



**総務省**

# **「自動車関係税制のあり方に関する検討会」**

---

**ヒアリング説明資料**

全日本自動車産業労働組合総連合会  
( 自 動 車 総 連 )

2 0 1 4 年 1 0 月 3 日

# Contents

---

- 自動車関係諸税に対する考え方
- 平成27年度税制改正における要望事項
- 総務省からのヒアリング項目について

# 複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

## 国民負担の軽減・デフレからの確実な脱却

### 生活減税

消費税率引上げに対する  
国民の家計負担の軽減

### 雇用対策

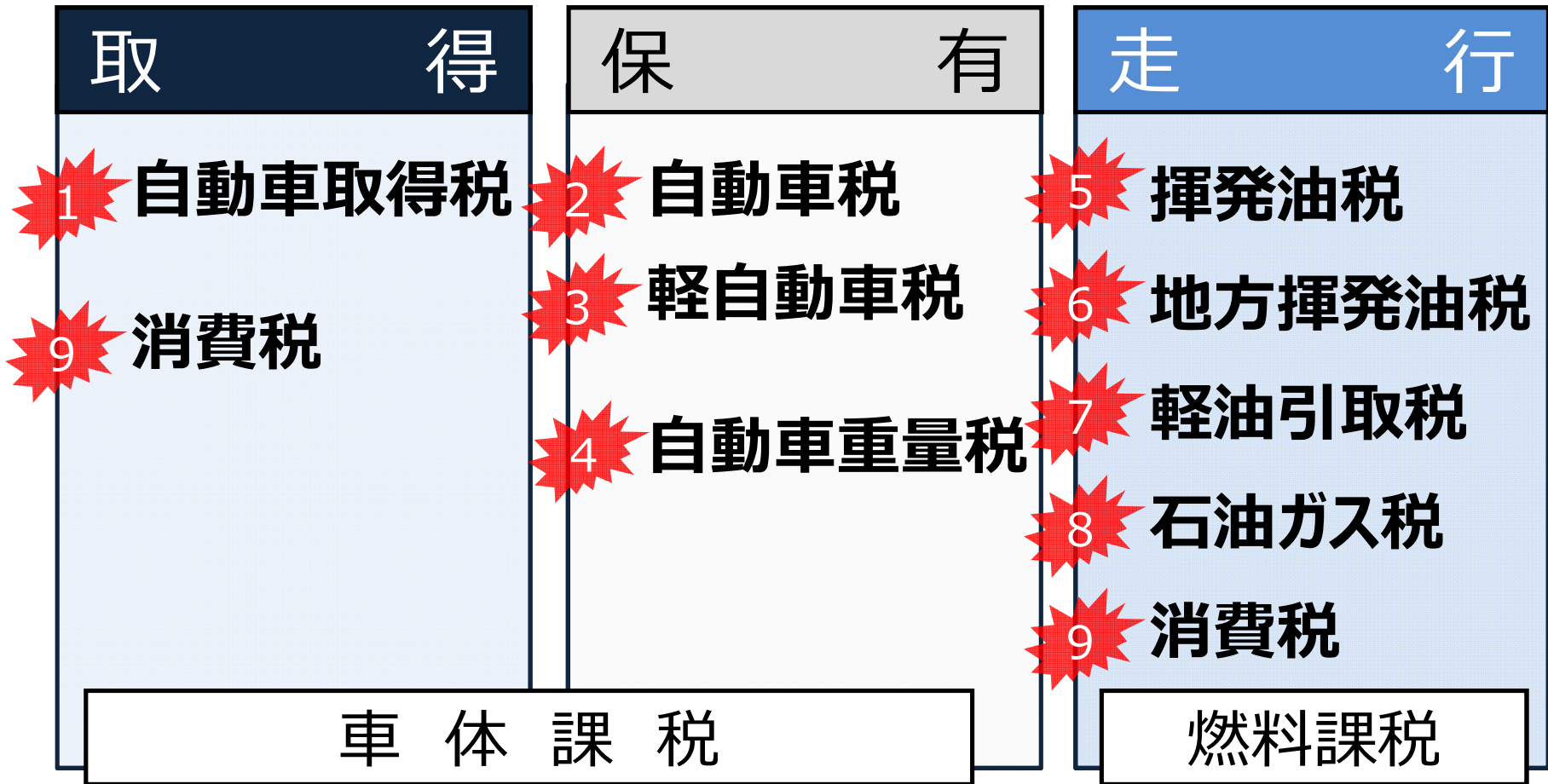
地方を含め、広く日本の雇  
用を支える自動車産業の活  
性化

### 経済対策

日本の基幹産業である自  
動車産業が生み出す経済  
波及効果

**国民の家計負担増への対策、日本経済を確実な回復軌道にのせるためにも、「簡素化・負担の軽減」を図るべき！**

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消



**取得・保有・走行のすべての段階**において  
9種類にもおよぶ **複雑且つ過重な税負担**

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

車体課税

自動車取得税

1968年、市町村の道路拡充の為に創設

自動車重量税

1971年、道路整備の財源確保為に創設

自動車税

1940年、担税力のある贅沢品として、戦後の資金調達の為に創設

2009年、道路特定財源の一般財源化により課税根拠は既に喪失している

消費税創設時以降も存続しているため二重課税

本則税率に上乗せされた当分の間税率が未だ存続

軽自動車税

1958年、自動車税より、分離・独立

日本の高度成長期に **道路整備目的のために創設**された税が、**40年以上も見直されず存続**している

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

燃料課税

揮発油税

1958年～  
本則の2.0倍

地方揮発油税

1958年～  
本則の1.2倍

軽油引取税

1958年～  
本則の2.1倍

石油ガス税

1958年～

道路整備五箇年計画に基づき、国および地方の道路整備拡充の為に創設

2009年、道路特定財源の一般財源化により課税根拠は既に喪失している

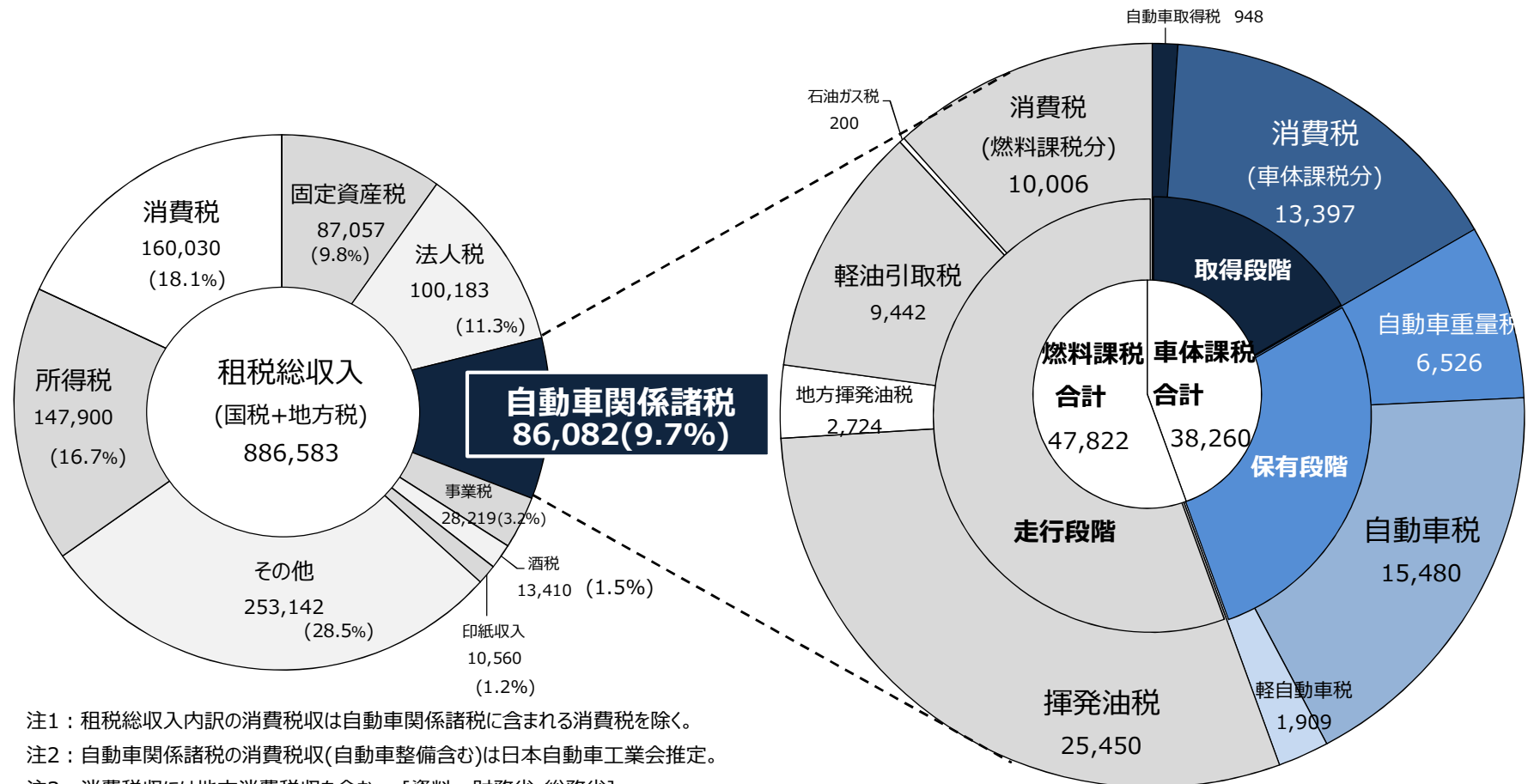
本則税率に上乗せされた当分の間税率が未だ存続

燃料課税に、さらに消費税が課せられる Tax on Tax

日本の高度成長期に 道路整備目的のために創設された税が、40年以上も見直されず存続している

## 複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

●平成26年度租税収入の税目内訳並びに自動車関係諸税の税収入(当初)



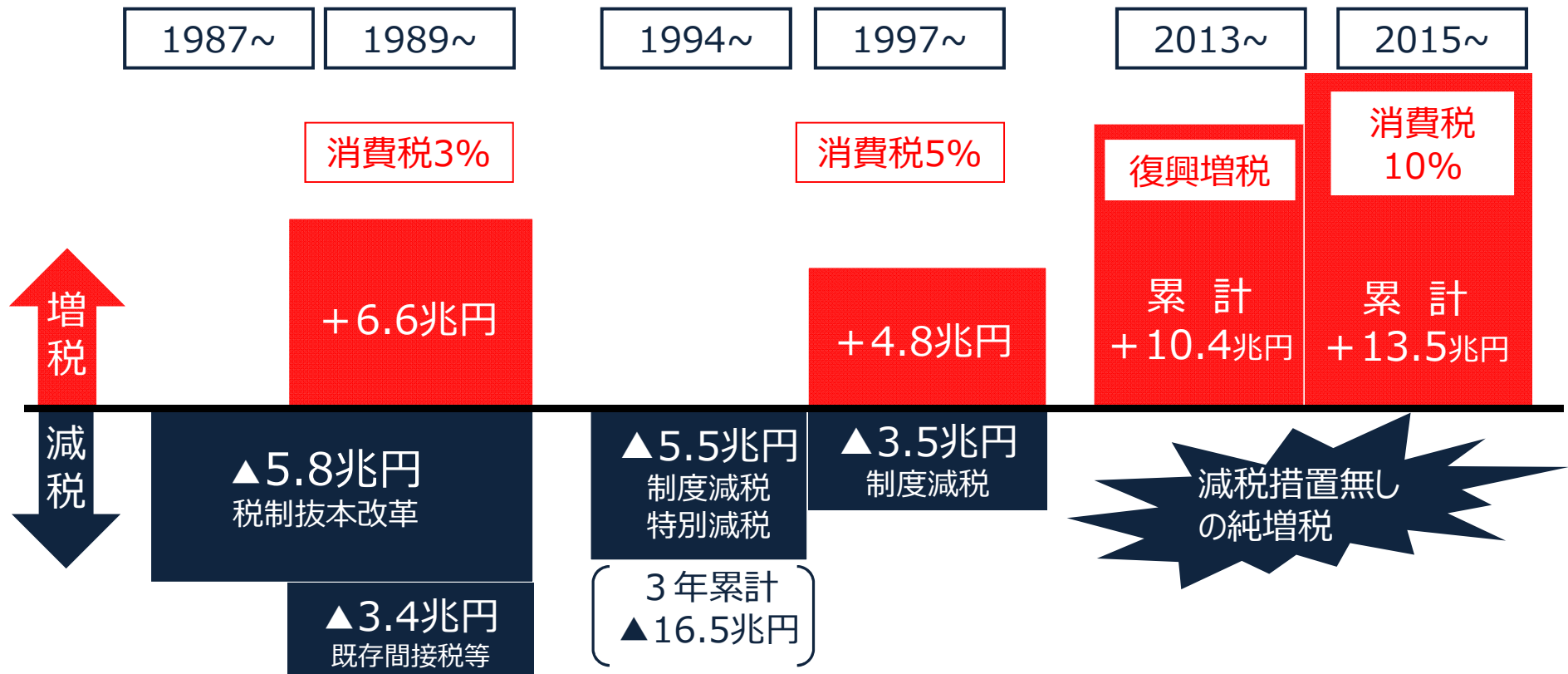
注1：租税総収入内訳の消費税収入は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。  
 注2：自動車関係諸税の消費税収入(自動車整備含む)は日本自動車工業会推定。  
 注3：消費税収入には地方消費税収入を含む [資料：財務省・総務省]

資料元：日本自動車工業会「日本の自動車工業2014」より抜粋

国の租税収入の**1割に相当**する**9種類9兆円**もの税負担

消費税率の引上げに対する家計負担対策 **生活減税**

▶ 消費税の導入以降、増税の際は、何等かの減税措置が取られ、ネット減税であったが、今回は純増税となる



資料元：自動車総連にて調べ

消費税率引上げに対し、**国民負担軽減に繋がる減税措置**が必要



## 連合の政策実現に向けた取り組み



### 簡素化が 2015年度連合の最重点政策に反映

### 「公平・連帯・納得」の税制改正の実現

連合が、「働くことを軸とする安心社会」に向けて毎年取りまとめる「連合の重点政策」の中から、**2015年度における実現にこだわり**、連合本部・構成組織・地方連合会が一体となって幅広い運動を展開し、その実現に取り組む**最重点政策**に自動車関係諸税の軽減・簡素化が反映された。

連合が政策実現に向けて **すべての働く者の課題として**  
**解決に向けて取り組む** ことが確認され活動を展開中

参考  
資料

# 自家用乗用車の都道府県別普及台数(世帯当たり普及台数)

	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福 井	1.743
2	富 山	1.709
3	山 形	1.674
4	群 馬	1.654
5	栃 木	1.628
6	岐 阜	1.605
7	茨 城	1.603
8	長 野	1.583
9	福 島	1.564
10	新 潟	1.555
11	山 梨	1.539
12	佐 賀	1.508
13	石 川	1.492
14	三 重	1.464
15	鳥 取	1.444
16	静 岡	1.419

	都道府県	世帯当たり普及台数
17	滋 賀	1.406
18	島 根	1.397
19	岩 手	1.397
20	秋 田	1.385
21	岡 山	1.370
22	徳 島	1.350
23	香 川	1.336
24	宮 城	1.310
25	熊 本	1.307
26	愛 知	1.298
27	大 分	1.277
28	沖 縄	1.275
29	宮 崎	1.265
30	山 口	1.227
31	青 森	1.224
32	和 歌 山	1.205

	都道府県	世帯当たり普及台数
33	鹿 児 島	1.142
34	愛 媛	1.116
35	奈 良	1.113
36	広 島	1.109
37	高 知	1.091
38	福 岡	1.082
39	長 崎	1.078
40	埼 玉	1.009
41	北 海 道	1.007
42	千 葉	1.006
43	兵 庫	0.921
44	京 都	0.838
45	神 奈 川	0.736
46	大 阪	0.660
47	東 京	0.461
	全国平均	1.069

資料元：自動車検査登録情報協会 2014年3月末現在

47都道府県中、**42都道府県において1世帯に1台以上普及**しており、全国の**国民生活に欠かせない必需品**となっている

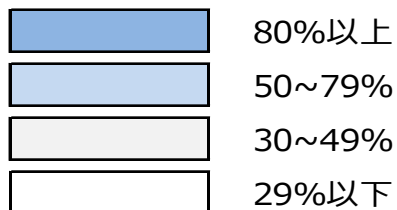
参考資料

# 軽四輪車の都道府県別普及台数(世帯当たり保有台数)

	都道府県	1世帯当たり台数
1	佐賀	1.02
2	鳥取	1.02
3	長野	1.00
4	山形	1.00
5	島根	1.00
6	福井	0.98
7	沖縄	0.93
8	山梨	0.92
9	新潟	0.91
10	宮崎	0.91
11	徳島	0.88
12	富山	0.87
13	和歌山	0.87
14	岩手	0.87
15	秋田	0.86
16	岡山	0.86

	都道府県	1世帯当たり台数
17	香川	0.84
18	鹿児島	0.84
19	福島	0.84
20	熊本	0.83
21	高知	0.83
22	岐阜	0.82
23	三重	0.82
24	群馬	0.82
25	大分	0.82
26	滋賀	0.80
27	長崎	0.78
28	愛媛	0.77
29	青森	0.76
30	山口	0.75
31	茨城	0.74
32	石川	0.73

	都道府県	1世帯当たり台数
33	静岡	0.73
34	栃木	0.72
35	宮城	0.63
36	広島	0.62
37	奈良	0.57
38	福岡	0.56
39	愛知	0.50
40	兵庫	0.42
41	京都	0.42
42	北海道	0.40
43	千葉	0.39
44	埼玉	0.39
45	大阪	0.27
46	神奈川	0.22
47	東京	0.12
	全国平均	0.53

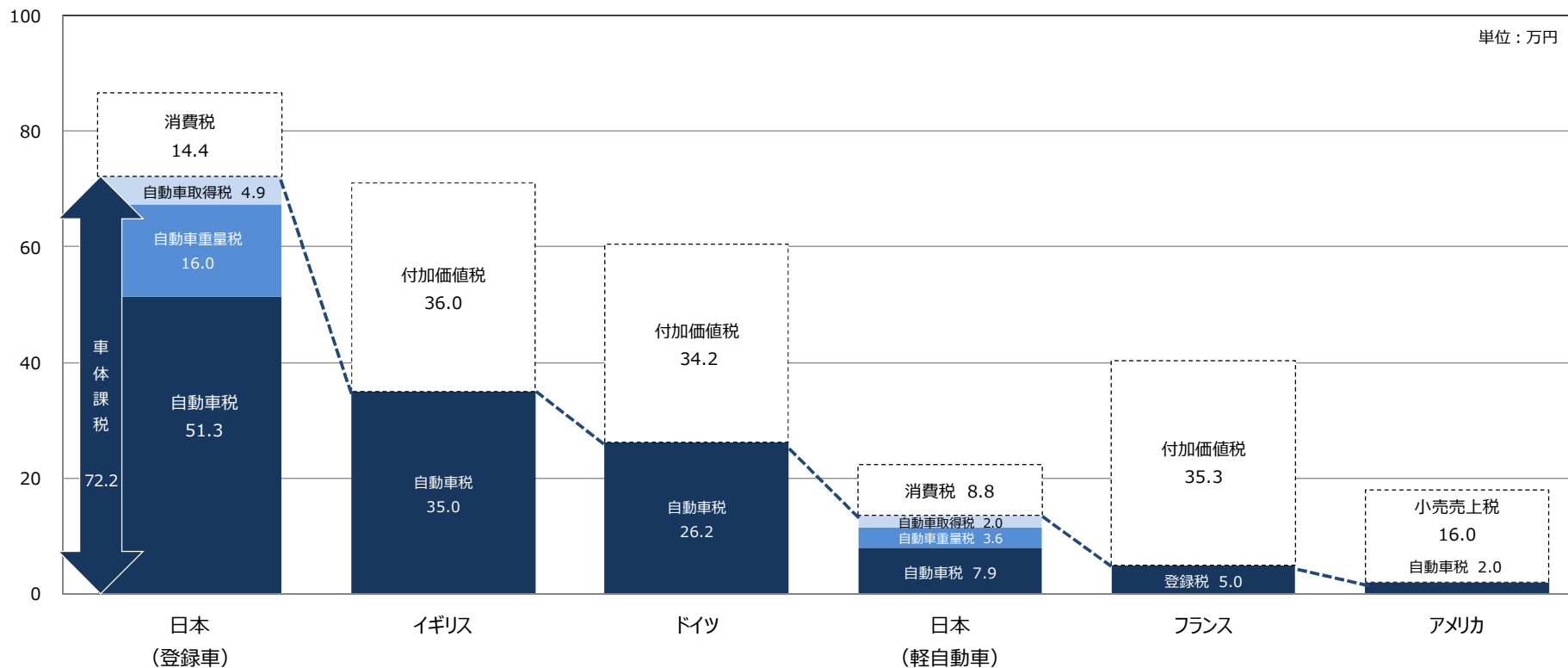


資料元：全国軽自動車協会連合会発表データより自動車総連にて作成

公共交通機関が十分に整備されていない地方を中心に  
広く国民生活に欠かせない移動手段として浸透している

参考資料

# 自動車関係諸税の国際比較



前提条件:①排気量1800cc ②車両重量1.5トン以下 ③車体価格180万円 ④JC08モード燃費値15km/ℓ (CO2排出量:151g/km)  
 ⑤フランスはパリ市・アメリカはニューヨーク市 ⑥フランスは課税馬力8 ⑦13年間使用(平均使用年数:自動車検査登録情報教会データより)  
 ⑧為替レート:1ユーロ136円・1ポンド163円・1ドル101円(2013年4月~2014年3月の平均)  
 注:1.2014年4月時点の税体系に基づく試算。2.各国の環境対策としての税制政策(軽減措置等)は加味していない。3.各国の登録手数料は除く。4.フランスは2000年をもって個人所有に対する自動車税は廃止。

資料元:日本自動車工業会「日本の自動車工業2014」/軽自動車については参考として自動車総連調べ

日本における登録車の税負担は極めて重い

日本の雇用を支える自動車産業 **雇用対策**

▶ **自動車産業は、製造のみならず、販売・整備・運送・資材など、各分野に広範な関連産業をもつ総合産業である**

**関連部門**  
GS・損害保険等  
409,000人

**製造部門**  
自動車・部品製造等  
785,000人

**販売・整備部門**  
小売・卸売・整備等  
1,085,000人

**資材部門**  
電気機械・鉄鋼業  
プラスチック・ゴム・ガラス  
電子部品等  
376,000人



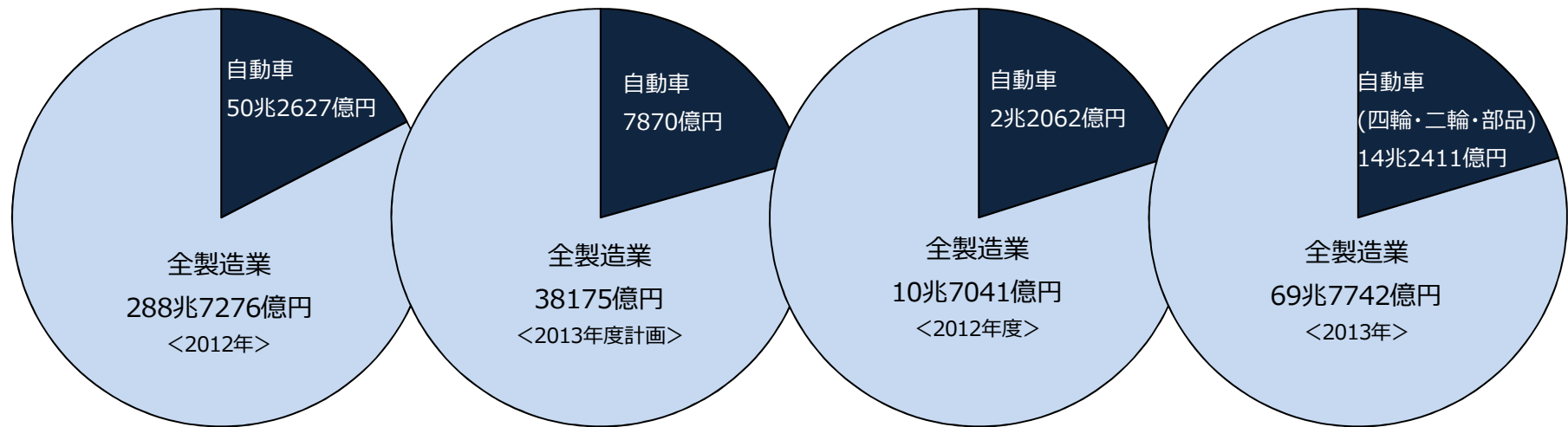
**利用部門**  
貨物・旅客運送等  
2,810,000人

資料元：日本自動車工業会「日本の自動車工業2014」より抜粋

日本の就業人口の1割近い **547万人の雇用** を支えている

日本経済を牽引する自動車産業 **経済対策**

▶ 裾野が広い自動車産業が生み出す経済波及効果は、デフレ脱却・日本経済の回復に大きく貢献する



製造品出荷額	設備投資額	研究開発費	商品別輸出額
全製造業中の <b>17.4%</b>	全製造業中の <b>20.6%</b>	全製造業中の <b>20.1%</b>	全輸出総額の <b>20.4%</b>

資料元：日本自動車工業会「日本の自動車工業2014」より抜粋

日本の産業のトップランナーであり **重要な基幹産業** である

車体課税を抜本的に見直し、**簡素化・負担の軽減**を図る

**自動車取得税**

- ◆自動車取得税は、消費税率の引上げに関わらず、**直ちに廃止**する

**自動車重量税**

- ◆本来は、直ちに廃止すべきであるが、少なくとも**当分の間税率を確実に廃止**する

**自動車税**

- ◆自動車取得税の付け替えのような環境性能課税の導入等、**負担を増大させる見直しは行わない**

**軽自動車税**

- ◆四輪車・二輪車の**増税の撤回を含め、確実な負担軽減措置**を講ずる

燃料課税を抜本的に見直し、**簡素化・負担の軽減**を図る

- ◆「当分の間として措置される税率」(旧暫定税率)を廃止する
- ◆複雑な燃料課税を簡素化する
- ◆タックス・オン・タックスを解消する

最新の環境規制に対応した二輪車の普及促進策を創設する



## 環境性能課税の制度設計について

● 自動車取得税と環境性能課税

	自動車取得税	環境性能課税 (平成26年度与党大綱より)
課税時期	自動車の取得時	自動車税の取得時
税率	3% (自家用自動車) 2% (営業用自動車・軽自動車)	0~3% (燃費基準値の達成度に応じて変動)
課税標準	取得価格	取得価格
その他	取得価格50万円以下は非課税 (平成30年3月31日まで)	控除及び免税点のあり方について検討する

**自動車取得税の廃止を無意味にし、税制を更に複雑化させる「簡素化・負担の軽減」に逆行する制度には断固として反対する**

## 自動車税のグリーン化特例の制度設計について

### 軽自動車税の軽課の検討について

- 自動車は、国民にとって欠かせない生活必需品である。
- とりわけ地方においては、主婦や高齢者の重要な交通手段、あるいは、農家や事業者の運営に欠かせない移動手段であり、軽自動車の比率が高い。
- 日本の登録車の自動車税は、国際的にも極めて重い。
- 軽自動車税(四輪車・二輪車)の大幅な増税、軽四輪車の経年車への重課は、国民の家計を直撃する。

自動車税の税額は、**軽自動車税を基準とした水準**として考えるべき

軽自動車税(四輪車・二輪車)は、**増税の撤回を含め、確実な負担軽減**を図るべき