

令和7年度 税制改正等に関する要望書

令和6年(2024年)9月

一般社団法人日本自動車販売協会連合会
会長 加藤 敏彦

車体課税の抜本見直しに向けた基本的な考え方

1. 国内自動車市場の再生

国内の登録車生産台数や販売台数はピーク時に比べ著しく減少(生産約5割、販売約6割減)。広範な関連産業を持つ国内自動車産業は、更なる空洞化の危機にある。国内の雇用を守り、日本の競争力を強化していくためには、国内自動車市場の再生が不可欠である。

2. カーボンニュートラルの実現

カーボンニュートラルの実現において、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現するなど、自動車産業が果たすべき役割は重く、今後、自動車の電動車化を加速し、脱炭素社会への転換を牽引することが急務である。

3. 新たなモビリティ社会を踏まえた公平・中立・簡素な税制の実現

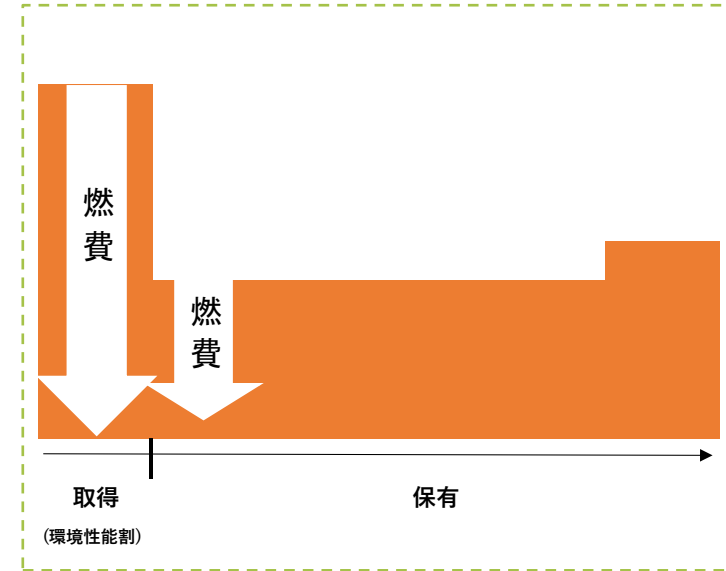
CASEに代表される技術革新に伴い、車は移動手段という役割を超えて、人々の暮らしをこれまで以上に豊かにしていくことが期待されている。こうした新たなモビリティ社会の発展に伴う受益者の広がりや保有から利用への移行などを踏まえ、複雑かつ過重な税制を見直し、公平・中立・簡素な税制を実現すべきである。

1. 国内市場の再生、カーボンニュートラルの実現に向けた見直し

1) 取得時の負担軽減

- ①取得時においての二重課税である自動車税の環境性能割の廃止
- ②自動車税の月割課税の廃止（軽自動車と同様の扱い）

⇒取得時の負担を軽減、簡素化し、
長期的に下落する国内市場を再生すべき。

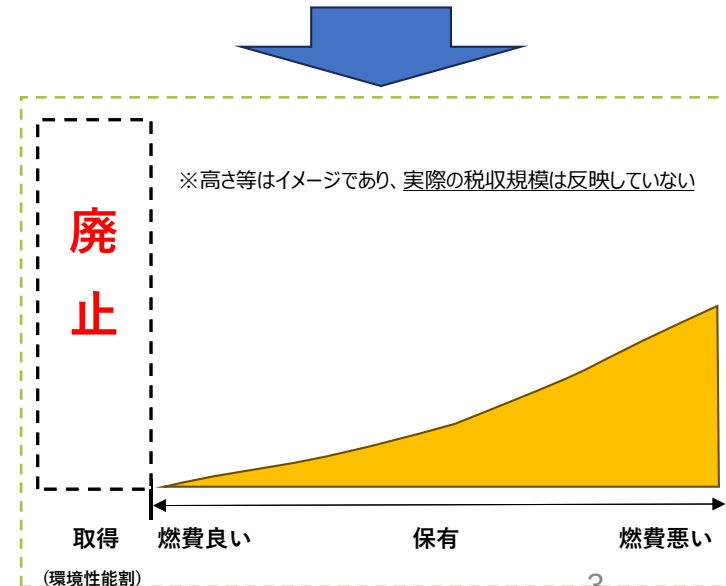


2) 保有課税のグリーン化による買換え促進税制の実現

- ①一般財源化により課税根拠を失っている自動車重量税の廃止
- ②保有課税の自動車税の種別割は、環境性能に応じてグリーン化する課税体系へ

⇒カーボンニュートラルを真に実現するためには、
保有ベースで環境に優しい車が飛躍的に増加することが不可欠。
環境に優しい車への買換えが促進される税制にすべき。

(注) 従来の自動車重量税を廃止し、新たに重量とCO₂排出量等を軸とするなど、抜本的な見直しが必要。



1. 国内市場の再生、カーボンニュートラルの実現に向けた見直し

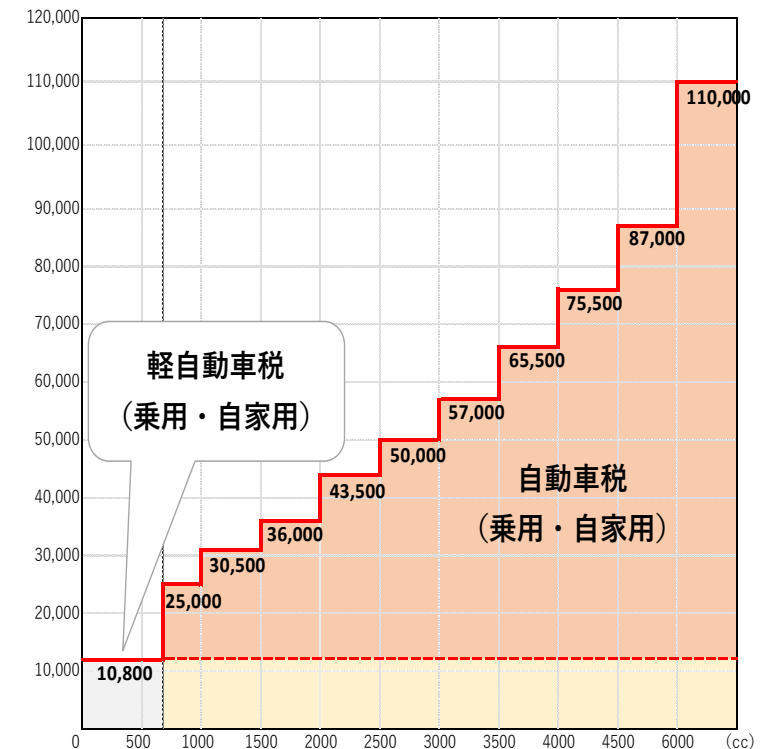
3) 軽自動車の課税水準をベースにした負担軽減の実現

⇒国際的な課税水準である軽自動車の負担をベースにして、登録車に対する負担を軽減。

4) 走行距離課税、出力課税には反対

⇒地方への負担増、カーボンニュートラルへの逆行につながる走行距離課税、出力課税などの導入には断固反対。

自動車税種別割の登録車と軽自動車の比較



2. 「新たなモビリティ社会」の姿を踏まえた見直し【中・長期】

国税と地方税の一体的な見直しによる軽減・簡素な税制の実現

- ①今後のモビリティ産業発展による受益者の広がりなどを踏まえて課税のあり方を検討すべき。
- ②時代の変化に相応しい税制の検討には、国内自動車産業の競争力強化、日本経済全体の成長の源泉とする観点が不可欠。
- ③地方自治体の税財源の確保という従来の枠組みを超え、国税と地方税の一体的な見直しにより、新たなモビリティ社会を下支えする税制にすべき。

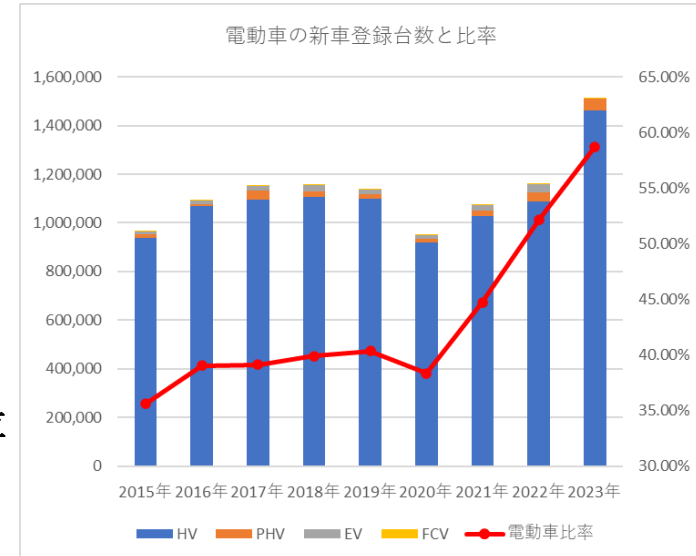
⇒「真に」抜本的な見直しによる「車体課税の軽減・簡素化」を実現すべき

3. カーボンニュートラル実現に向けた予算要望

①CEV補助金の拡充。

②充電・充てんインフラ設備への補助金の拡充。

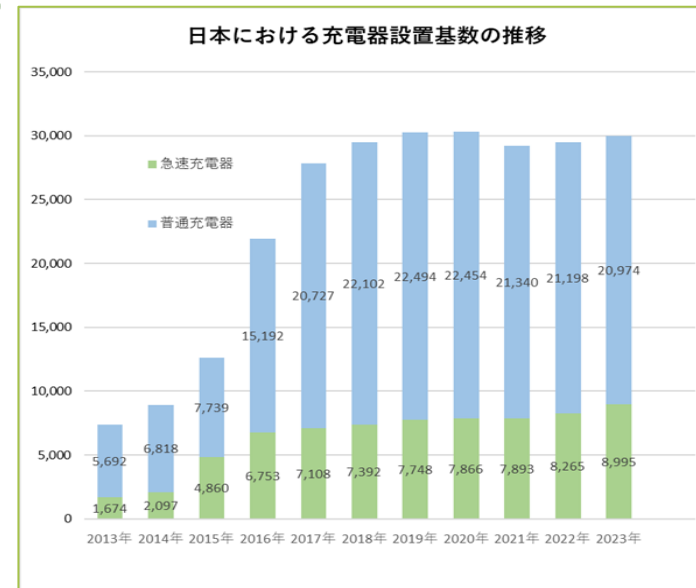
⇒電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車
が持続的に使用できる環境構築の実現



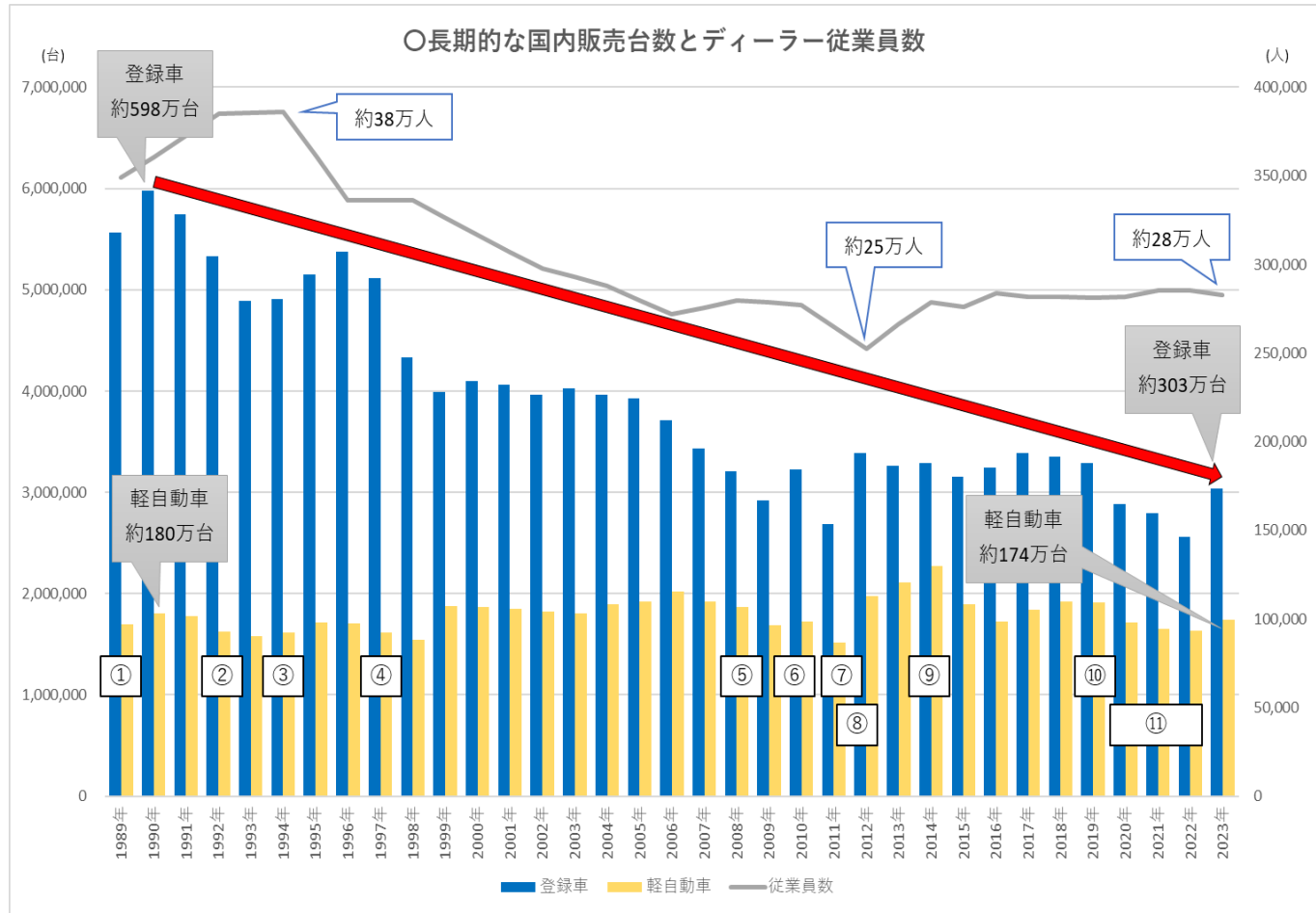
【出典：自販連】

4. 災害時における地方公共団体への電動車等の 提供・貸出に対する支援

地方公共団体等と災害時に電気自動車を提供する等の協定を
締結し、現実には災害時に提供された電動車等について、
自動車税種別割を減免すべき。



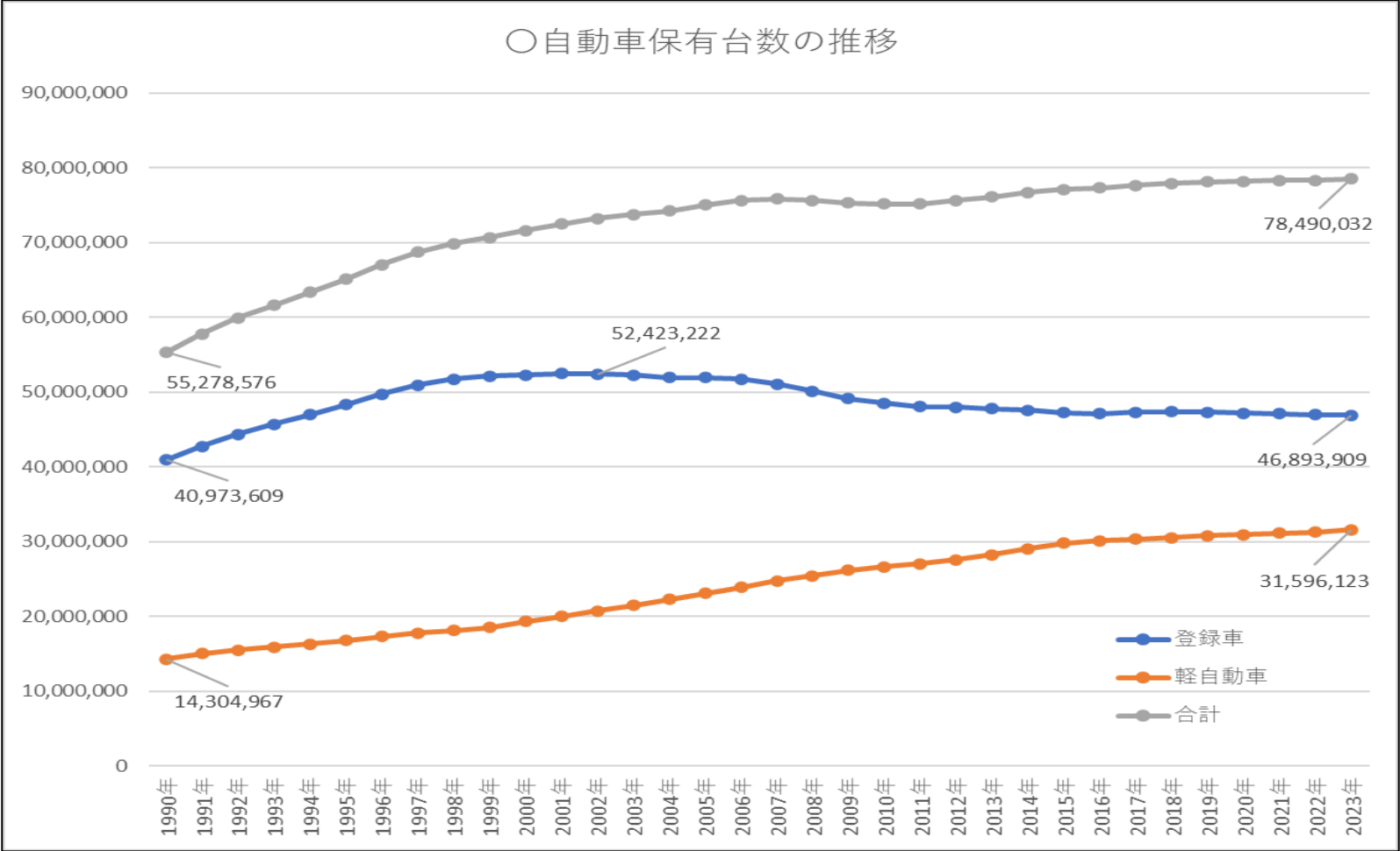
登録車の国内販売台数は、1990年に約598万台であったが、2022年には約256万台と約6割減となった。2023年の登録台数は303万台まで回復するもコロナ前の2019年(328万台)には届かず。



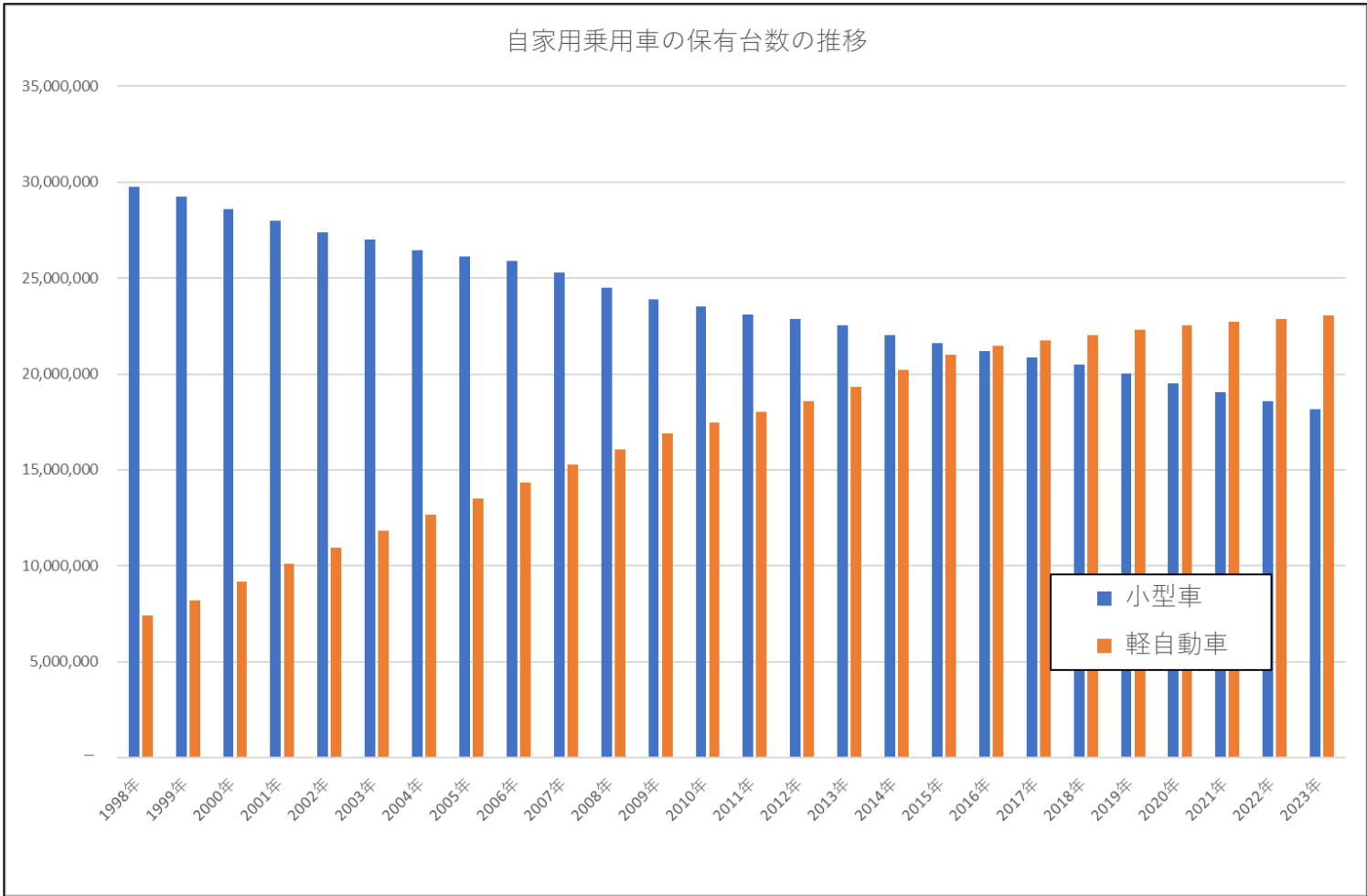
- ①1989年4月
 - ・ 物品税を廃止し、消費税を導入
 - 普通乗用車23%→6%
 - 小型乗用車18.5%→6%
 - ・ 自動車税（3ナンバー車）の税率引上げ
- ②1992年
 - ・ 消費税の経過措置（6%→4.5%）
- ③1994年
 - ・ 消費税の経過措置を廃止（4.5%→3%）
- ④1997年4月
 - ・ 消費税増税（3%→5%）
- ⑤2008年
 - ・ リーマンショック
- ⑥2009年4月～10年9月
 - ・ 第1次エコカー補助金
- ⑦2011年3月
 - ・ 東日本大震災
- ⑧2011年12月～12年9月
 - ・ 第2次エコカー補助金
- ⑨2014年4月
 - ・ 消費税増税（5%→8%）
- ⑩2019年10月
 - ・ 消費税増税（8%→10%）
 - ・ 自動車税額引下げ
- ⑪2020年1月～2023年4月
 - ・ 新型コロナウイルス感染症

出典：自販連

登録車の保有台数は2002年をピークに減少に転じている。税負担が軽減されなければ、引き続き、登録車の保有は減少し、総保有台数も減少していくものと考えられる。



特に、登録車においてボリュームゾーンとなっている自家用小型乗用車の保有台数は大幅な減少傾向となっている。
他方、自家用軽乗用車は増加傾向で推移している。



出典：自検協

公共交通機関の乏しい地方部ほど、世帯当たりの保有台数が多く、負担も重い。
また、37道県で半数以上の人が通勤・通学で自家用車のみを使用しており、自動車は生活の足として欠かせない。

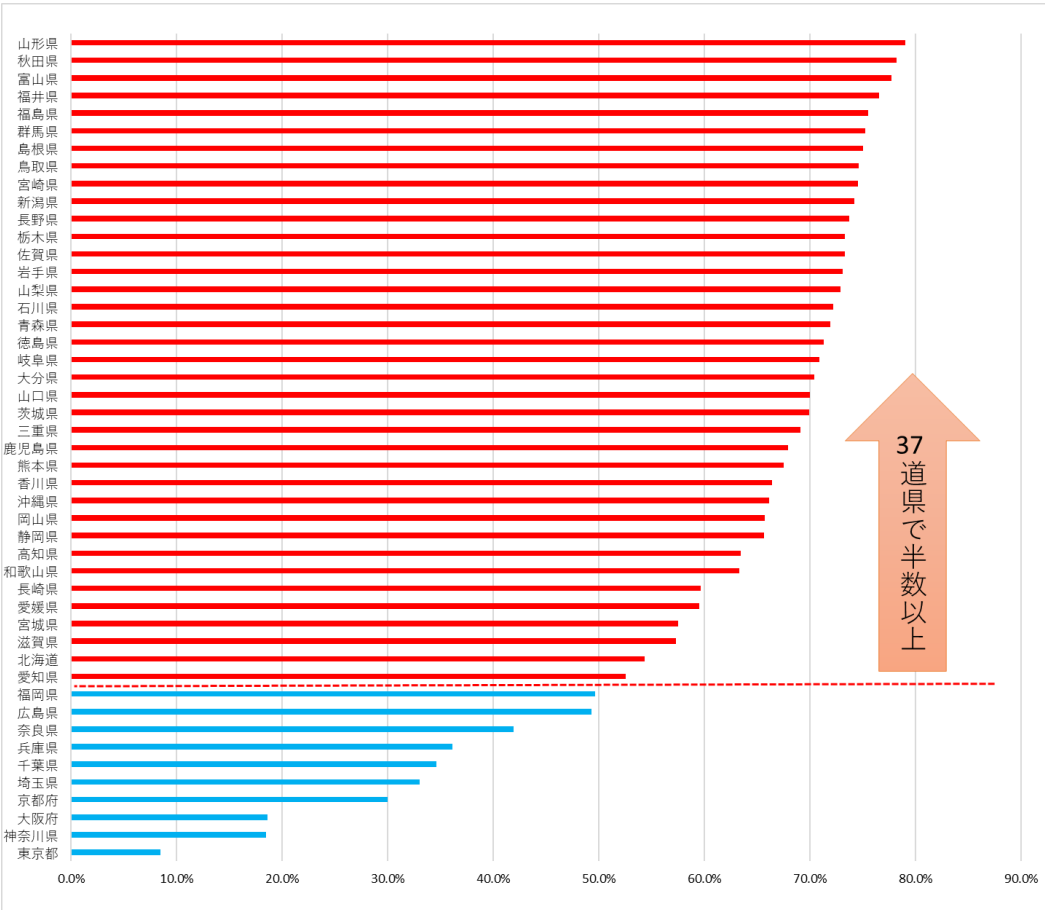
【自家用乗用車の市区町村別普及の状況概要】
(1世帯当たりの保有台数・2023年3月末)

上位10市区町村			
順位	都道府県	市区町村	1世帯当たり台数
1	愛知県	飛島村	2.494
2	茨城県	下妻市	2.201
3	福島県	鮫川村	2.177
4	茨城県	美浦村	2.136
5	長野県	川上村	2.093
6	栃木県	芳賀町	2.085
7	福島県	湯川村	2.081
8	福島県	天栄村	2.072
9	福島県	大玉村	2.067
10	福島県	玉川村	2.065

下位10市区町村			
順位	都道府県	市区町村	1世帯当たり台数
1	東京都	中野区	0.205
2	東京都	豊島区	0.210
3	東京都	新宿区	0.211
4	東京都	台東区	0.220
5	東京都	文京区	0.235
6	東京都	北区	0.238
7	東京都	墨田区	0.250
8	東京都	荒川区	0.251
9	東京都	品川区	0.264
10	東京都	杉並区	0.285

自販連調

通勤・通学で自家用車のみを使用している割合（都道府県別）



出典：令和2年国勢調査

地方部で公共交通機関が縮小する中、自動車の役割は益々重要となる。
移動手段における自動車の割合は、地方部において増加傾向にあり、自動車が移動の要となっている（平日で61%、休日には76%）。

※「交通分担率」とは、人が目的地に移動する際にどのような交通手段を利用したかの割合を示したもの。

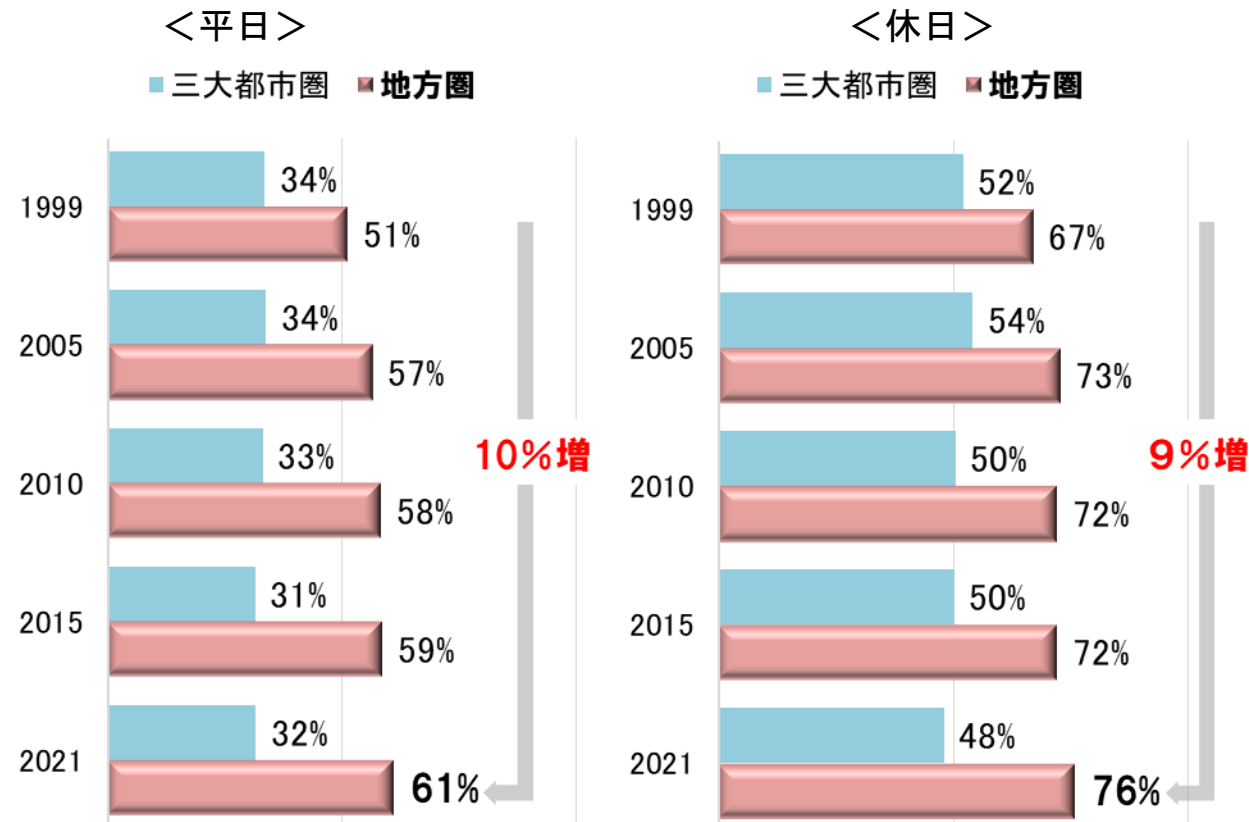
移動手段 自動車の分担率

路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
計	13,466

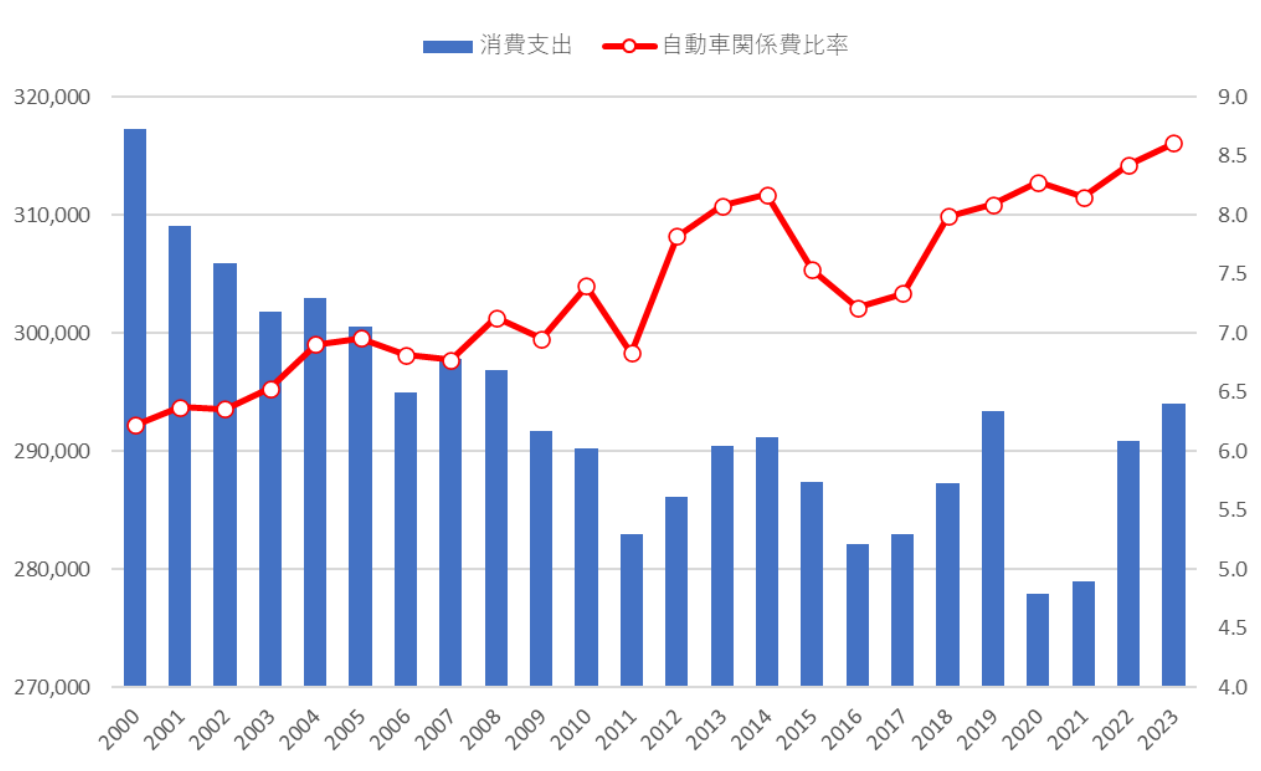
出典：国土交通省



出典：国土交通省「パーソントリップ調査」
✓「パーソントリップ調査」とは都市における人の移動に着目した調査であり、世帯や個人に関する情報と1日の移動をセットで調査することにより「どのような交通手段で移動しているか」などを把握できる調査

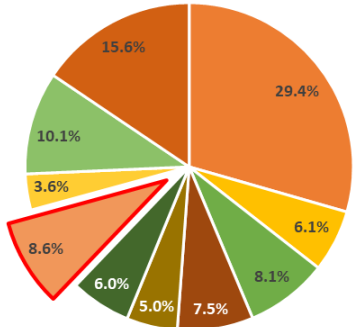
2023年の消費支出に占める自動車関係費は8.6%、自動車関係費の比率は増加傾向が続いている。特に地方部における自動車関係費は大幅に増加しており、家計を圧迫している。

1世帯当り1か月間の消費支出に占める自動車関係費率
(二人以上世帯)



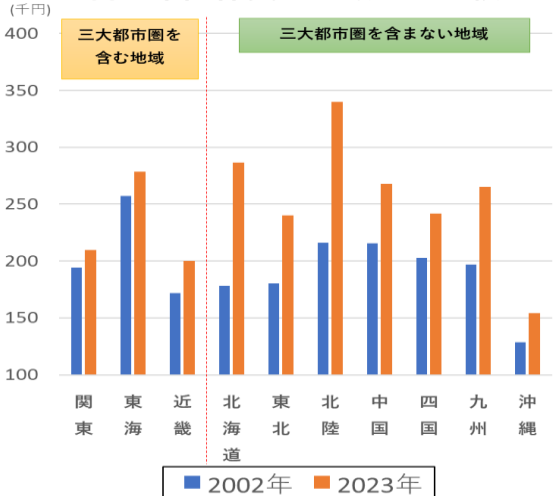
注) 自動車関係費: 自動車等購入(原動機付き乗物、2輪車、クルーザーを含む)、自動車維持費(自動車以外の輸送機器整備費、保険料を含む)用途分類別支出金額
出典: 家計調査

費目別消費支出 (2023年)



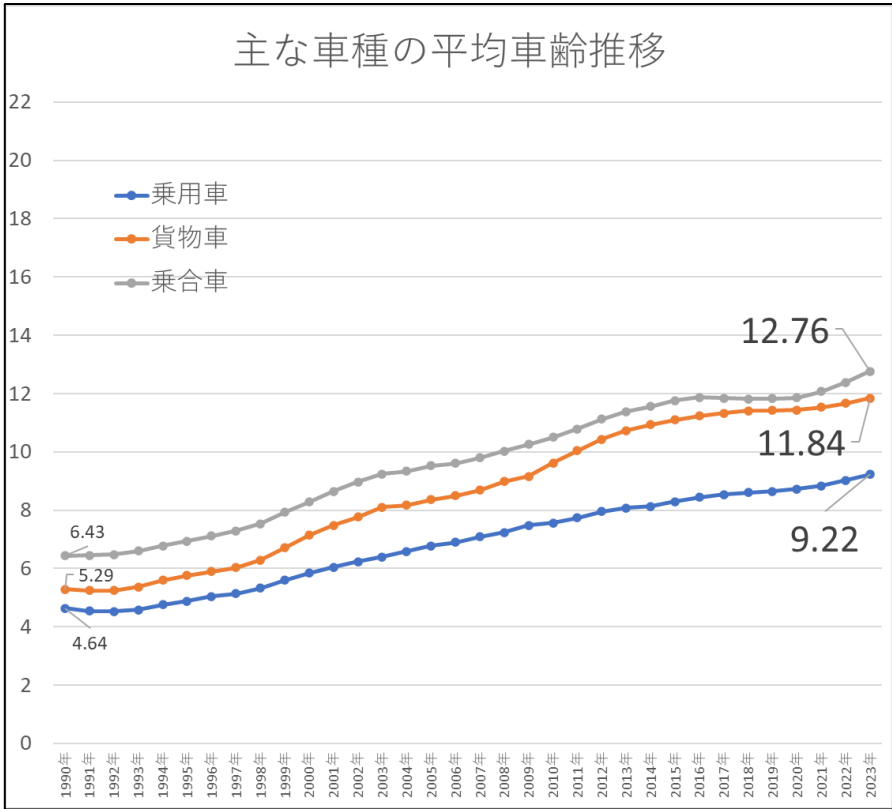
- 食料
- 光熱・水道
- 保険医療
- 自動車等関係費
- 教養娯楽
- 住居
- 家具・家事用品、被服
- 交通・通信
- 教育
- その他

自動車関係費の地域別の比較 (年間)

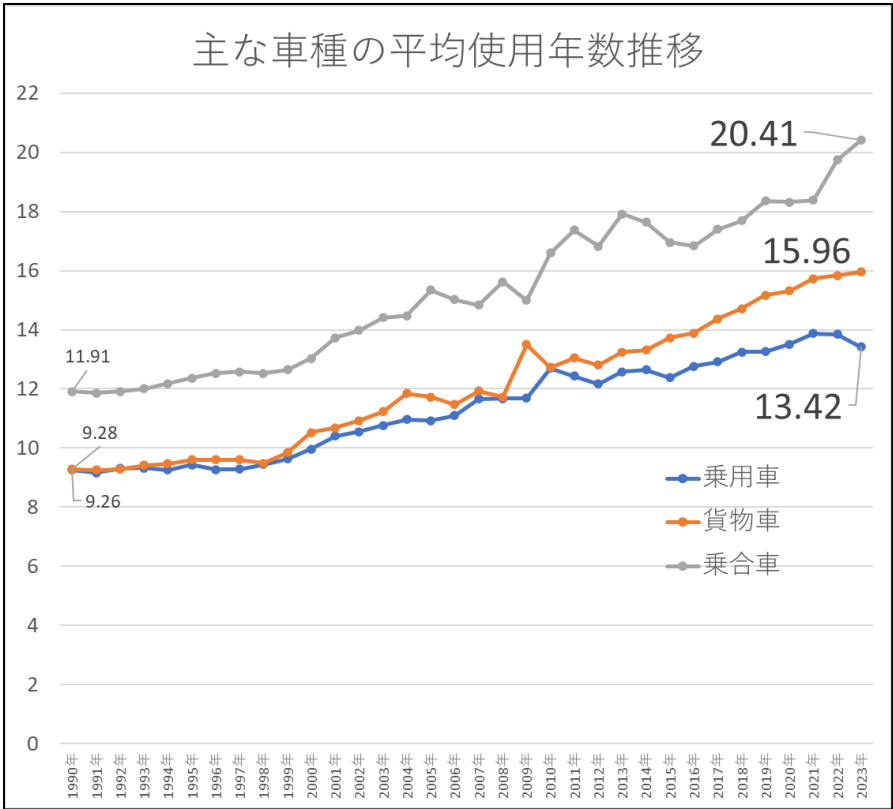


出典: 国土交通省

乗用車の平均車齢は9.22年（2023年3月末）で、31年連続で長期化が進んでいる。車の性能向上により、長く使用できる面もあるが、国民の所得水準が伸びず、家計への圧迫が続いている中、車の買換えが進まないものと考えられる。自動車の走行時におけるCO₂排出量は日本全体の約16%（2022年）を占めており、カーボンニュートラルの実現には、環境性能の高い電動車への買換えが不可欠。



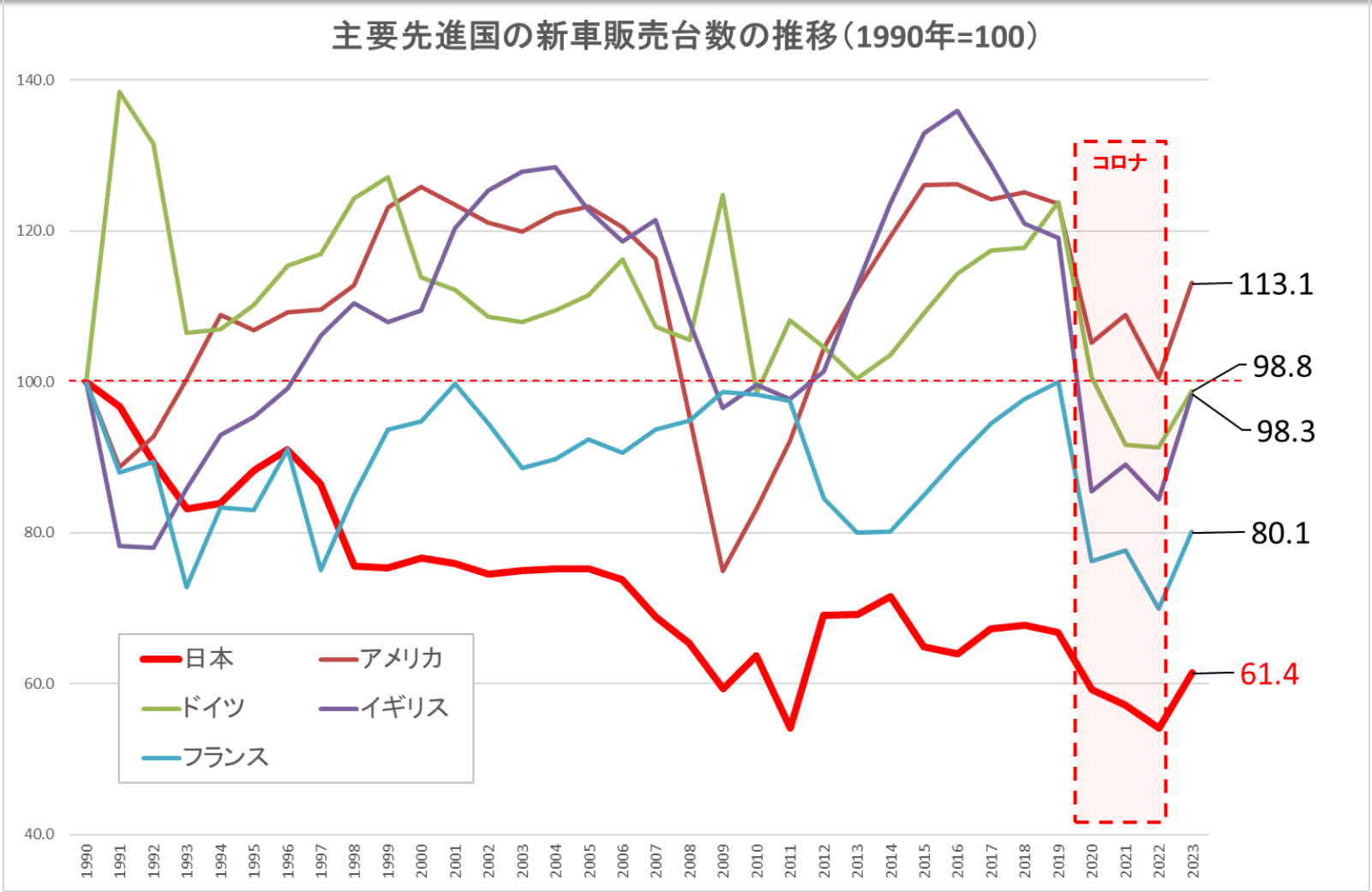
平均車齢：わが国でナンバープレートをつけている自動車が初度登録してからの経過年の平均であり、人間の平均年齢に相当する。



平均使用年数：国内で新規(新車)登録されてから抹消登録するまでの平均年数を算出している。

出典：自検協

主要先進国において、日本だけが長期的な下落傾向が続く。過重な車体課税の軽減等、積極的な政策対応による新車需要の底上げが求められる。



自動車産業は、製造をはじめ販売・整備・運輸など各分野にわたる広範な関連産業を持ち、国内の全就業人口の約1割（554万人）を占める。国内の生産・販売の縮小による産業空洞化を避けなければならない。

自動車関連就業人口554万人
(全就業人口の8.2%)

製造部門 867,000人



- 自動車製造業（二輪自動車を含む） 179,000人
- 自動車部分品・付属品製造業 666,000人
- 自動車車体・付随車製造業 22,000人

関連部門 367,000人



- ガソリンステーション 294,000人
- 損害保険 7,400人
- 自動車リサイクル 1,600人
- 駐車場業 64,000人

利用部門 2,793,000人



- 道路貨物運送業 1,777,000人
- 道路旅客運送業 476,000人
- 運輸に付帯するサービス業等 387,000人
- 自動車賃貸業 50,000人
- 郵便業 103,000人

資材部門 503,000人



- 電気機械器具製造業 82,000人
- 非鉄金属製造業 20,000人
- 鉄鋼業 113,000人
- 金属製品製造業 37,000人
- 化学工業（塗料含む）、繊維工業、石油精製業 31,000人
- プラスチック・ゴム・ガラス 149,000人
- 電子部品・デバイス製造業 29,000人
- 生産用機械器具製造業 5,000人
- 情報サービス業 37,000人

販売・整備部門 1,009,000人



- 自動車小売業（二輪車含む。新車・中古車・自動車部分品・付属品、等） 568,000人
- 自動車卸売業（二輪車含む。中古車・中古部品・自動車部分品・付属品、等） 221,000人
- 自動車整備業 220,000人

出典：自工会

自動車ユーザーは、取得・保有・走行の各段階で合計9種類、約9兆円もの税を負担しており過重な税負担となっている。また、販売台数が減少する状況にあっても、車体からの税収は増加しており、自動車ユーザーにとって過重な負担となっており、抜本的な簡素・軽減が求められる。

○自動車関係諸税の概要

	税目	国税・地方税	税収 (億円/2023年)	用途
取得 段階	自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	都道府県税	1,212	一般財源
	消費税(車体)	国税・地方税	19,180	一般財源
保有 段階	自動車税(種別割)	都道府県税	15,141	一般財源
	軽自動車税(種別割)	市町村税	3,002	一般財源
	自動車重量税	国税	6,644	一般財源 (元道路特定財源)
車体課税計			45,179	
走行 段階	揮発油税	国税	19,990	一般財源 (元道路特定財源)
	地方揮発油税	国税	2,139	一般財源 (元道路特定財源)
	軽油引取税	都道府県税	9,275	一般財源 (元道路特定財源)
	石油ガス税	国税	100	一般財源 (元道路特定財源)
	消費税(燃料)	国税・地方税	10,176	一般財源
燃料課税計			41,680	
総合計			86,859	

○車体課税の推移

