

JAFホームページにもどる

自動車の税金についてJAFと考えよう

# 自動車ユーザーの声が必要です。

自動車にかかる税金は実に9種類。しかも、同じような趣旨で二重に税金を支払ったり、課税根拠を喪失した税金もあります。特に、複数台保有する地方では大きな負担です。おかしいと思いませんか？ぜひ、あなたの意見を聞かせてください。



自動車税制に関するアンケートにご協力ください! ▼

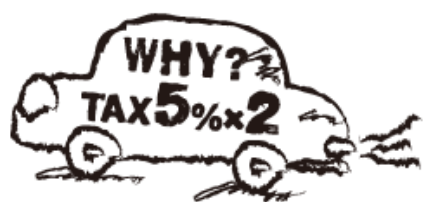
自動車の税金についてJAFと考えよう(全3回) | [第1回](#) | [第2回](#) | [第3回\(最終回\)](#)

自動車税制に関するアンケートは終了いたしました。多くの皆さまのご協力、誠にありがとうございました。

## 最終回

### 複雑で過重な自動車税制の見直しが必要です。

マイカーを購入した。消費税5%と取得税5%を支払った。  
この2つの税、どこが違うの? ●クルマにかかる=重量税



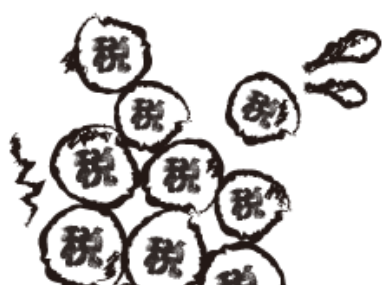
物品やサービスを購入するときにかかる消費税。車の購入の際にも消費税がかかります。ところが車の場合、かかるのは消費税だけではありません。自動車取得税という税金が課せられています。

※50万円以下の場合を除く。軽自動車および営業用自動車は3%。エコカーは減税措置あり。

自動車取得税は、車を購入するという行為に対して課せられる税金であり、消費税と趣旨が似かよっていること(二重課税)が問題視されています。

自動車には9種類もの税金がかけられている。

●複雑で過重な税体系



#### ■車を買うときにかかる

- ①自動車取得税
- ②消費税

#### ■持っているだけで毎年かかる

- ③自動車税
- ④軽自動車税
- ⑤自動車重量税



#### ■燃料にかかる

- ガソリン税(⑥揮発油税+⑦地方揮発油税)
- ⑧軽油引取税
- ⑨石油ガス税
- ②消費税

1台の車にすべての種類の税金が課せられているわけではありませんが、どの税金がどの車にかかり、自分の車にかかる税金はどれで、いくらなのか、とても分かりづらくなっています。

[→もっと詳しく見る](#)

## 「道路を整備するため」として始まったのが自動車重量税では？

### 🔍課税根拠をなくした税



昭和40年代、車の普及が進み、道路事情の改善が急務でした。そこで「受益者負担」の考えに基づき、道路特定財源という道路整備だけに使う財源を確保することにしました。そのための財源の一つが、自動車重量税です。

ところが平成21年、道路特定財源は、用途を限定せず使えるように一般財源化されました。課税根拠を喪失したにもかかわらず、自動車重量税は一般財源として残されたままです。

このほか、自動車取得税、ガソリン税(揮発油税+地方揮発油税)、軽油引取税、石油ガス税も道路特定財源として道路整備を目的に創設された税ですが、自動車重量税と同様に一般財源化されたにもかかわらず、今なお自動車に課せられています。

## レシートを見たら、ガソリン税にも消費税がかかっていた

### 🔍税に税がかけている



ガソリンスタンドで給油したときのレシートには、ガソリンの値段だけでなく、賦課された税金の金額も記載されていることがあります。手元のガソリンのレシートを見ると、こんなふう書いてありました。

レギュラーガソリン ¥3000(内税分消費税 ¥143)

数量 21.28L

単価 @141

(内ガソリン税 @53.8)

141円の単価は消費税を含む価格です。消費税を除いた価格は、134.29円。この金額には、ガソリン税が含まれています。レ

シートの金額は、ガソリン税を含んだ価格(134.29円)×21.28L=2857円。これに消費税がかけられて3000円となっています。

つまり、ガソリン税にも消費税がかけているのです。本来なら、ガソリン本体価格にのみ消費税をかけるべきはずが、21.28L給油した場合、ガソリン税に対する消費税として約57円を支払っているのです。リッターあたり、3円近い金額です。1円でも安いガソリンスタンドを探すドライバーにとっては、大きな金額ではないでしょうか。

仮に年間1万km走行するドライバーなら1000Lのガソリンを購入することとなり、約2700円の不合理な税金を支払うこととなります(燃費10km/Lの場合)。ちなみに、平成22年度のガソリン税収は約2兆8500億円。ここに消費税が課せられ、ガソリン税に対する消費税は1425億円になります。

なぜ、税金にまで消費税がかけられるのでしょうか？

XXXXXXXXXXXX2705		様
提携カード		36686
-----		
0120-00 0873		
レギュラーガソリン P13		¥3000
数量	21.28L	
単価	@141	
(内ガソリン税	@53.8)	
-----		
合計		¥3,000
(内税分消費税		¥143)

## 本来の税率なら、ガソリンは今より約25円/L安くなるはず。

### ▶ いまだに残る旧暫定税率

ガソリン本体価格(およそ141円:都内某所7月7日購入時)のうち、約4割の53.8円がガソリン税です。このガソリン税は、本来の税率より高い税率が課せられています。



現行のガソリン税	本来のガソリン税
53.8円	28.7円

この差額の25.1円分は、緊急の道路整備に使う目的で、本来の税率に暫定的に上乘せされていた税率(旧暫定税率)です。すでに道路特定財源制度は廃止されたにもかかわらず、上乘せされた税率は「当分の間」として維持されたままとなっています。

本来の税率に上乘せされているのは、ガソリン税だけではありません。自動車取得税、自動車重量税、軽油引取税にも上乘せされており、本来の約2倍もの税率となっています。

## 第2回

### 今回は不合理な「**当分の間の税率**」についてです。

自動車にかかる税金には、不合理なことがたくさんあります。自動車取得税、自動車重量税、ガソリン税(揮発油税+地方揮発油税)、軽油引取税に、本来の税率の約2倍もの税率が「当分の間の税率」として課せられ続けていることもその一つです。この当分の間の税率が不合理であることを理解するためのポイントは3つあります。

- I. 車の税金の中には、本来の税率に上乘せされているものがあります。それは「暫定税率」が姿を変えたものです。
- II. 道路整備を目的に創設されたのが道路特定財源。その道路整備を急ぐために上乘せされた税率が暫定税率。しかし、暫定といいながら30年以上も継続されてきました。
- III. 道路特定財源としての暫定税率であったのに、一般財源化しても高い税率がそのまま残されています。

それでは、この当分の間の税率の現状から見てみましょう。

## I. 当分の間の税率とは?

車の税金の中には、本来の税率以外に課せられている税率があります。それが当分の間として上乘せされている税率です。たとえば、新車購入時や車検時に支払っている自動車重量税。これは、本来の税率と同じだけ、上乘せ分の税率がかけられています。この上乘せ分がなくなると、1.5t未満の普通のマイカーで15,000円も安くなるのです※。

※自動車重量税の上乗せ税率分2,500円/0.5tの2年分の金額

それでは、なぜ、この高い税率が上乘せされたままとなったのでしょうか?

その根拠となるのが平成21年12月に発表された「平成22年度の税制改正大綱」です(要約)。



揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税に係る暫定税率は廃止。

ただし、急激な税収の落ち込みにより、財政が非常に厳しい状況にあることから、当分の間、現在の税率水準※を維持。

※自動車重量税は、0.5tあたり1年で6,300円から5,000円に軽減(普通乗用車の場合)

(全文は、内閣府ホームページで公開中の「[平成22年度税制改正大綱](#)」の72ページにあります。)

つまり、暫定税率という高い税率の名称だけは廃止するが、税率水準は当分の間維持する、というのが要旨です。上乘せされている税率とは、暫定税率の税率水準を引き継いでいるものなのです。

**まとめ**

車の税金の中には、本来の税率に上乗せされているものがあります。それは「暫定税率」が姿を変えたものです。

	本来の税率 (本則)	→	上乗せされた 現行の税率
自動車取得税※	3%	→	5%
自動車重量税※	2,500円/0.5トン	→	5,000円/0.5トン
揮発油税	24.3円/リットル	→	48.6円/リットル
地方揮発油税	4.4円/リットル	→	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
石油ガス税	17.5円/kg	→	17.5円/kg

※自家用乗用車の場合、自動車重量税の0.5トン未満は切上げ、次世代自動車（ハイブリッド車など）は2,500円/0.5トン、車齢18年以上の車は6,300円/0.5トン

**II. 道路特定財源と暫定税率**

道路特定財源とは、立ち遅れていた日本の道路を整備するために、受益者負担の原則に立って、道路の利用者である自動車ユーザーが、自分たちが使う道路のために負担してきた税金のこと。それがガソリンにかかる揮発油税や自動車重量税、自動車取得税などです。

そして昭和40年代後半には、立ち遅れていた日本の道路整備を早急に行うために、これらの税金の税率（本則税率）に、暫定的に高い税率を課して税収を増やすことにしました。これが暫定税率です。暫定税率はその後、期限が来るたびに改正され続け、30年以上も高い税率が課されてきました。

**まとめ**

道路整備を目的に創設されたのが道路特定財源。  
その道路整備を急ぐために上乗せされた高い税率が暫定税率。  
しかし、暫定といいながら  
30年以上も継続されて  
きました。

**III. 道路特定財源の一般財源化と暫定税率**

～道路特定財源がなくなれば、暫定税率もなくなるはずでは？～

平成21年、道路特定財源制度は廃止され、自動車関連諸税はすべて何にでも使うことができる一般財源にされました。

道路整備が必要なので受益者負担の原則に立ち、道路特定財源としてさまざまな税金が車に課せられることになりました。



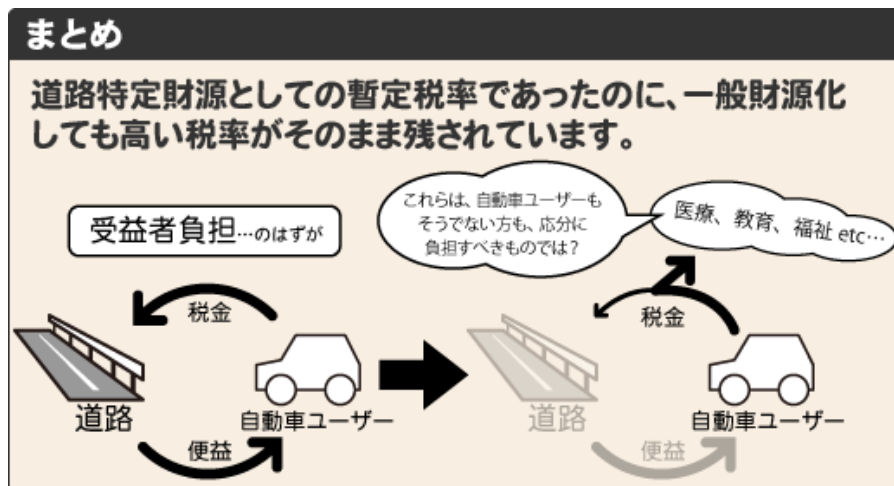
道路整備を急ぐという理由で、暫定税率までも課せられることになりました。



道路特定財源は何にでも使うことのできる一般財源となりました。

ならば、道路整備を急ぐために創設された暫定税率も、廃止されるのが筋ではないでしょうか。暫定税率は、受益者負担の原則のもと、自動車ユーザーが負担してきました。道路整備に使わないのであれば、受益者負担の原則が成り立ちません。しかも、暫定税率分が維持されたまま一般財源化されています。

かつては、車が高級品だったため、車を持つこと自体が担税能力の証であるとみなされた時代もありました。今でも、一部の高級車や大排気量車など、贅沢ではないと言い切れない車種は確かにあります。しかし一方で、車がなければ生活が成り立たない方が多く存在します。地方在住の多くの方から、生活必需品としての車の大切さを切々と訴える声が届いています。公共交通機関が十分に整備されていない地域において、生活の足として個人が持つ車にこうした不合理な税金が課せられているのが現実です。



みなさまはどう思いますか？ ご意見をお寄せください。

皆さまからのご意見を募集しています ▼

## 第1回

### 自動車の税金、その不合理さを知る

なぜ、この時期に税金の話をするのか？

現在、震災復興に向けた財源の議論が行われています。当然、被災地の復興のためには多大な費用が必要です。そのために、新たな課税措置も検討されようとしています。

各地に甚大な被害をもたらした東日本大震災。その被災地では、震災後の最優先課題として、電気や水道の復旧と同様に『自動車が使え環境の確保』が、人命に関わる部分においても強く求められ、自動車がかもはやライフラインであることが再認識されました。

また、緊急時に限らずとも、公共交通機関が十分に整備されていない地方では、通勤・買物・通院といった、都会では徒歩やバス・地下鉄などで可能な日頃の移動にも、自動車が必要となります。

このため地方では、一世帯で複数台の自動車を持たざるを得ない人たちが多くなります。つまり、こうした地方の人たちがより多くの税金を払い、他方、公共交通機関が整備されている都会に住み、自動車を持つ必要がない人たちは税金を負担する必要がないということになります。

自動車が切実な生活必需品となる地方。にもかかわらず、そんな地方の人たちが逆に大きな負担を強いられています。

## そんな自動車に課せられる不合理な税金

このように、生活必需品である自動車ですが、そこに課せられている税は実に9種類にも及びます。そのうえ、自動車は保有しているだけで毎年税金がかかります。

これら自動車の税金のなかには、緊急の道路整備のため本則を大幅に上回る「暫定税率」が30年以上も課せられてきました。現在「暫定税率」の制度こそ廃止となっていますが、税水準については一部を除き「当分の間の税率」として、未だに上乘せされ続けています。

ほかにも、購入時に「消費税」と「自動車取得税」という似かよった趣旨の税が同時に課せられていたり、給油時に支払う「ガソリン税(揮発油税+地方揮発油税)」に「消費税」がかけられている(税に税がかかっている)など、極めて不合理な課税形態のものが存在し、依然として解決されないままとなっています。

しかも、このように不合理で過重な自動車の税金が、車両購入時や車検時の諸費用、ガソリン価格などに組み込まれて徴収されているため、ユーザー側は、いったい自分がいくら支払っているのかが分かりにくくなっています。

自動車は私たちのライフラインなのに、日常生活に欠かすことができない生活必需品なのに、なぜこれほどまでの負担を強いられるのでしょうか。

[→もっと詳しく見る](#)

## 自動車が“必需品”である地方ほど、自動車税は高負担に

右図は自家用車の世帯あたり普及台数が全国で1位の福井県と、最下位の東京都とを比較したものの。(平成22年3月末現在)

**福井県:約1.75台(4世帯に7台普及)**



地方はより多くの自動車を必要としており、また、その分、一世帯あたりの自動車税の負担が大きくなることが分かる。

**東京都:約0.5台(4世帯に2台普及)**



資料:自動車検査登録情報協会

**自動車税制に関するアンケートは終了いたしました。多くの皆さまのご協力、誠にありがとうございました。**

### 皆さまのご意見

今や、自動車産業は日本の基幹産業とばかり、マスコミや政府は騒ぎ立てますが、一方国内では、税金を取るためとしての車の扱い。課税根拠の無くなった、自動車取得税、自動車重量税。これら税金は全て即刻廃止すべきです。ちよつとでも新車販売が減少すれば、日本経済の停滞みたいに騒ぎ立てるくせに、片方ではユーザーに何の意味も無い税金を取る。この景気ではなおさら、新車販売が落ちてきても当然ではないか。自動車産業はすそ野が広大な産業のため、どこの国でも力を入れる産業です。なのに、日本では使用する側には莫大な税金を要求するこの国はおかしいです(フランスでは数年前に自動車税を廃止したくらいです)。(福井県)

電車が廃止され、代わりにバスも本数が少なく、自動車は今や贅沢品ではありません。(岐阜県)

東日本大震災では、車で逃げようとして渋滞し、津波に流されています。また、津波に流された車がぶつかって壊れた家もたくさんあります。流された車が散乱し、後片付けも手間取っています。それなのに6月号の広告は良いことばかり並べて、ひどいと思います。

13年超登録車の自動車税の重課税が気に入らない。課税するならするで、対象外の策を政府側で用意するべき。例えば、20年超登録の車は触媒を環境対応の新型品に交換すれば重課税から除外とし、初回の税金を半額にするなど。地方では、古い車がまだ走っていますし、現行の車より優れている点も多いのです。触媒交換など、ユーザー側で出来る環境対策をもっと推奨して、古い車を乗り続ける事をエコだと認めてほしい。これ以上貴重な車のスクラップや、廃車を私は見たくは有りません。(福井県)