



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

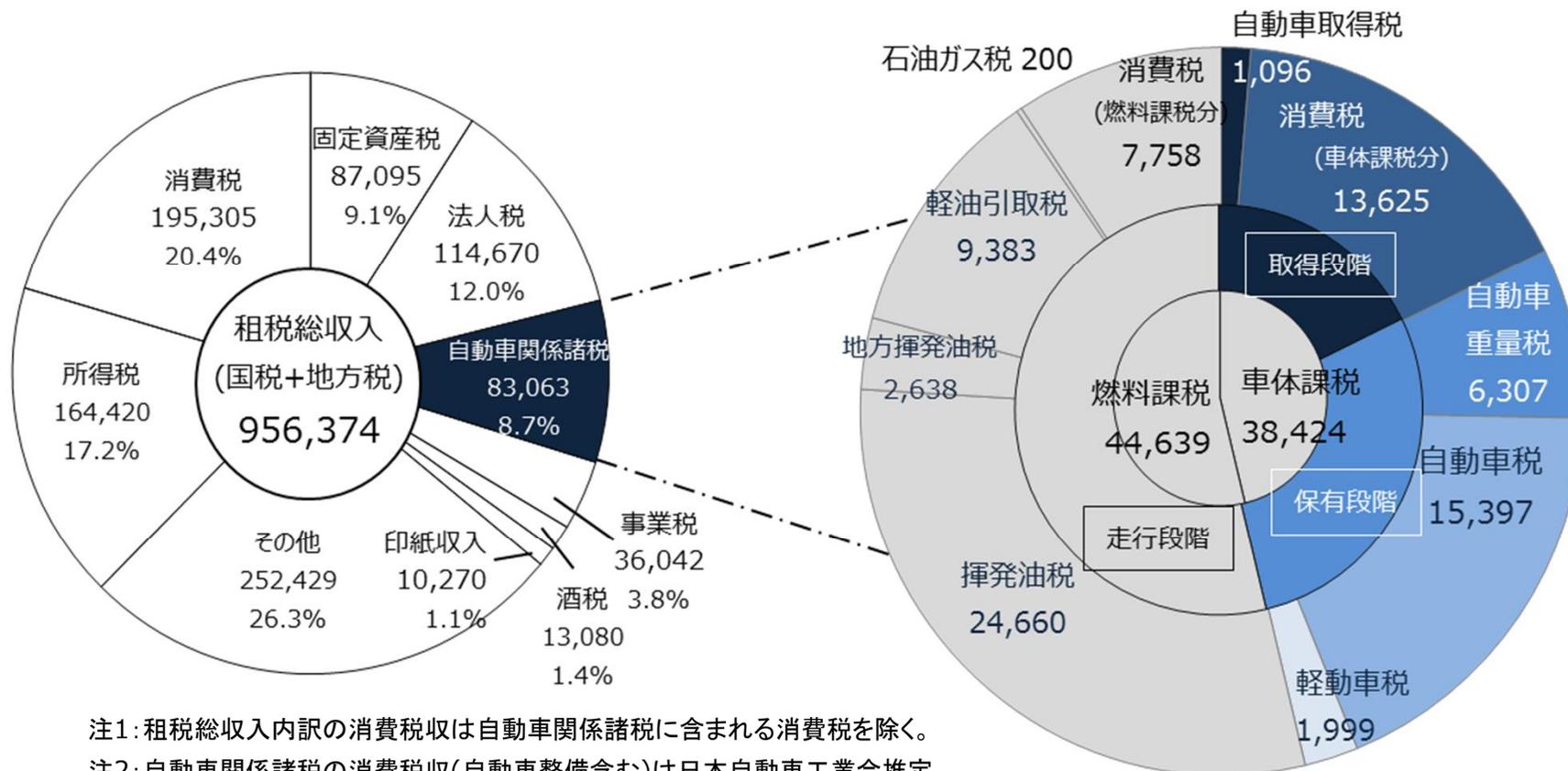
燃料課税に、さらに消費税が課せられる Tax on Tax

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

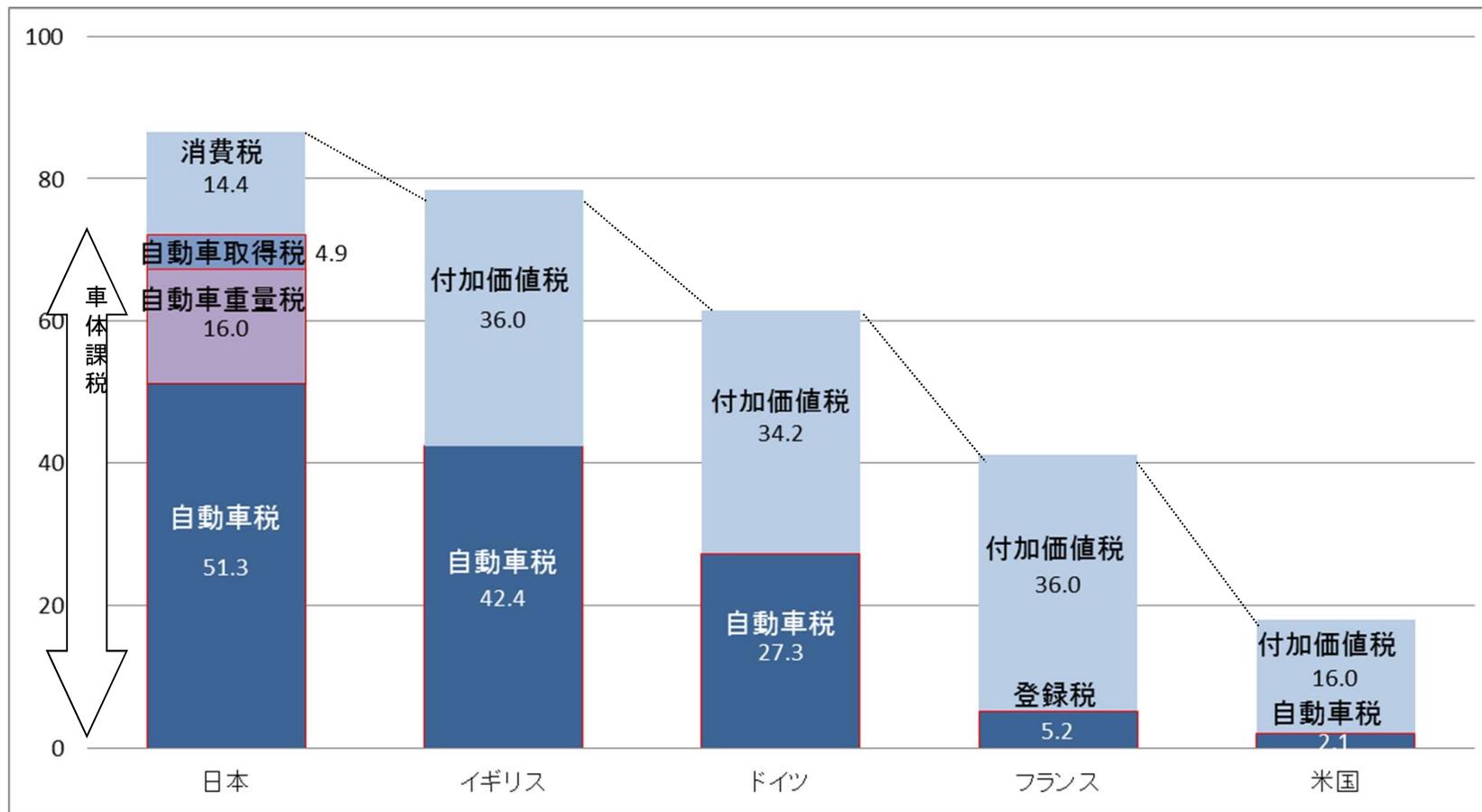
順位	都道府県	1世帯当たり台数	順位	都道府県	1世帯当たり台数	順位	都道府県	1世帯当たり台数
1	佐賀県	1.04	17	香川県	0.86	33	石川県	0.74
2	鳥取県	1.03	18	鹿児島県	0.86	34	栃木県	0.74
3	長野県	1.02	19	熊本県	0.85	35	宮城県	0.64
4	島根県	1.01	20	福島県	0.85	36	広島県	0.63
5	山形県	1.01	21	高知県	0.85	37	奈良県	0.58
6	福井県	1.00	22	群馬県	0.84	38	福岡県	0.57
7	沖縄県	0.95	23	岐阜県	0.84	39	愛知県	0.51
8	山梨県	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

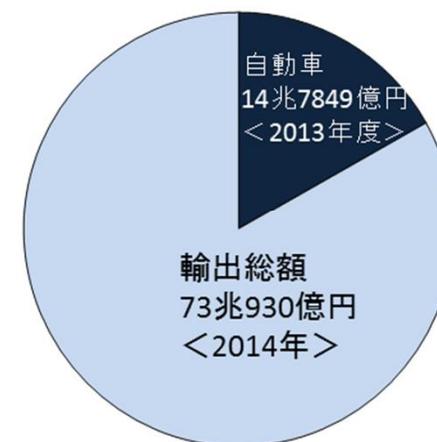
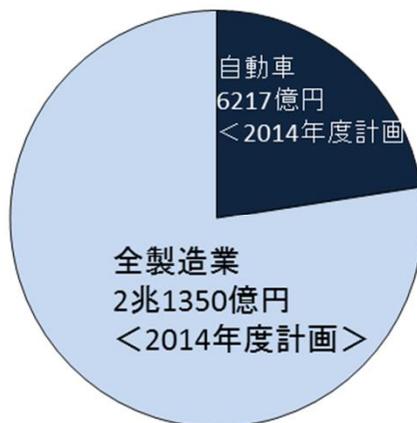
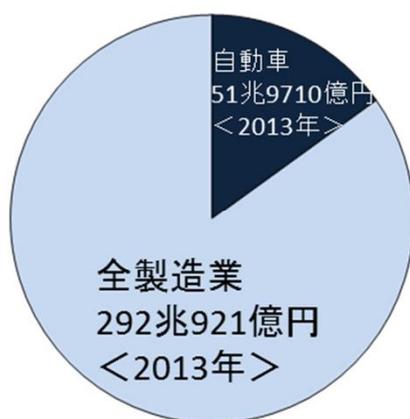
資料元：日本自動車工業会「日本の自動車工業2015」より抜粋

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

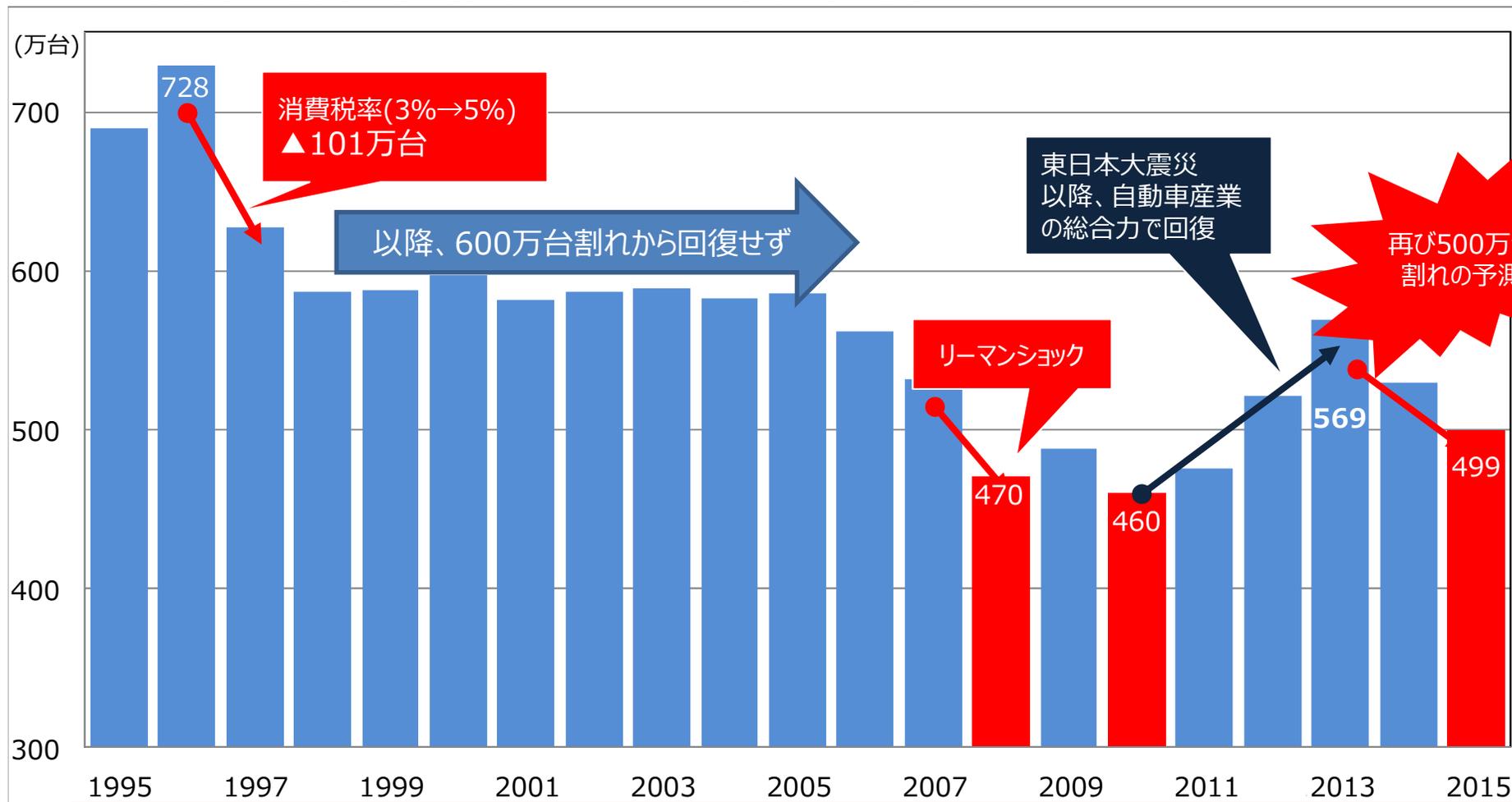
全輸出総額の
20.2%

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

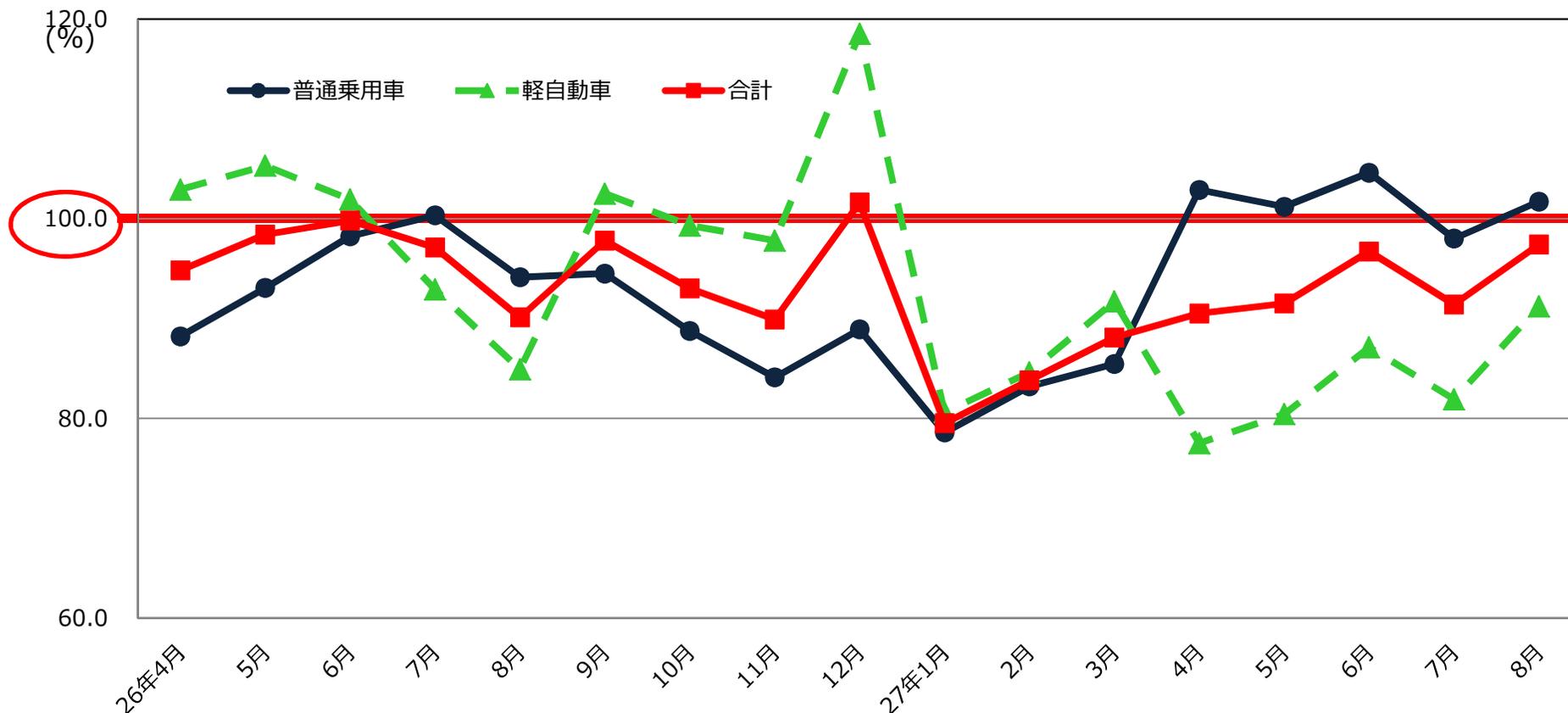
● 国内四輪市場の推移 ~ 2015年度市場予測 ~



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
重点政策となる

「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

■ 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