

決算委員会で質問に立つ(4/16)

「生活者・納税者・消費者・働く者」の立場で
自動車関係諸税の負担軽減を訴える！



Check Point !

- ・車体課税のユーザー負担軽減に向けた議論は今年が山場。過重かつ課税根拠のない税体系を抜本改革すべき
- ・自賠償保険特別会計への繰り戻しは、平成34年度の全額返済に向け、来年以降も返済を継続することが重要

質疑概要（ ○はまぐち誠の質問 →政府の答弁 ）

【自動車関係諸税の抜本改革】

- 自動車ユーザーは、暫定税率や当分の間税率として40年以上も本則税率に上乘せされた過重な税を負担し続けている。報道関係者の皆さんには、森友・加計問題だけでなく、このような重要な実態もきちんと伝えてほしい
- 平成31年度の税制改正においては、平成29年度の与党税制改正大綱（※）に従い、ユーザー負担の軽減を着実に実行すべき

→（経産省）自動車が生活に欠かせない足となっている地方をはじめ、自動車ユーザーからは、車体課税は複雑で負担水準が高いという声が上がっていると承知している。平成29年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車産業が生み出す消費・雇用などの実態経済を支えていくという観点から、車体課税のユーザー負担軽減に向けた検討を行っていきたい

（※）平成29年度与党税制改正大綱（平成28年12月8日）（自動車関係諸税についての記載）

「消費税率10%への引き上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。」

【自賠償保険特会の全面返還に向けて】

- 昨年12月に新たな大臣覚書（麻生財務大臣・石井国交大臣）が結ばれ、自賠償保険特会への一部繰り戻し（23.2億円）が実現したことは一歩前進と評価したい
- 被害者やそのご家族の立場に立ち、来年以降も返済を継続していくことが重要。覚書通り、平成34年度には全額完済（残り約6,200億円）してもらいたい

→（麻生大臣）借りている立場の財務省として返済意思をきちんと証明する必要があったため、今回の一部返済に至った。新たな覚書では、従来 of 文章に加え、「被害者のニーズに応じて、被害者保護増進事業等が安定的・継続的に将来にわたって充実されるよう十分留意しつつ」という文章を入れた。これに沿い引き続き努力したい

■ 自動車の税金の現状

自動車ユーザーには「取得」「保有」「走行」の各段階で、**9種類・8兆円超**もの税金が課されている

取得	①自動車取得税 ②消費税（車体） = 約1.5兆円
保有	③自動車重量税 ④自動車税 ⑤軽自動車税 = 約2.4兆円
走行	⑥揮発油税 ⑦地方揮発油税 ⑧軽油引取税 ⑨石油ガス税 = 約4.3兆円



かつ、本則以上の重い負担が長期間継続（＝増税継続）している状態

項目		本則税率	当分の間税率 (旧暫定税率)	現在の税率	本則税率との比較 (増税率)	存続期間
車体課税	自動車重量税	2,500円/0.5t	1,600円/0.5トン	4,100円/0.5トン	1.6倍	42年
	揮発油税	24.3円/ℓ	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2.0倍	
燃料課税	地方揮発油税	4.4円/ℓ	0.8円/ℓ	5.2円/ℓ	1.2倍	
	軽油引取税	15.0円/ℓ	17.1円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍	

出典：日本自動車工業会「道路特定財源の暫定増税率の適用状況」

■ 税導入の経緯

そもそも、自動車に係る税金はどのような目的をもって創設されたのか？

例えば、車体課税を見てみると・・・

[自動車税（1940年～） 自動車取得税（1968年～） 自動車重量税（1971年～）]

- ①自動車（贅沢品）を所有する人の担税力（税金を支払う所得能力が高い）に着目し、
- ②自動車の走行で損傷した道路を整備するために創設された税（＝道路特定財源）

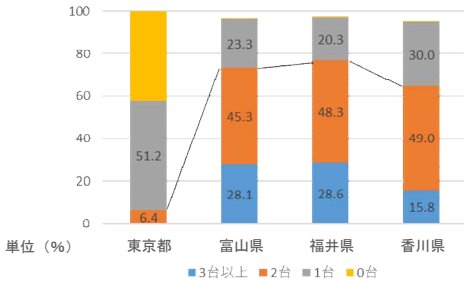
⇒ その後、自動車の普及に伴い、ユーザーが負担する税は年々増加



■ 自動車関係諸税の負担軽減を訴える意義

車は「贅沢品」の時代から「生活必需品」の時代へ

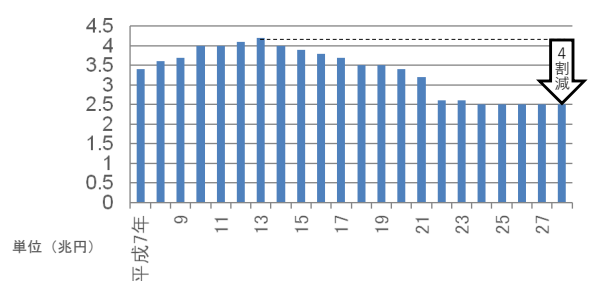
○自動車保有台数比率（二人以上の世帯）の比較



地方では、2台以上保有するのが当たり前
⇒ 地方の税負担が重い！

出典：総務省統計局「平成26年全国消費実態調査」、一般財団法人自動車検査登録情報協会「自家用自動車の世帯当たり普及台数（都道府県別）」

○道路整備費の推移



道路整備費はピーク時に比べ、**約4割減少**
(平成13年：約4.2兆円 ⇒ 現在：約2.5兆円)

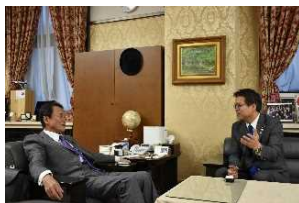
さらに・・・道路特定財源が一般財源化（2009年）されたことも加味すれば、

自動車ユーザーへの自動車関係諸税の課税根拠は既がない！

家計負担の軽減、国内消費の活性化を図るために、過重・複雑な自動車税制を変えましょう！！

だからこそ、

「生活者・納税者・消費者・働く者」の立場で、負担軽減を訴える



“国民目線”“現場目線”で国会論戦に挑むと同時に、
“曲がったことは許さない!!”姿勢で

はまぐち誠、頑張ります!!

2010年度（民主党政権時）組織内議員が連携し、国会で粘り強く活動した結果、
自動車重量税を3,300億円/年（車重1.5tで約2万円）減税した実績あり

これまでに、3兆円弱が自動車ユーザーへ還元されました！！

