

「今後の経済財政動向等についての点検会合」 資料

平成26年11月18日
一般社団法人 日本自動車工業会

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である。

自動車関連 就業人口 : 547万人 (8.7%)
うち製造部門 78万5000人 *部品、車体部門を含む
<2012年>

製造品出荷額 : 50兆2627億円 (17.4%) *全製造業中の割合
<2012年>

商品別輸出額 : 14兆2411億円 (20.4%) *全輸出額中の割合
<2013年>

研究開発費 : 2兆2062億円 (20.1%) *全製造業中の割合
<2012年度>

国内設備投資額 : 1兆2584億円 (19.9%) *全製造業中の割合
<2014年度計画額>



<産業別の生産誘発係数>

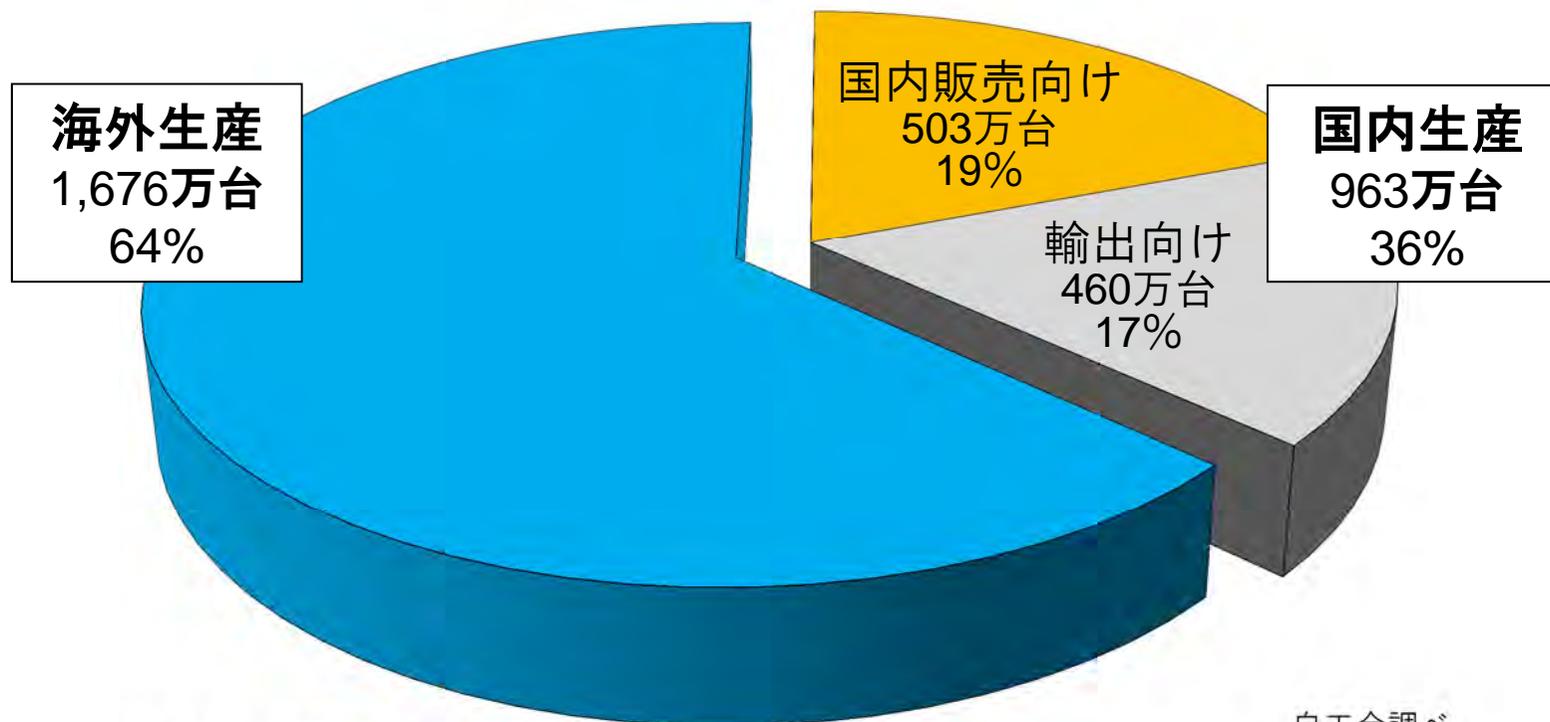
乗用車 3.2	一般機械 2.2	農林水産業 1.8	運輸 1.6
鉄鋼 2.7	飲食料品 2.1	金融 1.6	サービス 1.5
電機 2.4	住宅 1.9	医療・介護 1.6	

出典：総務省「平成17年（2005年）産業連関表」

日本メーカーの四輪車生産 <2013年>

- ・ 国内生産963万台のうち、概ね半数503万台が国内販売向け、半数の460万台が輸出向け。
- ・ 空洞化を 방지国内生産を維持するためには国内市場活性化が必要。

世界生産：2,639万台



※「輸出向け」：国内生産台数－国内販売向け台数
※「国内販売向け」：国内販売向け台数(輸入車販売を除く)

自工会調べ

アベノミクスに貢献する自動車産業

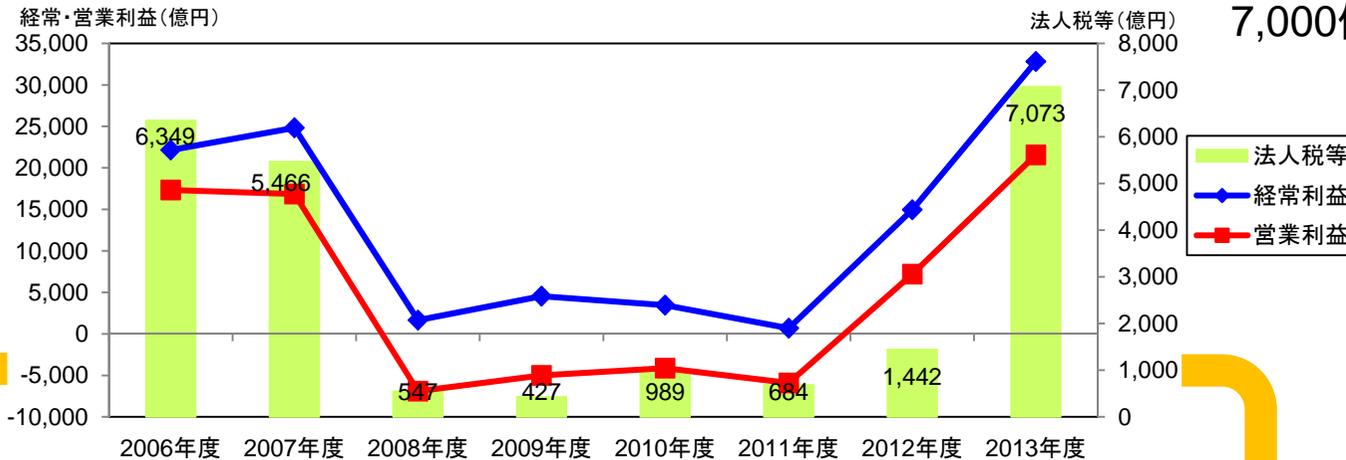
収益の上昇



納税額の増加

乗用車メーカー8社の経常利益／営業利益と法人税等の課税額の推移

2013年度は
7,000億円納税



設備投資の増加

自動車の国内設備投資計画は
大幅に増加(+37%)

	2009年度～2013年 度の平均(A)	2014年度(計画) (B)	伸び率 (B)÷(A)
自動車	9,204億円	1兆2,584億円	36.7%
製造業	5兆2,281億円	6兆3,226億円	20.9%
全産業	14兆8,687億円	17兆7,102億円	19.1%

(出典) 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」

賃金の上昇

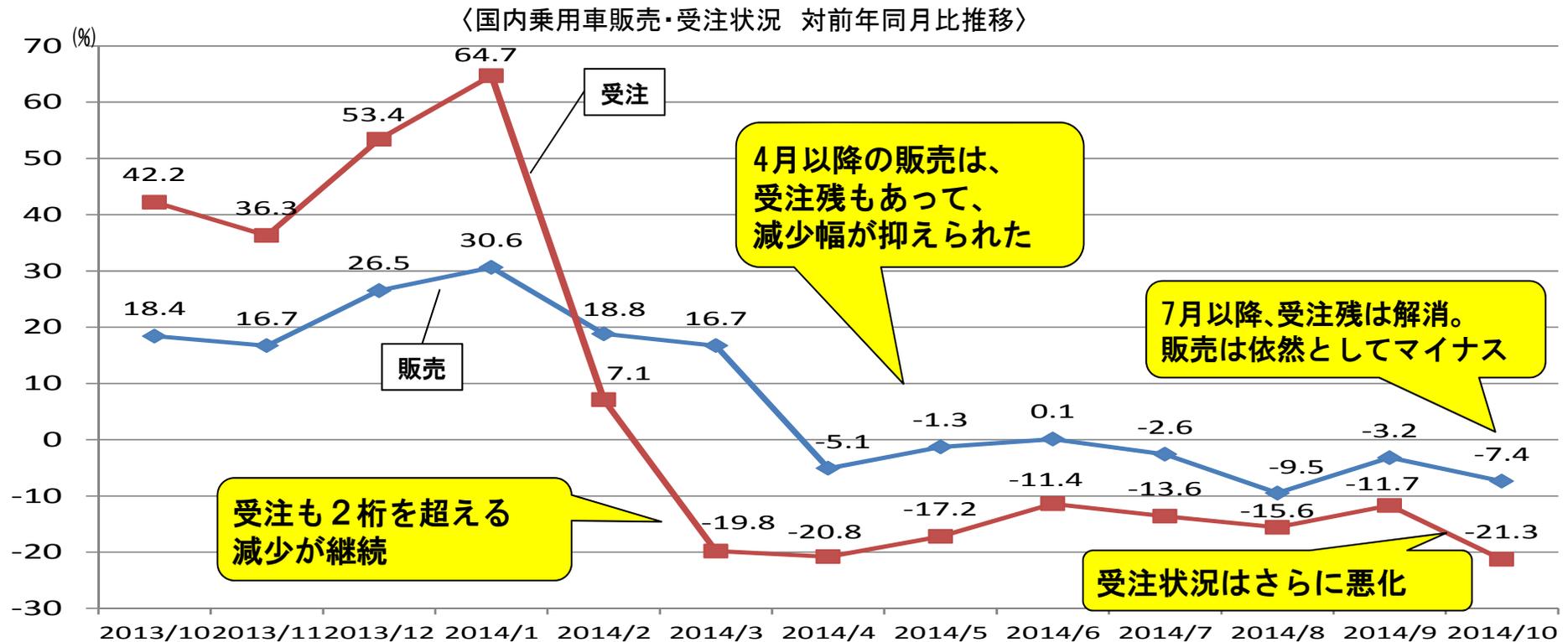
自動車業界の賃金・今夏賞与の伸び率は
製造業トップクラス(対前年比)

業種	賃金	夏季賞与	業種	賃金	夏季賞与
自動車	2.59%	13.63%	紙・パルプ	1.70%	2.19%
非鉄・金属	2.22%	9.02%	造船	1.95%	0.86%
繊維	2.30%	7.88%	食品	1.96%	▲7.40%
化学	2.14%	9.67%	電気	—	6.50%
ゴム	1.66%	4.53%			

(出典) 一般社団法人日本経済団体連合会

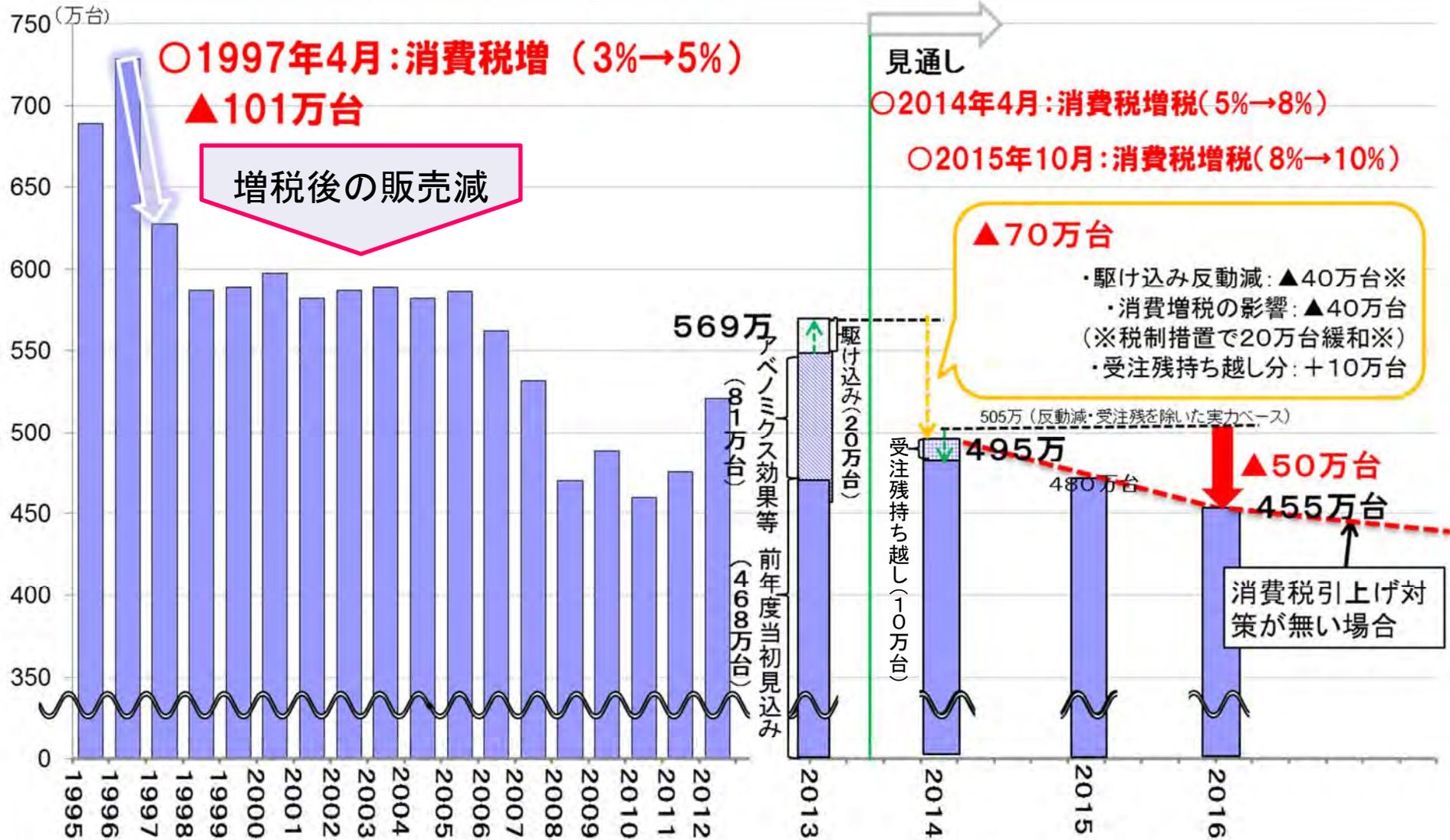
厳しい状況が続く最近の国内販売

- ・国内販売は、消費税率引き上げ後の4月以降、厳しい状況が続いており、ほぼ受注残が解消された7月以降、マイナスが続いている。
- ・受注状況においても、10月是对前年比で2割を超える減少となり、今後も厳しい状況が続くと思われる。
- ・販売の現場においても、先行きを不安視する声が上がっている。
(販売会社の声)
 - ・とにかくショールームへの来場者が少ない。駆け込みが終了した2月以降、落ち込んだままである。
 - ・来店したお客様も買い急がず、販促策を積み増すが、商談も長引く傾向。
 - ・回復時期が見えず、非常に先行き不安視している。



販売台数：(一社)日本自動車販売協会連合会及び(一社)全国軽自動車協会連合会統計
受注台数：国内乗用車メーカー8社から経済産業省製造産業局自動車課が集計

消費税増税と国内自動車販売台数の推移



日本自動車工業会推計による(2014年10月)
※駆け込み反動減及び税制措置による効果、受注残の規模については経済産業省試算

消費税率引き上げによる日本経済への影響

車体課税が見直されることなく、消費税が8%から10%に引上げられた場合

- ・新車販売台数: ▲約50万台
- ・生産波及: ▲約3.9兆円
- ・雇用喪失: ▲約16万人

* 産業関連分析による
民間シンクタンク試算
(2014年10月)

平成27年度税制改正要望(車体課税)

1. 自動車取得税・自動車税(環境性能課税)

- 消費税率10%への引き上げ時に自動車取得税の確実な廃止
- 自動車税の取得時課税である環境性能課税を、廃止される自動車取得税の付け替えにしないこと
- 併せて現行自動車税の見直しやグリーン化特例の拡充等の負担軽減措置を講じること

2. 自動車重量税

- 将来的な廃止を含めて負担軽減の方向で見直し、先ずは当分の間税率を廃止

3. エコカー減税

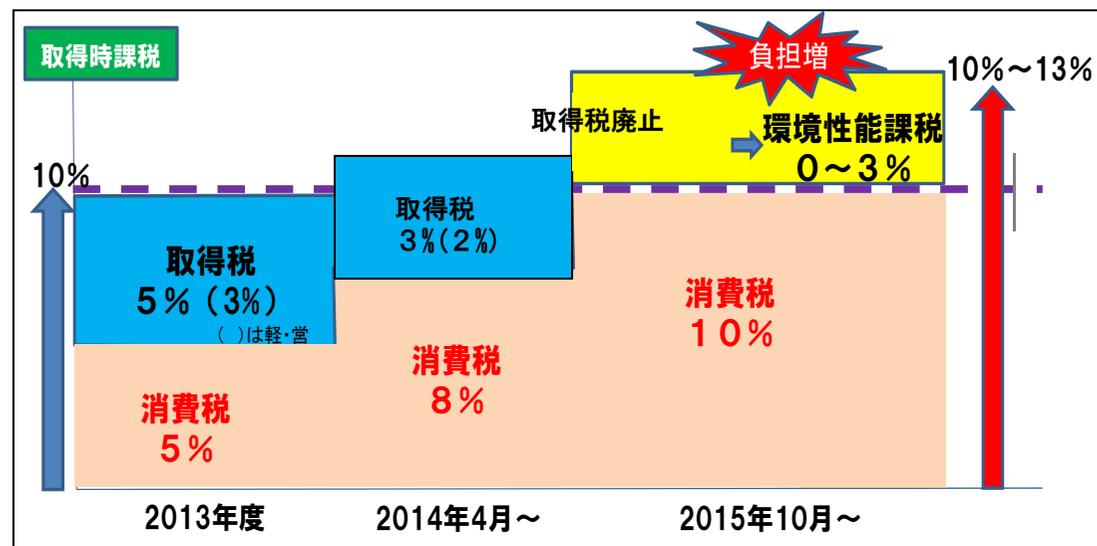
- 自動車取得税廃止まで、エコカー減税(取得税)を延長
- 保有時の税負担軽減の観点から、エコカー減税(重量税)を拡充・延長
- 市場活性化、新車全体の燃費性能の改善、多様な環境対応技術の育成の観点から、次世代自動車の他、内燃機関車も含めた幅広い車を対象とすべき

4. 軽自動車税

- 軽自動車に対する重課とあわせて検討される軽課措置は、重課に見合う減税規模とすること
- 二輪車の増税対象は、平成27年度以降に新規取得する車両とすること

- ・ 環境性能課税は、自動車ユーザーに新たな税負担を強いる増税
- ・ 廃止される自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税には反対。

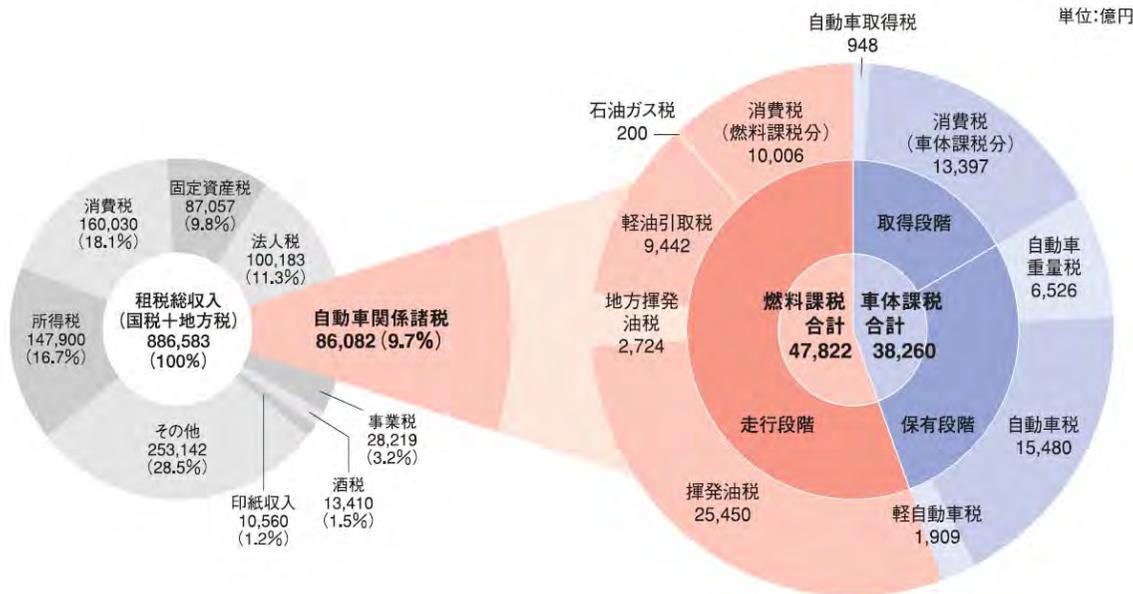
- ・ 昨年の与党税制改正大綱に、消費税率10%段階での環境性能課税の導入が明記。
- ・ 同税は、“取得時の課税”、“価格を課税標準”、“最大税率が3%”と、このまま導入されれば、まさに自動車取得税の付け替え。
- ・ 極めて過重な税を負担している自動車ユーザーのためには、消費税率引き上げを取得税廃止で相殺すべきだが、新たに上乘せする税の導入は、車体課税の簡素化・負担軽減に逆行するものであり、自動車取得税の廃止を無意味なものにしてしまうことになる。
- ・ 廃止される自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税には反対である。



参考資料1 9種類9兆円にもおよぶ自動車関係諸税

- ・自動車には取得、保有、走行の段階で9種類もの税が課せられ、ユーザーの税負担は極めて過重。
- ・自動車ユーザーが負担する税金の総額は、国の租税総収入89兆円の約1割を占める8.6兆円にも及んでいる。
- ・自動車関係諸税は、複雑な税体系の下で、過重な税負担を自動車ユーザーにのみ課しており、税の三原則である「公平・中立・簡素」の観点から著しく逸脱している。

●2014(平成26)年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額



注:1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
2.自動車関係諸税の消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。
3.消費税収には地方消費税収を含む。

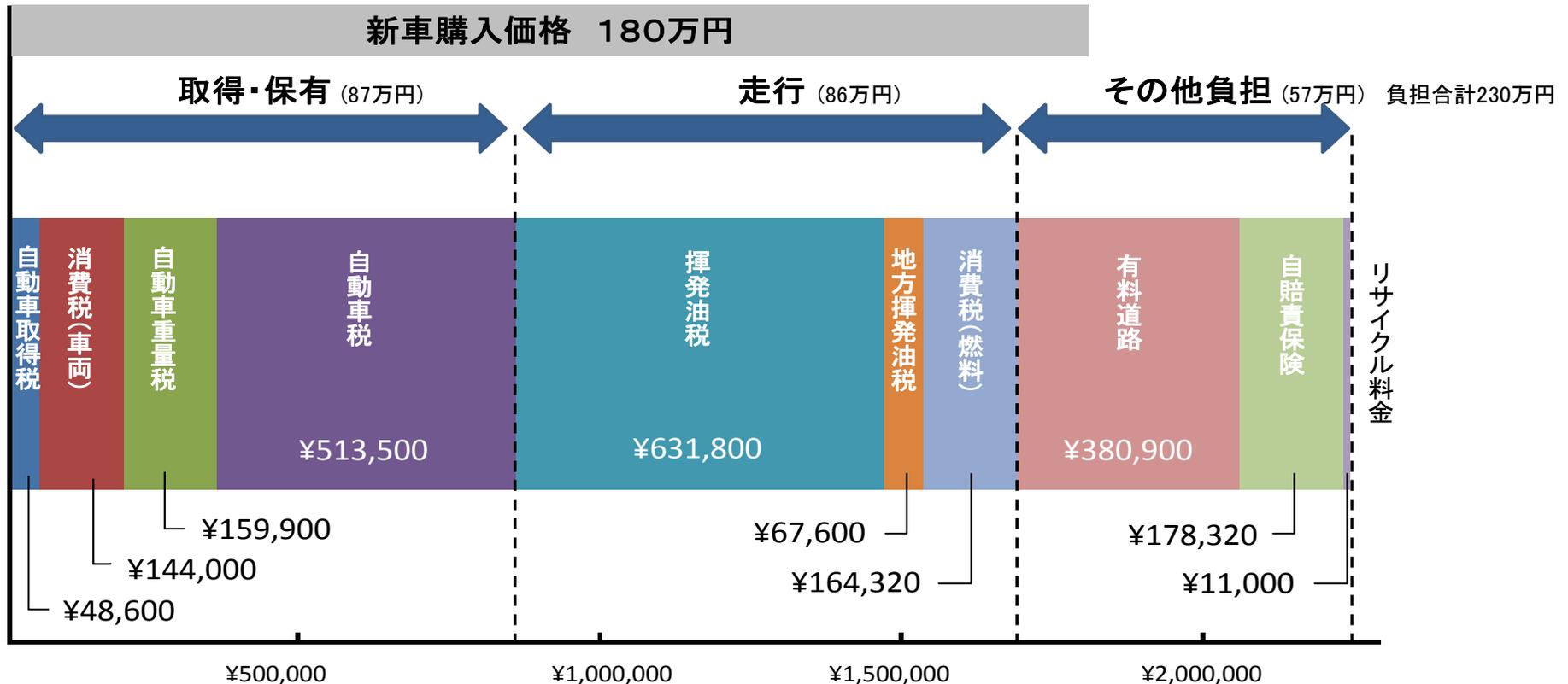
資料:財務省、総務省

●自動車関連税収 (2014年度)

		税収(億円)		
車体課税	取得段階	自動車取得税	948	
		消費税(車体)	13,397	
	保有段階	自動車重量税	6,526	
		自動車税	15,480	
		軽自動車税	1,909	
車体課税計		38,260		
燃料課税	走行段階	揮発油税	25,450	
		地方揮発油税	2,724	
		軽油引取税	9,442	
		石油ガス税	200	
		消費税(燃料)	10,006	
		燃料課税計		47,822
		総合計		86,082

参考資料2

- 180万円の新車を購入すると、13年間使用した場合、購入価格を上回る**230万円**もの税金等の負担



前提条件: ①1800ccで車両価格180万円(税抜き小売価格)の乗用車 ②車両重量1.5t以下 ③年間燃料消費量1,000ℓ ④重量税は車検証交付時又は届出時に課税(新車に限り購入時に3年分徴収) ⑤税率は2014年4月1日現在 ⑥消費税は8%で計算 ⑦リサイクル料金は1800ccクラスの平均的な額 ⑧13年間使用(平均使用年数:自検協データより)

注1: 有料道路料金、自賠償及びリサイクル料金は自動車諸税に準ずる性格を有するため計算上加味した(自賠償保険は2014年4月1日現在の保険額)

注2: 有料道路料金は2012年度料金収入より日本自動車工業会試算

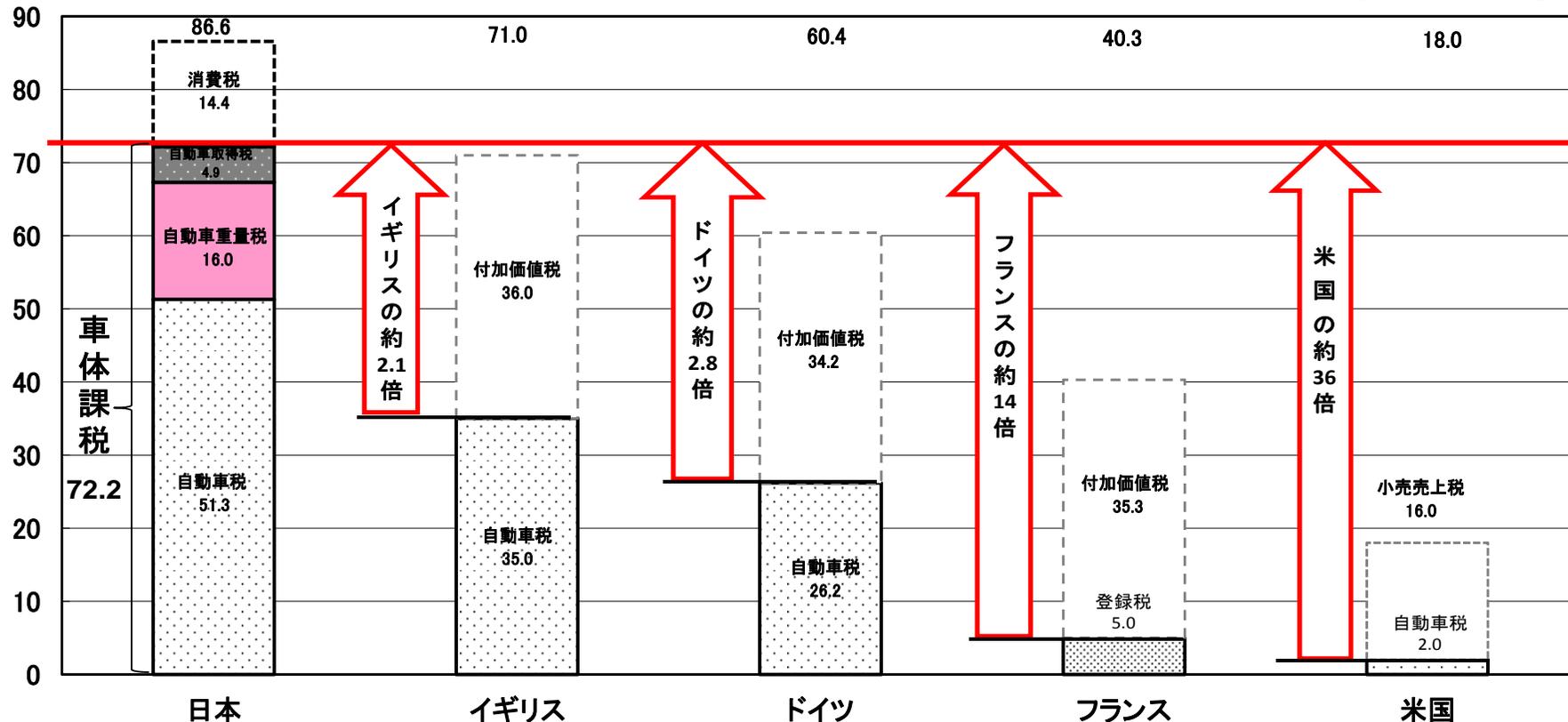
日本自動車工業会調

参考資料3 自動車の取得・保有にかかる税負担の国際比較

- 特に、取得、保有段階における税負担は欧米諸国との比較では約2～36倍にもなっている。

●自動車関係諸税（取得・保有段階の車体課税）の国際比較

単位 [万円/13年間]



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 15.4km/l (CO2排出量151g/km) ④車体価格180万円 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€=¥136、1£=¥163、1\$=¥101(2013/4~2014/3の平均)
 ※2014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

日本自動車工業会調

参考資料4 自家用乗用車の市町村別普及の状況概要 (1世帯当たり保有台数)

- ・ 自家用乗用車の世帯あたりの保有台数は、公共交通機関の整備状況により、地域による差が大きい。
- ・ 地方は複数台所有を余儀なくされており、自動車関係諸税の負担も過重になっている。

【自家用乗用車の市町村別普及の状況概要 (1世帯当たり保有台数)】

上位10市町村

下位10市町村

順位	都道府県	市区町村	1世帯当たり台数	順位	都道府県	市区町村	1世帯当たり台数
1	愛知県	飛島村	2.879	1	東京都	中野区	0.246
2	茨城県	八千代町	2.397	2	東京都	豊島区	0.260
3	茨城県	下妻市	2.337	3	東京都	新宿区	0.264
4	福島県	大玉村	2.304	4	東京都	北区	0.285
5	長野県	川上村	2.300	5	東京都	文京区	0.285
6	栃木県	芳賀町	2.298	6	東京都	台東区	0.292
7	福島県	中島村	2.253	7	東京都	品川区	0.301
8	岐阜県	輪之内町	2.243	8	東京都	荒川区	0.304
9	福島県	天栄村	2.241	9	東京都	墨田区	0.314
10	茨城県	美浦村	2.216	10	東京都	杉並区	0.320

注：※全国1,742市町村(東京特別区を含む)を集計対象とした

※保有台数には軽自動車を含む

※データは平成25年3月末時点

〔出典：自検協、全軽自協 他〕