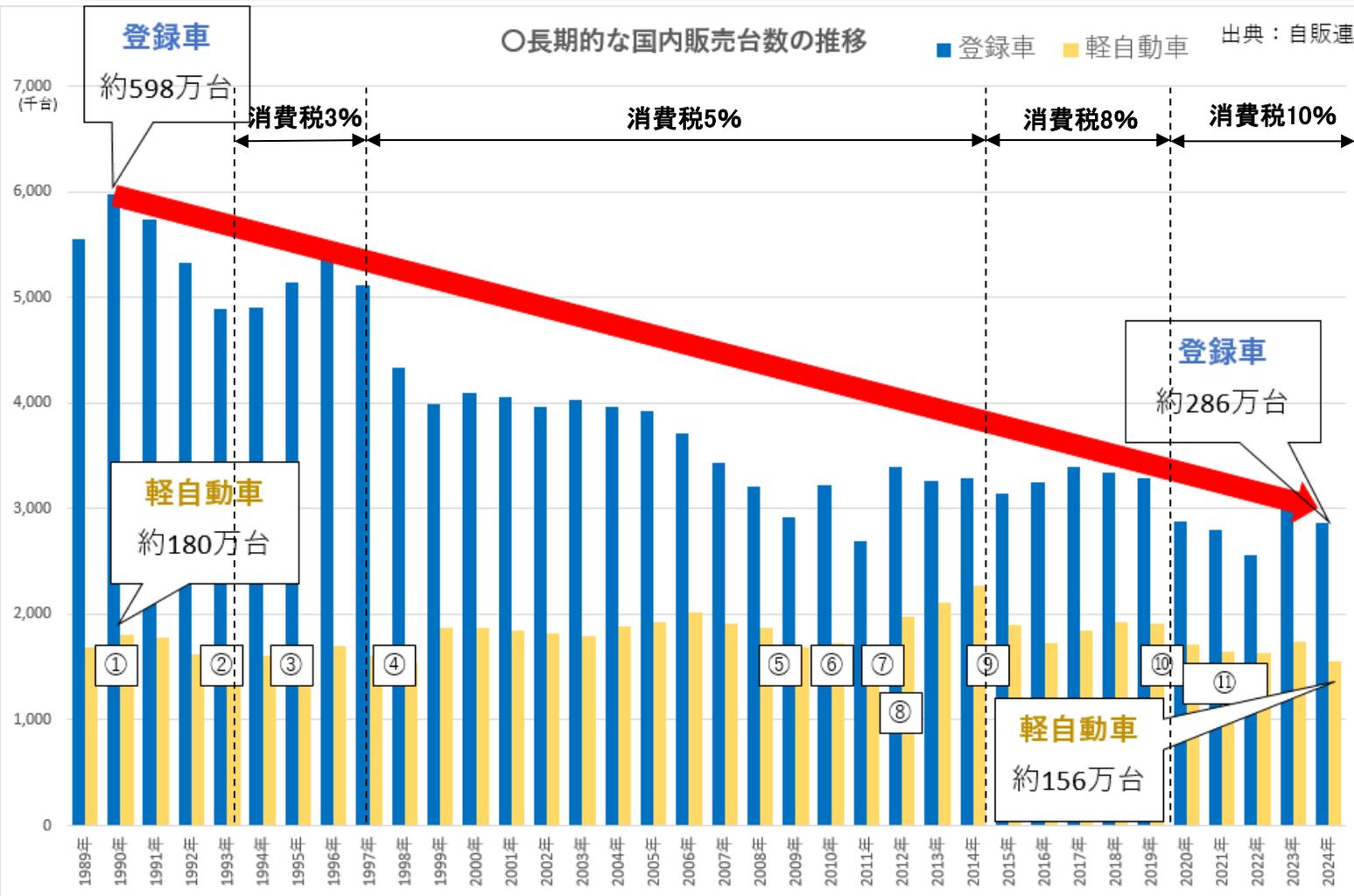


国内自動車販売の現状と自動車税制の改正について

(一社)日本自動車販売協会連合会

ピーク時から半減した国内の新車販売台数

登録車の国内販売台数は、1990年に約598万台であったが、足元では2024年の販売台数が約286万台とピーク時からおおむね半減となった。過重な車体課税に加え、消費税率の引き上げが大幅な落ち込みを誘発し、長期的な低迷に繋がっている。



- | | |
|------------------|--|
| ①1989年4月 | ・ 物品税を廃止し、消費税を導入
普通乗用車23%→6%
小型乗用車18.5%→6%
・ 自動車税（3ナンバー車）の税率引上げ |
| ②1992年 | ・ 消費税の経過措置（6%→4.5%） |
| ③1994年 | ・ 消費税の経過措置を廃止（4.5%→3%） |
| ④1997年4月 | ・ 消費税増税（3%→5%） |
| ⑤2008年 | ・ リーマンショック |
| ⑥2009年4月～10年9月 | ・ 第1次エコカー補助金 |
| ⑦2011年3月 | ・ 東日本大震災 |
| ⑧2011年12月～12年9月 | ・ 第2次エコカー補助金 |
| ⑨2014年4月 | ・ 消費税増税（5%→8%） |
| ⑩2019年10月 | ・ 消費税増税（8%→10%）
・ 自動車税額引下げ |
| ⑪2020年1月～2023年4月 | ・ 新型コロナウイルス感染症 |

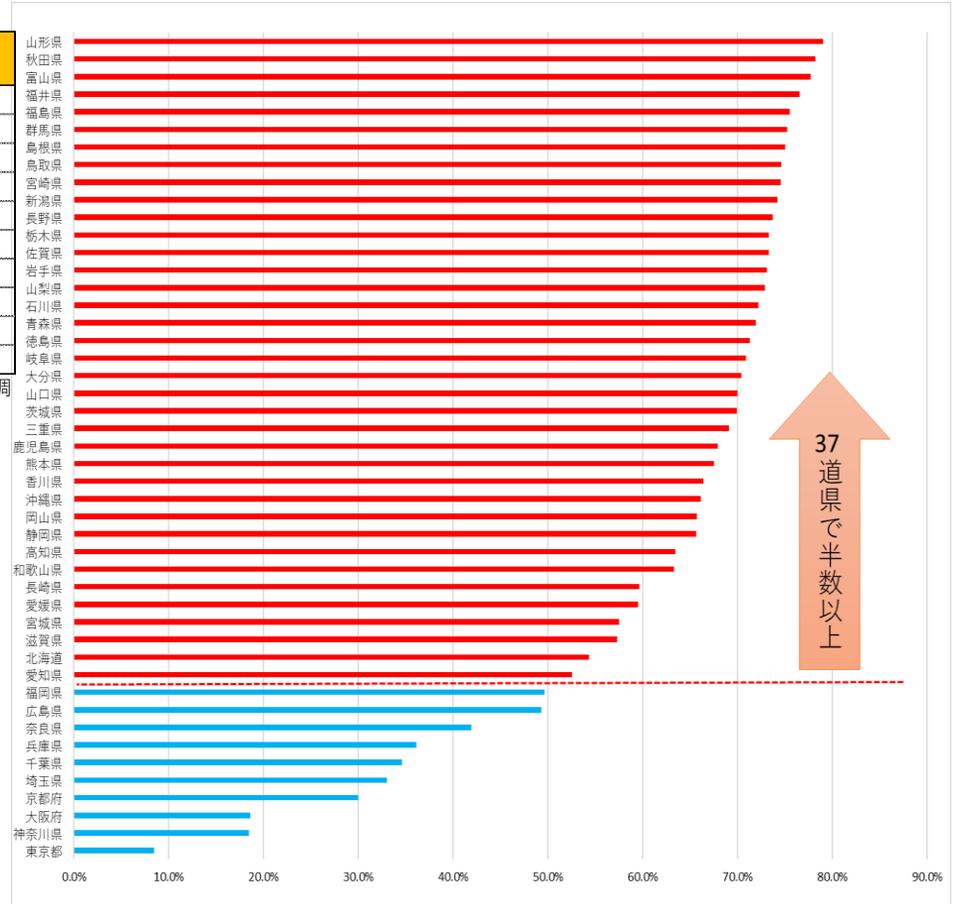
生活必需品である自動車①

公共交通機関の乏しい地方部ほど、世帯当たりの保有台数が多く、負担も重い。
 自動車は、37道県で半数以上の人が通勤・通学で使用し、特に地方の子育て世代のほとんどが送迎で使用しており、生活の足として欠かせない。

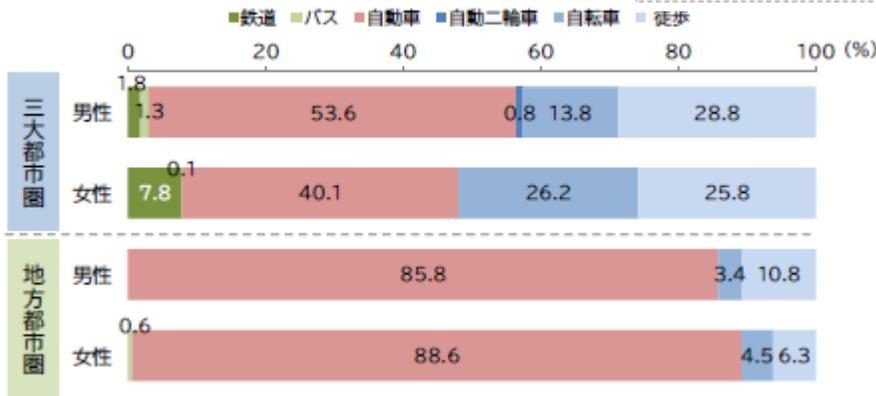
【自家用乗用車の市区町村別普及の状況概要】(1世帯当たりの保有台数・2024年3月末)

上位10市区町村				下位10市区町村			
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	茨城県	美浦村	2.315	1	東京都	杉並区	0.282
2	愛知県	飛島村	2.312	2	東京都	品川区	0.259
3	茨城県	下妻市	2.153	3	東京都	荒川区	0.244
4	福島県	鮫川村	2.144	4	東京都	墨田区	0.241
5	栃木県	芳賀町	2.072	5	東京都	北区	0.235
6	福島県	大玉村	2.071	6	東京都	文京区	0.232
7	福島県	湯川村	2.064	7	東京都	台東区	0.213
8	福島県	玉川村	2.062	8	東京都	新宿区	0.208
9	福島県	天栄村	2.054	9	東京都	豊島区	0.206
10	長野県	朝日村	2.052	10	東京都	中野区	0.201

通勤・通学で自家用車のみを使用している割合(都道府県別)



子育て世代の交通手段構成比(平日・送迎)



出典:国土交通省 令和3年全国都市交通特性調査

出典:令和2年国勢調査

生活必需品である自動車②

地方部で公共交通機関が縮小する中、自動車の役割は益々重要となる。

移動手段における自動車の割合は、地方部において増加傾向にあり、自動車が移動の要となっている（平日で61%、休日には76%）。

路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

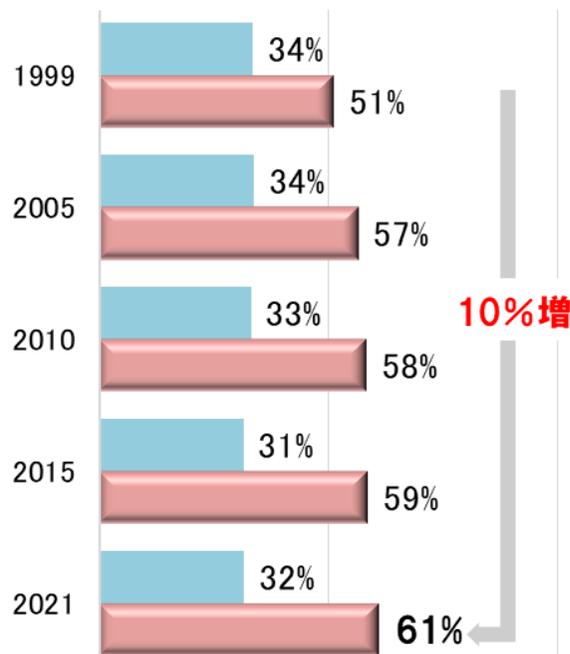
	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
2023年度	2,496
計	15,962

出典：国土交通省 令和6年度交通政策白書

移動手段 自動車の分担率

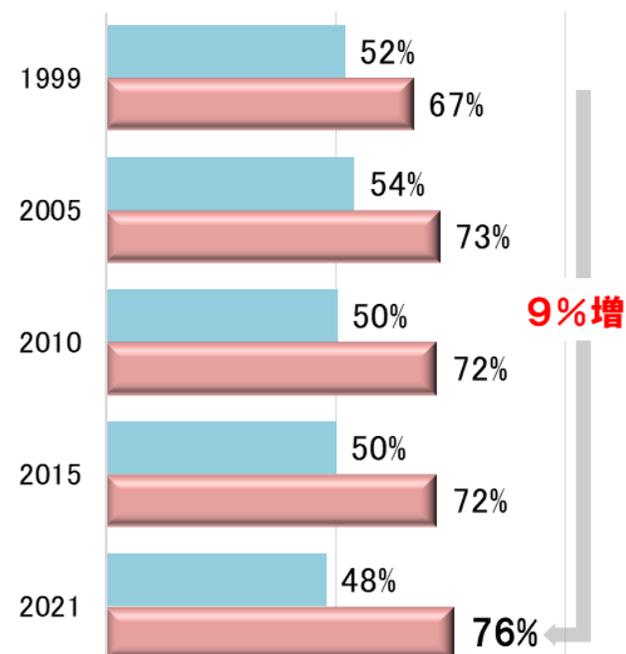
<平日>

■三大都市圏 ■地方圏



<休日>

■三大都市圏 ■地方圏



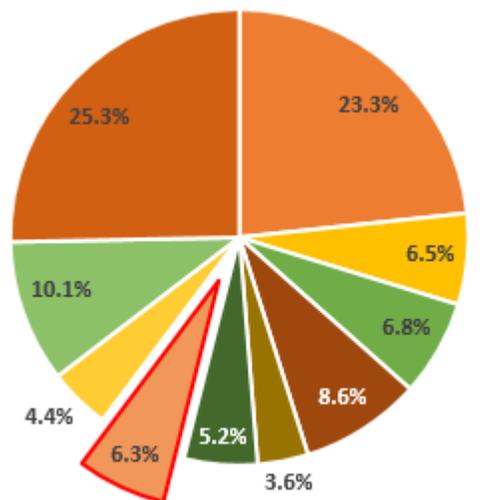
出典：国土交通省 パーソントリップ調査

✓「パーソントリップ調査」とは都市における人の移動に着目した調査であり、世帯や個人に関する情報と1日の移動をセットで調査することにより「どのような交通手段で移動しているか」などを把握できる調査
 ※自動車＝乗用車・軽自動車・レンタカー・カーシェアリング・タクシー等。(バスは含まれない)

家計に占める自動車関係費のウェイトは増加傾向

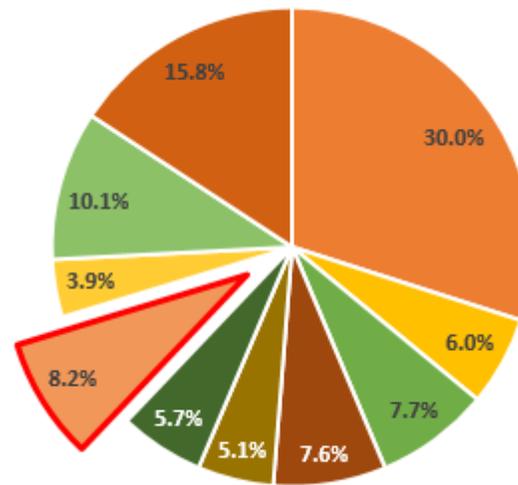
消費支出に占める自動車関係費の比率は、2000年の6.3%から2024年の8.2%に増加している。特に、複数保有世帯の多い地方部における自動車関係費は、大幅に増加しており、家計を圧迫している。

2000年
1世帯当たりの消費支出 317,328円/月



- 食料
- 光熱・水道
- 保険医療
- 自動車等関係費
- 教養娯楽

2024年
1世帯当たりの消費支出 300,243円/月



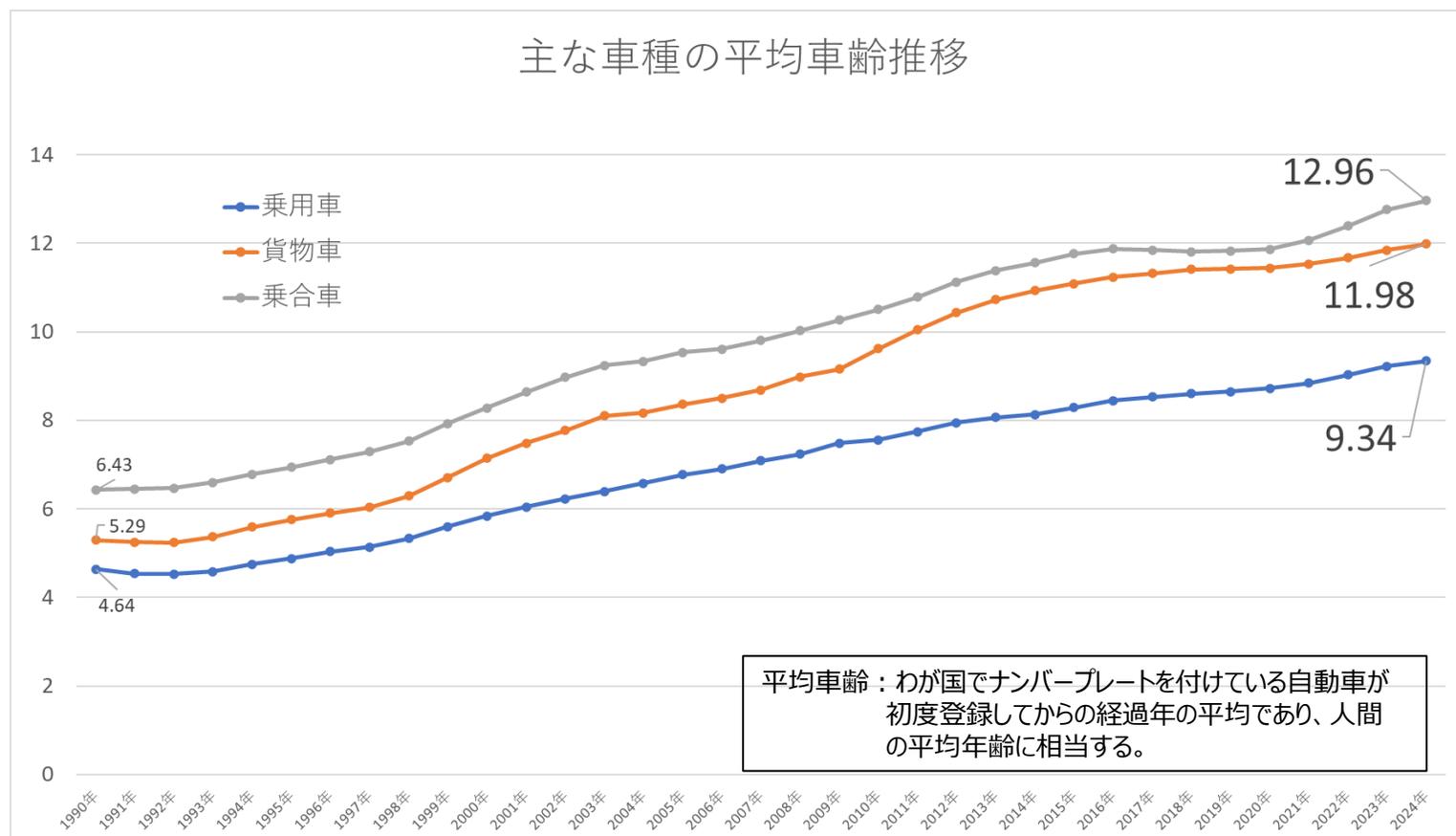
- 住居
- 家具・家事用品、被服
- 交通・通信
- 教育
- その他(諸雑費・交際費等)

注)自動車関係費:自動車購入費(2輪車等を含む)及び自動車維持費(燃料費、整備費、用品費、保険料等)の金額
出典:令和6年度家計調査

乗用車の平均車齢は32年連続で長期化

乗用車の平均車齢は9.34年（2024年3月末）で、32年連続で長期化が進んでいるほか、平均使用年数も約13年と長期化。車の性能向上もあるが、国民の所得水準が伸びず、家計への圧迫が続いている中、車の買換えが進まないものと考えられる。

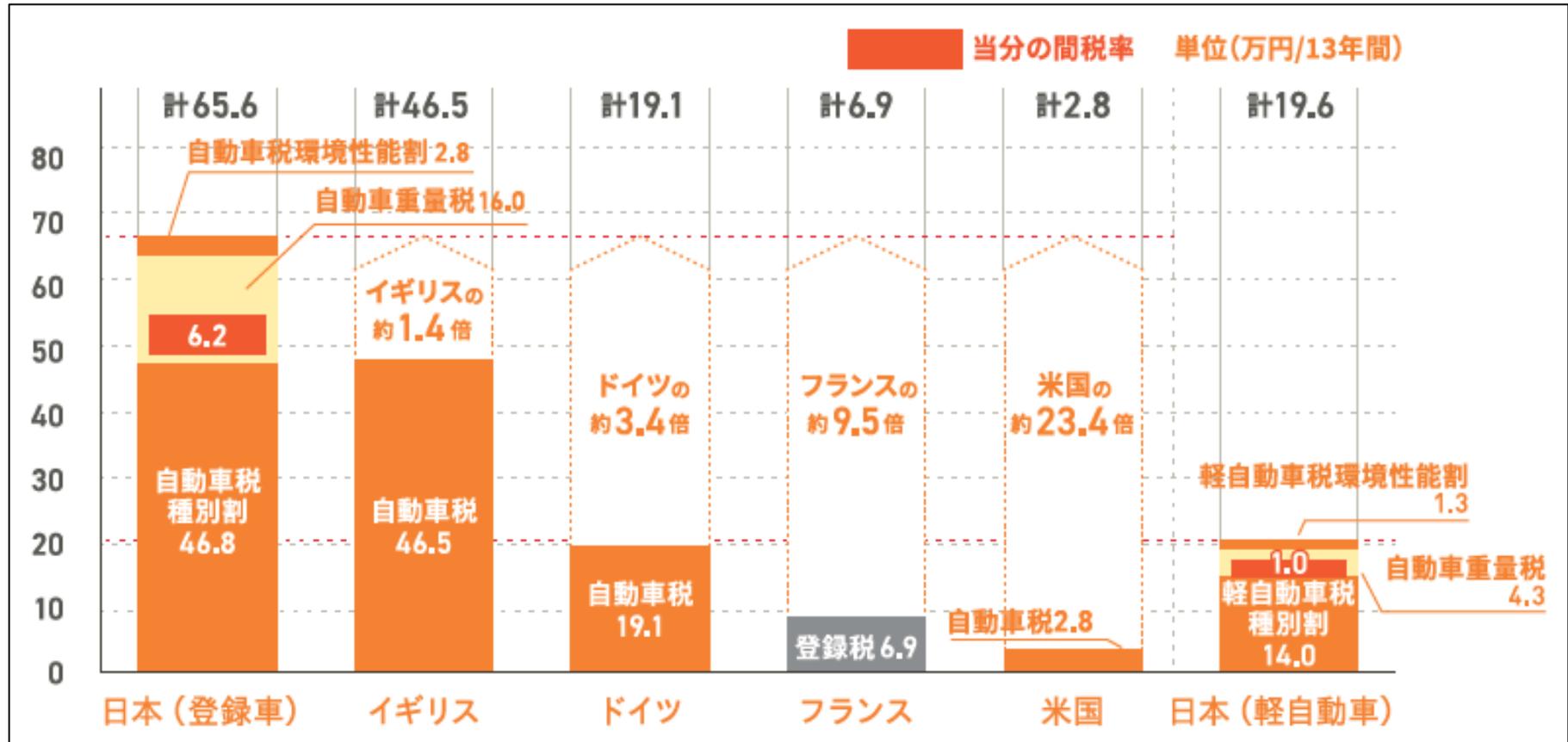
自動車の走行時におけるCO₂排出量は日本全体の約16.5%（2023年）を占めており、カーボンニュートラルの実現には、環境性能の高い電動車への買換えが不可欠。



出典：自検協

日本の重い税負担

日本の登録車の負担水準は、欧米諸国と比較して最大23倍。グローバルスタンダードに近い軽自動車の負担水準をベースに登録車の税負担の軽減が必要。



※2024年4月時点の税体系に基づく試算

出典：自工会

※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

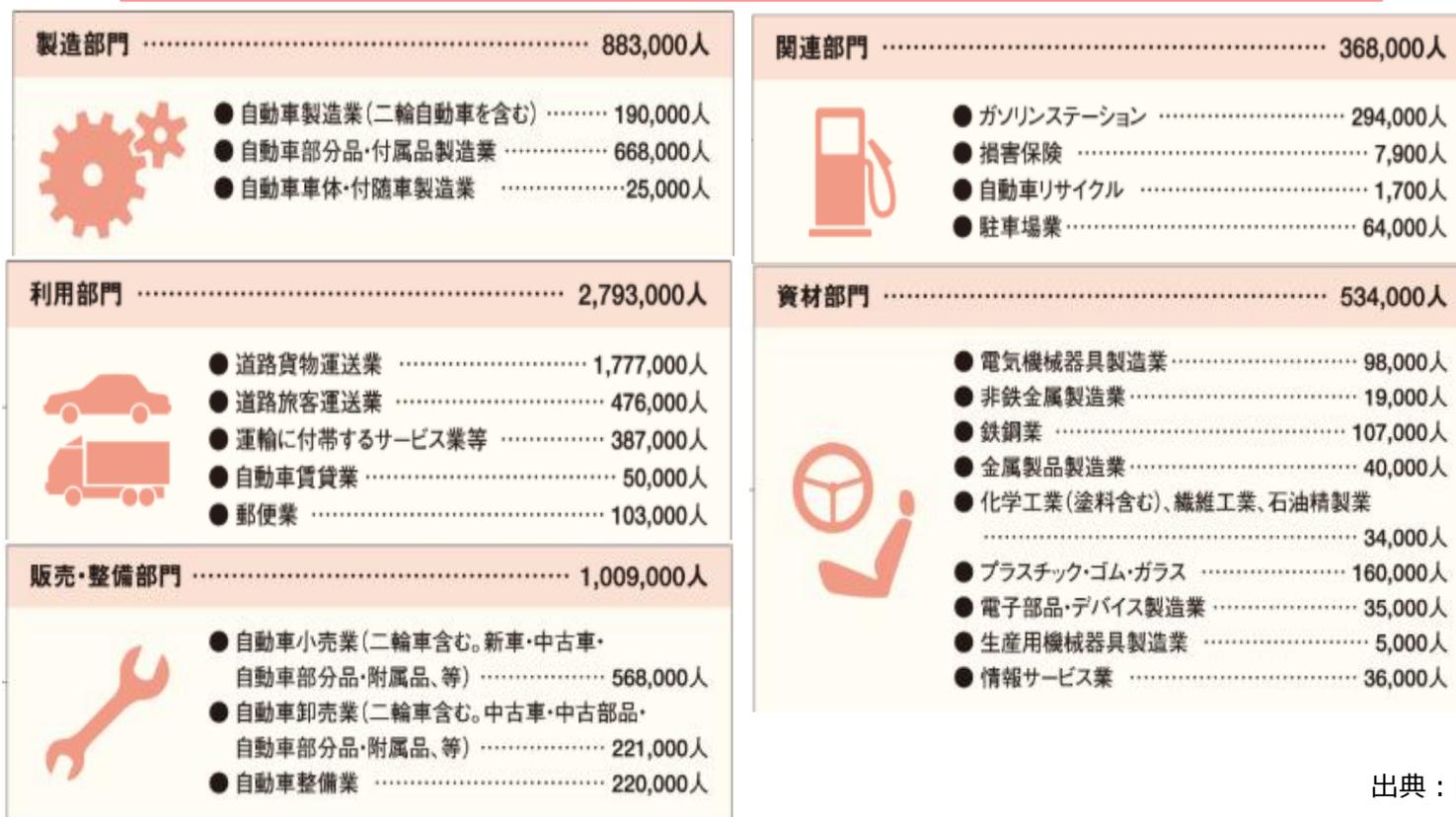
※前提条件：①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③WLTCモード燃費値 19.4km/ℓ(CO2排出量119g/km)④車体価格308万円(軽は144万円)⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥13年間使用(平均使用年数：自検協データより)⑦為替レートは1€=¥158、1£=¥186、1\$=¥146(2023/4~2024/3の平均)

※自動車固有の税金に加え、以下のとおり付加価値税等も課税される。(日本の場合は消費税、米国・ニューヨーク市の場合は小売売上税)日本(登録車)30.8万円、イギリス61.6万円、ドイツ58.5万円、フランス61.6万円、米国27.3万円、日本(軽自動車)14.4万円

産業空洞化回避・国内自動車市場の再生が喫緊の課題

国内の販売が縮小する中で、生産についても減少が進み、2024年の国内生産台数は1990年比で約4割減となっている。さらに、米国の追加関税等、国際情勢の不確実性が増す中、自動車メーカー各社の減産及び海外移転が進めば、産業空洞化は不可避。国内生産及び雇用（自動車関連産業558万人）の維持のためには、国内自動車市場の再生による内需拡大が不可欠。

自動車関連就業人口558万人(2023年) (全就業人口の8.3%)



出典：自工会

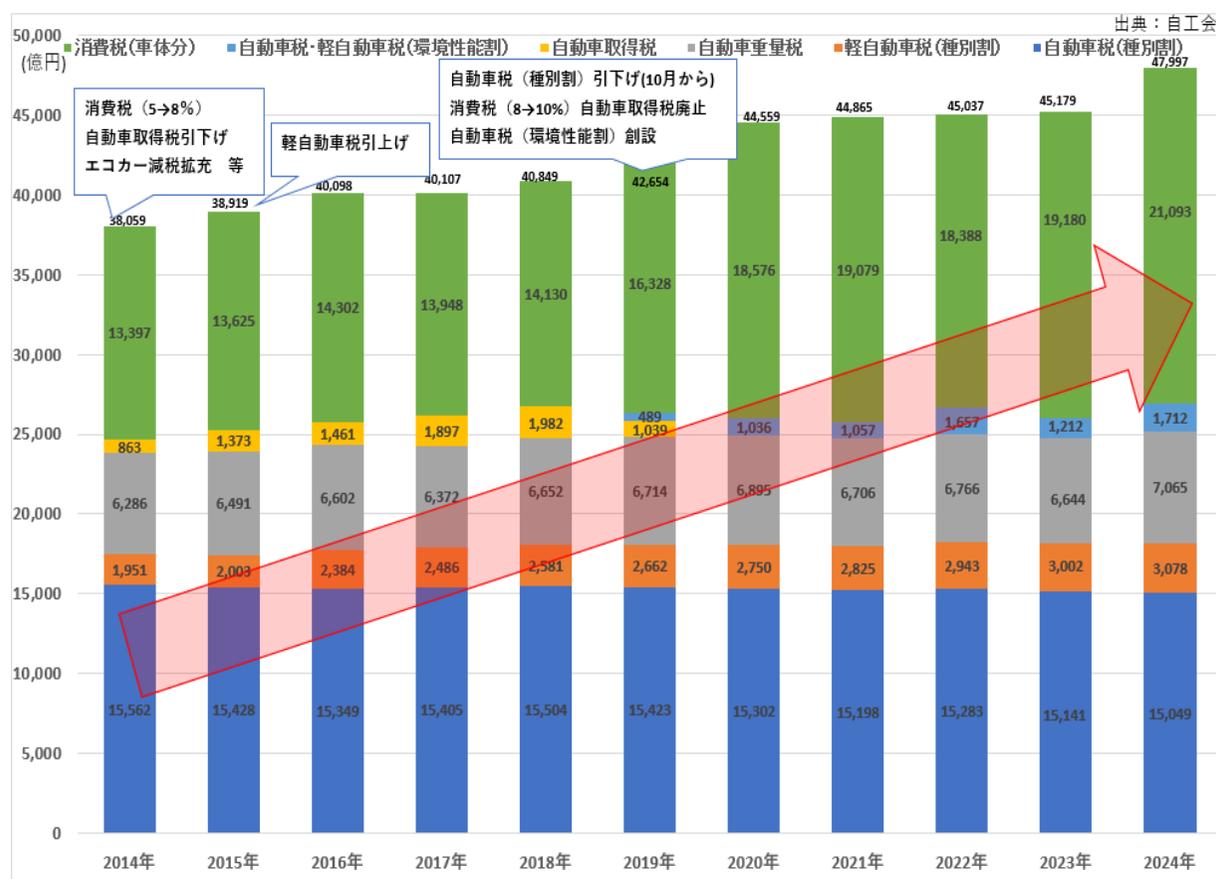
生活必需品である車に対する複雑で過重な税負担

自動車ユーザーは、取得・保有・走行の各段階で合計9種類、約9兆円もの税を負担しており、複雑かつ過重な税負担となっている。販売台数が減少する状況にあっても、車体からの税収は増加しており、自動車ユーザーにとって過重な負担。抜本的な軽減・簡素化が求められる。

○自動車関係諸税の概要

	税目	国税・地方税	税収 (億円/2024年)	用途
取得段階	自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	都道府県税	1,712	一般財源
	消費税(車体)	国税・地方税	21,093	一般財源
保有段階	自動車税(種別割)	都道府県税	15,049	一般財源
	軽自動車税(種別割)	市町村税	3,078	一般財源
	自動車重量税	国税	7,065	一般財源 (元道路特定財源)
車体課税計			47,997	
走行段階	揮発油税	国税	20,180	一般財源 (元道路特定財源)
	地方揮発油税	国税	2,159	一般財源 (元道路特定財源)
	軽油引取税	都道府県税	9,102	一般財源 (元道路特定財源)
	石油ガス税	国税	80	一般財源 (元道路特定財源)
	消費税(燃料)	国税・地方税	10,541	一般財源
燃料課税計			42,062	
総合計			90,059	

○車体課税の推移



「真に」抜本的見直しによる「車体課税の軽減・簡素化」の実現

1. 国内市場の再生、カーボンニュートラルの実現を

米国による関税措置をはじめ、国際情勢の不確実性が著しく増す中、我が国の自動車産業は空洞化・存続の危機に直面している。国内自動車市場の再生・活性化は、これまでに増して重要。また、カーボンニュートラルの実現には、保有ベースで環境に優しい車への買換えが進むことが不可欠。

①取得時の負担軽減

取得時の税負担は、消費税に一本化し、二重課税である自動車税・軽自動車税の環境性能割を廃止すべき。また、自動車税種別割の月割課税を廃止すべき。

②保有時の公平・中立・簡素な税負担

現行の保有課税（自動車税および自動車重量税）を、重量をベースとしつつ環境性能で増減する新たな税制に抜本的に見直す。

シンプルな制度設計のもと、環境に優しい車への買換えが促進する税制にすべき。

その際、自動車重量税の暫定税率は、廃止する。

③軽自動車並みの負担水準の実現

グローバルスタンダードに近い軽自動車の負担水準をベースに、登録車の税負担を軽減すべき。特に、ボリュームゾーンである小型車に対する負担軽減が不可欠。

2. 走行距離課税、出力課税の導入には断固反対

地方への負担増、カーボンニュートラルへの逆行につながる新税の導入には断固反対。

3. ガソリンの暫定税率廃止の代替財源を車体課税に求めるのは断固反対

ガソリンの暫定税率廃止の代替財源を車体課税に求めることは、自動車ユーザーの理解が得られず、国内自動車市場の再生・活性化に逆行。

4. 長期的には、新たなモビリティ社会を踏まえた公平・中立・簡素な税制の実現を

保有から利用への移行や受益者の広がりなどを踏まえ、国税と地方税の一体的な見直しにより複雑かつ過重な税制を見直し、新たなモビリティ社会の幅広い受益者が公平に負担する税制を実現すべき。