

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。

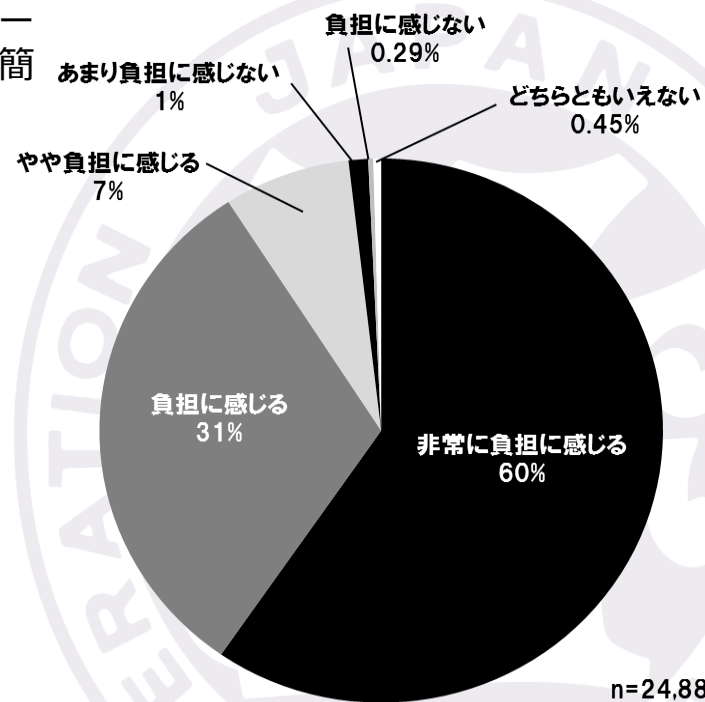
(3) JAFは、1,824万人の会員を擁する自動車ユーザー団体として次の通り、ユーザーが納得できる公平・公正・簡素な税制の実現を強く求めます。

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

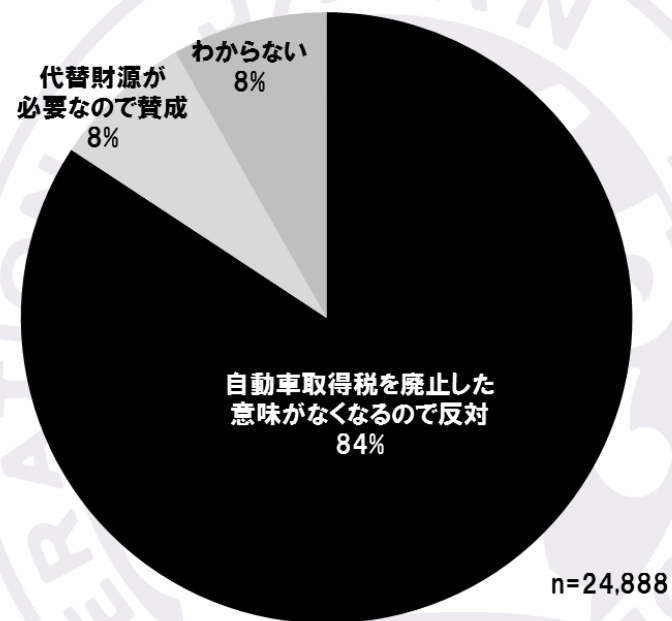
環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、税制上の優遇措置を強化すべき。

### 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？

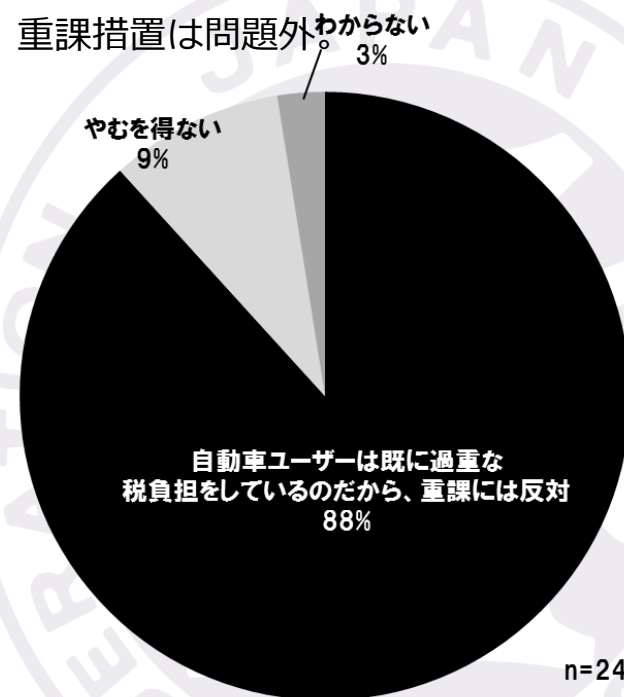


JAF

## 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？



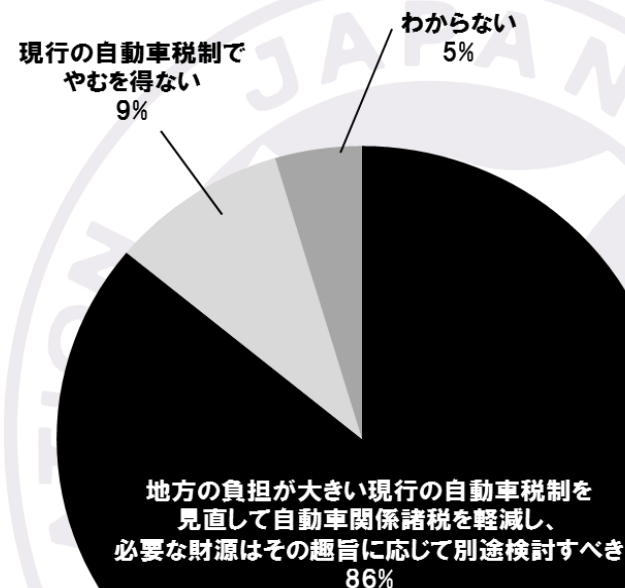
JAF

## 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、移動の確保になくっ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。