

全国的な政策推進・政策実現に向けて ～自動車総連地方政策～

2021年6月
自動車総連

自動車関係諸税に関する取り組み

■ 令和3年度税制改正大綱に関して

受け止め

コロナ禍により、

自動車関係諸税に関する抜本改革議論が先送り

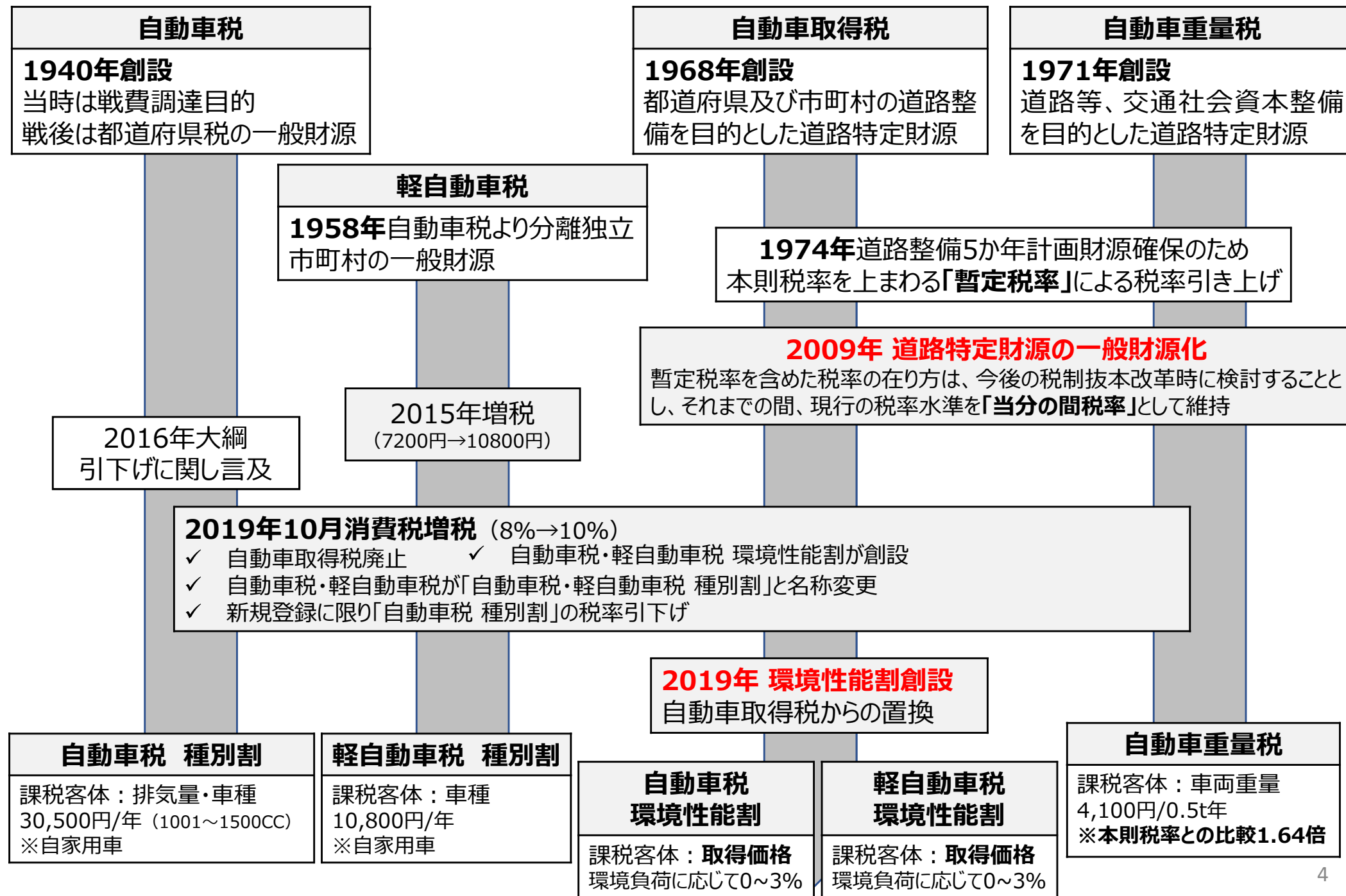
担税力に応じていない税負担を課す結果が継続

今後の中長期的な自動車関係諸税のあり方の検討においては、

取得段階	保有段階	走行段階
消費税 環境性能割	自動車重量税 自動車税・軽自動車税	揮発油税 地方揮発油税 軽油取引税
		石油ガス税 消費税
車体課税		燃料課税

取得・保有・走行の各段階で課せられる9種の税項目に及ぶ
複雑且つ過重な自動車関係諸税の
簡素化・ユーザー負担軽減につながる論議を求める

■ 複雑かつ過重で不条理な自動車関係諸税



■ 令和4年度税制改正に向けた要望のポイント

自動車関係諸税を取り巻く環境

- ◆ 取得・保有・走行段階における複雑かつ過重な税負担が継続
- ◆ 政府による「中長期的な自動車関係諸税のあり方」への言及が明記
- ◆ 2050カーボンニュートラル実現に向けた電動車普及促進

《政策実現に向けて》

自動車総連一丁目一番地政策 【STEP1】

自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減

大前提 総額3.3兆円減税

車体課税2.6兆円→1.3兆円 燃料課税3.4兆円→1.8兆円 消費税2.8兆円→2.4兆円

【STEP2】

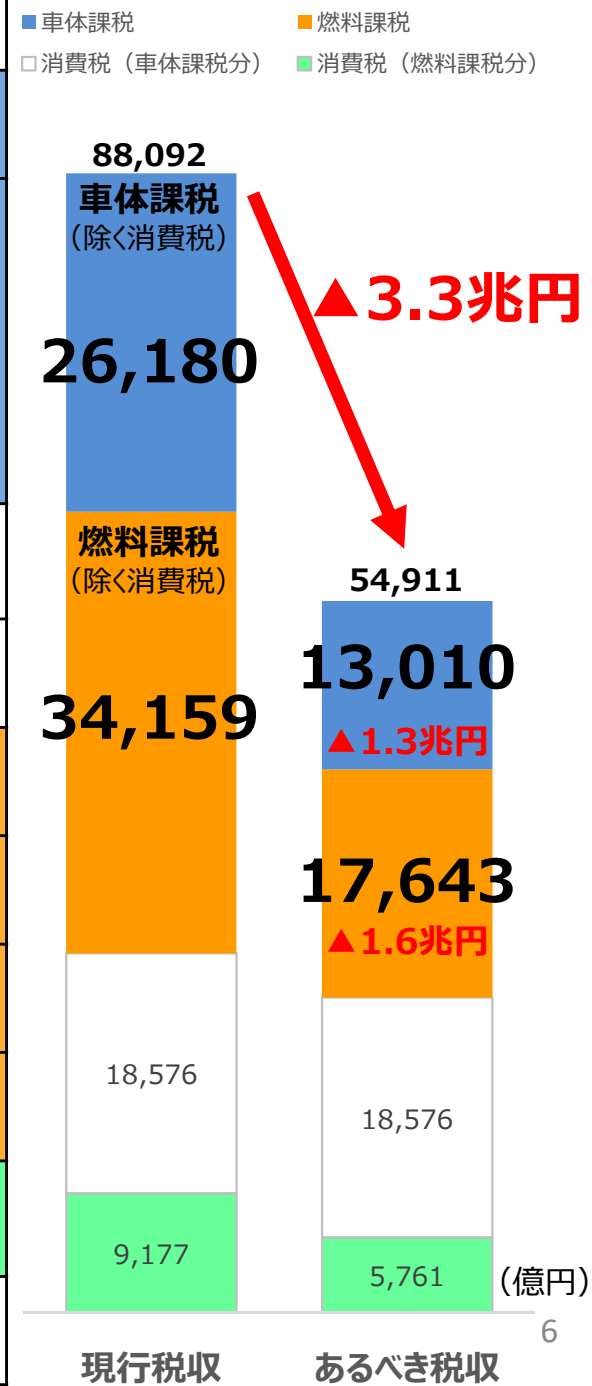
地方税収に影響を与えない税制の確立

【STEP3】

ユーザーの納得感を踏まえた税の使途明確化
特定財源化

■ 現行税収とあるべき税収

現行税収			あるべき税収	
自動車重量税	6,799	当分の間税率廃止 (本則1.64倍)	自動車保有税 次世代モビリティ (CASE) 普及促進特定財源	4,146
自動車税 (種別割)	15,294			8,864
軽自動車税 (種別割)	2,755			
自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	1,332	自動車税・軽自動車税 (環境性能割)廃止		
消費税 (車体課税分)	18,576	当分の間税率廃止 (本則2倍) (本則1.18倍) (本則2.14倍) (本則通り)	消費税 (車体課税分)	18,576
車体課税総額	44,756		車体課税総額	31,586
揮発油税	22,040		燃料税 カーボンニュートラル 促進特定財源	11,020 1,998 4,505 120
地方揮発油税	2,358			
軽油引取税	9,641			
石油ガス税	120			
消費税 (燃料課税分)	9,177	タックス・オン・タックス解消	消費税 (燃料課税分)	5,761
燃料課税総額	43,336		燃料課税総額	23,405



■ 自動車関係諸税の抜本改革

～新たな税体系の確立～

【STEP1】自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減

総額3.3兆円のユーザー負担軽減

【STEP2】地方税収に影響を与えない税制の確立

地方分散の加速・地方活性化に寄与

【STEP3】ユーザーの納得感を踏まえた税の使途明確化

次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源化・カーボンニュートラル促進特定財源化

一般財源化により課税根拠を喪失していることに鑑み、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る

併せて、**道路利用の受益は全国民で負担**するとの考えの元、
道路の維持管理・修繕保守費は一般財源より拠出することを前提とする

※税目および使途については、スライド39要参照

参考) 自動車関係諸税に関する課題概要

令和3年度与党税制改正大綱における記載 (抜粋)

【検討事項】中長期的な自動車関係諸税のあり方の方向性

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**、～～ (一部省略) ～～**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。

【自動車総連の受け止め】

「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

- 1) 道路利用の受益者負担は全国民で負担する**
- 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**

今後の議論の本格化に当たっては、

財源確保ありきの論議を受け入れることはできないことを主張していく

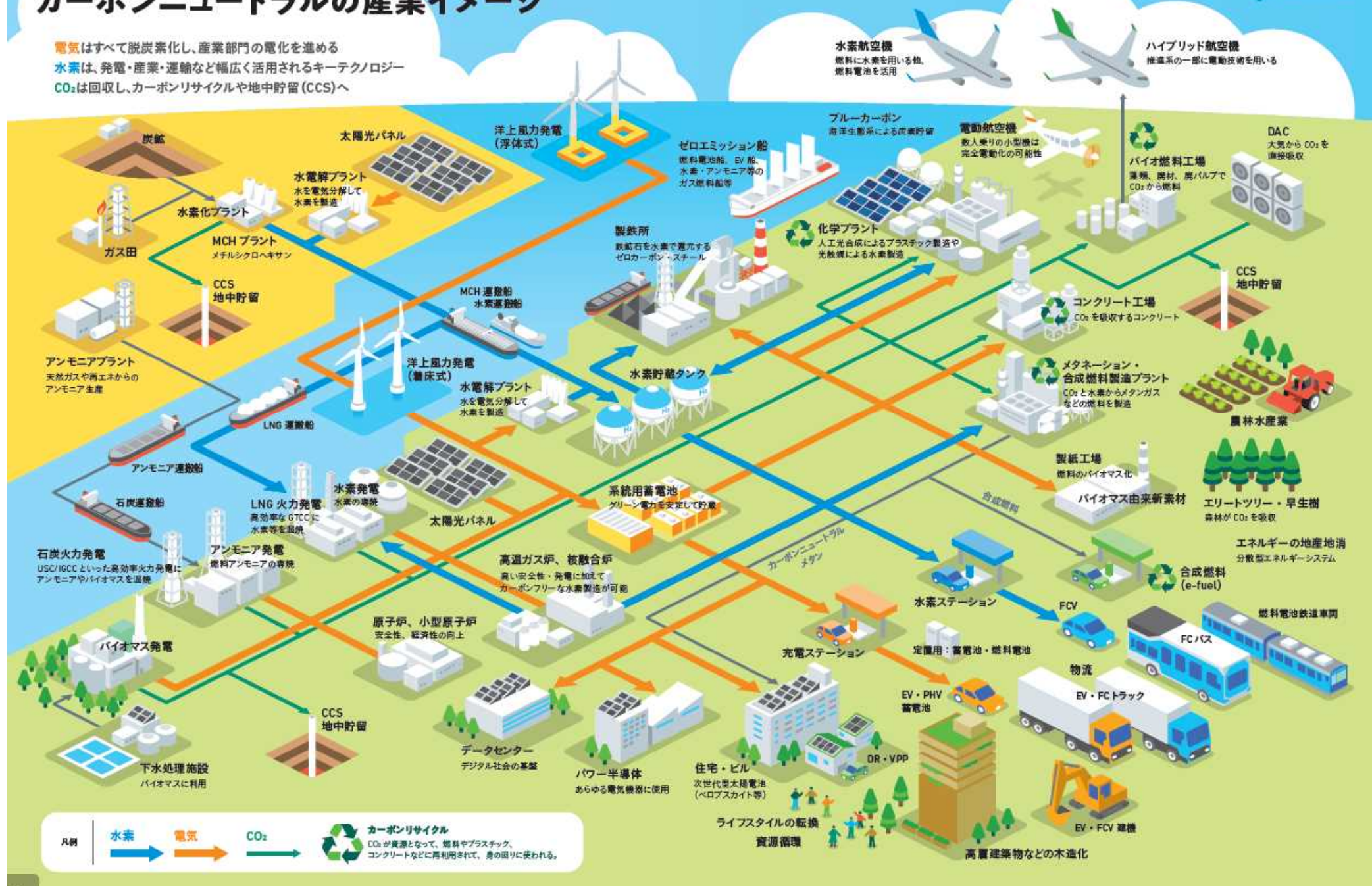
グリーンリカバリーを通じた地域経済活性化

カーボンニュートラルの産業イメージ

電気はすべて脱炭素化し、産業部門の電化を進める

水素は、発電・産業・運輸など幅広く活用されるキーテクノロジー

CO₂は回収し、カーボンリサイクルや地中貯留(CCS)へ



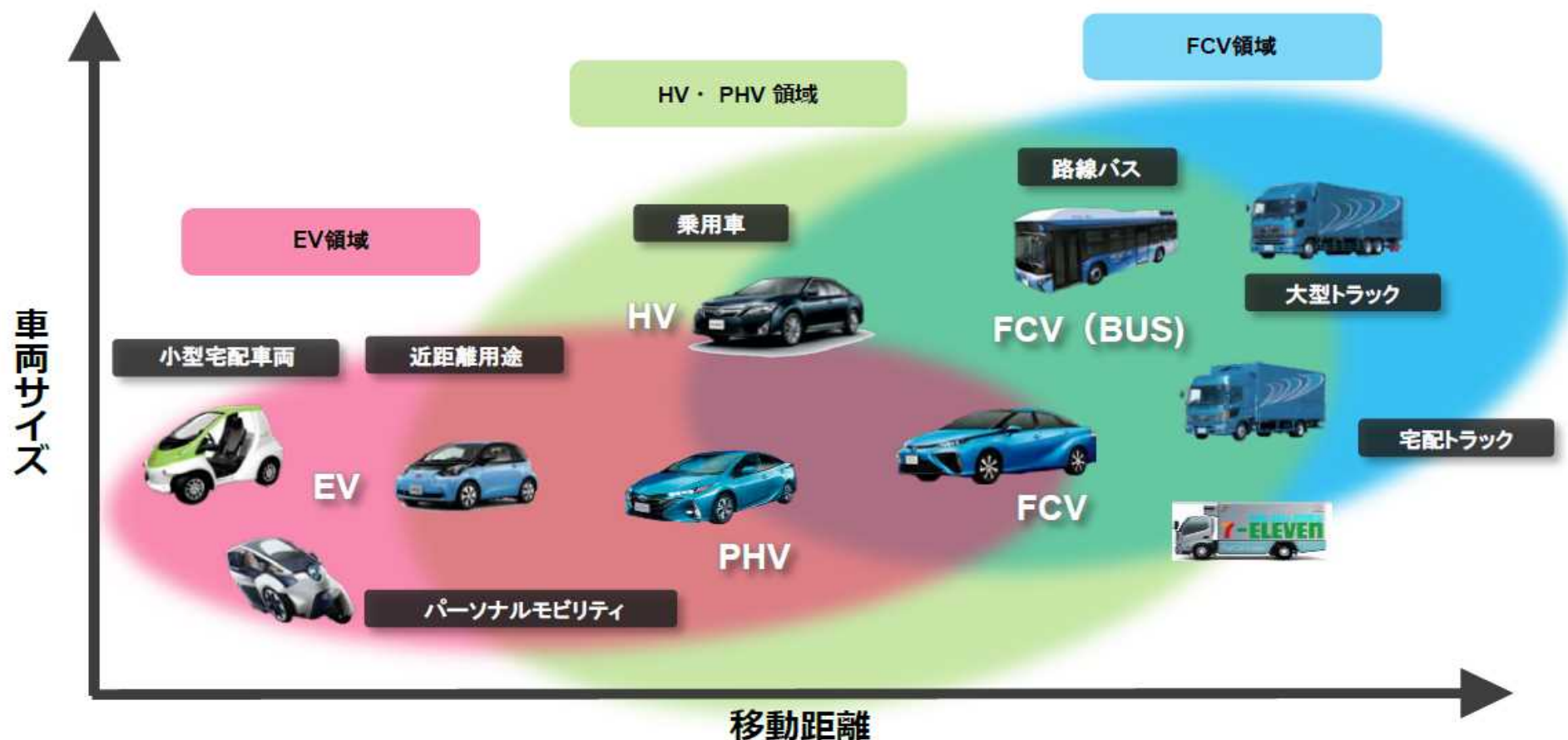
■ 電動車の特性に合わせた棲み分け

電気自動車（EV）：短時間の充電で短中距離程度の走行

燃料電池車（FCV）：一度の充填で長距離走行、積載スペース確保が容易

ハイブリッド車（HV・PHV）：モーターとガソリンで走行、代替燃料の技術進展がカギ

これからの電動車の棲み分け（普及イメージ）



車両の特性に応じたモビリティ展開、新たなモビリティ構造への転換

■カーボンニュートラルを進めるにあたって

自動車産業の将来発展に向けた3つの柱

電動車



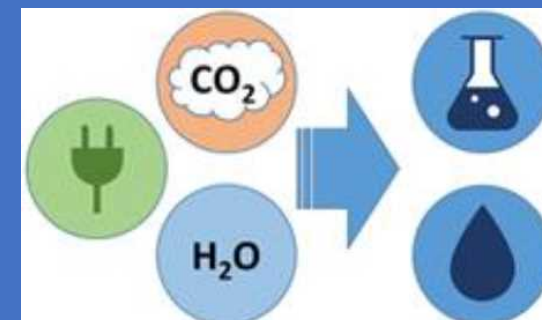
EV・PHEV・FCV・HV

水素事業



水素発電・水素充電ステーション

次世代燃料（e-fuel）



二酸化炭素と水素の合成燃料

- 車両の電動化だけでは、達成困難（運輸部門のCO₂排出量17%）
- 発電部門の脱炭素化が急務（火力発電比率：日本75%・欧州37%）
- LCAの観点から、発電部門のグリーン化が進まない限り、国内での事業継続は困難
- 技術的優位性の高い「水素事業」をより向上させ、国内基盤の強化・グローバル競争力確保につなげる

全方位戦略（電動車・水素事業・次世代燃料）の産業政策を推進し、
日本経済/国内産業の発展・雇用維持・グローバル競争力につなげる¹²

■ エネルギー関連産業に関して

グリーン成長戦略を進める上での懸念事項

火力発電比率の高い日本のエネルギー構成比率を踏まえると、LCAやESGなどの観点から、中長期的にモノづくり産業の国内事業継続に支障をきたしかねない

取り組みの方向性

- モノづくり産業が引き続き**国内で事業継続を行えるよう**、エネルギー供給体制の見直しと、**諸外国や各企業におけるLCAやESGなどの動きを注視していく必要がある**
- **短期的に安価かつ安定的なエネルギー供給を図るための政策が必要**
- 中長期的には原子力エネルギーに対する依存度を低減し、**最終的には再生可能エネルギーを主軸としたエネルギー供給体制の構築が必要**

LCA (Life-Cycle Assessment) : 製品またはその特定段階における環境負荷を定量的に評価する手法

ESG (Environment:環境/Social:社会/Governance:ガバナンス) : 企業または企業への投資の持続可能性と社会的影響を測定する3つの中心的な要素

経済活動に必要な、安価で安定的な電力確保を前提とした

エネルギー政策の推進とともに、

バランスのとれたエネルギー供給体制構築の戦略整備を求める

■ 地域経済活性化 魅力ある地域づくりに向けて

地域が抱える課題

- ✓ 人口減少・少子高齢化、都市部への人口流出、労働力不足、デジタル化推進
- ✓ 税収が減少傾向にあり、財源確保が難しい
- ✓ 地方毎の特性（大都市・地方都市など）があり、共通的な産業課題形成は難しい
- ✓ 組織内地方議員が存在しない地協も多く、地方自治体との距離が遠い
- ✓ 地方連合会との距離感は地協により様々、政策提言につながらない地協も多い
- ✓ 自動車総連政策は、国レベルが多く、地方で取り組む政策との連携が取りづらい

課題は様々あるが、目指す姿はただ一つ

持続的な地域の発展×誰一人取り残さない社会の実現

《まち・ひと・しごと創生》 出典：内閣府総合サイト「地方創生」

- ✓ 稼ぐ地域をつくるとともに、**安心して働ける**ようにする
- ✓ 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ✓ 地方とのつながりを築き、地方への**新しいひとの流れ**をつくる
- ✓ ひとが集う、**安心して暮らす**ことができる魅力的な地域をつくる

そうした中において、自動車産業の代表者である我々には、
モビリティを通じた幸福度向上に貢献する責務がある

■ 地域経済活性化 魅力ある地域づくりに向けて

取り組みイメージ図・政策効果

生活面のメリット
事業面のメリット

2050カーボンニュートラル達成

グリーンリカバリー

デジタル化加速への
取り組み

CASE、MaaS発展への
取り組み

行政手続きの効率化
住民の利便性向上
行政コストの抑制

モビリティを中心とした
まちづくり

交通網の効率化による渋滞緩和や物流効率の向上
温室効果ガスの抑制
物流・輸送部門の新事業推進
観光業の再興

ゼロカーボンシティ

スマートシティ

環境に優しいまちづくり
脱炭素化などの新事業推進

地域の魅力を向上・創造

安全・安心な移動の享受
個人移動の利便性向上
効率的なエネルギー利用

グリーンリカバリーの活用により、
暮らしやすい（人口流入）働きやすい（雇用創出）まちへ発展
地域経済の活性化につながる

■ 自動車総連が取り組む政策

自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減と地域経済活性化

グリーンリカバリーの活用による
暮らしやすい（人口流入）働きやすい（雇用創出）まちへの発展

デジタル化やCASE/MaaS活用を踏まえた地域独自のまちづくり

必要となる財源については、

自動車関係諸税の複雑かつ過重で不条理な税制を解消した上で、税目を特定財源化

次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源	カーボンニュートラル促進特定財源
車体課税	燃料課税
自動運転の普及や電動車普及につながる急速充電スタンドや水素ステーションなどの設置・管理（二輪の電動化や物流ハブの活用なども含む）	水素燃料や次世代燃料（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 エネルギーの脱炭素化、再生可能エネルギーの普及

※道路利用の受益は全国民で負担するとの考えの元、**道路の維持管理・修繕保守費は一般財源より拠出**

実施にあたって、自動車関係諸税の地方税部分が減税される際には、国税からの譲与を伴うことを前提とする等、**地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減策を求める。**

■ グリーン成長戦略を通じた日本のあるべき姿

目指す姿



推進にあたって踏まえるべき観点

- 経済活動を後退させることのないエネルギー政策
- 社会全体のデジタル化と整合の取れたインフラ整備による、車の利活用の高効率化推進 (CASE/MaaS)
- 電動車普及に向けた財政的・政策的支援
- 国民のコスト負担を踏まえたグローバルレベル水準への賃金上昇

政府は、2050年の国際社会における日本の立ち位置を見据え、賃金レベル上昇などの、国民生活や国民の幸福度向上を兼ね備えた経済成長を果たさねばならない。

■ 要望項目①（自動車関係諸税）

網掛け：昨年からの変化点

自動車および自動車の使用に係る税の負担軽減

✓ 複雑かつ過重で不条理な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減

- 車体課税を抜本的に見直し、簡素化・負担軽減を図る
 - ・ 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
 - ・ 複雑な車体課税を簡素化
- 燃料課税を抜本的に見直し、簡素化・負担軽減を図る
 - ・ 「当分の間税率」を廃止
 - ・ 複雑な燃料課税を簡素化
 - ・ タックス・オン・タックスを解消

✓ 地方税収に影響を与えないユーザー負担軽減する

- 地方税収に係る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地方への譲与を伴うことを前提とする

✓ 自動車の使用に係るユーザー負担軽減

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

税目に対する使途の明確化

✓ 車体課税は、次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源化

✓ 燃料課税は、カーボンニュートラル促進特定財源化

■ 要望項目②（デジタル化とグリーンリカバリー）

デジタル社会の実現

- ✓ マイナンバーの活用幅拡充により、**資産や所得の適正把握に努め、公正・公平な徴税につなげる（全ての口座を紐付ける）**
- ✓ 制度の一層の活用に向けたインフラ整備の推進、および安心して利用できる**セキュリティー体制構築、普及促進**を求める
- ✓ 行政改革や地方分権の推進につなげるべく、行政サービスの効率化、簡便化など、**メリットが最大限発揮できる仕組み構築**を求める
- ✓ 行政のデジタルにとどまらず、**産業全体でシステム統一・標準化等が図られるよう政府主導での対応**を求める

グリーンリカバリーにおける産業の構造転換（雇用の確保・公正な移行）

- ✓ 急速なグリーン化の推進は、内燃機関エンジン関連事業など、特定の事業に対する多大な影響が推測されることから、**規制強化の際は産業界の意見も踏まえた激変緩和措置**を求める
- ✓ 目指す低炭素社会の全体の姿・方向性について、国民的な合意形成を行うとともに、**特定の業界に留まらない政策インセンティブの導入**などを求める

■ 要望項目③（グリーンリカバリー）

電動車の普及に向けた課題（自動車ユーザーの負担・賃金上昇）

- ✓ 先進環境対応による車両の高額化が進む一方で、国民がコスト負担できる賃金水準が確保できていないことから、**自家用乗用車の普及に向けた購入補助金や減免等の税優遇**や、事業者が電動車を導入しやすくなるよう、購入補助金や金利政策、税優遇（車両購入費および法人税の減免等）などを求める
- ✓ 将来を見据えた**計画的な国民生活の水準引上げ（賃金上昇・最低賃金）に向けた政策的取り組み**を求める

電動車の普及に向けた課題（インフラ整備）

- ✓ 電動化を進める上で、最も時間を要し継続的な対応が求められるのがインフラ整備の充実であることから、**早急な水素ステーション・急速充電器等の新規設置・保守の整備**、並びに過去整備した設備の**定期的なメンテナンスも含めた管理**を求める
- ✓ インフラ整備を進めていく上では、**日本の国土や、地域毎に異なる気象条件に配慮し、豪雨・豪雪災害などへの対応を踏まえた道路整備**を求める

以下、参考資料

参考) 要求項目の提言例①

自動車関係諸税の負担軽減

- ✓ 自動車関係諸税の地方税部分に対する課税自主権を活用した税制変更
例) 自動車税・軽自動車税の減免などによる次世代自動車導入促進税制

デジタル化の推進

- ✓ 新規登録・検査、保管場所証明、自賠責保険・自動車諸税の納付などを、オンラインにより一括して行うことができる「OSS（ワンストップサービス）」の全都道府県での普及と利用促進
- ✓ 行政のデジタル化を進める際に、システムの統一化を図る

産業の構造転換（雇用の確保・公正な移行）

- ✓ 新事業へチャレンジする企業などに対する法人税や固定資産税の減免措置や、研究開発費の税額控除
- ✓ 新事業へ移行する労働者に対する職業訓練や新規企業の誘致推進

参考) 要求項目の提言例②

電動車普及に対するユーザー負担軽減、保有促進

- ✓ 電動車購入に対する購入補助金や取得・保有時における減免等の税優遇や、金利政策（電動車購入事業者に対する法人税減免等）
- ✓ 各自治体が保有する公用車の電動車への入れ替え推進

電動車普及に向けたインフラ整備

- ✓ 水素ステーションや急速充電器等の新規設置・保守の整備の拡充推進
- ✓ 幹線道路や高速道路における非接触充電等の道路の高度化対応の推進
- ✓ 電動二輪車の普及促進につながるバッテリースポットの整備・拡充
- ✓ 電動車普及に必要なインフラ整備にあたって、安全性を確保した上でより設置しやすくなるよう規制緩和を推進
- ✓ ガソリンスタンド等の燃料供給設備の維持・整備において、中長期的な燃料の安定供給の役割を果たすための「生活拠点・地域サービスの拠点」として、地域振興と一体とした取り組みを推進

参考) 要求項目の提言例③

CASE,MaaS推進

- ✓ 二輪車のグローバル競争力向上に向け、国際的な販売動向に応じた「車両区分」や「免許制度」の見直し
- ✓ 二輪車駐輪場の整備・拡充に資する条例見直し（一定割合の二輪車駐輪場を義務付けるなど）や、民間駐車事業者に対する助成制度の整備充実
- ✓ サービスエリア等駐停車時の車両占有面積や、走行時の道路損傷度が少ないことから、二輪車に対する高速道路・有料道路料金負担を引き下げ
- ✓ 物流の効率化や安定供給体制強化のための、ハブ拠点網による分散型物流網の構築、および拠点間アクセス向上に資する道路整備
- ✓ 自動運転レベル 3 ～ 5 に対応した車両への購入助成制度（自家用車・営業車問わず）
- ✓ 中心市街地と既設公共機関の結節性を高めた幹線道路整備の推進
- ✓ 市街地活性化に向けた公共交通機関の有効活用
- ✓ 中心市街地において自家用車の通行を制限し、公共交通機関主体による移動を享受できるまちづくりの推進
- ✓ 交通弱者の生活の足確保のため、既存の路線バスや鉄道などが廃止・縮小されないよう、利便性の維持・向上を図ることで利用を促進
- ✓ 廃止路線の代替や交通空白地域の解消のため、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー、介護・福祉タクシーなどの公共交通サービスを充実

参考) 東京都における課税自主権を活用した政策例

政策分野	例	対象税目
環境・エネルギー	中小企業者向け省エネ促進税制	個、法
	自動車税のグリーン化	自
	次世代自動車の導入促進税制	自、取
都市整備	耐震化のための建替え又は改修を行った住宅に対する減免	固、都
	不燃化特区内における不燃化のための建替えに対する減免	固、都
	不燃化特区内における老朽住宅除却後の土地に対する減免	固、都
	帰宅困難者のための備蓄倉庫に対する減免	所、固、都
福祉・健康・医療	地域のケア付き住まいに対する減免	不、固、都
	認証保育所に対する減免	所、不、固、都
	障害者のために専ら使用する自動車に係る減免	自、取
生活・産業	宿泊税	
	小規模非住宅用地に対する減免	固、都
	アジアヘッドクォーター特区等における法人に対する減免	法、不、固、都
	小規模住宅用地に係る都市計画税の軽減	都

個：個人事業税、法：法人事業税、所：事業所税、自：自動車税、取：自動車取得税、不：不動産取得税、固：固定資産税、都：都市計画税

注 自動車税のグリーン化については、平成14年度から地方税法に基づく措置が実施され、都独自の重課は平成26年度まで実施された。²⁵