

第 13 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 26 年 10 月 3 日 (金)
13:00~15:30
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

公益社団法人日本バス協会

一般社団法人日本自動車連盟

全日本自動車産業労働組合総連合会

全国オートバイ協同組合連合会

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) 2020 年度燃費基準達成状況 (自工会調べ)
(一般社団法人日本自動車工業会)
- (資料 1 - 1) タクシー事業の現状
(資料 1 - 2) 平成 27 年度税制改正要望
(資料 1 - 3) 平成 27 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 2) 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
(公益社団法人全日本トラック協会)
- (資料 3) 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 4 - 1) 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」平成 26 年 10 月 3 日
ヒアリング資料
(資料 4 - 2) 平成 27 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 5) 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)
- (資料 6) 二輪車に関する軽自動車税に対する要望・意見
(全国オートバイ協同組合連合会)
- (資料 7) 「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 8) 「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 9) 車体課税のグリーン化の推進について (環境省)
- (資料 10) 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」ヒアリング配付資料
(一般社団法人日本自動車工業会)

タクシー事業の現状

1. 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1.7億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。
2. 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。
3. 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、さらに本年1月施行された改正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。
4. しかしながら、長引く景気低迷の影響を強く受け、ついは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、円安に伴う燃料高騰が需要回復よりはるかに先行し、未だタクシー業界にその効果が実感できず極めて厳しい経営環境にあります。
5. こうした状況ではありますが、今後も法人タクシーが利用者ニーズに応じて安全・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努めて参る所存であります。

平成 26 年 10 月 3 日
全国ハイヤー・タクシー連合会

平成 27 年度税制改正要望 〔自動車関係諸税〕

自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充

1. 自動車取得税の確実な廃止

- 消費税と二重課税となっている自動車取得税は、消費税率 10% への引き上げ時に確実に廃止されたい

2. 自動車税の見直し

- 消費税率 10% への引き上げ時に廃止される自動車取得税の付け替えである環境性能課税には、断固反対する
- グリーン化特例については、軽課を拡大、強化されたい

3. 自動車税等営業用自動車の特例措置の維持

- ドアツードアの輸送を担う公共交通機関であるタクシーの公共性に十分配慮し、営業用自動車に対する自動車税等に係る現行の軽減措置を維持されたい

4. 自動車重量税の廃止

- 道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失し、保有時に自動車税と二重課税となっている自動車重量税は廃止すべき

平成 27 年度税制改正に関する要望書

平成 26 年 10 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、さらに本年1月施行された改正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、ついは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、円安に伴う燃料高騰が需要回復よりはるかに先行し、未だタクシー業界にその効果が実感できず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じて安全・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、燃料税にも消費税が重複して課せられ、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的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]

昨年、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。

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。

については、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延長及び拡充を図りたい。

[要望理由]

高齢者、車いす使用者等を含め誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシー及びバリアフリー対応乗合タクシーは、移動する権利を担保する上で普及が望まれている。

については、これらに対する自動車重量税及び自動車取得税の減税措置を延長されたい。

また、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。

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26年10月3日



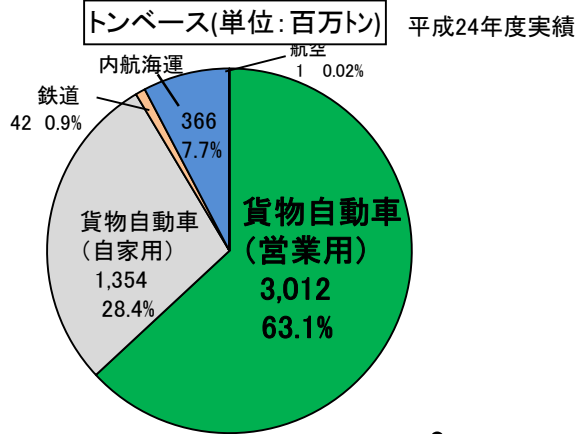
公益社団法人
全日本トラック協会
Japan Trucking Association



トラック運送業界の現状

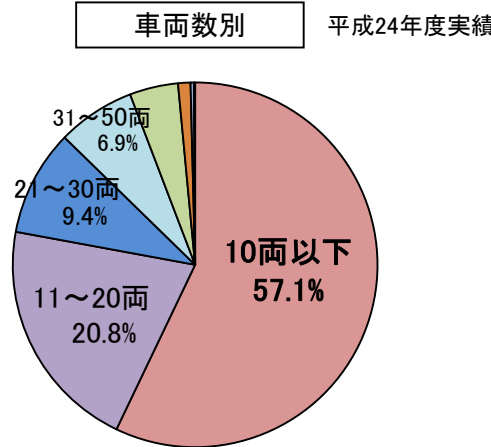
国内貨物輸送量

トラック輸送は国内貨物輸送の9割以上を占める。また、営業用トラックの売上高は12兆2千億円、就業者数は187万人である。



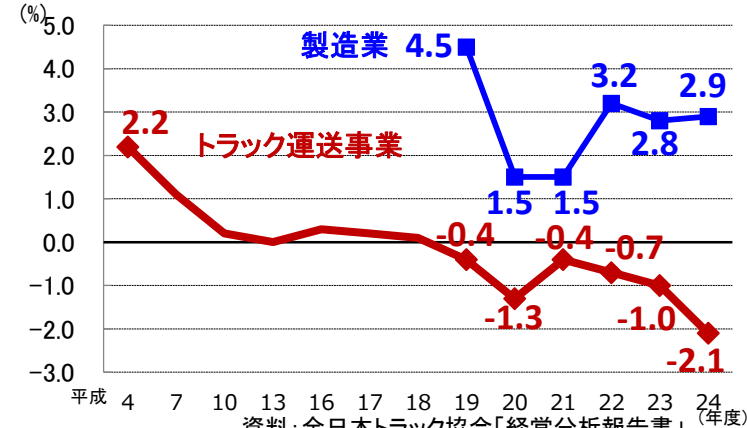
トラック運送事業者の規模

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。

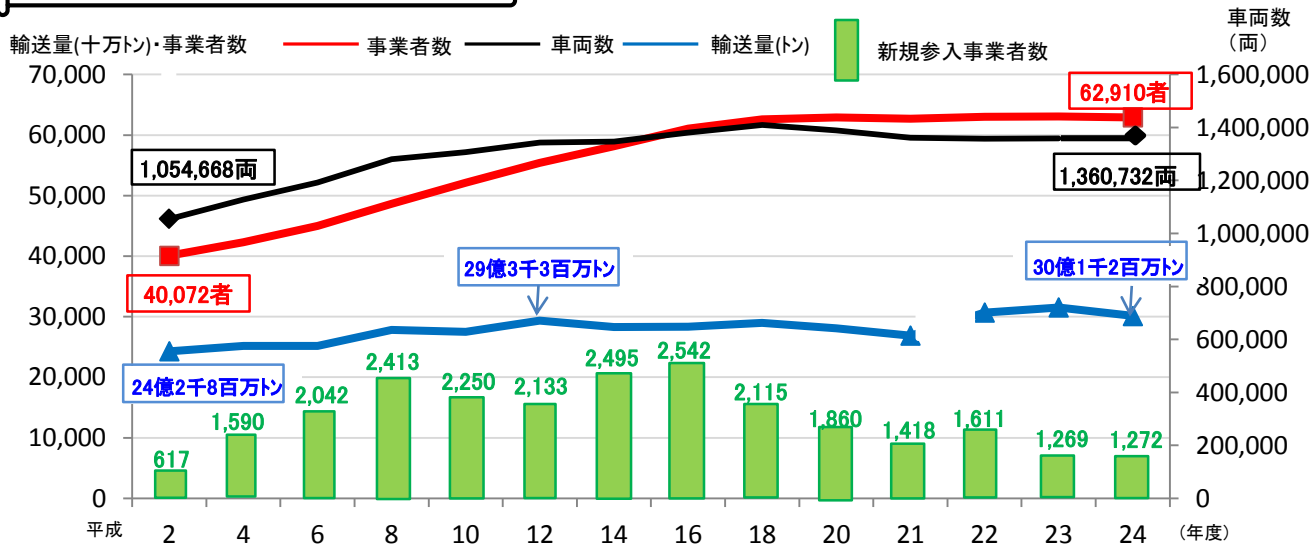


営業利益率の推移

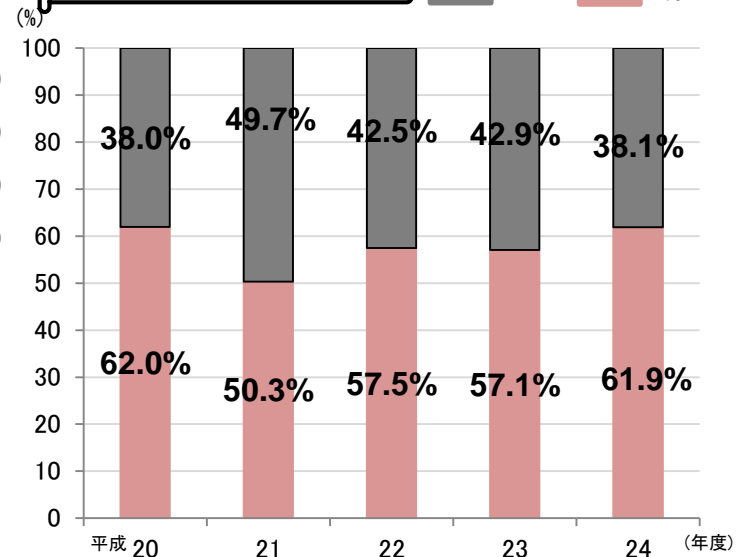
製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降6年連続して赤字となっている。



事業者数・車両数・輸送量の推移



赤字企業割合の推移



※平成22年より調査・集計方法に変更があったため、それまでの数値と連続性が担保されない。資料 国土交通省、総務省

① 自動車税における環境性能課税(環境性能割)について

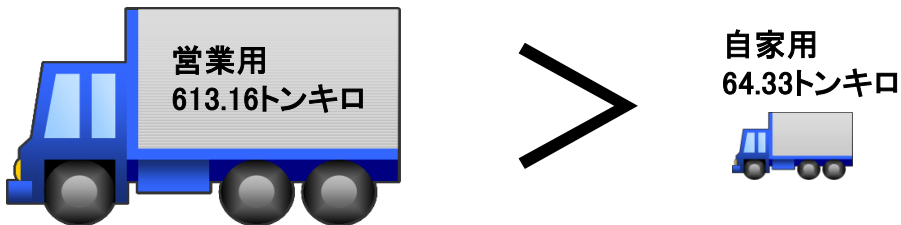
○トラックの車両価格は非常に高いことから、現行の自動車取得税の負担感が強い。環境性能課税も課税標準を「取得価額を基本とする」とされており、同様に負担が重くなるため、営業用トラックについては、軽減を図りたい。

○更に環境性能課税の制度設計にあたっては、現在のエコカー減税と同様、燃費基準達成度に応じた軽減措置を講じられたい。

・営業用トラックは自家用に比較して高い輸送効率をあげており、環境面で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ます。

・また、営業用トラックは、震災等の災害時において地方自治体からの要請に基づき、緊急物資の輸送を実施していることから特段の配慮をしていただきたい。(平成23年東日本大震災 約1万600台、本年広島市大規模土砂災害 約26台が輸送)

○実働1日1車あたり輸送トンキロ比較(平成24年度)

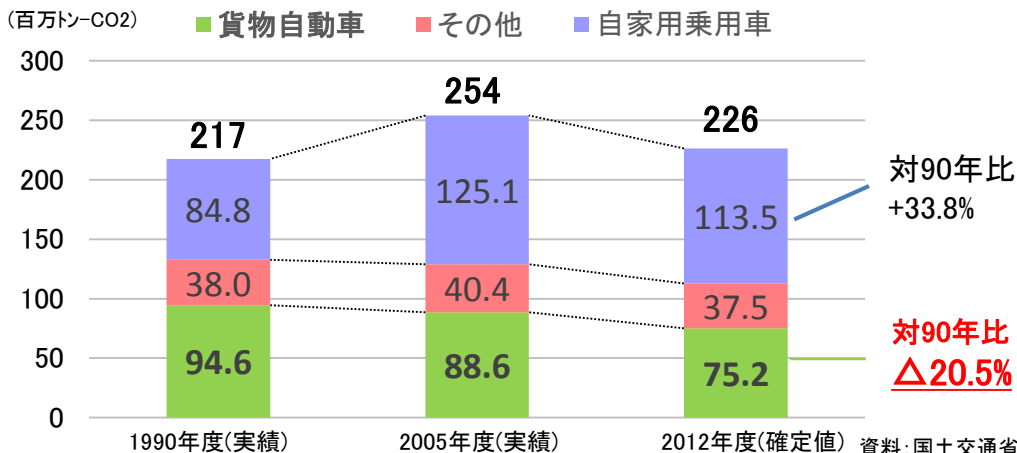


資料:国土交通省のデータを元に全ト協で作成

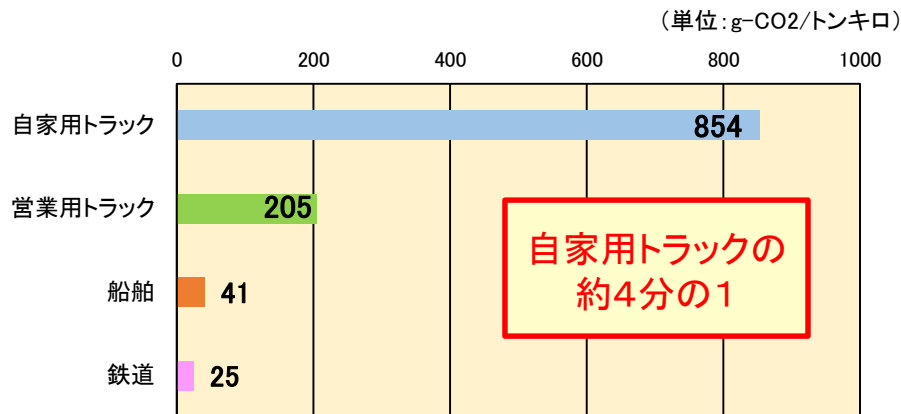
○現在の自動車税 税額(年額)

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

○トラックのCO2排出量の推移(平成24年度確定値)



○輸送量当たりのCO2排出量(貨物・平成24年度)



資料:国土交通省

② 自動車税におけるグリーン化特例について

○自動車重量税・自動車取得税はディーゼル車がエコカー減税の対象とされているが、自動車税のグリーン化特例にもディーゼル車を対象とされたい。

【参考】自動車重量税・自動車取得税(新車)のエコカー減税

車両総重量2.5トン以下のトラック・バス及び乗用車					減免内容
電気自動車(燃料電池車含む)、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車(平成21年排ガス規制NOx10%低減(☆))、クリーンディーゼル乗用車(平成21年排ガス規制適合)					重量税:免税、取得税:非課税 (初回車検:免税)
ガソリン車 (ハイブリッド車含む)	平成17年排ガス規制75%低減(☆☆☆☆)	かつ	平成27年度 燃費基準	20%超達成	重量税:免税、取得税:非課税 (初回車検:免税)
				10%超達成 達成	重量税:75%軽減、取得税:80%軽減 重量税:50%軽減、取得税:60%軽減
車両総重量2.5トン超のトラック・バス(中量車・重量車)					減免内容
電気自動車(燃料電池車含む)、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車(平成21年排ガス規制NOx10%低減(☆))					重量税:免税、取得税:非課税 (初回車検:免税)
ディーゼル車 (ハイブリッド車含む)	平成21年排ガス規制(ポスト新長期規制)適合 NOx・PM10%低減	かつ	平成27年度 燃費基準	10%超達成	重量税:免税、取得税:非課税 (初回車検:免税)
				5%超達成 達成	重量税:75%軽減、取得税:80%軽減 重量税:50%軽減、取得税:60%軽減
	平成21年排ガス規制(ポスト新長期規制)適合	かつ	平成27年度 燃費基準	10%超達成	重量税:75%軽減、取得税:80%軽減
				5%超達成	重量税:50%軽減、取得税:60%軽減
3.5トン以下ガソリン車 (ハイブリッド車含む)	平成17年排ガス規制75%低減(☆☆☆☆)	かつ	平成27年度 燃費基準	10%超達成	重量税:免税、取得税:非課税 (初回車検:免税)
				5%超達成 達成	重量税:75%軽減、取得税:80%軽減 重量税:50%軽減、取得税:60%軽減
	平成17年排ガス規制50%低減(☆☆☆)	かつ	平成27年度 燃費基準	10%超達成	重量税:75%軽減、取得税:80%軽減
				5%超達成	重量税:50%軽減、取得税:60%軽減

環境に関する税制について

平成26年10月

公益社団法人日本バス協会

1. 環境に関する税制についてのバス業界の立場

①自動車における環境性能課税(環境性能割)

バス業界の立場

- ・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となっているので、環境性能課税においても非課税又は軽減措置をお願いしたい。

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。
- ②輸送量1人当たりのCO2排出量はマイカーの1/3程度である。環境にやさしい乗り物としてマイカーからのシフトが期待されている。
- ③バスのメーカーや車種が限定されており、車両の選択の余地はほとんどない。

②自動車税におけるグリーン化特例

現行税制

- 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(平成28年3月末まで)。

バス業界の立場

引き続き、重課についての免除措置を継続し、負担増とならないようにして頂きたい。
理由は上記のとおり。

2. 平成24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	4,343	2,794	7,137
支出	4,365	3,165	7,531
損益	△23	△371	△394
経常収支率(%)	99.5	88.3	94.8

<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	28	150	178
合計	73	172	245

※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38%

その他地域
赤字約87%

合計
赤字約73%

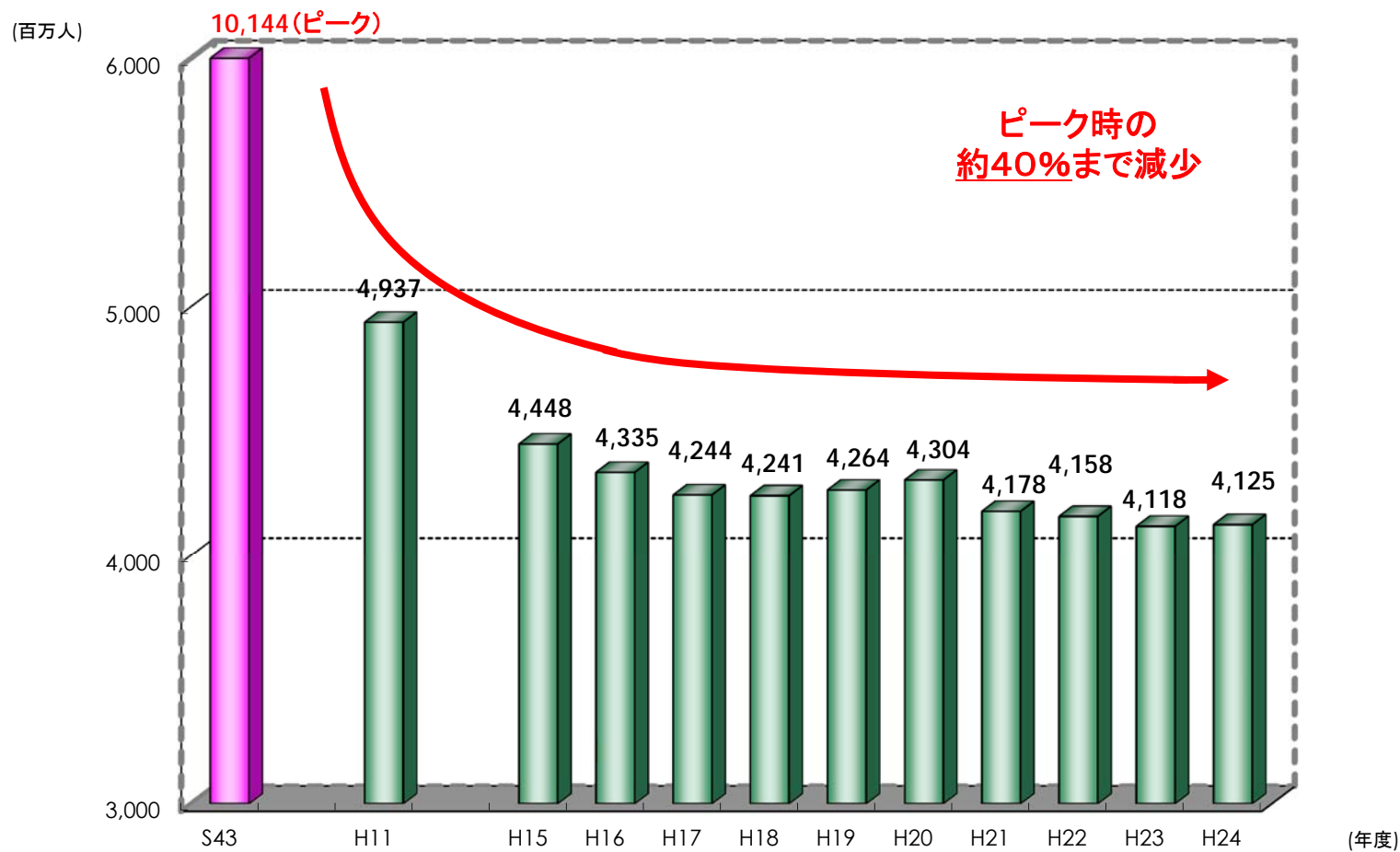
全国のバス事業者の約7割が赤字

※大都市部以外では約9割の事業者が赤字

「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)

3. 乗合バスの輸送人員の推移



国土交通省資料より

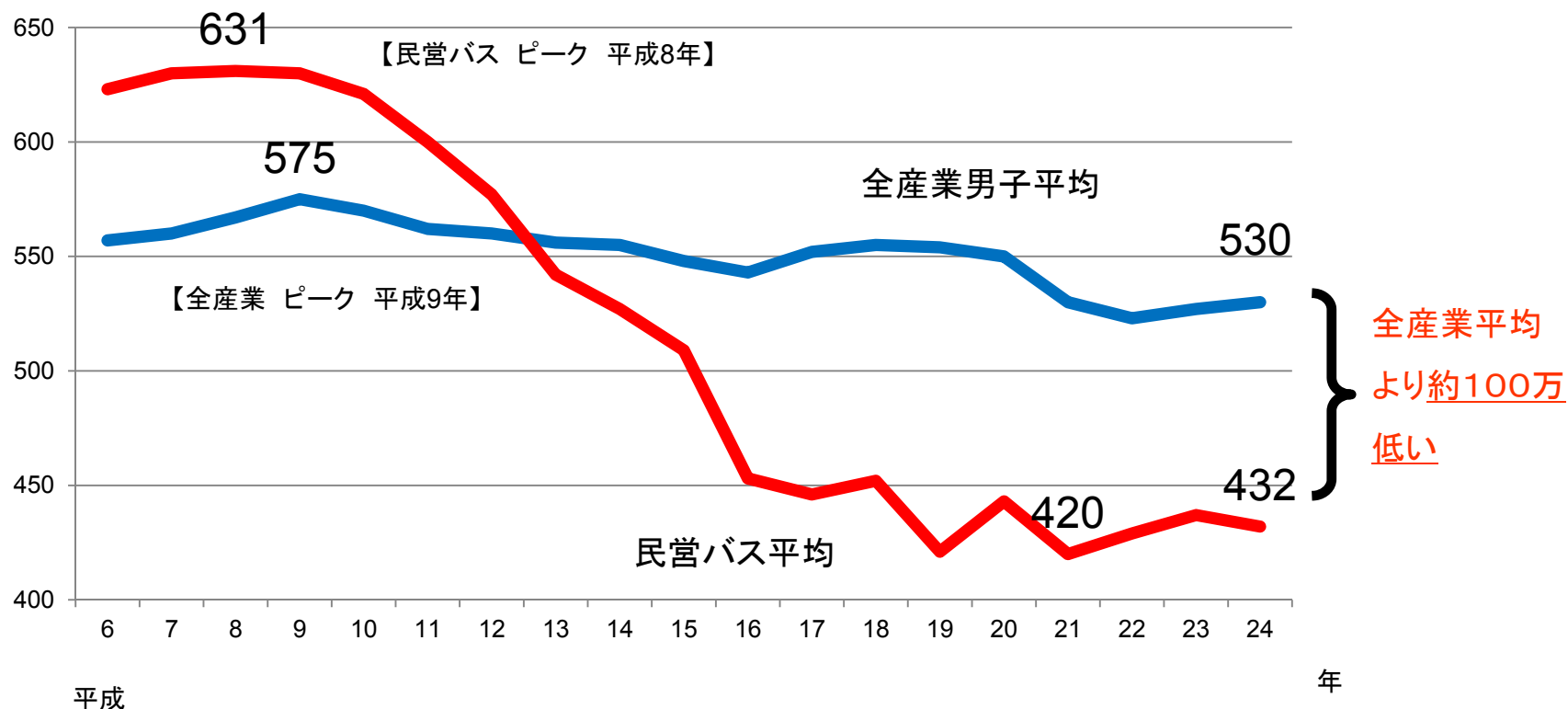
全体としては近年微減の傾向にあるが、過疎化の進展や少子高齢化の影響で地方部は厳しい状況が続いている。

4. 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

年間所得額(万円)

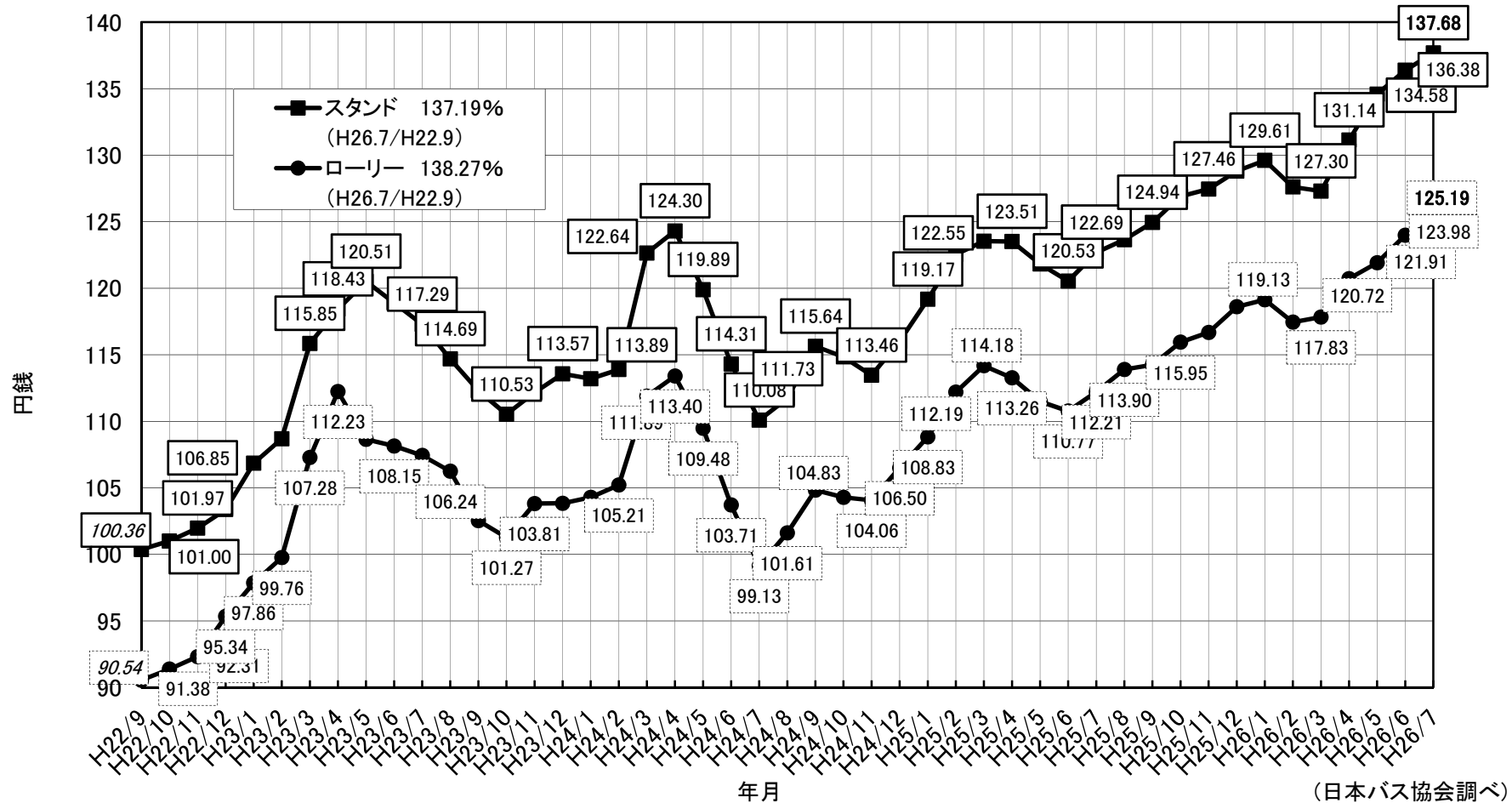
民営バス:各年度における保有車両30両以上の事業者(平成18年10月に施行された改正道路運送法に伴い、乗合バスとみなされた事業者を除く。)の集計値(国土交通省調べ)
全産業男子:厚生労働省・賃金構造基本統計調査報告による男子労働者の平均



人件費削減を中心とした経営合理化を進めた結果、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。

5. 軽油価格の高騰

軽油価格(全国平均1リットル当たり単価)



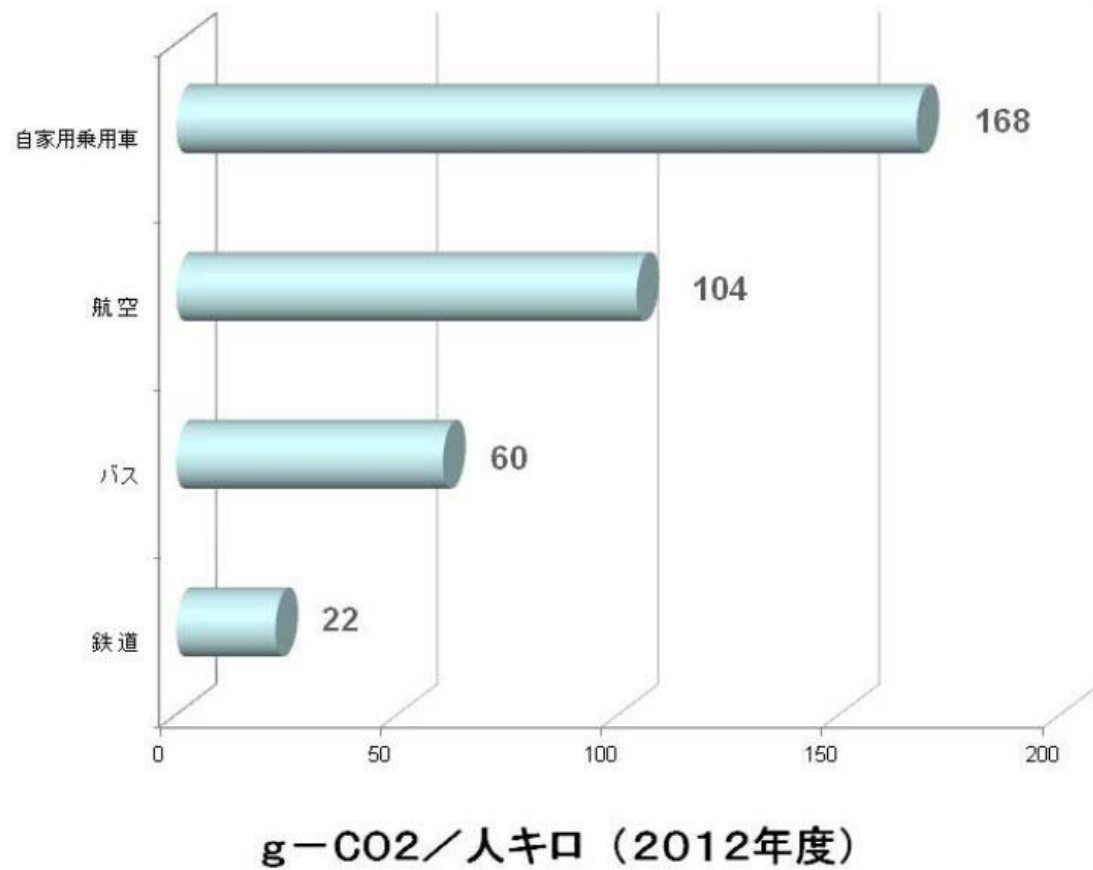
・経費に占める燃料油脂費の割合も年々上昇している。

平成15年度 5.8% → 平成19年度 8.8% → 平成24年度 9.4% ※要素別原価報告書より

・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。

6. 輸送量当たりのCO2排出量

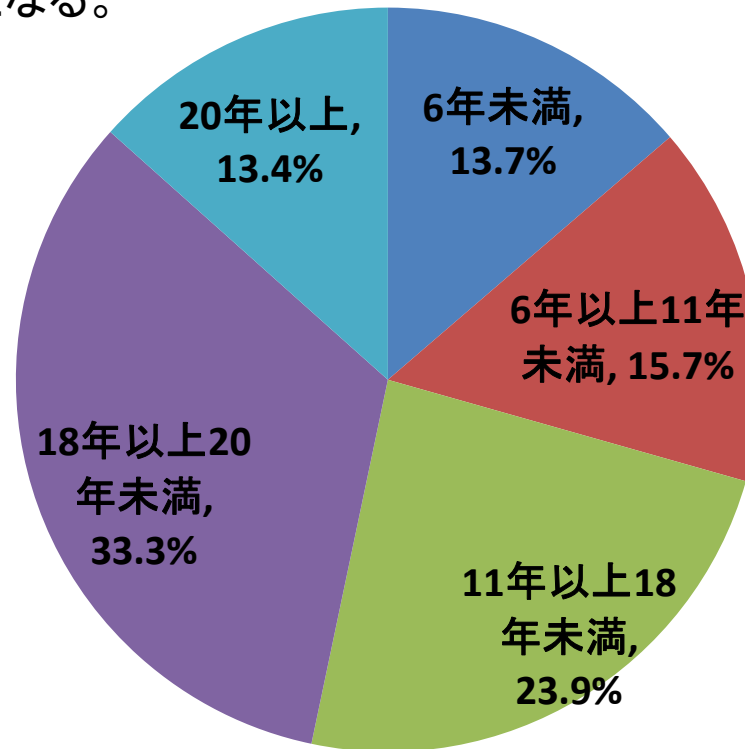
バスの単位輸送量あたりの二酸化炭素排出量は自家用自動車の約3分の1であり、バスは環境にやさしい移動手段である。



出典:国土交通省ホームページ

7. 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、7割強が11年を超える車両となっている。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。
車齢 平成10年度 7.5年→平成24年度 10.6年
- 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。



※過去7年間に運賃改定を実施した27事業者の集計

出典：国土交通省

8. 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、製造されている新型バスは、概ね平成27年度重量車燃費基準を達成又は当該燃費基準よりも5%改善の値を達成している。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。

9. 交通政策基本法

平成25年11月 交通政策基本法が成立

交通政策基本法とは

交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めたもの

- ・国の責務(第八条)
国は基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。
- ・地方公共団体の責務(第九条)
地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- ・交通事業者及び交通施設管理者の責務(第十条)
交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うように努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。
- ・国民等の役割(第十一条)
国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。
- ・関係者の連携及び協力(第十二条)
国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

地域の生活の足は、バス事業者と行政・住民が一体となって守っていくことが必要

10. 地域公共交通活性化・再生法の一部改正

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

今回の主な改正ポイント

地方公共団体を中心とした地域公共交通網の再構築を国が支援

- ①地方公共団体(市町村、都道府県)が中心となること
→従来の市町村に加えて都道府県を新たに追加
- ②地方公共団体が関係事業者と協議の上、地域公共交通網形成計画を策定すること
→地域の公共交通ネットワークの全体計画を示すもの
- ③地方公共団体が関係事業者の同意の下、地域公共交通再編実施計画を策定すること
→地域公共交通網形成計画を具体化するもの
- ④国が策定する基本方針にまちづくりとの連携を明確化すること
→コンパクトシティの推進
- ⑤面的(広域的)な公共交通ネットワークの再構築を推進するための特例制度を創設すること
→バス路線再編等に関する許認可の審査基準の緩和／バス運賃・料金の規制緩和

11. バス関係予算(補助)

① 国土交通省 バス関係予算の推移

金額は補正予算は含まない

項目	内容	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度(概算要求)
地域公共交通 確保維持改善事業 (総合政策局所管)	・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	30,530 百万円	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)	36,320 百万円 (対前年 5,760 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	1,038 百万円	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)	1,021 百万円 (対前年 181 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	782 百万円	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)	1,107 百万円 (対前年 99 百万円)

- ② なお、この他、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25年度交付額538億円。

12. 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性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。引き続き現行軽減措置の継続をお願いしたい。

(1) 自動車取得税について

- ① 営業用バスについては、3%→2%に軽減されている。
- 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 燃費基準達成車両については、エコカー減税制度の対象となる。

(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 燃費基準達成車両については、エコカー減税制度の対象となる。

13. バス事業の概況(平成24年度)

乗合バス

●事業者数	1,991事業者(うち 公営30)
●従業員数	106,492人(うち 運転者81,811人)
●車両数	58,994両
●輸送人員	41億2,500万人(うち 高速バス輸送人員 1億373万人)
●営業収入	9,650億6,900万円

貸切バス

●事業者数	4,536事業者(うち 公営 24)
●従業員数	65,378人(うち 運転者45,504人)
●車両数	48,135両
●輸送人員	3億1,200万人
●営業収入	4,351億8,800万円

※数字で見る自動車2014より

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」
平成26年10月3日ヒアリング資料



JAF

一般社団法人 日本自動車連盟

目 次

1 総論 — 平成27年度 税制改正に関する要望	……P1.2.
2 環境性能課税について	……3.
3 自動車税のグリーン化特例について	…… 4.5.
4 軽自動車税の軽減について	……6.
5 まとめ	……7.

1 総論 — 平成27年度 税制改正に関する要望

昨年来、我が国の経済はアベノミクス効果で好況に転じつつあるといわれていますが、国民ひとりひとりに目を向ければ本年4月に実施された消費増税の影響もあり、必ずしも暮らしに余裕が生まれているわけではありません。

自動車の保有・使用に関しても、ガソリン価格の上昇と高止まりに加え、自動車保険料の値上げ、高速道路料金の割引見直し等、自動車ユーザーの負担はこれまで以上に重くなっています。

なかでも、自動車を取り巻く税金については、相変わらず過重で不合理な制度が放置されたままとなっており、今後消費税のさらなる引き上げも予定されている状況下、このまま自動車関係諸税の軽減が図られなければ、自動車ユーザーの負担は耐えがたいものとなります。

特に地方部においては、高齢化と人口減の進行に伴い、公共交通機関が衰退し、移動手段として、またライフラインとしてのマイカーの重要性はますます大きくなっており、過大な税負担を強いられざるを得ない状況にあります。

また、都市部への一極集中が進む中で、もし車離れが加速すれば、都市部から公共交通機関が限られた地方への移動はますます阻害され、観光・レジャー等の需要はもとより、地域の存続にも重大な影響を与えかねません。

今夏JAFが実施した自動車税制に関するアンケートでは、実に30,598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85%にも達しています。

JAFは、1,795万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、消費増税の如何を問わず**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。
- ・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。
- ・**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

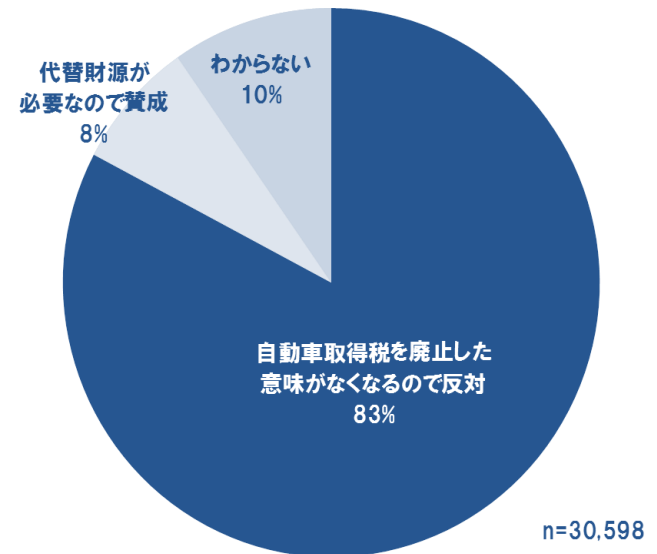
- ・環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、**先進環境対応車**や**先進安全自動車の普及促進**を図るため、税制上の**優遇措置を強化**すべき。

2 環境性能課税について

環境性能課税(自動車税の環境性能割)は、自動車取得税の付け替えであり断固反対である(自動車ユーザーの負担軽減がなされない。)

- そもそも自動車取得税は、道路特定財源として設けられたものであり、一般財源化による課税根拠を失った時点で廃止されるべき。
- 自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時に廃止することとされているが、その代替財源を自動車関係税の増税でまかなおうとするのは筋違い。
- たとえ形の上で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、自動車ユーザーの負担は軽減されない。
- 83%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。

Q:平成26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、新たに自動車税に環境性能課税が上乘せされることになっています。この環境性能課税は、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？



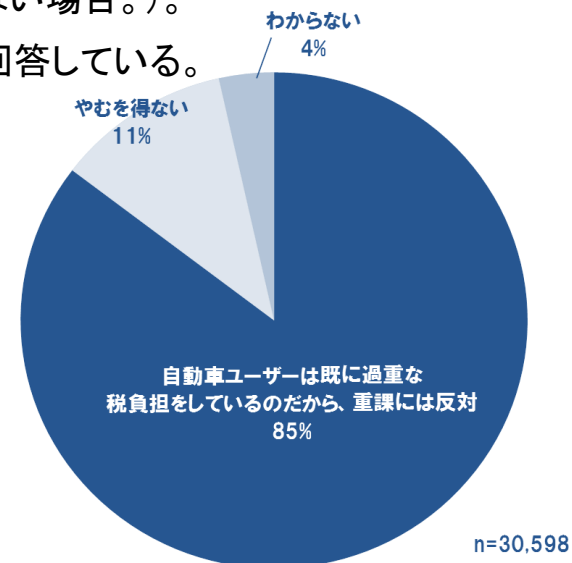
J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」
(平成26年7月実施)より

3 自動車税のグリーン化特例について

(1) 自動車税及び自動車重量税において、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。

- 自動車の平均使用年数や平均車齢は年々上昇傾向にある。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国民意識の変化も関係しているとみられる。
- 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、この制度は廃止すべきであって重課措置は問題外。
- 環境配慮の観点からも、1台の車を使い続ける場合と、廃車にして新しい車を使う場合のどちらが環境負荷の総量が大きいのか検証が必要(特に当該自動車の使用頻度が少ない場合。)
- 85%の自動車ユーザーがこのような重課措置について「反対」と回答している。

Q: 平成26年度税制改正においては、新車新規登録から13年を経過した自家用乗用車について、自動車重量税および自動車税の重課(より重い税率を課す措置)が強化されました。また、軽自動車税についても平成28年度分から同様の措置が導入される予定です。このことについてどうお考えですか？



(2) グリーン税制の趣旨には賛成。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、合理的な税制をベースにして、軽課によりインセンティブを与えるべき。

- 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る。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る。

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、より一層の普及促進策が必要である為、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する。

- なお、近年、関係各方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ている。

こうしたASVと総称される新技術の普及は交通事故死者数半減の政府目標達成等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、先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する税制上の優遇措置を導入するよう要望する。

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」

4 軽自動車税の軽減について

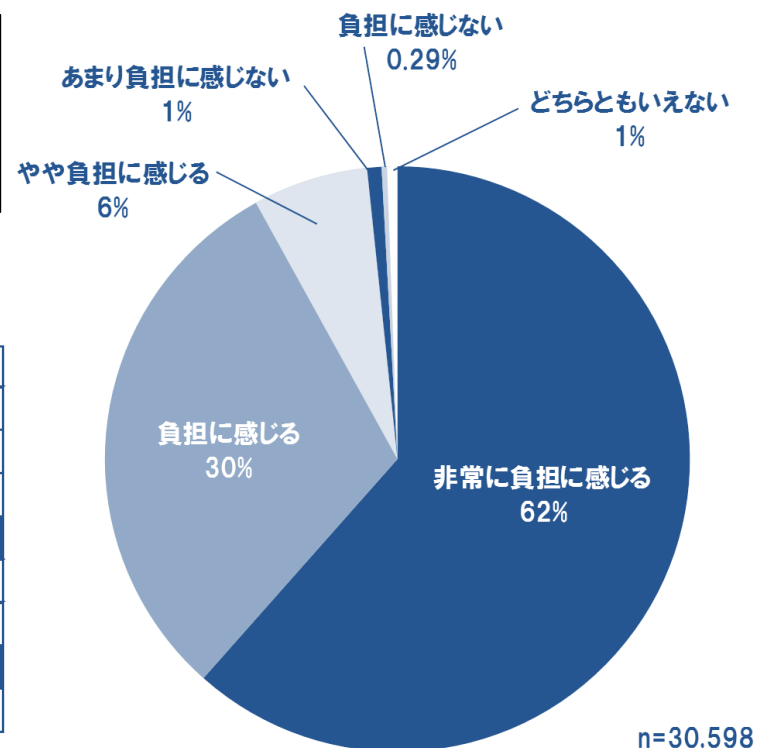
そもそも、その前提となる軽自動車税の引き上げが問題。特に地方の軽自動車ユーザーの負担が過度なものとなる。

- 自動車ユーザーは重い税負担に喘いでいる。過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる自動車ユーザーの負担軽減の実現が必要。
- 98%の自動車ユーザーが自動車にかかる税金を負担と感じている。しかも、平成24年度の調査以来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3年連続で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ない。

Q：排気量1,800cc、車両重量1.5トン以下の自家用車両で、年間ガソリン使用量が1,000リットルの場合、年間で117,900円もの税金が課せられています（参照：要望書2頁）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？

負担感の過去3年間の回答

回答	単位：%		
	平成24年	平成25年	平成26年
非常に負担に感じる。	62	58	62
負担に感じる。	29	31	30
やや負担に感じる。	7	9	6
負担に感じる＝小計	98	98	98
あまり負担に感じない。	1	1	1
負担に感じない。	0.36	0.41	0.29
負担に感じない＝小計	1.36	1.41	1.29
どちらともいえない。	1	1	1
回答数	16,857	24,729	30,598



JAF「自動車税制に関するアンケート調査」
（平成26年7月実施）より

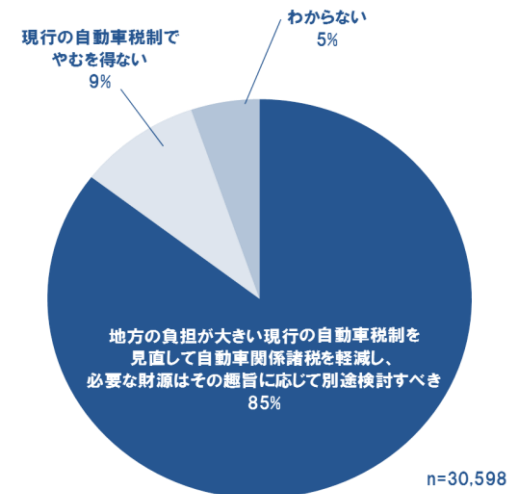
5 まとめ

自動車税への環境性能課税の導入や軽自動車税の軽減措置の検討は、そもそも過重で不合理な自動車税制を改善することなく、矛盾に満ちた制度の上に新たな制度を設けようとするもので、このような税制改正の進め方は到底受け入れ難い。

特に日常生活において自動車に頼らざるを得ない地方の人たちにとって、過重な自動車関係諸税は大きな経済的負担を強いており、地方格差の助長や弱い者いじめであるとともに、地方創生政策に逆行している。

- 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、また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、移動の確保に欠かせない。
- 85%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」と回答している。
- 地方に住んでいると公共交通機関が少なく移動手段として自家用車が必要です。このような観点から2台目、3台目と自家用車を複数台必要とする世帯には税負担軽減措置を講じてほしい。例えば、1台目はそのままの税率、2台目は1/2、3台目は1/3の税率とかになればいいですね。【島根県 60代 男性】
JAF「自動車税制に関するアンケート調査」（平成26年7月実施）自由記述より

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？



JAF「自動車税制に関するアンケート調査」
（平成26年7月実施）より

平成27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26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27年度 税制改正に関する要望

昨年来、我が国の経済はアベノミクス効果で好況に転じつつあるといわれていますが、国民ひとりひとりに目を向ければ、本年4月に実施された消費増税の影響もあり、必ずしも暮らしに余裕が生まれているわけではありません。自動車の保有・使用に関しても、ガソリン価格の上昇と高止まりに加え、自動車保険料の値上げ、高速道路料金の割引見直し等、自動車ユーザーの負担はこれまで以上に重くなっています。

なかでも、自動車を取り巻く税金については、相変わらず過重で不合理な制度が放置されたままとなっており、今後消費税のさらなる引き上げも予定されている状況下、このまま自動車関係諸税の軽減が図られなければ、自動車ユーザーの負担は耐えがたいものとなります。

特に地方部においては、高齢化と人口減の進行に伴い、公共交通機関が衰退し、移動手段として、またライフラインとしてのマイカーの重要性はますます大きくなっており、過大な税負担を強いられざるを得ない状況にあります。また、都市部への一極集中が進む中で、もし車離れが加速すれば、都市部から公共交通機関が限られた地方への移動はますます阻害され、観光・レジャー等の需要はもとより、地域の存続にも重大な影響を与えかねません。

今夏JAFが実施した自動車税制に関するアンケートでは、実に30,598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85%にも達しています。

JAFは、1,795万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、消費増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。
- ・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。
- ・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。

1 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる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

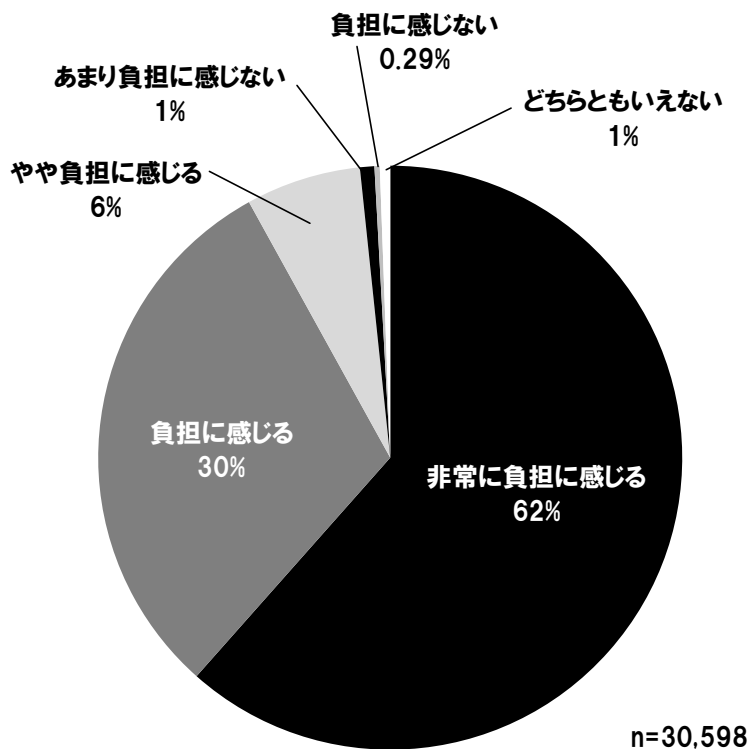
JAFの自動車税制に関するアンケート調査（以下、「アンケート調査」という。）において、ほぼすべての回答者（98%）が自動車にかかる税金を負担と感じています。

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	¥12,300
合計			¥117,900

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166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。



※JAF「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、85%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25年3月末現在

世帯当たり普及台数の多い都道府県

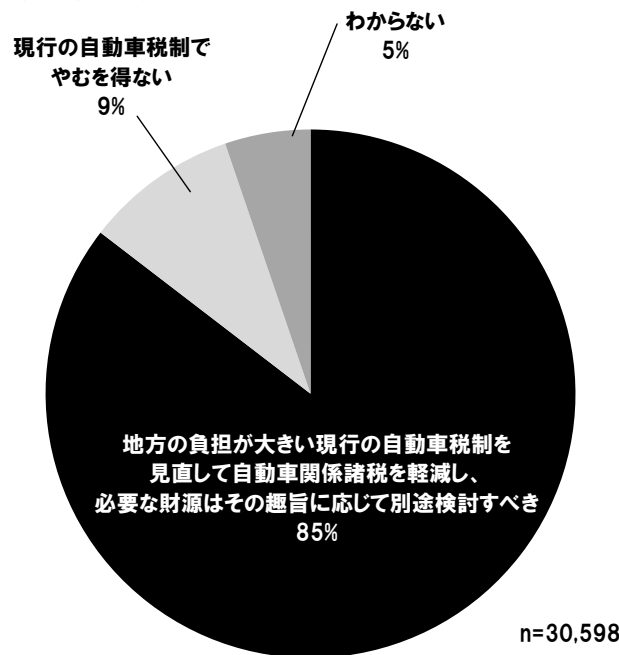
順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.771台
2	富山県	1.729台
3	群馬県	1.681台
4	山形県	1.676台
5	岐阜県	1.647台

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	0.935台
京都府	0.857台
神奈川県	0.748台
大阪府	0.675台
東京都	0.476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24年～26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。

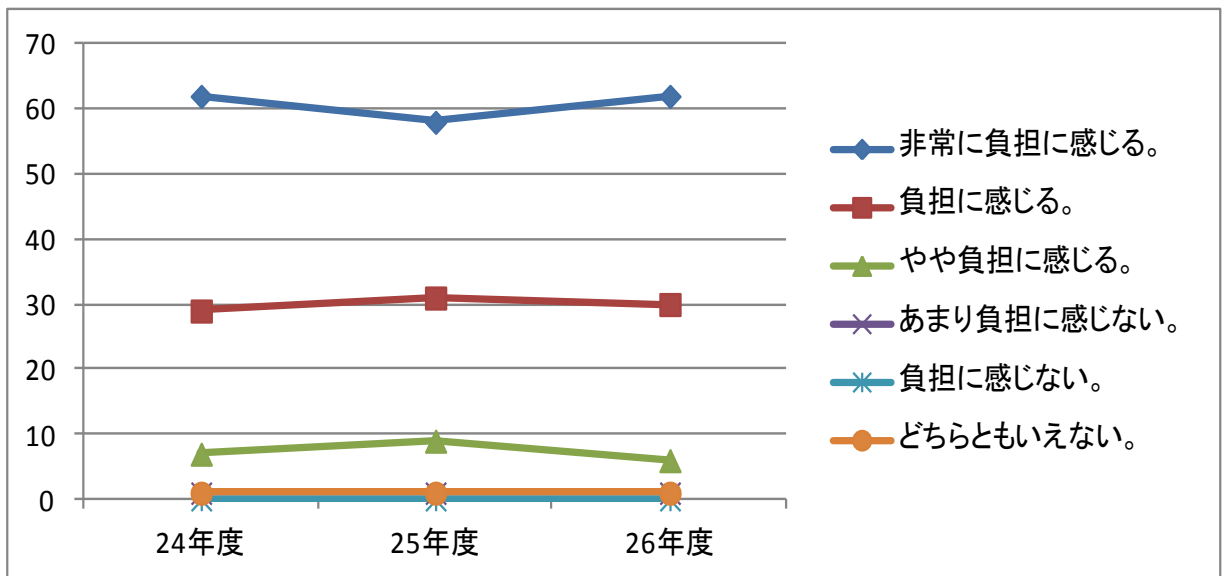
◆アンケート調査における回答比率の推移（平成24年～26年）

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24年	平成25年	平成26年
非常に負担に感じる。	62	58	62
負担に感じる。	29	31	30
やや負担に感じる。	7	9	6
負担に感じる＝小計	98	98	98
あまり負担に感じない。	1	1	1
負担に感じない。	0.36	0.41	0.29
負担に感じない＝小計	1.36	1.41	1.29
どちらともいえない。	1	1	1
回答数	16,857	24,729	30,598

単位：%

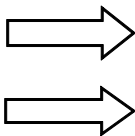
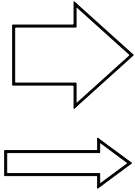
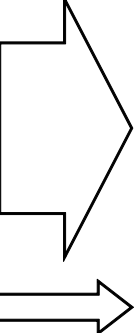


● 9種類におよぶ複雑で過重な税体系

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って、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。

JAF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。

◆ JAF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、道路特定財源は使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% (今後10%まで引き上げを予定)
- ・自動車取得税……………取得価格の3% (営業用車・軽自動車は2%)

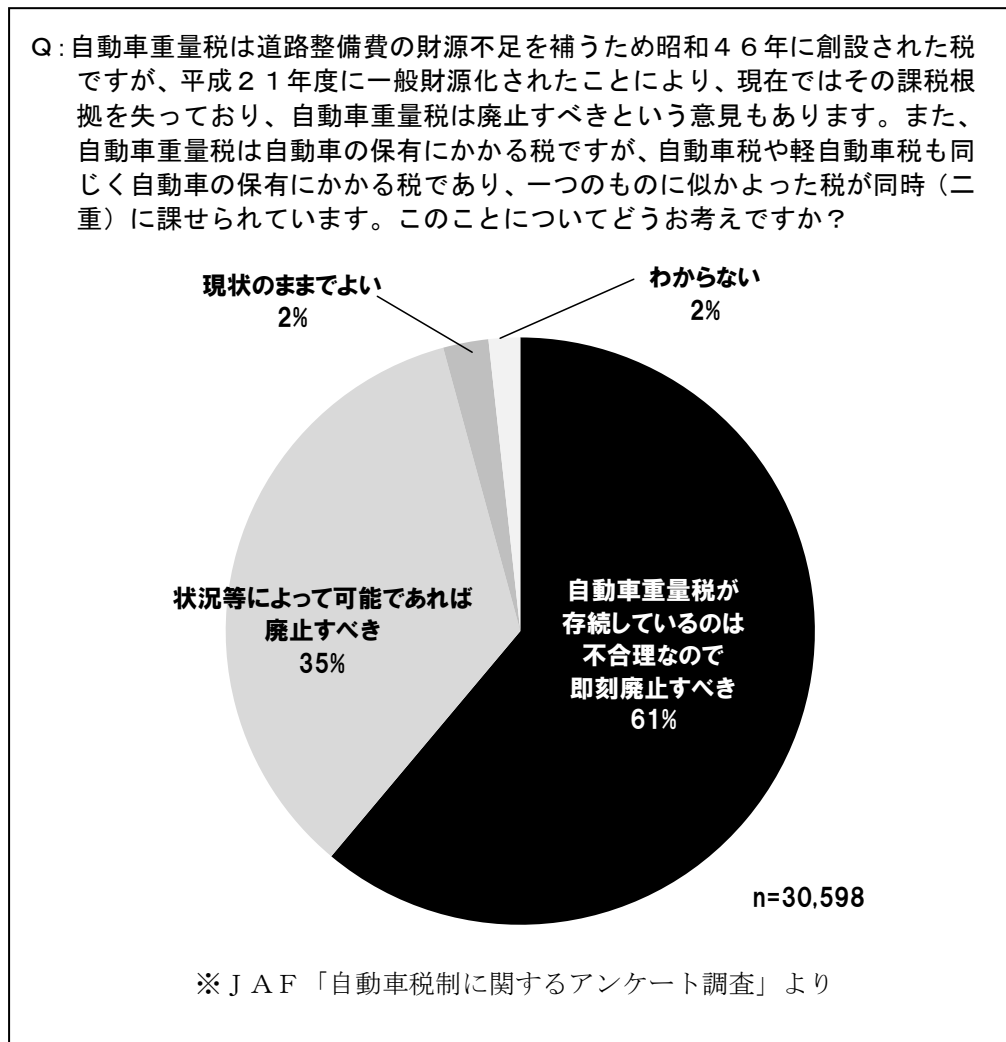
＝保有時＝

- ・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27年10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。

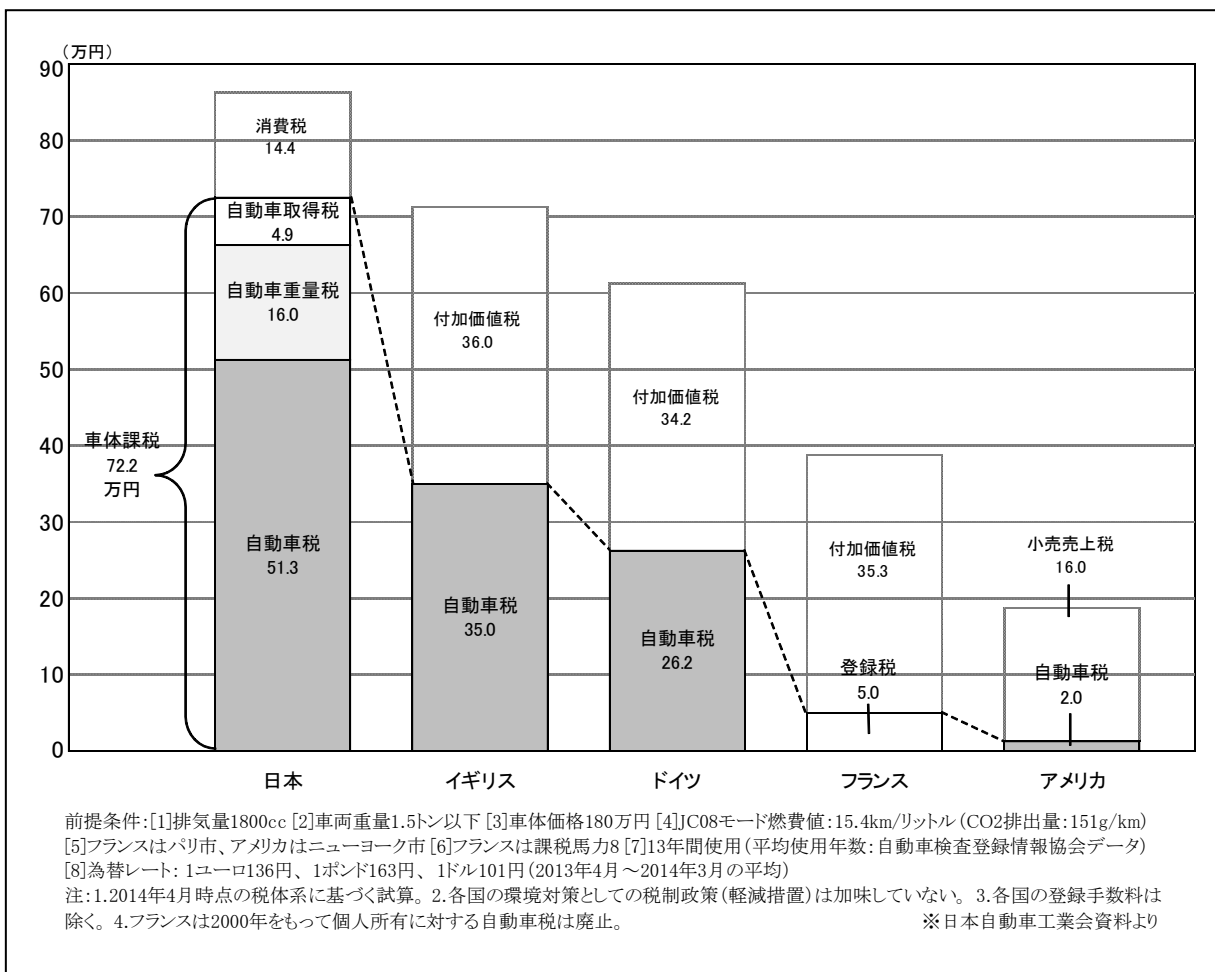
さらに、消費税率10%段階においては、「自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税」を、「自動車税の取得時の課税として」導入する旨が盛り込まれており、その課税標準は取得価額を基本とすることとされています。

●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2～3.6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）



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。

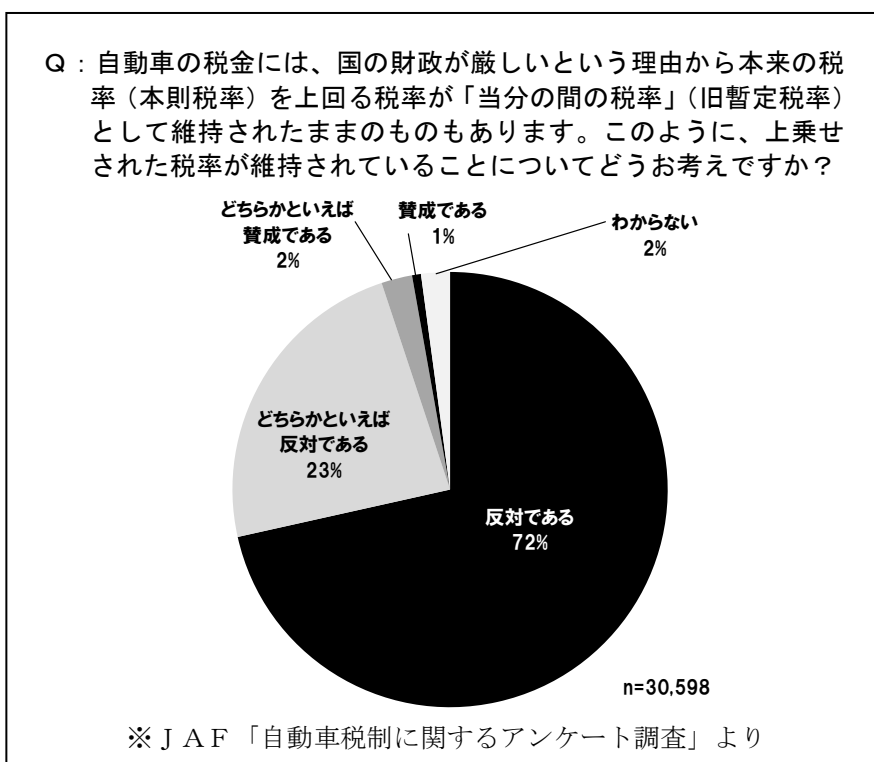
● 「当分の間」として上乗せされている税は形を変えた新税であり直ちに廃止すべき

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、税率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。



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、本年4月からその税率が引き上げられ、加えてガソリン本体価格も上昇傾向となっています。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。

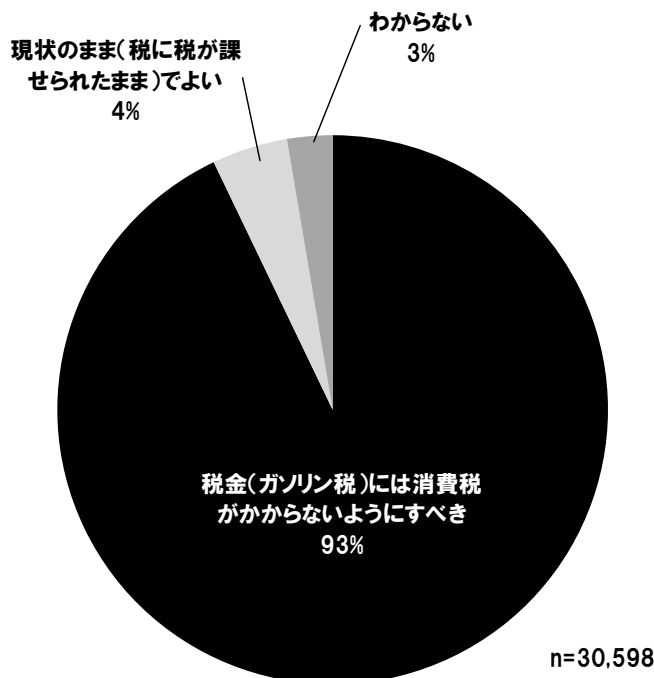
今後消費税のさらなる引き上げが検討されていることを踏まえ、ガソリン税に消費税が課税されるTax on Taxを早急に解消すべき。

●「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リットル当り48.6円）と地方揮発油税（1リットル当り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。今年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。

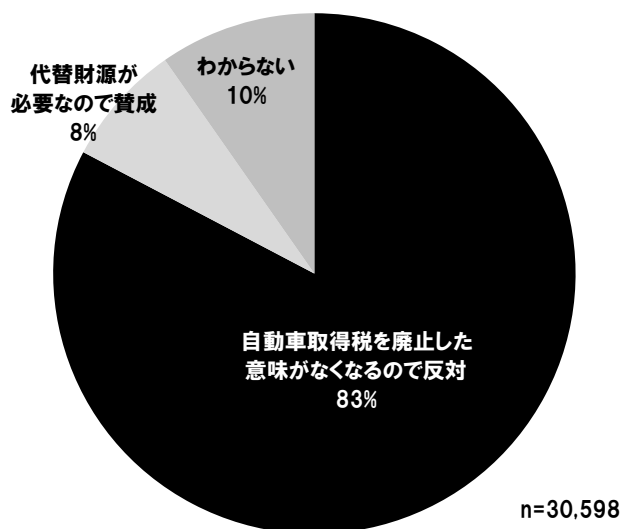
●自動車関係諸税の中から代替財源を確保しようとするのは筋違い

平成26年度与党税制改正大綱（平成25年12月12日）においては、自動車取得税の廃止を踏まえ、消費税10%の段階で自動車税を見直し、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になります。

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、新たに自動車税に環境性能課税が上乗せされることになっています。この環境性能課税は、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。

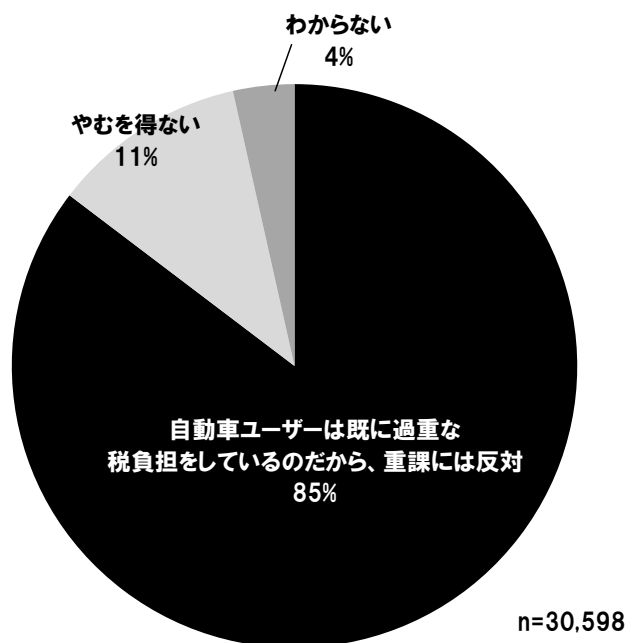
●使用実態を顧みない一律の重課は合理性・公平性を欠く

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ていますが、一方で、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要因の一つと考えられます。

しかしながら現在、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。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：平成26年度税制改正においては、新車新規登録から13年を経過した自家用乗用車について、自動車重量税および自動車税の重課（より重い税率を課す措置）が強化されました。また、軽自動車税についても平成28年度分から同様の措置が導入される予定です。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

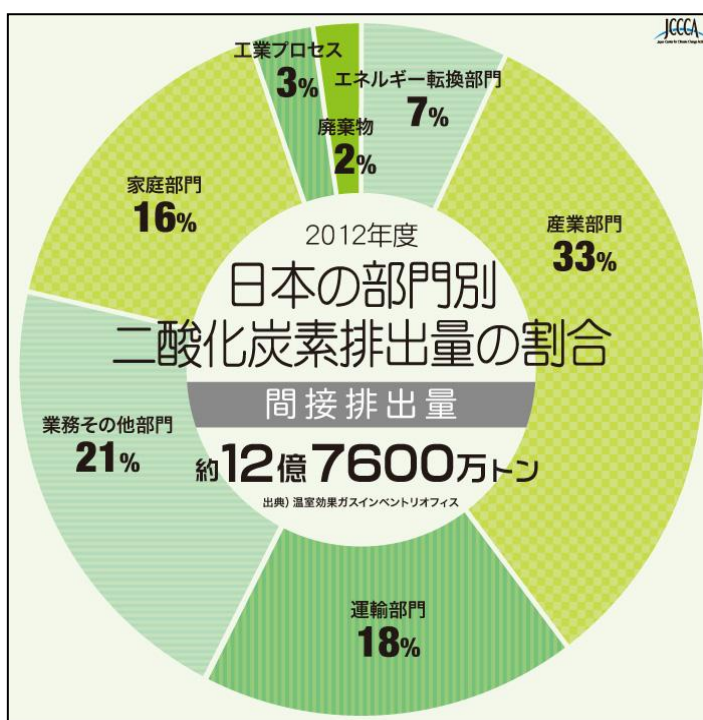
環境対策の必要性は自動車ユーザーも認識しており、多くのドライバーがエコドライブなどの環境保全活動に積極的に取り組んでいます。JAFにおいても、地球温暖化対策自体は重要なことと認識しており、すでに行っているCO₂削減のための活動は、今後も積極的に推進していきます。

もし、環境対策として自動車に課税するのであれば、まず税の使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CO₂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。CO₂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(2012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、関係各方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半減の政府目標達成等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26年7月7日（月）～8月31日（日）
- ・有効回答者数：30,598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。

【表1】平成26年度の自動車税制

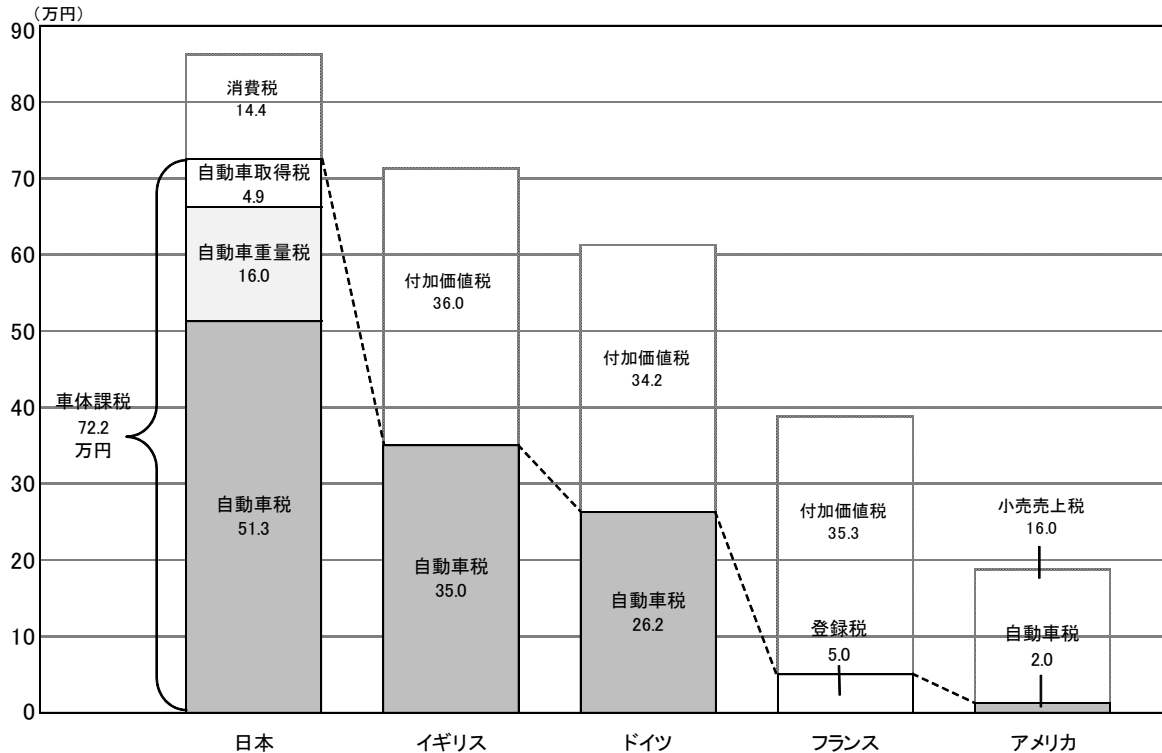
※自家用乗用車の場合（軽自動車税を除く）

段階	税目	国／地方税	税の用途	現行の税率
取得	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	7,200円/年	
使用	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2～3.6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]JC08モード燃費値:15.4km/リットル(CO2排出量:151g/km)
 [5]フランスはパリ市、アメリカはニューヨーク市 [6]フランスは課税馬力8 [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136円、1ポンド163円、1ドル101円(2013年4月～2014年3月の平均)
 注:1.2014年4月時点の税体系に基づく試算。2.各国の環境対策としての税制政策(軽減措置)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(平成27年度税制改正で具体的な結論を得る)。

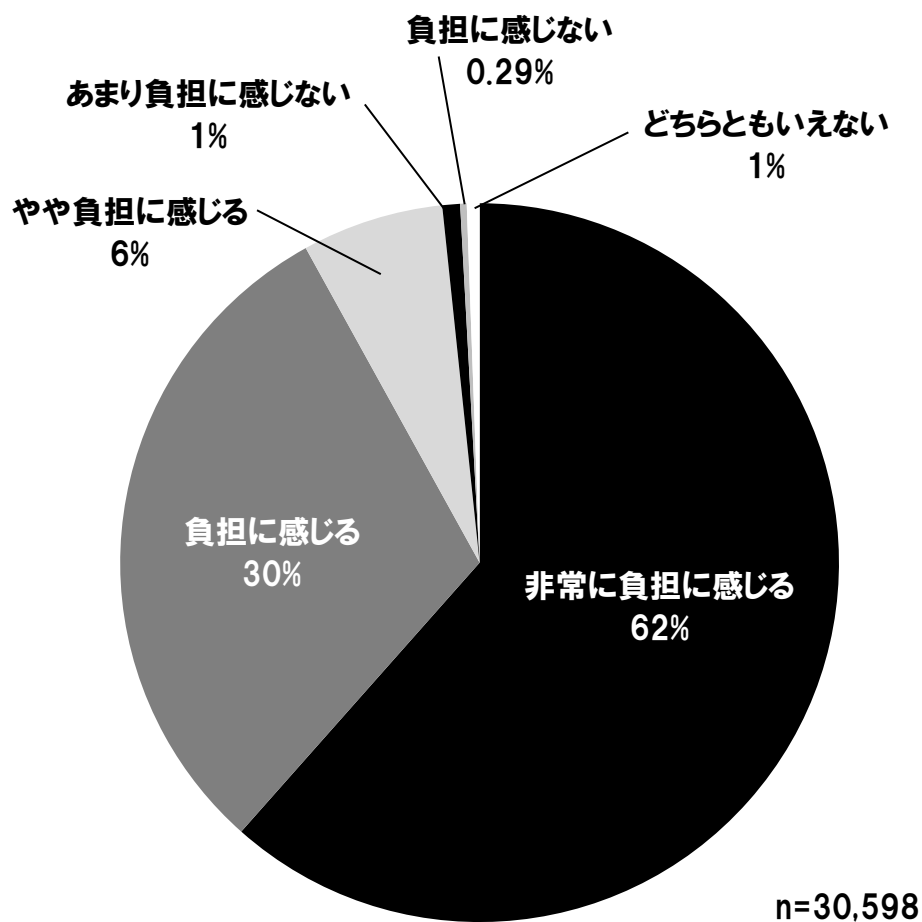
これらのことについて、自家用乗用車をお持ちの方にお伺いします。

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	¥12,300
合 計			¥117,900

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166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。

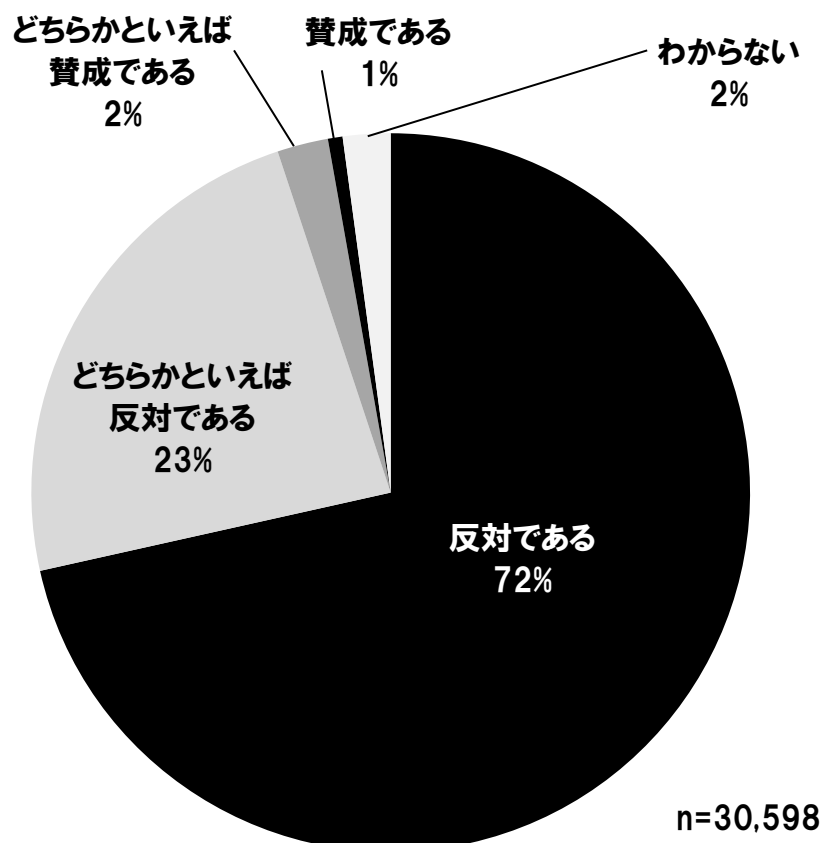


問2：自動車の税金には、【表3】の通り、国の財政が厳しいという理由から本来の税率（本則税率）を上回る税率が「当分の間の税率」（旧暫定税率）として維持されたままのものもあります。このように、上乘せされた税率が維持されていることについてどうお考えですか？ もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

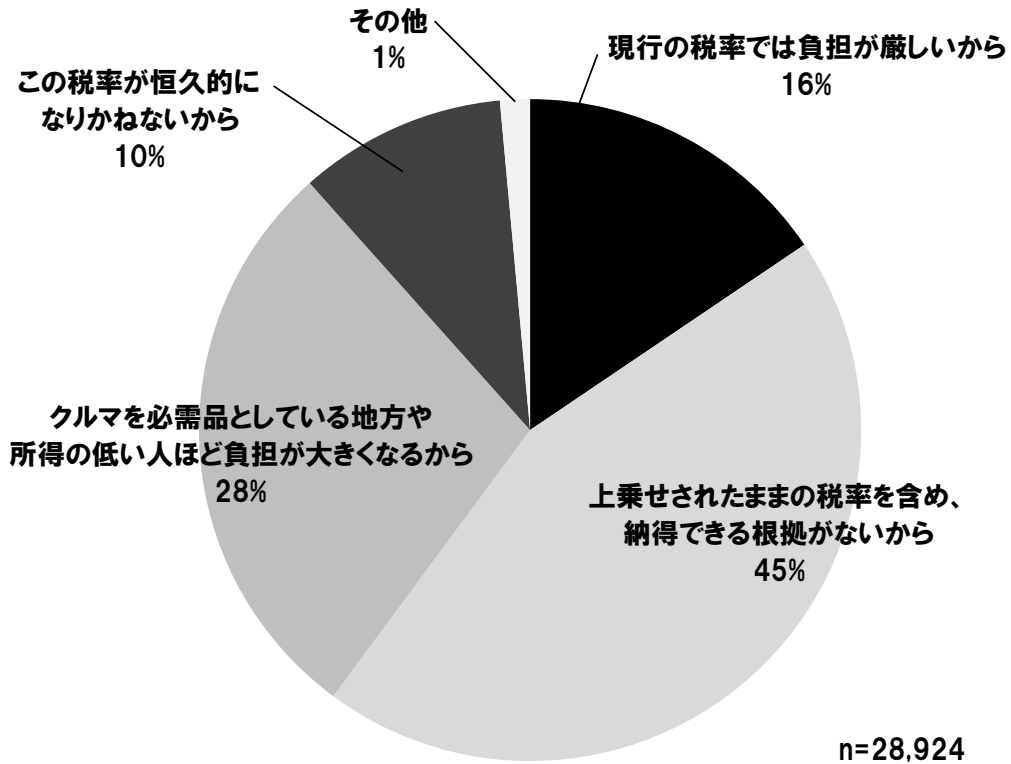
【表3】本来の税率を上回る税率が課せられている税目

※自家用乗用車の場合

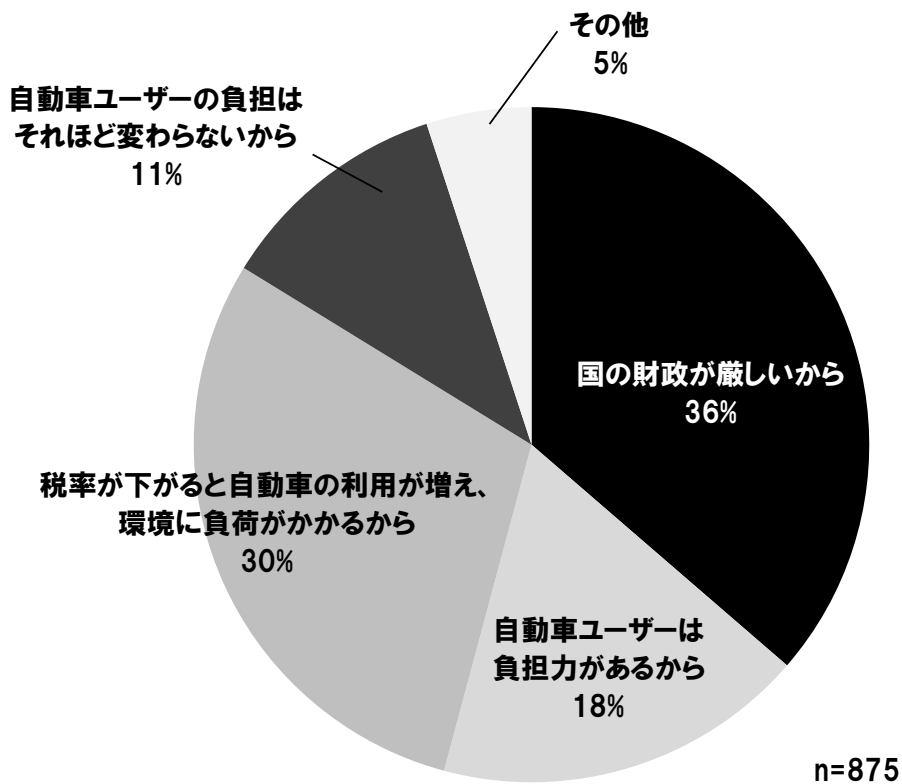
税目	本来の税率	現行の税率	本来の税率との比較
自動車重量税	2,500円/0.5t/年	ハイブリッドカーなどの次世代自動車および2015年度燃費基準達成車 2,500円/0.5t/年	変わらない
		車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年	2.5倍
		車齢13年超の車両 5,400円/0.5t/年	2.2倍
		上記以外の車両 4,100円/0.5t/年	1.6倍
ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	28.7円/ℓ	53.8円/ℓ	1.9倍
軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍



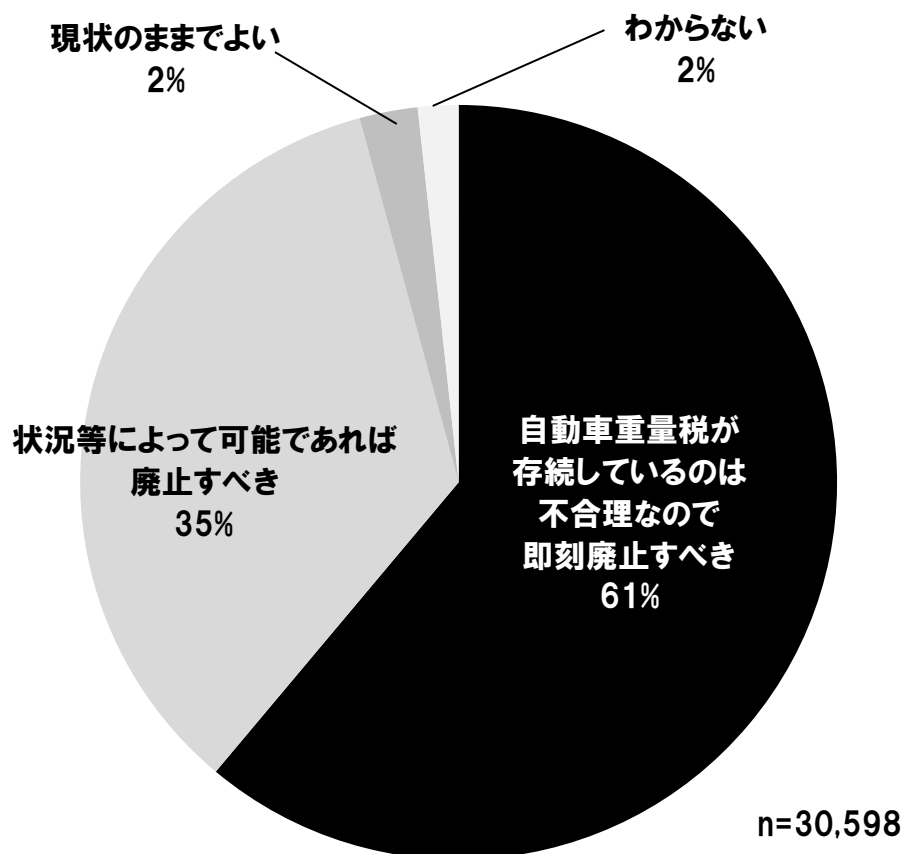
問3：問2で「反対」または「どちらかといえば反対」と答えた方にお聞きします。反対の理由としてもっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



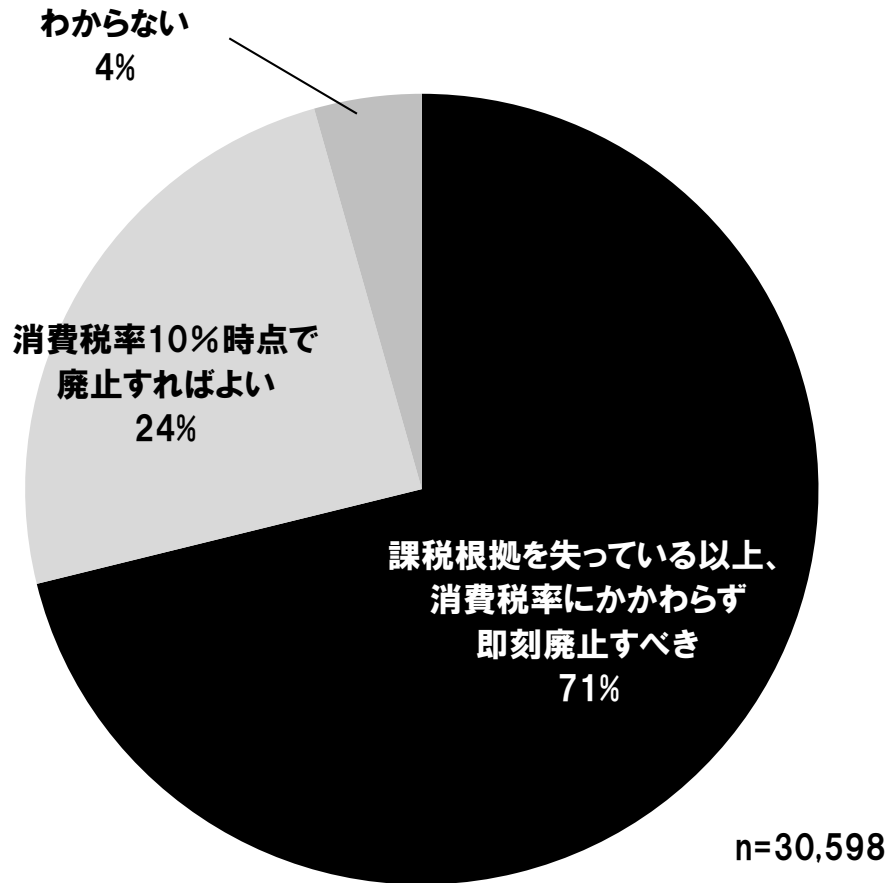
問4：問2で「賛成」または「どちらかといえば賛成」と答えた方にお聞きします。賛成の理由としてもっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



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。

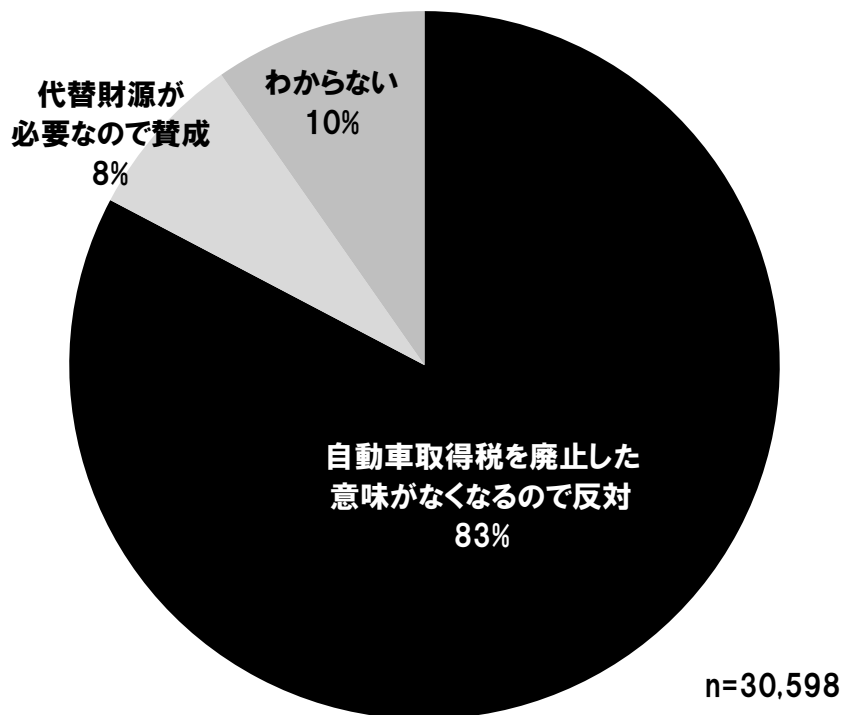
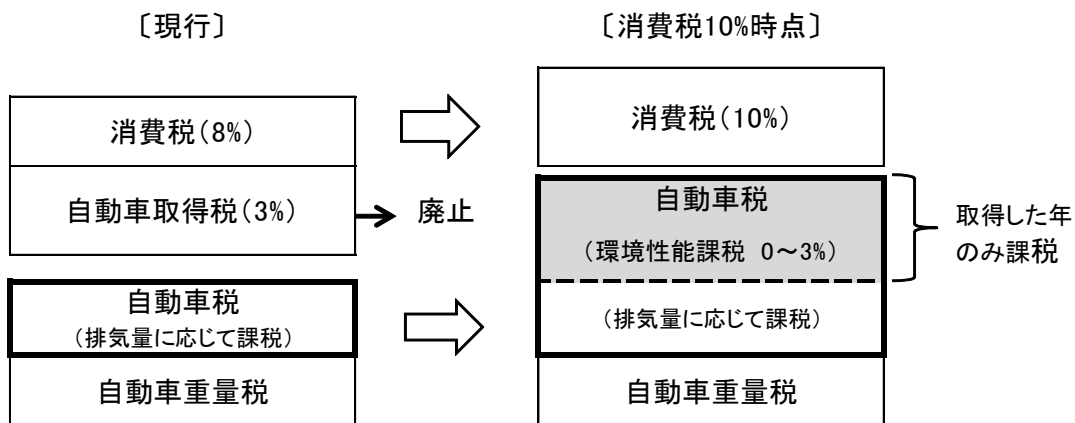


問6：自動車取得税は地方の道路財源として創設された税ですが、自動車重量税と同じく平成21年度の一般財源化によって課税根拠がなくなっています。平成26年度与党税制改正大綱によれば、消費税率が10%に引き上げられる時点で自動車取得税は廃止されることとなっていますが、このことについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



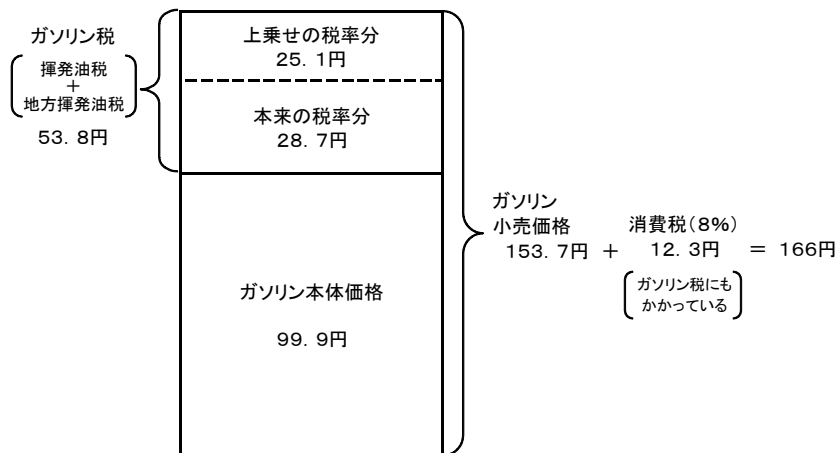
問7：平成26年度与党税制改正大綱によれば、もし、消費税率10%時点で自動車取得税が廃止されたとしても、新たに自動車税に環境性能課税が上乘せされることになっています（【図2】参照）。この環境性能課税は、取得時に自動車取得税の場合と同じく取得価額（車両価格）を基準として課税されることから、自動車取得税の単なる付け替えであるとの意見もあります。このことについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図2】環境性能課税のイメージ

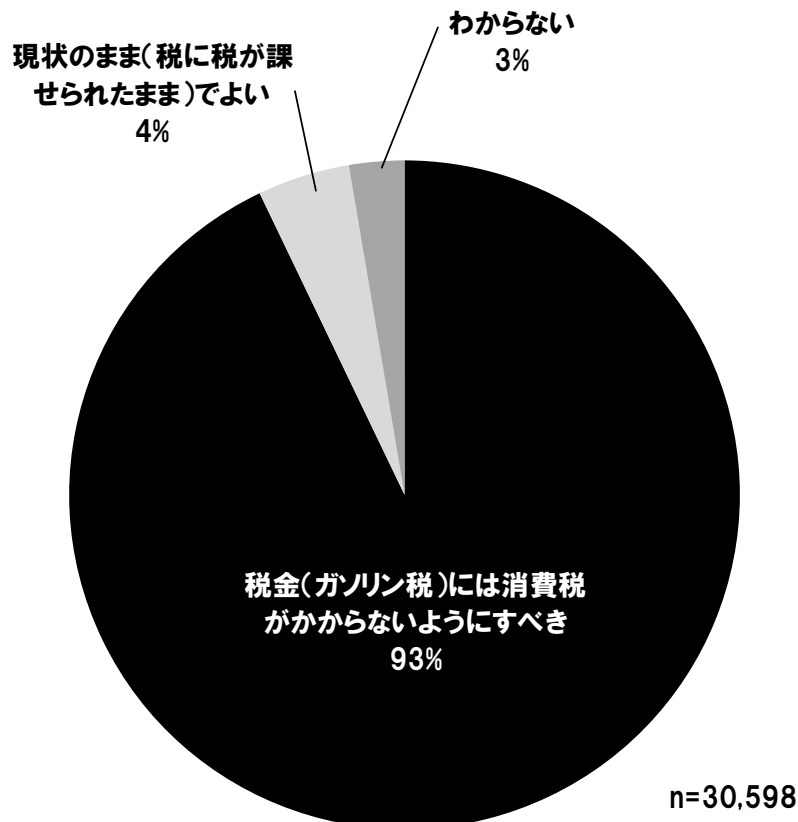


問8：ガソリンには【図3】のように、販売時にガソリン本体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税されるという（税に税が課せられる）仕組みとなっています。今年4月から消費税率が8%に引き上げられましたが、今後仮に、この状態が解消されないまま消費税がさらに増税されるとすると、この負担割合はさらに増えることとなります。このことについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【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166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」2014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需品であり、【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25年3月末現在

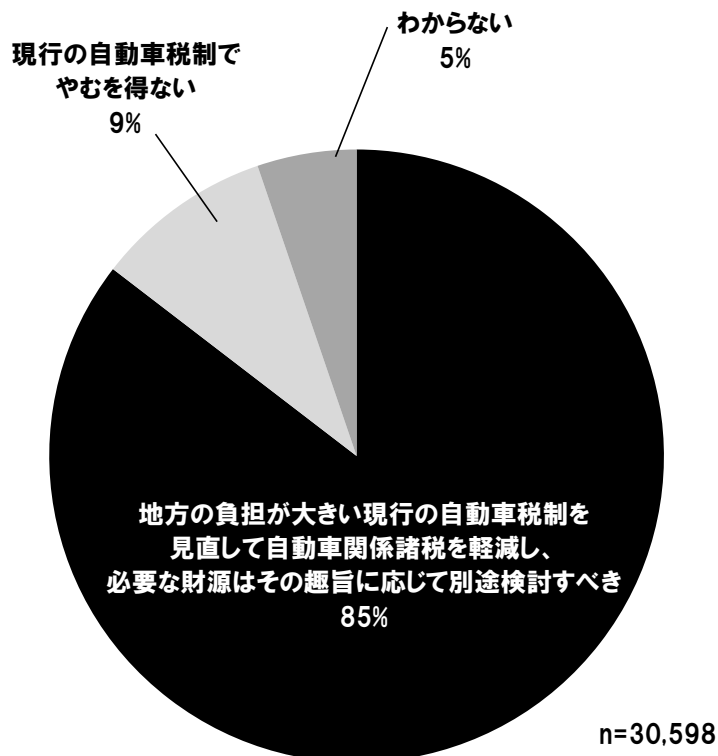
世帯当たり普及台数の多い都道府県

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.771台
2	富山県	1.729台
3	群馬県	1.681台
4	山形県	1.676台
5	岐阜県	1.647台
6	栃木県	1.646台
7	茨城県	1.630台
8	長野県	1.594台
9	福島県	1.559台
10	新潟県	1.556台

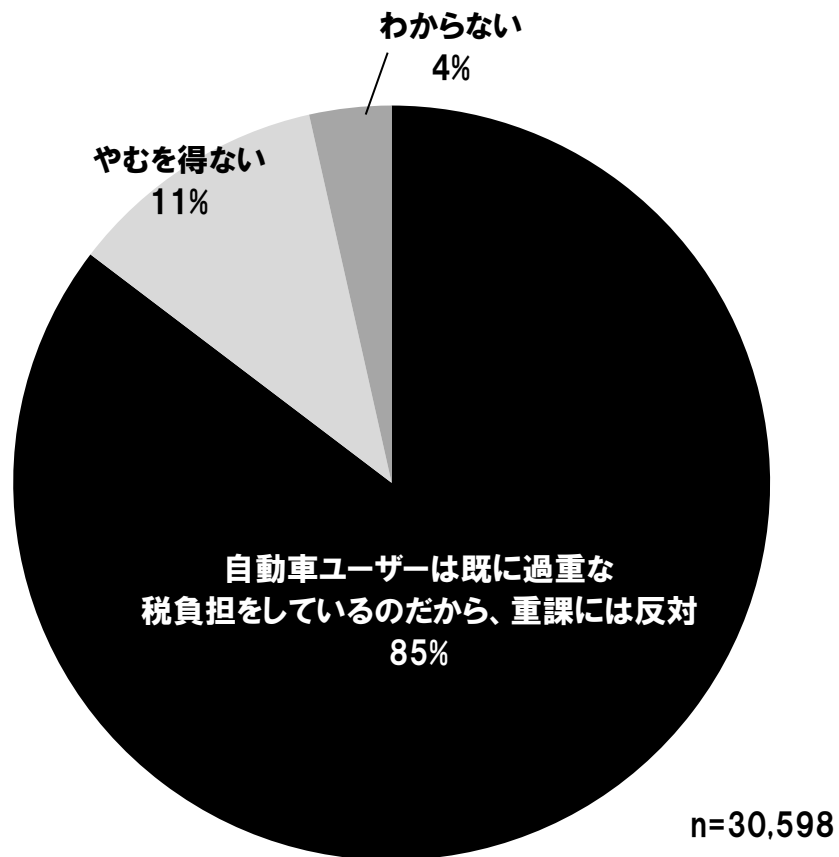
世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

都道府県	世帯当たり普及台数
兵庫県	0.935台
京都府	0.857台
神奈川県	0.748台
大阪府	0.675台
東京都	0.476台

資料：自動車検査登録情報協会



問10：平成26年度税制改正においては、新車新規登録から13年を経過した自家用乗用車について、自動車重量税および自動車税の重課(より重い税率を課す措置)が強化されました。また、軽自動車税についても平成28年度分から同様の措置が導入される予定です。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。



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 : 回答数 14,677件より一部抜粋)

- ・ 車齢が長くなったからといって突然燃費が落ちる訳でも、排ガスが汚くなる訳でもない。大事に長く乗っている物まで重課して買換えさせる事は本当にエコなのか疑問。
〔北海道 40代 男性〕
- ・ 地方では収入も低いうえに車がないと生活ができない。持たざるを得ないから、税金は何とか捻出して払うしかない。そこに付け込まれているとしか思えない。
〔青森県 30代 女性〕
- ・ 地方ほど、車を趣味やファッションではなく生活の足として利用してるので、買い替えのタイミングは遅く、軽自動車所有者も多い。そこに重い課税は生活に与えるダメージが大きい。
〔宮城県 50代 男性〕
- ・ 道路は自動車保有者のみが利用し、その恩恵を受けているわけではない。また、自動車がなければ生活できない地域もあるの。環境の汚染についても、自動車を保有している者だけが負担するのは筋ちがい。バスも排ガスを排出する。自分で保有していなくても環境汚染をしている。だから、国民全員が平等になる税制を望んでいます。
〔新潟県 50代 女性〕
- ・ 今までこのようなことを調べたことも、知ろうとしたこともなく、知らず知らずのうちに多くのお金を払っていたのだとわかりました。もっと興味を持たなければと思います。
〔群馬県 20代 女性〕
- ・ 自動車諸税は本来自動車を利用する人が負担すべき利便性への対価であり、それらは当然道路の維持管理や環境負荷軽減に対し使われるのが本来の目的。高速道は有料ですすでに対価は払っており、トンネル崩落事故を見ても分かるように対価に見合うだけの税の使われ方ができていない。一般財源に流れる税金では垂れ流しでありにも理不尽で高すぎる。
〔埼玉県 60代 男性〕
- ・ 車の価格・排気量以外に、年間走行距離・使用目的等によるきめ細かな差をつける仕組みになれば、より公平な税制になる。
〔東京都 50代 男性〕
- ・ 車（マイカー）は、都会と違って地方では生活のための必需品であるが、税負担が重すぎる。公共交通機関を利用するには、都会に比べかなりの割高（乗車料金）になっているし、運行時間帯（間隔）も利用者にとって決して納得できる（利用しやすい）状態ではない。自動車関連税の地方軽減化を実現してほしい。
〔石川県 70代 男性〕

- ・用途がはっきりしている税金については、場合によっては増税もしようがないと思いますが、取れるところから取るという手段については納得ができません。明確な理由とその内容に当てはまる用途でのみ使用するなどをはっきりさせることが必要だと思います。

〔静岡県 30代 男性〕
- ・私の地元は車は1人1台というのが当たり前です。山道ですので急な道が多いですし、曲がりくねった道も多いので、消費するガソリンの量は多くなります。車がないと生活できないのに、税金ばかりかかるのはかなり負担が大きいです。政府はいつも都会中心で物事を考えているように思えます。田舎の状況、少しでも考えていただけないでしょうか。

〔愛知県 20代 女性〕
- ・最近、車幅の広い車が多く走っており、狭路での離合が困難であるときが多くあります。また、排気量を小さくする車種が増える傾向です。従って、税制の基準を排気量でなく、車両の大きさを基準にしたら良いのではないかと思います。

〔大阪府 40代 男性〕
- ・自動車が普及し道路も良くなっている。何故いつまでも自動車だけに多くの税金を掛けるのか疑問である。政府は税金の使用について無駄がないかもっと検討する必要があるのではないかと考える。

〔奈良県 60代 男性〕
- ・地方にすんでいると公共交通機関が少なく移動手段として自家用車が必要です。このような観点から2台目、3台目と自家用車を複数台必要とする世帯には税負担軽減措置を講じてほしい。例えば、1台目はそのままの税率、2台目は1/2、3台目は1/3の税率とかになればいいですね。

〔島根県 60代 男性〕
- ・環境のことを考えてエコカーが主流になってきているのは分かりますが、経済的に買い換えが困難で仕方なく現在の自動車（ディーゼル）に乗っています。反エコカーということで年々税金が高くなって困っています。

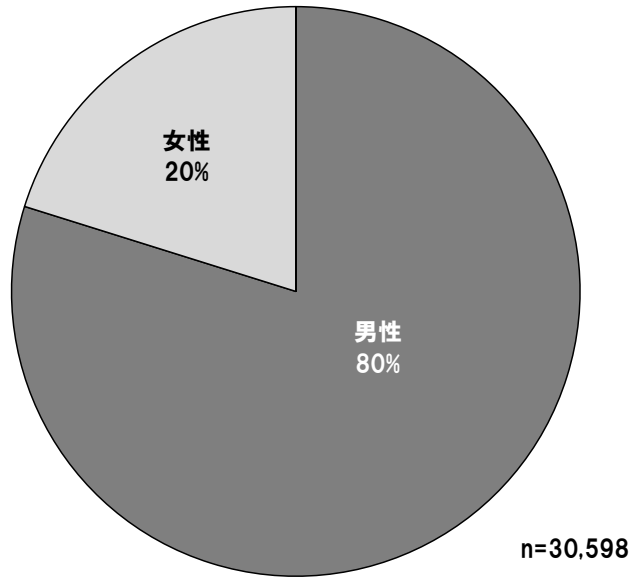
〔香川県 40代 女性〕
- ・何にどれだけ税金を無意識に払ってきたかが分かりました。これだと若者のクルマ離れは起きて当然ですよ。だってこれならタクシー使った方が安いもん。

〔福岡県 30代 女性〕
- ・沖縄は鉄軌道がなく車が不可欠です。わが家は、沖縄にきて8年になりますが、当初私は免許を持っておらずバスを利用していました。ですが、その後妊娠し3才も上の子を連れての移動は負担が大きく45才にして免許をとりました。やっと動きやすくなりましたが、やはり車2台維持にかかるお金も大変です。もっと税金の負担を少なくしてほしいです。

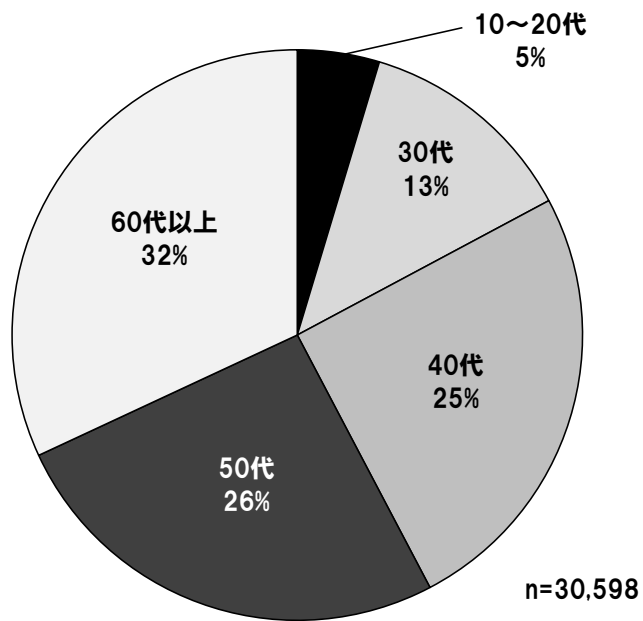
〔沖縄県 40代 女性〕

〔回答者属性〕

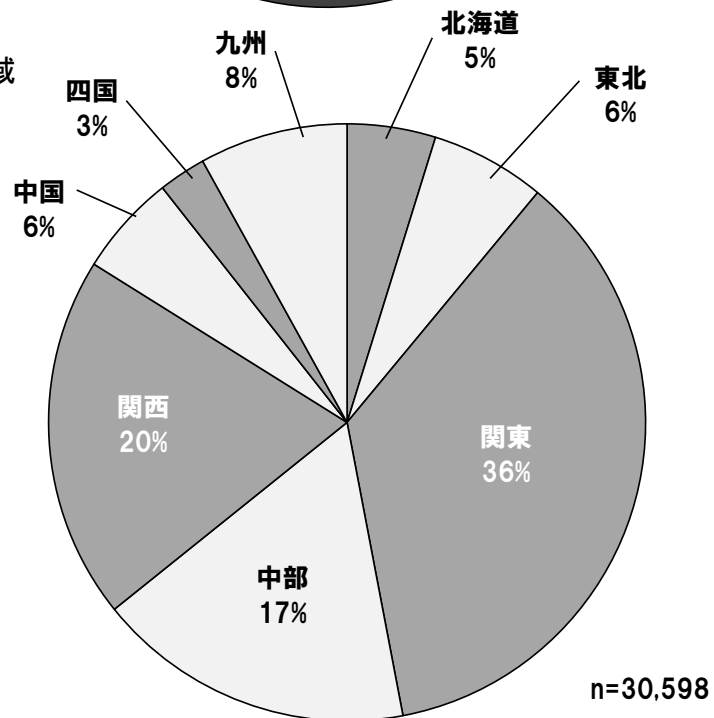
性別



年齢層



居住地域





総務省

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」

ヒアリング説明資料

全日本自動車産業労働組合総連合会
(自 動 車 総 連)

2 0 1 4 年 1 0 月 3 日

Contents

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

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

国民負担の軽減・デフレからの確実な脱却

生活減税

消費税率引上げに対する
国民の家計負担の軽減

雇用対策

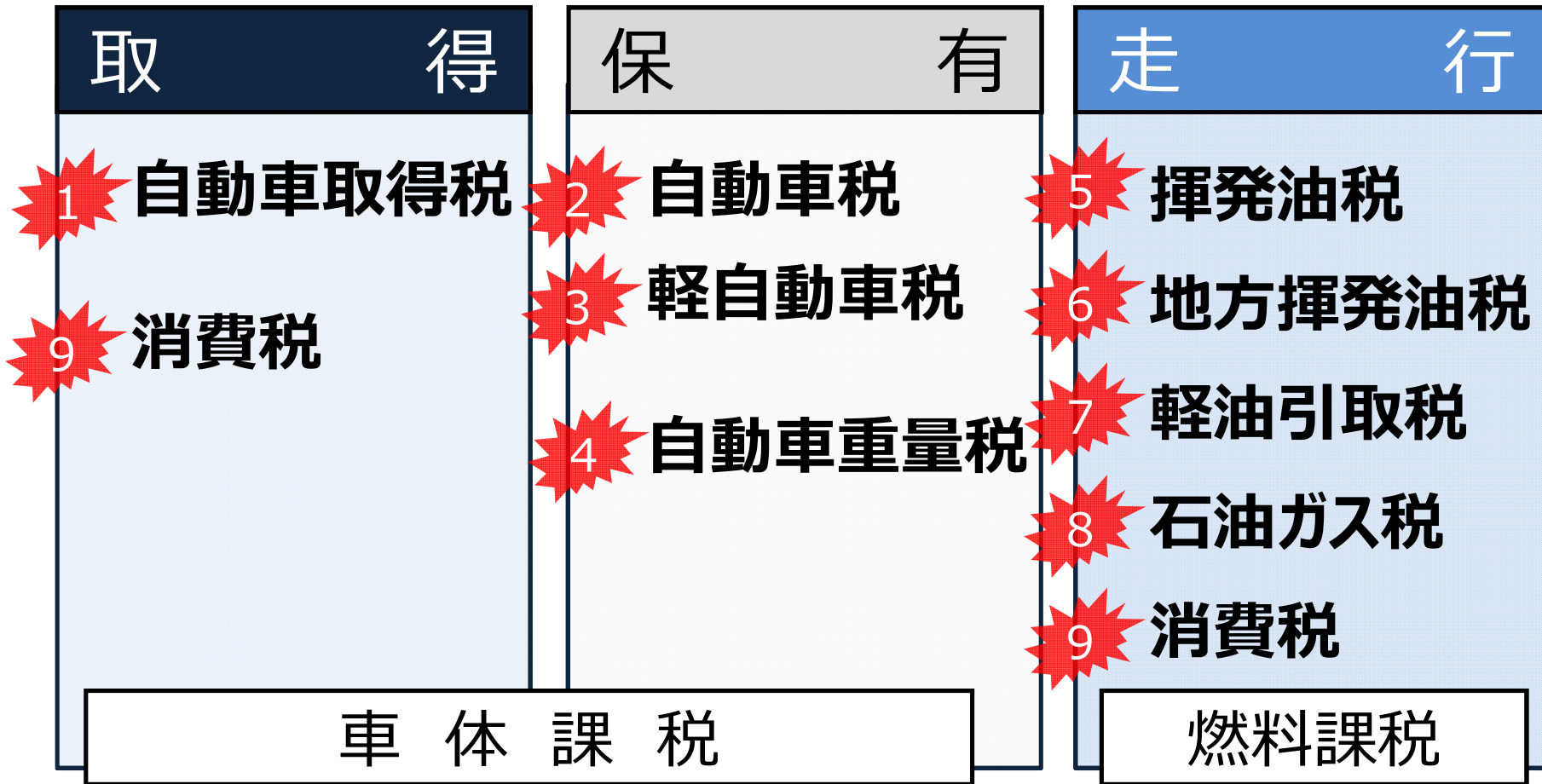
地方を含め、広く日本の雇
用を支える自動車産業の活
性化

経済対策

日本の基幹産業である自
動車産業が生み出す経済
波及効果

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

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消



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

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

車体課税

自動車取得税

1968年、市町村の道路拡充の為に創設

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

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

燃料課税

揮発油税
1958年～
本則の2.0倍

地方揮発油税
1958年～
本則の1.2倍

軽油引取税
1958年～
本則の2.1倍

石油ガス税
1958年～

道路整備五箇年計画に基づき、国および地方の道路整備拡充の為に創設

2009年、道路特定財源の一般財源化により課税根拠は既に喪失している

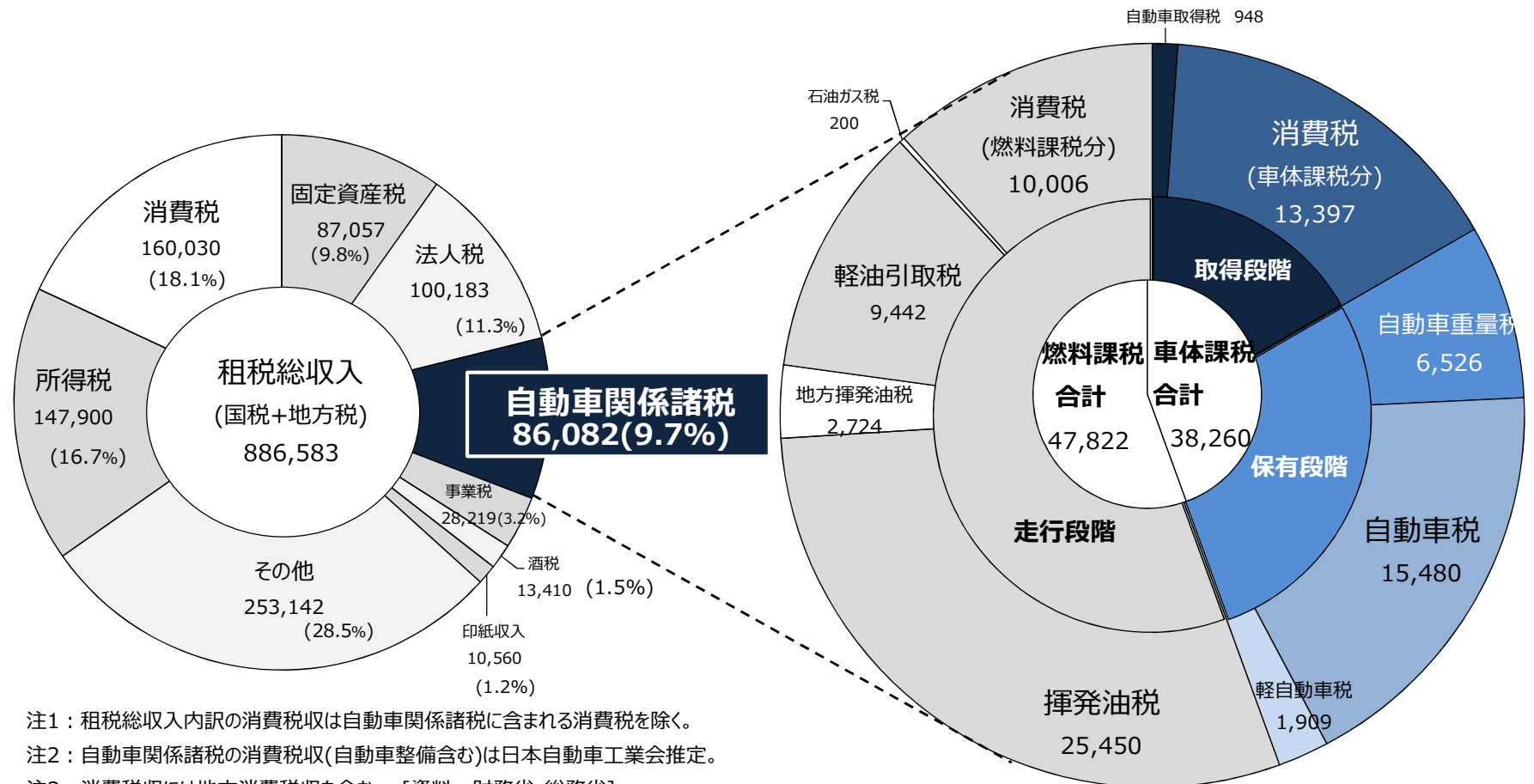
本則税率に上乗せされた当分の間税率が未だ存続

燃料課税に、さらに消費税が課せられる Tax on Tax

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

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

●平成26年度租税収入の税目内訳並びに自動車関係諸税の税収入(当初)



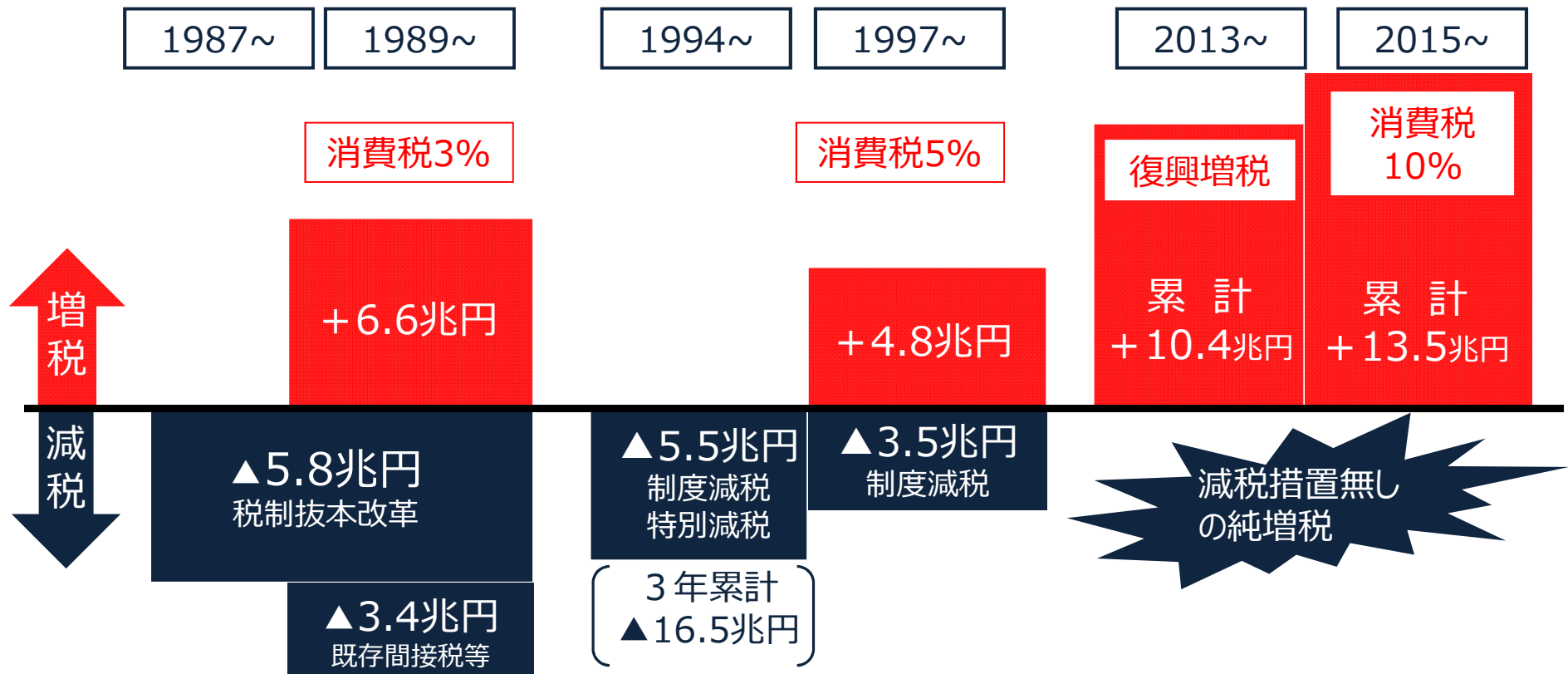
注1：租税総収入内訳の消費税収入は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
 注2：自動車関係諸税の消費税収入(自動車整備含む)は日本自動車工業会推定。
 注3：消費税収入には地方消費税収入を含む [資料：財務省・総務省]

資料元：日本自動車工業会「日本の自動車工業2014」より抜粋

国の租税収入の**1割に相当**する**9種類9兆円**もの税負担

消費税率の引上げに対する家計負担対策 **生活減税**

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



資料元：自動車総連にて調べ

消費税率引上げに対し、**国民負担軽減に繋がる減税措置**が必要

連合の政策実現に向けた取り組み



簡素化が 2015年度連合の最重点政策に反映

「公平・連帯・納得」の税制改正の実現

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

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

自家用乗用車の都道府県別普及台数(世帯当たり普及台数)

都道府県	世帯当たり普及台数	都道府県	世帯当たり普及台数	都道府県	世帯当たり普及台数
1 福 井	1.743	17 滋 賀	1.406	33 鹿 児 島	1.142
2 富 山	1.709	18 島 根	1.397	34 愛 媛	1.116
3 山 形	1.674	19 岩 手	1.397	35 奈 良	1.113
4 群 馬	1.654	20 秋 田	1.385	36 広 島	1.109
5 栃 木	1.628	21 岡 山	1.370	37 高 知	1.091
6 岐 阜	1.605	22 徳 島	1.350	38 福 岡	1.082
7 茨 城	1.603	23 香 川	1.336	39 長 崎	1.078
8 長 野	1.583	24 宮 城	1.310	40 埼 玉	1.009
9 福 島	1.564	25 熊 本	1.307	41 北 海 道	1.007
10 新 潟	1.555	26 愛 知	1.298	42 千 葉	1.006
11 山 梨	1.539	27 大 分	1.277	43 兵 庫	0.921
12 佐 賀	1.508	28 沖 縄	1.275	44 京 都	0.838
13 石 川	1.492	29 宮 崎	1.265	45 神 奈 川	0.736
14 三 重	1.464	30 山 口	1.227	46 大 阪	0.660
15 鳥 取	1.444	31 青 森	1.224	47 東 京	0.461
16 静 岡	1.419	32 和 歌 山	1.205	全国平均	1.069

資料元：自動車検査登録情報協会 2014年3月末現在

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

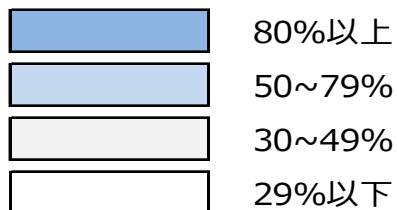
参考資料

軽四輪車の都道府県別普及台数(世帯当たり保有台数)

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

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

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

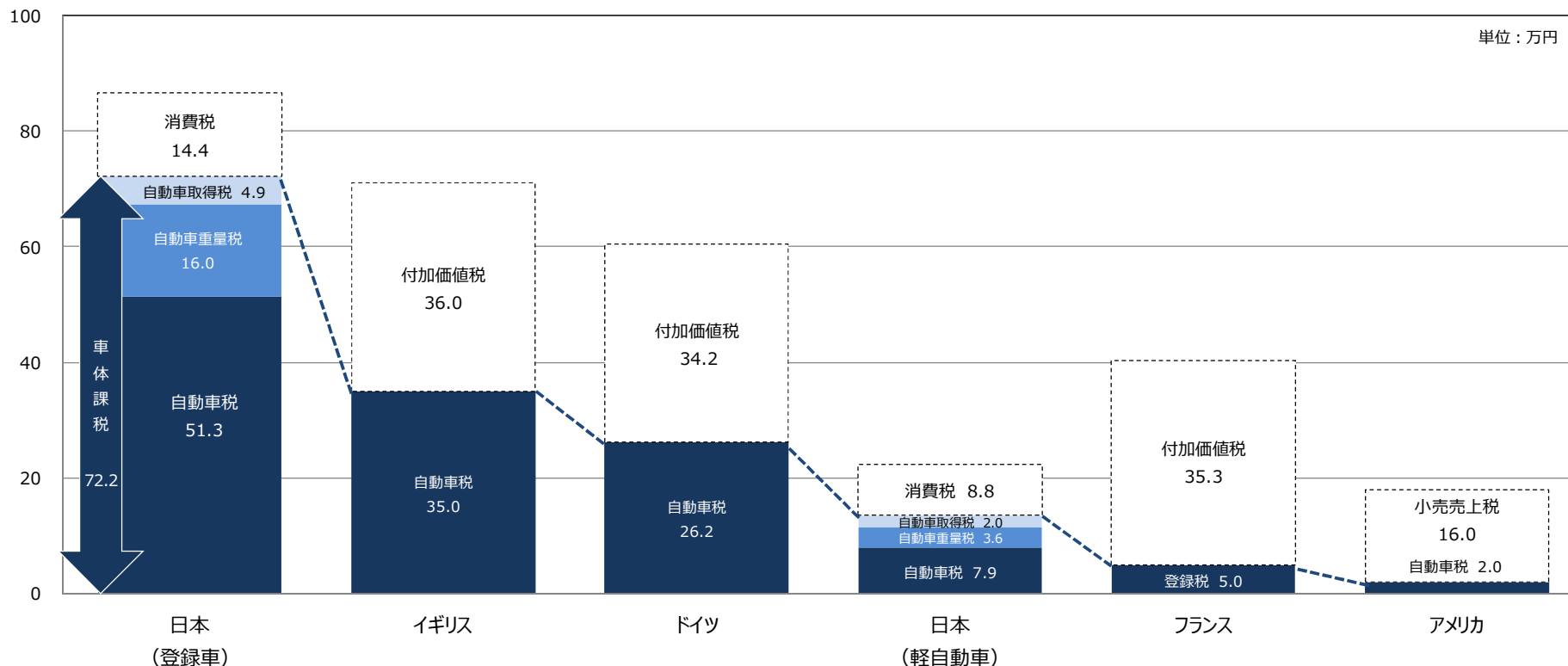


資料元：全国軽自動車協会連合会発表データより自動車総連にて作成

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

参考資料

自動車関係諸税の国際比較



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

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

日本における登録車の税負担は極めて重い

日本の雇用を支える自動車産業 **雇用対策**

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

関連部門
GS・損害保険等
409,000人

製造部門
自動車・部品製造等
785,000人

販売・整備部門
小売・卸売・整備等
1,085,000人

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



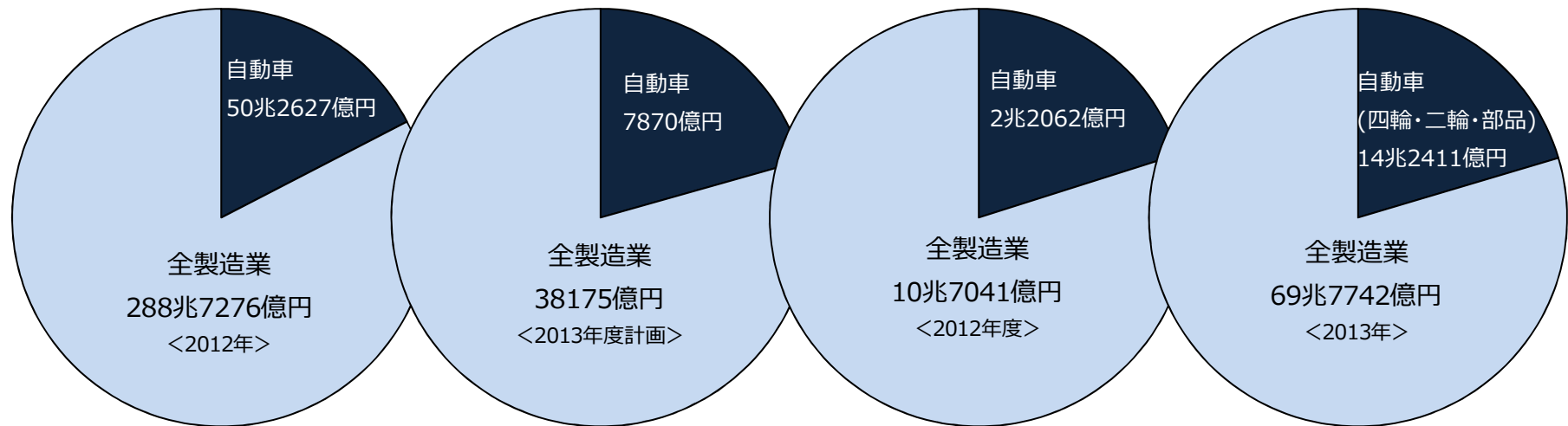
利用部門
貨物・旅客運送等
2,810,000人

資料元：日本自動車工業会「日本の自動車工業2014」より抜粋

日本の就業人口の1割近い **547万人の雇用** を支えている

日本経済を牽引する自動車産業 **経済対策**

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



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

資料元：日本自動車工業会「日本の自動車工業2014」より抜粋

日本の産業のトップランナーであり **重要な基幹産業** である

車体課税を抜本的に見直し、**簡素化・負担の軽減**を図る

自動車取得税

- ◆自動車取得税は、消費税率の引上げに関わらず、**直ちに廃止**する

自動車重量税

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

自動車税

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

軽自動車税

- ◆四輪車・二輪車の**増税の撤回を含め、確実な負担軽減措置**を講ずる

燃料課税を抜本的に見直し、**簡素化・負担の軽減**を図る

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

最新の環境規制に対応した二輪車の普及促進策を創設する

環境性能課税の制度設計について

● 自動車取得税と環境性能課税

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

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

自動車税のグリーン化特例の制度設計について

軽自動車税の軽課の検討について

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

自動車税の税額は、**軽自動車税を基準とした水準**として考えるべき

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

二輪車に関する軽自動車税に対する要望・意見

平成26年10月3日

全国オートバイ協同組合連合会

会長 吉田純一

二輪車は、CO2 排出量が少なく、環境負荷も小さく「省エネ・省スペース・省資源」で地球環境に優しい乗り物であり、人の移動や物流において渋滞改善や環境負荷低減など長年にわたり環境に寄与してまいりました。

四輪車におきましては、環境性能等に応じた課税等による環境負荷低減はこれからのテーマかもしれませんが、二輪車は生まれながらにしてエコであります。我々としては二輪車の普及により環境負荷低減に貢献したいと考えておりますので、既存ユーザーへの負担は、旧税率の適用で軽減して頂きたい。

また、二輪車はその使用用途が「通勤・通学」、「買い物・用足し」で9割弱を占め、コンパクトな移動手段であり生活に密着した乗り物であると共に、先の東日本大震災や阪神大震災においても災害時に役立つ乗り物として利用されました。

さらに二輪車の保有台数の7割を占める原動機付自転車(125cc未満)はナンバープレート発行も市町村役所が実施している手軽な乗り物であります。

このように日常生活の足として学生や主婦、高齢者などが利用する二輪車に既販車までも対象として増税することは数多くのユーザーに過重な税負担を強いるものであります。

一方で検討会のいうところの軽自動車税の水準の適正化については新車に適応していただき、あわせて円滑な制度移行と行政コストや納税者負担等を考え、届け出を基準とした課税としていただきたい。

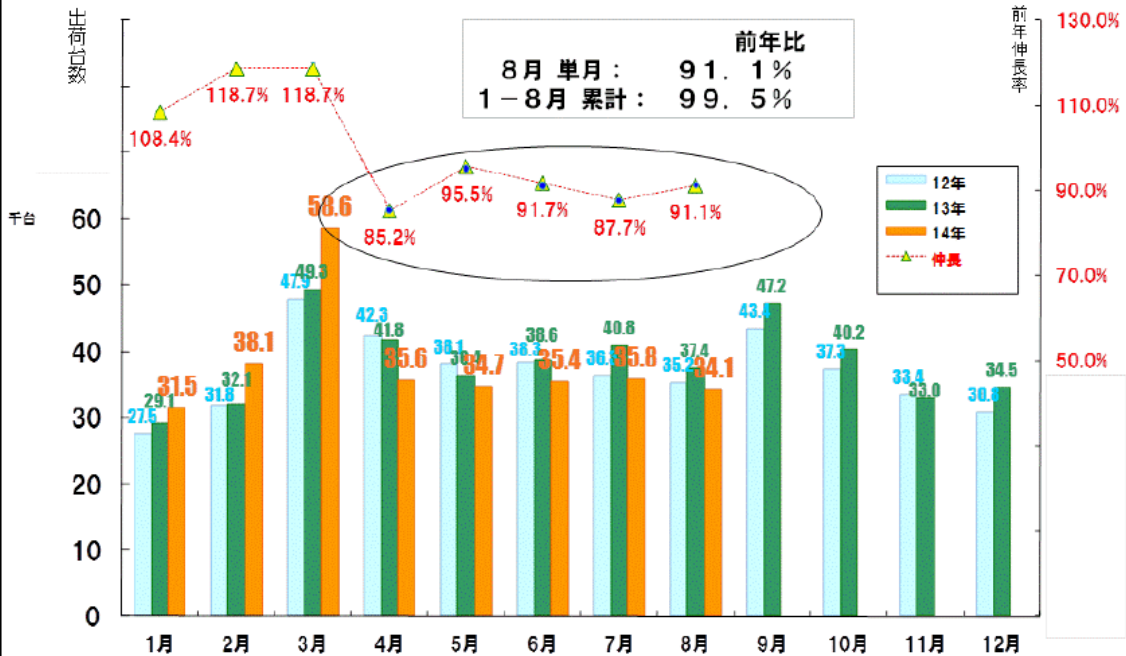
二輪車に関する軽自動車税に対する要望

- 二輪車の軽自動車税は、既存ユーザー（平成 26 年度末までに市町村等にナンバープレート発行並びに税申告の手続きをおこなった所有者）については旧税率の適用により二輪車を利用している既存ユーザーの負担軽減をお願いしたい。
- 原動機付自転車や軽二輪車等については新規車両と既存車両の区別ができないため、新税率の適用は既存ユーザー以外について適用願いたい。

以上

2014年 国内二輪 新車販売状況

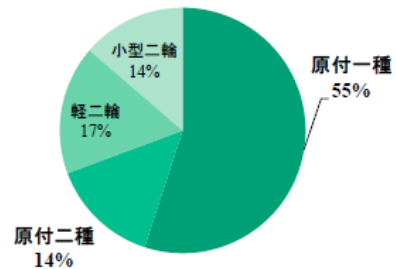
- ・消費税増税の影響を大きく受け、本年4月以降、毎月前年台数を割り、1-8月累計では、99.5と前年を下回っている。
- ・政府の成長戦略である「次世代自動車戦略2014」に、二輪車政策を取り上げていただき、2020年には、国内二輪新車市場の倍増を掲げたところだが、増税は、この政策遂行に水をさすこととなる。
- ・業界としては、増売による、増税アップを目指したい。



国内二輪市場の特徴

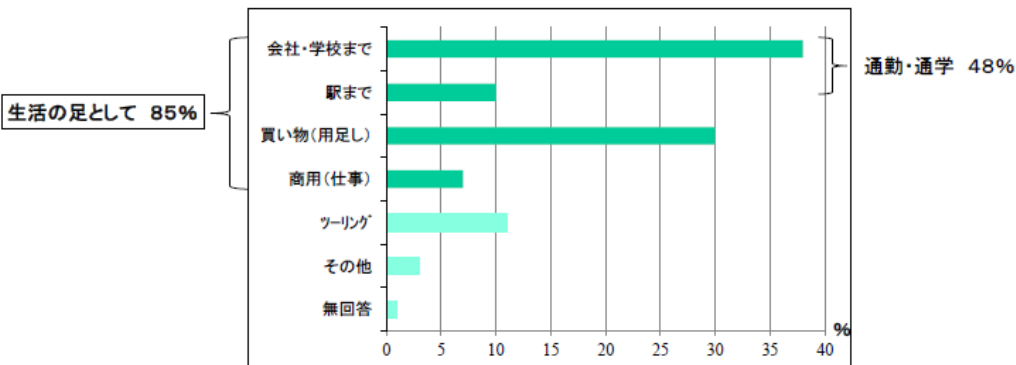
①年間新車販売台数 46万台(平成25年暦年)
ピーク時の1982年 330万台から約1/7に!

②保有台数 1,167万台だが、原付一種と原付二種の合計で、約7割を占める

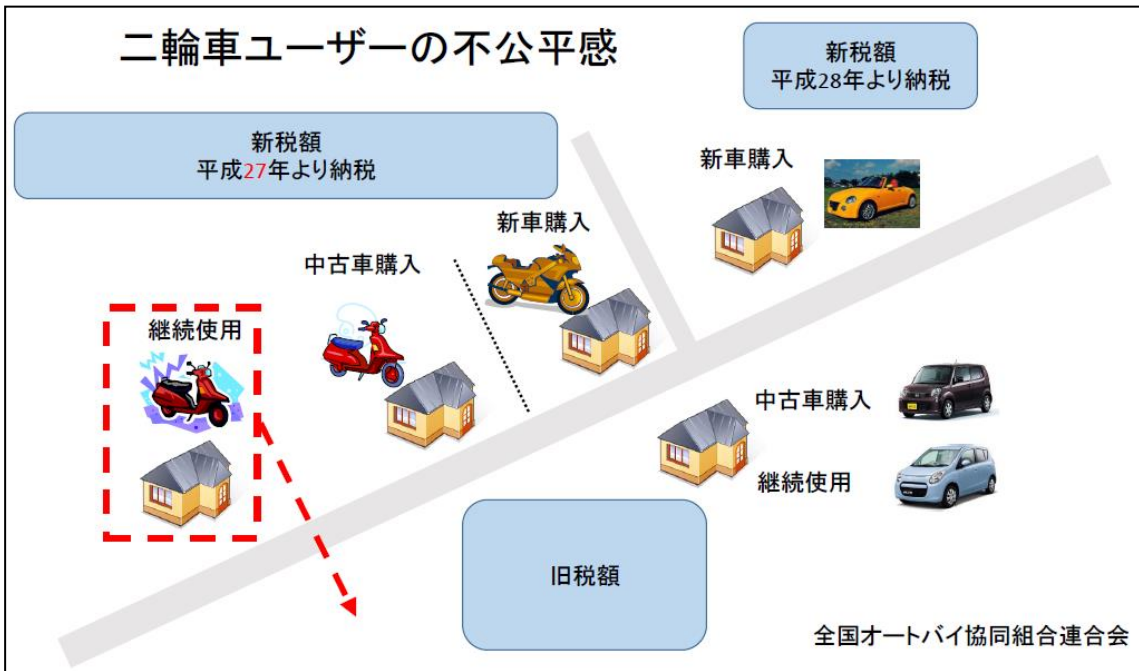


③公共交通機関の未発達な地方において、主に利用されている

④二輪ユーザーの主な用途 ※2013年度 自工会二輪車市場動向調査より
通勤・通学・買い物(用足し)・商用(仕事)といった、生活の足としての利用が85%を占める



二輪車ユーザーの不公平感



「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26年10月3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

- 自動車製造業の出荷額は全製造業の約2割(50兆円)
- 関連産業就業人口は全体の約1割の雇用(547万人)
- 貿易黒字額は全体の約半分(13兆円)

裾野の広い自動車産業

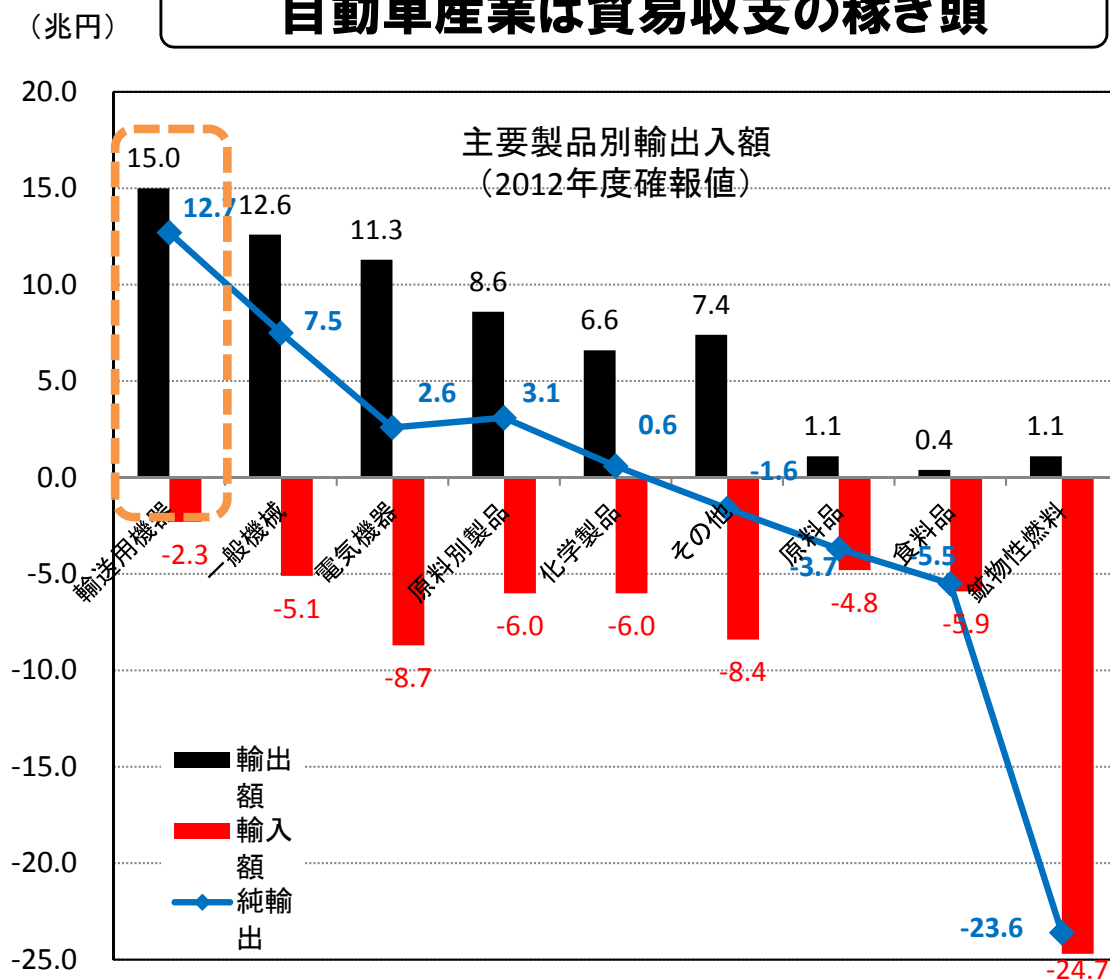


<産業別の生産誘発係数>

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



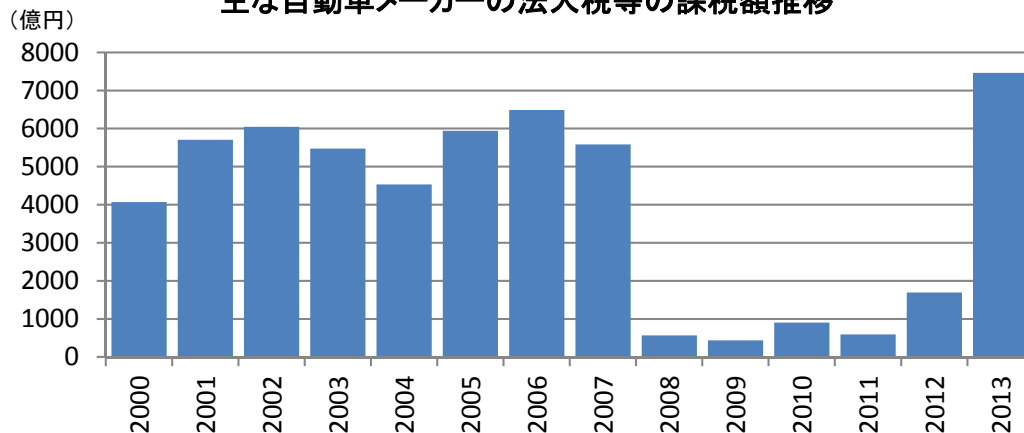
出典：財務省「貿易統計」 2

1-2. アベノミクスを支える自動車産業

収益の上昇

2013年度は自動車メーカーだけで7500億円の納税

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)。

「経済の好循環」

設備投資の増加

自動車の国内設備投資計画は大幅に増加(+37%)

	2009年度～2013年度の平均(A)	2014年度(計画)(B)	伸び率(B)÷(A)
自動車	9,204億円	1兆2,584億円	36.7%
製造業	5兆2,281億円	6兆3,226億円	20.9%
全産業	14兆8,687億円	17兆7,102億円	19.1%

(出典) 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」

賃金の上昇

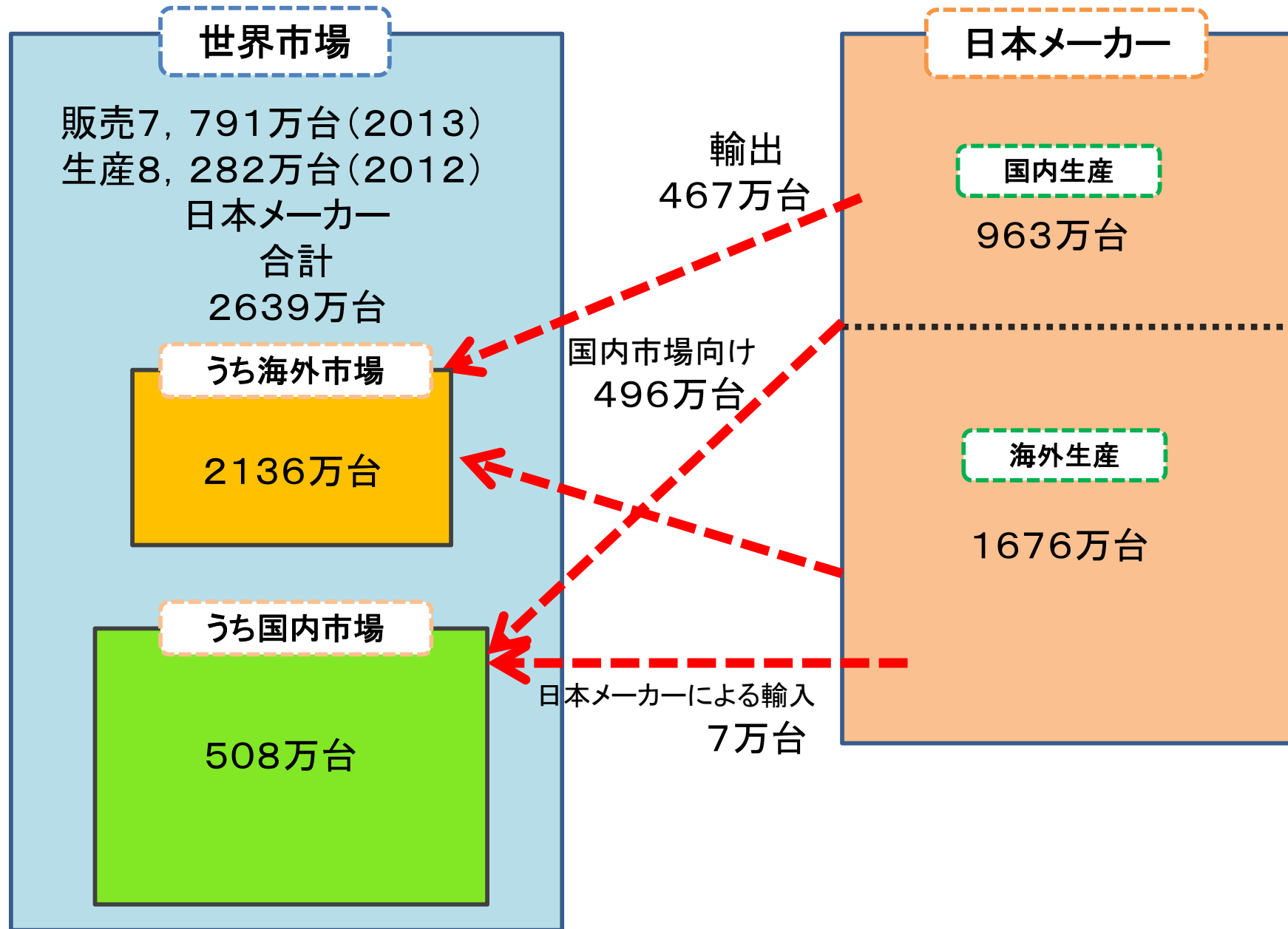
自動車業界の今夏のボーナスの伸び率は業界トップ(対前年比+16.7%)

非鉄・金属	5.67%	セメント	4.15%
繊維	7.92%	電機	6.59%
紙・パルプ	2.19%	自動車	16.70%
化学	▲4.09%	造船	0.86%
ゴム	5.00%		

(出典) 一般社団法人日本経済団体連合会

販売台数の増加

1-3. 世界の自動車市場における日本メーカーの位置づけ



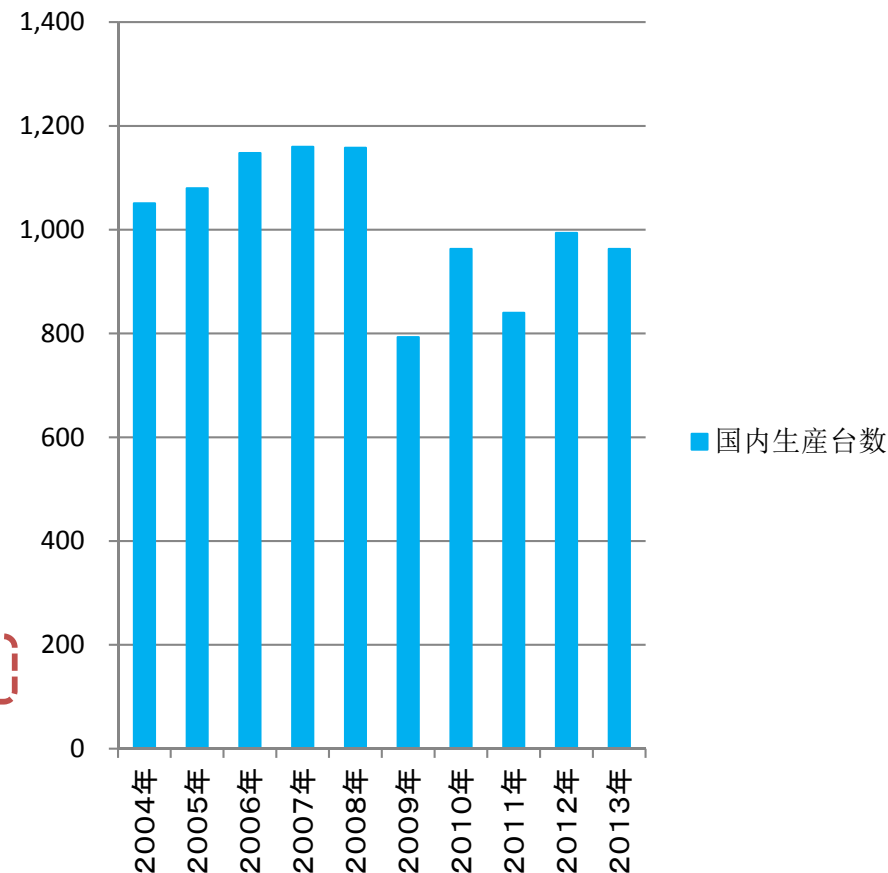
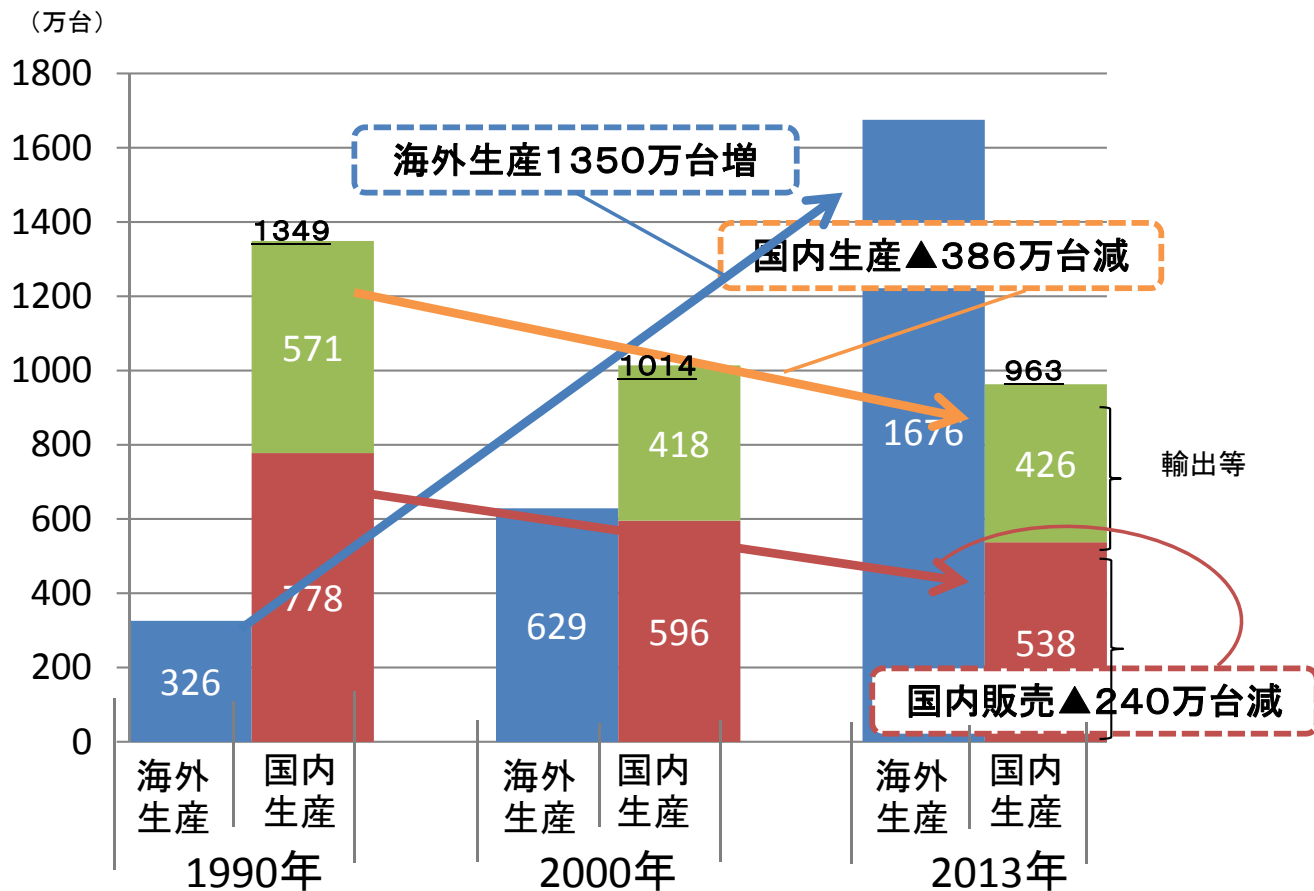
1-4. 国内の生産・販売の動向

- 約20年間で、国内生産は▲386万台減、国内販売は▲240万台減、海外生産は1350万台増加。リーマンショック後の国内生産台数は、1000万台弱で推移。
- 国内生産基盤が競争力の源泉である中で、国内生産を維持するためにも国内販売の活性化が不可欠。

生産体制のグローバル化が進展

(万台)

国内生産台数の推移



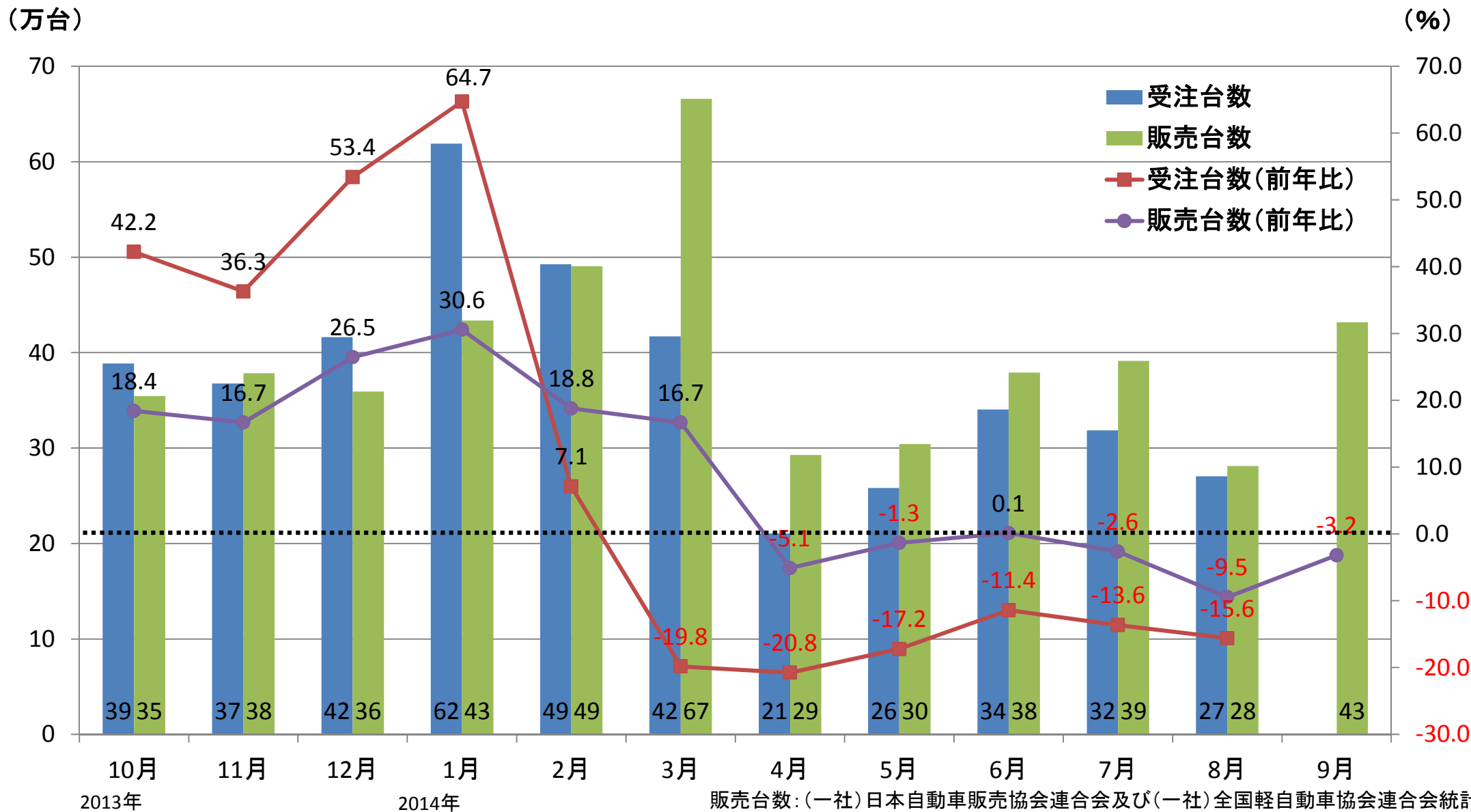
注: 輸出等は国内生産台数から国内販売台数を除いた台数
 出典: 日本自動車工業会

暦年ベース

出典: 日本自動車工業会

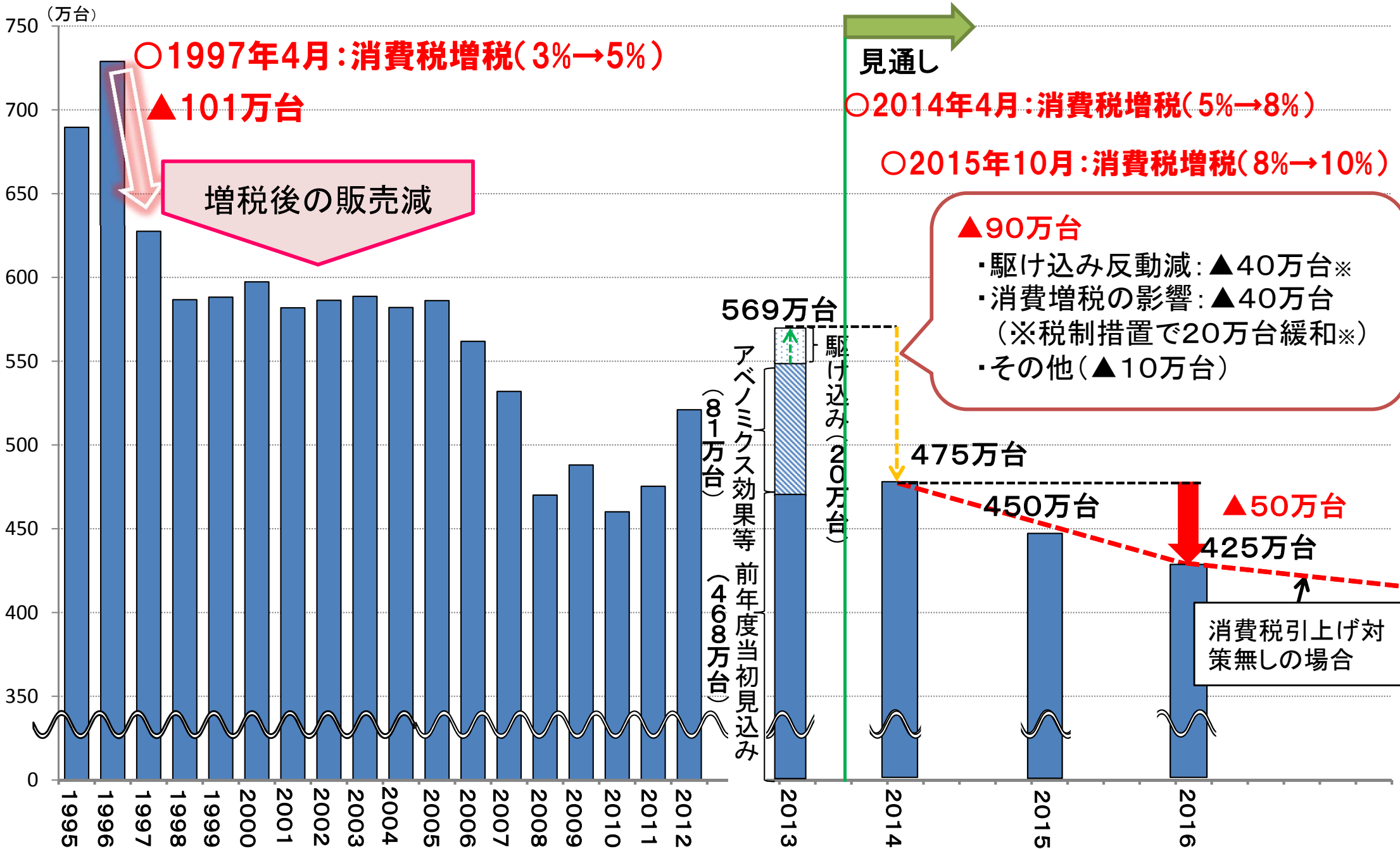
1-5. 国内乗用車受注台数及び販売台数の月別推移

消費税率引上げ前の駆け込み需要により販売台数は3月まで前年増、4月以降は反動減により落ち込み(税制措置により緩和)。自動車受注は引き続き1割減~2割減で推移。



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

1-6. 消費税増税と国内自動車販売台数の推移



(日本自動車工業会見通し)

※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。

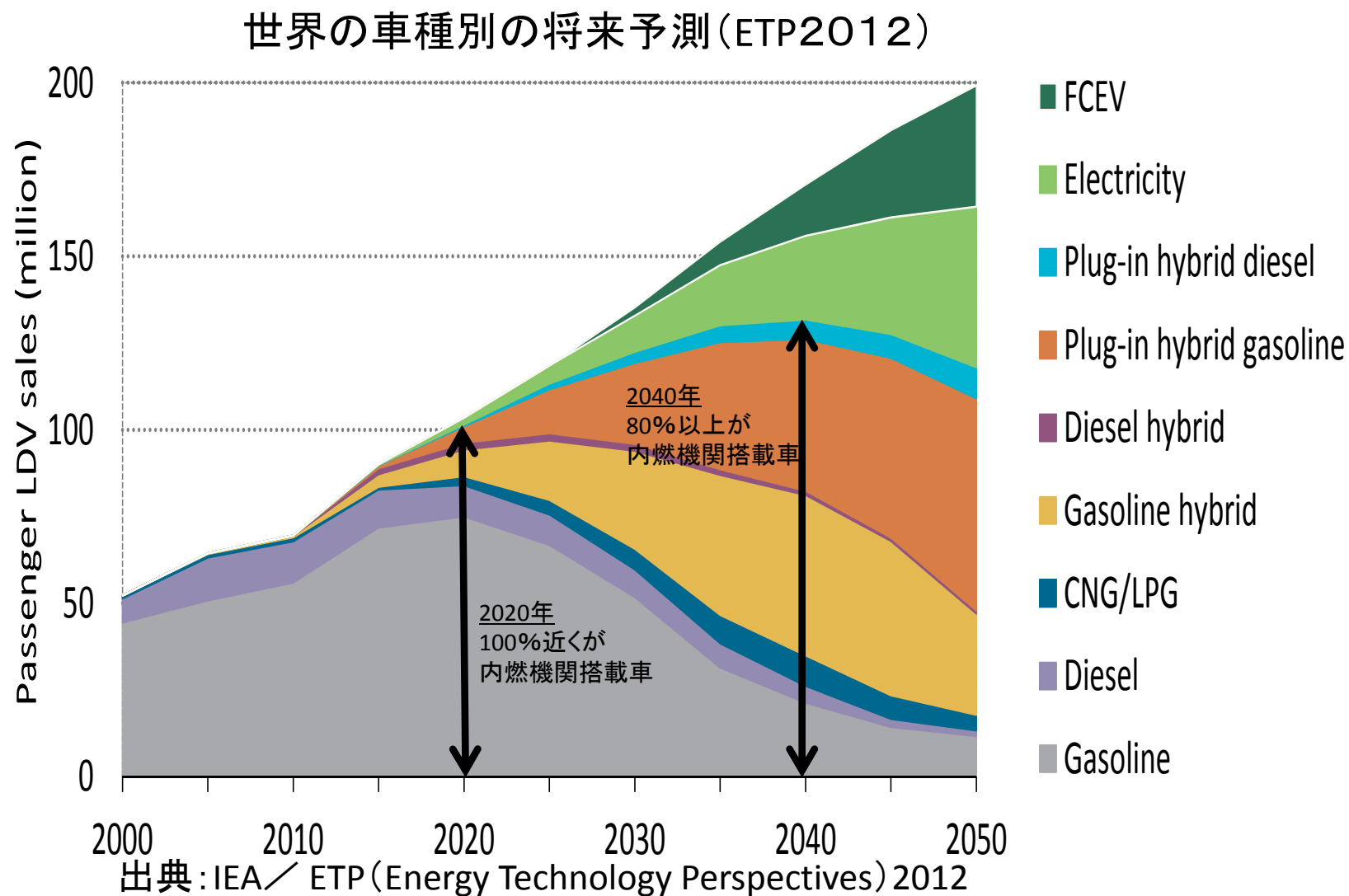
エネルギー制約

○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。

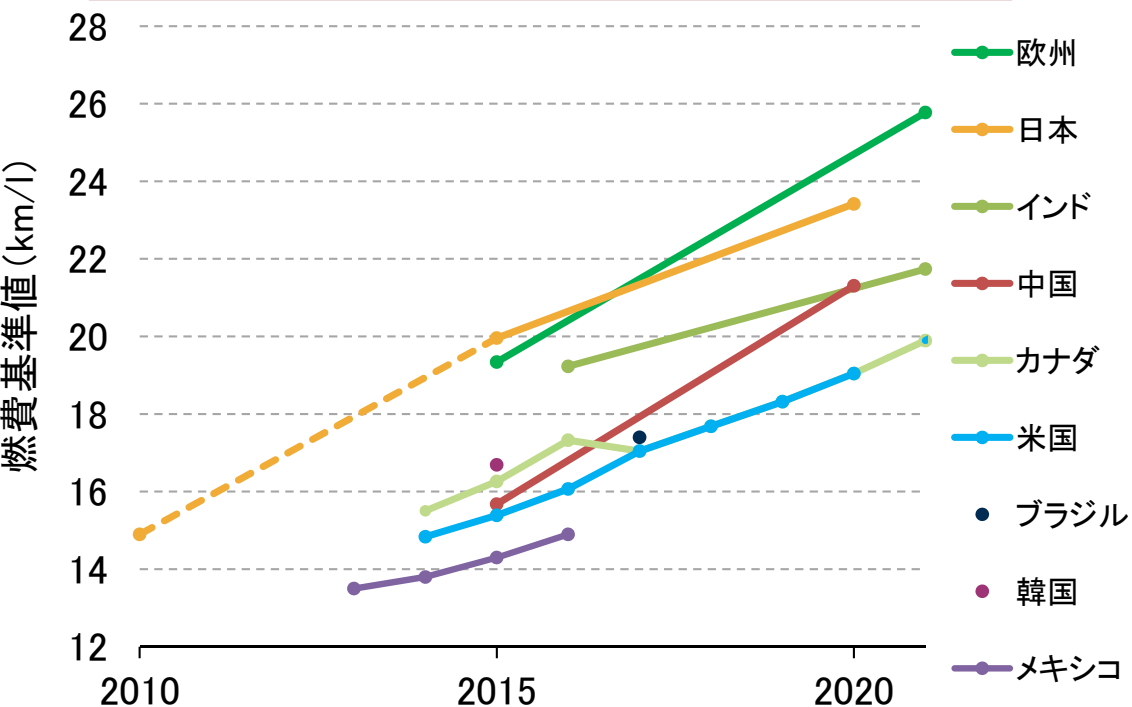


(参考) 燃費規制の各国の動向

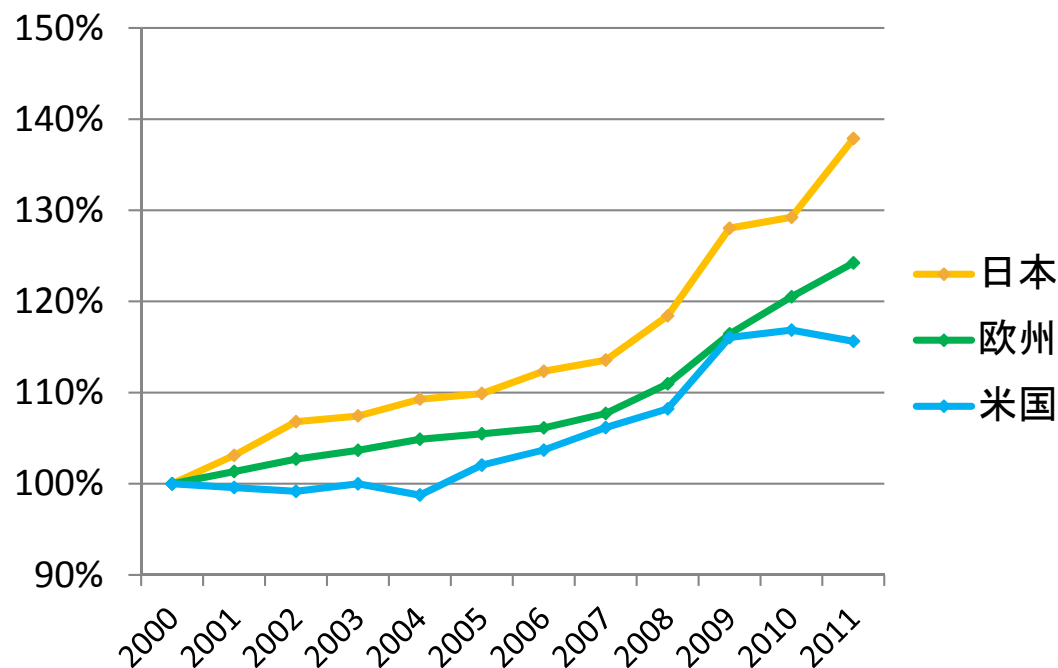
○環境制約・エネルギー制約が世界的に高まる中で、新興国を含めて世界的に燃費規制は強化される傾向にあり、その中で日本の燃費基準は世界最高レベルにある(ただし、各国の燃費基準は、各国市場ごとに異なる走行実態や車種構成等の実態を踏まえ設定されるため、一概に比較することはできない。)

○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

○次世代自動車についても、「次世代自動車戦略2010」、「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:(車名未定) 	マツダ:アクセラ 
価格(例)	142万円~	162万円~	342万円~	287万円~	700万円程度	307万円~
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	x~○	○	◎	◎	◎	○
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:6,500箇所、 急速充電:2,100箇所) ◎ (ガソリン約3.6万箇所)	△ (普通充電:6,500箇所、 急速充電:2,100箇所)	x (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 (2013年度)	371.5万台 (76.8%)	101.5万台 (21.0%)	1.3万台 (0.3%)	1.6万台 (0.3%)	(2014年度中に発売予定)	7.8万台 (1.6%)
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%
インフラ整備目標	—	—	2020年までに普通充電器200万基、 急速充電器5000基		2015年度までに100箇所設置	—
インフラ整備支援	—	—	次世代自動車充電インフラ整備促進事業 (1,005億円:24年度補正)		水素供給設備整備事業 (110億円:27年度概算要求)	—
車両購入支援	—	—	クリーンエネルギー自動車導入促進補助金 (300億円:27年度概算要求)			

※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

自動車産業戦略2014(車体課税関係抜粋)

国際的に見て複雑かつ高い水準の車体課税について、ユーザー負担の軽減、簡素化、一層のグリーン化を図る観点から、見直しを行う。

自動車取得税については、消費税10%段階において廃止することが決定されたが、道路特定財源の一般財源化を踏まえ、自動車重量税について、引き続き、徹底した負担の軽減を進めていく。

これまで、エコカー減税やグリーン化特例は、ユーザーに環境性能の高い自動車の選択を促すことで、自動車メーカーに環境性能技術の開発・投入を促進し、新車全体の燃費性能の改善・底上げに大きく寄与してきた。

車体課税における税制上のインセンティブは、これまでの政策効果を踏まえ、更にユーザーにとって分かりやすく、販売現場において説明しやすい設計を基本とし、一層の強化を図る。また、**内燃機関搭載車を含め、新車全体の燃費性能の改善・底上げが効果的に促進される設計としていく。**

その際、**各国の自動車の需要、環境規制の動向**を考慮しつつ、自動車メーカーによる**内燃機関の革新、次世代自動車の開発・投入**に向けた戦略を踏まえて、これを加速させていく。

新車開発・モデルチェンジには一定期間を要し、**数年先を見据えて計画的に技術開発**がなされている実態を踏まえて、**適用する燃費基準、その導入時期を可能な限りルール化していくこと等を通じて、税制上の軽減措置の対象となる基準の安定性、予見可能性を確保していく。**

3-2. 要望内容

1. 自動車取得税

- エコカー減税について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え。
- 自動車取得税について消費税10%時点で廃止。

【現行エコカー減税(軽減税率)】(適用期限:平成26年4月1日から平成27年3月31日)

【乗用車・軽自動車】	減税率	
	取得時 排ガス規制 ☆☆☆☆(※1)	
電気自動車等(※2)	免税	
平成27(2015)年度燃費基準+20%	▲80%軽減	
平成27(2015)年度燃費基準+10%	▲60%軽減	
平成27(2015)年度燃費基準達成	▲60%軽減	

2. 自動車重量税

- エコカー減税について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え、軽減措置の拡充、恒久化。
- 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を図る。

【現行エコカー減税(軽減税率)】(適用期限:平成26年4月1日から平成27年4月30日)

【乗用車・軽自動車】	減税率	
	車検1回目 (~3年)	車検2回目 (~5年)
	排ガス規制 ☆☆☆☆(※1)	
電気自動車等(※2)	免税	免税
平成27(2015)年度燃費基準+20%	▲75%軽減	
平成27(2015)年度燃費基準+10%	▲50%軽減	
平成27(2015)年度燃費基準達成	▲50%軽減	

3. 自動車税

- 環境性能割について、環境性能に優れた車以外(2020年度燃費基準未達成車)に対するバッド課税との考え方で導入。
- 排気量割について
 - ・初年度月割課税の廃止
 - ・コンパクトカー等の税率引下げ
(排気量1,000cc以下の負担水準を軽自動車の2倍程度にする等)
- グリーン化特例について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え、軽減措置の拡充。

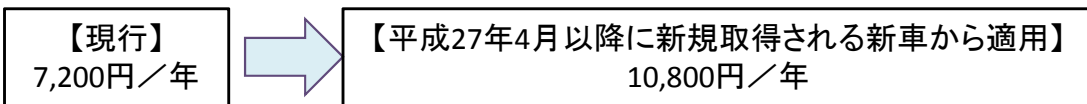
【現行グリーン化特例(軽減税率)】(適用期限:平成26年4月1日から平成28年3月31日)

【乗用車】	減税率	
	1年分 排ガス規制☆☆☆☆(※1)	
電気自動車等(※2)	▲75%軽減	
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	▲50%軽減	
平成27(2015)年度燃費基準+10%	▲50%軽減	

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

4. 軽自動車税

- 軽自動車税について、グリーン化を進める観点から、環境性能に優れた軽自動車に対して軽減措置の導入等を図る。



平成28年度から13年超の経年車に対して重課を行う

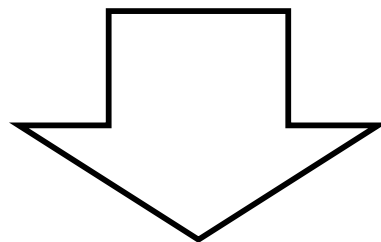
※1:平成17年排ガス規制75%低減、※2:電気自動車等は、電気自動車、燃料電池自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車

3-3. 環境性能割課税における燃費値の税率への反映について

【自民党税調・配布資料(平成25年12月9日)】

燃費基準達成率の評価方法の見直し

- H27燃費基準の相対的な超過達成度により判定する仕組みから、超過した燃費値に応じて判定する仕組みに変更。
 - ・ 現行のエコカー減税は、H27燃費基準の「相対的な達成度」(達成、10%達成、20%達成)に基づき、50%軽減、75%軽減、非課税を決定している。
 - ※ 燃費の悪い重量の重い車の方が、小さい絶対燃費改善値で、大きな軽減となる仕組み。
 - ・ 新たにH32燃費基準が設定されたため、H32基準対比では逆転が生じるケースが発生。
(H32燃費基準はH27燃費基準のどの重量段階でも概ね3km/l増加)



【平成26年度与党税制改正大綱(平成25年12月12日)】

税率は、省エネ法に基づく燃費基準の達成度に応じて、0~3%の間で変動する仕組みとする。

「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26年10月3日
国土交通省 自動車局

- **国土交通省の要望事項**
- **新車の環境性能の向上**
- **自動車運送事業の意義(環境性能・公共性)**
- **自動車運送事業者の厳しい経営状況**
- **軽自動車の特長**

国土交通省の要望事項

- 車体課税については、平成26年度与党税制改正大綱等に沿って、グリーン化等を進める観点から、以下の方向で見直しを行う。
 - (1) 自動車取得税については、エコカー減税に係る基準の切替えと重点化を図るとともに、消費税率10%への引上げ時に廃止する。
 - (2) 自動車税については、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及びグリーン化特例に関して、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、環境面で優れた事業用自動車への軽減措置等一層のグリーン化機能が発揮される措置を講じる。なお、グリーン化特例については、環境性能課税の導入時に、軽減を強化する。
 - (3) 軽自動車税については、平成28年度から行うこととされている重課に併せて、軽減を行う。
 - (4) 自動車重量税については、エコカー減税の基準の見直し等を行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。

○環境性能課税の税率については、平成26年度与党税制改正大綱に記載

【参考】平成26年度与党税制改正大綱（平成25年12月12日 自由民主党・公明党）（抜粋）

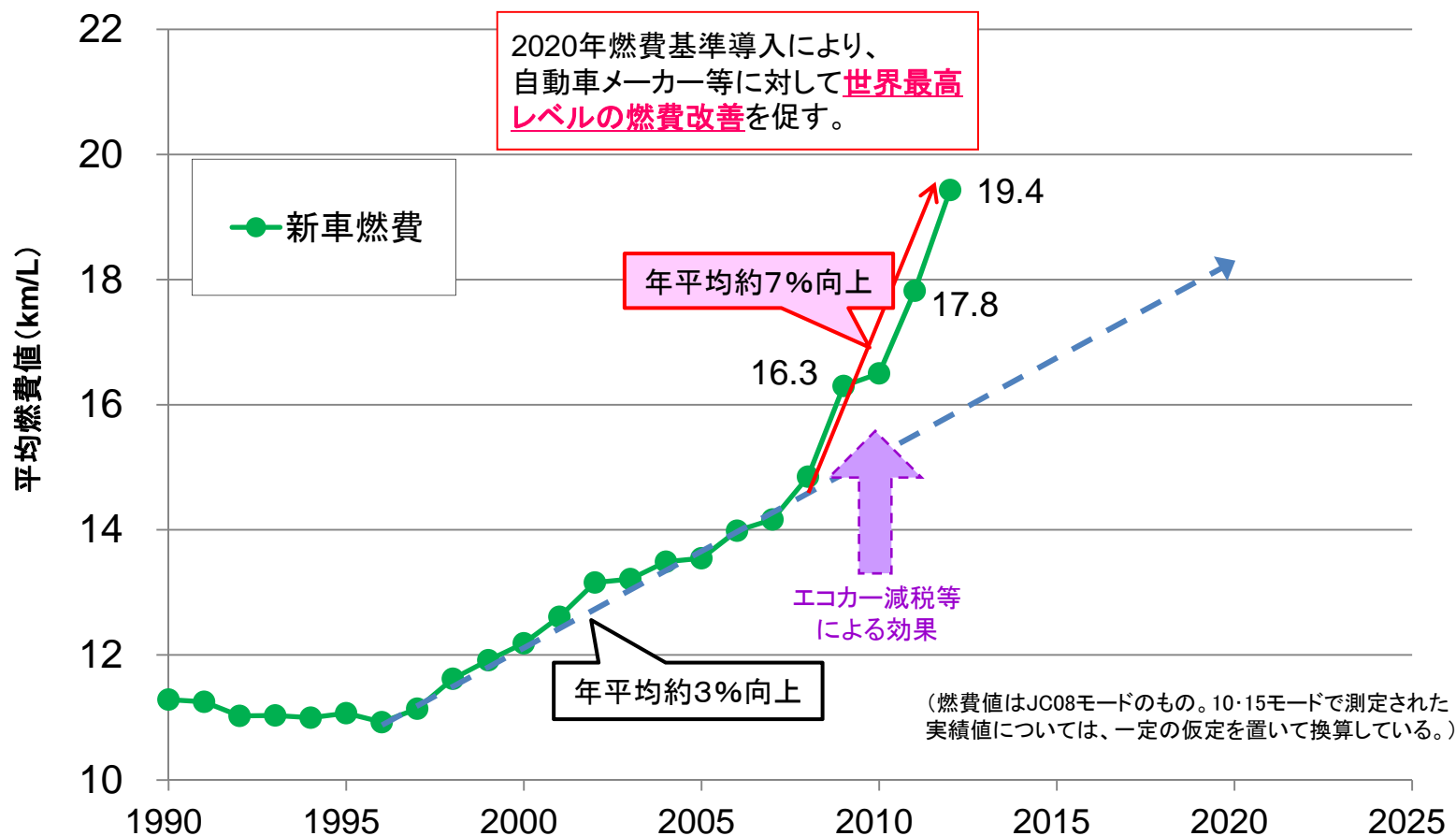
(1) 車体課税の見直し

② 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。

新車の環境性能の向上

- 新車の平均燃費は、エコカー減税、グリーン化特例等の効果により、大幅に向上。
- 市場競争の中で、世界の先駆けとなるエコカー技術の実用化を促進し、国際競争力の強化を実現。

乗用車新車平均燃費の改善推移

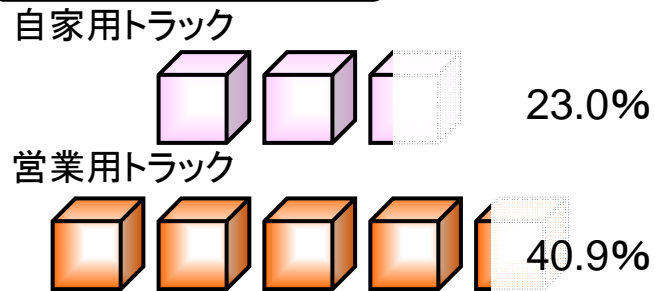


軽量車から重量車まで含めた自動車全体のグリーン化が図られるよう、環境性能等の高い新車代替を促すとともに、車両の技術革新を加速させることが必要

自動車運送事業の意義(環境性能)

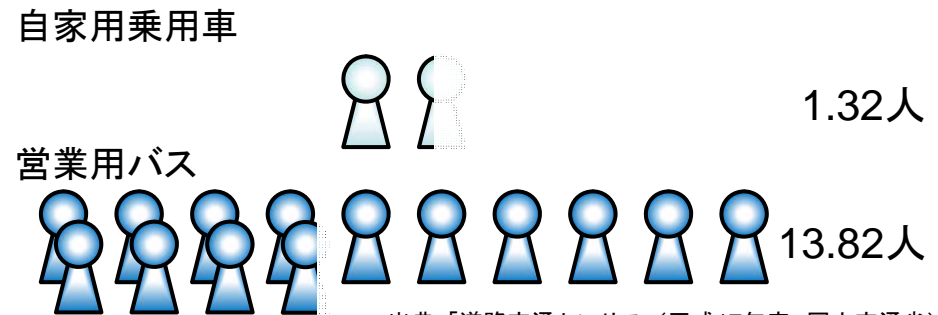
- トラック事業、バス事業等の自動車運送事業については、国土交通大臣の監督の下、輸送の安全性を確保しながら、利用者のニーズに応じて貨物・旅客を運送。
- こうした自動車運送事業の用に供する自動車(営業用トラック、営業用バス)は、自家用トラック・自家用乗用車に比べて積載率や平均輸送人員が多い等、効率的な輸送サービスを提供。また、トンキロ・人キロあたりのCO2排出量も大幅に低い等、環境負荷も小さい。

トラックの積載率



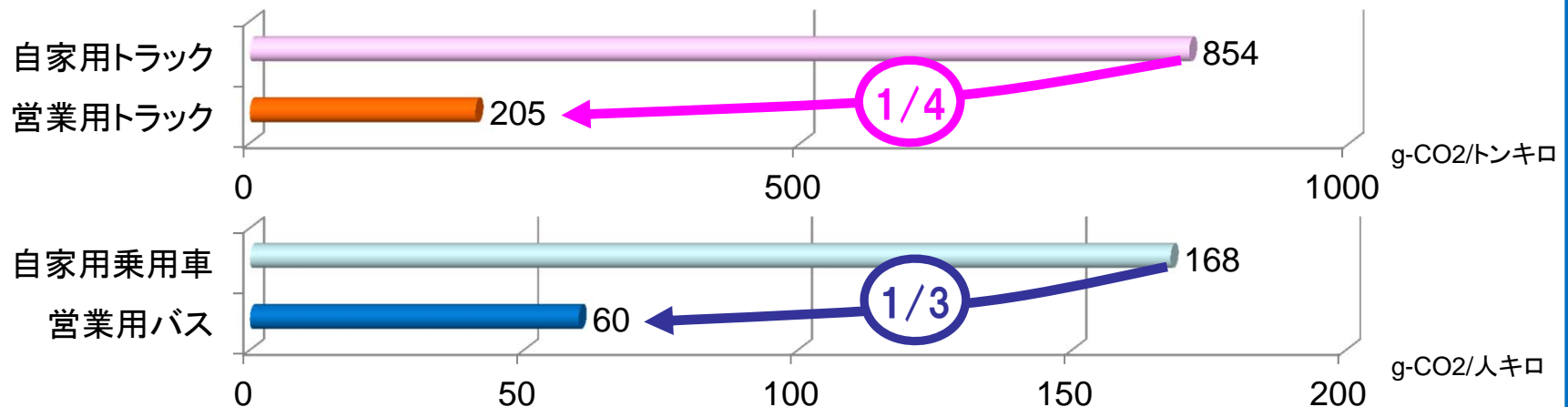
出典:「自動車輸送統計年報」(平成24年度 国土交通省)

平均輸送人員



出典:「道路交通センサス」(平成17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24年度 国土交通省)

自動車運送事業の意義(公共性)

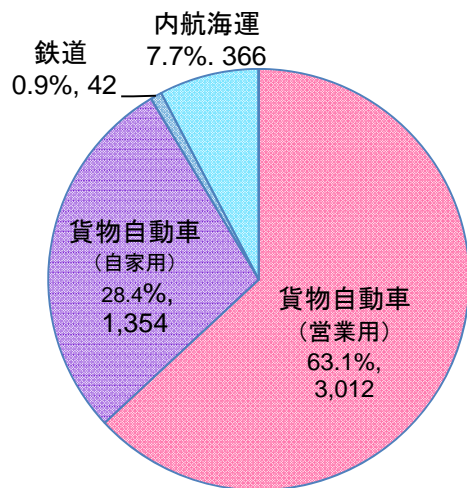
地域住民の暮らしと我が国の経済を支える運送事業者は、安全等に係る規制に対応しながら、人・貨物輸送を担っている基幹的輸送機関であるとともに、

- ・トラックは、国内貨物輸送の約6割を担い、大規模災害時には、緊急物資輸送を行うなど、
- ・バス、タクシーは、地域の足の確保を行うなど、公共性が高い輸送機関である。

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

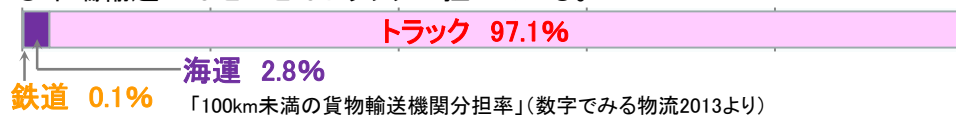
<国内貨物輸送量>



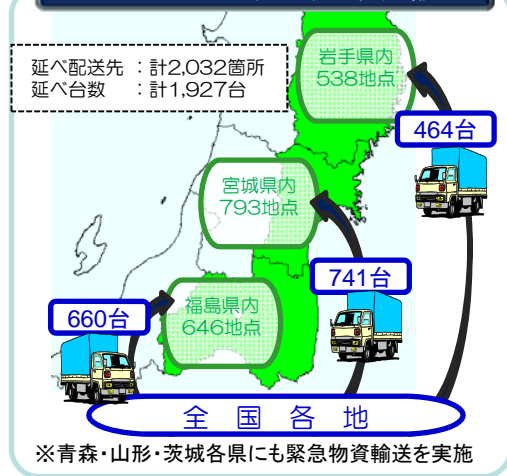
※航空は、0.0%、1百万トン

平成24年度実績(単位:百万トン)

○末端輸送のほとんどはトラックが担っている。



トラックによる政府の緊急物資輸送



○緊急物資輸送協定数
震災前39 / 震災後46 (H26.8.25現在)

<国内輸送人員>

	バス	タクシー
平成24年度実績	4,437百万人	1,515百万人

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



自動車運送事業者の厳しい経営状況

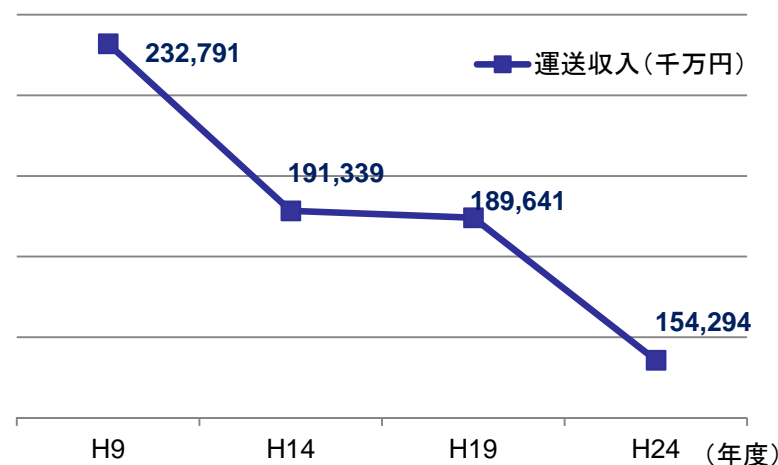
自動車運送事業者は、9割以上が中小企業者であることから、脆弱な業界体質であり、厳しい経営状況の中で、地域住民のくらしと我が国の経済を支えている。

【中小企業者割合】

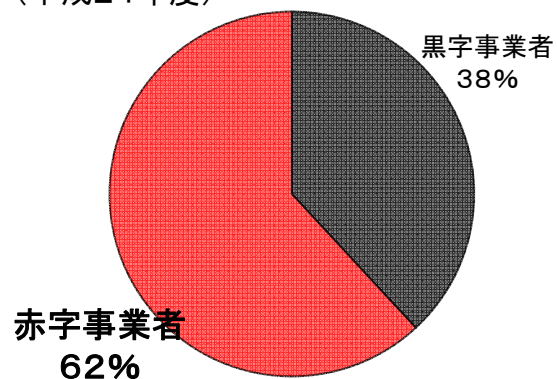
	トラック	バス	タクシー (個人タクシーを除く)
事業者数	62,910	6,527	15,271
中小事業者数	62,840 (※1)	5,884 (※2)	15,126 (※3)
中小事業者数の割合	99%	90%	99%

※1 資本金3億円以下又は従業員300人以下の事業者(出典:数字で見る自動車2014)
 ※2 乗合バス事業者は資本金1億円以下、貸切バス事業者は資本金5000万円以下の事業者数(出典:事業報告書)
 ※3 資本金1億円以下の事業者(個人タクシーを除く)数(出典:事業報告書)

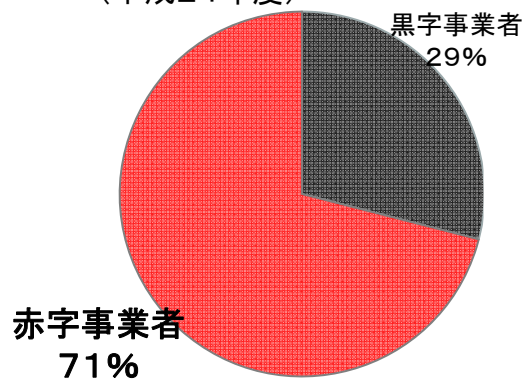
【タクシー事業の運送収入】



【トラック事業者の収支状況】
(平成24年度)



【乗合バス事業者と系統毎の収支状況】
(平成24年度)

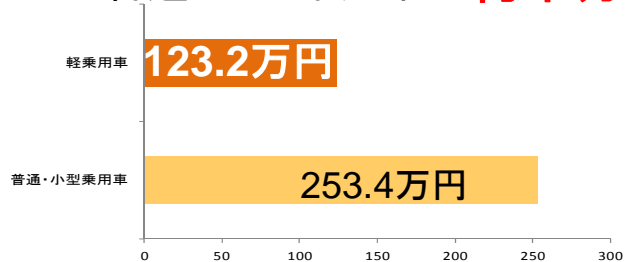


全系統	系統数 約38,000系統
黒字系統	約10,000系統 (約26.3%)
赤字系統	約28,000系統 (約73.7%)

- 軽自動車は、普通・小型乗用車に比べ低コストで購入でき、日本の狭い道路でも使いやすい規格。
- 地方部では一家に1台軽自動車を保有しており、全国的にも日常的に使用されている。

【車両の平均購入価格】

軽乗用車の平均購入価格は
普通・小型乗用車の**約半分**



「2007年度 乗用車市場動向調査」(2008年3月 日本自動車工業会)より作成

【都道府県別の軽自動車有状況】

地方部では**一家に1台**軽自動車を保有。都市部でも保有台数は多い。

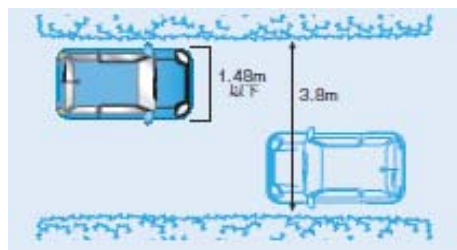
順位	都道府県	1世帯当たりの保有台数	順位	都道府県	保有台数
1	佐賀県	1.02	1	愛知	1,503,703
2	鳥取県	1.02	2	福岡	1,260,067
3	長野県	1.00	3	埼玉	1,175,097
4	山形県	1.00	4	北海道	1,093,802
5	島根県	1.00	5	大阪	1,090,225

出典:「軽自動車車両数」(2013年12月末現在 全国軽自動車協会連合会)

【軽自動車の使いやすさ】

日本道路の**約84%**は、道幅平均3.8m※の**狭い市町村道**。車幅1.48m以下の小さい軽自動車なら、市街地の路地や農道もスムーズに。対向車とのすれ違いも安心。

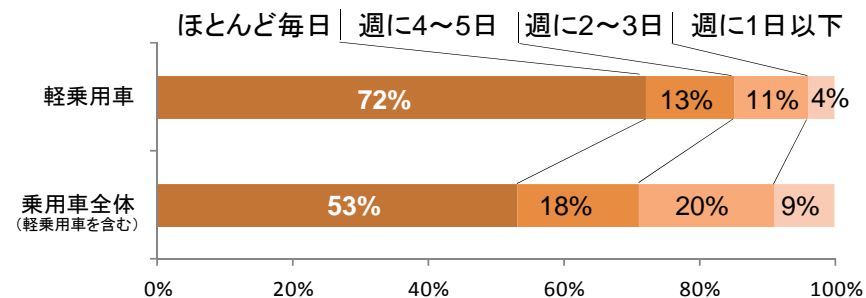
※一般道路全体の平均幅員は4.2m



出典:「道路統計調査」(2012年4月1日現在 国土交通省)
左図は「知れば知るほど軽自動車」(社団法人 全国軽自動車協会連合会)

【自動車ユーザーの使用頻度】

72%の軽自動車ユーザーがほとんど**毎日使用**



出典:軽乗用車は「2011年度 軽自動車の使用実態調査報告書」(2012年3月 日本自動車工業会)
乗用車全体は「2011年度 乗用車市場動向調査」(2012年3月 日本自動車工業会)

車体課税のグリーン化の推進について

2014年10月3日(金)
環境省



1. 我が国における温室効果ガス排出量の状況等



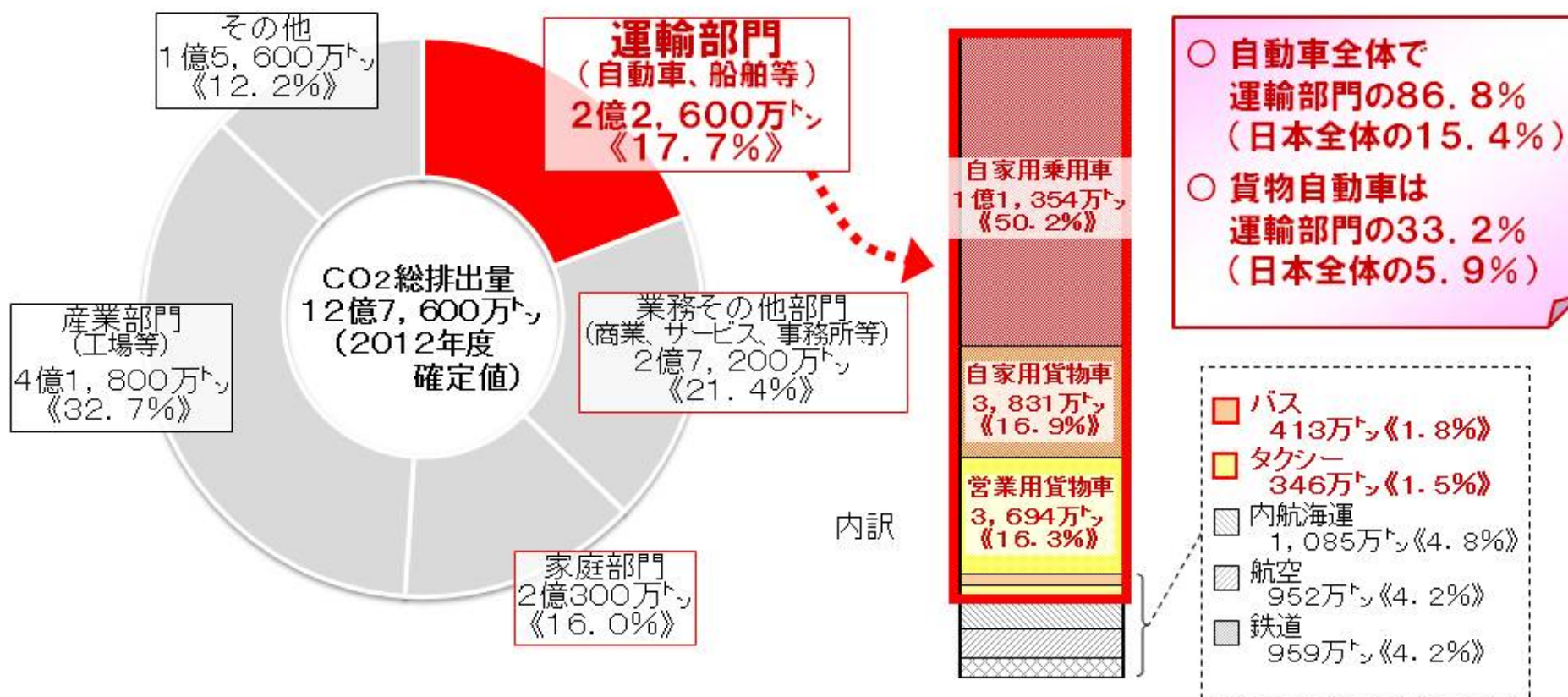
運輸部門におけるCO₂排出量



- 我が国のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.7%。
- 自動車全体で運輸部門の86.8%。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



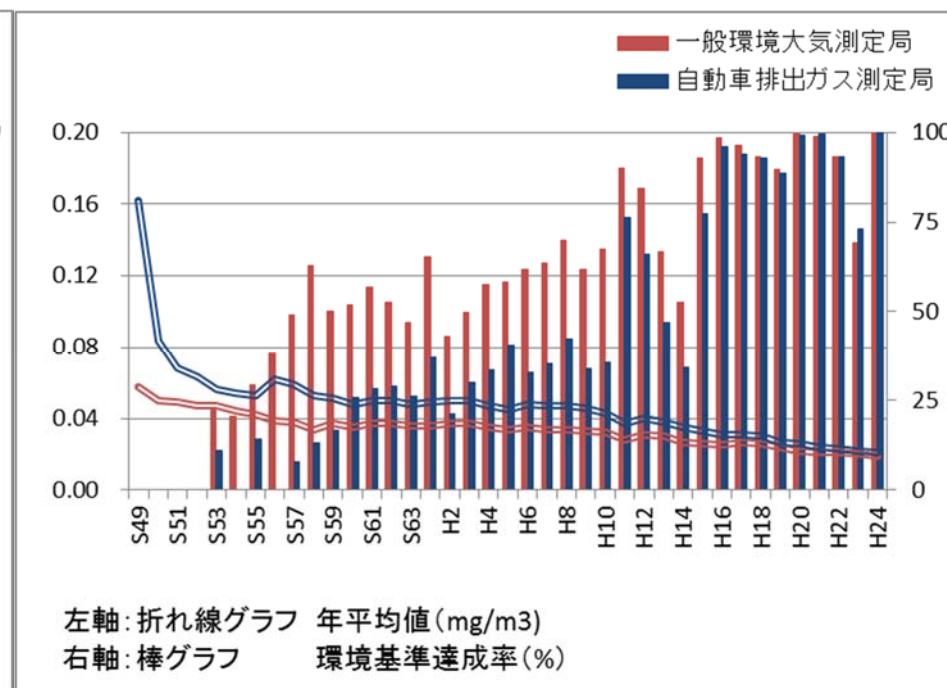
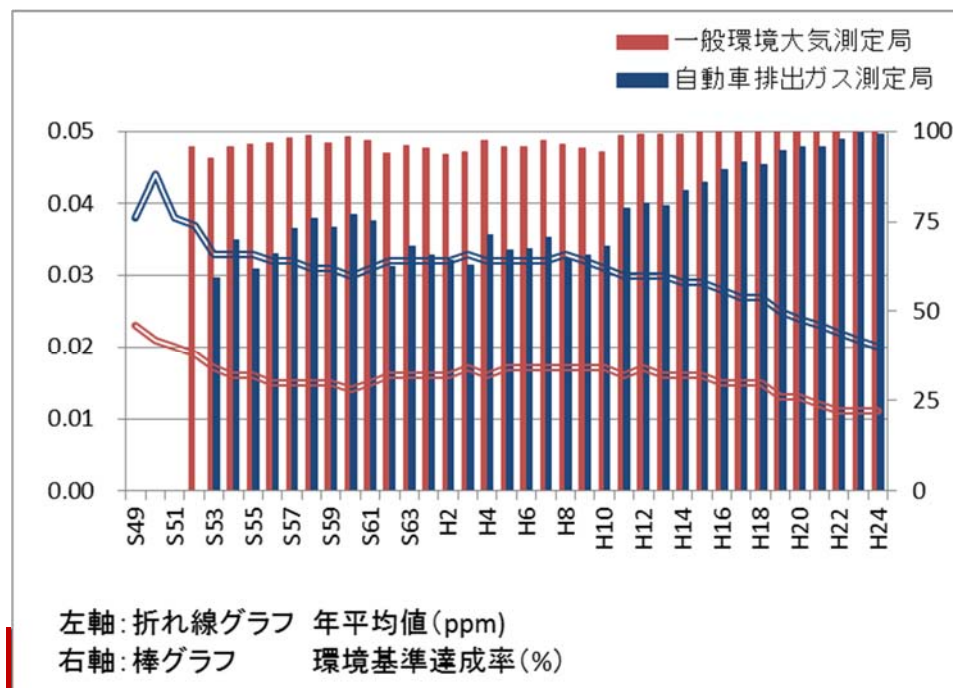
大気環境基準達成状況



- 平成24年度大気環境基準達成率は、NO₂が98.6%、SPMが100%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。
- 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)

環境基準達成状況(SPM)



次世代自動車の定義と日本政府の普及目標



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
→2013年度で新車販売に占める次世代自動車の割合は23%
- ・2015年からの燃料電池自動車の市場投入と水素ステーションの先行整備(4大都市圏を中心に100箇所程度)
→燃料電池自動車2014年度市場投入、商用水素ST2014年10月現在で45箇所
【日本再興戦略(平成25年6月閣議決定)、エネルギー基本計画(平成26年4月閣議決定)】

当面の地球温暖化対策に関する方針

(平成25年3月15日地球温暖化対策推進本部決定)



I. 平成25年度以降の地球温暖化対策に関する基本的方針

- ・平成25年度以降、国連気候変動枠組条約の下のカンクン合意に基づき、平成32年(2020年)までの削減目標の登録と、その達成に向けた進捗の国際的な報告・検証を通じて、引き続き地球温暖化対策に積極的に取り組んでいくこととする。
- ・2020年までの削減目標については、本年11月の国連気候変動枠組条約第19回締約国会議(COP19)までに、25%削減目標をゼロベースで見直すこととする。
- ・その実現のための地球温暖化対策計画の策定に向けて、中央環境審議会・産業構造審議会の合同会合を中心に、関係審議会において地球温暖化対策計画に位置付ける対策・施策の検討を行う。この検討結果を踏まえて、地球温暖化対策推進本部において地球温暖化対策計画の案を作成し、閣議決定することとする。等

II. 地球温暖化対策計画の検討方針

- ・地球温暖化対策計画に位置付ける対策・施策については、京都議定書目標達成計画の実施及び進捗点検を通じて得られた知見を十分に活用しながら、エネルギー政策の検討状況を考慮しつつ、我が国の経済活性化にも資するものを目指す。
- ・特に、再生可能エネルギーや省エネルギーについては、東日本大震災以降、事業者及び国民による取組が拡大してきたことを踏まえ、これをさらに加速させ、我が国の技術と知恵を活用しながら、低炭素社会の創出にも資するよう、最大限の推進を図るものとする。等

III. 新たな地球温暖化対策計画の策定までの間の取組方針

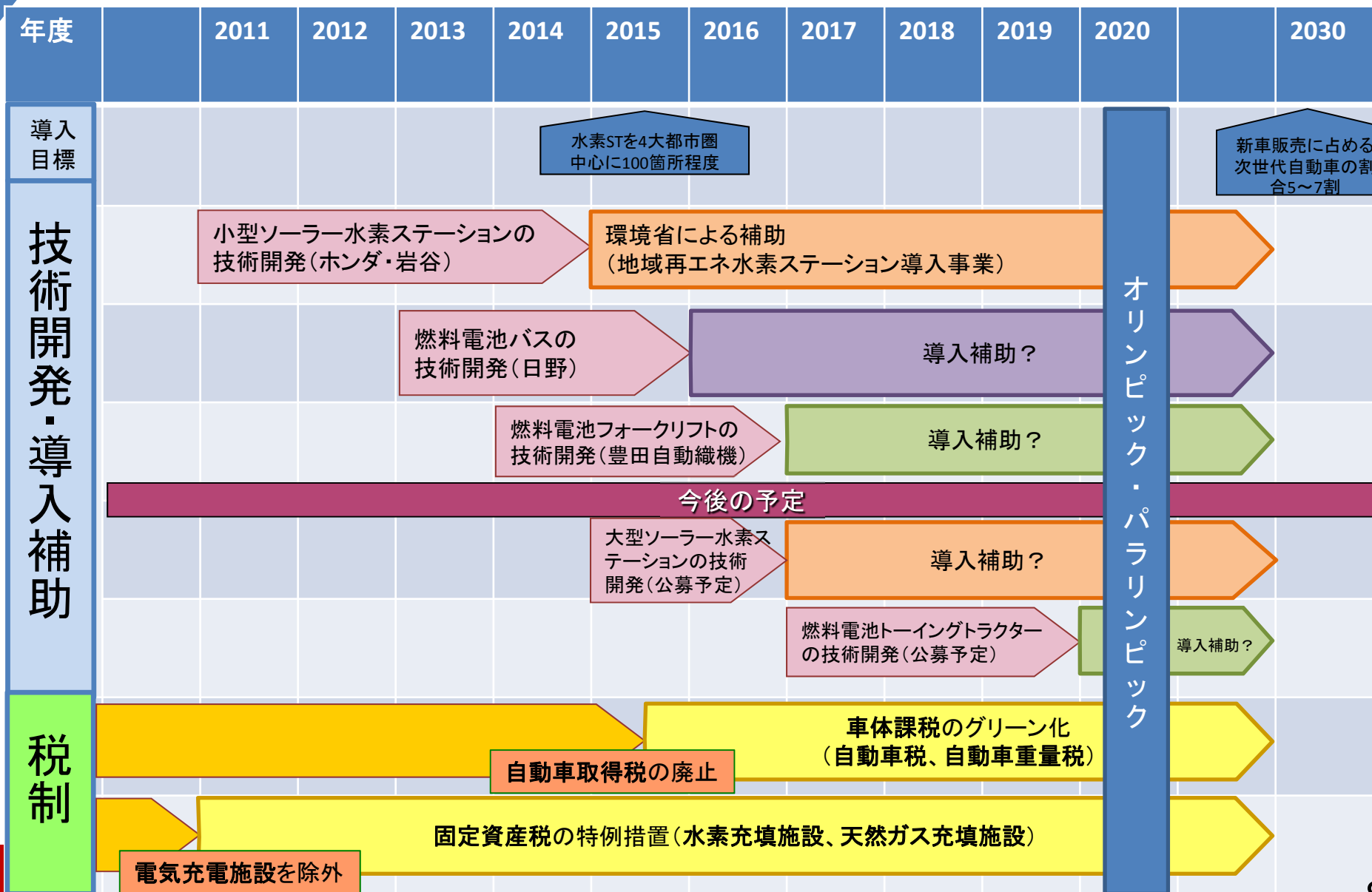
- ・地球温暖化対策を切れ目なく推進する必要性に鑑み、新たな地球温暖化対策計画の策定に至るまでの間においても、地方公共団体、事業者及び国民には、それぞれの取組状況を踏まえ、**京都議定書目標達成計画に掲げられたものと同程度以上の取組を推進することを求める**こととし、政府は、地方公共団体、事業者及び国民による取組を引き続き支援することで取組の加速を図ることとする。等



2. 環境省の次世代自動車普及に向けた取組



次世代自動車普及促進に向けた取組



オリンピック・パラリンピック

燃料電池車及び天然ガス車の燃料供給施設に係る 課税標準の特例措置(固定資産税)



現状・課題

<現状>

- 環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるものの、平成25年度における新車販売に占める次世代自動車の割合(経済産業省試算)は23%であり、日本再興戦略等の達成に向け、更なる普及促進が必要。
- 平成24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100%であるが、自動車交通量の多い一部の地区において、長期間にわたりNO2の大気環境基準が達成されていない。

<課題>

- 大気汚染の防止及び地球温暖化の防止を目ざし、燃料電池自動車及び天然ガス自動車の普及・促進を図るため、水素充填設備及び天然ガス充填設備の導入促進に資する特例措置が必要。特に、水素生成段階においてもカーボンフリーである再エネ由来の水素充填設備(平成27年度実用化予定)の普及に向けた環境整備が重要。

燃料供給設備に係る特例措置の概要

燃料電池自動車及び天然ガス自動車の燃料供給設備(水素充填設備及び天然ガス充填設備)について、固定資産税の課税標準額を最初の3年間2/3とする。

対象施設	取得価額
水素充填設備	1億5,000万円以上
天然ガス充填設備	2,000万円以上



- 水素充填設備の取得価額を3,500万円以上に引き下げ
- 適用期限を2年間延長

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、大気汚染の防止及び地球温暖化の防止。

水素充填設備



天然ガス充填設備





3. 車体課税のグリーン化の状況



車体課税のグリーン化(自動車取得税、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25年度における新車販売に占める次世代自動車の割合は23%であり、更なる普及促進が必要。
- 平成24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100%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。

税制措置(自動車取得税)

(参考)現行制度 【特例期間】平成26年4月1日～平成27年4月30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)		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	★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	80%軽減
ハイブリッド車	★★★★かつ2015年度燃費基準達成	60%軽減

平成27年度税制改正における検討事項
(※平成26年度税制大綱から抜粋)

- 基準の切替えと重点化。
- 消費税10%時に自動車取得税を廃止。

※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)

(参考)現行制度 【特例期間】平成26年4月1日～平成27年4月30日(グリーン化特例)

対 象 車	内 容	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	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
★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成(かつ2020年度燃費基準達成)		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)	
★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成(かつ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27年度税制改正における検討事項(※平成26年度税制改正大綱から抜粋)

- 消費税10%時に環境性能課税(環境性能割)を実施。
 - ・自動車の取得時の課税として、課税標準は取得価額を基本に、控除及び免税点のあり方等について検討。
 - ・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。
- グリーン化特例は、環境性能割非課税の自動車を対象を重点化した上で軽課を重点化。

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。

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25年度における新車販売に占める次世代自動車の割合は23%であり、更なる普及促進が必要。
- 平成24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100%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。
- 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。

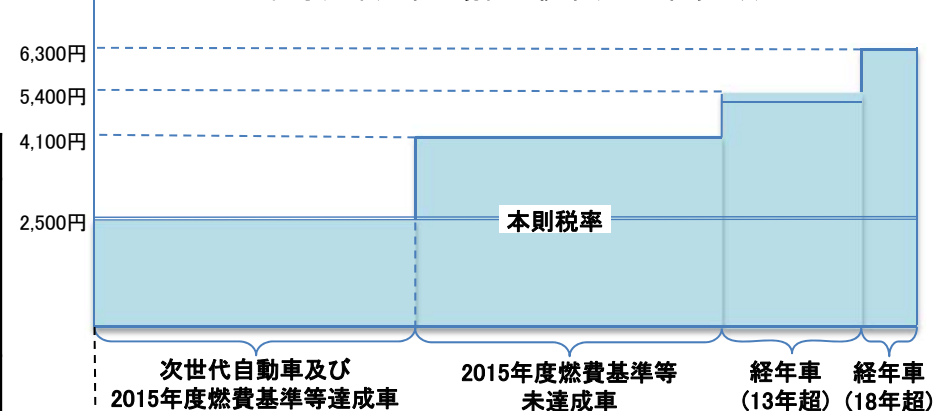
税制措置

(参考)現行制度 【特例期間】平成26年4月1日～平成27年4月30日(エコカー減税)

- 次世代自動車及び2015年燃費基準+20%達成車に対する軽減措置を拡充。
- 経年車に対する課税を見直し、13年超え経年車の税率を2段階で引き上げ。(5000円→5400円(H26.4～)→5700円(H28.4～))

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(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)		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2015年度燃費基準+20%達成		
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	初回車検 75%軽減
	★★★★かつ2015年度燃費基準達成	初回車検 50%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27年度税制改正における検討事項(※平成26年度税制改正大綱から抜粋)

- H27年度税制改正において、エコカー減税の基準の見直しを行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化。
- 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。
- 税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意。

期待される効果

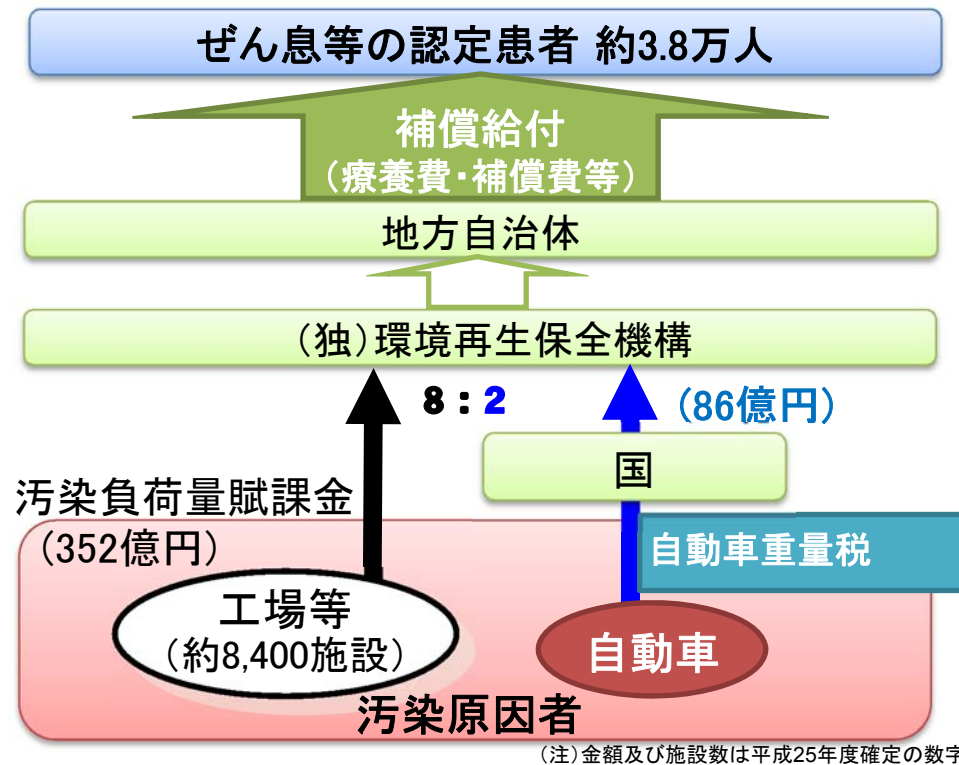
- 地球温暖化・公害対策の一層の推進、汚染者負担による公害健康被害補償のための安定財源確保。

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。

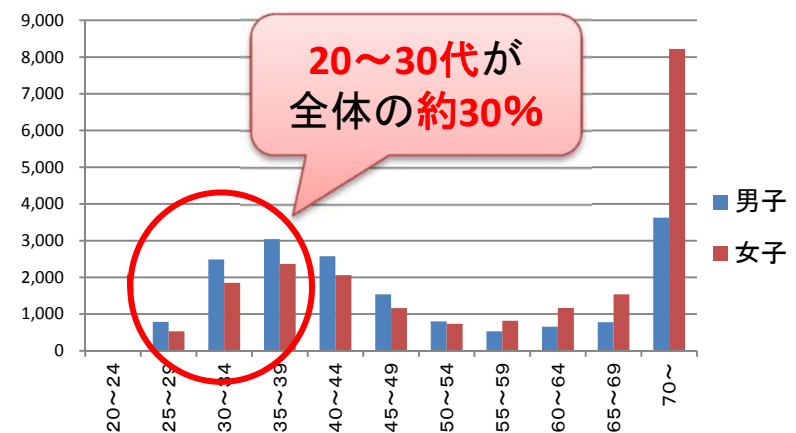
公害健康被害補償制度の仕組み



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26年3月末現在)





4. 車体課税の見直しの方向性



車体課税の見直しに向けて(大原則)



- 環境面からのグッド減税・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。



車体課税の見直しに向けて(自動車税関係)



<環境性能割>

○省エネ法燃費基準達成度の税率(0%~3%)への具体的反映方法

- ・環境負荷に応じたインセンティブを発揮させる観点から、2020年燃費基準をベースに燃費が良くなる毎に税率を3%から0%へ段階的に下げて、差異を設けることが望ましい。
- ・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。

○課税対象

- ・排ガス・燃費基準値の達成車の割合を踏まえ、減税対象が広すぎてインセンティブが差異化されない状態にならないように制度を仕組むべき。

<排気量割>

○グリーン化特例の在り方の検討

- ・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。



『自動車関係税制のあり方に関する検討会』ヒアリング

配布資料

平成26年10月3日
一般社団法人 日本自動車工業会

軽自動車税(二輪車)についての要望

要望骨子

二輪車の軽自動車税は、増税対象を平成27年度以降に新規取得する新車のみにしていきたい。

要望理由

(1) 二輪車は日常生活に不可欠であり、増税による生活への影響が大きい。

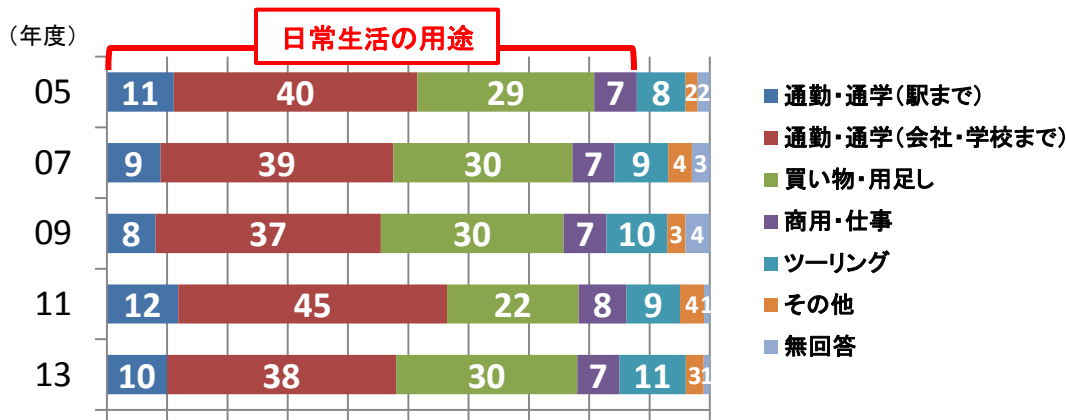
二輪車は、その使用用途が「通勤・通学」、「買い物・用足し」「商用・仕事」で9割弱を占め(図1)、とくに日常生活を支える原付一種および原付二種は二輪車保有台数の7割を占めるなど(図2)、移動手段として不可欠、かつ生活に密着した乗り物である。

このように日常生活の足として学生や主婦、高齢者などが利用する二輪車に既販車までも対象として増税することは数多くのユーザーに過重な税負担を強いることになる。

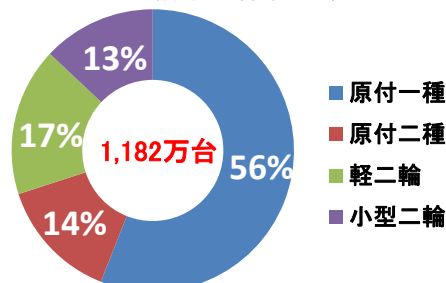
(2) 環境負荷の小さい二輪車への経年車重課は、ユーザーの納得が得られない。

二輪車はそもそもCO₂排出量が少なく、環境負荷の小さい乗り物であり、環境への配慮(グリーン化)措置を目的とした経年車重課を課すことは、その趣旨にそぐわないため、二輪車への導入は行うべきではない。

■(図1) 二輪車の主な用途 (自工会「2013年度二輪車市場動向調査」より)



■(図2) 二輪車の保有台数(平成23年度末)



自工会「日本の自動車工業2014」より

二輪継続車の判別について

1. 軽自動車税(二輪車)の考え方

増税対象を新規ユーザーとし、既存車ユーザーに過度な負担は課さない

2. 既存車ユーザーの判別の手法

平成26年度末までに市町村に届出^{*}(ナンバープレート発行及び税申告)がなされている既存車に係るユーザーを判別する

平成26年度末までに届出あり(既存車ユーザー)  現行税率

その他  新税率

※軽自動車税の納税義務者に義務づけられている地方税法第447条第1項の軽自動車税の賦課徴収に関する申告又は報告

具体的な判別の手法

既存車ユーザー	その他
<p>1. 継続車（平成27年3月末までに届出があったもの）</p> <p>2. 市町村を移転し、平成27年4月以降に移転先で届出される1. の継続車両のうち、転出市町村が発行する「既存車証明書」により継続車両であることが証明されたもの</p>	<p>- 平成27年4月以降に届出があったもの（左記2. を除く）</p> <p>※平成27年4月以降に新たに取得されたもの</p> <p>※平成27年3月末時点で廃車されていて、平成27年4月以降に新規に届出がされたもの</p> <p>等</p>



現行税率

H28年3月末までに市町村のシステム台帳において上記1. 2. の継続車に対し現行税適用のチェックを入れて判別する



新税率