



9月29日に第187回臨時国会が招集され、与野党の論戦が続いています。私も、10月16日に、財政金融委員会で、麻生財務大臣の大臣所信表明に対し、自動車関係諸税のあり方をメインテーマにして質問に立ちました！今回は、その概要とポイントについてご報告したいと思います。

### 10/16 参議院財政金融委員会 (大臣所信に対する質疑)

### Questions at committee



総理が、政権交代後、企業の「海外投資比率の増加が止まった」と発言した。海外進出のトレンドが止まったという認識か？

2009年から2012年にかけて増えてきた海外での投資が、2013年は横ばいになっている。少なくとも、国内設備投資は明らかに上がってきている。



国内設備投資は増えているが、目的は、「能力増強」から「維持補修」に変わってきている。7割の企業が海外の生産能力増強を検討しているというアンケート結果もある。海外進出に歯止めをかけるのは簡単ではないし、国内に回帰するのにも時間はかかる。



国内投資を増加させるためにも、1つは、内需拡大、もう1つは、日本の得意とする分野での高付加価値化が重要。内需拡大の観点から自動車の販売ならびに受注に注目すると、本年4月の消費税増税後から落ち込んだままとなっている。経産省としてどう認識しているか？

### いそざきの役職

#### roles and responsibilities

国会 (参議院)	<ul style="list-style-type: none"> <li>東日本大震災復興特別委員会 理事 (継続)</li> <li>財政金融委員会 委員 (継続)</li> <li>決算委員会 委員 (新規)</li> <li>国民生活・デフレ脱却調査会 委員 (新規)</li> </ul>
民主党	<ul style="list-style-type: none"> <li>参議院 国会対策委員会 副委員長 (継続)</li> <li>東日本大震災復興・復興推進本部 事務局次長 (継続)</li> </ul>

自動車の受注動向は、3月以降対前年同月比1~2割減で推移しており、販売の現場では先行きを不安視。不透明感がある状況。

経済産業省 審議官

本会議・委員会の動画は、参議院HP内「審議中継ページ」  
(<http://www.webtv.sangiin.go.jp/webtv/index.php>) (全体版)、または、いそざきHPの「いそざき動画」  
(<https://www.youtube.com/user/IsozakiTetsuji>) (ダイジェスト版)をご覧ください！



昨年の自動車の税制論議で、取得税の廃止が決まったかと思えば、軽自動車、二輪車で大幅な増税、取得税の付け替えともいえる環境性能課税も検討されている。ユーザーの負担減、税制の簡素化という望ましい方向からは逆行している。国内の市場を縮小させるような税制であってはならないと思うが？

消費税10%時の取得税廃止、環境性能課税の導入、エコカー減税の基準の見直しなど、年末に向けて議論の途中であり、今の段階で確たることが言えない。



取得税が廃止されても、消費税増税でユーザーの負担は変わらず、環境性能課税が加われば、それはユーザー負担増。消費が冷え込む可能性がある。



もう1点、「技術力」の視点も重要。次世代自動車はもちろん、従来の内燃機関の技術も日本の強みであり、それらすべての技術力を磨き上げる観点からも税体系を検討すべきではないか？



平成27年度税制改正のプロセスにおいて、関係団体等からの専門的な意見もふまえて議論していく。

総務省審議官

技術力を向上させるというのは極めて重要な考え方。エコカー減税の基準見直しにより、より環境性能の優れた自動車の普及、促進につなげるよう見直していく。



自動車の税体系は、ユーザーの視点、制度の簡素化、内需への影響、技術競争力の強化の観点から検討されることを強く望む。

