

令和 4 年度
自動車関係諸税などに関する要望書

令和 3 年 6 月

自動車総連

(全日本自動車産業労働組合総連合会)

目次

- ・ はじめに…1
- ・ 要望事項…7
- ・ 中長期的な自動車関係諸税のあり方の方向性について…10

はじめに

＜自動車産業の位置づけと責務＞

- ・ 自動車産業は、資材調達・製造をはじめ販売・整備、運送や利用者向け各種サービスなど様々な関連業種により構成される裾野の広い産業であり、日本の全就業人口のおよそ 1 割にあたる約 550 万人の雇用を抱え、日本経済・地域経済をも支えている。加えて、自動車の輸出総額は約 15 兆円にのぼり、日本の輸出総額の 2 割を超えるなど、我が国の重要な基幹産業である。
- ・ 自動車産業には、電動車の普及に取り組むことはもちろん、エネルギーや素材など多くの産業と深く関わる産業として、カーボンニュートラルの達成を牽引する責務がある。

＜自動車関係諸税に取り組む意義＞

- ・ 私たち自動車総連は、自動車産業に働く 79 万人の仲間が結集した産業別労働組合であり、1972 年 10 月の結成以来、永きに亘り自動車関係諸税の抜本改革に取り組んできた。
- ・ 2020 年の交通事故死者数は 2,839 人となり、警視庁による統計開始（1948 年）以降初めて 3,000 人を下回った。今後も減少傾向は続くと思込まれるものの、自動車産業に携わる者として「誰もが自由で安全な移動を享受できる道路交通社会」を実現していくことは、自動車関係諸税の抜本改革の実現と同様に、強い基幹産業として存続していくために大変重要なことである。

＜2050 年カーボンニュートラル達成に向けて＞

- ・ 2020 年 12 月「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定され、2050 年までに温室効果ガス実質ゼロを目標とした 14 分野におけるグリーン成長戦略が示された。
- ・ 自動車に関しては、2035 年までに乗用車新車販売で電動車（電気自動車・燃料電池車・プラグインハイブリッド車・ハイブリッド車）100%を実現するとの目標が掲げられ、電動車の普及促進が求められている。しかしながら、2050 年カーボンニュートラル達成は、自動車をはじめとする運輸部門（CO₂ 排出量 17%）だけの CO₂ 排出ゼロでは達成は難しい。
- ・ 加えて、グリーン化に対する日本の取り組みは諸外国と比較し大きく遅れを取っていることから、国内のモノづくり産業を守るため、LCA（ライフサイクルアセスメント）を踏まえたグローバル競争に打ち勝たねばならない。そのためには、CO₂ 排出量 37%を占める発電部門における再生可能エネルギーの活用など、14 分野におけるグリーン成長戦略の着実な実施が必要である。
- ・ 日本経済の再生に向けては、エネルギー政策と産業政策をセットで取り組むこととともに、国内で良質かつ多くの雇用を生み出す自動車産業を中心としたグリーン化の推進が、不可欠である。

＜日本経済の状況＞

- ・ 日本経済は、新型コロナウイルス感染症の影響により依然として厳しい中にある。
- ・ 先行きについては、感染拡大の防止策を講じるなかで、各種政策の効果や海外経済の改善もあり持ち直しの動きが続くことが期待されるが、感染拡大による下振れリスクの高まりに十分注意する必要がある。
- ・ 加えて、2050年カーボンニュートラル達成に向けた取り組みが加速するなど、まさに日本経済の持続的成長に向けた正念場を迎えている。

＜自動車産業の状況＞

- ・ 2020年の国内四輪車新車販売台数は、2019年10月の消費税増税の影響や新型コロナウイルス感染症拡大による経済停滞の影響を受け、4年ぶりに500万台を下回る459.9万台となった。また、世界的な半導体不足などの懸念が見受けられ、国内市場への影響は見通せない状況が続いている。
- ・ 自動車産業としては、2035年乗用車新車販売で電動車100%達成を前向きに受け止め、実現に向けた取り組みが加速している。一方で、電動車比率は年々高まっているものの未だ15%程度であり、電動車普及に向けた課題は山積している。
- ・ 日本経済が正念場な今こそ、自動車産業が主軸となって、国内の雇用維持に必要とされる、輸出を含めた国内生産台数1,000万台の確保に向け、カーボンニュートラルの推進と合わせて、ユーザー負担軽減などの早急な国内市場活性化策に取り組まねばならない。

＜「誰もが自由で安全な移動を享受できる社会」の実現の重要性＞

- ・ 現在の日本は、人口減少・超少子高齢化社会を迎えている。加えて地方では、都市部への人口流出も加わり公共交通機関の維持が困難になっている。既に、過疎地域においては自動車なしでは生活ができない。また、高齢者が身体的な衰えを自覚しながらも自動車に頼らなければ生活がままならない状況は、地方中核都市も同様である。
- ・ しかしながら、現在の自動車関係諸税は、地方ほど負担が重くなっているのが実態である（地方と都市部の世帯当たり負担格差最大約4倍）。
- ・ 地方ほど過重となっている現在の自動車関係諸税を見直すことは、CASE・MaaSの推進を後押しし、モビリティを中心としたまちづくりと地方経済の活性化、ひいては「誰もが自由で安全な移動を享受できる社会」の実現につながるものと考えられる。

＜自動車関係諸税の「一般財源化」と「当分の間税率」＞

- ・ 自動車関係諸税は、昭和48年～52年度の道路整備五ヵ年計画の財源不足対応として、昭和49年度から「租税特別措置法」により『暫定税率』が重課されて以降、延長が繰り返行われてきた。
- ・ 平成21年度の税制改正大綱にて道路特定財源が廃止され一般財源化されたことを受け、平成22年度の税制改正大綱にて『暫定税率』は廃止となった。
- ・ しかし、地球温暖化との関係や厳しい財政事情に留意する必要があることから、当分の間当時の税率水準を維持するとされ、現在に至っている。

＜令和 3 年度税制改正＞

- ・ 令和 3 年度税制改正大綱では、新型コロナウイルス感染症拡大により自動車関係諸税に関する抜本改革議論が先送りされ、担税力に応じていない税負担を課す結果が継続している。
- ・ エコカー減税の再延長など厳しい国内販売に対する一定の措置が図られたものの、燃費基準の見直しなど今後の国内販売への影響が懸念される結果となった。
- ・ 令和 3 年度税制改正大綱に記された「中長期的な自動車関係諸税のあり方」の検討に対しては、受益と負担の関係に関する言及が示されるなど、「自動車総連の車社会における税負担のあり方」の考え方と近い要素と受け止めるものの、走行距離課税の導入や財源ありきの議論を受け入れることはできない。

＜令和 4 年度税制改正にあたり＞

- ・ 複雑かつ過重で不条理な自動車税制の解消を前提に、自動車関係諸税が経済成長の足かせとならないよう、簡素化・ユーザー負担軽減に向けた抜本改革を求めていく。
- ・ 自動車を保有し移動せざるを得ない地方ほど、世帯あたりの自動車関係諸税の負担が過重であり、担税力に応じていない税制を解消していくことを求める。
- ・ 日本の自動車ユーザー負担を、各国と比較し標準的な負担まで軽減する必要がある、国から地方への税源移譲を念頭に検討を進める。
- ・ 自動車関係諸税は一般財源化により課税根拠を喪失していることから、使途を明確化し、今後財源が必要となる分野への特定財源化を求めていく。
- ・ 人口流入・雇用創出につながる地域活性化の税制支援を検討していく。
- ・ 税制要望に加え、広くユーザー負担軽減を求めていくなど、より安心・安全な車社会と公正な税制の実現につながる予算要望を行う。

自動車関係諸税の取り組み意義

複雑且つ過重で不合理的な自動車税制の解消

「国民負担の軽減」と「公正な税制」

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（特に地方での軽減）

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

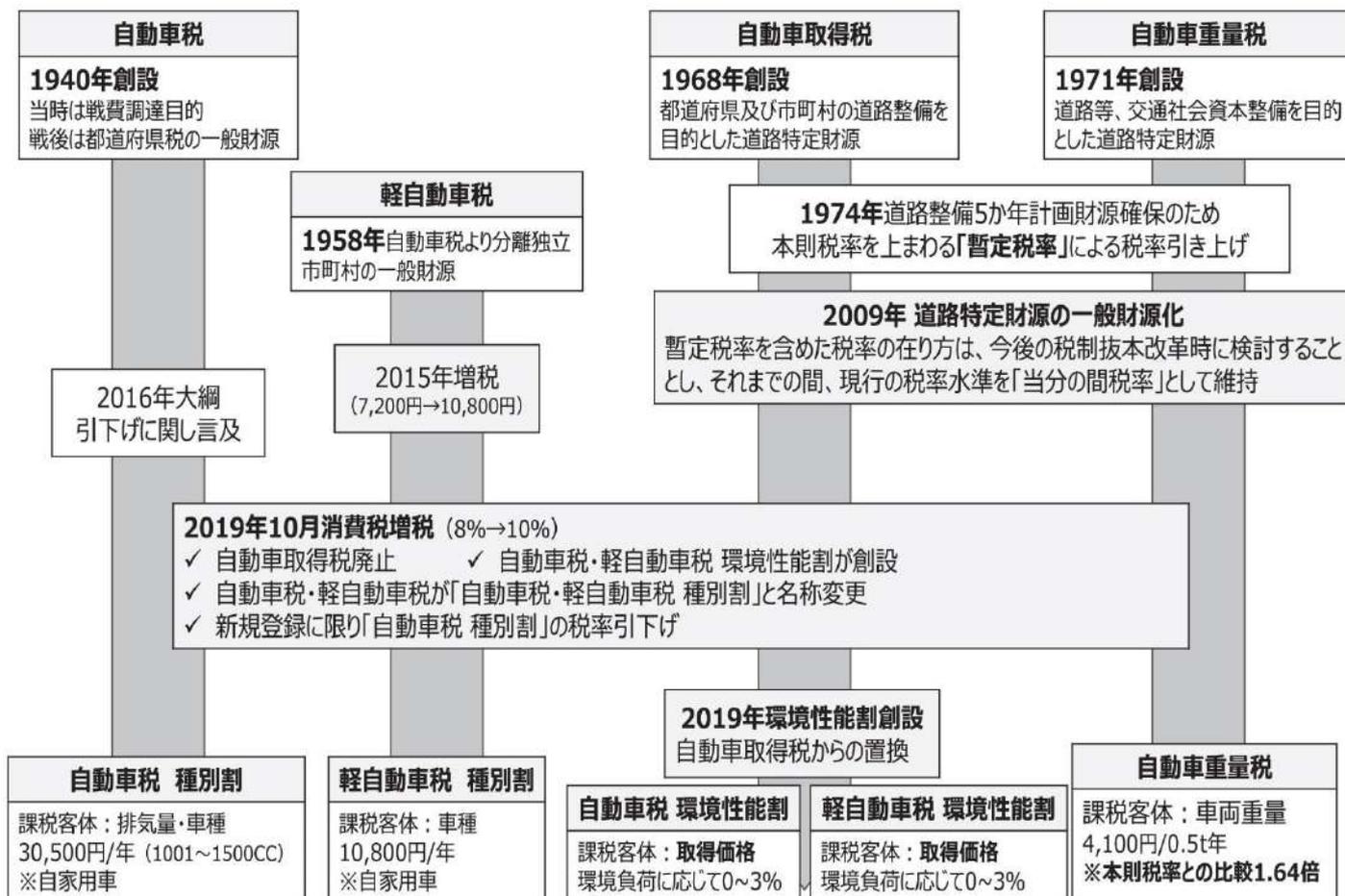
日本の基幹産業である自動車産業が生み出す経済波及効果

車社会の未来創造

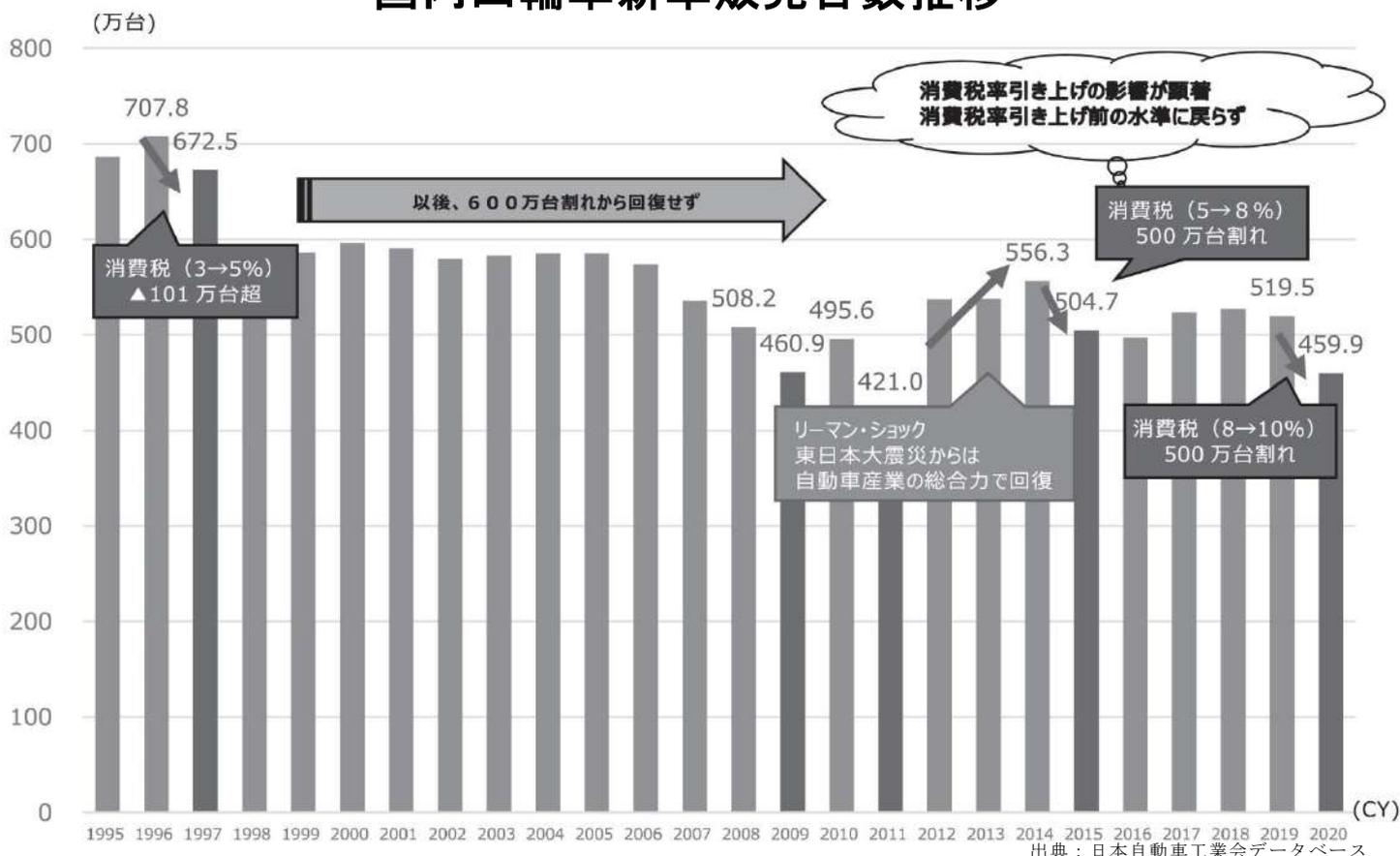
誰もが自由で安全な移動を享受できる道路交通社会の実現

「簡素化・負担の軽減」を図るべき！

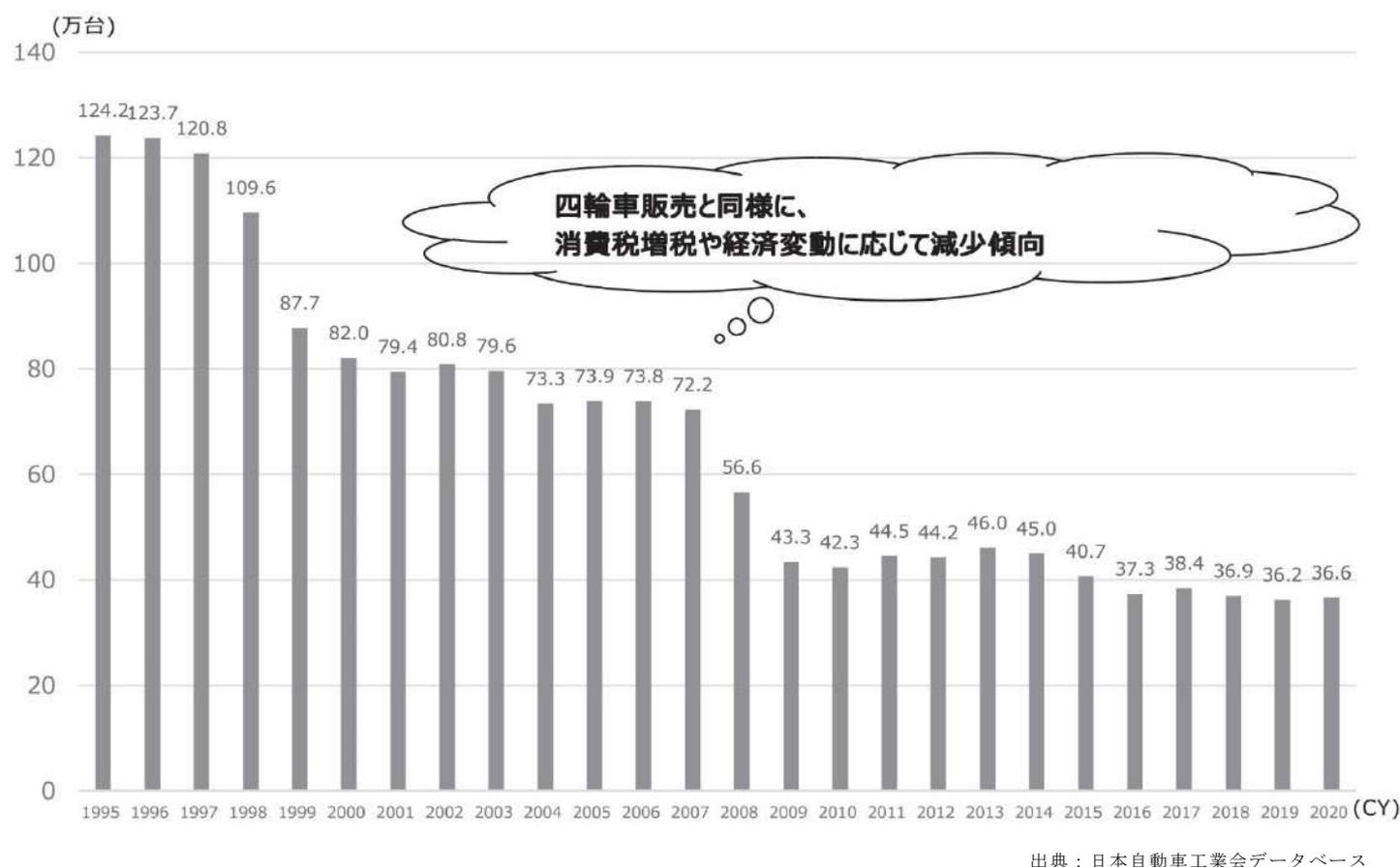
自動車関係諸税の課税経緯



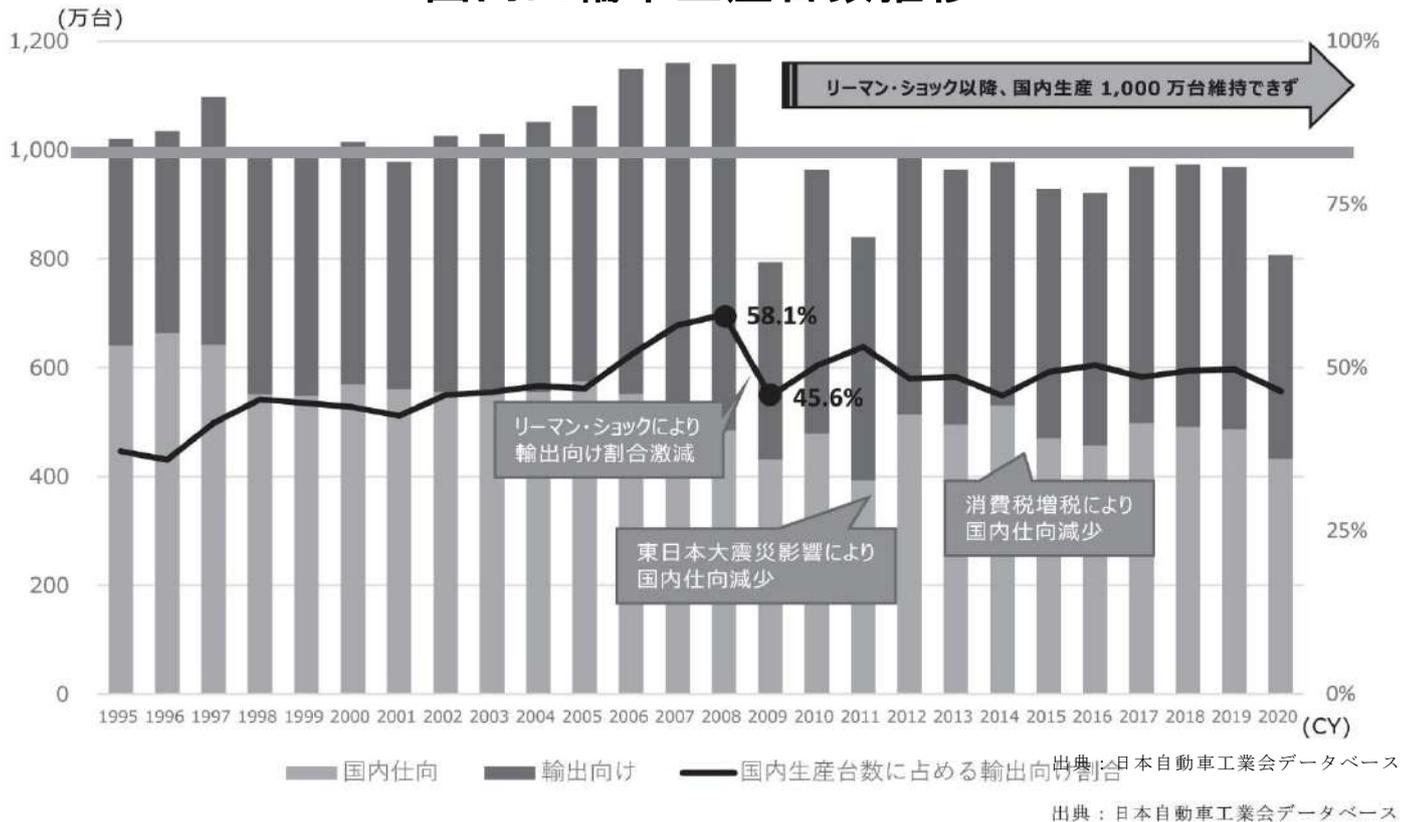
国内四輪車新車販売台数推移



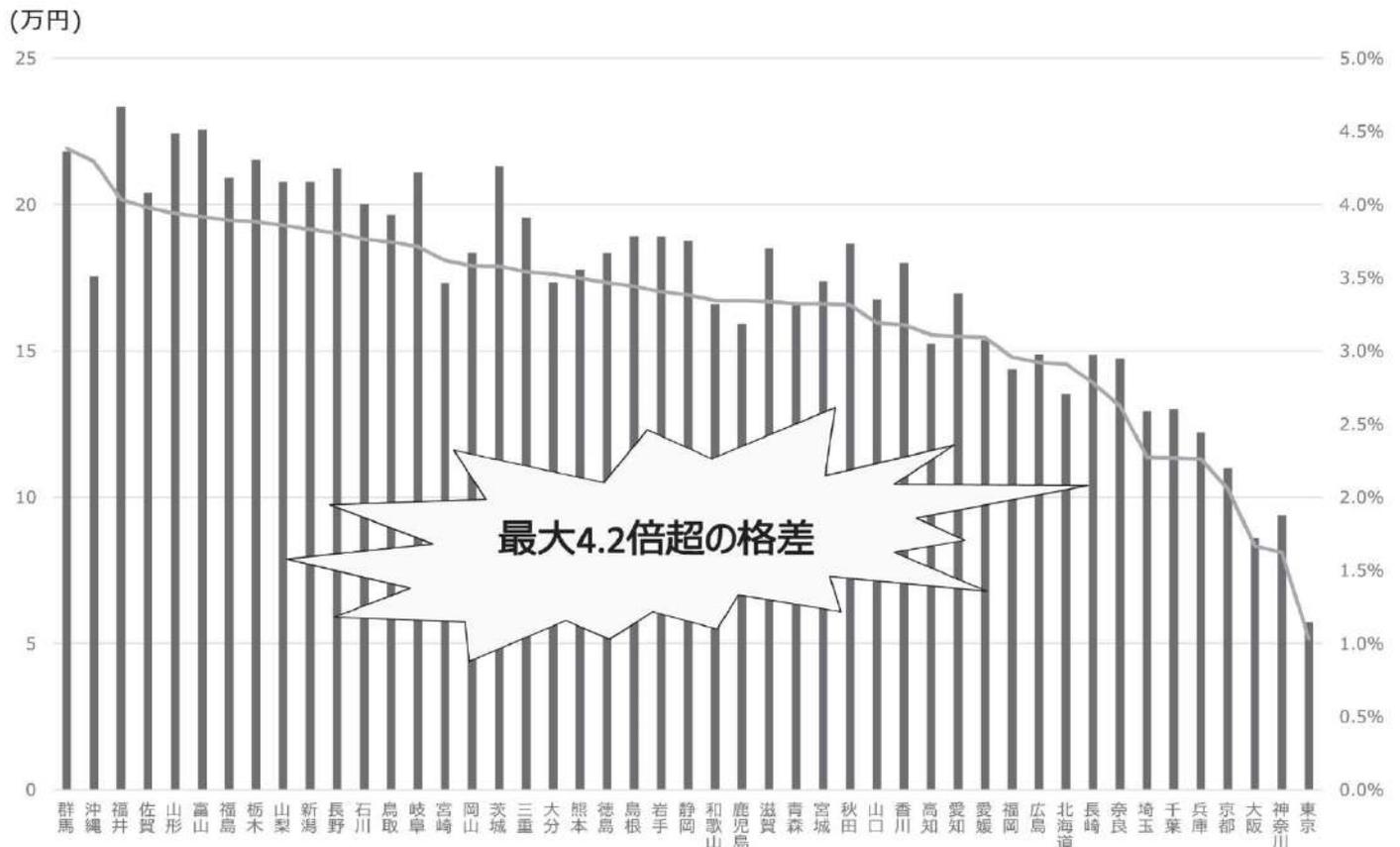
国内二輪車新車販売台数推移



国内四輪車生産台数推移



地方ほど過重な自動車関係諸税



※年間負担額前提条件は「日本の自動車工業 2020(自工会)」の「自家用自動車ユーザーの税負担額(13年間)」より関係諸税を抽出し単純平均したものと、自動車検査登録情報協会調べの一世帯あたり保有台数令和2年3月末時点から算出【自動車総連算出】

※保有台数は普通乗用車(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】

※世帯収入は「2019年全国家計構造調査 家計収支に関する結果」における「総世帯」の都道府県別。千円単位で四捨五入

要 望 事 項

自動車に係る税の負担軽減を図る

1. 車体課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減を図る
 - 1) 自動車重量税は廃止を前提に、まずは「当分の間税率」を廃止
 - 2) 自動車税・軽自動車税（四輪車・二輪車等）の環境性能割も含めた税額引き下げによる負担軽減措置を講ずる
 - 3) 複雑な車体課税を簡素化
2. 燃料課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減を図る
 - 1) 「当分の間税率」を廃止
 - 2) 複雑な燃料課税を簡素化
 - 3) タックス・オン・タックスを解消
3. 自動車関係諸税の国税部分について、地方への移譲等を伴う負担軽減策を講じ、地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減を目指す

税目に対する用途を明確化する

1. 車体課税は、次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源化
2. 燃料課税は、カーボンニュートラル促進特定財源化

自動車の使用に係るユーザー負担の軽減を図る

1. 自動車保険(任意保険)の所得控除対象化
2. 高速道路料金の引き下げ
3. 「サポカー補助金」の延長と年齢制限の拡充（全年齢）

自動車に係る税の負担軽減を図る

1. 車体課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減を図る

1) 自動車重量税は廃止を前提に、まずは「当分の間税率」を廃止

自動車重量税は過去の税制改正大綱において、「エコカー減税制度の基本構造を恒久化する」といった税目自体を存続させる方向性が示されているが、旧道路特定財源の一般財源化により既に課税根拠を失っている。本来直ちに廃止するべきであるが、まずは「当分の間税率」を確実に廃止する。

2) 自動車税・軽自動車税（四輪車・二輪車等）の環境性能割も含めた税額引き下げによる負担軽減措置を講ずる

自動車税（種別割・環境性能割）は、諸外国と比較し極めて複雑かつ過重であることから、簡素化することを前提に、日本の自動車ユーザー負担を諸外国と比較し標準的な負担まで軽減する。地球温暖化に対応すべく導入された「環境性能割」は、課税客体に鑑みると自動車取得税の置換となっていることから、自動車税・軽自動車税（四輪車・二輪車等）を、環境性能割も含めて新車・既販車関係なく負担の軽減措置を講ずる。

3) 複雑な車体課税を簡素化

現行の複雑な車体課税を解消するためには、購入段階は消費税のみとし、保有段階に係る税は、原則一種類（自動車保有税（仮称））とする。但し、検討にあたっては、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革するとともに、軽自動車は地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み十分な配慮を講ずる。

2. 燃料課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減を図る

1) 「当分の間税率」を廃止

平成 21 年度の旧道路特定財源の一般財源化によって、課税根拠は既に喪失しているにもかかわらず、暫定税率の廃止後も「当分の間税率」として残置され、実質的負担は軽減されていないことから、「当分の間税率」については、直ちに廃止し負担の軽減を図る。

2) 複雑な燃料課税を簡素化

現行の燃料課税は、油種毎に税率が異なることに加え、税の納付先が国・地方と様々であり、その徴収方法も蔵出し課税・給油所での課税など取り扱いが異なり、非常に複雑であるため整理統合を行うべきである。整理統合にあたっては、現行の燃料課税を全て廃止した上で、負担の軽減となる燃料税(仮称)に一本化する。

3) タックス・オン・タックスを解消する

燃料課税の抜本的な改革を行う上では、現状のガソリン税（揮発油税＋地方揮発油）および石油ガス税に対して消費税を課しているタックス・オン・タックスを解消する。

3. 自動車関係諸税の国税部分について、地方への移譲等を伴う負担軽減策を講じ、地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減を目指す。

国税である自動車重量税のうちの地方譲与分、地方税である自動車税・軽自動車税が減税される際には、地方財源に影響を与えないよう、国税からの譲与を伴うことを前提とする。

税目に対する使途を明確化する

1. 車体課税は、次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源化

車体課税は、自動運転の普及を見据えた道路の高度化対応をはじめ、電動車普及につながる急速充電スタンド・水素ステーションなどの設置・管理に係る費用など、次世代モビリティ（CASE）普及促進につながる財源として活用されることを目的に、特定財源化することを求める。

※車体課税：自動車重量税、自動車税・軽自動車税（環境性能割・種別割）

2. 燃料課税は、カーボンニュートラル促進特定財源化

国内雇用を維持した上で、2050年カーボンニュートラルを達成するためには、ガソリンなどの化石燃料の脱炭素化が必須であることから、その開発・普及促進に対する支援が必要である。現在の燃料課税を、カーボンニュートラル達成に必要な、再生可能エネルギーや次世代燃料（e-fuel）などの社会実装に向けた研究開発費・設備投資助成金の財源として活用されることを目的に、特定財源化することを求める。

自動車の使用に係るユーザー負担の軽減を図る

1. 自動車保険（任意保険）の所得控除対象化

自動車を安心して利用するために自動車保険（任意保険）は不可欠である。一方、保険料が負担となることから購入・保有の断念や簡素な保険内容にとどめざるを得ないことがないよう、ユーザー負担軽減として保険料の所得控除対象を求める。

2. 高速道路料金の引き下げ

全国に張り巡らされた高速道路網を利活用することは、地域経済の活性化などにもつながる。すべての利用者が負担軽減になることを前提に、償還期間や金利を実態に合わせて見直すこと等により、新たな料金体系を実現し、負担軽減を求める。

3. サポカー補助金の延長と年齢制限の拡充（全年齢）

「誰もが自由で安全な移動を享受できる社会」の実現に向けては、交通事故発生を抑止効果が高い先進安全技術を搭載したより安全な車両の普及が重要である。先進安全技術を搭載した車両購入における自動車ユーザーの負担軽減を目的に、「サポカー補助金」の延長及び、対象を高齢者に限らず全年齢化することを求める。

※中長期的な自動車関係諸税のあり方の方向性について

令和3年度税制改正大綱に記載された

『「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。』

に関しては、「道路利用の受益者負担は全国民で負担する」とした自動車総連の車社会における税負担のあり方の考え方と近い要素と受け止められるものの、自動車がなくては生活できない地方や高齢者の移動といった課題などを無視した走行距離課税の導入や財源確保ありきの論議を受け入れることはできない。

1) 道路利用の受益者負担は全国民で負担する。

昨今の道路整備の主眼は、既存インフラの老朽更新や、自転車の利用機会増加を念頭とした全ての交通参加者が円滑に移動できる道路環境の整備や、誰しも「個々の自由な移動」を享受するために自動運転などの安全技術を普及させるための機能追加である。「円滑な運輸・物流による経済活動」による受益と合わせて、全国民の負担により維持・改修されるべきである。

2) 地方の負担が過重になるであろう走行距離課税が検討されることには反対する。

生活をするために、自動車を保有し移動せざるを得ない地方ほど、現在でも世帯あたりの自動車関係諸税の負担が過重である。利用＝走行距離という課税が導入されれば、その傾向が増長される恐れがあり、さらなる地方の衰退や過疎化につながりかねないこと等から反対をする。

資料

資料①自動車総連が考えるあるべき税体系

段階	現行の税目		段階	あるべき税体系	一般財源化からの脱却
取得段階	消費税	取得時は 消費税のみ	取得段階	消費税	-
	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)			廃止	
保有段階	種別割 (自動車税・軽自動車税)	保有段階で 係る税は 原則一種類	保有段階	自動車保有税 (仮称※1)	次世代モビリティ(CASE) 普及促進特定財源
	自動車重量税			廃止	
走行段階	揮発油税	燃料に係る 税目は一本 化しタックス・ オン・タックス を解消	走行段階	燃料税 (仮称)	カーボンニュートラル 促進特定財源
	地方揮発油税				
	軽油取引税				
	石油ガス税				
	消費税			消費税	-

※1：現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階で係る税は原則1種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。但し、検討にあたっては、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、十分な配慮が必要。

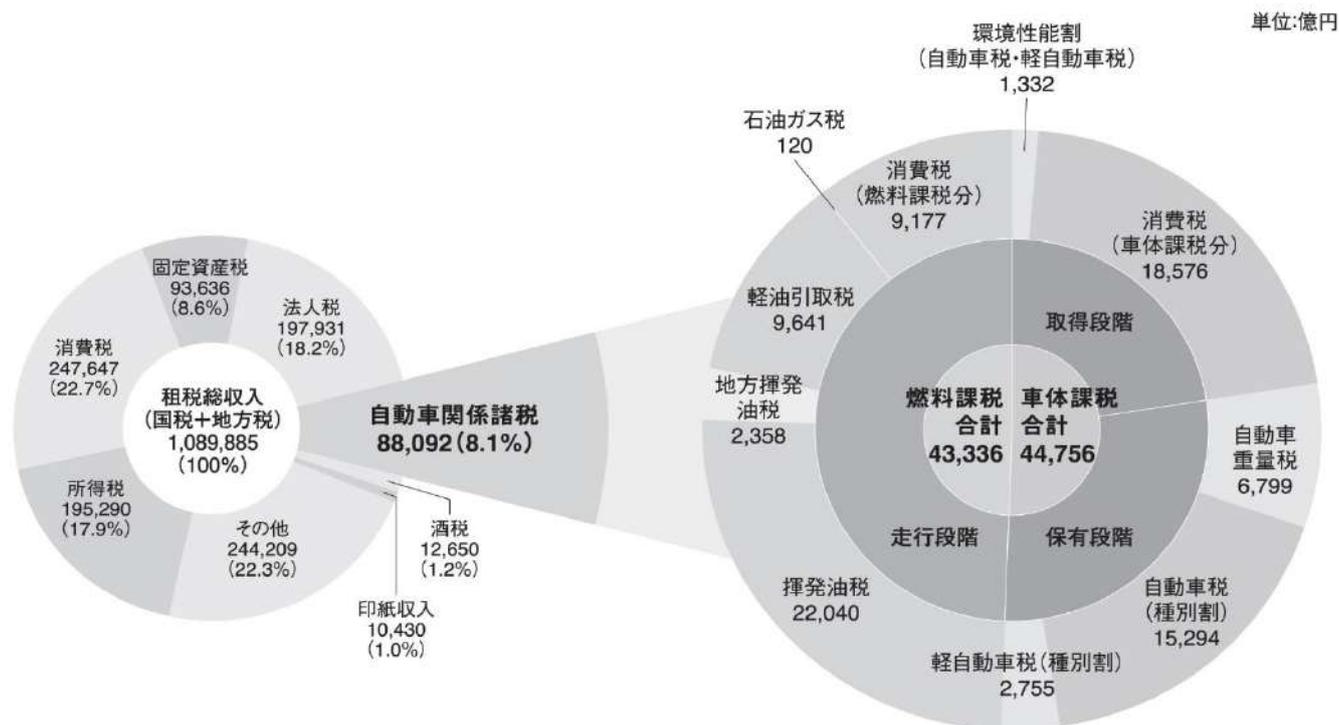
資料②自動車関係諸税に課せられている本則税率以上の税負担

			税込(億円)	本則税率	現在の税率	本則税率との比較(倍率)
車体課税	取得段階	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	1,332	0~3%	0~3%(営業用、軽自動車除く)	1.00
		消費税(車体)	18,576	10%		
	保有段階	自動車重量税	6,799	2,500円/0.5t年(自家用登録車)	4,100円/0.5t年(自家用登録車)	1.64
		自動車税(種別割)	15,294	1001~1500cc:30,500円/年(自家用乗用車)		
		軽自動車税(種別割)	2,755	10,800円/年(自家用乗用車)		
車体課税計			44,756			
燃料課税	走行段階	揮発油税	22,040	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2.00
		地方揮発油税	2,358	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	1.18
		軽油取引税	9,641	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.14
		石油ガス税	120	17.5円/kg		1.00
		消費税(燃料)	9,177	10%		
		燃料課税計			43,336	
総合計			88,092			

注:1.消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。2.税率は2020年5月1日現在。

出典：日本自動車工業会発行「日本自動車工業2020」

資料③2020 年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額（当初）

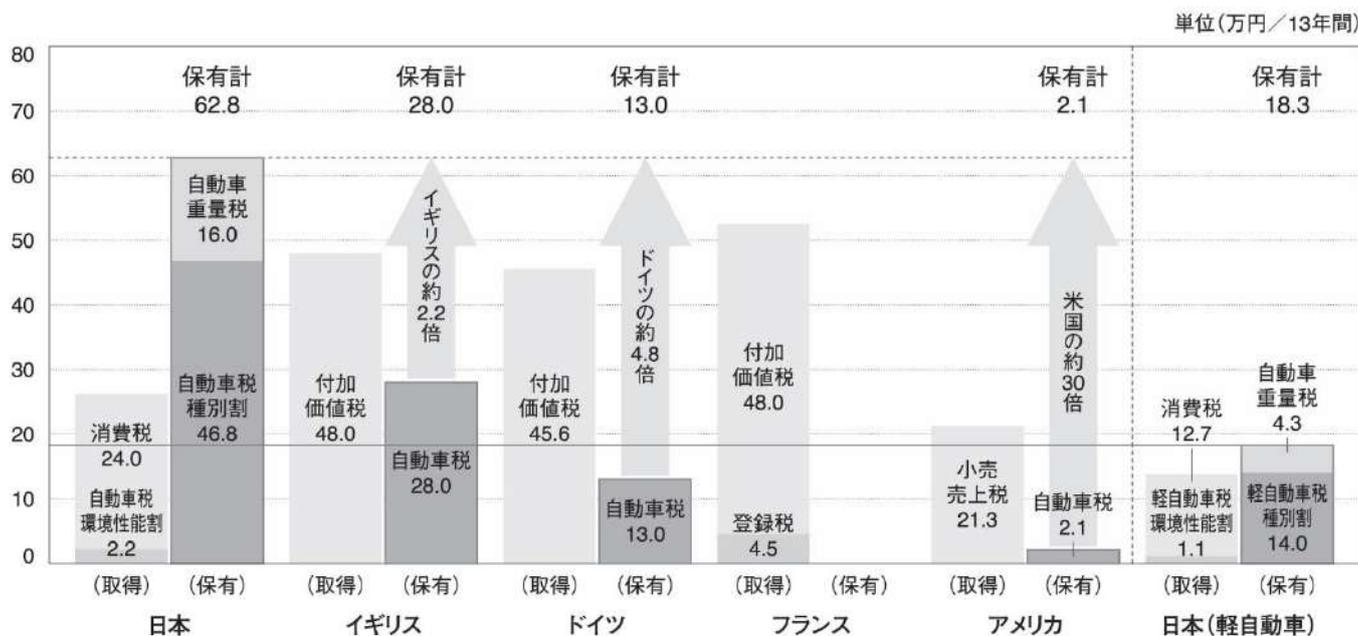


注:1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。2.自動車関係諸税の消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。3.消費税収には地方消費税収を含む。
資料:財務省、総務省

出典：日本自動車工業会発行「日本自動車工業 2020」

自動車ユーザーが負担する税金総額は、日本の総税収の 8.1%にあたる 8.8 兆円にもおよぶ

資料④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2000cc ②車両重量1.5t以下 ③JC08モード燃費値 20.1km/L (CO₂排出量116g/km) ④車体価格240万円(軽は127万円) 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€=¥122、1£=¥142、1\$=¥110(2019/4~2020/3の平均)
※2020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

日本自動車工業会調

出典：日本自動車工業会発行「日本自動車工業 2020」

日本の自動車ユーザーは、国際的に比較しても高い保有コストを支払っている