

令和 6 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 5 年 11 月

令和 6 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、長らく続いた世界的な半導体の供給制約の改善などから生産・販売台数は改善しているものの、グローバルでの EV 化の進展、各国による投資困い込みの動きの加速化、国内人口減少や市場縮小など、厳しい世界情勢や競争環境に直面している。

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・脱炭素化への対応が強く求められているところである。

こうした状況の中、自動車会社は将来の投資判断を迫られており、この 2、3 年で、カーボンニュートラルの実現を含む様々な課題解決を進めない限り、自動車会社は海外投資を加速せざるを得ず、国内産業の空洞化、競争力の低下に繋がる恐れがある。

自動車産業は、製造品出荷額で主要産業の約 2 割を占め、関連就業人口が 550 万人にも及ぶ日本の基幹産業であり、生産拠点の多くが地方に存在する。自動車産業が引き続き日本の基幹産業として日本経済・社会を支えていくことは、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り、そのため税制が果たす役割は大きい。

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 年度税制改正において、自動車税が制度創設以来初めて恒久減税されたことを始め、直近の令和 5 年度税制改正では、電動車の更なる普及に向け、グリーン化特例が 3 年間延長され、エコカー減税についても、現行措置のまま 2023 年末まで据え置くとともに、優遇措置が 3 年間延長された。一方、令和 5 年度与党税制改正大綱において、抜本的な見直しについては、次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進めるとされた。

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。自動車諸税を抜本的に見直すことなく、単なる減収分の穴埋めとして、「出力課税」や「走行距離課税」などの更なる税負担を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、依然として、国際水準よりも重くなっている我が国の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. 自動車産業が今後も積極的に国内投資を行なえるよう、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て総合的・戦略的に議論することにより、速やかに課題解決を進めること。

令和5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	大分県知事	佐藤樹一郎
浜松市長	中野 祐介	名古屋市長	河村たかし