

# 第 15 回 自動車関係税制のあり方に関する検討会 議事次第

平成 27 年 10 月 2 日 (金)  
9:45~12:00  
合同庁舎 2 号館 7 階 省議室

## 1 開会

## 2 議事

### 自動車関係税制のあり方に関するヒアリング

一般社団法人日本自動車連盟

一般社団法人全国軽自動車協会連合会

一般社団法人日本自動車販売協会連合会

一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会

日本自動車輸入組合

公益社団法人日本バス協会

## 3 閉会

### 配布資料

(資料 1) 「車体課税関係資料」 (総務省)

(資料 2-1) 「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

(資料 2-2) 平成 28 年度税制改正に関する要望書

(一般社団法人日本自動車連盟)

(資料 3-1) 『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

(資料 3-2) 平成 28 年度税制改正に関する要望書

(一般社団法人全国軽自動車協会連合会)

(資料 4-1) 平成 28 年度税制改正要望のポイント

(資料 4-2) 平成 28 年度税制改正に関する要望書

(資料 4-3) 最近の月別国内販売台数 (登録車) の推移等

(一般社団法人日本自動車販売協会連合会)

(資料 5) 平成 28 年度税制改正に関する要望 (抜粋)

(一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会)

(資料 6) 平成 28 年度税制改正に関する日本自動車輸入組合 (JAIA) の意見・要望

(日本自動車輸入組合)

(資料 7) 環境に関する税制について (公益社団法人日本バス協会)

資料 1

# 車体課税関係資料

# 車体課税の見直し（平成27年度税制改正）

## ◎ 自動車取得税における「エコカー減税」の見直し

- 平成 32 年度燃費基準への置き換えを行うとともに、平成 32 年度燃費基準未達成の現行エコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする措置を講じ、2年延長。

例：乗用車

〔改正前〕（適用期限：H27.3.31）

内 容	対 象 車
非課税	電気自動車等
	H27 年度燃費基準+20%達成
80%軽減	H27 年度燃費基準+10%達成
60%軽減	H27 年度燃費基準達成

〔改正後〕基準切替えと重点化

内 容	対 象 車
非課税	電気自動車等
	H32 年度燃費基準+20%達成
80%軽減	H32 年度燃費基準+10%達成
60%軽減	H32 年度燃費基準達成
40%軽減	H27 年度燃費基準+10%達成
20%軽減	H27 年度燃費基準+5%達成

※ ガソリン車・ハイブリッド車は、いずれも平成 17 年排出ガス基準 75%低減達成車（★★★★）に限る。

## ◎ 軽自動車税の見直し

- 一定の環境性能を有する軽四輪等について、グリーン化特例（軽課）を導入。

※ 自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化（軽課）とあわせて見直す。

例：軽乗用車 [H27.4~]

内 容	対 象 車
税率を概ね 75%軽減	電気自動車等
税率を概ね 50%軽減	H32 年度燃費基準+20%達成
税率を概ね 25%軽減	H32 年度燃費基準達成

※ 「電気自動車等」：電気自動車及び天然ガス自動車（ポスト新長期規制から NOx10%低減）とする。

※ ガソリン車・ハイブリッド車は、いずれも平成 17 年排出ガス基準 75%低減達成車（★★★★）に限る。

- 二輪車に係る税率の引上げ時期を平成 27 年 4 月 1 日から平成 28 年 4 月 1 日に 1 年延期。

## 車体課税における今後の課題

課 題	与党税制改正大綱
<p>① 消費税率10%引上げ時における自動車取得税の廃止等及び自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入</p>	<p>【26年度大綱】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時に廃止する。</li> <li>○ 消費税率10%段階において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税（環境性能割）を、自動車税の取得時の課税として実施する（税率0～3%）。</li> </ul> <p>【27年度大綱】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成26年度与党税制改正大綱等における消費税率10%段階の車体課税の見直しについては、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る。</li> <li>○ 自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直す。</li> </ul>
<p>② 自動車税・軽自動車税におけるグリーン化特例の見直し (平成29年度以降 ＝環境性能割導入時)</p>	<p>【26年度大綱】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 環境性能割を補完する趣旨を明確化し、環境性能割非課税の自動車に対象を重点化した上で、軽課を強化する。</li> </ul> <p>【27年度大綱】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成26年度与党税制改正大綱等における消費税率10%段階の車体課税の見直しについては、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る。</li> <li>○ 自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直す。</li> </ul>
<p>③ 自動車税・軽自動車税におけるグリーン化特例の見直し (平成28年度 ＝環境性能割導入前)</p>	<p>(大綱に直接の記載なし)</p> <p>自動車税・軽自動車税のグリーン化特例（軽課）は平成27年度で適用期限切れとなるため、上記②の見直しが行われるまでの1年間について、グリーン化特例の見直しを行う必要。</p>

※ 27年度与党税制改正大綱では、「消費税率10%段階の車体課税の見直しにおいては、税制抜本改革法第7条に沿いつつ、自動車をめぐるグローバルな環境や課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえた議論を行う。」とされている。

# 車体課税見直しのスケジュール

法令で決定  
済みの事項

今後法制化す  
べき事項

消費税率8%時  
(H26.4)

(H27.4)

(H28.4)

消費税率10%時  
(H29.4 予定)

自動車取得税

税率引下げ

- ・登録車: 5%→3%
- ・軽自動車、営業用車: 3%→2% (当分の間)

廃止

エコカー減税の拡充

エコカー減税の見直し

- ・燃費基準の置き換えと対象範囲の見直し

自動車税

グリーン化特例の見直し  
(軽課) 基準切替と重点化  
(重課) 経年車重課の強化  
・概ね10%重課  
→ バス・トラックを除き概ね15%重課

グリーン化特例(軽課)の見直し

○環境性能課税の導入

- ・課税標準は取得価額を基本
- ・燃費に応じて税率を変動
- ・地方財政へ影響を及ぼさない税収規模を確保

軽自動車税

グリーン化特例(軽課)の導入

- ・軽四輪車等について概ね25%~75%軽課

○グリーン化特例(軽課)の見直し

- ・自動車税のグリーン化特例(軽課)は、環境性能課税の非課税車に対象を重点化し、軽課を強化

経年車重課 ・軽四輪車等について概ね20%重課

税率引上げ

○軽四輪車等及び小型特殊自動車

- ・自家用乗用は1.5倍、その他の区分は約1.25倍に引上げ(軽四輪車等については平成27年度以降に新規取得される新車から適用)

○二輪車等

- ・約1.5倍に引上げ(最低2,000円)

# 參考資料

# 平成26年度与党税制改正大綱（抄）

平成25年12月12日  
自由民主党・公明党

## 第一 平成26年度税制改正の基本的考え方

### 2 税制抜本改革の着実な実施

#### （1）車体課税の見直し

税制抜本改革法第7条第1号力の規定及び平成25年度与党税制改正大綱、さらには、「民間投資活性化等のための税制改正大綱」を踏まえ、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ、国、地方を通じ、車体課税について、以下のように見直すこととする。

- ① 自動車取得税については、消費税率8%への引上げ時において、平成22年度燃費基準を満たした自動車等の取得に係る税率を引き下げることとし、自家用自動車については5%から3%、営業用自動車及び軽自動車については3%から2%にそれぞれ引き下げるとともに、平成26年度までの措置であるエコカー減税の軽減率を拡充する。エコカー減税については、平成27年度税制改正において基準の切替えと重点化を図る。

自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時（平成27年10月予定）に廃止する。そのための法制上の措置は、消費税率10%段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる。

- ② 自動車税については、平成25年度末で期限切れを迎える「グリーン化特例」について、対象車種にクリーンディーゼル車を追加する等の基準の切替えと重点化、拡充を行った上で2年間延長する。

また、消費税率10%段階において、平成25年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税（環境性能割）を、自動車税の取得時の課税として実施することとし、平成27年度税制改正で具体的な結論を得る。その大要は、以下のとおりとする。

イ 課税標準は取得価額を基本とし、控除及び免税点のあり方等について併せて検討する。税率は、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、0～3%の間で変動する仕組みとする。具体的な燃費基準値達成度の税率への反映方法等については、省エネ法に基づく平成32年度燃費基準への円滑な移行を視野に入れて検討を行う。

ロ 環境性能課税の税收規模は、平均使用年数を考慮した期間において、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない規模を確保するものとする。

ハ 自動車税（排気量割）のグリーン化特例については、環境性能割の導入時に、環境性能割を補完する趣旨を明確化し、環境性能割非課税の自動車に対象を重点化した上で、軽課を強化する。

ニ 環境性能課税及びグリーン化特例の制度設計に当たっては、幅広い関係者の意見を聴取しつつ、技術開発の動向等も踏まえて、一層のグリーン化機能が発揮されるものとなるよう、検討するものとする。

- ③ 軽自動車税については、平成27年度以降に新たに取得される四輪車等の税率を、自家用乗用車にあつては1.5倍に、その他の区分の車両にあつては農業者や中小企業者等の負担を考慮し約1.25倍にそれぞれ引き上げる。

また、軽自動車税においてもグリーン化を進める観点から、最初の新規検査から13年を経過した四輪車等について、平成28年度から約20%の重課を行うこととし、併せて軽課についても検討を行うこととする。二輪車等については、税率を約1.5倍に引き上げた上で、2,000円未満の税率を2,000円に引き上げる。

第一 平成27年度税制改正の基本的考え方

Ⅲ 社会保障・税一体改革

1 消費税率10%への引上げ時期の変更

経済再生と財政健全化を両立するため、平成27年10月に予定していた消費税率10%への引上げ時期を平成29年4月とする。（略）

2 消費税率引上げ時期の変更に伴う対応

(2) 車体課税の見直し

平成26年度与党税制改正大綱等における消費税率10%段階の車体課税の見直しについては、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る。

自動車取得税及び自動車重量税に係るエコカー減税については、燃費基準の移行を円滑に進めるとともに、足下の自動車の消費を喚起することにも配慮し、経過的な措置として、平成32年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、現行の平成27年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講ずる。

自動車重量税については、消費税率10%への引上げ時の環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を、平成32年度燃費基準の下で、政策インセンティブ機能を回復する観点から見直すとともに、基本構造を恒久化する。また、平成25年度及び平成26年度与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担の性格等を踏まえる。

軽自動車税については、一定の環境性能を有する四輪車等について、その燃費性能に応じたグリーン化特例（軽課）を導入する。この特例については、自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直す。また、二輪車等の税率引上げについて、適用開始を1年間延期し、平成28年度分からとする。

なお、消費税率10%段階の車体課税の見直しにおいては、税制抜本改革法第7条に沿いつつ、自動車をめぐるグローバルな環境や課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえた議論を行う。



総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会」  
ヒアリング資料

平成 2 7 年 1 0 月 2 日

一般社団法人 **日本自動車連盟**



# 目次

- 1 総論 . . . P 1
- 2 平成28年度 税制改正に関する要望 . . . P 2
- 3 環境性能課税について . . . P 3
- 4 自動車税・軽自動車税のグリーン化特例について . . . P 4
- 5 地方格差が助長される . . . P 5
- 6 まとめ . . . P 6

# 1 総論

(1) 自動車を取り巻く税制については、依然として複雑でわかりにくく、欧米諸国と比較して過重な負担が続いています。さらに再来年4月の消費税増税や物価の上昇も予想される中、自動車関係諸税の軽減が図られなければ、自動車ユーザーにはさらなる負担を強いられることとなります。

特に高齢化や過疎化が進む地方部においては、自動車は生活必需品となっており、相対的に税負担が重くなります。

(2) 今夏JAFが実施した自動車税制に関するアンケート（実施期間7月21日～8月31日）では実に24,888名もの自動車ユーザーから回答を得ましたが、そのほぼすべての回答者（98%）が自動車に係る税金を負担に感じています。

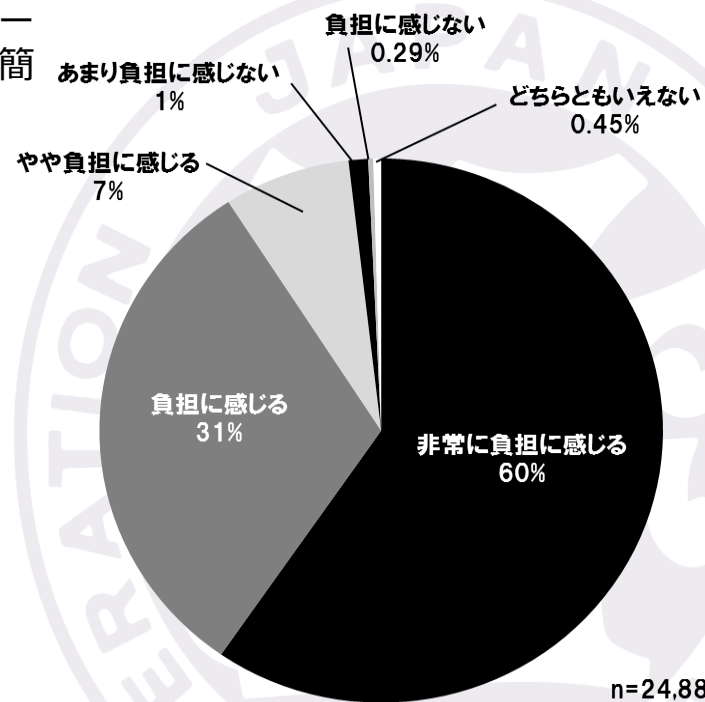
(3) JAFは、1,824万人の会員を擁する自動車ユーザー団体として次の通り、ユーザーが納得できる公平・公正・簡素な税制の実現を強く求めます。

Q：自動車にかかる税金の負担について？

◆アンケート調査における回答比率の推移（平成25～27年）

単位：%

回答	平成25年	平成26年	平成27年
非常に負担に感じる。	58	62	60
負担に感じる。	31	30	31
やや負担に感じる。	9	6	7
<b>負担に感じる＝小計</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>
あまり負担に感じない。	1	1	1
負担に感じない。	0.41	0.29	0.29
<b>負担に感じない＝小計</b>	<b>1.41</b>	<b>1.29</b>	<b>1.29</b>
どちらともいえない。	1	1	0.45
回答数	24,729	30,598	24,888



**JAF**

## 2 平成28年度 税制改正に関する要望

### (1) 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる簡素化と自動車ユーザーの負担軽減の実現

- ① 道路特定財源の一般財源化により課税根拠を失い、かつ類似した他の税と事実上二重課税となっている自動車取得税・自動車重量税は、消費増税の如何を問わず即刻・確実に廃止すべき。
- ② ガソリン税等に上乗せされ続けている「当分の間」の税率（旧暫定税率）は、理由もなく自動車ユーザーのみに追加負担を求めているものであり、直ちに廃止すべき。
- ③ 今後消費税のさらなる引き上げが検討されていることを踏まえ、ガソリン税に消費税が課税される Tax on Tax を早急に解消すべき。

### (2) 既に過重な税負担を強いられている自動車ユーザーにさらなる負担を求めることには断固反対

- ① 本来廃止されるべき自動車取得税の代替財源を確保するために、自動車税や軽自動車税に環境性能課税を上乗せすることは、自動車ユーザーの負担軽減に逆行するものであり、断固反対。
- ② 自動車税等において一定期間経過した車に一律に課される重課措置は、合理性に乏しく公平性に欠けるものであり、廃止すべき。
- ③ 地球環境保全等にかかる税については、自動車にだけ新たに課税するのではなく、国民全体で公平に負担する方法を検討すべき。

### (3) 先進環境対応車（低燃費車等）と先進安全自動車（ASV技術の導入車）に対する優遇措置の強化

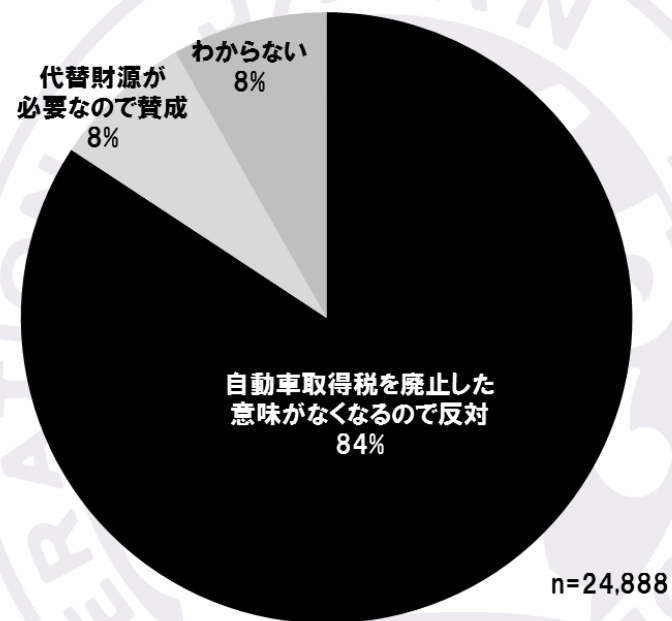
環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、税制上の優遇措置を強化すべき。

### 3 環境性能課税について

本来廃止されるべき自動車取得税の代替財源を確保するために、自動車税や軽自動車税に環境性能課税を上乗せすることは、自動車ユーザーの負担軽減に逆行するものであり、断固反対。

- ・ アンケート調査によると、84%の自動車ユーザーが環境性能課税について、「自動車取得税を廃止した意味がなくなるので反対」と回答している。
- ・ 自動車取得税の代替財源を自動車税や軽自動車税の増税で賄おうとするのは筋違いである。

Q：自動車取得税が廃止されたとしても、新たに環境性能課税の導入が検討されていることについて？

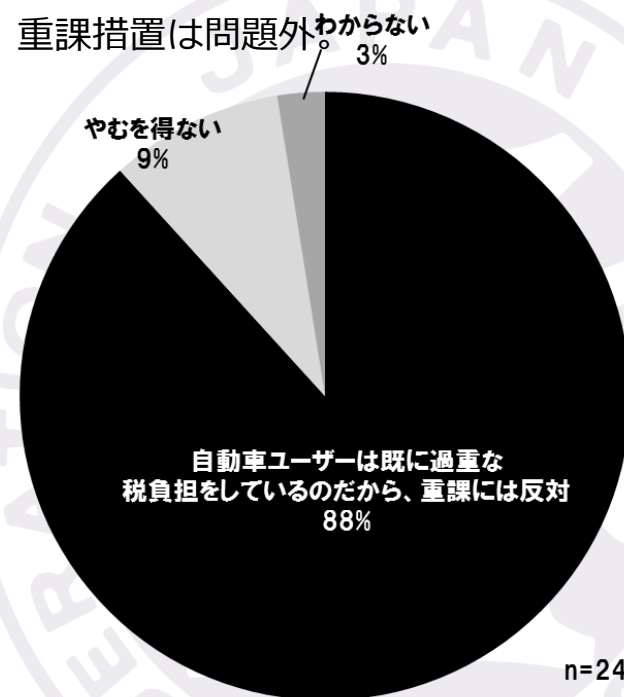


JAF

## 4 自動車税・軽自動車税のグリーン化特例について

- (1) 環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、過重な自動車ユーザーの負担を是正した合理的な税制をベースにして、軽課によるインセンティブを与えるべき。
- (2) 自動車税等において一定期間経過した車に一律に課される重課措置は合理性に乏しく公平性に欠けるものであり、廃止すべき。
- ・ 使用頻度、走行距離等の使用実態や燃費性能等、個々の車の違いを考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことは、合理性および公平性を欠くため、重課措置は問題外
  - ・ アンケート調査によると、88%の自動車ユーザーが経年重課措置について「自動車ユーザーは既に過重な税負担をしているのだから重課には反対」と回答している。

Q：13年超の経年車に対する重課について？



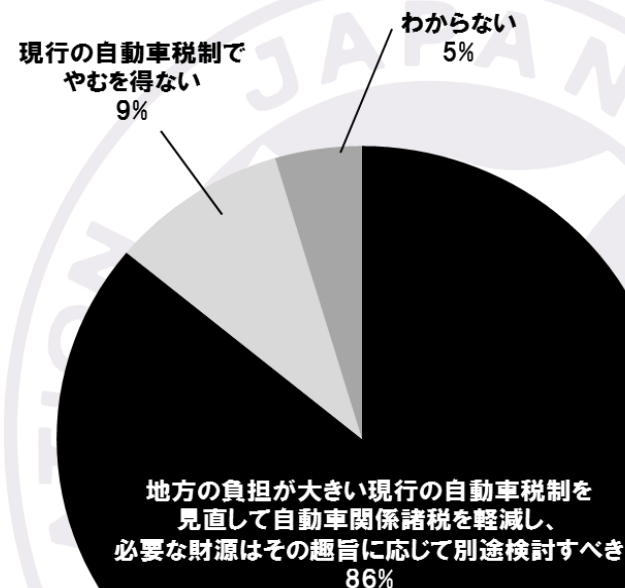
JAF

## 5 地方格差が助長される

- (1) 自動車はもはや贅沢品ではなく、公共交通機関が不便な地方においては一家に複数台を保有せざるを得ない生活の足になっており、都市部においても公共交通機関の利用や歩行などの外出行動において何らかのハンディキャップを持っている高齢者等にとっては、移動の確保になくてはならないものになっている。
- (2) 現行の自動車税制は、特に自動車に頼らざるを得ない地方の人たちに大きな負担を強いており、地方格差の助長や弱い者いじめをする結果となっている。

・アンケート調査によると、86%の自動車ユーザーが「地方の負担が大きい現行の自動車税を見直し、必要な財源はその趣旨に応じて別途検討すべき」と回答している。

Q：都市に比べ保有率が高くなっている地方の自動車ユーザーの負担感について？



n=24,888



JAF

## 6 まとめ

環境に配慮する政策として、環境負荷の少ない自動車を普及させるために税制上のインセンティブを与える施策には賛同する。更に言うならば、先進安全自動車（A S V技術の導入車）にも同様の優遇措置をすべきと考える。

### (1) 環境政策としてのインセンティブについて

自動車ユーザーは既に過重な税負担を強いられており、これを軽減する中で環境対策としてのインセンティブの在り方を考えるべきである。

この観点から、環境性能課税の導入は自動車ユーザーの負担軽減に繋がらない限り反対である。

### (2) 長期保有に対する重課について

実際に生ずる環境負荷は走行距離や使用状況、また整備状況によっても大きく左右されることから、一律に課税することには疑問がある。

長期保有に対する重課についてはその合理性が希薄であり、また経済的理由から買い替えが困難な自動車ユーザーにとっては負担を強いるものであり、見直しが必要である。

### (3) 自動車関係諸税のグリーン化について

自動車諸税のグリーン化については、自動車関係諸税全体の中で総合的に検討し、制度を整備するべきである。

自動車税にかかる環境性能課税のみを取り上げて個別に制度設計をすることに根本的な問題がある。

あくまで、自動車関係諸税全体における環境配慮の在り方を考慮し、自動車ユーザーの負担軽減を図りつつ制度を構築すべきである。



# 平成28年度税制改正に関する要望書

～自動車ユーザーは強く訴える～

平成27年9月



# JAF

一般社団法人 日本自動車連盟

会 長 小栗 七生



## 平成28年度 税制改正に関する要望

自動車を取り巻く税制については、依然として複雑でわかりにくく、欧米諸国と比較して過重な負担が続いています。さらに再来年4月の消費税増税や物価の上昇も予想される中、自動車関係諸税の軽減が図られなければ、自動車ユーザーにはさらなる負担を強いられることとなります。

特に高齢化や過疎化が進む地方部においては、自動車は生活必需品となっており、相対的に税負担が重くなります。

今夏JAFが実施した自動車税制に関するアンケート（実施期間7月21日～8月31日）では、実に24,888名もの自動車ユーザーから回答を得ましたが、そのほぼすべての回答者（98%）が自動車に係る税金を負担に感じ、その軽減を求める声は86%にも達しています。

JAFは、1,824万人の会員を擁する自動車ユーザー団体として、次の通り、ユーザーが納得できる公平・公正・簡素な税制の実現を強く求めます。

### **1 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる簡素化と自動車ユーザーの負担軽減の実現**

- ・道路特定財源の一般財源化により課税根拠を失い、かつ類似した他の税と事実上二重課税となっている自動車取得税・自動車重量税は、消費税の如何を問わず即刻・確実に廃止すべき。
- ・ガソリン税等に上乘せされ続けている「当分の間」の税率（旧暫定税率）は、理由もなく自動車ユーザーのみに追加負担を求めているものであり、直ちに廃止すべき。
- ・今後消費税のさらなる引き上げが検討されていることを踏まえ、ガソリン税に消費税が課税されるTax on Taxを早急に解消すべき。

### **2 既に過重な税負担を強いられている自動車ユーザーにさらなる負担を求めることには断固反対**

- ・本来廃止されるべき自動車取得税の代替財源を確保するために、自動車税や軽自動車税に環境性能課税を上乘せすることは、自動車ユーザーの負担軽減に逆行するものであり、断固反対。
- ・地球環境保全等にかかる税については、自動車にだけ新たに課税するのではなく、国民全体で公平に負担する方法を検討すべき。
- ・自動車税等において一定期間経過した車に一律に課される重課措置は、合理性に乏しく公平性に欠けるものであり、廃止すべき。

### **3 先進環境対応車（低燃費車等）と先進安全自動車（ASV技術の導入車）に対する優遇措置の強化**

- ・環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、税制上の優遇措置を強化すべき。

# 1 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる簡素化と自動車ユーザーの負担軽減の実現

## ●自動車ユーザーは重い税負担に喘いでいる

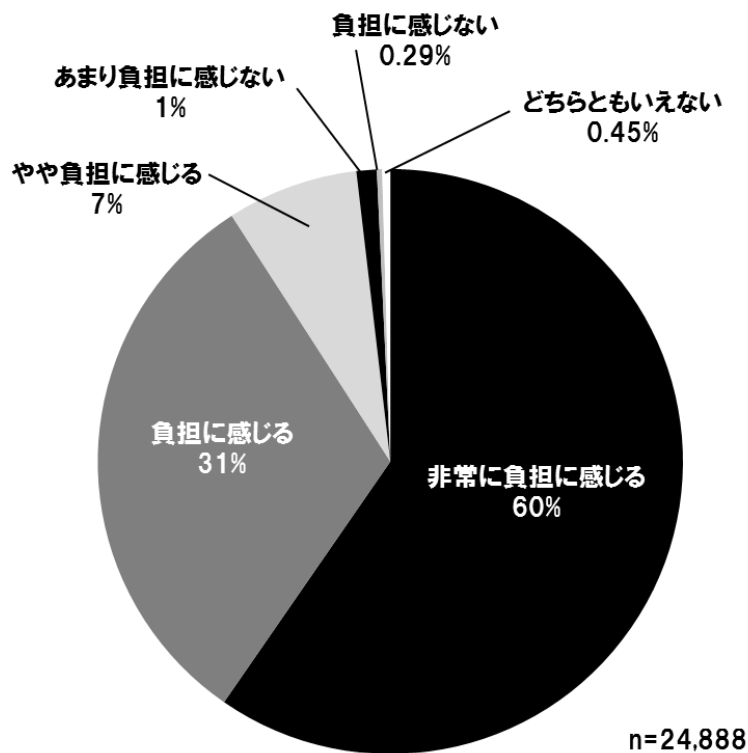
J A Fの自動車税制に関するアンケート調査（以下、「アンケート調査」という。）において、ほぼすべての回答者（98%）が自動車にかかる税金を負担と感じています。

Q：マイカーには毎年、概ね【表2】の税金が課せられています。あなたはこれら自動車にかかる税金を負担に感じますか？

【表2】自家用乗用車にかかる年間の税金

	税 目	納税時期・方法	金額
保有段階	自動車税	毎年納税通知書にて振り込み	¥39,500
	自動車重量税	新車購入時、または車検時	¥12,300
使用(走行)段階	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	ガソリン給油時	¥53,800
	消費税	ガソリン給油時	¥10,600
合 計			¥116,200

排気量/1,800cc、車両重量/1.5トン以下の車両で、年間ガソリン使用量/1,000リットルの場合。  
 (※ガソリンは消費税込み小売価格143円/リットルで換算、エコカー減税等の適用外車両)  
 なお、自動車重量税額は4,100円/0.5トン/年で計算。



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

●地方格差が助長される

自動車はもはや贅沢品ではなく、公共交通機関が不便な地方においては一家に複数台を保有せざるを得ない生活の足になっており、都市部においても公共交通機関の利用や歩行などの外出行動において何らかのハンディキャップを持っている高齢者等にとっては、移動の確保になくってはならないものになっています。

現行の自動車税制は、特に自動車に頼らざるを得ない地方の人たちに大きな負担を強いており、地方格差の助長や弱い者いじめをしていることとなります。

アンケート調査においても、86%の自動車ユーザーが「自動車関係諸税を軽減し、必要な財源はその趣旨に応じて別途検討すべき」と回答しています。

◆自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別）

平成26年3月末現在

世帯当たり普及台数の多い都道府県

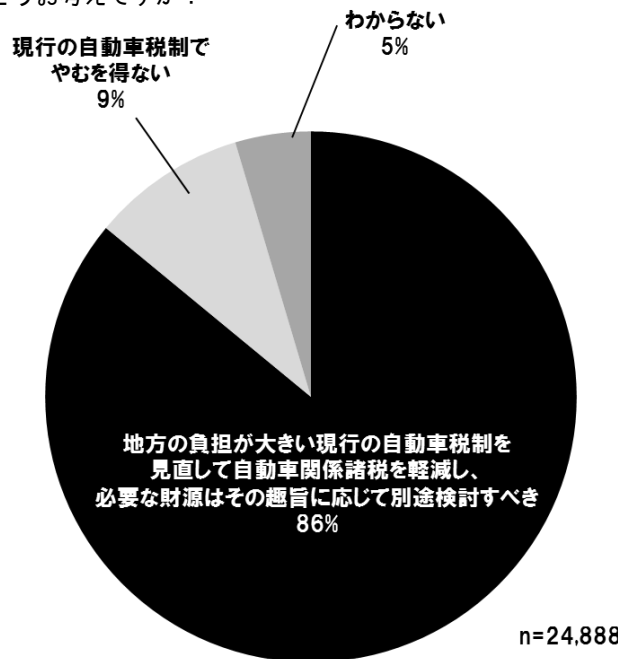
順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.743台
2	富山県	1.709台
3	山形県	1.674台
4	群馬県	1.654台
5	栃木県	1.628台

世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

都道府県	世帯当たり普及台数
兵庫県	0.921台
京都府	0.838台
神奈川県	0.736台
大阪府	0.660台
東京都	0.461台

資料：自動車検査登録情報協会

Q：とくに公共交通機関の整備が十分でない地方では、生活の足として自動車が必需品であり、一世帯で複数台の自動車を持たざるを得ない状況です。そのため地方においては自動車に係る税金が大都市圏と比べて大きな負担となっているという指摘があります。このように地方ほど大きな負担を強いる現行の自動車税制を、国や地方の財政状況が厳しいという理由で維持することについてどうお考えですか？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

●自動車ユーザーの重税感が変わっていない

平成25年～27年のアンケート調査において、自動車にかかる税金を負担と感じる自動車ユーザーの比率は、実に98%という高率が続いており、ここ数年自動車ユーザーの重税感はまったく緩和されていません。

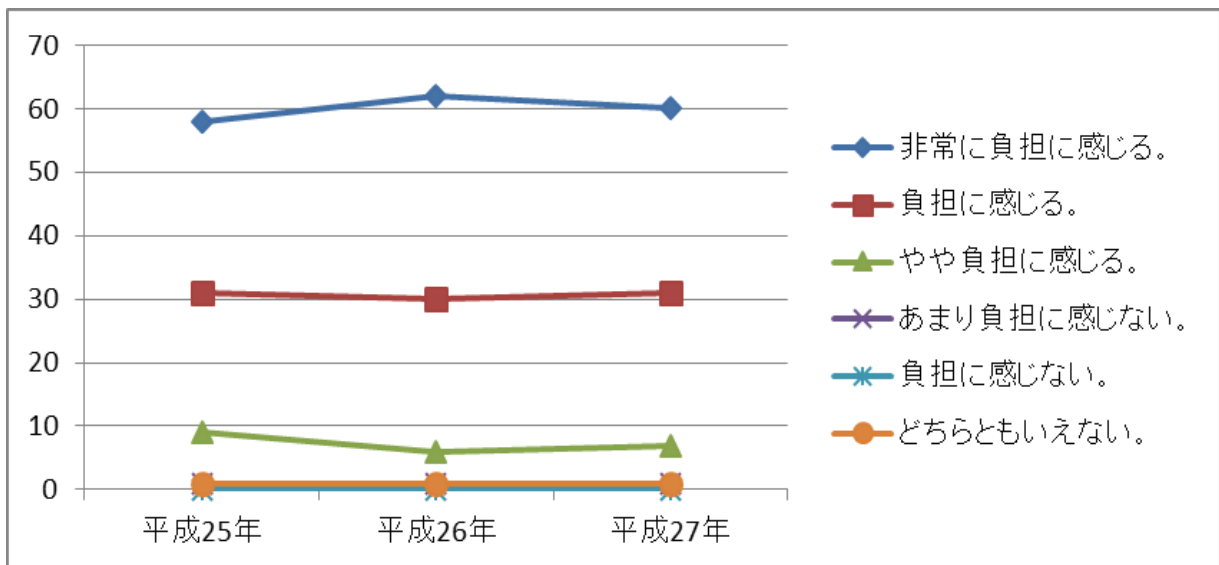
◆アンケート調査における回答比率の推移（平成25～27年）

Q：自動車にかかる税金を負担に感じますか？

単位：%

回答	平成25年	平成26年	平成27年
非常に負担に感じる。	58	62	60
負担に感じる。	31	30	31
やや負担に感じる。	9	6	7
<b>負担に感じる＝小計</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>
あまり負担に感じない。	1	1	1
負担に感じない。	0.41	0.29	0.29
<b>負担に感じない＝小計</b>	<b>1.41</b>	<b>1.29</b>	<b>1.29</b>
どちらともいえない。	1	1	0.45
回答数	24,729	30,598	24,888

単位：%

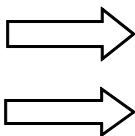
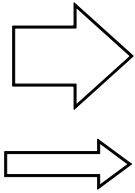
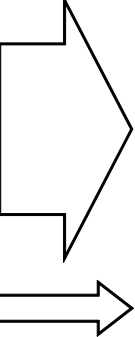


● 9種類におよぶ複雑で過重な税体系

わが国の自動車税制は、モータリゼーションが進展する過程にあつて、取得・保有・使用（走行）の各段階に複数の種類の税金が創設されましたが、これらは極めて複雑で過重なものとなっています。さらに、自動車の燃費性能や車齢に応じて軽課、重課がされるなど、制度が複雑で自動車ユーザーには大変わかりにくくなっています。

J A Fは、自動車の『取得』『保有』『使用（走行）』の各段階での複雑な課税体系を、それぞれ一種類程度に簡素化し負担を軽減するのが望ましいと考え、これまでの税体系を抜本的に見直すよう強く要望します。

◆ J A Fの考える税体系

	現行の税体系		JAFの考える案
取得段階	消費税 自動車取得税		消費税 〔廃止〕
保有段階	自動車税 軽自動車税 自動車重量税		自動車税・軽自動車税 〔廃止〕
使用（走行）段階	揮発油税 地方揮発油税 軽油引取税 石油ガス税 消費税		燃料税  消費税

道路特定財源の一般財源化により課税根拠を失い、かつ類似した他の税と事実上二重課税となっている自動車取得税・自動車重量税は、消費増税の如何を問わず即刻・確実に廃止すべき。

### ●課税根拠を喪失した自動車取得税・自動車重量税

自動車取得税及び自動車重量税は、立ち遅れた我が国の道路整備を行うために、受益者負担の観点から、道路特定財源として自動車ユーザーにその負担を求めるとした経緯を持つ税です。

しかし、平成21年度の税制改正において、道路特定財源は用途を限定しない一般財源とされました。この時点で道路整備に充当するためという課税根拠を喪失しています。

### ◆自動車重量税創設の理由

○福田赳夫国務大臣：いま道路の整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおくれておる。これの整備を急ぐ必要がある。そのために道路五箇年計画を立てました。ところが五箇年計画では、在来の財源をもってしては五箇年間に3,000億円の不足を生じます。(中略)道路を損壊し、また道路がよくなりますればその利益をこむる自動車の使用者にその負担を求める、これはまず国民から御納得のいようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創案いたしました。これが私の説明でございます。

(昭和46年5月14日 衆議院連合審査会)

### ●不可解な課税形態

自家用乗用車の取得(購入)時と保有時には現在、以下の2種類の税が同時に課せられています。

＝取得(購入)時＝

- ・消費税……………販売価格の8% (平成29年4月に10%に引き上げ予定)
- ・自動車取得税……取得価格の3% (営業用車・軽自動車は2%)

＝保有時＝

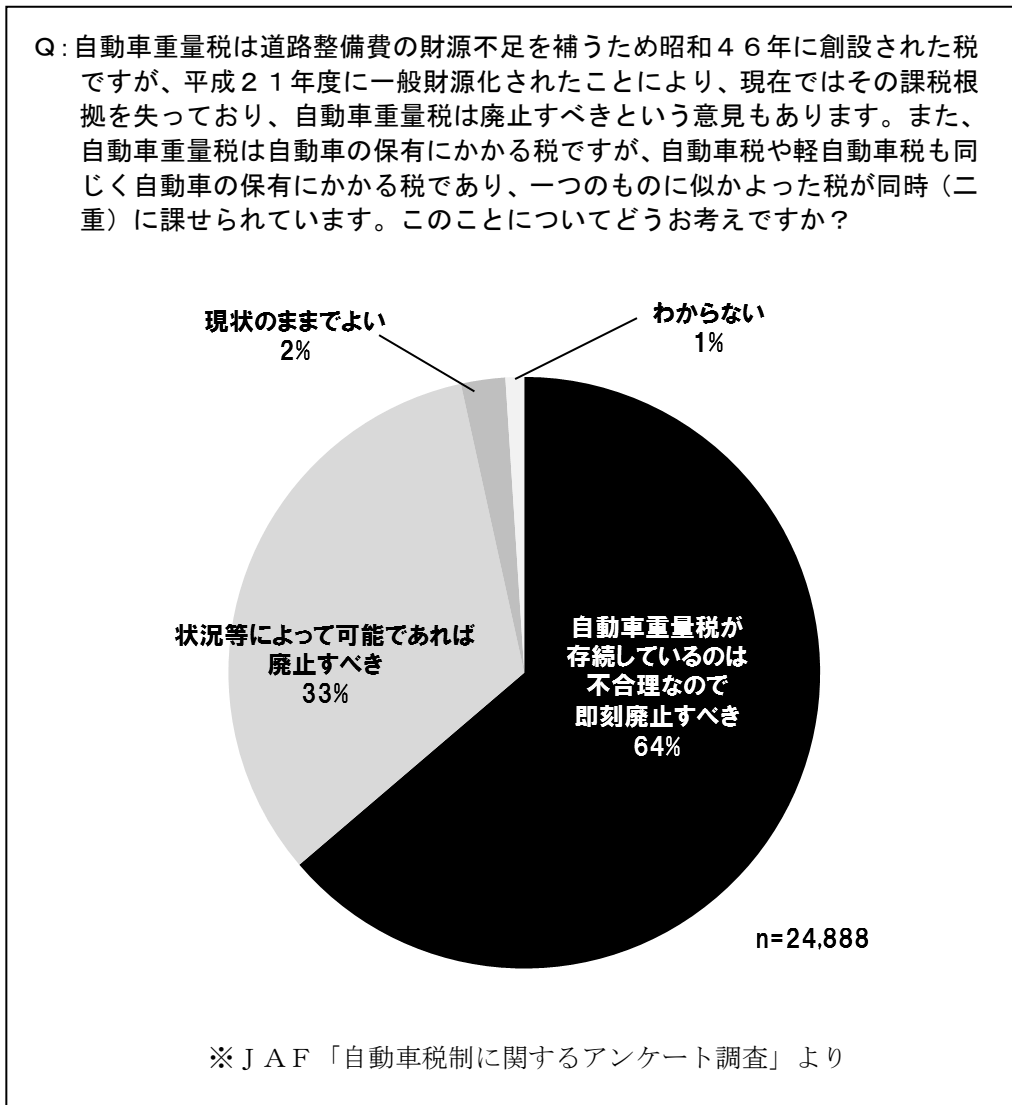
- ・自動車税(軽自動車税) ……車両排気量に応じて(軽自動車は一律)
- ・自動車重量税……………車両重量に応じて(軽自動車は一律)

これは、「似かよった趣旨の税金が2種類同時にかかる」という、他に類を見ない不可解な課税形態です。

以上のことから、自動車取得税と自動車重量税はすみやかにかつ確実に廃止すべきです。



また、アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが自動車重量税は「廃止すべき」と回答しています。



○なお、自動車取得税については、平成26年度与党税制改正大綱(平成25年12月12日)において、消費税率10%への引上げ時(平成29年4月予定)に廃止する方向性が示されていますが、「そのための法律上の措置は、消費税率10%段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる」こととされており、現段階では具体的な決定がなされていません。

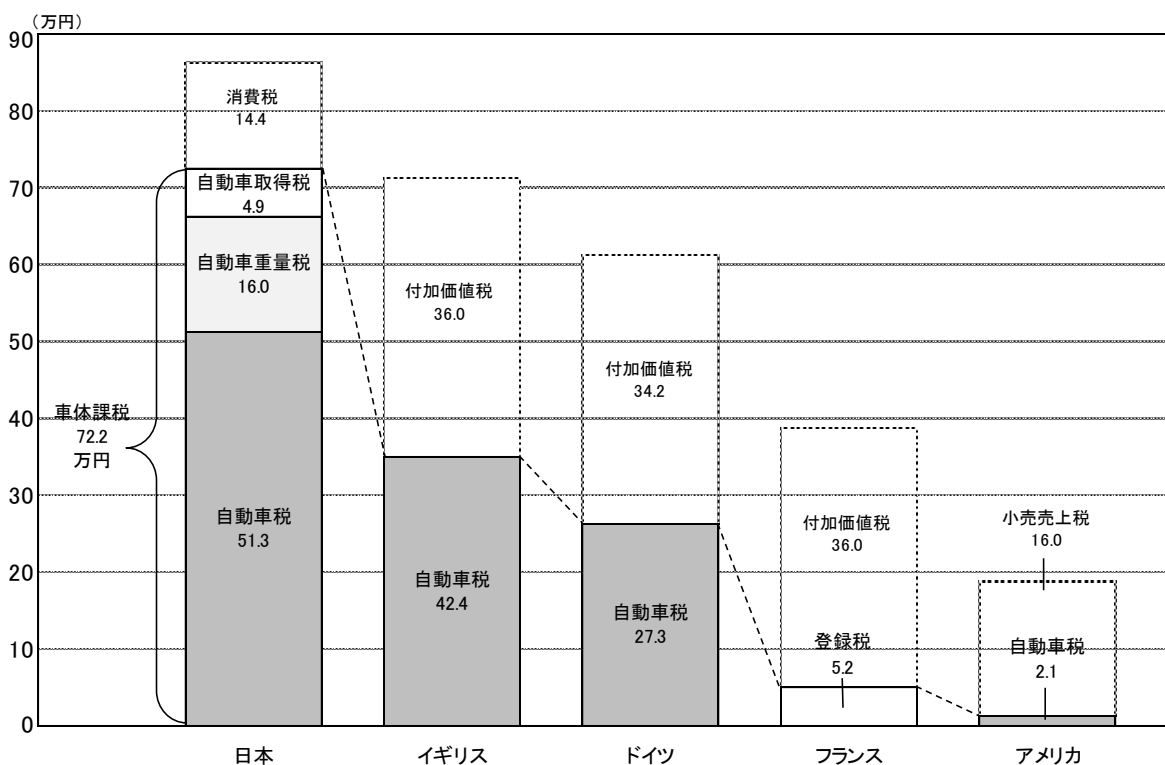
さらに、消費税率10%段階においては、「自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税」を、「自動車税の取得時の課税として」導入する旨が盛り込まれており、その課税標準は取得価額を基本とすることとされています。

## ●例を見ない日本の取得・保有課税

日本では、自動車の取得段階で消費税に加え自動車取得税が課せられ、さらに保有段階においては、自動車税（軽自動車は軽自動車税）と自動車重量税が課税されており、その負担は欧米諸国に比べ約1.7～3.4倍と極めて過重なものとなっています。欧米では、自家用乗用車に自動車重量税と同種の税金を課している国はありません。

また、自動車取得税のように購入時に消費税以外の税を課している国もほとんどありません。

## ◆車体（取得・保有）課税の国際比較（13年間保有した場合）



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 [4]JC08モード燃費値:15.3km/リットル(CO2排出量:152g/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 [7]13年間使用(平均使用年数:自動車検査登録情報協会データ)

[8]為替レート: 1ユーロ140円、1ポンド181円、1ドル111円(2014年4月～2015年3月の平均)

注:1.2015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)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。

※日本自動車工業会資料より

ガソリン税等に上乗せされ続けている「当分の間」の税率（旧暫定税率）は、理由もなく自動車ユーザーのみに追加負担を求めているものであり、直ちに廃止すべき。

● 「当分の間」として上乗せされている税は形を変えた新税であり直ちに廃止すべき

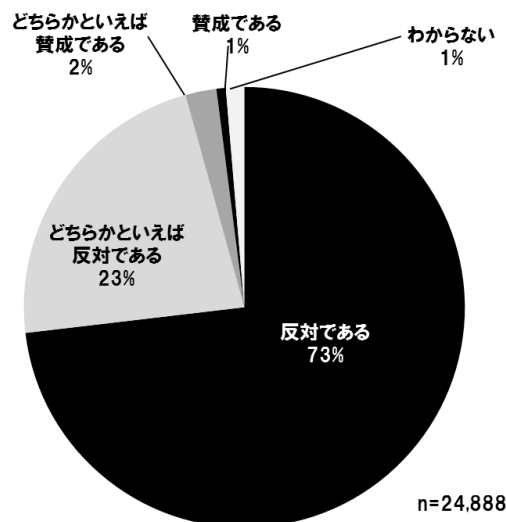
ガソリン税等の道路特定財源は、緊急の道路整備のためとして、本則を大幅に上回る「暫定税率」が課せられ、自動車ユーザーはおよそ40年も負担させられ続けてきました。

この道路特定財源は、平成21年に暫定税率を含めた税率のまま一般財源化され、その後平成22年度の税制改正において暫定税率の制度そのものは廃止されましたが、税水準については一部を除き「当分の間」維持されることとなり、結果的に自動車ユーザーの負担はほとんど変わらないものとなっています。

これでは「暫定」が「当分の間」に形を変えただけで、理由もなく引き続き負担を強いられる自動車ユーザーとしては納得できるものではありません。このような「当分の間」の措置は、自動車ユーザーに対する形を変えた新税であり、直ちに廃止すべきです。

アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが上乗せされたまま税率が維持されていることには「反対」と回答しています。

Q：自動車の税金には、国の財政が厳しいという理由から本来の税率（本則税率）を上回る税率が「当分の間の税率」（旧暫定税率）として維持されたままのものもあります。このように、上乗せされた税率が維持されていることについてどうお考えですか？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

なお、原油段階で課税される石油石炭税には現在、「地球温暖化対策のための課税」が上乗せされていますが、自動車ユーザーにこのような追加負担を求めるのなら、まず初めにガソリン税等の「当分の間」税率を廃止すべきです。

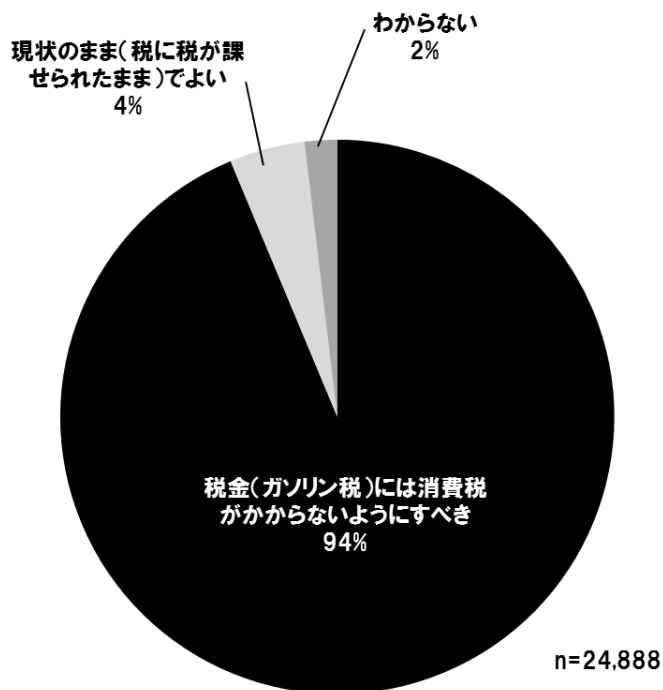
今後消費税のさらなる引き上げが検討されていることを踏まえ、ガソリン税に消費税が課税される Tax on Tax を早急に解消すべき。

### ●「ガソリン税」にもかかる「消費税」

自動車燃料としてのガソリンは、製品本体の価格に揮発油税（1リットル当たり48.6円）と地方揮発油税（1リットル当たり5.2円）が加算され、それらの合計額に対して消費税がかけられています。すなわち「税に税がかけられる」（Tax on Tax=タックス・オン・タックス）という、きわめて不可解な形になっています。自動車ユーザーが理解・納得することができない課税形態を早急に解消すべきです。

アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが税に税が課せられている仕組みに納得しておらず、課税形態の是正を望んでいます。

Q：ガソリンには、販売時にガソリン本体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税されるという（税に税が課せられる）仕組みとなっています。昨年4月から消費税率が8%に引き上げられましたが、今後仮に、この状態が解消されないまま消費税がさらに増税されるとすると、この負担割合はさらに増えることになります。このことについてどうお考えですか？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

## 2 既に過重な税負担を強いられている自動車ユーザーにさらなる負担を求めることには断固反対

本来廃止されるべき自動車取得税の代替財源を確保するために、自動車税や軽自動車税に環境性能課税を上乗せすることは、自動車ユーザーの負担軽減に逆行するものであり、断固反対。

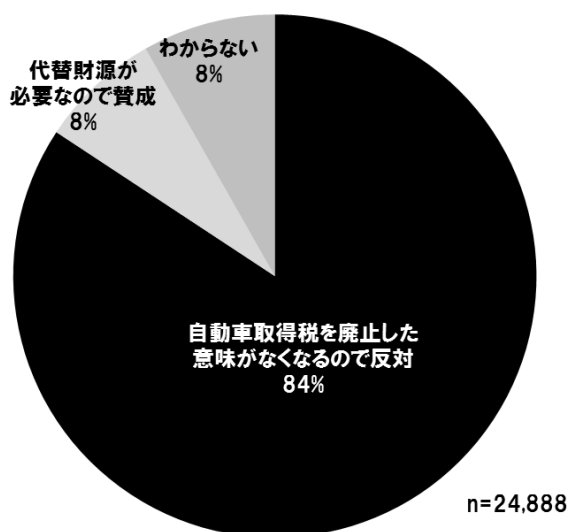
### ●自動車関係諸税の中から代替財源を確保しようとするのは筋違い

平成26及び27年度与党税制改正大綱においては、消費税10%の段階での自動車取得税廃止の方針を踏まえ、これにあわせ自動車税や軽自動車税を見直し、自動車取得時の課税として環境性能課税を実施する、との方向性が示されています。この課税は「自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する」とされていますが、自動車の取得価額に対して課税されることから、事実上自動車取得税に取って代わるものと考えざるをえません。これでは、たとえ自動車取得税が廃止されたとしても、別の形で税負担が増加することになり、結局自動車ユーザーの負担は軽減されないこととなります。

そもそも、自動車取得税は課税根拠を失った時点で廃止されるべきだったのですから、その財源が存続することを前提にすべきではありません。一つの税の廃止と引き換えに他の自動車関係諸税を増税したり、新税を創設したりすることには反対です。

アンケート調査においても、8割以上の自動車ユーザーが自動車税への環境性能課税について、「自動車取得税を廃止した意味がなくなるので反対」と回答しています。

Q：平成26年度及び平成27年度与党税制改正大綱によれば、もし、消費税率10%時点で自動車取得税が廃止されたとしても、新たに、それぞれの自動車の燃費性能に応じて、自動車税や軽自動車税として追加課税されることになっています。これは、取得時に自動車取得税の場合と同じく取得価額（車両価格）を基準として課税されることから、自動車取得税の単なる付け替えであるとの意見もあります。このことについてどうお考えですか？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

自動車税等において一定期間経過した車に一律に課される重課措置は、合理性に乏しく公平性に欠けるものであり、廃止すべき。

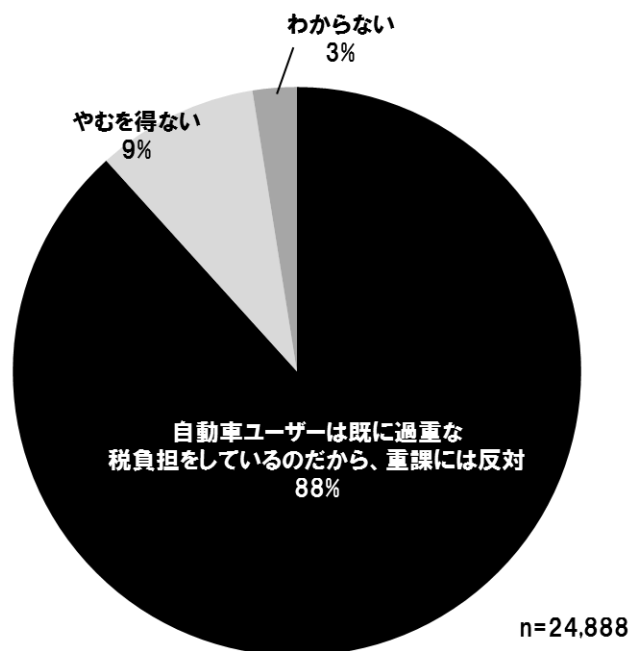
### ●使用実態を顧みない一律の重課は合理性・公平性を欠く

自動車の平均使用年数や平均車齢は年々上昇傾向にあります。これは、自動車の耐久性や品質の向上、ならびに1台の車を長く大切に使うという意識面の変化が関係していると思われます。また、新車の方が環境性能等に優れていることはわかっていますが、経済事情から買い替えが困難という自動車ユーザーが少なくないこともその要因の一つと考えられます。

これに対し現在、新車新規登録から一定期間を経過した車に対しては、自動車税および自動車重量税について通常よりも重い税率が課されており、今後も強化される方向にあります。また、軽自動車税においても同様の措置がなされることになっています。個々の車の使用実態（走行距離等）や燃費性能等を考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことは、合理性および公平性に欠け、いたずらに自動車ユーザーの負担を重くするものであり、廃止すべきです。

アンケート調査においても、8割以上の自動車ユーザーがこのような重課措置について「反対」と回答しています。

Q：新車新規登録から13年を経過した自家用乗用車には、自動車重量税や自動車税に対し、重課（より重い税率を課す措置）がされてきました。特に自動車重量税は平成28年度にさらに引上げられ、軽自動車税においては重課の措置がなされることになっています。このことについてどうお考えですか？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

地球環境保全等にかかる税については、自動車にだけ新たに課税するのではなく、国民全体で公平に負担する方法を検討すべき。

●環境対策に関する税の導入には施策の具体的内容と有効性の説明が必要

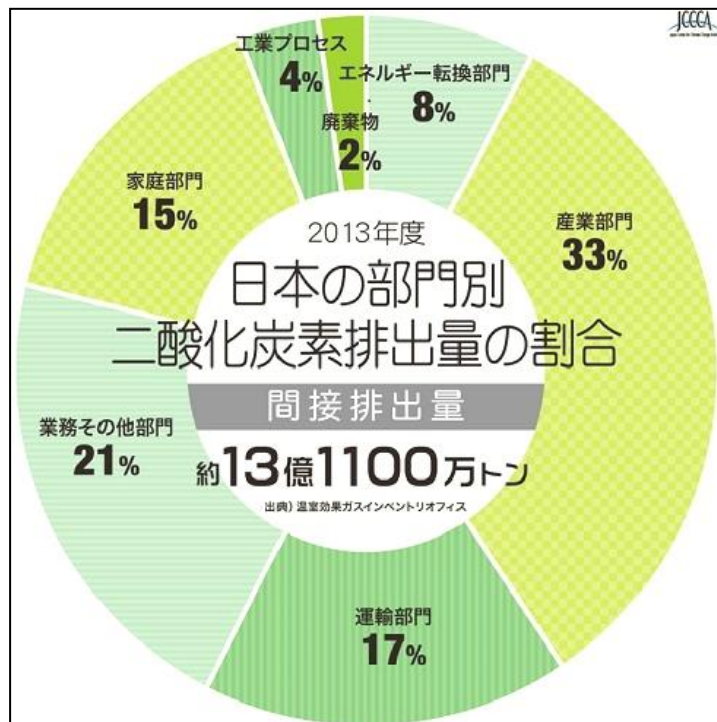
環境対策の必要性は自動車ユーザーも認識しており、多くのドライバーがエコドライブなどの環境保全活動に積極的に取り組んでいます。JAFにおいても、地球温暖化対策自体は重要なことと認識しており、すでに行っているCO<sub>2</sub>削減のための活動は、今後も積極的に推進していきます。

もし、環境対策として自動車に課税するのであれば、まず税の用途としての事業の検討がなされ、その具体的な内容と有効性が示され、自動車ユーザーの理解を得ることが必要であり、納得できる具体的な説明もないまま自動車にだけ新たに課税することには反対です。

●自動車だけに環境対策に関する税を課すのは不公平

地球温暖化対策のためのCO<sub>2</sub>削減の活動は国民全てが協力し進めるべきもので、その施策に係る負担も公平にすべきです。CO<sub>2</sub>を排出するのは自動車だけではありません。自動車ユーザーにだけ環境対策に関する税を課すのは不公平です。

◆日本の部門別二酸化炭素排出量(2013年度)



出典) 温室効果ガスインベントリオフィス

### 3 先進環境対応車（低燃費車等）と先進安全自動車（ASV技術の導入車）に対する優遇措置の強化

環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、税制上の優遇措置を強化すべき。

#### ●ユーザーは環境負荷軽減に積極的

自家用乗用車ユーザーの多くは、地球温暖化防止などの環境問題について大いに関心を持っており、エコドライブにも積極的に取り組んでいます。

いまやユーザーが車を購入する場合、安全性と並んで低燃費等であることは、車体価格や維持費等と合わせて大きな要素になっています。

#### ●より一層の普及促進策が必要

今後、地球温暖化防止対策をより積極的かつ効果的に推進する上でも、環境性能に優れた自動車に対する税制上の優遇措置の拡充を要望します。

#### ●ITS技術やASV車をより身近なものに

近年、関係各面で車両や道路インフラ等にコンピュータや通信等のITを活用し、交通の安全を確保しようとする研究が進められており、その成果の一部は既に市販車に搭載され、一般ユーザーが入手可能となっています。

今後、こうした新技術の普及は交通事故死者数減少に大きく貢献することから、一層の普及を促進するためにも、ASV車等における税制上の優遇措置等を導入するよう要望します。

・ITS=Intelligent Transport Systems：「高度道路交通システム」

・ASV=Advanced Safety Vehicle：「先進安全自動車」



## 『自動車税制に関するアンケート調査』結果

### 1 調査概要

- ・調査対象：全国の18歳以上の自家用乗用車保有者
- ・調査方法：インターネット調査（JAFホームページにて実施）
- ・調査期間：平成27年7月21日（火）～8月31日（月）
- ・有効回答者数：24,888人

※構成比を表示したグラフでは、各数値を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。

### 2 設問

〈はじめにお読みください〉

●自動車には下表の通り、取得（購入）、保有、使用（走行）の段階で様々な税が課せられています。

また、自動車重量税やガソリン税等には、「当分の間の税率」として、本来の税率（本則税率）に上乘せされた税率が維持されています。

【表1】平成27年度の自動車税制

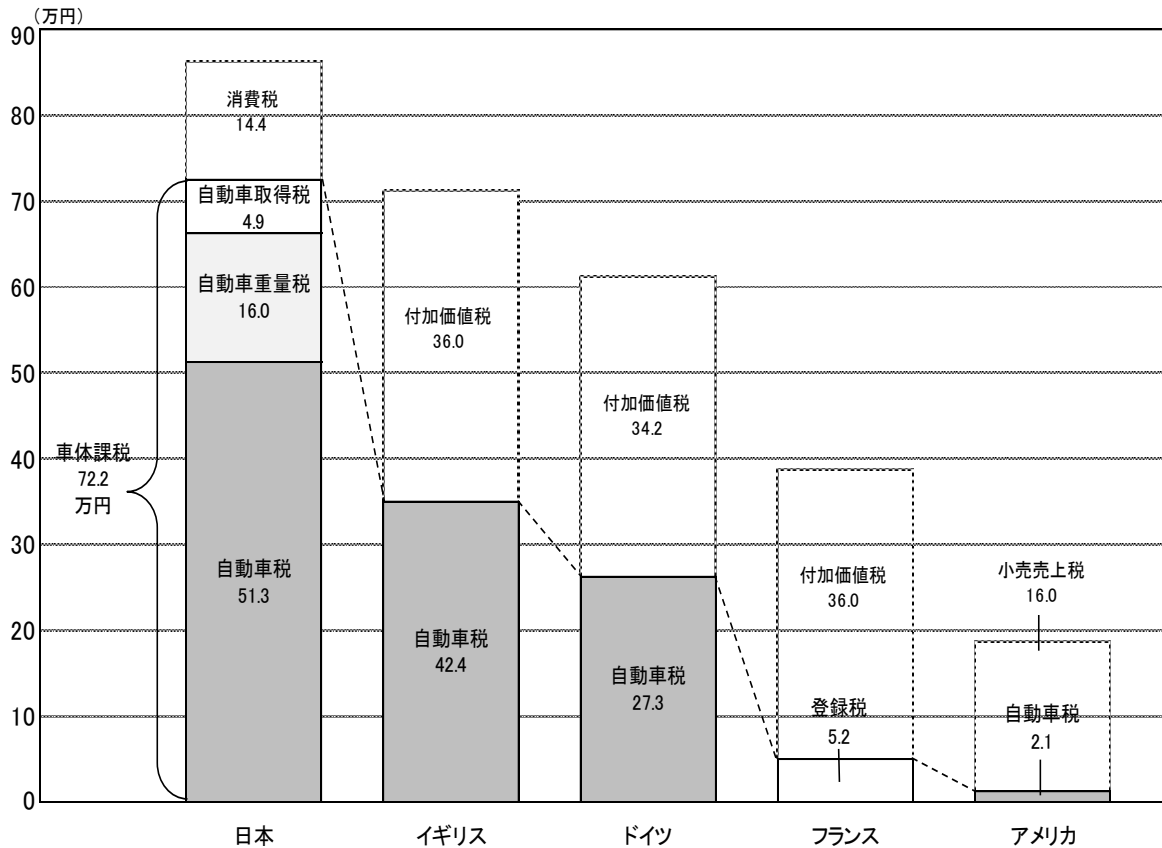
※自家用乗用車の場合（軽自動車税を除く）

段階	税目	国／地方税	税の用途	現行の税率
取得 (購入)	自動車取得税	地方税	道路整備の財源だったが、一般財源化された	3%
	消費税	国税・地方税	一般財源	8%
保有	自動車重量税	国税	道路整備の財源だったが、一般財源化された	ハイブリッドカーなどの次世代自動車および2015年度燃費基準達成車 2,500円/0.5t/年
				車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年
				車齢13年超の車両 5,400円/0.5t/年
				上記以外の車両 4,100円/0.5t/年
	自動車税	地方税	一般財源	排気量に応じ課税
軽自動車税	地方税	一般財源	10,800円/年	
使用 (走行)	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	国税	道路整備の財源だったが、一般財源化された	53.8円/ℓ
	軽油引取税	地方税	道路整備の財源だったが、一般財源化された	32.1円/ℓ
	石油ガス税	国税	道路整備の財源だったが、一般財源化された	17.5円/kg
	消費税	国税・地方税	一般財源	8%

一般財源：用途に限定がなく、国や地方自治体の裁量で自由に使える収入。

●また、日本では自動車の取得段階で消費税に加え自動車取得税が課せられ、さらに保有段階においては、自動車税（軽自動車は軽自動車税）と自動車重量税が課税されており、その負担は欧米諸国に比べ約 1.7～34 倍と極めて過重なものとなっています。欧米では、自家用乗用車に自動車重量税と同種の税金を課している国はありません。

【図 1】車体（取得・保有）課税の国際比較〔13年間使用した場合〕



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 [4]C08モード燃費値:15.3km/リットル(CO2排出量:152g/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 [7]13年間使用(平均使用年数:自動車検査登録情報協会データ)  
 [8]為替レート:1ユーロ140円、1ポンド181円、1ドル111円(2014年4月～2015年3月の平均)  
 注:1.2015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)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。  
 ※日本自動車工業会資料より

◆自動車取得税および自動車税については、平成26年度与党税制改正大綱（平成25年12月12日）において、次のような方向性が示されています。

- ①自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時に廃止する。
- ②一方、消費税率10%段階において自動車税を見直し、取得時に環境性能に応じた課税を行う。その課税標準は取得価額を基本とし、税率は燃費基準値の達成度に応じて、0～3%の間で変動する仕組みとする。

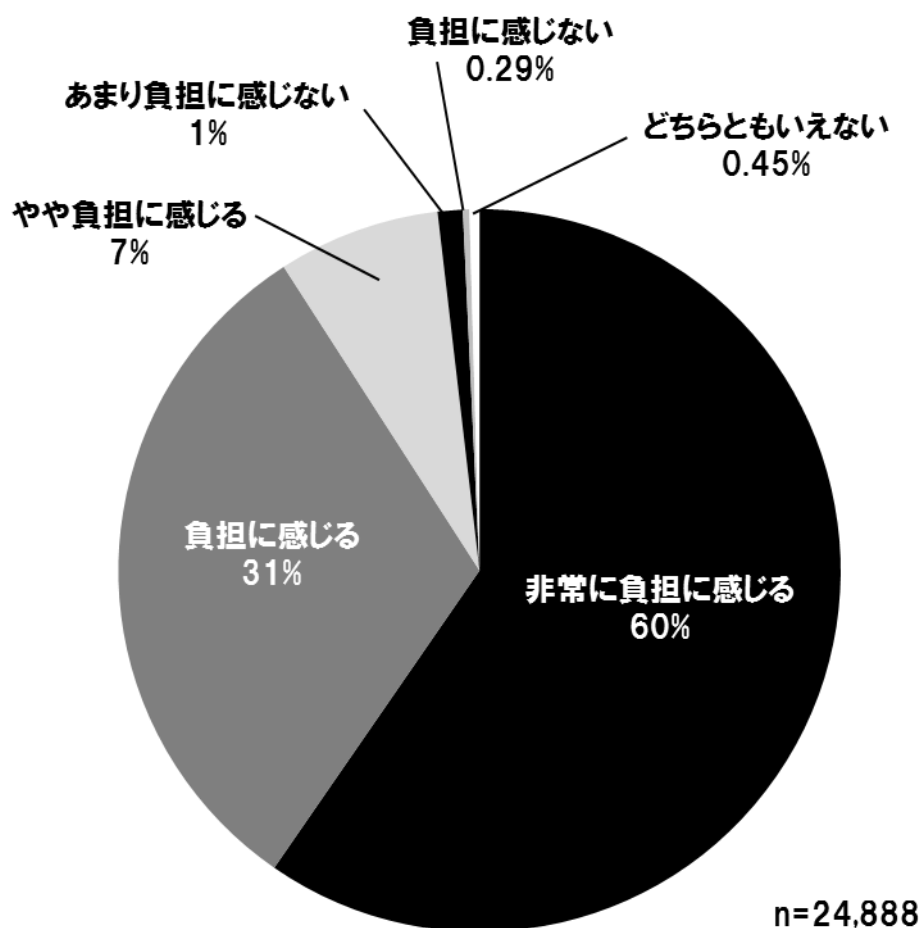
これらのことについて、自家用乗用車をお持ちの方にお伺いします。

問1：マイカーには毎年、概ね【表2】の税金が課せられています。あなたはこれら自動車にかかる税金を負担に感じますか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表2】自家用乗用車にかかる年間の税金

	税目	納税時期・方法	金額
保有段階	自動車税	毎年納税通知書にて振り込み	¥39,500
	自動車重量税	新車購入時、または車検時	¥12,300
使用(走行)段階	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	ガソリン給油時	¥53,800
	消費税	ガソリン給油時	¥10,600
合計			¥116,200

排気量/1,800cc、車両重量/1.5トン以下の車両で、年間ガソリン使用量/1,000リットルの場合。  
 (※ガソリンは消費税込み小売価格143円/リットルで換算、エコカー減税等の適用外車両)  
 なお、自動車重量税額は4,100円/0.5トン/年で計算。

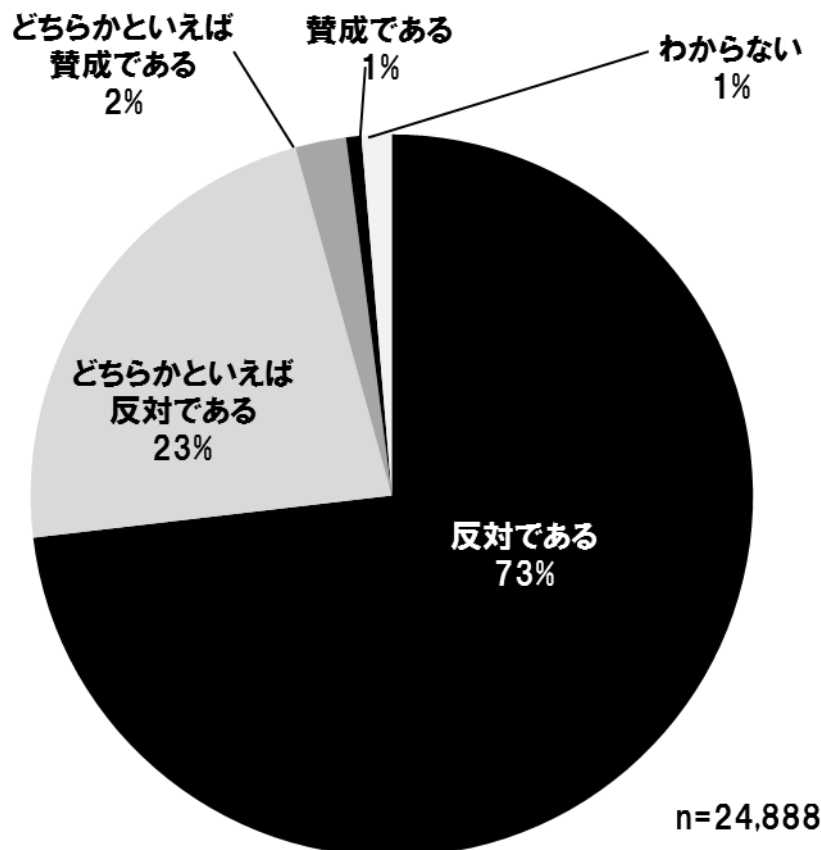


問2：自動車の税金には、【表3】の通り、国の財政が厳しいという理由から本来の税率（本則税率）を上回る税率が「当分の間の税率」（旧暫定税率）として維持されたままのものもあります。このように、上乘せされた税率が維持されていることについてどうお考えですか？  
もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

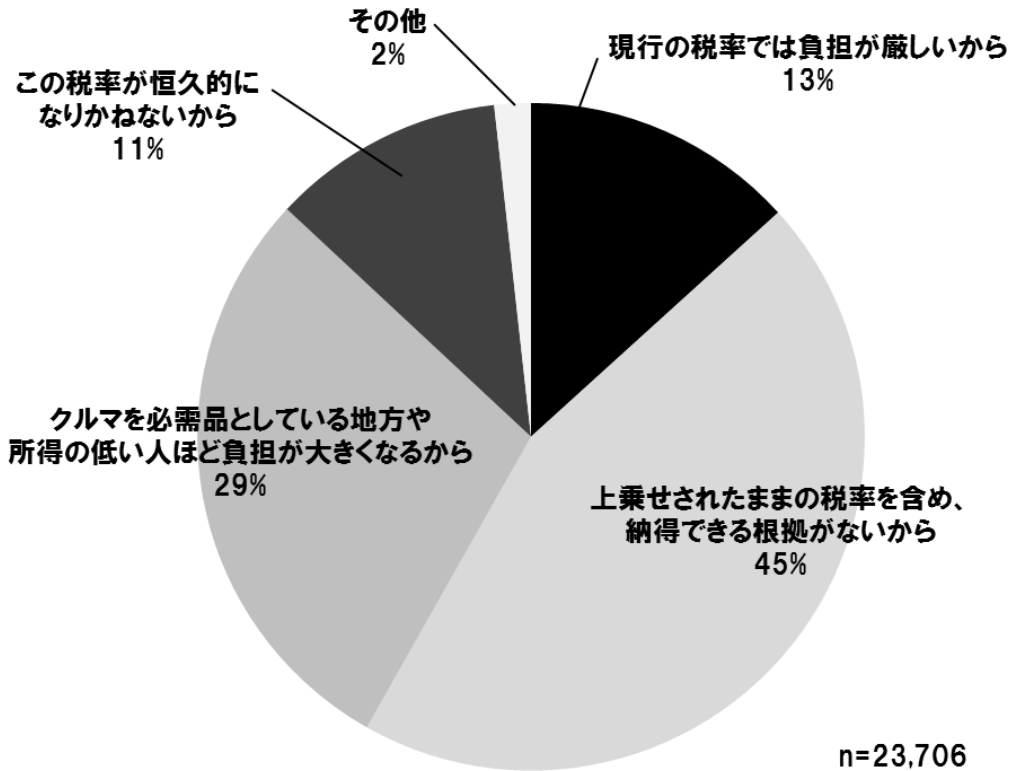
【表3】本来の税率を上回る税率が課せられている税目

※自家用乗用車の場合

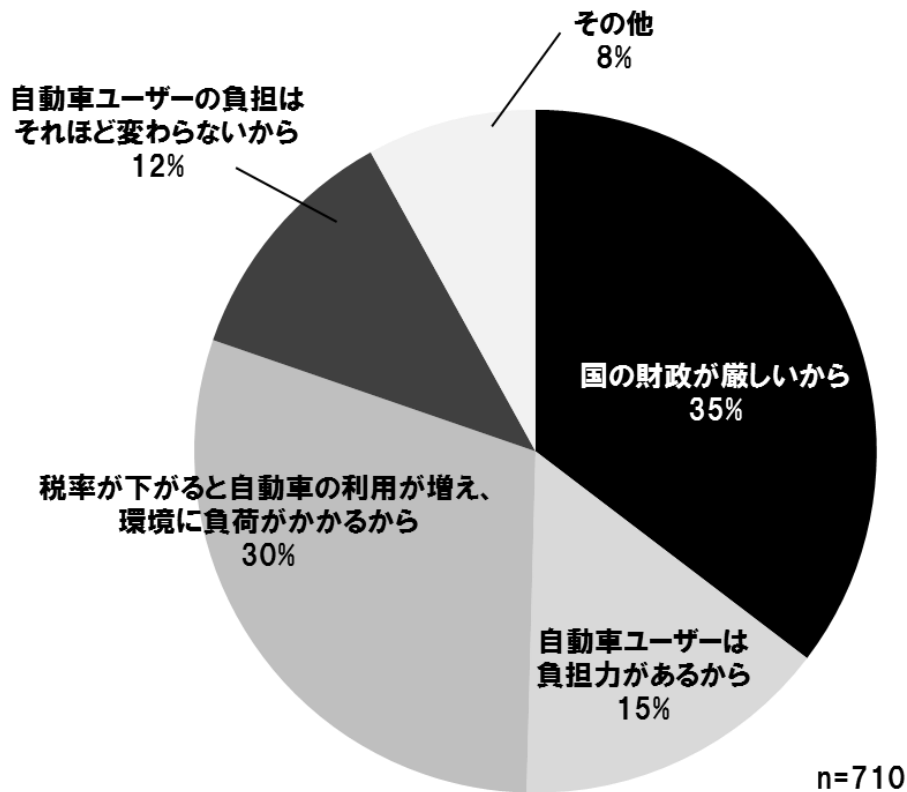
税目	本来の税率	現行の税率	本来の税率との比較
自動車重量税	2,500円/0.5t/年	ハイブリッドカーなどの次世代自動車および2015年度燃費基準達成車 2,500円/0.5t/年	変わらない
		車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年	2.5倍
		車齢13年超の車両 5,400円/0.5t/年	2.2倍
		上記以外の車両 4,100円/0.5t/年	1.6倍
ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	28.7円/ℓ	53.8円/ℓ	1.9倍
軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍



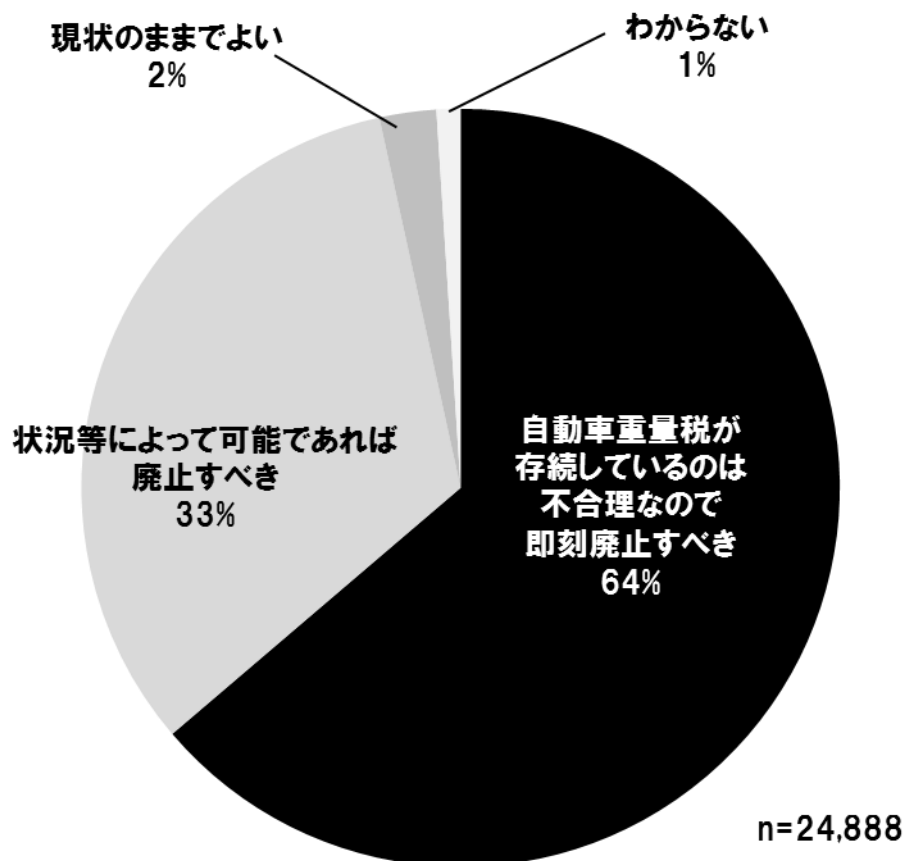
問3：問2で「反対」または「どちらかといえば反対」と答えた方にお聞きします。反対の理由としてもっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



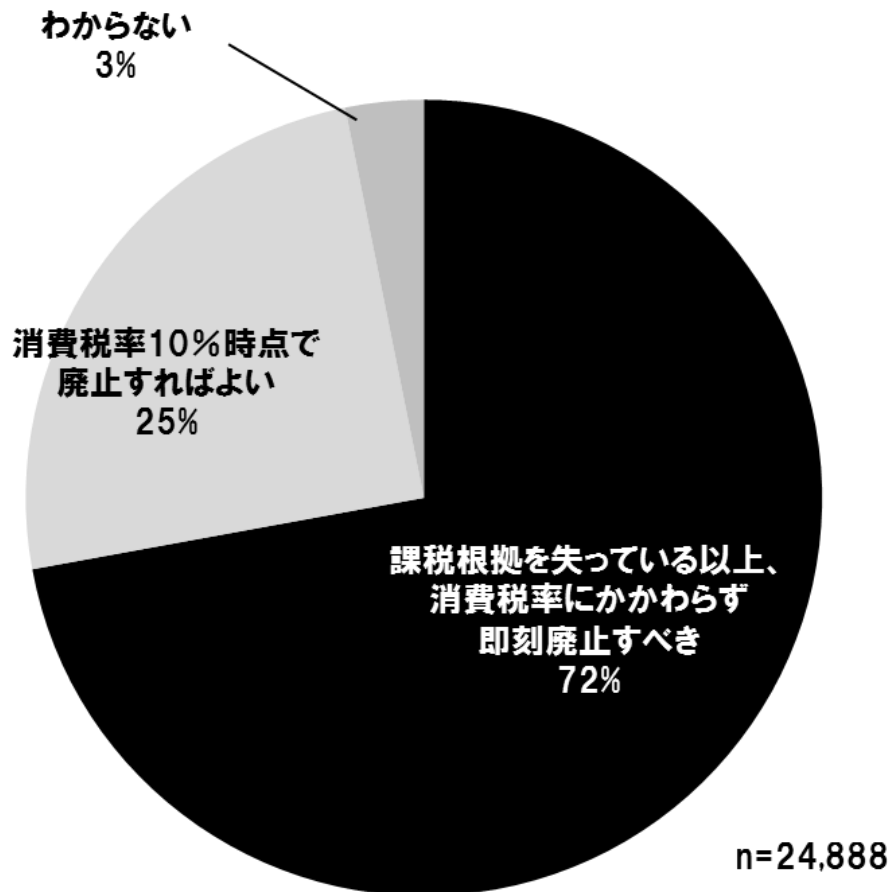
問4：問2で「賛成」または「どちらかといえば賛成」と答えた方にお聞きします。賛成の理由としてもっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



問5：自動車重量税は道路整備費の財源不足を補うため昭和46年に創設された税であり、道路がよくなればその利益をこうむるとして、その負担を自動車の使用者に課したことが始まりでした。しかし、平成21年度に用途が限定されない一般財源となったため、現在ではその課税根拠を失っており、自動車重量税は廃止すべきという意見もあります。また、自動車重量税は自動車の保有にかかる税ですが、自動車税や軽自動車税も同じく自動車の保有にかかる税であり、一つのものに似かよった税が同時（二重）に課せられています。このことについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

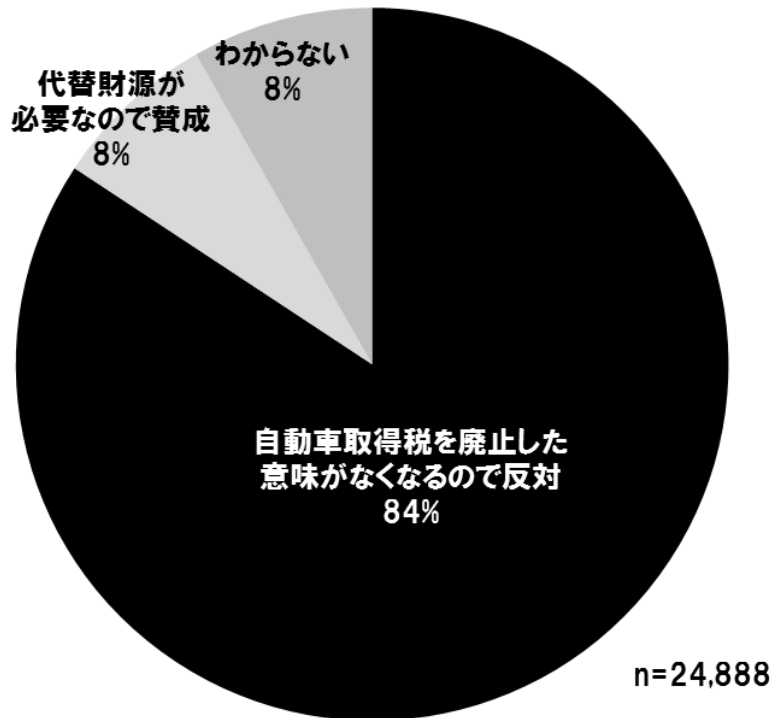
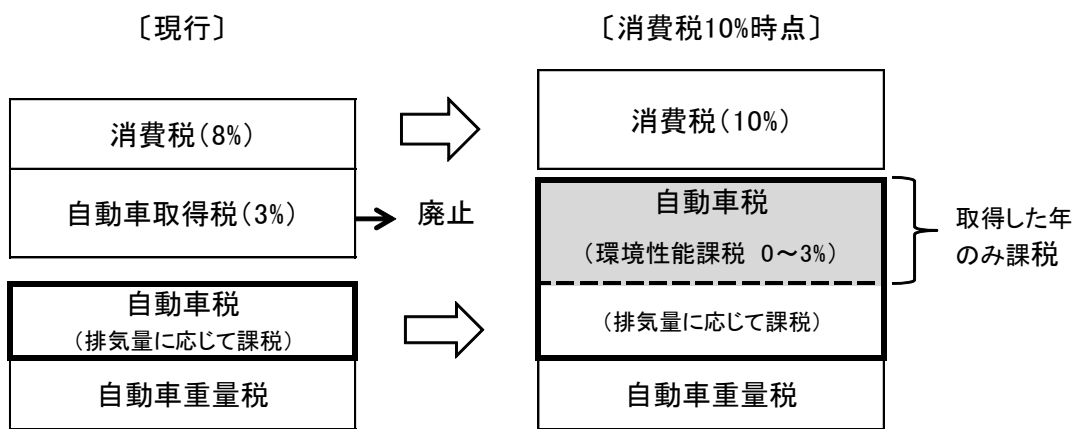


問6：自動車取得税は地方の道路財源として創設された税ですが、自動車重量税と同じく平成21年度の一般財源化によって課税根拠がなくなっています。平成26年度与党税制改正大綱によれば、消費税率が10%に引き上げられる時点で自動車取得税は廃止されることとなっていますが、このことについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



問7：平成26年度及び平成27年度与党税制改正大綱によれば、もし、消費税率10%時点で自動車取得税が廃止されたとしても、新たに、それぞれの自動車の燃費性能に応じて、自動車税や軽自動車税として追加課税されることになっています（【図2】参照）。これは、取得時に自動車取得税の場合と同じく取得価額（車両価格）を基準として課税されることから、自動車取得税の単なる付け替えであるとの意見もあります。このことについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

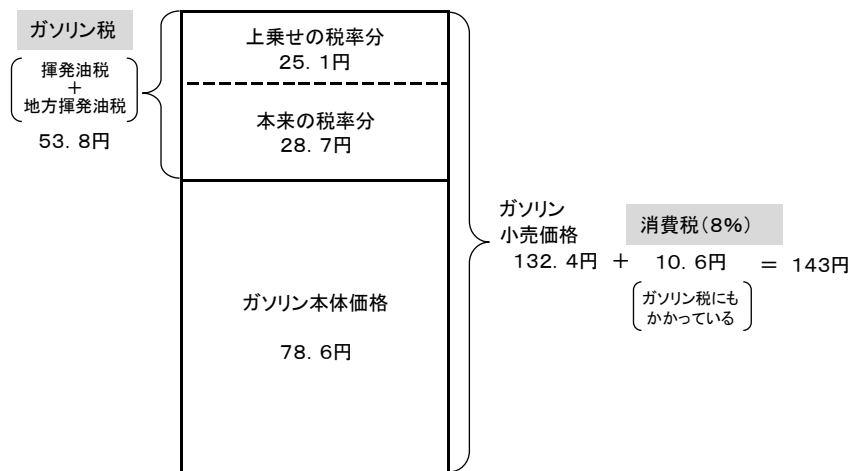
【図2】環境性能課税のイメージ



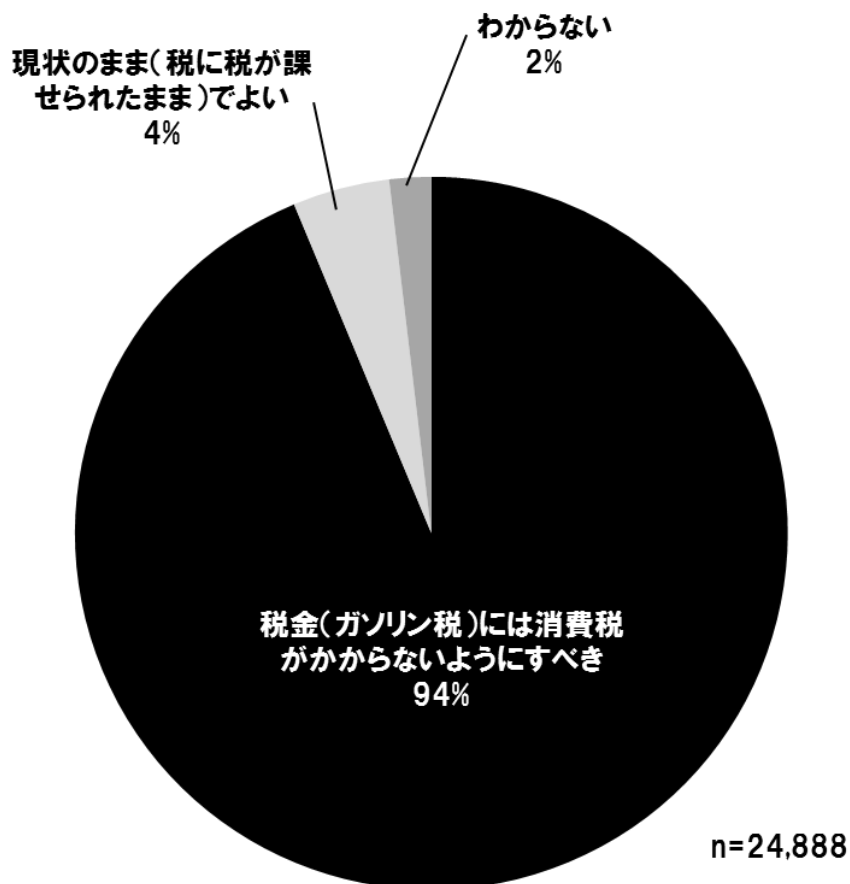


問8：ガソリンには【図3】のように、販売時にガソリン本体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税されるという（税に税が課せられる）仕組みとなっています。昨年4月から消費税率が8%に引き上げられましたが、今後仮に、この状態が解消されないまま消費税がさらに増税されるとすると、この負担割合はさらに増えることとなります。このことについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図3】 ガソリン税にもかかる消費税 (例)消費税込み小売価格1ℓあたり143円の場合の内訳



ガソリン小売価格は資源エネルギー庁「石油製品価格調査」2015年6月のデータを参考に設定した。



問9：とくに公共交通機関の整備が十分でない地方では、生活の足として自動車が必要であり、【表4】のように一世帯で複数台の自動車を持たざるを得ない状況です。そのため地方においては自動車に係る税金が大都市圏と比べて大きな負担となっているという指摘があります。

このように地方ほど大きな負担を強いる現行の自動車税制を、国や地方の財政状況が厳しいという理由で維持することについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表4】自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別）

平成26年3月末現在

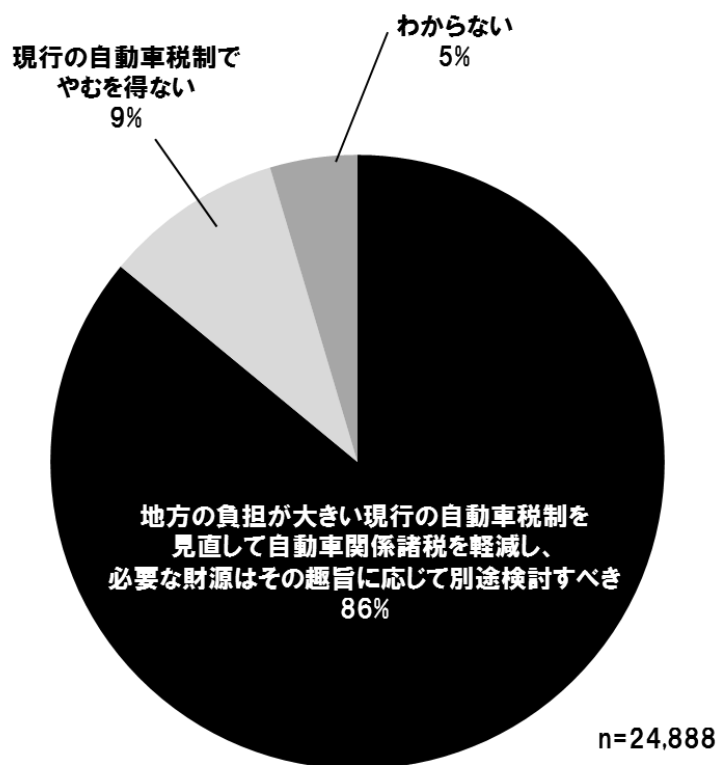
世帯当たり普及台数の多い都道府県

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.743台
2	富山県	1.709台
3	山形県	1.674台
4	群馬県	1.654台
5	栃木県	1.628台
6	岐阜県	1.605台
7	茨城県	1.603台
8	長野県	1.583台
9	福島県	1.564台
10	新潟県	1.555台

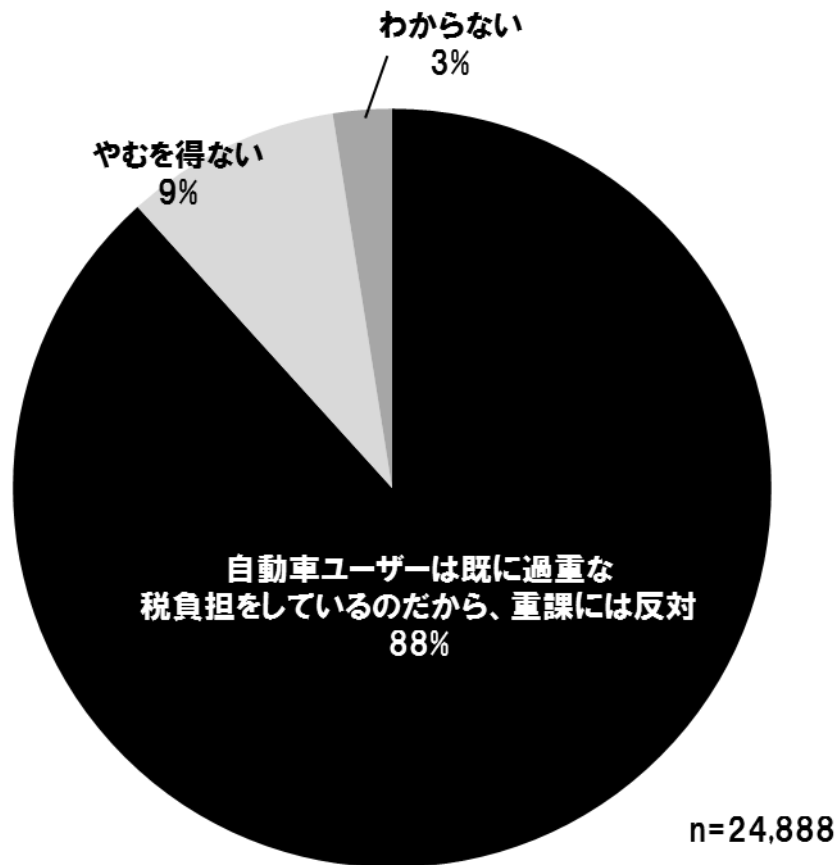
世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

都道府県	世帯当たり普及台数
兵庫県	0.921台
京都府	0.838台
神奈川県	0.736台
大阪府	0.660台
東京都	0.461台

資料：自動車検査登録情報協会



問10:新車新規登録から13年を経過した自家用乗用車には、自動車重量税や自動車税に対し、重課(より重い税率を課す措置)がされてきました。特に自動車重量税は平成28年度にさらに引き上げられ、軽自動車税においては重課の措置がなされることになっています。このことについてどうお考えですか?以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



Q 1 1 : そのほか、自動車税制のことについてご意見があればお聞かせください。

(自由記述より一部抜粋)

- 1 自動車税にしても、あらゆる税金の負担を国民に課すのではなく、不要なもの、意味をなしていないものはすぐに廃止し、本当に必要とする税金のみにし、他の財源から確保するなど国は考えるべきである。  
〔北海道 30代 女性〕
- 2 自動車税に取得税と重量税と分けられているのが非常にわかりにくく問題だと思います。またリサイクル税もあります。これを自動車税として一つにまとめ、負担を軽減し、ハイブリッド車と低燃費車での税負担の格差をつけるのも如何なものかと思います。車というものは住宅の次に高額な買い物です。少しでも税負担が軽減できるのであれば、軽減してほしいです。  
〔宮城県 30代 女性〕
- 3 地方に住むものとして、自動車は贅沢でもなんでもなく必要最低限なもの。国民の足元を見て取れるところから財源を確保している国の付け込んだやり方にうんざりだ。無駄な公共事業など減らせるところは数多くあるはず。税金の垂れ流しを見直すことも、粛々と進めてほしいものだ。  
〔茨城県 30代 男性〕
- 4 自動車に関する課税の多くは、その設定事由に妥当性が無いため、過剰とみなされざるを得ない。課税の実際の理由を公とする、或いは正当な理由により設定される常識的な課税へ切り替えることが求められる。  
〔新潟県 20代 男性〕
- 5 自動車税高いと思いながら、何も考えていない自分に気がついた。無関心でいてはいけないと思った。  
〔長野県 50代 男性〕
- 6 公共の交通機関がないので、自動車を使わざるを得ない。駅までの交通手段はもちろんのこと、電車の本数もない。歩いて行ける距離にお店がない。子供の学校の用事でさえ、学校側から送迎を要求されることもある。私たち、地方に住む人々にとって車は生活必需品です。そういう地域だけでも自動車税を軽減してほしい。  
〔千葉県 30代 女性〕
- 7 車は生活を豊かに便利にするもの。車を持ち続けられるように、とにかく負担を減らしてほしいです。  
〔東京都 30代 女性〕
- 8 毎年の普通車の自動車税はかなり負担に感じるので、せめて軽自動車と同程度の税負担にしてほしい。  
〔富山県 30代 女性〕
- 9 政府は日本の狭い道路事情に対し軽自動車の導入を唱えていた。その軽自動車が排気量が増え性能がアップした事で需要が増したから増税を目論んでいるが、それでは軽のメリットが薄くなり乗用車に替える人が増えるのではないかと危惧している。排

気量の大きい車こそ増税すべきです。ただし、電気併用の排ガスに対処した車は優遇されるべきだと思います。〔三重県 60代 女性〕

10 先日まで車齢18年超の車に乗っていました。自動車重量税が走行距離に関係なく一律に決められているので、疑問に思っています。走行距離に応じた税額算定を導入するのも一案だと思います。〔愛知県 60代 男性〕

11 税金に税金がかかるのはおかしい。一台の車を長く大切に乘れば乗るほど税金が高くなるのはおかしい。〔大阪府 40代 女性〕

12 一定以上の排気量・価格の自動車には多く課税し、いわゆるファミリーカーなどの生活に必要であると考えられる自動車は軽減したほうが負担の割合が理にかなっていると思う。〔京都 20代 男性〕

13 購入時から、いろいろと税金がかかってくるためわかりにくい。もう少し分かりやすい課税体制にしてほしい。〔岡山県 60代 男性〕

14 自動車税の負担が苦しいので普通車から軽自動車に変えましたが、軽自動車の税も上がると聞き、困っています。地方のため自動車がないと通勤できません。食料品の税を減らすという考え方がありますが、地方においては自動車も食料品と同じように必需品であることを都会にいる方も理解してほしいです。〔山口県 30代 女性〕

15 重複して税金ばかり取るのは辞めてほしい。地方では交通の便が悪いので自動車が必要です。都会なら電車がすぐ来るが地方では1時間に1本か2本しかこない。地方の人の負担を軽くしてほしい。〔徳島県 50代 男性〕

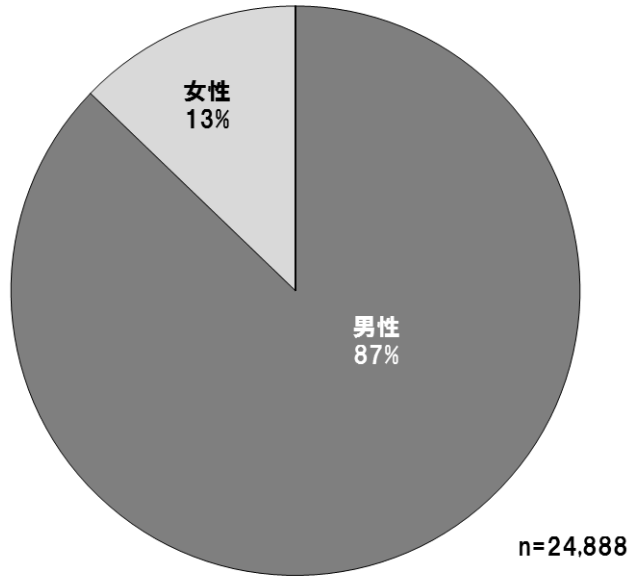
16 経済活動に直結していると思うのでガソリン税を軽減もしくは廃止して欲しい。(維持費の観点で) 自動車の税制を考えないと、若者の車離れはもっと進むと思う。〔福岡県 40代 男性〕

17 車やガソリンなど、ユーザーにわかりにくい税金がズルズル掛けられているようで、納得がいきません。車がないと移動手段がない地方には、もう少し軽減でき、車が利用しやすい税制にして頂きたいです。〔熊本県 40代 女性〕

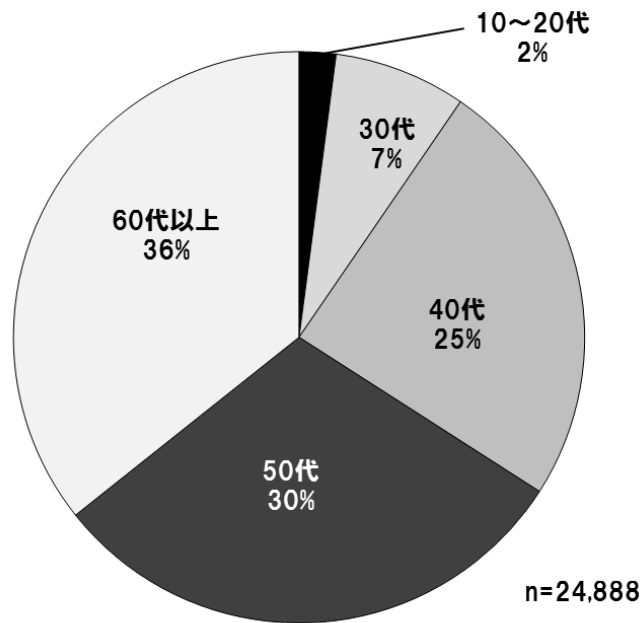
18 自動車の税金は全て廃止して、全ての国民が平等に負担している消費税で全て賄うべきである。全ての人が、道路を使っている。〔鹿児島県 20代 男性〕

〔回答者属性〕

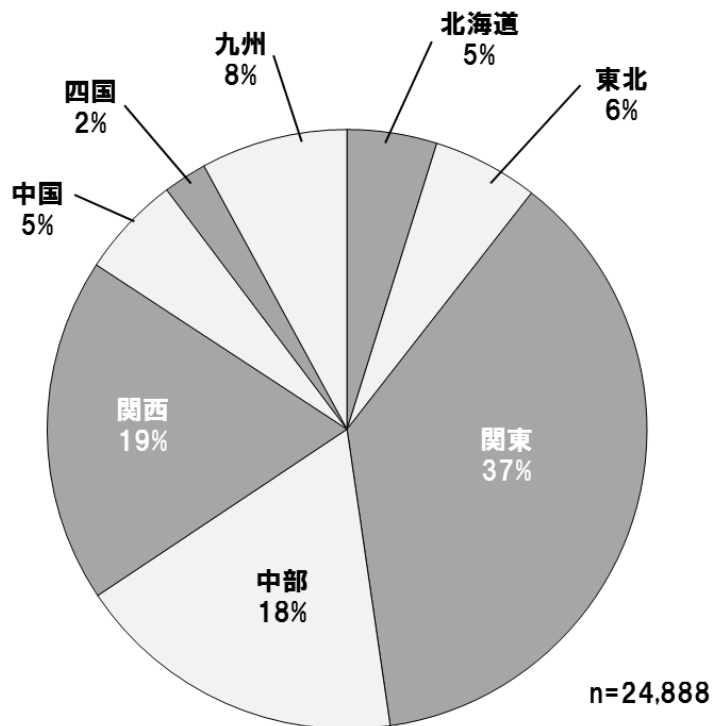
1 性別



2 年齢層



3 居住地域



# 『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

一般社団法人 全国軽自動車協会連合会

# 軽自動車税は平成27年度より大幅に増税されました。

●平成27年度以降

【四輪車の例】平成27年4月以降に新規取得する新車から適用

車種区分		税率	税率
乗用	自家用	7,200円	10,800円
	営業用	5,500円	6,900円
貨物	自家用	4,000円	5,000円
	営業用	3,000円	3,800円

●平成28年度以降

【四輪車の例】〈経年車重課の実施〉

車種区分		車齢13年超税率	
乗用	自家用	概ね 20% 重課	12,900円
	営業用		8,200円
貨物	自家用		6,000円
	営業用		4,500円

●平成28年度以降

【二輪車の例】平成28年度以降適用

車種区分		税率	税率
原付	50cc以下	1,000円	2,000円
	50cc超90cc以下	1,200円	2,000円
	90cc超125cc以下	1,600円	2,400円
軽二輪	125cc超250cc以下	2,400円	3,600円
小型二輪	250cc超	4,000円	6,000円

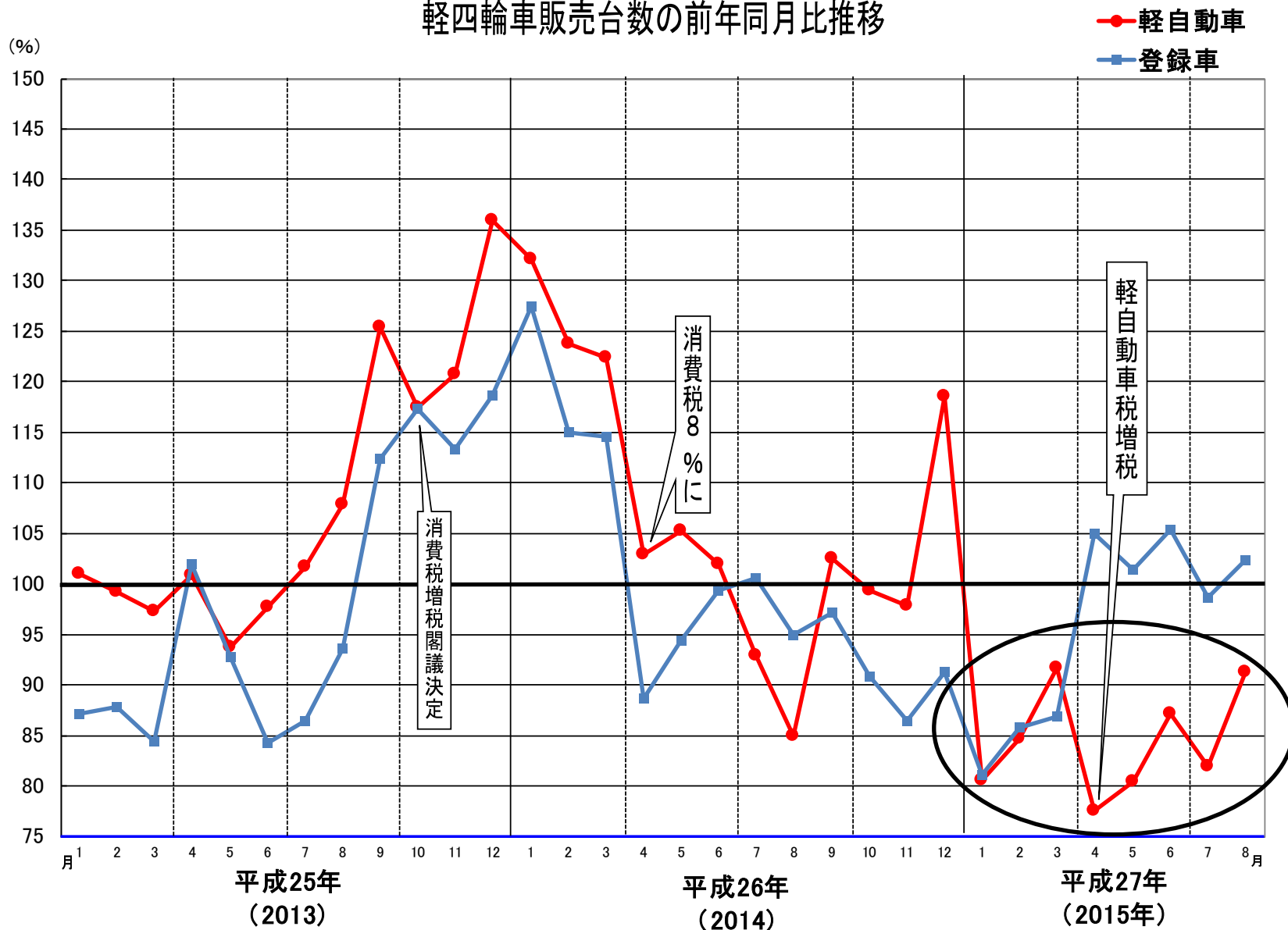
●軽自動車税の負担は将来的に年間約1,000億円の増加が見込まれる

軽四輪車等の標準税率引き上げ	780億円 (60億円/年×13年後)
経年車への重課(平成28年度～)	116億円 (軽課が27年度のみの場合)
二輪車の標準税率引き上げ (平成28年度～)	131億円



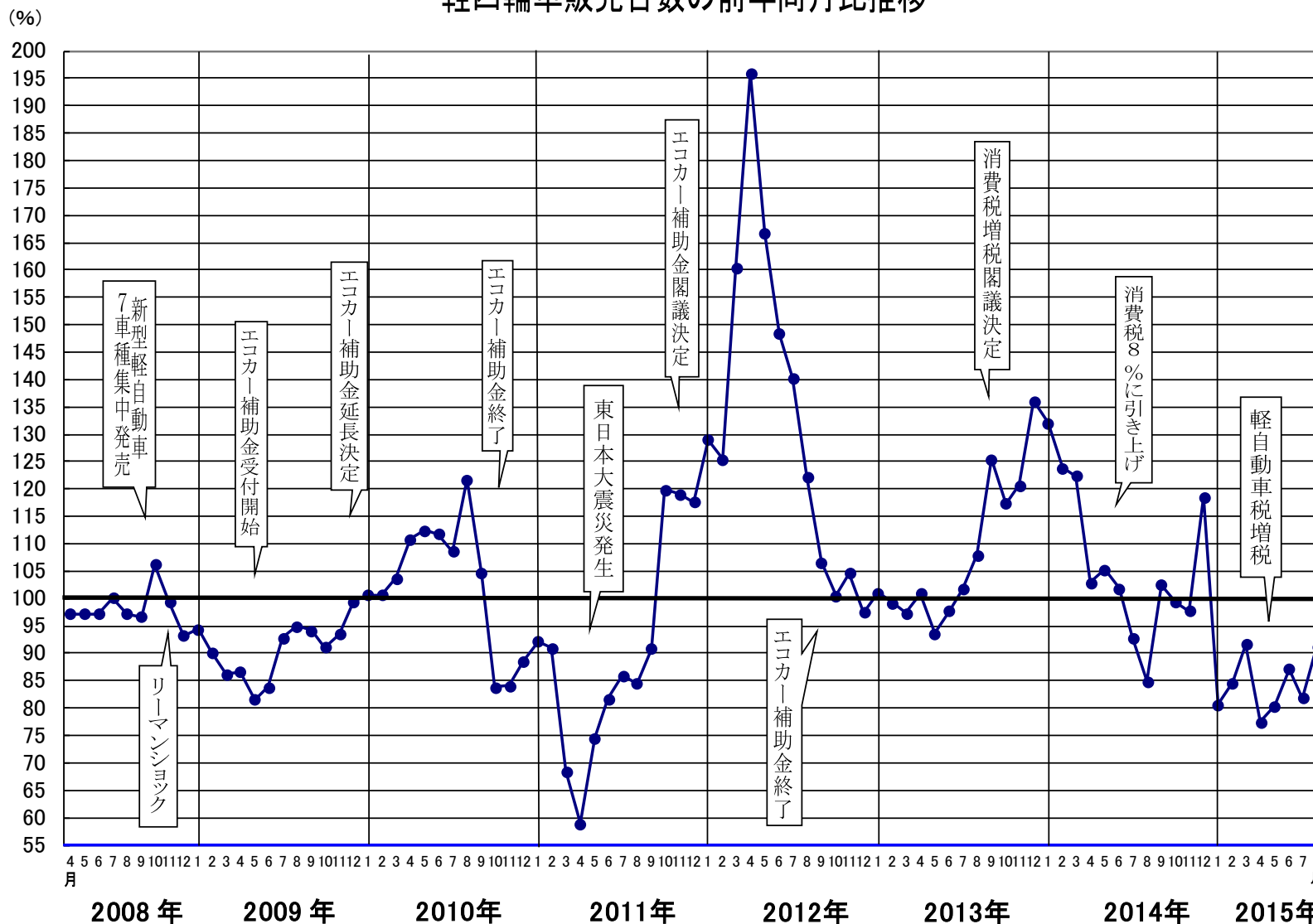
2015年に入って以降、軽自動車販売は前年を下回っています。

軽四輪車販売台数の前年同月比推移



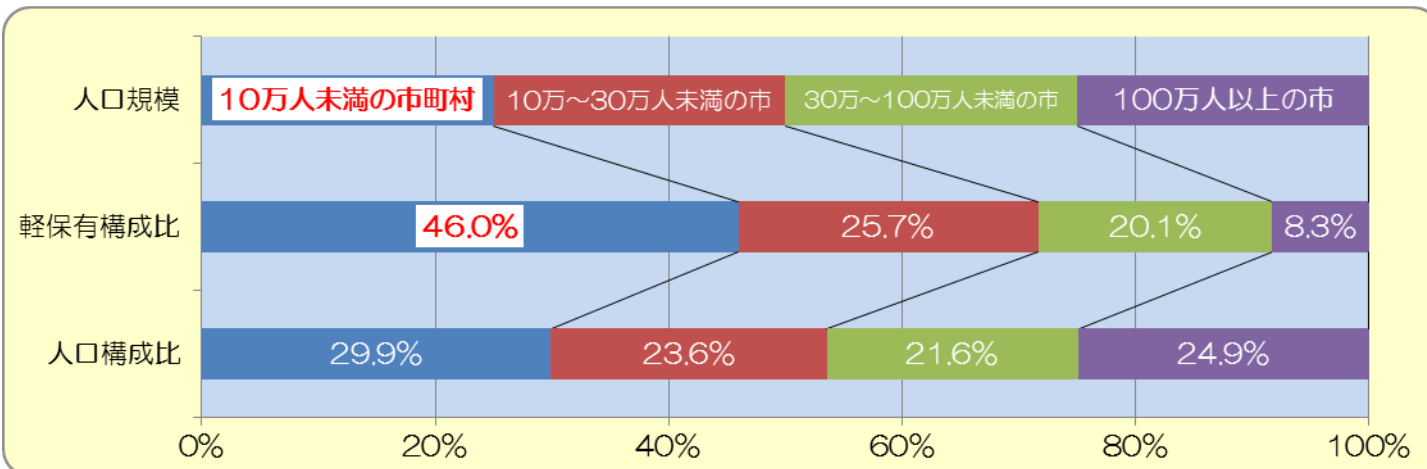
# 軽自動車需要は補助金政策や税制の影響を多大に受けてきました。

## 軽四輪車販売台数の前年同月比推移



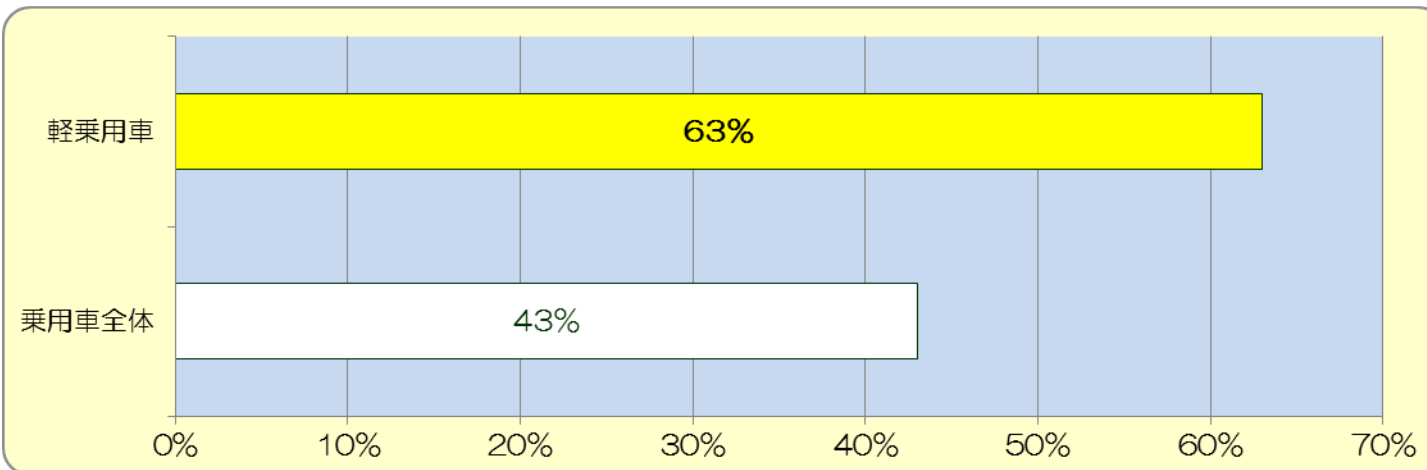
# 軽自動車は地方の貴重な交通手段として活躍しています。 また、女性の方々の頼れる足となっています。

軽自動車の約半数は人口10万人未満の市町村で保有されています。



※市町村人口は平成27年1月1日現在、総務省調べ。軽自動車保有台数は平成27年3月31日現在、全軽自協調べ。  
東京特別区は100万人以上の市として分類。

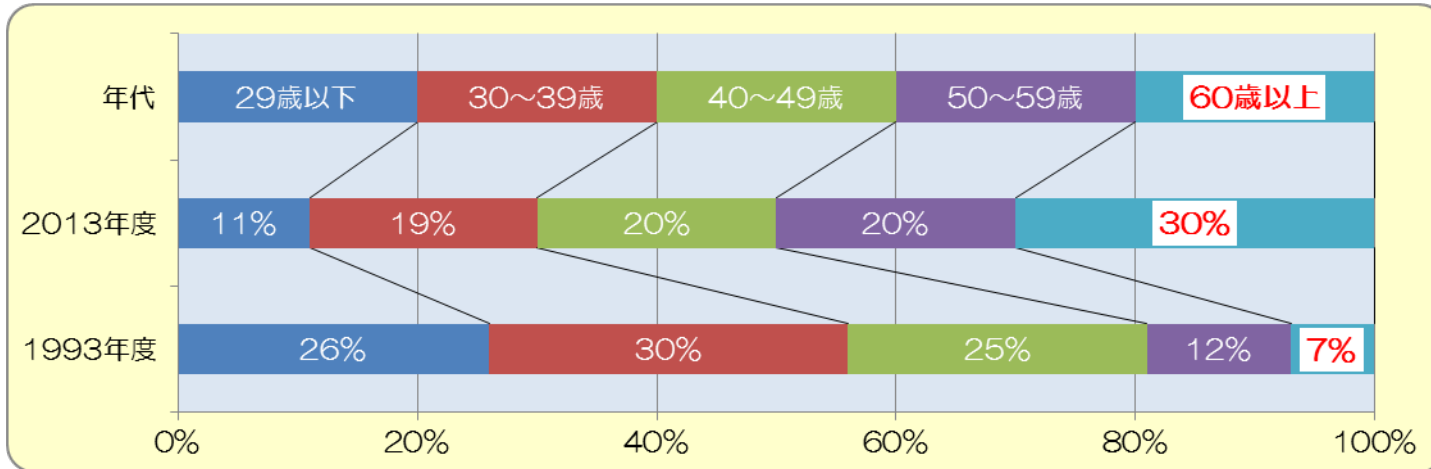
軽乗用車ユーザーのうち、63%は女性です。



※軽乗用車は「2013年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2014年3月 日本自動車工業会  
乗用車全体は「2013年度 乗用車市場動向調査」2014年3月 日本自動車工業会  
(乗用車全体には軽乗用車も含む)

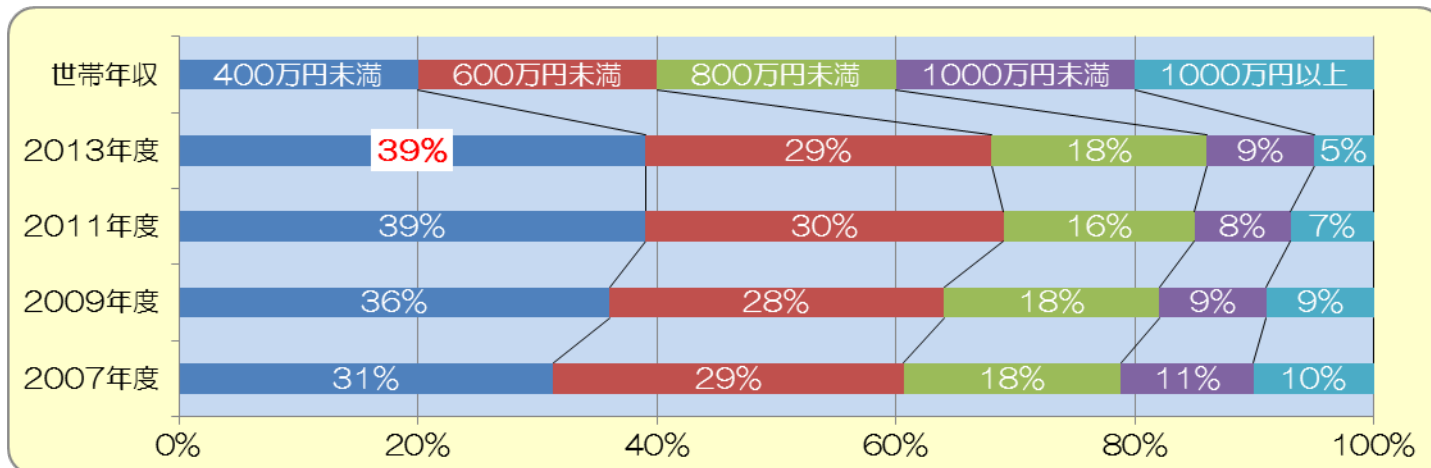
# 軽自動車は高齢者の足として、また経済的にも頼れる味方です。

軽乗用系ユーザーのうち60歳以上の占める割合はこの20年間で約4倍に増加しています。



※「2013年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2014年3月 日本自動車工業会

軽乗用系ユーザーの約4割は、世帯年収が400万円未満の世帯です。



※「2013年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2014年3月 日本自動車工業会

これ以上の軽自動車ユーザーの負担増には断固反対します。

### 平成28年度 税制改正要望 概要

#### (1) 軽自動車ユーザーへの更なる税負担増に反対

- ・平成27年度からの軽自動車税の大幅な引き上げにより、軽自動車ユーザーの税負担が増えました。
- ・二輪車(既販車含む)についても、平成28年度からの大幅な増税が決定しています。
- ・平成28年度税制改正において、軽自動車ユーザー及び二輪車ユーザーへの税負担が更に増えることになる税制改正には断固反対します。

#### (2) 軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の延長

- ・平成28年度から恒久措置として経年車に対する重課が決定している中で、平成27年度において、一定の環境性能を有する軽自動車に対するグリーン化特例(軽課)が導入されました。
- ・軽自動車のグリーン化を進める観点から、平成28年度も引き続き、現行の軽課を実施されるよう要望します。

#### (3) 軽自動車に対する環境性能課税の税率の上限は2%とすべき

- ・軽自動車税の取得時課税として、消費税10%時点で導入が検討されている環境性能課税の税率については、廃止される軽自動車の自動車取得税の税率(2%)を上限とし、燃費基準値の達成度に応じて0~2%の範囲とすることを要望します。

## 環境性能課税に関する当連合会の考え。

1. 環境性能課税は、現行の軽自動車税に新たに上乗せされる税であり、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す。
2. 消費税の増税と軽自動車税の増税により、軽自動車需要の先行きが見えない中で、28年度の税制改正で環境性能課税だけが先行して結論が出されることには反対です。
3. 軽自動車に対する環境性能課税の導入を検討せざるを得ない場合には、これ以上軽自動車ユーザーの負担増とならないよう、現行の軽自動車にかかる自動車取得税の税率を考慮し、税率の上限を2%とすべきです。

平成27年9月

# 平成28年度税制改正 に関する要望

一般社団法人 全国軽自動車協会連合会

## (要望事項)

### 1. 軽自動車ユーザーへの更なる税負担増に反対

軽四輪車等（新車）に対する軽自動車税の大幅な増税が平成27年度から実施され、二輪車（既販車含む）についても、平成28年度からの大幅な増税が決定している中で、これ以上、軽自動車及び二輪車ユーザーの負担が増えることのないよう更なる増税は行わないこと。

### 2. 軽自動車税のグリーン化特例（軽課）の延長

平成28年度から車齢13年超の軽自動車に対する重課が決定している中で、一定の環境性能を有する軽自動車に対するグリーン化特例（軽課）が平成27年度から実施されたが、グリーン化を進める観点から、平成28年度も引き続き、現行の軽課を実施すること。

### 3. 軽自動車に対する環境性能課税の税率の上限は2%とすべき

軽自動車税の取得時課税として、消費税10%時点での導入が検討されている環境性能課税の税率については、廃止される軽自動車の自動車取得税の税率（2%）を上限とし、0～2%の範囲とすること。

## (要望理由)

### 1. 軽自動車ユーザーへの更なる税負担増に反対

(1) 軽自動車の保有台数は3,000万台を超え、多くのユーザーに使用されております。特に、公共交通機関が不便で利用できない地方では、貴重な交通手段になっており、「ライフライン」ともいえます。

勤労者、女性、高齢者には、日常生活の大切な移動手段として軽自動車が使用され、また、商店、農家などの小規模事業者には、軽自動車が重要な輸送手段となっています。

(2) 軽自動車は、車体寸法が長さ3.4m以下、幅1.48m以下、エンジン排気量が660cc以下に制限された規格となっております。狭隘な国土の我が国において、軽自動車は道路や駐車スペース等を有効に活用することができ、廃棄物や道路損傷も少なく、省資源、省エネルギーという面から、地球と環境にやさしい車であります。



(3) このような実態の中で、地方における生活必需品である軽四輪車等（新車）について、軽自動車税の大幅な増税が平成27年度から実施されました。また、二輪車（既販車含む）についても、増税実施は1年間延長されたものの、平成28年度からの大幅な増税が決定しております。これらの軽自動車税の引き上げにより想定される軽自動車ユーザーの負担増は将来的に年間1,000億円が見込まれます。

我々は、これ以上、軽自動車及び二輪車ユーザーの負担が更に増えることになる税制改正には断固反対します。

(参考)軽自動車税の負担増(将来的に年間1,000億円)の内訳

- ①軽四輪車等の標準税率引き上げ : 780億円(60億円/年×13年後)
- ②経年車への重課(平成28年度～) : 116億円(軽課実施が27年度のみの場合)
- ③二輪車の標準税率引き上げ(28年度～) : 131億円

## 2. 軽自動車税のグリーン化特例（軽課）の延長

平成28年度から恒久措置として、車齢13年超の軽四輪車等に対する軽自動車税の重課が決定している中で、平成27年度から一定の環境性能を有する軽自動車に対するグリーン化特例（軽課）が導入されましたが、グリーン化を進める観点から、平成28年度も引き続き、現行の軽課を実施されるよう要望いたします。

(参考)「現行の軽自動車税のグリーン化特例(軽課)」

(例) 乗用車の場合	減税率
電気自動車等	▲ 75%
2020年度 燃費基準+20%達成	▲ 50%
2020年度 燃費基準達成	▲ 25%

## 3. 軽自動車に対する環境性能課税の税率の上限は2%とすべき

地方における生活必需品である軽四輪車等（新車）について、軽自動車税の増税が平成27年度から実施され、軽自動車ユーザーの税負担は大幅に増えました。このような状況の中、軽自動車税の取得時課税として、消費税10%時点での導入が検討されている環境性能課税の税率については、廃止される軽自動車の自動車取得税の税率（2%）を上限とし、燃費基準値の達成度に応じて0～2%の間で変動する仕組みとすることを要望いたします。

以上

## 平成 28 年度税制改正要望のポイント

平成 29 年 4 月の消費税率 10%への引き上げを控え、冷え込んでいる新車需要を回復させるため、自動車ユーザーの負担軽減、複雑な税体系の簡素化を実現する。

○ 自動車税の税率引き下げ

- 軽自動車に比べて極めて重い登録車（コンパクトカー等）の税率を引き下げて、軽自動車の負担を基準とする税体系に見直すべきである。
- 平成 28 年 3 月末に期限切れを迎える、グリーン化特例の拡充・延長。

○ 自動車重量税の廃止、抜本見直し

- 将来的な廃止。少なくとも当分の間税率は廃止。
- 廃止までの間は、エコカー減税を維持しつつ、軽自動車との課税のバランスを踏まえた登録車の税体系に見直すべきである。

○ 自動車取得税の廃止

- 消費税率 10%への引き上げ時に確実に廃止

○ 環境性能課税は車体課税全体見直しと合わせ検討

- 環境性能課税を自動車取得税廃止の付け替えとして導入すれば、単純増税。導入せざるを得ない場合は、消費税率 10%への引き上げ時の車体課税全体見直しと併せ、ユーザー負担の軽減、簡素な税体系の実現が確保される中で検討されるべきである。

# 平成28年度税制改正に関する要望書

平成27年9月

一般社団法人 日本自動車販売協会連合会

会 長 櫻 井 誠 己



## 基本的考え方

### 【国内市場の動向】

- ・ 直近の国内市場の状況は、昨年の消費税増税後の需要の落ち込みと今年4月のエコカー減税の見直しによる増税のため、明るい兆しが見えず、直近の1-8月の対前年比でもマイナスとなった。
- ・ また、過去からの推移を見ても、10年前の平成17年には約393万台であった登録車の販売台数は、昨年約329万台まで落ち込み（平成17年比83.7%）、未だに市場の回復に至っておらず、厳しい状況が続いている。
- ・ このような状況の中、平成29年4月に、消費税率が10%に引き上げられることになれば、一層新車需要の減少を招くことになり、国内市場が大きく落ち込むこととなる。
- ・ さらに、中長期的には少子高齢化の一層の進展と運転免許証取得人口の減少等に伴い、販売台数のみならず、保有台数も減少していくものと見込まれている。これは、国内生産台数の減少をもたらし、地域経済や雇用を担う自動車販売業界に多大な影響を与えるものと懸念される。

### 【生活必需品である車に対して、重い税負担】

- ・ 生活必需品である自動車に対して、取得・保有・走行の各段階で、未だに合計9種類もの税負担が課せられ、他の商品に比べ、極めて過重な負担を求められており、著しく不公平な税制となっている。
- ・ さらに、昨年4月の消費税率8%への引上げと今年4月のエコカー減税の見直しにより、ユーザーの負担は大きくなっている。
- ・ また、交通手段を自動車に依存せざるを得ない地方ほど税負担が重く、都市と地方の格差拡大を一層助長させている。
- ・ そうした中で、環境性能課税の導入は、自動車税に新たな税を上乗せするものであることから、自動車ユーザーの負担軽減に逆行するものである。
- ・ 日本の車体課税は、欧米諸国に比べ極めて過重な負担となっており、特に、欧米諸国の中で自動車重量税を課している国は存在せず、既に課税根拠さえ失っている。

### 【自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現】

- ・ 現在及び将来の国内市場の動向を踏まえ、日本経済を支える自動車産業の国内生産を維持し、雇用と地方経済の活性化を図るため、自動車関係諸税については、自動車ユーザーにとって過重な車体課税の負担を軽減し、複雑で分かりにくい仕組みを簡素化することが必要である。

## 要 望 事 項

平成 28 年度税制改正では、平成 29 年 4 月の消費税率 10%への引き上げを控え、昨年 4 月の消費税率 8%への引き上げと今年 4 月のエコカー減税の見直しによって冷え込んでいる新車需要を回復させる必要がある。

そこで、自動車ユーザーの過重な負担を軽減し、複雑な税体系を簡素化するとともに、グリーン化を図る観点から以下の項目を要望する。

### ○ 自動車税

- ・ グローバルな環境や課税のバランスの観点から、軽自動車に比べ極めて重い登録車（主としてコンパクトカー）の税率を引き下げ、現在の軽自動車税の負担を基準とする税体系に見直すべきである。
- ・ 平成 28 年 3 月末に期限切れを迎える自動車税のグリーン化特例は、環境性能に優れた車への軽減措置を拡充・延長すべきである。

### ○ 自動車重量税

- ・ 一般財源化により課税根拠を喪失しており、本則税率を含め廃止すべきである。少なくとも「当分の間税率」（旧暫定税率）は廃止すべきである。
- ・ また、廃止までの間は、エコカー減税を維持しつつ、グローバルな環境や課税のバランスの観点を踏まえた税体系に見直すべきである。

### ○ 自動車取得税

- ・ 平成 29 年 4 月に予定されている消費税 10%への引き上げ時に確実に廃止すべきである。

### ○ 環境性能課税

- ・ 消費税 10%への引き上げ時に導入予定の環境性能課税は、自動車取得税廃止の付け替えとして導入されれば、単純な増税となることから、自動車ユーザーの理解は得られない。導入せざるを得ない場合には、消費税 10%への引き上げ時の車体課税全体の見直しと併せ、ユーザー負担を軽減し、簡素な税体系の実現が確保される中で検討されるべきである。

## 平成 27 年度税制改正大綱

### — 抜粋 —

平成 26 年 12 月 30 日  
自 由 民 主 党  
公 明 党

#### 【車体課税の見直し】

平成 26 年度与党税制改正大綱等における消費税率 10% 段階の車体課税の見直しについては、平成 28 年度以後の税制改正において具体的な結論を得る。

- ① 自動車取得税及び自動車重量税に係るエコカー減税については、燃費基準の移行を円滑に進めるとともに、足下の自動車の消費を喚起することにも配慮し、経過的な措置として、平成 32 年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、現行の平成 27 年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講ずる。
- ② 自動車重量税については、消費税率 10% への引上げ時の環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を、平成 32 年度燃費基準の下で、政策インセンティブ機能を回復する観点から見直すとともに、基本構造を恒久化する。また、平成 25 年度及び平成 26 年度与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担の性格等を踏まえる。
- ③ 軽自動車税については、一定の環境性能を有する四輪車等については、その燃費性能に応じたグリーン化特例（軽課）を導入する。この特例については、自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直す。また、二輪車等の税率引上げについて、適用開始を 1 年間延期し、平成 28 年度分からとする。
- ④ なお、消費税率 10% 段階の車体課税の見直しにおいては、税制抜本改革法第 7 条に沿いつつ、自動車をめぐるグローバルな環境や課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえた議論を行う。

## 資料

### 1. 自動車取得税と自動車重量税の創設経緯

#### (1) 自動車取得税

##### [自動車取得税創設の趣旨]

- ① 市町村の道路財源を拡充するため道路目的税として創設（昭和43年）
- ② 「道府県は、市町村に対し道路に関する費用に充てる財源を交付するため、及び道路に関する費用に充てるため、自動車取得税を課するものとする。」  
(旧地方税法699条 現在は一般財源化により削除)

##### [暫定税率創設の趣旨]

- ① 第7次道路整備五箇年計画の遂行に必要な地方公共団体の道路財源を確保するため税率を引上げ（昭和49年）
- ② 「自家用の自動車で軽自動車以外のものの取得に対して課する自動車取得税の税率は、当該取得が昭和49年4月1日から平成20年3月31日までの間に行われたときに限り、第699条8規定にかかわらず、100分の5とする。」  
(地方税法附則 32 条の 2 第 2 項 法文は道路特定財源であった時のもの)

#### (2) 自動車重量税

##### [自動車重量税創設の趣旨と国会での政府答弁]

- ① 第6次道路整備五箇年計画の財源対策として創設（昭和46年）
- ② 道路損傷負担金及び道路整備による受益者負担の考えから、自動車の重量に比例して課税
- ③ 政府答弁（昭和46年5月14日 福田赳夫大蔵大臣）  
「いま、道路整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおけておる。これの整備を急ぐ必要がある。そのために整備五箇年計画を立てた。ところが五箇年計画では、在来の財源をもってしては五箇年間に3,000億円の不足を生じます。(中略) 道路を損壊し、また道路がよくなりますればその利益をこうむる自動車の使用者にその負担を求める、これはまず国民からご納得のいくようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創案いたしました。これが私の説明でございます。」

##### [暫定税率創設の趣旨]

- ① 第7次道路整備五箇年計画の遂行に必要な道路財源を確保するため税率を引上げ  
(昭和49年)
- ② 税制調査会「昭和49年度の税制改正に関する答申」（昭和48年12月）  
自動車関係諸税は、従来から主として道路財源との関連で考えられてきたが、とくに第7次道路整備五箇年計画の発足により、利用者負担の関連等からその負担の増加を図ってしかるべきであるとする意見が強くなっている。(中略)以上を総合勘案すれば自動車関係諸税のうち揮発油税、地方道路税及び自動車重量税の税率の引上げを図ることが適当と考える



## 2. 自動車関係諸税の概要（平成27年度当初）

	税目	国税・地方税	税収（億円）	仕組み	現在の税率 ※ [ ] は本来の税率
取得段階	自動車取得税	都道府県税	1,096 (4,855)	自動車の取得価格に課税	3% (営業用・軽は2%)
	消費税(車体)	国税・地方税	13,625 (7,701)	自動車の購入価格に課税	8% (国6.3%・地方1.7%)
保有段階	自動車税	都道府県税	15,397 (17,477)	毎年4月1日現在の 持ち主に対して定額で課税	排気量に応じて課税 29,500~111,000円
	軽自動車税	市町村税	1,999 (1,636)		7,200円/年 (H27年度以降に取得した新車は 10,800円/年)
	自動車重量税	国税	6,307 (10,740)	車検時毎に重量に応じて 課税	4,100円/0.5t [2,500円/0.5t] (軽は3,300円/台)

車体課税計 38,424 (42,409)

走行段階	揮発油税	国税	24,660 (28,449)	ガソリンに課税	48.6円/ℓ [24.3円/ℓ]
	地方揮発油税 (旧：地方道路税)	国税	2,638 (3,044)		5.2円/ℓ [4.4円/ℓ]
	軽油引取税	都道府県税	9,383 (10,360)	軽油に課税	32.1円/ℓ [15.0円/ℓ]
	石油ガス税	国税	200 (280)	LPガスに課税	17.5円/kg
	消費税(燃料)	国税・地方税	7,758 (5,378)	燃料の購入価格に課税	8% (国6.3%・地方1.7%)

燃料課税計 44,639 (47,511)

総合計

83,063

(89,920)

目的税（道路特定財源）  
(21年度より一般財源化)

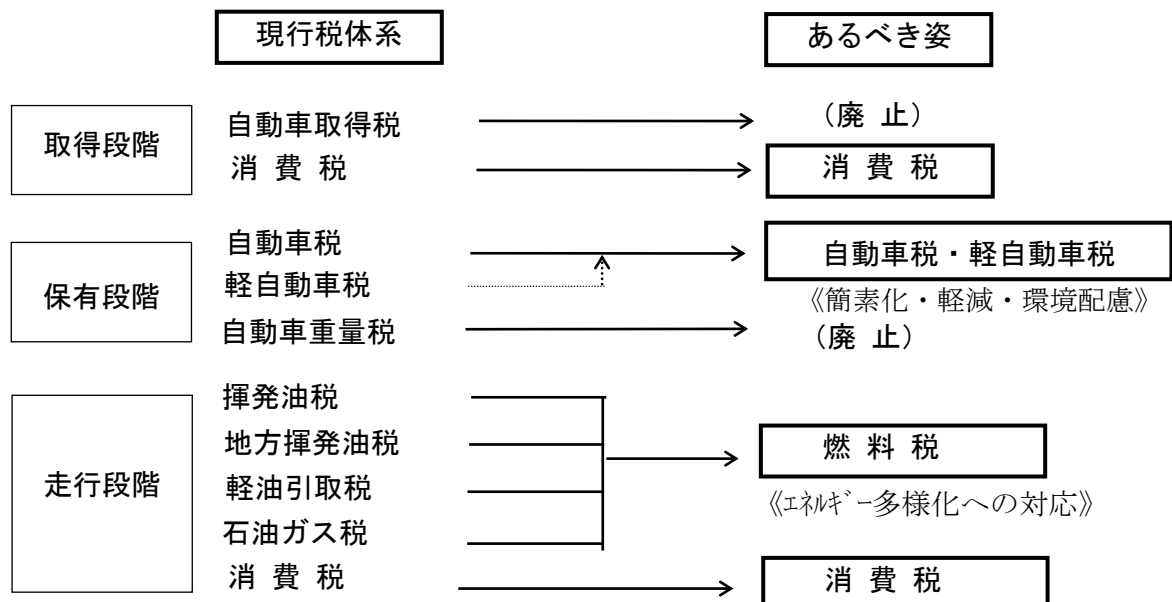
普通税  
(使途の制限なし)

※消費税収は自工会推定（H27年度）

( ) 内は19年度当初予算ベース

## 3. 自動車税制のあるべき税体系

- 現行9税目の複雑な税体系を、取得・保有・走行各1種類に簡素化



#### 4. 地域による車両保有台数の差異

- ・ 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	2.663	1	東京都	新宿区	0.234
2	福島県	大玉村	2.323	2	東京都	豊島区	0.235
3	栃木県	芳賀町	2.301	3	東京都	中野区	0.238
4	茨城県	下妻市	2.282	4	東京都	台東区	0.267
5	福島県	中島村	2.279	5	東京都	文京区	0.271
6	福島県	天栄村	2.246	6	東京都	北区	0.273
7	茨城県	美浦村	2.207	7	東京都	荒川区	0.281
8	福島県	飯舘村	2.206	8	東京都	品川区	0.293
9	長野県	朝日村	2.193	9	東京都	墨田区	0.301
10	長野県	川上村	2.165	10	東京都	杉並区	0.312

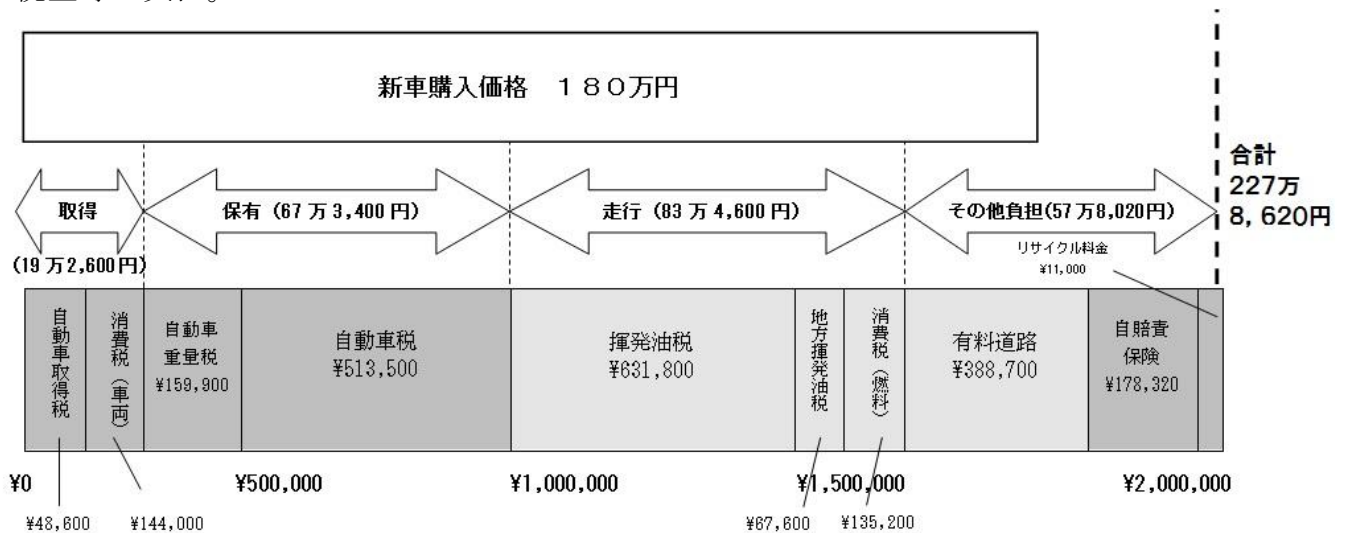
注: ※全国 1,742 市区町村(東京特別区を含む)を集計対象とした。 ※保有台数には軽自動車を含む。

※データは平成 26 年 3 月末時点。

[自販連調べ]

#### 5. 自家用乗用車ユーザーの負担額（13 年間）

- ・ 180 万円の新車を購入すると、平均使用年数の 13 年間で購入価格を上回る約 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または届出時に課税(第 1 年目は新車に限り 3 年分徴収) ⑤税率は 2015 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)

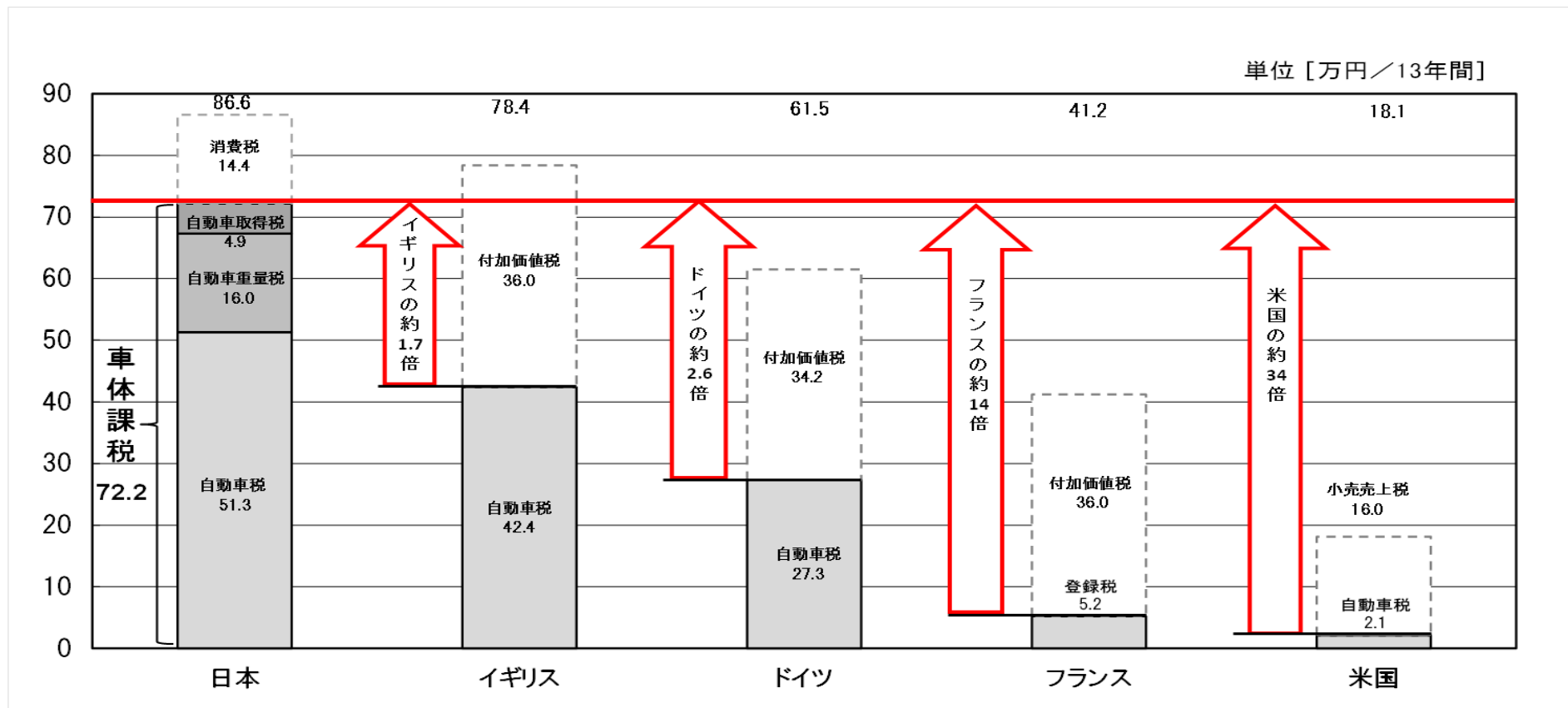
注: 1. 有料道路料金、自賠責及びリサイクル料金は自動車諸税に準ずる性格を有するため計算上加味した(自賠責保険は 2015 年 4 月 1 日現在の保険額) 2. 有料道路料金は 2013 年度料金収入より日本自動車工業会試算

日本自動車工業会調

- ・ 消費税が 10%となると、この負担額は 229万9,820円となる(環境性能課税は未計上)。

## 6. 自動車関係諸税の国際比較

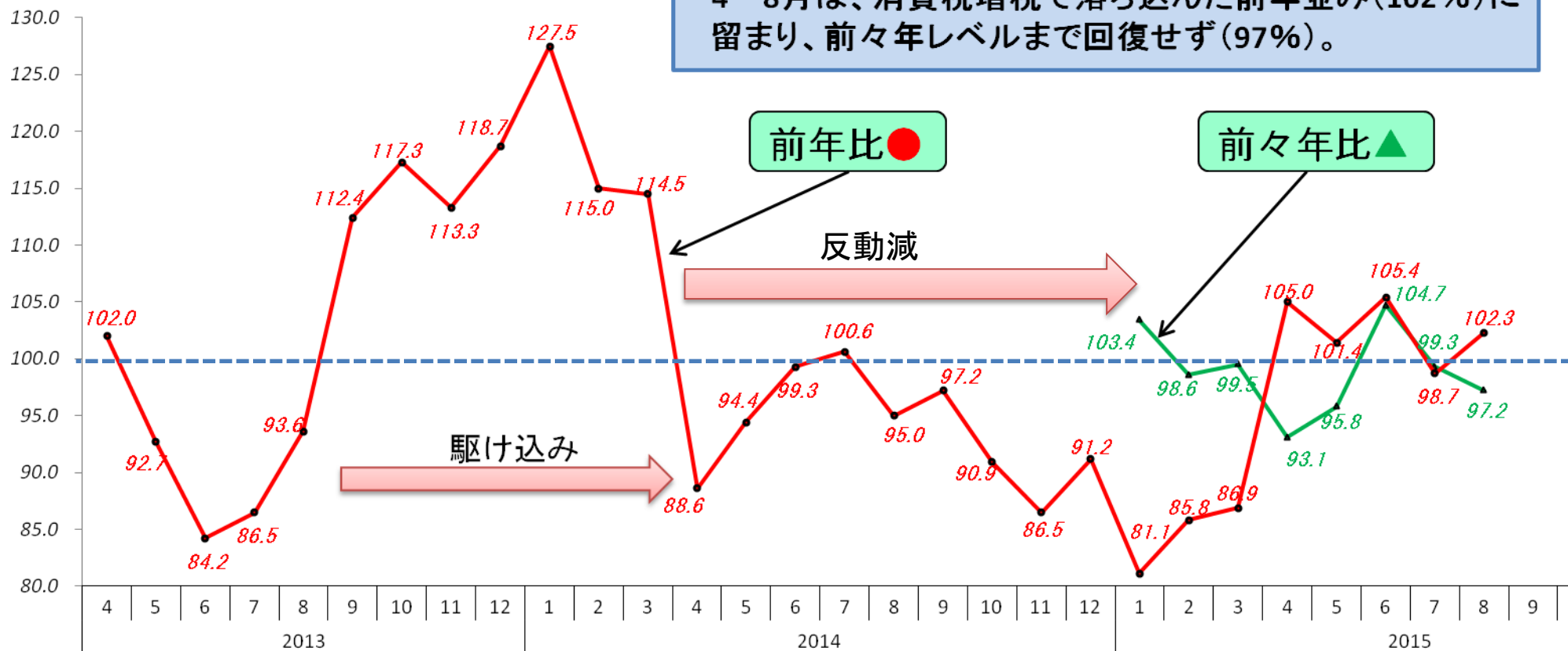
- ・取得・保有段階における自動車固有の課税(車体課税)は、欧米諸国に比べて極めて過重な負担(欧米諸国の1.7~34倍\*)である。(\*消費税・付加価値税を除いた自動車固有の税で比較)
- ・また、欧米で自動車重量税を課している例はなく、自動車取得税を課している国も極めて稀である。



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 15.3km/L (CO<sub>2</sub> 排出量 152g/km)、④車体価格 180 万円、⑤フランスはパリ市、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€=¥140、1£=¥181、1\$=¥111 (2014/4~2015/3 の平均) ※2015 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。

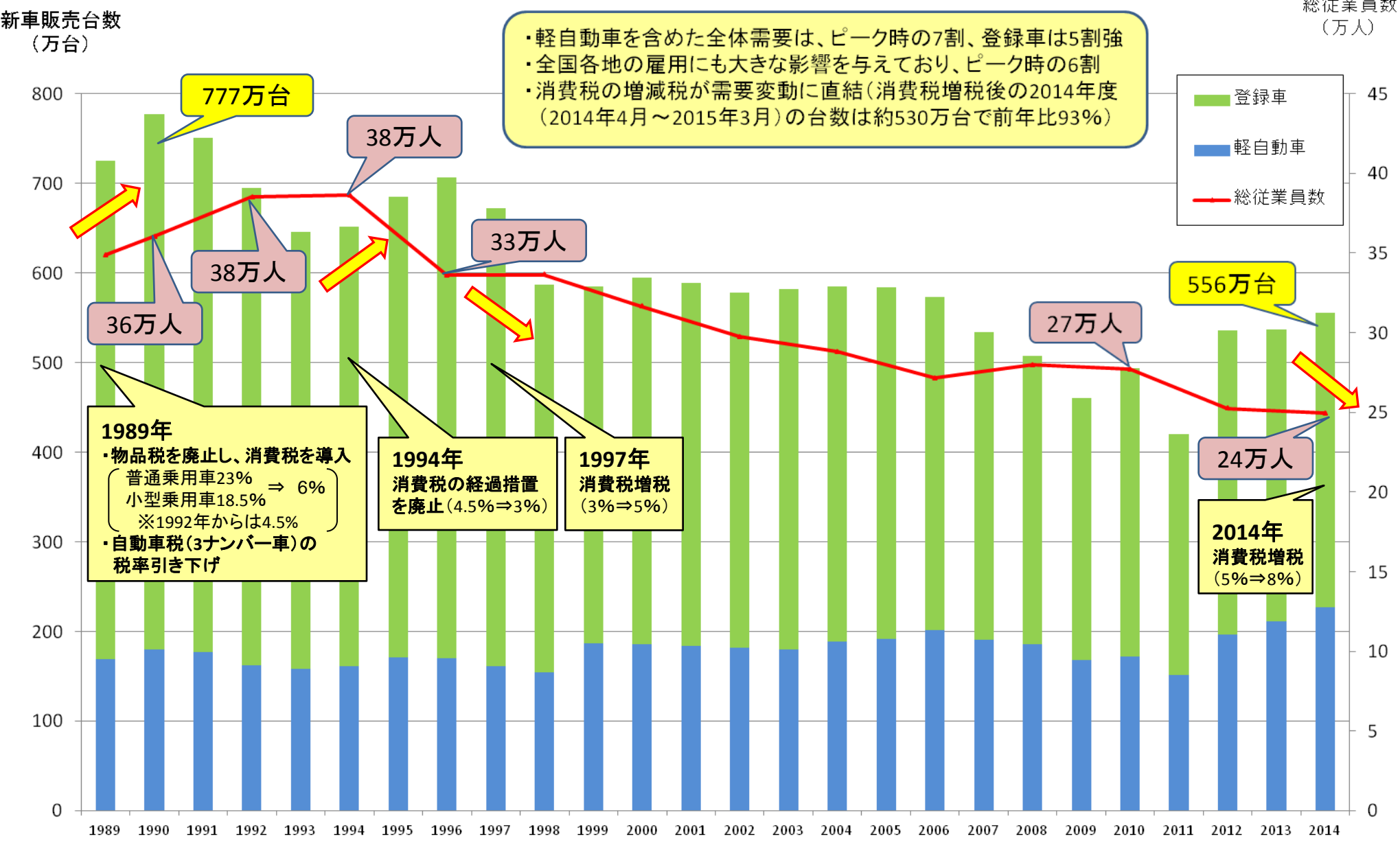
# 1. 最近の月別国内販売台数(登録車)の推移

(前年比・前々年比: %)



直近年度国内販売台数		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
2013年度	販売台数(台)	213,165	219,099	266,913	284,314	217,411	324,315	264,587	276,399	254,464	292,446	336,176	481,039
2014年度	販売台数(台)	188,864	206,906	265,171	285,886	206,806	315,326	240,511	239,208	231,959	237,170	228,348	418,025
	前年比(%)	88.6	94.4	99.3	100.6	95.0	97.2	90.9	86.5	91.2	81.1	85.8	86.9
2015年度	販売台数(台)	198,371	209,889	279,375	282,239	211,303							
	前年比(%)	105.0	101.4	105.4	98.7	102.3							
	前々年比(%)	93.1	95.8	104.7	99.3	97.2							

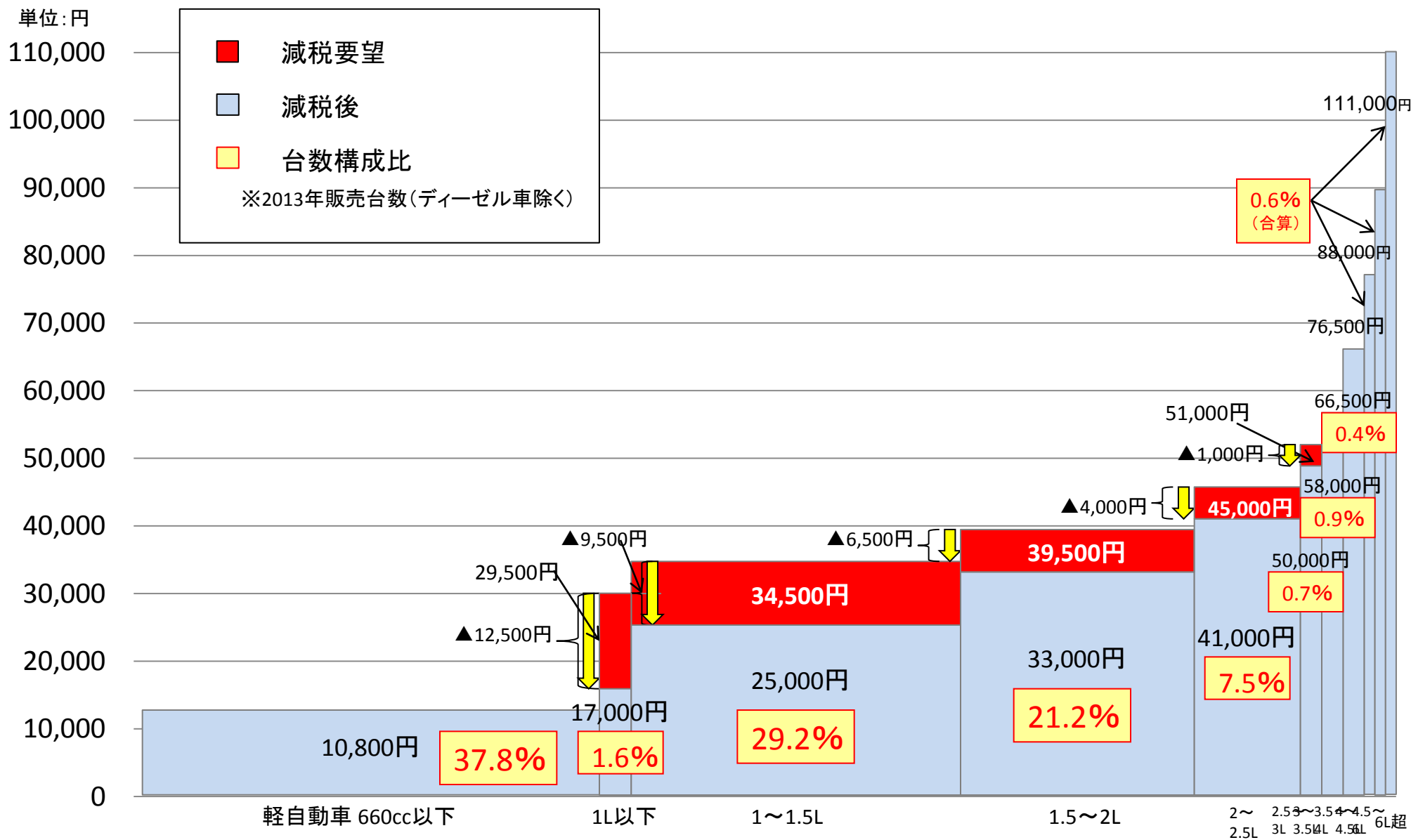
# 2. 長期的な国内販売台数(登録車・軽自動車)の推移



出展 ※1 新車販売台数：自販連統計データ ※2 総従業員数：「自販連」

# 3. 平成28年度 自動車税改正要望(コンパクトカー等の税率引き下げ)

- ・軽自動車の負担(約16.4円/CC)を基準として、排気量に比例した税体系に見直すべきである。
- ・グラフは減税要望額と排気量毎の台数構成比を示している。



平成28年度税制改正に関する要望  
(抜 粋)

一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会

会長 澤 田 稔

## I 中古車に対する環境性能課税の特別措置に関する要望

消費税率 10%への引き上げ時に「自動車取得税」が廃止され、「環境性能課税」を中古車に導入する場合は、以下の 2 点をお願いします。

(1) 環境性能課税を導入する場合の基準は、自動車の年式では無く、実際の燃費を基準にして頂きたい。

### 【要望理由】

CO<sub>2</sub>削減を目的とするならば、燃費を基準とすることは論を俟たない。

(2) 環境性能課税を導入する場合、現行の自動車取得税と同様に、免税点制度や基礎控除制度等により、担税力の弱い経済的弱者を救済する制度を設けて頂きたい。

### 【要望理由】

現行の「自動車取得税」は経済的弱者を救済する等の観点から、昭和 43 年以来、免税点制度が設けられ、現在では 50 万円の免税点制度により約 93%の中古車は「自動車取得税」が課税されておられません。

その理由は、

- ①生産財として低年式の中古車を使用せざるを得ない中小零細事業者に対する救済
- ②低年式の中古車を使用せざるを得ない経済的弱者に対する救済
- ③生活インフラのため、例えば、寒村僻地で 1 人 1 台の中古車を保有せざるを得ない方々に対する救済
- ④資産価値の低い中古車は物品税の精神を引き継ぐ取得税の観点から、奢侈品とは言えない

なお、現在は都道府県税事務所の手続きの煩雑さの回避と、同一車種・同一年式の程度の差による価格のバラツキを解消するために、「課税標準基準額」を採用することにより、約 93%の中古車は「自動車取得税」が課税されておられません。



## Ⅱ 経年車に対する課税強化制度の廃止要望

初度登録から 13 年を経過した自動車を保有するユーザーに対して自動車税・軽自動車税・自動車重量税を重課する制度は廃止していただきたい。

### 【要望理由】

平成 26 年度与党税制改正大綱において、初度登録から 13 年を経過した自動車の自動車税及び自動車重量税を 10%重課から 15%重課に更に課税強化すると共に、軽自動車税についても新たに 20%重課することが決定いたしました。

燃費値に応じて課税を強化するのではなく、単純に初度登録からの年数が経過しているから燃費が悪いという論法は全く根拠がありません。

新車に買い替えることのできない経済的弱者、及び、資源の有効利用と省資源の観点で優れた中古車を購入するユーザーに対して、自動車税、軽自動車税及び自動車重量税の税率を重課する制度は不公平であります。

# 平成28年度以降の税制改正に関する 日本自動車輸入組合(JAIA)の意見・要望

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」に於いて

平成27年10月2日



日本自動車輸入組合(JAIA)

＜基本的考え方＞現在の複雑・過重な自動車関係諸税を、簡素化・負担軽減化・公平性確保の観点から、抜本的、総合的かつ早期に見直すことが肝要。

＜JAIAの要望・意見の要旨＞（注）●：地方税関係項目、○国税関係項目

## A. 平成28年度から実施されるべき喫緊の税制改正項目

### A-1. 自動車税本体の排気量別課税

- 登録車に対する自動車税の標準税率(「排気量別税額」)を、現行の軽自動車の税負担と同程度の水準を起点として一律に引き下げるべき。
- 軽自動車と同様に、登録車の初年度月割課税を廃止すべき。

### A-2. 自動車税のグリーン化特例

- 現行のグリーン化特例を1年間延長すべき。

### A-3. PHPクリーンディーゼル車のグリーン化特例等減免税制度適用対象化

- クリーンディーゼルのPHP車も自動車税のグリーン化特例並びに自動車取得税（及び○自動車重量税）のエコカー減免税制度の対象とすべき。

### ○自動車重量税

廃止を含む抜本の見直しをすべき。少なくとも「当分の間税率」を廃止すべき。

## B. 平成29年度から実施されるべき税制改正項目

### B-1. 自動車取得税

- 消費税10%引き上げ時点(平成29年4月)で確実に廃止すべき。

## C. 消費税10%への引上げ時の車体課税の見直し項目

### C-1. 自動車税の環境性能課税(案)

- 自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税(案)は不合理であり、反対
- 燃費値を有しない車両(PHP車両等)への新たな課税となる環境性能課税(案)は不公平であり、反対

C-2. 自動車税のグリーン化特例及び○自動車重量税のエコカー減免税制度の基準の統一・簡素化を行うべき（上記A-2.の関連項目）。

## <JAIA意見・要望の各項目の考え方>

### A. 平成28年度から実施されるべき喫緊の税制改正項目

#### A-1. 自動車税本体の排気量別課税

●公平性確保の観点から、登録車(乗用車・自家用)に対する自動車税の標準税率(「排気量別税額」)を、現行の軽自動車税額の水準を起点とし一律に引き下げるべき。< → 5ページ御参照 >

●現在、軽自動車には初年度月割課税は適用されていないことを踏まえ、課税の公平性確保の観点から、登録車の初年度月割課税を廃止すべき。

#### A-2. 自動車税のグリーン化特例

●税目毎に異なるインセンティブ基準と見直し時期を統一化・簡素化するため、平成28年度において、現行の自動車税のグリーン化特例を1年間延長すべき。平成29年度に、地方税・国税を通じたインセンティブ基準の統一・簡素化を自動車重量税のエコカー減免税制度の基準の見直しと同時期に行うべき。

#### A-3. PHPクリーンディーゼル車のグリーン化特例等減免税制度適用対象化

●輸入自動車特別取扱制度(Preferential Handling Procedure for Imported Motor Vehicles, "PHP")に基づき認証取得したクリーンディーゼル車(「CDV」)は現行の自動車税のグリーン化特例並びに自動車取得税(及び○自動車重量税)のエコカー減免税制度の適用対象から外されている。同等の環境基準に適合しているCDVにもかかわらず、認証制度の違いのみから、自動車税のグリーン化特例並びに自動車取得税(及び○自動車重量税)のエコカー減免税制度の適用対象外とされていることは不合理・不公平。従って、クリーンディーゼルのPHP車も自動車税のグリーン化特例並びに自動車取得税(及び○自動車重量税)のエコカー減免税制度の対象とすべきであり、このための省令等の改正を平成28年度に実施すべき。

## B.平成29年度から実施されるべき税制改正項目

### ● 自動車取得税

- 自動車の取得段階での消費税と自動車税との二重課税解消のため、**消費税10%引き上げ時点(平成29年4月)で確実に廃止すべき。**

## C.消費税10%への引上げ時の車体課税の見直し項目

### C-1. 自動車税の環境性能課税(案)

<合理性、公平性の確保が大前提>

#### ● **自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税(案)は不合理であり、反対**

- 取得税廃止の時点で、法令上の燃費基準に適合している「クルマ」にも広く「環境性能」の名のもとに、環境性能課税が広く課税されることがあれば、これは、単に「取得税の付け替え」であり、不合理。付け替えは絶対にあってはなりません。
- 取得時に新規課税を導入すれば消費税との二重課税は解消せず、販売現場で混乱が生じ、消費税の再引き上げ(2%)とともに、日本の経済、自動車市場にマイナスとなること必至。

#### ● **燃費値を有しない車両への新たな課税となる環境性能課税(案)は不公平であり、反対**

- 約1割の輸入車(PHP車両等)は、「省エネ法」に基づく公式燃費値を持たずに登録されているのが現状。
- このように、無視できない数の公式燃費値を持たない車両が存在する現状のままで、省エネ法に基づく公式燃費値の達成度合いに基づき、新規課税を導入すれば、税の公平性に著しく反し、不合理。断じて容認できない
- 公式燃費値を持たずに登録されている自動車の燃費値を、事業者の負担なく、税務当局・関係省庁が確認できる仕組み等を整備することが不可欠。

<上記公平性確保の前提条件を満たす目途が立った後に制度設計を検討する場合の合理的基準設定>

- 「燃費値に応じた環境性能新税」の制度設計を検討する際、「バッド課税」として制度設計される場合には、一定の合理的根拠は有るものの、「燃費値に応じた減免税インセンティブ」ではなく「燃費値に応じたバッド課税」である以上、当該課税年度に適用される達成義務のかかる燃費基準適合車は「バッド(なクルマ)」とは言えないので、税率は「0%」とすることが合理的。

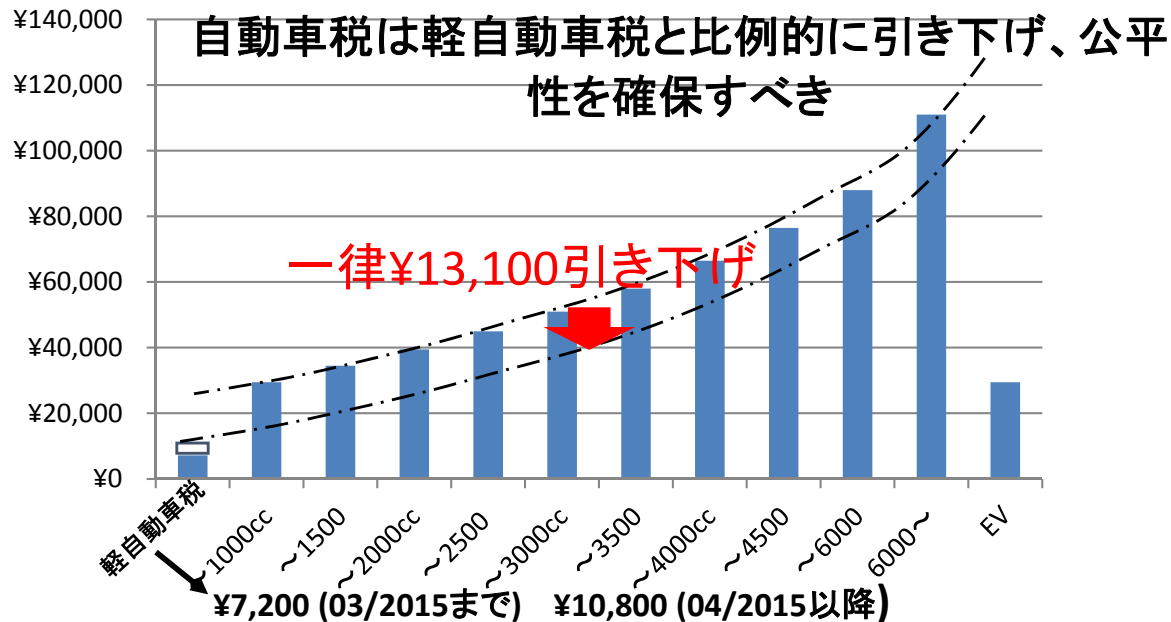
A. 平成28年度から実施されるべき喫緊の税制改正項目

A-1. 自動車税本体の排気量別課税

自動車税本体の排気量別課税

●登録車の税額は、**現行の軽自動車税程度の水準を起点として引き下げ、公平性を確保すべき**

- 登録車は軽自動車より未だ2.7倍の税格差があり、不公平な現状である。
- 登録車も軽自動車税程度の水準へ引き下げ、公平性を確保すべき→**登録車は一律¥13,100の引き下げ**



	軽自動車	登録車の自動車税									
		~1000cc	~1500cc	~2000cc	~2500cc	~3000cc	~3500cc	~4000cc	~4500cc	~6000cc	6000cc~
現在(¥)	10,800	29,500	34,500	39,500	45,000	51,000	58,000	66,500	76,500	88,000	111,000
軽自動車税をベースに一律で¥13,100下げる	10,800	16,400	21,400	26,400	31,900	37,900	44,900	53,400	63,400	74,900	97,900

# 環境に関する税制について

平成27年10月

公益社団法人日本バス協会

# 環境に関する税制についてのバス業界の要望

## ① 環境性能課税の制度設計

### バス業界の立場

- ・消費税10%引き上げ時における自動車取得税廃止と環境性能課税の導入に関し、トータルとして車体課税の負担軽減をお願いしたい。
- ・現在、自動車取得税については、営業用バスは自家用車と比べて軽減措置がとられており、また、特定路線を走る営業用バスは非課税、ノンステップバス等は軽減措置がとられている。環境性能課税においても、これらの特例措置の導入をお願いしたい。

### 理由

- ①バスはそれぞれの地域にとって身近な足として活躍しており、バス事業者は厳しい経営状況の中で路線を維持するため全力で取り組んでいる。経営努力も限界に達しており、税制上の支援が不可欠。
- ②バスの輸送量1人当たりのCO<sub>2</sub>排出量はマイカーの1/3程度である。地球環境対策としてバスへのシフトを進める必要がある。
- ③乗合バスにおいては、交通政策基本計画においてノンステップバス普及拡大の目標が設定されている。貸切バスにおいては、2020年オリンピック・パラリンピックに対応するため1,700台の要請がある。

## ② 自動車税のグリーン化特例の制度設計

### バス業界の立場

- ・グリーン化特例においても、現行税制を踏まえ、負担増とならないようにして頂きたい。
- ・製造メーカーや車種が限定されており、この実態に沿った制度にして頂きたい。

### 理由

- ①現行エコカー減税として、自動車取得税および自動車重量税について、2015年度燃費基準達成車についても軽減措置がとられている。また、乗合バスについては、新規登録から11年以上経過した車両について自動車税10%重課が免除されている。
- ②バス車両は厳しい経営の中で平均17年程度使われており、新車への代替が課題となっている。



## 【営業用バスについての現行税制特例措置】

営業用バスについてはその公共的役割と厳しい経営状況に配慮し、国税、地方税について軽減措置が取られている。制度改正にあたっては、これらの軽減措置が実質的に確保され、全体として負担減となるようお願いしたい。

### (1) 自動車取得税について

- ① 営業用バスについては、自家用バスに比べ軽減措置が講じられている。  
3%→2%。(平成25年度までは5%→3%)
- ② 各都道府県の条例で定める路線を運行する営業用バスは非課税。
- ③ ノンステップバス、衝突被害軽減ブレーキ搭載バス等については、取得価格から一定額が控除されている。
- ④ 2015年燃費基準達成車両についても、エコカー減税制度の対象としている。

### (2) 自動車税について

- ① 営業用バスについては、自家用バスに比べ、軽減措置が講じられている。
- ② 乗合バスについては、新規登録から11年以上経過した車両についても、10%重課が免除されている。

### (3) 自動車重量税について

- ① 営業用バスについては、自家用バスに比べ、軽減措置が講じられている。
- ② ノンステップバス、衝突被害軽減ブレーキ搭載については免除又は軽減措置がとられている。
- ③ 2015年燃費基準達成車両についても、エコカー減税制度の対象としている。

# 1. 乗合バス事業の概況

## 乗合バス

※数字で見る自動車2015より

● 事業者数

2,120事業者(うち 公営30)

※上限運賃認可対象事業者は467社

※平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バスとみなされた事業者を含む。

● 従業員数

107,343人(うち 運転者82,634人)

● 車両数

59,027両

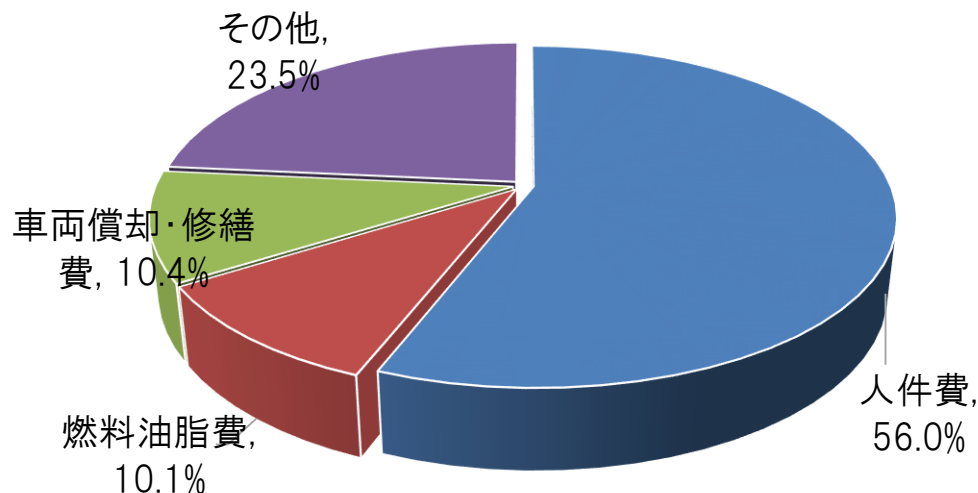
● 輸送人員

41億2,500万人(うち 高速バス輸送人員 1億861万人)

● 営業収入

9,715億2,900万円

原価構成(乗合バス)



## 2. 平成25年度乗合バス収支状況

(保有車両数乗合車両30両以上の245者集計分)

### <収支状況>

単位:億円

	大都市部	その他地域	合計
収入	4,365	2,785	7,150
支出	4,327	3,181	7,508
損益	38	△396	△358
経常収支率(%)	100.9	87.6	95.2

### <黒字・赤字事業者数>

単位:者

	大都市部	その他地域	合計
黒字	45	22	67
赤字	26	154	180
合計	71	172	247

※公営事業者を含む  
 ※高速バスは除く  
 ※国土交通省資料より

大都市  
赤字約37%

その他地域  
赤字約89%

合計  
赤字約73%

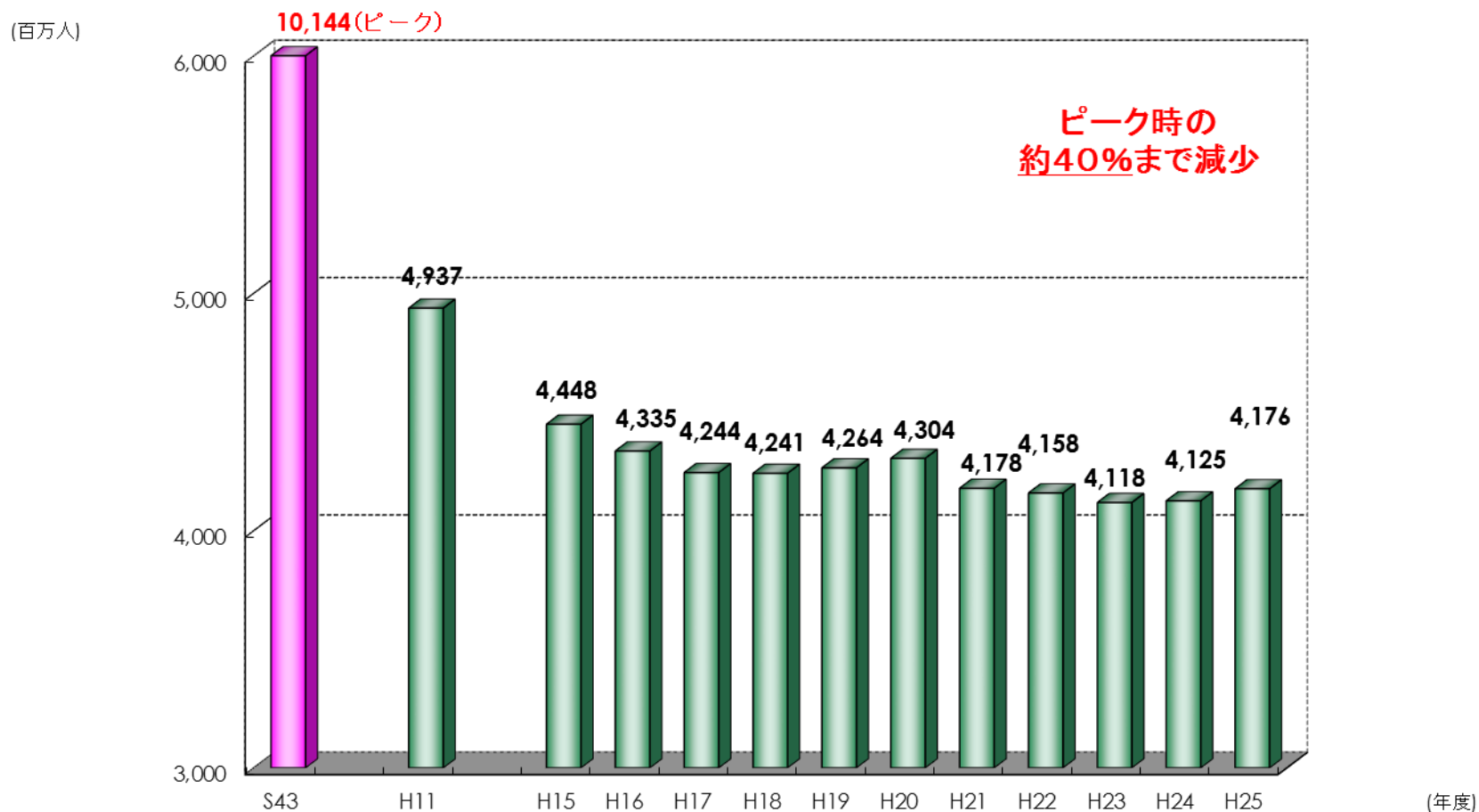
「大都市部」とは……

千葉県、東京都、埼玉県、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、大阪府、京都府(京都市を含む大阪府に隣接する地域)、兵庫県(神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域)

# 全国のバス事業者の約7割が赤字

※大都市部以外では約9割の事業者が赤字

### 3. 乗合バスの輸送人員の推移

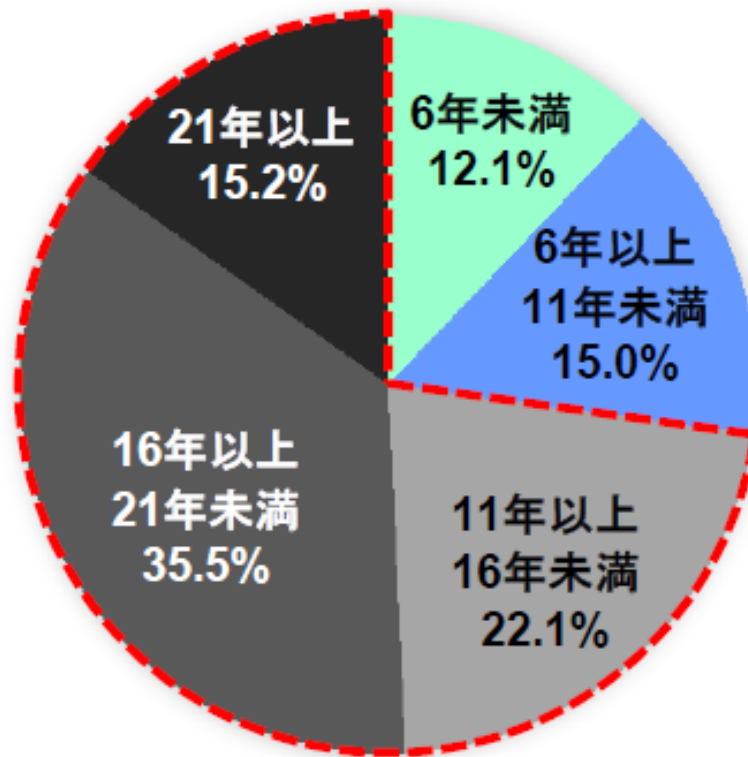


国土交通省資料より

全体としてはここ10年は微減、横ばいの傾向にあるが、  
過疎化が進む地方部は減少傾向が続いている。

## 4. 乗合バス車両の車齢

- 乗合バス車両の車齢の分布をみると、約7割が11年を超える車両となっている。新車購入が困難な厳しい経営状況を反映し、平均車齢は高くなってきている。
- 11年以上経過した車両に10%重課されると、経営が厳しいバス事業者の負担がさらに増すこととなる。



出典：国土交通省

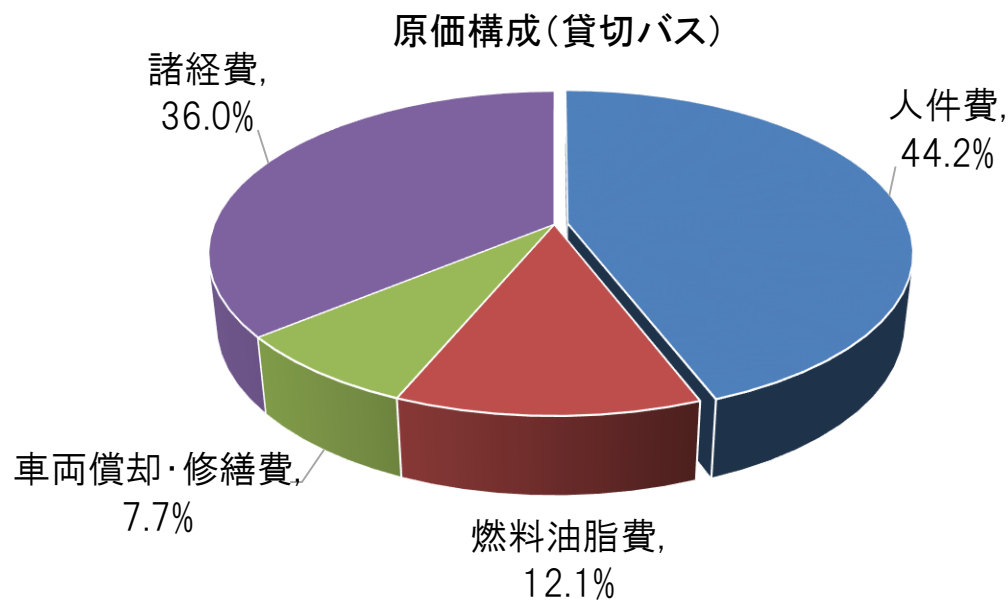
※過去7年間に運賃改定を実施した35事業者6,435両の集計

## 5. 貸切バス事業の概況

※数字で見る自動車2015より

### 貸切バス

●事業者数	4,512事業者(うち 公営 26)
●従業員数	67,613人(うち 運転者46,653人)
●車両数	48,808両
●輸送人員	3億2,900万人
●営業収入	4,494億5,700万円



## 6. 貸切バスの収支状況および役割

### 貸切バスの収支状況(H25)

	事業者数			経常収支率
	黒字	赤字	計	
平成25年度計	240 (60%)	161 (40%)	401 (100%)	101.4%

### 貸切バスの役割と現状

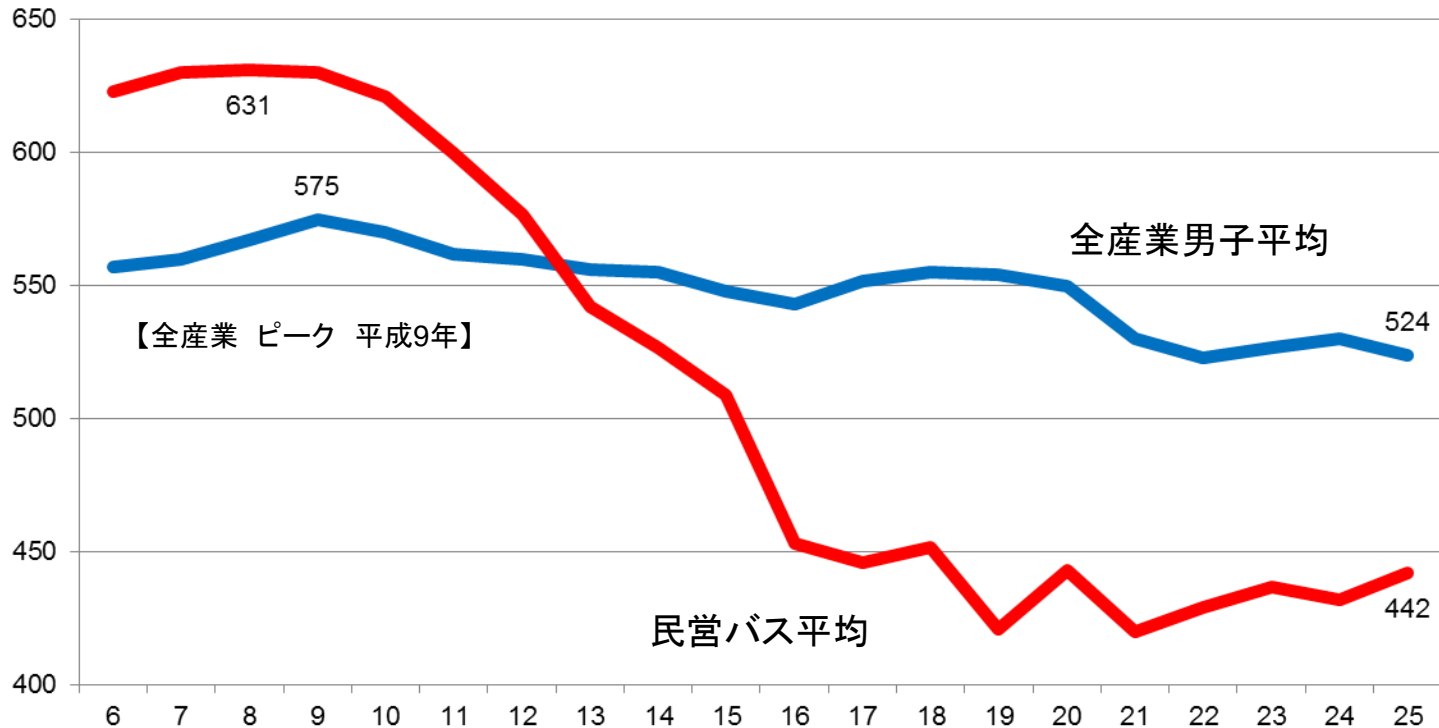
- ・貸切バスは、観光利用だけでなく学校行事等の団体輸送を担う役割がある。
- ・外国人観光客(インバウンド)の増大に伴い、貸切バスの輸送力不足が問題となっている。
- ・2020年東京オリンピック・パラリンピック輸送では、選手・マスコミ輸送等で約1,700台の貸切バスの要請がある。
- ・東日本大震災においては、寸断された交通の代替輸送手段として、被災した住民の避難輸送や災害復旧ボランティアの輸送に大きな役割を果たした。大規模災害に備え自治体との輸送協定の締結も進んでいる。
- ・貸切バスも厳しい経営状況を反映して、運転者の不足問題を抱えている。
- ・貸切バスについては、安全コストを含んだ分かり易い運賃制度として、昨年度から新運賃料金制度が発足している。一方、夜間一人乗務は400キロまでなど安全規制も強化されている。

## 7. 低下するバス運転者の賃金

### バス運転者(民営)の所得の推移

民営バス:各年度における保有車両30両以上の事業者(平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バスとみなされた事業者を除く。)の集計値(国土交通省調べ)  
全産業男子:厚生労働省・賃金構造基本統計調査報告による男子労働者の平均

年間所得額(万円)



全産業平均  
より約80万  
低い

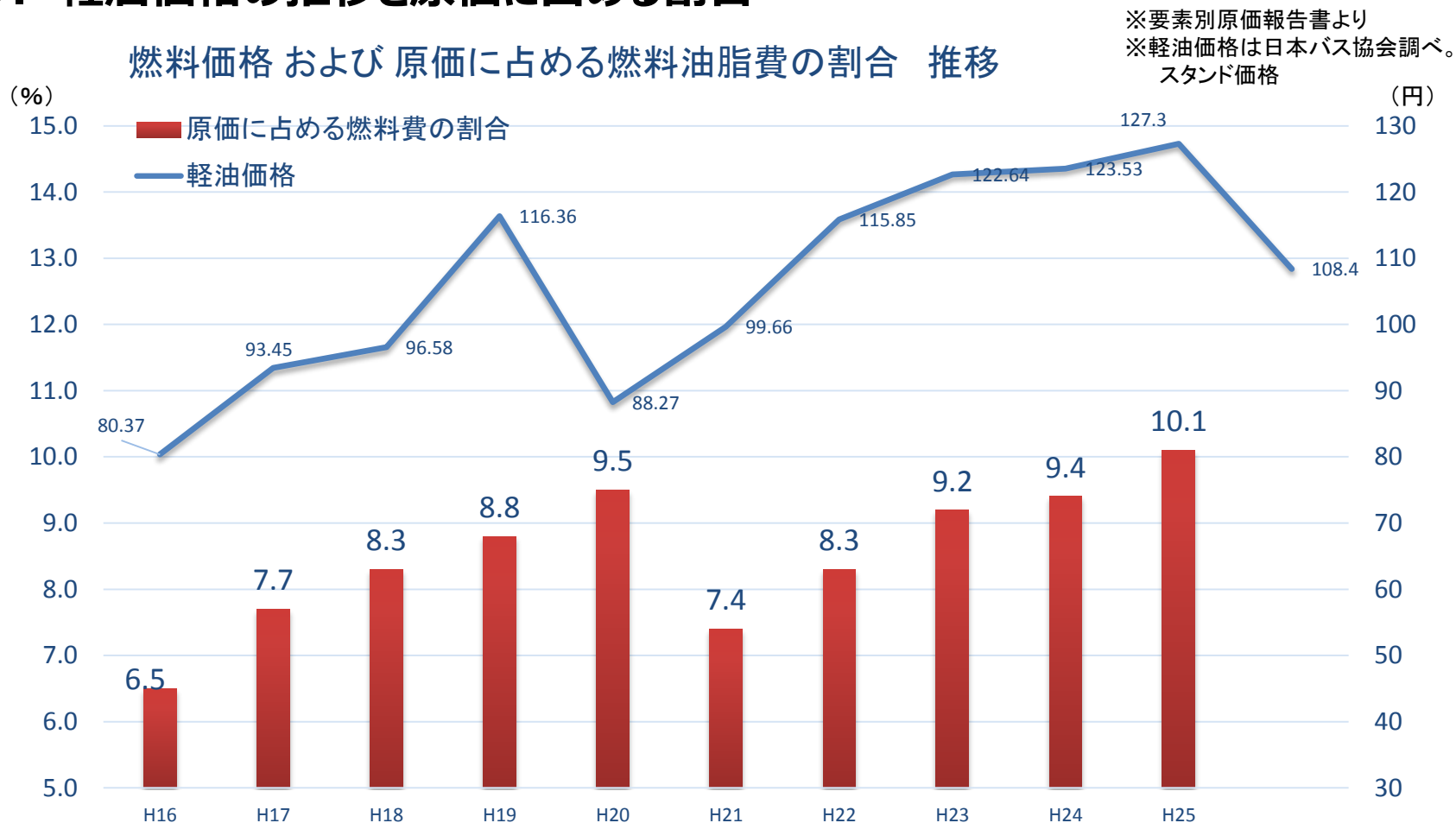
平成

年

経営合理化のため人件費の削減を進めた結果、バス運転者の賃金は大きく低下。このため職業としての魅力が薄れ、バス運転者不足という新たな問題が発生。バス事業者の合理化対策は限界に達している。



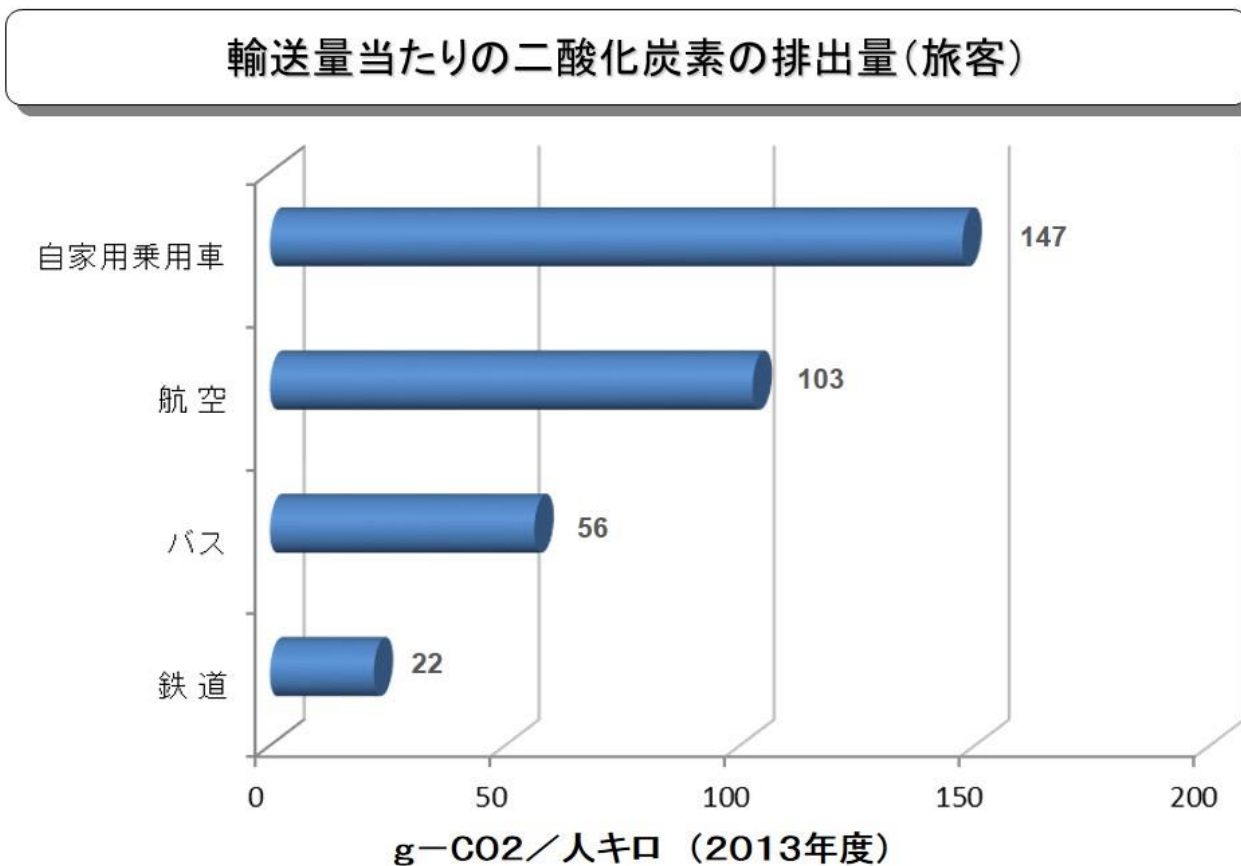
## 8. 軽油価格の推移と原価に占める割合



- ・軽油価格はH27.7現在 110.18円(スタンド価格)。  
 昨今の今頃は高騰したが、最近落ち着いている。ただ、H16年度末から比較すると約35%上昇。
- ・これに伴い、経費に占める燃料油脂費の割合も上昇している。(H16 6.5% → H25 10.1%)
- ・燃料価格の高騰に対して、日本バス協会は軽油引取税の旧暫定税率分について撤廃を要望している。

## 9. 輸送量当たりのCO2排出量

バスの単位輸送量あたりの二酸化炭素排出量は自家用自動車の約3分の1であり、バスは環境にやさしい移動手段である。



出典:国土交通省ホームページ

# 10. バス車両の選択肢について

## 1. バス製造会社と製造車種

現在、製造されている新型バスは、路線バス、貸切バスともに、実質的に下の2社により製造され、また、車種も限定的である。このため、各路線の使用形態から乗車定員や仕様を定めると、選択肢は自ら限られている。

### ①路線バス

現在、路線系のバスは、いすゞ自動車(株)と三菱ふそうトラック・バス(株)が製造している。

- ・いすゞエルガ(全長11m:概ね80人乗り)(日野ブルーリボン(OEM))
- ・いすゞエルガミオ(全長9m:概ね60人乗り)(日野レインボー(OEM))
- ・三菱ふそうエアロスター(全長11m:概ね80人乗り)

### ②貸切バス

現在、貸切系のバスは、日野自動車(株)と三菱ふそうトラック・バス(株)が製造している。

- ・日野セレガ(全長12m:概ね50~60人乗り)(いすゞガーラ(OEM))
- ・三菱ふそうエアロクィーン(全長12m:概ね50~60人乗り:超高床式)
- ・三菱ふそうエアロエース(全長12m:概ね50~60人乗り:高床式)

## 2. 燃費基準

現在、製造されているバスのうち、乗合バスは平成27年度燃費基準を概ね100%達成、貸切バスは105~110%達成している。(一部の車両や仕様(手動変速機と自動変速機の相違等)の違いにより未達成のものもある。)

メーカーによると、ディーゼルエンジンについては厳しい排ガス規制が行われているが、燃費の改善と排ガス規制はトレードオフの関係にある。

## 11. 地域公共交通をめぐる動き

過疎化の進展や少子高齢化により、地域公共交通はますます厳しい状況になっており、民間事業者の事業運営に任せるだけでは、必要なサービスの確保が困難になっている。

このため、交通についての基本的理念や国、自治体、事業者の役割分担の考え方を定めた、交通政策基本法が制定され、また、自治体を中心となって地域公共交通ネットワークの再構築を進める法制度が整備されることとなった。

- ・平成25年11月 交通政策基本法 成立
- ・平成26年 5月 地域交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正案が成立
- ・平成27年 2月 交通政策基本計画 閣議決定

### 交通政策基本計画 数値目標(バス関係)

- ・地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数  
『平成32年度目標 100件』

H27.8末現在、52件作成。149団体が本年度中の策定を目指している。

- ・ノンステップバスの導入率  
『平成32年度目標 70%』  
H25年度末現在、44%

## 12. バス関係予算

### ① 国土交通省 バス関係予算の推移

管轄	項目	内容	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度 (概算要求)
国交省	地域公共交通 確保維持改善事業 (地域の公共交通ネットワークの再構築予算)	・生活路線等の運行補助 ・ノンステップバスなどの導入補助 ・BRTやICカードシステムの導入補助 ※金額は鉄道・船舶・航空も含めた額でありバスはその内数	30,578 百万円 (対前年 48 百万円)	30,578 百万円 (対前年 0 百万円)	30,560 百万円 (対前年 ▲18 百万円)	29,009 百万円 ※26年度補正と合わせ約358億円 (対前年 ▲1,551 百万円)	34,907 百万円 (対前年 5,898 百万円)
	低公害車普及促進 対策費補助金	・ハイブリッドバス、CNGバスの導入補助 ・電気バスおよび充電設備の導入補助	980 百万円 (対前年 ▲58 百万円)	871 百万円 (対前年 ▲109 百万円)	840 百万円 (対前年 ▲31 百万円)	780 百万円 (対前年 ▲60 百万円)	1,102 百万円 (対前年 322 百万円)
	自動車事故 対策費補助金	・ASV(衝突被害軽減ブレーキ)の導入補助 ・デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーの導入補助	811 百万円 (対前年 29 百万円)	1,077 百万円 (対前年 266 百万円)	1,008 百万円 (対前年 ▲69 百万円)	1,000 百万円 (対前年 ▲8 百万円)	1,035 百万円 (対前年 35 百万円)

### ② 総務省 特別交付税

地域交通維持について、総務省において特別交付税が手当されている。地域交通の確保(地方バス、離島航路、地域鉄道支援等) について、平成26年度交付額575億円。