

## 第3回 自動車関係税制のあり方に関する検討会 議事次第

平成 25 年 7 月 12 日 (金)  
10:00~12:00  
合同庁舎 2 号館 7 階 省議室

### 1 開会

### 2 議事

- (1) 第1回及び第2回検討会で寄せられた質問等に対する説明について
- (2) 自由討議

### 3 閉会

#### 配布資料

- (資料1) 委員名簿
- (資料2) 第2回検討会議事概要
- (資料3) 事務局資料
- (資料4) 自動車税・自動車取得税の課税事務 (宗田委員提出資料)
- (資料5) 軽自動車税の課税事務の実態について (鈴木委員提出資料)

(平成 25 年 7 月 12 日現在)

自動車関係税制のあり方に関する検討会委員

(敬称略)

(地方財政審議会委員)

神野 直彦 (会長)

鎌田 司

熊野 順祥

小山登志雄

中村 玲子

(特別委員)

上村 敏之 関西学院大学経済学部教授

大塚 直 早稲田大学法務研究科教授

柏木 恵 税理士・キャノングローバル戦略研究所主任研究員

小西 砂千夫 関西学院大学人間福祉学部教授

佐藤 英明 慶應義塾大学法科大学院教授

勢一 智子 西南学院大学法学部教授

諸富 徹 京都大学大学院経済学研究科教授

宗田 友子 東京都主税局税制部長

鈴木 栄 横浜市財政局主税部長

(オブザーバー)

丸山 浩司 全国知事会事務局次長

下河内 司 全国市長会事務局次長

長江 哲 全国町村会事務局次長 (兼) 財政部長

## 第 2 回 自動車関係税制のあり方に関する検討会議事概要

- 1 日時 平成 25 年 6 月 27 日 (木) 10 時～12 時
- 2 場所 合同庁舎 2 号館 7 階 省議室
- 3 出席者 神野会長、鎌田委員、熊野委員、小山委員、中村委員、上村委員、柏木委員、小西委員、佐藤委員、勢一委員、諸富委員、宗田委員、鈴木委員

## 4 議事次第

- (1) 開会
- (2) 議事
  - ①過去に開催した車体課税関係検討会における議論について
  - ②自由討議
- (3) 閉会

## 5 議事の経過

- 事務局及び過去に開催した車体課税関係検討会に参画した委員より、検討会における議論を紹介し、その後、質疑及び自由討議が行われた。

(以下、質疑及び自由討議)

- CO<sub>2</sub>を減らしていくということを考えた場合、ヨーロッパでは、取得、保有、走行段階の税制を環境税的に使うことによって、インセンティブをそれぞれの段階で与えている。  
また、車の生産段階において、自動車会社に対して「燃費の悪い車をたくさん売る会社は、それだけ燃費のいい車もあわせてつくることで相殺せよ」との包括的規制がかかっている。
- 北欧では、GPSを使って走行距離をモニタリングして課税していく方法というのがテクノロジー的には可能になってきているらしく、もはや走行段階に課税する場合に燃料課税でなければいけない理由というのはなくなりつつあるのかもしれない。
- CO<sub>2</sub>排出削減に重きを置きながら説明すると、車以外で環境負荷をかけ

ているセクションについてどう考えるか、自動車の保有者だけがCO<sub>2</sub>排出削減に係るコストを負担するのか、という疑問がある。

- 道路損傷に対する課税として根拠を持っていた税を、今はその根拠が薄まってきたので環境税的に組みかえる必要があるということは、非常に大事。
- 電気自動車はCO<sub>2</sub>を排出しないし、排気量という概念もない。そのため、環境税化すると、電気自動車に対しては環境税をかけられないということになるが、ドイツのように重量に課税するとなると、これは再び道路損傷課税なのかという印象を受けるが、どう考えるべきか。
- 現政権が、どのようなCO<sub>2</sub>排出量削減の数値目標を将来的に立てているのかということを中心に考慮に入れながら、税率の決定をすべきではないか。
- 重量に関しては、財産価値の推計をすることではないか。つまり、財産課税として、土地だったら面積をとったり、家屋の場合には間口でとったり、そういう外形標準を使うのと同じような考え方で、重さないし車軸が選択されているということではないか。
- 地方税として大変重要な役割を果たしている自動車税を、環境税として位置づけることはなかなか厳しいものがある。技術革新が進み、CO<sub>2</sub>の排出量が減少して、「環境はよくなったが、税収がなくなった」ということでよかったということにはやはりならない。とはいえ、新税を環境税として位置づけることについては、技術革新の面から税が貢献するということもできるので、上手にバランスをとっていく必要がある。
- 環境という視点を入れるのであれば、あと2年後ぐらいに2020年以降のポスト京都議定書の枠組み等が決定されなければならないというタイムスケジュールを捉えて、国だけではなくて、地方が果たす環境政策に対する役割というものもアピールしていく必要があるのではないか。
- 取得段階での課税を全くなくしてしまうというのはいかがなものか。例えば、諸外国の例を見ると登録税のようなものがあるので、少なくとも取得税の一部を登録税のような形で課税をしてCO<sub>2</sub>排出量ベースの課税を入れれば、取得段階でのインセンティブになるのではないか。

その場合、登録税を地方税にできればいいが、できない場合、環境政策は国

がリーダーシップをとる政策なので国税にして、国税が増える見返りとして、重量税の譲与税をその分増やすことで、取得税がなくなる分の何割かはカバーできるのではないか。それでもカバーできない分を、保有税のほうは、今までどおり排出量ベースの課税として若干上乘せしていくようなことはできないのか。

- ドイツの自動車税は、かなり環境規制としての側面を持っているが、同時に、相当程度、自動車工業会とやりとりをしており、自動車工業会が、納得する形で導入されている。すなわち、自動車会社がいずれにせよ国際的な自動車の開発競争の中で向かっていかなければいけない方向と合致しているので、むしろその開発の方向に対して税制上、いわば優遇に向かえばむしろ税負担が小さくなるというふうに設計しており、自動車産業政策的な要素もかなり濃厚に入っている税体系だと思う。
- 自動車にかかわらず、いろいろな取得の段階で財産税的な課税というのはやはり必要ではないか。
- 原付については、非常に徴税コストがかかっており、登録段階で税を取ることができれば、徴税コストを下げることにつながるのではないか。
- 新しい自動車税の課税標準として、CO<sub>2</sub>の排出量をもとにした場合、例えば50ccのバイクのCO<sub>2</sub>排出量は非常に少ないと思われるので、現在の1,000円という税率の負担の水準は確保できないのではないか。
- 自動車税制を環境税的なものに切り替えようとする場合、現行の制度のどこにも影響を及ぼさないで行うことは無理ではないか。例えば、課税客体の一部見直しなどもあり得ることを割り切らないと、すきっとした形での自動車課税の環境税化というのは無理ではないか。
- 欧州では、環境税の車の両輪は燃料関係と自動車と決めているが、いかなる根拠に基づくものなのか。

(以上)

# 事務局資料

## 社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための 消費税法の一部を改正する等の法律(抄)

(税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策に関する措置)

第七条 第二条及び第三条の規定により講じられる措置のほか、政府は、所得税法等の一部を改正する法律(平成二十一年法律第十三号)附則第百四条第一項及び第三項に基づく平成二十四年二月十七日に閣議において決定された社会保障・税一体改革大綱に記載された消費課税、個人所得課税、法人課税、資産課税その他の国と地方を通じた税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策について、次に定める基本的方向性によりそれらの具体化に向けてそれぞれ検討し、それぞれの結果に基づき速やかに必要な措置を講じなければならない。

一 消費課税については、消費税率(地方消費税率を含む。以下この号において同じ。)の引上げを踏まえて、次に定めるとおり検討すること。

(略)

カ 自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化(環境への負荷の低減に資するための施策をいう。)の観点から、見直しを行う。

## 社会保障・税一体改革に関する三党実務者間会合合意文書(平成24年6月15日) 税関係協議結果

政府提出の税制抜本改革2法案については、以下のとおり修正・合意した上で、今国会中の成立を図ることとする。

○ 第7条(消費税率引上げに当たっての検討課題等)について

・ 自動車取得税及び自動車重量税については、第7条第1号ワ※法案修正後はカの規定に沿って抜本の見直しを行うこととし、消費税率(国・地方)の8%への引上げ時まで結論を得る。

# 平成25年度与党税制改正大綱（抄）

平成25年1月24日  
自由民主党・公明党

## 第一 平成25年度税制改正の基本的考え方

### 2 社会保障・税一体改革の着実な実施

#### （3）消費税引上げに伴う対応

##### ② 車体課税の見直し

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法第7条第1号カにおいて、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行うこととされている。

イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることが前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

（イ）自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。必要な財源は別途措置する。

（ロ）消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

ロ 自動車重量税については、以下の方向で見直しを行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

（イ）エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。消費税8%段階では、財源を確保して、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講ずる。今後、グリーン化機能の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、環境性能に応じた課税を検討する。

（ロ）自動車重量税については、車両重量等に応じて課税されており、道路損壊等と密接に関連している。今後、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、原因者負担・受益者負担としての性格を明確化するため、その税収について、道路の維持管理・更新等のための財源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う。その際、その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意する。

## 自動車取得税の税率及び免税点の推移

年度	昭和 43年	49年	51年	53年	55年	58年	60年	63年	平成 2年	5年	10年	15年	20年	22年
税率	3%	5% (2年間)	2年延長	2年延長	3年延長	2年延長	3年延長	5年延長		5年延長	5年延長	5年延長	10年延長	・当分の間、税率水準を維持 ・10年間の暫定税率を廃止 (5%)
		3%												
		3%												
免税点	10万円	30万円 (2年間)	2年延長	2年延長	3年延長	2年延長	3年延長	5年延長	50万円 (3年間)	5年延長	5年延長	5年延長	10年延長	

# 車体課税について

税 目	課税の着眼点	税の性格	税込	配分	関連する主な支出
自動車税 (都道府県税)	総排気量 (乗用車)	・ 自動車を所有していることに担税力をみだして課する財産税的性格 (道路を使用することによる道路損傷負担金的性格もある。)	1兆5,677億円	都道府県 1兆6,254億円	【都道府県】 ・ 国道・都道府県道関係 2兆718億円 〔新設・維持補修、点検 除排雪 等〕 ・ 農道・林道関係 1,521億円 ・ 交通安全対策 5,910億円 〔横断歩道橋、道路標識等設置 交通安全運動 等〕 ・ 交通違反取締 4,065億円 ・ 大気汚染対策 公害対策経費 6,064億円の一部 等
自動車取得税 (都道府県税)	取得価額	・ 権利の取得、移転に担税力を認めて課される流通税であるとともに、自動車の取得が一種の資産形成としての性格を有することにも着目 ・ 自動車ユーザーが道路整備、救急等に係る地方行政サービスを受けることによる受益者負担金的性格及び原因者負担的性格	2,068億円 うち市町村交付 1,491億円	市町村 6,185億円	【市町村】 ・ 市町村道関係(※) 1兆5,667億円 〔新設・維持補修、点検 除排雪 等〕 ・ 農道・林道関係 1,225億円 ・ 救急 2,130億円 〔交通事故発生時の出動 患者の搬送 等〕 ・ 大気汚染対策 公害対策経費 1兆7,116億円の一部 等
軽自動車税 (市町村税)	車両の種別	・ 軽自動車等を所有していることに担税力をみだして課する財産税的性格 (道路を使用することによる道路損傷負担金的性格もある。)	1,810億円		
自動車重量税 (国税)	車両重量	・ 自動車が車検を受けることにより、走行可能になるという法的地位を得ることに対して課される権利創設税 ・ 自動車の走行に伴う道路損壊、CO2排出、大気汚染等の社会的費用を考慮し、自動車ユーザーが道路整備等により受益していることを踏まえて課税 ※重い車ほど道路を損壊	7,032億円 うち地方譲与 2,862億円	国 4,170億円	・ 道路関係 1兆2,579億円 (注) この他、社会資本総合整備交付金(1兆4,395億円)地域自主戦略交付金(6,754億円)の相当部分が道路整備に充てられている。 ・ 大気環境の保全 2,228億円(エネ特含む) ・ 公害健康被害の補償対策 88億円 等

注:「税込」及び「配分」は、国分については平成24年度予算額、地方分については平成24年度地方財政計画額。  
「関連する支出」は、国分については平成24年度予算額、地方分については平成22年度決算額等。

※ 「市町村道関係」には、政令市が管理を行う国道及び都道府県道に関する経費を含む。

## 軽自動車税の概要

- 1 課税団体 市町村
- 2 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
- 3 納税義務者 軽自動車等の4月1日現在の所有者
- 4 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 乗用のもの 営業用 自家用	5,500円 7,200円
	貨物用のもの 営業用 自家用	3,000円 4,000円
二輪の小型自動車(250cc超)		4,000円

- 5 制限税率 標準税率の1.5倍
- 6 徴収方法 普通徴収（月割課税なし）
- 7 税 収 1,804億円（平成23年度徴収実績より）

## 軽自動車税の標準税率の推移

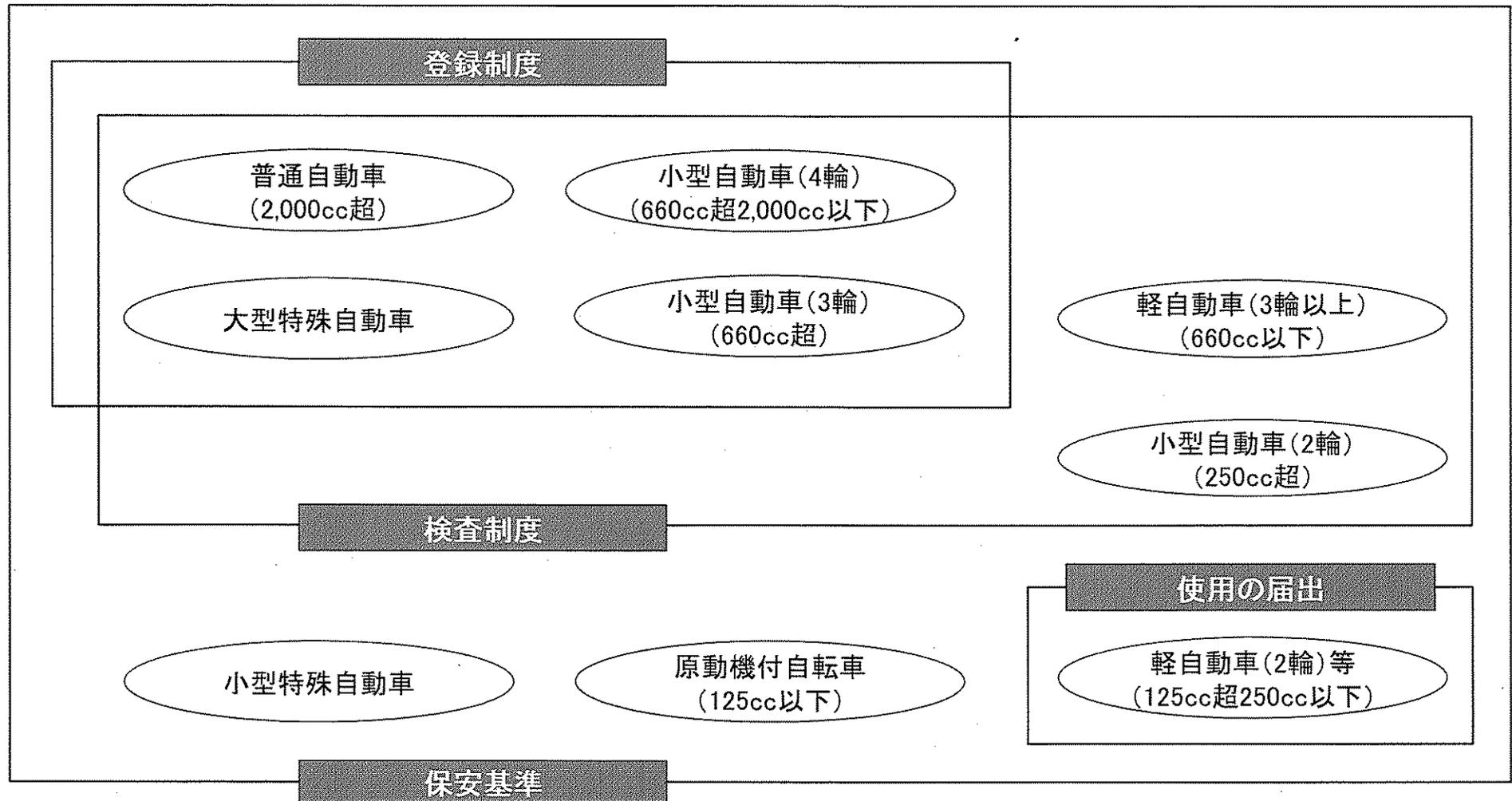
(単位:円)

区 分			昭和25年度	昭和28年度	昭和29年度	昭和30年度	昭和33年度	昭和36年度	昭和37年度	昭和40年度	昭和51年度	昭和54年度	昭和59年度	昭和60年度		
原動機付 自転車 (125cc以下)	50cc以下		500	自転車税	自転車荷車税		500					650	700	1,000		
	50cc超90cc以下			200	500	500	800	800			1,000	1,100	1,200			
	90cc超			700	1,500	1,000	1,000			1,300	1,450	1,600				
	ミニカー		自動車税(軽自動車)			—	—	—	—	—	—	—	—	—	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									2,900	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		

※ミニカーとは、排気量が20cc超50cc以下又は定格出力が0.25kw超0.6kw以下の原動機を有する車で、下記に掲げるもの。

- 1 輪距が50cm超で3輪以上の車
- 2 輪距が50cm以下で車室を有する4輪以上の車
- 3 輪距が50cm以下で側面が解放されていない車室を有する3輪の車

# 自動車相関図



登録制度 … 運輸支局の自動車登録ファイルに、所有者の氏名、住所、車名等の登録をすること。(道路運送車両法(以下「法」という。)第4条)。

検査制度 … 運輸支局又は軽自動車検査協会において、対象自動車の保安基準の適合性を検査すること。(法第58条)

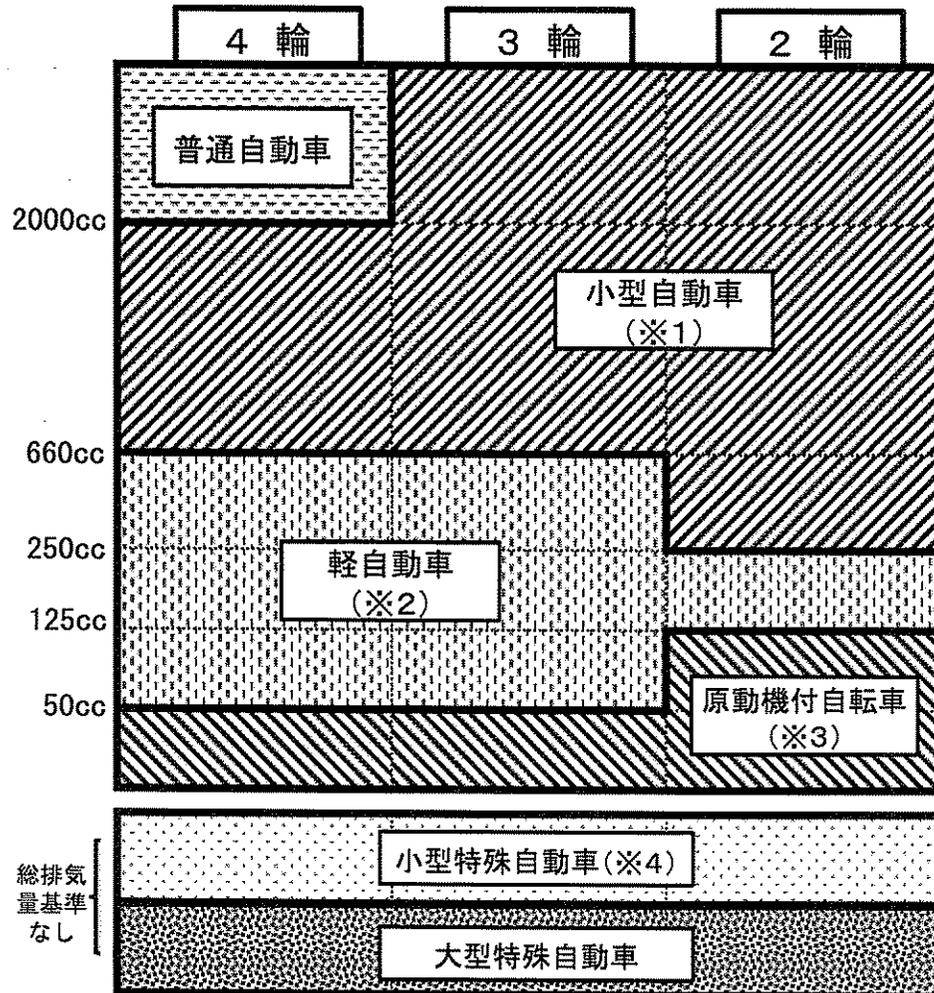
使用の届出 … 対象自動車の所有者が、所有者の氏名、住所、車名等を運輸支局に届け出ること。(法第97条の3)

※ 対象は軽自動車(2輪)の他、カタピラ及びびそりを有する軽自動車(雪上走行車等)及び被けん引車である軽自動車(2輪の軽自動車もしくは小型特殊自動車にけん引されるものに限る。)がある(道路運送車両法施行規則第35条の2)。

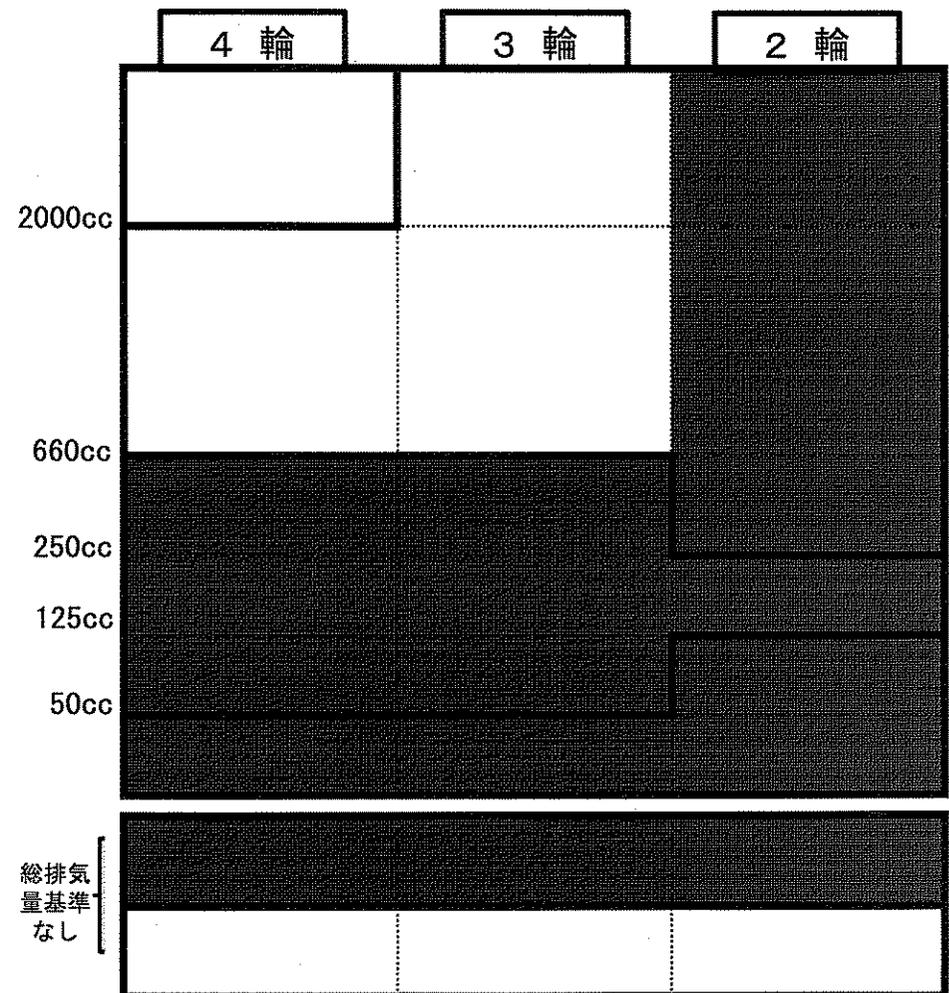
保安基準 … 自動車等の安全性確保、公害防止等のために必要とされる構造の最低限の基準を定めたもの。(法第40条及び第44条)

# 自動車等の区分及び軽自動車税の課税範囲

## ○自動車等の区分



## ○軽自動車税の課税範囲(塗りつぶし部分)



※1 4輪の小型自動車の規格は、長さ4.7m以下、幅1.7m以下及び高さ2m以下。

※2 3輪以上の軽自動車の規格は、長さ3.4m以下、幅1.48m以下及び高さ2m以下。2輪の軽自動車の規格は、長さ2.5m以下、幅1.3m以下及び高さ2m以下。

※3 3輪以上の原動機付自転車の定格出力は、0.25kW超0.6kW以下。2輪の原動機付自転車の定格出力は、1kW以下。

※4 小型特殊自動車は、特殊な構造を有し、特別な用途に用いられる自動車であり、長さ4.7m以下、幅1.7m以下及び高さ2.8m以下のもののうち、最高速度が一定の速度以下のもの。

# 軽自動車（四輪）の概要

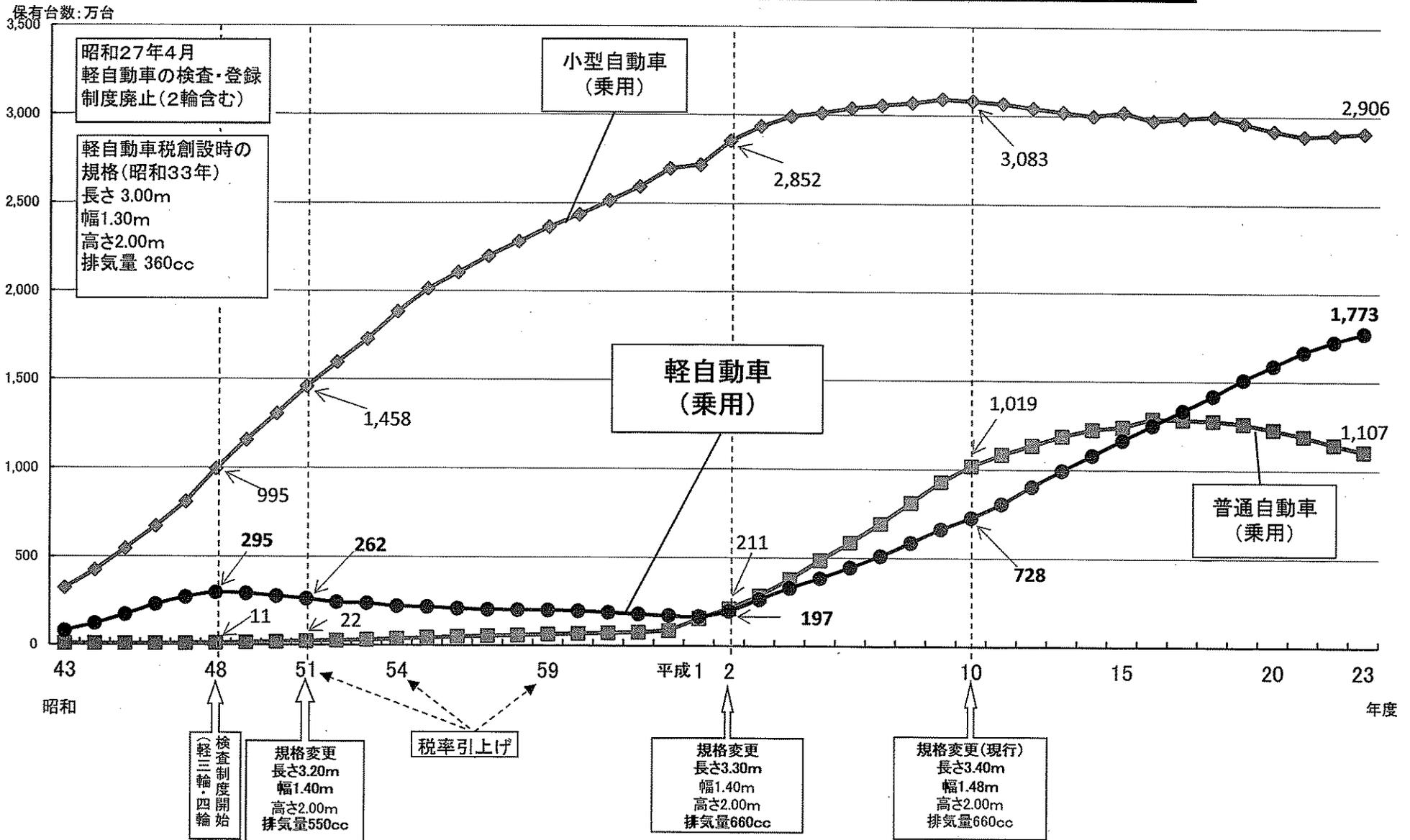
## 1 軽自動車（四輪）の定義

地方税法	道路運送車両法	(参考)登録自動車	
第442条第2号 道路運送車両法第3条にいう軽自動車をいう。	第3条 自動車の大きさ及び構造並びに原動機の種類及び総排気量又は定格出力を基準として国土交通省令で定める。 【施行規則 別表第一】 長さ 3.40m以下 幅 1.48m以下 高さ 2.00m以下 総排気量660cc以下 ※ 大型特殊・小型特殊自動車以外 ※ 被けん引自動車を含む	小型自動車	普通自動車
	} かつ	【同左】 長さ 4.7m以下 幅 1.7m以下 高さ 2.0m以下 総排気量2,000cc以下 ※ 軽自動車、大型特殊・小型特殊自動車以外 ※ 被けん引自動車を含む	【同左】 小型自動車、軽自動車、大型特殊・小型特殊自動車以外の自動車

## 2 軽自動車（四輪）の規格の変遷

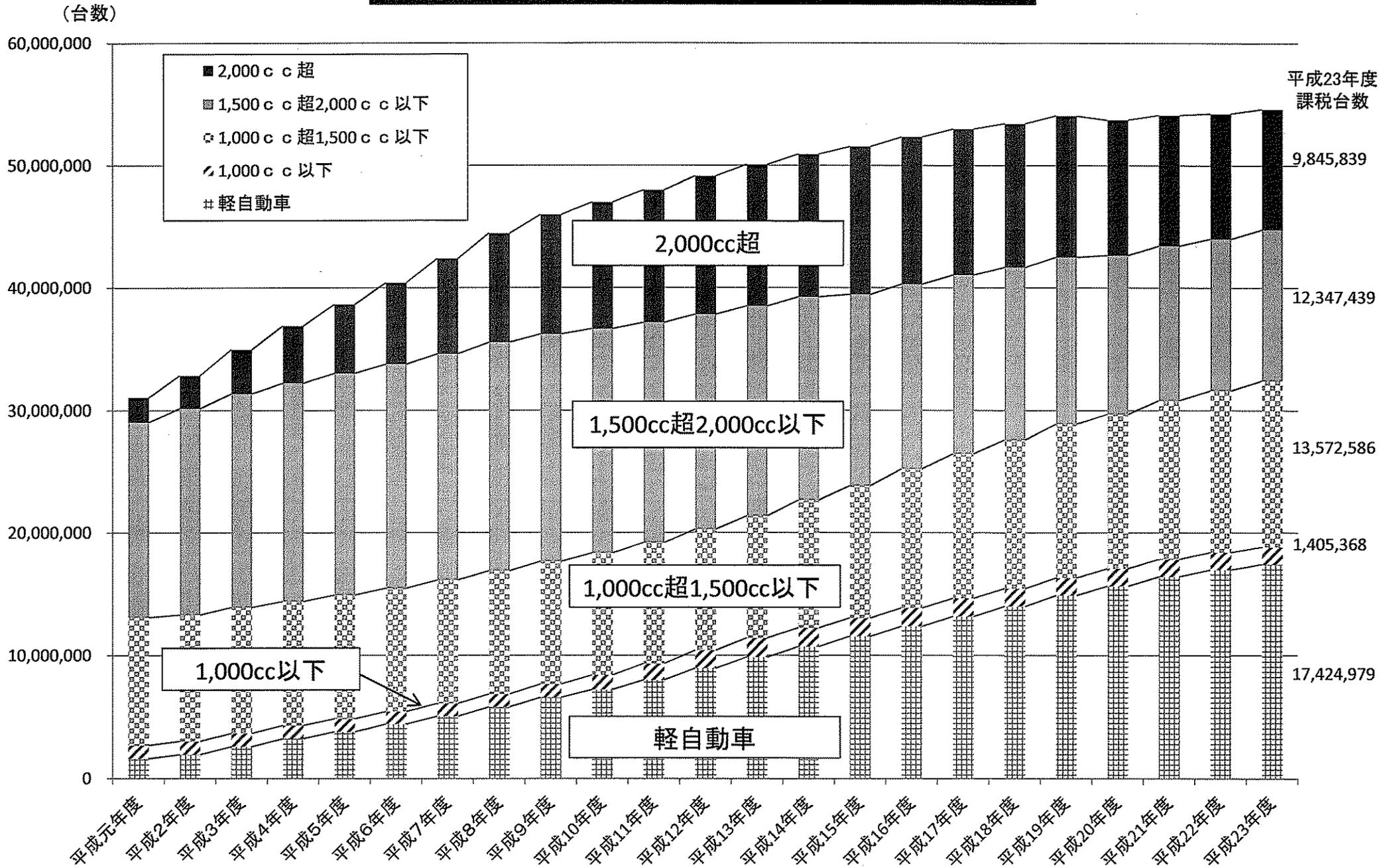
施行年月日	排気量	長さ	幅	高さ	主な改正理由	備考
S24. 7. 8	4サイクル 150cc以下 2サイクル 100cc以下	2.80m	1.00m	2.00m	戦後経済成長の一助として創設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・二輪を想定</li> <li>・実際の製造はなかった</li> </ul>
S25. 7. 26	4サイクル 300cc以下 2サイクル 200cc以下	3.00m	1.30m		製造実績がなかったための見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三輪及び四輪としての規格</li> <li>・実際の製造はなかった</li> </ul>
S26. 8. 16	4サイクル 360cc以下 2サイクル 240cc以下	↓	↓		同上（メーカーからの要望）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・初の軽四自動車（オートサンダル）を試作開発・S28から本格的に生産</li> </ul>
S30. 4. 1	360cc以下 (サイクル別を廃止)	↓	↓		2サイクルエンジンの出力不足への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国民車構想（通商産業省）</li> <li>・スバル360発売（S33.3）</li> </ul>
S51. 1. 1	550cc以下	3.20m	1.40m		排気ガス規制に伴う出力低下への対応	
H 2. 1. 1	660cc以下	3.30m	↓		高速道路網の拡張やカーエアコン普及への対応	
H 10.10. 1	↓	3.40m	1.48m	↓	安全衝突基準の採用への対応に伴う大型化	

# 軽自動車の規格等の変遷と保有台数の推移



※市町村税課税状況調及び道府県税課税状況調より。  
 ※小型自動車(乗用)とは自動車税の課税客体のうち2000cc以下のもの。  
 ※普通自動車(乗用)とは自動車税の課税客体のうち2000cc超のもの。

# 乗用車における課税台数の推移



注 課税台数は、各年度の道府県税課税状況調及び市町村課税状況調による。

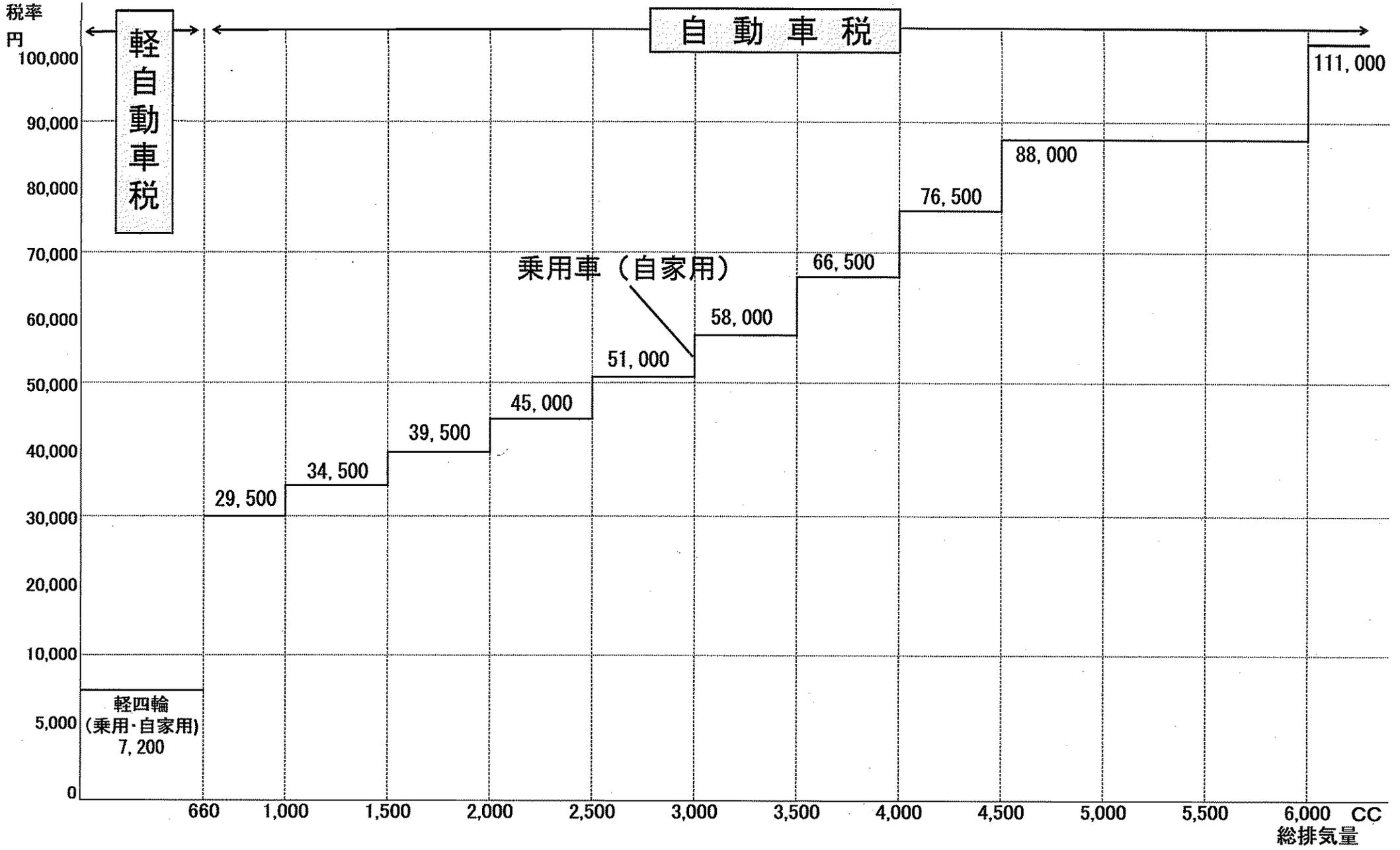
## 軽自動車と小型自動車の各種制度上の相違

		軽自動車	小型自動車	軽(自家・乗用)と 小型自(自家・乗用)の比較
税制	自動車重量税 (1年分)	(営業) 2,600円 (自家) 3,300円	(営業・貨物) 2,600円 (総重量2.5t以下、1tごとに) (自家・乗用) 4,100円 (自重0.5tごとに4,100円) ※1t未満の場合 年8,200円 (自家・貨物) 3,300円 (総重量2.5t以下、1tごとに)	2.48倍
	自動車税 軽自動車税	(例) (営業・乗用) 5,500円 (営業・貨物) 3,000円 (自家・乗用) 7,200円 (自家・貨物) 4,000円	(例) (営業・乗用) 7,500円 (1,000cc以下) (営業・トラック) 6,500円 (1t以下) (自家・乗用) 29,500円 (1,000cc以下) (自家・トラック) 8,000円 (1t以下)	4.10倍
	自動車取得税	3%	(自家) 5% (当分の間) (営業) 3%	1.67倍
	消費税 地方消費税	4% 1%	4% 1%	
	耐用年数	(営業) 3年 (自家) 4年	(営業) 3年 (自家・貨物) 4年 (自家) 6年	4年—ダンプ式 5年—その他
交通政策等	車庫証明	東京23区、県庁所在市、人口おおよそ10万人以上の市では保管場所の届出が必要	必要	
	高速道路最高速度	100Km/時	100Km/時	
	積載物高さ制限	2.5m	3.8m	1.52倍
	高速道路料金	普通車 × 0.8(一部を除く)	普通車	1.25倍
	登録制度等	検査	登録・検査	
	継続検査手数料	1,400円	1,700円	1.21倍
	リサイクル料金 (注2)	7,060円	8,220円	1.16倍
	自賠責保険 自家用のもの 【平成25.4.1 改定】 ※( )は改定前	36,920円 (30,170円) ※本土36ヶ月適用保険料	39,120円 (34,600円) ※本土36ヶ月適用保険料	1.06倍 (1.15倍)

注1 〃は、軽自動車(自家用・乗用)と小型自動車(自家用・乗用)の比較部分

注2 リサイクル料金は一般的な装備の軽自動車及び小型自動車のうち料金が低額のもの抽出

# 乗用の自動車及び軽自動車の総排気量段階別標準税率



## 軽自動車と小型自動車の比較

軽自動車					区分	小型自動車				
						排気量 ~1,000cc			排気量1,001~1,500cc	
7,200					税額(円) 【乗用・自家用】	29,500			34,500	
車種A	車種B	車種C	車種D	車種E	車種名	車種F	車種G	車種H	車種I	車種J
658	658	658	658	658	総排気量(cc)	996	996	996	1,339	1,198
43/7,300	38/6,000	43/7,200	38/6,800	38/6,800	最高出力 (kw/rpm)	51/6,000	51/6,000	51/6,000	73/6,000	58/6,000
3,395	3,395	3,395	3,395	3,395	全長(mm)	3,885	3,640	3,710	3,900	4,100
1,475	1,475	1,475	1,475	1,475	全幅(mm)	1,695	1,665	1,665	1,695	1,695
1,780	1,640	1,530	1,750	1,620	全高(mm)	1,500	1,535	1,490	1,525	1,525
24.2	25.6	24.2	25.0	29.0	燃費(km/ℓ)	20.8	21.2	23.2	21.0	22.6
950	750	750	920	810	車両重量(kg)	970	910	860	1,020	1,030
4	4	4	4	4	乗車定員(人)	5	5	5	5	5
1,260,000	1,099,350	860,000	1,220,000	1,070,000	メーカー希望 小売価格(円)	1,070,000	1,020,000	998,000	1,230,000	1,249,500

※ 「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)」を参考に新車販売台数上位の自動車を抽出

※ 諸元数値:各メーカーのHPによる、燃費(km/ℓ)については、JC08モードによる。

※ 最高出力:kwは出力を、rpmはエンジンの1分間の回転数を表す。

※ 車種仕様:基本仕様車で最安値の車種を抽出

※ メーカー希望小売価格:平成25年6月6日時点の各メーカーHPにおける公表価格(税込)

※ 駆動方式:2WDの数値による。

## 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

区 分	排出ガス基準	低排出ガス車 認定制度	燃費基準	燃費性能に 関する公表制度
普通自動車と 小型自動車 (三輪以上)	○	○	○	○
軽自動車 (三輪以上)	○	○	○	○
小型自動車 (二輪)	○	×	×	×
軽自動車 (二輪)	○	×	×	×
原動機付自転車	○	×	×	×
小型特殊自動車 ※公道を走行するものに限る	○	×	×	×

※基準がある場合は「○」、ない場合は「×」としている。

# 自動車税・自動車取得税の課税事務

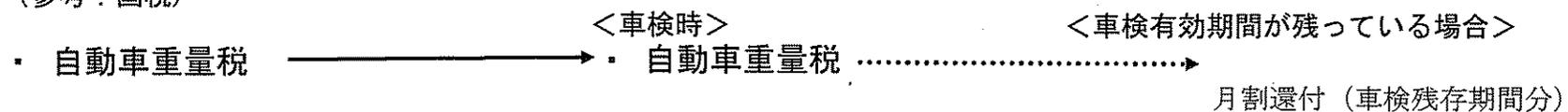
平成 25 年 7 月

 東京都 主税局

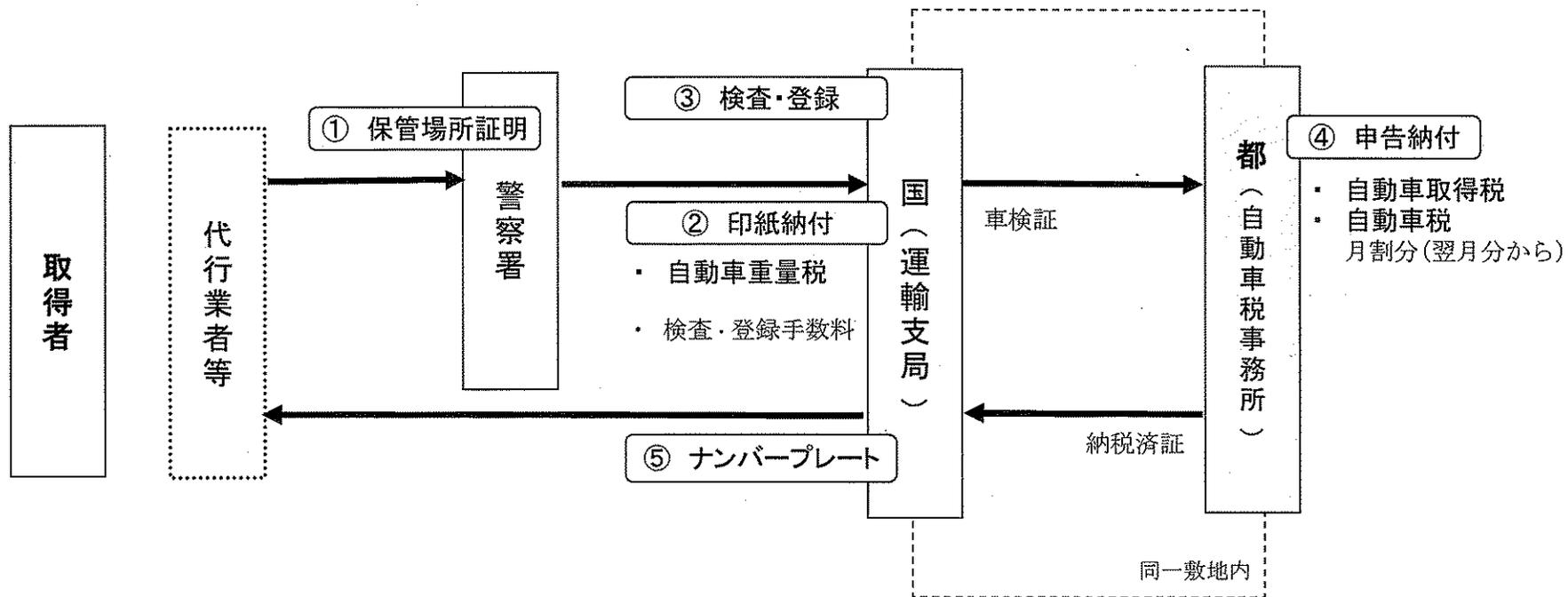
## 自動車に係る車体課税 (都道府県)

取得年度	2年度目以降	廃車年度
<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車取得税</li> <li>自動車税 月割納付分 (翌月分から)</li> </ul>	<p>&lt;毎年度4月1日の所有者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車税</li> </ul>	<p>&lt;年度途中の場合&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>月割還付 (翌月分から)</li> </ul>

(参考：国税)



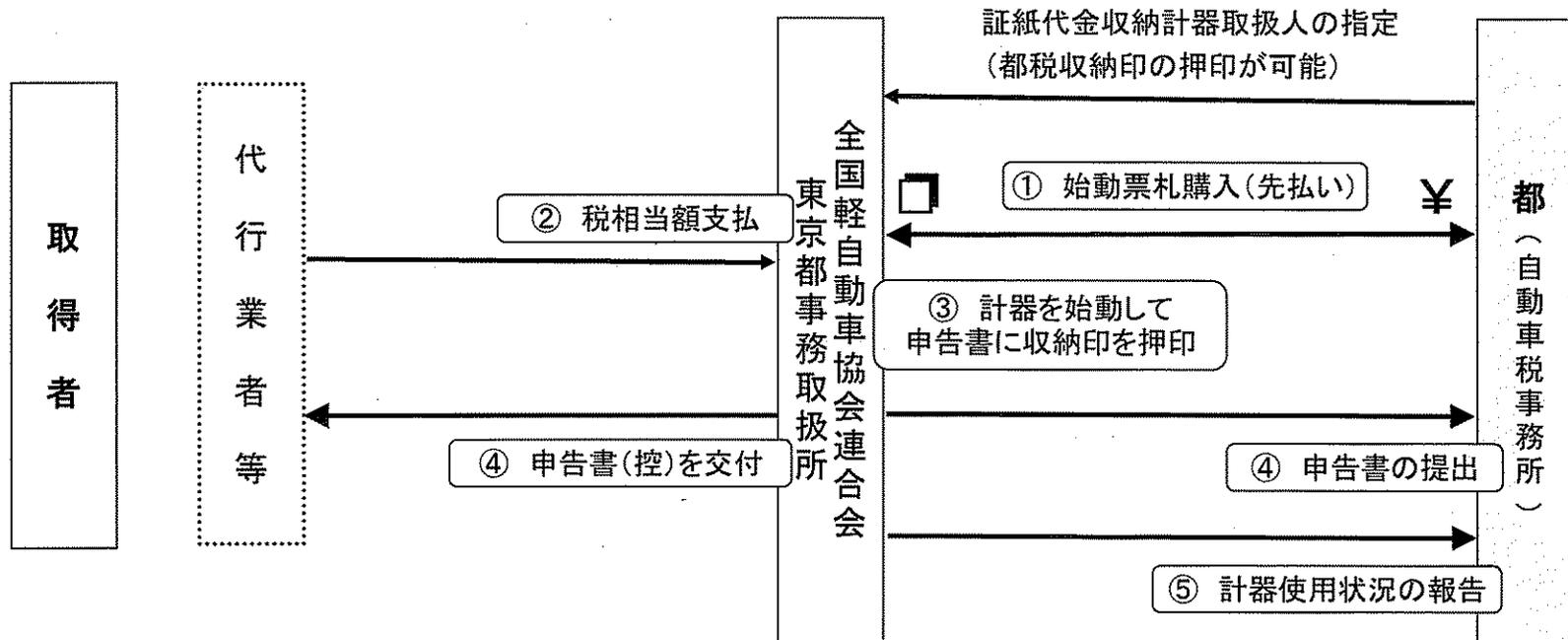
## 自動車税・自動車取得税（軽自動車以外）の課税事務の流れ <取得年度>



### OSS (One Stop Service)

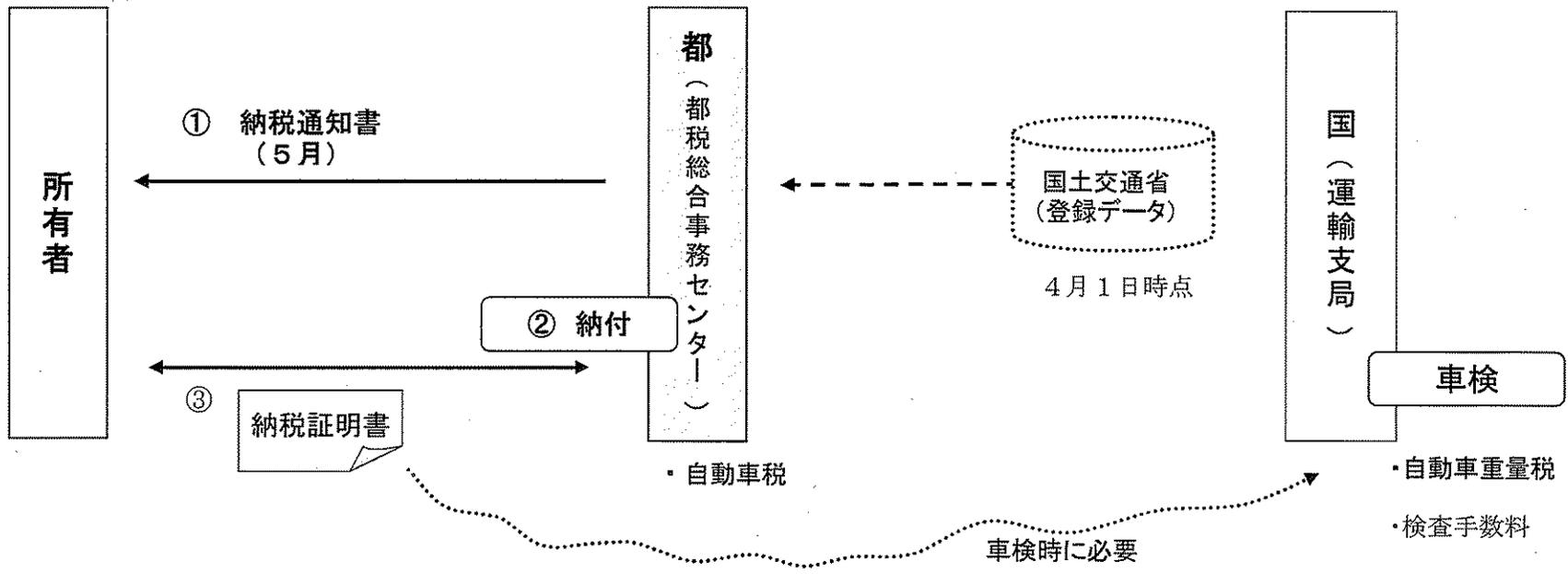
- ・ 上図①から④までの手続を、オンライン上で一括して行うことが可能(ディーラー代行可)
- ・ 運営は、関係省庁及び地方自治体によって構成される委員会が行う。
- ・ 都における平成24年度OSS利用台数は149,683台であり、新車新規登録台数(256,462台)の58.4%を占める。

# 自動車取得税（軽自動車）の課税事務の流れ



注 自動車取得税の課税対象となる軽自動車は、三輪以上のものである。また、当該軽自動車については、軽自動車検査協会が検査等を実施している。

# 自動車税の課税事務の流れ < 2年度目以降 >



# 都における自動車税の納付状況

## 1 納税通知書の返戻状況（平成24年度）

		件数
定期課税		2,181,600
	うち返戻分	29,100
	住所判明	27,400
	住所不明 → 公示送達	1,700

注 件数は納税通知書ベース

## 2 納付窓口（平成24年度）

	構成比(%)
金融機関窓口	24.3
口座振替	7.8
コンビニ収納	41.1
パソコン、携帯、ATMなど	23.9
クレジットカード	2.9
合計	100

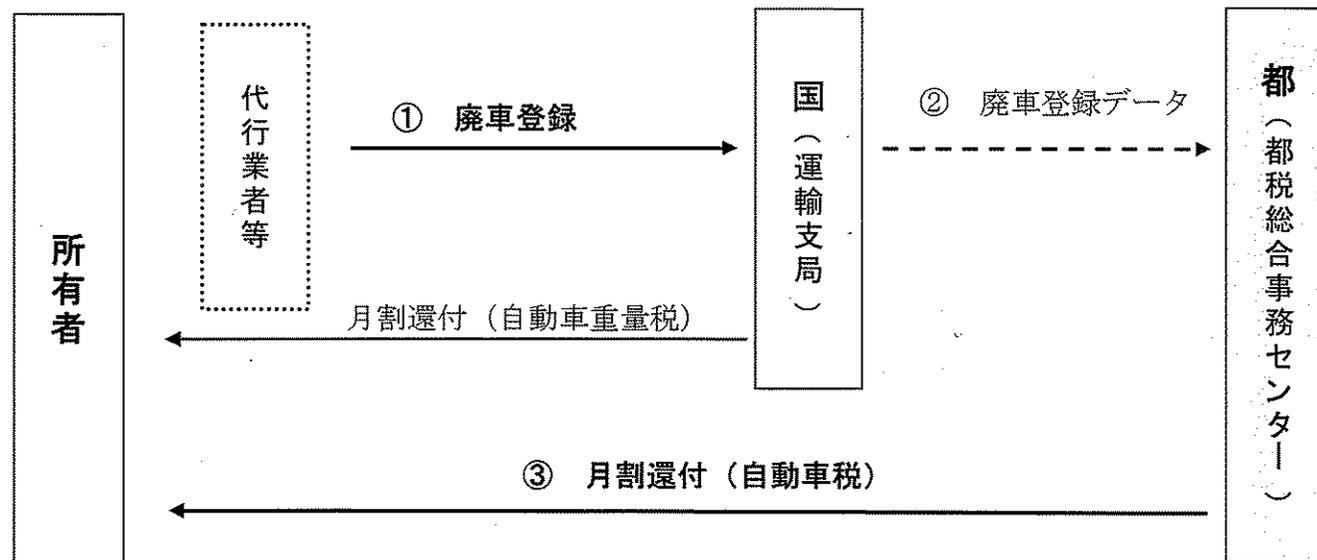
注 構成比は納税通知書ベース

## 3 収入状況（平成23年度・現年課税分）

	千件、百万円							
	調定 A	納期内収入 B [B/A]		滞納 C=A-B	滞納整理収入 D [D/C]		年度内収入 E=B+D [E/A]	
件数	3,165	3,037	96.0%	128	107	84.2%	3,144	99.4%
金額	111,578	106,474	95.4%	5,103	4,254	83.4%	110,728	99.2%

注 件数は台数ベースで、取得年度の月割課税を含む

## 自動車税の課税事務の流れ < 廃車年度 >



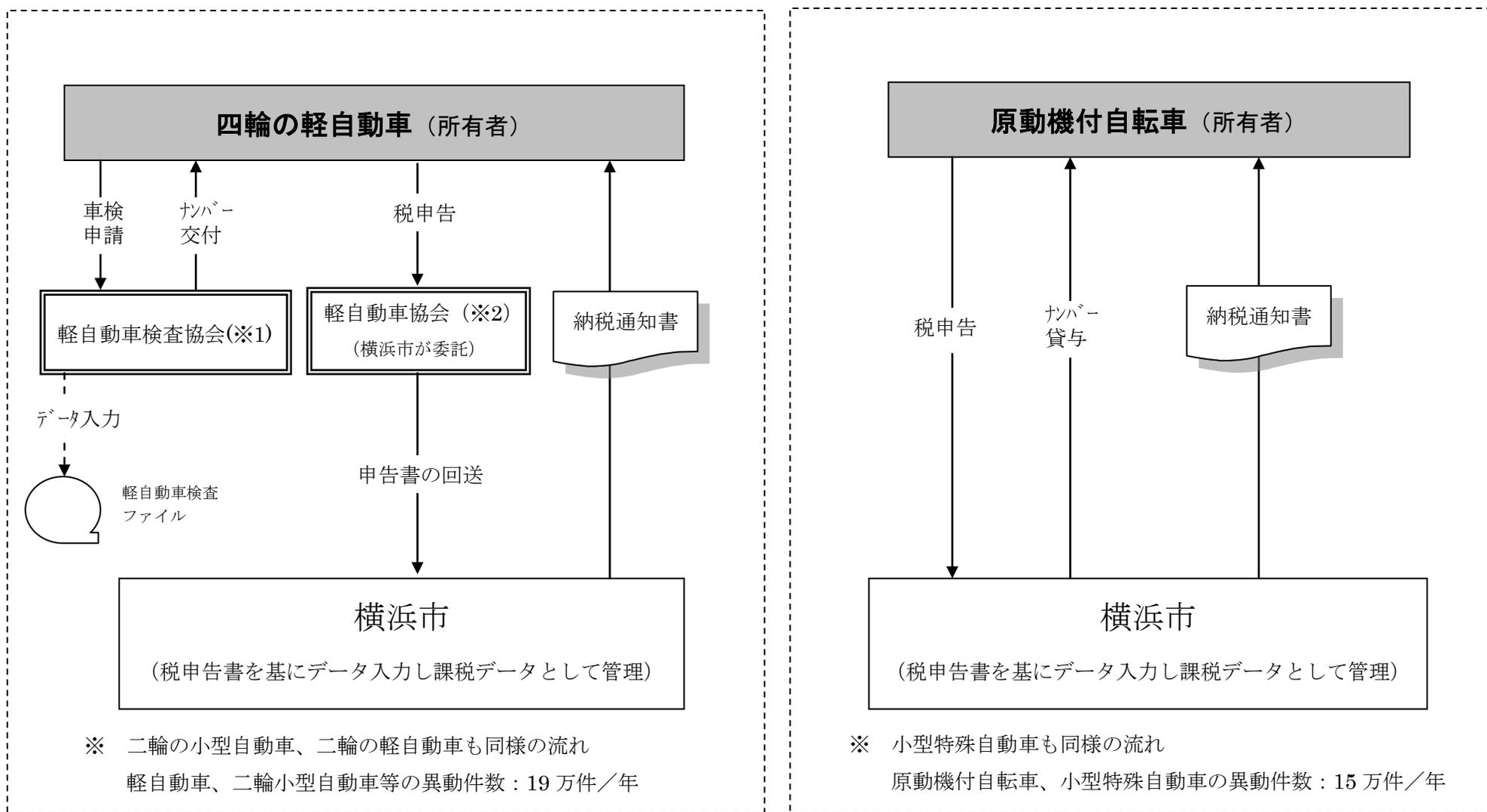
# 軽自動車税の課税事務の実態について

(鈴木委員提出資料)

○ 軽自動車税の税区分と車両の登録・税申告

税 区 分				車両登録及び税申告		
				車両の登録・ナンバーの交付 等	軽自動車税の申告	
四 輪 等	軽自動車	三輪（排気量660cc以下）	乗用	自家用	<b>【軽自動車検査協会】</b> ・ 車検有り（車検申請） ・ 「車両番号標」を交付 （軽自動車検査ファイルに記録）	<b>【横浜市】</b> （軽自動車協会（横浜支所）） ※県内市町村が共同し税申告書收受等を委託
		四輪（排気量660cc以下）		営業用		
				貨物用		
		専ら雪上を走行するもの				
二 輪 ・ 原 付 等	二輪の小型自動車（排気量250ccを超えるもの）		<b>【関東運輸局 神奈川運輸支局】</b> ・ 車検有り（車検申請） ・ 「車両番号標」を交付 （二輪自動車検査ファイルに記録）		<b>【横浜市】</b> （軽自動車協会（神奈川県事務取扱所）） ※同上	
	二輪の軽自動車（排気量125cc超～250cc以下）		<b>【関東運輸局 神奈川運輸支局】</b> ・ 車検無し（車検申請に代わり届出） ・ 「車両番号標」を交付		<b>【横浜市】</b> （軽自動車協会（神奈川県事務取扱所）） ※同上	
	原動機付 自転車	排気量50cc以下、定格出力0.6kw以下（ミニカー以外）		<b>【横浜市】</b> （定置場所在地の区役所） ・ 車検無し（車検申請や届出制度はなく税申告のみ） ・ 「課税標識」を交付（市町村条例に基づき課税のため無償貸与） （課税データとして記録）		
		二輪のもので排気量50cc超～90cc以下、 定格出力0.6kw超～0.8kw以下				
二輪のもので排気量90cc超～125cc以下、 定格出力0.8kw超～1.0kw以下						
ミニカー						
小型特殊自動車		農耕作業用（最高速度35km/h未満）				
		その他（最高速度15km以下）				

## ○ 軽自動車税申告の流れ



※1 ・道路運送車両法の規定に基づく検査事務等を行うための団体（神奈川県内では横浜市、平塚市、愛川町の3事務所・支所）

※2 ・軽自動車税申告書の收受・回送等は県内市町村が共同して軽自動車協会（任意団体）に委託

・同協会は自動車取得税（県税）の申告書收受等も行っている（県内市町村と共同して委託）