

令和 3 年度
自動車関係諸税などに関する要望書

令和 2 年 7 月



自動車総連

(全日本自動車産業労働組合総連合会)

会長 高倉 明

目次

- ・ はじめに …… 2
- ・ 要望事項 …… 9
- ・ 技術革新や保有から利用へ課税のあり方が検討されるにあたっての考え方 …… 12
- ・ 自動車総連が考えるあるべき税体系 …… 13

はじめに

＜自動車産業の位置づけと責務＞

- ・自動車産業は、資材調達・製造をはじめ販売・整備、運送や利用者向け各種サービスなど様々な関連業種により構成される裾野の広い産業であり、日本の全就業人口のおよそ1割にあたる546万人の雇用を抱え、日本経済、地域経済をも支えている。加えて、自動車の輸出総額は約17兆円にのぼり、日本の輸出総額の2割を超えるなど、我が国を牽引する基幹産業である。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響等により日本経済全体が落ち込む中、国内産業でもトップレベルの生産波及効果(2.5倍)を誇る自動車産業が中心となり経済活動を行うことで、安定的な雇用を創出し、日本経済の早期回復を担う責務があると考えます。

＜自動車関係諸税に取り組む意義＞

- ・私たち自動車総連は、自動車産業に働く79万人の仲間が結集した産業別労働組合であり、1972年10月の結成以来、永きに亘り、自動車関係諸税の抜本改革に取り組んできた。
- ・ここ数年の交通事故死者数は3,000人台まで減少し、今後も減少傾向は続くと思込まれるものの、自動車産業に携わる者として「誰もが自由で安全な移動を享受できる道路交通社会」を実現していくことは、自動車関係諸税の抜本改革の実現と同様に、強い基幹産業として存続していくために大変重要なことである。

＜日本経済の状況＞

- ・2019年10月の消費税率の引き上げ以降、国民の消費マインドは回復していない状況が続いている。加えて、新型コロナウイルス感染拡大による世界経済の後退が、貿易輸出に大きな打撃を与えており、日本経済は急速に悪化している。
- ・まさに、日本経済の持続的成長に向けて正念場を迎えている状況である。
- ・新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた「新しい生活様式」が提唱されるなど、私たちの日常生活のあり方含め、世の中が大きな転換期を迎えている。

＜自動車産業の状況＞

- ・2019年度における国内四輪車新車販売台数は3年連続で500万台越えとなったものの、2019年10月の消費税率の引き上げ以降の販売台数は下振れが続いている。同様に、国内二輪車販売台数も下振れが続いており2019年は36.2万台であった。今回の新型コロナウイルス感染症の影響も加わり、輸出向け・海外生産、いずれも落ち込みが激しく、先行きの不透明感が増している。
- ・新型コロナウイルス感染拡大により、3密(密集・密接・密閉)の回避や、ソーシャル・ディスタンスの確保などを前提とした生活・働き方への見直しが急速に検討されている。感染防止対策としての車通勤の増加や、在宅勤務におけるワーキングスペースとして利活用されるなど、自動車の新しい利用形態とニーズが広まりつつある。
- ・日本経済が正念場な今こそ、国内の雇用維持に必要とされる、輸出を含めた国内生産台数1,000万台の確保に向け、ユーザー負担軽減などの早急な市場活性化策に取り組まねばならない。

<「誰もが自由に安全な移動を享受できる社会」の実現の重要性>

- ・現在の日本は、人口減少・超少子高齢化社会を迎えている。加えて、地方では、都市部への人口流出も加わり公共交通機関の維持が困難になっている。既に、過疎地域においては自動車なしでは生活ができない。また、高齢者が身体的な衰えを自覚しながらも自動車に頼らなければ生活がままならない状況は、地方中核都市も同様である。
- ・しかしながら、現在の自動車関係諸税は、地方ほど負担が重くなっているのが実態である（地方と都市部の世帯当たり負担格差最大約4倍）。
- ・地方ほど過重となっている現在の自動車関係諸税を見直すことは、先進安全技術や自動運転技術等を搭載した自動車、また、それらの技術に加えてライドシェアサービス等と連動できる「つながる車」などが普及することを後押しし、「誰もが自由に安全な移動を享受できる社会」の実現につながる。

<自動車関係諸税の「一般財源化」と「当分の間税率」>

- ・昭和48年～52年度の道路整備五ヵ年計画の財源不足への対応として、昭和49年度から暫定措置として「租税特別措置法」により、『暫定税率』が適用されて以降、延長が繰り返し行われた。
- ・平成21年度の税制改正大綱にて、道路特定財源が廃止され、一般財源化されたことを受け、平成22年度の税制改正大綱にて『暫定税率』は廃止となった。
- ・しかし、地球温暖化との関係や厳しい財政事情に留意する必要があることから、当分の間、当時の税率水準を維持するとされ現在に至っている。

<令和2年度税制改正>

- ・令和2年度税制改正に向けた与党大綱においては、自動車税制の抜本改革につながる新たな道筋は示されなかった。また、平成31年度（令和元年度）税制改正と同様に、今後の自動車関係諸税のあり方を「技術革新や保有から利用へ」検討していく主旨の記載があり、今後の自動車関係諸税の取り組みについては、引き続き、複雑かつ過重で不条理な自動車税制の解消を求めるとともに、利用課税に対する自動車総連の考え方を示して活動を進める必要がある。

<令和3年度税制改正にあたり>

- ・自動車を保有し移動せざるを得ない地方ほど、世帯あたりの自動車関係諸税の負担が過重であり、担税力に応じていない税制を解消していくことを求める。
- ・日本の自動車ユーザー負担を、各国と比較し標準的な負担まで軽減する必要がある、国から地方への税源移譲を念頭に検討を進める。
- ・交通社会における車の安全性向上が強く求められていることから、「誰もが自由に安全な移動を享受できる社会」実現に向け、先進安全技術車両の普及につながる施策を求める。
- ・税制要望に加え、税制のみならず予算に対する要望を掲げ、広くユーザー負担軽減を求めていくなど、日本経済の活性化、雇用を守ることや、より安心・安全な車社会と公正な税制の実現に向け、令和3年度税制改正において、不条理で過重な自動車関係諸税の「簡素化・負担軽減」に向けた要望を行う。

自動車関係諸税の取り組み意義

複雑且つ過重で不合理的な自動車税制の解消

「国民負担の軽減」と「公正な税制」

生活減税

消費税率引上げに対する国民の家計負担の軽減（特に地方での軽減）

雇用対策

地方を含め、広く日本の雇用を支える自動車産業の活性化

経済対策

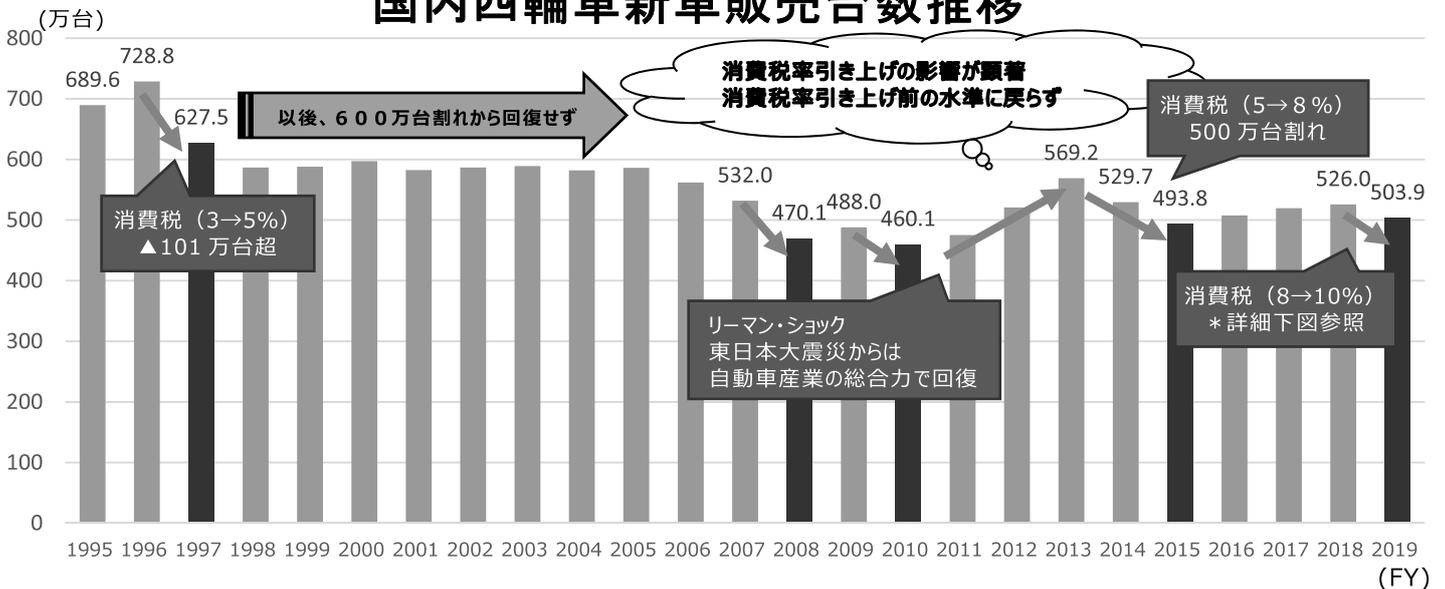
日本の基幹産業である自動車産業が生み出す経済波及効果

車社会の未来創設

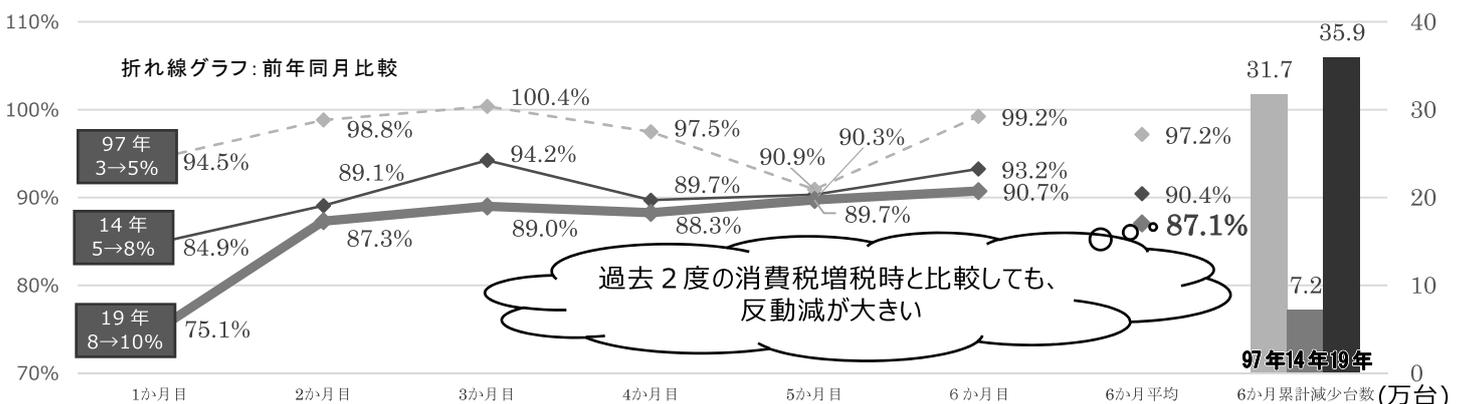
誰もが自由で安全な移動を享受できる道路交通社会の実現

「簡素化・負担の軽減」を図るべき！

国内四輪車新車販売台数推移

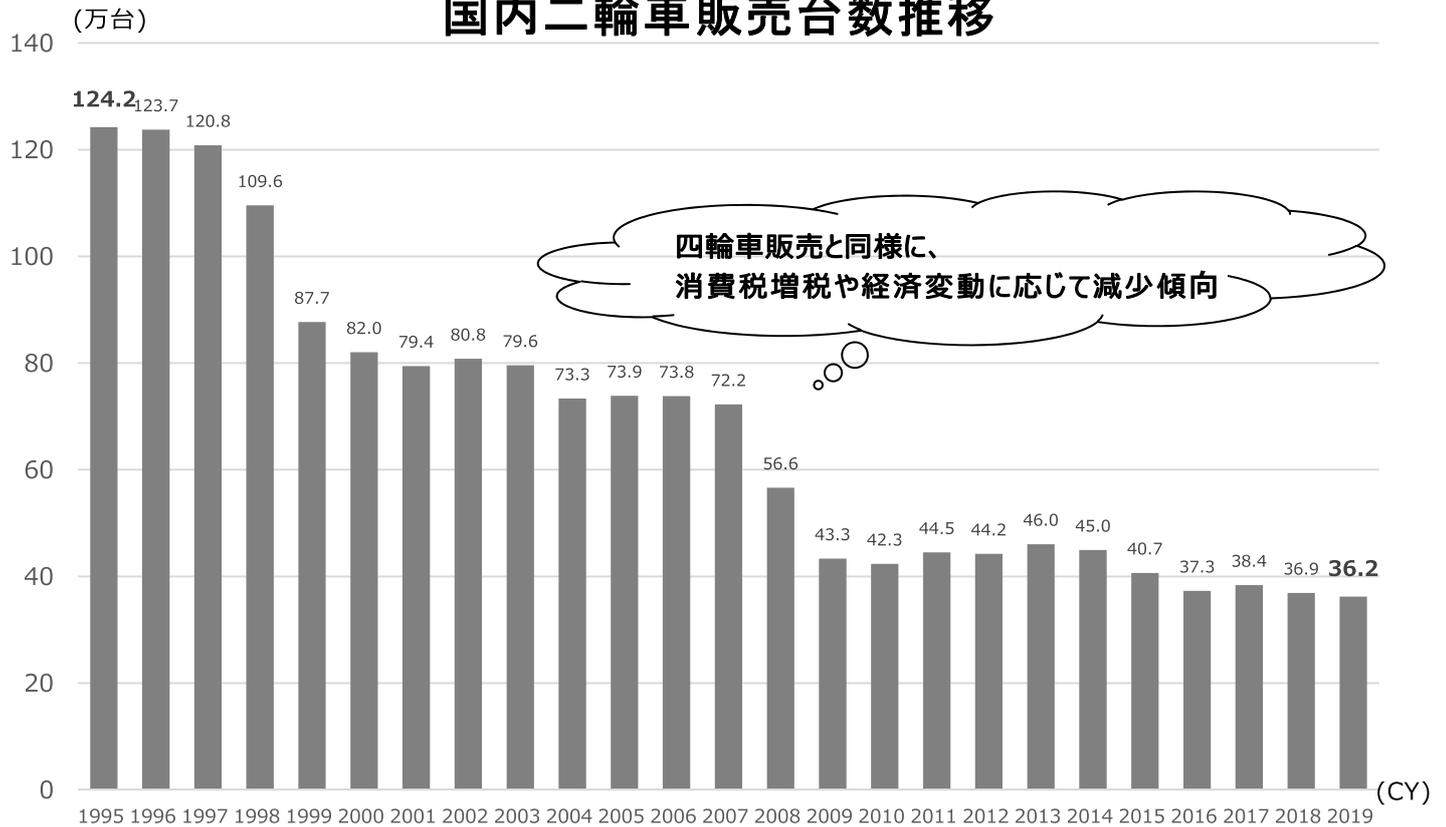


2019年10月消費税増税以降の国内四輪車新車販売台数推移

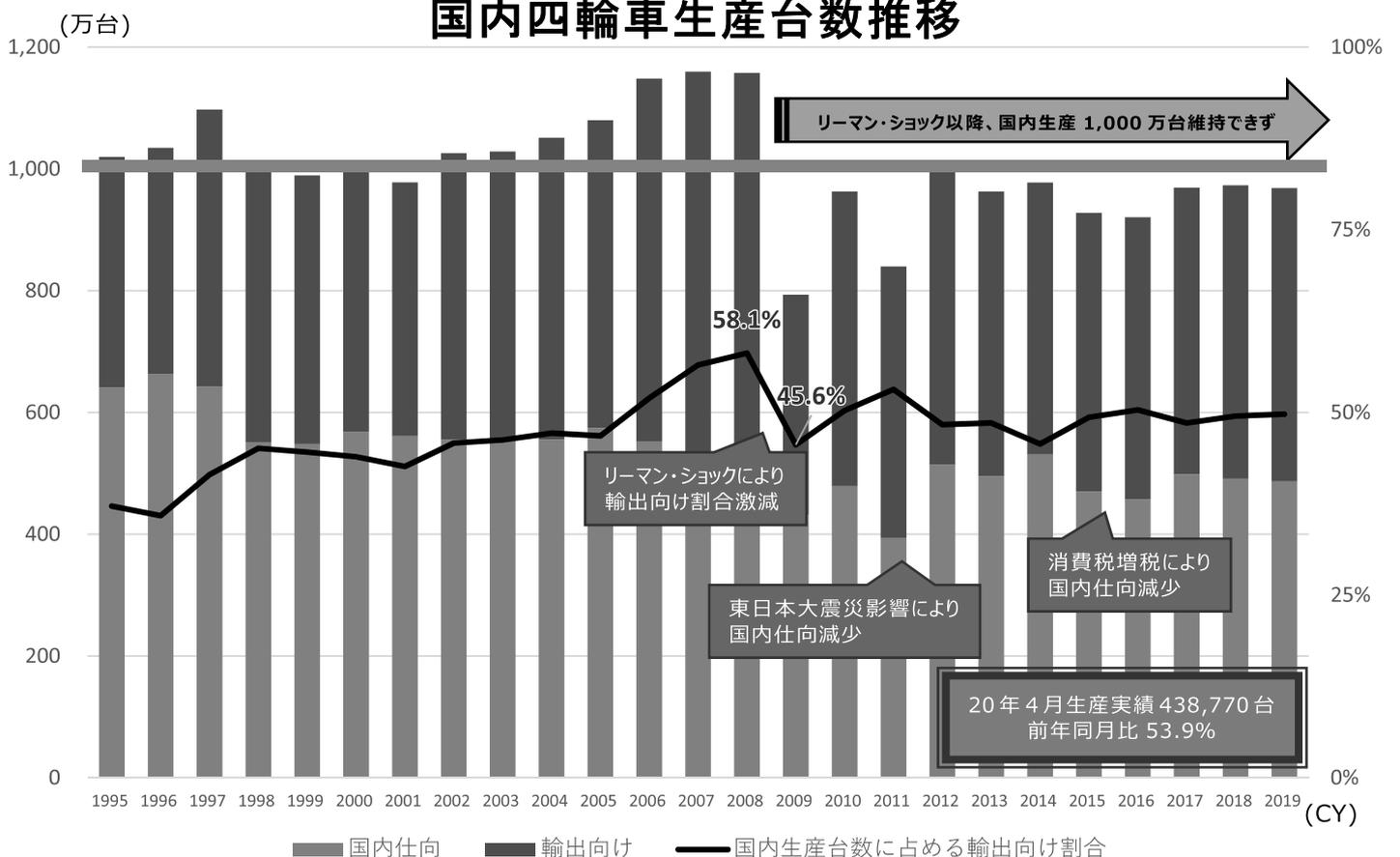


出典：日本自動車工業会データベース

国内二輪車販売台数推移

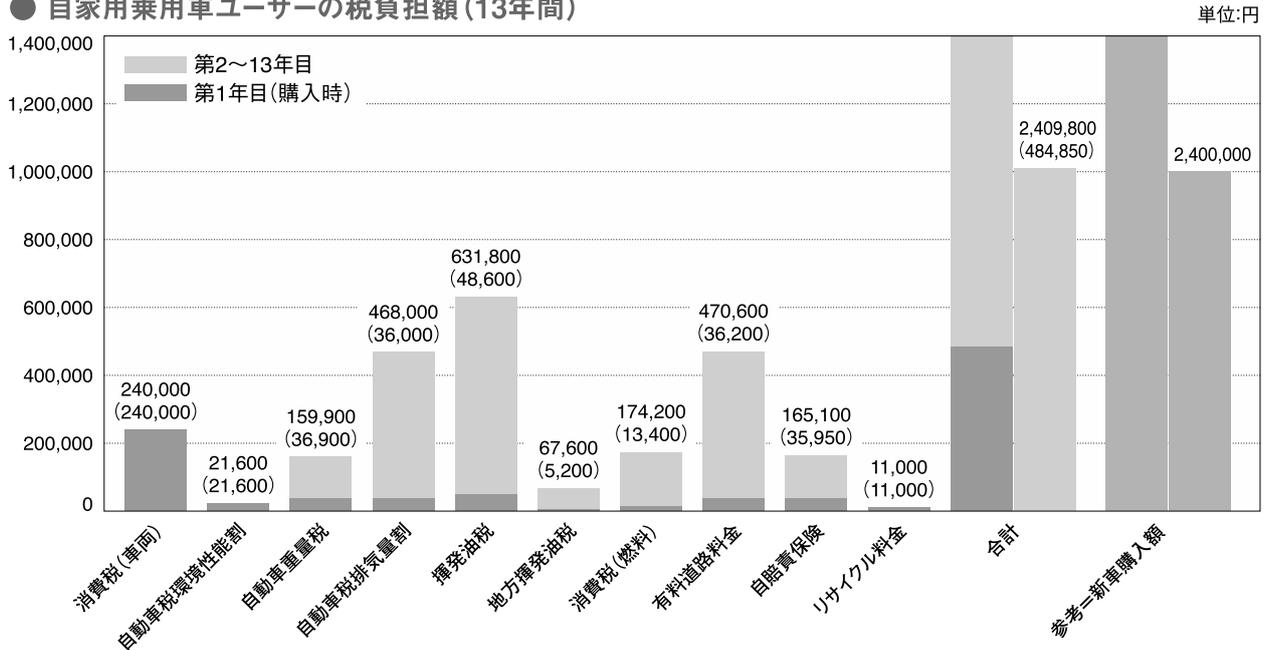


国内四輪車生産台数推移



自家用乗用車ユーザーの税負担額(13年間)

● 自家用乗用車ユーザーの税負担額(13年間)

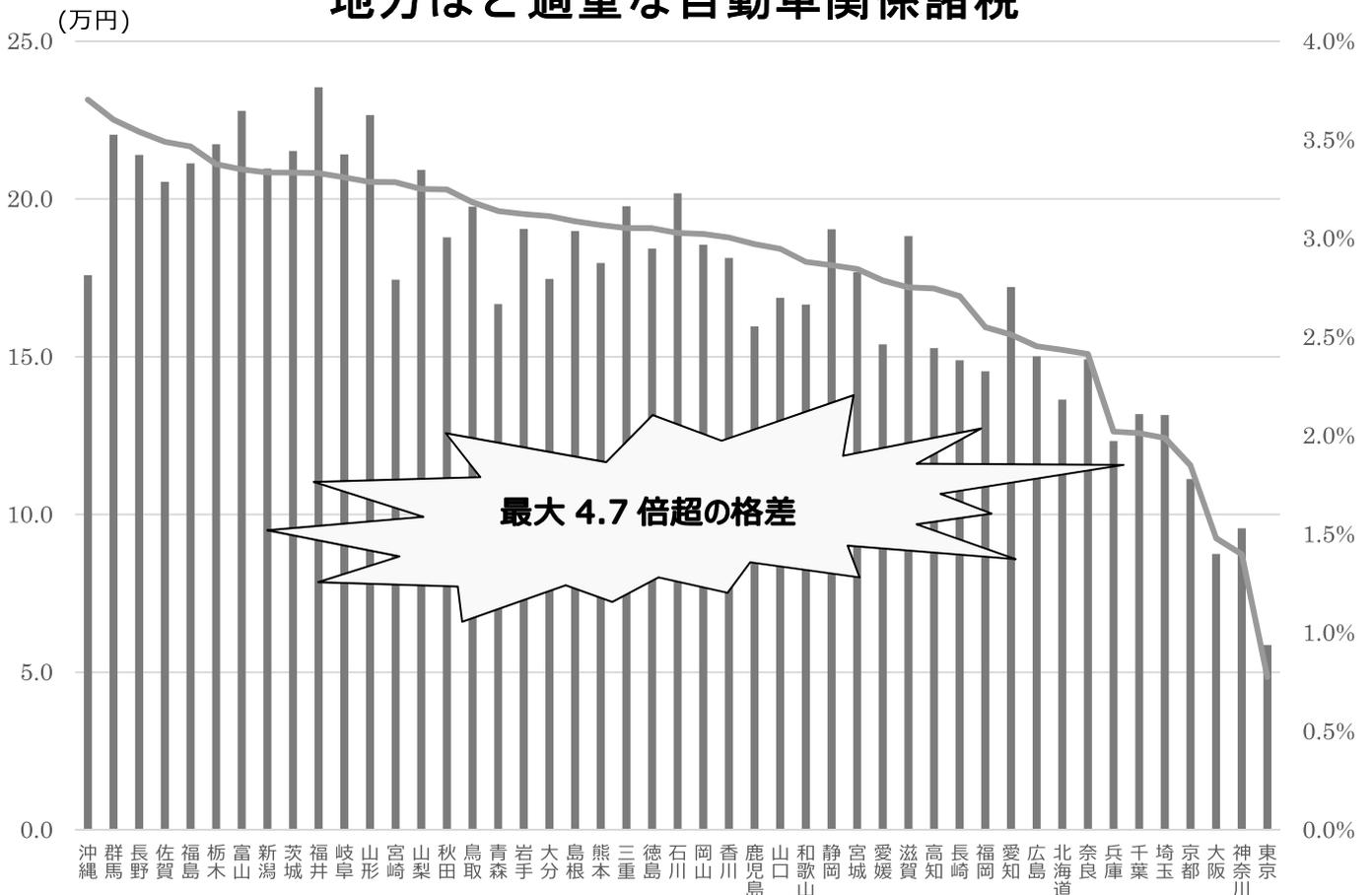


前提条件: ①2000ccで車体価格240万円(税抜き小売り価格)の乗用車 ②車両重量1.5トン以下 ③年間燃料消費量1,000ℓ ④重量税は車検証交付時または届出時に課税(第1年目は新車に限り3年分徴収) ⑤税率は2019年10月1日現在 ⑥消費税は10%で計算 ⑦リサイクル料金は2000ccクラスの平均的な額
注:1.有料道路料金、自賠責及びリサイクル料金は自動車諸税に準ずる性格を有するため計算上加味した。(自賠責保険は2019年10月1日現在の保険額) 2.有料道路料金は2017年度料金収入より日本自動車工業会試算。

出典: 日本自動車工業会「日本の自動車工業 2019」

自動車ユーザーは、過重な税を負担している。

地方ほど過重な自動車関係諸税



※年間負担額前提条件は「日本の自動車工業 2019(自工会)」の「自家用自動車ユーザーの税負担額(13年間)」より関係諸税を抽出し単純平均したものと、自動車検査登録情報協会調べの一世帯あたり保有台数平成 31 年 3 月末時点から算出【自動車総連算出】

※保有台数は普通乗用車(3ナンバーの自家用)、小型乗用車(5,7ナンバーの自家用)及び軽自動車(5,7ナンバーの自家用)の合計【自動車検査登録情報協会調べ】

※世帯収入は「平成 26 年全国消費実態調査」における「家計収支に関する結果」のうち「二人以上の世帯」の都道府県別。千円単位で四捨五入

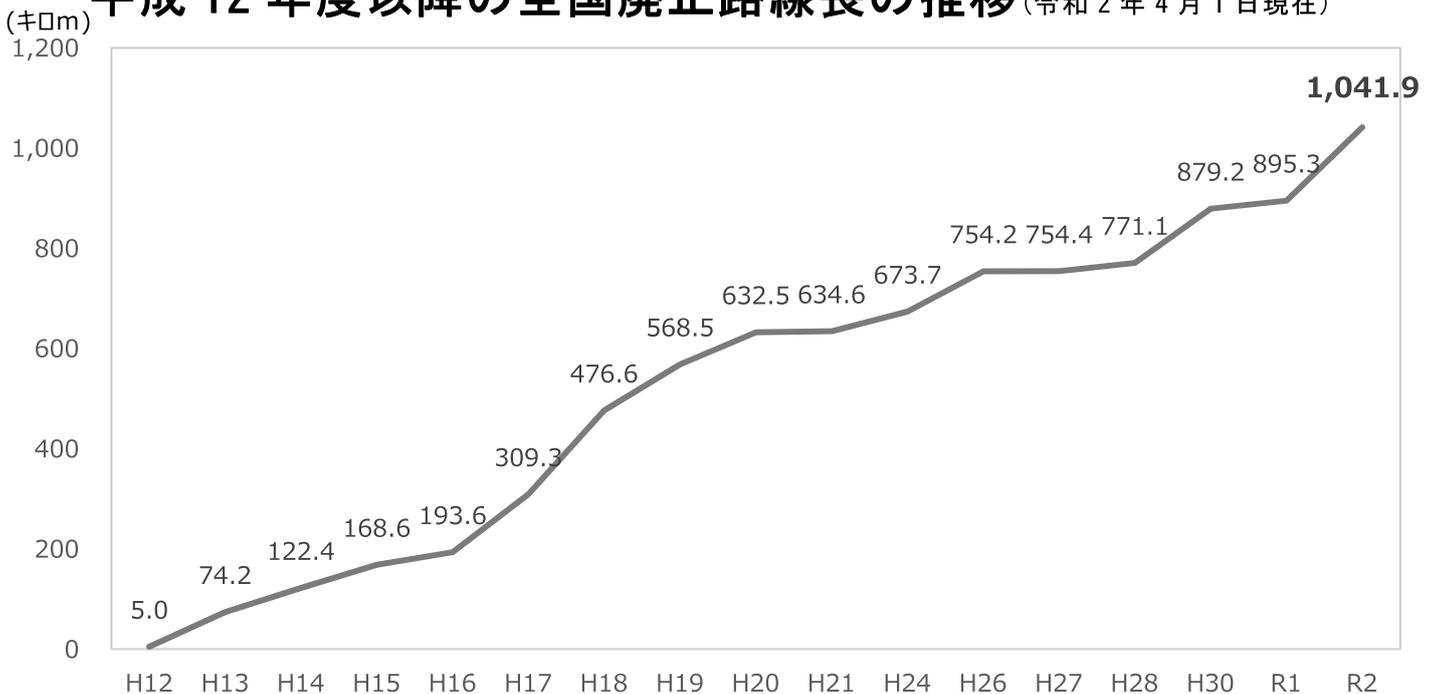
税負担における都道府県格差

順位	都道府県	負担額(万円)	負担率	順位	都道府県	負担額(万円)	負担率	順位	都道府県	負担額(万円)	負担率
1	福井	23.5	3.33%	17	静岡	19.0	2.86%	33	鹿児島	16.0	2.97%
2	富山	22.8	3.35%	18	島根	19.0	3.09%	34	愛媛	15.4	2.79%
3	山形	22.7	3.29%	19	滋賀	18.8	2.75%	35	高知	15.3	2.75%
4	群馬	22.0	3.60%	20	秋田	18.8	3.25%	36	広島	15.0	2.45%
5	栃木	21.7	3.38%	21	岡山	18.6	3.02%	37	奈良	14.9	2.41%
6	茨城	21.5	3.33%	22	徳島	18.4	3.05%	38	長崎	14.9	2.71%
7	岐阜	21.4	3.31%	23	香川	18.1	3.00%	39	福岡	14.5	2.55%
8	長野	21.4	3.54%	24	熊本	18.0	3.07%	40	北海道	13.6	2.43%
9	福島	21.1	3.47%	25	宮城	17.7	2.85%	41	千葉	13.2	2.01%
10	新潟	21.0	3.33%	26	沖縄	17.6	3.70%	42	埼玉	13.2	1.99%
11	山梨	20.9	3.25%	27	大分	17.5	3.11%	43	兵庫	12.3	2.02%
12	佐賀	20.5	3.49%	28	宮崎	17.4	3.29%	44	京都	11.1	1.85%
13	石川	20.2	3.03%	29	愛知	17.2	2.51%	45	神奈川	9.6	1.40%
14	三重	19.8	3.05%	30	山口	16.9	2.95%	46	大阪	8.7	1.48%
15	鳥取	19.8	3.18%	31	青森	16.7	3.14%	47	東京	5.9	0.78%
16	岩手	19.1	3.12%	32	和歌山	16.7	2.88%		全国平均	14.3	2.25%

※年間負担額前提条件は「日本の自動車工業 2019(自工会)」の「自家用自動車ユーザーの税負担額(13年間)」より関係諸税を抽出し単純平均したものと、自動車検査登録情報協会調べの一世帯あたり保有台数平成 31 年 3 月末時点から算出 [自動車総連算出]

※保有台数は普通乗用車(3 ナンバーの自家用)、小型乗用車(5,7 ナンバーの自家用)及び軽自動車(5,7 ナンバーの自家用)の合計[自動車検査登録情報協会調べ]

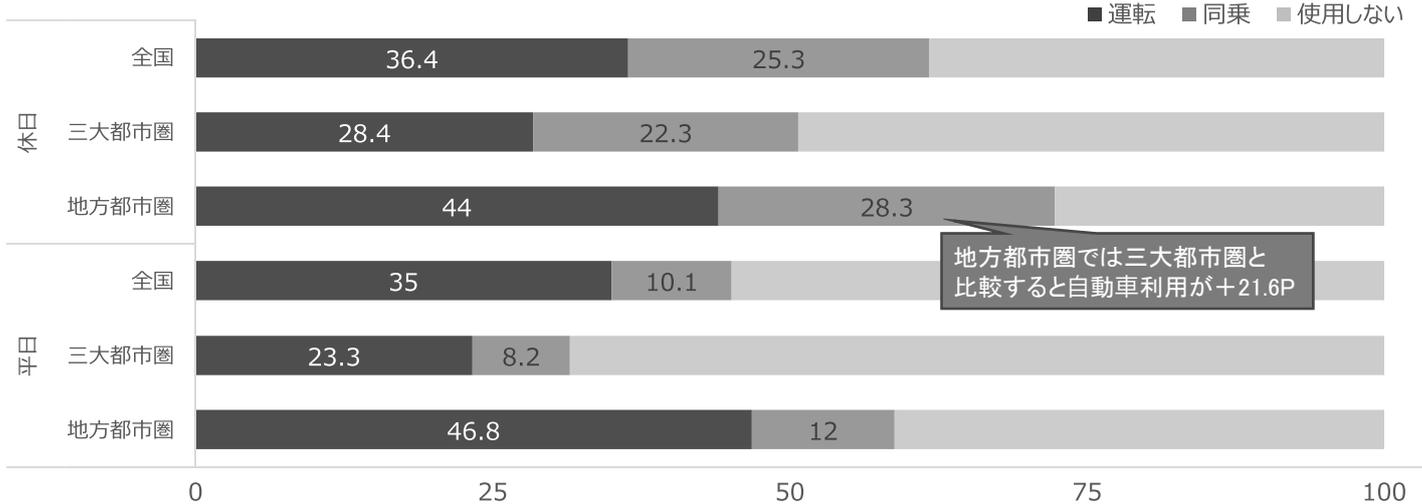
平成 12 年度以降の全国廃止路線長の推移 (令和 2 年 4 月 1 日現在)



地方を中心に、20 年間で 1,000 キロメートルを超える公共交通機関が廃止されている。

交通手段としての自動車の利用率

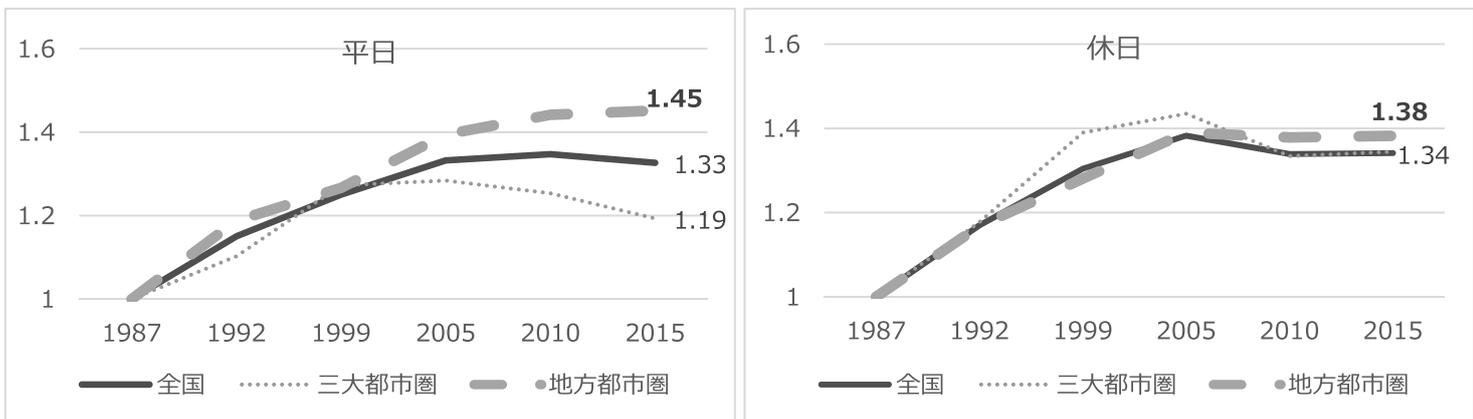
《エリア別の自動車利用率》



地方都市圏では三大都市圏と比較すると自動車利用が+21.6P

半数以上が日常的に自動車を利用しており、生活の足としての自動車の価値が大きいことがわかる。

《エリア別の自動車利用率動向》

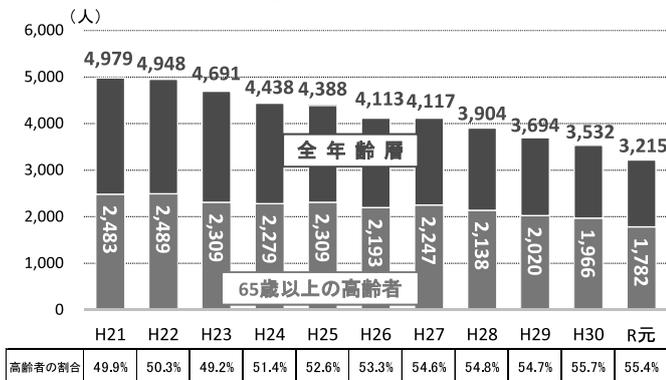


出典：国土交通省「都市における人の動きとその変化」～平成27年全国都市交通特性調査集計結果より～

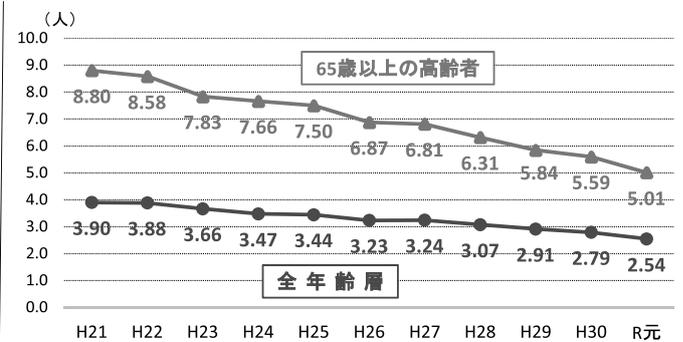
地方都市圏では、公共交通機関の減少等の影響もあり、自動車利用者の増加が顕著である。

交通死亡事故の推移 (令和元年度)

交通事故死者数の推移



交通事故死者数の推移 (人口10万人当たり)



(注)・算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在の人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。))による。

出典：警察庁 交通局「令和元年における交通死亡事故の発生状況等について」

交通事故死者数は減少傾向にあるものの、いまだ多くの尊い命が奪われている。
先進安全技術を搭載したより安全な車両の普及を通じ、より安心・安全な交通社会を築くことが求められている。

要 望 事 項

自動車に係る税の負担軽減を図る

1. 車体課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減を図る
 - 1) 自動車重量税は廃止を前提に、まずは「当分の間税率」を廃止する
 - 2) 自動車税・軽自動車税（四輪車等・二輪車）の環境性能割も含めた税額引き下げによる負担軽減措置を講ずる
2. 燃料課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減を図る
 - 1) 「当分の間税率」を廃止する
 - 2) 複雑な燃料課税を簡素化する
 - 3) タックス・オン・タックスを解消する
3. 自動車関係諸税の国税部分について、地方への移譲等を伴う負担軽減策を講じ、地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減を目指す

自動車の使用に係るユーザー負担の軽減を図る

1. 自動車保険(任意保険)の所得控除対象化
2. 高速道路料金の引き下げ
3. 「サポカー補助金」の年齢制限の拡充（全年齢）

自動車に係る税の負担軽減を図る

1. 車体課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減を図る

1) 自動車重量税は廃止を前提に、まずは「当分の間税率」を廃止する

自動車重量税は過去の税制改正大綱において、「エコカー減税制度の基本構造を恒久化する」といった税目自体を存続させる方向性が示されているが、旧道路特定財源の一般財源化により既に課税根拠を失っている。本来直ちに廃止するべきであるが、地球温暖化に対応すべく「環境性能割」が導入されたことと、税収（租税総収入）が大幅に回復している現状に鑑み、まずは「当分の間税率」を確実に廃止する。

2) 自動車税・軽自動車税（四輪車等・二輪車）の環境性能割も含めた税額引き下げによる負担軽減措置を講ずる

生活必需品であるにもかかわらず、自動車税は、諸外国の水準に比べ極めて過重であることから、日本の日本の自動車ユーザー負担を、各国と比較し標準的な負担まで軽減する。

保有段階において過重となっている自動車税・軽自動車税（四輪車・二輪車）を、環境性能割も含めて新車・既販車関係なく負担の軽減措置を講ずる。

2. 燃料課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減を図る

1) 「当分の間税率」を廃止する

平成 21 年度の旧道路特定財源の一般財源化によって、課税根拠は既に喪失しているにもかかわらず、暫定税率の廃止後も「当分の間税率」として残置され、実質的負担は軽減されていない。税収（租税総収入）の回復および「環境性能割」の導入が決定したことから、「当分の間税率」について、直ちに廃止し、負担の軽減を図る。

2) 複雑な燃料課税を簡素化する

現行の燃料課税は、油種毎に税率が異なること、税の納付先が国または地方と様々であり、その徴収方法も蔵出し課税、給油所での課税など取り扱いが異なり、非常に複雑であるため、整理統合を行うべきである。整理統合にあたっては、現行の燃料課税を全て廃止した上で負担の軽減となる燃料税（仮称）に一本化する。

3) タックス・オン・タックスを解消する

燃料課税の抜本的な改革を行う上では、現状のガソリン税(揮発油税+地方揮発油)および石油ガス税に対しても消費税を課しているタックス・オン・タックスを解消する。

3. 自動車関係諸税の国税部分について、地方への移譲等を伴う負担軽減策を講じ、地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減を目指す

国税である自動車重量税のうちの地方譲与分、地方税である自動車税・軽自動車税が減税される際には、地方財源に影響を与えないよう、国税からの譲与を伴うことを前提とする。

自動車の使用に係るユーザー負担の軽減を図る

1. 自動車保険(任意保険)の所得控除対象化

自動車を安心して利用するために自動車保険(任意保険)は不可欠である。一方、若者や高齢者が、保険料が負担なことから自動車の購入・保有を断念したり、簡素な保険内容にとどめざるを得ないことがないように、保険料を所得控除の対象とすることを求める。

2. 高速道路料金の引き下げ

全国に張り巡らされた高速道路網を利活用することは、地域経済の活性化などにもつながる。すべての利用者が負担軽減になることを前提に、償還期間や金利を実態に合わせて見直すこと等により、新たな料金体系を実現し、負担軽減を求める。

3. 「サポカー補助金」の年齢制限の拡充(全年齢)

「誰もが自由で安全な移動を享受できる社会」の実現に向けては、先進安全技術を搭載したより安全な車両の普及が重要である。先進安全技術を搭載した車両購入における自動車ユーザーの負担軽減を目的に、「サポカー補助金」を拡充し対象を高齢者に限らず全年齢化することを求める。

※技術革新や保有から利用へ課税のあり方が検討されるにあたっての考え方

平成 31 年度税制改正大綱に引き続き令和 2 年度税制改正大綱に記載された「技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。」に関しては、自動車がなくては生活できない地方や高齢者の移動といった課題を無視しており、担税力に応じていない財源確保ありきの論議を受け入れることはできない。

1) 道路利用の受益者負担は全国民で負担する

昨今の道路整備の主眼は、既存インフラの老朽更新や、自転車の利用機会増加を念頭とした全ての交通参加者が円滑に移動できる道路環境の整備や、誰しも「個々の自由な移動」を享受するために自動運転などの安全技術を普及させるための機能追加である。

「円滑な運輸・物流による経済活動」による受益と合わせて、全国民の負担により維持・改修されるべきである。

2) 地方の負担が過重になるであろう走行距離課税が検討されることには反対する

生活をするために、自動車を保有し移動せざるを得ない地方ほど、現在でも世帯あたりの自動車関係諸税の負担が過重である。利用＝走行距離という課税が導入されれば、その傾向が増長される恐れがあり、さらに地方の衰退、過疎化につながりかねないこと等から反対をする。

※自動車総連が考えるあるべき税体系

複雑かつ不条理で過重な税体系を、簡素化しユーザー負担軽減を目指す。

《車体課税》

- ・ 一般財源化に伴い課税根拠が喪失している自動車重量税は、「当分の間税率」含め、直ちに廃止すべきである。
- ・ 現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階に係る税は原則1種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。但し、検討にあたっては、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、十分な配慮が必要である。

《燃料課税》

- ・ 燃料課税には、一般財源化に伴い課税根拠が喪失しているにもかかわらず、暫定税率廃止後も「当分の間税率」として本則以上の税率が残存されていることから、「当分の間税率」の速やかな廃止を求める。
- ・ 温室効果ガス（二酸化炭素等）等の環境汚染の観点を課税根拠とするのであれば、温室効果ガスは自動車以外からも排出されていることから、自動車ユーザーのみの負担とならないようにすべきである。
- ・ 燃料に係る税目は、油種毎に税率や納付先、徴収方法等が異なり非常に複雑な税体系となっているため、現行の燃料課税を全て廃止した上で、『燃料税（仮称）』に一本化すべきである。
- ・ 検討にあたっては、軽油のように、ガソリン税（揮発油税＋地方揮発油税）や石油ガス税の上に消費税を課しているタックス・オン・タックスを解消すべきである。

※自動車総連が考えるあるべき税体系に向けて

1) 道路事業費等、現在の交通社会整備に対する使途

- ・ 道路事業費は、自然災害による被災や老朽化による維持修繕対応等により、足元では増加傾向にある。自動運転や先進安全技術搭載車両の普及を見据えたインフラ整備も求められていることから、今後更なる増加が見込まれている。

2) 自動車ユーザーが負担する税への課税根拠

- ・ 一般財源化により、現在の自動車に係る税の課税根拠は失われていることから、自動車ユーザーが負担すべき観点（道路損傷・環境負荷）を踏まえ、納得感のある課税根拠のもと、税目を簡素化すべきである。

以上

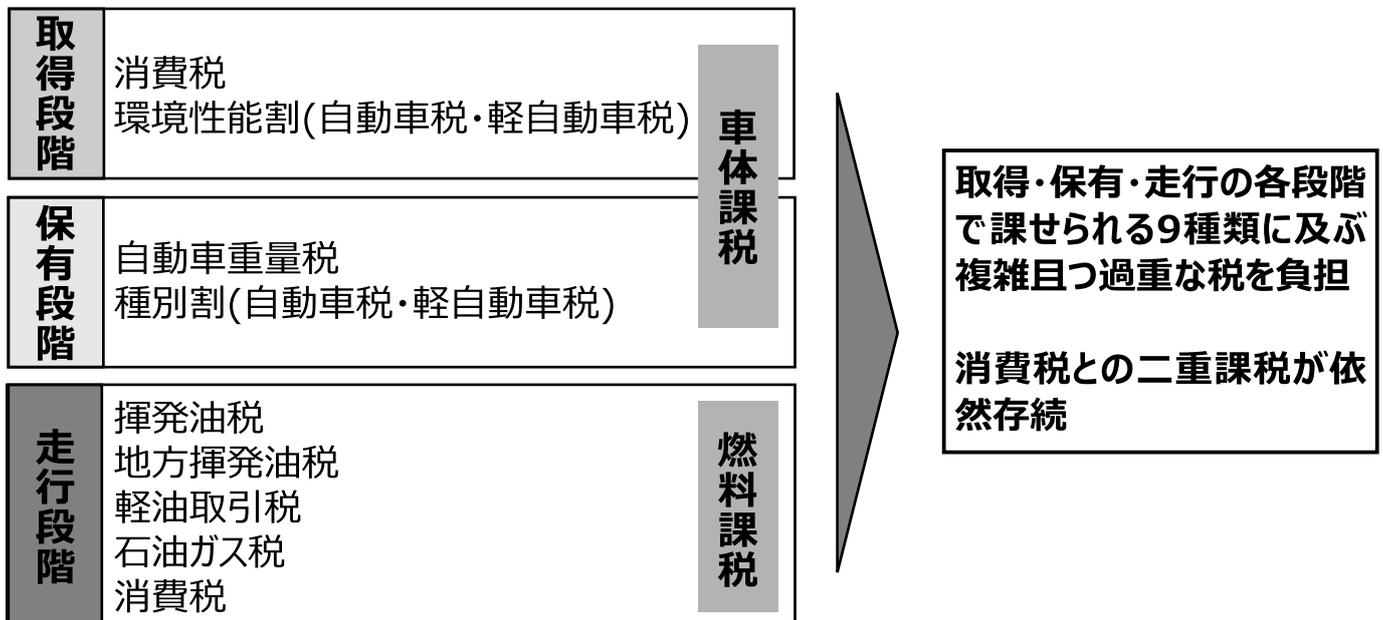
資料

資料①自動車総連が考えるあるべき税体系

段階	現行の税目		段階	あるべき税体系	課税根拠
取得段階	消費税	取得時は消費税のみ	取得段階	消費税	-
	環境性能割(自動車税・軽自動車税)			廃止	
保有段階	種別割(自動車税・軽自動車税)	保有段階に係る税は原則1種類	保有段階	自動車保有税(仮称※1)	道路損傷や環境汚染、自動運転等の交通社会の高度化対応
	自動車重量税			廃止	
走行段階	揮発油税	燃料に係わる税目は一本化し タックス・オン・タックスを解消	走行段階	燃料税(仮称)	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガス等の環境汚染への対応
	地方揮発油税				
	軽油取引税				
	石油ガス税				
	消費税				

※1: 現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階に係る税は原則1種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。但し、検討にあたっては、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、十分な配慮が必要。

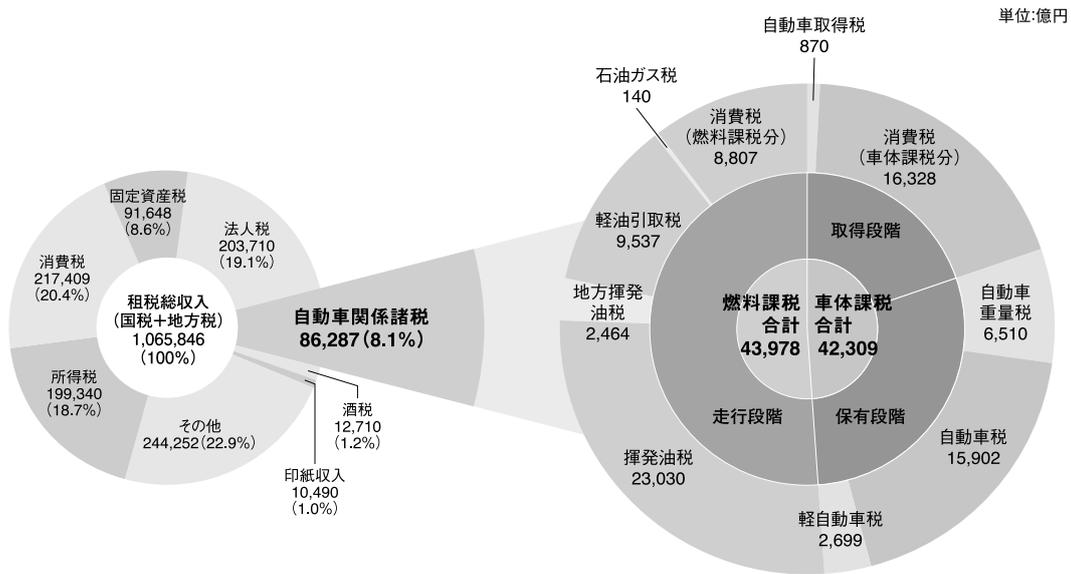
資料②自動車ユーザーに課せられている複雑且つ過重な現在の税負担



資料③自動車関係諸税に課せられている本則税率以上の税負担

		税目	本則税率	現在の税率	本則税率との比較(倍率)
車体課税	取得段階	自動車税・軽自動車税(環境性能割)	0~3%		
		消費税(車体)	10%		
	保有段階	自動車重量税	2,500円/0.5t年(自家用登録車)	4,100円/0.5t年(自家用登録車)	1.64
		自動車税(種別割)	1,001~1,500cc: 30,500円/年(自家用登録車)		
		軽自動車税(種別割)	10,800円/年(自家用登録車)		
燃料課税	走行段階	揮発油税	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2.00
		地方揮発油税	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	1.18
		軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.14
		石油ガス税	17.5円/kg		
		消費税(燃料)	10%		

資料④2019年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額(当初)



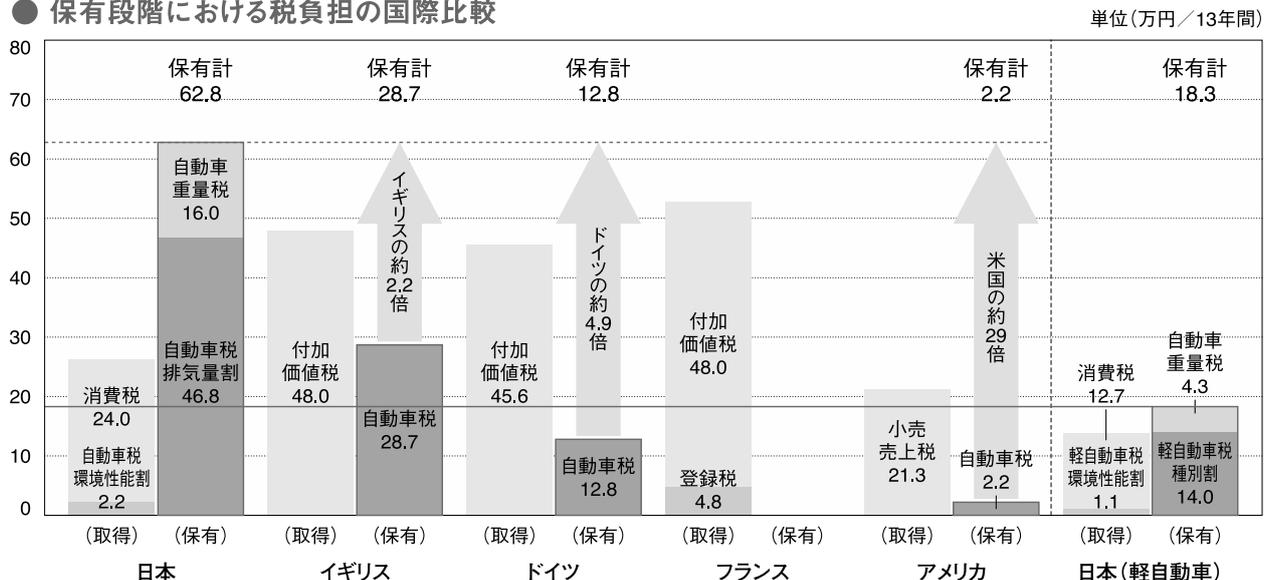
注:1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。2.自動車関係諸税の消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。3.消費税収には地方消費税収を含む。
資料:財務省、総務省

出典:日本自動車工業「日本の自動車工業 2019」

自動車ユーザーが負担する税金総額は、日本の総税収入の8.1%にあたる9兆円にもおよぶ。

資料⑤自動車関係諸税(取得・保有段階の車体課税)の国際比較

●保有段階における税負担の国際比較



前提条件: ①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③JC08モード燃費値 20.5km/L (CO₂排出量113g/km) ④車体価格240万円(軽は127万円) ⑤フランスはM/リ、米国はニューヨーク市 ⑥フランスは課税馬力8 ⑦13年間使用(平均使用年数:自検協データより) ⑧為替レートは1€=¥130、1£=¥150、1\$=¥112(2018/4~2019/3の平均)
※2019年10月時点の税体系に基づく試算 ※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

出典:日本自動車工業「日本の自動車工業 2019」

日本の自動車ユーザーは、国際的に比較しても高い保有コストを支払っている。

資料⑥自動車関係諸税見直しの経過と今後の方向性

【平成31年度以降の方向性】

～平成31年度与党税制改正大綱より～

平成29年度与党税制改正大綱等における車体課税の見直しに係る基本的な考え方に沿って検討を行った結果、車体課税について、(中略)税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しについては、今般の処置をもって最終的な結論とする。(中略)

自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

資料⑦車体課税の変遷

税目	創設	使途	税率	変遷
自動車取得税	昭和43年7月	都道府県の一般財源 (平成20年度まで 道路特定財源)	3% (本則税率)	<ul style="list-style-type: none"> ▶昭和49年度～ 自家用5% 営業用・軽自動車3% ▶平成21年度～ 一般財源化(道路特定財源廃止) ▶平成21年度～ 自動車取得税の軽減措置 「エコカー減税」制度導入 ▶平成26年度～ 自家用3% 営業用・軽自動車2% [令和元年10月(消費税率10%時) 廃止]
自動車重量税	昭和46年5月 (実施は12月)	国の一般財源 593/1000は国の 一般財源 (一部を公害健康被害 の補償費用財源と して交付) 407/1000は市町村 の一般財源として 譲与 (平成20年度まで 道路特定財源)	2,500円/0.5t年 (自家用乗用車 の本則税率)	(自家用乗用車の例) <ul style="list-style-type: none"> ▶昭和49年5月～ 5,000円/0.5t年(暫定税率) ▶昭和51年5月～ 6,300円/0.5t年(") ▶平成21年度～ 一般財源化(道路特定財源廃止) ▶平成21年度～ 自動車重量税の軽減措置 「エコカー減税」制度導入 ▶平成22年4月～ 当分の間税率引下げ (5,000円/0.5t年) (エコカーは本則税率適用) ▶平成24年5月～ 当分の間税率引下げ (4,100円/0.5t年) ▶平成27年5月～ 本則税率適用特例措置(新車) H27年度燃費基準達成車(2年間) ▶平成29年5月～ 本則税率適用特例措置(新車*) H27年度燃費基準+5%達成車(2年間) (*軽自動車、ハイブリッド車除く)
自動車税	昭和25年	都道府県の一般財源	車種・排気量に 応じて課税	<ul style="list-style-type: none"> ▶昭和28年 税率引上げ ▶昭和29年 " " ▶昭和33年 課税客体から軽自動車税を除外 ▶昭和51年 税率引上げ ▶昭和54年 " " ▶平成元年 普通/小型自動車の税率見直し ▶平成13年度～ 自動車税グリーン化特例導入 ▶令和元年10月(消費税率10%時)環境性能割創設 (")普通/小型自動車 (自家用乗用)の税率引下げ
軽自動車税	昭和33年	市町村の一般財源	車種に応じて 課税	<ul style="list-style-type: none"> ▶昭和33年 道府県税の自動車税から移譲し、 市町村税として軽自動車税を創設 ▶平成27年度～ 税率引上げ ▶平成27年度～ 軽自動車税グリーン化特例導入 [令和元年10月(消費税率10%時)環境性能割創設]

(各種資料より自工会作成)

出典：日本自動車工業会 令和2年度税制改正に関する要望書

