

第 16 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 7 日 (水)
15:45~18:15
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

全日本自動車産業労働組合総連合会

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

公益社団法人全日本トラック協会

一般社団法人日本自動車工業会

経済産業省

国土交通省

環境省

3 閉会

配布資料

(資料番号なし) 軽自動車の月別販売台数の推移 (平成 25 年~平成 27 年)
(一般社団法人全国軽自動車協会連合会)

(資料番号なし) 参考資料 (総務省)

(資料 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
(全日本自動車産業労働組合総連合会)

(資料 2) 「平成 28 年度税制改正に関する要望書」
(一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会)

(資料 3) 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」全日本トラック協会説明資料
(公益社団法人全日本トラック協会)

(資料 4) 「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
(一般社団法人日本自動車工業会)

(資料 5) 「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
(経済産業省)

(資料 6) 「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
(国土交通省)

(資料 7) 車体課税のグリーン化の推進について (環境省)

軽自動車の月別販売台数の推移（平成25年～平成27年）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成25年	154,168	184,926	247,059	151,999	148,549	183,912	187,794	149,343	198,443	157,082	180,970	168,746
平成26年	203,659	228,992	302,345	156,361	156,463	187,384	174,377	126,864	203,446	155,994	176,945	199,960
平成27年	164,196	193,754	277,387	121,109	125,754	163,256	142,854	115,745	173,573			

※全軽自協調べ（平成27年9月は速報値）

ご指摘の通り、平成27年1～3月の販売台数は平成25年の同月比で増加しています。

○販売台数に対する見解

- 平成26年4月の消費税増税を控え、平成26年1～3月頃に駆け込み需要があった。（表の薄青色部分）
- 平成27年4月の軽自動車増税を控え、平成27年1～3月頃に駆け込み需要があった。（表の黄色部分）
- 平成27年4月の軽自動車増税以降、平成25年比・平成26年比ともに販売減となっており、軽自動車税の増税の影響を受けていることは明らか。（表のオレンジ色部分）

参考資料

- 車体関係税収の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P1
- 自動車取得税におけるエコカー減税の変遷・・・・・・・・P2
- 自動車税・軽自動車税におけるグリーン化特例(軽課)の変遷(平成21年度～)・・・P3
- ガソリン乗用車の燃費基準の達成状況について・・・・・・・・P4
- 登録車の新車販売台数推移(平成19～27年度)・・・・・・・・P5
- 軽自動車の新車販売台数推移(平成19～27年度)・・・・・・・・P6
- 登録車＋軽自動車の新車販売台数推移(平成19～27年度)・・・・・・・・P7
- 燃料課税と車体課税の国際比較(年間税負担額)・・・・・・・・P8
- 社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の
一部を改正する等の法律(抄)・・・・・・・・・・・・・・・・P9
- 平成26年度与党税制改正大綱(抄)・・・・・・・・・・・・・・・・P10
- 平成27年度与党税制改正大綱(抄)・・・・・・・・・・・・・・・・P11

車体関係税収の推移

(単位:億円)

年度	地方分計(A+B+C+D)		自動車取得税収(A)		自動車 税収(B)	軽自動車 税収(C)	自動車 重量譲与 税収(D)	<参考> 自動車 重量税収 (国分)	
	うち 都道府県分計 (A-A'+B)	うち 市町村分計 (A'+C+D)		うち自動車 取得税交付金 (A')					
16	26,852	18,470	8,382	4,509	3,170	17,131	1,459	3,753	7,488
17	27,353	18,889	8,464	4,528	3,167	17,528	1,515	3,782	7,574
18	27,119	18,574	8,545	4,570	3,251	17,255	1,573	3,721	7,350
19	26,748	18,461	8,287	4,247	2,960	17,174	1,636	3,691	7,399
20	25,782	17,868	7,914	3,663	2,603	16,808	1,687	3,624	7,170
21	23,863	17,269	6,594	2,310 (エコカー減税創設)	1,585	16,544	1,739	3,270	6,351
22	22,928	16,689	6,239	1,916	1,382	16,155	1,776	3,081 (譲与率の引上げ)	4,465
23	22,534	16,497	6,037	1,678	1,153	15,972	1,804	3,080	4,478
24	22,613	16,500	6,113	2,104 (エコカー減税継続)	1,464	15,860	1,843	2,806	3,969
25	22,211	16,304	5,907	1,934	1,374	15,744	1,892	2,641	3,824
26	20,993	15,768	5,225	948 (税率引下げ、エコカー減税拡充)	660	15,480	1,909	2,656	3,870
27	21,077	15,715	5,362	1,096 (エコカー減税継続)	778	15,397	1,999	2,585	3,740

(備考)平成25年度までは決算額、平成26年度及び平成27年度は地方財政計画額(自動車重量税は予算額)である。

自動車取得税におけるエコカー減税の変遷

エコカー減税とは、一定の排出ガス性能を備えた自動車（新車に限る）について、燃費性能に応じて自動車取得税の税率の軽減措置を講じるもの。

乗用車 【平成21年度～23年度】

区 分		軽減率 (対象率)
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(★★★★)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)、ハイブリッド車(★★★★かつH22年度燃費基準+25%達成)		非課税 [H21 9.9% H22 10.8% H23 15.1%
ガソリン車	★★★★かつH22年度燃費基準+25%達成	75%軽減 [H21 29.2% H22 39.5% H23 50.6%
	★★★★かつH22年度燃費基準+15%達成	50%軽減 [H21 26.0% H22 26.5% H23 16.3%

対象率合計
H21 65.1%
H22 76.7%
H23 81.9%

【平成24年度～26年度】

区 分		【H24～25】 軽減率 (対象率)	【H26】 軽減率 (対象率)
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)		非課税 [H24 35.4% H25 53.7%	非課税 (65.7%)
ハイブリッド車	★★★★かつH27年度燃費基準+20%達成 (H22燃費基準+50%達成)		
	★★★★かつH27年度燃費基準+10%達成 (H22燃費基準+38%達成)	75%軽減 [H24 9.5% H25 10.1%	80%軽減 (8.5%)
	★★★★かつH27年度燃費基準達成 (H22燃費基準+25%達成)	50%軽減 [H24 29.0% H25 18.6%	60%軽減 (13.1%)

対象率合計
H24 73.9%
H25 82.5%
H26 87.3%

【平成27～28年度】

区 分		軽減率 (対象率 試算)
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)		非課税 (37%)
ハイブリッド車	★★★★かつH32年度燃費基準+20%達成	
	★★★★かつH32年度燃費基準+10%達成	80%軽減 (25%)
	★★★★かつH32年度燃費基準達成	60%軽減 (16%)
	★★★★かつH27年度燃費基準+10%達成	40%軽減 (8%)
	★★★★かつH27年度燃費基準+5%達成	20%軽減 (5%)

H27対象率合計
(試算)
約9割

注1 ★★★★★：平成17年排出ガス基準75%低減達成。
 注2 ポスト新長期規制：ディーゼル車等において、平成21年以降に適用される排出ガス規制。
 注3 平成24年度以降の「H22年度燃費基準」については、JC08モード燃費値を算定していない自動車の場合に限り適用。
 注4 対象率は自動車工業会「自動車重量税・自動車取得税の免税措置対象台数（販売）」をもとに作成（数値は速報ベース、登録車及び軽自動車のみ）

自動車税・軽自動車税におけるグリーン化特例（軽課）の変遷（平成21年度～）

	H21		H22	H23	H24	H25		H26	H27	
グリーン化 特例 (自動車税)	電気自動車等 H22年度 燃費基準 +25%達成	50% 軽減	電気自動車等 ※プラグインハイブリッド車追加 H22年度燃費基準 +25%達成 (H27年度燃費基準達成と同レベル)	50% 軽減	電気自動車等 H27年度燃費基準 +10%達成	50% 軽減	電気自動車等 ※クリーンディーゼル乗用車追加 H27年度燃費基準 +20%達成 (H32年度燃費基準達成)	75% 軽減		
	H22年度 燃費基準 +15%達成	25% 軽減	/		H27年度燃費基準達成	25% 軽減	H27年度燃費基準 +20%達成 (H32年度燃費基準未達成) H27年度燃費基準+10%達成	50% 軽減		
グリーン化 特例 (軽自動車税)	H21		H22	H23	H24	H25		H26	H27	
	/								電気自動車 天然ガス車	75% 軽減
	/								H32年度 燃費基準 +20%達成	50% 軽減
/								H32年度 燃費基準 達成	25% 軽減	

※電気自動車等を除き、いずれも平成17年排出ガス基準75%以上低減達成車(★★★★)に限る。
 ※取得した年度の要件を満たした自動車について、翌年度の自動車税・軽自動車税が軽減される(軽課)。

ガソリン乗用車（※）の燃費基準の達成状況について

※平成27年4月～6月までの新車新規登録・検査分

		登録車	軽自動車	乗用車合計 (登録車+軽自動車)
平成32年度 燃費基準	20%達成	34.3%	35.7%	34.8%
	10%達成	5.6%	26.2%	13.2%
	達成	14.6%	27.7%	19.4%
	未達成	45.5%	10.5%	32.6%
	計	100.0%	100.0%	100.0%

		登録車	軽自動車	乗用車合計 (登録車+軽自動車)
平成27年度 燃費基準	20%達成	63.3%	83.6%	70.8%
	10%達成	11.7%	8.8%	10.6%
	5%達成	2.4%	2.3%	2.3%
	達成	12.6%	1.4%	8.5%
	未達成	10.1%	3.8%	7.8%
	計	100.0%	100.0%	100.0%

※国土交通省のデータ(平成27年4月～6月の登録台数ベース)をもとに総務省作成

登録車の新車販売台数推移(平成19～27年度)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度合計
平成19年度	217,911	235,640	291,639	287,076	227,737	328,360	269,221	296,854	236,142	241,629	322,613	471,755	3,426,577
平成20年度	232,993	221,377	281,260	302,568	193,902	310,991	233,922	215,783	183,549	174,281	218,212	323,064	2,891,902
平成21年度	166,365	178,503	243,342	289,927	198,265	321,736	263,506	293,410	250,474	238,361	294,886	443,298	3,182,073
平成22年度	222,095	228,514	293,537	333,403	290,789	308,663	193,258	203,246	179,666	187,154	252,634	279,389	2,972,348
平成23年度	108,824	142,154	225,024	241,472	216,510	313,790	247,927	252,236	221,960	263,267	333,213	497,959	3,064,336
平成24年度	208,977	236,366	317,152	328,543	232,372	288,479	225,543	243,974	214,429	229,333	292,453	420,069	3,237,690
平成25年度	213,165	219,099	266,913	284,314	217,411	324,315	264,587	276,399	254,464	292,446	336,176	481,039	3,430,328
平成26年度	188,864	206,906	265,171	285,886	206,606	315,326	240,511	239,208	231,959	237,170	288,348	418,025	3,123,980
平成27年度	198,371	209,889	279,375	282,239	211,303	305,802	-	-	-	-	-	-	1,486,979
各月平均	195,285	208,716	273,713	292,825	221,655	313,051	242,309	252,639	221,580	232,955	292,317	416,825	

出典:(一社)日本自動車販売協会連合会公表資料

軽自動車の新車販売台数推移(平成19～27年度)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度合計
平成19年度	139,783	143,159	170,525	151,864	119,568	171,435	136,994	154,232	131,647	135,004	180,004	258,828	1,893,043
平成20年度	135,834	139,142	165,729	152,025	116,189	165,826	145,442	153,100	122,770	127,421	162,370	223,029	1,808,877
平成21年度	117,669	113,540	138,942	141,031	110,286	156,083	132,541	143,124	122,135	128,307	163,338	231,195	1,698,191
平成22年度	130,370	127,633	155,279	153,201	134,196	163,292	111,070	120,354	108,185	118,340	148,658	158,209	1,628,787
平成23年度	76,848	95,209	126,802	131,586	113,332	148,401	133,184	143,331	127,245	152,657	186,413	253,929	1,688,937
平成24年度	150,653	158,581	188,189	184,582	138,404	158,207	133,790	149,967	124,074	154,168	184,926	247,059	1,972,600
平成25年度	151,999	148,549	183,912	187,794	149,343	198,443	157,082	180,970	168,746	203,659	228,992	302,345	2,261,834
平成26年度	156,361	156,463	187,384	174,377	126,864	203,446	155,994	176,945	199,960	164,196	193,754	277,387	2,173,131
平成27年度	121,109	125,754	163,256	142,854	115,745	173,573	-	-	-	-	-	-	842,291
各月平均	131,181	134,226	164,446	157,702	124,881	170,967	138,262	152,753	138,095	147,969	181,057	243,998	

出典:(一社)全国軽自動車協会連合会公表資料

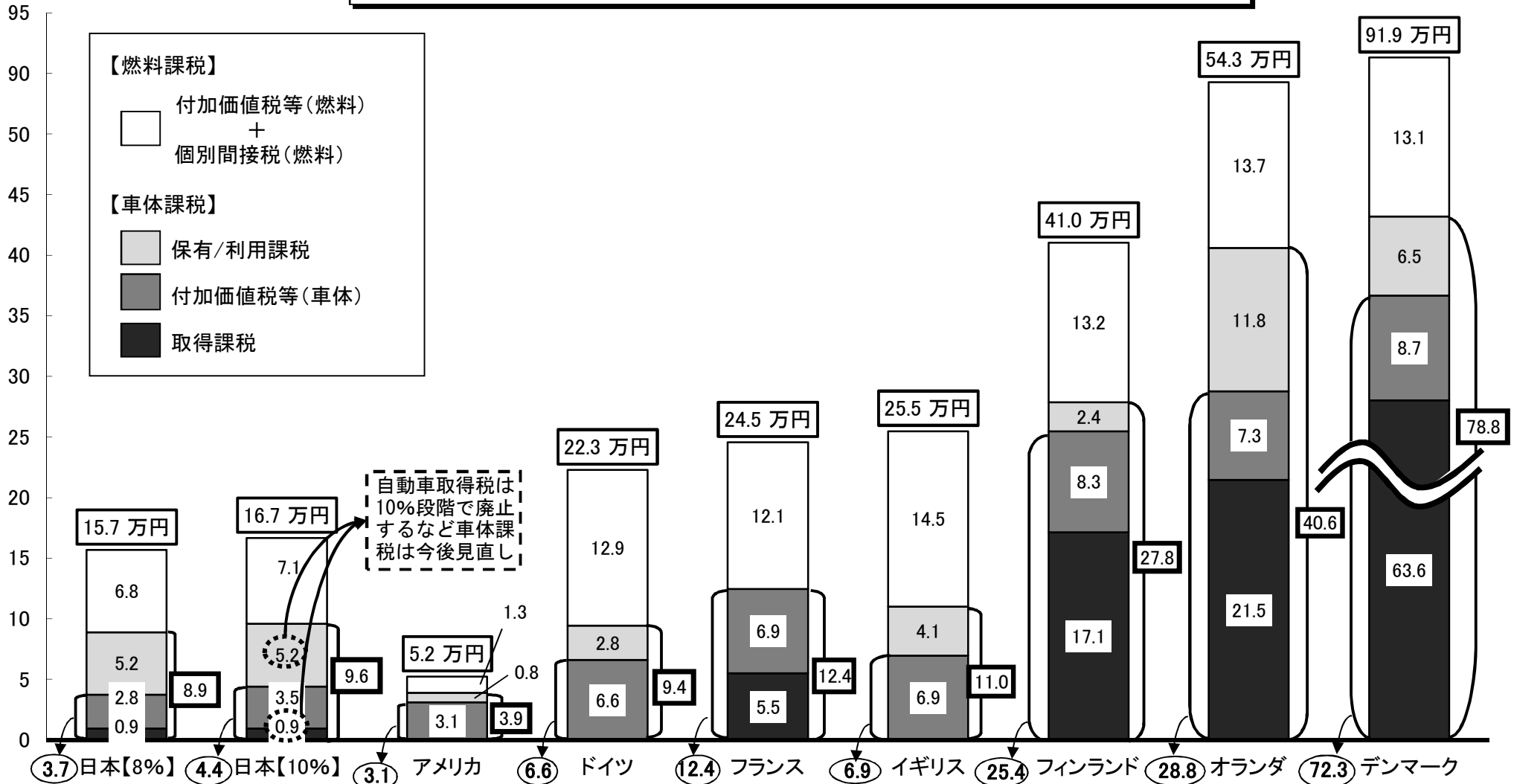
登録車＋軽自動車の新車販売台数推移(平成19～27年度)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度合計
平成19年度	357,694	378,799	462,164	438,940	347,305	499,795	406,215	451,086	367,789	376,633	502,617	730,583	5,319,620
平成20年度	368,827	360,519	446,989	454,593	310,091	476,817	379,364	368,883	306,319	301,702	380,582	546,093	4,700,779
平成21年度	284,034	292,043	382,284	430,958	308,551	477,819	396,047	436,534	372,609	366,668	458,224	674,493	4,880,264
平成22年度	352,465	356,147	448,816	486,604	424,985	471,955	304,328	323,600	287,851	305,494	401,292	437,598	4,601,135
平成23年度	185,672	237,363	351,826	373,058	329,842	462,191	381,111	395,567	349,205	415,924	519,626	751,888	4,753,273
平成24年度	359,630	394,947	505,341	513,125	370,776	446,686	359,333	393,941	338,503	383,501	477,379	667,128	5,210,290
平成25年度	365,164	367,648	450,825	472,108	366,754	522,758	421,669	457,369	423,210	496,105	565,168	783,384	5,692,162
平成26年度	345,225	363,369	452,555	460,263	333,470	518,772	396,505	416,153	431,919	401,366	482,102	695,412	5,297,111
平成27年度	319,480	335,643	442,631	425,093	327,048	479,375	-	-	-	-	-	-	2,329,270
各月平均	326,466	342,942	438,159	450,527	346,536	484,019	380,572	405,392	359,676	380,924	473,374	660,822	

燃料課税と車体課税の国際比較(年間税負担額) (2,000CCクラスの自家用車を想定した場合の仮定試算)

財務省作成資料

(単位:万円)



※1 税率は平成26年12月現在。

車両重量約1.5t、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格(税抜本体価格)2,430,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、平均保有期間(7年)を勘案し、取得時の税額の7分の1を1年分の税負担として計算している。

燃料価格(消費課税等の税込み)はデンマーク10.68デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.557ユーロ/ℓ、フィンランド1.449ユーロ/ℓ(European Commission Directorate General Energy and Transport, 2014年12月第3週)、日本153.6円/ℓ、イギリス1.170ポンド/ℓ、フランス1.344ユーロ/ℓ、ドイツ1.378ユーロ/ℓ、アメリカ0.672ドル/ℓ(2014年12月時点IEA調べ)。

※2 為替レート:1ドル=120円、1ポンド=187円、1ユーロ=147円、1デンマーク・クローネ=20円(2014年12月の為替レートの平均値、Bloomberg)。なお、端数は四捨五入している。

※3 アメリカの小売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率、オランダの年間走行税は、北ホランド州の税率によった。

※4 日本については自動車取得税を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有または利用課税として、それぞれ整理している。

※5 上記の他に、保有または利用課税として、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車)が課税対象)や車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては一般道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。

※6 日本の個別間接税(燃料)については石油石炭税を含む。

ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、平成24年10月1日から2.29円/ℓ、平成26年4月1日から2.54円/ℓ、平成28年4月1日以降は2.8円/ℓとなる。平成26年12月現在は、2.54円/ℓが適用されている。

社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための 消費税法の一部を改正する等の法律(抄)

(税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策に関する措置)

第七条 第二条及び第三条の規定により講じられる措置のほか、政府は、所得税法等の一部を改正する法律（平成二十一年法律第十三号）附則第百四条第一項及び第三項に基づく平成二十四年二月十七日に閣議において決定された社会保障・税一体改革大綱に記載された消費課税、個人所得課税、法人課税、資産課税その他の国と地方を通じた税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策について、次に定める基本的方向性によりそれらの具体化に向けてそれぞれ検討し、それぞれの結果に基づき速やかに必要な措置を講じなければならない。

一 消費課税については、消費税率（地方消費税率を含む。以下この号において同じ。）の引上げを踏まえて、次に定めるとおり検討すること。

(略)

カ 自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）の観点から、見直しを行う。

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 環境性能課税の税収規模は、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。



資料 1

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 5 年 1 0 月 7 日

Contents

- 取り組みの意義
- 取り組みの考え方
- 平成28年度税制改正における要望事項
- ヒアリング項目について

■ 取り組みの意義



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！

■ 取り組みの意義

複雑且つ過重で不条理な自動車税制

取 得	保 有	走 行
<p>1 自動車取得税</p> <p>9 消費税</p>	<p>2 自動車税</p> <p>3 軽自動車税</p> <p>4 自動車重量税</p>	<p>5 揮発油税</p> <p>6 地方揮発油税</p> <p>7 軽油引取税</p> <p>8 石油ガス税</p> <p>9 消費税</p>
<p>車 体 課 税</p>		<p>燃 料 課 税</p>

自動車ユーザーには **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** が課せられている

■ 取り組みの考え方

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

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

自動車重量税

1971年、道路整備の財源確保為に創設

本則税率に上乗せされた当分の間税率が未だ存続

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

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

■ 取り組みの考え方

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

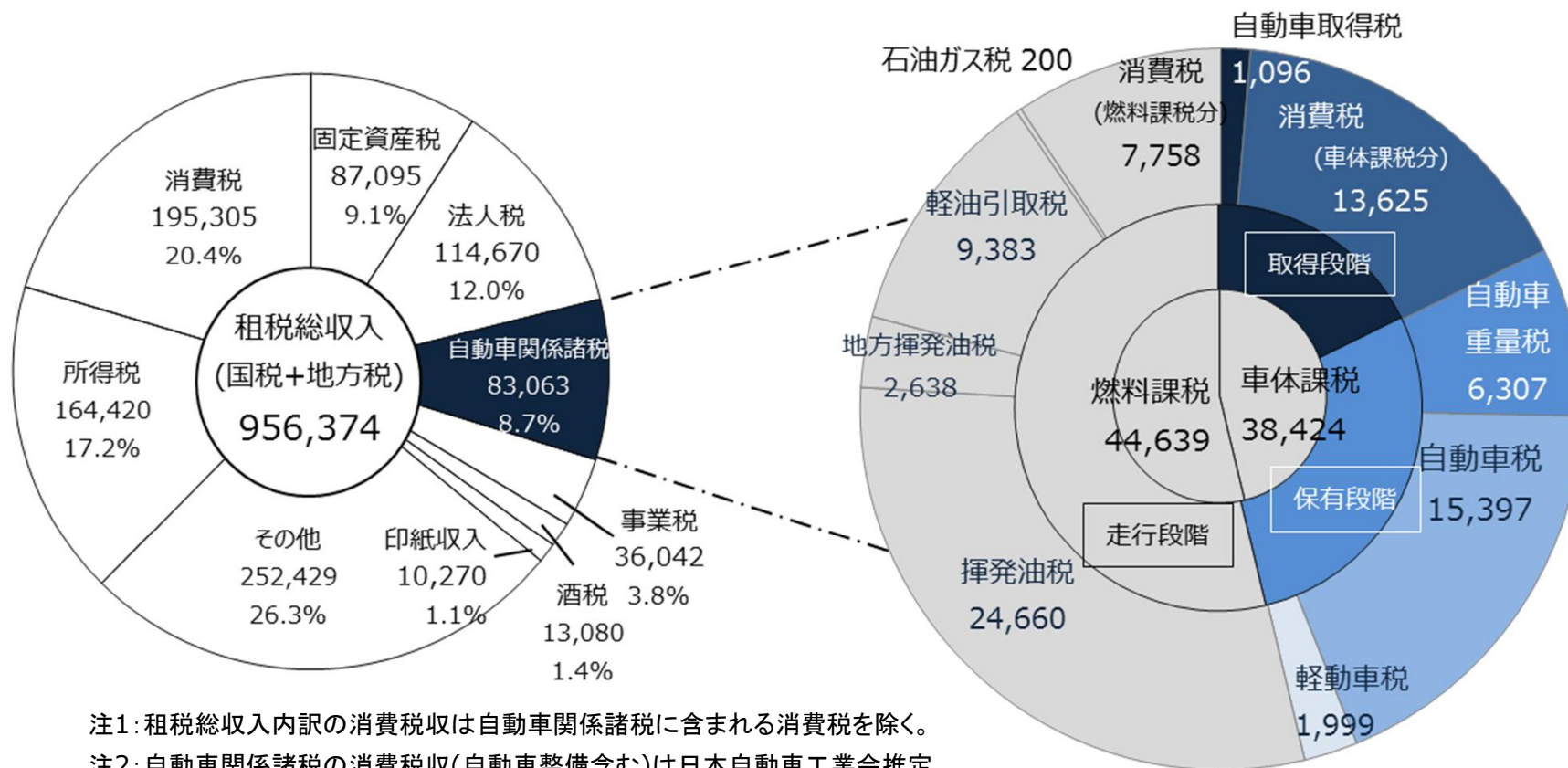
燃料課税に、さらに消費税が課せられる Tax on Tax

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

■ 取り組みの考え方

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

- 平成27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(自動車整備含む)は日本自動車工業会推定。
 注3: 消費税収には地方消費税収を含む。

[日本自動車工業会調べ]

国全体の税収の**1割近く**を自動車ユーザーが負担している



■ 取り組みの考え方

● 都道府県別自家用車保有台数

平成27年度3月末現在

順位	都道府県	1世帯当たり台数	順位	都道府県	1世帯当たり台数	順位	都道府県	1世帯当たり台数
1	福井県	1.752	17	滋賀県	1.408	33	鹿児島県	1.153
2	富山県	1.712	18	島根県	1.403	34	愛媛県	1.123
3	山形県	1.678	19	岩手県	1.403	35	広島県	1.113
4	群馬県	1.655	20	秋田県	1.387	36	奈良県	1.112
5	栃木県	1.628	21	岡山県	1.372	37	高知県	1.103
6	茨城県	1.608	22	徳島県	1.357	38	長崎県	1.087
7	岐阜県	1.604	23	香川県	1.342	39	福岡県	1.083
8	長野県	1.588	24	熊本県	1.314	40	北海道	1.008
9	福島県	1.568	25	宮城県	1.311	41	埼玉県	1.004
10	新潟県	1.558	26	愛知県	1.295	42	千葉県	1.002
11	山梨県	1.545	27	沖縄県	1.288	43	兵庫県	0.921
12	佐賀県	1.52	28	大分県	1.285	44	京都府	0.835
13	石川県	1.494	29	宮崎県	1.276	45	神奈川県	0.731
14	三重県	1.467	30	山口県	1.235	46	大阪府	0.657
15	鳥取県	1.451	31	青森県	1.227	47	東京都	0.456
16	静岡県	1.419	32	和歌山県	1.212		合計	1.0685

※自家用車とは普通乗用車（3ナンバーの自家用）、小型乗用車（5,7ナンバーの自家用）及び軽自動車（5,7ナンバーの自家用）の合計。

[自動車検査登録情報協会調べ]

地方を中心に、生活の足として浸透している

■ 取り組みの考え方

● 都道府県別軽四輪車保有台数

平成26年度12月末現在

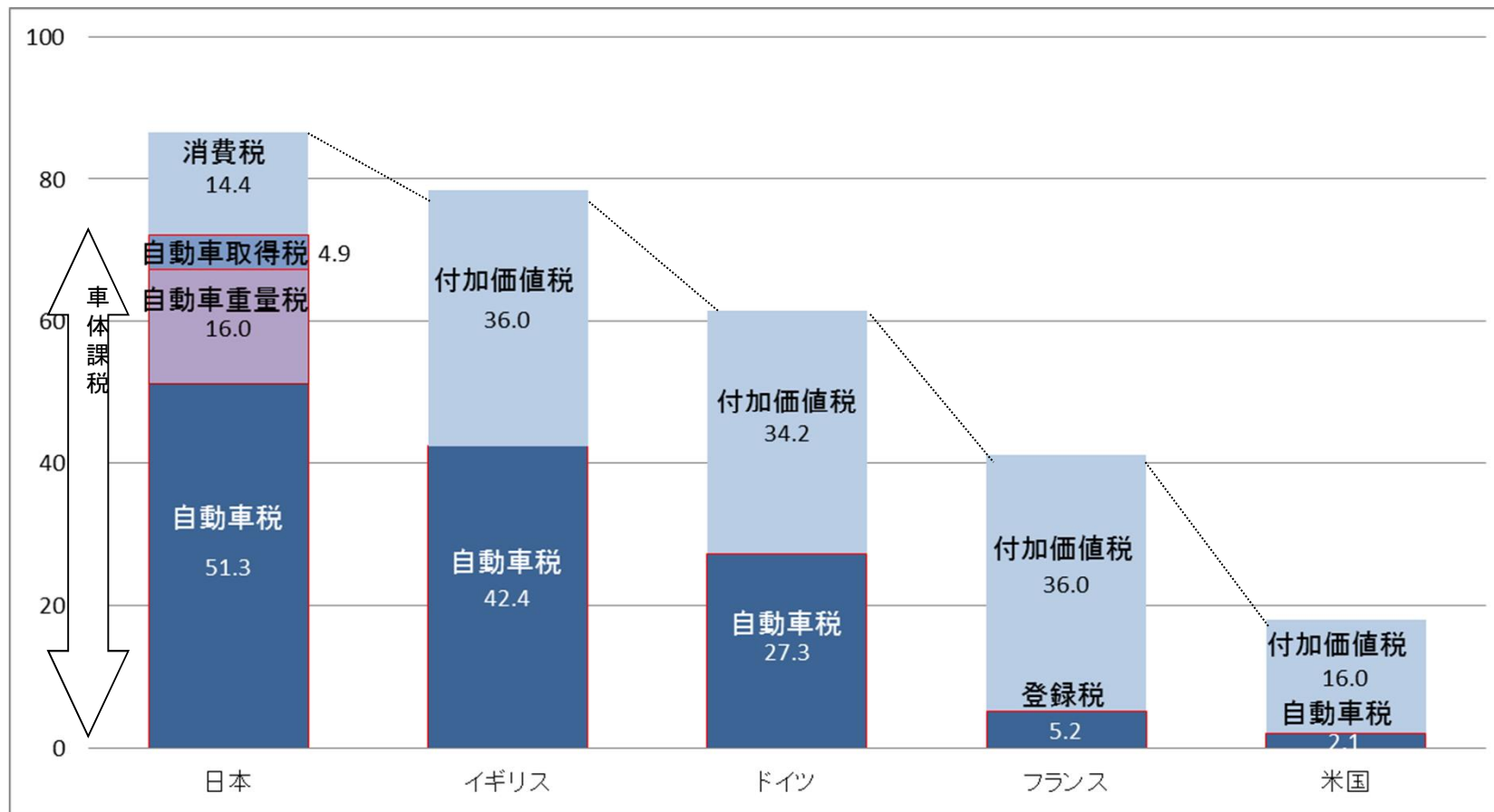
順位	都道府県	1世帯当たり台数	順位	都道府県	1世帯当たり台数	順位	都道府県	1世帯当たり台数
1	佐賀県	1.04	17	香川県	0.86	33	石川県	0.74
2	鳥取県	1.03	18	鹿児島県	0.86	34	栃木県	0.74
3	長野県	1.02	19	熊本県	0.85	35	宮城県	0.64
4	島根県	1.01	20	福島県	0.85	36	広島県	0.63
5	山形県	1.01	21	高知県	0.85	37	奈良県	0.58
6	福井県	1.00	22	群馬県	0.84	38	福岡県	0.57
7	沖縄県	0.95	23	岐阜県	0.84	39	愛知県	0.51
8	山梨県	0.94	24	三重県	0.84	40	兵庫県	0.43
9	新潟県	0.93	25	大分県	0.84	41	京都府	0.43
10	宮崎県	0.92	26	滋賀県	0.81	42	北海道	0.41
11	徳島県	0.90	27	長崎県	0.80	43	千葉県	0.41
12	富山県	0.89	28	愛媛県	0.79	44	埼玉県	0.40
13	岩手県	0.88	29	青森県	0.77	45	大阪府	0.28
14	和歌山県	0.88	30	山口県	0.76	46	神奈川県	0.22
15	秋田県	0.88	31	茨城県	0.76	47	東京都	0.12
16	岡山県	0.87	32	静岡県	0.74		全国平均	0.54

[全国軽自動車協会連合会調べ]

軽自動車は、今や日常生活に欠かせないものとなっている

■ 取り組みの考え方

● 自動車関係諸税（取得・保有段階の車体課税）の国際比較



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 (CO2排出量152g/km) ④車体価格180万円 ⑤フランスはパリ、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)
 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(軽減措置等)は加味していない。3.各国の手数料は除く。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。

[日本自動車工業会調べ]

日本の自動車ユーザーは**国際的にも重い税負担**を課せられている

■ 取り組みの考え方

日本の雇用を支える自動車産業

- ▶ **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
803,000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
392,000人



利用部門

貨物・旅客運送等
2,810,000人

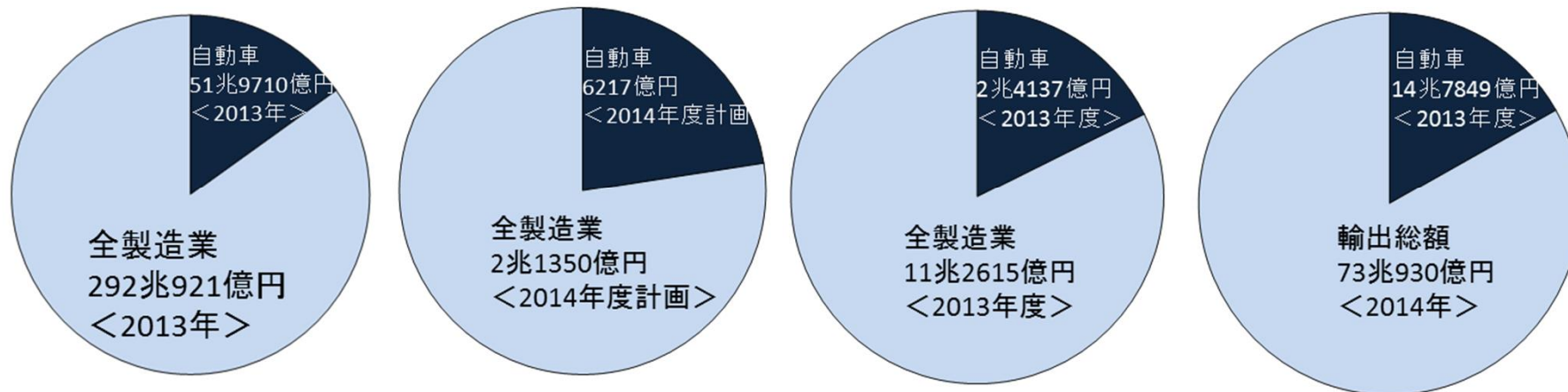
資料元：日本自動車工業会「日本の自動車工業2015」より抜粋

日本の就業人口の1割近い **550万人の雇用** を支えている

■ 取り組みの考え方

日本経済を牽引する自動車産業

▶ 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

全製造業中の
17.8%

設備投資額

全製造業中の
29.1%

研究開発費

全製造業中の
21.4%

商品別輸出額

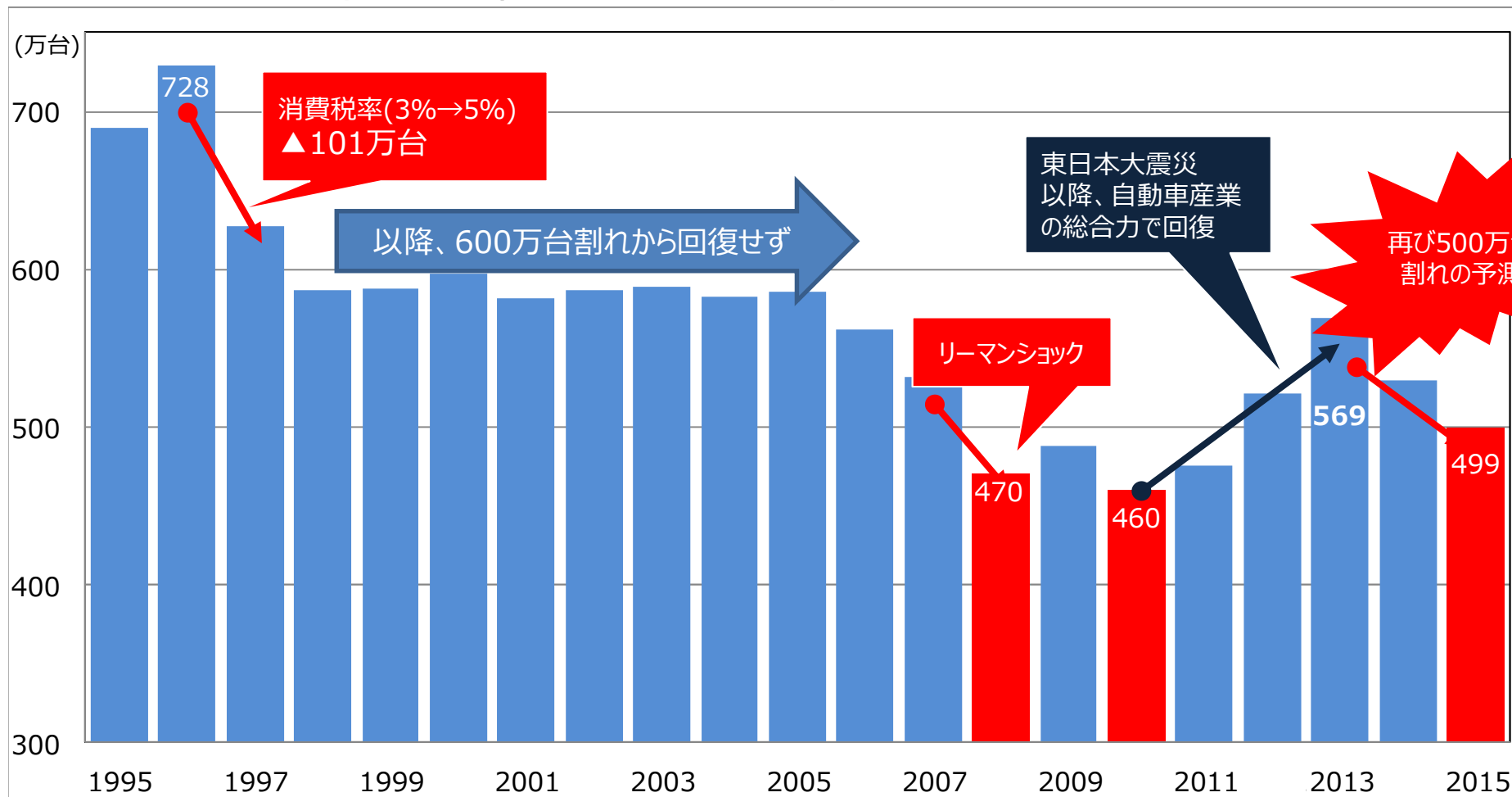
全輸出総額の
20.2%

資料元：日本自動車工業会「日本の自動車工業2015」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

■ 取り組みの考え方

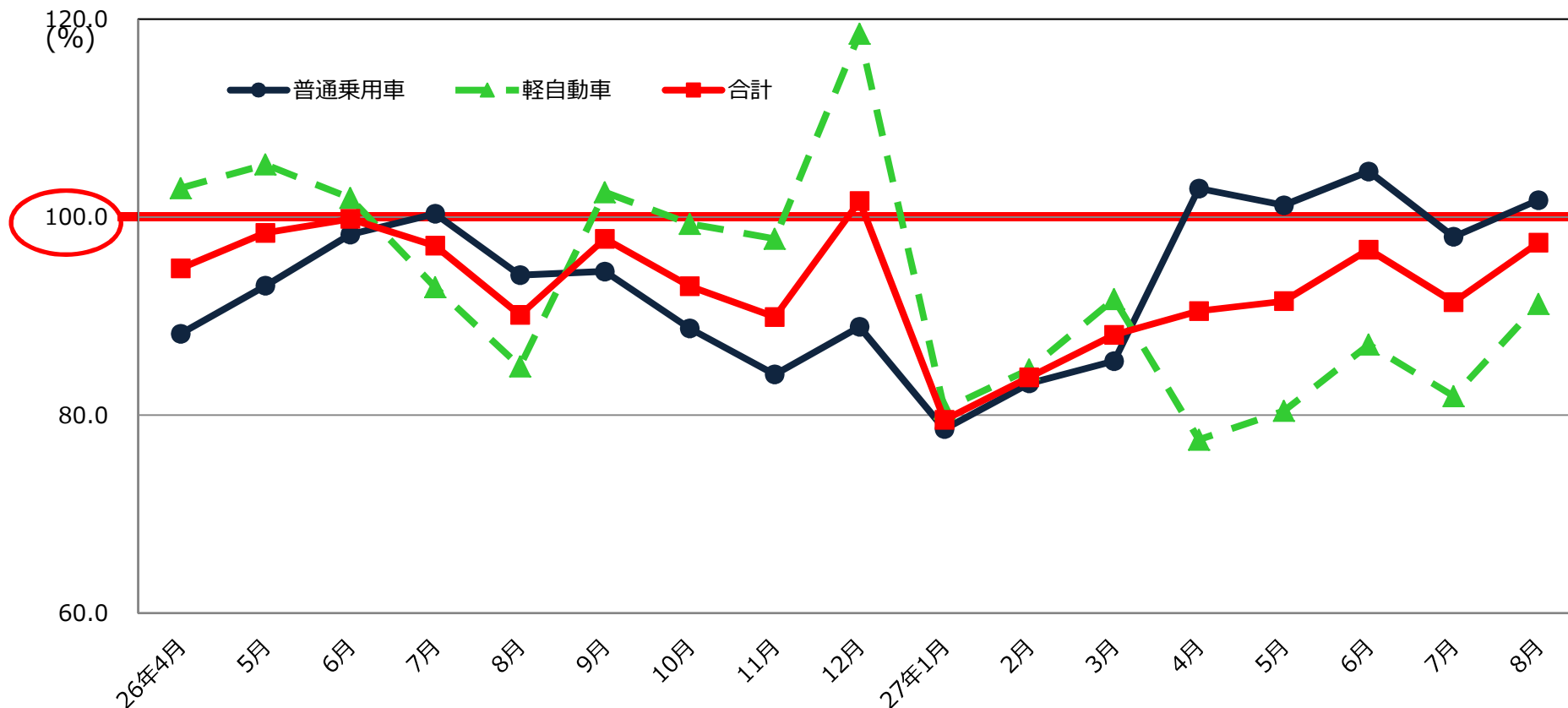
● 国内四輪市場の推移 ~ 2015年度市場予測 ~



1997年の消費税率引上げ(3%→5%)時に100万台縮小した市場が回復しないまま、2015年度は、**再び500万台割れが予測**されている

■ 取り組みの考え方

● 国内の新車販売状況 ～ 前年同月比較 ～



**消費税率8%へ引上げ以降、国内市場は冷え込み
前年を大きく割り込む危機的な販売状況**が続いている

連合の政策実現に向けた取り組み



自動車関係諸税の軽減・簡素化が、昨年に引き続き、2016年度連合の最重要政策となる

「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、**2016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**最重要政策**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

■ 平成28年度税制改正における要望事項



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

軽自動車税

- ◆グリーン化特例期限切れを迎えるため、**ユーザー負担を増加させないための措置**を講ずる
- ◆軽自動車税の**四輪経年車への重課、二輪車の増税を撤回**する
- ◆環境性能割の導入には**断固反対**する

■ 平成28年度税制改正における要望事項

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

■ヒアリング項目について

・環境性能課税の制度設計

	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

自動車取得税の代替財源を自動車に求めることは、何らユーザーの負担軽減に繋がらないばかりか、税制を更に複雑にするものであり、導入には断固反対する

■ヒアリング項目について

・自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の制度設計

- 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る。
- 日本の登録車の自動車税は、国際的にも極めて重い。
- グリーン化特例は、税制を一層複雑化している。

自動車税は、軽自動車税の水準を基準とし、抜本的に見直すべき

平成 2 8 年度税制改正に関する要望書

平成 2 7 年 1 0 月

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会

会 長 富 田 昌 孝

平素は、タクシー事業に対しまして、格別なるご指導、ご鞭撻を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、タクシー事業は、地域に密着した輸送サービスであり、また、国民生活に欠かせない公共交通機関として、全国で年間約17億人のお客様に安全に・安心してご利用いただき、その社会的責任を果たすため日夜努力を続けております。

また、タクシー事業は、資本金1億円以下の事業者が99%(1千万円以下85%)を占める等、経営基盤の脆弱な中小事業者であり、マイカーの普及、地下鉄等の都市交通網の整備、地方の人口減少などにより長期的な輸送需要の落ち込みが続く中、平成14年の需給調整規制の撤廃など一連の規制緩和の流れに揉まれ、加えてリーマン・ブラザーズの倒産に端を発した不況、さらには東日本大震災の影響等により大変厳しい状況に立たされてきました。

このような状況の下、平成21年10月から施行された「タクシー適正化・活性化特別措置法」に基づき、これまで全国の特定地域において、その取り組みを実施してきたところですが、さらに平成26年1月から施行された改正タクシー適正化・活性化特別措置法に基づき、さらなるタクシー事業の適正化・活性化に取り組んでいくこととしております。

しかしながら、長引く景気低迷の影響を強く受け、ついに一車当たりの営業収入が30年前の水準にまで急落。また、現政権が掲げた一連の経済対策により、円安・株高に伴う景気回復が見え始めてきているものの、未だタクシー業界にその効果が実感できず、又乗務員の高齢化と労働力不足問題が深刻化し、極めて厳しい経営環境にあります。

今後も法人タクシーが利用者ニーズに応えて安全・安心に加え質の高いサービスを提供し、公共交通機関としての使命を達成できるよう、税負担の軽減等の措置を別記のとおり要望いたしますので、事情ご賢察の上、何とぞご高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置を拡充されたい。

[要望理由]

取得段階で消費税と重複課税されている「自動車取得税」は、平成26年度税制改正大綱により、消費税8%引上げ時に営業用自動車は2%に引き下げられたところであるが、消費税10%の時点では、確実に廃止されたい。

また、保有段階で自動車税と重複課税されている「自動車重量税」については、平成21年度に道路特定財源から一般財源化され、既に課税根拠を失っており廃止すべきである。

さらに、揮発油税、石油ガス税等燃料課税においては、消費税が重複して課せられ、極めて不合理な仕組みであり、その解消を図るべきである。また、平成24年10月1日からは追加して地球温暖化対策税が課せられており、自動車保有者には更に重課税となっている。

従って、引き続き自動車関係諸税全体の抜本の見直しを行い簡素化・負担軽減措置の拡充を図られたい。

2. 営自格差の見直しに名を借りたタクシー車両の自動車税増税に断固反対する。

[要望理由]

平成25年11月総務省の地方財政審議会の検討会報告で、営業用自動車について「自動車税の増税」が提起されたが、これは、厳しい経済情勢の下で、地域住民の生活の足を確保するため日夜努力を重ねている公共交通事業者に対し大幅な税負担を強いる

ものであり断固容認できるものではない。

また、消費税率10%時に廃止が予定されている自動車取得税の代替措置として、自動車税に関し取得時の課税として環境性能課税（環境性能割）が検討されているが、タクシー事業の公共性に配慮し、営業用車両に対する軽減措置及びバリアフリー車両に対する軽減措置を改悪することなく、引き続き維持・継続されたい。

3. 消費税の特例措置を設けられたい。

[要望理由]

タクシーは、国民生活に欠かせないドア・ツー・ドアの公共交通機関として、健常者はもとより単独では移動できない高齢者、障害者にとって面的輸送に対応できる唯一の交通手段である。消費税を検討するにあたっては、高齢者、障害者等の生活インフラである交通手段を確保するため、欧州等で適用されている軽減税率の導入が不可欠である。

また、消費税率の再引き上げにあたっては、転嫁として必要な運賃改定に関し、その費用（特にメーター改造等）に対する税制上の支援措置を講じられたい。

4. 事業所税を非課税とされたい。

[要望理由]

タクシー事業の用に供する施設の事業所税については、現在、地方税法に基づき指定都市等の一定の資産・従業者数（免税点）を超える事業所に対し、課税標準の1/2軽減特例を適用し課税

されている。また、指定都市等の条例の定めにより減免することができることとされ、これまでタクシーについては保有台数250台以下の事業所は非課税とされていた。

しかしながら、一部指定都市においてはこの免除措置でさえも廃止され、経営基盤の脆弱な中小事業者にとって大きな負担を強いられることとなった。

タクシー事業は、平成21年10月施行された「タクシー適正化・活性化法」で、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関と位置づけられている。タクシー事業の公共性に鑑み、その役割を果たすことができるようバス及びトラック事業と同様全ての事業所について非課税とされたい。

5. 改造LPGハイブリッド自動車に自動車重量税、自動車取得税及び自動車税の特例措置を設けられたい。

[要望理由]

タクシーは、従来よりNOx（窒素酸化物）、SPM（浮遊粒子状物質）などの排出量が少ない環境に優しい燃料であるLPGを使用している。

このLPG燃料を活用した、より環境性能に優れたLPGハイブリッド自動車について、業界では、メーカーに対し、従来からその開発を要請してきたところであるが、その実現には至らず、現在、実用化されている数百台のLPGハイブリッド自動車は、ガソリンハイブリッド車の改造によるもので、補助・税制支援を全く受けられないものとなっている。

ついては、税制特例の対象となっている環境対応車の環境性能を下回らない改造LPGハイブリッド自動車（同様の仕様による改造を含む）についても税制上の優遇措置を講じられたい。

6. バリアフリー車両に対する自動車重量税及び自動車取得税の減税措置の拡充を図りたい。

[要望理由]

タクシー事業者は、公共交通機関として自治体等と連携し中山間地等交通空白地域における住民の足を守るためデマンド型乗合タクシーの運行を進めているが、バリアフリー対応乗合タクシーに対する減税措置は、路線定期運行のために使用する車両に限られている。

については、バリアフリー推進という減税措置の趣旨に鑑み、路線定期運行に限らずデマンド型など他の運行形態においても減税措置の対象とされたい。

7. 教育資金及び結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充を図りたい。 (新規事項)

[要望理由]

平成25年4月に創設された、教育資金の贈与に係る贈与税非課税措置について、現行、教育資金に含まれる学校等への通学定期代が非課税対象になっているが、業界で推進している未就学児はもちろんのこと小学生一人でも塾や施設に送迎する「子供送迎サービス」のタクシー費用についても、非課税対象とされたい。

また、結婚・子育て資金の贈与に係る贈与税非課税措置について、現行、出産のため病院等に行く交通費はその対象となっていない。このため業界で推進している移動への不安を解消した24時間365日、確実に病院等へ移送可能な「妊婦応援タクシー」に係る費用も非課税対象とされたい。

8. 予備自衛官等を雇用する企業に対する法人税額等の特例措置を創設されたい。(新規事項)

[要望理由]

タクシー事業においては、現場を支える技能人材の確保を図っていくことが喫緊の課題となっており、退職自衛官の活用についても積極的に推進しているところである。

一方で、退職自衛官の一部は即応予備自衛官又は予備自衛官に志願し、これらの者は、年間定められた訓練や防衛招集及び災害招集において任務を負う必要があり、その場合再就職後の業務への支障について懸念されているところである。

このため、即応予備自衛官または予備自衛官の雇用環境の整備を図るため、予備自衛官等の雇用企業に対する法人税額等の特例措置を創設されたい。

総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 全日本トラック協会 説明資料

平成27年10月7日



公益社団法人

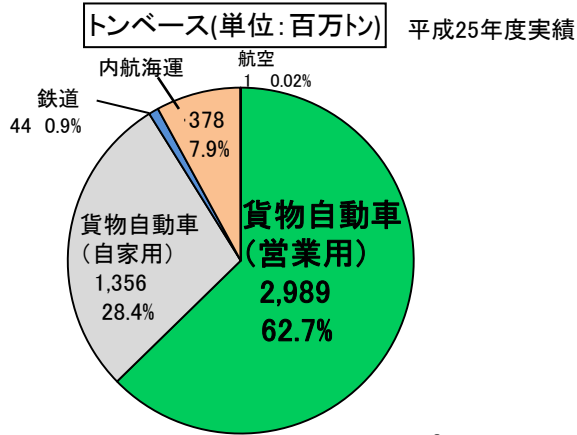
全日本トラック協会
Japan Trucking Association



トラック運送業界の現状

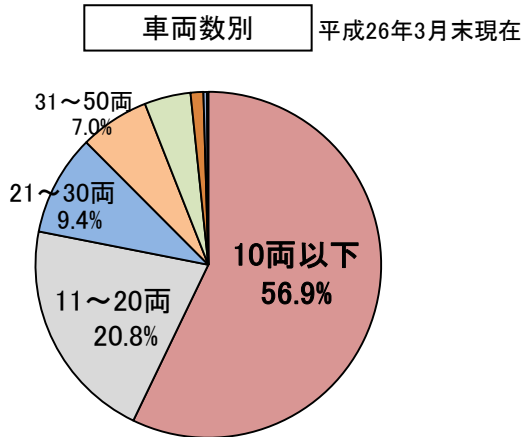
国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約43億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。



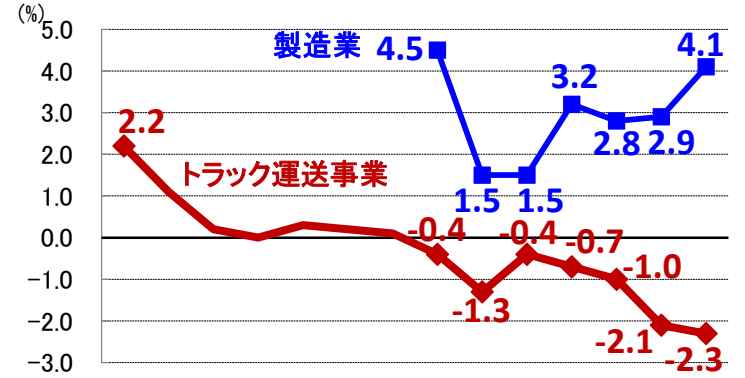
トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割近くを占める。トラック運送事業の就業者数は185万人である。



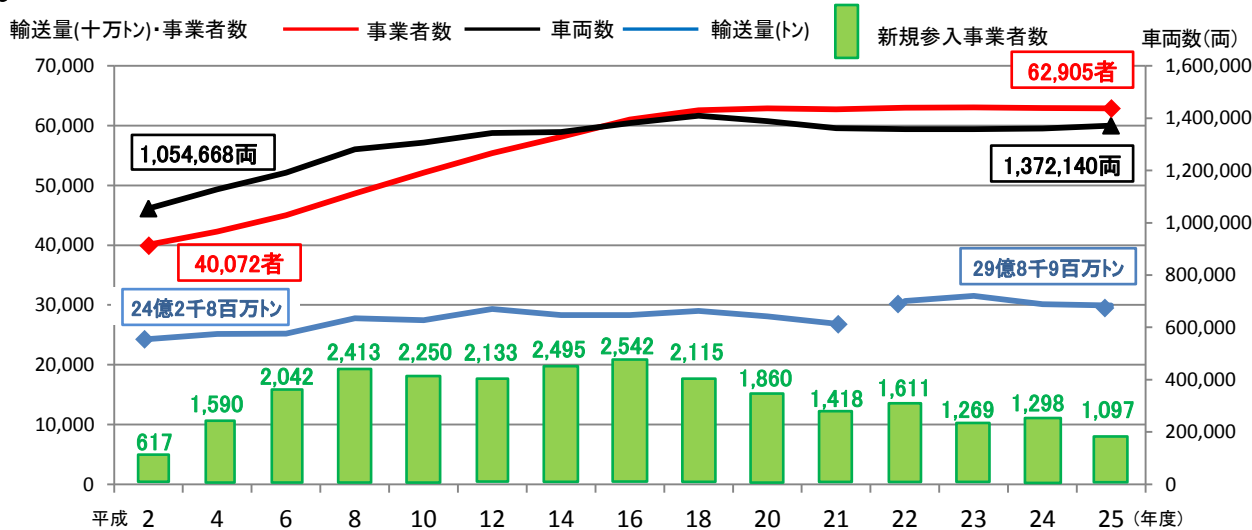
営業利益率の推移

製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降7年連続して赤字となっている。



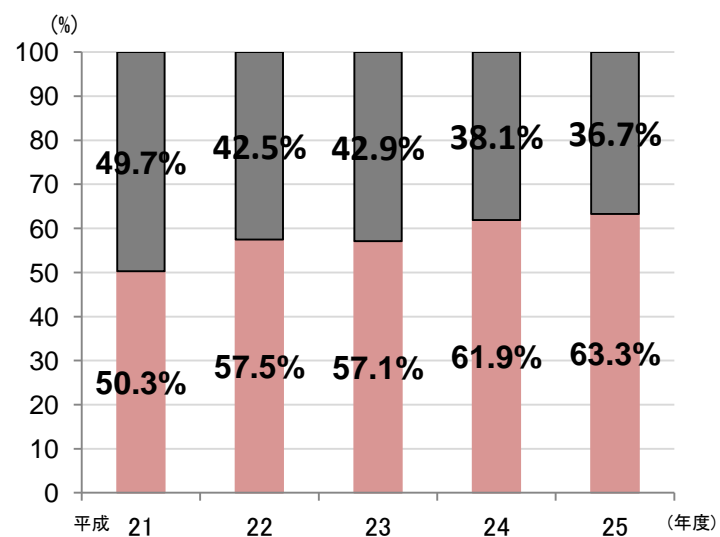
資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」
財務省「法人企業統計調査」

事業者数・車両数・輸送量の推移



平成2~25年の間、新規参入事業者数45,606者、退出事業者数22,773者、事業者増加数22,833

赤字企業割合の推移



資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」

① 自動車税における環境性能課税(環境性能割)について

○自動車税の取得時の環境性能課税(環境性能割)の制度設計にあたっては、営自格差を設けられたい。

・営業用トラックは自家用トラックに比較して約10倍の高い輸送効率をあげるとともに、CO2排出量も約6分の1と環境面でも優れていることから、現在の自動車取得税及び自動車税においても営業用トラックに対する軽減措置が設けられている。

・震災等の災害時においては、トラック協会は災害対策基本法における指定機関に位置付けられ、各地方自治体と救援物資の輸送に係る協定を締結し、営業用トラックは緊急物資輸送の主要な役割を担っていることから、特段の配慮をお願いしたい。(平成23年東日本大震災約1万600台、平成26年広島市大規模土砂災害26台、平成27年茨城県等大雨被害29台が輸送を実施)

・トラックの車両価格は乗用車等に比して非常に高いことから、現行の自動車取得税の負担感が強い。例えば取得価格が2,130万円の25トントラック(営業用)の自動車取得税(2%)は、42万6千円と極めて高額であるため、自動車税の環境性能課税の税額を「課税標準は取得価額を基本」とする場合には、特段の配慮をお願いしたい。

○現行の自動車取得税においてASV(先進安全自動車)装置を搭載したトラックについて特例措置が設けられていることと同様に、自動車税の取得時の環境性能課税(環境性能割)にも同様の措置を設けられたい。

※「ASV(先進安全自動車)」: 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステム(衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置)を搭載した自動車

○実働1日1車あたり輸送トンキロ比較(平成25年度)



9.96倍の高い輸送効率

資料:国土交通省のデータを元に全ト協で作成

○主な緊急支援物資の輸送

①東日本大震災(平成23年)

トラック車両数	食料品	飲料水	毛布
約1万600台	1,898万食	460万本	46万枚

延べ輸送先数	岩手県	宮城県	福島県	茨城県	その他
2,032地点	538	793	646	40	15

○現在の税額

①自動車取得税

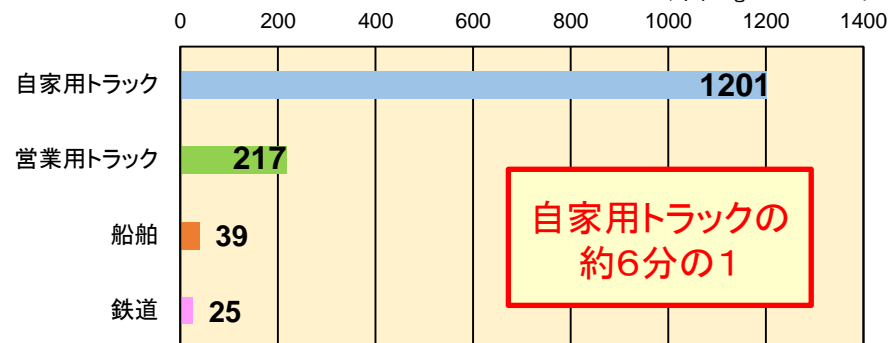
営業用	自家用
2%	3%

②自動車税(年額)

	営業用	自家用	當自減税比率
積載量14トントラック	57,700円	78,300円	△26.3%

○輸送量当たりのCO2排出量(貨物・平成25年度)

(単位:g-CO2/トンキロ)



資料:国土交通省

②広島市大規模土砂災害(平成26年)

トラック車両数	搬送物資
26台	食料品、飲料水、毛布、マット、土嚢袋等

③茨城県等大雨被害(平成27年) ※9月28日現在

トラック車両数	搬送物資
29台	食料品、飲料水、毛布、簡易トイレ等

③自動車取得税におけるASV減税

ASV装置(衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置)搭載車	減免内容	
車両総重量3.5t超22t以下のトラック	1装置装着	取得価額から350万円控除
	両装置装着	取得価額から525万円控除

※1 エコカー減税との選択適用

※2 車両総重量20t超22t以下のトラックについて、1装置装着の特例期間は平成28年10月31日まで。平成28年1月1日以降は両装置装着に限り、取得価額から350万円控除。

② 自動車税におけるグリーン化特例について

○自動車税のグリーン化特例について、ディーゼルトラックの中で燃費性能に優れた車両について軽課の対象とされたい。

・平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準達成以上の環境性能を有するディーゼル車は、現行の自動車重量税及び自動車取得税においてもエコカー減税の対象とされているため、自動車税においても同様の措置をお願いしたい。

・現行の自動車税におけるグリーン化特例においては、ディーゼルトラックは重課のみが規定され、軽課が規定されていない。

【参考】現行の自動車税のグリーン化特例

軽課	平成26・27年度に新車新規登録された自動車について、当該登録の翌年度の税率を軽減 電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車(平成21年排ガス規制NOx10%以上低減)	概ね75%軽減
重課	平成26・27年度に以下の年限を超えている自動車について、その翌年度から重課 車齢11年超のディーゼルトラック(被けん引車を除く)	概ね10%重課

『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

平成27年10月 7日
一般社団法人 日本自動車工業会

我が国の経済・雇用を支える自動車産業

自動車産業は広範な関連産業を持ち、日本経済や雇用確保に大きく貢献する基幹産業である。

自動車関連 就業人口 : 550万人 (8.7%)
うち製造部門 80万3000人 *部品、車体部門を含む
<2013年> 出典:総務省「労働力調査」/経産省「工業統計表」「簡易延長産業連関表」

製造品出荷額: 51兆9710億円 (17.8%) *全製造業中の割合
<2013年> 出典:経産省「工業統計表」

商品別輸出額: 14兆7849億円 (20.2%) *全輸出額中の割合
<2014年> 出典:財務省「外国貿易概況」

研究開発費 : 2兆4137億円 (21.4%) *全製造業中の割合
<2013年度> 出典:総務省「科学技術研究調査」

国内設備投資額 : 1兆4079億円 (20.0%) *全製造業中の割合
<2015年度計画額> 出典:日本政策投資銀行「全国設備投資計画調査」

<裾野の広い自動車産業>



基礎素材
3割



ダイカスト
7割



繊維
3~4割

自動車産業への依存度が高い



アルミ
3割



鉄鋼
2割



電線
1割

<産業別の生産誘発係数>

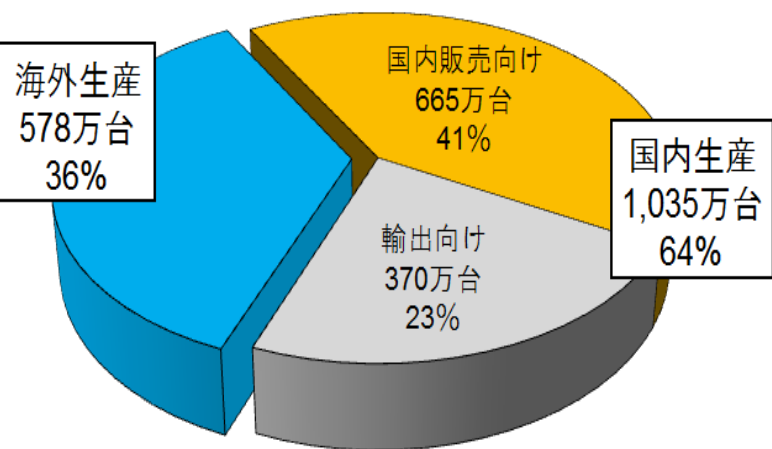
乗用車	3.2	一般機械	2.2	農林水産業	1.8	運輸	1.6
鉄鋼	2.7	飲食料品	2.1	金融	1.6	サービス	1.5
電機	2.4	住宅	1.9	医療・介護	1.6		

出典:総務省「平成17年(2005年)産業連関表」

日本メーカーの四輪車生産<2014年>

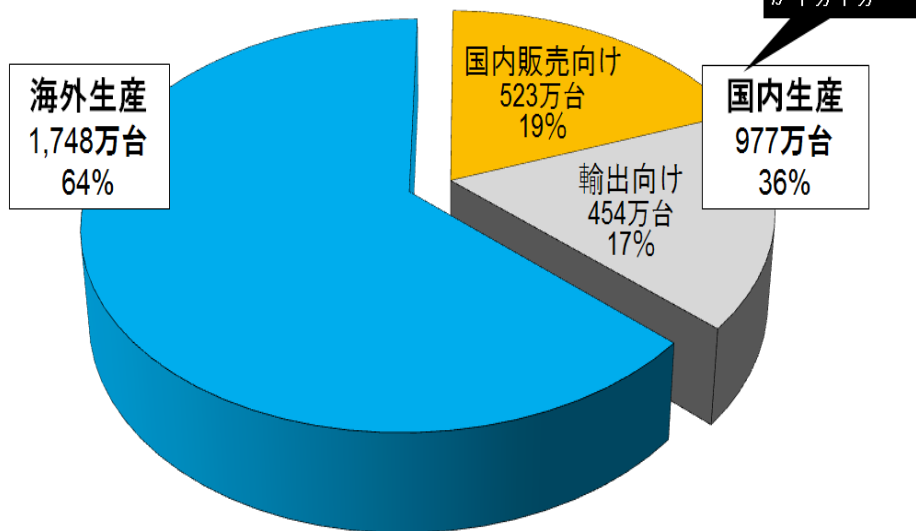
- ・国内生産977万台のうち、概ね半数523万台が国内販売向け、半数の454万台が輸出向け。
- ・空洞化を防ぎ国内生産を維持するためには国内市場活性化が必要。

世界生産：1,613万台



1996年

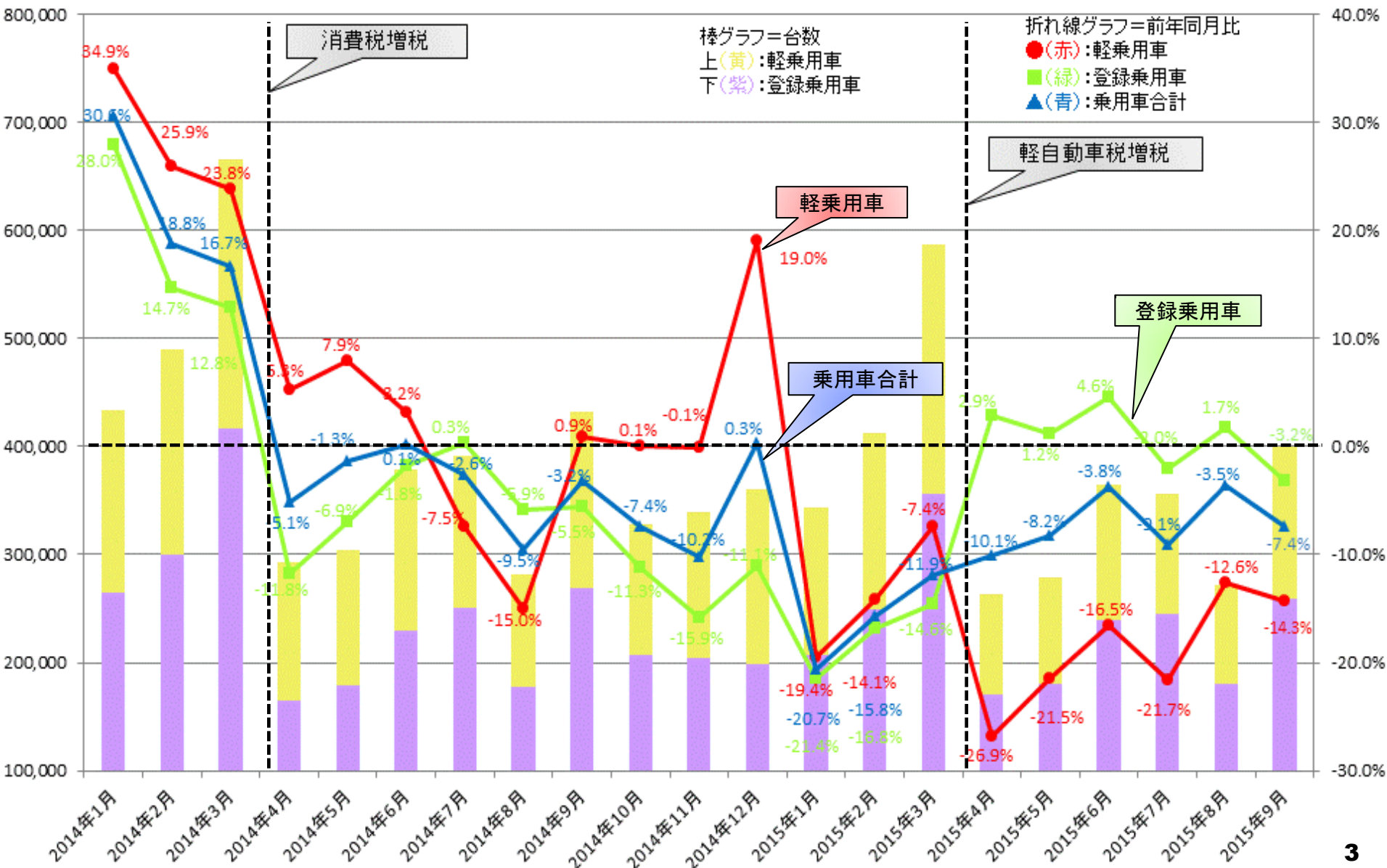
世界生産：2,725万台



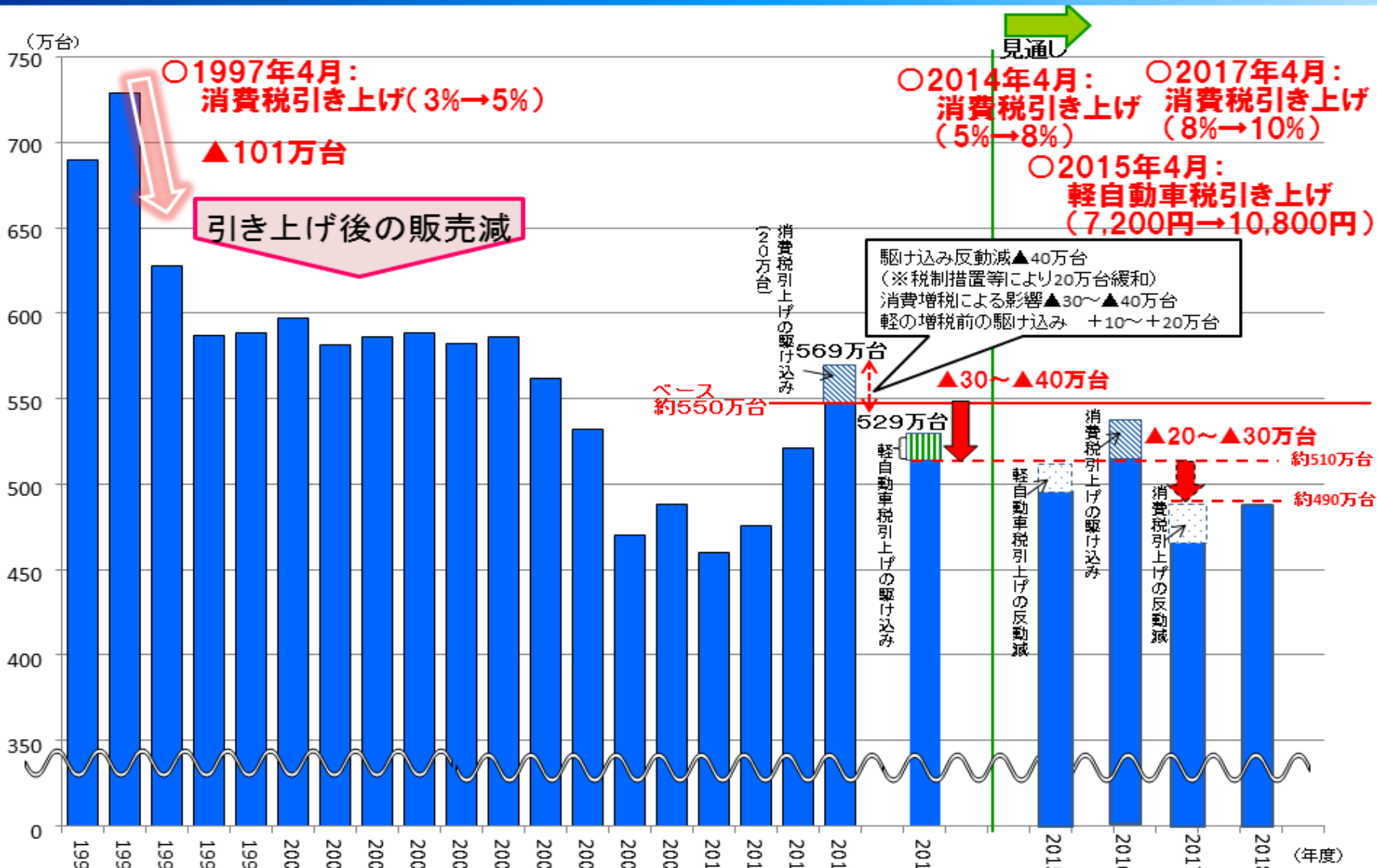
2014年

※「輸出向け」：国内生産台数－国内販売向け台数
 ※「国内販売向け」：国内販売向け台数(輸入車販売を除く)

国内乗用車販売の推移(月別)



消費税増税と国内自動車販売台数の推移と見通し



(日本自動車工業会推計による)
 ※駆け込み反動減及び税制措置による効果については経済産業省試算
 (経済産業省資料)

消費税増税による販売減少が経済・雇用に与える影響

・消費税増税による販売減少(▲67万台)に伴い、全国での経済波及効果は▲6.08兆円、雇用への影響は▲26万人と試算。

消費税増税による新車販売減少の波及効果

新車販売台数	▲67万台	2016年度 → 2017年度の減少幅 (533.5万台) (466.5万台)
経済波及効果	▲6兆778億円	(生産部門+流通部門)
生産部門波及 (自動車部品・素材等生産段階)	▲4兆8806億円	産業連関表(地域別)から算出
流通部門波及 (販売マージン・運輸等流通段階)	▲1兆1972億円	産業連関表(地域別流通表)から算出
雇用	▲25.8万人	産業別雇用係数から算出

	経済波及効果	雇用
北海道	▲771億円	▲0.6万人
東北	▲2,359億円	▲1.4万人
関東	▲23,676億円	▲9.8万人
中部	▲17,959億円	▲6.3万人
関西	▲5,799億円	▲3.3万人
中国	▲5,359億円	▲1.9万人
四国	▲656億円	▲0.5万人
九州・沖縄	▲4,199億円	▲2.0万人

東京都	▲6,995億円	▲3.7万人
神奈川県	▲6,526億円	▲1.8万人

愛知県	▲9,266億円	▲2.8万人
-----	----------	--------

大阪府	▲2,503億円	▲1.4万人
-----	----------	--------

(三菱総研による試算)

運輸部門における省エネルギーの取り組み

単位：百万トンCO2

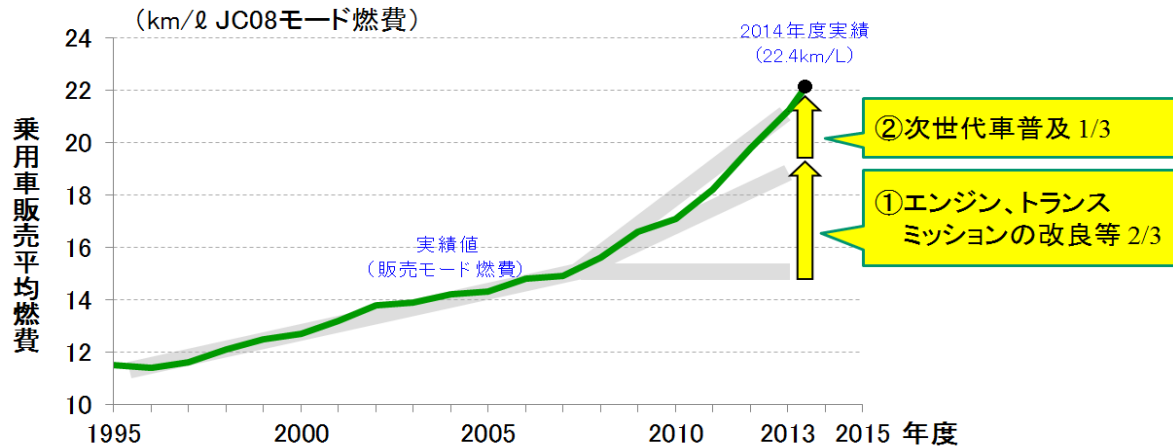
〈部門別CO2排出量の推移〉

- ◆ 全部門合計に対する運輸部門のシェアは17.1%（2013年度）。
- ◆ 運輸部門は2001年度をピークに減少傾向。業務その他部門及び家庭部門からの排出が伸びている。

部門	排出量 (2013年度)	シェア※	伸び率 (2001年度比)
産業	429	32.8%	▲ 5.5%
業務	279	21.3%	+35.0%
運輸	225	17.1%	▲13.2%
自動車	194	14.8%	▲14.5%
その他	31	2.3%	▲ 4.0%
家庭	201	15.4%	+26.7%

※上記4部門以外(エネルギー転換部門、廃棄物等)の合計で13.4% 【出典】環境省資料より作成

〈日本における乗用車の平均燃費向上要因〉



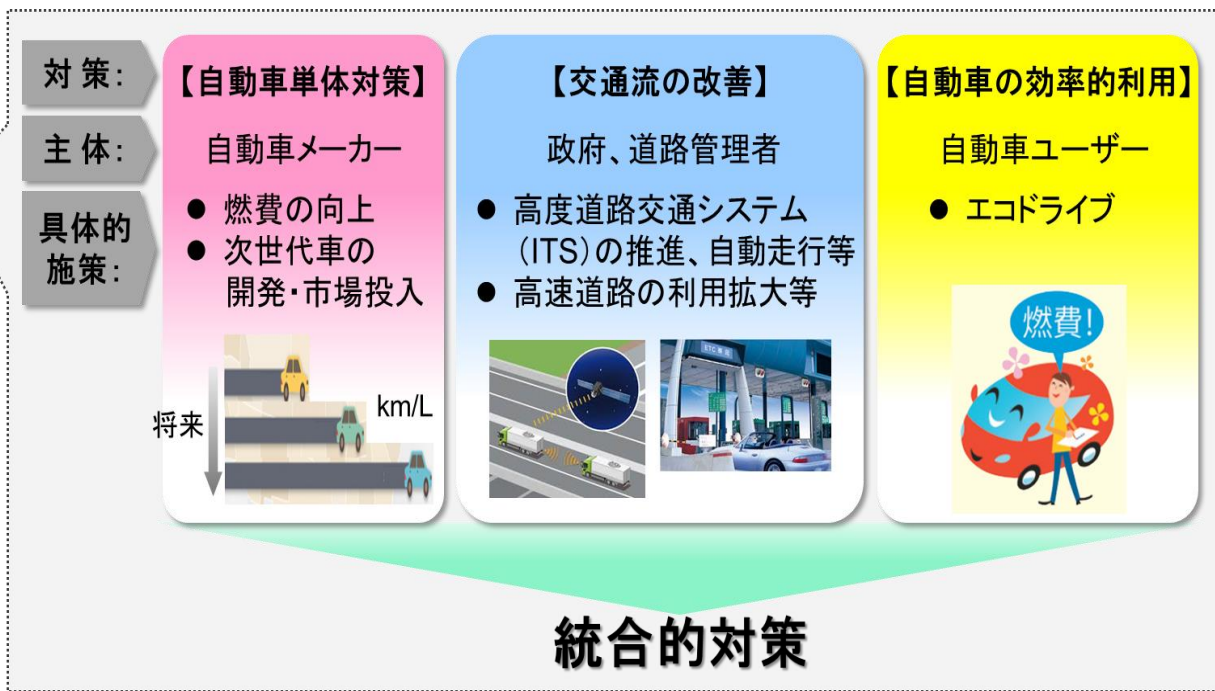
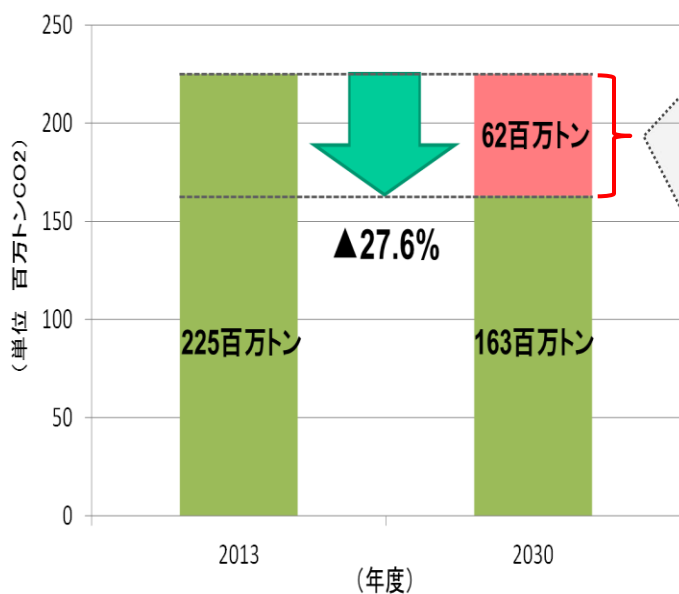
※燃費実績を示すため、過去の実績値をJC08モードに換算
 ※国産車のみ 【出典】自工会

＜2030年度の運輸部門のCO2削減目標＞

- ◆ 日本の約束草案(2030年度の温室効果ガス削減目標)における運輸部門の削減率は2013年度比で27.6%とされている。
- ◆ この削減対策としては、自動車単体対策以外にも交通流の改善やエコドライブの推進等があり、これらの統合的対策により目標を達成していく。

＜統合的対策の重要性＞

- ◆ 運輸部門におけるCO2削減には、自動車単体対策以外も含めた取組みが必要。自動車メーカー、行政、自動車使用者等の各関係者が役割を果たし、統合的対策を推進していくことが重要。



技術開発の動向

次世代自動車

◆ 環境先端技術で世界最高水準の日本メーカーの技術力を、更に圧倒的なものにするために、燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車をはじめとする多様な技術を育成し、世界に先駆けて普及させるべき。

- 燃料電池自動車：トヨタがミライ世界初の量産市販化。ホンダも今年度中の市販化計画。日産も市販化を計画中。
- 電気自動車：日産・リーフ電気自動車シェア世界一、今後航続距離を拡大したモデルを計画中。三菱も軽EVを2009年から量販。給電機能を活かし防災拠点での活用も開始している。
- プラグインハイブリッド自動車：三菱新型アウトランダーを発売し、機能を向上。トヨタ・ホンダも参入済み。欧州メーカーによる投入も相次いでいる。
- クリーンディーゼル自動車：マツダがクリーンディーゼルを量販。国内市場を開拓。欧州勢との競争激化。

◆ 2020年、2030年に向けた政府普及目標の達成や、イノベーションや自動運転への応用、COP(国連気候変動枠組条約締結国会議)等の気候変動・温暖化対策への対応としても更なる普及は不可欠。

内燃機関車の更なる効率化

◆ 今後も世界の自動車市場の大勢を占める内燃機関車の環境性能も着実に育成し、グローバルで競争力を維持向上させ、世界で「稼ぐ力」を更に強化する必要がある。国際競争力強化は国内好循環にも貢献する。

- ・トヨタ、日産、ホンダ、スバル：ダウンサイジングエンジン投入
- ・マツダ：スカイアクティブ技術。
- ・スズキ、ダイハツ：軽自動車の内燃機関の更なる磨き上げ、軽量化。
- ・AICE(自動車用内燃機関技術研究組合)やSIP(戦略的イノベーション創造プログラム)による内燃機関の燃焼効率50%(2020年)に向けた産官学での取組み。

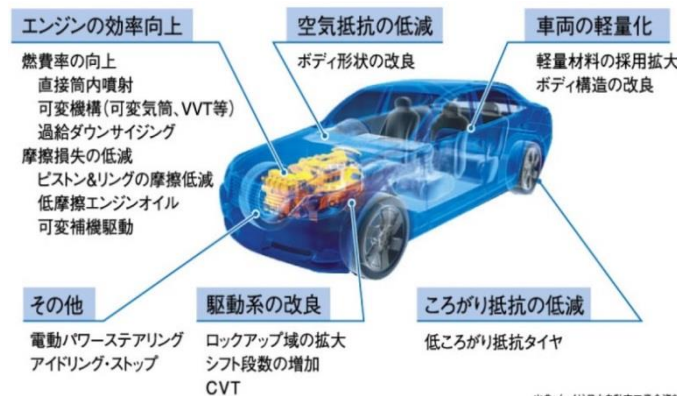
次世代自動車の普及拡大、及び内燃機関車の環境性能向上のためには、税制の制度設計上においても配慮する必要がある。



2020～2030年の乗用車車種別普及目標(政府目標)

	2020年	2030年
従来車	50～80%	30～50%
次世代自動車	20～50%	50～70%
ハイブリッド自動車	20～30%	30～40%
電気自動車 プラグイン・ハイブリッド自動車	15～20%	20～30%
燃料電池自動車	～1%	～3%
クリーンディーゼル自動車	～5%	5～10%

【出典】自動車産業戦略2014

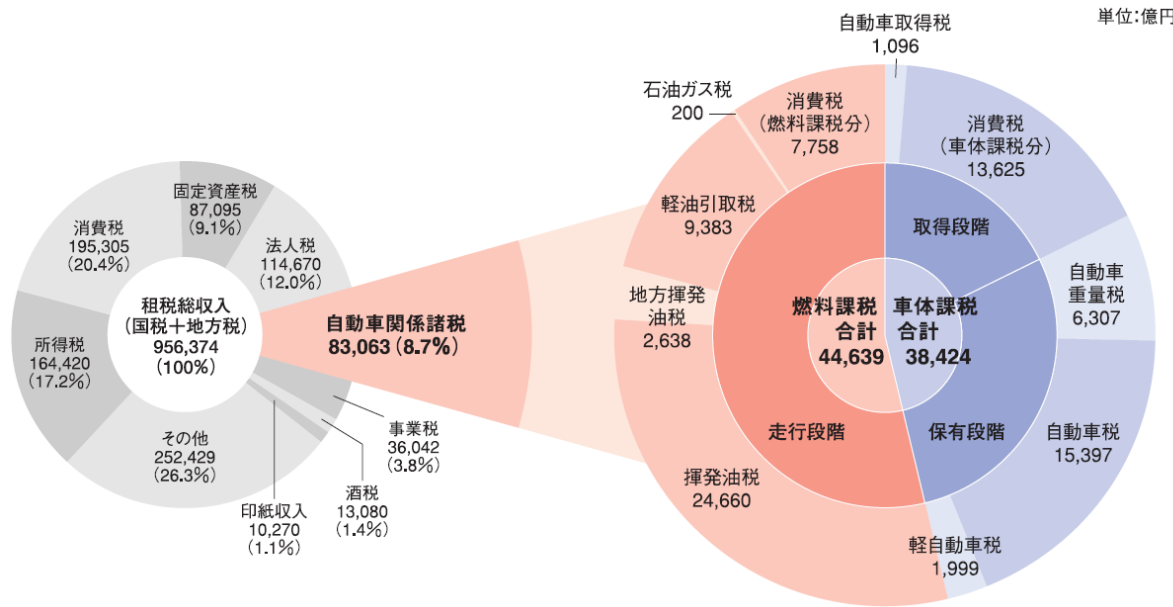


出典：(一社)日本自動車工業会資料

9種類8兆円にもおよぶ自動車関係諸税

- ・自動車には取得、保有、走行の段階で9種類もの税が課せられ、ユーザーの税負担は極めて過重。
- ・自動車ユーザーが負担する税金の総額は、国の租税総収入96兆円の約1割を占める8.3兆円にも及んでいる。
- ・自動車関係諸税は、複雑な税体系の下で、過重な税負担を自動車ユーザーにのみ課しており、税の三原則である「公平・中立・簡素」の観点から著しく逸脱している。

●2015(平成27)年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額



注:1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
2.自動車関係諸税の消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。
3.消費税収には地方消費税収を含む。

資料:財務省、総務省

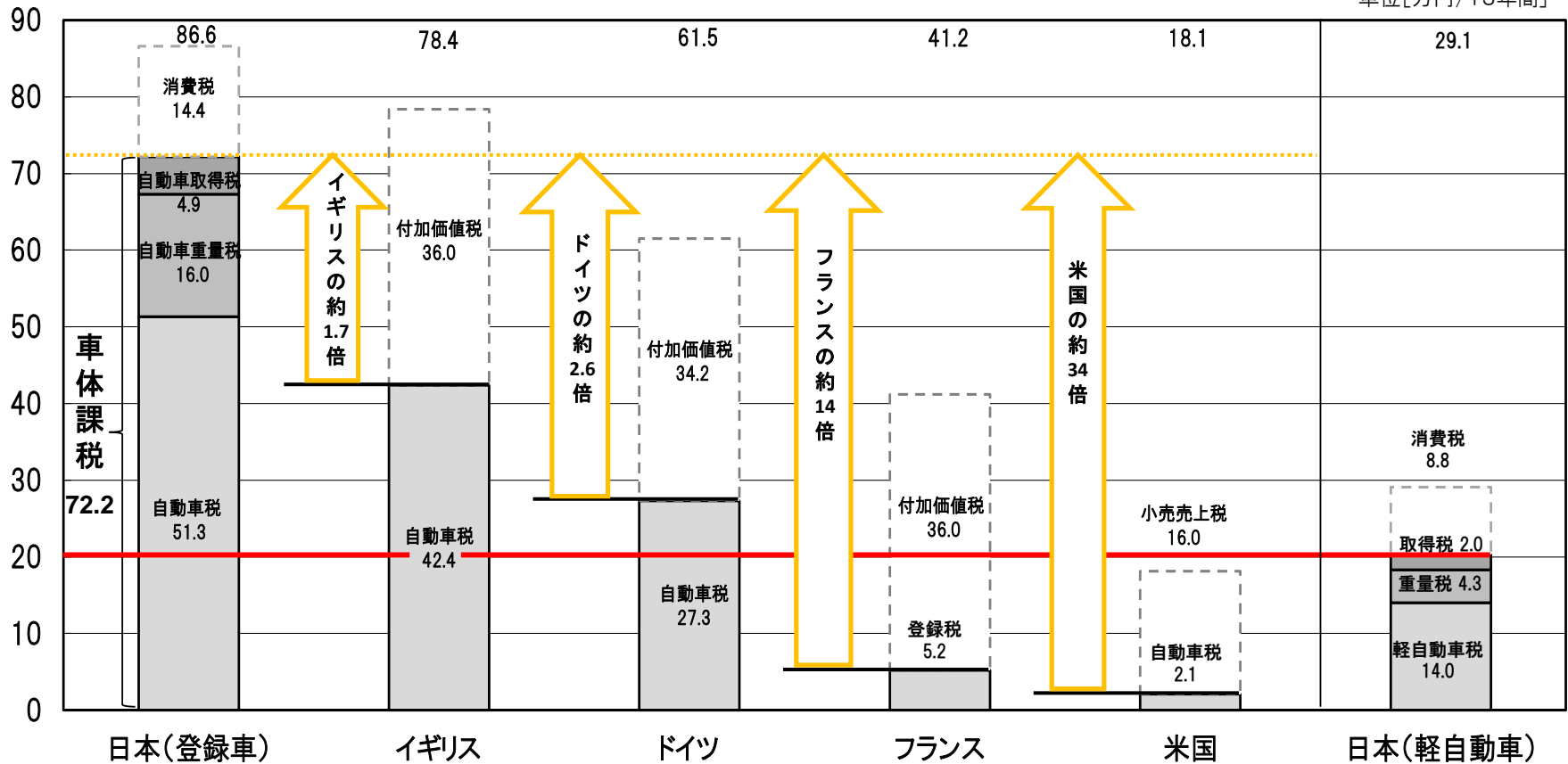
●自動車関連税収(2015年度)

			税収(億円)
車体課税	取得段階	自動車取得税	1,096
		消費税(車体)	13,625
	保有段階	自動車重量税	6,307
		自動車税	15,397
		軽自動車税	1,999
車体課税計		38,424	
燃料課税	走行段階	揮発油税	24,660
		地方揮発油税	2,638
		軽油引取税	9,383
		石油ガス税	200
		消費税(燃料)	7,758
		燃料課税計	44,639
総合計			83,063

・ 特に、取得、保有段階における登録車の税負担は、欧米諸国との比較しても極めて過重。
 軽自動車の税額が国際水準であり、登録車の税負担を引き下げるべき。

●自動車関係諸税（取得・保有段階の車体課税）の国際比較

単位[万円/13年間]



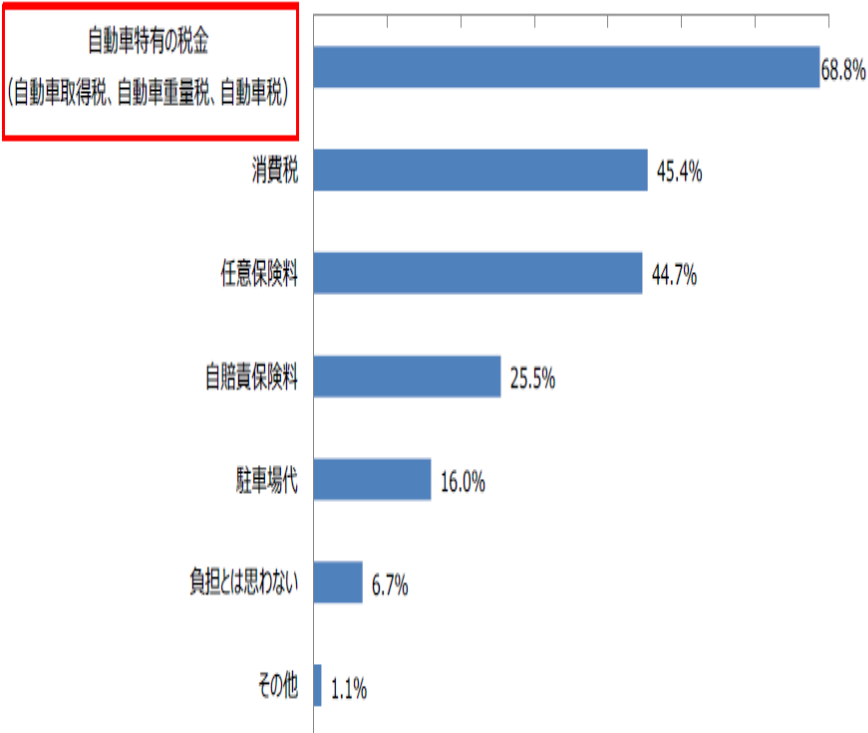
前提条件: ①排気量1800cc(軽は660cc) ②車両重量1.5t以下 ③車体価格180万円(軽は110万円) ④JC08モード燃費値 15.3km/l(CO2排出量152g/km)
 ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥フランスは課税馬力8 ⑦13年間使用(平均使用年数:自検協データより)
 ⑧為替レートは1€=¥140、1£=¥181、1\$=¥111(2014/4~2015/3の平均)
 ※2015年4月時点の税体系に基づく試算
 ※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

自動車税制に関するユーザーアンケート結果（抜粋）

Q 車購入時、負担に感じる費用 (n=2,000)

自動車を購入する際、大きな負担を感じる費用は何ですか。あてはまるものすべてをお答えください。

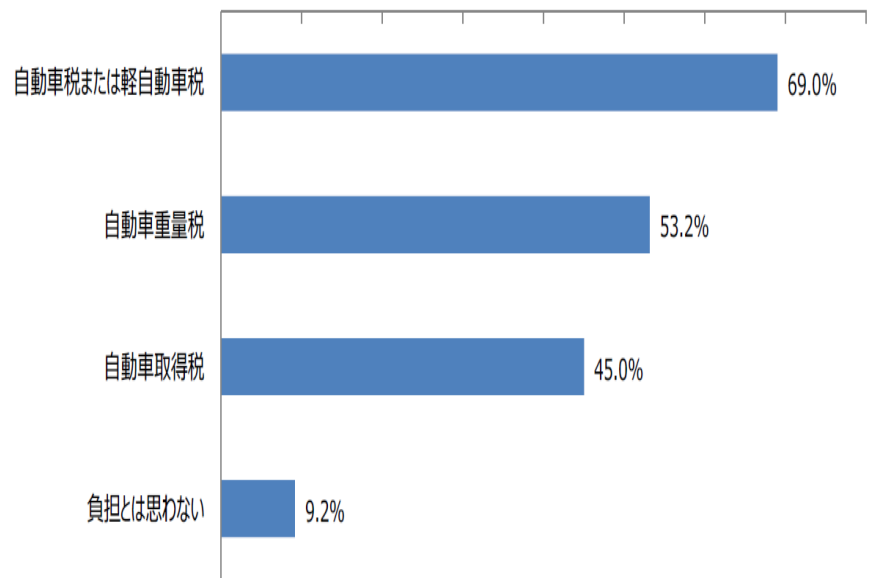
0.0% 10.0% 20.0% 30.0% 40.0% 50.0% 60.0% 70.0%



Q 自動車にかかる税金のうち負担に感じるもの (n=2,000)

自動車は、購入時に支払う自動車取得税等の税金の他、保有時に毎年支払う自動車税や軽自動車税、車検ごとに納める自動車重量税がありますが、あなたほどの税金に大きな負担を感じていますか。あてはまるものすべてをお答えください。

0.0% 10.0% 20.0% 30.0% 40.0% 50.0% 60.0% 70.0% 80.0%



三菱総合研究所『自動車税制に係るアンケート調査』
 ・調査対象：自動車保有者等
 ・調査方法：インターネット調査
 ・調査時期：平成27年6月
 ・有効回答者数：2,000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。

要望事項

1. 複雑・過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現

複雑・過重な自動車税制を抜本的に見直し、生活必需品となった自動車に相応しい税制に改めるべき

＜平成29(2017)年4月の消費税10%時における見直し＞

- ・欧米諸国と比べてとりわけ過重な自動車税の税率引下げ
- ・自動車重量税の「当分の間税率」の廃止
- ・自動車取得税廃止の確実な実施

＜自動車税制のあるべき姿への改革＞

- ・登録車・軽自動車のそれぞれで一税目にして簡素な税体系を実現。
- ・税負担を欧米諸国並みに引下げるため、自動車重量税廃止などを含めた議論を早急に開始。
- ・インセンティブ税制も、簡素化された一税目の中で措置することでユーザーにも分かりやすい制度とすべき。

2. 環境性能課税は、新たな負担であり対象を限定すべき。

また、簡素化・負担軽減の観点から車体課税全体見直しと合わせて検討すべき。

- ・環境性能課税(自動車税・軽自動車税への上乗せ)は、単純導入されれば、単なる新たなユーザー負担増であり、対象車を限定するなど過度な負担とならない制度設計とすべき。
- ・ユーザー全体の負担軽減措置が講じられることなく、環境性能課税だけ先行して結論を出すことは反対であり、消費税10%時の車体課税全体の見直しと合わせて来年の税制改正で検討すべき。
- ・自動車取得税が2%の軽自動車及び営業用自動車については、環境性能課税の税率も2%を上限とすべき。

3. 適用期限が到来する自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、現行制度のまま、一年間延長すべき

「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27年10月7日
経済産業省

1. 自動車産業について

1-1. 我が国の自動車産業の位置付け①

- 自動車製造業の出荷額： 全製造業の約2割(52兆円)
- 関連産業の就業人口： 全体の約1割の雇用(550万人)
- 貿易黒字額： 全体の約半分(14兆円)

裾野の広い自動車産業



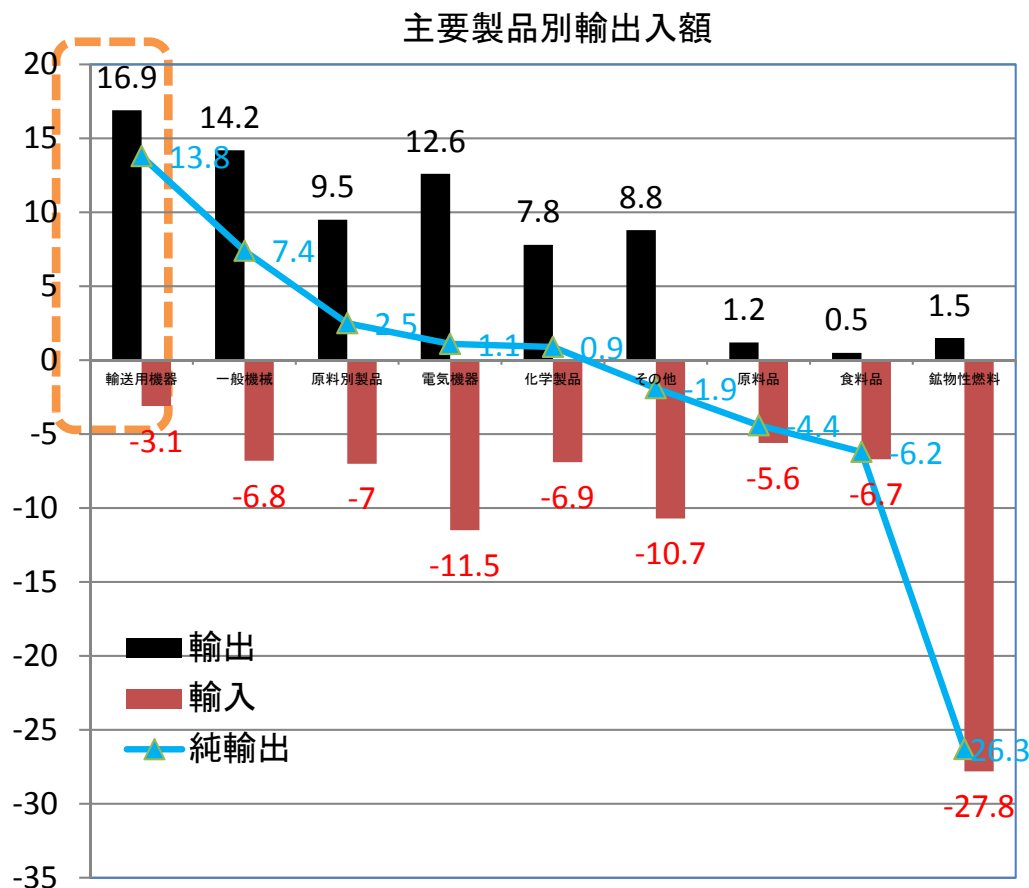
<産業別の生産誘発係数>

乗用車 3.2	一般機械 2.2	農林水産業 1.8	運輸 1.6
鉄鋼 2.7	飲食料品 2.1	金融 1.6	サービス 1.5
電機 2.4	住宅 1.9	医療・介護 1.6	

出典：総務省「平成17年(2005年)産業連関表」

自動車産業は貿易収支の稼ぎ頭

(兆円)

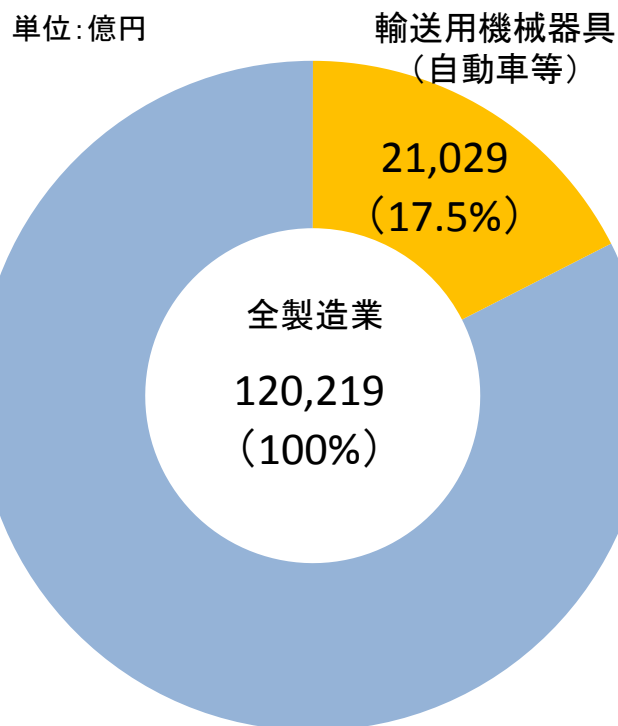


出典：財務省「貿易統計」

1-2. 我が国の自動車産業の位置付け②

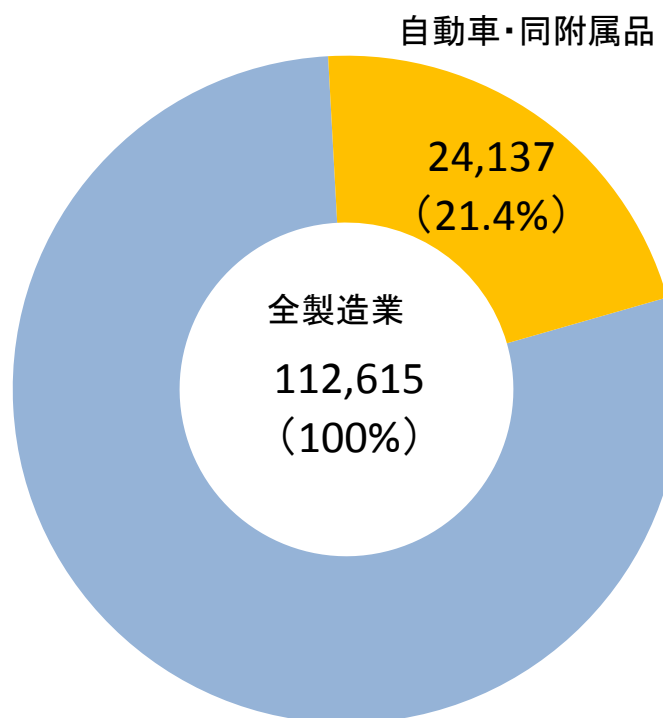
○設備投資額・研究開発投資額： 製造業全体の約2割
 ※個別に見ても自動車メーカーの投資額は日本トップクラス

設備投資額(2014年度)



出典: 財務省 法人企業統計調査

研究開発費(2013年度)



出典: 総務省 科学技術研究調査

研究開発投資額見込み上位10社
 (2015年度計画/日経新聞調査)

順位	社名	研究開発費(前年度比)
1	トヨタ自動車	1兆500億円(4.5%)
2	ホンダ	7,200億円(8.7%)
3	日産自動車	5,300億円(4.7%)
4	ソニー	4,900億円(5.5%)
5	パナソニック	4,700億円(2.8%)
6	デンソー	4,000億円(0.9%)
7	日立製作所	3,550億円(6.0%)
8	武田薬品工業	3,300億円(▲13.6%)
9	キヤノン	3,150億円(2.0%)
10	NTT	2,300億円(▲4.2%)
10	大塚ホールディングス	2,300億円(-)

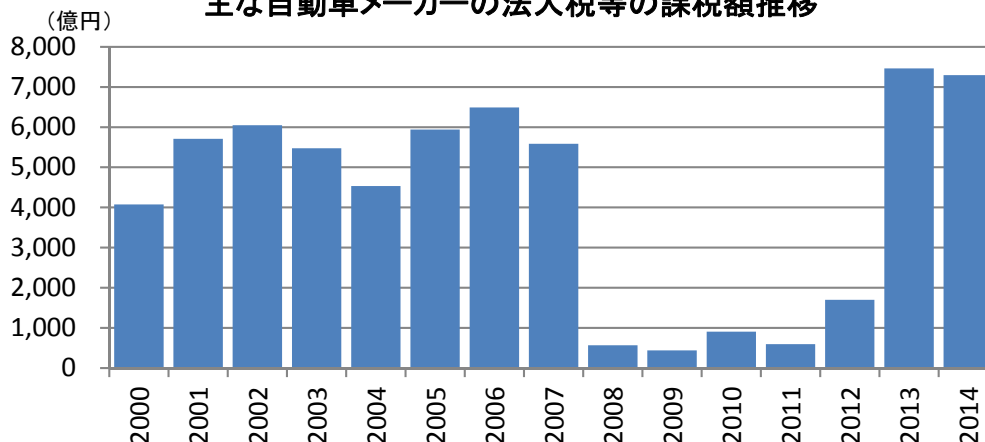
出典: 日経新聞調査

1-3. アベノミクスを支える自動車産業

販売台数の増加

収益の上昇

2014年度は自動車メーカーだけで7,300億円の納税
 主な自動車メーカーの法人税等の課税額推移



※1: トヨタ、日産、ホンダ、マツダ、三菱自動車、富士重工、スズキ、ダイハツの単独決算から作成
 ※2: 法人税等は法人税、住民税及び事業税(利益に関連する金額を課税標準として課される)

設備投資の増加

自動車産業の設備投資額は、
 大幅に増加(+14%)

	2012年度～2013年度 の平均(A)	2014年度(B)	伸び率 (B-A)/(A)
自動車	1兆9,408億円	2兆2,037億円	14%
製造業	13兆2,639億円	13兆9,747億円	5%
全産業	38兆2,540億円	40兆8,373億円	7%

(出典) 財務省法人企業統計調査

賃金の上昇

自動車業界の賃金引き上げ率(2015年春闘)
 は、製造業の中でもトップクラス(+2.90%)

自動車	2.90%	化学	2.20%
非鉄・金属	2.18%	ゴム	2.56%
繊維	2.56%	鉄鋼	1.58%
紙・パルプ	1.77%	製造業平均	2.53%

(出典) (一社)日本経済団体連合会

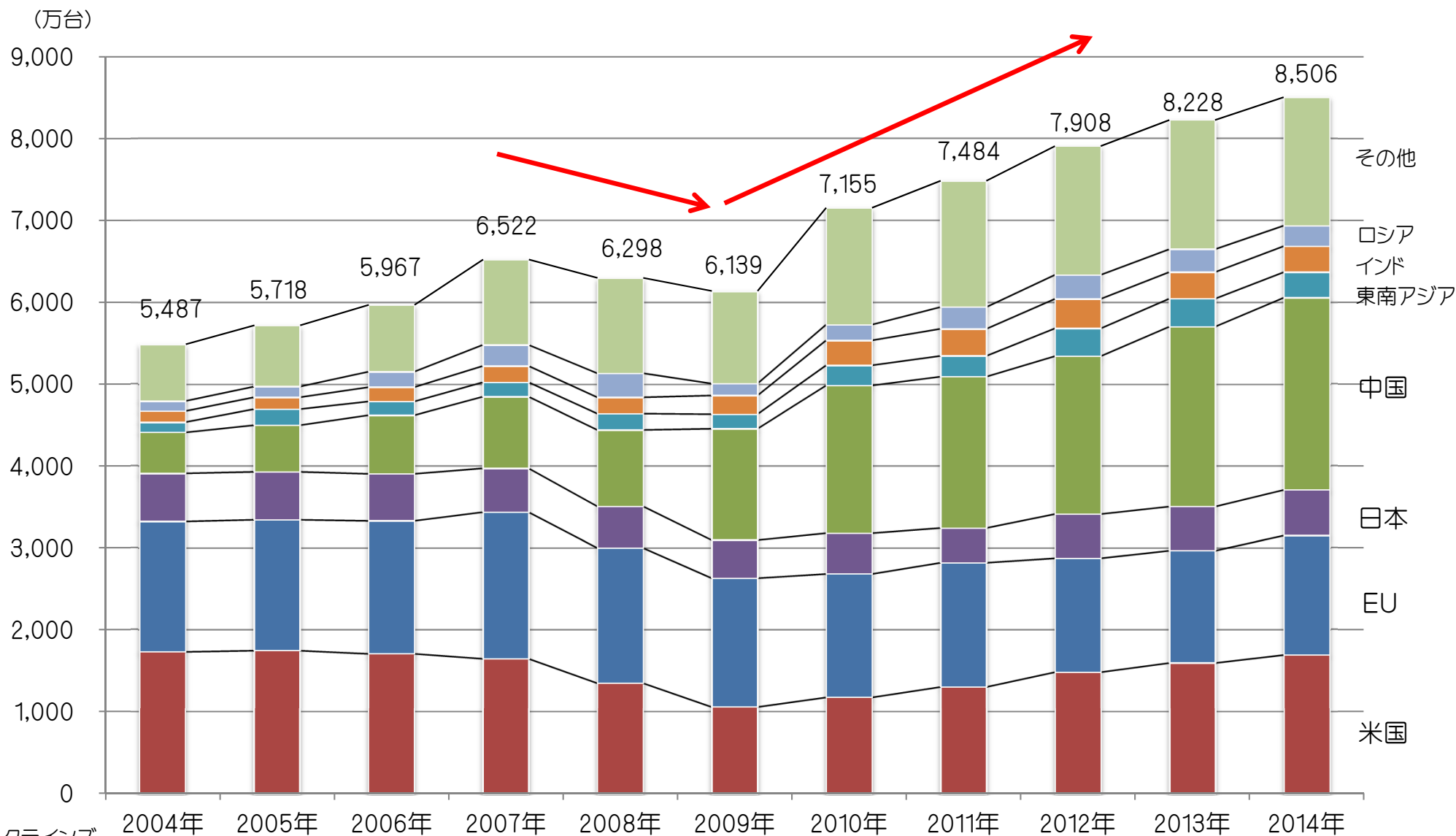
投資の下支え

「経済の好循環」

消費の下支え

1-4. 自動車のグローバル販売台数の推移

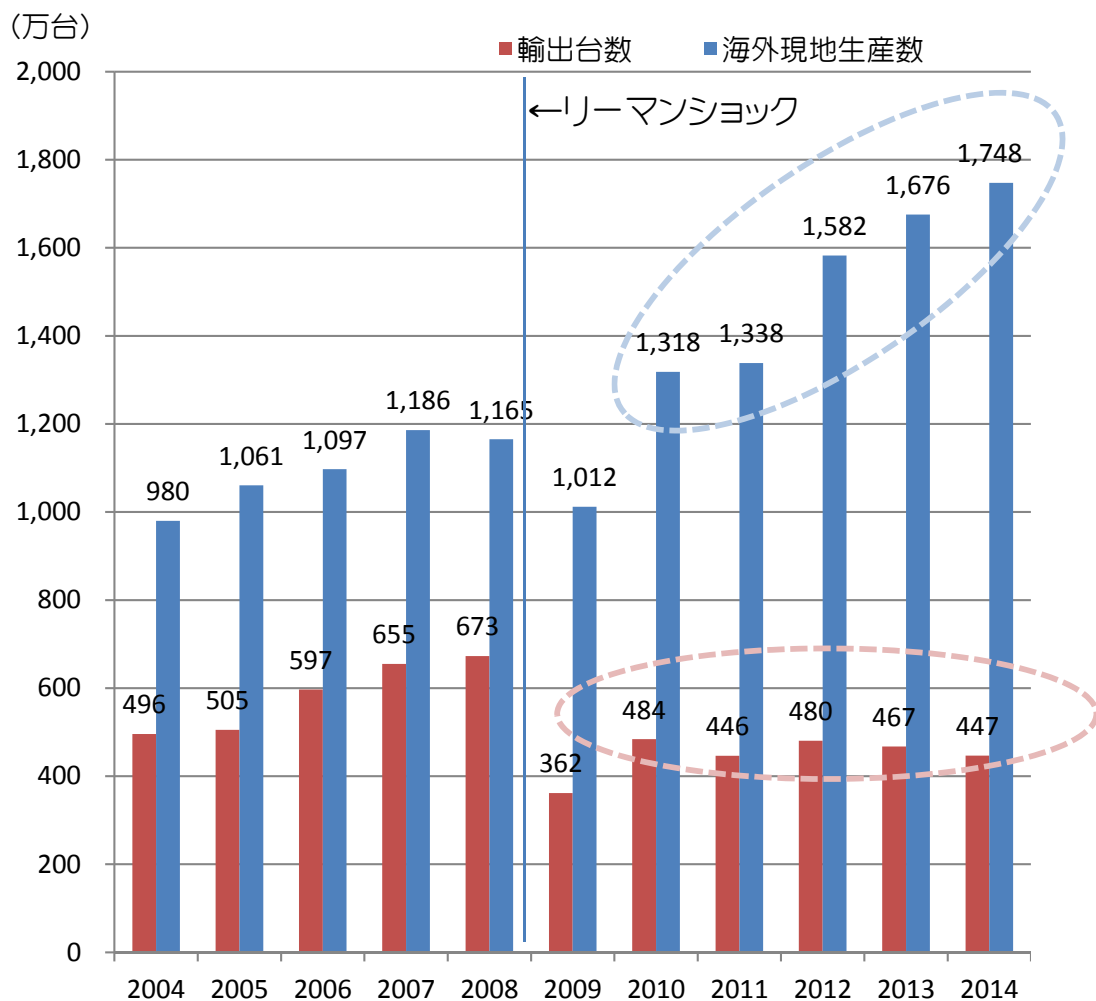
○ 自動車のグローバル販売台数は、リーマンショックの影響を受けた2008年・2009年にいったん落ち込み。その後、特に新興国の市場拡大に牽引され、再び拡大基調に。



1-5. 自動車生産体制のグローバル化の進展

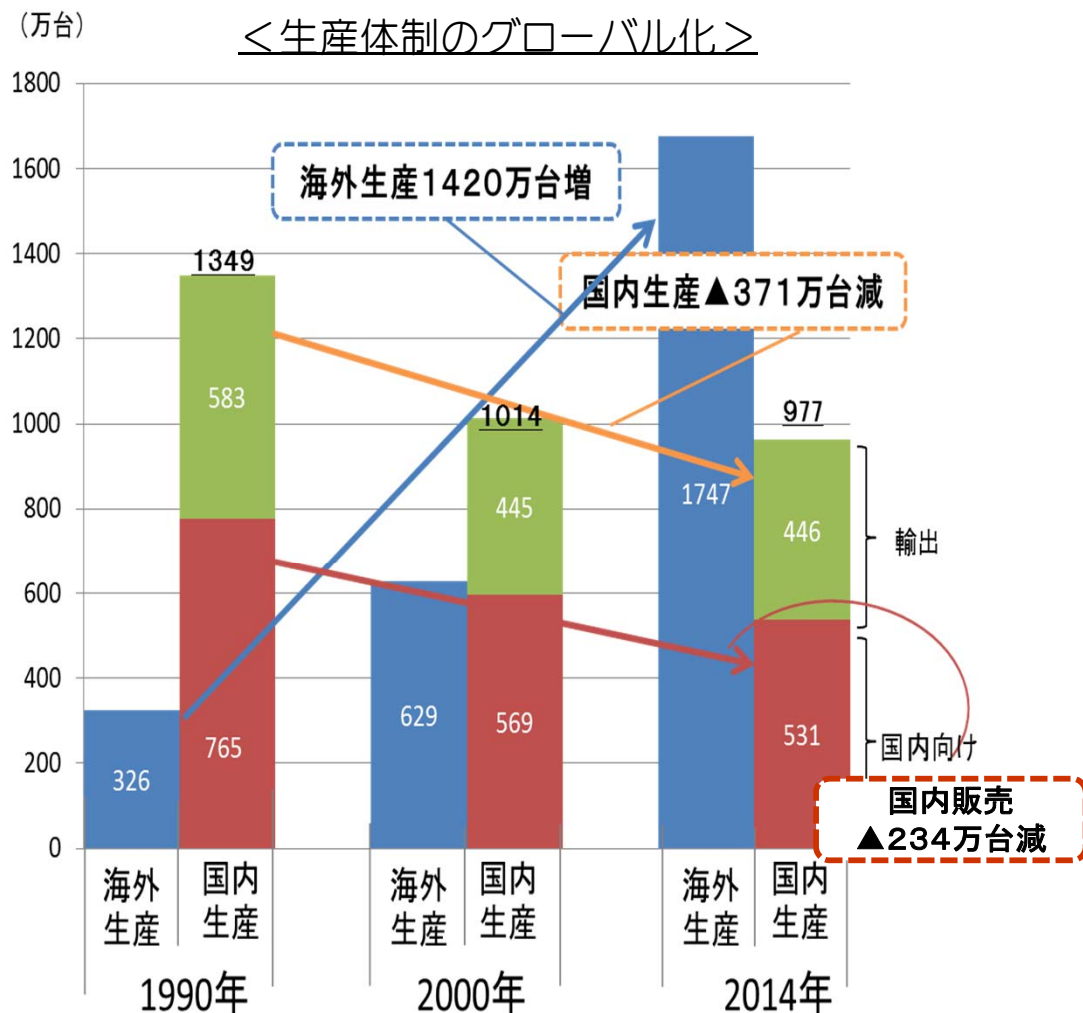
- 自動車産業の構造的変化として、海外生産が進展しているが、特にリーマンショック後にこの傾向が加速化。
- 海外での需要増は概ね現地生産で対応しており、グローバルな販売台数は増加しているものの、日本からの輸出は増えない構造に。

＜日本からの輸出台数と海外現地生産台数の推移＞



出所:輸出台数・海外現地生産台数は、日本自動車工業会HPより

＜生産体制のグローバル化＞

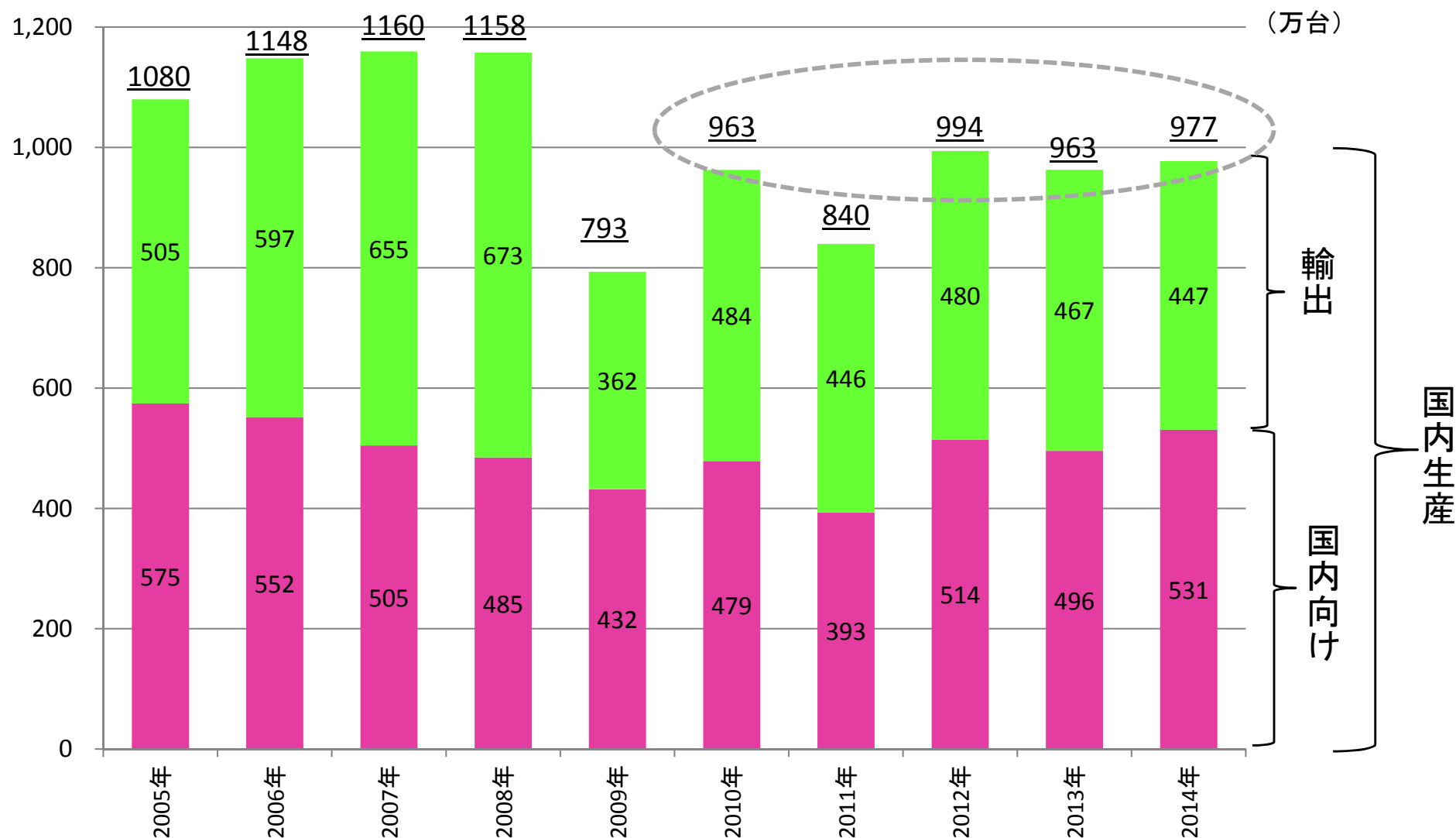


注:国内向けは国内生産台数から輸出台数を除いた台数
出典:日本自動車工業会

暦年ベース

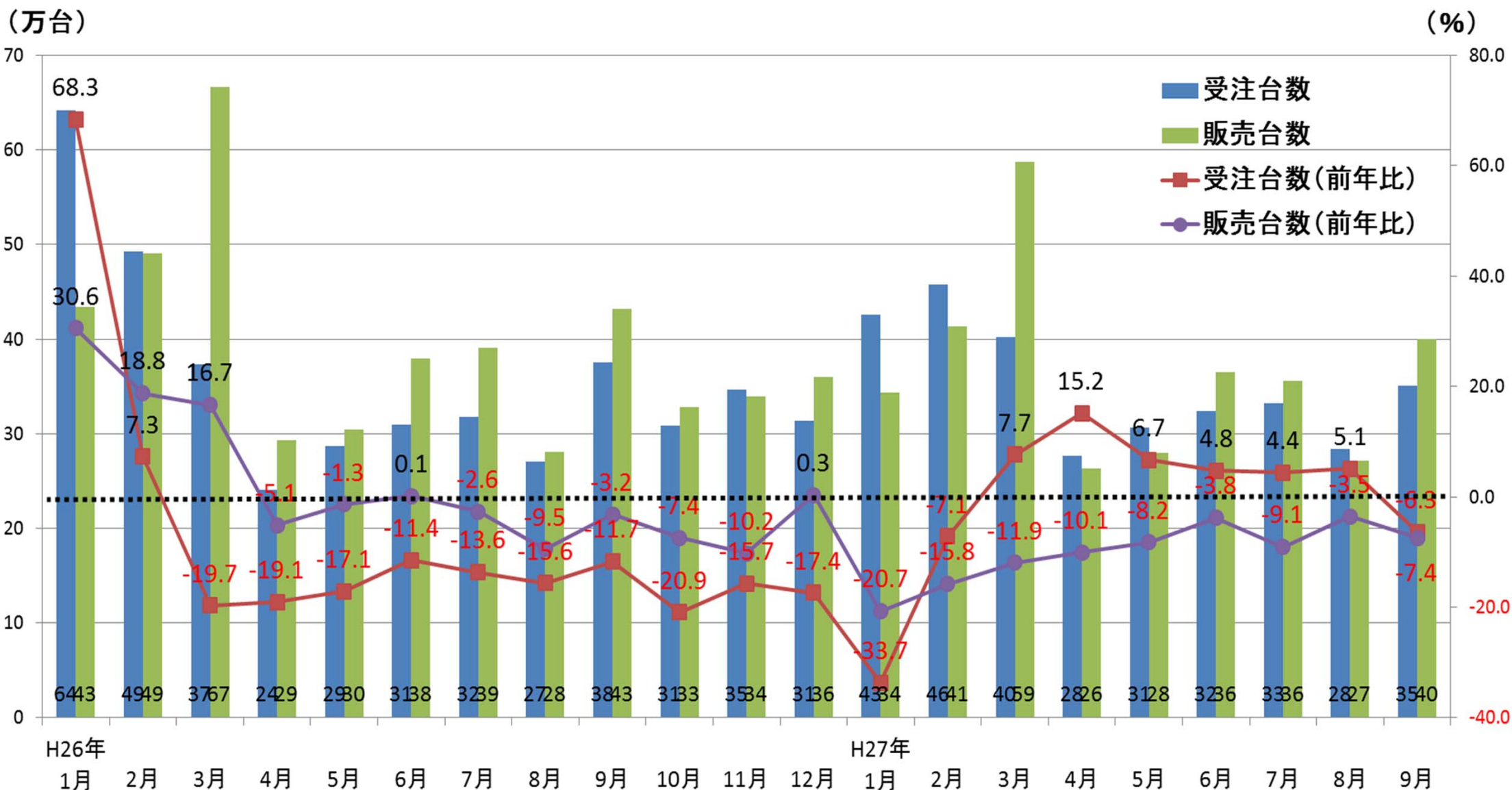
1-6. 国内生産台数の推移

- リーマンショック後は国内生産台数は1,000万台を切る水準で推移。
- 国内生産基盤は雇用の維持やサプライヤーを含めた我が国自動車産業の競争力保持にとって重要。輸出台数の伸びが見込めない中で、国内生産を維持するためには、国内販売台数を一定程度維持することが必要。



注: 国内向けは国内生産台数から輸出台数を除いた台数 出典: 日本自動車工業会

1-7. 国内乗用車受注台数及び販売台数の月別推移

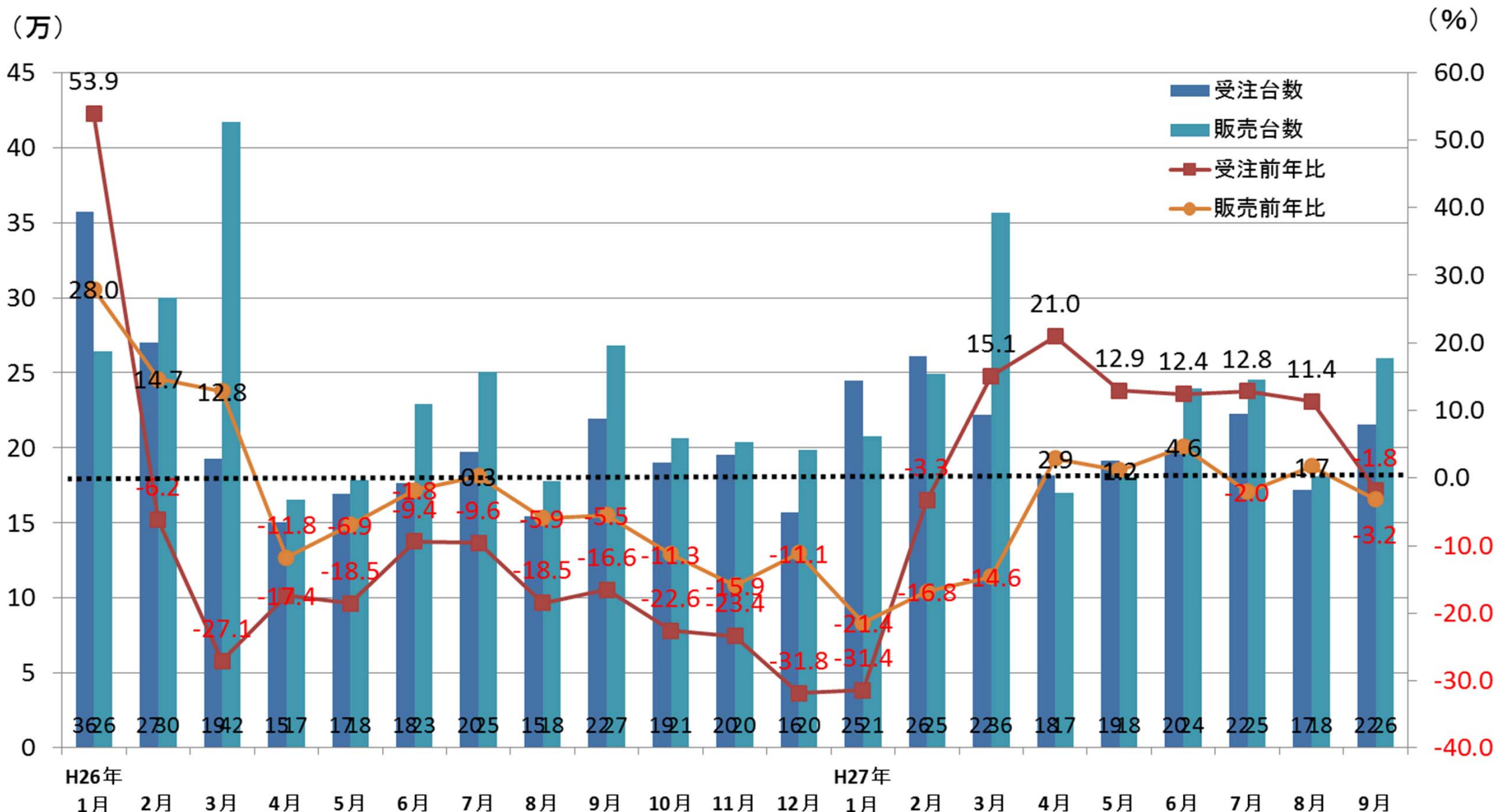


販売台数: (一社)日本自動車販売協会連合会及び(一社)全国軽自動車協会連合会統計

受注台数: 国内乗用車メーカー8社から経済産業省製造産業局自動車課が集計

※受注台数は、メーカーごとに締め日が異なる週次データ(第1週～第5週)の合計。年ごとに集計期間が異なるため、前年同月の受注台数と前年比は対応していない。

1-8. 登録車（乗用）受注台数及び販売台数の月別推移

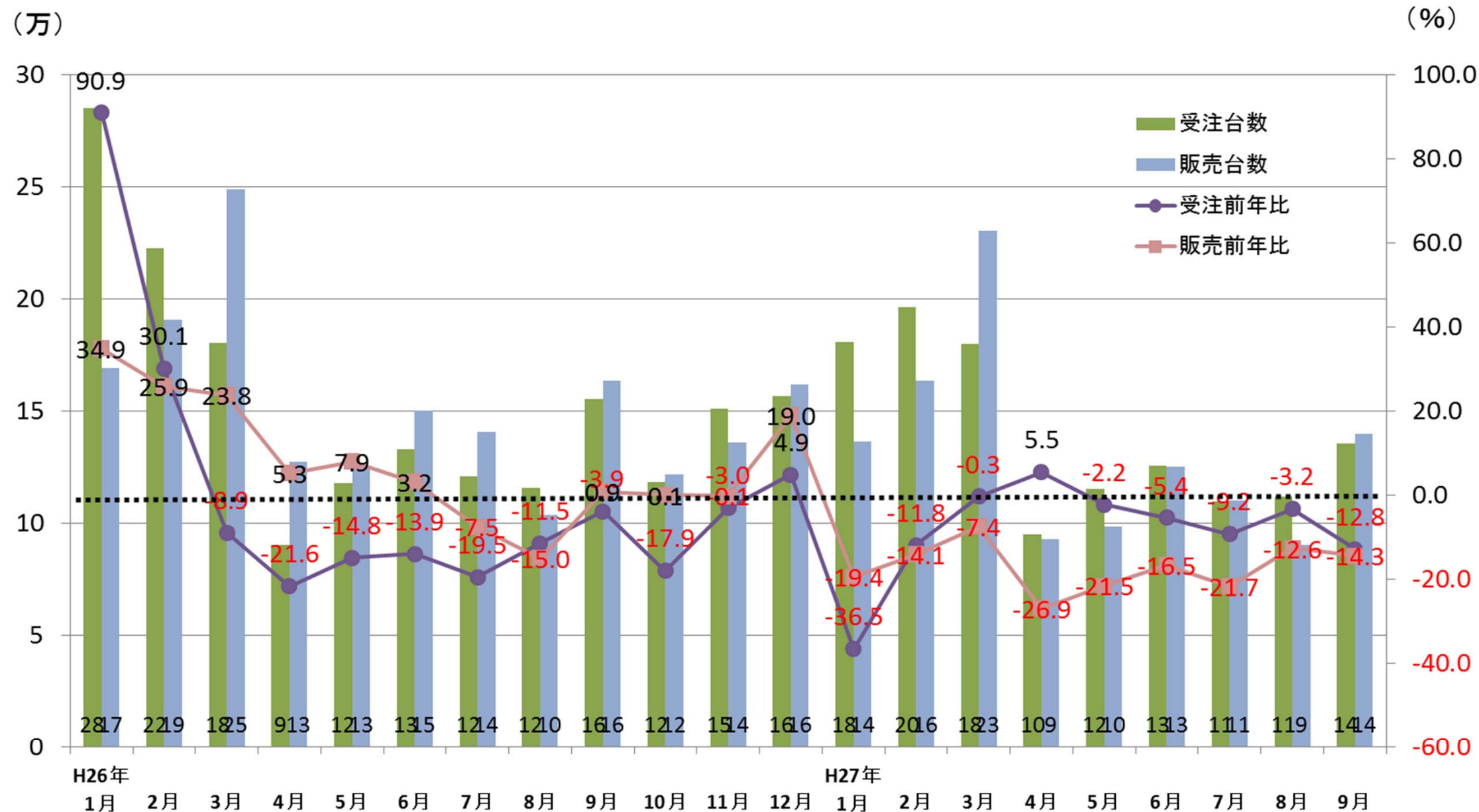


※受注台数は、国内乗用車メーカー8社の受注台数(登録車かつ乗用)を経済産業省製造産業局自動車課で集計

※販売台数は、(一社)日本自動車販売協会連合会統計より販売台数(登録車かつ乗用)を抽出

※受注台数は、メーカーごとに締め日が異なる週次データ(第1週～第5週)の合計。年ごとに集計期間が異なるため、前年同月の受注台数と前年比は対応していない。

1-9. 軽自動車（乗用）受注台数及び販売台数の月別推移

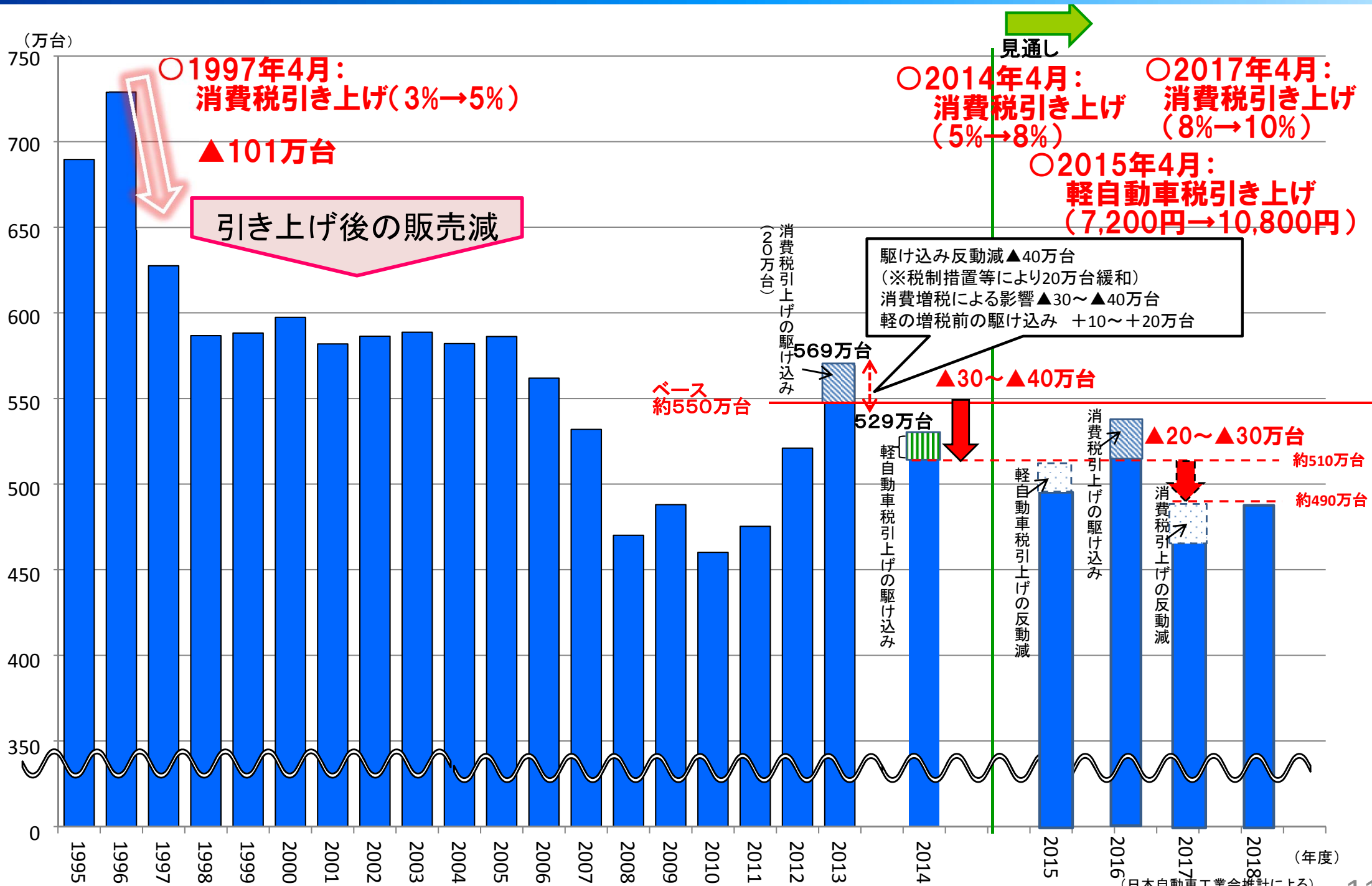


※受注台数は、国内乗用車メーカー8社の受注台数(軽自動車かつ乗用)を経済産業省製造産業局自動車課で集計

※販売台数は、(一社)全国軽自動車協会連合会統計より販売台数(軽自動車かつ乗用)を抽出

※受注台数は、メーカーごとに締め日が異なる週次データ(第1週～第5週)の合計。年ごとに集計期間が異なるため、前年同月の受注台数と前年比は対応していない。

1-11. 消費税増税と国内自動車販売台数の推移と見通し



※増税の影響等について精査中であり、今後変更がありうる。

(日本自動車工業会推計による)
※駆け込み反動減及び税制措置による効果については経済産業省試算

2. 環境・エネルギー制約 と自動車産業政策

2-1. 環境・エネルギー制約について

環境制約

○世界全体の二酸化炭素排出量は、約210億トン(1990年)から約305億トン(2010年)に大幅に増加した。特に新興国における増加が顕著であり、世界全体の排出量に占める先進国の排出量の割合は、約7割(1990年)から約4割(2010年)に低下している。

○地球温暖化問題の本質的な解決のためには、先進国だけでなく、世界全体の排出量の大幅削減が不可欠である。排出量の約15%と大きな割合を占める自動車についても、市場拡大が急速に進む新興国を含め、今後、世界全体で積極的な取組が求められる。

○実際、世界最大の自動車市場である中国でも、先進国並の燃費規制の導入が検討されているように、今後、二酸化炭素排出量の削減に向けた規制の強化やこれに対応する技術革新が、世界の自動車産業に大きな影響を与えることは確実である。

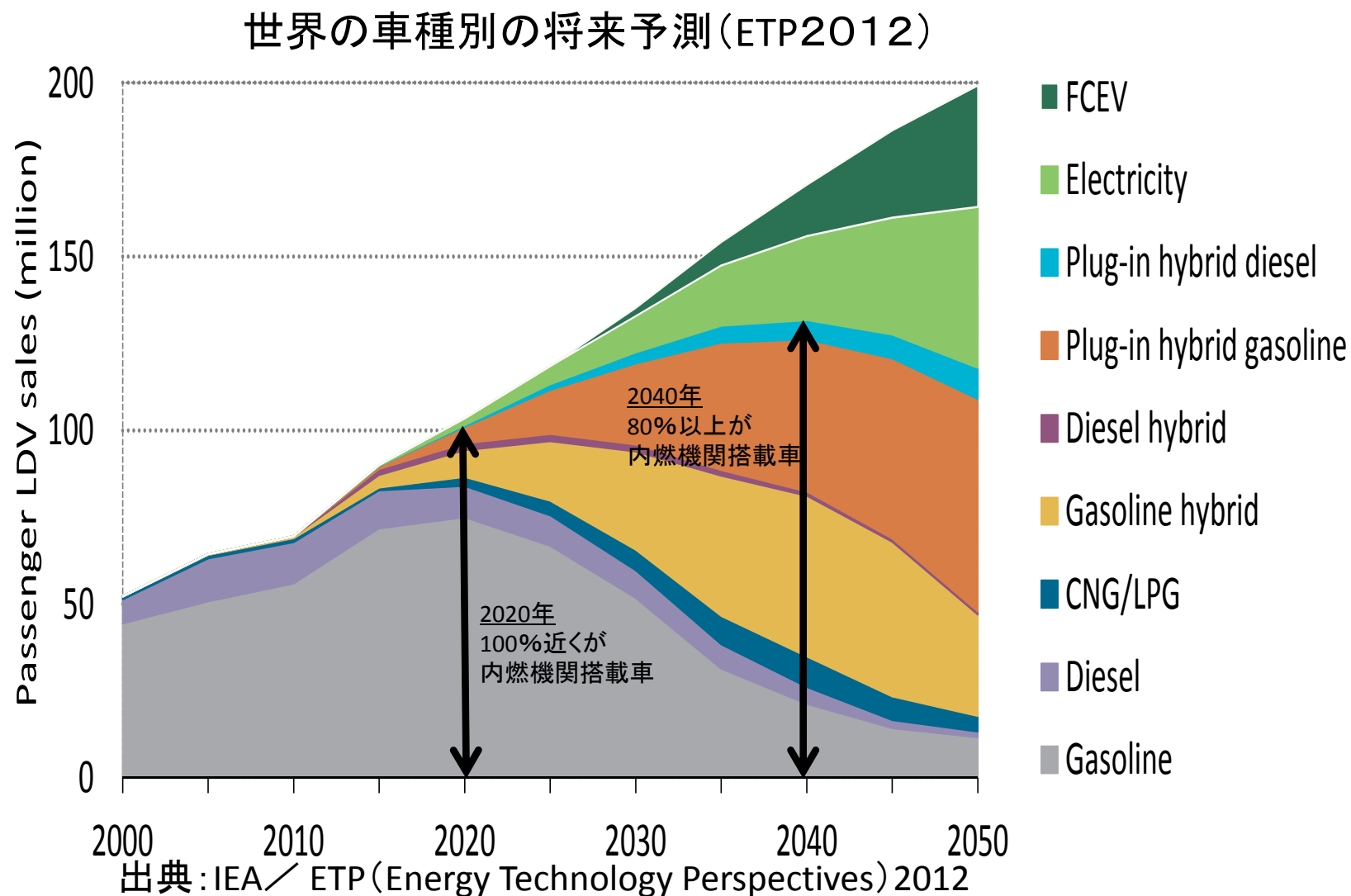
エネルギー制約

○世界のエネルギー需要は、2030年には2010年の1.3倍に増加すると見込まれている。需要が急速に拡大する新興国は、国営企業による資源開発・調達を積極的に進めているが、これら新興国の企業群を交えた資源獲得競争の激化や地域紛争、経済情勢の変動等は、資源価格の上昇傾向や乱高下が起こりやすい状況を生み出している。

○原油は現在、1バレル100ドルを超える水準まで上昇し、中東の政治・社会情勢等には常に敏感に反応している。原油にほぼ依存する自動車には、地域によって差はあるものの、燃費の向上や脱石油を求める圧力が今後も強まるであろう。特に我が国のように、ほぼ全てのエネルギー源を海外からの輸入に依存し、エネルギー供給体制に根本的な脆弱性を抱えている国では、石油の消費抑制(燃費向上)はもちろん、電力や天然ガスさらには水素の活用によるエネルギー源の多様化を積極的に進めていく必要に迫られる。

2-2. 世界の自動車需要の車種別の将来予測

○世界の車種別の将来予測によると、引き続き、内燃機関搭載車が需要の大層を占める中で、内燃機関の性能向上と電動車両の普及を同時に追求していく必要がある。

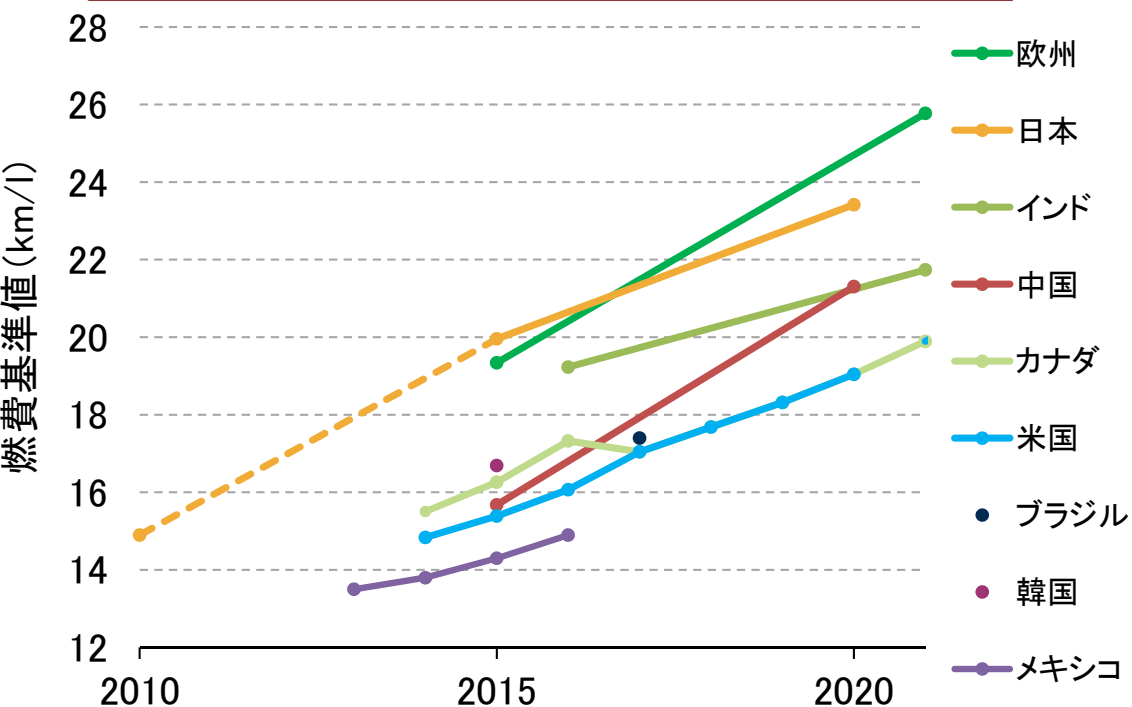


(参考) 燃費規制の各国の動向

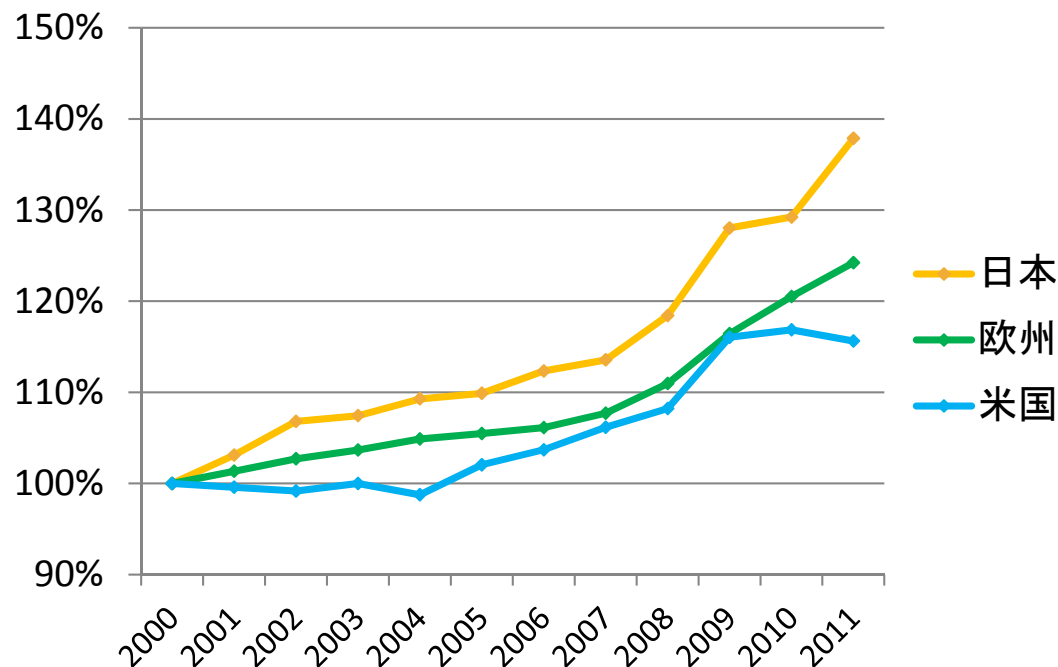
○環境制約・エネルギー制約が世界的に高まる中で、新興国を含めて世界的に燃費規制は強化される傾向にあり、その中で日本の燃費基準は世界最高レベルにある(ただし、各国の燃費基準は、各国市場ごとに異なる走行実態や車種構成等の実態を踏まえ設定されるため、一概に比較することはできない。)

○我が国の自動車の燃費(販売ベース)について、ハイブリッド自動車の普及(足下20%強)や内燃機関の性能向上により世界的に見ても改善が進んでいる。

各国の燃費基準(参考値)



各国の販売燃費実績



※ 出展: the international council on clean transportation (NICC)

NICCが各国の燃費基準値を単純に換算したもの。

欧州、米国について、燃費測定モードや緩和措置、車種構成の差異を考慮し単純計算で補正を行うと、欧州は21.1km/l(2021年基準、経産省試算の参考値)、米国は16.5km/l(2020基準、経産省試算の参考値)となる。

日本の2010年規制(2015年以降と測定モードが違うため参考値)は、経産省追記。

※ 出展: the international council on clean transportation (NICC)

NICCが各国の燃費基準値を単純に換算したものを経産省が2000年の実績を基準に整理。

2-3. 次世代自動車について

○「次世代自動車戦略2010」、「自動車戦略2014」、「日本再興戦略」に基づいて普及を促進。

項目	ガソリン自動車	ハイブリッド自動車(HV)	プラグイン・ハイブリッド自動車(PHV)	電気自動車(EV)	燃料電池自動車(FCV)	クリーンディーゼル自動車(CD)
例	トヨタ:カローラ 	ホンダ:フィットハイブリッド 	三菱:アウトランダーPHEV 	日産:リーフ 	トヨタ:(MIRAI) 	マツダ:アクセラ 
燃料	ガソリン	ガソリン	電気・ガソリン	電気	水素	軽油
CO2排出量	×~○	○	◎	◎	◎	○
航続距離	○	○	○	△	○	○
インフラ 配備状況	◎ (ガソリン約3.6万箇所)	◎ (ガソリン約3.6万箇所)	△ (普通充電:13,000箇所、 急速充電:5,400箇所) ◎ (ガソリン約3.6万箇所)	△ (普通充電:13,000箇所、 急速充電:5,400箇所)	× (水素100箇所:2015年度中)	◎ (軽油約3.6万箇所)
給油・充電・ 充填時間	○ (給油:2~3分)	○ (給油:2~3分)	※ (普通充電:4時間) △ (急速充電:30分) ○ (給油:2~3分)	※ (普通充電:8時間) △ (急速充電:30分)	○ (水素充填:3分程度)	○ (給油:2~3分)
国内新車(乗用車) 販売台数 (2014年)	357.1万台 (76.0%)	101.7万台 (21.6%)	1.6万台 (0.3%)	1.6万台 (0.3%)	— (0%)	7.9万台 (1.7%)
普及目標:新車販売 に占める割合 (2020年)	50~80%	20~30%	15~20%		~1%	~5%
(2030年)	30~50%	30~40%	20~30%		~3%	5~10%

※普通充電は、未使用の時間帯を活用して行われることが想定されている。

3. 車体課税に関する要望について

3-1. 基本的考え方

1. 消費税10%引上げ時に自動車需要を下支えするマクロ経済対策として位置づけ。
2. こうした観点から、消費税10%引上げ時(29年度)において以下のパッケージでの見直しを要望。

① 自動車税(排気量割)の税率の引き下げ。

(排気量1,000cc以下の登録車と軽自動車の税額の差を3倍から2倍に縮小)

② 自動車税の環境性能割は、最低限の課税(「バッド課税」との考え方のもと)に導入。

③ その他、

グリーン化特例(自動車税・軽自動車税)の対象重点化・軽課の強化

エコカー減税(自動車重量税)の対象重点化・拡充

自動車税の初年度月割課税の廃止 など。

※ なお、グリーン化特例について、消費税10%時点までは現行制度での延長を要望。

なお、消費税引上げによる経済へのマイナス影響を最小限にする観点からは、直近までの景気動向(車の売行き)の見極めが不可欠。

3-2. 要望内容

1. 自動車税・軽自動車税

○消費税10%時点までグリーン化特例の現行制度の延長を図る。

(消費税10%引上げ時において以下の見直しを図る。)

○自動車税(排気量割)について

- ・税率の引き下げ(排気量1000cc以下の負担水準が軽自動車の3倍程度になっているところを2倍程度とする等)。
- ・初年度月割課税の廃止。

○環境性能割について

- ・バッド課税(必要最低限の課税)の考え方で導入。

○グリーン化特例について

- ・対象重点化を行いつつ軽課を強化する等、税制の一層のグリーン化。

【現行グリーン化特例(軽減税率)】

【自動車税(乗用車)】 (適用期限:平成26年4月1日から平成28年3月31日)	減税率(1年分)
電気自動車等(※2)	排ガス規制☆☆☆☆(※1)
平成27(2015)年度燃費基準+20% かつ平成32(2020)年度燃費基準達成	▲75%軽減
平成27(2015)年度燃費基準+10%	▲50%軽減

【軽自動車税(乗用車)】 (適用期限:平成27年4月1日から平成28年3月31日)	減税率(1年分)
電気自動車等(※2)	排ガス規制☆☆☆☆(※1)
平成32(2020)年度燃費基準+20%	▲75%軽減
平成32(2020)年度燃費基準達成	▲50%軽減
	▲25%軽減

排気量割: ~1000cc : 29,500円/年
 1001cc ~1500cc : 34,500円/年
 1501cc ~2000cc : 39,500円/年

2. 自動車取得税

○消費税率10%への引き上げ時に廃止する。

3. 自動車重量税

(消費税10%引き上げ時において以下の見直しを図る。)

○当分の間税率(旧暫定税率)について廃止を前提としつつ、税制の一層のグリーン化。

○エコカー減税について、対象重点化を行いつつ軽減措置を拡充し、基本構造を恒久化。

○2015年度燃費基準を満たす新車には、引き続き初回車検時に本則税率を適用。

【現行エコカー減税(軽減税率)】

【登録車・軽自動車】 (適用期限:平成27年5月1日から平成29年4月30日)	減税率	
	車検1回目 (~3年)	車検2回目 (~5年)
電気自動車等(※2)	排ガス規制☆☆☆☆(※1)	
平成32(2020)年度燃費基準+20%	免税	免税
平成32(2020)年度燃費基準+10%	▲75%軽減	
平成32(2020)年度燃費基準達成	▲50%軽減	
平成27(2015)年度燃費基準+5%	▲25%軽減	

4. 車体課税の簡素化及び一層の負担軽減に向けた検討

※担税力の弱い者や自動車が日常生活に欠かせない足として重要な機能を果たしている場合等に配慮した負担軽減のあり方についても検討

※1:平成17年排ガス規制75%低減、※2:電気自動車等は、電気自動車、燃料電池自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車

「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27年10月7日
国土交通省 自動車局

車体課税に関する基本的な考え方

車体課税については、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、税制におけるグリーン化機能の維持・強化を図りつつ、新車への代替を促進することを基本的な考え方とし、次のような観点から制度設計を行う。

- 政府全体の目標である次世代自動車の普及促進
- 内燃機関自動車を含めた自動車全体での環境性能の底上げ
- 輸送の公共性への配慮、安全性の一層の向上等

国土交通省の要望概要

○ 車体課税の見直しについては、平成27年度与党税制改正大綱等に沿って、以下の方向で見直しを行う。

(1) 自動車取得税については、消費税率10%への引上げ時に廃止する。

(2) 自動車税及び軽自動車税については、導入が予定されている環境性能割において、技術開発の動向等も踏まえて、事業用自動車や軽自動車への軽減措置等を講じる。

今年度末で期限切れとなる自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例を延長するとともに、環境性能割の導入時にその軽減を強化する。

(3) 自動車重量税については、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見直すとともに、基本構造を恒久化する。

環境性能課税・グリーン化特例の制度設計概要(案)

1. 事業用自動車への軽減措置等について

1-1. 輸送の公共性への配慮について

- 事業用自動車について、輸送の公共性や、自家用車よりも環境負荷が小さいことを踏まえ、現行の自動車取得税にも軽減された税率が適用されていることから、環境性能課税の上限税率についても2%とするなどの軽減措置を講じるべき。

1-2. 重量車の特性への配慮について

(重量車:車両総重量3.5t超のトラック・バス)

【考え方】

- 重量車は取得価額が高いため、取得時の税負担が重い。消費税10%引上げにより取得時の税負担がさらに増加することを踏まえ、同じく取得時の課税である環境性能課税の税負担は、できる限り小さくすることが必要。
- 新たな排出ガス規制への適合義務付け等の重量車の特殊事情を考慮し、トレードオフの関係にある排出ガス性能と燃費性能をバランスよく向上させるために、引き続き、環境性能課税については燃費基準の相対的な達成度と排出ガス性能の両方を要件とする仕組みとすべき。

【制度設計】

- ・環境性能課税については、新たな排出ガス規制適合車については2015年度燃費基準非達成車のみを3%フル課税とし、燃費基準の達成度に応じて段階的に税率を軽減する仕組みとすべき。
- ・グリーン化特例については、28年度は単純延長。環境性能課税導入時には、ディーゼル車のうち燃費性能に優れたものを軽課の対象に追加するなど、「軽課を強化」すべき。

1-3. 現行の自動車取得税において設けられている政策減税について

- 現行の自動車取得税において設けられている政策減税(ASV特例、バリアフリー特例及び条例バス特例)については、その施策の必要性に鑑みて、環境性能課税においても措置すべき。

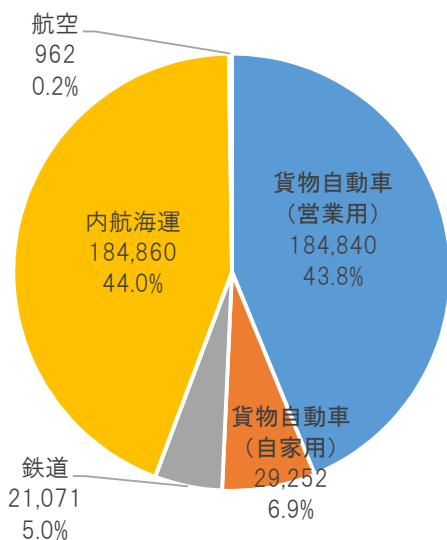
2. 軽自動車への軽減措置について

- 軽自動車について、低価格、地方部の足としての重要性等を踏まえ、現行の自動車取得税にも軽減された税率が適用されていることから、環境性能課税の上限税率についても2%とするなどの軽減措置を講じるべき。

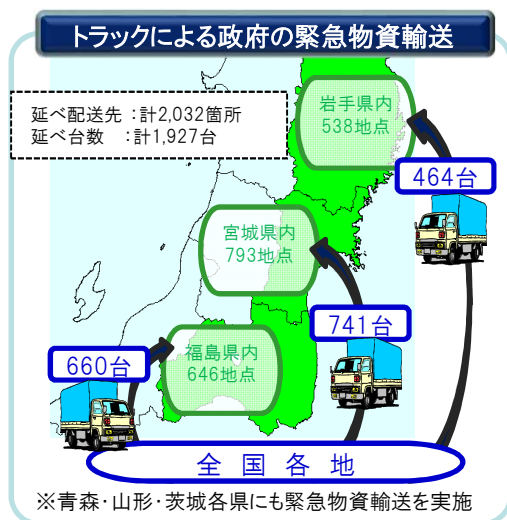
【1-1関係】自動車運送事業の意義(公共性)

- 旅客・貨物輸送を担っている運送事業者は、地域住民の暮らしと我が国の経済を支える公共性が高い基幹的輸送機関である。
- 具体的には、トラックは、国内貨物輸送の4割強を担い、バス・タクシーは、地方公共団体とも連携しながら地域の足の確保などを担っている。
- 大規模災害時には、トラックによる緊急物資輸送や、バスによる避難・緊急輸送を行う。

<国内貨物輸送量>

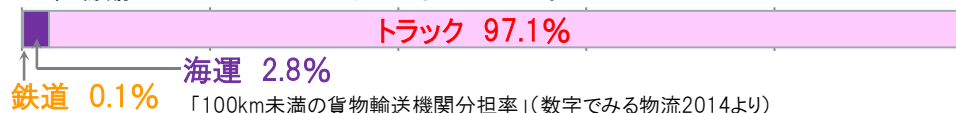


平成25年度実績(単位:百万トンキロ)



○緊急物資輸送協定数
震災前39 / 震災後46(H27.9.1現在)

○末端輸送のほとんどはトラックが担っている。



<国内旅客輸送人員>

	バス	タクシー
平成25年度実績	4,505百万人	1,594百万人

コミュニティバス

地域のニーズに応じて、地方自治体が自ら又はバス事業者へ運行を委託して、住民等を輸送



過疎地の乗合タクシー

主に路線バスのない地域や時間帯に対応するため、過疎地等における移動手段の確保に貢献



介護サービス、子育て支援

利用者の自宅から病院受付まで介助する介護サービスや、乳幼児を連れた外出、緊急時、夜間の対応など、子育て世代をサポートするタクシーサービスを提供

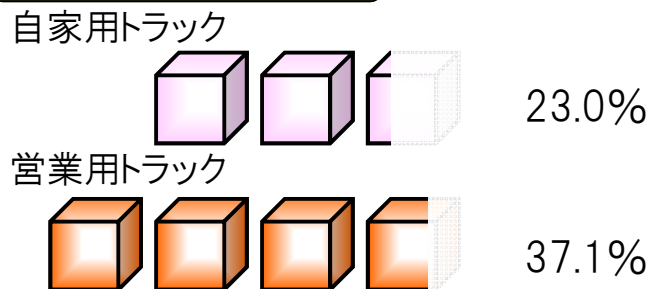


○避難・緊急輸送協定数(バス) 14都道府県(H27.8現在)

【1-1関係】自動車運送事業の意義(環境負荷)

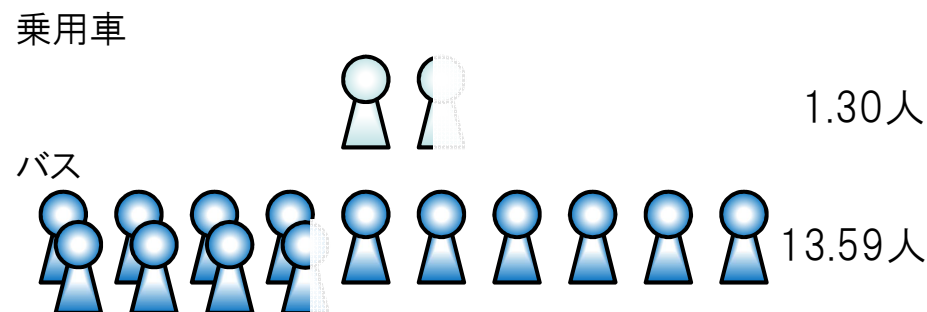
○営業用トラック・バスは、自家用トラック・乗用車に比べて積載率や平均輸送人員が多い等、効率的な輸送サービスを提供。また、トンキロ・人キロあたりのCO2排出量も大幅に低い等、環境負荷も小さい。

トラックの積載率



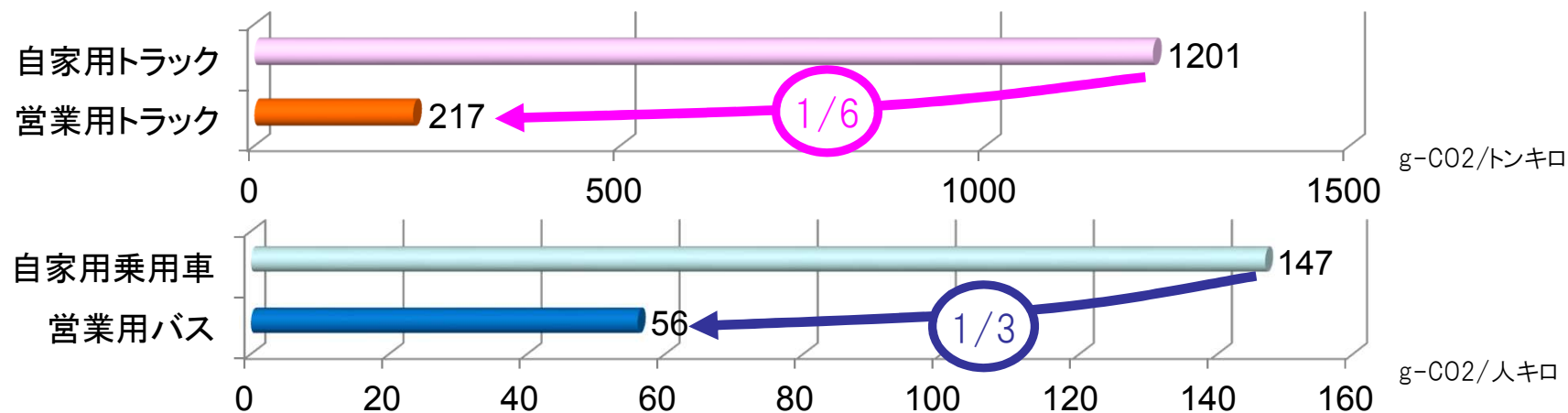
出典:「自動車輸送統計年報」(平成25年度 国土交通省)

平均輸送人員



出典:「道路交通センサス」(平成22年度 国土交通省)

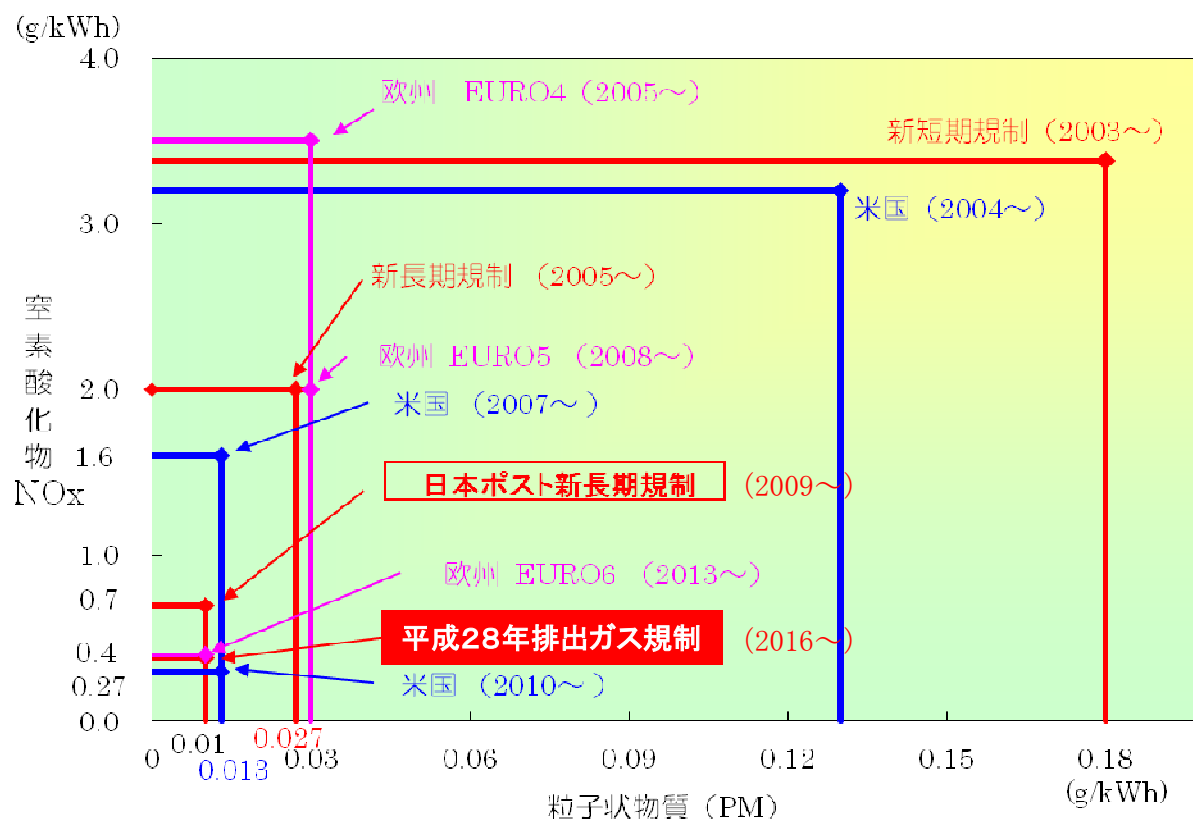
輸送機関別単位輸送トンキロ・人キロあたりのCO2排出量



出典:「自動車輸送統計年報」(平成25年度 国土交通省)

【1-2関係】重量車(トラック・バス)の環境性能の向上

- 重量車(トラック・バス)に対する排出ガス規制は年々強化してきたところ、今年度、世界的に見て最高水準の規制となる、平成28年排出ガス規制を新しく導入。
- 重量車メーカーは強化される排出ガス規制への適合だけでなく、トレードオフの関係にある燃費性能の向上との両方を求められている。
- また、乗用車と比較して、我が国のトラック・バスの市場は相対的に小さく、投入した研究開発費等を回収するための時間が長くなる傾向にあるなど、重量車特有の事情にも配慮が必要。



【1-3関係】自動車運送事業の意義(安全・バリアフリー)

- 関越道のバス事故(平成24年4月)、北陸道のバス事故(平成26年3月)に見られるとおり、バス、トラック等の大型車両は、事故発生時の被害が大きくなるおそれがあり、安全対策の強化が急務。
- 高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活できる社会の実現や、2020年(平成32年)の東京オリンピック・パラリンピックの円滑な実施を目指し、バス、タクシー車両のバリアフリー化を加速させていくことが必要。

安全対策の強化

平成18年10月	運輸安全マネジメントの導入
平成21年10月	行政処分の強化(飲酒運転、社会保険未加入、運転者への指導監督に係る処分基準の強化等)
平成23年 5月	点呼におけるアルコール検知器の使用義務付け
平成26年11月以降	トラック、バスに対し、 衝突被害軽減ブレーキ や 車両安定性制御装置 を順次装着義務付け

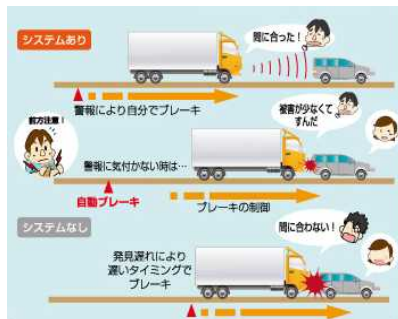


↓ユニバーサルデザインタクシー



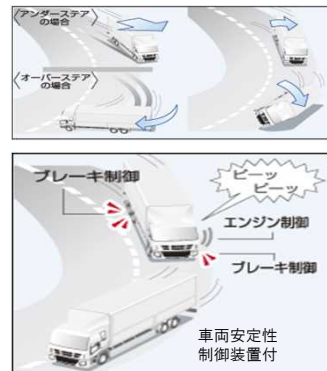
衝突被害軽減ブレーキ

前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動を制御



車両安定性制御装置

車両の横滑りの状況に応じて、制動力や駆動力を制御し、横滑りや転覆を防止



交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定) 抜粋

第2章 基本の方針、目標と講ずべき施策

基本の方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

(施策)

〈これまでの取組を更に推進していくもの〉

○「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

【7】車両のバリアフリー化

- ② **ノンステップバス** 【2013年度 44% → 2020年度 **約70%**】
- ③ **リフト付きバス等** 【2013年度 4% → 2020年度 **約25%**】
- ⑥ **福祉タクシー車両** 【2013年度 13,978台 → 2020年度 **約28,000台**】

【2関係】軽自動車の使用実態

○軽自動車は、地方部を中心として、人々の暮らしと仕事に不可欠な移動・輸送手段。

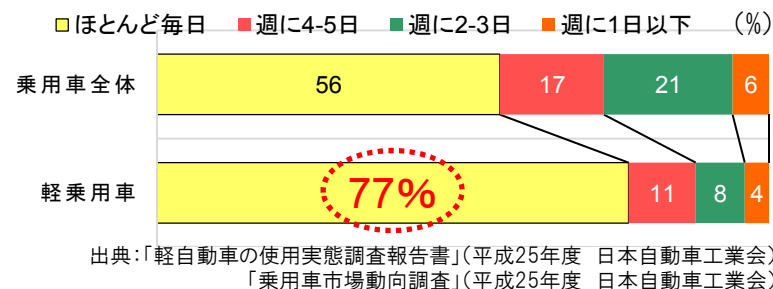
1. 軽自動車は車両価格が安く、維持費を含めて経済的 ……平均購入価格は普通・小型乗用車の約半額

【車両の平均購入価格】



2. 軽自動車は日常の足として使用頻度が高い ……77%の軽自動車ユーザーが毎日使用(乗用車全体では56%)

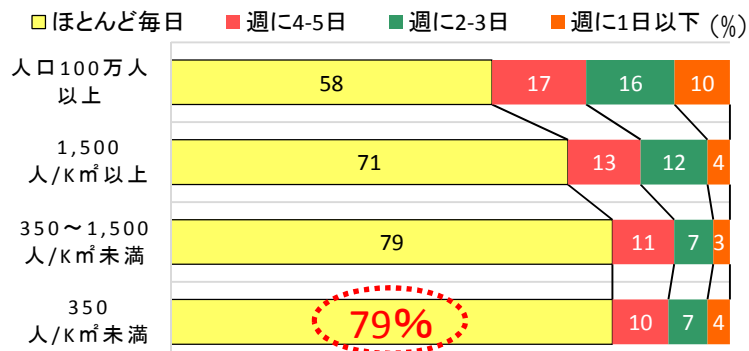
【使用頻度】



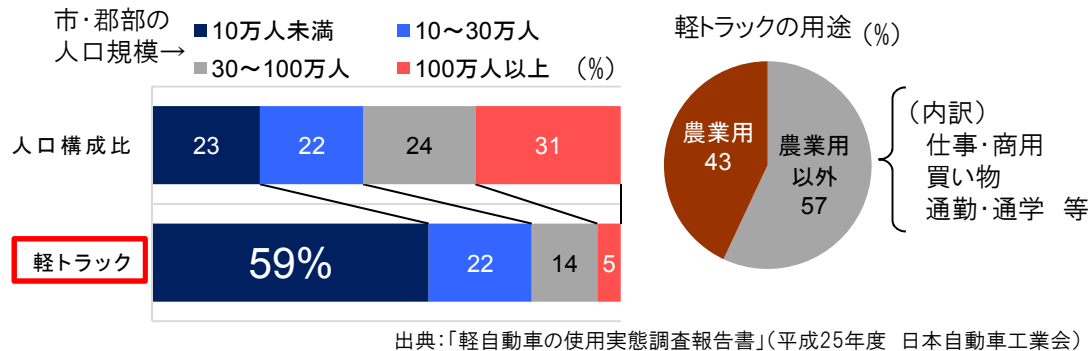
3. 人口の少ない地方部ほど、暮らしと仕事に不可欠

- ① 人口密度350人/k㎡未満の地域では、79%の軽自動車ユーザーが毎日使用(人口100万人以上の地域では58%)
- ② 軽トラックの保有台数は人口10万人未満の市・郡部に59%と集中しており、その用途は43%が農業用

【地方部での使用頻度】 (軽乗用車)



【軽トラックの保有台数構成比・用途】





車体課税のグリーン化の推進について

2015年10月7日(水)
環境省



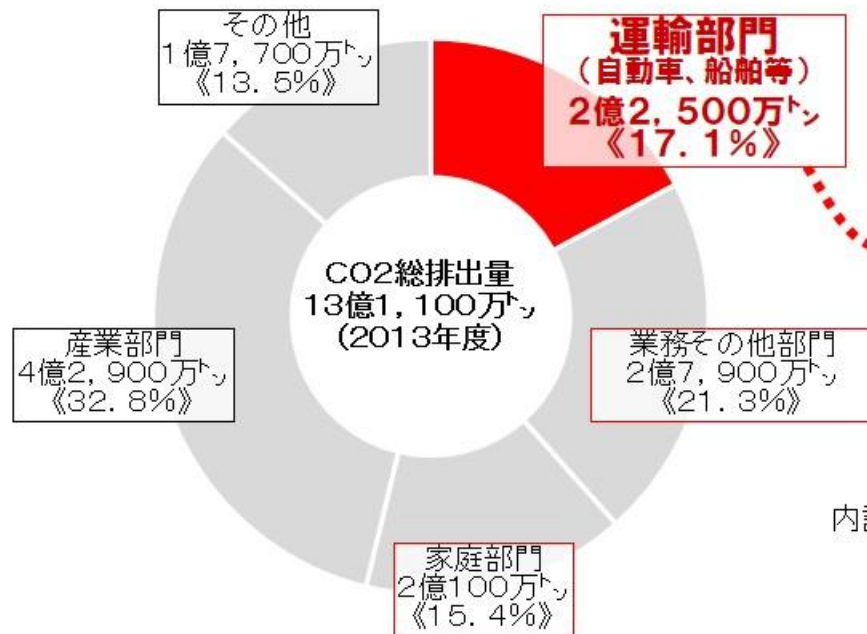
1. 我が国における温室効果ガス排出量の状況等

運輸部門におけるCO₂排出量

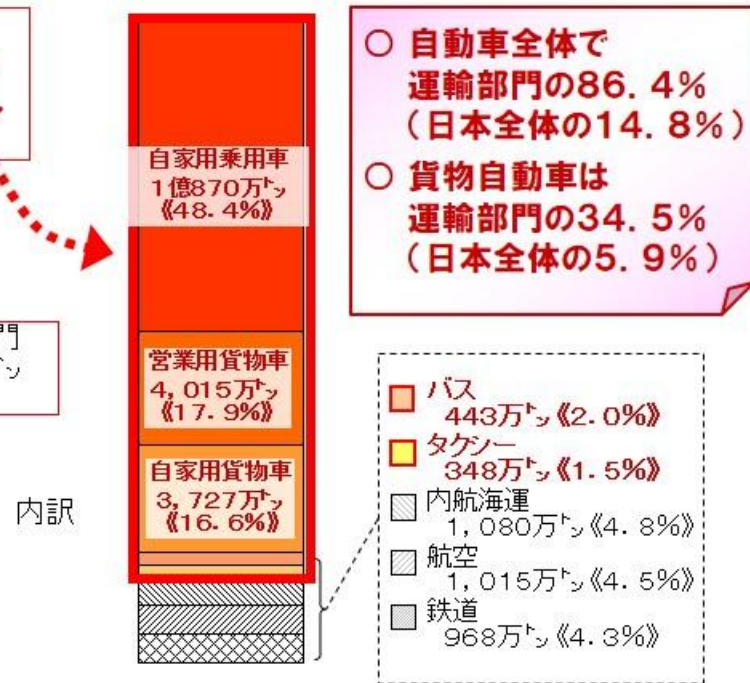


- 我が国のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.1%。
- 自動車全体で運輸部門の86.4%。CO₂の大幅な削減を図るため、エコカーの大幅な普及を推進する必要がある。

日本の各部門における二酸化炭素排出量



運輸部門における二酸化炭素排出量



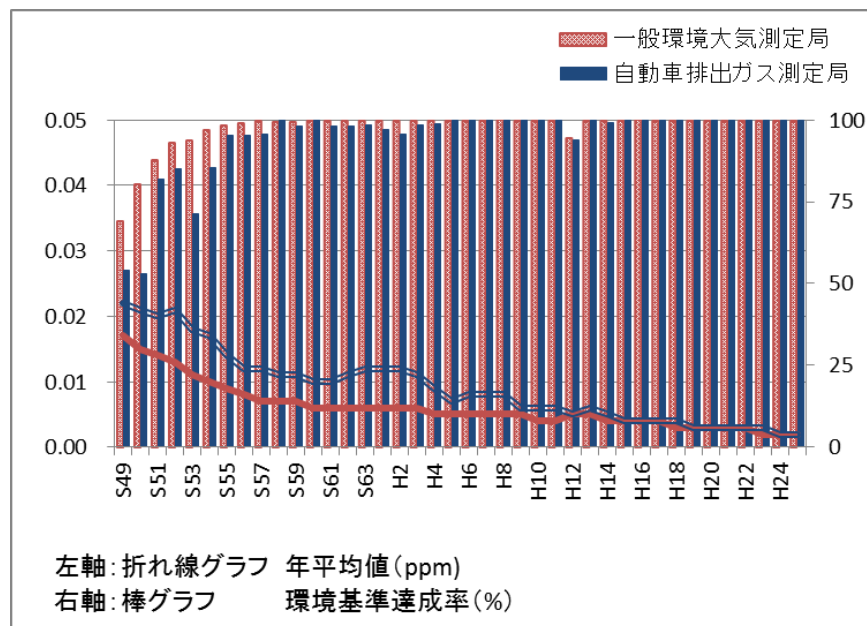
※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省環境政策課作成

大気環境基準達成状況

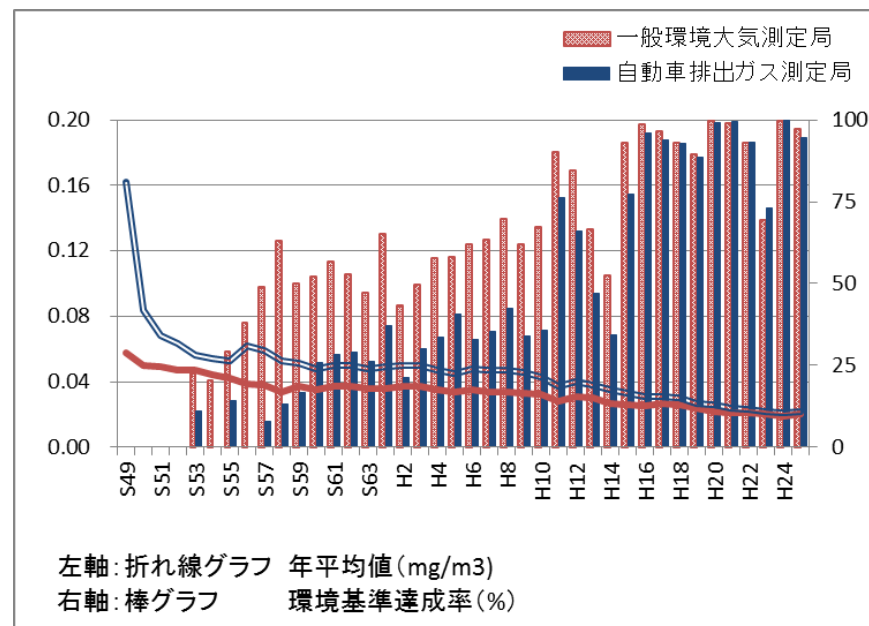


- 平成25年度大気環境基準達成率は、NO₂が98.6%、SPMが92.3%だが、交通量の多い一部地区において、長期間にわたりNO₂の環境基準が達成されておらず、SPMについても安定的・継続的な環境基準の確保が必要。
- 自動車No_x・PM基本方針(平成23年3月閣議決定)に基づき、平成27年度までに測定局、平成32年度までに対策地域の環境基準を確保するため、自動車排ガス対策を推進する必要がある。

環境基準達成状況(NO₂) 昭和49年～平成25年



環境基準達成状況(SPM) (昭和49年～平成25年)





定義

低炭素社会づくり行動計画(平成20年7月)において、次世代自動車は、「ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、天然ガス自動車等」と定義



ハイブリッド車



電気自動車



プラグインハイブリッド自動車



燃料電池自動車



クリーンディーゼル車



天然ガス自動車

日本政府の目標

- ・2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割
(日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定))
- 2014年度で新車販売に占める次世代自動車の割合は24%



日本の約束草案(平成27年7月17日地球温暖化対策推進本部決定)

- ・2020年以降の温室効果ガス削減に向けた我が国の約束草案は、エネルギーミックスと総合的なものになるよう、技術的制約、コスト面の課題などを十分に考慮した裏付けのある対策・施策や技術の積み上げによる実現可能な削減目標として、国内の排出削減・吸収量の確保により、2030年度に2013年度比▲26.0%(2005年度比▲25.4%)の水準(約10億4200万t-CO₂)にすることとする。
- ・我が国の温室効果ガス排出量の9割を占めるエネルギー起源二酸化炭素の排出量については、2013年度比▲25.0%(2005年度比▲24.0%)の水準(約9億2700万t-CO₂)であり、運輸部門における2030年度の排出量の目安は、1億6300万t-CO₂(2013年度2億2500万t-CO₂、2013年度比▲27.6%)である。等



2. 車体課税のグリーン化の状況

車体課税のグリーン化（自動車重量税）



現状・課題

- 環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるが平成26年度における新車販売に占める次世代自動車の割合は24%であり、更なる普及促進が必要。
- 平成25年度大気環境基準達成率（自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局）は、NO2が98.6%、SPMが92.3%であり、交通量の多い一部地区において、長期間にわたりNO2の環境基準が達成されておらず、SPMについても安定的・継続的な環境基準の確保が必要。
- 昭和49年以来、自動車重量税からの引当が維持され、認定患者の補償給付が安定的に実施されてきており、継続性の確保が必要。

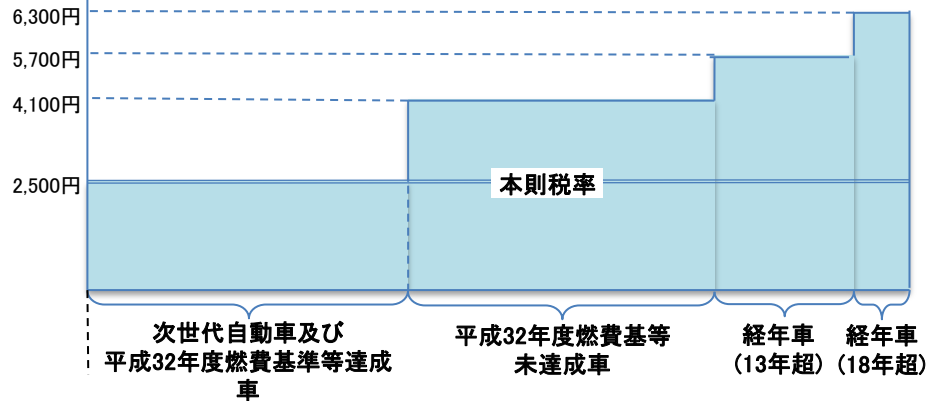
税制措置

（参考）現行制度 【特例期間】平成27年5月1日～平成29年4月30日（エコカー減税）

- 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の一部を、引き続き減税対象とする等。
- 新車登録から13年を超える自家用乗用車は0.5tごと年5400円（H26.4～）→5700円（H28.4～）、軽自動車は3900円→4100円（H27.4～）。

区 分		軽減率
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車（平成21年排ガス規制（Nox）10%低減）、クリーンディーゼル乗用車（ポスト新長期規制適合（※1））		初回・2回目車検免税
ガソリン車、ハイブリッド車のうち、★★★★（※2）かつ平成32年度燃費基準+20%達成		初回車検75%軽減
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2020年度燃費基準+10%達成	初回車検75%軽減
	★★★★かつ2020年度燃費基準達成	初回車検50%軽減
	★★★★かつ2015年度燃費基準+5%達成	初回車検25%軽減

自家用乗用車の場合の税率（0.5t・年あたり）



※1 ポスト新長期規制：ディーゼル車において、2009年以降に適用される排出ガス規制
 ※2 ★★★★★：2005年度排出ガス基準75%低減達成

平成28年度税制改正における検討事項

- 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。
- 道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、その原因者負担・受益者負担としての性格を踏まえる。

期待される効果

- 環境性能に優れた自動車の普及・促進による、大気汚染防止及び地球温暖化の防止。
- 汚染者負担による公害健康被害補償のための安定財源確保。

車体課税のグリーン化(自動車取得税、自動車税、軽自動車税)



現状・課題

- 環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるが、平成26年度における新車販売に占める次世代自動車の割合は24%であり、更なる普及促進が必要。
- 平成25年度大気環境基準達成率(自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局)は、NO2が98.6%、SPMが92.3%であり、交通量の多い一部地区において、長期間にわたりNO2の環境基準が達成されておらず、SPMについても安定的・継続的な環境基準の確保が必要。

税制措置(自動車取得税)

(参考)現行制度 【特例期間】平成27年4月1日～平成29年3月31日(エコカー減税)

区 分	軽減率	
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制(※1)からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合(※1))	非課税	
ガソリン車・ハイブリッド車のうち、★★★★(※2)かつ2015年度燃費基準+20%達成		
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2020年度燃費基準+10%達成	80%軽減
	★★★★かつ2020年度燃費基準達成	60%軽減
	★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	40%軽減
	★★★★かつ2015年度燃費基準+5%達成	20%軽減

※1 ポスト新長期規制:ディーゼル車において、2009年以降に適用される排出ガス規制

※2 ★★★★★:2005年度排出ガス基準75%低減達成

税制措置(自動車税)

対 象 車	内 容
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)	概ね75%軽減
★★★★かつ2020年度燃費基準達成	
★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成(2020年度燃費基準未達成)	概ね50%軽減
★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	

平成28年度税制改正における検討事項

- 自動車取得税が廃止される消費税率10%段階において実施するとされた自動車税及び軽自動車税の環境性能割(燃費基準の達成度に応じて、取得価額の0~3%課税)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。
- 自動車税・軽自動車税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。

期待される効果

- 環境性能に優れた自動車の普及・促進による、大気汚染防止及び地球温暖化の防止。

税制措置(軽自動車税)

(参考)現行制度

【特例期間】平成27年4月1日～平成28年3月31日(グリーン化特例導入)

対象車(※1)	内容(※2)
電気自動車 天然ガス自動車(※3)	概ね▲75%
H32年度燃費基準+20%達成(※4)	概ね▲50%
H32年度燃費基準達成(※4)	概ね▲25%

※1 新規取得した軽四輪等(三輪以上の軽自動車)に限る

※2 平成28年度分を軽減

※3 平成21年排ガス規制NOx10%低減

※4 平成17年排ガス規制NOx等75%低減

対 象 車	内 容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	概ね15%重課
新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	

(参考)現行制度

【特例期間】平成26年4月1日～平成28年3月31日(グリーン化特例)

自動車重量税収による公害健康被害患者への補償財源の確保について



- 公害患者への補償費用は、汚染者負担原則の下、公害健康被害補償法に基づき、施行時(昭和49年)以来、以下のとおり負担。
 - 大気汚染の寄与度に応じて、工場等が8割、自動車が2割の割合で負担
 - 自動車分は、その走行がもたらす社会的費用を負担する自動車重量税の税収を引き当て
- 公害健康被害者には若年層も数多くいることから、長期・安定的な財源確保が不可欠。

公害健康被害補償制度の仕組み

ぜん息等の認定患者 約3.7万人

補償給付
(療養費・補償費等)

地方自治体

(独)環境再生保全機構

8 : 2

(84億円)

汚染負荷量賦課金
(342億円)

自動車重量税

工場等
(約8,300施設)

自動車

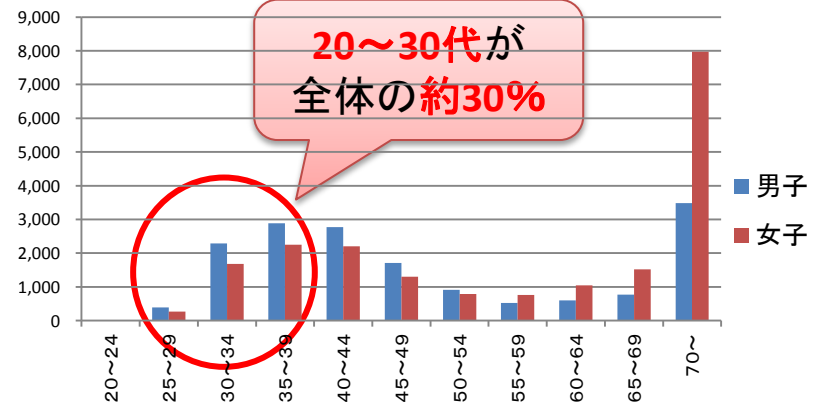
汚染原因者

(注)金額及び施設数は平成26年度確定の数字

中央環境審議会環境保健部会検討結果(平成20年1月)

自動車の走行がもたらす諸社会的費用に充てるために設けられた自動車重量税の趣旨・目的並びに昭和49年度及び昭和51年度の税率引上げに際し環境保全等の社会的要請にも十分配慮することとされた経緯に鑑み、この措置は必要な費用を公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとして合理的なものとする。

年齢階層別・性別被認定者数(平成27年3月末現在)





3. 車体課税の見直しの方向性



- 環境面からのグッド減税 (非課税) ・バッド課税 -

○ 車体課税のグリーン化を更に進め、環境性能に応じた課税をすることにより、

- ① 環境技術の向上・普及を通じた**効果的な環境負荷の削減**
- ② 環境性能に優れた車を選択する人の**負担軽減**
- ③ 汚染者負担による**公害健康被害補償の安定財源の確保**

を同時に実現することが可能。



<環境性能割>

- **環境負荷に応じて適切にインセンティブが付与される**制度とすべき。具体的には、
 - 既に新車販売台数の約9割がエコカー減税の対象となっていることを踏まえ、減税対象を絞り込むべき。
 - 税制措置によるエコカーへのシフトを促すためには、燃費が良くなるごとに税率を3%から0%へ多段階に下げて、差異を設けるべき。
 - また、環境性能に応じた課税であることから、引き続き、排ガス性能の基準を維持すべき。

<グリーン化特例>

- 環境性能割非課税車の対象範囲を踏まえた上で、**環境負荷に応じたインセンティブを発揮する制度が維持**されることが望ましい。
- **最も高い軽減率適用の燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル乗用車**については、当面これを維持することが適当。