

令和6年度
自動車関係諸税などに関する要望書

令和5年6月



自動車総連

(全日本自動車産業労働組合総連合会)

会長 **金子 晃浩**

目次

- ・ 中長期的な自動車関係諸税のあり方の方向性について…2
- ・ 自動車関係諸税の取り組み意義、魅力ある「まちづくり」の推進…4
- ・ はじめに…6
- ・ 要望事項…12

※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5年（2023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が一部含まれている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であるEV・FCVに対するみなし課税の増税および新たな課税に関する論議については、電動車普及促進の足かせにもなることから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。
- ・ 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。

参考：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。

参考：公共財の定義【2020.11.24／（公社）土木学会 論説委員、日本道路協会舗装委員長】

（公平な負担という理念と道路利用のDX）

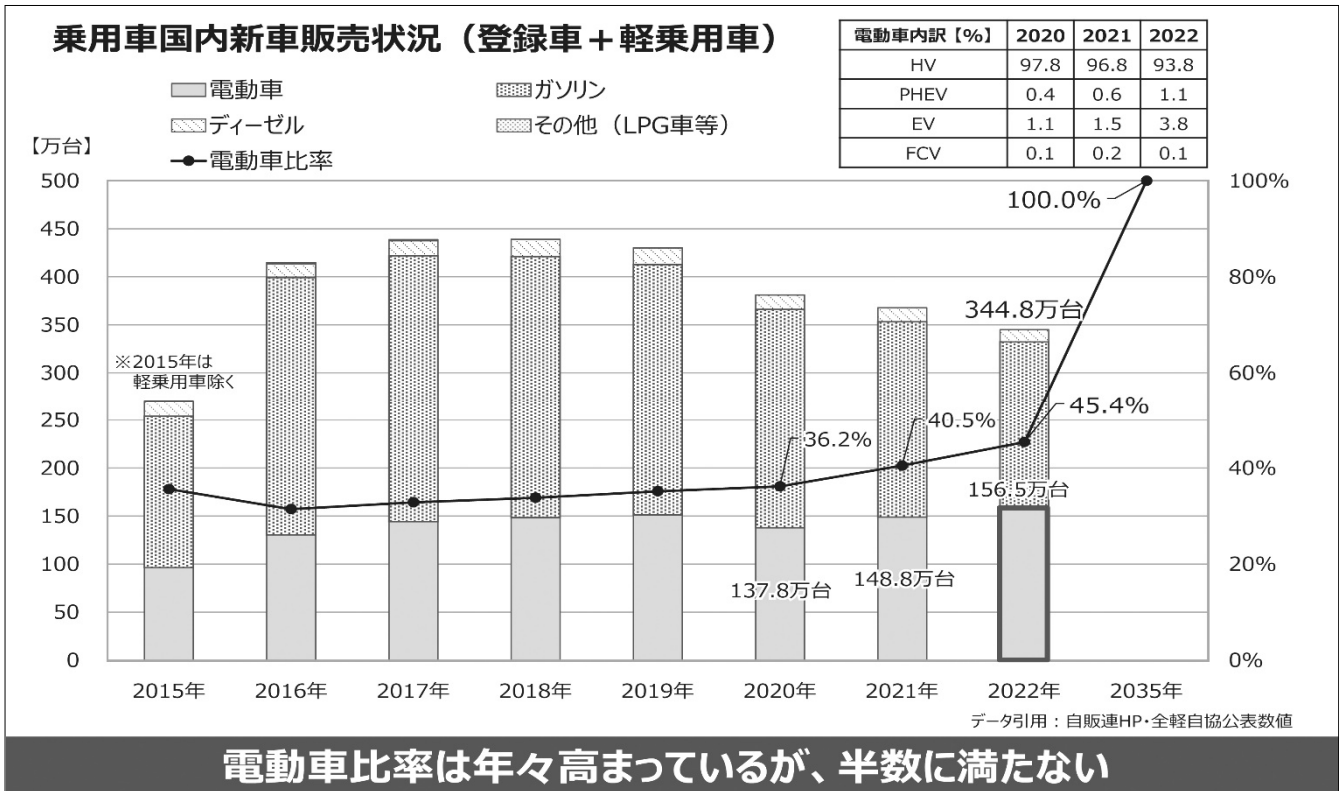
国土交通省道路局監修の「道路行政」（2000年版）には、道路無料公開の「思想」とあり、「身体の自由、居住の自由等とともに道路についても通行の自由を強く求めたのである」とある。経済学では、道路は公共財となり社会的余剰を最大化するためには無料とすべきとされている。公共財の定義は「非排除性（料金をとるのが困難）」と「非競合性（利用者が増えても供給コストは一定）」の二つの性質を有する財とされており、一般の道路は両方の性質を有している。

2) 地方ユーザーの負担が過重になり、安定した物流、自由な移動を阻害するであろう走行距離課税に加え、EV・FCVにおけるみなし課税の増税および新たな課税が検討されることには断固反対する。

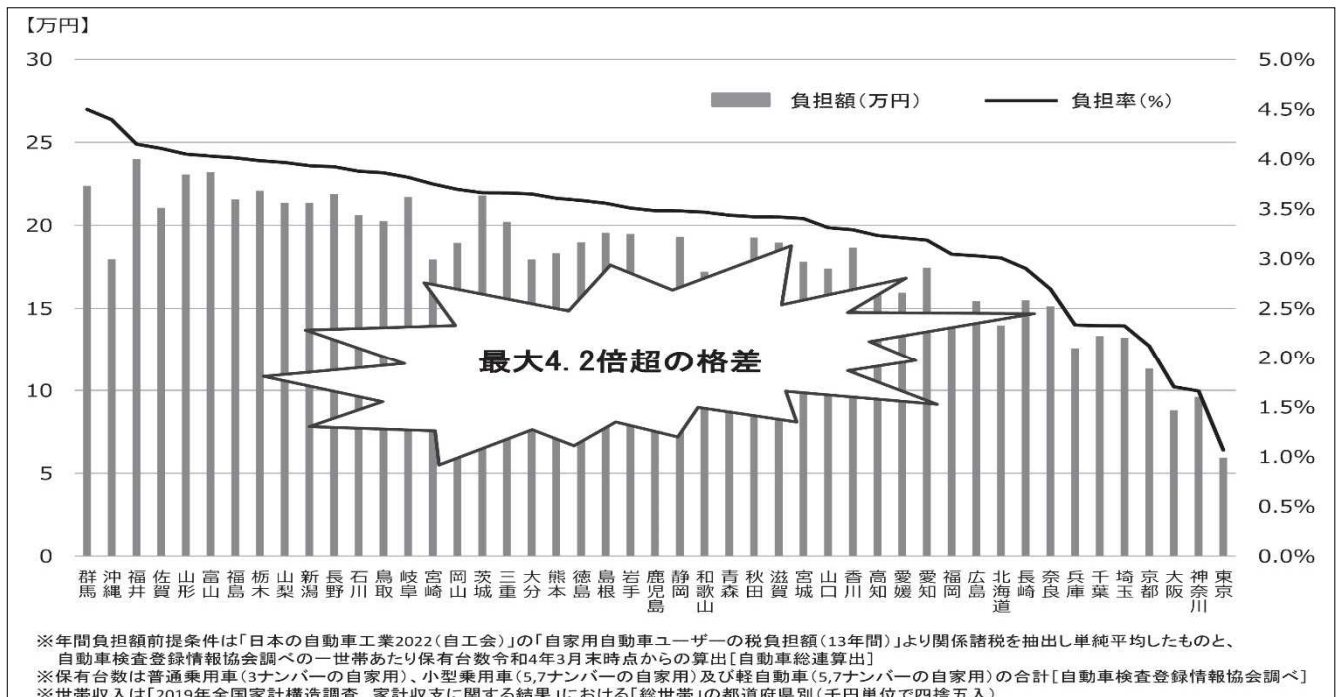
生活をするために、自動車を保有し移動せざるを得ない地方ほど、現在でも世帯あたりの自動車関係諸税の負担が過重である。利用＝走行距離という課税が導入されれば、その傾向が増長される恐れがあり、さらなる地方の衰退や過疎化につながりかねないことに加え、安定した物流、自由な移動を阻害することとなる等から反対をする。

併せて、電動車普及促進の足かせとなるEV・FCVにおけるみなし課税の増税および新たな課税など、財源確保ありきを前提とした論議についても受け入れることはできない。

国内電動車販売台数推移



地方ほど過重な自動車関係諸税



☆私たちがなぜ、自動車関係諸税に関する要望を行うのか

■ 自動車関係諸税の抜本改革の意義

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

雇用対策

経済対策

車社会の 未来創設

脱炭素社会の 推進

消費税率引き上げに対する国民の家計負担軽減（特に地方での軽減）

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

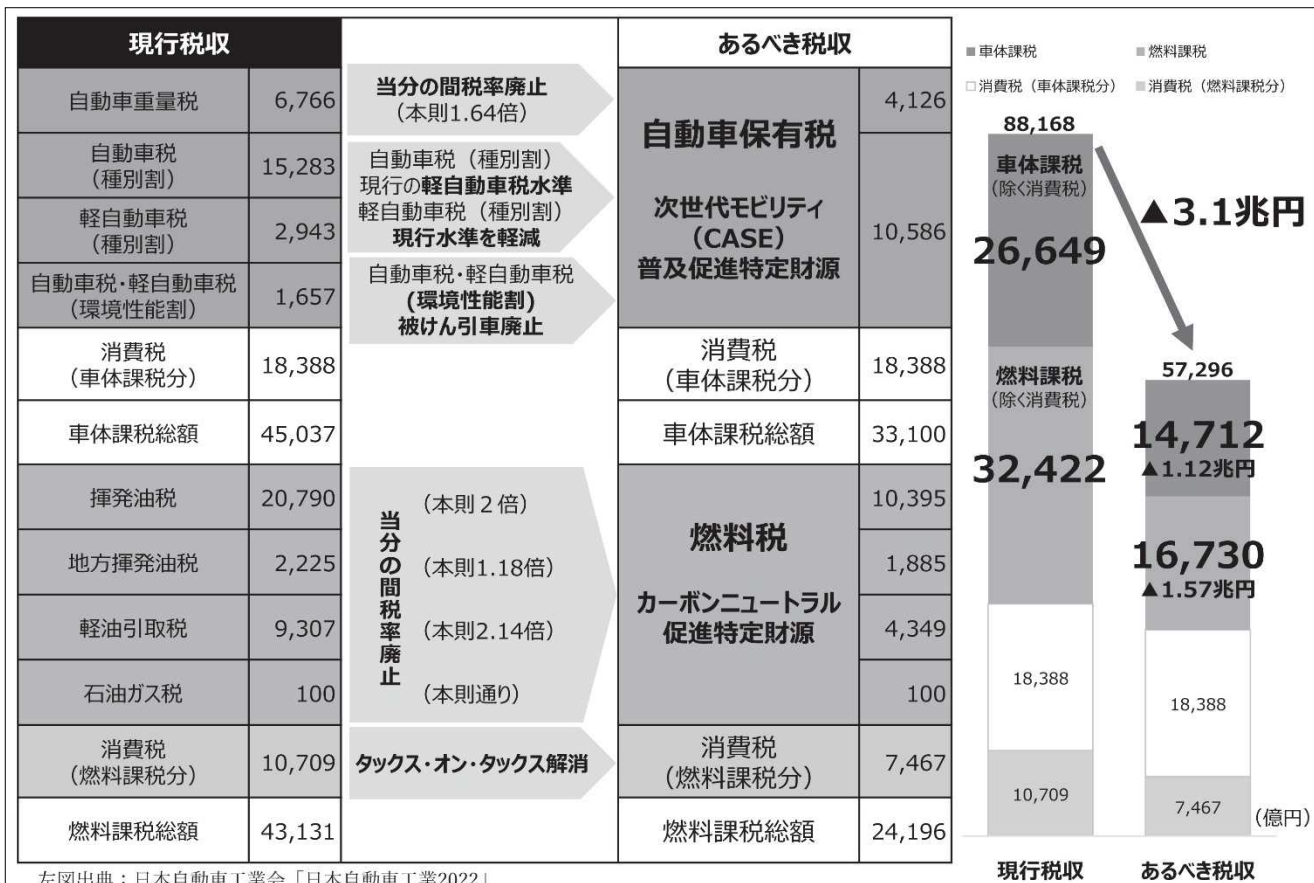
日本の基幹産業である自動車産業が生み出す経済波及効果

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

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

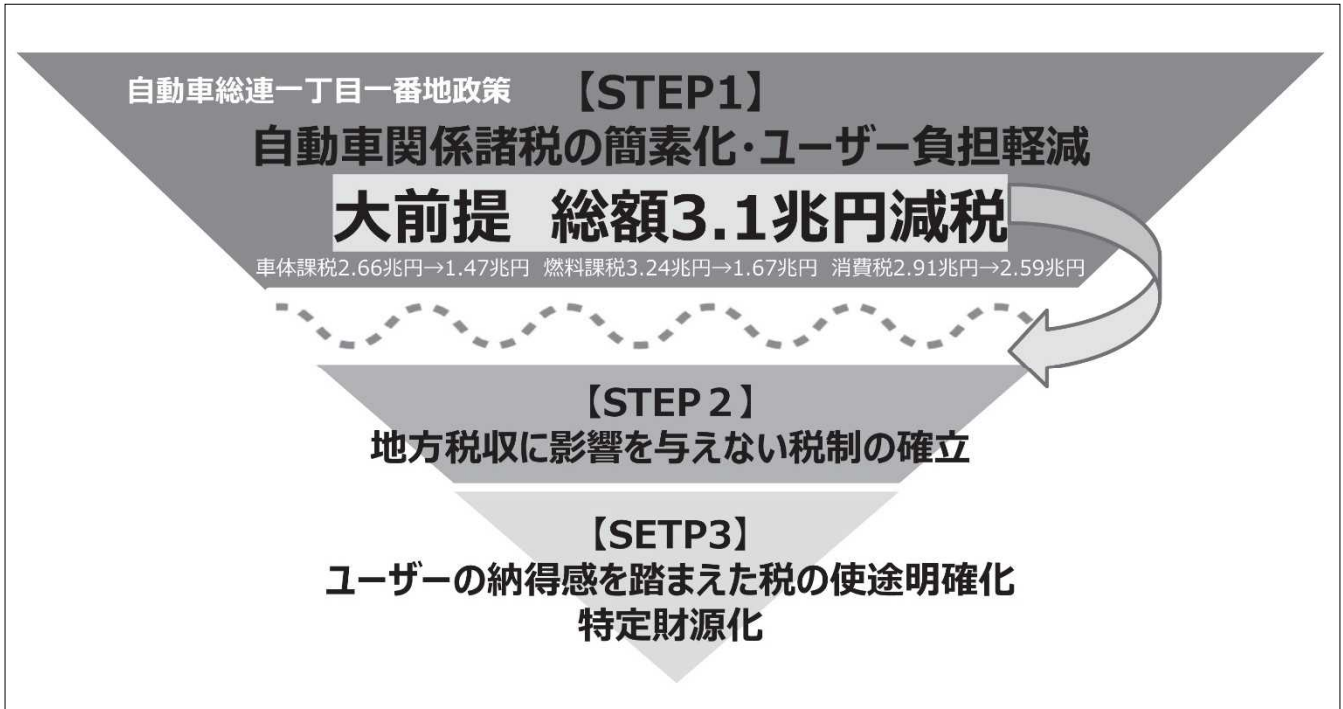
「簡素化・負担の軽減」を図るべき！

☆自動車総連が考える課税根拠を明確にしたあるべき税収



左図出典：日本自動車工業会「日本自動車工業2022」

☆総額3.1兆円の減税を前提とした3つの取り組みステップ



☆車社会の未来創設につながる魅力ある「まちづくり」の推進
 (政策全体像)

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合理的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。**

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14.7兆円にのぼり、日本の輸出総額の2割を占め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、自動車産業で働く79.1万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。
- ・ 2022年の交通事故死者数は2,610人となり、警察庁による統計開始（1948年）以降6年連続で最少となった。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に加え、多様な選択肢のもと、カーボンニュートラル社会の実現に貢献すべく2035年国内新車乗用車販売での電動車100%を実現することは、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排出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できない。
- ・ 加えて、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40.4%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、水素や合成燃料（e-fuel）のサプライチェーンの構築も含め、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、水際対策の大幅な緩和をはじめ、様々な制限が緩和され、サービス需要を中心に緩やかに持ち直してはいるものの、欧米などと比べ、コロナ禍からの回復は未だ遅れている。先行きについては、インバウンド需要の回復とともに経済活動の正常化が進むことで、景気は緩やかに回復することが期待されている。
- ・ 但し、ロシアによるウクライナへの侵攻の長期化や中国の動向など、地政学的リスクが多く含まれ、エネルギーをはじめとした原材料価格の高騰、金融資本市場の変動、海外経済の減速などによる下振れリスクに十分注意する必要がある。
- ・ また、物価上昇や未だ安定しない半導体を含めた部品供給、2024年「トラック運転者の総拘束時間等に関する法改正」に伴う変化等についても注視が必要である。
- ・ 加えて、国内では少子化や人材不足問題が深刻化する中、2050年カーボンニュートラル達成に向けた取り組みが国内外で加速するなど、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>

- ・ 2022年の国内四輪車新車販売台数は、新型コロナウイルス感染症拡大や半導体不足の影響などを受け、3年続けての500万台を下回る420.1万台となった。また、世界的な半導体不足は一時期に比べ改善しつつあるものの、安定供給までには至っていないなど、未だ部品供給不足が顕在化しており、ロシアによるウクライナ侵攻の長期化や中国を取り巻く動向など、存在する地政学的リスクを含め、国内外における製造はもとより、市場への影響は見通しづらい状況が続いている。
- ・ EUをはじめ、グローバルにおけるカーボンニュートラルの実現に向けたZEV化 (EV/FCV限定) 推進政策に変化が生じはじめている。
- ・ 2035年以降、実質的に内燃機関自動車の新車販売を禁止しゼロエミッション車 (EV/FCV) に限定する法案 (2035年EV化法案) が、2022年10月、欧州委員会、欧州議会、閣僚理事会の三者間で最終合意に達し、2023年2月14日に立法機関である欧州議会で採択された。
- ・ その後、同年3月7日に予定していた閣僚理事会 (EU各国の閣僚から構成される政策調整機関) での最終投票を目前に、イタリアやポーランド、ブルガリアが反対意見を表明。加えて、ドイツからはゼロエミッション車にe-fuelを使う内燃機関を搭載する新車販売を認めない限り、同法案を支持しない旨が表明されたことを受け、同理事会議長国のスウェーデンは、法律成立の条件の1つである「EU加盟国人口の65%以上の賛成」を満たせないことが明らかとなったため、3月7日の投票を延期した。
- ・ そのような中、同年3月28日、EUとドイツ間において、e-fuelのみを使用する内燃機関車については、2035年以降も販売を可能とするような法的措置を早期に講じる旨を前文に追記することで合意し、「2035年に新車販売における排出ゼロ車両 (ZEV) を100%とする規制案」にドイツが賛成。同規制案は原文のままEU理事会にて採択に諮られ、最終投票を経て可決に至り、今後、他の加盟国も交え正式な法制化への手続きを進めることとなった。
- ・ また、2023年4月15日から16日にかけて開催されたG7札幌 気候・エネルギー・環境大臣会合における共同宣言にて、PHVや合成燃料などの技術開発を初めて評価すると記載した上で、脱炭素化に向け各国がとるべき方策として、多様な道筋があることを認識し、EVやFCVに限定することなく、技術領域で多様な選択肢を掲げ取り組みを進める日本の目標と併せて、合成燃料を含む持続可能なカーボンニュートラル燃料の促進が、欧米の目標と並列で位置づけられた。
- ・ その後、G7広島サミット (2023.5) において、持続可能なバイオ燃料や合成燃料を含むカーボンニュートラル燃料を促進する国内政策を含め、保有車両の脱炭素化に向け、各国の状況を考慮した多様かつ現実的な道筋にて行動をとる旨の共同宣言が発信された。
- ・ 日本に限らず、脱炭素社会の実現に向けた世界的潮流は加速するものの、今後のEUをはじめとした各国での論議次第では、電動車について技術領域で選択肢を絞らず、多様な選択肢を推進している日本の戦略がグローバル基準となる転換期となり、日本の自動車産業における技術力をグローバルに示すチャンスとなることから、EUにおける具体的な合意内容も含め、今後の世界動向に注視が必要である。
- ・ 一方、2022年の国内新車販売 (乗用車 (登録車) ・軽乗用車) における電動車比率は45.4%に留まっている。その中で電動車比率は年々高まっているもののEV・FCV比率は未だ3.9%程度であり、カーボンニュートラル社会の実現に向けては、インフラ整備も含め、電動車普及に向けた課題は未だ山積している。
- ・ 日本経済が正念場な今こそ、基幹産業である自動車産業が主軸となり、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みねばならない。

<「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地域もあり、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4.2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、「誰一人取り残さない社会」、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（1973年）～52年（1978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（1974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、延長が繰り返し行われてきた。
- ・ そのような中、平成17年（2005年）12月、自民党政権により「道路特定財源の見直しに関する基本方針」が取りまとめられ、平成20年（2008年）5月、翌年度から道路特定財源を一般財源化することを含めた「道路特定財源等に関する基本方針」が閣議決定された。
- ・ 上記閣議決定内容に沿い、平成21年（2009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（2010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。

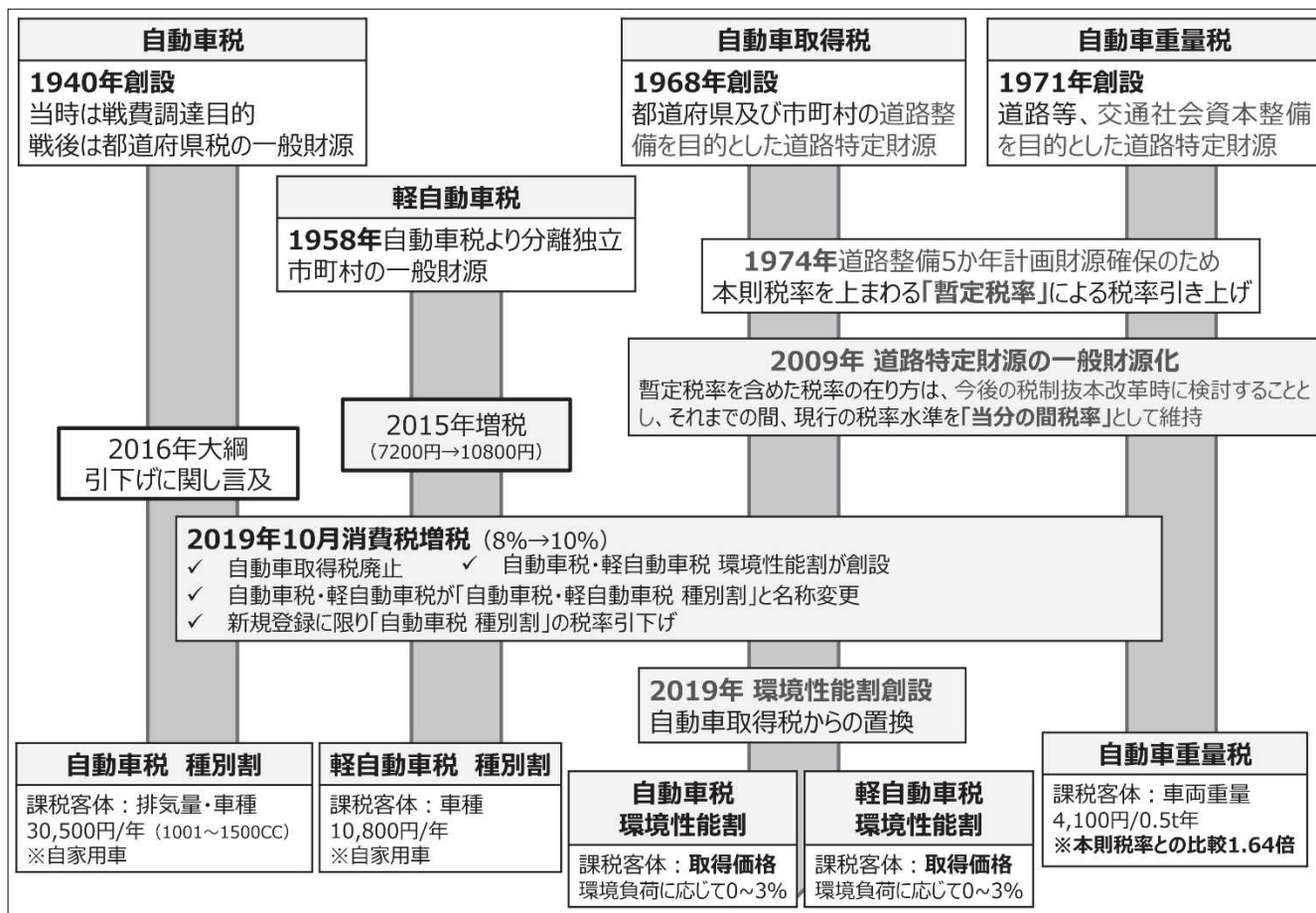
<令和5年（2023年）度税制改正>

- ・ 抜本的に見直すと言われていた令和5年（2023年）度の税制大綱においても、コロナ禍にある日本社会・経済状況を踏まえ、自動車関係諸税に関する抜本改革に向けた論議が先送りされ、担税力に応じていない税負担を課す状況が継続している。
- ・ また、環境性能に応じた税率を車両の取得価格に対して課税するものとされている環境性能割については、旧自動車取得税時同様、動力源を有せず、環境性能を基準とする該当車両には該当しない被けん引車に対しても課税されており、不条理な税負担を強いている状況が継続されたままとなっている等、新たな税として2019年に導入された環境性能割は、課税客体に鑑みても、旧自動車取得税と何ら変わらず、税込確保を目的とした税の置換えである。
- ・ また、同大綱に記された「中長期的な自動車関係諸税のあり方」の検討では、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でなければならないとした上で、保有から利用への移行や、道路利用の受益と負担の関係に関する言及が再度示された。
- ・ 併せて、電気自動車等の普及などの動きを考慮し、課税のあり方も含めた税の公平性を早期に確保する旨が記載された点を踏まえると、想定し得る走行距離課税やモーター出力課税など、EV・FCVに対するみなし課税の増税や新たな課税のあり方に向けた論議が行われることが予測されるが、電動車普及促進の足かせにもなることから、財源確保ありきでの論議については受け入れることはできない。

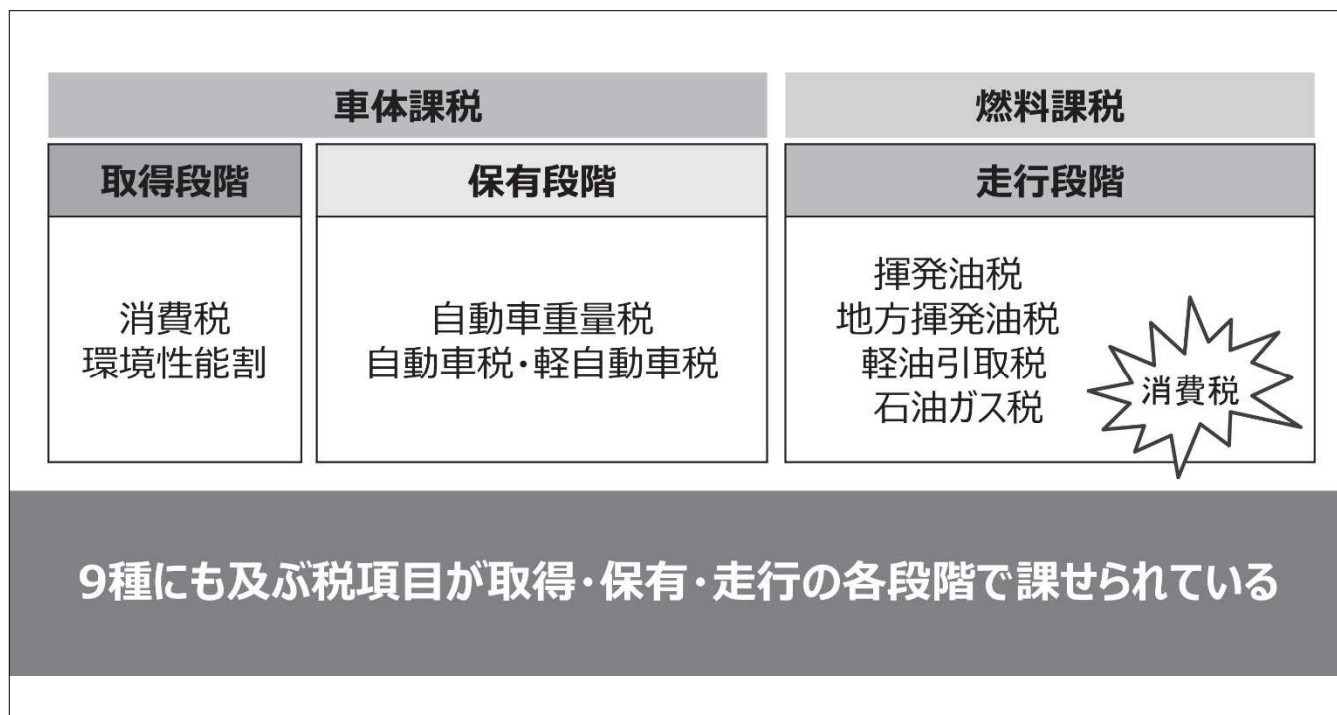
<令和6年（2024年）度税制改正にあたり>

- ・ 令和5年（2023年）度税制改正に「次のエコカー減税の期限到来までに検討を進める」と記された。抜本的な見直しについては令和8年（2026年）度の税制改正大綱が最大のヤマ場となることが予測されるが、税制自体の枠組みや、課税のあり方については早期に検討が開始されるため、この2年間（2023.1～2024.12）の論議が重要となることから、道路利用の受益と負担の関係など、中長期的な自動車関係諸税のあり方についての主張を強めていく。
- ・ 併せて、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、また、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、用途を明確化し、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。

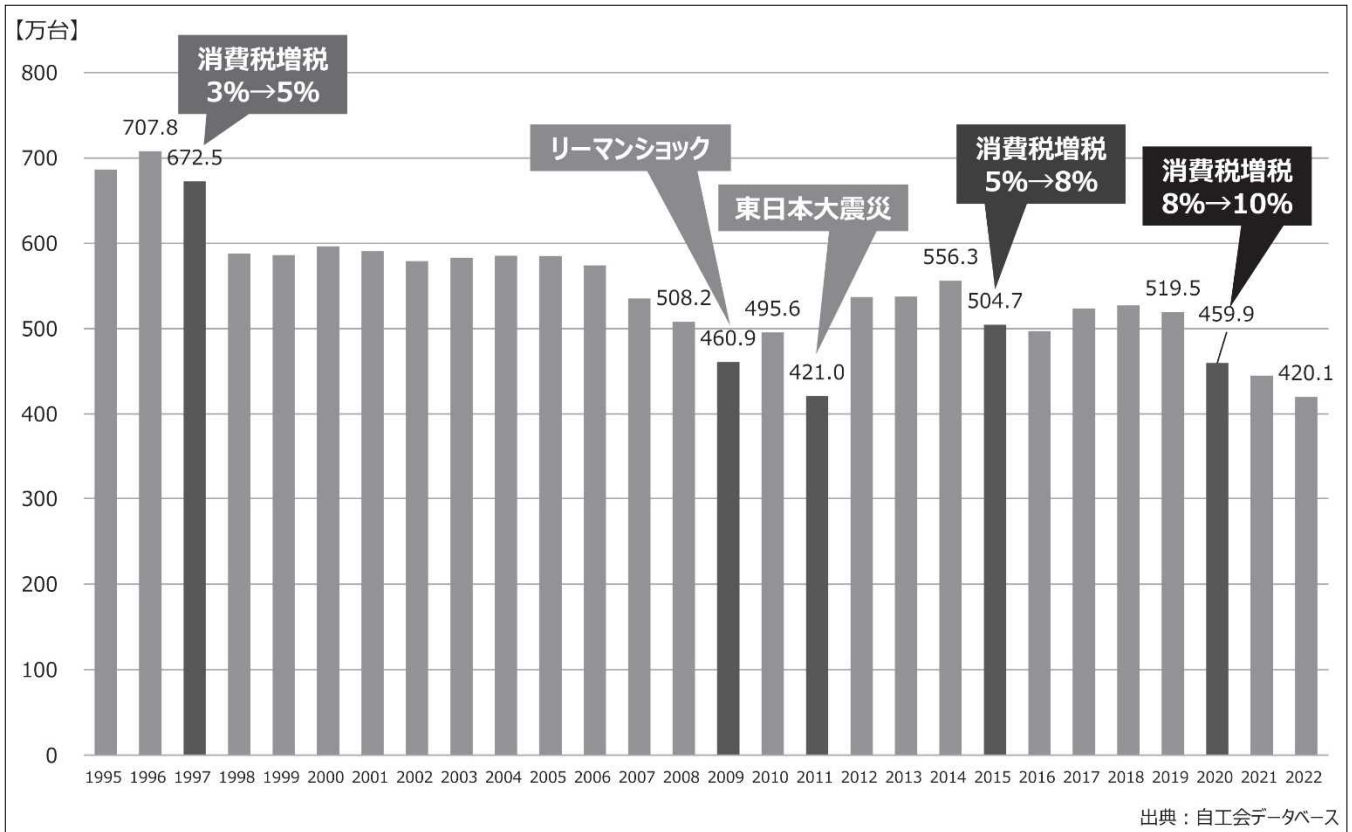
自動車関係諸税の課税経緯



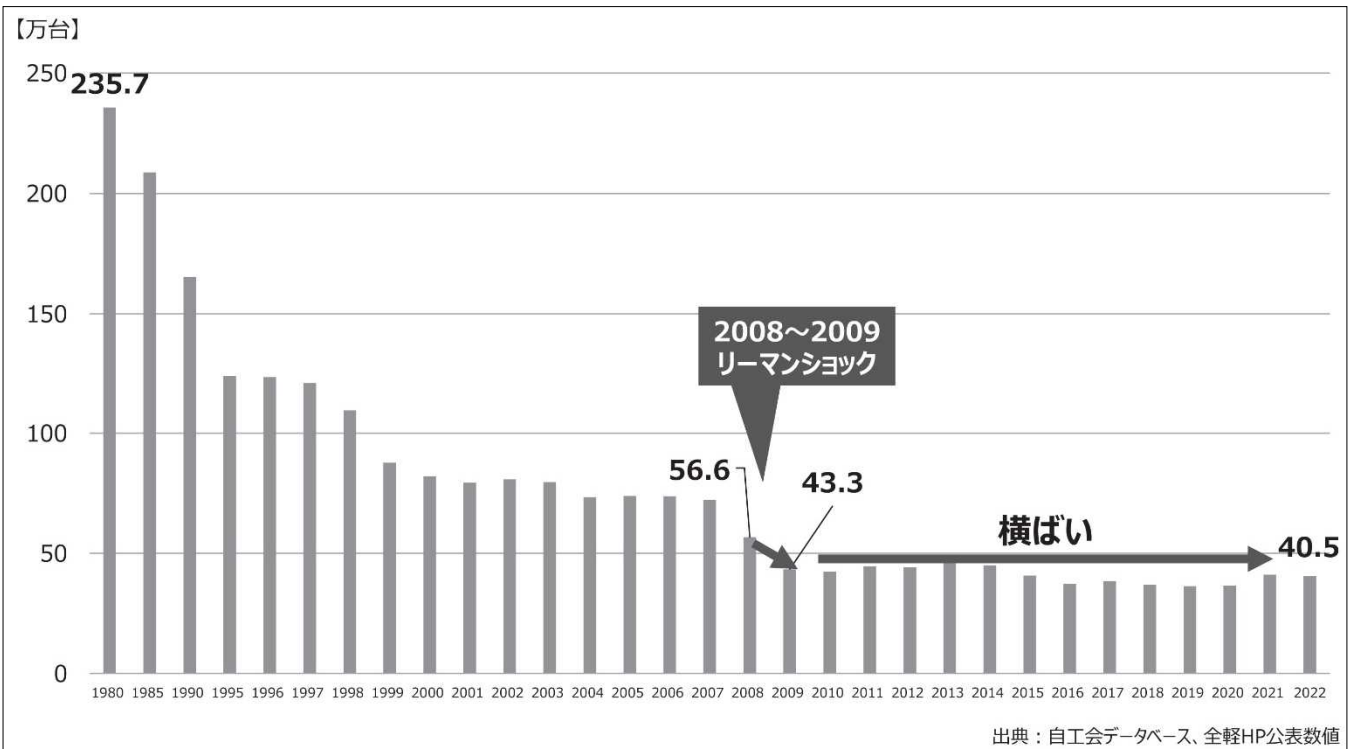
自動車関係諸税の課税項目



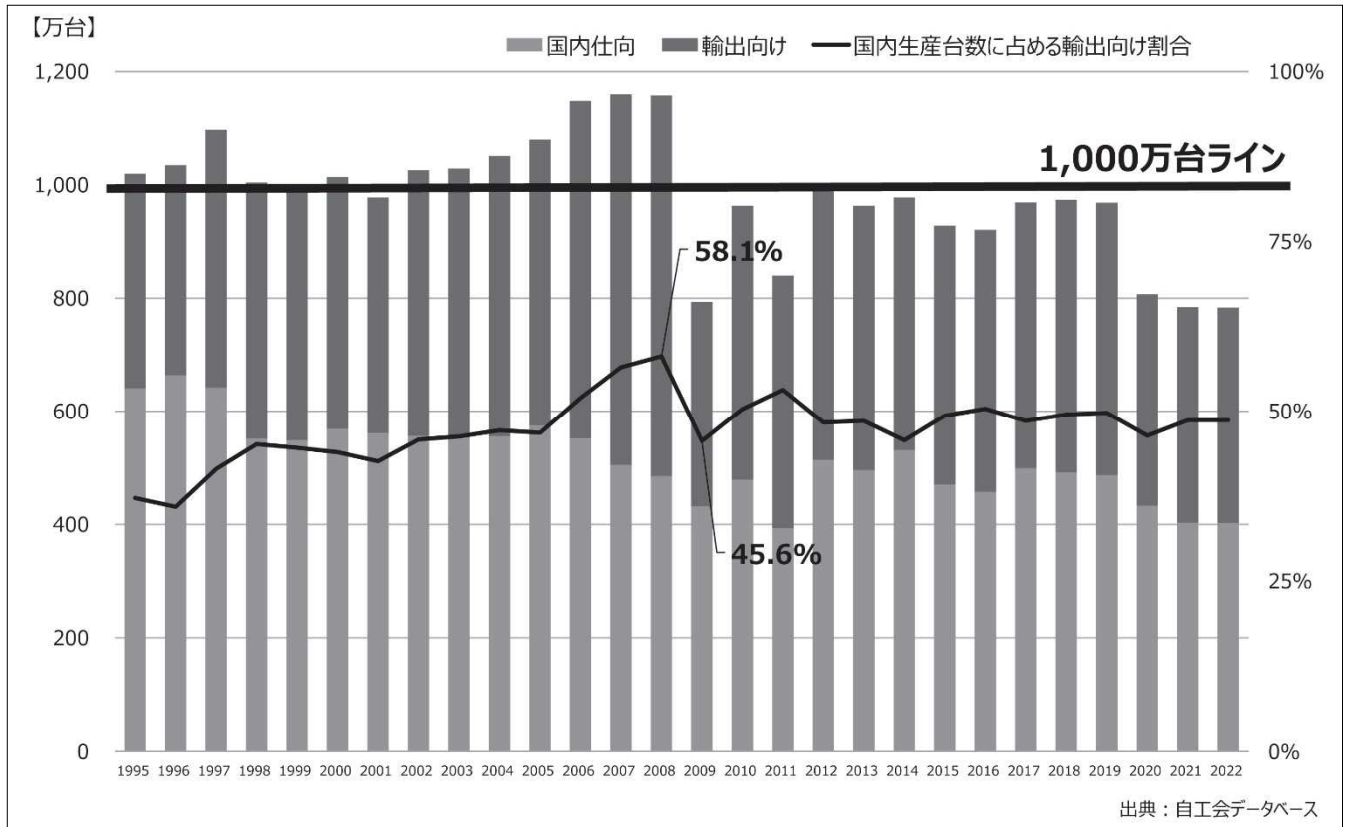
国内四輪車新車販売台数推移



国内二輪車新車販売台数推移



国内四輪車生産台数推移



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（環境性能割）は廃止を前提に、まずは「被けん引車」を課税対象外とする
 - 3) 自動車税・軽自動車税（種別割／四輪車・二輪車等）の税額引き下げによる負担軽減措置を講ずる
 - 4) 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

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（環境性能割）は廃止を前提に、まずは「被けん引車」を課税対象外とする

地球温暖化に対応すべく税として、2019年10月、新たに導入された自動車税・軽自動車税（環境性能割）は、環境性能を基準とする該当車両にあたらぬ被けん引車に対しても課税されているなど、不条理な税負担を強いている状況が未だ継続されたままになっている等、課税客体に鑑みても、旧自動車取得税と何ら変わらず、税込確保を目的とした税の置換えである。旧自動車取得税は、購入時における消費税との二重課税であったこと、平成21年（2009年）度の旧道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失していたこと、そして、平成26年（2014年）度与党税制改正大綱にて、消費税率10%への引き上げ時に廃止されることとなっていたことを踏まえ、本来直ちに廃止にすべきであるが、まずは動力源のない「被けん引車」を課税対象外とする。

3) 自動車税・軽自動車税（種別割／四輪車・二輪車等）の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）は、欧米諸外国と比較して極めて過重となっており、保有段階における過重な税負担をユーザーに強いている。また、2019年10月、税率の引き下げが行われたものの、その対象は新車新規登録を受ける自家用自動車（登録車）に限定されているため、自動車税・軽自動車税（種別割／四輪車・二輪車等）を、新車・既販車関係なく諸外国と比較し標準的な負担となるよう軽減措置を講ずる。

4) 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（2009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、税の上乗せが50年近くも続いており、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

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（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。

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				
	軽油引取税				
	石油ガス税				
	消費税		消費税	-	

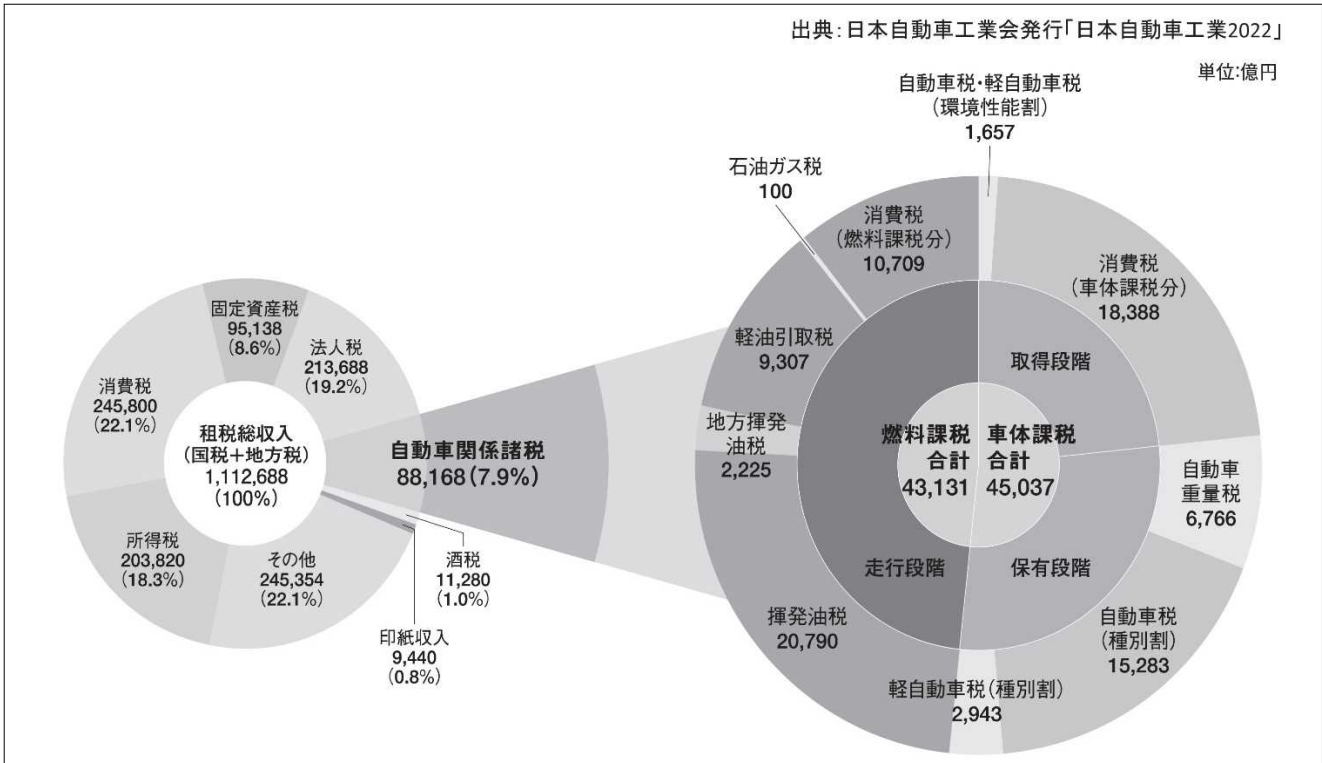
※1：現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階で係る税は原則1種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。
但し、検討にあたっては、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、十分な配慮が必要。

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

出典：日本自動車工業会発行「日本自動車工業2022」

税目		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)	1,657	0~3%	0~3% (営業用・軽自動車除く)	1.00
		消費税(車体)	18,388	10%		
	保有段階	自動車重量税	6,766	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)	15,283	1,001~1,500cc : 30,500円/年 (自家用乗用車)		
		軽自動車税(種別割)	2,943	10,800円/年 (自家用乗用車)		
車体課税計		45,037				
燃料課税	走行段階	揮発油税	20,790	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2.00
		地方揮発油税	2,225	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	1.18
		軽油引取税	9,307	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.14
		石油ガス税	100	17.5円/kg		1.00
		消費税(燃料)	10,709	10%		
		燃料課税計		43,131		
総合計		86,168	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2022年5月1日現在			

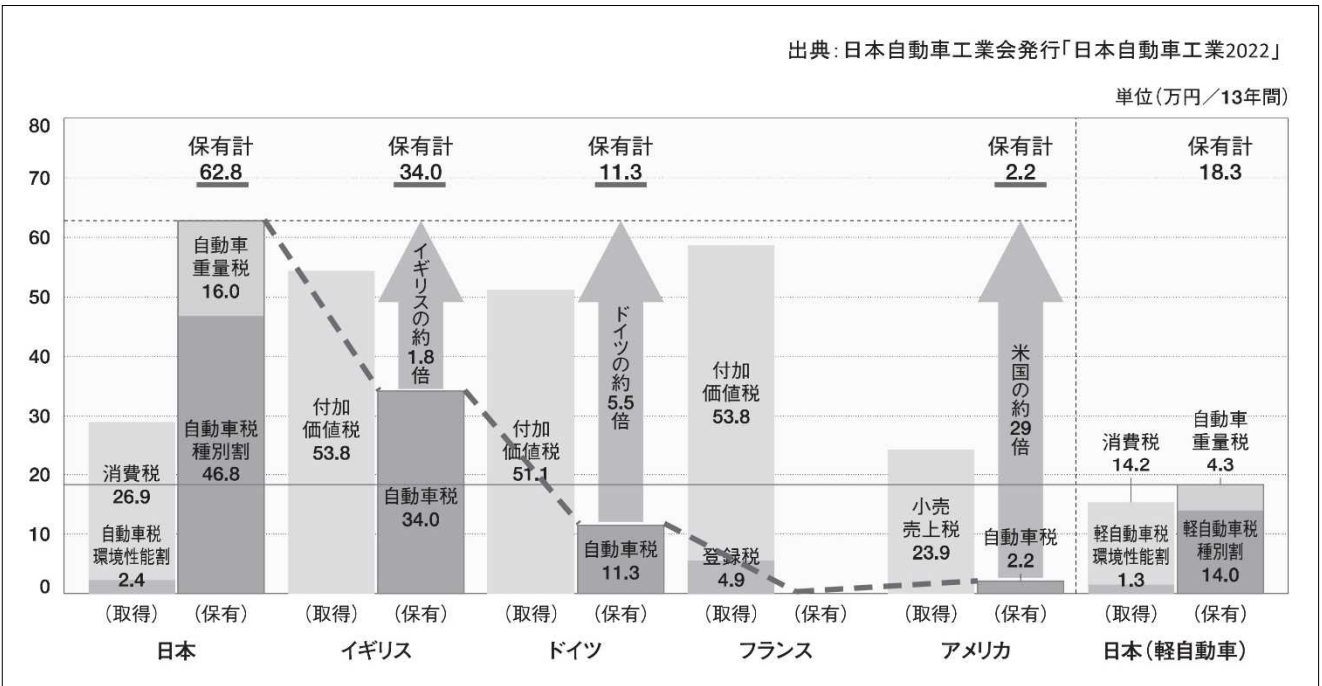
資料③2020年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額（当初）



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

自動車ユーザーが負担する税金総額は、日本の総税収の7.9%にあたる9兆円にもおよぶ

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 21.4km/L (CO2排出量108g/km) ④車体価格269万円 (軽は142万円) 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為替ルートは1€=¥132、1£=¥158、1\$=¥113 (2021/4~2022/3の平均)
 ※2022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



この印刷物で本文に使用している用紙は、森を元気にするために間伐した木材の有効活用に役立っています。