

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」
平成26年10月3日ヒアリング資料



JAF

一般社団法人 日本自動車連盟

目 次

1 総論 — 平成27年度 税制改正に関する要望	……P1.2.
2 環境性能課税について	……3.
3 自動車税のグリーン化特例について	…… 4.5.
4 軽自動車税の軽減について	……6.
5 まとめ	……7.

1 総論 — 平成27年度 税制改正に関する要望

昨年来、我が国の経済はアベノミクス効果で好況に転じつつあるといわれていますが、国民ひとりひとりに目を向ければ本年4月に実施された消費増税の影響もあり、必ずしも暮らしに余裕が生まれているわけではありません。

自動車の保有・使用に関しても、ガソリン価格の上昇と高止まりに加え、自動車保険料の値上げ、高速道路料金の割引見直し等、自動車ユーザーの負担はこれまで以上に重くなっています。

なかでも、自動車を取り巻く税金については、相変わらず過重で不合理な制度が放置されたままとなっており、今後消費税のさらなる引き上げも予定されている状況下、このまま自動車関係諸税の軽減が図られなければ、自動車ユーザーの負担は耐えがたいものとなります。

特に地方部においては、高齢化と人口減の進行に伴い、公共交通機関が衰退し、移動手段として、またライフラインとしてのマイカーの重要性はますます大きくなっており、過大な税負担を強いられざるを得ない状況にあります。

また、都市部への一極集中が進む中で、もし車離れが加速すれば、都市部から公共交通機関が限られた地方への移動はますます阻害され、観光・レジャー等の需要はもとより、地域の存続にも重大な影響を与えかねません。

今夏JAFが実施した自動車税制に関するアンケートでは、実に30,598名もの自動車ユーザーから回答を得ましたが、そのほぼすべての回答者(98%)が自動車に係る税金を負担に感じ、その軽減を求める声は85%にも達しています。

JAFは、1,795万人の会員を擁する自動車ユーザー団体として、次の通り、ユーザーが納得できる公平・公正・簡素な税制の実現を強く求めます。

1 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる自動車ユーザーの負担軽減の実現

・道路特定財源の一般財源化により課税根拠を失い、かつ類似した他の税と事実上二重課税となっている自動車取得税・自動車重量税は、消費増税の如何を問わず**即刻・確実に廃止**すべき。

・ガソリン税等に上乗せされ続けている「**当分の間**」の**税率**(旧暫定税率)は、理由もなく**自動車ユーザーのみに追加負担**を求めているものであり、**直ちに廃止**すべき。

・今後消費税のさらなる引き上げが検討されていることを踏まえ、ガソリン税に消費税が課税される**Tax on Tax**を**早急に解消**すべき。

2 既に過重な税負担を強いられている自動車ユーザーにさらなる負担を求めることには断固反対

・本来廃止されるべき自動車取得税の**代替財源を確保**するために、自動車税に**環境性能課税**を上乗せすることは、自動車ユーザーの**負担軽減に逆行**するものであり、**断固反対**。

・自動車税等において**一定期間経過した車に一律に課される重課措置**は、**合理性に乏しく公平性に欠ける**ものであり、**廃止**すべき。

・**地球環境保全等**にかかる税については、自動車にだけ新たに課税するのではなく、**国民全体で公平に負担**する方法を検討すべき。

3 先進環境対応車(低燃費車等)と先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する優遇措置の強化

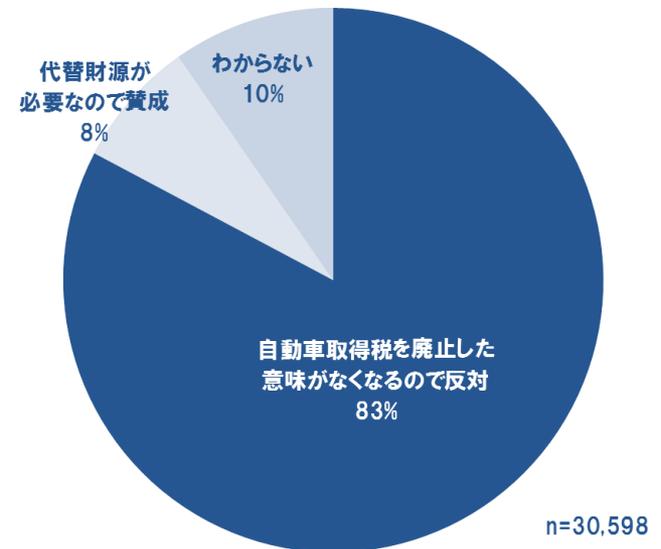
・環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、**先進環境対応車**や**先進安全自動車の普及促進**を図るため、税制上の**優遇措置を強化**すべき。

2 環境性能課税について

環境性能課税(自動車税の環境性能割)は、自動車取得税の付け替えであり断固反対である(自動車ユーザーの負担軽減がなされない。)

- そもそも自動車取得税は、道路特定財源として設けられたものであり、一般財源化による課税根拠を失った時点で廃止されるべき。
- 自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時に廃止することとされているが、その代替財源を自動車関係税の増税でまかなおうとするのは筋違い。
- たとえ形の上で自動車取得税が廃止されたとしても、別の形で税負担が増加することになり、自動車ユーザーの負担は軽減されない。
- 83%の自動車ユーザーが環境性能課税について、「自動車取得税を廃止した意味がなくなるので反対」と回答している。

Q:平成26年度与党税制改正大綱によれば、もし消費税率10%時点で自動車取得税が廃止されたとしても、新たに自動車税に環境性能課税が上乘せされることになっています。この環境性能課税は、取得時に自動車取得税の場合と同じく取得価額(車両価格)を基準として課税されることから、自動車取得税の単なる付け替えであるとの意見もあります。このことについてどうお考えですか？



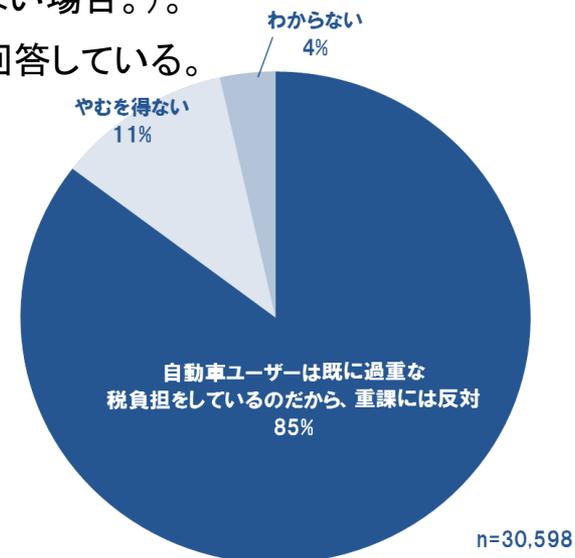
J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」
(平成26年7月実施)より

3 自動車税のグリーン化特例について

(1) 自動車税及び自動車重量税において、一定期間経過した車に一律に課される重課措置は合理性に乏しく公平性に欠けるものであり、廃止すべき。

- 自動車の平均使用年数や平均車齢は年々上昇傾向にある。これは、自動車の耐久性や品質の向上ならびに1台の車を長く大切に使うという国民意識の変化も関係しているとみられる。
- 使用頻度、走行距離等の使用実態や燃費性能等、個々の車の違いを考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことは、合理性および公平性に欠け、いたずらに自動車ユーザーの負担を重くするものであり、この制度は廃止すべきであって重課措置は問題外。
- 環境配慮の観点からも、1台の車を使い続ける場合と、廃車にして新しい車を使う場合のどちらが環境負荷の総量が大きいかが検証が必要(特に当該自動車の使用頻度が少ない場合。)
- 85%の自動車ユーザーがこのような重課措置について「反対」と回答している。

Q: 平成26年度税制改正においては、新車新規登録から13年を経過した自家用乗用車について、自動車重量税および自動車税の重課(より重い税率を課す措置)が強化されました。また、軽自動車税についても平成28年度分から同様の措置が導入される予定です。このことについてどうお考えですか？



(2) グリーン税制の趣旨には賛成。環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、合理的な税制をベースにして、軽課によりインセンティブを与えるべき。

- 自家用乗用車ユーザーの多くは、地球温暖化防止などの環境問題について大いに関心を持っており、エコドライブにも積極的に取り組んでいる。いまやユーザーが車を購入する場合、安全性と並んで低燃費等であることは、車体価格や維持費等と合わせて大きな要素になっている。

地球温暖化防止対策をより積極的かつ効果的に推進する上でも、より一層の普及促進策が必要である為、環境性能に優れた自動車に対する税制上の優遇措置の拡充を要望する。

- なお、近年、関係各方面で車両や道路インフラ等にコンピュータや通信等のITを活用し、交通の安全を確保しようとする研究が進められており、その成果の一部は既に市販車に搭載されている。

こうしたASVと総称される新技術の普及は交通事故死者数半減の政府目標達成等に大きく貢献することから、一層の普及を促進するためにも、先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する税制上の優遇措置を導入するよう要望する。

ITS = Intelligent Transport Systems:「高度道路交通システム」

ASV = Advanced Safety Vehicle:「先進安全自動車」

4 軽自動車税の軽減について

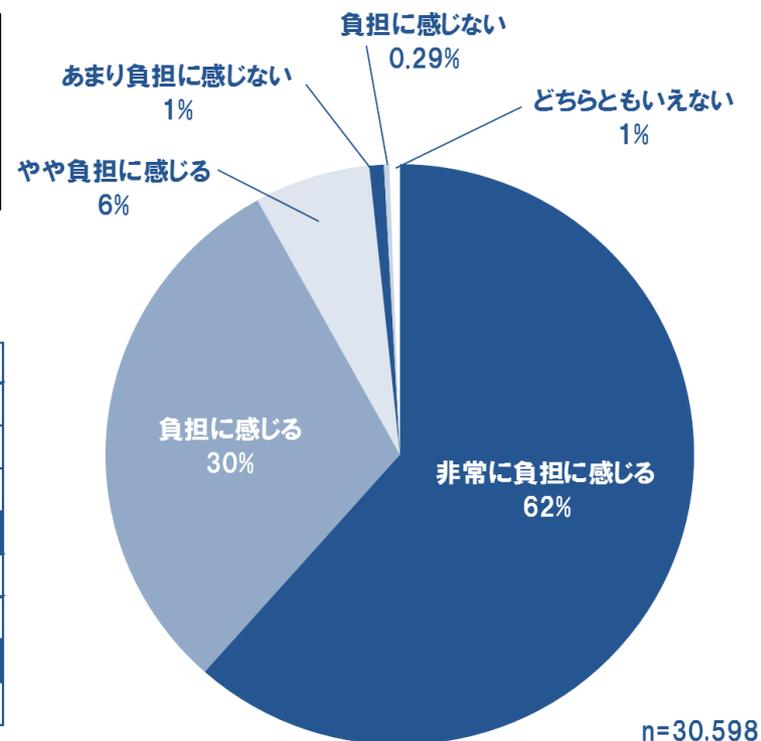
そもそも、その前提となる軽自動車税の引き上げが問題。特に地方の軽自動車ユーザーの負担が過度なものとなる。

- 自動車ユーザーは重い税負担に喘いでいる。過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる自動車ユーザーの負担軽減の実現が必要。
- 98%の自動車ユーザーが自動車にかかる税金を負担と感じている。しかも、平成24年度の調査以来自動車にかかる税金を負担と感じる自動車ユーザーの比率は、実に3年連続で98%という高率が続いており、ここ数年自動車ユーザーの重税感はまったく緩和されていない。

Q：排気量1,800cc、車両重量1.5トン以下の自家用車両で、年間ガソリン使用量が1,000リットルの場合、年間で117,900円もの税金が課せられています（参照：要望書2頁）あなたはこれら自動車にかかる税金を負担に感じますか？

負担感の過去3年間の回答

回答	単位：%		
	平成24年	平成25年	平成26年
非常に負担に感じる。	62	58	62
負担に感じる。	29	31	30
やや負担に感じる。	7	9	6
負担に感じる＝小計	98	98	98
あまり負担に感じない。	1	1	1
負担に感じない。	0.36	0.41	0.29
負担に感じない＝小計	1.36	1.41	1.29
どちらともいえない。	1	1	1
回答数	16,857	24,729	30,598



JAF「自動車税制に関するアンケート調査」
（平成26年7月実施）より

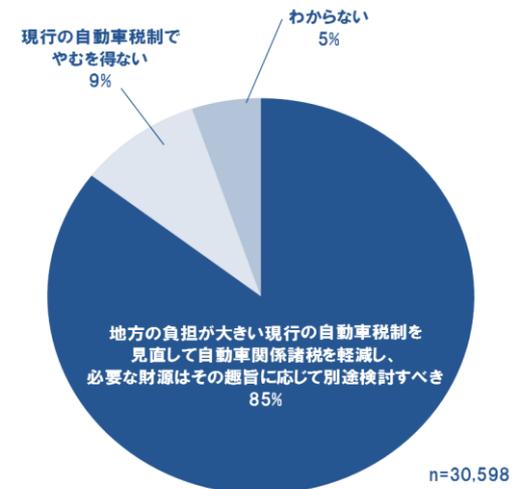
5 まとめ

自動車税への環境性能課税の導入や軽自動車税の軽減措置の検討は、そもそも過重で不合理な自動車税制を改善することなく、矛盾に満ちた制度の上に新たな制度を設けようとするもので、このような税制改正の進め方は到底受け入れ難い。

特に日常生活において自動車に頼らざるを得ない地方の人たちにとって、過重な自動車関係諸税は大きな経済的負担を強いており、地方格差の助長や弱い者いじめであるとともに、地方創生政策に逆行している。

- 自動車はもはや贅沢品ではなく、公共交通機関が不便な地方においては一家に複数台を保有せざるを得ない生活の足になっており、また都市部においても公共交通機関の利用や、歩行などの外出行動において何らかのハンディキャップを持っている高齢者等にとっては、移動の確保に欠かせない。
- 85%の自動車ユーザーが「自動車関係諸税を軽減し、必要な財源はその趣旨に応じて別途検討すべき」と回答している。
- 地方に住んでいると公共交通機関が少なく移動手段として自家用車が必要です。このような観点から2台目、3台目と自家用車を複数台必要とする世帯には税負担軽減措置を講じてほしい。例えば、1台目はそのままの税率、2台目は1/2、3台目は1/3の税率とかになればいいですね。【島根県 60代 男性】
JAF「自動車税制に関するアンケート調査」（平成26年7月実施）自由記述より

Q：とくに公共交通機関の整備が十分でない地方では、生活の足として自動車が必需品であり、一世帯で複数台の自動車を持たざるを得ない状況です。そのため地方においては自動車に係る税金が大都市圏と比べて大きな負担となっているという指摘があります。このように地方ほど大きな負担を強いる現行の自動車税制を、国や地方の財政状況が厳しいという理由で維持することについてどうお考えですか？



JAF「自動車税制に関するアンケート調査」
（平成26年7月実施）より