

# 自動車総連

自動車総連産業政策室／政策グループ長  
大喜多宏行

## 自動車総連の産業政策活動について

### 自動車に関する規制緩和・撤廃および税制改正の要望活動

#### 裾野の広い自動車産別労働組合ならではの産業政策活動

●自動車総連における政策表現活動を大別しますと、労働政策、一般政策、産業政策となります。

●それぞれの説明は割愛致しますが、「産業政策」は、自動車産別労働組合として「傘下労連・単組が取り組むことが難しい分野・課題に特化する」といった観点で、自動車産業に関わる、言い換えれば「自動車産業ならではの」課題に、取り組む重要な政策実現活動と捉えています。

●ご存知の通り、自動車産業は車両製造、車体・部品製造、販売、輸送等、幅広い業種に跨る「裾野の広い」産業です。そのため、産業政策の課題といえども多岐に亘ることを特徴としてご理解頂きたいと思えます。

●具体的には、自動車リサイクル問題、

地球温暖化対策、交通流対策、技術・技能の伝承といった産業全般に関わる課題の他、業種別にも販売では正月三が日完全休業の実現、販売店営業スタッフの完全時間管理の実現に向けた取り組み、輸送ではキャリアアーカーの路上積み下ろしの是正等が挙げられます。

●特に、この後ご説明する「規制緩和・撤廃要望」及び「税制改正」の政策実現活動は、毎年秋に関係省庁に対して組織内顧問議員と共に要望活動を行っております。また、これは自動車産業に携わる者といった観点だけでなく、自動車ユーザーにも大きく関わる活動と考えます。

●更に労働組合は基本的に経営者側と対等、対立の立場にあります。本活動については、経営者側、特に日本自動車工業会（自工会）との連携を強化し、労使が一体となった業界全体の要望として取り組む色が濃い活動であることも特徴です。

組合員の目と共に「ユーザー」の目も大切に  
して取り組む活動

①「平成18年度規制緩和・撤廃等に関する要望」の活動  
●本活動は、当然のことながら自動車産業の健全な発展に向け、産業に働く者の視点から、自動車に関する不要な

〈図表1〉規制緩和・撤廃等に関する要望項目

#### 1. 規制緩和・撤廃 等に関する要望項目

	関連分野	項目	狙い
1	販売	ワンストップサービスの円滑な導入	・ユーザー負担軽減 ／利便性の向上
2		ナンバープレートの形状変更	・車両生産コストの引き下げ
3	点検・整備	車両受検期間の前出し	・ユーザーのフレキシビリティ向上 ・車検需要の季節変動平準化
4		ユーザー車検の受け入れ体制強化	・ユーザー負担軽減／利便性の向上
5	リサイクル	保安基準の見直し	・自動車解体時の処理課題の解消
6		最終処分場の確保	・環境負荷の軽減
7	二輪車	高速道路通行料金の適正化	・ユーザー負担軽減
8		法整備等による二輪車駐車施設の拡充	・ユーザー利便性向上

#### 2. 地球温暖化防止に関する要望項目

1	走行	交通流対策の促進	・経済的損失の軽減 ・ユーザー利便性向上 ・CO2削減対策
---	----	----------	-------------------------------------

## 〈図表2〉日本の自動車関係諸税

(H17年度 当初予算)

	税 目		税の性格	税 収 額
取得段階	消費税	国 税	一般財源	8300億円
	自動車取得税	地方税	特定財源	4655億円
保有段階	自動車重量税	国 税	特定財源 (一部、一般財源)	11325億円
	自動車税	地方税	一般財源	17713億円
	軽自動車税			1519億円
走行段階	揮発油税	国 税	特定財源	29138億円
	地方道路税	地方税		3118億円
	軽油引取税	地方税		10556億円
	石油ガス税	国 税	一般財源	300億円
	消費税			4553億円
税 収 合 計				9兆1177億円

注：消費税は総連試算

規制の緩和、撤廃に取り組んでいます  
が、それに加えて大切な視点として  
「自動車ユーザーの立場」を代表し、  
過度な負担の軽減や簡素化を推進して  
います。

●これまでも、販売会社の収益（手数料）  
が減少することが予測されるもの  
の、車両自体の安全性を含めた品質全  
体が向上したことを背景に、四輪車の  
法定6カ月点検の廃止や二輪車の初回  
車検時期を2年から3年に延長させる  
といった、ユーザーの経済的負担の軽  
減を目的にした要望に取り組み、実現  
させて参りました。

●また、5月から実施されている二輪  
車の高速道路一人乗り解禁について

も、ユーザーの視点から要望し実現出  
来た活動だと捉えています。

●平成18年度に向けた要望の特徴とし  
まして、05年2月に発効された京都議  
定書と4月に発表された目標達成計画  
を鑑み、新たに地球温暖化対策に関す  
る政策強化の要望も加えて行うことと  
致しました。

●具体的な要望として、販売、点検・  
整備、リサイクル、二輪車という4分  
野、8項目の規制緩和、撤廃に関する  
要望と、走行分野、1項目の地球温暖  
化防止に関する要望としています。  
(詳細は図表1参照)

●各項目の詳細な説明は割愛致します  
が、「ワンストップサービスの円滑な  
導入」や「保安基準の見直し（発炎筒  
装備義務の廃止）」については、組合  
員の雇用維持、生活の安定・向上とい  
った観点からは、「企業の収益を減ら  
すような活動に、なぜ労働組合が取り  
組むのか？」との疑問も持たれると思  
いますが、ユーザーの負担軽減や、利  
便性向上といった観点からは、自動車  
産業としての努力・改善は産業全体の  
健全な発展にも繋がる、と考え要望し  
ています。

●また、二輪車の高速道路料金適正化  
についても、ユーザーの負担軽減とい  
った観点からは重要な要望だと捉えて  
います。

●加えて、地球温暖化防止に関する要  
望は、『京都議定書目標達成計画』に  
よる運輸部門のCO<sub>2</sub>削減目標におい

て、「自動車燃費の  
改善」と「交通流対  
策」が対策の大きな  
柱となっていること  
を背景に、自動車燃  
費が着実に向上して  
いる反面、現在国が  
取り組むべき課題で  
ある交通流対策は  
「効果が判り難く、  
かつ対策実現まで時  
間がかかる」という  
面から、取り組みが  
遅れているとの認識は否めず、早急な  
対策実現が必要との観点から要望する  
ものです。

### ②「平成18年度税制改正に 関する要望」の活動

(1)自動車に関わる税金は複雑、  
しかも高額！

●本要望活動も、規制緩和・撤廃要望  
と同様に、ユーザーの負担軽減と簡素  
化の観点から長年に亘り取り組んで  
きました。

●まず、自動車に関わる税金（以下、  
自動車関係諸税）がどれだけあるかご  
存知でしょうか？もちろん、普通車、  
軽自動車或いはガソリン車、ディーゼ  
ル車によって対象となる税金の種類に  
違いはありますが、現在、消費税を含  
めた9種類の税金が設定されています。  
(図表2参照)

●また、新車を購入する場合の車両本

## 〈図表3〉自動車購入時の発生費用

(販売会社手数料を除く)

※車両本体 180万円  
排気量 1800cc/車両重量 1100kg  
の新車を4月に購入した場合

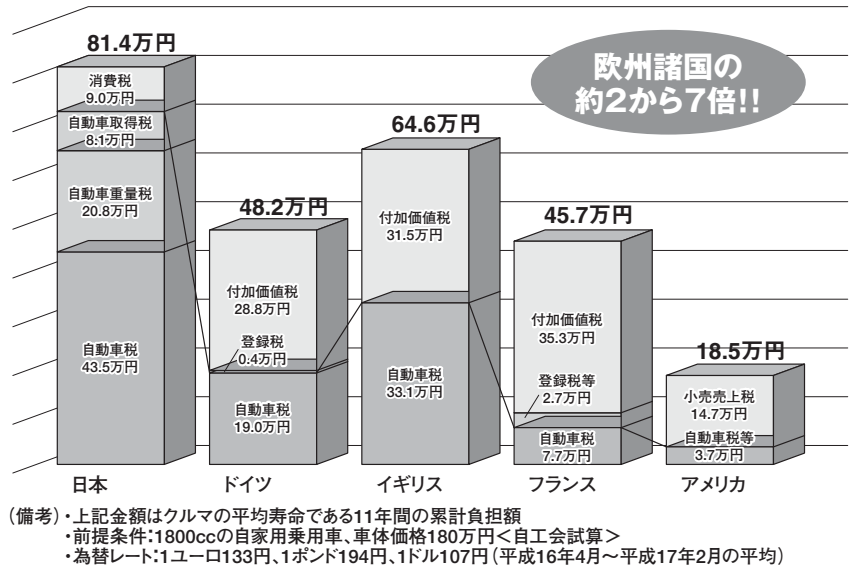
費用項目	金額
消費税（5%）	90,000円
自動車取得税	81,000円
自動車重量税 (新車の場合、初回3年分)	56,700円
自動車税	39,500円
小 計	267,200円
リサイクル料金 (1800ccクラス平均額)	約11,000円
自賠責（3年分）	42,800円
合 計	321,000円

体以外に税金といった諸経費がどの程  
度かかっているかご存知でしょうか？  
●例えば、排気量1800ccで車両本  
体価格180万円の車両を新車で購入  
した場合には約32万円の費用（販売会  
社手数料を除く）が必要となります。  
自賠責保険料と05年1月から徴収され  
ているリサイクル料金は、強制的に支  
払わなければならないものですが、そ  
れを除いた税金だけでも約27万円も支  
払うこととなります。(図表3参照)

●また、高額な自動車をこれだけの税  
金を払ってすぐに買い替える方は極め  
て少ないと思います。多くの方は5〜  
10年前後に亘ってその自動車に乗り続  
けられると思います。

●自動車業界では、購入時に支払う自  
動車取得税、毎年払う自動車税、車検  
毎に支払う自動車重量税、3つを総称  
して車体課税と呼んでいます。そこで、  
自動車を11年間保有した場合の車体課

【図表4】車体課税の国際比較



税を国際比較(1800cc 車両価格180万円 車両重量1・1トンを)を行いました。これを「概観」になると、日本がいかに高額な費用負担を課しているかを「ご理解頂けると幸いです。(図表4参照)

●このように、日本の自動車ユーザーの負担が、欧米に比べ極めて高くなっている背景には、道路整備負担のあり方の違いがあります。一般的に欧米では、道路は社会資本と捉えられ、その

整備にあたっては国民全体で負担(一般財源として)してきました。しかしながら、日本においては、戦後復興、高度成長期において、財源が不足していたことや、当時は車を保有する層が、比較的裕福な層であったことから、受益者負担(道路を使うのはユーザーだから負担するべき)という名目で道路特定財源が創設され、ユーザーに負担を求めてられてきました。●その結果、自動車関係諸税は、自動車取得・保有・走行の3段階に分けて考えてみますと、各段階で、30年以上にわたり本則の2倍程度の暫定税率が課せられてきました。(図表5参照)

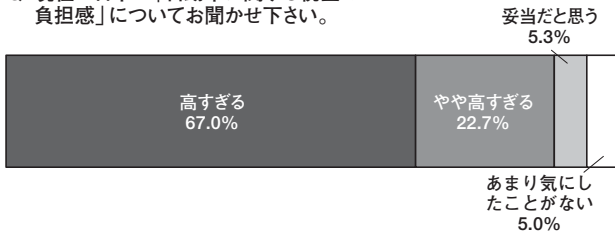
●加えて、消費税の導入時に物品税をはじめ大半の消費課税が廃止されたにも関わらず、取得税は存続した結果、同一物・同一行為に対して2種類の税金(消費税と取得税)が課せられ、また燃料にも揮発油税にさらに消費税をかける二重課税(Tax on Tax)等の不合理が放置された状態となってい

【図表5】道路特定財源の暫定税率

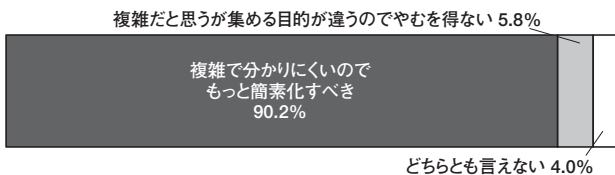
税目	本則税率	暫定税率	倍率
自動車取得税	3%	5% (除 営業用・軽)	1.7倍
自動車重量税	2500円/0.5ト (自家用登録車)	6300円/0.5ト	2.5倍
揮発油税	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2倍
地方道路税	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	1.2倍
経由引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍
石油ガス税	17.5円/ℓ	同左	—

【図表6】自動車税制に関するアンケート結果  
(読売新聞社が03年に実施)

Q. 現在の日本の「自動車に関する税金の負担感」についてお聞かせ下さい。



Q. 自動車の取得・保有・走行の各段階で合計9種類の税金がある事をどのようにおもわれますか?



ます。●ユーザーにとって自動車関係諸税は、複雑なことからその負担が実感しづらくなっていますが、こうした仕組みを正しく説明した上でアンケートを実施すると、9割近くのユーザーが「負担が高い」「複雑で分かりにくいのもっと簡素化すべき」との回答をしています。(図表6参照)

●このようなことから自動車総連は、来年度に向けて明確に以下の要望を行うこととしました。

◆自動車関係諸税の軽減・簡素化(抜本的見直し)

①自動車取得税の廃止

②自動車関係諸税を取得・保有・走行の各段階1種類に簡素化し、負担の軽減を図る

●05年度に入ってから、新聞等で道路特定財源をめぐる様々な報道がなされています。その内容は、主に平成18年度、19年度において、財源にオーバーフローが発生することから、これを一般財源として活用しようとする動きがあるというものです。この背景には、小泉首相が打ち出している公共事業のシーリング(段階的削減)が大きく影響しています。

●本来、道路財源は、道路整備5カ年計画のもとに、その必要財源規模が決

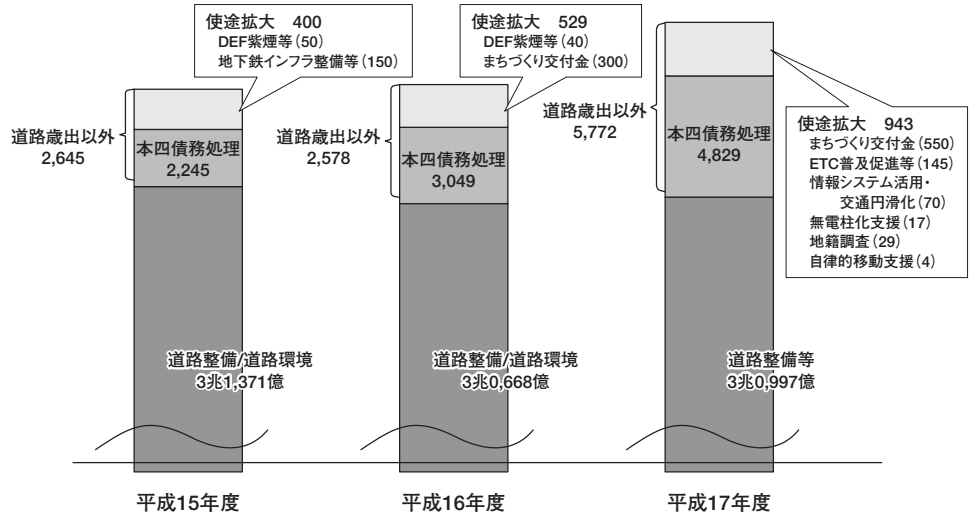
減を図る

③燃料課税における消費税との二重課税の是正

(2) 何のための道路特定財源なのか?

●05年度に入ってから、新聞等で道路特定財源をめぐる様々な報道がなされています。その内容は、主に平成18年度、19年度において、財源にオーバーフローが発生することから、これを一般財源として活用しようとする動きがあるというものです。この背景には、小泉首相が打ち出している公共事業のシーリング(段階的削減)が大きく影響しています。

〈図表7〉道路歳出を上回る税収の使途と額の推移 (億円)



定し、これに基づき税率が決められます。これまで、国土交通省は、道路整備は十分ではないとの主張のもと、前述のごとく30年以上も、本則の2倍程度の暫定税率をユーザーに課してきました。しかしながら、公共事業のシ-

担者であるユーザーの視点は全く度外視されています。  
●国の財政が切迫している中で、特定財源は硬直的ですから、一般財源化するという主張は、一見理があるように思われます。しかしながら、先ほどか

リングがかかったことから、道路整備目的に必要となる財源は減るものの、税収規模がほぼ一定であることから、道路整備以外への大幅な使途拡大が発生しており、更に今後、使途も決まらないオーバーフローが発生することが判明しております。(図表7参照)  
●素直に考えれば、こうしたオーバーフロー分があるのであれば、まずは暫定税率を本則に戻すのが当然のことですが、現時点では、税収規模を維持したい国土交通省と、財源を他に活用したい他府庁との間で、水面下の駆け引きが行われている状態であり、負担

ら述べているように、暫定税率を本則に戻すだけで硬直的税とはなりません。  
●また本来、道路特定財源は、受益者(自動車利用者)負担の考えからユーザーが特別に負担する考え方で、暫定税率が設定されています。これを一般財源化するということは、例えば、会費を事前に徴収しイベントをしましたが、実際にイベントを開催したら集めた会費が余ってしまい、返すのも面倒だから使ってしまう、といったことと同じではないかと考えます。  
●このように、単に国民的議論を避けて、安易に財源が確保できるからとの国の思いで一般財源化を行うとすることは、税の意義、体系を大きく歪めるばかりか、そもそもユーザーの理解は得られません。  
●従って、自動車総連は、道路特定財源についても以下のように要望することとしております。  
◆道路特定財源は道路整備目的のみに充当すべき  
①道路整備目的以外への使途拡大／転用には反対  
②道路整備目的以外に活用する一般財源化には反対  
③道路歳出を上回る税収があるならば、暫定税率を本則に戻すべき  
●税制改正要望では、この他にも、平成17年度末で期限切れとなるグリーン

税制に関する要望、地方における自動車関係諸税の要望なども行います。是非、要望後には自動車総連ホームページ(<http://www.jaw.or.jp/index.html>)にも掲載致しますので、ご参照頂ければ幸いです。  
おわりに  
組合員まで問題意識や理解が浸透すれば活動は強化される！  
●自動車関係諸税の問題をはじめとする産業政策活動は、複雑かつ理解し辛い内容です。しかしながら、自動車関係諸税の実態や自動車総連が持っている問題意識が、産業内だけの課題としての認識にとどまることなく、幅広く多くの国民方々に理解促進されれば、この活動を強化することができると思えます。  
●このことは、自動車総連の活動に限った事ではなく、様々な産業における問題課題を幅広く共有化することが大変重要なことであると同時に、共有化されることによって、それぞれの活動自体の強化に繋がると考えます。  
●そのため、今回、私達自動車総連の産業政策活動をご紹介する機会を頂いたことに心から感謝申し上げますと共に、是非、今後ともMFJJCの皆様のご支援とご理解・ご協力をお願い致します。