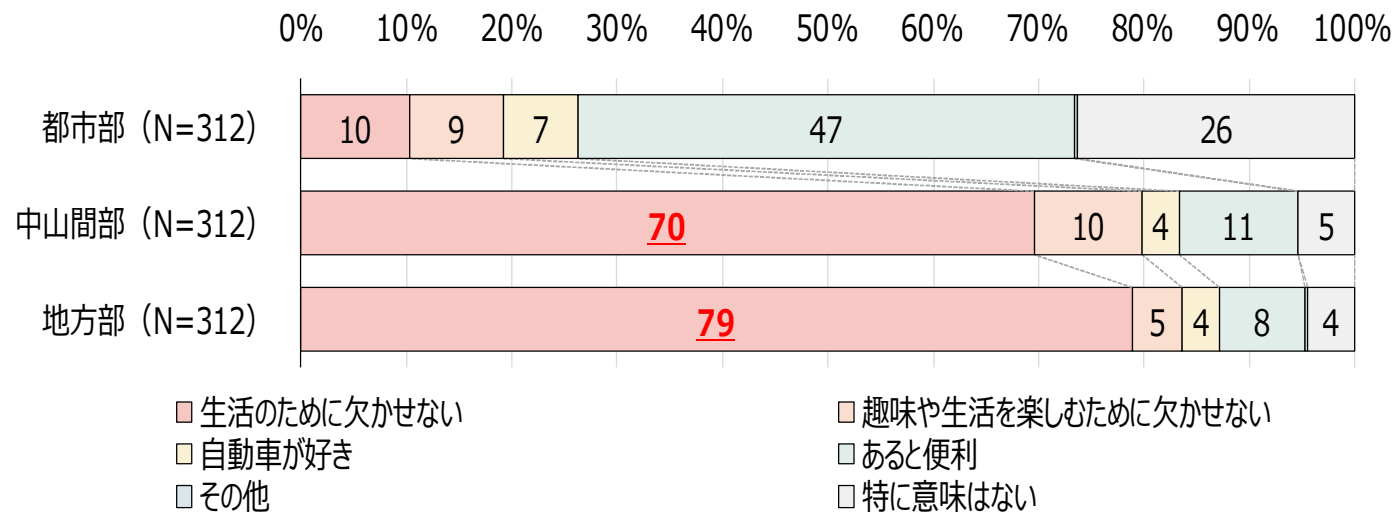
排気量:1,800cc 車両重量:1.5t以下 年間燃料消費量:1,000L 車体価格:180万円 13年間使用(平均使用年数)
 ※有料道路料金、自賠責、リサイクル料金は自動車関係諸税に準ずる性格を有するため計算上加味。



地方ユーザーにのしかかる重い負担

交通不便な地方の住民は、生活必需品の自動車を手放せず、
重い税金を負担せざるをえない

●地方にとって自動車は必需品のため、複数の自動車を保有する世帯が大半

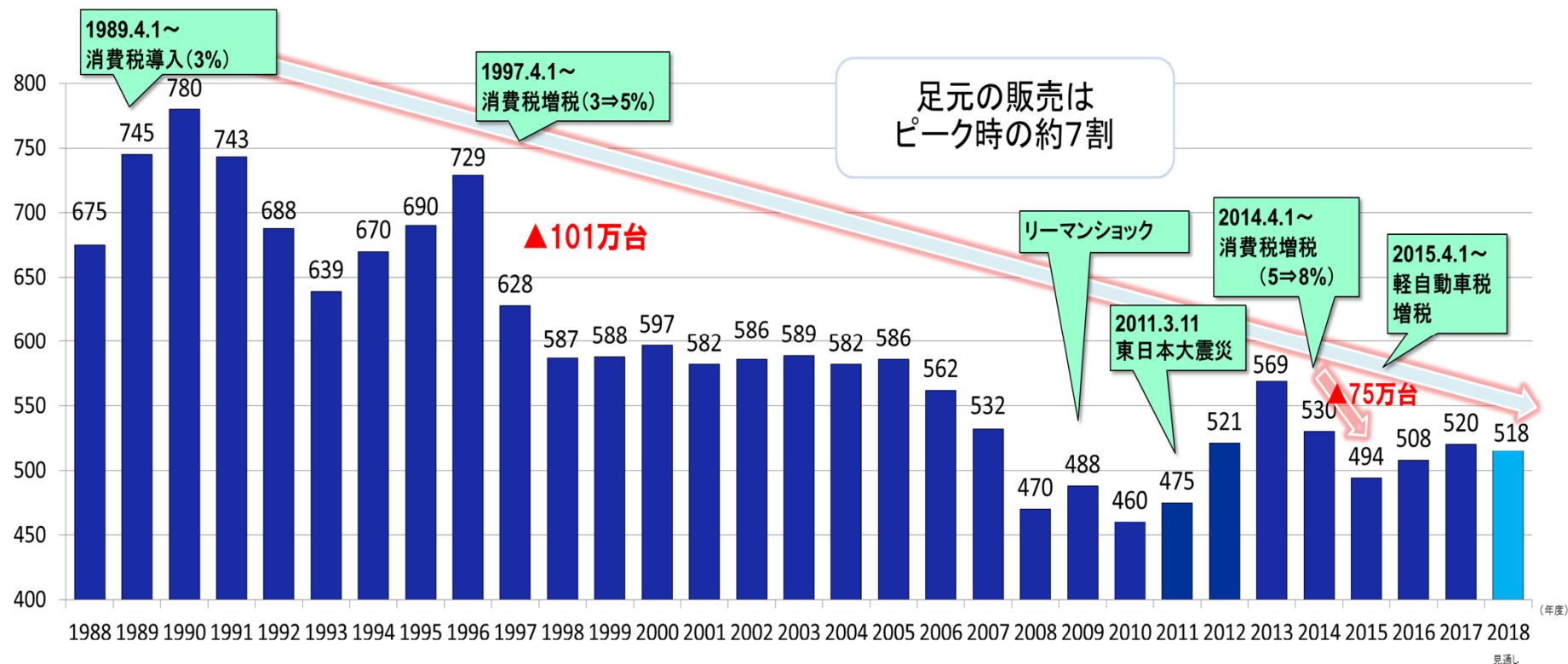


(出所) 2017.9 みずほ情報総研調べ

消費増税による市場への影響

・消費税率引上げ(8%→10%)による市場影響見通し
 => ▲30万台程度(▲2兆円の経済効果、9万人の雇用減)

- ・14年消費税5%→8%の際は、約2年間、需要は対前年を上回らず
- ・97年消費税3%→5%の際は、約100万台の台数減、以降、増税前の水準に戻らず



平成31年度税制要望

H31年度税制改正では以下2本を柱にユーザーの税負担軽減実現を要望

- ◆自動車税は国際水準である現行の軽自動車税を起点に引下げ
- ◆消費税引上げによる自動車ユーザーの更なる税負担増を回避

<具体的要望項目>

- ① 自動車税率の引き下げ
- ② 自動車重量税 当分の間税率廃止
- ③ 取得時課税の負担軽減(自動車税の月割り課税廃止を含む)
- ④ エコカー減税、グリーン化特例の延長
- ⑤ 代替財源を自動車ユーザーに求めない