

第5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 8 月 30 日 (金)
15:00~17:00
合同庁舎 2 号館 6 階 601 会議室

1 開会

2 議事

- (1) これまでの議論を踏まえた論点の整理について
- (2) 自由討議

3 閉会

配布資料

- (資料 1) 第 4 回検討会議事概要
- (資料 2) 第 4 回検討会議事録
- (資料 3) 事務局資料① (指摘事項に対する回答)
- (資料 4) 事務局資料② (論点 (案))

第 4 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 7 月 26 日（金）13 時～15 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、大塚委員、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
国土交通省、環境省及び経済産業省からのヒアリング
 - (3) 閉会
- 5 議事の経過
 - 国土交通省、環境省及び経済産業省から説明を行い、その後、質疑が行われた。

(以下、質疑の主な内容)
[国土交通省]
 - 現状のエコカー減税あるいはグリーン化特例は、自動車の平均燃費向上、次世代自動車の普及率の向上にも大きく寄与しており、有効なインセンティブ手法であると考えている。(国土交通省)
 - 自動車取得税の廃止やグリーン化の強化などによる減収に伴う代替財源については、政府全体として検討を行っていくべきものと考えている。(国土交通省)
 - 国土交通省は、省エネ法に基づいて自動車の燃費基準を定めており、車両の燃費値は把握しているが、CO₂排出量を把握する権限は有していない。(国土交通省)
 - 軽自動車については、経済性や使いやすさということから、公共交通機関

の不便な地域を中心として日常の足として欠かすことのできないものとして使われている実態があることを踏まえると、今後とも必要な規格と考える。

（国土交通省）

○ 軽自動車は普通自動車と違って全般的に財産的価値も低く、所有権の公証を行う必要もないため、現時点では登録制度は不要ではないかと考えている。（国土交通省）

○ 軽自動車は安全性などから規格が拡大されてきたが、車両の基本性能の保持に必要な最小限の規格ということで、1,000ccクラスの小型自動車との間には一定の差はあるものだと思っている。（国土交通省）

[環境省]

○ 車体課税は、環境政策上、非常に重要な役割を果たしており、取得段階、保有段階、あるいは燃料も含めれば走行段階、それぞれの段階でインセンティブが働いていると思うし、働かせていくということが重要ではないか。その上で、どの段階での課税が特に最も有効かといえば、エコカーを普及させていくという点では、少なくとも購入段階、取得時点での価格というのは重要な要素だと考えている。（環境省）

○ 単純に取得課税を廃止するとやはりエコカーにはメリットがなく、非エコカーにメリットがあるということで、CO₂排出量などが増えるということが大いに想定される。（環境省）

○ EU諸国でもCO₂排出量を課税標準に組み込む動きが広がっており、CO₂排出量に応じた課税は一つの有力な選択肢だが、総合的な検討が必要と考える。（環境省）

○ エコカー減税制度においては、排出ガス規制の超過達成というような形で排ガス性能も含んだ制度が組み込まれており、それにより大気汚染物質排出の削減効果というのでも発揮されていることから、大気汚染の観点も引き続き考慮すべき重要な観点だと考える。（環境省）

○ 環境性能の悪い車への重課や、エコカー減税でも、例えば対象とする自動車のレベルを普及に応じて上げていくことで、一定の税収を維持していくことが可能なのではないかと。（環境省）

- 政府全体として代替財源確保の検討が必要だが、グッド減税・バッド課税という設計の中でも一定程度の財源の維持確保ということは検討し得るのではないか。（環境省）
- 自動車の購入者に環境負荷についての問題意識をもってもらうことは必要だが、これを定着、実行につなげるためのインセンティブとしても、環境に負荷の高いものについてはコストがかかる、環境に負荷の少ないものにはコストはよりかからないというグッド減税・バッド課税で全体として段差をつけるということが重要だと考える。（環境省）
- 日本再興戦略でも2030年に新車販売台数の5割から7割を次世代自動車とするということを方向として示しており、世界全体でのCO2排出削減の必要性ともリンクしているということからすると、グリーン化の今後の方向としてはさらに強化していく必要がある。（環境省）

[経済産業省]

- 自動車に対する環境インセンティブを考えるにあたって、燃費が年々向上する中で新車買い換えを促進していくことが基本であるが、取得、保有、走行のどの段階がいいのかということについて、今のところ定式的な見解は持っていない。現時点の自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税に係る現在のエコカー減税の基本的な仕組みが功を奏してきているのではないか。（経済産業省）
- 自動車取得税の廃止の効果は高級車に限定されずに全体に及ぶものであり、高級車に効果が及ぶこと自体を殊更問題視することは疑問。（経済産業省）
- 代替財源は、政府全体で考えようと思しか答えられないと思うが、過去の例等も参照しながら考えるというところが現実的ではないか。（経済産業省）
- 日本再興戦略では、次世代自動車の新車販売に占める割合を2030年に5割から7割、次世代自動車戦略上は2020年目標を5割としているが、登録車であるか軽自動車であるかという区分けをせずに目標をつくっている。今後も、基本的に登録車であるか軽自動車を分けずに考えていきたいと思っており、軽自動車についても、電気自動車等の次世代自動車の普及を進めていきたいと考えている。（経済産業省）

- 産業政策上の軽自動車の位置づけについては、特に他の登録車以上に普及させるということではなく、他の登録車と同じであると考えているが、庶民の足、地域に対する貢献性等を勘案した上で、現時点において今の位置づけを変える予定はない。（経済産業省）

- グローバルマーケットにおいて、エコカーの分野でのガソリン車の市場も今後拡大していく可能性もある中で、ガソリン車の技術開発、燃費性能の向上等の政策的な努力については、これからも重要である。すべての車が次世代自動車に切り替わるというよりも、トータルとして環境性能が向上していくことが望ましい。（経済産業省）

- 現行のエコカー減税の仕組みは、引き続き、重要である。環境性能の向上の背景には、関連技術のイノベーションが起こっており、ここ100年ぐらいの自動車産業の歴史を分析したところ、環境や安全等の公共性の要請が強くなっていくということと、日本車の競争力が上がっていくということは一般的な傾向だと思う。（経済産業省）

- 今回の税制大綱では、取得税については2段階で廃止をする一方、重量税については、エコカーの考え方を基本的には構造を恒久化するとともに自動車税については、環境性能に応じた課税を行うということも盛り込まれたバランスのとれた決定であると思う。大綱の中身について私どもとして否定することなく、それに沿った形で議論は進んでいくものだと思っている。（経済産業省）

- 自動車の国内販売台数の減少と税制の関係について、一つの傾向として説明しているもの。特に、海外生産の増加については、基本的にはグローバルなマーケットが拡大していくという中において現地における生産が増えているという部分もあろうかと思っており、国内における制度の問題という要素がより相対的に低いと思う。（経済産業省）

（以上）

第4回自動車関係税制のあり方に関する検討会

平成25年7月26日

【神野会長】 それでは、定刻でございますので、第4回の自動車関係税制のあり方に関する検討会を開催したいと思います。

お手元の議事次第でございますように、本日の検討会は、各省庁からヒアリングをさせていただくということになっております。各省庁からは大変お忙しい中をおいでいただくわけでございますが、各省庁から提出していただいた資料に基づいてご説明を伺った上で、委員の皆様方と意見の交換をさせていただこうと思っております。

また、今回のヒアリングにつきましては公開で実施することにいたしまして、議事概要だけではなく、議事録もホームページで公開することにさせていただきたいと思っておりますので、ご承知おきいただければと思っております。

それでは、お手元の議事次第でございますように、国土交通省、環境省、それに経済産業省の各省庁の方々からヒアリングを行うわけでございますけれども、初めに国土交通省の方からご説明をいただきたいと思っております。

本日は大変お忙しい中を私ども検討会のためにお時間を割いていただきまして、ほんとうにありがとうございます。伏して御礼を申し上げる次第でございます。

それでは、恐縮でございますが、25分程度でご発表いただければと思っております。よろしくお願いたします。

【国土交通省】 ただいまご紹介いただきました国土交通省自動車局総務課企画室長の金子と申します。よろしくお願いたします。本日は貴重な機会をいただきましてありがとうございます。座ってご説明させていただきます。

では、お手元の資料3のほうでご説明をさせていただければと存じます。

1枚おめくりいただきますと、1ページのところに、事前にお話をいただきました本日のヒアリング項目を列挙させていただいております。今日はこの順に沿いまして順次ご説明をさせていただければと思っております。

それでは、まず自動車の登録制度の概要ということでございます。

この自動車の登録制度につきましては、根拠のほうは道路運送車両法ということになってございます。

登録の対象につきましては、乗用車、バス、トラック、大型車等ということで、逆に言いますと、軽自動車、二輪車は除く形になってございます。

登録の主な要件でございますが、当該自動車の所有権を有していると認められること、あるいは当該車が国の定める安全・環境基準に適合すると認められることなどということになってございます。

この登録制度の目的・効果ということでございますが、3つございまして、まず1つは、国民の財産権の保護の機能ということで、全国的に移動・流通いたします自動車という財産の保護、あるいは取引の公正・安定性を確保するために所有権の確定・公証を行い、登録を受けることで、第三者に対抗することができるようにするというのが1つ目の機能でございます。2つ目が、国民の安全確保・環境保全を担保するというで、自動車の保安基準適合性の確保を登録の要件とすることによりまして、安全確保・環境保全を担保した上で自動車の運行の用に供することができるようにするというでございまして。最後3つ目が、各種の国の行政事務の執行を担保する機能ということで、この2ページの左下のところに図のほうにもしてございまして、犯罪捜査あるいは徴税、不正輸出防止あるいはリサイクルなど、自動車に関します各種の国の行政事務の円滑な執行を担保するという機能が3つ目でございます。

右下には自動車の種別による分類番号ということで、普通自動車には1、2、3番関係、小型自動車に4から7番、あと、特殊自動車・大型特殊については8番から0番を振っておるところでございます。

続きまして3ページでございますが、ここからは軽自動車の関係についてご説明をさせていただきます。

まずは軽自動車の特長でございますけれども、この軽自動車というのは、その大きさ、排気量、これを安全性と車両の基本性能の保持に必要な最小限の規格に制限することによりまして、登録自動車と比較する形では次のような3つの特長があるというふうなことでございまして、1つ目が、原材料となる資源の利用を少なくして、低コストを実現するとともに省資源に資するものということでございます。それから2つ目は、環境に与える負荷を少なくして、省エネルギー対策にもなるということでございます。それから3つ目は、道路混雑の緩和、駐車スペースの減少によって土地の有効活用が図られるというふうな特徴もあろうかと思っております。

関連のデータが3ページにございますけれども、軽自動車の重量については、普通・小

型乗用車の約6割ということになってございます。また、右のほうに移りますと、コストの関係でございますが、平均購入価格につきましては普通・小型乗用車の約半分というようになってございます。それから左下でございますが、省エネルギーにも貢献するというので、軽乗用車の平均燃費は1リットル当たり23.1キロということで、乗用車全体と比べても上回っておるところでございます。それから、先ほどの3つ目に関連いたしますけれども、日本の道路は約8割以上が道幅平均の狭い市町村道となっている中で、車幅が1.48メートル以下の小さな軽自動車であれば、市街地での路地ですとか農道ですとか、そういったところでも対向車ともすれ違いがスムーズにできるというふうなことでございます。

次に4ページでございますが、軽自動車の規格の変遷についてまとめてございます。まず最初に規格をつくりましたのは昭和24年でございまして、当時の車両規則というものに位置づけてございます。その後、昭和25年にこの軽自動車について、二輪車と、それ以外、三輪・四輪ということで2つに区別のほうを新設してございます。この表は三輪・四輪についての変遷を記載してございます。昭和26年には道路運送車両法ができて、それに基づく道路運送車両の保安基準の中に規格が位置づけられたところでございます。昭和30年にはエンジンの4サイクル・2サイクルの区別を撤廃して、当時主流であった4サイクルのほうに――総排気量を見ていただければわかりますが、0.36リットルということで、そちらのほうに統一しております。それから、この規格――長さ、幅、高さ、総排気量、定格出力と書いてございますが、この定格出力については昭和35年の9月に廃止してございます。それから、昭和48年には軽自動車についての検査を開始してございます。これについては、また後ほど触れさせていただきます。それから、昭和51年でございますけれども、排ガス規制が強化されたということで、それに対応するために排気量のほうを増加してございます。これは、その排ガス規制強化に対応するには、車の側で十分な排気量を確保しないと排ガスの状況が悪くなってしまうということに基づくものでございます。そういった排気量増加に合わせてエンジンが大型化するというので、それに伴いまして長さ、幅を若干拡大しておるところでございます。それから、平成2年には安全性の向上ということで、前面衝突時の衝撃吸収性を向上するというので長さの拡大してございます。また、それに伴いまして重量が増加するというので、車両走行性能を維持するために排気量を増加してございます。それから、平成10年にも、前面、それから今度は側面衝突時の衝撃吸収性を向上するために、長さ・幅を拡大してご

ざいます。

続きまして5ページでございますが、登録自動車と軽自動車との制度上の相違について比較をしたものでございます。

まず規格でございますが、登録自動車につきましては、長さ1.2メートル、幅2.5メートル、高さ3.8メートル、5ページの一番右下になりますけど、これが普通自動車、それから、それより小さい4.7メートル×1.7メートル×2メートル、かつ排気量が2リッター以下というのがその中の小型自動車ということでございます。それから、軽自動車が図でいうと一番左側になりますが、排気量が現状では660cc以下、3.4メートル×1.48メートル×2メートル以下というところでございます。

冒頭申し上げましたように、登録制度については、乗用車あり、軽乗用車はないというところでございます。それに合わせる形で抵当権の設定も、登録乗用車は可で、軽乗用車は不可ということになってございます。

それから、保管場所の確保に当たりましては、当該登録のために警察署長の交付する自動車保管場所証明書が必要ということになっております。一方、軽乗用車につきましては警察署長に保管場所を届け出ればよいということになってございます。

一方、検査につきましては、乗用車、軽乗用車、現状どちらも必要ということになってございまして、自家用乗用車の場合は初回は3年間、2回目以降は2年ごとということになってございます。

ちなみに、高速道路料金につきましては、東京～静岡間と言えば、乗用車が4,100円、軽乗用車が3,300円というふうな形になってございます。

それから、駐車場とかをつくったりするときの一つの指針といたしまして、普通乗用車の場合、6メートル×2.5メートル以上、小型乗用車の場合、5メートル×2.3メートル、軽乗用車の場合は3.6メートル×2.0メートルというふうな指針があるというところでございます。

続きまして6ページ、7ページでございますが、軽乗用車の評価についてまとめてございます。

軽自動車は、経済性、使いやすさというところから、中山間地など公共交通機関の不便な地域を中心に通勤・通学あるいは買い物に欠かすことのできない日常生活の足として使われておるところでございます。

例えば6ページの左上でございますけれども、軽自動車ユーザーと登録車ユーザーにつ

いて世帯年収を比較してございますが、300万円未満あるいは500万円未満の占める割合が、軽自動車の場合、高くなっているというところがございます。

また、右側に移りますが、ユーザーの年齢を比較してみますと、軽自動車の場合は高齢者層の占める割合が高くなっておりまして、60歳以上の比率が約3割ということになってございます。

軽自動車保有台数の人口規模別市町村構成比を見てみますと、軽自動車の場合は10万人未満の市町村で約半数が保有されているというふうな状況になってございます。その10万人未満の市町村というのは人口構成で見ると31%ということなわけですが、軽自動車の保有台数という構成比で見ると46%ということになってございます。

それから右下でございませうけれども、使用頻度で比較してみますと、ほとんど毎日というユーザーの数も軽自動車は72%ということになってございます。

次、7ページでございませうが、そのような中で軽乗用車の世帯で何台車を持っているかという点について言うと、73%の世帯が、今、軽自動車以外にもほかにも車を持っているというふうな状況になってございます。

それから右側でございませうが、軽乗用車のユーザーのうち65%は女性ということになってございます。

それから、実働1日平均走行距離で比較いたしますと、走行距離は登録車の7割強ということで、短い距離を頻繁に使っているというふうな状況でございませう。

それから、軽商用車の保有台数比率というのをちょっと見てみましたところ、全ての商用車のうち約6割が軽自動車になっていまして、さらには、その約半分、したがって全体の中では31%が軽トラックの保有比率ということになってございまして、これについては車の大きさに合った根強いニーズがあるということが見てとれるかと存じます。

それから、8ページからは軽自動車の検査制度についてでございます。

先ほど規格の変遷のところでもちょっと出てまいりましたけれども、軽自動車については昭和48年から検査制度が始まっております。当初は、その構造や性能も普通自動車に比べて単純であったということで、昭和47年までは検査は行われておらず、そのかわり届出制度があったわけでございますけれども、その後、交通事故の増加、排ガス対策の必要性、真ん中にグラフがございませうけれども、交通事故死者数も昭和40年代増えている、あるいは自動車の保有台数も増えている、右側のような都内の排ガスの状況とかというように中で排ガス対策の必要性ということで、軽自動車についても当時検査の必要が生じた

ということで、それについては効率的に業務執行を行うという観点から軽自動車検査協会を設立して、国の監督のもとで同協会が検査を実施してきているというところでございます。

軽自動車につきましては、普通自動車と異なって全体的に財産的価値も低いということで、所有権の公証を行う必要もないということで登録制度は設けられていないということになってございます。

それから、9ページからは、営業用自動車の意義についてまとめさせていただいております。

トラック事業あるいはバス事業といった自動車運送事業につきましては、国土交通大臣の監督のもと、貨物自動車運送事業法等に基づいて輸送の安全を確保しながら、利用者のニーズに応じて貨物・旅客を運送しておるわけですが、こういった自動車運送事業の用に供する自動車（営業用のトラック、営業用のバスの青ナンバー）、こういったものについては自家用のトラックあるいは自家用乗用車に比べても積載率ですとか、あるいは平均輸送人員が多いということで、効率的な輸送サービスが提供されているところでございます。したがって、トンキロ・人キロ当たりのCO₂排出量を見ても大幅に低くなっていて、環境負荷も小さいというふうに考えてございます。

物流のほう、トラックの積載率を見ますと、真ん中の左側でございますが、自家用トラックのほうは23%程度である一方、営業用トラックについては41.6%程度ということになってございます。また、旅客のほうで平均輸送人員で見ますと、自家用乗用車は1.32人ぐらいですが、営業用バスであれば13.82人ということになります。CO₂排出量で比べてみますと、トラックの場合、営業用のほうが自家用に比べて7分の1程度、営業用バスも乗用車と比べて3分の1程度に軽減されるところでございます。

次に10ページでございますが、排ガス基準、あと燃費基準に関します制度的位置づけ、あるいは測定方法についてご説明をさせていただきます。

まず、排出ガス基準のほうでございますが、道路運送車両法の第41条、その細目になります道路運送車両の保安基準の第31条に基づくものになります。対象者は使用者ということになります。それから、規制の方法でございますが、自動車の型式指定の際にモード走行による排出ガス試験を実施し、その後、継続検査の際にも排ガス試験を行って装置の機能維持を確認しておるところでございます。この排ガス基準については、運行の用に供する自動車はすべからず基準に適合しなければならないということになってございます。

先ほどモード走行という言葉がございましたが、この排出ガス測定する際には、この告示に定めてございますサイクル、この図が下にございますけれども、1,200秒の間に、ですから20分間の間に速度を速めたり、遅めたり、こういう走行をする中での排出ガス値を測定しているところでございます。

一方、燃費基準のほうでございますが、こちらは法律の根拠はエネルギー使用の合理化に関する法律ということで、いわゆる省エネ法の第78条ということでございます。こちらの自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断の基準ということで、こちらのほうは対象が製造事業者ということになってございます。こちらの規制の方法につきましては、モード走行による試験で得られる燃費値について、各メーカーごとに、さらには燃費基準の各重量区分ごとに、毎年度の出荷車両の燃費値を台数で加重調和平均した値が基準値を下回らないというふうなことを確認する手法になってございます。こちらの燃費基準のほうについては、改造車ですとか、あるいは型式指定を受けていない輸入車、あるいは次世代自動車の一部、こういったものについては燃費値を持っていないという状況になってございます。この燃費の測定方法については、型式指定時のモード走行による排出ガス試験結果のほうから計算をしておるところでございます。

11ページでございますが、その燃費測定モード、こちらは乗用車の場合でございますけれども、2015年度基準以降、JC08モードを採用してございます。現在、国連の専門委員会のほうでは、国際調和試験方法の策定に向けた検討が行われておりまして、これが成立した際には、この燃費基準の測定方法として活用するようなことをまた改めて検討することになっております。

また、12ページでございますが、乗用車の排出ガス・燃費試験方法の国際調和につきましては、今、上にごございますように各国によって異なるモードになっているわけですが、これを試験サイクル・試験方法の国際統一ということで、国連の自動車基準調和世界フォーラムというところで統一方法の策定に向けて、今、議論がなされておるところでございます。一番下に今後のスケジュールが書いてございますけれども、最終的には今年度末の採択に向けて、現在、やりとりがされているところでございます。

最後に13ページでございますが、平均燃費値の改善推移というふうなことで資料を用意してございますけれども、先ほどありました燃費基準あるいはエコカー減税、こういったものの効果によって、平均燃費値のほうも確実に着実に向上してきておるところでございます。真ん中のところに「エコカー減税、補助金による効果」というようなことで書い

でございますが、それまでは燃費改善も年平均3%で向上しておったわけですが、それ以降、約6%で向上しているというようなことで、こういう施策は大変こういうことの改善にも資するものであったと思っておるところでございます。

多少時間をオーバーしたかもしれませんが、以上でございます。

【神野会長】 どうもありがとうございました。大変ご丁寧にご説明いただいて感謝する次第でございます。

それでは、意見交換に移りたいと思いますが、まず初めに、この検討会でこれまで出た議論を私の責任に基づいて整理させていただいておりますので、それを最初に質問事項として私のほうから読み上げさせていただければと思っております。そういう趣旨でございますので、既にお触れになられた論点もございますから、適宜、補足なり何なりをさせていただければと思っております。

それでは、5点ばかりございますが、まず第1点ですけれども、これは課税のインパクトにかかわる問題で、自動車に対する環境へのインセンティブを税の世界で考える場合、どの段階の——どの段階のというのは、取得、保有、走行という3段階を主として念頭に置いているわけですが、どの段階のどのような仕組みが効果的とお考えになっていらっしゃるのでしょうかということですね。

また、環境インセンティブの観点から、取得時課税において、取得価格とともに環境性能も考慮に入れることが有効だというふうに考えられてきたわけですが、それについてどのように評価されているのでしょうか。

それから第2点でございますけれども、これは安全のインセンティブにかかわる問題ですが、ASVの特例などの安心・安全のためのインセンティブをどのように確保しようかとされているのか。

それから第3点でございますけれども、これは代替財源にかかわる問題でございますが、グリーン化を推進し、環境にやさしいエコカーが増えるほど税収減につながるようになる一方で、与党大綱では、地方財政へは影響を及ぼさないということが明記されております。税制抜本改革法の規定上も、安定的な財源を確保し、地方財政にも配慮することというふうにされておりますが、代替財源についてどのようにお考えになっていらっしゃるのでしょうかということですね。

第4点目でございますが、これはCO₂の排出量の測定にかかわる問題でございますが、グリーン化を進めるためには、国土交通省として燃費値についてはある程度把握している

と思いますけれども、CO₂の排出量についても公的に把握するお考えがあるのでしょうかということですね。

それから5点目でございますが、これは軽自動車と小型自動車の関係ですが、軽自動車と小型自動車とでは性能や価格の差が縮小していると思われましてけれども、軽自動車という規格は今後も必要だと考えていらっしゃるのでしょうか。

また、軽自動車については、今後も登録制度は必要ないというふうにお考えになっているのでしょうか。

以上5点についてお答えいただければ幸いに存じます。

【国土交通省】 まず1点目につきましては、なかなか大変難しい間だと存じますが、いずれにいたしましても、現在、現状のエコカー減税あるいはグリーン化特例につきましては、自動車の平均燃費あるいは次世代自動車の普及率の向上、こういったことにも大きく寄与しておりまして、有効なインセンティブ手法であるというふうにご考えておるところでございます。

それから2点目でございますけれども、現状のASV税制の特例につきましては、平成26年度末まで期限ということになってございます。そういう中で、今、補助制度とも相まって大型車の衝突被害軽減ブレーキの普及率向上などに寄与しておるところでございますので、こういった税制優遇措置あるいは補助制度によるインセンティブというのは有効なものであると考えてございます。

平成25年度の与党の税制改正大綱のほうでは、自動車取得税が廃止される時点で、自動車税において環境性能等に応じた課税を実施することとされておりますので、こういった方針にも沿ってASV特例などについても、今後、政府全体として検討を行っていくものと考えてございます。

また、3つ目の代替財源の件でございますが、これにつきましては税制抜本改革法あるいは平成25年度与党税制改正大綱、この中で、先生がおっしゃったように、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ見直しを行うということにされておりますので、こういった方針に沿って政府全体として検討を行っていくものと考えてございます。

また、CO₂排出量について国交省のほうで把握する考えはあるかというふうなことでございましたけれども、先ほど申し上げました省エネ法においては、エネルギーの使用の合理化を図るために法律で言う特定の機器がエネルギー消費効率に係る基準を満足するように求めているということで、法律がそういうことを求めているということで、国土交通

省では自動車についてもエネルギー消費効率に係る基準として燃費基準を定めて、対象となる車両について燃費値を算定しておるところでございます。そういう中で、省エネ法においてCO₂排出量の把握というのが求められておるわけではございませんで、国土交通省としても省エネ法に基づいてCO₂排出量を把握する権限というのは有していないというふうに思っておるところでございます。

それから最後に、軽自動車という規格は今後も必要か、あるいは登録制度は必要ないのかというあたりでございますけれども、ここはちょっと先ほどの説明ともかぶるところがございますが、軽自動車については、その経済性ですとか使いやすさということからも、公共交通機関の不便な地域を中心といたしまして通勤・通学・買い物といった日常の足として欠かすことのできないものとして使われている実態がございますので、こういったことを踏まえますと、今後とも必要な規格であると考えてございます。

また、軽自動車に係る登録制度につきましては、軽自動車は普通自動車と違って全般的に財産的価値も低くて、所有権の公証を行う必要もないために、現時点では登録制度は不要ではないかと考えてございます。

以上です。

【神野会長】 どうもありがとうございました。逐次ご丁寧にお答えいただきまして、感謝する次第でございます。

それでは、委員の皆様方からご質問なり、あるいは意見交換……どうぞ、小西委員。

【小西委員】 それでは、1点だけ端的にお尋ねいたします。本日の資料の3ページあるいは4ページのあたりで軽自動車についてご説明をいただいております。ここで軽自動車と普通・小型自動車について比較しておられますけど、この小型自動車は2,000cc未満という区分になっているようですので、私たち、車を買う感覚で小型自動車というと大体1,000ccぐらいの車を想定していますけど、ここはカテゴリーが若干違うようでもありますので、その1,000ccぐらいの小型自動車と軽自動車を比較したときに、重量ですとかCO₂排出量ですとか、あるいは燃費ですとか、あるいは車体の乗り心地ですとか、そのあたりは、この3ページの比較ではかなり近づいているのかなという印象を持っております。その4ページのところにまさに図でありますけど、ダイハツミゼットと当時のいわゆる乗用車と比較すると、これはもう全然違うものだよねという感じですけど、一番下のムーブになるとほとんどファミリーカーのイメージだと思いますので、1,000ccぐらいの小型自動車と、軽自動車でもやや営業用というよりファミリーカーのような感じですよ。

と、重量及びいろんな面で軽自格差はこの3ページの比較ほどはないように思うんですが、いかがでしょうか。

【神野会長】 定義上というよりも、何か常識上の小型車と比べるとというようなご質問だと思うのですが。

【国土交通省】 今、定量的に直ちに1,000ccクラスと軽自動車と比較するようなものを持ち合わせてございませんが、ただ、いずれにいたしましても、3ページ冒頭に書いてございますように、やっぱり軽自動車というのは、安全性、車両の基本性能の保持に必要な最小限の規格ということで、ただ、そうはいつでも、先生おっしゃっていただきましたように、4ページのように安全性とかそういったことを勘案しながら多少ずつ拡大してきてございますけれども、そこはやっぱり一定の差があるんじゃないかなとは思っておるところでございます。

【小西委員】 ありがとうございます。

【神野会長】 佐藤委員。

【佐藤委員】 小西先生のご質問にちょっとかかわることなので、先にお願いたします。軽自動車の登録制については、きょうの資料の8ページにあるところですが、全般的に財産的価値が低いというようにご指摘があつて、それは登録制がないことの一つの重要な理由であるというように承りました。これについて見ますと、昭和30年代の860ccとか1,000cc、1,200ccクラスの乗用車は、物の本によると7、80万で、それに対して33年のスバル360が42万5,000円、35年のマツダR360クーペが30万円というような、かなり格差があつたことは確かだと思います。しかしながら、先ほど小西先生もご指摘になりましたように、1,000ccクラスというような小型車との価格格差というのは相当程度縮まっているのではないかという印象を確かに受けているところがあります。と同時に、少し見てみますと、例えば昭和36年の700ccの車でも38万円台のものが売り出されたりしていますので、実は小型車との値段の格差というのはある程度早い時期から縮まっていたのではないかと推察するところでもあります。

この点について2つお伺いしたいのですが、1つは、平均点な小型車と申しませうか、今で言うと1,000ccぐらい、あるいは1,200とかというような、軽自動車の1つ、2つ上の段階の小型車と、平均的な軽自動車の価格の推移についての客観的な資料というのは御省のほうでお持ちなのではないかというのが第1点です。

それから第2点として、私が申し上げたようなわりあい早い時期から普通車の小型車で

そこそこ安いものがあったというのが仮に事実だったとすると、軽自動車について別個の規格を維持してこられたというのは、当時は運輸省でしょうか、政府のほうで積極的にこの軽自動車の普及等を援助するというような発想を持って軽自動車制度というのを運用してこられたんでしょうか。

とりあえず2点です。わかる範囲でお願いいたします。

【神野会長】 よろしいでしょうか。

【国土交通省】 まず1点目でございますが、そこはちょっと今ございません。

それで、2点目でございますけれども、それは登録車にもいろいろあろうかと思いますが、中には大分安くなってきているものもあるかもしれませんが、でも、やっぱり基本的には価格帯が高い一方で、つまり、財産のそれこそ抵当権の設定とかという目的になるかどうかといったときに、そうならない車もあるかもしれないけど、基本的にはそういう対象になり得る。一方で、じゃあ軽自動車がそうなるかというところ、そこはやっぱり違う、一定の線があるんじゃないかなとは思っております。

【神野会長】 よろしいでしょうか。

【佐藤委員】 もう一つお願いします。

【神野会長】 佐藤委員、続けて。

【佐藤委員】 済みません。これが軽自動車については最後です。ご承知のことと思いますが、平成23年度の課税台数で軽自動車が約1,740万台ですね。それから、1,000cc超1,500cc以下というところが1,360万台と、そのくらいのオーダーであるのに対して、1,000cc以下の小型車というのが両者の約10分の1の140万台程度にとどまっているかと思いますが、軽自動車と直上のクラスの車のこれだけの台数の差というものについて、理由はどういうところにあるか、何かお考えがあればお聞かせいただくとありがたく存じます。

【神野会長】 これもよろしいですか。

【国土交通省】 基本的には、それは結局、メーカーさんとかのお考えというところもあろうかと思っておりますので、なかなかコメントいたしかねるかと思っております。

【佐藤委員】 はい、わかりました。ありがとうございます。

【神野会長】 ほか、いかがでございますでしょうか。中村委員、どうぞ。

【中村委員】 車種別の二酸化炭素の排出量について、ここに直接載っているデータではないことをちょっとお聞きしたいので、わかる範囲で、もしわかったらお教えいただき

たいということでお聞きします。車種というのは、例えば営業用とか自家用、あるいは貨物用、乗用とか、そういう意味での車種別なんですけど、ご存じのとおり、車種別に違う税率がかかっているということで、もし環境という切り口で考えるのであれば、そういうそれぞれの車種というのが環境面でどういう位置づけになるのかなということをお聞きしたいと思、そういう観点からの質問です。

CO₂の排出量を把握する権限はないというお話でしたが、9ページの資料では、例えば国土交通省さんの輸送統計年報ですか、そこを引いてCO₂排出量というのを一応出していらっしゃるの、何らかの形で把握というんですか、権限がなくてもされているのかなということをお聞きします。ここにはトンキロとか人キロとかなっていますが、1台当たり、例えば年間ですね、営業用、自家用、あと貨物、乗用ですね、それはどれくらいの排出量の違いがあるのか。CO₂の総排出量というのが環境省さんなんかにもあるので、多分その前の段階で積み上げていったと思うので、積み上げる前のデータがあるんじゃないかと思うんです。自家用の寄与率が非常に高いというのを見たことがあるんですね。ただ、それは台数がとても多いというのが前提としてあると思うんですね。全体として見てしまうとそうなんですけど、税金というのは1台1台にかけるものなので、1台当たり年間でCO₂の排出量というのが、自家用、営業用あるいは貨物、乗用でどれくらい差があるのか。多分あるんじゃないかと思うんですけれど、その辺は感覚でもしわかったら教えていただきたいと思、

【神野会長】 これは今直ちに……。

【国土交通省】 そういう個別の定量的なやつは、ちょっと今、出ませんけれども、ただ、いずれにいたしましても、今、1点、お話の中であったのは、こうやって9ページのように把握できているじゃないかという点については、これはやはり一定の擬制を置いて統計的な処理でやっているところもございますので、一方で、今回の議論はほんとうに厳密、ほんとうに個々ごとのきちっとした議論というところもあると思、そこは、最終的には税をつくる時にどうするかということかとは存じますけれども、ちょっとなかなか同一には議論できない部分があるのかもしれないと思、

【神野会長】 はい、ありがとうございます。

【佐藤委員】 関連してよろしいですか。

【神野会長】 はい、どうぞ。

【佐藤委員】 ありがとうございます。10ページの燃費基準に関連して今のご質問と

の関連ですが、今日の話は主として四輪を念頭に置いておられたかと思いますが、ご承知のように二輪にも税金がかかっております。この燃費値というのは二輪や三輪のような車にも同様にあって、かつ、その意味は同じなんでしょうか。仮にあるとして比較可能なものなのかということが知りたいということなのですが。

【国土交通省】 済みません、二輪は基準がないということです。

【佐藤委員】 わかりました。

【神野会長】 あと、いかがでございましょうか。小山委員、どうぞ。

【小山委員】 先ほどの9ページで、登録自動車だと思えますけど、トラックと一般の乗用車ですね、これについての効率性というのはここに書いていただいて、トンキロ・人キロとか、あるいは積載率の問題と。これで、軽自動車について、営業用と自家用と違いますか、そういうので比べた効率性だとかなんとかってどういうふうにお考えですか。営業用については効率的であるというふうにお考えになりますか、軽自動車は。これ、というのはなぜかという、税金に差がかなりあると思えますけれども、営業用に軽自動車を使った場合には効率性という意味ではあまりないのではないかと思いますけど、どんなふうにお考えになるのか。

【国土交通省】 軽自動車を使った事業の場合でも、やはり複数の荷主さんの荷物を一度に積み合わせるような現状はございますから、そういう点ではやはり営業と自家用の違いはあるんじゃないかと思えます。

【小山委員】 量的にはかなり限られているだろうと思えますし、乗っている人の数もそう2人も3人も乗っているというケース、ほとんど見ませんけれども、効率という点で見ると、自家用で使っているのとあんまり変わらないんじゃないかという印象なんですけど、やっぱりそれはあれですか、何かある種の統計でいくとそういうふうになるということ、そういうふう理解してよろしいですかね。

【国土交通省】 よく街中でもあるかもございませぬ。例えば赤帽さんのようなものとか、ああいうのはそういうこととございませぬから、やっぱり違いはあるんじゃないかと思えます。

【小山委員】 なるほど。

【神野会長】 佐藤委員、どうぞ。

【佐藤委員】 私からは最後にちょっと漠たる質問で申しわけありません。租税法が専門で、自動車は素人なので教えていただきたいのですが、自動車の経済的価値というのを

どうやって把握するかという、ちょっと漠たる話なんです。

財産税として自動車に税金をかけようとする、自動車の財産的価値を測る必要があります。それは通常は「価格」とされていると思いますが、それを何か別の数値に置きかえて課税をするということもあります。現行法は、自動車税が財産税としての価値も側面を持っているといつつ、ご承知のように排気量をベースにしている、それは道路負荷ということもありますが、ある程度、排気量が車の値段と密接な関係を持っているだろうというような前提というか、イメージがあるのだと思うんですね。ところが、この「排気量」は、例えばEV車には使えませんので、今後、自動車に仮に財産的価値に着目して税金をかけていくとすると、自動車の経済的価値をあらわす外形的な指標というのが何か要ると思います。

そこで、質問ですが、例えば排気量とか、車軸間距離とか、馬力とか、重量とか、いろんな自動車にかかわる指標の中で自動車の経済的価値に密接にかかわる、しかし、わかりやすい指標というのはどういうものがあるとお考えでしょうか。全く素人なので、ないということなのかもしれませんが、お考えをお聞かせいただければと思いますが。

【神野会長】 お考えを。

【国土交通省】 申しわけございません、そこは逆に、私どもちょっと税制の専門じゃないものですから、何が適当なのかちょっとわからず、申しわけございません。

【神野会長】 ほか、いかがでしょうか。よろしいですかね。あ、じゃあどうぞ。

【勢一委員】 ご説明ありがとうございました。先ほどから何度か出てきたのですけれども、軽自動車の経済性が高いという点、6ページの軽自動車の評価のところでも、軽自動車は、その経済性、使いやすさからということで肯定的な評価だと思いますが、今ご説明いただいた経済性というのは、具体的にはどういう意味でおっしゃっているかについて教えていただきたいです。

【神野会長】 よろしいですか。

【国土交通省】 そこは、例えばこの6ページの左上にありますようなお手軽な車というふうなことでございます。

【神野会長】 よろしいですか。いいですか。申しわけありません。

それでは、そろそろ、予定の時間をオーバーしておりますので、この辺で国土交通省の方からのヒアリングを終了させていただきます。ほんとうにお忙しい中をわざわざご足労いただいて、誠実にお答えいただいたことを深く感謝いたします。

また、関連する質問で公表していいような資料がございましたら、追加で頂戴できる機会があればお願いできればというふうに考えておりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

どうもありがとうございました。

【国土交通省】 ありがとうございました。

【神野会長】 それでは、引き続きまして環境省からプレゼンテーションをいただいて、ヒアリングをお願いしたいというふうに思っております。お忙しいところをわざわざ私どものためにお時間を割いていただきまして、深く感謝する次第でございます。

それでは、恐縮でございますが、20分程度で最初にプレゼンテーションをお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【環境省】 ありがとうございます。環境省の環境経済課長をさせていただいております大熊と申します。本日は、この検討会で先生方の前でご説明をさせていただく機会をいただきまして、ありがとうございます。改めて感謝を申し上げます。

それでは早速ですが、時間も限られておりますので、私どもからのご説明をさせていただければと存じます。お手元の資料4というものが配られているかと存じますが、それに沿いまして、環境省からは環境保全のために税制を活用させていただくという観点で、車体課税のグリーン化という観点から私どもが考えておりますことなどについて、及びさまざまな事実関係、参考情報についてご説明をさせていただきたいと存じます。

まず、1枚おめくりいただきまして3ページでございます。まず、私どもの観点から自動車ということを考えますと、地球温暖化対策、その他の環境対策の上でどういうふうに自動車になっていくことが必要かという観点になってまいります。その前提として、地球温暖化対策における自動車対策の重要性という点から話をさせていただければと存じます。

よく使われている図でございますけれども、我が国の温室効果ガスの排出量、左側に推移がございますが、1990年比で、京都議定書に基づきますとマイナス6%というのが約束になっております。この状況、京都議定書の目標期間2008年以降の数字が出ておりますが、2011年は特に3.11以降の状況も受けまして排出量が増えておりまして、13億800万トン、90年比で3.7%増加ということになっております。2012年の数字はまだ出ておりませんが、5年間の約束期間においては目標を達成できるものと考えているところでございますけれども、今後の方向としては、いずれにしてもより大きな削減が必要ということでございますし、特に右側の円グラフをごらんいただきますと、排出

量の内訳を示したものでございますが、運輸部門というものが下の黄色い部分ですが、全体の約2割を占めていて、運輸部門からの削減というのが大きな課題になっているところでございます。

1枚おめくりいただきまして4ページをごらんいただけますでしょうか。この左側の図に排出量の推移が描いてございます。運輸部門の排出量、これは90年以降、若干増加した後、少し減って、近年では横ばい。全体としては横ばいに近い状況でございますが、2011年の数字を見ますと、1990年と比較して5.9%増加しているということで、温暖化対策全体の中でも運輸部門の削減が重要ということでございます。その運輸部門の中の排出量のうち9割を占めているのが自動車由来ということでございまして、これを削減するために、いわゆるエコカー、これを大幅に普及していくということが非常に重要な課題になっているところでございます。

そうした中で、いわゆるエコカーの中でも中心になってまいります次世代自動車の普及状況というのを右側に2種類のグラフで示させていただいております。上側が保有台数、下側の図が新車販売台数の中での次世代自動車の割合ないし台数でございます。保有台数で見ますと徐々に増えてきておりまして、2009年から大幅に増えております。下の新車販売台数に占める次世代自動車の割合、これをごらんいただきますとより明らかですが、2009年にエコカー減税を導入して以来、販売台数に占める割合が10%を超えるということで、このエコカー減税の効果もあり、次世代自動車の普及が加速しているという状況をごらんいただけるかと存じます。

一方、全体の中での数字ということを見ますと、上の図の一番右側の部分のデータですが、全自動車に占める割合はまだ2%にとどまっております。さらに、下側の——上に行ったり下に行ったりで恐縮ですが、下側の新車販売台数の図でごらんいただくと、日本政府として目標値を定めておりまして、日本再興戦略におきまして2030年には50%から70%とすると。新車販売台数の5割から7割を次世代自動車にするという目標を定めております。現状からさらにこの段階にまで到達するには、より一層の普及策の抜本的な強化が必要と考えているところでございます。上の四角の中に一言、言葉がございまして、こうした次世代自動車の普及といいますのは、環境保全あるいはCO₂削減という観点だけではございまして、経済の観点からも非常に重要だと考えております。まさに日本再興戦略に書かれているということにあらわれておりますように、こうした次世代自動車を普及させ、その技術を発展させ、国内で普及させて海外に展開していくということが日本

の成長にとって非常に重要だと思っております、そうした観点からも、こうした次世代自動車あるいはより広いエコカーの普及のための、では、こうした目標を達成するためにどういった施策を打っていくのかということが問われていると考えております。

そうした現状の上で、今の政策の状況でございます。5ページ目でございますが、温暖化対策については、政府全体のその方向性はどうかというところでございますが、ご案内のとおり、京都議定書の目標期間、これが終了して、国際的にも今、かちっとした法的な枠組みがないという状況でございますけれども、しかし、そうした中でも、ここに抜粋を書かせていただいておりますが、3月に地球温暖化対策推進本部で決定をいたしまして、今後の方針というものを政府として明らかにしているところでございます。一番上の四角、Iのところにあります、国際的にもカンクン合意に基づいて引き続き温暖化対策を積極的に取り組んでいくという方針を堅持しているところでございます。そして、原発の停止、事故以降の停止といった事態を踏まえまして、総理の指示によりまして25%目標というのはゼロベースで見直すということにしてございまして、それと並行して地球温暖化対策計画というものをつくっていくと、そういうプロセスにあるわけですが、その間におきましてもしっかりと対策を行っていくという方針は政府としてはっきり掲げているところでございまして、一番下の箱ですが、IIIのところは線が引いてございまして、従来の目標達成計画に掲げられたものと同等以上、少なくとも同様あるいはそれ以上の対策を進めていくということにしているところでございます。こうした中で、いわゆるエコカーの普及というものを続けることはもとより、さらに強化していくということはどうしていくかというのが、今、必要になっているということでございます。

そうしたエコカー普及、次世代自動車普及という中で、では、私どもから見た場合に税制がどういう役割を果たしていただいているかということでございます。1枚おめくりいただき、飛ばして7ページ目でございます。私ども、従来から、車体課税をグリーン化していただきたいということを税制改正などの折々に関係省とともに要望いたしまして、現状、こういった制度を組んでいただいております。

詳細は時間もありますのではしりませんが、簡単に申しますと、自動車重量税につきましても、そこに絵がありますが、階段状に環境性能に応じて差をつけていただいております、当分の間税率について、環境性能の高い次世代自動車及び燃費基準達成車については本則税率にするといったような形で段差をつけて引き下げた上で、その本則税率の部分についてもエコカー減税という措置を、これは平成21年以降ですが、講じていた

だいておりまして、下に表がございますけれども、次世代自動車や燃費基準の超過達成車、これについて免税ないし大幅な軽減措置というものを特に車検の1回目、早い段階に重点を置きながら講じていただいているところでございます。

右側に自動車取得税がございますが、これにつきましてもエコカー減税ということで、いわゆる次世代自動車、それから四つ星、すなわち排出ガス基準の超過達成車と、それから燃費基準の超過達成車、これについて非課税ないし軽減という措置を講じていただいているところでございます。

さらに、自動車税におきましても、これはエコカー減税よりさらにさかのぼって平成13年からグリーン化特例ということで措置を講じていただいております、自動車取得税などと同様に、環境性能に応じて、取得後、翌年度の1年間について軽減をしていただくとともに、これについては重課という措置もございまして、経年車についてはより高い税率を講じていただいているということでございます。

こうした措置が、それでは、環境上、どういう効果を持っているかということでございまして、それを少し見えやすくするためにということで試算をしてみたものが8ページ、9ページに書かせていただいております。8ページは、自動車重量税、取得税におけるエコカー減税あるいはグリーン化特例、これがどういう効果を持っていたかというのを分析するために、横軸にCO₂排出量を取りまして、縦軸に税額を取りまして、一定の仮定を置いて図に落としてみたものでございます。ざっとごらんいただきまして、CO₂排出量が増えると税額が高くなるという構造で制度を仕組んでいただいているということがごらんいただけるかと存じます。

さらに、これは大枠な制度としての分析であります、9ページ目は、個々の車種ごとに、これも一定のカタログデータを参照しながら一定の仮定も置き分析しているものですが、車種ごとにCO₂の排出量と税額を各税の種類ごとにプロットしているものでございます。重量税、取得税、自動車税それぞれごとに見ましても、大まかにごらんいただきますと、全体に右肩上がりの比例的な関係があるということがごらんいただけるかと存じます。この3税を合計し、かつ、税額を、自動車を保有していると考えられる期間についてということで推計いたしますと、おもしろいことにと申しますか、より明確に比例的な関係があらわれておりまして、現在のエコカー減税ということを講じていただいているもの、さらに、もともとの課税標準自体にも環境負荷に応じて上がるという性質もございまして、そうしたものが相まって全体としてCO₂の排出量とかなり比例的な関係で税率が上

がるという構造に今なっているということが言えるわけでございます。

そうした今の税制の構造が、じゃあ具体的にどのような効果を持っていたかということについて分析をいたしましたのが10ページでございます。これは24年度からお認めいただいている新エコカー減税、これの3年間の効果でどれだけのエコカーの普及の効果が見込まれるか、あるいはCO₂排出量の削減効果が見込まれるかというものについて、一定の仮定を置きながらモデルを使って推計をしているものでございます。モデル上は、過去の自動車に関する販売台数、それからさまざまな関連データを入れまして、自動車の販売に影響する可能性があると考えられる要因をさまざま抽出しまして、その項目ごとにパラメーターを推定するという形で推計をしたものでございます。シンクタンクに推計してもらったものでございます。その結果でございますが、左上が自動車の台数の割合としての試算でございまして、この3年間でエコカー減税の対象車、これの割合が合計で72%になるであろうという推計でございます。ここでパラメーターを外しまして、そのエコカー減税がなければどうだったかということと比較しますと、この比率72%というのは38ポイント押し上げられていると。なければ34%であったという推計結果になっておりまして、エコカーの普及に大きな効果をエコカー減税が発揮しているということでございます。

そうしたエコカーの普及によって、具体的な環境負荷の削減の効果というのが得られているわけございまして、これが右側の上の表ですが、古い車と比較したらということがありますが、6割前後のCO₂削減効果、あるいは9割以上のNO_x削減効果が得られるということでございます。

その中で特に推計の容易なCO₂について、トータルでどれだけ減ったかということ推計したのが下にある表でございます。さまざまモデルの推計ですので限界もあり、幅のある数字になっておりますけれども、新エコカー減税の効果としてCO₂の削減がこの推計では約227万トンから308万トン程度減るであろうと。こうしたものも含め、トータルのエコカーの普及による削減というのは合計では500万トンから七百数十万トンに上るであろうという推計を得ております。全体のCO₂削減対策、温暖化対策の中でも意味のある、非常に重要な効果を持っているということを示していると考えております。

環境上の効果という点で最後に1点つけ加えさせていただきたいのが11ページでございまして、環境という点からは、こうした負荷削減の効果とあわせまして、実は財源の確保という点でも重要な役割を自動車重量税に担ってもらっているところでございます。実

は自動車重量税の一部から公害健康被害患者への補償財源というものが出されているところでございます。これは、公害健康被害補償の法律に基づく制度ということで、大気汚染の寄与度に応じて汚染者負担ということで、工場から8割、自動車から2割ということで負担をいただいているものでございまして、これによって、対象地域のぜんそく等の認定患者約4万人の補償給付が出されているということでございます。まだ若い患者も数多くおまして、このための財源確保も引き続き重要ということで、こうした観点からも、今の自動車重量税、そしてそこから社会的費用に応じた重量税から費用を出すという仕組みを維持していくことが不可欠であると考えているところでございます。

次に、では、そうした日本の課税の状況ということを考えていき、今後の方向を考えていく上で、外国との比較、外国はどうなっているかということについても参考にご報告申し上げたいと存じます。その中で、まず国際的な比較あるいは国際的な視点から見て日本がどういう状況にあるかというのを参考にお示ししているのが13ページ、14ページのあたりでございます。

13ページは、OECDが平成24年に発表した政策提言でございまして、震災後、日本の再生のためにということで幾つかの政策提言をいただいている、その中の大きな柱として、税制改革あるいはグリーン成長という分野について提言がなされております。

その中で上の四角でございますが、本格的な税制改革がグリーン成長を促進するという事を述べつつ、最後、上の四角の4つ目のポツですが、環境関連の間接税は他のOECD諸国と比較してまだ低いという認識を示した上で、環境関連税を一層拡大していくということで環境保全のインセンティブを与えながら、歳入も増加させられるだろうと、こういう提言がなされているところでございまして、国際的には日本はそういうふうに見られるというか、国際比較の中ではそういうふうには認識されるということでございます。

その具体例として、では、車体課税はどうかということを示していますのが14ページでございます。これは、済みません、私どもオリジナルではなくて、財務省さんの推計のデータでございますが、先生方はごらんになられているデータかと存じますけれども、車体関係の課税あるいは燃料関係の課税のOECD諸国の比較です。これもさまざまな推計でございますので、さまざまな前提が必要ということで、一つの数字だけが正しいということではないかもしれませんが、少なくともアメリカよりは車体課税など日本は高いわけですが、ヨーロッパ諸国あるいはその他のOECD諸国と比較して日本が特に高いということではないということがごらんいただけるかと存じます。

では、そうしたOECD諸国の車体課税の中で、環境という観点がどういうふうに今考慮されているかということをご紹介させていただければと存じます。15ページをごらんいただきますと、各国の自動車関係の諸税で、2000年ごろから各国の税制の中でCO₂の排出量、これを課税標準などに組み込む形で考慮するという動きが広がっているということをご紹介しております。2001年あるいは2002年にイギリスで自動車税あるいは社有車税にCO₂排出量を課税標準にするということが入って以来、各国で順次、CO₂排出量を加える、ないし、それに切りかえるというような動きが広がってきているところでございます。

16ページには、少し詳しくということ、ドイツ、フランス、英国、主要国についてCO₂がどのように入っているかというのを少し整理したものを挙げさせていただいております。これは、済みません、明記してございませぬが、乗用車の関係を整理したものでございまして、別の貨物車などについてはまた別の制度、重量などを組み込んでいるものがあると伺っております。

これをざっとごらんいただきますと、ドイツでは、自動車税においてCO₂排出量と排気量の2つをあわせて課税標準にしているということでもあります。あるいはフランスでは、取得段階の税制というふうに言うこともできるかと思えます。課徴金と補助金を組み合わせた制度ですが、CO₂排出量に応じて取得段階でインセンティブをつける、そして、保有段階でもCO₂排出量にするというようなことになっております。それから英国も、保有段階の税制においてCO₂排出量を課税標準にするということになっていると承知しております。なお、古い自動車、過去のものなど、データがない、その他の理由によって馬力や排気量というものを引き続き使用するといった形で、組合せたり実施上の工夫というものも行われているようでございます。それから、英国の税率のところでございますが、特にCO₂排出量の高い車について特に初年度は高い税率をかけるというような工夫もされているようでございます。また、次世代自動車については、さまざまな軽減措置、免税措置が講じられているということで、国によって制度にさまざまな違いはございますが、CO₂排出量を組み込むといったような制度が広がりつつあるということが見てとれるということでございます。

以上、ご議論のご参考にしていただければということで事実関係中心にご説明をさせていただきましたが、では、車体関係の課税の税制改正での方向性についてどう考えるか。僭越ではございますが、環境省としての非常に基本的な考え方だけ申し述べさせていただきます。

きますと、18ページにございますのは税制改正大綱、ご案内のとおりでございます、税制改正、昨年の議論で私どもからもグリーン化が重要であるということをいろいろご説明させていただき、そうしたものも踏まえて、ご案内のとおり、グリーン化を強化する、あるいは環境性能に応じた課税を実施するといったようなことが税制改正大綱に書き込まれております。これは今まで申し述べたような国際的な動向ですとか、あるいはCO₂削減の重要性と行ったことと合致をしているものであると考えているところでございます。

今後、この検討会をはじめさまざまな場でご検討、具体的な設計について進んでいくものと存じますが、その中で私どもとしての基本的な考え方としては、19ページにありますようなことを考えているところでございます。前置きになりますが、下の点線にございますけれども、環境面からは、先ほど申し上げましたように、現行の車体課税あるいはエコカー減税、こういったものがエコカー普及のために非常に有効なインセンティブを発揮しているところでございまして、例えば自動車取得税、これを単純に均一に廃止をしたり引き下げたりということになりますと、エコカーについては価格が下がらない、あるいはコストが下がらない。非エコカーについてのみコストが下がるということで、非エコカーが増加する結果になる、環境負荷が増加するということが懸念されるところでございます。

そうしたことを踏まえて、私どもとしては、車体課税についてはさらにグリーン化を進めていただくと。グッド減税・バッド課税という考え方をベースにして、環境性能に応じて課税をしていただくということが非常に重要であると考えております。そうすることによって、環境技術の向上・普及ということを通じて効果的に環境負荷を減らすことができることはもちろんですが、負担の軽減という観点からも特に環境によい車を選ぶと、そういう選択をした方に対して負担を軽減すると、こういう結果が得られると考えておりますし、さらには、公害健康被害補償の財源も確保できるということで考えているところでございます。こういった考え方を私どもとしてはお願いしたいところですし、これをお踏まえいただきご検討いただければ幸いに考えているところでございます。

以上でございます。ありがとうございました。

【神野会長】 どうもありがとうございました。的確にご説明いただきまして、感謝する次第でございます。

意見の交換をさせていただく前に、私のほうから、これまでのここでの議論をまとめて、代表して質問をちょっと読ませていただきますが、既にメッセージをいただいておりますので、そうした場合には、補足する点がございましたらば補足していただければというこ

とをお願いする次第でございます。

5点ございまして、まず第1点は、課税のインパクトにかかわる問題ですけれども、自動車に対する環境へのインセンティブを税の世界で考える場合に、どの段階で——これは、取得、保有、走行という、どの段階のどのような仕組みが効果的と考えていらっしゃるか。

また、環境インセンティブの観点からは、取得時課税において、取得価格とともに環境性能を考慮に入れることが有効だと考えられてきたわけですけれども、それについてどう評価するか。もう既にメッセージはいただいているところでございますが。

第2点でございますけれども、これもそうなのですが、取得課税の廃止効果は高級車ほど一般的に大きく、高級車は一般的に排気量が大きいことから、取得課税の廃止はCO₂排出量増加につながるものが想定されるけれども、どう考えられていらっしゃるか。

それから、これも海外の例などでご説明いただいたところでございますが、課税標準の問題ですけれども、CO₂排出量に応じた課税についてどのように評価されているか。

それから、これは代替財源にかかわる問題ですが、グリーン化を推進し、環境にやさしいエコカーが増えるほど税収減につながることもなる一方、与党の大綱では、地方財政への影響を及ぼさないことが明記されていると。税制抜本改革法の規定上も、安定的な財源を確保し、地方財政にも配慮することとされているけれども、代替財源についてどのようにお考えになっていらっしゃるか。

それから、軽自動車と小型自動車との問題ですが、軽自動車と小型自動車とでは性能や価格の差が縮小していると思いますけれども、環境政策面から見て、軽自動車をどのように位置づけるべきと考えていらっしゃるかと。

この5点についてお答えいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【環境省】 はい、ありがとうございます。今のご指摘、お話しいただきました5点について、私どもの基本的な考え方ということでご説明、お話をさせていただきたいと思っております。

まず1点目、環境へのインセンティブの効果、どの段階で、どういう仕組みでというのが効果的かという点でございます。先ほど分析結果も含めご説明させていただきましたが、自動車に対する課税、車体課税、これが環境政策上、非常に重要な役割を果たしていただいているということでございまして、取得段階、保有段階、あるいは燃料も含めれば走行段階、それぞれの段階でインセンティブが働いていると思いますし、働かせていくということが重要ではないかと思っております。その上で、どの段階での課税が特に、あるいは最も有

効かということになってまいりますと、特に定量的にお答えできるような根拠あるいはデータというものは、恐縮ですが、持ち合わせておらないところですが、少なくともエコカーを普及させていく、エコカーを選択していただくというときに、やはり購入段階、取得時点での価格というのは重要な要素なのだろうと考えているところでございます。例えば現行のいわゆるエコカー減税でも、取得税の減税、そしてあわせて重量税でも、特に最初の車検時点の税を下げるということで、初期段階を重点的に減税していただいております。これによって普及効果が実際に発揮されているということでもあります。そういう点を踏まえて、やはり取得段階というのは一つの重要な段階だろうというふうには考えているところでございます。いずれにしても、全体を通じて見て環境性能の高い効果が普及するような制度設計というものをうまく考えていくことが重要だと考えているところでございます。

それから2点目でございます。取得課税を廃止するとCO₂排出増加につながるかということですが、まさにご指摘のとおり、それから、途中でお話をさせていただきましたとおり、現在のさまざまな制度、措置を講じていただいているおかげで、いわゆるエコカー、特に次世代自動車については、取得税は今かかっていないという構造になっております。したがって、取得税を廃止すると、エコカーについては全く恩恵がないということですが、高価な自動車についてはコストが下がる。価格と環境性能というものについては、なかなかはっきりとした因果関係ということはないのかもしれませんが、実際にはやはり価格の高い車は大きい車が多く、排気量の多い車が多く、CO₂排出量も多い車が多いということだというふうに認識をしております。したがって、単純に取得課税を廃止するとやはりエコカーにはメリットがなく、非エコカーにメリットがあるということで、CO₂排出量などが増えるということが大いに想定されるのだろうと考えております。

それから3点目でございます。CO₂排出量に応じた課税についてどう考えるかというご質問を頂戴いたしました。地球温暖化対策の必要性について申し述べさせていただきましたように、CO₂排出量というのは間違いなく非常に重要な環境負荷の指標でございます。また、ご紹介させていただきましたように、EU諸国でもCO₂排出量を課税の判断材料、課税標準に組み込むという動きが広がっているというところでございまして、CO₂排出量に応じた課税というのは一つの有力なアイデア、選択肢なのだろうと考えているところでございます。ただし、環境性能ということで考える範囲でも、途中、エコカー減税のところでご紹介させていただきましたように、排出ガス規制の超過達成というような

形で排ガス性能も見て制度が組み込まれており、それによって大気汚染物質排出の削減効果というのも発揮されていると。それに貢献してきているところでございまして、こうした大気汚染の観点というのも引き続き考慮すべき事項だろうという、重要な観点だと考えております。また、環境以外の点も含めれば、さまざまな社会的費用ということがあるわけで、例えば自動車重量税においても、環境の点を含めた社会的費用を反映した税制という考え方がとられているというふうに承知をしているところでございます。こういった点も含めて総合的に検討していく必要があるということだろうというふうに認識をしているところでございます。

それから、4点目で代替財源についてというご質問を頂戴いたしました。代替財源をどうするかというのは非常に重要な課題で、政府全体として検討して対応していく必要がある課題というふうに認識をしております。その中で税制のグリーン化、環境のための税制という考え方で考えた範囲でも、先ほど申しましたように、グッド減税・バッド課税ということで、減税のみならず、環境上、性能の悪い車には場合によっては重課をすることとも考えられるかと存じますし、あるいは、一定のラインでエコカーを引いて、それが普及すればどんどん税収が下がるということではなくて、そのラインを上げていって、どんどん次々にレベルの高い、環境性能の高い自動車に移行を促進していくという形で、税収が減っていくということではなくて一定の税収を維持していくということも可能かと存じます。全体として代替財源確保の検討が必要と存じますが、グッド減税・バッド課税という設計の中でも一定程度の財源の維持確保ということは設計で検討し得るのではないかと考えているところでございます。

それから、5点目で軽自動車と小型自動車の関係、差をどう考えるかという点についてもご質問を頂戴いたしました。軽自動車と小型自動車というのはいろんな使い勝手、その他を含め、さまざまな観点で、今、このような区分がなされているものだというふうに承知をしております。したがって、環境政策という観点だけから論じられるものではないだろうというふうに考えておりますけれども、環境政策という私どもの立場からは、そうした区分と別に、今、いずれにしても環境性能にすぐれた自動車、これにインセンティブが働くように設計をしていただくということが重要なことと考えているところでございます。

【神野会長】 どうもありがとうございました。的確にご説明いただいたことに感謝する次第でございます。

それでは、委員の皆様方からご意見頂戴したいと思います。ご質問、ご意見がございましたら、挙手をできればと思います。鎌田委員、どうぞ。

【鎌田委員】 どうもありがとうございました。

2点ばかりお尋ねしたいんですが、16ページの欧州主要国の車体課税の一覧のところですけども、見ていて、自家用車と社用車で区別をしているというのがフランス、イギリスもそうだと思いますね。フランスを見ますと、例えばCO₂の排出量の課税に関して言うと、社用車の場合は2006年なんですけど、個人の場合は2009年からというふうになっていたり、税率でもこれ、違いがありますですね。それから、次世代車を社用車に誘導するような仕組みも入れたりしているんですが、こういう自家用車と社用車の違った車体課税の仕組みというのは、このイギリス、フランス以外にEUレベルあるいはOECD加盟国レベルではどういう傾向にあるんでしょうかというのが1点と、つまり、こういう自家用車と社用車に区別をつけた課税をするということについては、環境省としてはどういうふうにご検討されているのかということをお尋ねしたいと思うんですけど。

【神野会長】 それ、1点でよろしいですね。

【鎌田委員】 ひとまず結構です。

【神野会長】 はい、わかりました。済みません、お願いできますか。

【環境省】 ありがとうございます。ご指摘のとおり、私どもから示させていただいた資料で、社用車と自家用車、フランス、イギリスで差がついているところがございます。それがほかの国でどうなっているか、それから、それがどのような考え方、どのような理由でなっているかということについては、正直、今、情報・データ、持ち合わせておりません。また調べてみまして、何かわかりましたらご連絡を事務局のほうにさせていただければと存じます。ちょっとどこまで情報があるかも心もとないと思っております。

そうした方法について環境省としてどう考えるかということでございますが、各国それぞれの状況に応じて、実効性、その他を考えてこのような制度になっているのだろうと想像されるところでございます。環境省、そのデータが今十分でない中で、あまりお答えできないというのが正直なところですが、とりあえずお答えするとすれば、環境省としては、やはり環境性能で線を引いてインセンティブが働くということが重要なので、それを実行あらしめるために会社と個人で差をつけて入れることが、実施、実務上ないし導入の実現可能性上有効であれば、それらは有意義ということだと思いますが、特にそれそのものに意味があるということではないのではないかとこのように直感的には考えるところで

ございます。しっかりした答えにならず恐縮でございます。

【神野会長】 私の考えではというか、フランスでは少なくともFRINGE・ベネフィットと。つまり、会社が自動車を持っているということは、役員とかさまざまな人々に対してFRINGE・ベネフィットを与えていることになるので、FRINGE・ベネフィットに対しては重課すべきだという考え方が基本にあつて、これ、環境面にどうやって反映されているか、そこはちょっとお調べいただきたいと思いますが、もともと社有車は重課すべきだという考え方が非常に――役員とかの人たちに対するFRINGE・ベネフィットという考え方だと思えます。

あと、ほか、いかがでございましょうか。熊野委員、どうぞ。

【熊野委員】 この間のエコカー減税によってエコカーの購入が増えて、CO₂の排出量等が減ったというのは決して悪いことではないんですけども、ただ、ただ単に車を買うときに税金が安いからエコカーを買おうというのではなくて、やはりインセンティブとしては、地球温暖化等々に対する問題意識を持って、これからはちゃんと環境負荷が高い車についてはやめようというふうな問題意識を持った人々が増えないと、環境省としてはどうかと思うんですけども、そういった意味からは、ここまで減税をやってエコカーの車両を増やすということよりも、むしろ環境負荷の高い車については重課して、それでやっぱり環境負荷に対してはコストがかかるんだというふうな問題意識を車を買う方に持っていた方がいいんじゃないかと。ですから、これから減税をどんどんどんどんやるのではなくて、そういう方向にシフトしていただきたいなという感想を持つんですが、いかがでしょうか。

【神野会長】 よろしいですか。

【環境省】 基本的な考え方としては、ご指摘のように、意識を持ってもらう上でも、あるいはインセンティブとしても、環境に負荷の高いものについてはコストがかかる、環境に負荷の少ないものにはコストはよりかからないということで、グッド減税・バッド課税ということで全体として段差をつけるということが重要だと思っております。先生おっしゃったのは、問題意識を持ってもらう必要があるというのはそのとおりですが、ただ意識だけに訴えるわけではいけないということで、それを定着させて実行につなげるためにも、やはりインセンティブという形で組み込んでいくことで、意識の向上と組み合わせさせて行動が変わっていくということだろうと考えております。先生のご趣旨もそういうご趣旨だろうと理解をいたしました。したがって、考え方としては、まさに減税のみなら

ず重課も含めて全体として環境負荷に応じてインセンティブを図るようにしていくべきだ
ということは、そのとおりだと思います。あとは制度としての実行可能性、実現可能性と
いうことだろうと考えております。

【神野会長】 ほか、いかがでございましょう。じゃあ、最初、上村先生、その後、諸
富先生。

【上村委員】 4ページですが、運輸部門からのCO₂排出量が2億3,000万トン、
約9割の2億3,000万トンが自動車由来と書かれています。それで、10ページのほ
うでグリーン化による環境効果でCO₂削減効果が549～746万トンということで、
この数字のオーダーですよ。この削減効果について、効果はあったけれども、これは大
きいを見るのか、小さいを見るのか、環境省としてはどう考えておられるのか。よりやる
べきなのかということを考えておられるのか、どうですか。

【神野会長】 よろしいですか。

【環境省】 はい。これもあくまでいろんな仮定を置いた推計ですので、これだけで政
策の寄与度を完全に判断するということまで確度の高い数字ではないと考えます。その
上で、この数百万トンオーダーという削減量ですけれども、運輸部門の中で比較しても2
億3,000万トンですから数%と。これは削減量を確保していく上では非常に大きな、重
要な効果であるということとも言えると思っています。その上で、今後どうしていくべきか
については、これが大きい、小さいということもありますが、それ以上に、先ほども申し
上げましたように、日本再興戦略でも5割から7割を次世代自動車、2030年でやるん
だということを日本の方向として示している。それは世界全体でのCO₂排出削減の必要
性というものともリンクしているということからしますと、今後の方向としてはさらに強
化をしていく必要があるということだと考えております。

【神野会長】 それじゃ、諸富委員。これで、ちょっと時間的な余裕がございませんの
で、最後にしたいと思いますので。諸富委員。

【諸富委員】 私は14ページの図に関して事実確認のみなんですが、財務省の資料と
いうことで、おわりの範囲ということで結構ですが、まず、この図の負担国際比較につ
いてはエコカー減税が考慮されているかどうかという点が1点目。

それから、車体課税の国際比較をされていますが、車体課税に付加価値税も車体の定義
の中に含まれているという理解でよろしいですかということですね。そうすると、付加価
値税が将来的に上がっていくと、日本の場合、8から10%に上がっていくと、例えばド

イツ、フランス、イギリスなんかと比較した場合、今、大体同じ感じですが、将来的には上がっていくという形に、つまり、独、仏、英を超える水準になっていくと、そういう理解でよろしいでしょうかということですね。

【環境省】 申しわけございません、1点目は、ちょっと今、確認ができませんので、確認をいたしまして後ほど事務局にご報告を——財務省にお聞きしてということになります。ご報告をさせていただきたいと存じます。

付加価値税については、ごらんいただきますと、車体課税の中で中間のグレーの部分が付加価値税（車体）とございまして、含まれております。ドイツ、フランスなどはそれが結構大きな比率を占めているということでございまして、今、先生、後半におっしゃられたとおり、含まれていると。日本で消費税が上がると、その分が上がっていくということになるのだろうというふうに理解をしております。

【神野会長】 これも減税で対処しているエコカー減税について言えば、これ、税収ベースで割っているはずですよ。そういう理解でいいですよ。

【環境省】 税収で計算しているのです。

【神野会長】 しているのです、減税として効いているのであれば入ってこないのです、つまり、歳出面は入っていないとは思いますが、という理解でいいですよ。ご確認いただいて。

【環境省】 はい、おそらくそうだと思いますが、確認を。

【神野会長】 はい、済みません。

【平嶋大臣官房審議官】 この試算には、エコカー減税は入っていません。

【神野会長】 入っていないんですか。理論値ですか？

【平嶋大臣官房審議官】 これは、結局、その上に書いてある2,000ccの車について、この車は重量がこれぐらいって——※のところにありますけれども、重量がこれぐらい、年間ガソリン消費量がこれぐらいで、価格がこうでというときに、こうかかったら幾らになるかということですので、それをまた何年間かして平均をとっております。これはエコカー減税が全くない前提の負担水準になっています。

【神野会長】 そうすると、付加価値税が少ないよね。2桁……。

【平嶋大臣官房審議官】 いえ、これは年数で割っているからです。買ったときの負担ではなくて、1年間の負担、※1の2行目の一番右端。「ただし、取得時に課税されるものについては、耐用年数（6年）を勘案し、取得時の税額の6分の1を1年分の税負担とし

て計算している」と。こういうことなので2万円になっているわけです。ですので、先ほどの、消費税が上がったら、ドイツ、フランスを超えるのかというお尋ねも、この2万円が乗ると思っていただければいいわけですので、5%分で今2万円ですから、15万3,000円が17万3,000円になるので、結局、ドイツ、フランスよりもまだ低いままということになるという計算だと思います。

【神野会長】 はい。いずれにしても、多分、理論値だとしても追い越すことはないですよ。向こうは率が大きいので。後で確認してもらえばいいんですが。

【平嶋大臣官房審議官】 はい。

【諸富委員】 15万3,000円が17万3,000円になるというのは、税を足した、燃料課税も足した水準が……。

【平嶋大臣官房審議官】 そうです。この合計額の15万3,000円と書いているやつが。

【諸富委員】 そのうち、車体と書いた部分は超えちゃうんですね、9.0の。

【平嶋大臣官房審議官】 いや、車体と書いてある部分は、今、9万何千円ですから、その部分は超えることはあるかもしれない。

【諸富委員】 ありがとうございます。

【神野会長】 よろしいですかね。済みません、ちょっと私の不手際で時間をかなりオーバーしてしまいましたので、この辺で環境省からのヒアリングを終了したいと思います。大変お忙しい中、わざわざありがとうございました。

【環境省】 ありがとうございました。

【神野会長】 それでは最後になりますが、経済産業省からヒアリングを頂戴したいと思っております。お忙しい中を時間をわざわざ割いていただいて私どものためにおいでいただいたにもかかわらず、長々とお待たせいたしまして恐縮でございます。

まず20分程度でプレゼンテーションをお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【経済産業省】 経済産業省で自動車課長をやっております前田と申します。よろしくお願いいたします。本日は、こういう会議でプレゼンテーションのお時間をいただくことに関しまして、まず感謝を申し上げたいと思います。

お手元に資料5という形で私どもの資料を用意させていただいております。この資料に基づきまして説明をしていきたいと思っております。

時間も何か押しておるようでございますので、ポイントを要領よくやっていきたいと思
いますので、まず1枚おめくりいただきたいと思ひます。昨今、私ども自動車産業が、全
体の産業、日本の産業あるいは経済においてどのような位置づけにあるのかということに
ついては、累次確認をしてきておるわけですが、こちらにございますように、非常
に裾野が広いということとボリュームが大きいということで、非常に重要な産業である
というふうに認識しております。自動車製造業の出荷額で見ますと、全製造業の約2割、4
7兆円というふうになっておりますけれども、左側の「裾野の広い自動車産業」の下のと
ころにあります、全体の製造業の出荷額は、ちょっと小さい字で恐縮ですが、289兆
円です。うち自動車の比率は正確に言えば16.4%という形になります。左側の関連産業
の就業人口、これには関連のサービスなども含めた数字でございますが、就業人口が6,
244万人のうち、自動車に関係していると言われるのは548万人でございまして、8.
8%という形でございます。

右側を見ていただきますと、これは貿易のほうでございますけれども、一番左側にあり
まして少し点線で囲っているところでございますけれども、輸出が15兆、それから輸入
が2.3兆、ネットで12.7兆円というところで、外貨を獲得するという産業といたしま
しても非常に重要な位置づけにあるということをご報告したいと思います。

それで、2ページのほうに移っていただきたいんですけども、ここ約20年間、どう
いった全体の形になってきたかということをお願いしたいと思います。一番左側のところ
でございますが、それぞれ2本ずつ棒がありますが、左側のブルーのところは海外、右側
のところは2段になっておりますけれども、上が輸出する分、下が国内で売る分ござい
ます。1996年から1998年、これは消費税の3%から5%をまたいでの年度ござ
いまして、2012年ということで、まずブルーの海外生産でございます。578万台、
599万台といったベースから、現在、1,583万台ということで、約1,000万台、
海外での生産が増えてきております。一方、対照的ではございますが、右側の国内生産の
ところでございますけれども、上の輸出の部分ですね、597万台から453万台、45
7万台というところで輸出分。国内の販売におきましては、708万台から588万台、
537万台。特に国内販売の708万台から588万台という96年から98年のところ、
後でもう少し詳しくご説明いたしますけれども、ここで落ち込んだ分が戻り切らないとい
う状況の中で落ちてきているということでございます。国内生産トータルで見ますと、右
側でございますけれども、300万台が減じてございまして、国内販売は170万台が減っ

てきているということでございます。現在、1ページでご説明いたしましたように、これに係る雇用の問題あるいは経済全体に与えるインパクトの問題等考えますと、この減ってくる国内生産あるいは国内販売というものをいかに食いとめ、そこを拡大させていくのかというのが非常に重要だと認識しておりまして、今般、消費税の仮に引き上げということになりましたときに、また大きな影響が出ることはないだろうかということで大変心配をしているところをご報告したいと思っております。

3ページをちょっと見ていただきますと、直近の生産と販売と輸出の最も新しい数字でございます。一番上ですが、5月の国内の生産でございますけれども、前年の同月に比べまして4.3%の減少、これ、9カ月連続で前年同月を下回っております。6月の販売でございますが、これは10.8%の減少で、2カ月連続で下回っております。輸出は7.2%の減少で、内訳は割愛いたしますが、こういった形で大きく下がっている地域も、仕向け地もあるということでございます。

4ページでございますけれども、これは過去の例でございますが、特に1997年に消費税を3%から5%に引き上げたわけですが、その際、車の台数ベースでいきますと101万台減ということでございまして、700万台あったものが600万台を割り、さらに500万台となりまして、もう600万台を超えることはなくなってきております。さらに減少が続き、さらなる懸念がされるということが非常に心配なところでございます。

5ページに行っていただきますと、1997年の消費税を引き上げた際の4月1日の前後約半年間ということでございますが、駆け込み・反動減ということがございますけれども、左側のところが随時駆け込んできて、右側で反動減が起こるということでございまして、下にありますが、新車の販売台数では729万台から628万台、101万台。少しおくれてでございますけれども、メーカーだけの雇用数、これはメーカーに限っておりますので22.2万人となりますけれども、約2年を経て2万人ほどの減少が見られるというところでございます。

6ページでございますけれども、私どもは、燃料に係る課税は除外しておりますが、車体に係る課税についての国際比較ということで、日本が他の先進国に比べましてやはり非常にユーザー負担が重いのではないかというふうに認識しておりまして、今般、消費税増税が仮に決まった場合、こういったところについてのユーザーの負担軽減について一定の措置がとられるものと、税制大綱にもそのような記載がありますが、それに沿って検討が

なされていくものということで、現在、具体的な検討をしているところでございます。

7ページでございますけれども、各地域におきまして保有台数がかなり変わってきていると。一番よく保有しているというところで約3台。世帯当たりでございますけれども、3台保有している地域もあれば、0.3台というところもございまして、こういうことでかなり地域によって事情が異なってくるのではないかというふうになっております。

昨今、安倍政権のほうで日本再興戦略がまとめられましたけど、それについてちょっとご報告したいと思います。8ページに参ります。大きくは次世代自動車の普及あるいは性能向上の支援ということでございまして、充電インフラの整備を促すというインフラの問題。それから、量産効果と価格低減のための車両購入補助、これ、具体的に後で各論でご説明いたします。それから、研究開発ということをやっということが決定しております。さらに、水素供給インフラ、それから燃料電池につきましても、2015年が一応ターゲット年度でございますけれども、燃料電池自動車の市場投入に向けて、早い段階からインフラの整備等々をやっというところでございまして、さらに申し上げれば、安全運転の支援、特に運転者に対する高度化支援ということで、自動走行システムというものにつきましても、今年の秋に東京において世界ITS会議が開催されますけれども、それを一つのターゲットにいたしながら、関係省庁が協働いたしまして本年の8月末までに運転支援システム高度化計画を策定するということになってございます。

9ページでございますが、今申し上げたところの各論でございます。これは少し簡単に申し上げますけれども、現在、私ども、クリーンエネルギー自動車の導入促進に対する購入補助の制度を持っております。金額は平成25年度300億円ということですが、補助対象といたしましては、いわゆる電気自動車、それからプラグインハイブリッド、それからクリーンディーゼルというところでございます。こういうことに関しまして、将来の目標価格と現在の価格の差分をリニアに引きまして、その価格を上回る場合と下回る場合というところで価格インセンティブをつけた形での購入補助を決めるという制度を今年からやってきております。従来はガソリン車との比較における2分の1補助でございましたけれども、仕組みを少し変えたということでございます。

それから、これは補正予算でございますが、10ページでございます。次世代の充電インフラについての補正予算といたしまして、EVとPHVの普及を加速させるということでございまして、充電インフラの計画です。主に自治体でございますが、自治体が計画に基づきまして充電器の設置をするプランをおつくりいただいた場合には3分の2補助、こ

これは購入と工事費を含めましてですね。そうでないものということにつきましては2分の1補助ということで、現在、続々と自治体のほうから充電インフラのプランニングが上がってきているという状況でございます。

それから11ページでございますが、2015年と言われておりますが、燃料電池自動車が市場投入されるということに先立ちまして、水素の供給設備を整備するための補助ということもさせていただいております。4大都市圏でこれをやっておりますけれども、東京、名古屋、大阪、福岡において所要の水素ステーションをつくるということもさせていただいております。

あと、技術開発、自動車に関連するものはいっぱいあるんですけども、1つはリチウムイオンですね。リチウムイオン電池についての性能とコストということについての開発事業ということで、技術戦略マップもつくりまして、ロードマップ上、これを位置づけて、現在、全固体電池も含めまして研究開発をしております。

さらに、13ページ、次のページでございますが、リチウムのその次にある電池というものにつきましても、現時点において研究開発をやろうということで、所要の研究事業をしているところでございます。

14ページでございますが、輸入自動車ということですが、2012年度の新車輸入台数は32万台でございますが、うち外国メーカーものは25万台です。直近の月次の数字を見ましても、外国メーカー車の輸入数は増えてきております。そういう状況でございます。それから、外国メーカーのエコカー減税対象車の比率も約58.8%という高い比率をしております。

15ページでございますが、今度は外国に限りませんが、新車販売全体に占めるエコカー減税対象車の割合でございますけれども、平成24年度からは特に月次で7割以上の推移をしております、直近では8割近いという状況でございます。

それから最後になりますが、通商関係で幾つかご報告をさせていただきます。まさしくこれからの通商問題、具体的なことにつきましてはちょっと申し上げられないんですけども、17ページのところでございますが、TPPへの正式な参加とする前に日米で事前協議をいたしました。自動車に関しましては下側でございますが、日米協議の合意の概要（4月12日）というところでございますけれども、特に2つ目の丸でございます。米国から自動車分野については大変高い関心は寄せられておりましたけれども、どのような決定をしたかといいますと、総合的に判断をした結果、自動車分野の貿易に関し、TPP交

渉と並行して——これとは別にという意味です、日米の二国間で自動車貿易に関する交渉を行うということの座敷をつくるということが決定しております。じゃ、何をそこにおいて交渉するのか。現時点におきましては、TORと言われるタームズ・オブ・レファレンスは、透明性、流通、基準、環境対応車、財政上のインセンティブ、いろいろありますけれども、具体的な中身はこれからでございます。具体的なスケジュールもこれからということになります。

(2) でございますが、TPPの市場アクセス交渉を行う中で、米国の自動車関税がTPPにおける最も長い段階的な引き下げ期間によって撤廃され、かつ、最大限に後ろ倒しされ、及び、この扱いは米韓FTAにおける米国の自動車関税の取り扱いを実質的に上回るものとなることを確認するという内容のものが決定されております。TPPあるいはTPPと並行して、これから自動車に関する日米のバイの交渉が始まるわけですが、その出発点となります日米合意の内容は以上のものでございます。

それから、TPP以外に大きなものとしたしまして、最後の19ページになりますけれども、日EUのEPAの交渉も始まっております。日EU・EPA交渉は、本年の3月25日、首脳間におきまして交渉を開始することの合意がなされまして、現在、交渉会合が持たれているというところでございます。これもこれから精力的に議論がなされるものということでございますけれども、自動車においても一定の高い関心が示されているという状況でございます。

簡単でございますけれども、ちょっと割愛いたしましたけれども、ご報告させていただきたいと思っております。ありがとうございました。

【神野会長】 どうもありがとうございました。要領よくご説明いただきました。感謝する次第でございます。

それでは、これまで検討会で出ました議論をもとにして、私のほうからまず最初に代表してご質問をさせていただきます。

5点ばかりございまして、まず第1点でございますけれども、自動車に対する環境へのインセンティブを全世界で考えていく場合に、どの段階で——これは主として、取得、保有、走行という3つの段階を考えているわけですが、どの段階のどのような仕組みが効果的と考えていらっしゃるかということ。

また、環境インセンティブの観点からは取得時課税が有効だというふうに考えられてきたけれども、この点についてどう評価されるのかということですね。

それから第2点でございますけれども、取得課税廃止による効果というのは、庶民の足であるいわゆる大衆車だけではなく高級車に及ぶということになりますが、このことについてどうお考えになるでしょうか。

それから、第3点は代替財源の問題ですが、グリーン化を推進し、環境にやさしいエコカーが増えれば増えるほど税収減につながっていく一方、与党の大綱では、地方財政へは影響を及ぼさないということが明記されております。税制抜本改革法の規定上も、安定的な財源を確保して、地方財政にも配慮するというようにされているのですけれども、代替財源についてどういうふうにお考えでいらっしゃるかと。

それから第4点でございますが、先ほどもちょっと触れていただきましたけど、補足、その他をお願いできればと思いますが、日本再興戦略においては、次世代自動車について2030年までに新車販売に占める割合を5割から7割にすることを目指すというふうにされているわけですが、その一方で、現在の売れ筋は非次世代自動車である軽自動車であるわけですが、自動車産業を所管する経済産業省としてこの点についてどのようにお考えになっていらっしゃるのか。

最後に、今後の自動車産業政策上、軽自動車をどういうふうに位置づけられているのか、お考えを頂戴できればと思っております。

【経済産業省】 一番初めのところでございますけれども、私ども考えますに、環境インセンティブの議論、非常に大事だろうと思っておりますが、やはり新車が売れますと新しい車に買い換えが起こりまして、やはり結果として燃費性能は上がってきているようです。私どもが直接ということはありません、国交省さん中心となりますが、燃費向上は著しいものがございます。したがって、買い換えが促進されること自身は環境政策上いいじゃないかというのが基本的な考え方でございます。

それで、取得と保有と走行とどれがいいのかということについて、私ども、今のところ定式的な見解はございません。現時点においての自動車取得税、それから自動車重量税、それから自動車税、軽自動車税、いろいろございますけれども、現在のエコカーの基本的な仕組みというものが功を奏してきているのではないかと考えております。

それから、自動車取得税に関しましては、税制の大綱上、一応2段階で引き下げて、消費税10%の時点で廃止するというようになっておりますけれども、その取得税の廃止の効果は、低級か高級かというふうなことに限定されずに全体に及ぶものだということでございますので、高級車に及ぶこと自体を殊さらに問題視することについては疑問に感じて

おります。

代替財源は、多分、他の省庁の方々も、政府全体で考えようとしかお答えができないと思いますが、1つ思いますのは、もちろんこれから具体的に検討していくことになると思いますが、過去の例等も何かあるようがございますので、というのを一つ参照にしながらというふうなところが現実的なところではなかろうかと思えます。

それから、日本再興戦略のところ、今、先生に触れていただきましたけれども、確かに2030年のときに新車販売に占める割合を5割から7割。私どもがつくっております次世代自動車戦略は2020年目標もございまして、5割というふうな言い方をしておりますけれども、登録車であるか軽自動車であるかという一応区分けをせずに目標をつくっております。したがって、これからも基本的にそこを分けずに考えていきたいと思っておりますし、例えば軽自動車の場合であっても、電気自動車等の次世代自動車の普及というものについても進めていきたいと考えてきております。新車販売に占める次世代自動車の比率は、おかげさまでといいますか、年々上昇してきておりまして、何とかこの目標を達成していきたいなと思っております。

それから、自動車産業政策上の軽自動車の位置づけでございますけれども、現時点において今の位置づけを変えるというようなことの予定はございません。庶民の足といいますか、地域に対する貢献性等々ということをお勘案した上で、位置づけの変更を行うというふうには考えておりません。

【神野会長】 ありがとうございます。

それでは、小西委員、どうぞ。

【小西委員】 1点、ご意見伺いたい点と、もう一つは質問であります。

5ページ目の資料で、これからこの話がよく出てくるだろうと思うんですけど、消費税を上げちゃったので、あの後、消費が落ち込んだよねという議論、これからも必ず出てくるだろうと思うんですけど、これ、月次で見ると、6月に一旦回復して、秋口にもう一回ドンと落ちるわけですね。1997年(平成9年)ですけど、平成9年11月というと、三洋、北拓、山一ですね。ですので、やっぱり4月、5月は落ち込む、これはもうしょうがないですけど、6月で回復した後、秋口の落ち込みを消費税増税の駆け込みというふうに含まれるかどうか。この資料はそこまでのことを言っているわけじゃないと思いますが、ちょっとそこは違うじゃないかという印象を持ちました。これは私、意見ですので、特に

ご回答云々ではありません。

それから、TPPは非常にセンシティブなので、もちろん、今、何か答えをとというわけじゃないですが、一般的に軽自動車という規格ですね、自動車と違う規格で軽自動車というカテゴリーを持つということが一種の非関税障壁のようなものであって、TPPないしはアメリカとのパイでの交渉の上で、ややそれがよろしくないというような批判を外国からされるという、一般的にそういうことというのは懸念されるように思うんですが、その点いかがでしょうかという点です。

【神野会長】 よろしいですか。

【経済産業省】 はい。先生からご指摘いただいたので、スカッと答えたいところですが、後半のところはちょっとそれを答えられる立場にないものですからあれなんですけれども、これからいろんな議論が出てくるかなとは思っておりますが、特に、私もちょっと交渉の中に入ったものですから、なかなか申し上げにくいところはありますけれども、少し交渉する相手国によって関心が違うように思います。ただ、政府間で何を議論するかということと、関連する業界がどういう意見を持っているかという議論は一応別でございしますので、そこは冷静な議論をしていくしかないかなと思っておりますので、今後、例えばTPPにおける自動車のパイ交渉あるいは日EUのEPAの交渉、実は今年、多分本格的な交渉になろうと思っておりますが、それをよく考えて交渉していくしかないなと思っております。

【神野会長】 佐藤委員、どうぞ。

【佐藤委員】 ありがとうございます。2点お願いします。

1つは軽自動車の関連ですが、最後に政策的な位置づけを変えるつもりはないというお答えをなさいました点について、それはそれでよろしいんですが、その前というか、つまり、現在のポジションというか、スタンスについてももう少し伺えればと思います。端的に言えば、やはり軽自動車については何らかの意味で政策的に普及を促進するというような位置づけで考えていらっしゃるのかどうかという点で、おそらくそれとの関係で言えば、軽自動車という規格があることで日本の自動車業界に何らかのプラスないしマイナスの影響があるというふうにお考えになっているのか。大きくそれが第1点目。

第2点目は日本再興戦略との関係ですが、次世代自動車について関心があります。それから今日の資料の8ページもほぼその議論ですが、エコカー減税のほうではガソリン車も入っていますよね。ガソリン車におけるエコカー技術、燃費の向上ですね、普通は。その

技術促進については今後もずっと進められていくのか、どこかでそれは次世代自動車のほかに切りかわるというようなイメージで捉えていけばいいのか、そのあたりのざっくりした感触を教えていただくとうれしいんですけど。

【経済産業省】 軽自動車を取り上げて他の登録車以上に普及させるということではなくて、他のものとは同じでございますが、軽規格が入ってきたときの経緯等々を考えましたときに、やはりそれは購入者あるいは所有者の負担の関数で入ってきたものだろうと思っております。そういうようなことの事情について大きな変更があるというふうには思っておりません。ということでございますので、軽自動車とほかと大きく異なるということではないということでございますので、その点はそういうことでございます。

それから2点目ですけれども、エコカー減税の対象車に、おっしゃられているように燃費についてもかなり燃費性能の高いものについてありますが、グローバルマーケットを考えた際に、ガソリンという世界における市場もこれからどんどん出てくる可能性もありますものですから、そういうものについての技術開発、あるいはそれを上げていくという政策的な努力については、これからはなくなっていくとは考えておりません。そういうことも大変重要じゃないかと。トータルとして環境性能も上がっていったらいいじゃないかと思っております。

以上でございます。

【神野会長】 あと、いかがでございましょう。諸富委員、どうぞ。

【諸富委員】 どうもありがとうございました。1点、確認、1点、ご見解を伺いたいと思っております。

1点目は、資料の6ページ目の車体課税に関する税負担の国際比較の図ですけれども、こちらを拝見いたしますと、車体課税、日本の水準が、付加価値税を除いた場合、あるいは日本の場合、消費税を入れた場合でも、日本が、英、独、仏あるいはアメリカはもちろんのこと、最も高いということを示されております。これについて、実は先ほど環境省の資料の中ですが、財務省の図が描かれておりまして、これによると日本はむしろ低いという形になっておりまして、このあたり、いろんな計算に当たっての設定が異なるということが理由に考えられますが、なぜこういう計算に違いが出てきているのかということがわかりでしたらご教授いただきたい。

それから、同時に、おそらくエコカー減税については考慮してないということですが、実際にエコカー減税で相当程度税負担の軽減が行われていて、8割が直近では適用されて

いると考えますと、こういう形で形式的に税率適用して試算をしてみることにについての若干ミスリーディングが発生するのではないかとおもわれますが、この点についてまずご確認させていただきたいと思います。

【経済産業省】 国際比較について幾つかの比較のしようがあるかと思いますが、先生おっしゃるように、付加価値税の部分をどう扱うかという問題と、燃料の部分の税の負担をどう含めるかという問題はあると思います、客観的に。したがって、どの観点で比較するかによってメッセージが変わってくるのではないかというのが、私どもも税のご担当部局と色々な議論をする際には議論がかみ合わなかったりすることは事実でございます。私どもは今回、車体ということを見た上での税比較を持ってきておるものですから、それに幾つか複雑といいますか、種類の多い税があるということも含めまして、私どもはそれが国際的に見てやはりどうなのかというふうなことを今回は問題提起をさせていただいたということでございます。燃料を含めた場合、あるいは付加価値のところをそれぞれ見た場合、幾つかの比較のしようがあるかとは思いますが、私どもとしてはそこに問題・関心を持っているということでご理解いただきたいと思います。

後半のところは、済みません、どういったご趣旨だったか、もう一度お願いできませんか。

【諸富委員】 形式と実質はかなり違うのではないかとということにして、全体に比較する場合に、日本の場合、エコカー減税がかなり入っていて、8割の車が適用されているということを考えますと……。

【神野会長】 先ほど議論して、今の質問は車体課税のみに関して財務省も出している資料でということですよ。そこがもう全然違うので、その差がおわかりになればお答えいただきたいということと、それに関連して、エコカー減税の取り扱いをどうするかによって違うだろうということで、そこがおわかりになれば答えていただく、この2点です。

【諸富委員】 はい、そうです。

【経済産業省】 済みません、ファクツの問題として、エコカー減税を入れた場合と入れない場合において税負担が変わることは事実でございます。今回の私どもの資料では、その部分については、エコカー減税を考慮しないということでございます。また、12年間保有を考えて今回つくってきておるものですから、そういうことについてももっときめ細かく物事を見なくちゃいけないという先生のご指摘だと思いますので、我々ももう少し

研究を進めたいと思います。

以上です。

【諸富委員】 それで、今の点は確認させていただきましたので、若干ご見解を伺いたいということですが、少し先ほど神野先生が冒頭に、エコカー減税のインセンティブ効果についてのご見解について質問がありました。それにお答えいただいたのですが、やはり消費税増税が自動車販売に及ぼす影響、負の影響ということで大変心配されていることはよくわかりました。ただ、日本の自動車産業の将来ということを考えていきますと、単に量が増えるということだけではなくて、次世代車や環境性能のいい車が伸びていって、それに対する需要をどんどん転換していって、こういった車がどんどん国内で売れていくようにするという意味でのエコカー減税の果たした役割についてはかなり大きなものがこれまでもあったし、これからもあるのではないかと考えております。その点についてどういふふうにお考えでしょうかというのが1点目であります。

それから、自動車税と重量税に関しましては単にエコカー減税だけじゃなくて、車齢の高い車に対して重課をしていく形で実は買いかえ促進も果たしておりますので、課長、先ほどおっしゃいましたように、確かに新車に切りかえていくことによる燃費向上効果というのはあるんですけども、実はこちらの税制においても、事実上、買いかえ促進効果がインプットされておまして、そういう意味では需要の量的な拡大の側面と、それから需要の質といいますか、より環境のいい車に、あるいは次世代車に需要をシフトしていくという2つの効果が実は入っていると思うんですね。ですから、もし自動車産業の方々が要求されているように、重量税や取得税をはじめとして自動車関連税、車体課税を廃止という方向に行ってしまうと、こういった現在持たれている税制のさまざまなメリットが全て失われてしまう。しかも、それは1回限りでして、消費税が多分10%になることが既定路線だとしても、それでとまるとはなかなか考えてないわけですね。将来さらに引き上げていく場合にはもう何も気を引くものがないということになってしまいますので、そうしますと、そういうメリットを失い、なおかつ税収も失って、将来的にはそういう引くものがさらにもうなくなるということに今してしまうことは、私はそれに対してむしろ懸念を持っているんですけども、そういう点についてお考えをお聞かせいただければと思います。

以上です。

【神野会長】 お願いできますか。

【経済産業省】 今のエコカー減税の仕組みそのものについて、もちろん否定するものではございません。環境性能が上がっていくということは、裏返しで言いますと関連する技術のイノベーションが起こっているということでございますし、ここ100年ぐらいの自動車産業の歴史を私ども分析したところ、やはり環境だ、あるいは安全だ、安全というのは税制上どう取り組むかというのはちょっと別の話になるんですけども、こういった公共性の要請が強くなっていくということと、日本車の競争力が上がっていくということとはわりと見てとれるんじゃないかというのが一般的な傾向だと私は思います。そうなりますと、やはりエコカーという制度そのものについて、それをやめてしまうとかいうようなことについては問題があると思います。ただ、今回の税制大綱上は、先生は量と質とおっしゃいましたけれども、やはり全体の制度を考えた際には論理的には2つは分けられますけれども、実的には分けることはできません。取得税については2段階で廃止をします。しかし、重量税については、エコカーの考え方を基本的には構造を恒久化すると。さらに言えば、環境性能に応じたというところがあるということについての決定もあるものですから、私はバランスのとれた決定じゃないかと思いますので、そちらの大綱の中身について私どもとして否定することなく、それに沿った形で議論は進んでいくものだと思っておりますので、というふうに考えております。

【神野会長】 どうもありがとうございました。ほか、いかがでございましょうか。どうぞ、大塚委員。

【大塚委員】 ちょっと簡単に2つだけお伺いします。さっきの6ページの資料は自動車工業会から出されているんですけども、経済産業省でこれを独自におつくりになるおつもりはないかということをお伺いしておきたいと思えます。

それからもう一つ、産業の空洞化の件、海外の生産が増えていることをおっしゃっていて、私もこれは危惧しているところですが、それはもちろん、円高とかいろんなほかの理由もあるものですから、今回の税との関係で国内の販売量がどうなるかということはもちろん問題になると思うんですけども、海外の生産が増えていることと直結するものでは必ずしもないと思われるので、その辺の説明はどういう関係になるのかということをお伺いしておきたいと思えます。

【神野会長】 どうぞ。

【経済産業省】 データにつきましては、私ども、より正確でより説得性のあるデータを追求していきたいと思っておりますので、これのみならず、私どものほうでもう少し確

認のできるものがあるならば、それはちゃんとやっていくことが責任だと思います。

それから2つ目のことですけれども、海外生産が増えているとかいうようなことについて、原因と結果はそんな1対1でなるものじゃないと思いますけれども、一つの傾向として説明申し上げたわけでございまして、ということ以上のものではないということでございますので、これについての因果関係はもっとより緻密に分析できるものであるならば、それについても不断に見直していきたいなというふうには思っておりますが、特に海外生産が増えていくというのは、基本的にはグローバルなマーケットが拡大していくという中において現地における生産が増えているという部分もあろうかとは思っております。したがって、国内における制度の問題というファクターがより相対的に低いものであろうというふうに思います。

以上です。

【神野会長】 ほか、いかがでございますか。よろしいですかね。

大変申しわけありません。お忙しい中を、私の不手際でもって時間を大幅にオーバーいたしましてお引きとめしたことをお詫びする次第でございます。本日はどうもありがとうございました。

【経済産業省】 どうもありがとうございました。

【神野会長】 それでは、これをもちまして本日の検討会を終了したいと思います。重ね重ねでございますが、委員の皆様方、ご多忙の折、ちょっと不手際でもって大幅に時間が延びてしまったことをお詫びする次第でございます。

事務局のほうから次回の日程等々連絡事項がございましたら、お願いいたします。

【開出都道府県税課長】 次回でございますけれども、8月30日（金曜日）の15時から17時までということでございます。場所は調整中でございますが、また事務的にご連絡申し上げたいと思います。

以上でございます。

【神野会長】 それでは、次回は8月30日15時から17時まででございますので、ご承知おきいただければと思います。

これにて散会したいと思います。どうもありがとうございました。

事務局資料①
(指摘事項に対する回答)

軽自動車の人気の理由

軽自動車の選択理由

◇経済的理由からの選択理由

| | |
|---------|-----|
| 税金が安い | 79% |
| 燃費が良い | 60% |
| 車検費用が安い | 38% |
| 価格が安い | 37% |
| 保険が安い | 22% |

◇車使用面からの選択理由

| | |
|------------------|-----|
| 運転がしやすいから | 59% |
| 狭い道で使いやすいから | 53% |
| 買い物や用足しに向いている | 48% |
| 駐停車が容易だからから | 41% |
| 長距離を走ることがあまりないから | 26% |

※複数回答

(2012年3月日本自動車工業会調)

軽自動車積極的に選ばれる時代に突入

自動車ユーザーが「軽自動車がいい」と我慢するような時代は完全に終わったのではなかろうか。すでに超背高系など小型車を上回るスペース効率を確保したモデルも少なくなく、豊富なラインナップと車体タイプ、エンジンタイプ、駆動形式、安全装備などを見ても、コンパクトカーをはるかに上回る選択肢と可能性を軽自動車は提供している。それは「軽自動車がいい」と積極的に選ばれる時代に突入していることを物語っている。

ホンダのN-ONEなどの販売好調を見る限り、必ずしも、車両価格の安さだけが軽自動車の魅力ではなくなっているようだ。やはり商品的な魅力向上が販売好調の最大の要因とみられる。そこに維持費の安さが加わると鬼に金棒の状態だ。

自動車産業ジャーナリスト 小栄一郎

軽自動車情報 2013年2月号より

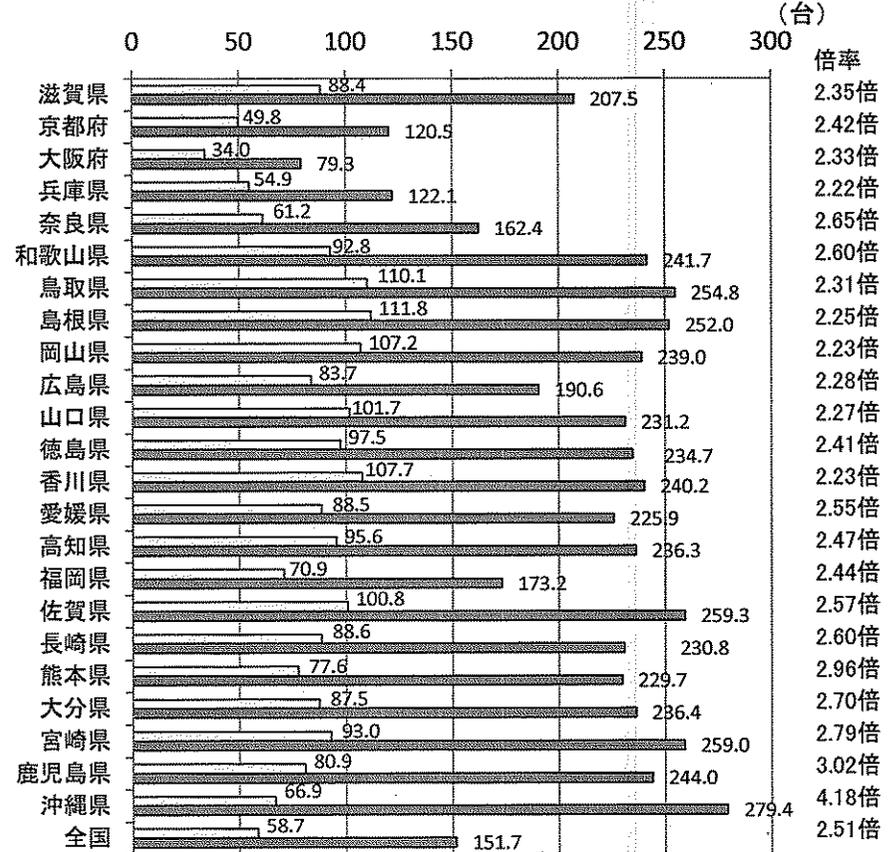
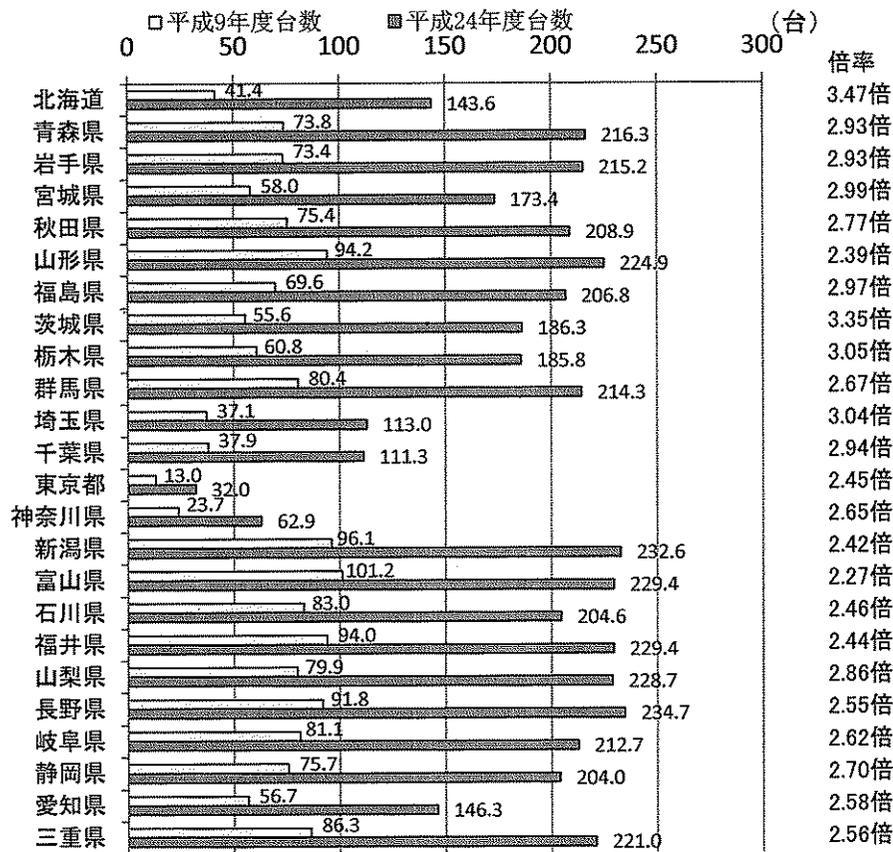
都道府県別千人当たりの軽自動車（乗用）の保有台数の推移

上位5都道府県

| 人口千人あたり軽自動車（乗用）台数の伸び率上位 | | 平成24年度千人あたり軽自動車（乗用）台数上位 | |
|-------------------------|-------|-------------------------|--------|
| 沖縄県 | 4.18倍 | 沖縄県 | 279.4台 |
| 北海道 | 3.47倍 | 佐賀県 | 259.3台 |
| 茨城県 | 3.35倍 | 宮崎県 | 259.0台 |
| 栃木県 | 3.05倍 | 鳥取県 | 254.8台 |
| 埼玉県 | 3.04倍 | 島根県 | 252.0台 |

下位5都道府県

| 人口千人あたり軽自動車（乗用）伸び率下位（台） | | 平成24年度千人あたり軽自動車（乗用）台数下位 | |
|-------------------------|-------|-------------------------|--------|
| 兵庫県 | 2.22倍 | 東京都 | 32.0台 |
| 香川県 | 2.23倍 | 神奈川県 | 62.9台 |
| 岡山県 | 2.23倍 | 大阪府 | 79.3台 |
| 島根県 | 2.25倍 | 千葉県 | 111.3台 |
| 富山県 | 2.27倍 | 埼玉県 | 113.0台 |



※倍率は平成24年度末千人あたり台数を平成9年度末千人あたり台数で割った値
 ※軽乗用車台数は「軽三輪・四輪車県別保有台数とシェア」(全国軽自動車協会連合会調べ)より
 ※人口は「人口推計」(総務省統計局調べ)より

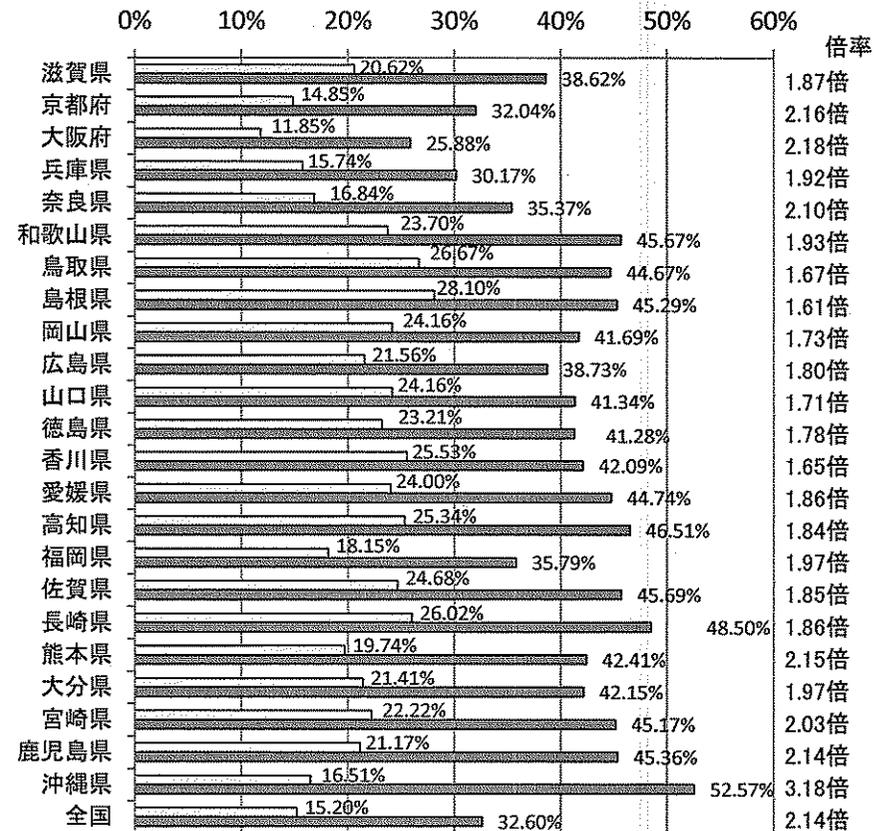
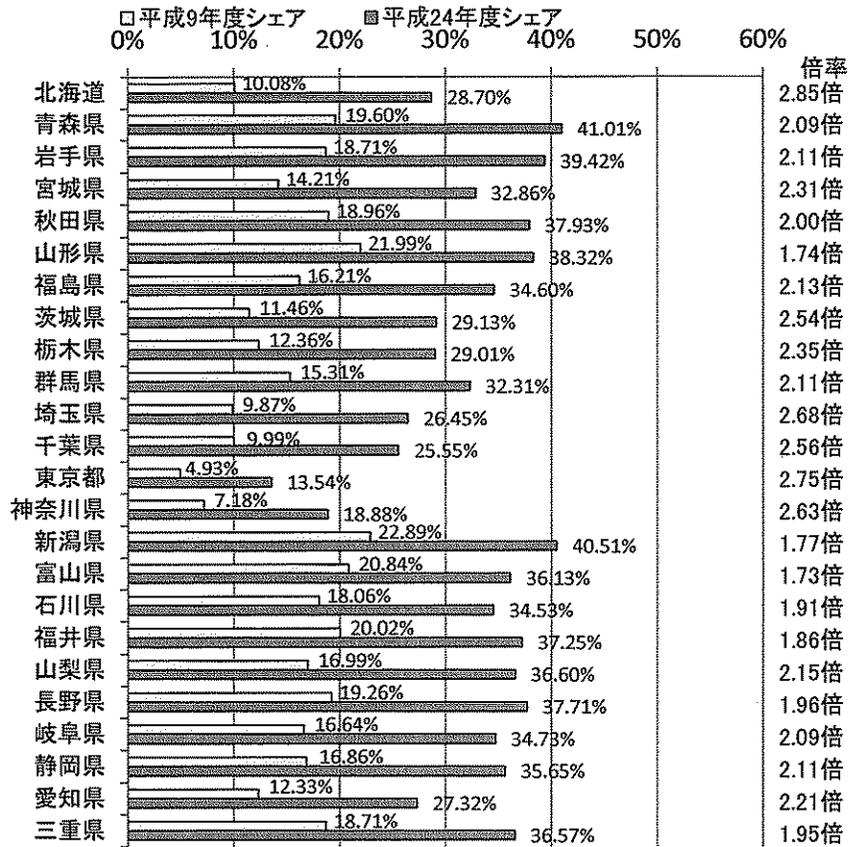
都道府県別軽自動車（乗用）のシェアの推移

上位5都道府県

| 軽自動車(乗用)のシェアの伸び率上位 | | 平成24年度軽自動車(乗用)のシェアの上位 | |
|--------------------|-------|-----------------------|--------|
| 沖縄県 | 3.18倍 | 沖縄県 | 52.57% |
| 北海道 | 2.85倍 | 長崎県 | 48.50% |
| 東京都 | 2.75倍 | 高知県 | 46.51% |
| 埼玉県 | 2.68倍 | 佐賀県 | 45.69% |
| 神奈川県 | 2.63倍 | 和歌山県 | 45.67% |

下位5都道府県

| 軽自動車(乗用)のシェアの伸び率下位 | | 平成24年度軽自動車(乗用)のシェアの下位 | |
|--------------------|-------|-----------------------|--------|
| 島根県 | 1.61倍 | 東京都 | 13.54% |
| 香川県 | 1.65倍 | 神奈川県 | 18.88% |
| 鳥取県 | 1.67倍 | 千葉県 | 25.55% |
| 山口県 | 1.71倍 | 大阪府 | 25.88% |
| 岡山県 | 1.73倍 | 埼玉県 | 26.45% |



※倍率は平成24年度末軽乗用車割合を平成9年度末軽乗用車割合で割った値

※シェアは軽乗用車台数を乗用車の総計台数で割って得た値

※軽乗用車台数は「軽三輪・四輪車県別保有台数とシェア」(全国軽自動車協会連合会調べ)より

※乗用車の総計台数は、都道府県別・車種別自動車保有台数(軽自動車含む)(自動車検査登録情報協会調べ)より

原動機付自転車が登録・検査・届出の対象外とされている理由

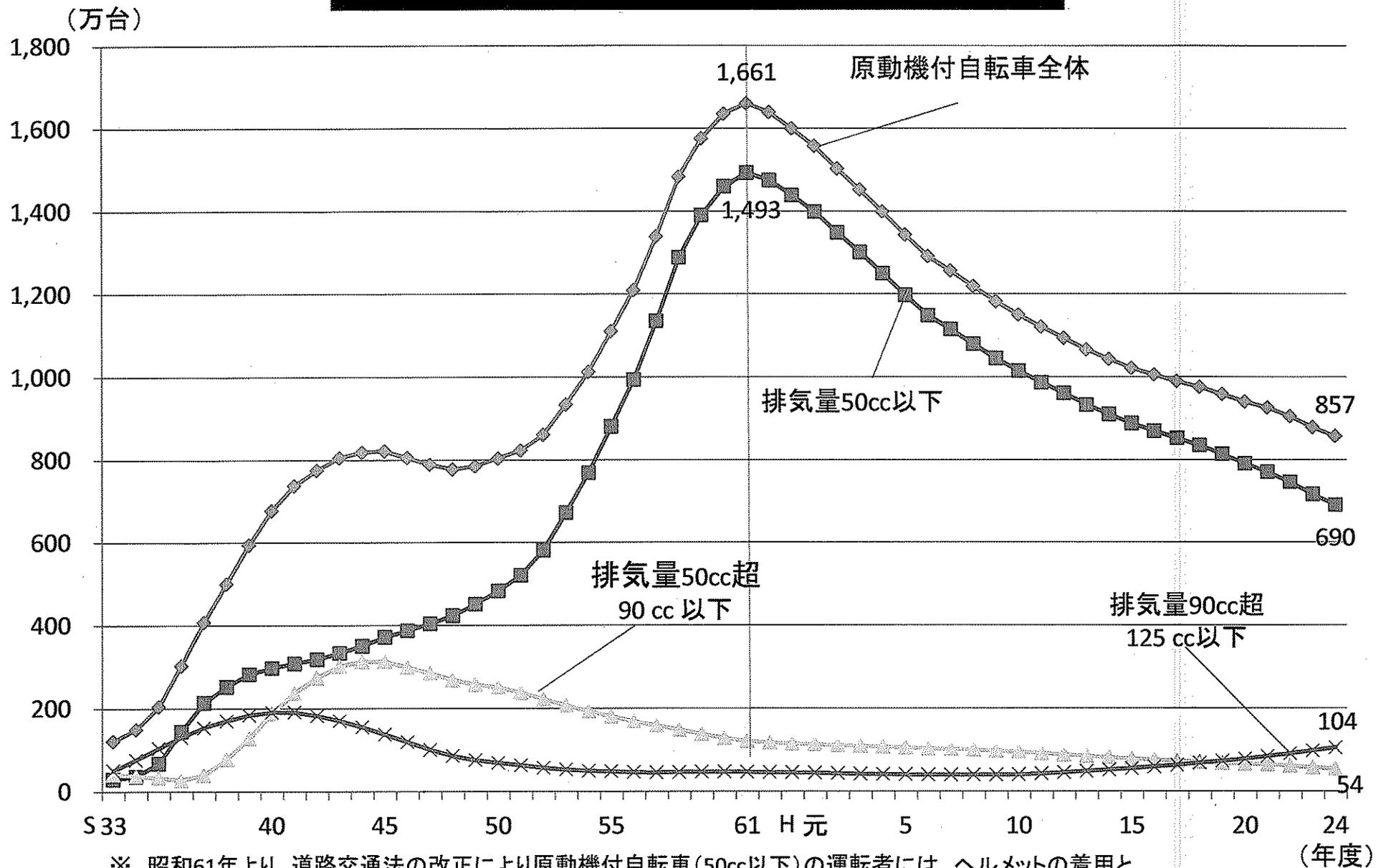
道路運送車両法において「原動機付自転車」を「自動車」の定義から除外しているのは、原動機付自転車が価格も安く、簡便な車両であることから、登録、検査、届出の行政規制の対象とする必要性が薄いことによるものである。

(道路運送車両法の解説)

その構造上非常に軽量であって、スピードも低く、構造も大変簡単にできております。また、走行距離が非常に短く、乗車人員も少ないことなど、その運行形態から、安全の確保と環境の保全を図る上で、国があえて検査制度により基準への適合性を確認しなくとも、使用者みずからの保守管理に任せてもさし支えないことから検査対象外としている。

(H12.4.13衆 通信委員会前田政務次官答弁)

原動機付自転車の台数の推移



※ 昭和61年より、道路交通法の改正により原動機付自転車(50cc以下)の運転者には、ヘルメットの着用と標識のある交差点での二段階右折が義務化された。

※ 台数は市町村税課税状況調 賦課期日現在台数による。

営自格差について（登録車）

営自格差の理由

- 物価及び国民の生計費へのはね返り、中小企業の経営への圧迫を避ける等のため、タクシー等の営業用小型乗用車、トラック、及びバスの税率が低く定められている。

【トラックの中小企業対策・物価への配慮】

- ・ 小型トラックの多くを所有しているのは中小企業であり、中小企業対策として配慮（昭和40年度改正地方税制詳解）
- ・ 大型トラックは路線貨物運送、建設資材運搬等に使用されており、運送費の増、物価の高騰と連なるおそれがある点を配慮（昭和40年度改正地方税制詳解）

【バスの自家用車の代替交通としての観点】

- ・ 一般乗合バスについては、一度に大量の乗客を輸送することが可能で自家用車の代替として自動車交通量抑制効果を有する点を考慮（平成13年度改正地方税制詳解）

【タクシー・路線バス料金の生計費への影響】

- ・ タクシー・路線バスについては、国民の日常生活の足となっていることから、国民の生計費に及ぼす影響を考慮（昭和40年度改正地方税制詳解）

主な改正経緯(乗用車)

- 昭和25年(現行の自動車税創設) 営業用の税率について、自家用の2/3に設定。
- 昭和29年 税率を現行の2倍程度に引き上げ(営業用は自家用の1/2に設定)
- 昭和40年 営業用小型自動車以外の税率を50%引き上げ。
- 昭和51年 自家用の税率を概ね30%、営業用の税率を概ね15%それぞれ引き上げ。
- 昭和54年 自家用の税率を10%引き上げ。営業用については税率据え置き。

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 | <ul style="list-style-type: none"> ・ マイカー、社用乗用車、レンタカー 【課税台数 3,692.9万台】 | <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー、ハイヤー 【課税台数 24.3万台】 |
| バス | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 8.6万台】 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 9.8万台】 |
| トラック | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 467.4万台】 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 運送業のトラック 【課税台数 106.3万台】 |

※上記の区分により難い「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23年3月末現在。

営自格差について(軽自動車)

| 区 分 | | 昭和40年 | 昭和51年 | 昭和54年 | 昭和59年 | 昭和60年～ | |
|-----|-----|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 四輪 | 乗 用 | 営業用 | 4,500円 | 5,200円 | —————> | 5,500円 | —————> |
| | | 自家用 | | 5,900円 | 6,500円 | 7,200円 | —————> |
| | 貨物用 | 営業用 | 2,500円 | 2,900円 | —————> | 3,000円 | —————> |
| | | 自家用 | | 3,300円 | 3,650円 | 4,000円 | —————> |

○昭和51年税制改正詳解

自動車税及び軽自動車税の税率の引上げにあつては、営業用自動車については、自家用自動車に比して輸送効率が高いこと、料金が認可制であること等公共輸送機関としての性格を考慮し、政策的に税率の引上げ率に格差を設け、自家用自動車の2分の1の引上げ率とする必要があるとされた。

○昭和54年税制改正詳解

現行の標準税率が昭和51年に設定された後、軽自動車等の販売価格が上昇し、その販売価格に占める税負担の割合が低くなってきていること、道路に関する経費も年々増大してきていること等の事情を考慮し、自動車税と軌を一にしてその標準税率をおおむね10%程度引き上げることとされた。ただし、営業用の軽自動車については、公共輸送機関としての性格等にかんがみ、これを据え置くこととされた。

○昭和59年税制改正詳解

現行の税率は、昭和54年度に改正して以来5年間据え置かれており、その後の販売価格の上昇割合、価格に占める税負担の割合、道路に関する経費の推移等を勘案し、おおむね10%程度、営業用については輸送機関としての社会的役割を考慮して5%程度の見直しを図ったものである。

(参考)乗用と貨物、自家用と営業用の例

| | 営業用 | 自家用 |
|-----|------------------------------------|--|
| 乗 用 | 福祉タクシー等 【課税台数:0.3万台】【税率:5,500円】 | マイカー、社用車、レンタカー 【課税台数:1,798万台】【税率:7,200円】 |
| 貨物用 | 運送業のトラック 【課税台数:22万台】【税率:3,000円】 | 建築業、農家等の自家運送用トラック 【課税台数:799万台】【税率:4,000円】 |

※課税台数は「平成24年度市町村税課税状況等の調」による。

自家用、営業用の自動車税課税台数（平成23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 | | 242,528 | 36,928,704 | 37,171,232 | 84.6 | 0.7 |
| ト ラ ツ ク | けん引車、 被けん引車、 貨客兼用車、 三輪車以外 | 812,430 | 2,635,981 | 3,448,411 | 7.9 | 23.6 |
| | けん引車 | 83,841 | 4,626 | 88,467 | 0.2 | 94.8 |
| | 被けん引車 | 143,392 | 10,153 | 153,545 | 0.3 | 93.4 |
| | 貨客兼用車 | 23,287 | 2,022,891 | 2,046,178 | 4.7 | 1.1 |
| 小 計 | | 1,062,950 | 4,673,651 | 5,736,601 | 13.1 | 18.5 |
| バ ス | 一般乗合用 | 49,293 | | 49,293 | 0.1 | 100.0 |
| | 一般乗合用以外 | 48,247 | | 48,247 | 0.1 | 100.0 |
| | 自家用 | | 85,859 | 85,859 | 0.2 | — |
| | 小 計 | 97,540 | 85,859 | 183,399 | 0.4 | 53.2 |
| 三輪の小型自動車 | | 6 | 705 | 711 | 0.0 | 0.8 |
| 特種用途車 | | 257,203 | 573,594 | 830,797 | 1.9 | 31.0 |
| 合 計 | | 1,660,227 | 42,262,513 | 43,922,740 | 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）

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 | |
|-------------------------|-----------------------------|--------------------|----------------------------------|-------------------|----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 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 | → | |
| 乗用車 | 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 | 27,500円 88,500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3.5ℓ以下 17,900円 58,000円 |
| | | | | | | | | | | | 3.5ℓ超4.0ℓ以下 20,500円 66,500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 40,700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。

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 | 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 3.2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。

事務局資料②
(論点 (案))

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。

論点項目（案）

自動車関係諸税の抜本的な見直しについては、税制抜本改革法(国税)第七条及び平成25年度与党税制改正大綱等において、見直しの方向性が示されているところであるが、過去の研究会における議論等も踏まえると、今後、議論すべき論点として、次のようなものが考えられるのではないか。

I 自動車関係諸税の在り方について(「簡素化」及び「負担の軽減」等について)

(1) 車体課税のあり方について

①現行の車体課税の体系と今後のあり方について、②自動車に関する国、都道府県、市町村の行政サービスの受益及び自動車による道路や環境への負荷について、③道路特定財源制度の廃止との関連性について、④消費税の増税との関連性について、⑤車体課税の課税標準のあり方について、⑥車体課税の簡素化について

(2) 車体課税の負担水準について

①我が国の自動車関係諸税の負担水準について(負担水準の評価)、②近年におけるエコカー減税等による負担の軽減の評価について、③消費税・地方消費税の増税に関連した負担水準に関する議論について、④自動車取得税の単純廃止の環境性能向上へのインセンティブに与える影響について

(3) 燃料課税のあり方について

II グリーン化

(1) 環境関連税制としての今後の車体課税のあり方について

(2) エコカー減税の評価について

(3) 環境政策税制として望ましい課税のあり方について

①課税のタイミング、②環境性能の課税への反映方法について、③産業政策、④排出ガス対策

III 財源の確保等について

(1) 国及び地方の財政状況と代替財源について

(2) 偏在性の小さい税体系の確保について

IV その他

(1) 経済・雇用について

(2) 地方からの要望について

①軽自動車税について、②原動機付自転車に係る軽自動車税について、③課税に必要な環境整備について

(3) 通商政策の観点について

論点（案）

～税制抜本改革法第七条及び与党税制改正大綱に沿って～

I 自動車関係諸税の在り方について

（税制抜本改革法に規定する「簡素化」及び「負担の軽減」等について）

【平成25年度与党税制改正大綱（抜粋）】

（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

（ロ）消費税10%段階で、自動車税において、

○ 環境性能等に応じた課税を実施

(1) 車体課税のあり方について

① 現行の車体課税の体系と今後のあり方について

○ 車体に関し、次のとおり国税及び地方税が課されていることについて、どのように考えるか。

国 自動車重量税（自動車の重量を課税標準）

都道府県 自動車税（排気量又は貨物積載量）

自動車取得税（取得価額）

市町村 軽自動車税（排気量、規格）

○ 車体課税は、地方税における基幹税目の一つであることをどのように考えるか。一定の税収が確保できる仕組みを維持することが必要ではないか。

②自動車に関する国、都道府県、市町村の行政サービスの受益及び自動車による道路や環境への負荷について

- 自動車に対しては、国、都道府県、市町村がそれぞれ、道路行政を所管していること、自動車の登録、警察や消防救急などの関連行政サービスを分担していることをどのように考えるか。

③道路特定財源制度の廃止との関連性について

- 関連業界からは、道路特定財源制度が廃止されたことから、自動車取得税及び自動車重量税は、課税根拠を失っており廃止すべきだとの主張があるが、どのように考えるか。
- 地方財政審議会意見では、「自動車取得税は、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して課される税である。また、自動車の取得者が、自動車をもたらす交通事故、CO2排出、公害、騒音等の社会的費用に対応して地方自治体が提供する行政サービスから便益を受けることに着目して課される税である」としているが、どのように考えるか。

④消費税の増税との関連性について

- 関連業界からは、自動車取得税は、消費税との二重課税であり、廃止すべきとの主張があるが、どのように考えるか。
- 地方財政審議会意見では、この点について、「自動車取得税は、消費一般に課される消費税とは課税根拠が異なることから、二重課税との主張は当たらない。」としているが、この前提で議論してよいか。

- 営業用自動車や、自家用自動車であっても法人車両については、価格転嫁が可能なため、消費税増税に関連した負担の増はないとの意見があるが、どう考えるか。
- 後述のエコカー減税との関連で、「自動車取得税及び自動車重量税の税収は約4割も減っており、既に税制として十分に「負担の軽減」に対応している」との意見があるが、どのように考えるか。

⑤車体課税の課税標準のあり方について

- 車体課税の課税標準としては、どのようなものが考えられるか。

自動車税:排気量、貨物積載量(環境基準達成状況、登録年数)

自動車取得税:取得価格

軽自動車税:排気量、規格

自動車重量税:重量

⑥車体課税の簡素化について

- 与党税制改正大綱では、税目としての自動車取得税を廃止する一方、その機能を自動車税で確保することとし、都道府県段階での車体課税を自動車税に一本化する方針を示しているが、これを前提に自動車税の次のような点について、どのように考えるか。

課税標準のあり方、自動車税と軽自動車税の関係、営業用自動車と自家用自動車の区分

- 軽自動車における自動車取得税の機能は、同じ都道府県税である自動車税で確保するか、軽自動車税で確保するか。

(2) 車体課税の負担水準について

①我が国の自動車関係諸税の負担水準について(負担水準の評価)

- 欧米と比較して、日本の車体課税は「軽い」という意見と「重い」という主張があるが、どのように考えるか。
- 定額課税である自動車税及び軽自動車税の税率が、物価の動向等に関わらず、据え置かれていることをどのように考えるか。
- 軽自動車や小型自動車は、特に地方部で、日常生活における交通手段として生活必需品となっており、従来からの財産税としての課税が重いのではないかと、との意見をどのように考えるか。
- 一方で、環境の観点からは、課税の強化も検討すべきとの意見をどう考えるか。

②近年におけるエコカー減税等による負担の軽減の評価について

- 既にエコカー減税や自動車重量税の暫定税率の廃止等により、消費税・地方消費税の引き上げ分に相当する軽減が行われているとの意見をどのように考えるか。

③消費税・地方消費税の増税に関連した負担水準に関する議論について

- 社会保障の安定財源確保と国と地方の財政健全化のために、広く消費税・地方消費税の増税をお願いし、負担が上がる際に、自動車取得税の単純廃止により、環境性能が劣る自動車の取得時の負担のみが、上がらないということをどのように考えるか。

④ 自動車取得税の単純廃止の環境性能向上へのインセンティブに与える影響について

- 消費税引き上げ時に自動車取得税を単純に廃止すると、環境負荷の大きい燃費の悪い車を優遇する結果となり、環境政策と矛盾するとの意見をどのように考えるか。

(3) 燃料課税のあり方について

- 自動車関連税制としての燃料課税のあり方について、どのように考えるか。
- 欧州と比較して、燃料課税の水準が低いという主張をどのように考えるか。
- 最近のエネルギー事情や円安を反映した燃料価格の状況をどのように考えるか。
- 燃料課税は、燃料の区分に応じて課税されているだけであって、車体課税と同様に重複の課税が行われているとの主張は当たらないのではないか。

Ⅱ グリーン化

【平成25年度与党税制改正大綱（抜粋）】

（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・強化を図る
- 環境性能等に応じた課税を実施

（1）環境関連税制としての今後の車体課税のあり方について

- 欧州（※）と同様、車体課税を、環境関連税制の中心と位置づけるべきとの考え方をどのように考えるか。

※自動車とエネルギー製品が環境関連税制の車の両輪として位置付けられている。

（2）エコカー減税の評価について

- 大幅なエコカー減税によって、自動車の平均燃費向上や次世代自動車普及率向上に大きく寄与するなど、自動車取得税の性格は環境政策税制としての意義が大きくなったとの意見をどのように考えるか。
- 現行のエコカー減税は、景気対策、産業政策としての面ももった時限措置であり、自動車重量に応じ、27年基準達成度対比で減税率が定められているため、燃費のよい小型自動車よりも、燃費の悪い普通自動車の減税幅が大きいなどの逆転が生じていることをどのように考えるか。

(3) 環境政策税制として望ましい課税のあり方について

① 課税のタイミング

- 取得時において取得価額及び環境性能達成度に応じて減税する現行の自動車取得税のエコカー減税によるインセンティブが最も大きいとの評価をどのように考えるか。
- 自動車重量税、自動車税においても、初年度、ないし、当初にインセンティブを付与していることをどのように考えるか。

② 環境性能の課税への反映方法について

- 環境性能のインセンティブは、どのような基準に基づくべきか。

例) 燃費、CO2排出量、大気汚染基準、燃費基準達成度

- CO2排出量や燃費基準等の環境性能そのものを新たに課税標準とする方式についてどのように考えるか。その場合、環境性能の向上に伴って、税収が減少することをどのように考えるか。その場合、財産税的な課税と併用することについてどのように考えるか。
- 現行の自動車取得税や自動車税のように、財産税的な性格の課税標準である取得価額や排気量に、環境性能に応じた軽減等を組み合わせる方式について、どのように考えるか。
- グッド減税、バッド増税の考え方に立って、環境性能の低い自動車に対する重課を行うことについて、どのように考えるか。

③産業政策

- 地球温暖化対策等のための技術革新を促進するような税体系とすべきであるとの意見をどのように考えるか。

④排出ガス対策

- 排出ガス対策(NO_x・PM)などへのインセンティブをどのようにするか。

Ⅲ 財源の確保等について(国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源の確保を行った上で、地方財政にも配慮)

【平成25年度与党税制改正大綱(抜粋)】

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

(イ) 自動車取得税は、

○ (消費税8%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、

○ 安定的な財源確保を図る

○ 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

(1) 国及び地方の財政状況と代替財源について

○ 極めて厳しい国、地方の財政状況、消費税・地方消費税の引き上げの趣旨、地方の意見を踏まえれば、国・地方を通じ、代替財源のない負担の軽減は、難しいということではないか。

○ 税制抜本改革法第七条からは、関連税制の見直しから、代替財源を検討することが考えられるのではないか。

(2) 偏在性の小さい税体系の確保について

○ 車体課税は、一般的に偏在が少ない税であると考えられており、代替財源は、偏在が少ないものを検討する必要があるのではないか。

○ 現行の自動車取得税の相当部分が、市町村に道路の延長・面積に応じて自動車取得税交付金として交付されていることをどのように考えるか。

IV その他

(1) 経済・雇用について

【平成25年度与党税制改正大綱（抜粋）】

(イ) 自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の段階で廃止する。

○ 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

- 車体課税の抜本的な見直しに際し、過去の消費税率の引き上げの際に、自動車購入の駆け込み、反動が生じ、景気に大きな影響を与えたとの意見をどのように考えるか。
- 車体課税の抜本的に見直しに当たっては、駆け込み、反動の影響を極力小さくする工夫も、検討すべきではないか。

(2) 地方からの要望について

① 軽自動車税について

- 「軽自動車税については、軽自動車の大型化・高性能化及び自動車税との負担の均衡等を考慮し、税率を引き上げること。」等の地方団体からの要望をどのように考えるか。

※ 全国町村会「平成26年度政府予算編成及び施策に関する要望」

※ 東北都市税務協議会(平成25年8月)

② 原動機付自転車に係る軽自動車税について

- 「軽自動車税については、…標準税率についても見直しを図ること。特に、原動機付自転車に係る軽自動車税については、徴税効率が極めて低い現状にかんがみ、早急に適切な見直しを図ること。」との地方団体からの要望をどのように考えるか。

※ 九州都市税務協議会(平成25年7月)

③ 課税に必要な環境整備について

- 「自動車登録情報について、電子データにより確実に提供できる仕組みの構築を検討すること。」との地方団体からの要望をどのように考えるか。

※ 全国町村会「平成26年度政府予算編成及び施策に関する要望」

(3) 通商政策の観点について

- 車体課税に関する、TPPや日米自動車並行協議、日EU・EPA協議をどのように踏まえるか。