

令和5年度税制改正において
自動車諸税の抜本的な見直しを求める
緊急声明

令和4年11月

令和 5 年度税制改正において 自動車諸税の抜本的な見直しを求める緊急声明

我が国の自動車産業を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染拡大に伴う工場の稼働停止や世界的な半導体の供給制約、度重なる部品の供給不足等により、厳しい状況にあり、未だ生産・販売台数を回復するまでには至っていない。

また、物価高の影響により、国内市場における新車価格への転嫁の動きが顕在化し始めている。

さらに、2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、2035 年までに乗用車新車販売で電動車 100%を実現するという政府目標が掲げられるなど、電動化・脱炭素化への対応は、不可逆的かつ先鋭化しているところである。

こうした中であっても、自動車産業は、製造品出荷額で主要産業の約 2 割を占めるとともに、近年の平均賃上げ率で全産業平均を上回り、毎年約 1 兆円を株主に還元するなど、日本経済を力強く牽引している。

加えて、関連就業人口が 550 万人に及ぶとともに、生産拠点の多くが地方に存在することから、自動車産業が引き続き日本経済の牽引役を担っていくことは、将来にわたり、地方が安定した雇用や税収を確保するうえで重要である。

我々は、平成 23 年以来、自動車諸税を抜本的に見直すことを求める緊急声明を取りまとめ、政府・与党に対し、その実現を要請してきた。その結果、平成 31 年度与党税制改正大綱において、令和元年 10 月から、自動車税が制度創設以来初めて恒久減税されたほか、消費税率引上げの反動減対策として、環境性能割の税率が 1 %分軽減されることとなった。

しかしながら、依然として、我が国の自動車ユーザーの税負担は、国際水準よりも重くなっている。

もし、我が国が現在の税体系を維持し続けた場合、中長期的には、CASE の進展により、シェアリングサービスの拡大に伴う車体課税の税収減や、電気自動車の普及に伴う燃料課税の税収減などが見込まれる。その減収分の補填を短期的な視点で自動車ユーザーに求めることになれば、国内市場が益々縮小し、自動車産業の競争力が削がれ、結果として、より大きな減収に繋がる恐れがある。

我々は、税体系を適切に見直すことによって、複数保有が常態化し、最近のガソリン価格の高騰と相まって、特に負担が重くなっている地方の自動車ユーザーの負担軽減を目指す。そのことが、国内市場を活性化させ、自動車産業の競争力を維持・強化することに繋がり、ひいては、雇用や税収の安定的な確保と地域経済の持続的な成長に大きく寄与するものと確信する。

そこで、住民サービスの低下を招くことのないよう、地方の財政に影響を及ぼさず、減収額に見合った具体的かつ安定的な代替財源を制度的に確保することを大前提として、政府・与党に対し、下記のとおり要請する。

記

1. 国際競争力強化や国内市場活性化の観点から、保有時を含めた税負担の一段の軽減と簡素化など、より相応しい税体系・負担水準のあり方を検討すること。
2. 電動車の更なる普及に向け、令和5年に期限を迎えるエコカー減税及びグリーン化特例の延長・見直し等により、自動車取得時におけるユーザー負担の軽減を図ること。
3. 抜本的な見直しにあたっては、税制のみならず、産業・雇用政策、エネルギー、カーボンニュートラルの政策も含めた自動車産業に関わる諸政策について、総合的・戦略的に議論していくこと。

令和4年11月

岩手県知事	達増 拓也	宮城県知事	村井 嘉浩
静岡県知事	川勝 平太	愛知県知事	大村 秀章
三重県知事	一見 勝之	岡山県知事	伊原木隆太
広島県知事	湯崎 英彦	福岡県知事	服部誠太郎
大分県知事	広瀬 勝貞	浜松市長	鈴木 康友
名古屋市長	河村たかし		