

自動車関係税制に関する研究会
報告書

平成 22 年 9 月

目 次

第1章 研究会の目的	1
第1節 研究会の目的	1
第2節 議論に当たっての基本的な視座	3
第2章 現行の自動車関係税の概況	4
第1節 現行の自動車関係税の概況	4
第2節 現行の自動車関係税における環境特例の概況	5
第3章 環境自動車税の性格	8
第4章 保有段階における自動車への課税	9
第1節 保有段階における自動車への課税の簡素化	9
第2節 環境自動車税の負担水準	11
第3節 環境自動車税の課税標準	13
第4節 営業用自動車と自家用自動車の税率格差等	18
第5節 環境自動車税の用途	20
第6節 車検時徴収	21
第5章 取得段階における自動車への課税	23
第1節 自動車取得税の性格	23
第2節 自動車取得税の環境面での考慮	24
第3節 自動車取得税の税率水準	25
おわりに	26

第1章 研究会の目的

第1節 研究会の目的

我が国は、内外の経済・社会構造の激しい変化に直面し、様々な問題を抱えている。その問題の一つが、気候変動をはじめとする地球環境問題である。温室効果ガスによる地球温暖化は、海面上昇、異常気象、穀物生産量の低下、希少生物の絶滅の危機などを引き起こし、人類と生物の生存基盤である豊かな地球環境を脅かすおそれが生じると指摘されている。

これに対応すべく政府は、持続可能な低炭素社会をつくることを目指すこととし、国連気候変動首脳会議でも、我が国は全ての主要国の意欲的な参加を前提に、2020年までに1990年比で温室効果ガスの25%削減を目指すという野心的な目標を掲げ、その達成に向けてあらゆる政策を総動員することとしている。

とりわけ地方公共団体は、京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日閣議決定）において、地域の自然的社会的条件に応じてCO₂排出削減のための総合的かつ計画的な施策を策定し、先駆的で創意工夫を凝らした対策等に取り組むことなどが基本的役割とされている。こうしたことを考えれば、地方公共団体には地球温暖化対策において重要な役割を果たすことが求められている。

平成22年度税制改正大綱（平成21年12月22日閣議決定）においても「地球温暖化対策の観点から、1990年代以降、欧州各国を中心として、諸外国において、エネルギー課税や自動車関連税制などを含む、環境税制の見直し・強化が進んできています」と指摘されているように、税制においても、地球温暖化対策の観点からの取組が世界規模で進められている。我が国においても自動車税のグリーン化やエコカー減税等の取組がなされてきているが、運輸部門全体におけるCO₂排出量が1990年（温暖化対策の基準年）比で14.6%増加（2007年）していることを勘案すれば、運輸部門の排出量の約9割を占める自動車交通に関する取組は不可欠であり、車体課税についても環境への負荷に応じたさらなる措置を行うことが必要である。（資料1）

こうした状況の下、平成22年度税制改正では、税制調査会において、環境に関連した税のあり方についても議論がなされた。

特に、自動車の保有に関する税については、民主政策集INDEX2009で「自動車重量税及び自動車税は、保有税（地方税）に一本化し、その税

収を自動車から生じる社会的負担に広く対応する地方の一般財源とします」とされ、さらに、民主党政権政策マニフェスト 2009 (以下「マニフェスト」という。)では「自動車重量税は自動車税と一本化」とされていたことから、これらの記述を踏まえ、税制調査会において原口総務大臣から「地方環境税」の提案がなされた。

その中で、車体課税について、「環境自動車税の創設」として「平成 23 年度からの導入を目途に、自動車税と自動車重量税を基礎としてCO₂排出削減に資する環境自動車税（地方税）を創設してはどうか」との論点が明示され、併せて「検討の方向性」として「自動車の保有課税を抜本的に改組し、平成 23 年度を目途にCO₂排出量と税額が連動する仕組みを導入」と提案がなされた。(資料 2)

平成 22 年度税制改正では、車体課税についての具体的な制度設計は見送られたものの、税制調査会での議論を踏まえ、その方向性が税制改正大綱において明記された。すなわち、国税・地方税共通の検討事項として、「車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、今回、当分の間として適用される税率の取扱いも含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討」するものとされ、「これらを法律において規定する」こととされた。この点については、所得税法等の一部を改正する法律（平成 22 年法律第 6 号）附則第 149 条において規定されている。(資料 3・4)

「自動車関係税制に関する研究会」は、これらを踏まえ、今後の税制調査会における議論に資するよう、原口総務大臣の指示により開催されたものである。

研究会の主たる目的は、「環境自動車税（仮称）」(以下単に「環境自動車税」という。)の具体的なあり方の検討、すなわち、CO₂排出量と税額が連動する仕組みを構築するとともに、「自動車重量税は自動車税と一本化」とするマニフェストを実現するための具体案を検討することである。

環境自動車税の導入により、環境性能の優れた自動車の開発・普及が促され、運輸部門におけるCO₂排出量抑制に貢献することが期待される。

さらに、地球環境問題が国民一人ひとりが日常生活から意識的に環境に配慮した様々な取組を積み上げていくことによって対処すべき問題であることを考えれば、環境自動車税の導入が広く国民の環境に対する認識を深め、意識・行動を変革する契機となるものであると期待している。そうした意識・行動の変革により、環境に配慮した国民の様々な取組が広がって

いくものと確信している。

第2節 議論に当たっての基本的な視座

研究会では、平成22年度税制改正における自動車関係税制を含めた自動車関係税の現状等を踏まえた上で、諸外国の自動車関係税制の動向についても参照するとともに、経済産業省や国土交通省、環境省といった関係省庁からヒアリングを行い、CO₂排出抑制に寄与する車体課税のあり方や、複雑な自動車関係諸税の簡素化等について検討を進めた。

研究会としては、短期的な視点ではなく、長期的な視点に立って持続可能な低炭素社会をつくるべく、国民一人ひとりが自動車の環境に与える影響を認識し、配慮していけるような税制を目指すということを念頭に置いた。

具体的な検討に当たっては、現行の自動車税、軽自動車税、自動車重量税及び自動車取得税について、個別の財産に対する課税である車体課税として、車体の保有に着目する課税及び車体の所有権移転（取得）に着目する課税に整理した。すなわち、体系としては、自動車税、軽自動車税及び自動車重量税は車体の保有に着目した課税であり、自動車取得税は車体の所有権移転（取得）に着目した課税であると整理し、それぞれを自動車の保有段階における課税、取得段階における課税と分類した上で、自動車関係諸税の簡素化を図るべく議論を行った。

加えて、CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、中長期的なCO₂排出削減目標を掲げ、あらゆる政策を総動員するとして様々な地球温暖化対策の取組がなされている現在の状況を踏まえて、租税原則のうち、租税負担配分に係る「公平の原則」に環境の視点を導入し、環境自動車税の仕組みを構想すべく議論を行った。

この報告書は、この研究会の成果を取りまとめたものである。

第2章 現行の自動車関係税の概況

第1節 現行の自動車関係税の概況

自動車に課される税は、財産的価値があり、かつ、外部不経済を生む自動車という存在について課すべき負担を適宜分割し、保有段階及び取得段階において課税していると考えられる。

わが国においては、取得段階の税として自動車取得税（都道府県税）、保有段階の税として自動車税（都道府県税）、軽自動車税（市町村税）及び自動車重量税（国税）が課されている。（資料5）

これらの税収は、あわせて2.8兆円にのぼるが、このうち地方の税収（譲与税を含む。）は2.3兆円にのぼり、自動車関連税収の多くが地方税収であることに留意する必要がある。（平成22年度予算・地財ベース）（資料6）

1. 自動車税

自動車税は、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であるとされている。

税率区分の指標として、総排気量（乗用車）や最大積載量（トラック）などが採用されており、保有に対する税として、毎年度定額課税されている。

平成13年度からグリーン化特例を導入し、環境負荷に応じた重課・軽課の仕組みを組み込んでいる。

税収は1.6兆円（平成22年度地財ベース）であり、都道府県の基幹税目である。近年は自動車の登録台数の減少や小型化に伴い、減少傾向にある。（資料7）

2. 軽自動車税

軽自動車税は、昭和33年に零細課税を整理する見地から自転車荷車税を廃止するとともに、その課税客体であった自転車及び荷車のうち原動機付自転車と道府県税である自動車税の課税客体であった軽自動車及び二輪の小型自動車とを課税客体として、市町村の法定普通税として創設されたものである。

自動車税と同様、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であり、保有に対する税として、毎年度定額課税されている。

税収は、約1,800億円（平成22年度地財ベース）であり、四輪の軽自動

車の保有台数の伸びを反映し、年々上昇傾向にある。特に軽自動車の保有は都市部に比べ地方部に多いことから、地方部の市町村の貴重な税源となっている。(資料8)

3. 自動車重量税

自動車重量税は、車検等によって自動車の運行が可能になるものとして権利創設税的性格があるとされており、車検時徴収を行っている。また、車両重量を課税の指標としていることから、道路損傷負担金的性格があるともされている。

自動車の走行が多くの社会的費用をもたらしていること、道路その他の社会資本の充実の要請が強いことを考慮して、広く自動車の使用者に対して自動車の重量に応じ負担を求めるため、昭和46年に創設されたもので、運用上、税収の約8割相当額が道路の整備等に充てられていた。平成21年度に道路特定財源等の一般財源化に伴い、完全に一般財源化された。

同税の税収は約7,500億円(平成22年度予算ベース)であり、このうち1/3(平成22年度以降は当分の間、407/1000)が譲与税として市町村に譲与されている。(資料9)

4. 自動車取得税

自動車取得税は、自動車の取得に対して課される税であり、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税である。道路に関する費用に充てる目的税として、昭和43年度に創設された。

課税標準は取得価額であり、税率は3%(軽自動車以外の自家用自動車については5%)である。

平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。

環境の観点からの特例としては、平成11年度に創設された低燃費車特例、平成21年度に創設されたエコカー減税など、種々の特例を講じてきた。こうした特例による減収もあり、税収は、約2,300億円(平成22年度地財ベース)にとどまっている。(資料10)

第2節 現行の自動車関係税における環境特例の概況

地方税(自動車税・自動車取得税)では、国税に先がけて、NO_x・P

M対策やCO₂対策などの観点から、グリーン化特例や低燃費車特例などの環境性能に応じた特例（以下「環境特例」という。）を講じてきた。

今後、CO₂排出量ベースの課税を導入するに際しては、この環境特例の果たしてきた役割を踏まえ、課題の整理を行う必要がある。

1. 自動車税

（グリーン化特例）

平成13年度にCO₂排出量の抑制とNO_x・PM対策の双方を目的として創設された。税込中立の考え方の下、環境負荷の大きい自動車には重課、環境負荷の小さい自動車には軽課する仕組みを導入したもので、はじめての本格的な環境配慮型税制と呼ばれた。

グリーン化特例では、ガソリン車・ディーゼル車の別を問わず、NO_x等の排出ガス基準に基づく有害物質の排出量要件を一律に適用しつつ、CO₂排出量については重量区分ごとに要件を設け、軽課を行っている。また、新車新規登録から一定年度（ディーゼル車：11年、ガソリン車13年）経過した自動車を重課している。

グリーン化特例の創設当時に比べて、ハイブリッド自動車の年間売り上げ台数は約4.5倍にまで伸びており、低燃費車特例と相まって、環境対応自動車の普及に一定の効果を挙げているものと考えられる。（資料11）

2. 軽自動車税

軽自動車税については、現在、環境特例は設けられていない。なお、昭和51年度から平成6年度にかけて、電気自動車等に対し、軽減税率を適用する特例措置があった。

3. 自動車重量税

（エコカー減税）

平成21年度に景気及び環境対策の観点から創設された。排出ガス性能及び燃費性能の優れた自動車に対して、税率を50%軽減、75%軽減又は非課税とする特例であり、自動車取得税と同様である。

なお、自動車重量税においては、このエコカー減税が、はじめての環境の観点からの特例である。（資料12）

4. 自動車取得税

自動車取得税の環境特例については、以下のように複雑になっている。

(低公害車特例)

昭和 50 年度に電気自動車に対する税率の軽減措置が創設されて以来、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車など、特例の対象を順次拡大してきた。

この特例はNO_x・PM対策や省エネ対策の観点から、技術的先駆性の高い自動車の普及促進を支援することが目的であり、低公害車の普及に効果があった。なお、エコカー減税の導入に伴い対象が中古車に限定された。

(資料 13)

(低燃費車特例)

平成 11 年度にCO₂排出抑制を目的として創設された特例で、一定の燃費性能を満たす自動車（低燃費車）について、課税標準から一定額を控除するものである。

低燃費車特例は、自動車関連税において、はじめて燃費基準を導入した特例である。自動車税のグリーン化特例と相まって、環境対応車の普及促進に寄与してきた。なお、エコカー減税の導入に伴い、対象が中古車に限定された。

(エコカー減税)

平成 21 年度に景気及び環境対策の観点から創設された。排出ガス性能及び燃費性能の優れた自動車に対して、税率を 50%軽減、75%軽減又は非課税とする特例である。

エコカー減税の導入により、新車の販売台数は持ち直しており、経済対策として内需の拡大に一定の効果があったものと考えられる。また、新車の 7 割近くが特例対象車になるなど、エコカーの普及にも一定の成果を挙げたものと考えられる。(資料 14)

第3章 環境自動車税の性格

CO₂排出量と税額が連動する仕組みを持ちつつ、「自動車重量税は自動車税と一本化」とするマニフェストを実現する環境自動車税に関して、検討の出発点とすべき税の性格は以下のように考えられる。

自動車税はこれまで個別財産税としての性格を持ち、地方の基幹税目として重要な役割を果たしてきた。環境自動車税を構想するに当たっても、自動車税と同様に自動車の車体という財産の保有に着目し、当該財産と地方公共団体の様々な行政サービスとの応益関係を根拠として課税する財産税的性格を引き続き有するとすることが適当である。

さらに加えて、CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、中長期的なCO₂排出削減目標を掲げ、あらゆる政策を総動員するとして様々な地球温暖化対策の取組がなされている現在の状況を踏まえて、租税原則のうち、租税負担配分に係る「公平の原則」に環境の視点を取り入れる必要がある。自動車税は財産税的性格とともに道路損傷負担金的性格を備えていたが、環境の視点を取り入れた「公平の原則」に基づけば、環境自動車税では道路損傷負担金的性格を環境損傷負担金的性格に改めなければならない。すなわち、車体課税を環境への負荷に応じた措置として、自動車のCO₂排出抑制という政策目的を実現する仕組みを内在した税制、すなわち、「公平の原則」に適った環境損傷の程度に応じた課税とすることが不可欠である。

特に自動車の保有には所在の地方公共団体の様々な行政サービスとの強い応益関係が存在するため、自動車の保有に対する課税である環境自動車税は地方税にふさわしいと言える。これまで自動車の保有と結び付けられてきた道路に係る行政サービスも地方公共団体の提供する幅広い行政サービスの一つにすぎないことに鑑み、従前からの道路損傷負担金的性格については、道路特定財源が一般財源化された現状において、この幅広い行政サービスの応益性に包含されるべきものと考えられる。

また、環境自動車税は、自動車の権利に対する課税ではなく、自動車の保有に対する課税であること、車検時の経済的負担が相当重く、その中には権利創設に際して手数料も徴収されていることに鑑みると、環境自動車税について車検制度に基づく権利創設税的性格を持った税と位置付けるのは適切でないと考えられる。

したがって、環境自動車税は、環境損傷負担金的性格と財産税的性格の二つの性格を有するとすることが適当である。

第4章 保有段階における自動車への課税

第1節 保有段階における自動車への課税の簡素化

(簡素化の要請)

自動車関係税については、自動車の保有段階及び取得段階においてバランスのとれた課税を行っていくという視点が重要であり、保有段階における自動車への課税は必要である。

現行の自動車税が創設されたのは昭和25年であるが、昭和46年に同じ保有段階における税である自動車重量税が創設された結果、現在、自動車の保有段階における課税として、一台の自動車に対して、地方税として自動車税、国税として自動車重量税が課税される状況となっている。

このように自動車税と自動車重量税については、保有段階における税として重複しており、簡素化の観点からの見直しが必要である。マニフェストでも自動車税と自動車重量税の一本化が記載されている。

研究会の議論では、自動車税と自動車重量税が並列して課税されることについて、市民感覚からすると自動車一台の保有に対して二重に課税されていておかしいのではないかというのは、理解できるとの意見があった。

また、課税根拠の整理という観点から、一種の権利創設税として課税が根拠付けられる自動車重量税について、車検により安全性が担保されることに基づいて走行を認めることと、国家が所有権を設定することが同義だと考えれば、所有権を担保する対価としての課税と考えられる自動車取得税と課税根拠が重複することとなる。そこで、自動車取得税を登録税としての流通税だと整理すれば、本来は自動車重量税と自動車税との重複のみが問題となり、自動車重量税は存在価値を失うため、一本化するというのが当然の帰結との意見もあった。

なお、現在、自動車重量譲与税やエコカー減税に対する減収補てんのための特例交付金により地方に財源補てんがなされているが、こうした対応は本来あるべき姿ではない。したがって、地方税として徴収できる仕組みや税源配分のあり方を検討すべきとの意見があった。

これらを踏まえれば、CO₂排出削減に資する環境自動車税の創設に併せて、自動車税と自動車重量税が並立する状況は簡素化する方向で見直す必要がある。すなわち、自動車税と自動車重量税を一本化し、保有段階における課税としての地方税である環境自動車税とすることにより、複雑な

自動車関係税の簡素化を実現すべきである。

(環境自動車税を地方税とすべき理由)

簡素化の要請を踏まえ、自動車税と自動車重量税を一本化した環境自動車税は、以下に掲げる理由から、地方税とすべきである。

- ・ 財産税は地方公共団体の行政サービスとの応益関係が強く、地方税に馴染むこと（研究会の議論では、財産税は、固定資産税に代表されるように、基本的には偏在性が小さいということも含めて、地方税として仕切ってきたとの意見があった）。
- ・ 特に自動車は所在の地方公共団体の様々な行政サービス（交通安全対策や救急業務、道路の維持管理等）との応益関係が強いため、自動車関係税は地方税にふさわしいこと。（資料 15・16）
- ・ 自動車関係税は一人当たりの税収額で偏在性が小さく、また安定的な税であるため、地方税にふさわしいこと。
- ・ 自動車関係税は、地方税収の約 1 割を占める貴重な財源であり、その確保が不可欠であること。
- ・ 地方公共団体には、地域の自然的社会的条件に応じてCO₂排出削減のための総合的かつ計画的な施策を策定し、先駆的で創意工夫を凝らした対策等に取り組むことが求められている。地球温暖化対策における地方公共団体の役割は重要であり、地方公共団体がその役割を十分に果たしていくためには、地方の財源確保が不可欠であること。（資料 17・18）
- ・ 実態として車体課税の太宗を地方税が占めており、地方の貴重な財源となっていること。

(環境自動車税の創設に当たっての軽自動車等の取扱い)

環境自動車税の検討に当たって、現在軽自動車税として市町村が課税している軽自動車等を環境自動車税の課税客体に取り込むことについても研究会において議論がなされたところである。

具体的には、そもそも軽自動車税と自動車税を特に区分して議論すべきものでなく、環境自動車税の創設に当たって、その課税客体に軽自動車等を取り込んでどうかという意見や、納税者にとってわかりやすい税体系とするため環境自動車税に一本化すべきという意見が出された。一方で、徴税费及び対象の適確な把握の観点から市町村税としてきた歴史的経緯、市町村の貴重な税源となっている現状、基礎的自治体を重視した地域主権改革が推進されている中で都道府県に税源移譲することになること、超過課税等の課税自主権が発揮できなくなること、道路整備等行政サービスと

の応益関係を根拠として課している自動車関係税が市町村税からなくなることの是非、登録制度のない車両を都道府県が課税することは実務的に困難等、環境自動車税の課税客体に軽自動車等を取り込むことについて消極的な意見や検討すべき課題も示された。(資料 19～21)

課税の根拠の観点からは、自動車税と軽自動車税を分ける理屈は乏しいものと考えられ、研究会としては、それを前提に議論を整理しつつ、環境自動車税の課税客体に軽自動車等を取り込むには、上記のような課題があり、現実にもどのような形で対応するかについては、今後更に検討を深めるべきと考える。

第 2 節 環境自動車税の負担水準

平成 22 年度税制改正大綱では、「車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、今回、当分の間として適用される税率の取扱いも含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討します」とされ、これを踏まえた所得税法等の一部を改正する法律附則においても「負担の軽減」との記述がなされている。

また、自動車重量税等については、日本自動車工業会等から、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失しており、本則税率も含めて廃止すべきとの意見がある。

第 3 回研究会（平成 22 年 5 月 28 日開催）において、経済産業省から、自動車関係業界のこれまでの自動車関係税に関する意見や認識として、上記と同様の説明がなされた。

また、第 4 回研究会（平成 22 年 6 月 24 日開催）では、国土交通省から、国際水準と比較して妥当な税額設定とすべきとの見解が示された。

研究会の認識は以下のとおりである。すなわち、CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、中長期的なCO₂排出削減目標を掲げ、あらゆる政策を総動員するとして様々な地球温暖化対策の取組がなされている。とりわけ地方公共団体には、地域の自然的社会的条件に応じてCO₂排出削減のための総合的かつ計画的な施策を策定し、先駆的で創意工夫を凝らした対策等に取り組むなど、地球温暖化対策において重要な役割を果たすことが求められている。

こうしたことを考えると、CO₂排出源である自動車に係る税負担を軽

減するような状況になく、むしろ負担水準の引き上げが必要とされている。また、歳出が税収等を大きく上回る状態が恒常的に続くなど、国と地方の厳しい財政状況を踏まえれば、地方税の基幹税目である自動車関係税の負担軽減を行うような状況にもない。さらに、我が国における自動車関係税全体の年間税負担額は、諸外国と比較しても高い水準にあるとは言えない。平成22年度税制改正大綱においても、「地球温暖化対策の観点から、1990年代以降、欧州各国を中心として、諸外国において、エネルギー課税や自動車関連税制などを含む、環境税制の見直し・強化が進んでいます」とされ、「我が国における環境関連税制による税収の対GDP比は、欧州諸国に比べれば低い」と指摘されている。(資料22～24)

研究会の議論では、国際比較を考えると自動車関係税全体の現状の負担水準を軽減していいのかという問題意識に立ち、必ずしも簡素化イコール負担軽減と考えるべきではなく、場合によっては負担水準を引き上げるということもあり得るのではないかという意見もあった。

このような状況を踏まえれば、CO₂排出抑制に資する環境自動車税の負担水準については、少なくとも税収中立を前提として制度設計を行うべきであり、自動車重量税の上乗せ分も含めた規模で一本化すべきである。

(自動車重量税の一本化に伴う財源補てん)

自動車税と自動車重量税の一本化に伴い、現在、市町村の財源となっている自動車重量譲与税（上乗せ分を含む。）については、「環境自動車税交付金（仮称）」を創設し、市町村に確実な財源補てんを行うべきである。

(軽自動車等に係る税負担水準)

軽自動車税の税率は、昭和59年の税制改正で引き上げられて以降、昭和60年度に原動機付自転車にミニカーの区分を設けた以外には税率の見直しは行われていない。(資料25)

一方、四輪の軽自動車については昭和59年以降、二度規格の変更があり、平成2年の変更では車体の長さが3.2mから3.3mに、排気量が550ccから660ccに拡大され、平成10年の変更では車体の長さが3.4mに、幅が1.4mから1.48mに拡大された。その結果、軽自動車の規格は小型自動車に近づいてきている。安全面や環境面で比較しても特段差異はなく、特に環境面においては、軽自動車と1,000ccの小型自動車のCO₂排出量の平均値(平成22年3月現在)を比較すると、軽自動車の方が排出量が多いという状況になっている。また、販売価格を比べても大きな差異はなく、車種によっ

ては、軽自動車の方が高いものもある。(資料 26・27)

税負担について言えば、四輪の軽自動車(乗用・自家用)にかかる軽自動車税の標準税率は一律 7,200 円であるのに対し、例えば 1,000cc の小型自動車(乗用・自家用)にかかる自動車税の標準税率は、29,500 円であり、4 倍強の開きがある。(資料 28)

この税負担の格差について、環境自動車税の環境損傷負担金的性格や財産税的性格からは、もはやその格差を合理的に説明することは困難であり、軽自動車と小型自動車を区分して議論すべきものではない。

軽自動車に係る税負担水準の引上げについては、市町村の税源を確保することで、地域交通施策の充実につながり、地球環境への貢献に資することにもなるとの意見がある一方、軽自動車の保有は都市部よりも地方部に多いことから、地域の生活の足に対する税負担を急激に重くすべきではないとする意見もあった。なお、仮に税率を引き上げる場合には、段階的に行うことも考えられる。(資料 29)

また、自動車税と自動車重量税の一本化について言えば、軽自動車及び二輪の小型自動車に対しても自動車重量税が課税されており、これに係る自動車重量税については、軽自動車等に課する税と一本化することが適当である。その場合、環境自動車税の場合と同様、少なくとも自動車重量税の上乗せ分も含めた規模で一本化すべきである。

(原動機付自転車に対する課税)

原動機付自転車に対する軽自動車税の標準税率は低く設定されており、1 台あたりの年間税負担額は、50cc 以下のものは 1,000 円、50cc 超 90cc 以下のものは 1,200 円、90cc 超 125cc 以下のものは 1,600 円とされている。

また、原動機付自転車は、国土交通省運輸支局等における届出制度等がないため、課税のために市町村が自ら標識を交付し、所有者の異動について調査を行っている。このため徴税に係る負担が大きく、かなりの団体に徴税費が税収を上回っているという問題が指摘されている。今回の車体課税の見直しに合わせ、原動機付自転車については、その課税のあり方についても検討すべきであり、税率の引上げ若しくは軽自動車等に課する税の課税客体から除外することが考えられる。(資料 30・31)

第 3 節 環境自動車税の課税標準

1. 環境自動車税の性格

環境自動車税の性格については、前述のとおり環境損傷負担金的性格と財産税的性格の二つの性格を有するとすることが適当である。

なお、第5回研究会（平成22年7月15日開催）において、環境省から、「自動車関係税制にCO₂排出削減を図る観点を導入することについては、地球温暖化の防止を図る観点から積極的に解する」との見解が示されている。

2. 新たに環境の視点を取り入れた税の課税標準

環境自動車税を環境損傷負担金的性格と財産税的性格を併せ持つ税とする場合、それぞれの性格に対応した複数の課税標準を組み合わせ併用すること、すなわち、税の性格・課税標準ごとに「割」を設定し、併用することが適当である。

具体的には、①環境損傷負担金的性格に基づく課税としての「割」、②財産税的性格に基づく課税としての「割」を設定することが考えられる。

「割」間での課税割合については別途検討する必要があるものの、「割」の設定により、税の性格・課税根拠に応じた課税であることを説明することができる。

(1) 欧州におけるCO₂排出量ベースの課税の状況

2009年7月現在、欧州17カ国でCO₂排出量を課税の基準に取り入れた自動車課税が行われている。

(EU指令案)

欧州委員会が、登録税を中心とする「自動車の取得」に係る税制から「自動車の保有」に係る税制への転換を目的として2005年7月に公表したProposal for a Council Directive on Passenger Car Related Taxes（自動車関連税制に関する指令案。以下「EU指令案」という。）は、以下の2点をその主な内容としていた。

- ・ 自動車課税の一定割合（2008年末までに25%、2010年末までに50%）を、CO₂排出量の要素を取り入れた課税とする。
- ・ 2015年からは登録課税を廃止する。その際、保有課税を同額程度増収するなどにより税収を確保する。

しかしながら、税制は各国の主権に関わるもので、取得段階における課税を行っている国にとっては、税収確保の観点等からその廃止は受け入れられないこと、CO₂排出量ベースの課税の導入による急激な税収変化の懸念があったことなどから、2007年11月以降議論されていない。(資料32)

(CO₂ 排出規制法)

一方で、欧州委員会は、2007年12月に新車乗用車のCO₂排出性能に係る規制法案を提案した。2008年12月の欧州理事会及び欧州議会において合意が成立し、翌2009年4月に、Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Council (以下「CO₂ 排出規制法」という。)が成立、2010年1月から発効している。具体的には、自動車産業全体の平均CO₂排出量を2012年までに120g/kmとするとし、2020年までに95g/kmとすることなどを内容としている。(資料33)

(ドイツの自動車税改革)

CO₂ 排出規制法成立後の状況を踏まえ、ドイツでは2009年7月1日より、CO₂ 排出量に応じた課税を取り込むことを柱とした自動車税改革が行われた。これは、最新の欧州の地球温暖化対策等の取組や自動車関係税制の動向を踏まえたものであり、我が国における環境自動車税の導入に当たって参考にすべきものと考えられる。

この改革は、新規登録された乗用車について、CO₂ 排出量基準と排気量基準とを併用し、税収中立で制度設計されたものである。(資料34～36)

具体的な制度設計は以下のとおりである。

- ・ 新車新規登録された乗用車を課税対象とする(バス、トラックなどの貨物車については対象外)
- ・ CO₂ 排出量ベースの金額と排気量ベースの金額との合算により課税を行う。
- ・ CO₂ 排出量ベースの課税は、ガソリン車とディーゼル車共通に、120g/km(免税基準)を超える1g/kmあたり2ユーロとする。
- ・ 排気量ベースの課税は、ガソリン車は100ccあたり2ユーロ、ディーゼル車は100ccあたり9.5ユーロとする。

(2) 環境損傷負担金的性格に基づく課税標準

環境損傷負担金的性格に基づく課税としての「割」については、環境損傷の程度は一律の基準の下で算定することが課税の公平性の観点から適当であること、欧州委員会が示したEU指令案でもCO₂ 排出量の要素を取り入れた課税とすべきとしていること、また、欧州ではCO₂ 排出量の絶

対値を基準としていることが一般的であることから、CO₂排出量を課税標準とし、その絶対値を基準とすべきである。すなわち、環境損傷負担金としての「割」は「CO₂排出量割」とすべきである。

なお、絶対値基準を用いることについては、理想として望ましいという意見がある一方、大型車の購入抑制が働くのではないかとの意見もあった。

(NO_x・PM基準)

これまでの自動車関係税の環境特例では、CO₂排出量基準(燃費基準)のほか、地域環境対策の観点からNO_x・PM基準も要件としてきた。

第5回研究会でも、環境省からNO_x・PM排出量についてインセンティブを講じる必要があるとの見解が示された。

しかしながら、NO_x・PMの問題があるのは主として大都市圏であり、地域的・限定的であるため、制度本体の課税標準にNO_x・PM基準を盛り込むのは適当でない。また、NO_x・PM基準を盛り込む場合には大幅な制度変更が必要であり、かつ、制度が複雑化し、簡素化の要請に反する。

したがって、制度本体の課税標準にはNO_x・PM基準を盛り込まないこととしつつも、NO_x・PMについて規制政策に加え税制面で対応が必要な場合には、政策税制により対応することが適当である。

(さらなる論点)

「CO₂排出量割」については、さらに以下のような論点を整理する必要がある。

- ・ 自動車の種類(乗用車とバス・トラック等の乗用車以外の自動車の別)により税率に格差を設けるか。
- ・ CO₂排出量を把握できない課税客体の取扱いをどうするか。
- ・ CO₂排出量の相対値基準を用いた負担軽減措置等を設けるか(環境自動車税が導入された場合に、現行の自動車税のグリーン化特例を存置するか)。

(自動車の種類による税率格差)

自動車の種類による税率格差については「第4節 営業用自動車と家用自動車の税率格差等」で検討する。

(CO₂排出量を把握できない課税客体の取扱い)

第4回研究会では、国土交通省から、CO₂排出量を課税標準にする場合の課題として、型式指定を受けていない輸入車や改造車、ハイブリッド車以外の次世代自動車の一部(燃料電池自動車等)等については燃費値を

有さないため、CO₂排出量を算定できないことが挙げられた。また、併せて、燃費値を有する車両でも、測定モードが異なれば燃費性能を比較できないことが挙げられた。

しかしながら、CO₂排出量や燃費性能を把握できない課税客体についても、課税の公平性の観点から環境損傷負担金としての「割」を課すべきである。

電気自動車を除けば、自動車登録ファイルに登録されている全ての自動車について排気量を把握することができ、CO₂排出量を把握できない自動車であっても、排気量を基にCO₂排出量を推計することが可能と考えられる。

また、電気自動車については、走行時にCO₂を排出しないが電気を発電する際にはCO₂を排出することから、電気自動車についても同様に、課税の公平性の観点から環境損傷負担金としての「割」を根拠とする税を課すべきであると考えられる。

(CO₂排出量の相対値基準を用いた負担軽減措置等)

環境自動車税が導入された場合に、CO₂排出量の相対値基準を用いた負担軽減措置等（例えば、現行の自動車税のグリーン化特例）を設けるかについては以下のように考えられる。

制度本体において課税根拠に環境損傷負担金的性格を加え、CO₂排出量を課税標準としており、すでにインセンティブ効果が備わっているとの考え方に立てば、さらにCO₂排出量の相対値基準による負担軽減措置等を設けることは環境性能に応じた税額の増減方法としては重複を生じさせ、制度の複雑化を招くため、これらの措置は設けないという方向となる。

一方、制度本体のCO₂排出量の絶対値基準を用いた課税だけでは、相対的に小さい車へのインセンティブを与えるだけで、自動車メーカーに低燃費の自動車を開発する努力を促し、大きい車を中心に幅広い車種全体の環境性能の向上を図ることは難しいため、環境の視点を十分に取り入れた税制とするとの考え方に立てば、CO₂排出量の相対値基準を用いた負担軽減措置等を設けるという方向となる。

(3) 財産税的性格に基づく課税標準

財産税的性格に基づく課税としての「割」については、排気量の大きさと自動車の価格には相関関係があり、財産的価値を表す指標として適当で

あること、財産税的性格を有する現行の自動車税においても排気量や最大積載量、乗車定員等を課税標準としていることから、排気量等を課税標準とする現行の自動車税をベースとするべきである。すなわち、財産税としての「割」は「排気量割」とすべきである。これにより現行制度との継続性も一定程度確保でき、円滑な制度移行が可能となる。

一方、電気自動車等については、車検証上、排気量の代わりに定格出力が記載されている。定格出力をもって性能を評価し、定格出力を課税標準に、排気量ベースの課税に照らして税率を設定する方法が考えられる。

3. 軽自動車等に対するCO₂排出抑制の観点を加えた課税標準

軽自動車等に課する税についても、CO₂の排出抑制に寄与する課税とすべく環境の視点を取り入れる必要から、税の性格を環境損傷負担金的性格と財産税的性格に整理し、CO₂排出抑制の観点を加えた課税標準を設定することが適当である。

三輪以上の軽自動車については、燃費性能に関する公表制度により、CO₂排出量の把握が可能である。このため「CO₂排出量割」を設け、車体毎のCO₂排出量により税率を設定することができる。ただし、軽自動車は規格が画一的であるため、自動車税の課税客体と比べ車体毎のCO₂排出量に大きな差がないことから、簡素化の要請も踏まえ、四輪の軽自動車と小型自動車のCO₂排出量の比較により一定の税率を設定することも考えられる。

現行の軽自動車税の課税客体のうち三輪以上の軽自動車以外については、燃費性能に関する公表制度の対象外であり、CO₂排出量を把握することができない。そのため、「CO₂排出量割」「排気量割」を設定せず、車両区分に応じ一定の税率とすることが考えられる。なお、電気を動力とする車体については、環境損傷負担金的性格の観点から、環境自動車税における電気自動車に対する課税の考え方を踏まえ検討する必要がある。(資料 37)

第4節 営業用自動車と自家用自動車の税率格差等

1. 自動車の種類による税率格差

現行の自動車税の税率では自動車の種類により格差を設け、乗用車に比べてバス・トラックの負担水準を低く設定しているが、自動車税と自動車

重量税を一本化した環境自動車税での取扱いについては、以下のように考えられる。（資料 38～42）

環境損傷の程度は、自動車の種類にかかわらず、当該自動車のCO₂排出量により測られるものであり、環境損傷の程度に応じた課税としてCO₂排出量を課税標準として導入するにもかかわらず、その社会的役割等を理由に、一般的にCO₂排出量が多いバス・トラックへの一定の配慮として乗用車と乗用車以外の自動車の別で税率に差を設けることは合理的な説明が困難であるとの考え方に立てば、乗用車とバス・トラック等の乗用車以外の自動車の別で税率に差を設けないという方向となる。また、財産税的性格からみても、自家用と営業用の別で自動車の価値に差が生じるものではない。したがって、課税根拠からの議論では、理論上格差を設けるべきではないという方向になる。

一方、2001年に自動車税改革を行ったイギリスでは、バス・トラックは排気量により課税しており、また、2009年に自動車税改革を行ったドイツもCO₂課税については乗用車のみを対象としているなど、バス・トラックにCO₂課税を行っていない国は多く見られること、バス・トラックについては、公共輸送機関としての公共性の観点、税負担が増加した場合の料金・運賃等の引上げに伴う物価の高騰を避ける観点、公共輸送機関は輸送効率の面から環境負荷が相対的に小さいとも言えるという観点などに鑑みて、乗用車とは別体系の仕組みを設定することも考えられる。

なお、第4回研究会では、国土交通省から、「公共輸送を担い、環境面からも優れた営業用自動車（バス・タクシー・トラック）に引き続き配慮すべき」との見解が示された。

2. 同一車種内の営業用自動車と自家用自動車の税率格差（営自格差）

現行の自動車税の税率では同一車種内での格差も設け、自家用乗用車に比べて営業用乗用車の負担水準を極めて低く設定している。また、自家用バスに比べて営業用バスの負担水準を低く設定し、さらに、営業用のバスのうち観光用貸切バスに比べて一般乗合バスの負担水準を低く設定している。自動車税と自動車重量税を一本化した環境自動車税でのこれらの取扱いについて、課税根拠の議論からは、自家用・営業用の格差を設けることに理論的必然性はない。

また、乗用車とバス・トラックに税率格差を設けた場合、バス・トラックについてさらに自家用・営業用まで格差を設ける必要はないとも考えら

れる。一方で、営業用のバス・トラックについて、公共輸送機関としての公共性等に鑑み、バス・トラック等の乗用車以外の自動車のうち、営業用に限定して乗用車と別体系の仕組みを設定する（自家用については乗用車と同体系とする）ことも考えられる。

他方、公共輸送機関の公共性に鑑みて、営業用自動車全般について、税率についての政策的な配慮を行うべきとも考えられるが、その場合であっても、乗用車に関しては現在でも大きな格差となっており、現在の水準ほどの営業用・自家用の格差が必要かどうかについては別途検討する必要がある。

3. 営自格差の対象範囲

以上より、自動車の種類による税率格差や同一車種内の営自格差を存続させる場合でも、政策的配慮の対象となる自動車の地域の公共輸送機関としての社会的役割を再定義し、現行の対象範囲を限定するという見直しはあり得るものと考えられる。

4. 軽自動車における営自格差等

四輪の軽自動車について、乗用と貨物用、自家用と営業用で税率に格差があり、上記と同様の観点から検討する必要がある。（資料 43）

第5節 環境自動車税の使途

（環境自動車税の使途）

自動車税、自動車重量税は現在ともに一般財源であり、以下に掲げる理由から、一本化後も引き続き一般財源とすべきである。

- ・ 現行の自動車税は地方の基幹税目であることから、環境自動車税においても目的税化は望ましくないこと。
- ・ CO₂排出量を課税標準とすることをもって自動車のCO₂排出量の抑制という政策目的は達成されており、目的税的に使途を環境対策に限定する必要まではないと考えられること。
- ・ 環境自動車税は、自動車所在の地方公共団体が提供する様々な行政サービスの対価として負担を行う応益的な税であり、使途を環境対策に限定することはふさわしくないこと。

（公害健康被害に対する補償制度）

自動車重量税については、公害健康被害の補償等に関する法律（昭和48年法律第111号）に基づき、公害健康被害補償のための財源のうち2割（約100億円）について税金の一部を充当することとされており、第5回研究会において環境省から、「現行自動車重量税は大気汚染に係る公害認定患者への補償の財源となっており、今後も財源の確保が必要」との見解が示された。

しかしながら、そもそも税の一部を一定目的の用途に限定する仕組み自体が適当とは考えられず、また、公害健康被害補償は国の責任において行うべきものであり、地方税を財源とする公害健康被害補償給付は給付の性格や制度面から困難であることから、一義的には国の責任において、その補償のための財源を確実に担保する手段を検討し、公害健康被害補償は確実に行うこととすべきである。（資料44）

第6節 車検時徴収

自動車税は、毎年度、納税通知により賦課徴収され、4月1日時点での所有者が1年分の税を納税することとされている（年度徴収）。一方、自動車重量税は、車検（新規検査、継続検査等）時において、自動車の使用者が自動車検査証（いわゆる車検証）の有効期限分の税を納税することとされている（車検時徴収）。

環境自動車税について、徴税コストの観点から車検時徴収を導入してはどうかとの意見がある。課税庁にとって、年度徴収を行っている現行の自動車税は、賦課期日である4月1日から納期である5月までの間に大量の納税通知書を発行しなければならないこと、また、滞納額の割に滞納件数が多いことから、事務負担が大きい税目とされている。車検時徴収を導入した場合、納税通知書の打ち出しや発布が不要となるだけでなく、滞納事例がなくなり、滞納整理に要する事務が不要となることから、課税庁の事務の大幅な効率化・省力化が期待できるとされている。（資料45～48）

一方、研究会の議論では、会計年度独立の原則に鑑みても、そもそも税の賦課徴収は毎年度行われることが基本であり、2～3年ごとに行われる車検にあわせて徴収を行うことには問題があるとの意見があった。

また、車検時徴収を導入する考え方について、環境自動車税の性格を環境損傷負担金的性格と財産税的性格と位置付ける場合に、車検時徴収を行うことを税の性格上整理できるのかとの意見もあった。

さらに、環境自動車税を車検時徴収することとした場合、従来であれば、

次年度以降に納付すればよい税額をあたかも先取りされたように感じられることとなりかねない。その他にも、これまで多くの実務的課題が指摘されてきており、改めて論点を整理すると以下のとおりとなる。

(納税者の痛税感に関する課題)

車検時徴収を導入した場合、新車新規登録・継続検査（車検）の際に複数年度分の自動車税、自動車重量税を一括で納税することとなり（乗用車の場合、新車新規登録で3年分、継続検査で2年分を一括で納付）、大幅に納税者の痛税感が増加することが予想される。（資料 49・50）

(技術的な課題)

・申告・納付場所に関する課題

現在の車検制度では、継続検査（継続車検）の場合は任意の陸運支局において遠隔地車検を行うことができるため、車検時徴収を導入する場合、課税権を有する都道府県と実際に納税される都道府県が異なり得るという課題がある。

・複数年度分の徴収に関する課題

車検の有効期間中に県域を越える転出入があった場合に、翌年度分以降の先取りした税を都道府県間で精算する事務が発生するという課題がある。

・納税義務者に関する課題

道路運送車両法（昭和26年法律第185号）上の車検の受検義務者（使用者）と自動車税の納税義務者（所有者）が異なるという課題がある。

上記に掲げるとおり、車検時徴収の導入に当たっては数多くの課題があり困難な面があるが、一方で、研究会の議論においても、事務を効率化し、徴収コストを節減していく観点は非常に重要であり、今後の徴収体制のあり方も含めた見直しが行われるべきという意見があり、引き続き検討を続けていくことが期待される。

第5章 取得段階における自動車への課税

第1節 自動車取得税の性格

(自動車取得税の沿革)

自動車取得税は、自動車の取得に対し、その取得の事実に見出し、その取得者に対して課する流通税である。道路に関する費用に充てる目的税として、昭和43年度に創設された。平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから受ける受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。

(取得段階における自動車への課税の検討に当たっての視点)

新たな取得段階における自動車への課税を検討するに当たっても、CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、中長期的なCO₂排出削減目標を掲げ、あらゆる政策を総動員するとして様々な地球温暖化対策の取組がなされている。とりわけ地方公共団体には、地域の自然的社会的条件に応じてCO₂排出削減のための総合的かつ計画的な施策を策定し、先駆的で創意工夫を凝らした対策等に取り組むなど、地球温暖化対策において重要な役割を果たすことが求められている。

こうしたことを考えると、CO₂排出源である自動車に係る税負担を軽減するような状況にないという視点、自動車の保有段階及び取得段階においてバランスのとれた適切な税負担を求めていくという視点が必要不可欠であり、取得段階の課税は維持されるべきである。平成22年度税制改正大綱においても「地球温暖化対策の観点から、1990年代以降、欧州各国を中心として、諸外国において、エネルギー課税や自動車関連税制などを含む、環境税制の見直し・強化が進んできています」とされている。

さらに、保有段階及び取得段階におけるそれぞれの性格を踏まえた上で、納税者に対し一定の政策効果を実効的に及ぼす仕組みを検討することが重要である。

なお、EU指令案においても、登録課税を廃止するとしながらも、その際には保有課税を同額程度増収するなどにより税収を確保するとされている。また、EU指令案を踏まえ、実際に登録課税を廃止した国も見受けられない。(資料51)

(自動車取得税と消費税との整理)

自動車取得税については、保有段階及び取得段階におけるバランスのとれた総合的な課税の中で取得段階における課税として位置付けられるものである。また、我が国における自動車関係税全体の年間税負担額は、諸外国と比較しても高い水準とは言えない。

自動車取得税は、自動車の取得の事実に応税力を認めて課税する流通税であり、消費に応税力を認めて課税する消費税とはそもそも課税根拠が異なるものである。

さらに、自動車取得税を流通税であり登録税であると考えたときに、これはそもそも権利付与税である。自動車の所有権を政府が付与し、あるいは管理するためのコストの対価として課税するというのがもともとの発想であり、そういう意味では消費行為に課税しているわけではないとの意見があった。

以上を踏まえれば、自動車に対し、保有段階及び取得段階においてバランスのとれた課税を行うべく、取得段階における課税として、少なくとも当面は自動車取得税を維持すべきである。

第2節 自動車取得税の環境面での考慮

(政策税制としての自動車取得税)

自動車の取得段階の課税である自動車取得税は、取得という行動がインシヤルコストの影響を受けることを踏まえ、低燃費車等への買換えを促進するインセンティブとして活用され、効果を上げてきた。具体的には、平成21年度からの大型減税である「エコカー減税」は、「エコカー補助金」と相まってハイブリッド自動車等の普及に一定の効果をもたらしている。

(環境面から望ましい自動車の導入誘導策としての観点の考慮)

CO₂の排出抑制に寄与する自動車に対する課税のあり方を検討するに当たっては、取得段階における自動車への課税についても環境面から望ましい自動車の導入誘導策としての観点を考慮すべきである。

一方で、その際には、直接的な環境対策の観点のみならず、買換え促進や自動車メーカーの環境技術向上の支援などの観点も重視する必要がある。また、以下に掲げるような現行の環境特例(低燃費車特例、エコカー減税)の課題にも十分留意する必要がある。

- ・ 燃費性能は重量区分ごとに評価が行われており、同じ重量区分の自動車の中で相対的に燃費性能が優れていれば軽減措置を受けられることから、絶対的な燃費性能が悪い(CO₂排出量が多い)自動車で

あっても軽減の対象となること。

- ・ エコカー減税の対象は新車のみであり、中古車については適用されないため、同じ環境性能を有する自動車であっても、新車か中古車により軽減額が異なり、制度として複雑であること。
- ・ エコカー減税では税率を軽減することとしており、対象となるエコカーが高額であればあるほど、軽減額が大きくなる。 等

政策税制として新たに制度設計を行うに当たっては、過度に複雑な区分の設定や新車・中古車で異なる取扱い等はできるだけ避け、納税者に分かりやすく、かつ、不公平感を生じさせないようにすることが適当である。

なお、研究会の議論では、地域環境対策の観点からNO_x・PMについても政策税制として対応すべきとの意見があった。

また、中古車には免税点との関係で自動車取得税がほとんどかかっていないことから、環境面を考慮した場合に中古車に係る現行の減免措置を継続すべきかも含め、根本から検討すべきとの意見があった。

第3節 自動車取得税の税率水準

現行の自動車取得税の課税標準は取得価格であり、当分の間の税率として軽自動車以外の自家用自動車については特例的に5%（本則は3%）の税率が適用されている。

CO₂排出抑制の社会的な要請が高まり、中長期的なCO₂排出削減目標を掲げ、あらゆる政策を総動員するとして様々な地球温暖化対策の取組がなされており、CO₂排出源である自動車に係る税負担を軽減するような状況になく、むしろ負担水準の引き上げも必要とされる状況である。また、歳出が税収等を大きく上回る状態が恒常的に続くなど、国と地方の厳しい財政状況を踏まえれば、基幹税目である自動車関係税の負担軽減を行うような状況にもない。さらには、我が国における自動車関係税全体の年間税負担額は、諸外国と比較しても高い水準とは言えない。

このような状況を踏まえれば、税率水準については、当分の間の税率を恒久的な措置として本則化するべきである。

おわりに

地球温暖化対策の観点から、1990年代以降、欧州各国を中心として、諸外国において、エネルギー課税や自動車関連税制などを含む環境税制の見直し・強化が進められ、我が国においても自動車税のグリーン化特例やエコカー減税等の取組がなされているが、今後は特例措置という形ではなく、CO₂排出がどう抑制されるのかという環境政策の観点を真正面から捉えた税制を設計していくことが必要不可欠である。

また、短期的な視点ではなく、長期的な視点に立って持続可能な低炭素社会をつくるべく、国民一人ひとりが自動車の環境に与える影響を認識し、配慮していけるような税制を目指すことが期待される。

さて、実際の環境自動車税の導入に当たっては、課税客体の数が膨大であることや、自動車は日常生活に密接に関わるものであって、制度改革による国民生活への影響が非常に大きいことに十分留意する必要がある。特に、これから自動車を取得し、保有しようとしている購買層への影響は大きい。このため、環境自動車税の円滑な導入には、地方公共団体等の十分な準備期間だけでなく、国民に対する十分な周知期間を設けることが必要である。

平成22年度税制改正大綱では「車体課税については、エコカー減税の期限到来時までには、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政状況も踏まえつつ、今回、当分の間として適用される税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討します」とされていることから、今後の具体的な工程としては、平成23年度税制改正として所要の法律改正を行い、一年程度の準備・周知のための期間を設けた上で、エコカー減税の期限である平成24年度から施行することが望ましい。

したがって、政府においては、この報告書を具体的な指針として税制調査会での議論を進め、速やかに具体案を作成し、法律改正に取り組むべきである。

この研究会の成果としての報告書が、今後の平成23年度税制改正に向けた税制調査会での議論等で活用され、地球温暖化対策等に資するCO₂排出抑制に寄与するとともに車体課税の簡素化を実現する環境自動車税が創設されることを切に望むものである。

参 考 资 料

自動車関係税制に関する研究会 開催要綱

1. 趣 旨

地球温暖化対策を推進するためには、地域において主体的な取組を進め、地球環境に貢献することが求められている。平成 22 年度税制改正の議論の過程においても、自動車関係諸税において環境への負荷に応じた措置を行うことが必要とされている。

また、「緑の分権改革」においては「地域の自給力と創富力を高める地域主権型社会」を実現するための柱として低炭素型の社会構造への転換を進めることが求められており、環境への負荷に応じた自動車に対する課税のあり方を研究することは、この点にも資することとなる。

これらを踏まえるとともに、納税者の視点から、CO₂ の排出抑制に寄与する自動車に対する簡素な課税のあり方等を検討するため、総務大臣の指示により研究会を開催する。

2. 名 称

本研究会の名称は、「自動車関係税制に関する研究会」（以下「研究会」という。）とする。

3. 研究項目

地球温暖化対策や「緑の分権改革」に資する観点から CO₂ の排出抑制に寄与する車体課税のあり方を検討するとともに、複雑な自動車関係諸税の簡素化等について検討する。

4. 構 成 員

別紙のとおり。

5. 運 営

- (1) 本研究会は、総務大臣の指示により総務省自治税務局において開催する研究会とする。
- (2) 本研究会に座長を置き、総務大臣があらかじめ指名する。
- (3) 座長は、本研究会を招集する。
- (4) 座長は、必要があると認めるときは、あらかじめ座長を代行する者を指名することができる。
- (5) 座長は、必要な者に研究会への出席を求め、その意見を聴取することができる。
- (6) 座長は、必要があると認めるときは、構成員等による実地調査を実施することができる。
- (7) その他、研究会の運営に必要な事項は座長が定める。

6. 庶 務

研究会の庶務は、総務省自治税務局都道府県税課において処理する。

自動車関係税制に関する研究会 構成員名簿

(敬称略)

(座長)

じんの なおひこ
神野 直彦 東京大学名誉教授

(委員)

(五十音順)

いで えいさく
井手 英策 慶應義塾大学経済学部准教授

おおつか ただし
大塚 直 早稲田大学大学院法務研究科教授

かつはら ゆういち
勝原 雄一 北九州市財政局東部市税事務所長

こにし さちお
小西 砂千夫 関西学院大学大学院経済学研究科・人間福祉学部教授

さとう ひであき
佐藤 英明 神戸大学大学院法学研究科教授

しおいり みほも
塩入 みほも 駒澤大学法学部・大学院法学研究科准教授

せいいち ともこ
勢一 智子 西南学院大学法学部教授

たなか りさ
田中 里沙 「宣伝会議」編集室長

つじ たくや
辻 琢也 一橋大学大学院法学研究科教授

めぐろ かつあき
目黒 克昭 東京都主税局総務部長

わたい りかこ
渡井 理佳子 慶應義塾大学大学院法務研究科教授

自動車関係税制に関する研究会開催実績等

<第1回> 平成22年3月30日（火）17時～

- 平成22年度税制改正における自動車関係税制について
- 研究会の今後の進め方について

<第2回> 平成22年4月15日（木）15時～

- 自動車関係税の現状等について

<第3回> 平成22年5月28日（金）17時～

- 自動車業界の現状と見通し等について（経済産業省）
- 欧州の自動車関係税制の現状について

<第4回> 平成22年6月24日（木）17時～

- 自動車関係諸税に係る国土交通省の業務について（国土交通省）
- 検討課題（大きな方向性）について
 - ・ 保有段階における自動車への課税について
 - ・ 取得段階における自動車への課税について
 - ・ 軽自動車への課税について

<第5回> 平成22年7月15日（木）17時～

- 自動車関係税制に係る環境省関連制度について（環境省）
- 検討課題について（第4回と同じ）

<第6回> 平成22年8月30日（月）14時30分～

- 検討課題について
 - ・ 軽自動車への課税について
 - ・ 保有段階における自動車への課税について（個別論点）
営自格差、車検時徴収
- 研究会報告書の主な項目について

<第7回> 平成22年9月10日（金）17時～

- 自動車関係税制に関する研究会報告書（座長案）

運輸部門におけるCO₂排出量の推移

- 1990年（温暖化対策の基準年）比で、CO₂排出量が運輸部門全体で+14.6%の増加。
○運輸部門の約9割は自動車交通であり、特に、5割を占める自家用車（ガソリンを主に使用）が、41.6%増加。

運輸部門概況

(単位：億トン)

排出源	1990年	2007年	1990年⇒2007年	
			構成比	
貨物車・トラック	0.95	0.89	35.6%	-6.2%
自家用車	0.85	1.20	48.2%	41.6%
バス・タクシー	0.10	0.09	3.6%	-9.7%
その他	0.28	0.32	12.7%	12.1%
計	2.17	2.49	100%	14.6%

〈出典〉温室効果ガス排出・吸収目録

(参考) 部門別CO₂排出量の推移

(単位：億トン)

部門	1990年	2007年	1990年⇒2007年	
			構成比	
産業	4.82	4.71	36.1%	-2.3%
運輸	2.17	2.49	19.1%	14.6%
業務	1.64	2.36	18.1%	43.8%
家庭	1.27	1.80	13.8%	41.2%
計	11.44	13.04	100%	14.0%

〈出典〉温室効果ガス排出・吸収目録

環境自動車税(地方税)の創設

平成21年12月7日
税制調査会提出資料

民主党Manifesto

- 「将来的には、(略) **自動車重量税は自動車税と一本化**」
- 「CO₂等排出量について、**2020年までに25%減(1990年比)**」

欧州の動向

- 既に**17カ国**において、自動車税又は自動車登録税の課税標準等に**CO₂を導入**

〈代表的な導入国〉

イギリス、フランス、ドイツ、スウェーデン、デンマーク 等

※ヨーロッパ自動車工業会資料による

検討の方向性

自動車の保有課税を抜本的に改組し、平成23年度を目途にCO₂排出量と税額が連動する仕組みを導入

現在

自動車税(地方税)

(1.6兆円(21年度地財ベース))

排気量(cc)に応じた課税

自動車重量税(国税)

(本則分0.4兆円、暫定上乗せ分0.5兆円(21年度予算ベース))

車両重量に応じた課税

一本化

環境自動車税(地方税)のイメージ

環境損傷負担金的性格
(CO₂排出量を勘案した税率)財産税的性格
(財産的価値を勘案した税率)

注) 課税標準、税率、徴収方法など制度の詳細は今後有識者を交え検討。

第4章 平成22年度税制改正

11. 検討事項

[国税・地方税共通]

(2) 地球温暖化対策のための税については、今回、当分の間として措置される税率の見直しも含め、平成23年度実施に向けた成案を得るべく、更に検討を進めます。

車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、今回、当分の間として適用される税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討します。

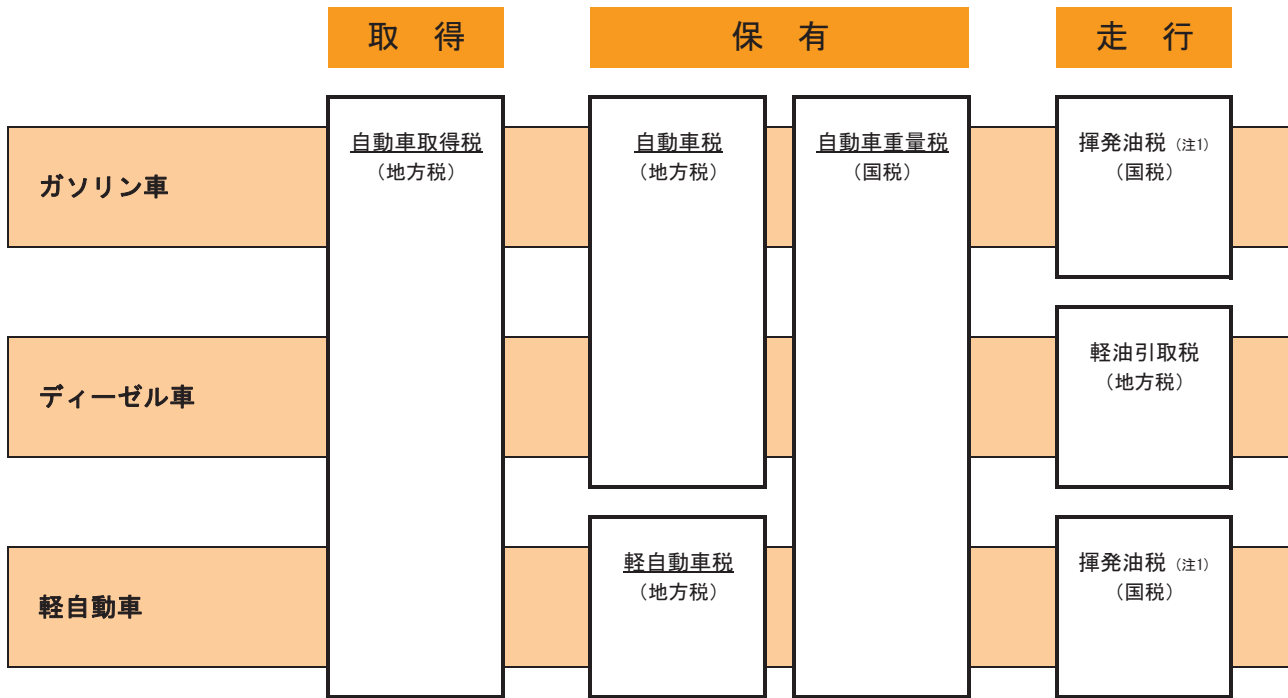
これらを法律において規定することとします。

(車体課税についての検討)

第百四十九条 政府は、車体課税(自動車重量税、自動車取得税、自動車税及び軽自動車税の課税をいう。以下この条において同じ。)について、新租税特別措置法第九十条の十二並びに地方税法等改正法第一条による改正後の地方税法附則第十二条の二の二第二項並びに附則第十二条の二の三第二項及び第三項に規定する自動車重量税及び自動車取得税の特例の適用期限が到来するまでに、地球温暖化対策の観点並びに国及び地方の財政の状況を踏まえつつ、新租税特別措置法第九十条の十一第一項及び第九十条の十一の二第一項並びに地方税法等改正法第一条による改正後の地方税法附則第十二条の二の三第一項の規定により当分の間規定する税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化(環境への負荷の低減に資するための見直しをいう。)、負担の軽減その他車体課税を取り巻く状況の変化に適確に対応するための措置について検討し、その結果に応じて、所要の見直しを行うものとする。

〔資料5〕

自動車関係諸税



注1 地方揮発油税（国税）も併せて課税されている。

注2 下線を付した税目は、車体課税。

〔資料6〕

国・地方の自動車関係諸税の内訳

(単位：億円)

税目	税率	22年度	22年度	
			本則分相当	上乗せ分相当
国	揮発油税 (当分の間の税率) 48.6円/ℓ (本則税率) 24.3円/ℓ	25,760	12,880	12,880
	石油ガス税 (本則税率) 17.5円/kg	120	120	—
	自動車重量税 <自家用乗用> (当分の間の税率) 5,000円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	4,470	2,744	1,726
	計	30,350	15,744	14,606
地方	地方揮発油譲与税 <地方揮発油税> (当分の間の税率) 5.2円/ℓ (本則税率) 4.4円/ℓ	2,777	2,350	427
	石油ガス譲与税 <石油ガス税> (本則税率) 17.5円/kg	123	123	—
	自動車重量譲与税 <自動車重量税・自家用乗用> (当分の間の税率) 5,000円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	3,090	1,379	1,711
	自動車取得税 (当分の間の税率) 自家用は取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	2,286	1,557	729
	軽油引取税 (当分の間の税率) 32.1円/ℓ (本則税率) 15.0円/ℓ	8,432	3,940	4,492
	自動車税 (例) 乗用車(2,000ccクラス) (自家用) 39,500円	16,272	16,272	—
	軽自動車税 (例) 軽乗用車 (自家用) 7,200円	1,792	1,792	—
計	34,772	27,413	7,359	
合計		65,122	43,157	21,965

(注1) 自動車重量税については、22年度改正で、グリーン化を行いながら、上乗せ分の国分の約2分の1に相当する規模の税負担を軽減。この改正経緯を明らかにするため、自動車重量税及び自動車重量譲与税の「本則分相当」欄には、国・地方の本則税率分税収のそれぞれ3分の2相当額及び3分の1相当額を記載。それぞれの「上乗せ分相当」欄には、自動車重量税収及び自動車重量譲与税収からそれぞれの「本則分相当」を控除した残りを記載。なお、22年度改正で自動車重量譲与税法附則において当分の間として措置される譲与割合(1,000分の407)に基づく改正後の「本則分相当」は国2,441億円、地方1,618億円、「上乗せ分相当」は国2,029億円、地方1,472億円となる。

(注2) 計数は、整理の結果、異動を生ずることがある。

〔資料7〕

自動車税の概要

項目	内容
1. 課税主体	都道府県
2. 納税義務者	自動車の所有者
3. 課税客体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く)
4. 税率	<p><標準税率> 自動車の種別、排気量等ごとに設定 【例】自家用乗用車(1,500cc超2,000cc以下) 39,500円</p> <p><制限税率> 標準税率の1.5倍</p> <p><グリーン化による特例税率>(平成13年創設) 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置(いわゆる「自動車税のグリーン化」)</p>
5. 納期	5月中において、都道府県の条例で定める。
6. 税収	1兆6,808億円(平成20年度決算額)

〔資料8〕

軽自動車税の概要

- 課税団体 市町村
- 課税客体 軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車
- 納税義務者 軽自動車等の4月1日現在の所有者
- 標準税率

区 分		年 税 額
原動機付自転車 (125cc以下)	イ 総排気量50cc以下のもの又は定格出力0.6kw以下のもの(二に掲げるものを除く)	1,000円
	ロ 二輪のもので 総排気量50cc超90cc以下のもの又は定格出力0.6kw超0.8kw以下のもの	1,200円
	ハ 二輪のもので 総排気量90cc超のもの又は定格出力0.8kw超のもの	1,600円
	ニ 三輪以上のもので 総排気量20cc超のもの又は定格出力0.25kw超のもので一定のもの	2,500円
軽自動車 (660cc以下) 及び 小型特殊自動車	イ 二輪のもの(側車付きのものを含む。)(125cc超250cc以下)	2,400円
	ロ 三輪のもの	3,100円
	ハ 四輪以上のもので 乗用のもの 営業用 自家用 貨物用のもの 営業用 自家用	5,500円 7,200円 3,000円 4,000円
二輪の小型自動車(250cc超)		4,000円

- 制限税率 標準税率の1.5倍
- 徴収方法 普通徴収(月割課税なし)
- 税 収 1,687億円(平成20年度決算額)

〔資料9〕

自動車重量税(国税)の概要

創設時期	昭和46年(第6次道路整備5か年計画による道路財源の必要性から創設)
課税主体	国
課税客体	① 新規検査若しくは予備検査による自動車検査証の交付又は継続検査、臨時検査、分解整備検査若しくは構造等変更検査による自動車検査証の返付を受ける自動車 ② 車両番号の指定を受ける軽自動車
納税義務者	上記の自動車検査証の交付又は返付を受ける者及び車両番号の指定を受ける者
税率	・以下の表は、次世代型自動車(電気自動車、ハイブリッド自動車等)及び経年車(18年超)以外の自動車に対する税率。 ・次世代型自動車については本則税率、経年車については暫定税率廃止前の税率水準が適用される。

(単位:円)

区 分	自家用自動車			営業用自動車				
	車 検 有 効 期 間			車 検 有 効 期 間				
	1年	2年	3年	1年	2年	3年		
検査自動車	乗用自動車	車両重量0.5tごと	5,000	10,000	15,000	2,700	—	—
	バス	車両総重量1tごと	5,000	—	—	2,700	—	—
	トラック(車両総重量2.5t超)	〃	5,000	10,000	—	2,700	5,400	—
	トラック(車両総重量2.5t以下)	〃	3,800	7,600	—	2,700	5,400	—
	特種用途自動車	〃	5,000	10,000	—	2,700	5,400	—
	小型二輪	一両につき	2,200	4,400	6,600	1,600	3,200	4,800
届出軽自動車	軽自動車	〃	3,800	7,600	11,400	2,700	5,400	—
	軽二輪	一両につき	5,500			4,300		
	その他	〃	11,300			8,100		

※臨時検査については上記税率の2分の1の税率

納付方法	時 期：車検時(自動車の種類に応じて1～3年ごと) 方 法：自動車重量税印紙納付(臨時検査等にあつては現金納付) 納税地：車検証の交付等の事務をつかさどる運輸支局等
性 格	権利創設税(車検等によって初めて自動車の運行が可能になるという法的地位に着目)
税 収	10,755億円(平成20年度決算額) (うち国税分7,170億円、譲与税分3,585億円) 割合：2/3は国、1/3を市町村へ譲与(自動車重量譲与税) ※平成22年度以降は、当分の間、国：593/1000、市町村：407/1000
その他	自動車リサイクル法により適正に解体された自動車について、自動車検査証の残存期間に相当する自動車重量税を還付。 公害健康被害の補償等に関する法律の規定により、国の一般財源分の一部が公害補償対策に充当されている。

〔資料10〕

自動車取得税の概要

項 目	内 容
1. 課 税 主 体	都道府県
2. 納 税 義 務 者	自動車の取得者
3. 課 税 客 体	自動車の取得(二輪の小型自動車、二輪の軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く)
4. 課 税 標 準	自動車の取得価額
5. 税 率	自家用自動車(軽自動車除く) 5%(当分の間の措置 本則は3%) 営業用自動車及び軽自動車 3%
6. 免 税 点	50万円(H30.3.31まで。本則は15万円)
7. 交 付 金	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、10分の7を市町村(特別区含む)に交付 (更に政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分が交付されている)
8. 税 収	3,663億円(平成20年度決算額)

自動車税のグリーン化特例

※平成13年度創設
平成24年3月31日までの特例
税込中立が前提

□軽減

対 象 車	内 容
 <p>低排出ガス車 平成17年排出ガス基準 75%削減 国土交通大臣認定車</p> <p>かつ</p>  <p>平成22年度 燃費基準+25%達成車</p> <p>平成17年排出ガス基準 +75%達成車</p> <p>平成22年度燃費基準 +25%達成車</p>	<p>税率を概ね50%軽減</p>

※ 電気自動車、一定の排出ガス要件を満たす天然ガス自動車又はプラグインハイブリッド自動車について、税率を概ね50%軽減。

※ 税率の軽減は、平成22年度及び23年度の新車新規登録の翌年度1年間。

□重課

対 象 車	内 容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	税率より概ね10%重課(毎年)
新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	

※電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗合用バス及び被けん引車は除く。

(財務省作成資料を元に作成)

自動車重量税の時限的減免措置(エコカー減税)

○ 一定の排ガス性能・燃費性能等を備えた自動車について、平成21年度から23年度までの間に受ける新規・継続車検等(当該期間内に最初に受ける車検1回分に限り)について、自動車重量税の減免措置を以下のとおり講じている。

電気自動車・天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等	… 免 除
乗用車等(軽自動車含む) : ★★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+25%達成	… 75%軽減
乗用車等(軽自動車含む) : ★★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+15%達成	… 50%軽減
バス・トラック (2.5t超3.5t以下) : 平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合 かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	
バス・トラック (3.5t超) : 平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合 かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	… 75%軽減
バス・トラック (2.5t超3.5t以下) : ★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成	
バス・トラック (3.5t超) : 平成17年ディーゼル車排出ガス基準10%低減達成 かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	… 50%軽減

(注1)「★★★★」は、平成17年排出ガス基準75%低減達成

(注2)天然ガス自動車については乗用車であれば★★★★、ハイブリッド自動車については乗用車であれば★★★★かつ平成22年度燃費基準+25%達成であることが要件

[資料13]

新車以外の自動車に対する自動車取得税の特例措置（低公害車・低燃費車）
 （平成21年度からのエコカー減税〈新車のみ対象〉の創設に伴い、平成21年4月1日からは中古自動車が対象）

特 例	対 象 車	創設年度	軽減内容	取得期間
低公害車特例	・電気自動車	S50	税率から2.7%軽減	H21. 4. 1～H24. 3. 31
	・天然ガス自動車(3.5t超のバス・トラック)：平成17年排出ガス規制に適合し、同基準値より10%以上Nox低減	H5		
	・天然ガス自動車(3.5t以下の乗用車)：★★★★	H5		
	・ハイブリッド自動車(バス・トラック)：平成17年排出ガス規制に適合し、同基準値より10%以上Nox又はPM低減、かつ、平成27年度燃費基準達成	H10		
	・ハイブリッド自動車(乗用車)：★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+25%達成車	H10		
	・プラグインハイブリッド自動車	H21	税率から2.4%軽減	
低燃費車特例	・★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+25%達成車 ・★★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成(2.5t超3.5t以下のバス・トラック)	H11	取得価額から30万円控除	H22. 4. 1～H24. 3. 31
	・★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+15%達成車 ・★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成(2.5t超3.5t以下のバス・トラック)	H11	取得価額から15万円控除	

注1：★★★★は、平成17年ガソリン車排出ガス基準から75%低減を達成したものの。

2：★★★は、平成17年ガソリン車排出ガス基準から50%低減を達成したものの。

[資料14]

エコカー減税（自動車取得税の時的限的軽減措置）の概要

一定の排出ガス性能及び燃費性能を備えた自動車(新車に限る)について、平成21年度から平成23年度までの間の取得に限り、自動車取得税の軽減措置を以下のとおり講じている。

※平成21年度創設。平成24年3月31日までの特例。

電気自動車・天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等：	… 非課税
乗用車等（軽自動車含む）：★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+25%達成	… 75%軽減
乗用車等（軽自動車含む）：★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+15%達成	… 50%軽減
バス・トラック（2.5t超3.5t以下）：★★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成	
：平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合	
かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	
バス・トラック（3.5t超）	：平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合
かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	… 75%軽減
バス・トラック（2.5t超3.5t以下）：★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成	
バス・トラック（3.5t超）	：平成17年ディーゼル車排出ガス基準10%低減達成
かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	… 50%軽減

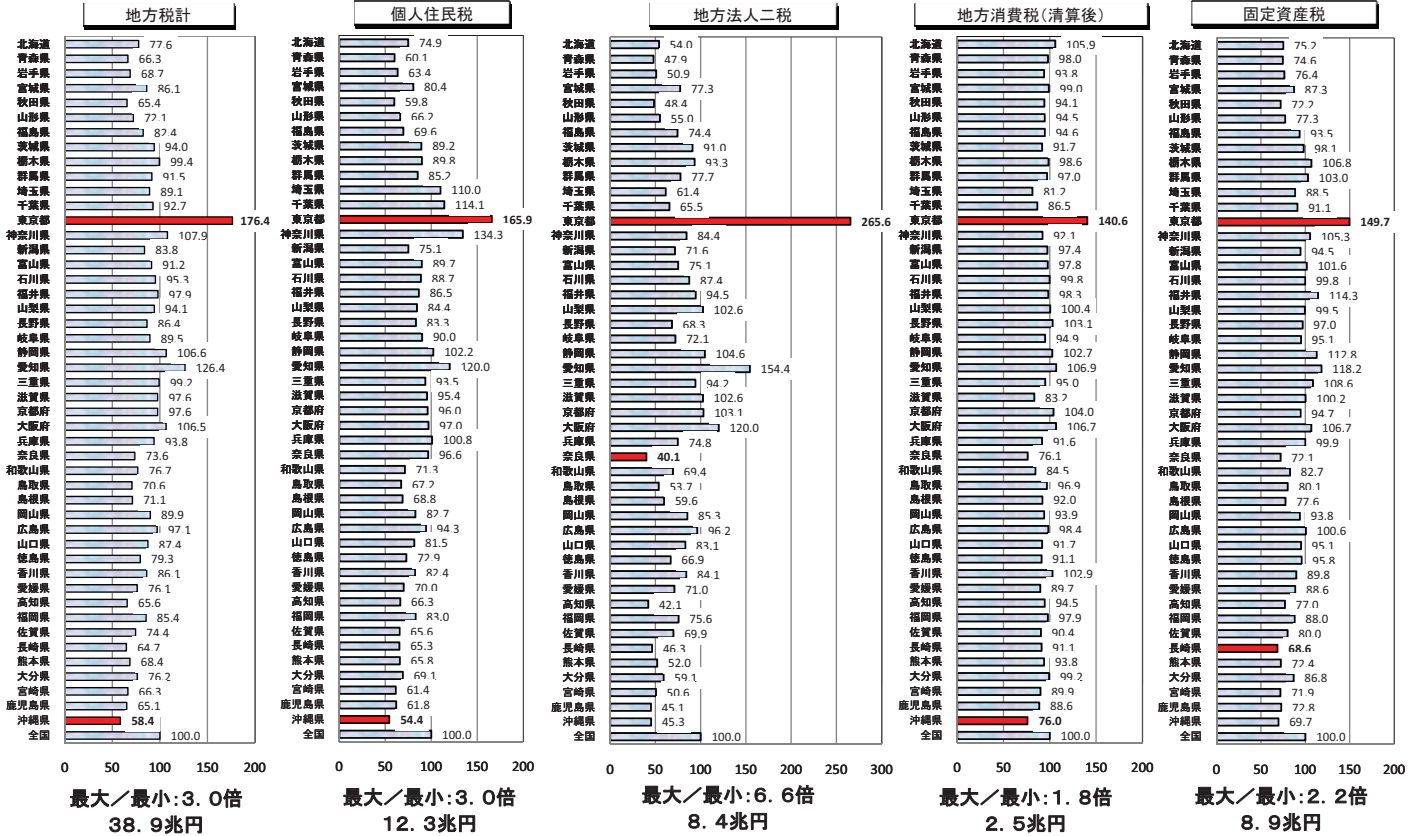
(注1) 「★★★★」は、平成17年ガソリン車排出ガス基準75%低減達成

「★★★」は、平成17年ガソリン車排出ガス基準50%低減達成

(注2) 天然ガス自動車については乗用車であれば★★★★、ハイブリッド自動車については乗用車であれば★★★★ かつ平成22年度燃費基準+25%達成であることが要件

〔資料15〕

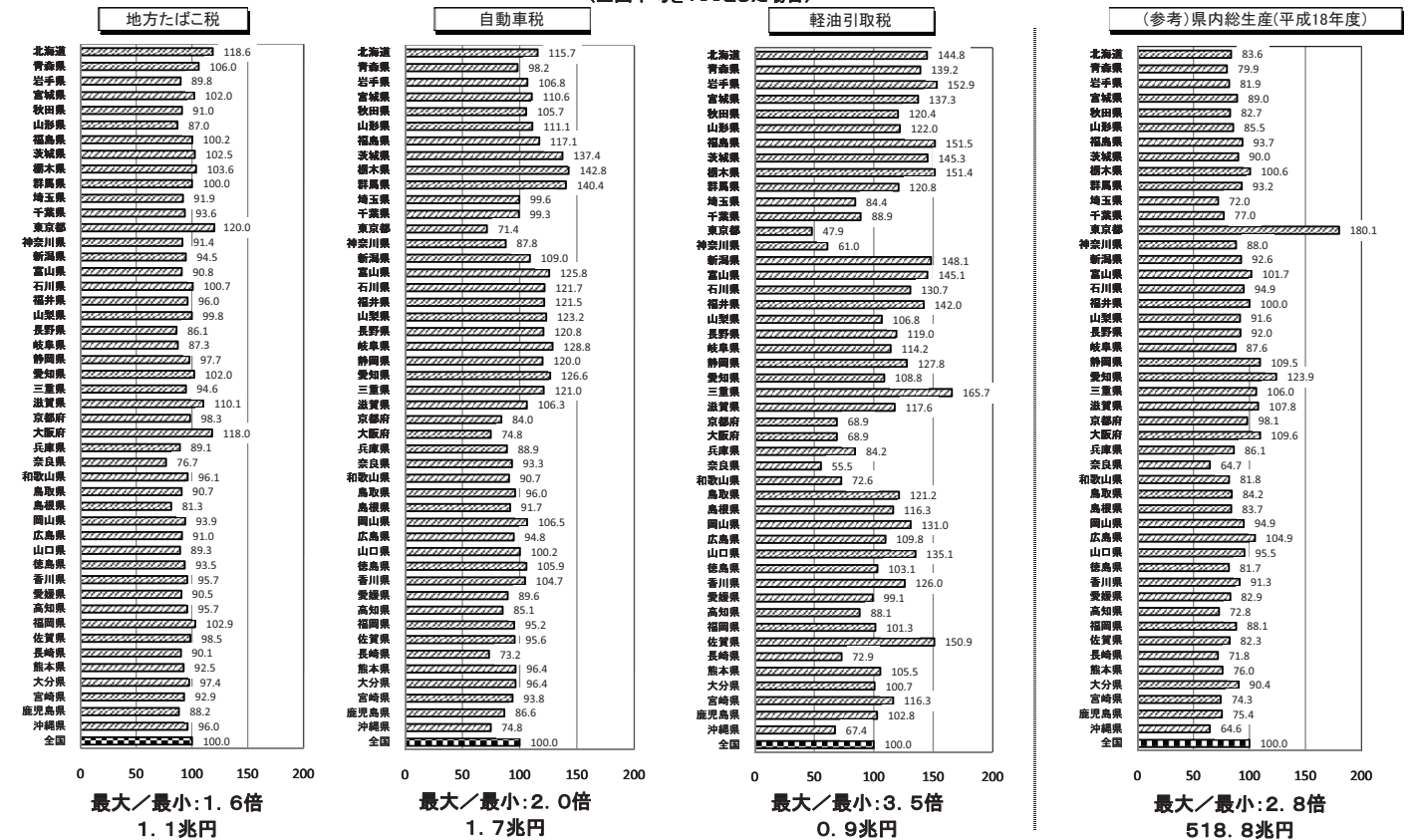
人口一人当たりの税収額の指数(平成20年度決算)
(全国平均を100とした場合)



※「最大/最小」は、各都道府県ごとの人口1人当たりの税収額の最大値を最小値で割った数値である。
 (注1) 地方税計の税収額は、超過課税、法定外普通税及び法定外目的税を除いたものである。
 (注2) 個人住民税の税収額は、個人道府県民税(均等割及び所得割)及び個人市町村民税(均等割及び所得割)の合計額であり、超過課税分を除く。
 (注3) 地方法人二税の税収額は、法人道府県民税、法人市町村民税及び法人事業税の合計額であり、超過課税分を除く。
 (注4) 固定資産税の税収額は、道府県分を含み、超過課税分を除く。
 (注5) 人口は、平成21年3月31日現在の住民基本台帳人口による。

〔資料16〕

人口一人当たりの税収額の指数(平成20年度決算)
(全国平均を100とした場合)



(注1) 地方たばこ税の税収額は、道府県たばこ税及び市町村たばこ税の合計額である。
 (注2) 自動車税の税収額は、超過課税分を除く。
 (注3) 人口は、平成21年3月31日現在の住民基本台帳人口による。
 (注4) (参考)は平成18年度の人口1人あたりの県内総生産額である。

- 京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日全部改定・閣議決定)においては、地方公共団体は、地域の自然的社会的条件に応じた先駆的で創意工夫を凝らした対策へ取り組むことが求められている。
- 地方公共団体合計で1兆5,058億円(都道府県:7,852億円、市町村:7,207億円)。(億円)

地球温暖化対策	取組例	都道府県	市町村
エネルギー起源のCO ₂ に関する対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・市バス等のサービス・利便性向上を通じた公共交通機関の利用促進 ・都市公園、街路等の緑化や官公庁の屋上等の緑化 ・地中熱を利用した融雪施設の設置 ・共同溝の整備 	3,645	4,722
非エネルギー起源のCO ₂ に関する対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・生ごみ処理機購入費用の助成 ・家庭用廃食油の資源化の促進 	18	796
メタン、一酸化二窒素に関する対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・焼却灰処理「エコセメント」化の推進(焼却灰の有効利用) ・環境にやさしい農業者(エコファーマー)の認定 	276	335
代替フロン等に関する対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・代替製品の調達 	1	8
温室効果ガス吸収源対策・施策	<ul style="list-style-type: none"> ・都市林の保全や都市公園施設の整備 ・森林病虫害(松くい虫)の防除 	3,409	1,121
横断的施策	<ul style="list-style-type: none"> ・温暖化対策地域推進計画の策定 	1	1
その他の温暖化対策	<ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化対策アドバイザーの派遣 ・エコサインガイドラインの策定 	502	224
合 計		7,852	7,207

※ 都道府県及び市町村の「地球温暖化対策」に係る平成20年度予算額を調査。
 ……調査に当たっては、京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日全部改定・閣議決定)別表に記載された「地方公共団体が実施することが期待される施策例」等を示した上で実施。

京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日全部改定・閣議決定)で定められている国と地方公共団体の基本的役割は次のとおり。

「国」の基本的役割	「地方公共団体」の基本的役割
<p>＜地球温暖化対策の総合的推進＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国の地球温暖化対策の全体枠組みの形成と地球温暖化対策の総合的実施 ○ 国の各機関は、全体枠組みに沿って十分な連携を図り、自主的手法、規制的手法、経済的手法、情報的手法、環境影響評価、社会資本の整備等の措置の活用を含む多様な政策手段を動員して、対策を推進 	<p>＜地域の特性に応じた対策の実施＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地方公共団体の区域の自然的社会的条件に応じて、温室効果ガスの排出の削減等のための総合的かつ計画的な施策を策定し、実施 ○ 計画本文に掲げられている具体的な取組 <ul style="list-style-type: none"> ・ 低炭素型のまちづくり ・ 公共交通機関や自転車の利用促進 ・ バイオマスエネルギー等の新エネルギー等の導入 ・ 地域住民に身近なごみ問題への取組 ・ 太陽光、風力等の利用の促進 ・ 都市における緑地の保全及び緑化の推進 ・ 廃棄物等の発生の抑制の促進 <p style="text-align: right;">等</p>

軽自動車税における超過税率採用状況

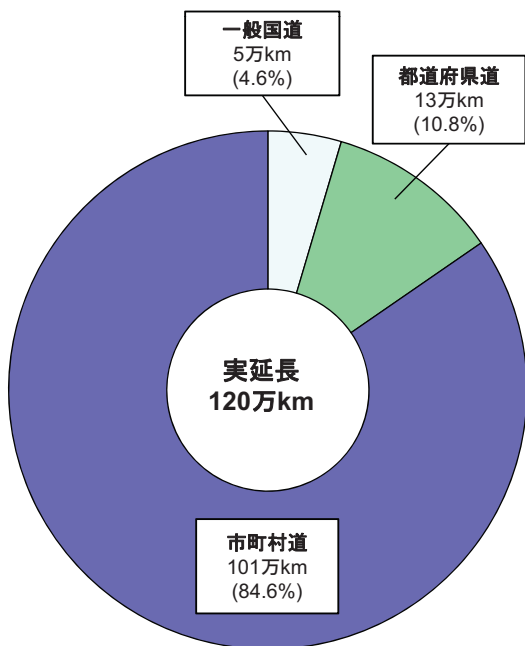
超過税率採用団体一覧(平成21年4月1日現在)

超過税率	団体名	
1.5倍	北海道	夕張市、留萌市、芦別市、赤平市、歌志内市、浦臼町
1.3倍	青森県	鱒ヶ沢町
1.2倍	北海道	美瑛市、根室市、滝川市、砂川市、深川市、古平町、南幌町、上砂川町、由仁町、栗山町、滝上町
	山梨県	早川町
	京都府	伊根町
	島根県	松江市、浜田市、出雲市、益田市、大田市、斐川町
	徳島県	徳島市、鳴門市、小松島市
	高知県	高知市、須崎市
1.1倍	北海道	函館市
	香川県	高松市
合計	34団体	

※1 「平成21年度市町村税の税率等に関する調」による。
 2 高松市:50cc以下の原動機付自転車及びミニカーについては標準税率で課税。

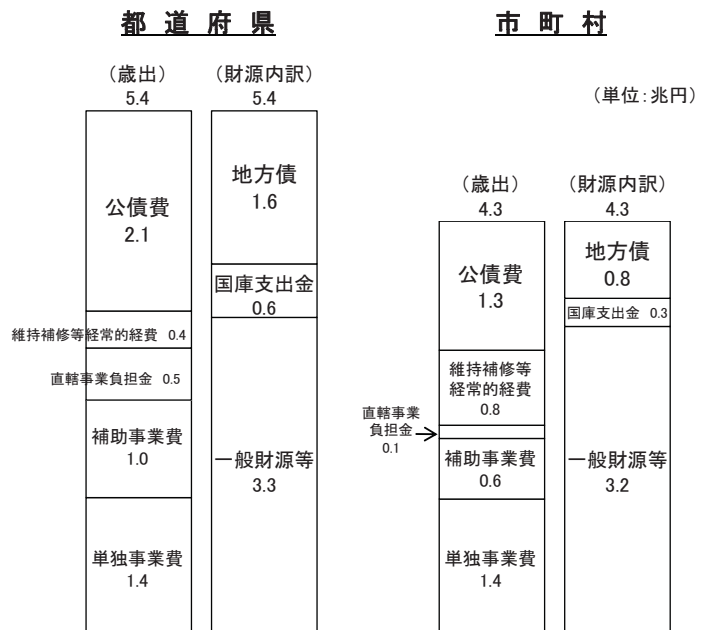
都道府県及び市町村の道路関係経費の状況

道路の実延長の内訳(平成20年4月1日現在)



※1 「道路統計年報2009」(国土交通省道路局)による。
 2 高速自動車国道を除く。

地方における道路関係経費(平成20年度決算)



※1 「決算統計(道路関係経費の状況)」による。
 2 道路関係経費には、農道・林道・災害復旧等に係る経費を含む。
 3 数値は小数点第2位以下を四捨五入して計上しており合計と一致しない。

軽自動車等に係る関係諸制度

区 分	地方税	軽自動車等課税台数(万台)	軽自動車税調定額(億円)	道路運送車両法上の規制			備 考	
				登 録	車両番号指定	車 検		
小型自動車	軽自動車税	2 輪 (250cc超)	1 4 2	5 7	—	○	○	新規検査時に車両番号を指定 (運輸支局)
軽自動車		3 輪 以上 (660cc以下)	2, 4 9 5	1, 5 2 7	—	○	○	新規検査時に車両番号を指定 (軽自動車検査協会)
		2 輪 (125cc超250cc以下)	1 5 4	3 7	—	○	—	届出により車両番号を指定 (運輸支局)
原 動 機 付 自 転 車 (125cc以下)		9 1 7	9 9	—	—	—	申告により標識を交付 (市町村)	
小 型 特 殊 自 動 車		2 1 5	4 4	—	—	—		
【参考】 小型自動車3輪以上 (660cc超2,000cc以下)	自動車税	—	—	○	—	○	新規登録時に登録番号を指定 (運輸支局)	

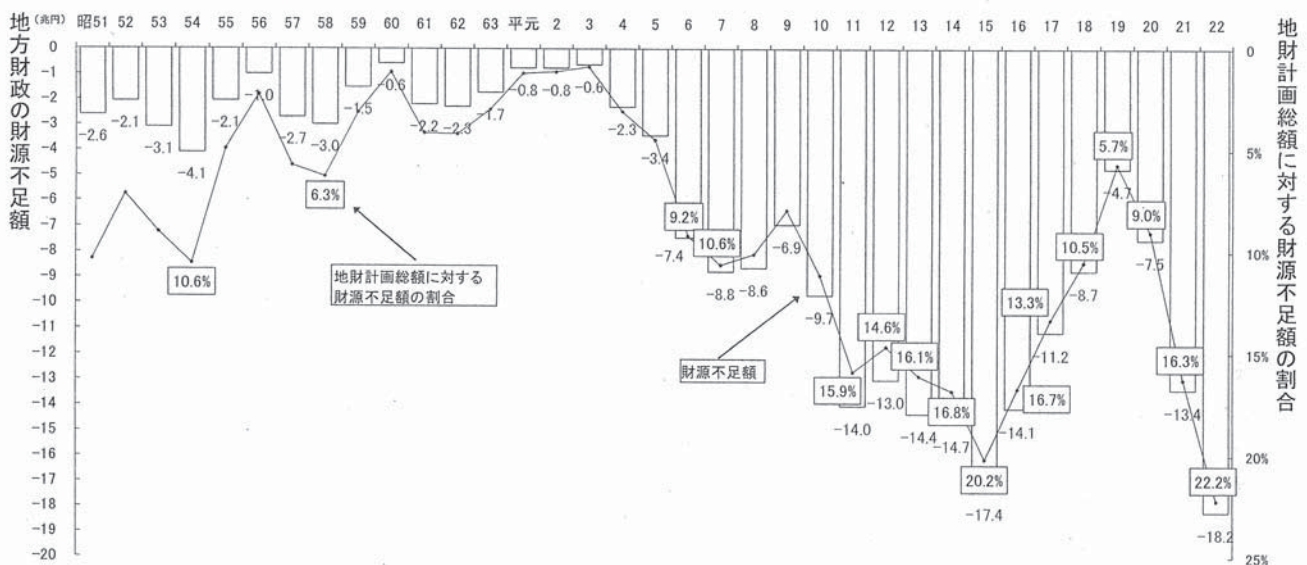
※軽自動車等課税台数及び軽自動車税調定額は「平成21年度市町村税課税状況等の調」による。

(参考)

- ・ 登 録 ----- 大型特殊自動車、普通自動車及び小型自動車(2輪車を除く。)を対象とする登録で、当該登録が対象車両を運行の用に供するための要件となるもの (→登録番号標の交付。なお、当該登録は、私法上のいわゆる対抗要件となる。道路運送車両法第4条～第39条)。
- ・ 車両番号の指定 -- 上記の登録制度の存しない2輪の小型自動車及び軽自動車に対して車両番号を付す行為で、使用実態の把握等の行政上の目的から自動車を特定するため行われるもの (→車両番号標の交付。道路運送車両法第60条、第97条の3)。
- ・ 車 検 ----- 大型特殊自動車、普通自動車、小型自動車及び3輪以上の軽自動車に対する検査で、当該検査を受けることが対象車両を運行の用に供するための要件となるもの (→自動車検査証の交付。道路運送車両法第58条～第76条)。

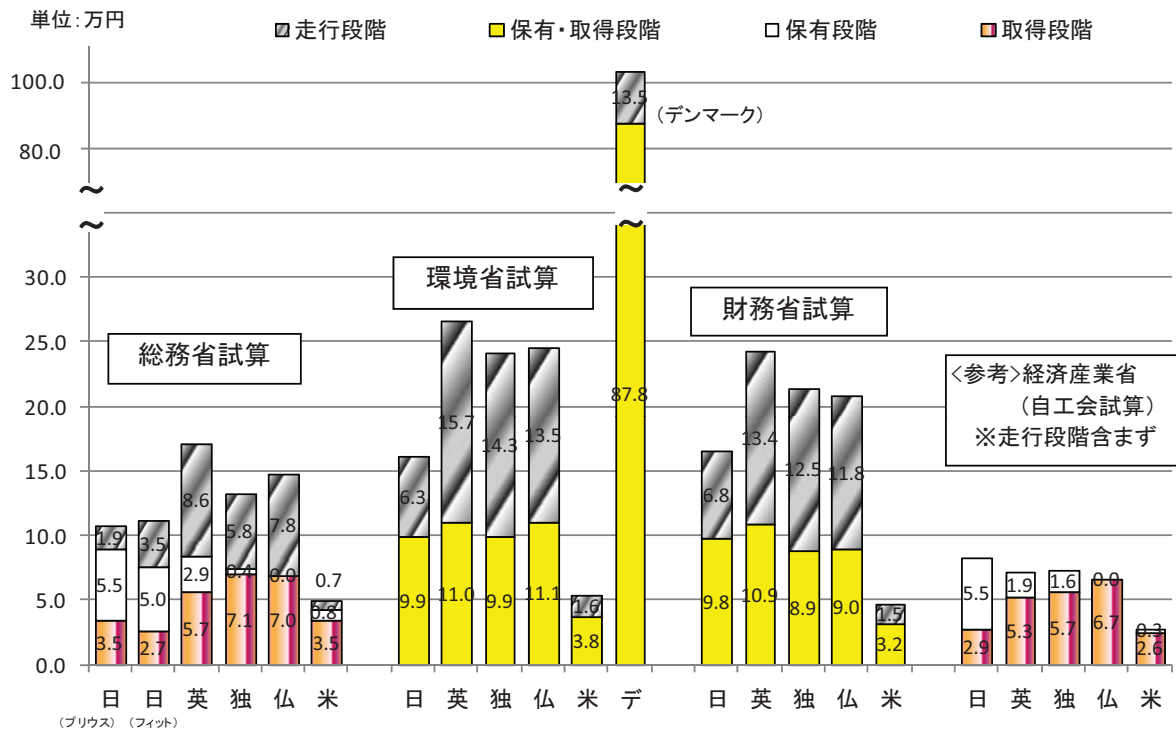
地方財政の財源不足の状況

- 個人所得の大幅な減少や企業収益の急激な悪化等により、地方税や地方交付税の原資となる国税5税が落ち込む一方で、公債費が高い水準で推移することや社会保障関係経費の自然増等により、平成22年度には18.2兆円の財源不足となり、地方財政計画の約22.2%に達する規模となっている。
- 毎年度の地方の財源不足は、国と地方の借金により穴埋めされており、結局は将来への負担の先延ばしとなっている。



(注)財源不足額及び補てん措置は、補正後の額である(平成22年度は当初)

[資料23] 各省の自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較の結果(試算)



出典)総務省:「ACEA Tax Guide2009」等により試算(税制は2009年7月時点(日本とアメリカは2010年度))
 一般社団法人自動車工業会:平成22年度税制改正要望書(税制は2007年3月時点(自動車重量税のみ2010年度))
 環境省:2008年9月中央環境審議会資料(2008年1月時点)
 財務省:平成18年6月税制調査会資料(2006年1月時点)
 注) 1 自動車工業会の推計は車両の使用年数を11年で計算しているが、これを6年に補正し、他省と一致させている。
 2 総務省の試算の仮定:車両の使用年数6年、走行距離年間10600km、各国のガソリン価格は財務省HP「OECD諸国のガソリン1リットル当たりの価格と税(2009年第3四半期)」を使用、各国の政策減税は考慮していない。

[資料24]

環境省作成資料

OECD 環境統計 - 環境関連歳出と税制 (抄)
 (OECD "Environmental Data - Environmental Expenditure and Taxes")

表 4A 環境関連税制の内訳 (抄)

(Structure of Revenues from Environmentally Related Taxes)

課税対象		2004年 (百万ドル)	日本
エネルギー物品 (Energy products)			48,460
輸送目的	うち、ガソリン		29,679
	生活上的使用目的		7,890
化石燃料			4,443
	電気		3,447
自動車、その他輸送手段 (Motor vehicles and transport)			29,084
取引課税			4,199
保有課税			24,885

表 4B 環境関連税制の税収 (抄)

(Trends in Revenues from Environmentally Related Taxes)

	2004年 (%)	
	GDP比 (% of GDP)	税収構成比 (% of tax revenue)
日本	1.7	6.4
アメリカ	0.9	3.5
イギリス	2.6	7.3
ドイツ	2.5	7.3
フランス	2.1	4.9
イタリア	3.0	7.2
カナダ	1.2	3.7
OECD 平均	1.8	5.8

〔資料25〕

軽自動車税の標準税率の推移

(単位:円)

区 分		昭和25年	昭和28年	昭和29年	昭和30年	昭和33年	昭和36年	昭和37年	昭和40年	昭和51年	昭和54年	昭和59年	昭和60年
原動機付 自転車 (125cc以下)	50cc以下	自転車税 200		自転車荷車税 500		500				650	700	1,000	
	50cc超90cc以下	500		700		800				1,000	1,100	1,200	
	90cc超	500		700		1,000				1,300	1,450	1,600	
	ミニカー	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,500
軽自動車 (660cc以下)	二輪(側車付を含む) (250cc以下)		自動車税				1,500			2,000	2,200	2,400	
	三輪		都道府県税				2,000			2,600	2,850	3,100	
	四輪	乗用	営業用	500	700	1,500	1,500			3,000	4,500	5,200	5,500
			自家用							5,900	6,500	7,200	
		貨物用	営業用							2,500	2,900	3,000	
			自家用							3,300	3,650	4,000	
二輪の小型自動車(250cc超)		1,000	1,400	2,500		2,500			3,300	3,650	4,000		
〈参考〉 小型自動車 (1,000cc以下)	乗用	営業用	3,000	4,200	8,000				6,000	7,000	7,500		
		自家用	4,500	7,200	16,000				12,000	18,000	23,500	25,500	29,500

〔資料26〕

軽自動車と小型自動車【1,000cc】【1,000~1,500cc】の比較

軽自動車					区分	小型自動車 (総排気量1,000cc)			【参考】小型自動車 (総排気量1,000~1,500cc以下)	
7,200					税額(円) 【乗用・自家用】	29,500			34,500	
スズキ ワゴンR FX	ダイハツ ムーヴX"VSⅢ"	ダイハツ タント L	スズキ アルト F	ダイハツ ミラ X	車種名	トヨタ ヴェイツ 1.0B	トヨタ パッソ 1.0X	トヨタ iQ 100X	ホンダ フィット G	日産 マーチ 12S
658	658	658	658	658	総排気量(cc)	996	996	996	1,339	1,198
3,395	3,395	3,395	3,395	3,395	全長(mm)	3,785	3,640	2,985	3,900	3,780
1,475	1,475	1,475	1,475	1,475	全幅(mm)	1,695	1,665	1,680	1,695	1,665
1,660	1,630	1,750	1,535	1,530	全高(mm)	1,520	1,535	1,500	1,525	1,515
22.0	22.0	18.2	22.5	24.0	燃費(km/ℓ)	22.5	22.5	23.0	24.0	24.0
810	840	900	730	780	車両重量(kg)	990	910	890	1,010	940
4	4	4	4	4	乗車定員(人)	5	5	4	5	5
1,071,000	1,200,000	1,085,000	892,500	950,000	メーカー希望 小売価格(円)	1,076,000	1,090,000	1,400,000	1,197,000	999,600

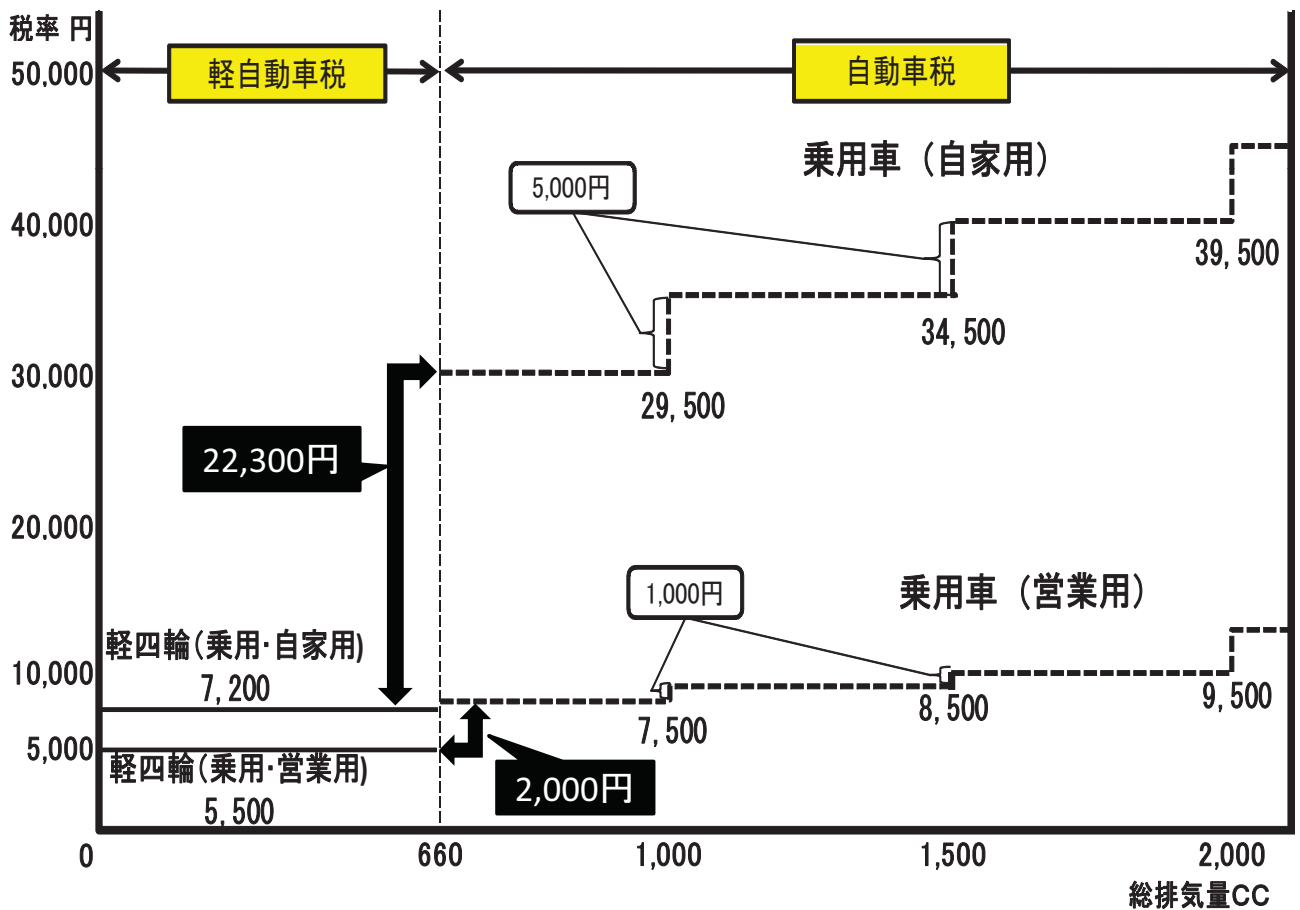
※ 「軽四輪車通称名別新車販売速報(社団法人 全国軽自動車協会連合会)」、「新車乗用車販売台数ランキング(社団法人 日本自動車販売協会連合会)」を参考に2009年4月~2010年3月における新車販売台数上位の自動車を選出。
 ※ 諸元数値:各メーカーのHPIによる。
 ※ 車種仕様:基本仕様車で最安値の車種を選出。
 ※ メーカー希望小売価格:平成22年7月20日時点の各メーカーHPIにおける公表価格(税込)。
 ※ 駆動方式:2WDの数値による。

軽自動車と自動車のCO2排出量と燃費の比較

	軽自動車	自動車
1km走行におけるCO2排出量	124.1 g-CO2/km	3,000cc乗用車 224.8 g-CO2/km 2,000cc乗用車 170.4 g-CO2/km 1,500cc乗用車 140.9 g-CO2/km 1,300cc乗用車 130.1 g-CO2/km 1,000cc乗用車 114.3 g-CO2/km
燃費値	19.2 km/L	3,000cc乗用車 10.8 km/L 2,000cc乗用車 13.9 km/L 1,500cc乗用車 16.3 km/L 1,300cc乗用車 19.0 km/L 1,000cc乗用車 20.8 km/L

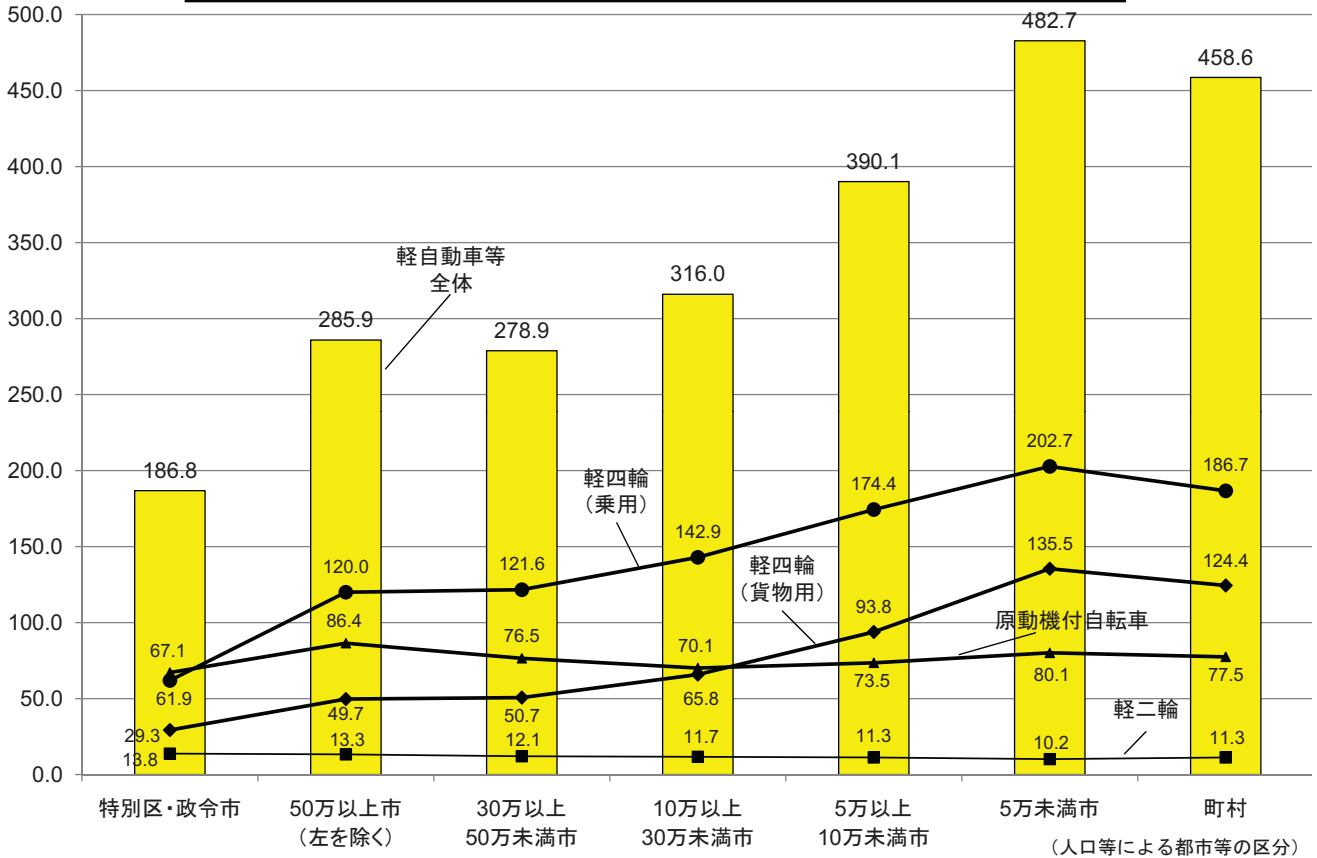
※ 国土交通省「自動車燃費一覧(平成22年3月)」を基に作成
 ※ 軽自動車・自動車の全車種を排気量ごとに区分し平均値を算出
 ※ CO2排出量、燃費値は10・15モード時のもの

小型自動車と軽自動車の税負担水準について



〔資料29〕
(台/千人)

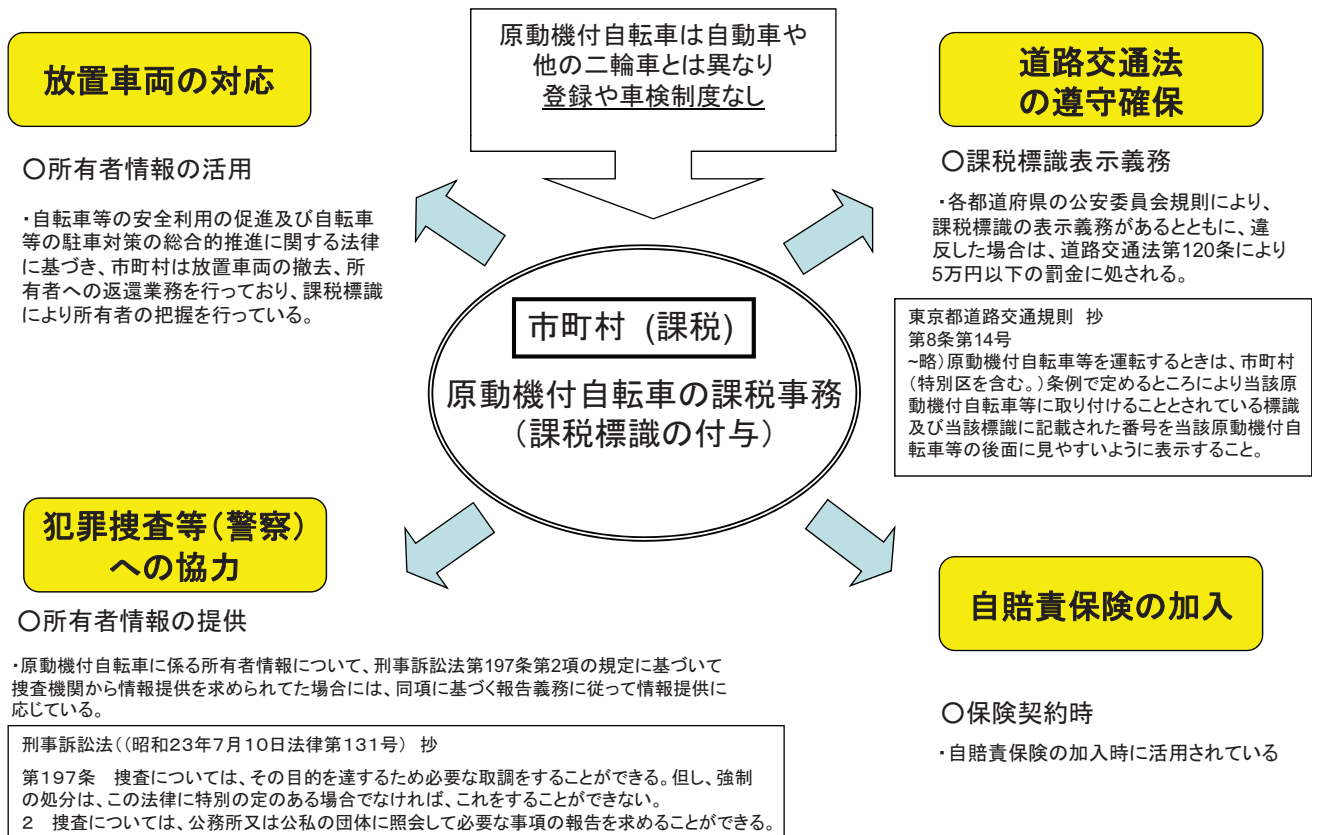
人口1,000人当たりの軽自動車等保有台数について



(注) 「軽自動車等」とは、軽自動車のほか、原動機付自転車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車をいう。

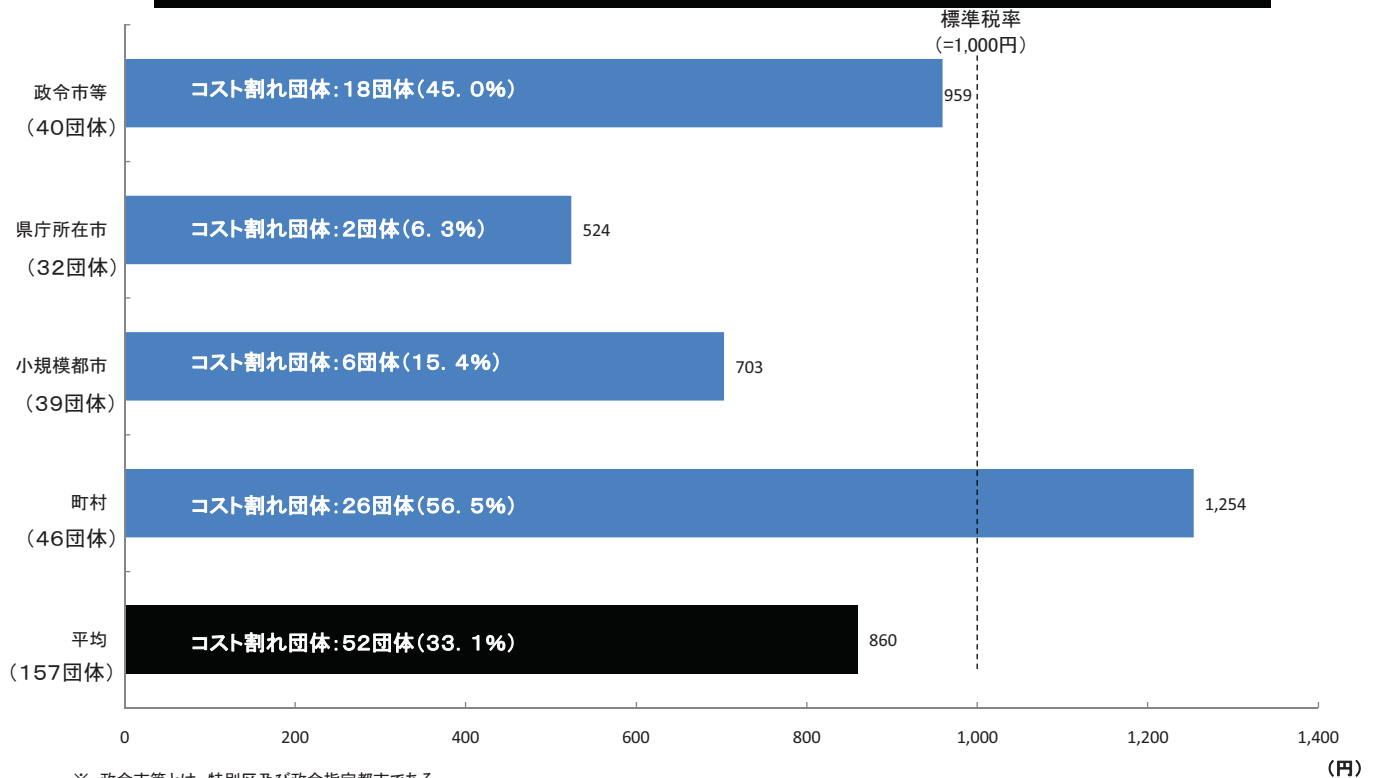
〔資料30〕

原動機付自転車の課税事務が活用されている例



[資料31]

原動機付自転車(50cc以下)に係る軽自動車税の徴税費(平成20年度決算ベース)



※ 政令市等とは、特別区及び政令指定都市である。
 ※ 県庁所在市とは、政令市等を除く県庁所在市である。
 ※ 小規模都市は、人口8万人以上12万人以下程度の都市である。
 ※ 町村は、人口1万人程度の町村である。
 ※ 徴税費の内訳は、人件費(軽自動車税のうち原動機付自転車に係る賦課担当職員及び収納担当職員の給与)、印刷費、通信費、電算費及びプレート代等である。

[資料32]

自動車課税に係る欧州委員会2005年指令案の現状

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会報告書(平成22年3月)を基に作成

1. 欧州委員会2005年指令案の概要

- ① 自動車課税の一定割合(2008年末まで25%、2010年末まで50%)を、CO2排出量の要素を取り入れた課税とする。
 - ② 2015年までに取得段階における課税は廃止する(保有段階における課税を同額程度増収するなどにより、税収中立を確保)。
- など

2. 当該指令案の現状(欧州議会、欧州委員会担当者より聞き取り)

- 2007年11月以降、議論されていない。
- 当該指令案は、取り下げられてはいないものの、指令として成立する可能性はほとんどないと考えられている。

(理由)

- 税制は各国の主権に関わるもので、加盟国はDirectiveにネガティブであること。
 - 取得段階における課税を行っている国にとっては取得段階における課税の廃止は受け入れられなかったこと。
 - CO2課税による急激な税収変化の懸念があったこと。
- など

自動車(新車/乗用車)からのCO2排出量に係る規制法案について、2008年12月に、欧州議会及び理事会における合意が成立し、2009年4月に規制法Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Councilが成立(2010年1月に発効)。

(CO2排出規制法の概要)

1. 規制値

- 2012年までに、平均CO2排出量を120g/kmとする。
- 2020年までに、平均CO2排出量を95g/kmとする。

2. 複数企業による規制値達成

規制値を達成するため、複数企業一括での平均CO2排出量を届け出ること可能(プールシステム)。

3. モニタリング

欧州委員会はCO2排出量の規制を担保するため、①加盟国は、2010年から、加盟国内で登録された対象自動車について製造者、型式、CO2排出量、車両重量等を記録し、②欧州中央委員会は、製造業者ごとに国内で登録された対象自動車数、平均CO2排出量、平均車両重量等を中央管理する。

4. ペナルティ

自動車メーカーは、割り当てられた規制値を達成できない場合、超過g/kmに応じたペナルティを支払う。

5. 優遇措置

- ・スーパークレジット…CO2排出量が50g/km未満の極めて環境性能の良い自動車には台数のカウントに係る特例を適用(例:2012年には3.5台とカウント)
→母数である生産台数が大きくし、1台当たりの平均CO2排出量を縮小する効果。
- ・代替燃料自動車に対する特例…2015年まで、代替燃料自動車(バイオエタノール自動車など)のCO2排出量を△5%減してカウント。

- ◇ 2009年7月1日より、CO2排出量に応じた課税を取り込むことを柱とした新しい制度を導入。
- ◇ 環境の要素を踏まえつつも、自動車はあくまで奢侈品課税、財産課税の性格によるという課税根拠の整理の上で、CO2排出量基準と排気量基準を併用して課税。
- ◇ 排気量基準課税ではガソリン車と比べてディーゼル車の税率が高く設定されているが、CO2排出量基準課税では、ガソリン車とディーゼル車の別にかかわらず、免税基準を超えるCO2排出量(g/km)に比例的に税額が上昇する仕組み。

基本情報

○自動車税(保有税)

(概要)

- ・新規登録された乗用車に課税(トラック、バスについては、CO2排出量の測定が義務づけられておらず個車毎のCO2排出量が把握できていないため対象外)。

(税率及び課税標準)

- ・CO2排出量基準 : 250円(2ユーロ)/g/km (免税基準: 120g/kmを超える部分に課税)
- ・排気量基準 : ガソリン車 250円(2ユーロ)/100cc
ディーゼル車 1,187.5円(9.5ユーロ)/100cc

※1ユーロ=125円(日本銀行「基準外国為替相場及び裁定外国為替相場」(平成22年6月適用分))。

以下「6月適用分基準外国為替相場及び裁定外国為替相場」

ドイツの自動車税の仕組み①

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会報告書
(平成22年3月)を基に作成

(適用)

- 2009年7月1日から適用。
 - 2008年11月15日から2009年6月30日までに新車を取得した者は、改正前後で負担の軽い方の自動車税を選択可能。

※2009年7月より前の乗用車については、排気量のみを基準に課税。
 ・ガソリン車 843.75円(6.75ユーロ)/100cc
 ・ディーゼル車 1,930円(15.44ユーロ)/100cc

(課税対象)

- 新車新規登録された乗用車の保有者に対して課税(トラック、バスなどは対象外。それ以外の車については旧制度を適用)。

(課税標準)

- CO2排出量基準課税と排気量基準課税の合算により課税。
 - CO2排出量基準:120g/km(免税基準)を超える1g/kmあたり250円(2ユーロ)
 - 排気量基準 :ガソリン車 250円(2ユーロ)/100cc
 ディーゼル車 1,187.5円(9.5ユーロ)/100cc

(参考)

乗用車の1km走行におけるCO2排出量(排気量別)	
3,000cc乗用車	224.8 g-CO2/km
2,000cc乗用車	170.4 g-CO2/km
1,500cc乗用車	140.9 g-CO2/km
1,300cc乗用車	130.1 g-CO2/km
1,000cc乗用車	114.3 g-CO2/km

※ 国土交通省「自動車燃費一覧(平成22年3月)」を基に作成

(免税基準)

- EUのCO2排出規制とリンクした免税基準を設定。
 - 2009～11年 120g/km以下(2015年規制値)
 - 2012～13年 110g/km以下
 - 2014年～ 95g/km以下(2020年規制値)

ドイツの自動車税の仕組み②

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会報告書
(平成22年3月)を基に作成

(その他)

- EURO6*を満たすディーゼル乗用車への減税(最高18,750円(150ユーロ)、2011～13年)
- 取得した月から1年間の自動車税を課税。
 - 7月に取得した場合は、7月において翌年の6月までの自動車税を課税。
(日本のように一定の賦課期日・納期があるわけではない)

※EURO6…欧州統一の排出ガス規制(炭化水素(HC)、一酸化炭素(CO)、窒素酸化物(NOx)、粒子状物質(PM)の排出規制を規定。)1992年に導入されたEURO1に始まり、順次規制を強化しており、2008年よりEURO5が適用されている。また、2014年からは基準が強化されたEURO6が段階的に適用されることとなっている。

軽自動車等における排出ガス基準及び燃費基準等について

○ 軽自動車等における排出ガス基準、燃費基準等の設定状況は下表のとおり。

区 分	排出ガス基準	低排出ガス 認定制度	燃費基準	燃費性能に関 する公表制度
軽自動車 (三輪以上)	○	○	○	○
二輪の小型自動車	○	×	×	×
軽自動車 (二輪)	○	×	×	×
原付	○	×	×	×
小型特殊自動車 ※公道を走行するものに限る	○	×	×	×

自動車税の税率表

区 分		営業用	自家用		
乗用車	総排気量 1,000cc以下	7,500円	29,500円		
	1,000cc超 1,500cc以下	8,500円	34,500円		
	1,500cc超 2,000cc以下	9,500円	39,500円		
	2,000cc超 2,500cc以下	13,800円	45,000円		
	2,500cc超 3,000cc以下	15,700円	51,000円		
	3,000cc超 3,500cc以下	17,900円	58,000円		
	3,500cc超 4,000cc以下	20,500円	66,500円		
	4,000cc超 4,500cc以下	23,600円	76,500円		
4,500cc超 6,000cc以下	27,200円	88,000円			
6,000cc超	40,700円	111,000円			
貨物車	トラック	最大積載量 1 t 以下	6,500円	8,000円	
		1 t 超 2 t 以下	9,000円	11,500円	
		2 t 超 3 t 以下	12,000円	16,000円	
		3 t 超 4 t 以下	15,000円	20,500円	
		4 t 超 5 t 以下	18,500円	25,500円	
		5 t 超 6 t 以下	22,000円	30,000円	
		6 t 超 7 t 以下	25,500円	35,000円	
		7 t 超 8 t 以下	29,500円	40,500円	
	8 t 超(加算額)	4,700円	6,300円		
	けん引車	小型	7,500円	10,200円	
普通		15,100円	20,600円		
被けん引車	小型	3,900円	5,300円		
	普通(最大積載量8 t 以下)	7,500円	10,200円		
	普通(最大積載量8 t 超加算額)	3,800円	5,100円		
貨客兼用加算額	1,000cc以下	3,700円	5,200円		
	1,000cc超 1,500cc以下	4,700円	6,300円		
	1,500cc超	6,300円	8,000円		
バス	乗車定員	30人以下	一般乗合用 12,000円	一般乗合用以外 26,500円	33,000円
		30人超 40人以下	14,500円	32,000円	41,000円
		40人超 50人以下	17,500円	38,000円	49,000円
		50人超 60人以下	20,000円	44,000円	57,000円
		60人超 70人以下	22,500円	50,500円	65,500円
		70人超 80人以下	25,500円	57,000円	74,000円
		80人超	29,000円	64,000円	83,000円
		三輪の小型自動車	4,500円	6,000円	

(注1) 営業用：道路運送車両法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する自動車
自家用：営業用の自動車以外のすべての自動車

(注2) 上記に掲げる自動車により難いものについては、都道府県の条例により自動車の諸元(用途、総排気量等)によって区分を設けて税率を定めることができる。

(注3) 積雪により、通常、一定期間運行できない地域に主たる定置場を有する自動車については、一定割合(10分の3を限度)が軽減される。

(注4) 電気自動車である乗用車に係る税率については、総排気量1,000cc以下の区分の税率によることが適当であること。

自家用自動車と営業用自動車の例

	自家用自動車	営業用自動車
乗用車	・ マイカー、社用乗用車、レンタカー 【課税台数 3,780.9万台】	・ タクシー、ハイヤー 【課税台数 26.9万台】
バス	・ 社員送迎用バス、児童・生徒送迎用バス、旅館の送迎用バス、レンタカー 【課税台数 9.1万台】	・ 一般乗合バス(路線バス、高速バス)、観光用貸切バス 【課税台数 9.6万台】
トラック	・ 自社トラック(建設業の資材運送等)、自社用バン(貨客兼用車)、商店の配達用トラック、ピックアップトラック、レンタカー 【課税台数 509.4万台】	・ 運送業のトラック 【課税台数 110.3万台】

※上記の区分により難しい「特殊用途車」は、諸元の区分により都道府県が定める税率により課税されている。
特殊用途車には、霊柩車、工作車、クレーン用台車、キャンピングカー、放送宣伝車、民間救急車等が分類される(神奈川県の特種用途車の税率表より)。課税台数は平成21年3月末現在。

自家用、営業用の自動車税課税台数 (平成21年3月末現在)

(単位：台、%)

区 分	営業用 (A)	自家用	計		営業用の割合 (A) / (B) × 100	
			(B)	構成比		
乗 用 車	269,904	37,809,589	38,079,493	84.0	0.7	
ト ラ ッ ク	けん引車、 被けん引車、 貨客兼用車、 三輪車以外	849,710	2,860,820	3,710,530	8.2	22.9
	けん引車	86,505	4,841	91,346	0.2	94.7
	被けん引車	144,639	10,681	155,320	0.3	93.1
	貨客兼用車	22,933	2,218,610	2,241,543	4.9	1.0
小 計	1,103,787	5,094,952	6,198,739	13.7	17.8	
バ ス	一般乗合用	49,683		49,683	0.1	100.0
	一般乗合用以外	47,099		47,099	0.1	100.0
	自家用		91,234	91,234	0.2	—
	小 計	96,782	91,234	188,016	0.4	51.5
三輪の小型自動車	7	752	759	0.0	0.9	
特 種 用 途 車	250,450	619,416	869,866	1.9	28.8	
合 計	1,720,930	43,615,943	45,336,873	100.0	3.8	

(注1) 本表は、「道府県税の課税状況等に関する調」による。

(注2) 特種用途車とは、特種な使い方をする小型自動車・普通自動車のこと。

(例えばクレーン車など)

〔資料41〕

自動車税の営自格差の水準の推移について

(上段：営業用税率、下段：自家用税率)

(年度)

区分	S25	S28	S29	S36	S37	S40	S47	S51	S54	S59	H元					
乗用車	小型自動車 3,000円 4,500円	4,200円 7,200円	8,000円 16,000円	→	排気量1.0ℓ以下 6,000円 12,000円	6,000円 18,000円	→	7,000円 23,500円	7,000円 25,500円	7,500円 29,500円	→					
					1.0ℓ超1.5ℓ以下 7,000円 14,000円	7,000円 21,000円	→	8,000円 27,500円	8,000円 30,000円	8,500円 34,500円	→					
					1.5ℓ超2.0ℓ以下 8,000円 16,000円	8,000円 24,000円	→	9,000円 31,500円	9,000円 34,500円	9,500円 39,500円	→					
	普通自動車 10,000円 15,000円	14,000円 30,000円	軸距3.048m以下 15,000円 36,000円	→	→	22,500円 54,000円	→	26,000円 70,000円	26,000円 77,000円	2.0ℓ超3.0ℓ以下 24,000円 71,000円	25,000円 81,500円	2.0ℓ超2.5ℓ以下 13,800円 45,000円 2.5ℓ超3.0ℓ以下 15,700円 51,000円				
										3.0ℓ超6.0ℓ以下 26,000円	27,500円	3.0ℓ超3.5ℓ以下 17,900円 58,000円 3.5ℓ超4.0ℓ以下 20,500円 66,500円				
										軸距3.048m超 30,000円 60,000円	45,000円 90,000円	→	52,000円 117,000円	52,000円 129,000円	54,500円 148,500円	4.0ℓ超4.5ℓ以下 23,600円 76,500円 4.5ℓ超6.0ℓ以下 27,200円 88,000円
										6.0ℓ超 52,000円 129,000円	54,500円 148,500円	6.0ℓ超 40,700円 111,000円				
	トラック (4トン超5トン以下)	10,000円 (格差なし)	14,000円 (格差なし)	14,000円 15,000円	15,000円 (格差なし)	→	→	→	17,500円 20,000円	17,500円 22,000円	18,500円 25,500円	→				
	バス(一般乗合) (30人超40人以下)	10,000円 (格差なし)	14,000円 (格差なし)	→	→	→	→	14,000円 30,000円	14,000円 39,000円	14,000円 42,500円	14,500円 49,000円	→				
	三輪の小型自動車	2,000円 (格差なし)	2,800円 (格差なし)	3,300円 4,300円	3,800円 (格差なし)	→	→	→	4,400円 5,000円	4,400円 5,500円	4,500円 6,000円	→				

注)平成13年度まで、トラックは最大積載量4トン超5トン以下、バスは乗車定員30人超40人以下のみが法定され、それ以外は課長内かんに基づき条例で規定されていた。

〔資料42〕

自動車税の営自格差の水準の推移について

(自家用税率/営業用税率)

(年度)

区分	S25	S28	S29	S36	S37	S40	S47	S51	S54	S59	H元						
乗用車	小型自動車 1.5倍	1.7倍	2.0倍	→	排気量1.0ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.4倍	3.6倍	3.9倍	→						
					1.0ℓ超1.5ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.4倍	3.8倍	4.1倍	→						
					1.5ℓ超2.0ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.5倍	3.8倍	4.2倍	→						
	普通自動車 1.5倍	2.1倍	軸距3.048m以下 2.4倍	→	→	2.4倍	→	2.7倍	3.0倍	2.0ℓ超3.0ℓ以下 3.0倍	3.3倍	2.0ℓ超2.5ℓ以下 3.3倍 2.5ℓ超3.0ℓ以下 3.2倍					
										3.0ℓ超6.0ℓ以下 3.0倍	3.2倍	3.0ℓ超3.5ℓ以下 3.2倍 3.5ℓ超4.0ℓ以下 4.2倍					
										軸距3.048m超 2.0倍	→	2.0倍	→	2.3倍	2.5倍	2.7倍	4.0ℓ超4.5ℓ以下 3.2倍 4.5ℓ超6.0ℓ以下 3.2倍
										6.0ℓ超 2.5倍	2.7倍	6.0ℓ超 2.7倍					
	トラック (4トン超5トン以下)	格差なし	格差なし	1.1倍	格差なし	→	→	→	1.1倍	1.3倍	1.4倍	→					
	バス(一般乗合) (30人超40人以下)	格差なし	格差なし	→	→	→	→	2.1倍	2.8倍	3.0倍	3.4倍	→					
	三輪の小型自動車	格差なし	格差なし	1.3倍	格差なし	→	→	→	1.1倍	1.3倍	1.3倍	→					

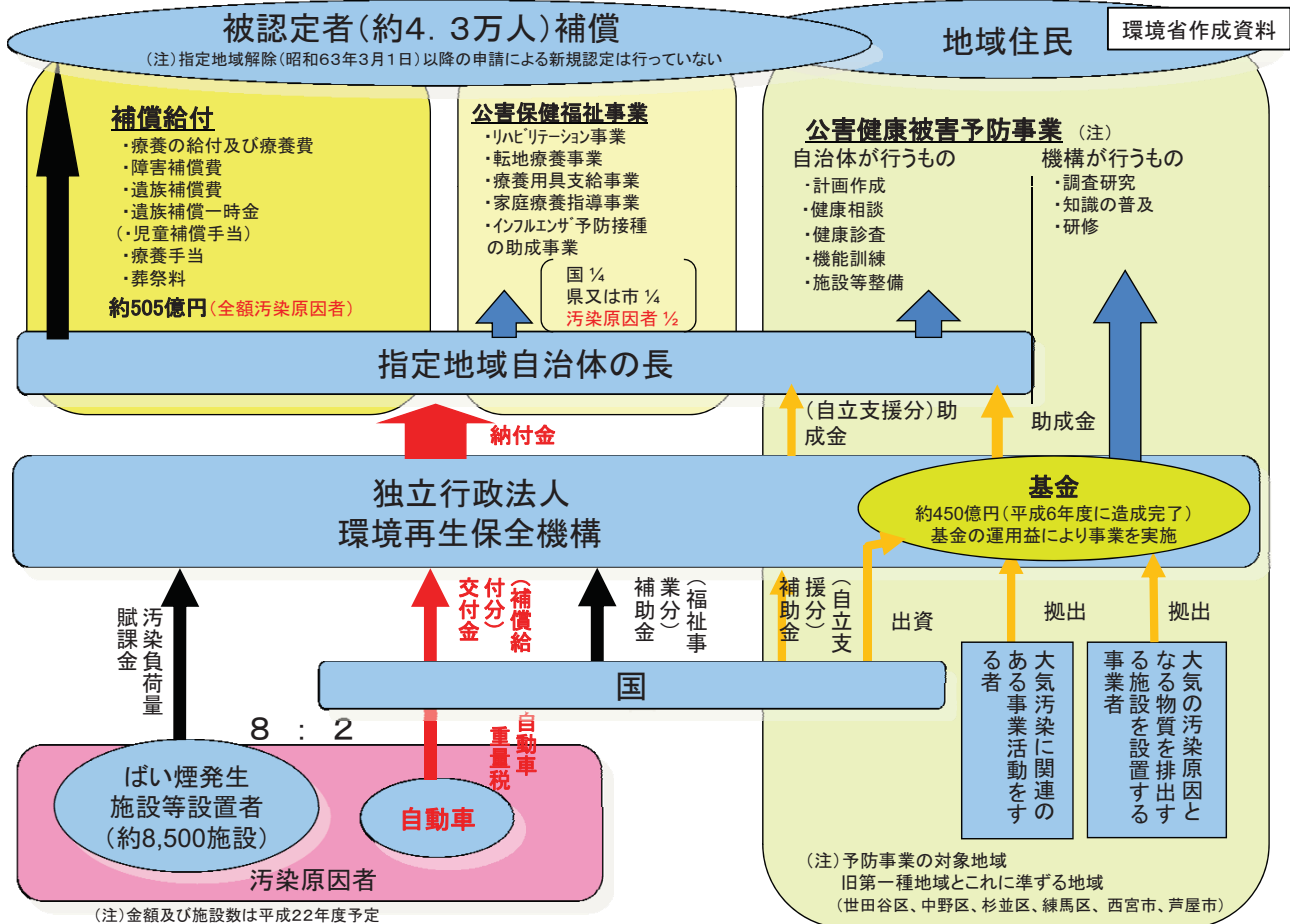
注)平成13年度まで、トラックは最大積載量4トン超5トン以下、バスは乗車定員30人超40人以下のみが法定され、それ以外は課長内かんに基づき条例で規定されていた。

四輪の軽自動車における乗用と貨物用、自家用と営業用の例

	自家用	営業用
乗用	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカー、社用車、レンタカー <p>【税率:7, 200円】 【課税台数:1, 640万台】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー <p>【税率:5, 500円】 【課税台数:0. 3万台】</p>
貨物用	<ul style="list-style-type: none"> ・農業等の自家運送用トラック <p>【税率:4, 000円】 【課税台数:832万台】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運送業のトラック <p>【税率:3, 000円】 【課税台数:22万台】</p>

※ 課税台数は、「平成21年度市町村税課税状況等の調」による。

補償給付、公害保健福祉事業及び健康被害予防事業とその財源(旧第一種地域)



- 自動車は所有権等の移転が多く、膨大な納税義務者(所有者)から普通徴収により徴収する税であることから、自動車税は都道府県が徴収する税目の中で、課税件数と収入未済件数が最も多い税となっている。

(参考)自動車税の課税件数に関する統計

	調定数	期限内納付数	滞納数	任意徴収数	差押徴収数	収入未済数
件数	4,918万件	3,668万件 (74.6%)	1,250万件 (25.4%)	1,183万件 (24.1%)	7万件 (0.1%)	61万件 (1.2%)

(出典)平成20年度道府県税の課税状況等に関する調

- 自動車の売買だけでなく、納税義務者の転居等により納税義務者の把握が容易でなく、賦課・徴収事務に多くの労力を要している。
- 一件あたりの税額が比較的少額である一方で、大量の納税通知書を発行する必要があるほか、滞納額の割に滞納件数が多いことから、滞納処分額に対して督促状や警告書の発行、電話催告、臨戸訪問等に係る事務負担が大きいなど、徴収コストの面からも非効率性が指摘される。
- 都道府県は、クレジットカード払い・コンビニ収納の導入による期限内納付の勧奨や、滞納者に対するタイヤロックによる運行停止処分・インターネット公売による強制換価等により徴収率を確保している。(平成20年度実績:96.1%(現年・滞納繰越分合計)※現年分:98.7%、滞納繰越分:28.6%)

※自動車税の年度徴収に対して、自動車重量税は、車検(新規検査、継続検査等)時において、自動車の使用者が自動車検査証の有効期限分の税を納税する。

事例

- ・ 自動車税の滞納者に対し、現年分の納期限の平成20年6月20日以降、督促状(7月)、財産調査を行う旨の警告書(8月)を順次送付。
- ・ 11月25日、滞納者5万4千人(7万件)に差押予告書を一齐送付(指定納期限12月10日)。
- ・ 12月1日から2ヶ月間を自動車税集中差押期間に設定。
- ・ 12月2日から5日にかけて、1班5名体制で計12名の滞納者宅を訪問し、自動車税の全額納付を催告。うち6名がタイヤロック装着前に滞納額全額を納付。
- ・ 12月11日以降、全滞納者に対して、勤務先への訪問や連絡による給与調査・給与差し押さえに一齐着手。また、既に差押え処分を行っている約500台を対象にタイヤロックを実施し、自動車の引き揚げ及びインターネット公売による換価を実施。



タイヤロック装着例



差押財産証の装着例

差押予告

再三にわたって催告してきましたが、いまだにあなたの自動車税が滞納となっています。平成20年12月10日(水)までに納付されない場合は、判明した財産の差押えに着手します。

同封の納付書により、大至急納付してください。
なお、納期限から相当期間が経過していますので、上記の期限前に差押えに着手する場合がありますので、納付された場合は、直ちにご連絡下さい。
連絡がないまま放置されると、納付の意思がないものと判断します。

連絡・問い合わせは、
納付書表裏面の(差出人・問い合わせ先)欄の県税事務所へ

Notificação de Confisco
O pagamento do imposto sobre o seu veículo está atrasado. Se prosseguir sem quitar a dívida, a arrecadação do imposto será feita descontando de sua folha de pagamento de forma compulsória, conforme a lei.
Efetue o pagamento do boleto que enviamos anexo com a máxima urgência até o dia 10 de dezembro de 2008 (quarta-feira).

※このお知らせは11月1日現在で滞納の届出ができていないものについてお送りしています。納めていただく金額等によっては、納付いただけてから納付の届出まで10日以上要する場合があります。納めていただいた方に本封書添いで送付される場合がありますので、ご了承ください。
11月1日以後に届出されたものについては、今後の警告書は届出以前の納税の届出で通知されております。

差押予告書の例

○ 自動車重量税を車検時徴収としている理由

『一つは、自動車が車検を受けることによって(中略)、走行可能になるという法的な地位あるいは利益に着目して課税するというこの税の課税の趣旨、それからむしろ車検時の一括納付の方が納税者にとって簡便であり、かつ(中略)簡素化に資するという観点から最も合理的(であるとと考えており、これを変更することは)困難』(平成6年6月20日運輸委員会における財務省答弁)

○ 自動車税を車検時徴収していない理由

『現在のように定置場所在の都道府県が課税団体になるという基本はやはり維持すべきだと思っております。そういったしますと、車検場所と定置場とのいま申し上げましたような乖離の問題がございますので、技術的に大変むずかしい。それから次に(中略)、二年分を一遍に課税をするということになりますと(中略)、やはり負担感として大変大きなものが出てくる。』(昭和53年3月23日地方行政委員会)

	メリット	デメリット
毎年度徴収の場合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の自動車税方式を維持するため、地方団体の対応は実務的に容易(システム等の移行コストが少ない) ・ 従来、自動車税と自動車重量税で2通りあった徴収方法が一本化され、徴税の簡素化に資する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車税に加え、自動車重量税分(一年分)を毎年度納付するため、納税者の痛税感の問題が生じる。 ・ 滞納率が上昇する恐れ。
車検時徴収の場合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 徴収率の向上に資する(ほぼ100%) ・ 従来、自動車税と自動車重量税で2通りあった徴収方法が一本化され、徴税の簡素化に資する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車重量税分に加え、自動車税分を車検時にまとめて徴収するため、納税者の痛税感が強い ・ 車検は任意の運輸支局で受検可能であり、納税地の問題の検討や徴収時の清算の仕組みが必要 ・ 複数年分の徴収が可能か ・ 県域を越える引越の際の年度間清算が必要 ・ 窓口で各県の個別減免(福祉車両等)制度に対応する必要

〔資料49〕

現行の自動車税と自動車重量税を前提として
一本化した場合の税負担の変化

○現行制度を前提に4月に新車新規登録した場合の自動車税及び自動車重量税の負担額
(必ずしも環境自動車税(仮称)が同様の負担となるものではない。)

(例1) ホンダアコード ※グリーン化、時限的 減免措置対象外	徴収時期	新車新規登録時	2年目(平年)	3年目(平年)	車検年
	現行制度	86,200円	45,000円	45,000円	75,000円
	車検時徴収	180,000円	0円	0円	120,000円
	毎年度徴収	56,200円	60,000円	60,000円	60,000円

(例2) トヨタプリウス	徴収時期	新車新規登録時	2年目 (グリーン化適用)	3年目(平年)	車検年
	現行制度	36,200円	19,500円	39,500円	54,500円
	車検時徴収	98,500円	0円	0円	94,000円
	毎年度徴収	36,200円	19,500円	39,500円	47,000円

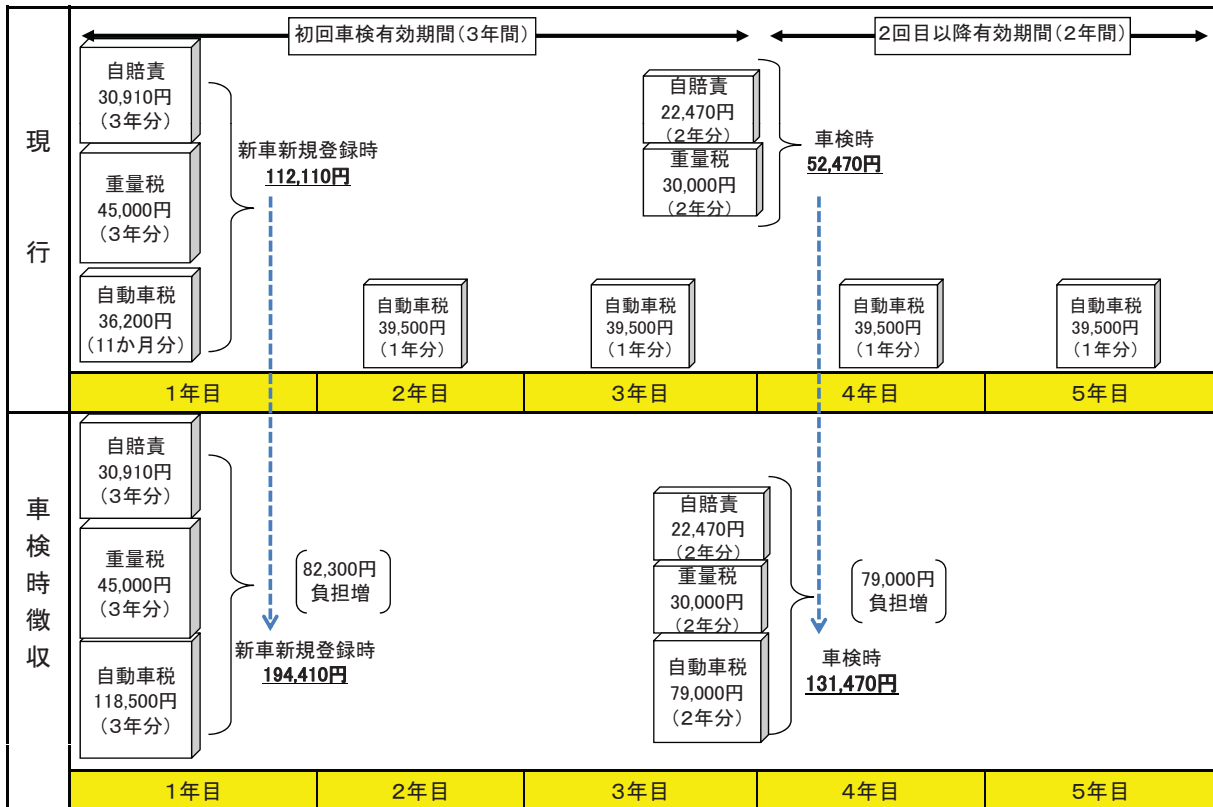
(例3) レクサスLS600hL	徴収時期	新車新規登録時	2年目 (グリーン化適用)	3年目(平年)	車検年
	現行制度	80,600円	44,000円	88,000円	113,000円
	車検時徴収	220,000円	0円	0円	201,000円
	毎年度徴収	80,600円	44,000円	88,000円	100,500円

注) 1 自動車税はグリーン化を、自動車重量税は時限的減免措置を考慮している。
2 自動車が4月に登録されたと仮定しており、「現行制度」、「毎年度徴収」の新車新規登録時欄には11ヵ月分の自動車税額を計上している。

〔資料50〕

車検時徴収制度を導入した場合の負担のイメージ

例) 排気量2,000cc、車両重量1.4tの自家用自動車を4月に新車新規登録した場合



(注) 新車新規登録時は、上記経費のほか、車両価格が200万円の場合、自動車取得税が約10万円、消費税・地方消費税が10万円課税される。

欧州各国の取得段階における課税の課税標準及び指標として用いられているもの(主なもの)

自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会報告書
(平成22年3月)を基に作成

未定稿

区分 国名	CO2 排出量	排気 量	車両 価格	馬力	その他	(VAT)
フランス	○			○		19.6%
ベルギー		○		○	車齢	21%
オランダ	○		○			19%
ルクセンブルク						15%
ドイツ						19%
オーストリア	燃費	○	○			20%
イタリア	○			○	重量	20%
マルタ	○		○		車両 全長	18%
スペイン	○		○			16%
ポルトガル	○	○				20%
スロベニア			○			20%
ギリシャ		○			排ガス 性能	19%
キプロス	○	○				15%

出所:ACEA資料

※網掛けは取得課税を採用していないことを表す。

区分 国名	CO2 排出量	排気 量	車両 価格	馬力	その他	(VAT)
イギリス						15%
アイルランド	○		○		定額	21.5%
スウェーデン						25%
フィンランド	○		○			22%
デンマーク	燃費		○			25%
エストニア						18%
リトアニア						19%
ラトビア		○			定額	21%
ポーランド		○	○			22%
ハンガリー		○			排ガス 性能	25%
チェコ					排ガス 性能	19%
スロバキア						19%
ブルガリア						20%
ルーマニア	○	○			排ガス 性能	19%