

平成21年度 税制改正に関する要望書

平成20年9月



JAF

社団法人 **日本自動車連盟**

会 長 田中 節夫

平成21年度 税制改正に関する要望

昨今のガソリン価格の高騰、諸物価の値上がりにより、自動車ユーザーの負担は限界に達しようとしています。

このような状況下で、当連盟は1,720万人の会員を擁する自家用乗用車ユーザーの団体として、次の項目について自動車税制に関する要望をいたします。

1. 自動車関係諸税の簡素・軽減の実現。かつ税制の抜本改革なしに一般財源化することには反対

- ・ 9種類におよぶ自動車関係の税金を抜本的に見直し、取得・保有・走行の各段階で一種類に簡素化すべき。
- ・ 自動車関係諸税に適用されている暫定税率は廃止すべき。
- ・ 重すぎる保有段階での税負担を軽減すべき。
- ・ 自動車取得の際に納税する消費税と自動車取得税の不合理な二重課税の廃止や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。
- ・ 道路特定財源を一般財源化するだけでは、自動車ユーザーだけが多くの負担を強いられ、更に地方の人ほどより多くの負担をすることになり不公平である。一般財源化をするならば、税制全体の中で自動車ユーザーに納得のいく公平、公正な自動車税制に改めるべき。

2. 低公害車・低燃費車に対する軽減措置と先進安全自動車の優遇措置の導入

- ・ 低公害車・低燃費車の一層の普及促進のため、税負担の軽減措置を延長、拡充するとともに、先進的な安全装備を備えた自動車（ASV技術の実用化など）への税制上の優遇措置の導入を検討すべき。

3. 環境税の導入反対

- ・ 環境税については、納得できる具体的な説明もないまま、自動車にだけ「税ありき」の導入には反対。

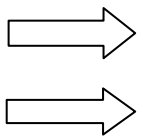
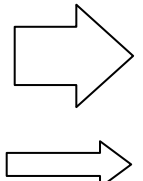
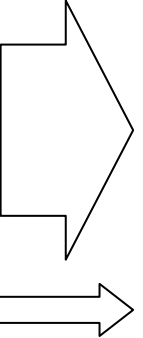
1. 自動車関係諸税の簡素・軽減の実現。かつ税制の抜本改革なしに一般財源化することには反対

9種類におよぶ自動車関係の税金を抜本的に見直し、取得・保有・走行の各段階で一種類に簡素化すべき。

● 9種類におよぶ複雑な税体系

わが国の自動車税制は、モータリゼーションが進展する過程にあつて、取得・保有・使用（走行）の各段階に複数の種類の税金が創設されましたが、これらの税はそれぞれ課税標準が異なることから、極めて複雑であるばかりでなく、結果的に内包されている不合理や不公平がわかりにくい仕組みになっています。

JAFでは自動車の『取得』『保有』『使用（走行）』の各段階で一種類程度に簡素化するのが望ましいと考え、これには8割以上の自家用乗用車ユーザーが賛同しております。これまでの税体系を改め、簡素化するよう強く要望します。

	現行の税体系		JAFの考える案
取得段階	消費税 自動車取得税		消費税 〔廃止〕
保有段階	自動車税 軽自動車税 自動車重量税		自動車税・軽自動車税 〔廃止〕
使用(走行)段階	揮発油税 地方道路税 軽油引取税 石油ガス税 消費税		燃料・走行税 消費税

自動車関係諸税に適用されている暫定税率は廃止すべき。

●緊急のためとして30年間上乘せされている暫定税率は廃止すべき

道路特定財源は「受益と負担」の原則の下、国が「使い道を道路整備に特定する」と約束したもので、自動車ユーザーは何十年にもわたり、過重な税負担をしてきました。

また、道路特定財源の多くには、立ち遅れた道路の緊急の整備を目的として暫定税率が30年以上も課せられ続けています。しかし昨年来、道路整備以外への転用やずさんな計画などが明らかとなったことから、緊急の道路整備のため上乘せされている暫定税率は廃止し、ユーザーの負担を軽減すべきです。JAFのアンケート調査でも、9割を超える人が道路特定財源とされる税を減税すべきと答えています。

暫定税率の適用状況

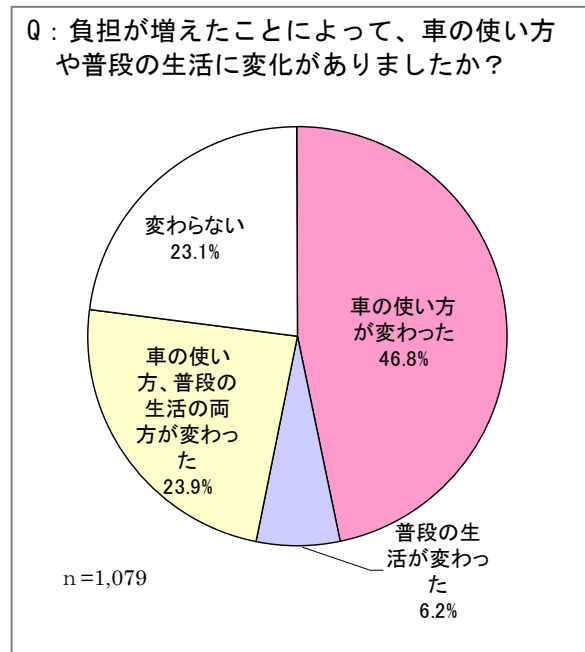
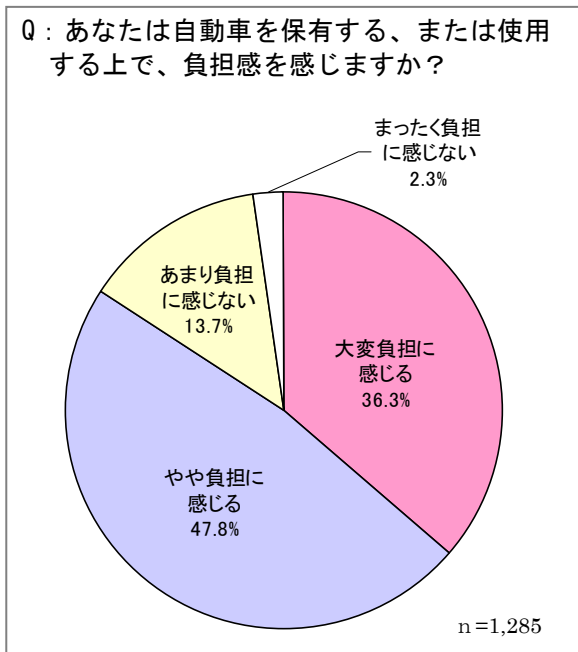
税目	本則税率	現行暫定税率	適用の経緯
自動車取得税	3%	(除く営業用・軽) 5%	1968年 創設(本則3%) 1974年 暫定5%
ガソリン税	28.7円/リットル	53.8円/リットル	
(揮発油税)	24.3円/リットル	48.6円/リットル	1954年 創設 13.0円/リットル (中略) 1964年 本則24.3円/リットル 1974年 暫定29.2円/リットル 1976年 暫定36.5円/リットル 1979年 暫定45.6円/リットル 1993年 暫定48.6円/リットル
(地方道路税)	4.4円/リットル	5.2円/リットル	1955年 創設 2.0円/リットル (中略) 1964年 本則 4.4円/リットル 1974年 暫定 5.3円/リットル 1976年 暫定 6.6円/リットル 1979年 暫定 8.2円/リットル 1993年 暫定 5.2円/リットル
軽油引取税	15.0円/リットル	32.1円/リットル	1956年 創設 6.0円/リットル (中略) 1964年 本則15.0円/リットル 1976年 暫定19.5円/リットル 1979年 暫定24.3円/リットル 1993年 暫定32.1円/リットル
自動車重量税 (例・自家用車)	2,500円/0.5t	6,300円/0.5t	1971年 創設 本則2,500円/0.5t 1974年 暫定5,000円/0.5t 1976年 暫定6,300円/0.5t

※自動車重量税は法律上は一般財源ですが、実行上道路特定財源とされています。

●自動車ユーザーの負担は限界

JAFが行ったアンケート調査では、ガソリン価格の高騰や物価の上昇により、自動車ユーザーは車を保有・使用する上で、8割以上の方が負担に感じており、その負担から車の使い方や普段の生活に変化があった人は約7割に及びます。さらに、日常の足として一家に車を複数台持たざるを得ない地方の方が、より負担を感じています。

このように、自動車ユーザーの負担は限界に達しつつあります。健全な国民生活を確保するためにも、減税等の負担軽減措置を早急に図る必要があります。



※ JAF「車の使用に関する緊急アンケート調査」より

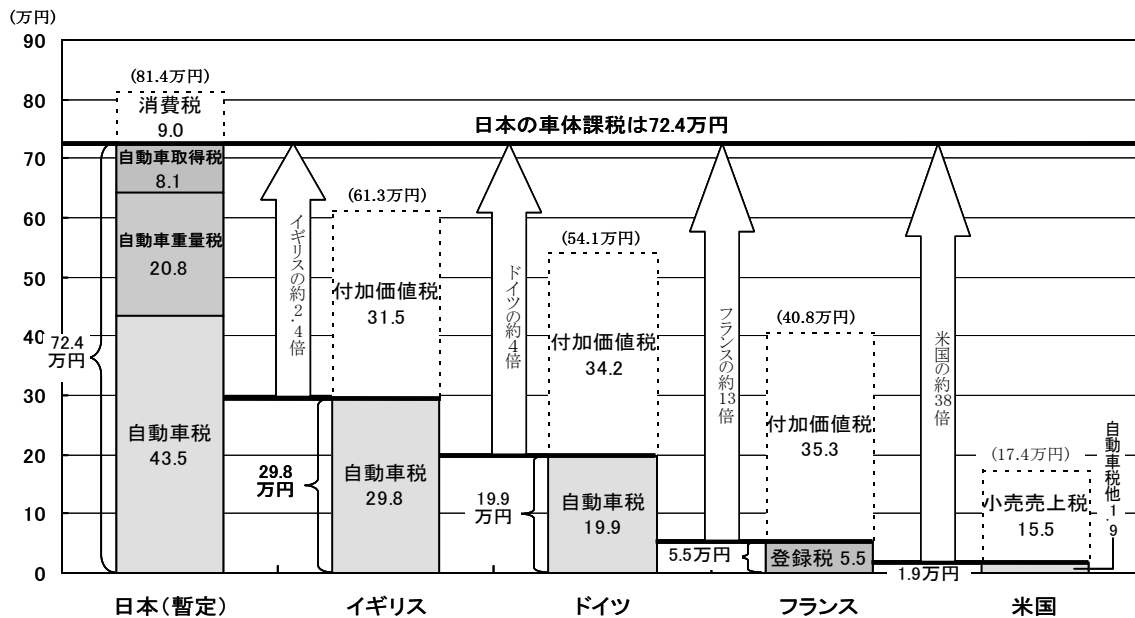
重すぎる保有段階での税負担を軽減すべき。

●海外と比べても割高な車体課税

日本では、ガソリンの価格が欧州より安いといわれますが、取得・保有段階での自動車固有の課税（車体課税）は、欧米諸国に比べ極めて過重な負担（欧米諸国の約2～38倍）を強いられています。さらに欧米では、自動車重量税と同種の税金を課している国はなく、主要国においては自動車取得税を課している国も稀です。

また、海外では無料が多い高速道路も日本では高額な通行料金を支払わねばならず、税金以外の負担も重くなっています。

車体課税の国際比較



前提: ①排気量1800cc、②車両重量1.5t未満、③車体価格180万円、④フランスはパリ市、米国はニューヨーク市、⑤ドイツの排出ガス規制はEuro4、⑥フランスは課税馬力8、⑦11年間使用(平均寿命)、⑧為替レートは1ユーロ149円、1ポンド217円、1ドル116円 (2006/4～2007/3の平均)

※各国の環境対策としての税制政策(軽減措置)は加味していない。 ※各国の登録手数料は除く。

※フランスは2000年をもって、個人の所有に対する自動車税を廃止

(日本自動車工業会資料より)

自動車取得の際に納税する消費税と自動車取得税の不合理な二重課税の廃止や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。

●消費税と自動車取得税の二重課税

ユーザーが自家用乗用車を取得(購入)する際には現在、以下の2種類の税が同時に課せられています。

- ・消費税……………販売価格の5%
- ・自動車取得税……取得価格の5%(営業用車・軽自動車は3%)

これは、ユーザーにとって「一つの品物を購入する時に似かよった趣旨の税金が2種類同時にかかる」という、他に類を見ない不可解な課税形態です。

現在、公共交通機関が整備されていない地方においては、一世帯で2台、3台も車を持たざるを得ない状況であり、車はいわば生活必需品になっています。その状況下で、「ぜいたく税」ともいえる自動車取得税は早急に廃止することが必要です。

JAFの自動車税制に関するアンケート調査では、8割を超えるユーザーが「二重課税の解消のため自動車取得税を廃止すべき」と回答しています。

●「ガソリン税」にもかかる「消費税」

自動車燃料としてのガソリンは、製品本体の価格に揮発油税(1リットル当り48.6円)と地方道路税(1リットル当り5.2円)が加算され、その合計額に対して消費税(5%)がかかれています。すなわち「税に税がかける」(Tax on Tax)という、きわめて不可解な構図となっています。自動車ユーザーが理解・納得することができない課税形態を早急に解消すべきです。

JAFの自動車税制に関するアンケート調査では、実に9割以上のユーザーが、税に税が課せられている仕組みに納得しておらず、これらの課税形態の是正を望んでいます。

道路特定財源を一般財源化するだけでは、自動車ユーザーだけが多くの負担を強いられ、更に地方の人ほどより多くの負担をすることになり不公平である。一般財源化をするならば、税制全体の中で自動車ユーザーに納得のいく公平、公正な自動車税制に改めるべき。

●「自動車ユーザーだけ余分に支払え」は不公平

政府は5月13日の閣議決定で、来年度から道路特定財源を一般財源化することを決めました。しかし、その財源の使い方の議論はあっても負担する側にどのように理解を求めていくかの議論は全くありません。年金や医療の問題は国民にとっても喫緊の課題ですが、これらは本来、国民が公平に負担すべきもので、自動車ユーザーに更なる負担を求めるのは不公平であり、納得できるものではありません。

●地方格差が助長される

自動車は単なる贅沢品でなく、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、都市部においてもハンディキャップをもった移動が困難な高齢者等にとっては、モビリティの確保になくってはならない物になっています。一般財源化は、この車に頼らざるを得ない人たちほど大きな負担を強いられることになり、地方格差を助長し、弱い者いじめをすることになります。

●税制全体の中でのあり方を見直すべき

道路特定財源を一般財源化することは、自動車ユーザーに新たな課税をすることに他なりません。一般財源化をするならば、税の負担は公平かつ公正になるよう、従来の自動車税制を抜本的に見直すことが必要です。自動車ユーザーは一般財源として既に自動車税・軽自動車税を約2兆円も支払っていますし、本来、道路整備の費用が足りないとして創設された重量税は廃止されるべきで、暫定税率もなくするのが筋です。

税制全体の中で自動車ユーザーがどこまでを負担すべきか、またどのような負担のあり方がよいかを明確に示し、自動車ユーザーに納得のいく自動車税制に改めるべきです。

2. 低公害車・低燃費車に対する軽減措置と先進安全自動車の優遇措置の導入

低公害車・低燃費車の一層の普及促進のため、税負担の軽減措置を延長、拡充するとともに、先進的な安全装備を備えた自動車（ASV 技術の実用化など）への税制上の優遇措置の導入を検討すべき。

●ユーザーは環境負荷軽減に積極的

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、ガソリン価格の高騰などの影響もあり、エコドライブにも積極的に取り組んでいます。

いまやユーザーが車を購入する場合、安全性と並んで低公害・低燃費であることは大切な要素になっていますが、一方で車体価格や維持等の費用についても大きな要素となっています。

●より一層の普及促進策が必要

現在、一定の性能基準を満たした低公害車・低燃費車については税制上の優遇措置がありますが、今後、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、こうした車両の所有を促進する税の軽減措置の延長と一層の拡充を要望します。

●ITS 技術や ASV 等をより身近なものに

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 技術を活用し、交通の安全を確保しようとする研究が進められています。その成果の一部は既に市販車に搭載され、一般ユーザーが入手可能となっています。

今後、こうした新技術の普及は交通事故死者数半減の目標達成等の交通安全に大きく役立つことから、一層の普及を促進するためにも、ASV 車等における税制上の優遇措置等を検討するよう要望します。

- ・ 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」

3. 環境税の導入反対

環境税については、納得できる具体的な説明もないまま、自動車にだけ「税ありき」の導入には反対。

●環境税導入には施策の具体的な内容と有効性の説明が必要

環境対策の必要性は自動車ユーザーも認識していますが、環境税の導入には充当する事業の説明が不可欠です。従来行ってきた施策についての評価や今後実施する施策の具体的な内容とその有効性を示すことが必要であり、十分な検討もないまま「税ありき」の導入には反対です。

●自動車だけに環境税を課すのは不公平

地球温暖化対策のためのCO₂削減の活動は国民全てが協力し進めるべきもので、その施策に係る負担も公平に負担すべきものです。CO₂を排出するのは自動車だけではありません。自動車ユーザーにだけ環境税を課すのは不公平です。

『車の使用に関する緊急アンケート調査』結果

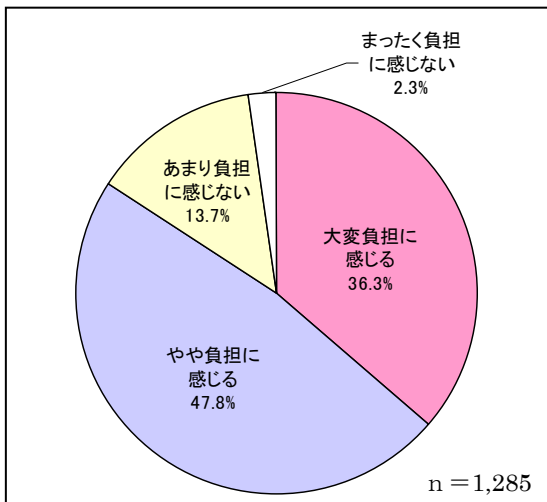
1. 調査概要

- ・調査対象：全国の18歳以上の自動車保有者
- ・調査方法：インターネット調査（JAFホームページにて実施）
- ・調査期間：平成20年7月9日（水）～7月31日（木）
- ・有効回答者数：1,285人

※円グラフ及び帯グラフの構成比を表示したグラフでは、各数値を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。

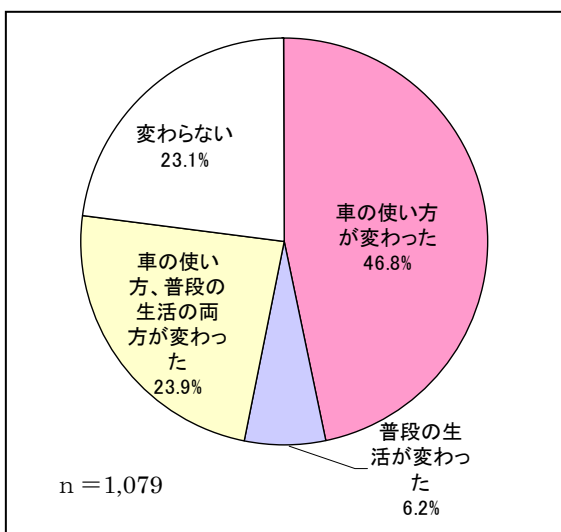
2. 設問

Q1. あなたは自動車を保有する、または使用する上で、負担感を感じますか？



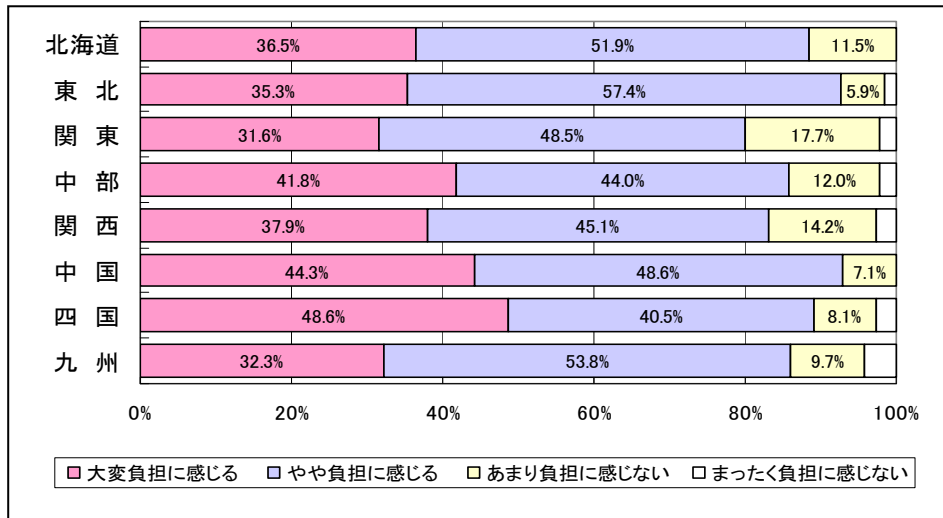
『大変負担を感じる』人が36.3%と3人に1人が大きく影響を受けており、『やや負担を感じる』の47.8%とあわせ、84.1%の人が車の保有・使用に負担を感じている。

Q2. 負担が増えたことによって、車の使い方や普段の生活に変化がありましたか？



負担が増えたことにより『車の使い方が変わった』が46.8%、『車の使い方・普段の生活の両方が変わった』が23.9%と影響が日常生活にまで及んでいる。

※地域別に見た負担感



『大変負担を感じる』『やや負担を感じる』と負担を感じている人は中国、東北地方で90%を超え、『大変負担を感じる』人は四国、中国、中部地方で40%を超えていた。

Q3. 車の使い方や普段の生活でどのような変化があったか具体的にお答えください。

[複数回答]

○車の使い方に関するもの

- ・車をあまり使わなくなった 206件
- ・ドライブなど車でのお出先を減らした 175件

○燃料を節約する運転等、運転方法に関するもの

- ・燃料を節約する運転を心掛けるようになった 169件
- ・計画を立てて車を使用するようになった 24件

○交通手段の変更に関するもの

- ・徒歩や自転車の利用を増やした 233件
- ・公共交通機関の利用を増やした 89件
- ・軽自動車やバイクなど燃費の良い方の車両を利用 75件

○車の買い替え等、保有に関するもの

- ・燃費の良い車に買い替えた 19件
- ・保有台数を減らした 7件

○普段の生活の変化に関するもの

- ・節約に努めるようになった 46件
- ・外食を減らすなど支出を削減 23件

※車の使い方・普段の生活の変化と併せて寄せられた意見（抜粋）

- ・ガソリンの高騰により基本的に車を使わない、よって、外出をしないといった事です。また、自動車を保有することで、車検、保険等の出費がかさむので、生活費を削減しなければなりません。〔福岡県 40代 男性〕
- ・生活に車が不可欠ですが、近距離については、自転車を利用する事を心掛けています。ガソリンの高騰、車税も大きすぎます。生活に直接響いてきているのが、実感です。〔北海道 50代 男性〕
- ・不要不急の時は絶対に乗らない。年金生活者には死活問題。〔兵庫県 60代 男性〕
- ・年収の大幅ダウンと、燃料費の高騰。さらに生活必需品の高騰などの複合条件により、車を維持するのがかなり困難になってきた。〔福岡県 40代 男性〕
- ・通勤で必須だし、妻が障害者なので変えようが無い。〔埼玉県 40代 男性〕
- ・ガソリンの値上がりにより、今の給料では生活が出来ない状況になっている。〔宮崎県 30代 男性〕
- ・2台所有していたが1台売却することとした。〔静岡県 30代 男性〕
- ・外食をなるべくしないようにしている。〔佐賀県 40代 男性〕

『自動車税制に関するアンケート調査』結果

1. 調査概要

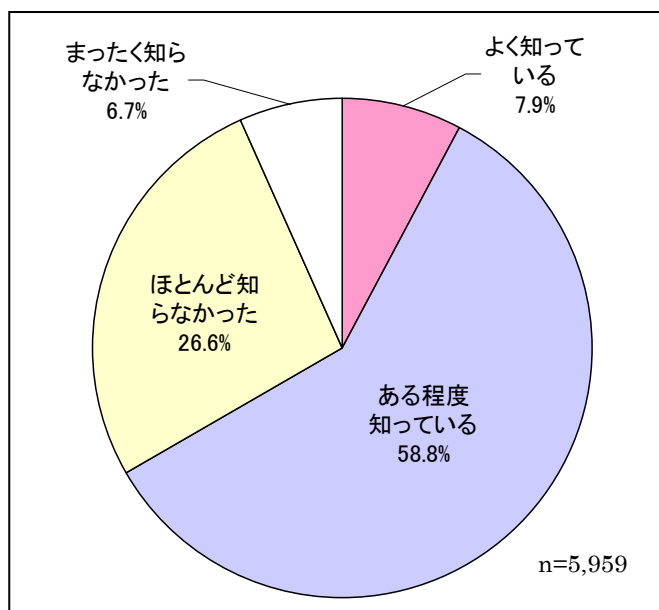
- ・調査対象：全国の18歳以上の自家用乗用車保有者
- ・調査方法：インターネット調査（JAFホームページにて実施）
- ・調査期間：平成20年8月12日（火）～8月31日（日）
- ・有効回答者数：5,959人

※円グラフの構成比を表示したグラフでは、各数値を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。

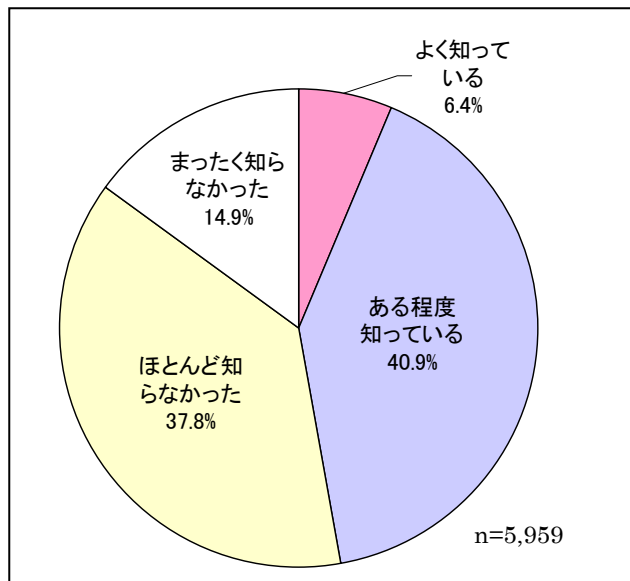
2. 設問

Q1：現在、自動車に課せられている税金は全部で9種類にも及ぶことをご存知でしたか？

	税の種類
取得(購入)段階	消費税
	自動車取得税
保有段階	自動車重量税
	自動車税
	軽自動車税
使用(走行)段階	揮発油税(ガソリン)
	地方道路税(ガソリン)
	軽油引取税(軽油)
	石油ガス税(石油ガス)
	消費税

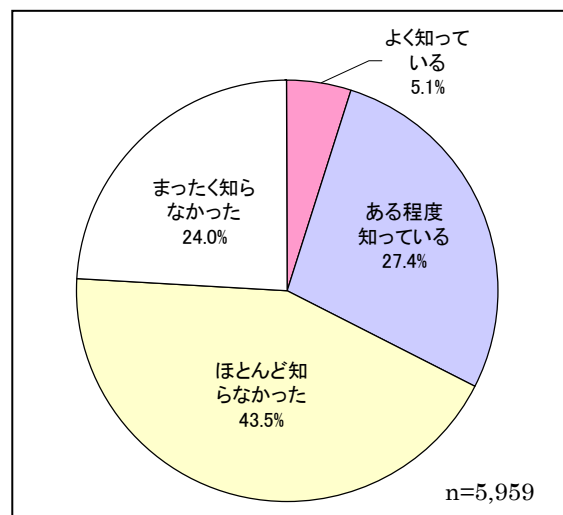


Q2：今回、見直しがなされる道路特定財源はガソリン税（揮発油税＋地方道路税）の他に、取得税、重量税、軽油引取税、石油ガス税があるのをご存知でしたか？

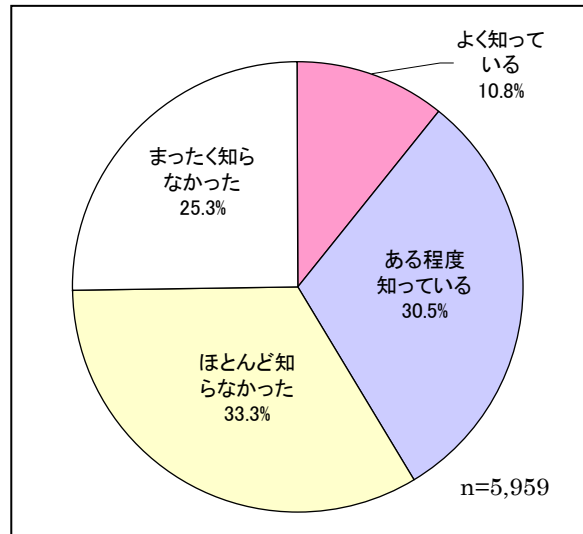


Q3：道路特定財源において、緊急の道路整備が必要ということで、ガソリン税には本則の約2倍の暫定税率が課せられていますが、その他にも、取得税が1.7倍、重量税2.5倍、軽油引取税2.1倍の暫定税率が適用されていることをご存知でしたか？

税目	本則税率	現在の税率(暫定税率)	本則との比較
自動車取得税	3%	5% (営業用・軽自動車を除く)	1.7倍
自動車重量税	2,500円/0.5t (自家用登録車)	6,300円/0.5t (自家用登録車)	2.5倍
揮発油税	24.3円/ℓ(ガソリン)	48.6円/ℓ	2.0倍
地方道路税	4.4円/ℓ(ガソリン)	5.2円/ℓ	1.2倍
軽油引取税	15.0円/ℓ(軽油)	32.1円/ℓ	2.1倍
石油ガス税	17.5円(石油ガス)	17.5円 (適用なし)	—

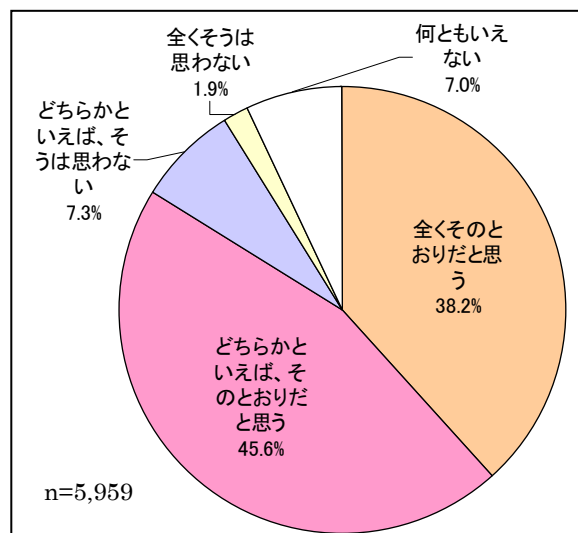


Q 4 : 自動車税 (1,800cc の場合 39,500 円) や軽自動車税は一般財源として徴収されていることをご存知でしたか？

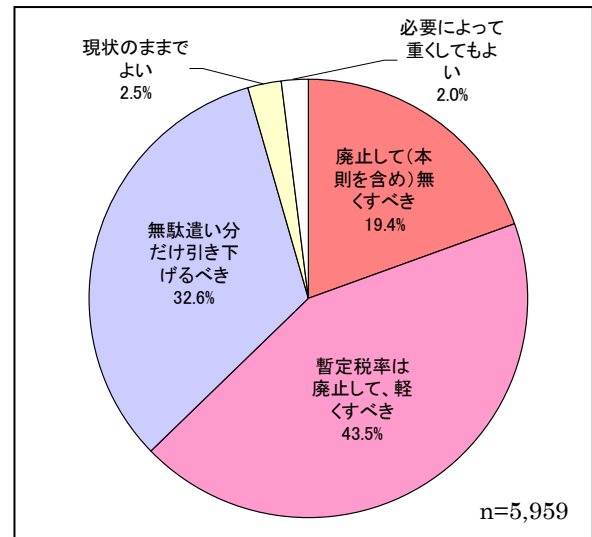


Q 5 : 税制抜本改革では一般財源化で税の目的がなくなる重量税の廃止など、種類が多く複雑な自動車税体系は簡素化されるべきとの考えがありますが、このことについてどう思いますか？

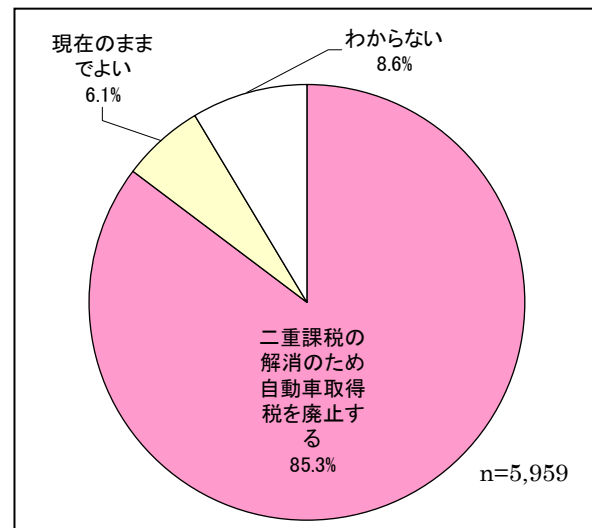
	現行の税体系		簡素化案
取得段階	消費税	⇒	消費税
	自動車取得税	⇒	〔廃止〕
保有段階	自動車税	⇒	自動車税・軽自動車税
	軽自動車税	⇒	
	自動車重量税	⇒	〔廃止〕
使用(走行)段階	揮発油税	⇒	燃料・走行税
	地方道路税		
	軽油引取税		
	石油ガス税		
	消費税	⇒	消費税



Q 6 : 税制抜本改革では、道路特定財源を何にでも使うことができる一般財源にすることとしていますが、その場合、自動車ユーザーの負担は何処までが妥当だと思いますか？



Q 7 : 自動車を購入の際には消費税と自動車取得税(暫定5%)という似かよった主旨の税が2種類同時に課せられています。このことについてどう思いますか？



Q 8 : ガソリン税は暫定税率分も含めて税金自体に消費税が課税され、税に税が課せられるしくみとなっていますが、このことについてどう思いますか？

