

車体課税の抜本見直しについて

平成23年12月5日

経済産業副大臣 牧野 聖修

マニフェストによる国民との約束を果たす

民主党マニフェスト(平成21年衆院選)(抜粋)

4. 地域を再生させる政策

- ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率を廃止し、2.5兆円の減税を実施します。

29. 目的を失った自動車関連諸税の暫定税率は廃止する

(政策目的)

- 課税の根拠を失った暫定税率を廃止して、税制に対する国民の信頼を回復する。
- 2.5兆円の減税を実施し、国民生活を守る。特に、移動を車に依存することの多い地方の国民負担を軽減する。

(具体策)

- ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率は廃止し、2.5兆円の減税を実施する。
- 将来的には、ガソリン税、軽油引取税は「地球温暖化対策税(仮称)」として一本化、自動車重量税は自動車税と一本化、自動車取得税は消費税の二重課税回避の観点から廃止する。

(所要額)

2.5兆円程度

車体課税の見直しは、生活者のために行うもの

- 車体課税は、まだ自動車の一部の富裕層のみが持つ贅沢品だった時代に、不十分な道路インフラを整備する財源確保のために創設されたものであり、歴史的な役割を終えている。
- そうした中で、財政全体の中で自動車ユーザーに負担が偏っており、ユーザー負担軽減が不可欠。

元々は道路財源として創設されたものであり、歴史的な役割を既に終えている。

自動車取得税・自動車重量税創設の経緯

昭和43年	道路整備五箇年計画の財源として自動車取得税・自動車重量税を創設
昭和49年	道路整備五箇年計画の財源確保、消費抑制等のために暫定税率を上乗せ
平成21年	道路特定財源の一般財源化

【平成21年度税制改正大綱(抜粋)】

「…一般財源化に伴う関係税制のあり方、特に暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の抜本改革の際に検討することとし、それまで間、…現行の税率水準は維持する。」
 「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、厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえつつ、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。」

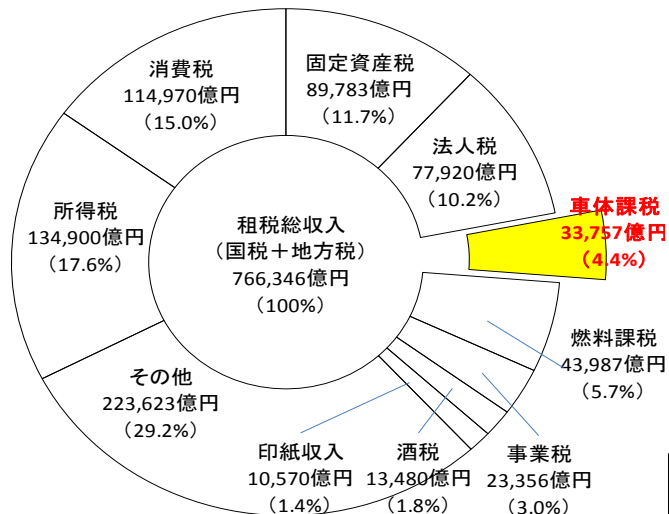
平成22年 暫定税率を廃止し、当分の間、税率水準を維持

平成22、23年度 税制改正大綱において、当分の間の税率も含めた車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減の検討を明記

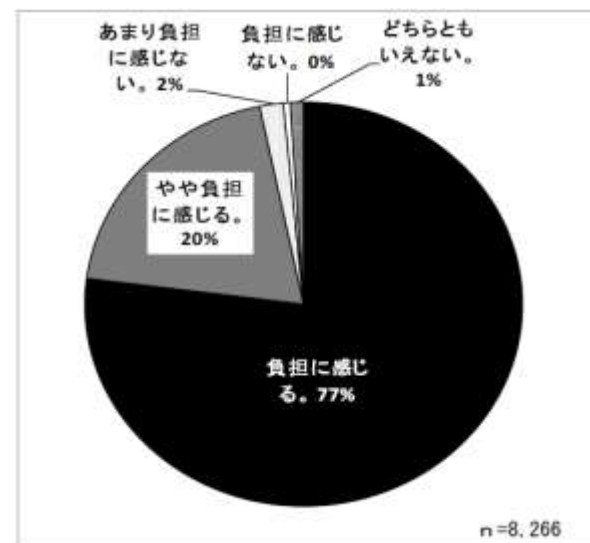
車体課税だけで3兆円。税収全体の4%超を占めている。

道路特定財源でなくなった以上、自動車ユーザーが財政負担する合理的理由はない。

平成23年度 租税収入の内訳



自動車ユーザーの97%が、自動車関係諸税を負担に感じている。



- ・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)
- ・調査期間: 平成23年7月21日(木)～8月31日(水)
- ・有効回答者数: 8,266人

JAF、自動車税制改革フォーラム、自動車総連が行った車体課税廃止に関する署名活動には、2ヶ月間で**436万4,799名**の署名が集まった。

(2011年11月7日要請文より)

自動車は、地方生活者にとって不可欠な移動手段

- 自動車は地方で生活する者にとって**必要不可欠な交通手段**となっている。これだけ普及した自動車に課税を強いることは、人頭税と同じで、担税力に応じた税負担とは言えない。
- **地方生活者ほど世帯当たり収入が低い**ことも相まって、1世帯あたり収入に占める自動車取得税の割合を比較すると、東京の2倍近くの**重い負担を強いられている**。

自家用乗用車の市町村別普及の状況概要(1世帯当たり保有台数)

上位10市町村

下位10市町村

順位	都道府県	市郡区	1世帯当たり台数	順位	都道府県	市郡区	1世帯当たり台数
1	愛知県	飛島村	2.870	1	東京都	中野区	0.259
2	茨城県	八千代町	2.354	2	東京都	豊島区	0.268
3	栃木県	芳賀町	2.332	3	東京都	新宿区	0.280
4	茨城県	下妻市	2.322	4	東京都	文京区	0.298
5	岐阜県	輪之内町	2.279	5	東京都	北区	0.299
6	福島県	大玉村	2.239	6	東京都	荒川区	0.311
7	長野県	川上村	2.233	7	東京都	台東区	0.314
8	福島県	中島村	2.219	8	東京都	品川区	0.315
9	福島県	天栄村	2.201	9	東京都	杉並区	0.329
10	宮城県	色麻町	2.157	10	東京都	墨田区	0.334

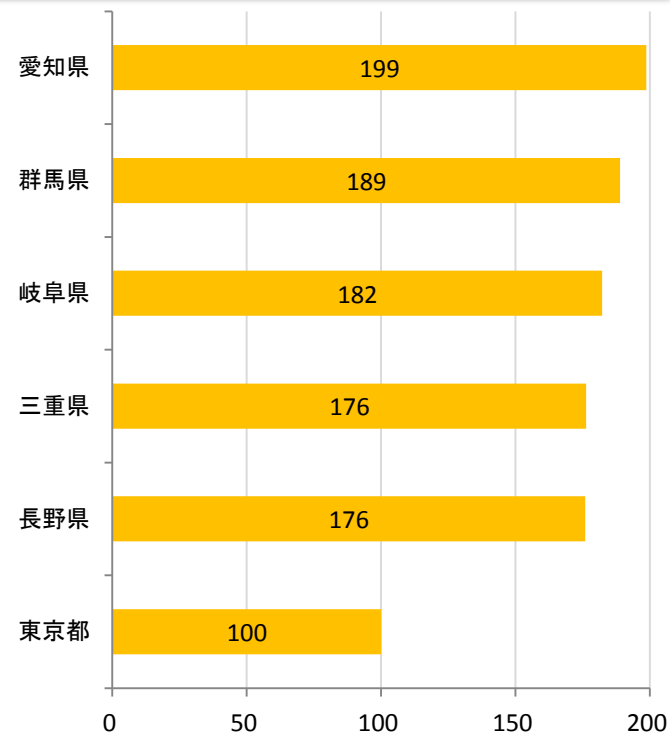
注：※全国1,750市町村(東京特別区を含む)を集計対象とした

※保有台数には軽自動車を含む

※データは平成22年3月末時点

【出典：自検協、全軽自協 他】

1世帯あたり収入に占める取得税の割合
(東京都を100とした場合)



※ 都道府県ごとの平成21年度の取得税収、世帯数、1世帯あたり収入額から計算。

※ 最も比率の小さい東京都を100とし、比率の高い上位5県を記載。

自動車産業の空洞化を防ぎ、国民の雇用を守る

○ 自動車産業の空洞化は一産業の問題にとどまらず、**地域経済や国民生活に深刻な悪影響を及ぼすおそれ**。ただちに市場活性化に向けたメッセージを打ち出すべきであり、**一刻の猶予もない**。

■ 自動車産業は裾野が広く、日本経済を支える大きな柱。

■ 雇用(特に製造業雇用)が縮小傾向にある中、自動車産業は雇用規模を維持している。

自動車産業への依存度が高い



基礎素材
3割



ダイカスト
7割



繊維
3~4割



アルミ
3割



鉄鋼
2割



電線
1割

関連製造業

自動車関連産業の就業人口
500万人

就業人口6,376万人のうち自動車関連は515万人(8.1%)



自動車製造業の製造業出荷額
57兆円

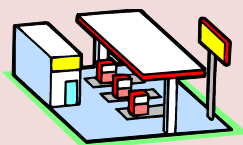
製造業出荷額336兆円のうち自動車は57兆円(17%)

関連サービス業

運送サービス



ガソリンスタンド



ディーラー



就業者数の変化(2001年~2009年)

単位:万人

	全就業者数	製造業	自動車関連	うち製造・資材部門	(参考)電気機械器具製造業
2001年	6,412	1,284	513	116	216
2009年	6,282	1,073	532	102	167
01→09	▲130	▲211	+19	▲14	▲49

出典:総務省「労働力調査」

■ 最大の貿易黒字(13兆円、純黒字業種全体の約4割)を稼ぎ、経常収支に大きく貢献。

■ これは、2位の一般機械(9兆円)、3位の電気機械(4兆円)を足した規模。

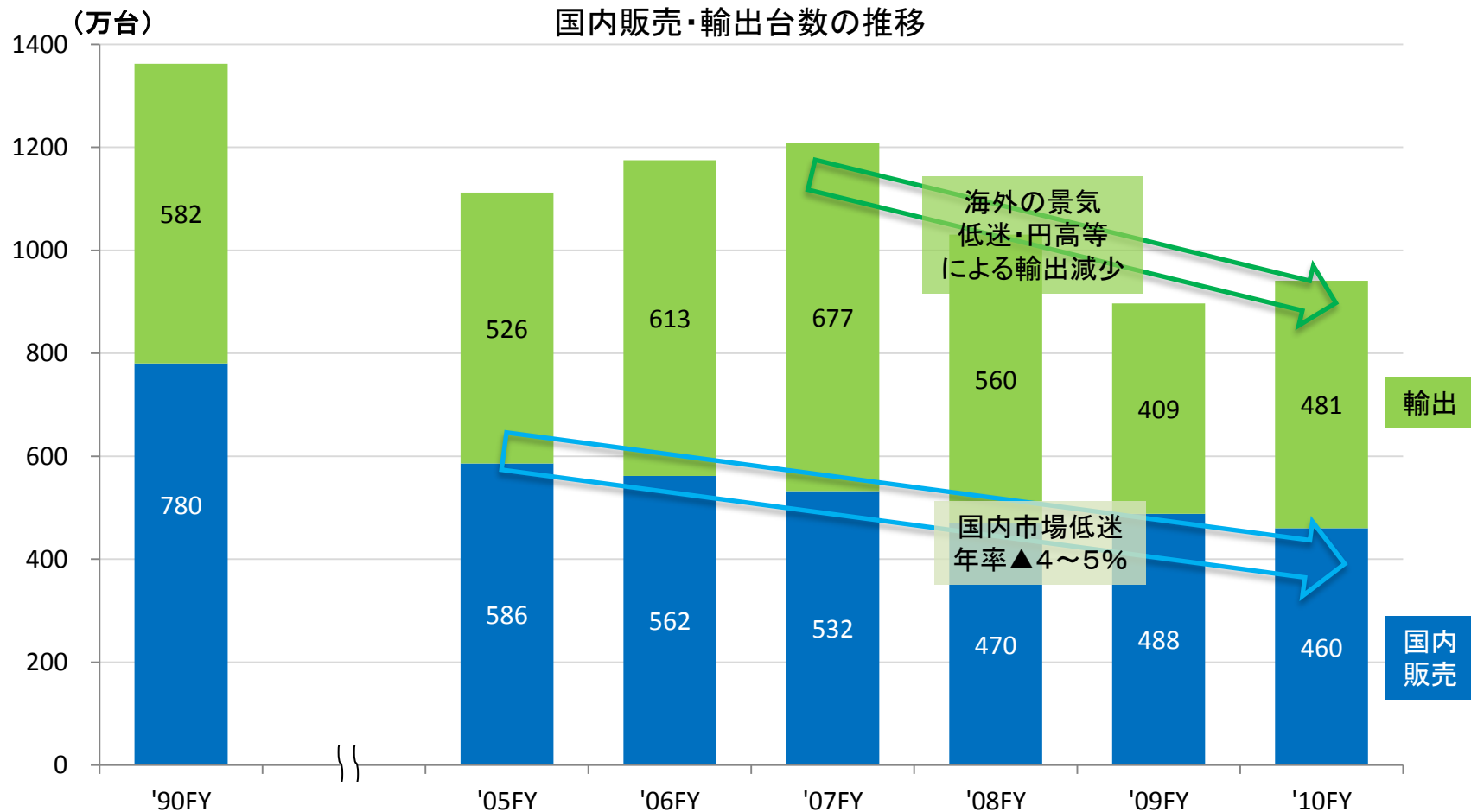
輸出が低迷する中、内需拡大を行わなければ日本経済全体が低迷

○ 急激な円高等により輸出の拡大が見込めず、**国内生産は1,000万台割れ**の状況。

急激な円高等により輸出の拡大が見込めない中、国内市場の活性化を行わなければ、日本経済全体が低迷することに。

自動車の使用年数が長期化しており、買い換えが進まない事が新車販売市場低迷に拍車をかけている。

※ 新車購入者の前保有車の保有期間
01年 6.2年 → 09年 7.3年



出典: 日本自動車工業会、財団法人自動車検査登録情報協会