

令和7年度(2025年度)
自動車関係諸税などに関する要望書

令和6年(2024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

- はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P2
 - ▷自動車関係諸税の取り組み意義・・・・・・・・・・・・・・・・P6
- 中長期的な自動車関係諸税のあり方について・・・・・・・・P8
- 要望事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P10

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17.3兆円にのぼり、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。
- ・ また、2023年の交通事故死者数は2,678人となり、8年ぶりの増加に転じた。子どもが犠牲となる痛ましい交通事故や、飲酒運転等の悪質・危険な運転による交通事故も未だ後を絶たない。自動車産業として「誰もが自由に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も、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16.7%）だけのCO2排出ゼロでは達成できるものではない。
- ・ 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%を占める発電部門や産業部門（CO2排出量25.3%）における再生可能エネルギーの活用などの着実な実施が必要である。さらには、国内外における水素や合成燃料（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み、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。

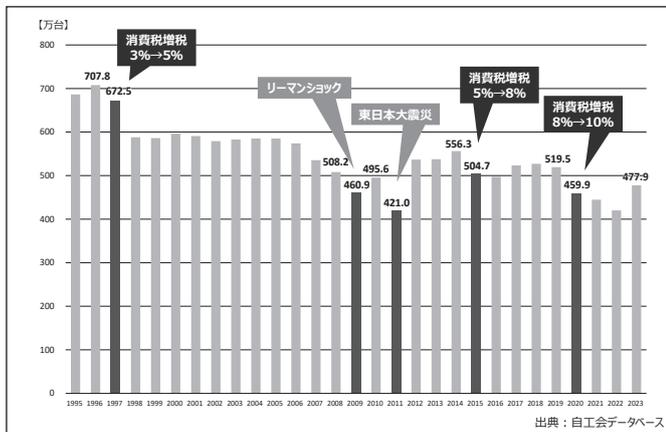
＜日本経済の状況＞

- ・ 日本経済は、雇用・所得環境が改善されるなど、デフレ経済からの脱却に進む中で緩やかな回復基調が維持される見通しとなっているものの、世界的な金融引締めに伴う影響や中国経済の先行き懸念など、海外景気の下振れが景気を下押しするリスクとなっている。また、資源・エネルギー価格や原材料価格が高騰している中、ロシアのウクライナ侵攻に加え中東情勢の悪化など地政学的な懸念が高まっており、エネルギーの安定供給・確保も重要な課題となってきた。
- ・ また、国内では価格転嫁を含む企業間取引の適正化の動きが強化されてきているものの、社会全体への波及は道半ばであり、足元では、2023年度の全国の倒産件数は8,800件あまりと9年ぶりの高い水準となった。今後、物価の高止まりや人手不足の深刻化などに加え、日銀の利上げによる貸出金利の上昇等により、中小企業を取り巻く環境は厳しさを増すと予測されている。
- ・ 加えて、2024年「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示に伴うトラックドライバーの総拘束時間に係る変化等についても注視が必要となるなど、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。

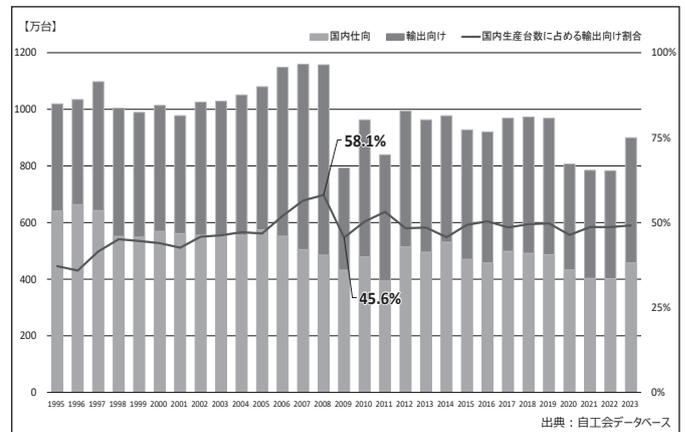
＜自動車産業の状況＞

- 2023年の国内四輪車新車販売台数は、477.9万台と前年比の13.8%増とはなかったものの、2019年(コロナ禍以前)のように500万台を超える水準までには至らなかった。
- 半導体不足の段階的な解消により生産・販売ともに回復傾向にあるが、慢性的な人手不足や、エネルギー・原材料価格高騰、カーボンニュートラル実現にも寄与するGX・DX対応などの山積する産業課題への対応も求められている。持続的な産業の維持・発展に向けてはサプライチェーン全体での推進が必要となる中、新たな事業への取り組みや価格転嫁を含む適正な企業間取引の浸透に焦点が当てられている。
- また、世界的なカーボンニュートラルの潮流としては、地球沸騰化とも言われる気温上昇などにより対応策がますます注目される中、国連による気候変動対策会議(COP28)が開かれた(2023.12)。当初は、「化石燃料の段階的な廃止」が提案されていたものの、協議難航の結果、「化石燃料からの脱却を進め、今後10年間で行動を加速させる」となった。
- 地政学的な懸念やG7広島での議論も相まって、2023年は、HV・PHVの世界的な販売比率の上昇やドイツが合成燃料(e-fuel)のみを使用する内燃機関車の許可を検討し始める等の動きがあり、雇用や経済的な現実を踏まえながら、様々な手段が見直され始めている。
- その中で、日本の電動車比率は、2023年の国内新車販売(乗用車(登録車)・軽乗用車)において50.3%と暦年ベースで初めて5割を超えた。電動車比率は年々高まっているものの、EV・FCV比率は4.4%に留まり、かつFCVにいたっては昨年から販売台数を落している。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、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、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。

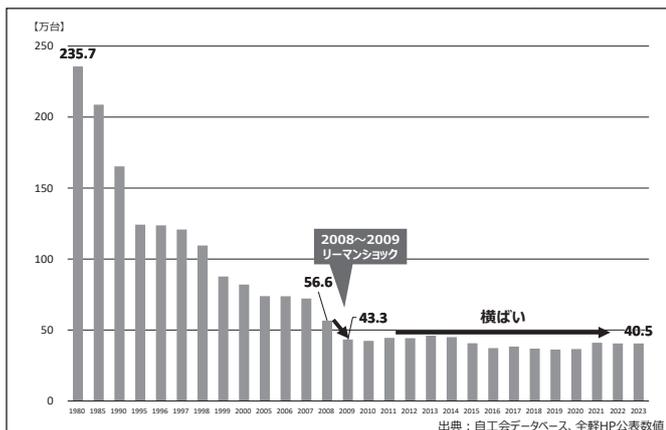
国内四輪車新車販売台数推移



国内四輪車生産台数推移



国内二輪車新車販売台数推移



国内電動車販売台数推移



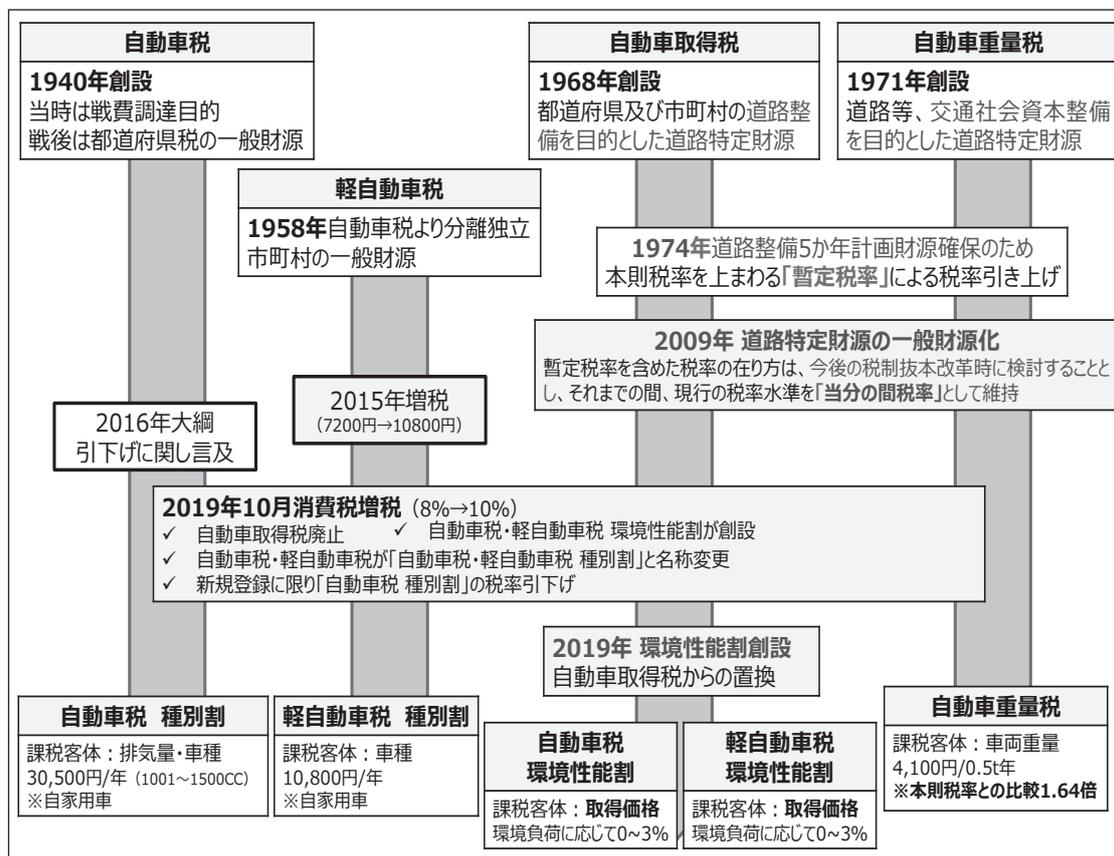
＜「誰もが自由で安全な移動を享受できる社会」の実現の重要性＞

- ・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、地方ほどユーザーや世帯の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4.2倍超)。
- ・自動車がなくては生活できない地方ほど過重となっている現在の自動車関係諸税を用途も含めて見直すことは、グリーンリカバリーの推進を後押しし、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5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国の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。

自動車関係諸税の課税経緯



＜令和6年（2024年）度税制改正＞

- ・ 「自動車関係諸税の見直し」の大綱への記載は、前年度（令和5年／2023年）と全く同じ内容となっており、コロナ禍にある日本社会や経済状況を理由に議論が令和8年に先送りされ、担税力に依拠していない税負担を課す状況が継続している。
- ・ 課税根拠を失って久しい当分の間税率の存在をはじめ、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、税收確保を目的とした税の置換えであるなど、複雑かつ過重な9種にも及ぶ不条理な税項目の解消が待たれる状況は変わらない。
- ・ また、同大綱に記載されている「中長期的な自動車関係諸税のあり方」の検討では、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ている点を踏まえると、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も予測される。
- ・ 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、幅広い業種から構成されている自動車産業全体で取り組みを進めていくことが求められる中、電動車普及促進の足かせにもなることから、これらの議論が財源確保ありきで進んでいくことについては受け入れることはできない。

＜令和7年（2025年）度税制改正にあたり＞

- ・ 税制改正大綱に記載されている、令和8年の抜本改革までの取り組みの重要性が、時とともに増していく状況を念頭に、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。また税制要望のみならず、広くユーザー負担軽減となる政策を求めていく。
- ・ 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、担税力に依拠していない税制を解消していくことを求めるとともに、減税にあたっては、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。
- ・ コロナ禍からの経済再生とカーボンニュートラル実現の両輪に資するグリーンリカバリーを推進するとともに、モビリティを中心とした地域活性化への支援を検討していく。

自動車関係諸税の課税項目

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 軽油引取税 石油ガス税 
9種にも及ぶ税項目が取得・保有・走行の各段階で課せられている		

自動車関係諸税の取り組み意義

- ・ 私たち自動車総連は、自動車産業で働く78.6万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。

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

物価高騰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！

☆政策全体像 ～魅力ある「まちづくり」の推進～

モビリティを中心とした、地域独自の魅力ある「まちづくり」の推進 「グリーンリカバリーの推進」が必須

地方に必要な財源については…

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

相反する？

自動車関係諸税の減税
ユーザー（生活者の）負担軽減

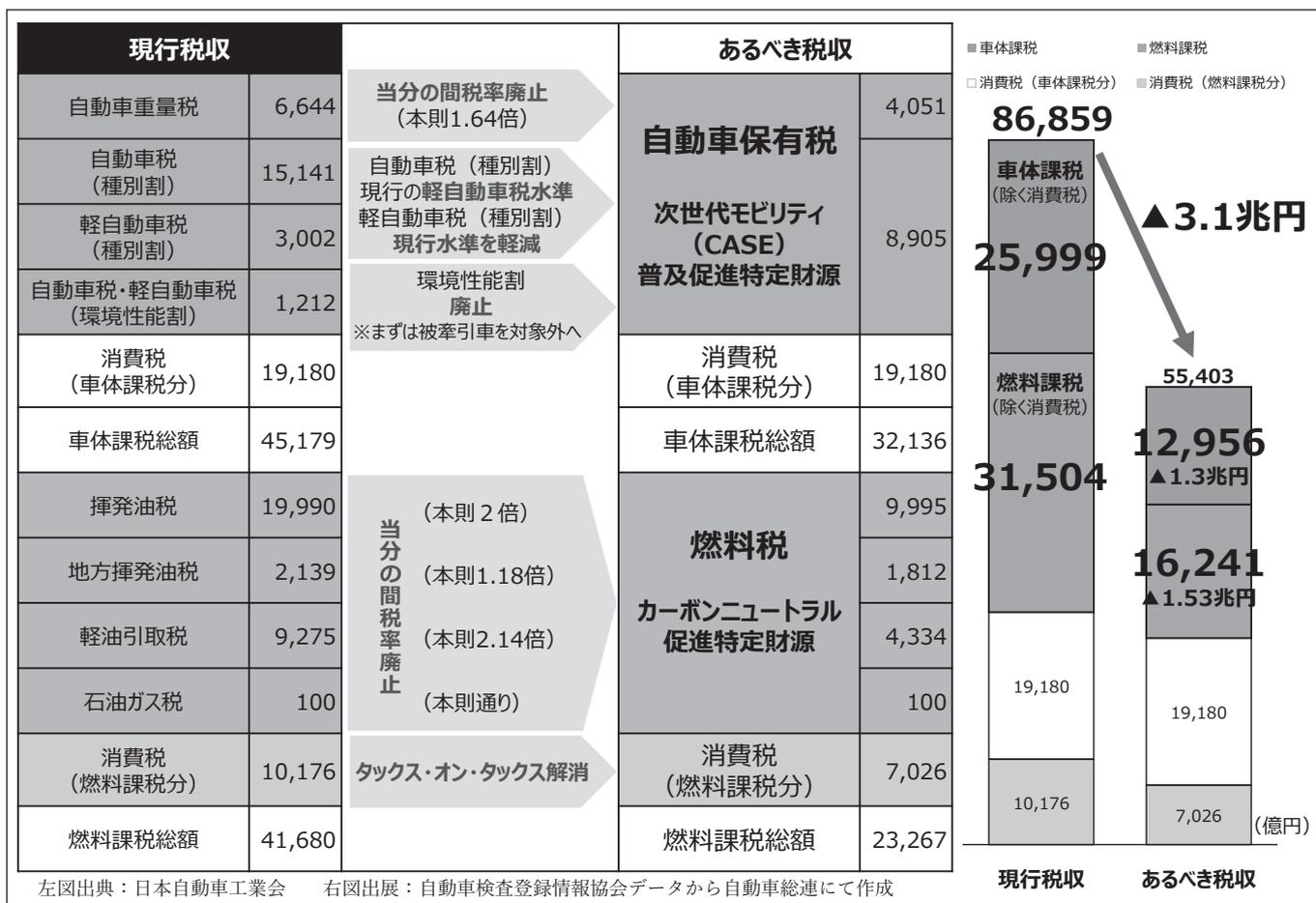
自動車関係諸税の地方税部分が減税される際には、国税からの譲与を伴うことを前提とする等、**地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減策を求める。**

▶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

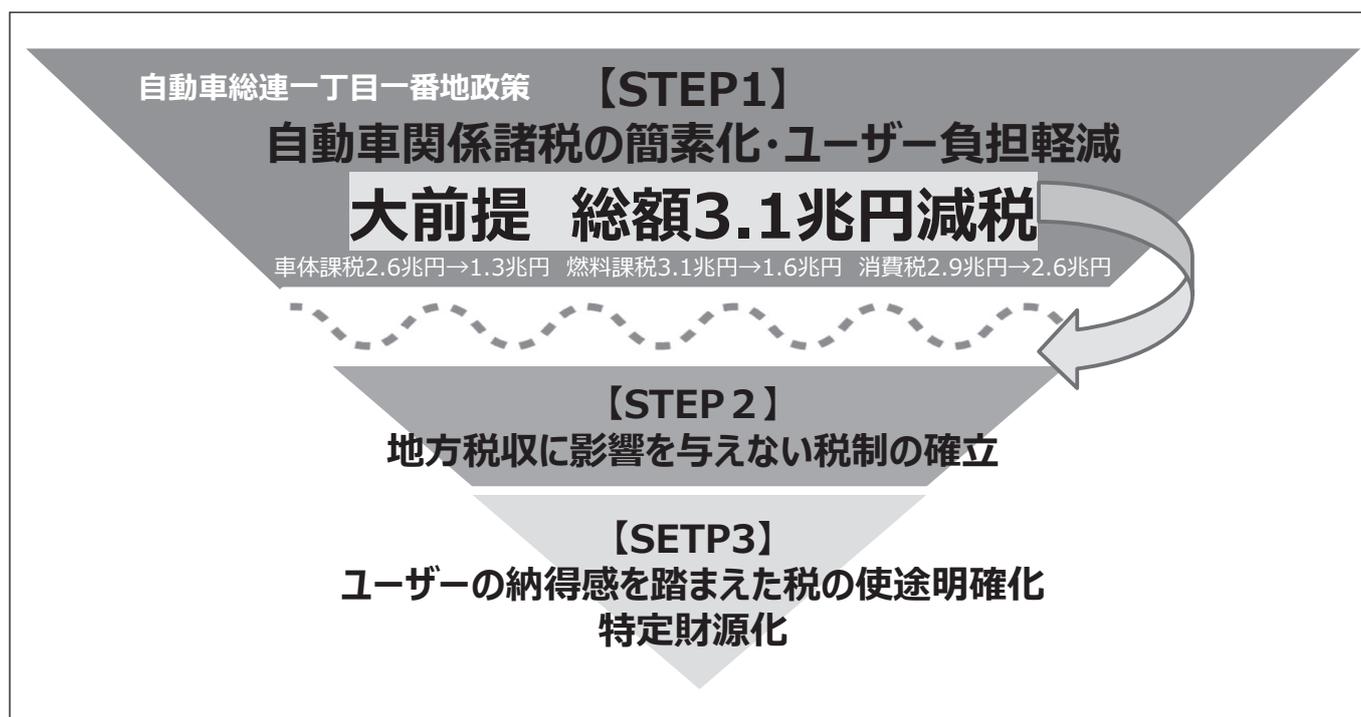
次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源	カーボンニュートラル促進特定財源
車体課税	燃料課税
自動運転の普及や電動車普及につながる急速充電スタンドや水素ステーションなどの設置・管理（二輪の電動化や物流ハブの活用なども含む）	水素燃料や次世代燃料（e-fuel）などの社会実装に向けた研究開発費・設備投資助成金 エネルギーの脱炭素化、再生可能エネルギーの普及

※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**

☆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



☆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



中長期的な自動車関係諸税の在り方について

令和6年（2024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。

- ・この記載は、「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

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

1) 道路利用の受益者負担は全国民で負担する。

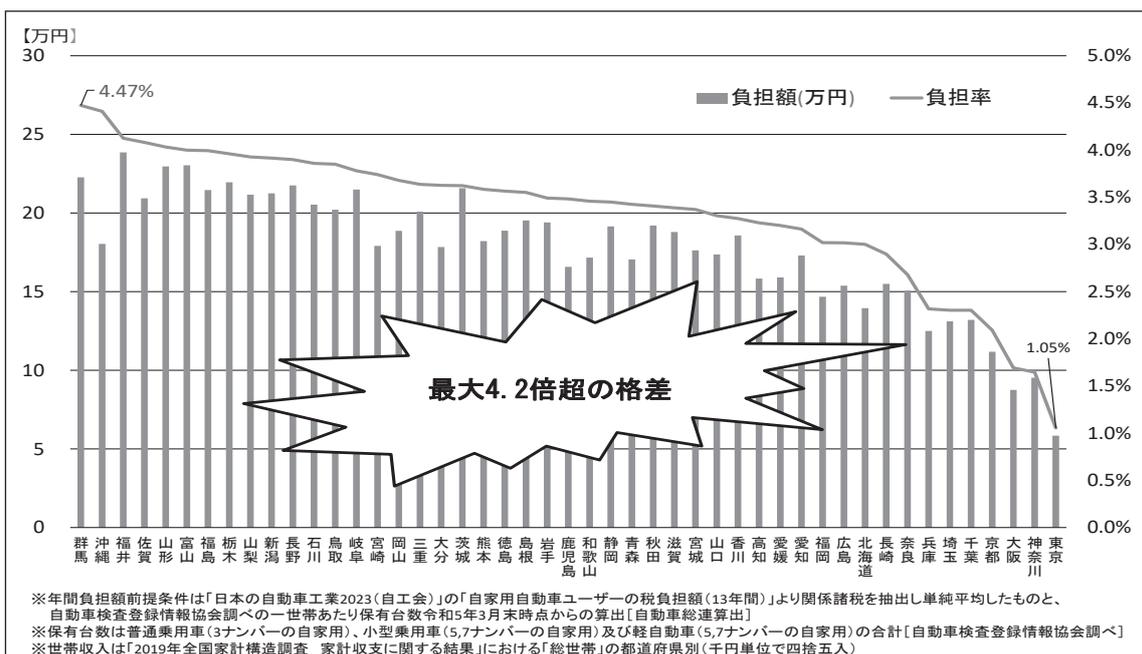
- ・ 昨今の道路整備の主眼は、既存インフラの老朽更新や、自転車の利用機会増加を念頭とした全ての交通参加者が円滑に移動できる道路環境の整備や、誰しも「個々の自由な移動」を享受するために自動運転などの安全技術を普及させるための機能追加である。「円滑な運輸・物流による経済活動」による受益と合わせて、全国民の負担により維持・改修されるべきである。
- ・ 移動手段の多様化やオンライン消費の進展などを踏まえ、国民経済にとって必要不可欠な社会資本（公共財）である道路に係る負担は自動車ユーザーだけに限定することなく、全国民の負担により、すべての道路ユーザーが満足すべく道路行政を進めるべきである。

参考：平成14年（2002年）8月、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」とする等、道路行政の方針転換が示唆された。

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。
- ・ 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。

地方ほど過重な自動車関係諸税



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する

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
 - 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. 地方税収に影響をおよぼさない税体系
 - 1) 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

その他要望

1. 自動車の使用に係るユーザー負担の軽減
（高速道路料金の引き下げ、自動車保険の所得対象控除化）
2. 次世代エネルギー車普及に資する環境整備（充電、充填インフラの拡充）
3. 中小・中堅企業支援の拡充（事業転換、成長投資への支援）

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、課税客体に鑑みても、旧自動車取得税と何ら変わらず、税収確保を目的とした税の置換えである。また、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。

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. 地方税収に影響をおよぼさない税体系

1) 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（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。

その他要望

1. 自動車の使用に係るユーザー負担の軽減

（高速道路料金の引き下げ、自動車保険の所得対象控除化）

自動車の保有段階で生じている負担は、若者を筆頭として維持費を理由に車の所有を諦めることにつながっており、より自由な人の移動と円滑な物流環境の構築は、日本経済の成長に大きな影響を与えていくものである。

まずは、「高速道路の利用料金の引き下げ（償還期間や金利を実態に合わせて料金体系を見直す）」「自動車保険（任意保険）の所得対象控除化」から、ユーザー負担軽減を求める。

2. 次世代エネルギー車普及に資する環境整備（充電、充填インフラの拡充）

2035年に乗用車新車販売で電動車100%達成に向け、インフラの整備と魅力ある製品の提供を両輪で進めていく必要がある。

電気自動車については、CEV補助金などにより足元の充電スタンド設置が進んだ状況もあるが、普及促進やユーザーの利便性向上に向けては、さらなる設置の加速が求められる。

また水素ステーションは、水素・燃料電池戦略ロードマップの目標台数（2025年：320箇所）を大きく下回る160箇所前後の設置数でここ数年間は横ばいとなっている。水素の利活用と低価格化を進展させる環境整備により、日本の産業部門のエネルギー転換を進めていくことも重要である。

現状を踏まえ、早急な充電・充てんステーションの増強に向けた施策を求める。

3. 中小・中堅企業支援の拡充（事業転換、成長投資への支援）

自動車産業の大変革期と言われる中、日本の人口減少やカーボンニュートラルにもつながるGX・DXの進展等の社会変化により、製品の変化や製造過程の進化をサプライチェーン全体で進めていくことが求められている。そういった中で、人材確保に資する労働条件の向上や原材料をはじめとした物価の高騰、今後の貸し出し金利の上昇等が見込まれており、産業の発展と雇用の維持・向上の観点からも、企業の事業転換や成長投資への支援が求められている。

中小企業も含めた全体での成長のためには、サプライチェーンの中堅企業（従業員数2,000人以下）も含め、事業変革へ対応していく新規投資を進めていくことが必要であり、裾野の広い自動車産業の発展は日本の製造業並びに日本経済への成長に寄与すると考える。

各企業の人手不足の世情も踏まえ、数多くの支援策の中であっても自社に適合する施策を容易に選択できる仕組みや各種施策の適用要件の整流化を求める。また、新事業を手掛ける企業だけではなく、既存製品の生産性向上を手掛ける企業も活用可能な適用要件の設定検討を求める。

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)	保有段階に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	-	

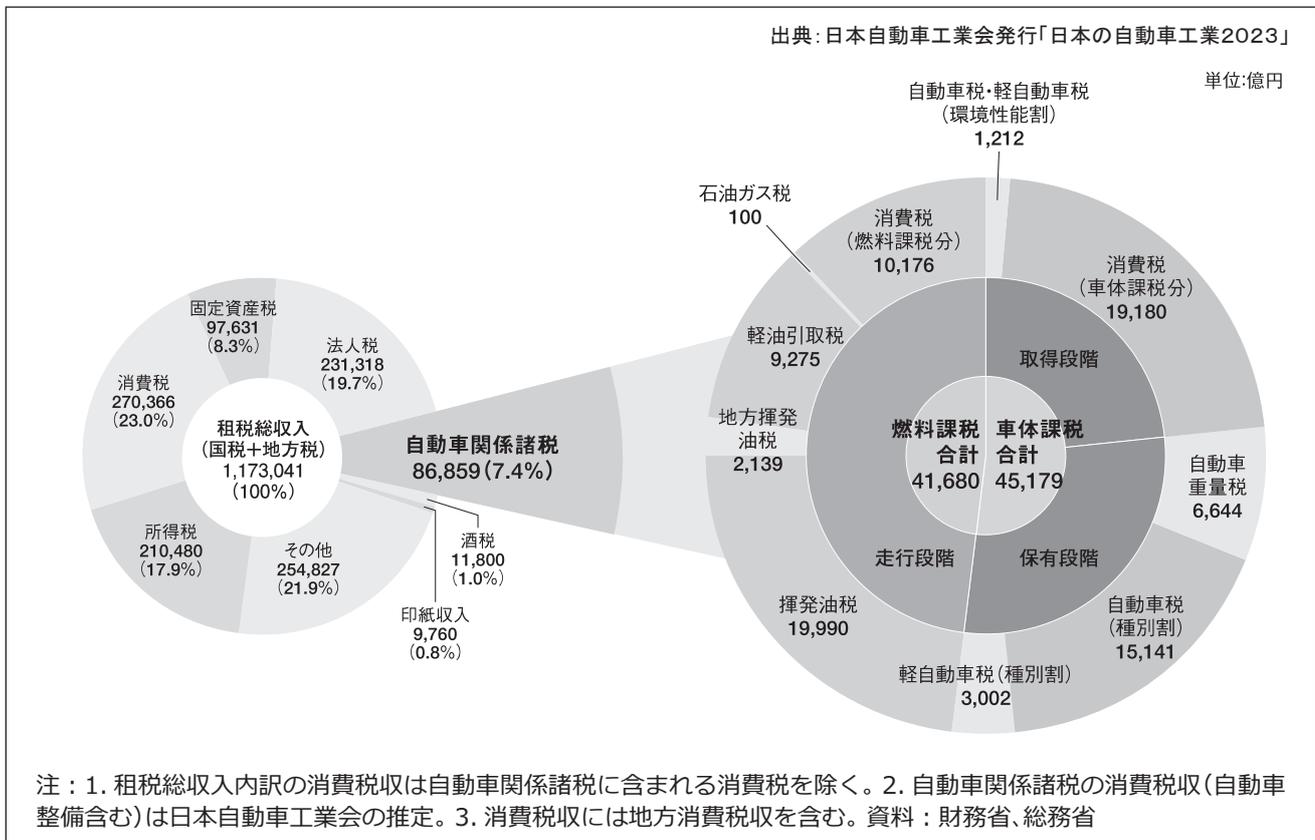
※1：現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階に係る税は原則1種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。
但し、検討にあたっては、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、十分な配慮が必要。

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「日本の自動車工業2023」

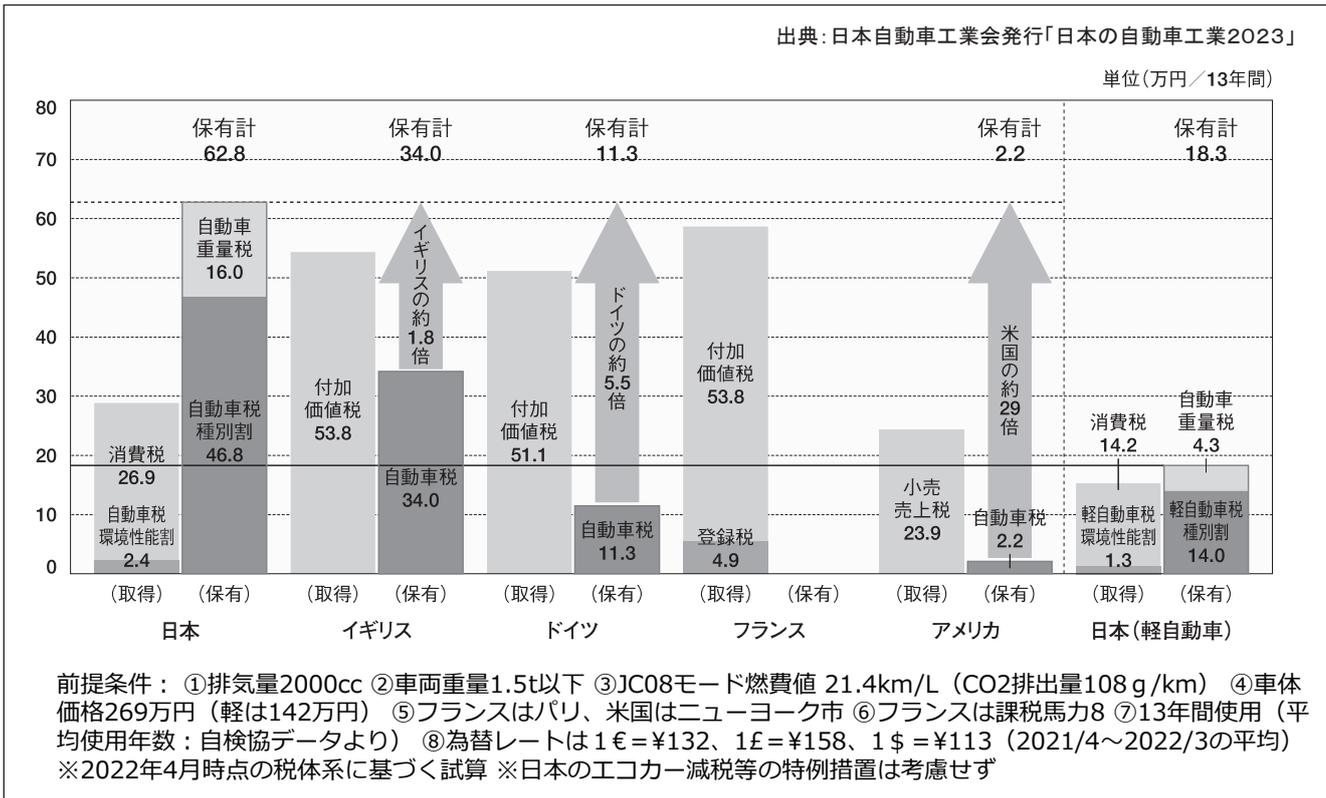
税目		税収 (億円)	本則税率	現在の税率	本則税率との 比較(倍率)	
車体課税	取得段階	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	1,212	0～3%	0～3% (営業用・軽自動車除く)	1.00
		消費税(車体)	19,180	10%		
	保有段階	自動車重量税	6,644	2,500円/0.5t年 (自家用登録車)	4,100円/0.5t年 (自家用登録車)	1.64
		自動車税(種別割)	15,141	1,001～1,500cc：30,500円/年(自家用乗用車)		
		軽自動車税(種別割)	3,002	10,800円/年(自家用乗用車)		
車体課税計		45,179				
燃料課税	走行段階	揮発油税	19,990	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2.00
		地方揮発油税	2,139	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	1.18
		軽油引取税	9,275	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)	10,176	10%		
	燃料課税計		41,680	注：1.消費税込(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。2.税率は2023年5月1日現在		
総合計		86,859				

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)



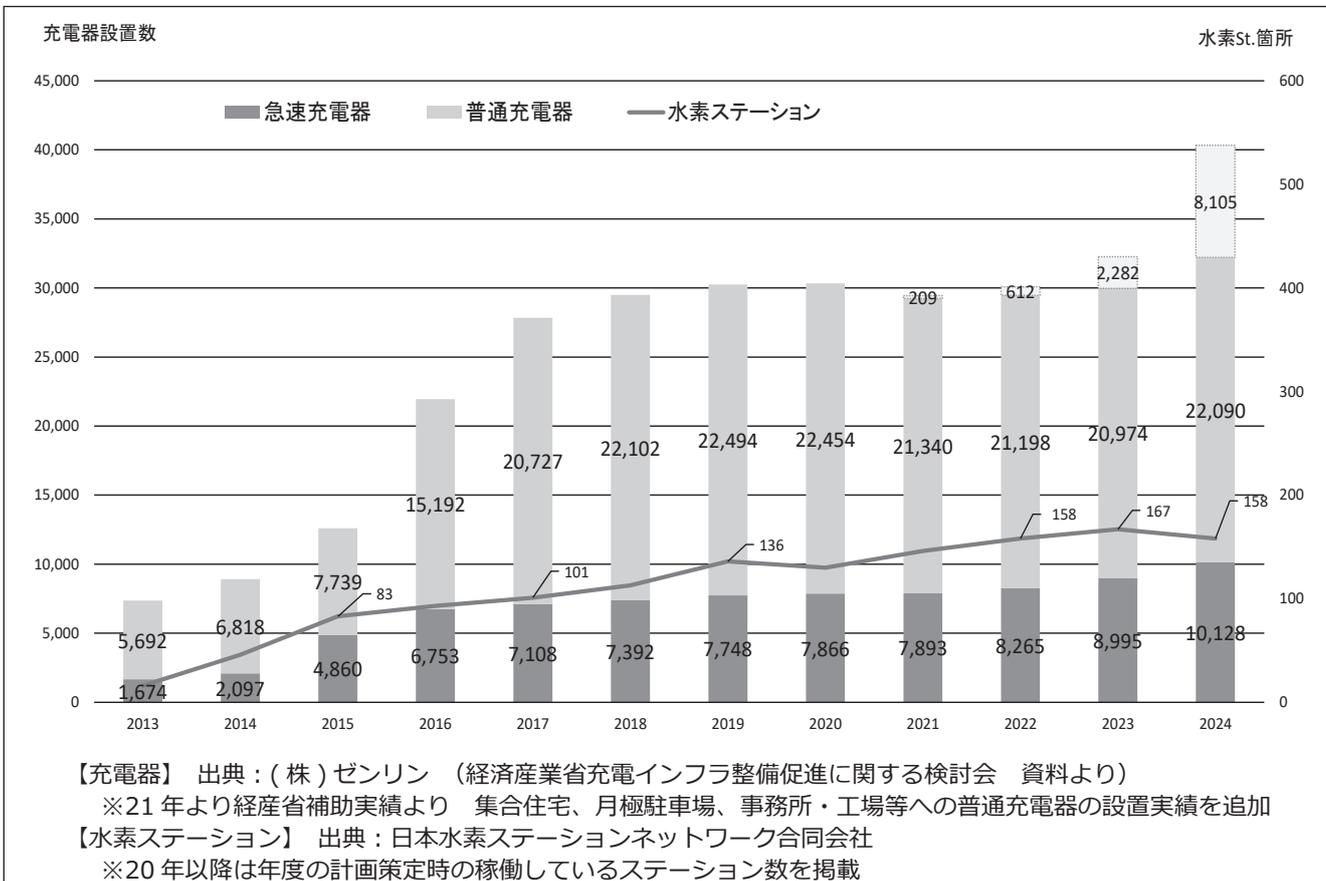
自動車ユーザーが負担する税金総額は、日本の総税収の7.4%にあたる9兆円にもおよぶ

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



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

資料⑤ 充電・充てんインフラ設置数の推移



2030年、充電器30万口/水素ST. 1000基の設置目標に向け、さらなる設置の加速が必要



森の町内会
間伐に寄与する紙
www.mori-cho.org

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。