

# 平成 27 年度税制改正に関する要望書

平成 26 年 9 月

一般社団法人 日本自動車販売協会連合会

会 長 櫻 井 誠 己

## 基本的考え方

### 【国内マーケットの動向】

- 国内の販売状況は、東日本大震災の影響を受けた平成 23 年には 268 万台まで落ち込んだが、昨年は、アベノミクス効果の影響もあり、約 330 万台となった。本年は消費税増税の駆け込みにより、1 月から 3 月に掛けて対前年比で大幅プラスとなった。しかし、4 月から 6 月は消費税増税直後の反動減があり、7 月はやや持ち直しているものの、直近の 4~8 月の累計台数は対前年比で 4.0%のマイナスと、なかなか明るい兆しが見えない。
- 消費税率が、本年 4 月 1 日より 8%に引き上げられ、また、来年 10 月 1 日にはさらに 10%に引き上げられることが予定されている。来年 10 月からの消費税引き上げに見合った適切な自動車関係諸税の見直しが行われなければ、ますます自動車ユーザーの税負担が増え、国民生活に多大な悪影響を与えると共に、国内生産や雇用の維持が一層困難になるなど、我が国の経済に深刻な影響を及ぼすのは必至である。

### 【生活必需品である車に対して、特に地方ほど重い税負担】

- 生活必需品である自動車に対して、取得・保有・走行の各段階で、未だに合計 9 種類もの税負担が課せられ、他の商品に比べ、極めて過重な負担を求められており、著しく不公平な税制となっている。
- さらに、世帯当りの保有台数の多い地方世帯ほど負担が重く、都市と地方の格差拡大を一層助長させている。
- 日本の車体課税は、欧米諸国に比べ極めて過重な負担である。特に欧米諸国の中で自動車重量税を課している国は存在せず、自動車取得税を課している国も極めて稀である。

### 【自動車関係諸税の課税根拠の喪失】

- 自動車関係諸税については、道路特定財源の一般財源化により、既に課税根拠を喪失しており、自動車ユーザーに対する複雑・過重な税負担の軽減を図るため、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から、長年にわたり廃止・抜本見直しを要望してきた。

## 要 望 事 項

消費税引き上げに伴う自動車需要の落ち込み、駆け込み・需要の反動減を緩和するため、以下の項目を要望する。

### ○ 自動車取得税

- ・ 平成 27 年 10 月に予定されている消費税 10%への引き上げ時に取得税を確実に廃止すべきである。
- ・ また、消費税率引き上げによる影響の緩和並びに環境に優れた自動車の普及を促進するため、消費税が 10%に引き上げられて取得税が廃止されるまでの間は、エコカー減税を延長・拡充すべきである。

### ○ 自動車税

- ・ 消費税 10%への引き上げ時に導入予定の環境性能課税は、自動車取得税の廃止の代替財源を自動車税の増税で確保するものであり、単なる負担の付け替えに過ぎず、断固反対である。
- ・ 自動車税におけるグリーン化特例については、環境性能に優れた車に対する軽減措置の拡充を行うべきである。
- ・ ユーザー負担の軽減を図るため、国際的にみて高い登録車に係る車体課税の負担軽減を図る観点から、小型車等についての自動車税（排気量割）の税率引き下げを行う等、現在の軽自動車税の負担を基準とする税体系に見直すべきである。

### ○ 自動車重量税

- ・ 重量税は、将来的な廃止を含め、軽減の方向で見直すべきであるが、少なくとも当分の間税率（旧暫定税率）は廃止すべきである。
- ・ 重量税が廃止されるまでの間、エコカー減税を延長・拡充すべきである。

## ■自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

### I 取得課税の廃止

#### 1. 自動車取得税

- 1) 消費税 10%段階で確実に廃止
- 2) エコカー減税は、取得税の廃止までの間、延長・拡充

### II 保有課税の見直し（保有課税全体の軽減が不可欠）

#### 1. 自動車税

- 1) 取得税の廃止の代替財源として環境性能課税を実施することは単なる付け替えに過ぎず、簡素・負担の軽減に逆行するもので反対
- 2) グリーン化特例の一層の拡充
- 3) 自動車税は、現在の軽自動車税の負担を基準とする税体系に見直し・軽減 特に小型車等の税率引き下げ

#### 2. 自動車重量税

- 1) 重量税の将来的な廃止を含め、軽減の方向で見直し 少なくとも当分の間税率の廃止
- 2) エコカー減税は、重量税の廃止までの間、延長・拡充

以上の措置を講じることにより、自動車ユーザーの負担軽減が実現されることを強く期待する。

以上

## 平成 26 年度税制改正大綱

### — 抜粋 —

平成 25 年 12 月 12 日  
自由民主党  
公 明 党

#### 【車体課税の見直し】

税制抜本改革法第 7 条第 1 号カの規定及び平成 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、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。

④ 自動車重量税については、エコカー減税を拡充するとともに、その財源の確保及び一層のグリーン化等の観点から、経年車に対する課税の見直しを行う。

平成 27 年度税制改正において、現行エコカー減税の期限到来に併せ、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する。

自動車重量税については、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。また、その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する。

## 資料

### 1. 自動車取得税と自動車重量税の創設経緯

#### (1) 自動車取得税

##### [自動車取得税創設の趣旨]

- ① 市町村の道路財源を拡充するため道路目的税として創設（昭和43年）
- ② 「道府県は、市町村に対し道路に関する費用に充てる財源を交付するため、及び道路に関する費用に充てるため、自動車取得税を課するものとする。」  
(旧地方税法699条 現在は一般財源化により削除)

##### [暫定税率創設の趣旨]

- ① 第7次道路整備五箇年計画の遂行に必要な地方公共団体の道路財源を確保するため税率を引上げ（昭和49年）
- ② 「自家用の自動車で軽自動車以外のものの取得に対して課する自動車取得税の税率は、当該取得が昭和49年4月1日から平成20年3月31日までの間に行われたときに限り、第699条8規定にかかわらず、100分の5とする。」  
(地方税法附則 32 条の 2 第 2 項 法文は道路特定財源であった時のもの)

#### (2) 自動車重量税

##### [自動車重量税創設の趣旨と国会での政府答弁]

- ① 第6次道路整備五箇年計画の財源対策として創設（昭和46年）
- ② 道路損傷負担金及び道路整備による受益者負担の考えから、自動車の重量に比例して課税
- ③ 政府答弁（昭和46年5月14日 福田赳夫大蔵大臣）  
「いま、道路整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおかれておる。これの整備を急ぐ必要がある。そのために整備五箇年計画を立てた。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ご納得のいく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。」

##### [暫定税率創設の趣旨]

- ① 第7次道路整備五箇年計画の遂行に必要な道路財源を確保するため税率を引上げ  
(昭和49年)
- ② 税制調査会「昭和49年度の税制改正に関する答申」（昭和48年12月）  
自動車関係諸税は、従来から主として道路財源との関連で考えられてきたが、とくに第7次道路整備五箇年計画の発足により、利用者負担の関連等からその負担の増加を図ってしかるべきであるとする意見が強くなっている。(中略)以上を総合勘案すれば自動車関係諸税のうち揮発油税、地方道路税及び自動車重量税の税率の引上げを図ることが適当と考える

## 2. 自動車関係諸税の概要（平成26年度当初）

	税目	国税・地方税	税収（億円）	仕組み	現在の税率 ※ [ ] は本来の税率
取得段階	自動車取得税	都道府県税	948 (4,855)	自動車の取得価格に課税	3% (営業用・軽は2%)
	消費税(車体)	国税・地方税	13,397 (7,701)	自動車の購入価格に課税	8% (国6.3%・地方1.7%)
保有段階	自動車税	都道府県税	15,480 (17,477)	毎年4月1日現在の 持ち主に対して定額で課税	排気量に応じて課税 29,500~111,000円
	軽自動車税	市町村税	1,909 (1,636)		7,200円/年 (H27年度以降に取得した新車は 10,800円/年)
	自動車重量税	国税	6,526 (10,740)	車検時毎に重量に応じて 課税	4,100円/0.5t [2,500円/0.5t] (軽は3,300円/台)

車体課税計 38,260 (42,409)

走行段階	揮発油税	国税	25,450 (28,449)	ガソリンに課税	48.6円/ℓ [24.3円/ℓ]
	地方揮発油税 (旧：地方道路税)	国税	2,724 (3,044)		5.2円/ℓ [4.4円/ℓ]
	軽油引取税	都道府県税	9,442 (10,360)	軽油に課税	32.1円/ℓ [15.0円/ℓ]
	石油ガス税	国税	200 (280)	LPガスに課税	17.5円/kg
	消費税(燃料)	国税・地方税	10,006 (5,378)	燃料の購入価格に課税	8% (国6.3%・地方1.7%)

燃料課税計 47,822 (47,511)

総合計

86,082  
(89,920)

目的税（道路特定財源）  
(21年度より一般財源化)

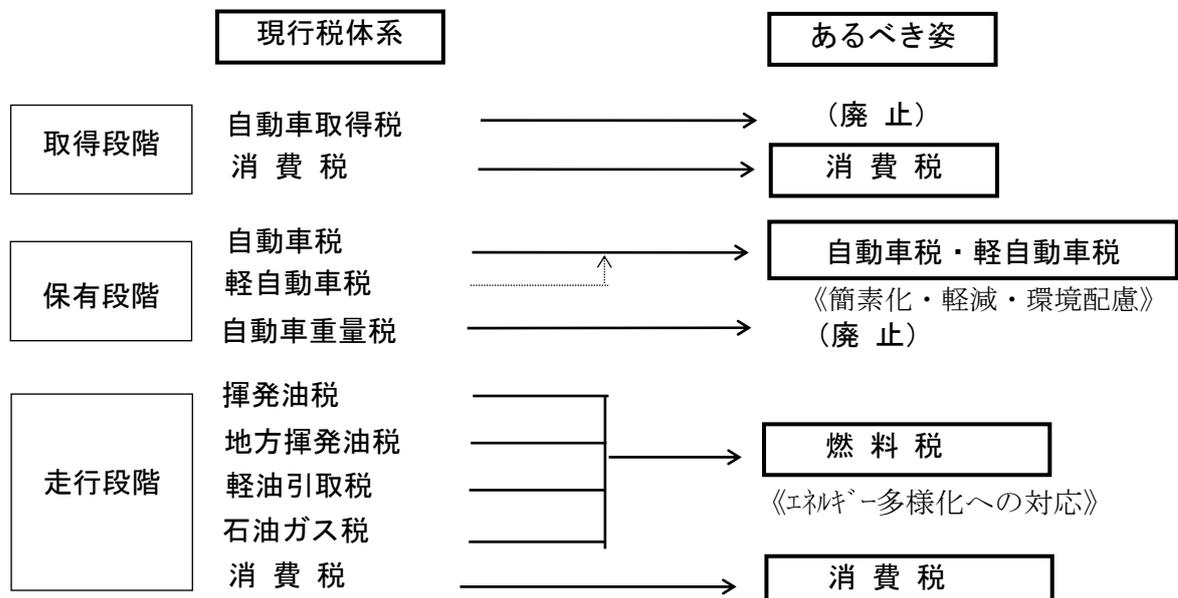
普通税  
(使途の制限なし)

※消費税収は自工会推定（H26年度）

( ) 内は19年度当初予算ベース

## 3. 自動車税制のあるべき税体系

- 現行9税目の複雑な税体系を、取得・保有・走行各1種類に簡素化



#### 4. 地域による車両保有台数の差異

- ・ 自家用乗用車の世帯あたりの保有台数は、公共交通機関の整備状況により、地域による差が大きい。
- ・ 地方は複数台所有を余儀なくされており、自動車関係諸税の負担も過重になっている。

#### 【自家用乗用車の市町村別普及の状況概要（1世帯当たり保有台数）】

##### 上位 10 市町村

##### 下位 10 市町村

順位	都道府県	市区町村	1世帯当たり台数	順位	都道府県	市区町村	1世帯当たり台数
1	愛知県	飛島村	2.879	1	東京都	中野区	0.246
2	茨城県	八千代町	2.397	2	東京都	豊島区	0.260
3	茨城県	下妻市	2.337	3	東京都	新宿区	0.264
4	福島県	大玉村	2.304	4	東京都	北区	0.285
5	長野県	川上村	2.300	4	東京都	文京区	0.285
6	栃木県	芳賀町	2.298	6	東京都	台東区	0.292
7	福島県	中島村	2.253	7	東京都	品川区	0.301
8	岐阜県	輪之内町	2.243	8	東京都	荒川区	0.304
9	福島県	天栄村	2.241	9	東京都	墨田区	0.314
10	茨城県	美浦村	2.216	10	東京都	杉並区	0.320

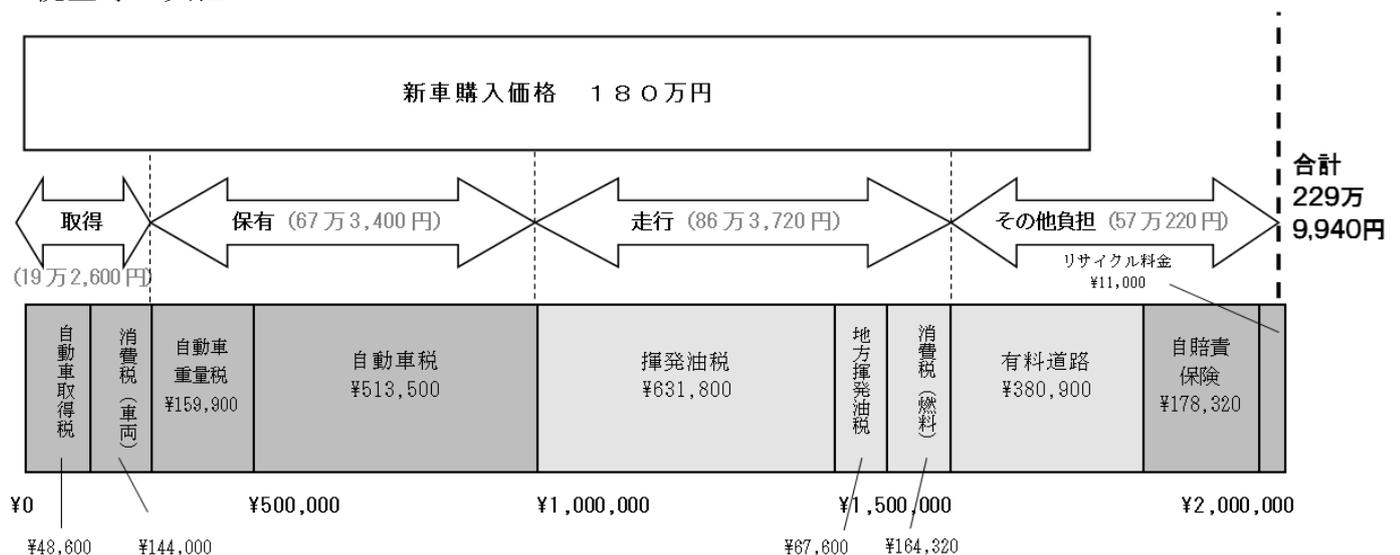
注：※全国 1,742 市町村（東京特別区を含む）を集計対象とした。 ※保有台数には軽自動車を含む。

※データは平成 25 年 3 月末時点。

[自販連調べ]

#### 5. 自家用乗用車ユーザーの負担額（13 年間）

- ・ 180 万円の新車を購入すると、平均使用年数の 13 年間で購入価格を上回る 230 万円もの税金等の負担



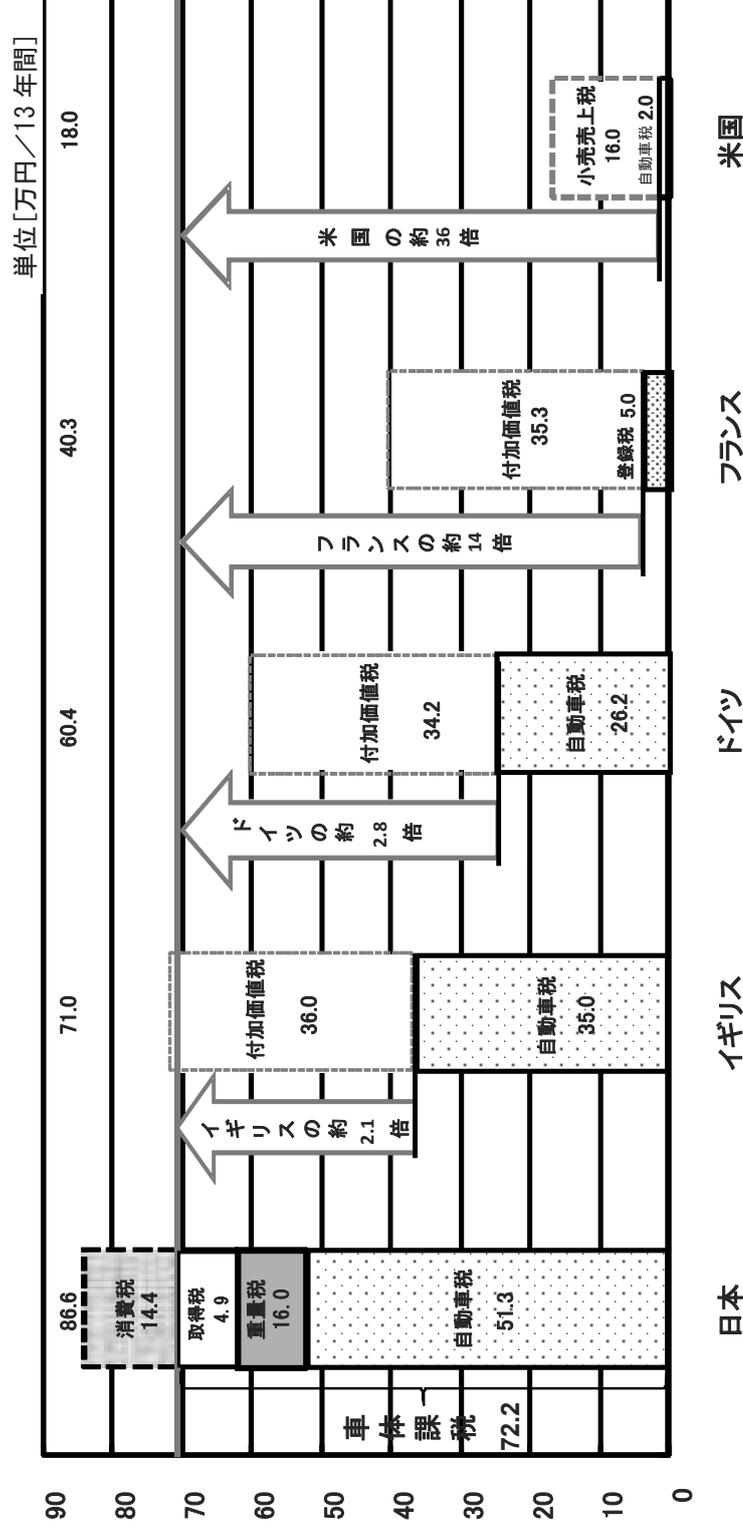
前提条件：①1800cc で車両価格 180 万円（税抜き小売価格）の乗用車 ②車両重量 1.5t 以下 ③年間燃料消費量 1,000ℓ ④重量税は車検証交付時または届出時に課税（新車に限り購入時に 3 年分徴収）⑤税率は 2014 年 4 月 1 日現在 ⑥消費税は 8% で計算 ⑦リサイクル料金は 1800cc クラスの平均的な額 ⑧13 年間使用（平均使用年数：自検協データより）

注：1. 有料道路料金、自賠責及びリサイクル料金は自動車諸税に準ずる性格を有するため計算上加味した（自賠責保険は 2014 年 4 月 1 日現在の保険額）  
2. 有料道路料金は 2012 年度料金収入より日本自動車工業会試算 日本自動車工業会調

- ・ 消費税が 10% となると、この負担額は 237 万 7,020 円となる。

## 6. 自動車関係諸税の国際比較

- ・取得・保有段階における自動車固有の課税(車体課税)は、欧米諸国に比べて極めて過重な負担(欧米諸国の2.1~36倍\*)である。(\*消費税・付加価値税を除いた自動車固有の税で比較)
- ・また、欧米で自動車重量税を課している例はなく、自動車取得税を課している国も極めて稀である。



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 15.4km/L(CO<sub>2</sub>排出量 151g/km)、④車体価格 180 万円、⑤フランスはパリ市、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€ = ¥136、1\$ = ¥163、1\$ = ¥101 (2013/4~2014/3 の平均) ※2014 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。