

「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 26 年 9 月 26 日

一般社団法人 全国軽自動車協会連合会

軽自動車の現状について

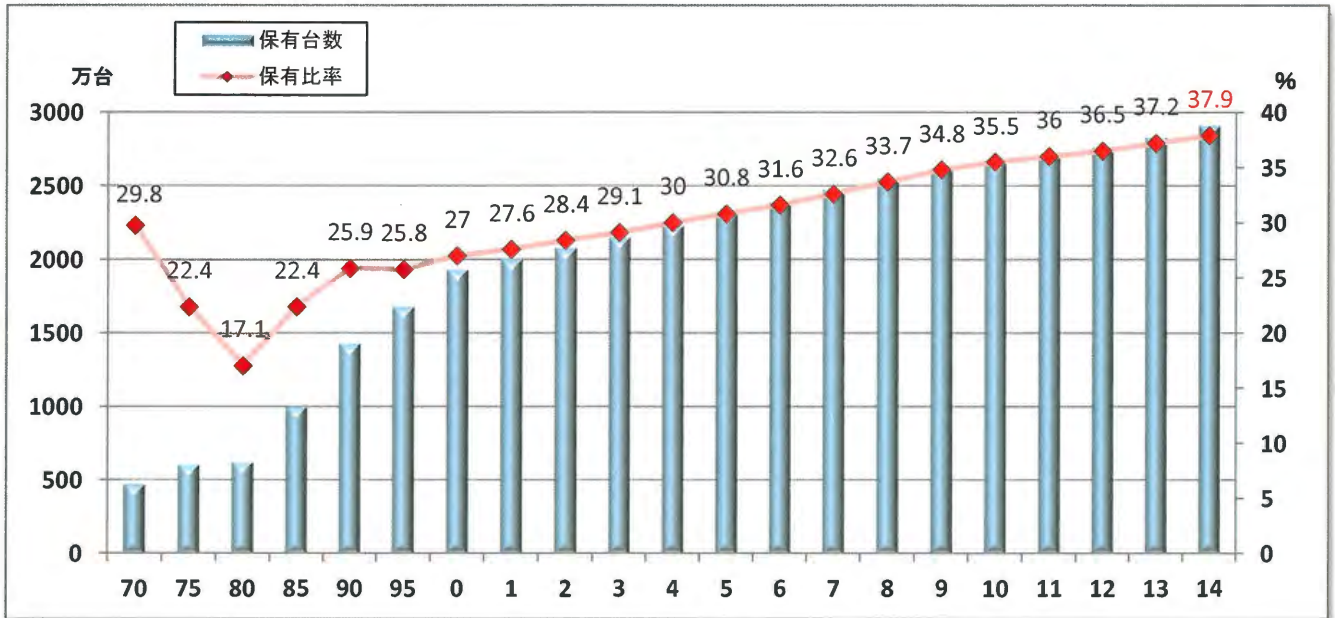
一般社団法人全国軽自動車協会連合会

- ◇軽自動車は狭隘な国土に適したクルマとして、公共交通機関が不便な地域や人口密度の低い地域で多く普及しており、現在の保有台数は2900万台を超えています。
- ◇通勤・通学や買い物・送迎等を中心とした生活の足として、また農林水産業や中小企業の輸送手段として普及しています。

- ◇軽自動車は、女性や高齢者の買い物・送迎の足として利用されております。
 - ・軽自動車ユーザーの2/3が女性です。
 - ・軽自動車ユーザーの1/3が60歳以上の高齢者です。
- ◇軽自動車保有世帯の多くが、複数のクルマを保有しています。
 - ・軽自動車保有世帯の3/4が他のクルマを保有しています。
 - ・人口規模の小さい地域ほど世帯保有台数が多く、軽自動車は「一人一人の自分専用車」として利用されています。
- ◇世帯年収(軽乗用系)は、「400万円未満」が最も多く約4割を占めており、年々高まる傾向にあります。

(資料:自工会 2013年軽自動車の使用実態調査報告書)

◇軽自動車の保有台数&保有比率



◇軽自動車100世帯当たり保有台数

都道府県名	保有台数
1 佐賀県	102.2
2 鳥取県	101.8
3 長野県	99.9
4 山形県	99.8
5 島根県	99.7
6 福井県	98.0
7 沖縄県	93.1
8 山梨県	92.1
9 新潟県	91.5
10 宮崎県	90.6
11 徳島県	88.0
12 富山県	87.3
13 和歌山県	87.0
14 岩手県	86.8
15 秋田県	76.4
16 岡山県	85.8

都道府県名	保有台数
17 香川県	84.4
18 鹿児島県	84.3
19 福島県	83.6
20 熊本県	83.2
21 高知県	83.1
22 岐阜県	82.5
23 三重県	82.4
24 群馬県	82.2
25 大分県	81.9
26 滋賀県	79.7
27 長崎県	78.1
28 愛媛県	77.5
29 青森県	76.1
30 山口県	74.8
31 茨城県	73.8
32 石川県	73.1

平成25年12月末現在

都道府県名	保有台数
33 静岡県	72.8
34 栃木県	71.5
35 宮城県	62.8
36 広島県	62.0
37 奈良県	57.2
38 福岡県	55.7
39 愛知県	50.0
40 兵庫県	42.2
41 京都府	42.0
42 北海道	40.3
43 千葉県	39.4
44 埼玉県	38.7
45 大阪府	27.1
46 神奈川県	21.6
47 東京都	11.5
全国計	52.9

(資料:全国軽自動車協会連合会調べ)

狭い道路が多い日本で使いやすい軽自動車



住宅街の狭い坂道
(長崎県)



多くの車両がすれ違う狭い坂道
(長崎県)



狭いあぜ道でも使いやすい
(石川県)



商店街の狭い道
(長崎県)

高齢者の生活を支える軽自動車



病院への送り迎えの足
(山梨県)



外出の送り迎えの足
(長崎県)

公共交通の不便な地域で生活の足として活躍する軽自動車



複数保有(登録車1台+軽自動車2台)
(石川県)



複数保有(軽自動車3台)
(石川県)



通勤の足
(神奈川県)



離島における生活の足
(東京都新島村)

働く人を支える軽自動車



狭い市場内での荷積みに使いやすい
(長崎県)



畑の端の狭いスペースにも停めやすい
(神奈川県)

平成27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

◇平成26年度の税制改正により軽自動車税が大幅に増税されました。

- ・平成27年度より軽自動車税の税率は1.5倍(貨物車は1.25倍)に引上げが決定されました。
- ・税率引き上げや重課導入により、将来的には年間約1000億円の負担増になります。

◇これ以上、軽自動車ユーザーの負担が増えることは、生活必需品である軽自動車の保有が困難になることが懸念されます。

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26年度税制改正では軽自動車税の引き上げにより、自動車取得税の引き下げなどの減税分の大半を軽自動車ユーザーが負担することになりました。平成27年度税制改正において、軽自動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。

(2) 軽自動車税の重課に見合う軽課の導入

- ・平成26年度税制改正大綱に記された軽自動車税の軽課の導入にあたっては、税収中立及び公平性の観点から重課に見合う軽課の制度設計を行うよう要望します。

(3) 自動車取得税の確実な廃止と軽自動車への環境性能課税導入に反対

- ・自動車取得税については、消費税10%引き上げ時の確実な廃止を要望します。
- ・既に大幅な増税が決定された軽自動車に対する環境性能課税の導入には断固反対します。

(4) 二輪車の軽自動車税の増税対象を新規取得する新車のみ限定

- ・増税対象を既販車まで対象とすることは数多くの二輪車ユーザーに過重な負担を強いるものとなるため、平成27年度以降に新規取得する新車のみとされるよう要望します。

国民の足として利用される軽自動車の社会的位置づけをご考慮していただき、これ以上の税負担が増えることのないようご配慮のほどお願いいたします。

(参考)

1. 平成26年度税制改正大綱(25.12.24 閣議決定)(抜粋)

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

(略)

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、自動車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~ニ(略)

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、自家用乗用車にあっては1.5倍に、その他の区分の車両にあっ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。

2. 軽自動車税の税率引き上げ

●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
貨物用	自家用	4,000円	5,000円
	営業用	3,000円	3,800円

【二輪車の例】平成27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

●平成28年度以降 (経年車重課の実施)

【四輪車の例】平成28年度以降適用

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

3. 軽自動車税の税率引き上げによる軽自動車ユーザーの負担増(約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×13年)
- ② 車齢13年超え軽四輪車等への重課 : 116億円
- ③ 二輪車の標準税率引き上げ : 131億円

平成26年9月

平成27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)

1. 軽四輪自動車及び二輪車に係る軽自動車税の大幅な増税が決定されたが、これ以上、軽自動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. 車齢13年超の軽四輪自動車等に対する重課が決定されたが、軽課の導入に当たっては、税込中立の観点から重課に見合う制度設計を行うこと。
3. 消費税10%時点で自動車取得税を確実に廃止するとともに、大幅な増税が決定された軽自動車税については、環境性能課税の対象としないこと。
4. 二輪車に対する軽自動車税の増税対象については、平成27年度以降に新規取得する新車のみとすること。

(要望理由)

1. 軽自動車税の更なる増税に反対

- (1) 軽自動車の保有台数は2,900万台を超え、多くのユーザーに使用されています。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を使用され、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、今回、平成27年度以降の軽四輪車等は、新規取得車から税率を1.5倍(貨物、営業用1.25倍)に、二輪車は平成27年度から税率を約1.5倍(最低2千円)とする軽自動車税の大幅な増税が、「地方税法等の一部を改正する法律案」の成立により決定しました。今回の軽自動車税

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約1,000億円が見込まれ、自動車取得税率の引下げなどの代替財源の大半を軽自動車ユーザーが引き受けることになるため、我々は、平成27年度税制改正において、これ以上、軽自動車ユーザーの負担が更に増えることになる軽自動車税の増税については断固反対します。

(参考) 軽自動車税の負担増 (年間約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×13年)
- ② 車齢13年超え軽四輪車等への重課 : 116億円
- ③ 二輪車の標準税率引き上げ : 131億円

2. 軽自動車税の重課に見合う軽課の導入

「地方税法等の一部を改正する法律案」の成立により、車齢13年超の軽四輪車等に対する重課 (政府見込額: 116億円) を、平成28年度分以降の軽自動車税に適用することが決定しましたが、「平成26年度税制改正大綱」に記された軽自動車税の軽課の導入に当たっては、税収中立及び公平性の観点から重課に見合う軽課の制度設計を行うよう要望いたします。

3. 自動車取得税の確実な廃止と軽自動車税への環境性能課税導入反対

(1) 自動車取得税については、「平成26年度税制改正大綱」のとおり、消費税10%時に確実に廃止するとともに、代替財源としての自動車関係諸税の引き上げには反対します。

(2) 「平成26年度税制改正大綱」では、消費税10%時点で自動車税について、取得時の課税として環境性能課税を導入することとし、平成27年度税制改正で具体的な結論を得るとしてありますが、既に大幅な増税が決定された軽自動車税に対し、更にユーザーの負担が増えることになる環境性能課税の導入には反対します。

4. 二輪車の軽自動車税の増税対象を新規取得する新車のみ限定

日常生活の足として利用されている二輪車の軽自動車税については、増税対象を既販車まで対象とすることは数多くのユーザーに過重な税負担を強いものとなるため、平成27年度以降に新規取得する新車のみとされるよう要望します。

以 上