

基礎研 レター

2023 年度税制改正

人への投資のメリハリ、自動車産業の位置付け

総合政策研究部 常務理事 矢嶋 康次

(03)3512-1837 yyajima@nli-research.co.jp

1——今年度も、効果は限定的か？

ここ数年、税制改正の決まり文句は「効果は限定的」。今年は、違う評価になるか注目される。

今年議論される改正項目は、人への投資、脱炭素、自動車、NISA、ストックオプションなど [図表 1]。金融市場では、年末に策定する「資産所得倍増プラン」や、その目玉である「NISA」や「金融所得課税」に注目が集まっている。ただ、海外目線で「投資対象」という意味では、日本企業や日本経済の復活が、期待できる税制改正となるかがカギを握る。

[図表 1] 今年議論されそうな税制項目

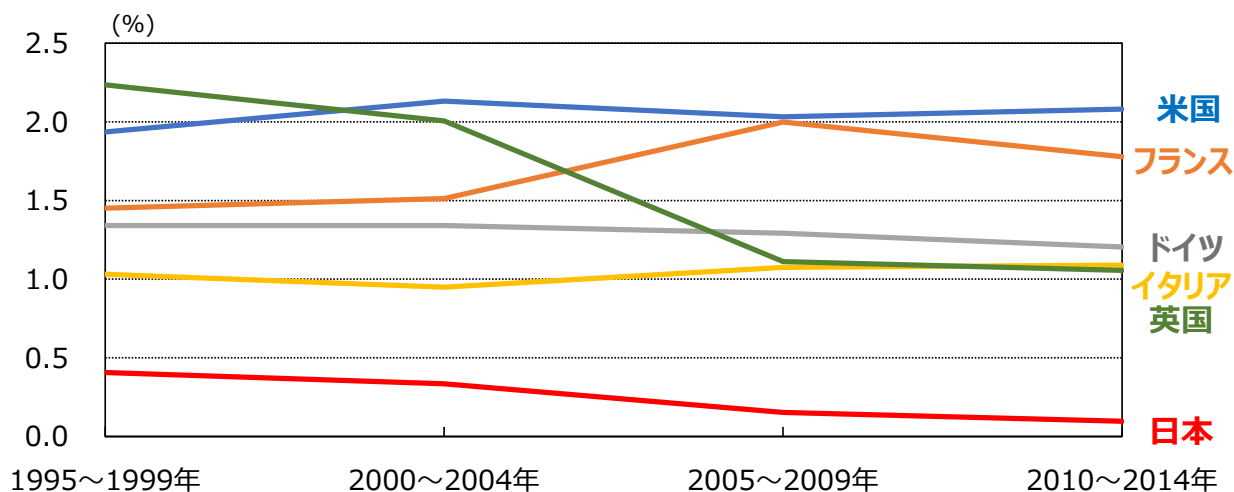
項目	ポイント	主な発言・税制改正要望等
人への投資	職業訓練、従業員のスリルアップ研修や「学び直し」などに取組む企業に減税	「『人への投資』に対する大規模な減税をしたい」 (自民党宮沢税調会長) 「人への投資は新しい資本主義実現に向けた肝です」(岸田首相)
脱炭素	カーボンプライシング導入に向けた議論の推進	「『成長志向型カーボンプライシング構想』の具体化の検討を進め、速やかに結論を得る」(環境省)
自動車	エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例を含めた、車体課税の見直し	「環境性能に優れた自動車の更なる普及を促すため、エコカー減税等の車体課税の見直しを行う。」(経済産業省)
NISA	時限的な今の措置の恒久化と非課税枠の拡大が焦点	「(時限措置である少額投資非課税制度(NISA)について) 恒久化が必須だ」(岸田首相) 「簡素で分かりやすく、使い勝手のよい制度に」(金融庁)
ストックオプション税制	ストックオプションの利便性・魅力を向上による、スタートアップ企業の人材獲得への寄与	「ストックオプション税制(権利行使時の課税繰り延べ)について、ディーブテックなど事業化まで時間を要するスタートアップや、グローバル展開を含め長期間をかけて大きな成長を目指すスタートアップ等を後押しするため、権利行使期間等について、見直しを行う。」(経済産業省)

(資料) 各種資料よりニッセイ基礎研究所作成

2—人への投資に注目、メリハリの効いた骨格は維持できるか？

「人への投資」は、デジタル、脱炭素、スタートアップ、科学技術と並び、岸田政権の看板政策「新しい資本主義」の重点分野。ただ、企業が従業員の能力開発に費やす規模（対GDP比）でみると、日本の人材投資は欧米と10倍以上の開きがある〔図表2〕。

〔図表2〕 国内総生産のうち、企業の能力開発費の割合



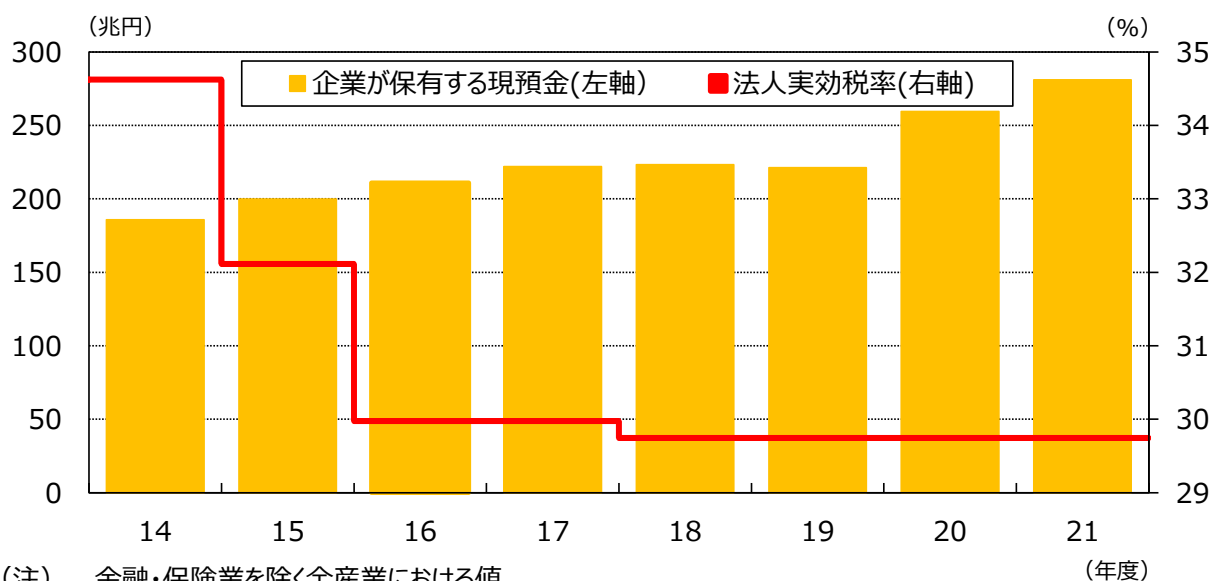
(注) 能力開発費が実質GDPに占める割合の5か年平均の推移を記載。また、能力開発費は企業内外の研修費用を示すOFF-JTの額を示し、OJTに要する費用は含まない。

(資料) 厚生労働省

政府はこの現状を変えるため、従業員へのスキルアップ研修などの「学び直し」を行い、生産性向上に取り組む企業に対して減税を実施することを検討している。

自民党の宮沢洋一税制調査会長は、今回の税制改正で『人への投資に大規模な減税をしたい』と述べる一方、『法人税を増やして、人への投資をやった企業に回す』と発言している。

〔図表3〕 企業が保有する現預金と法人実効税率の推移



(注) 金融・保険業を除く全産業における値。

(資料) 財務省

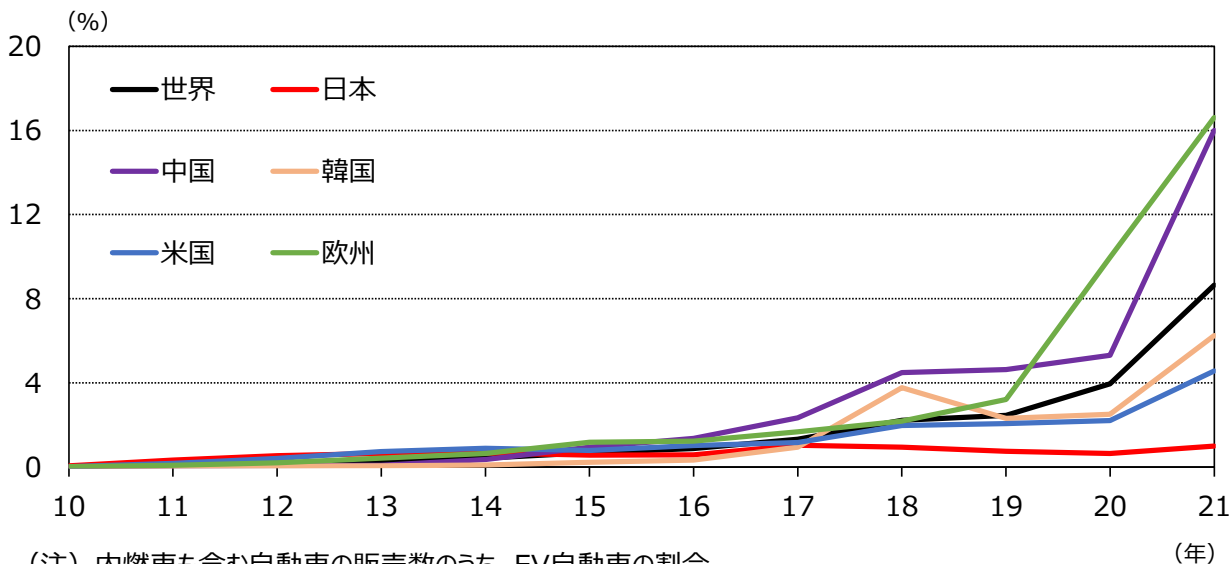
この発言の背景には、歩みが遅い企業への苛立ちも感じられる。現在、日本の法人実効税率は、法人税（国税）と法人事業税（地方税）などを合わせた29.74%。政府は2015年度以降、税率を段階的に引き下げてきたが、減税分が賃上げや設備投資などに回る状況とはなっていない。

ある程度一律を大事にした税制から「アメとムチの政策」へとシフトする。反発はあるだろうが、硬直した状況に変化を生むためにも、メリハリの効いた骨格は維持されるよう期待したい。

3—ガソリン高対策とEV推進減税の矛盾をどうするか？

脱炭素に向かう取組みは、ロシアによるウクライナ侵略で状況が様変わりしたとは言え、政策の中心課題であることに変わりはない。政府のイニシアチブのもと、2050年カーボンニュートラルに向けたロードマップを着実に前進させる必要がある。その具体策を如何に実施していくか。ここに自動車税も絡んでくる。脱炭素における最大の産業テーマが電気自動車（EV）戦略。海外では、EV購入の支援策やガソリン車規制の導入で、着実にEV普及率（新車の販売台数におけるEVの割合）を伸ばす中、日本の出遅れが目立っている [図表4]。世界の潮流への対応を日本も迫られている。

〔図表4〕新車販売台数におけるEV自動車の比率



(注) 内燃車も含む自動車の販売数のうち、EV自動車の割合
(資料) IEA

今年、自動車税、軽自動車税、エコカー減税（自動車重量税）と自動車関連税制の見直しが行われる。自動車税は、大別すると「車体課税」と「燃料課税」の2つがある。財政面を考えると、ガソリン不要のEVが普及すれば、燃料課税からの税収は減少する。道路整備に必要な道路財源の減少は必至だ。また、EVの自動車重量税はエコカー減税で減免されるが、電池を搭載したEVはガソリン車より重く、道路に掛かる負担は大きくなる。このような矛盾をどう整理するのか。財政規模が大きいだけに、そのシフトは方々に影響を及ぼすことになる。また、物価高対策で始まったガソリン補助金は、石油業界への支援策でもある。これをEV支援とどう整合させるかもポイントになりそうだ。

国際情勢が緊迫化する中、今年、防衛費増額の財源問題に焦点が当たる。例年のように「法人税減税の効果は限定的」となるなら、最高益を更新する企業の法人税は防衛費にという流れは必至だろう。

(お願い) 本誌記載のデータは各種の情報源から入手・加工したものであり、その正確性と安全性を保障するものではありません。また、本誌は情報提供が目的であり、記載の意見や予測は、いかなる契約の締結や解約を勧誘するものではありません。