

マイカーの夢は遠ざかるばかり……。
 エコをふりかざし、弱者からの搾取をもくろむ
 “名ばかり環境税”に異議アリ!

軽自動車税

“4倍増”



環境自動車税を着々と進行中の総務省。まだ検討途中と言うが……

シナリオを 許すな!!

ひえ~!! 環境対策の名の下に、
 とんでもない増税案が進行中だ!
 民主党の次なるターゲットは軽自動車税!
 軽ユーザー、そして購入を考えているキミ!
 こんな理不尽な増税を許していいのか~?

軽ユーザーに忍び寄る
 弱者狙いの増税

今や国民車としてその地位を確固たるものにしていく軽自動車。かつて「ガマンクルマ」と呼ばれたボディサイズも、規格変更で大型化。税制面の優遇で維持費が安いことから、地方では「ひとり1台」が当たり前だ。
 ところが、この軽自動車にかかる税金を「最大4倍」に増税するという計画がひそかに進められているらしい。いったい、どういうこと?
 自動車の税制に詳しいライター植

村祐介氏が語る。
 「昨年末に『平成22年度税制改正大綱』が発表されました。ほぼ100ページにわたるこの文書の87ページに、国税・地方税共通の検討事項として『車体課税については(中略)簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方法で抜本的な見直しを検討します』という方針が示されているんです。つまり、『現在の税制は複雑だから、簡素化と減税を進めます。環境負荷の小さいクルマは優遇しますよ』ということなんです」
 なるほど。でもそれ、負担の軽減についてあるから、増税とは関係ないんじゃないの? しかも環境負荷の小さいクルマを優遇するってあるし……。
 「実は、それほど話は単純じゃないんです。この税制改正大綱を受けて、自動車税、軽自動車税の所管官庁である



地方では軽自動車の保有率が高い。もし増税され、一家に2台から3台の所有ともなれば維持費の大幅アップは確実……民主党は“地方の足”を奪うのか?

恐怖の

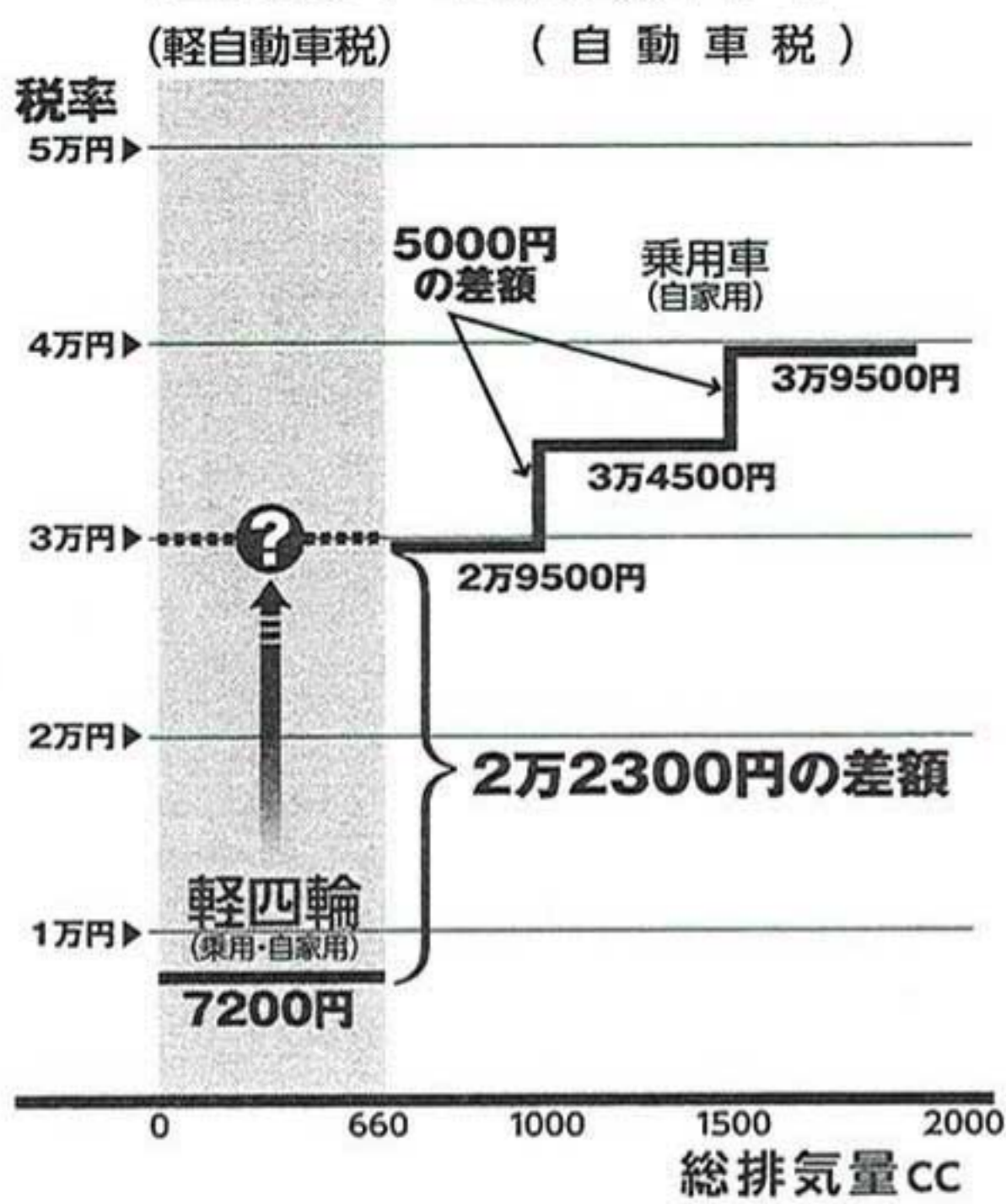
総務省が、11月2日、「環境自動車税(仮称)に関する基本的な考え方」とする文書を発表したんです。この環境自動車税とは、平成22年度税制改正大綱のいう「税制簡素化」のため、現在の自動車税と自動車重量税を一本化して創設する新たな税金のことです。この文書によると、この環境自動車税は、導入後に新車登録された小型・普通車のみを対象とすること、自動車税と自動車重量税による税収と中立になるよう制度設計することなどが示されています。ところが軽自動車については「小型自動車との税負担の格差を一定程度縮小するよう軽自動車の税負担の引き上げを行う」「引き上げに伴う増収に

ついては小型自動車等の税負担軽減に充当」とあるんです。つまり、現在の軽自動車は税制面で優遇されているから、小型車との格差が問題にならない水準まで引き上げましょう、そしてその増収分は小型車の減税にあてましょう、ということなんです。現在の軽自動車と、1ℓ未満の小型車の税額の差はほぼ4倍。つまり、仮に格差をゼロにするなら、軽は4倍の増税になる可能性があるってことです」
 ここで、軽自動車の税制について、ざっとおさらいしよう。

軽自動車の場合、小型・普通自動車の自動車税にあたるものとして、軽自動車税が課せられる(自動車税は都道府県税、軽自動車税は市町村税だが、いずれも地方税)。この軽自動車税、自家用軽乗用車なら、年間7200円。排気量が1ℓ未満の小型乗用車だと年間の自動車税は2万9500円なの、その差は4倍以上。自動車重量税も、軽は1年当たり3800円と、小型乗用車(1ℓ未満)の同5000円よりも優遇されている。ただし、軽自動車にはサイズや定員の制限もある。税額だけをもって「格差」とするのはやや乱暴な考え方だ。

そして、この「格差」を解消するための増税なんてあっていいものだろうか。そこで総務省の真意を探るべく、取材を試みた。すると……。
 「今回の発表は、決定事項というわけ

表1 小型自動車と軽自動車の税負担水準



総務省「自動車関係税制に関する研究会報告書」の参考資料より作成。軽自動車税を小型自動車の水準まで引き上げれば、およそ4倍の増税に

軽自動車税“4倍増”



製品の自由化進行という話も出てい
る。本来ならそのマイナスを相殺する
施策も必要です。もし増税されたら、
若者のクルマ離れどころではなく、誰
もがクルマを維持することがいっそう
困難になるでしょう」

経済評論家の平野和之氏も、意見は
同じだ。

「地方は郊外型のライフスタイルで、
買い物から通勤通学まで軽自動車が大
体です。一家に2台、3台が普通のク
ルマ社会ですから、維持費アップは家
計を直撃しますね。最悪、クルマを使
わないライフスタイルへの転換が始ま
ると行動範囲が狭まり、お金が回らな
くなり……経済規模がさらに小さくな
ることも考えられる。民主党は暫定税
率の廃止を進められず、高速道路無料
化は実質棚上げ。たばこ増税、消費
税増税など、増税路線一直線です。不
況のときには減税するのが経済の基本
なんです」

ただ、その民主党内にも異論を唱え
る論客がいるのが一縷の光明といえ
る。その論客とは、自らも軽自動車ユ
ーザーの藤田幸久参議院議員だ。

「私は茨城県に住んでいますが、本当
にクルマ社会で、一家に2、3台は軽
があり、家族のそれぞれが通勤に使っ
ていることも珍しくない環境です。そ
んな環境ですから軽はもう生活の糧。
そもそも民主党は車体課税は安くする
という考えだったし、受益者負担とい

軽自動車と自動車のCO2排出量と燃費の比較

1km走行におけるCO2排出量	
3000cc乗用車	224.8g-CO2/km
2000cc乗用車	170.4g-CO2/km
1500cc乗用車	140.9g-CO2/km
1300cc乗用車	130.1g-CO2/km
軽自動車	124.1g-CO2/km
1000cc乗用車	114.3g-CO2/km

燃費値	
3000cc乗用車	10.8km/l
2000cc乗用車	13.9km/l
1500cc乗用車	16.3km/l
1300cc乗用車	19.0km/l
軽自動車	19.2km/l
1000cc乗用車	20.8km/l

国土交通省「自動車燃費一覧」を基に作成。軽自動車と自動車の全
車種を排気量ごとに区分し平均値を算出したもの。数値を見ると軽
は決してエコではない。増税より先に軽の規格を見直す必要あり!

サイズ据え置きで、エンジンを100
0cc未満まで引き上げるべきなん
です。そうすれば、トルクに余裕も生ま
れるので、実用燃費は今の軽自動車よ
りもグッと良くなりますから。今のま
までは「軽自動車売れているから、
増税して税収を増やすか!」という「取
りやすいところから取る」以外の何物
でもありませんよ」

もちろん「規格の見直しには時間が
かかる」という意見もあるだろう。し
かし、より即効性のある「環境対策」
がある。それは、軽よりもエコな1リ
ッター未満の小型車の減税だ。税収減
になるかもしれないが、その分の財源
はほかのムダな支出を減らすなどして
カバーするのが「政治」の仕事だ。

軽自動車に大増税を強いて、小型車
にはスズメの涙ほどの減税という事態
になれば、いわゆる「若者のクルマ離
れ」はさらに進むはず。その若者が社
会の中心世代になる頃には小型車や普
通車も全然売れない時代が到来するだ
ろう。しかし小型車の減税で若者がク
ルマを買いやすい環境をつくれれば、そ
うした時代の到来は防げるし、環境保
護も同時に進むことになる。

総務省は、週プレの取材に対し「反
対の声が強くなるようであれば、それ
は無視できないでしょう」と答えた。
ならば「弱者いじめの、理念なき大増
税」に、断固反対の声を上げていこう
ではないか!



軽の車種を多く抱えるスズキ(上)には大打撃!? ダイハツと手を組み軽市場に参入するトヨタは?(下)

「私たちは、小型・普通車メーカーを
含めた自動車業界全体
として、「軽自動車の
税金が安いのではな
く、小型・普通車の税
金が高いのだ」と常々
主張してきました。軽
自動車は、特に公共交
通インフラの整ってい
ない地方において日常
生活の必需品となっ
ています。つまり今回の

「決定事項ではないので、ノーコメン
トとさせていただきます」(広報部)
ただスズキについては、11月の四半
期決算発表会で、鈴木修会長兼社長が、
「軽は定員や排気量、車体サイズに制
限を受けているなかで、技術を向上さ
せてきた。こうした点をしっかり見て
ほしい」
と、遠回しながらも軽自動車の増税
に反発する姿勢を示している。それが
ホンネというところだろう。

「私は、非常に影響が大きいと思っ
ています」
こう即答してくれたのは、第一生命
経済研究所の主席エコノミスト、永濱
利廣氏だ。
「講演で地方に行くことがよくありま
すが、地方ではクルマといえは軽。統
計で見ても、千人当たりの軽保有台数
は特別区・政令市では186台なのに、人
口5万人未満の市になると42台とな
る。田舎ほど保有台数が多いのです。
ただでさえ景気が厳しいところに、農

ではなく、まだ検討途中の話であるこ
とをご理解ください。現在、軽自動車
については、性能、価格とも小型乗用
車に近づいていますが、税負担に4倍
近い差があり、不公平なものとなって
います。そこを近づけていきたいとい
うのが基本的な考え方です。ただ、い
きなり小型車と同水準とするのが難し
いことは承知しています。まあ、この
4倍を、3.7倍にするのか、3.5倍にする
のかは、今後の税制をめぐって話し合い
のなかで決まってくるのでしようが
……」(総務省都道府県税課)

うむむ、ちょっと歯切れが悪い。も
う少し具体的な数字は出せないの?と
いう問いについては、
「この話の前提となる税制改正大綱を
受けてのフレームづくりが決まってい
ないため、実際にどのくらいまで「格
差」をなくすのか、現段階ではなんと
も言えませんね」
と答えるのみ。はつきり増税をうた

っているにもかかわらず、なんとも締
まらない話だ。答えてくれた数値も、
あくまで現段階での仮定値。ひよっと
して議論の進行によっては2倍程度、
いや同程度まで「格差縮小」を行なう
という可能性もゼロではない? そう
なると軽ユーザーは大ピンチ! 仮に
格差を2倍程度に設定するとしても、
現行72000円の軽自動車税は倍以上
の1万50000円程度まで値上がりす
ることになる。その増収が、軽ユーザ
ーよりも「懐が温かい」と思われる小
型車ユーザーのために使われるとし
たら、まさに「弱い者いじめだ」。

**軽の税金が安いんじゃない!
小型と普通車の税金が高い!!**

もちろん、この動きに軽自動車メー
カーや販売店が組織する業界団体、社
団法人全国軽自動車協会連合会(以下、
全軽自協)は危機感を強めている。
「私たちは、小型・普通車メーカーを
含めた自動車業界全体
として、「軽自動車の
税金が安いのではな
く、小型・普通車の税
金が高いのだ」と常々
主張してきました。軽
自動車は、特に公共交
通インフラの整ってい
ない地方において日常
生活の必需品となっ
ています。つまり今回の

増税方針は、軽が必要な、いわば「生
活弱者」を狙い撃ちにする制度改正な
のです。なぜいちばん弱い者に……と
いう思いはありますよ。少なくとも、
軽自動車については、現行の水準を保
つていくよう要望していくつもりです
し、より具体的な増税の方針が明らか
になったら、強い反対の声を上げてい
く用意があります」(全軽自協・広報)
では、自社ブランドでの参入を発表、
来年以降の軽自動車市場に最も大きな
影響を与えると思われるトヨタの反応
はどうだろう。
「現在はまだ増税が決定したわけでは
ありませんし、軽自動車そのものもま
だ販売していませんので、コメント
は差し控えていただきます」と思い
ます。軽自動車メーカーさんのほうが
はつきり答えていたただけるのではない
でしょうか? (広報部)



小型自動車(2000cc以下)の税負担軽減を考えているというが……