

平成22年度 税制改正に関する要望書

平成21年9月



JAF

社団法人 **日本自動車連盟**

会 長 田中 節夫

平成22年度 税制改正に関する要望

今日の自動車関係諸税は複雑かつ過重なものとなっており、特に公共交通機関が不便な地方においては、家計に大きな負担を強いられています。

こうした現状を踏まえ、自動車ユーザーの意見を十分に聴取する場を設けるなど、意見を反映した税体系が実現されるよう、当連盟は1,720万人の会員を擁する自動車ユーザーの団体として、次のとおり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・軽減による、合理的で公平、公正な自動車税制の実現

- ・ 9種類におよぶ自動車関係の複雑な税金について抜本的な見直しを実施し、簡素・軽減すべき。
- ・ 道路整備のための「暫定」措置であったが、現在も適用され続けている暫定税率は廃止すべき。
- ・ 自動車取得に対し、消費税と自動車取得税の二重課税を廃止すべき。
- ・ 道路特定財源の一般財源化により、課税根拠の無くなった自動車重量税は廃止すべき。
- ・ ガソリン税に消費税が課税されるTax on Taxを解消すべき。

2 自動車にだけ環境対策として課税することには反対

- ・ 地球環境保全等にかかる税については、自動車にだけ課するのではなく、すべての原因者が公平に負担する方法を検討すべき。

3 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。

1 自動車関係諸税の簡素・軽減による、合理的で公平、公正な自動車税制の実現

9種類におよぶ自動車関係の複雑な税金について抜本的な見直しを実施し、簡素・軽減すべき。

● 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の自動車税制等に関するアンケート調査では、6割以上の自動車ユーザーが現行の税体系を早急に見直し、簡素・軽減すべきとしています。JAFは、自動車の『取得』『保有』『使用（走行）』の各段階での複雑な課税体系を、それぞれ一種類程度にするのが望ましいと考えており、これまでの税体系を改め、簡素・軽減するよう強く要望します。

◆ JAFの考える税体系

	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

道路整備のための「暫定」措置であったが、現在も適用され続けている暫定税率は廃止すべき。

●維持された暫定税率

道路特定財源の多くには、立ち遅れた道路の緊急整備を目的として暫定税率が30年以上も課せられ続け、平成20年4月にはさらに10年間の延長が決定されました。

しかしその後平成21年4月、課税の根拠である道路特定財源制度については何の議論もなされず、暫定税率を含めた現行の税率を維持したまま一般財源化されました。

●緊急のためとして30年間上乗せされている暫定税率は廃止すべき

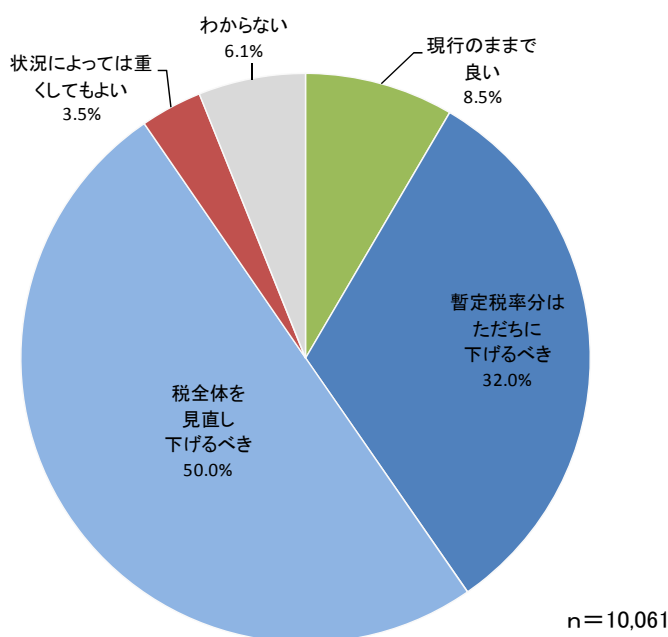
自動車関係諸税は従来、自動車税・軽自動車税を除き、道路特定財源として「受益と負担」の原則の下、国が「使い道を道路整備に特定する」と約束し、自動車ユーザーが何十年にもわたり、過重な税負担をしてきました。

道路特定財源が一般財源化されたことにより、「緊急の道路整備のため」として上乗せされる暫定税率の根拠はなくなったはずですが。

暫定税率分は引き下げるなど、税全体を見直し下げるべきです。

Q：本年度の自動車税制は、道路特定財源が暫定税率を含めた税率のまま一般財源化されましたが、このことについてどう思いますか？

※暫定税率：30年以上前の高度成長期に緊急の道路整備が必要ということで、暫定税率として本来の税率の約2倍にも引き上げられたまま、昨年さらに10年間延長され、現在も続いている。



※JAF「自動車税制等に関するアンケート調査」より

◆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

自動車取得に対し、消費税と自動車取得税の二重課税を廃止すべき。

●不可解な課税形態

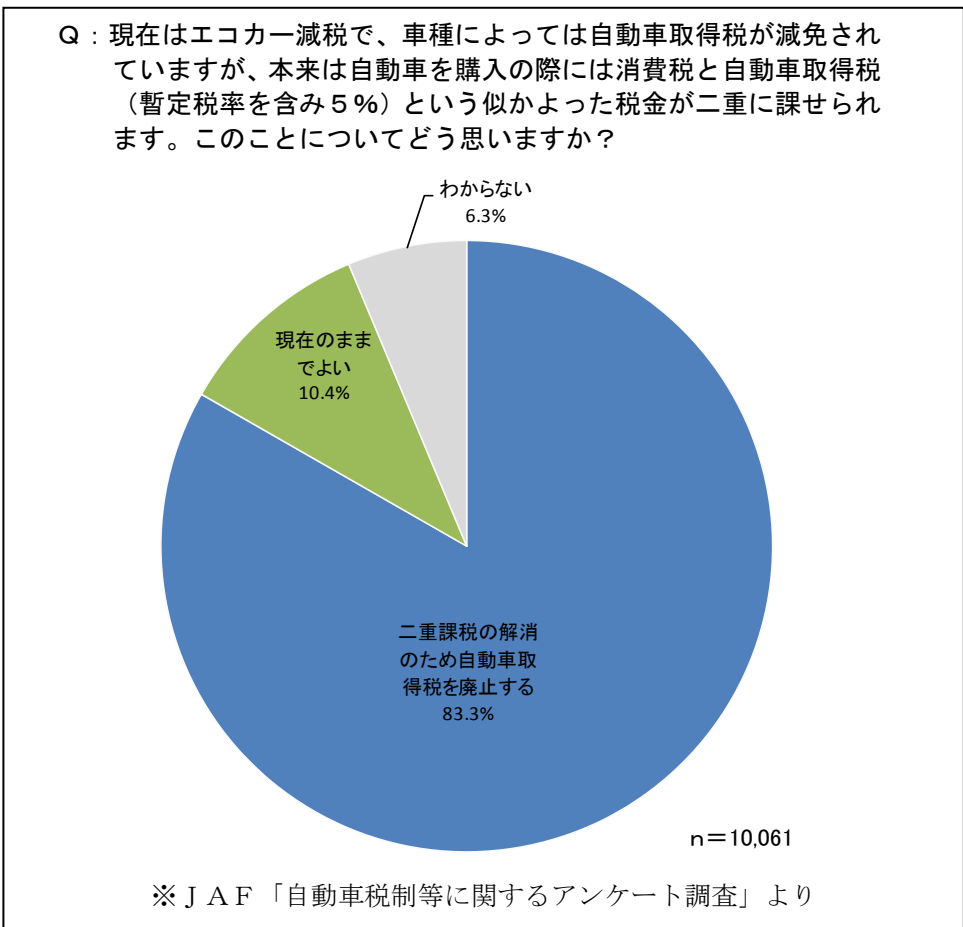
ユーザーが自家用乗用車を取得(購入)する際には現在、以下の2種類の税が同時に課せられています。

- ・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。さらに本年4月からは道路特定財源であった自動車取得税が一般財源化されたことにより、課税根拠はなくなり理論的にも消費税との二重課税は明確になりました。欧米主要国においても自動車取得税を課している国はほとんどありません。

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廃止すべきです。

JAFの自動車税制等に関するアンケート調査では、8割を超える自動車ユーザーが「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。



道路特定財源の一般財源化により、課税根拠の無くなった自動車重量税は廃止すべき。

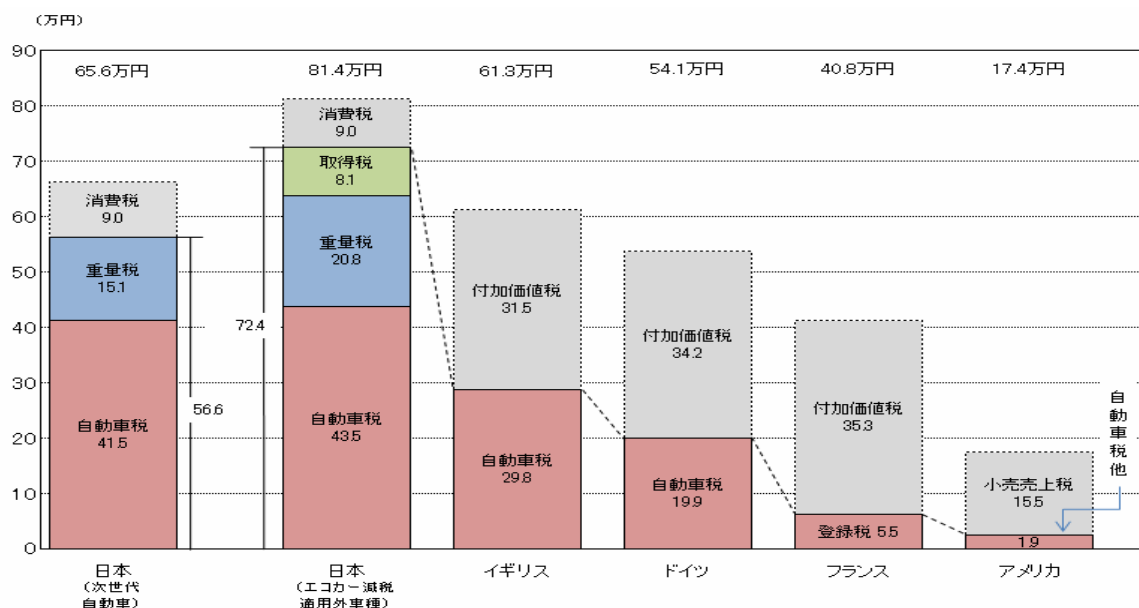
●例を見ない日本の保有課税

日本では、保有段階での自動車本体の課税（車体課税）は、自動車税（軽自動車は軽自動車税）に加え、自動車重量税が課税されており、その負担は欧米諸国に比べ極めて過重なものとなっています（欧米諸国の約2～3.8倍）。欧米では、自家用乗用車に自動車重量税と同種の税金を課している国はありません。

また、本年4月より道路特定財源が一般財源化されたことから、道路を損壊し、また道路がよくなればその利益をこうむるとして、自動車の使用者にその負担を求めた経緯を持つ自動車重量税は、その目的を喪失したこととなります。

これらのことから、課税根拠がなくなった自動車重量税は廃止し、保有段階での負担を軽減すべきです。

◆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)

<自動車重量税創設の理由>

○福田赳夫国務大臣：いま道路の整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおくれている。この整備を急ぐ必要がある。そのために道路五箇年計画を立てました。ところが五箇年計画では、在来の財源をもってしては五箇年間に3,000億円の不足を生じます。(中略)道路を損壊し、また道路がよくなりますればその利益をこうむる自動車の使用者にその負担を求める、これはまず国民から御納得のいくようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創案いたしました。これが私の説明でございます。

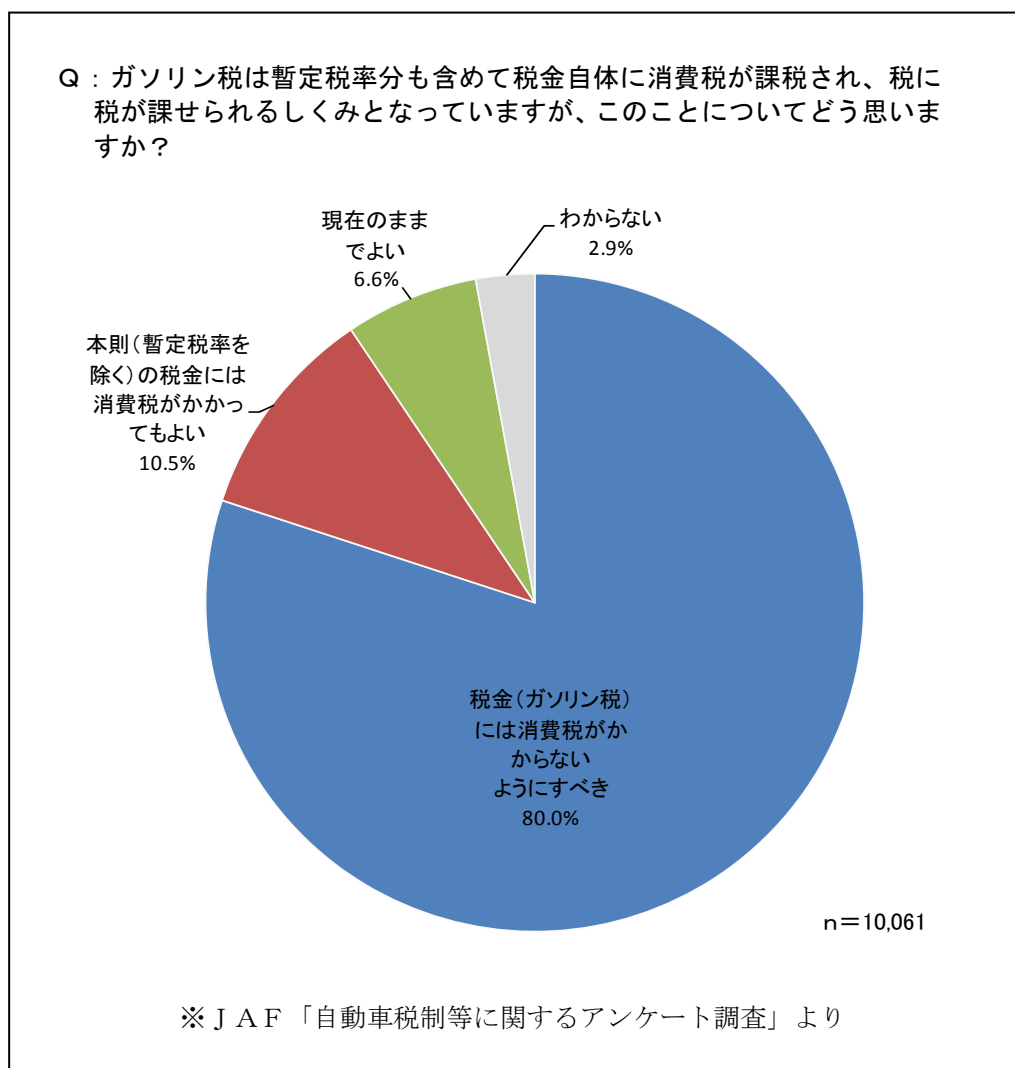
(昭和46年5月14日 衆議院連合審査会)

ガソリン税に消費税が課税される Tax on Tax を解消すべき。

●「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リットル当たり48.6円）と地方道路税（1リットル当たり5.2円）が加算され、それらの合計額に対して消費税（5%）がかけられています。すなわち「税に税がかけられる」（Tax on Tax）という、きわめて不可解なかたちになっています。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の自動車税制等に関するアンケート調査では、実に8割の自動車ユーザーが、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。



2 自動車にだけ環境対策として課税することには反対

地球環境保全等にかかる税については、自動車にだけ課するのではなく、すべての原因者が公平に負担する方法を検討すべき。

●環境対策に関する税の導入には施策の具体的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おり、多くのドライバーがエコドライブなどの環境保全活動に積極的に取り組んでいます。JAFにおいても、地球温暖化対策自体は重要なことと認識しており、すでに行っているCO₂削減のための活動は、今後も積極的に推進していくこととしております。しかし、環境対策として自動車に課税するのであれば、まず税の用途としての事業の検討がなされ、その具体的な内容と有効性が示され、自動車ユーザーの理解を得ることが必要であり、納得できる具体的な説明もないまま「税ありき」の導入には反対です。

●自動車だけに環境対策に関する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すべきです。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対策に関する税を課すのは不公平です。

3 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、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」

『自動車税制等に関するアンケート調査』結果

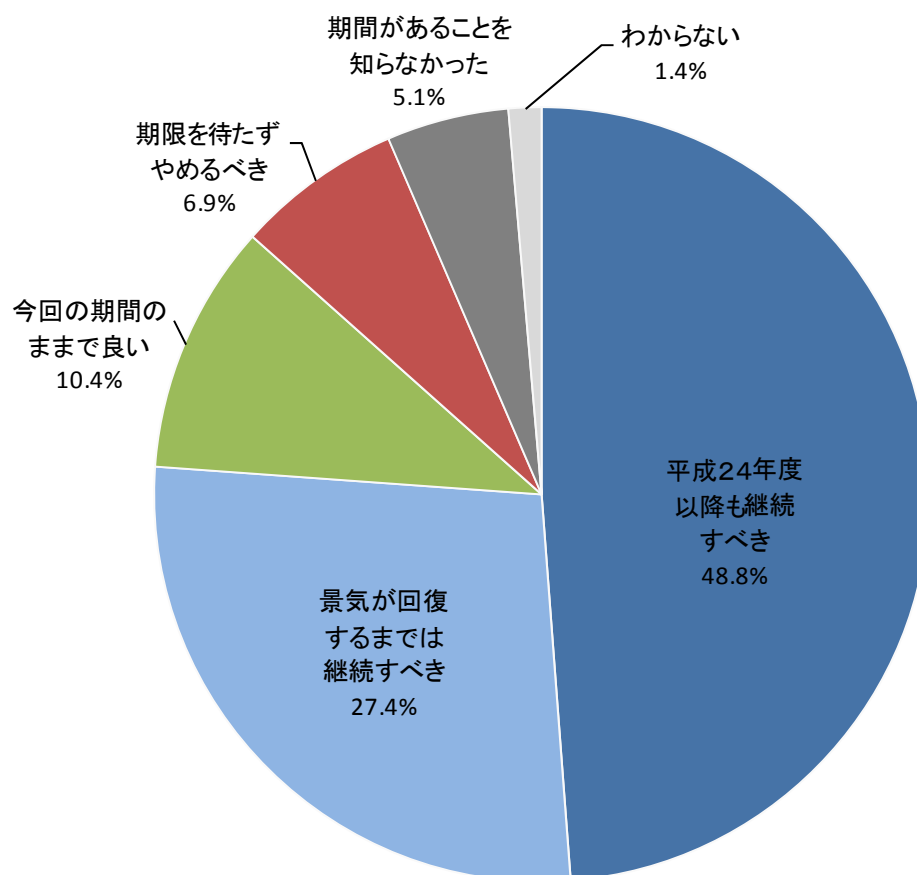
1 調査概要

- ・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21年7月8日（水）～8月20日（木）
- ・有効回答者数：10,061人

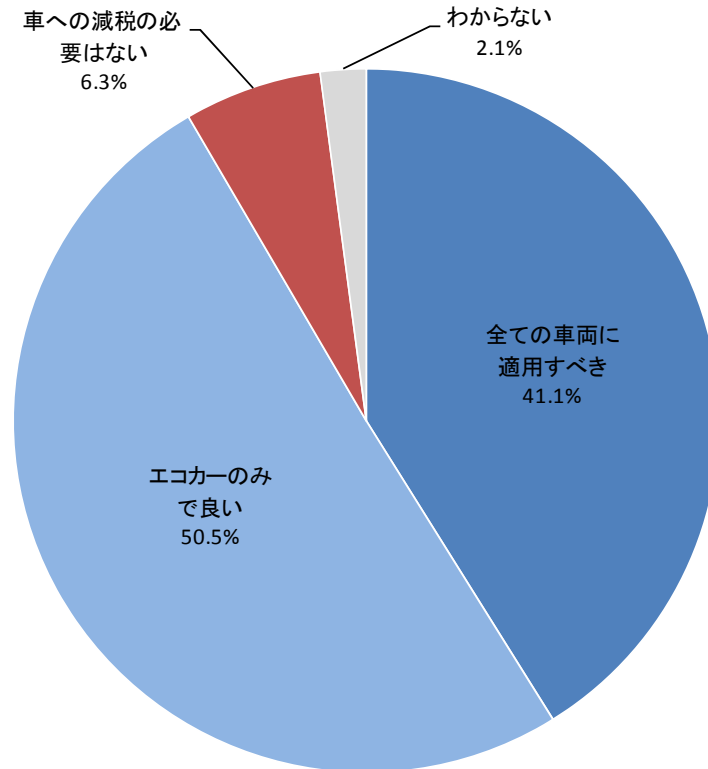
※構成比を表示したグラフでは、各数値を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。

2 設問

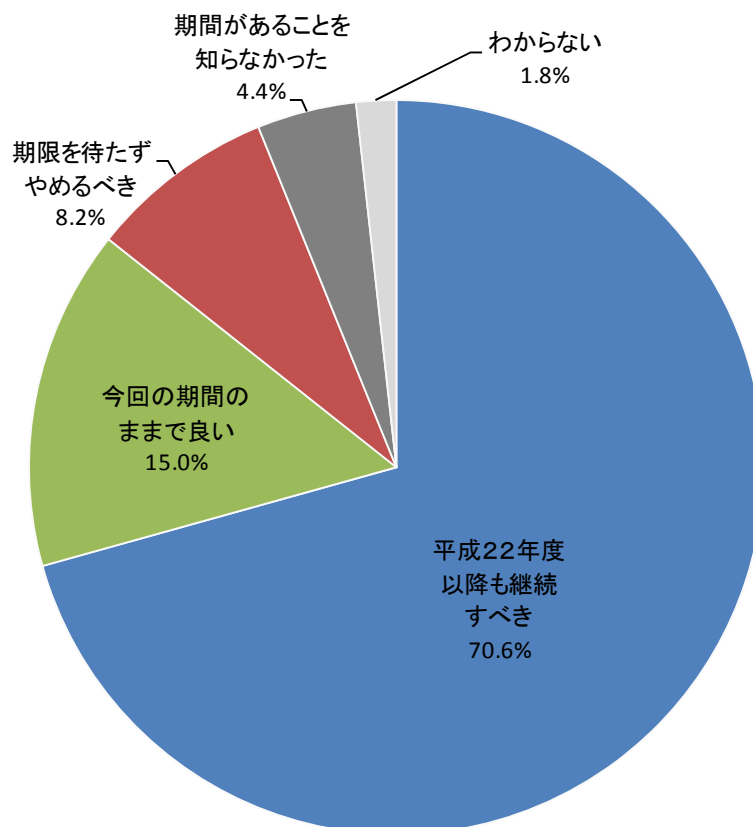
Q1：エコカー減税（環境性能に優れた自動車の取得・保有に対する自動車取得税・自動車重量税の減免措置の時限措置）は平成24年3月31日（重量税は同年4月30日）までの時限措置となっていますが、それ以降も継続すべきだと思いますか？



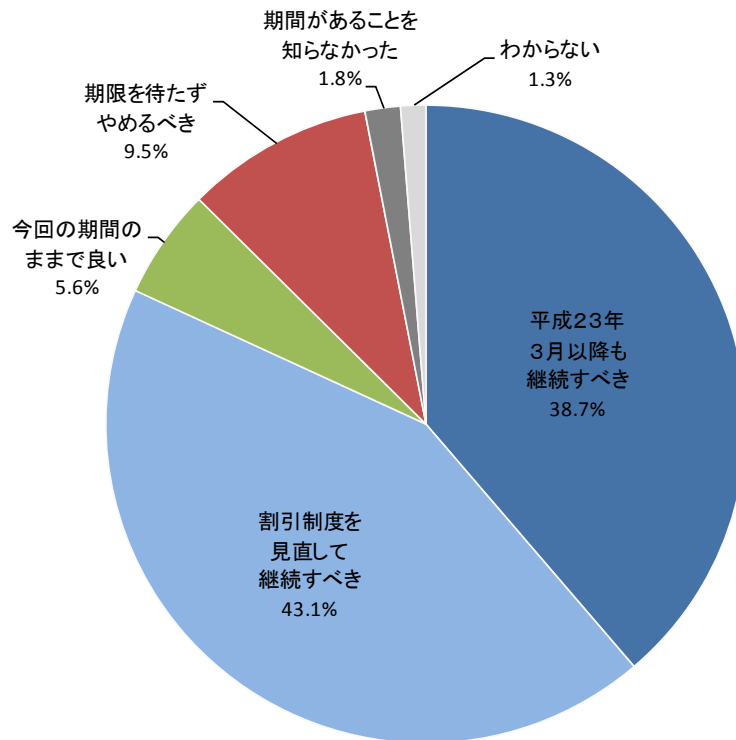
Q 2 : 本年度の自動車税制では、エコカーのみが減税の対象となっていますが、対象とならない他の車両についてはどう思いますか？



Q 3 : 環境対応車の購入補助制度は平成22年3月31日までの時限措置となっていますが、それ以降も継続すべきだと思いますか？

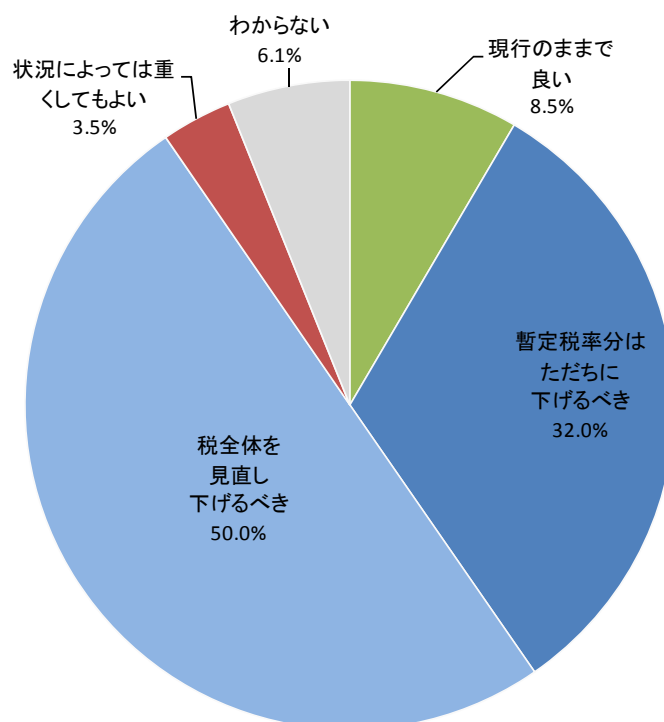


Q 4 : 高速道路料金的大幅値下げ期間は平成23年3月までの予定となっていますが、それ以降も継続すべきだと思いますか？

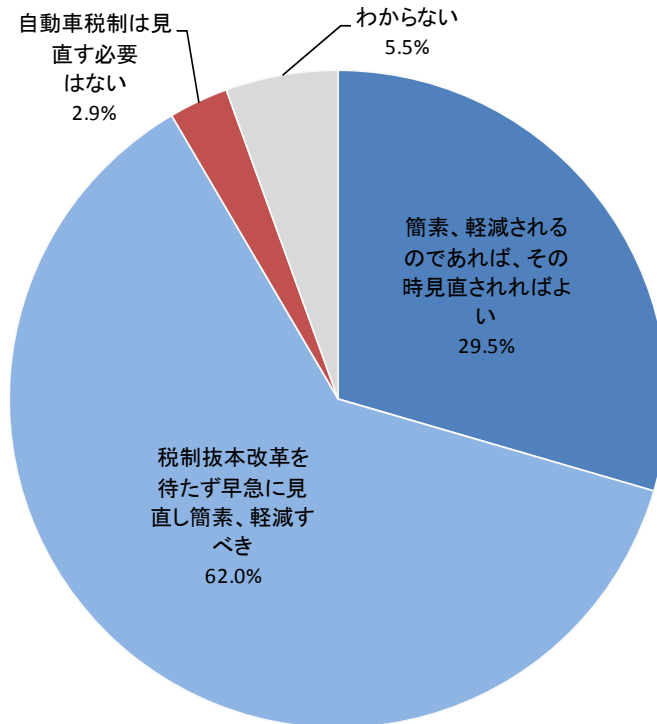


Q 5 : 本年度の自動車税制は、道路特定財源が暫定税率を含めた税率のまま一般財源化されましたが、このことについてどう思いますか？

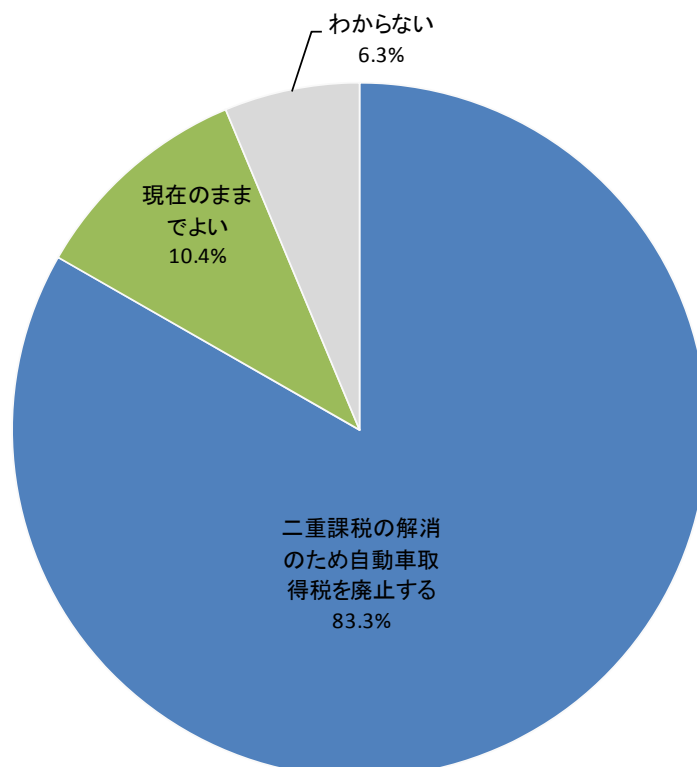
※暫定税率：30年以上前の高度成長期に緊急の道路整備が必要ということで、暫定税率として本来の税率の約2倍にも引き上げられたまま、昨年さらに10年間延長され、現在も続いている。



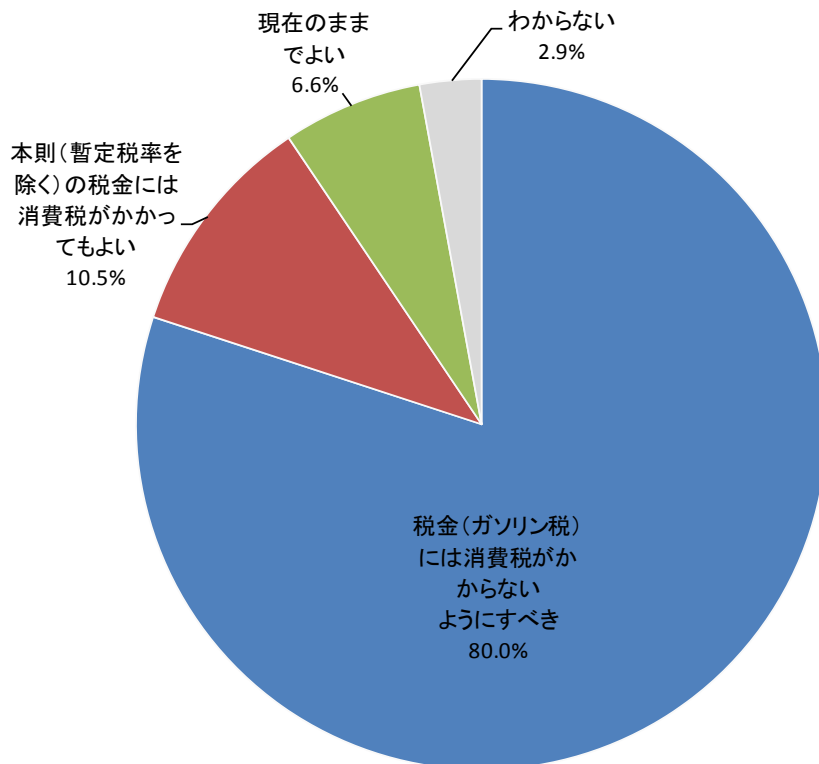
Q 6 : 政府は2年後の税制抜本改革において「自動車関係諸税については、税制の簡素化を図るとともに、税制のあり方及び暫定税率を含む税率のあり方を総合的に見直し、負担の軽減を検討する。」としていますが、このことについてどう思いますか？



Q 7 : 現在はエコカー減税で、車種によっては自動車取得税が減免されていますが、本来は自動車を購入の際には消費税と自動車取得税（暫定税率を含み5%）という似かよった税金が二重に課せられます。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？



Q 9 : そのほか、自動車税制のことなどについてご意見があればお聞かせください。

(自由記述 : 回答数 4, 580件より一部抜粋)

〔自動車税制に関する意見〕

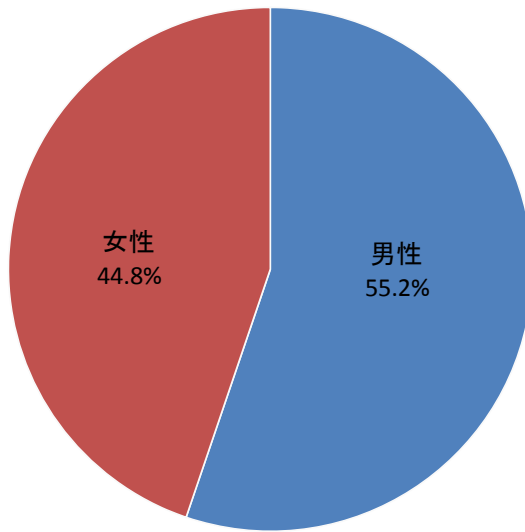
- ・ この問題で自動車税はややこしいのだなあと思いました。国民が理解しにくい内容はよくないと思います。もっとだれでも何に使われているかわかるようにすべきだと思います。
〔栃木県 20代 女性〕
- ・ 税金をしっかりと取るわりに、使い道の実態が不透明でスッキリしません。全てを事細かに公表するべきかと思います。
〔福岡県 30代 女性〕
- ・ 税金をただ上げる下げるではなく、環境問題にも対処し、これだけ必要だからこれだけの税金にするというような、分かりやすく納得できる税制度にしてほしい。
〔神奈川県 30代 男性〕
- ・ 田舎では公共交通機関の整備がなされていないため、車を所有し、使用することは必要不可欠です。都会の現状だけを見て色々な事を決定するのではなく、地方の現状も踏まえた上で、税制の見直しに期待したいです。
〔岐阜県 30代 女性〕

- 都会のように多様な交通網が発達していない田舎では車はいわば命綱。その維持費でもって家計が圧迫されるのは非常にばかっている。税負担を強いるのであれば、地域の実情を踏まえた課税の方法を考えると、税の使い道を考えるとかして欲しい。
〔富山県 30代 男性〕
- 必要な税金は支払うべき。なので、目的（必要な費用）を予め明確にした上で、対応する税額を決定するなど、納税側を納得させてほしい。暫定税率の目的は理解できない。
〔兵庫県 40代 男性〕
- とにかくあらゆる諸税が高すぎる。購入補助や減税を行うならば、税体系を簡素化し、二重課税、暫定税率を廃止すべき。
〔兵庫県 30代 男性〕

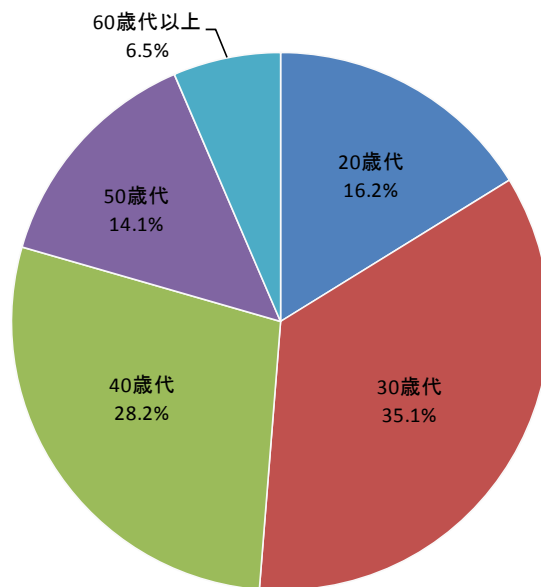
〔エコカーの減免措置・補助金制度に関する意見〕

- エコカー減税とてもいいと思います。どんどん環境が変化していく中、環境に優しく便利で金額も安くなるなんてずっと続けて欲しいです。
〔広島県 40代 女性〕
- エコカーが増えることは環境に配慮していく上でとても大切なことだと思うのでそれに応じて自動車税などもエコにつながるように検討してほしい。
〔岩手県 30代 女性〕
- エコカーを買いたいと思っても買えない人が沢山いるのに、買った人だけが減税されるのは不公平だと思います。車を買って替えずに長く乗り続けることもエコだと思います。
〔宮城県 40代 男性〕
- エコカー減税は環境対策や景気対策にもなるので、政治の都合にかかわらず、しばらくの期間は継続してもらいたい。
〔香川県 30代 男性〕
- エコカーの減税は将来の環境問題のためにも今後も絶対に続けるべきだと思います。
〔大阪府 40代 男性〕
- エコカーへの減税対策はとてもいいと思う。でも、エコカーの種類もまだ少なく、納車までに時間がかかったりするのも事実、もう少し平等に減税が受けられると思う。
〔岐阜県 30代 女性〕
- エコカーに減税措置が取られるのは良いことですが、経済的理由から買い替えができない人たちや、古い車を修理しながら大切に乘っている人々を軽視している感がある。経済的余裕のない人に配慮することも考えてほしい。
〔北海道 30代 女性〕

〔属性〕
※性別



※年齢



※地域

