

平成 28 年度税制改正に関する要望書

平成 27 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

【国内市場の動向】

- 直近の国内市場の状況は、昨年の消費税増税後の需要の落ち込みと今年4月のエコカー減税の見直しによる増税のため、明るい兆しが見えず、直近の1-8月の対前年比でもマイナスとなった。
- また、過去からの推移を見ても、10年前の平成17年には約393万台であった登録車の販売台数は、昨年約329万台まで落ち込み（平成17年比83.7%）、未だに市場の回復に至っておらず、厳しい状況が続いている。
- このような状況の中、平成29年4月に、消費税率が10%に引き上げられることになれば、一層新車需要の減少を招くことになり、国内市場が大きく落ち込むこととなる。
- さらに、中長期的には少子高齢化の一層の進展と運転免許証取得人口の減少等に伴い、販売台数のみならず、保有台数も減少していくものと見込まれている。これは、国内生産台数の減少をもたらし、地域経済や雇用を担う自動車販売業界に多大な影響を与えるものと懸念される。

【生活必需品である車に対して、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、昨年4月の消費税率8%への引上げと今年4月のエコカー減税の見直しにより、ユーザーの負担は大きくなっている。
- また、交通手段を自動車に依存せざるを得ない地方ほど税負担が重く、都市と地方の格差拡大を一層助長させている。
- そうした中で、環境性能課税の導入は、自動車税に新たな税を上乗せするものであることから、自動車ユーザーの負担軽減に逆行するものである。
- 日本の車体課税は、欧米諸国に比べ極めて過重な負担となっており、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、既に課税根拠さえ失っている。

【自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現】

- 現在及び将来の国内市場の動向を踏まえ、日本経済を支える自動車産業の国内生産を維持し、雇用と地方経済の活性化を図るため、自動車関係諸税については、自動車ユーザーにとって過重な車体課税の負担を軽減し、複雑で分かりにくい仕組みを簡素化することが必要である。

要 望 事 項

平成 28 年度税制改正では、平成 29 年 4 月の消費税率 10%への引き上げを控え、昨年 4 月の消費税率 8%への引き上げと今年 4 月のエコカー減税の見直しによって冷え込んでいる新車需要を回復させる必要がある。

そこで、自動車ユーザーの過重な負担を軽減し、複雑な税体系を簡素化するとともに、グリーン化を図る観点から以下の項目を要望する。

○ 自動車税

- ・ グローバルな環境や課税のバランスの観点から、軽自動車に比べ極めて重い登録車（主としてコンパクトカー）の税率を引き下げ、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。
- ・ 平成 28 年 3 月末に期限切れを迎える自動車税のグリーン化特例は、環境性能に優れた車への軽減措置を拡充・延長すべきである。

○ 自動車重量税

- ・ 一般財源化により課税根拠を喪失しており、本則税率を含め廃止すべきである。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。
- ・ また、廃止までの間は、エコカー減税を維持しつつ、グローバルな環境や課税のバランスの観点を踏まえた税体系に見直すべきである。

○ 自動車取得税

- ・ 平成 29 年 4 月に予定されている消費税 10%への引き上げ時に確実に廃止すべきである。

○ 環境性能課税

- ・ 消費税 10%への引き上げ時に導入予定の環境性能課税は、自動車取得税廃止の付け替えとして導入されれば、単純な増税となることから、自動車ユーザーの理解は得られない。導入せざるを得ない場合には、消費税 10%への引き上げ時の車体課税全体の見直しと併せ、ユーザー負担を軽減し、簡素な税体系の実現が確保される中で検討されるべきである。

平成 27 年度税制改正大綱

— 抜粋 —

平成 26 年 12 月 30 日
自 由 民 主 党
公 明 党

【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。

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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は、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。
- ④ 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. 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けておる。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27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	1,096 (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	13,625 (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	15,397 (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	1,999 (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	6,307 (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 38,424 (42,409)

走行段階	揮発油税	国税	24,660 (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	2,638 (3,044)		5.2円/ℓ [4.4円/ℓ]
	軽油引取税	都道府県税	9,383 (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	7,758 (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 44,639 (47,511)

総合計

83,063

(89,920)

目的税（道路特定財源）
(21年度より一般財源化)

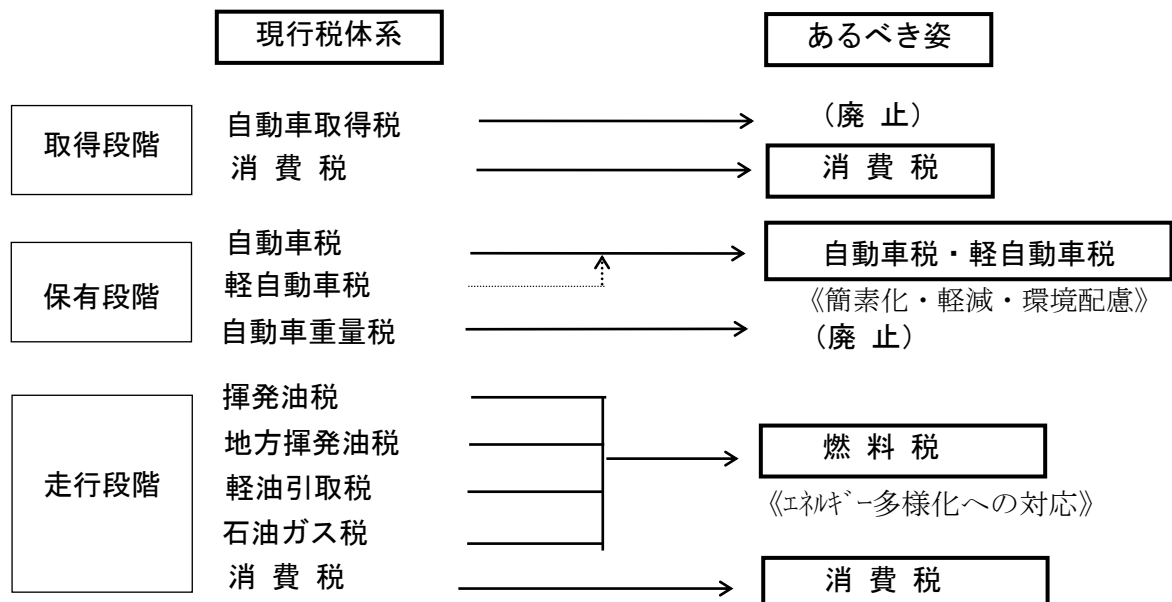
普通税
(使途の制限なし)

※消費税収は自工会推定（H27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	2.663	1	東京都	新宿区	0.234
2	福島県	大玉村	2.323	2	東京都	豊島区	0.235
3	栃木県	芳賀町	2.301	3	東京都	中野区	0.238
4	茨城県	下妻市	2.282	4	東京都	台東区	0.267
5	福島県	中島村	2.279	5	東京都	文京区	0.271
6	福島県	天栄村	2.246	6	東京都	北区	0.273
7	茨城県	美浦村	2.207	7	東京都	荒川区	0.281
8	福島県	飯舘村	2.206	8	東京都	品川区	0.293
9	長野県	朝日村	2.193	9	東京都	墨田区	0.301
10	長野県	川上村	2.165	10	東京都	杉並区	0.312

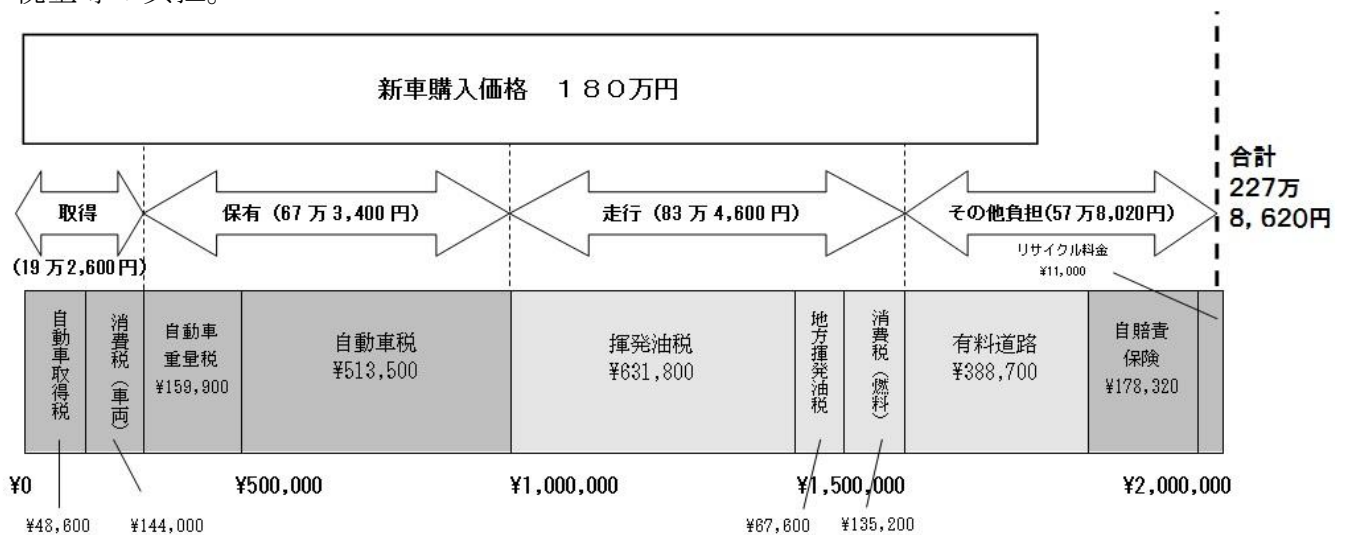
注: ※全国 1,742 市区町村(東京特別区を含む)を集計対象とした。 ※保有台数には軽自動車を含む。

※データは平成 26 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約 230 万円もの税金等の負担。



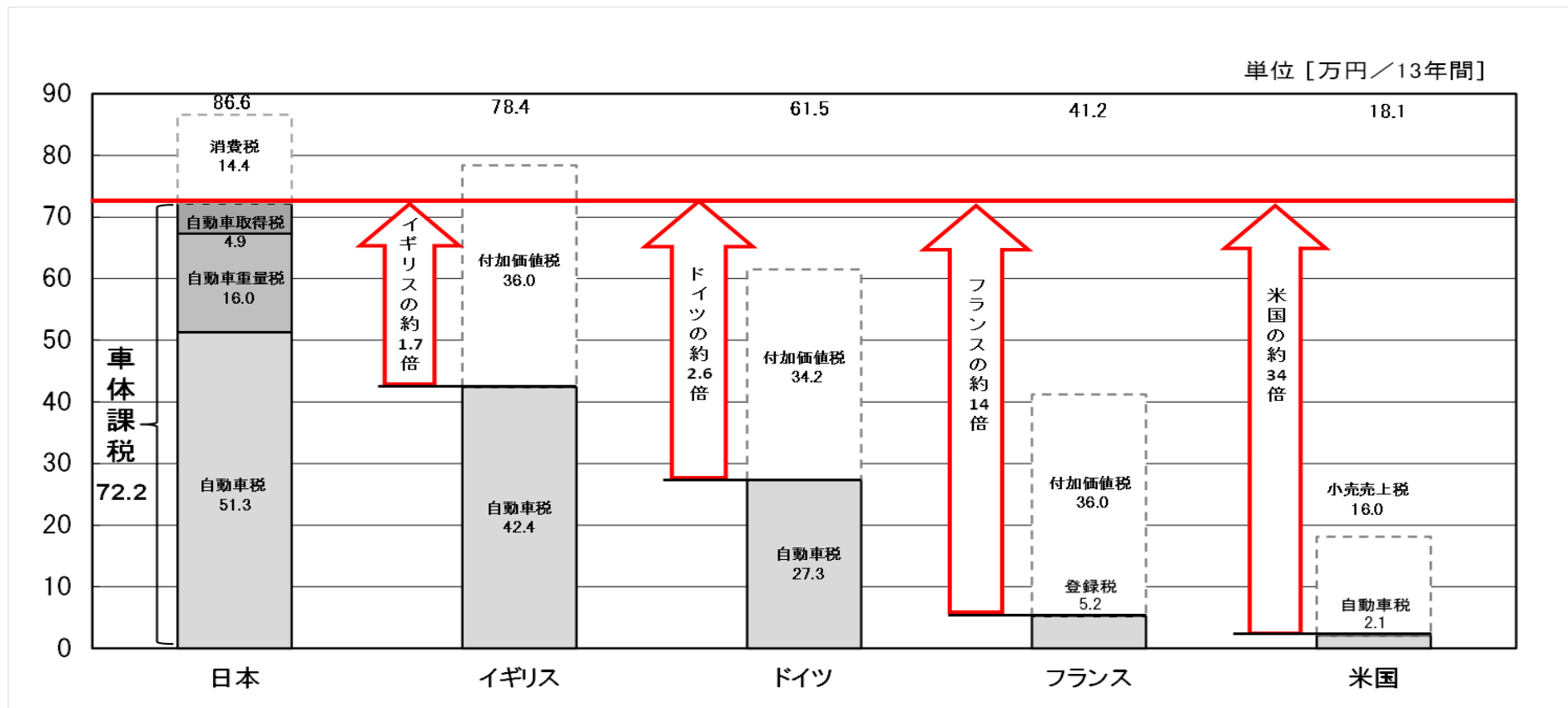
前提条件: ①1800cc で車両価格 180 万円(税抜き小売価格)の乗用車 ②車両重量 1.5t 以下 ③年間燃料消費量 1,000ℓ ④重量税は車検証交付時または届出時に課税(第 1 年目は新車に限り 3 年分徴収) ⑤税率は 2015 年 4 月 1 日現在 ⑥消費税は 8%で計算 ⑦リサイクル料金は 1800cc クラスの平均的な額 ⑧13 年間使用(平均使用年数: 自検協データより)

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 2015 年 4 月 1 日現在の保険額) 2. 有料道路料金は 2013 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 229万9,820円となる(環境性能課税は未計上)。

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1.7~34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 15.3km/L (CO₂ 排出量 152g/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€=¥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。