



令和6年度自動車関係諸税などに関する要望書

【補足資料】

2 0 2 3 年 6 月
全日本自動車産業労働組合総連合会
(自 動 車 総 連)

自動車関係諸税を取り巻く環境

- ◆ 2050年カーボンニュートラル実現に向けた電動車普及促進
- ◆ 走行距離課税やEV・FCVに対する新たな課税等、税収ありき論議

- 抜本的な見直しは令和8年度の税制改正へ
- 取得・保有・走行段階で複雑かつ過重で不条理な税負担が継続
- 税制自体の枠組み、課税のあり方については早期に検討開始

- ・ 2035年乗用車国内新車販売 電動車100%達成
- ・ 環境性能技術に対するユーザー負担と地域独自の魅力ある「まちづくり」を勘案すると

さらなる電動車普及促進、自動車関係諸税の簡素化・特にユーザー負担軽減がこれまで以上に必要かつ重要な取り組み

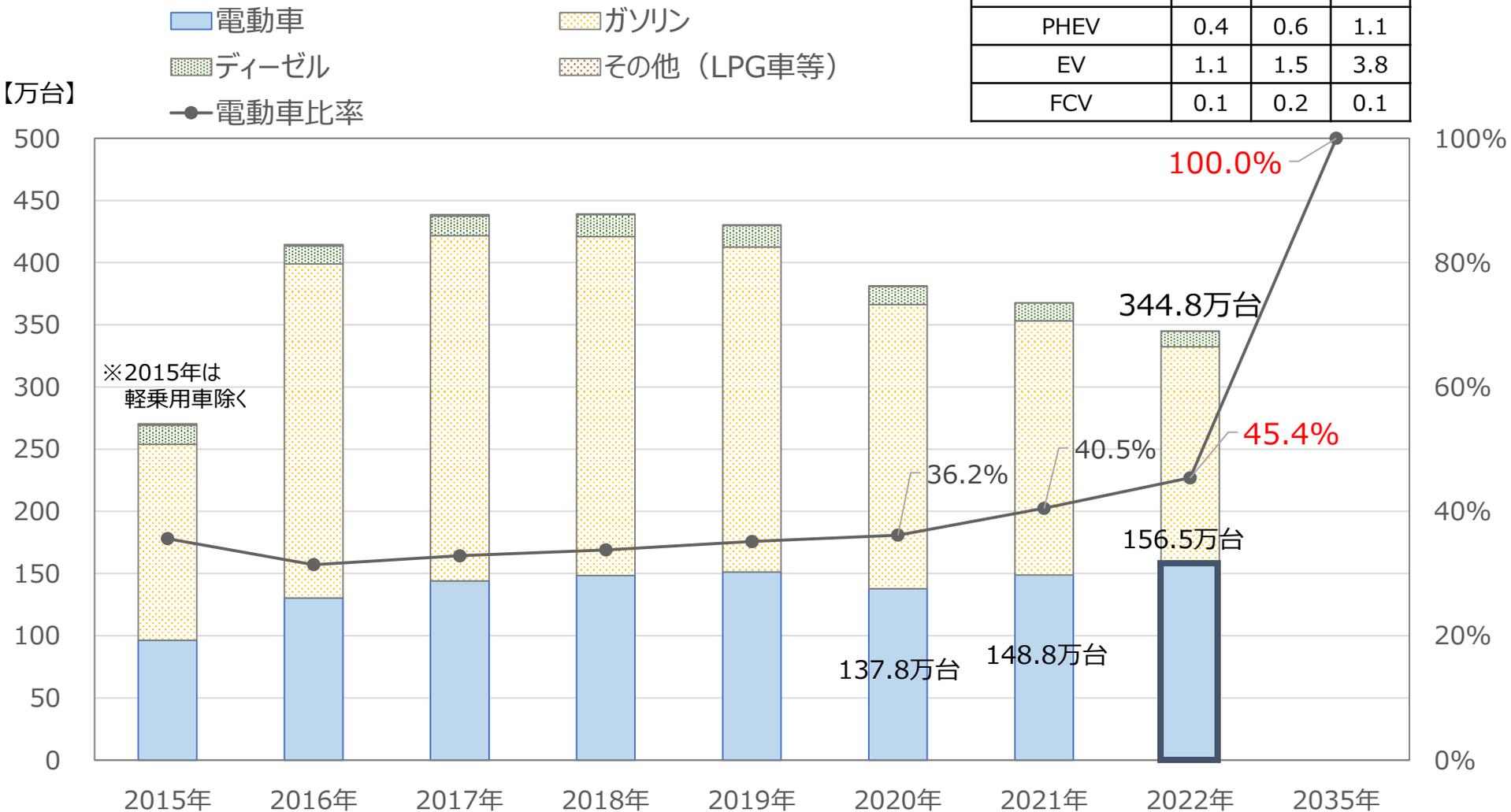
簡素化・ユーザー負担軽減に向けた抜本改革を前提に、税目の用途を明確化したうえで、今後財源が必要となる分野への特定財源化を要望する

中長期的な自動車関係諸税のあり方に関する主張を強め、走行距離課税やEV・FCVに対する増税等、税収確保ありきの論議には断じて反対の意を示す。

国内電動車の推移

乗用車国内新車販売状況（登録車＋軽乗用車）

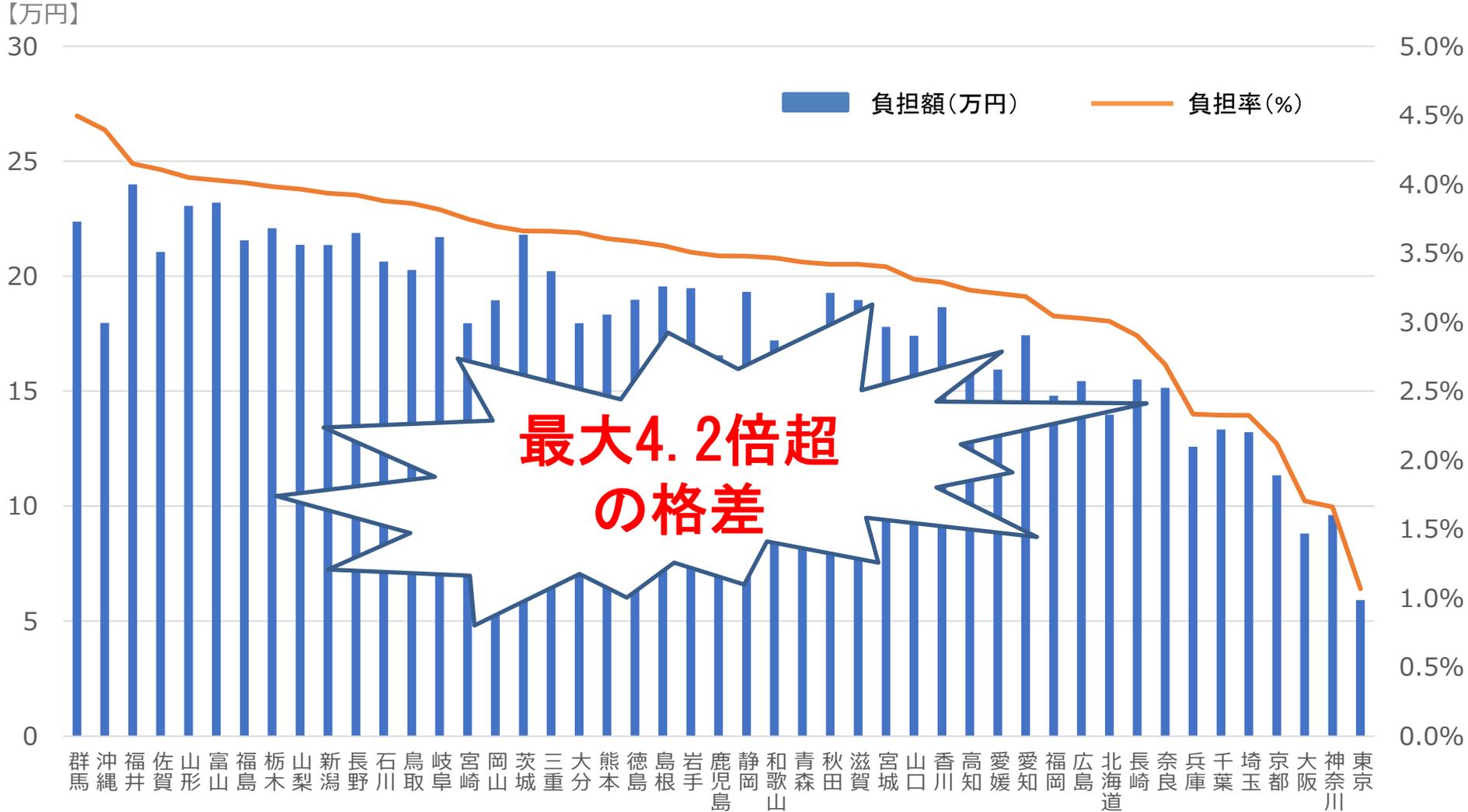
電動車内訳 [%]	2020	2021	2022
HV	97.8	96.8	93.8
PHEV	0.4	0.6	1.1
EV	1.1	1.5	3.8
FCV	0.1	0.2	0.1



データ引用：自販連HP・全軽自協公表数値

電動車比率は年々高まっているが、2035年100%に向け加速が必要

■ 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2022(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、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4年3月末時点からの算出[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)

可処分所得に応じていない、地方ユーザーへの過重な税負担が未だ継続

■ 中長期的な自動車関係諸税のあり方に関する方向性について 5

- ・ 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。
- ・ また、平成14年（2002年）8月、有識者などにて構成された国土交通省における社会資本整備審議会がとりまとめた報告にて「一定の量的ストックは形成された」とする一方で、「道路は自動車のためだけのものではない。1億3千万人すべてが道路ユーザーと言っても良い」と、道路行政の方針転換を促したことに鑑みても、また、移動手段の多様化やオンライン消費の進展などを踏まえ、国民経済にとって必要不可欠な社会資本（公共財）である道路に係る負担は自動車ユーザーだけに限定することなく、全国民の負担により、すべての道路ユーザーが満足すべく道路行政を進めるべきである。

自動車総連スタンス：道路利用の受益者負担は、全国民で負担する

参考：道路利用の受益と負担について

社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会【報告（2002.8.2）抜粋】
（道路ユーザーが満足する道路行政への転換）

道路は自動車のためだけのものではない。我が国に居住する人々はすべて、歩行者、自転車利用者、公共交通利用者、沿道住民、沿道空間利用者など何らかの形で道路と関係しており、**1億3,000万人すべてが道路ユーザーと言っても良い。**

これまでは、自動車を優先した「台」で数える道路行政であったが、今後は、人間や地域の尊重、多様性、自主性を重視し、**すべての道路ユーザーである「人」が満足する道路行政へ転換することが必要である。**

公共財の定義（公平な負担という理念と道路利用のDX）

【2020.11.24／（公社）土木学会 論説委員、日本道路協会舗装委員長】

国土交通省道路局監修の「道路行政」（2000年版）には、道路無料公開の「思想」とあり、「身体的自由、居住の自由等とともに道路についても通行の自由を強く求めたのである」とある。**経済学では、道路は公共財となり社会的余剰を最大化するためには無料とするべきとされている。公共財の定義は「非排除性（料金をとるのが困難）」と「非競合性（利用者が増えても供給コストは一定）」の二つの性質を有する財とされており、一般の道路は両方の性質を有している。**

■ 私たちがなぜ、自動車関係諸税に関する要望を行うのか

複雑且つ過重で不条理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

車社会の未来創設

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

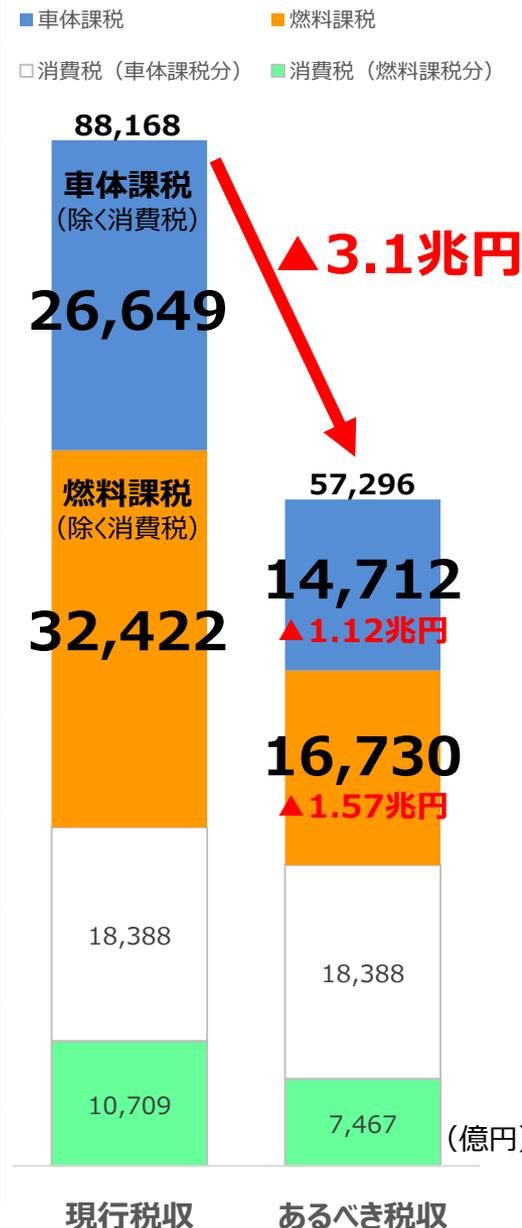
脱炭素社会の推進

電動車普及促進によるカーボンニュートラル社会の実現

「簡素化・負担の軽減」を図るべき！

■ 自動車総連が考える課税根拠を明確にしたあるべき税收

現行税收			あるべき税收		
自動車重量税	6,766	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	4,126	
自動車税 (種別割)	15,283			自動車税 (種別割) 現行の 軽自動車税水準 軽自動車税 (種別割) 現行水準を軽減	10,586
軽自動車税 (種別割)	2,943				
自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	1,657			自動車税・軽自動車税 (環境性能割) 被けん引車廃止	
消費税 (車体課税分)	18,388	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)	18,388	
車体課税総額	45,037		車体課税総額	33,100	
揮発油税	20,790		燃料税 カーボンニュートラル 促進特定財源	10,395	
地方揮発油税	2,225			1,885	
軽油引取税	9,307			4,349	
石油ガス税	100			100	
消費税 (燃料課税分)	10,709		タックス・オン・タックス解消	消費税 (燃料課税分)	7,467
燃料課税総額	43,131	燃料課税総額		24,196	



左図出典：日本自動車工業会「日本自動車工業2022」

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3.1兆円減税

車体課税2.66兆円→1.47兆円 燃料課税3.24兆円→1.67兆円 消費税2.91兆円→2.59兆円

【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

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推進による
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。

項目		本来の税率	現在の税率	本来の税率との比較 (増税率)	上乗せ期間
車体課税	自動車重量税	2,500円/0.5t	4,100円/0.5t	1.6倍	47年
燃料課税	揮発油税	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2.0倍	47年
	地方揮発油税	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	1.2倍	47年
	軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍	45年

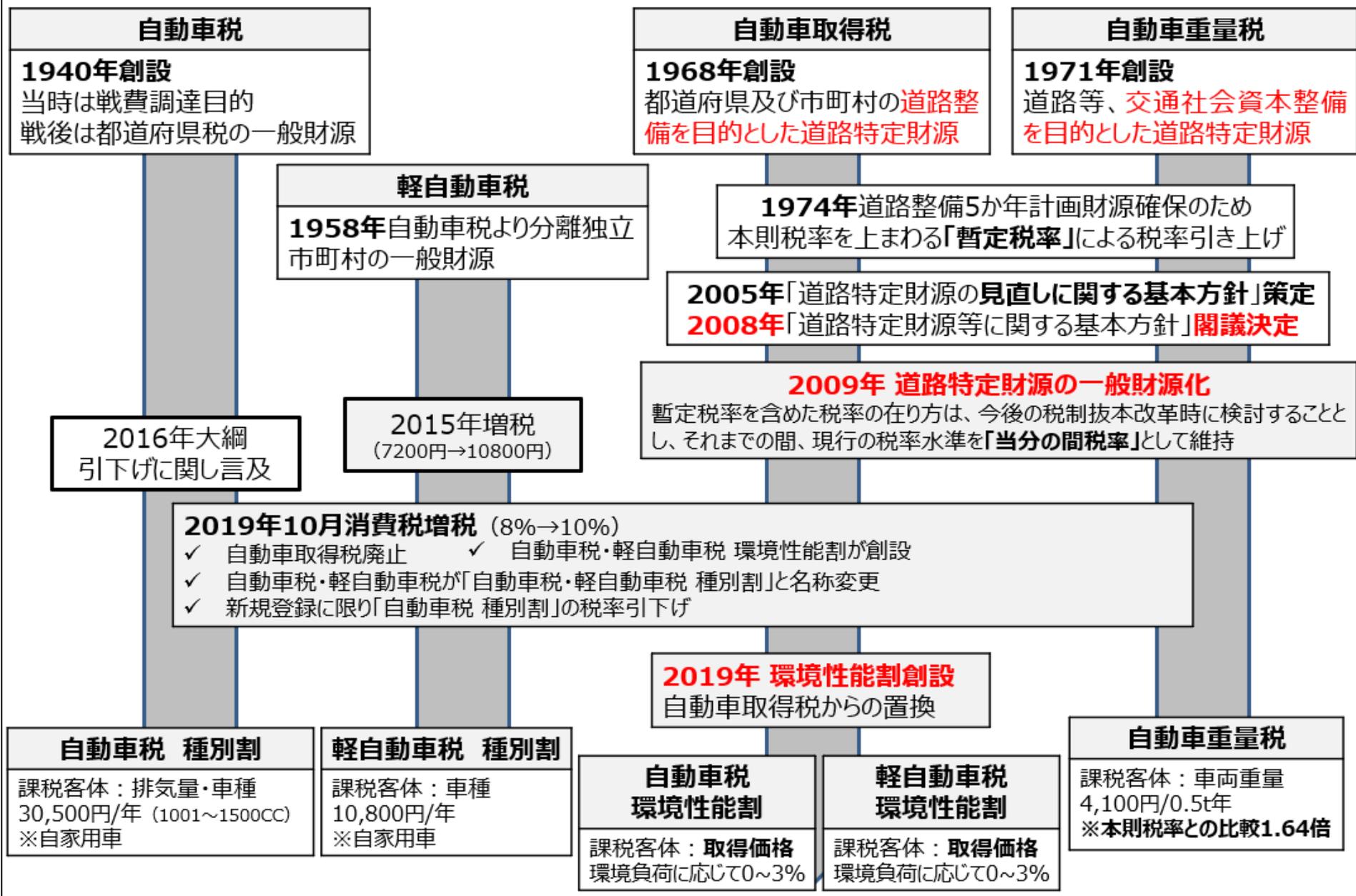
(引用：日本自動車工業会「日本自動車工業2020（税率は2020年5月1日現在）」より、浜口事務所作成資料)

**「当分の間税率」として不条理な税の上乗せ
(増税) が50年近くも続いている**

車体課税		燃料課税
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 

取得・保有・走行の各段階で課せられる
税項目は9種にも及ぶ

参考) 自動車関係諸税の課税経緯



参考) 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。

令和5年度税制改正大綱における記載 (抜粋)

• 「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**、～～～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**。

• **その際**、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、～～～利用に応じた負担の適正化等に向けた**具体的制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時まで**に検討を進める。

• また、電気自動車等の普及等のCNに向けた動きを考慮し、**税負担の公平性を早期に確保**するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ**検討する**。

まとめ：令和6年度 自動車関係諸税などに関する要望について

- ・ 令和8年（2026年）度における抜本的な見直し論議を待つことなく、税制自体の枠組みや課税のあり方を検討するとされたこの2年間（2023.1～2024.12）で世論喚起を行い、**税込確保ありきの論議を何としても阻止する必要がある。**
- ・ よって、**令和6年（2023年）度における要望については、中長期的な自動車関係諸税のあり方に関する主張を強めていく。**
- ・ **そして、**自動車総連が永きに渡り取り組みを進めてきた自動車関係諸税の抜本改革は不変であり、引き続き、複雑かつ過重で不条理な自動車税制の解消を前提に、自動車関係諸税がコロナ禍により低迷した経済回復、そして、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べく、**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。
- ・ 具体的には、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減を前提に、地方税収に影響を与えない税制を確立し、自動車ユーザーの納得感を踏まえ、課税根拠を明確化し、**地域社会の活性化、モビリティを中心とした魅力ある地域づくりの推進を求めていく。**

中長期的な自動車関係諸税のあり方に関する主張を強め、走行距離課税やEV・FCVに対する増税等、税込確保ありきの論議には断じて反対の意を示す。