

2020年5月26日

国民民主党
政務調査会長 泉健太様

『自動車産業の未来を考える会』議員連盟
会長 古本伸郎



「新型コロナウイルス感染症と闘い乗り越えるための社会づくり」
ー必要となる車・モビリティ政策の提言

【提言にあたっての「考え方」】

Ⅰ. コロナ緊急対策として車に係る費用（税・ローン）の負担軽減

- 新型コロナウイルス感染症拡大により、休業要請を受けた事業者の保有する業務用車に加えて、所得が減った個人の自家用車についても、納税が困難な状況になっている。先般のコロナ特例で導入したのは納税猶予であり、1年後に事態が好転しない者も2年分をまとめて納税しなければならない。
- 自動車税の納税猶予は収入（売上げ及び所得）が▲20%した者が対象だが、それ以上に収入が減少した者については、猶予ではなく自動車関係諸税の減免が必要である。
- 車に係る費用は税の支払いのみならず、自動車ローン返済についても考慮する必要がある。経済悪化に伴い支払いが困難になった者に対しては、住宅ローンの返済猶予と同等の措置を講じる必要がある。【以上、具体的措置「I」】

Ⅱ. 「生活必需品」としての自家用車への課税を技術革新も踏まえ見直す

- 自動車関係諸税の課税根拠は「応益負担」「会費制原則」「財産課税」などがある。しかし、特に地方では家族の人数分、車を保有する世帯も珍しくなく、車を生活必需品として複数保有するユーザーの「担税力」に自動車関係諸税は見合っていない。
- 自動車税は「排気量」に、自動車重量税は「総重量」に、累進課税する。ところが技術の進歩によって高級車ほどエンジン排気量のダウンサイジング化や車重の軽量化が進んでおり、排気量や車重は「担税力」の物差しとして適さなくなっている。

- 「担税力」に見合わなくなっている自動車関係諸税であるが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う経済悪化（企業部門の売上げ減少、家計部門の負担増）も相まって、痛税感がユーザーに強く認識される状況となっている。
- この機に自動車関係諸税を「担税力」に見合った税制へと抜本的に見直し、新たな制度を創設すべきである。具体的には生活の足として自動車を複数保有する個人に対する税減免を恒久化すべきである。【以上、具体的措置「Ⅱ」】

Ⅲ. 「新しい生活様式」に即した交通（移動）支援

- 感染拡大がひとまず収束し、全国で緊急事態宣言が解除されても、今後も「新しい生活様式」のもとで他者と一定の距離を保って生活することが続く想定される。
- 公共交通機関（バス・鉄道・航空等）は引き続き「三密」防止のため、利用者の間隔を空ける等の対応を迫られると考えられる。またすぐには人々の外出意欲も回復しないことから、コロナ以前と同水準の乗車（搭乗）率は期待できず、収益も厳しい状況が続くことが予想される。このため客単価を引き上げなければ経営が成り立たず、利用者に対する運賃の値上げ等も想定される。交通機関の事業継続、及び利用者の過度な負担抑制の観点から運賃補助等の公的支援を行うべきである。
- 今後段階的に経済を回復させ、人の移動を「三密」を避けて活発化させるには、公共交通機関への支援のみならず、マイカーでの通勤やレジャー目的での高速道路の活用が有効と考える。以上より、高速道路料金の引き下げも行うべきである。高速道路料金の引き下げは「三密」防止のために車通勤を行う者に対する支援として特に有効である。
【以上、具体的措置「Ⅲ」】

Ⅳ. 自動車に係る費用の「経費化」

- 現在「三密」を回避する目的で、車通勤が増えている。また日本の狭い住宅事情により車内をワーキングスペースに利用し、ドライブスルーで買い物をする等、感染症予防のために、新しい自動車の利用形態とニーズが広まりつつある。
- 一般に、給与所得者には「給与所得控除」や「特定支出控除」があるとされるが、実際には車検代やガソリン代等、およそ引き切れるほどの仕組みとなっていない。「給与所得控除」で包括的にではなく、車の経費を別個に控除できる仕組みが必要である。

- 自動車の新たな利用形態にも鑑み、この際、自動車に係る諸経費に対し給与所得者においても「経費化」の概念を導入する等、今後の新しい自動車利用ニーズを反映した税制に変えていく必要がある。【以上、具体的措置「IV」】

V. 「ポストコロナ社会」と車・モビリティ政策

- 新型コロナ感染症拡大により、通勤を含めた働き方や日々の生活全般に大きな変化がもたらされつつある。既存の制度や価値観にとらわれず、新たな理念で未来の社会を創るチャンスにしなければならない。
- 「ポストコロナ社会」と車・モビリティ政策として、以下のような観点が考えられる。中・長期的な視点で問題提起を行い、具体的措置に関しては今後継続的に検討を行う。

【観点1】在宅勤務（テレワーク）の普及による働き方の変化

例：週1出勤を補完するカーシェア／パーキングシェア、等

【観点2】「都市集中型」から「地方分散型」社会へのシフト

例：若者の地方回帰と今後の自動車利用のあり方、等

【観点3】クリーン・エネルギー社会へのシフト

例：低炭素車両や電気自動車の普及促進制度

燃料課税のあり方の検討

「Vehicle-to-Grid（ビークル・ツー・グリッド）」の普及促進、等

【観点4】「新しい生活様式」をより深化させる交通政策

例：オフピーク通勤者に対する電車代の軽減（参考：東京メトロ東西線）

自転車通勤を支える軽車両専用道の整備、等

【観点5】車の利用形態の多様化

例：ドライブスルーやデリバリーの利用拡大

ドライブ・イン・シアターによる映画館の混雑回避、等

【観点6】超小型モビリティの普及推進

例：短距離移動を支えるモビリティの利用拡大、等

【具体的措置】

I. コロナ緊急経済対策としての負担減免（臨時）

○税制：収入が大きく減少した者（※）に対して下記の対策を講じる。

	【緊急経済対策】	（現行の納税猶予特例）
自動車税／軽自動車税 （地方税）	免税	・対前年同月比▲20%の者に対し納税猶予（1年間）
自動車重量税（国税）	「当分の間」税率の免税 （本則税率は維持）	・印紙税のため納税猶予なし ・車検は7月1日まで期限延長

（※）参考：「固定資産税／都市計画税」の軽減措置（中小事業者等の償却資産／事業用家屋）

【期間】令和2年2月～10月までの任意の3ヶ月間（前年同月比）

【売上げ減少】①30～50%減：半減、②50%以上減：免税

○自動車に係るローンの返済猶予（収入減等を要件にする）

II. 「生活必需品」として車を複数台数保有する者への税減免（恒久）

○税制：下記の措置を講じる。

	【保有台数】	
	2台目	3台目以上
自動車税／軽自動車税（地方税）	半減	免税
自動車重量税（国税）	「当分の間」税率の半減	「当分の間」税率の免税

（所得制限あり）

III. 「新しい生活様式」に即した交通（移動）支援

○交通機関（バス・鉄道・航空等）に対する運賃補助、等

○高速道路料金の引き下げ

IV. 自動車に係る費用の経費化（恒久）

○自動車に係る経費の所得控除の対象化

【対象者】給与所得者（収入を得る手段として車を利用する者）

【経費項目】自動車購入費、自動車関係諸税、ガソリン代、整備費、等
（企業の通勤費補助や給与所得控除との関係性については整理が必要）