

自動車関係税制のあり方に関する検討会 報告書（案）

平成 25 年 10 月

自動車関係税制のあり方に関する検討会

自動車関係税制のあり方に関する検討会 報告書（案）目次

はじめに	3
（１）自動車関係税制のあり方に関する検討会設置の趣旨、審議の経過等	3
（２）本検討会における検討事項	3
（３）本検討会の報告について	4
1 本検討会の検討に当たっての前提	5
（１）検討の前提となるべき事項	5
（２）税制抜本改革法第7条第1号カ、社会保障・税一体改革に関する三党実務者間の合意である税関係協議結果（平成24年6月15日）、平成25年度与党税制改正大綱及び民間投資活性化等のための税制改正大綱（平成25年10月1日）	6
（３）地方財政審議会のこれまでのあるべき地方税制、社会保障と税の一体改革、車体課税についての考え方	9
①地方税制の今後の望ましい在り方	9
②地方税のグリーン化	10
③社会保障と税の一体改革と個別間接税の整理	10
④車体課税のあり方	11
（４）車体課税の課税根拠、経緯等	12
①自動車取得税	12
②自動車税	13
③軽自動車税	13
④自動車重量税	14
2 今後における自動車関係諸税の基本的な方向性	15
（１）車体課税のあり方について	15
（２）車体課税の負担水準について	16
（３）車体課税のグリーン化機能について	19
（４）燃料課税のあり方について	20
3 環境性能等に応じた課税についての提案	21
（１）考え方	21
（２）課税のタイミング	22
（３）課税の方法	24
（４）検討案の評価	26
（５）その他	27
①定期的な基準の見直し	27
②省エネ法に基づく燃費基準との関係	27
③排出ガス（NO _x ・PM）規制	27
④その他	27

4	車体課税に関するその他の課題について	28
	(1) 基本的な考え方	28
	(2) 自動車税における見直し	28
	① 営自格差	28
	② 法人等の所有する自動車に対する課税	29
	③ グリーン化特例のあり方	29
	(3) 軽自動車税の見直し	29
	① 軽自動車税の見直し	29
	② 原付等の課税の見直し	31
	(4) 自動車重量税・譲与税制度のあり方	32
5	円滑な制度移行のための経過措置等について	33
	(1) 円滑な制度移行について	33
	(2) 消費税8%段階の措置について	33
	(3) エコカー減税の期限の到来時の対策について	34
	(4) 環境性能等に応じた課税等の実施時期について	34
	(5) その他	34
	おわりに	35
	参考資料	36
	「自動車関係税制のあり方に関する検討会」開催要綱	37
	自動車関係税制のあり方に関する検討会委員	38
	自動車関係税制のあり方に関する検討会開催日程等	39

はじめに

(1) 自動車関係税制のあり方に関する検討会設置の趣旨、審議の経過等

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」（以下「本検討会」という。）は、「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」（平成 24 年法律第 69 号。以下「税制抜本改革法」という。）第 7 条第 1 号カ及び平成 25 年度与党税制改正大綱において示された車体課税の見直しの方向性に基づいて、専門的な見地から検討を加えて、その具体策について意見を述べるため、総務大臣の要請に基づき、地方財政審議会に、新たに 9 名の特別委員を任命して、設置されたものである。

平成 25 年 5 月 31 日に、総務大臣により特別委員の委嘱が行われ、第 1 回目の検討会を開催して以来、経済産業省、国土交通省、環境省等関係省庁からのヒアリングや海外調査の報告などを含め、平成 25 年 10 月 31 日まで 10 回にわたり議論を重ねてきたところである。

(2) 本検討会における検討事項

本検討会の具体的な検討事項は、次のとおりである。

- ① 平成 25 年度与党税制改正大綱で、消費税 10%段階で実施することとされている自動車税における環境性能等に応じた課税の具体的な制度設計について、提案を行うこと。
- ② 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を前提に、10%段階で廃止することとされている自動車取得税の代替財源について、地方財政へは影響を及ぼさないよう、自動車税における環境性能等に応じた課税のほか、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、確保できる安定的な財源の候補について、提案

を行うこと。

- ③ 自動車取得税は、二段階で引き下げ、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こと、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れることとされていること等を踏まえ、消費税（国・地方）の引上げ時期（平成 26 年 4 月及び平成 27 年 10 月（予定））や、現行のエコカー減税の期限（平成 27 年 3 月）等を踏まえつつ、円滑な移行を図るための段取りについても提案を行うこと。

なお、これらの三つの課題についての提案は、今後の自動車関係諸税のあり方についての大きな方向に則したものであることが必要である。このため、三つの課題についての検討の前提として、自動車関係諸税の大きな方向性についても、本検討会として検討したところである。

（3）本検討会の報告について

本検討会の報告書は、一つの方向に議論を集約するのではなく、今後の政府・与党における検討に資するよう、自動車関係税制のあり方に関する基本的な考え方を示すとともに、複数の考えられる具体的な選択肢を示し、それぞれに対する検討会としての評価を示す形としている。

本報告書は、これまでの議論の結果を踏まえた成果をとりまとめたものであるが、今後の自動車関係税制のあり方の見直しに係る政府・与党における実りある議論とともに、真に国民生活にとって望ましい税制の形成に資するものとなれば幸いである。

1 本検討会の検討に当たっての前提

(1) 検討の前提となるべき事項

本検討会は、税制抜本改革法第7条第1号カ、社会保障・税一体改革に関する三党実務者間の合意である税関係協議結果（平成24年6月15日）及び平成25年度与党税制改正大綱において示された方向に基づいて検討することを、総務大臣から求められている。したがって、これらは、当然、検討に当たっての前提条件となるものである。

また、総務大臣からは、関連する分野の学識経験者及び課税庁の実務家を特別委員に加えた検討会を地方財政審議会に設置し、税制抜本改革法や平成25年度与党税制改正大綱を踏まえた検討を行うことを求められているところである。地方財政審議会は、かねてから、地方税制全体、社会保障・税一体改革に関連した税制の在り方、さらには、今回検討を求められている自動車関係諸税について、意見を述べてきている。総務大臣は、これまでの地方財政審議会の議論を踏まえた上で要請をされており、こうした議論を踏まえた検討を行うことが必要であると考えられる。

そのような観点から、本検討会として、検討の前提とする事項は、次のとおりである。

- ① 税制抜本改革法第7条第1号カ、社会保障・税一体改革に関する三党実務者間の合意である税関係協議結果（平成24年6月15日）、平成25年度与党税制改正大綱及び民間投資活性化等のための税制改正大綱（平成25年10月1日自由民主党・公明党）
- ② 車体課税の課税根拠、経緯等
- ③ 地方財政審議会がこれまでに示したあるべき地方税制、社会保障と税の一体改革、車体課税についての考え方

なお、地方財政審議会は、平成 22 年に、自動車関連税制全体の抜本的見直しの方策として、「自動車重量税と自動車税を一本化し、CO₂ 排出量と税額が連動する仕組みの環境自動車税の創設を検討すべき」との意見を述べている。この意見の内容については、今後も長期的な展望の中で検討すべき課題であるが、これらについては、上記のような検討の前提から、今回は、課題としては掲げていない。

また、本検討会の委員には、かつて、総務省に自動車関係諸税の検討を行うために設けられた検討組織である「自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会」（平成 21 年度）及び「自動車関係税制に関する研究会」（平成 22 年度）の構成員であったものが多く含まれているが、彼らは自動車関係税制の有識者として参加するものであり、検討の前提も異なることから、これらの検討会の報告書の内容は参考にすることに留めることにしている。

（２）税制抜本改革法第 7 条第 1 号カ、社会保障・税一体改革に関する三党実務者間の合意である税関係協議結果（平成 24 年 6 月 15 日）、平成 25 年度与党税制改正大綱及び民間投資活性化等のための税制改正大綱（平成 25 年 10 月 1 日）

ここで、まず、本検討会の検討に当たって、税制抜本改革法第 7 条第 1 号カ、社会保障・税一体改革に関する三党実務者間の合意である税関係協議結果（平成 24 年 6 月 15 日）及び平成 25 年度与党税制改正大綱の内容を確認しておきたい。

税制抜本改革法第 7 条第 1 号カは、車体課税に関し、次のとおり記述している。

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）附則第四百四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。

また、社会保障・税一体改革に関する三党実務者間の合意である税関係協議結果（平成 24 年 6 月 15 日）は、次のとおり記述している。

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（注 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は、車体課税に関し、次のとおり記述している。

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) 消費税引き上げに伴う対応

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を見直しを行い、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を前提に、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。

さらに、民間投資活性化等のための税制改正大綱（平成 25 年 10 月 1 日）は、車体課税に関し、次のとおり記述している。

民間投資活性化等のための税制改正大綱（平成 25 年 10 月 1 日 自由民主党
公明党）（抄）

第一 基本的考え方

自動車取得税及び自動車重量税については、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ、税制抜本改革法第 7 条第 1 号カに基づき、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。

（3）地方財政審議会のこれまでのあるべき地方税制、社会保障と税の一体改革、車体課税についての考え方

地方財政審議会においては、「今後目指すべき地方税制の方向と平成 25 年度の地方税制改正等への対応についての意見」（平成 24 年 10 月 22 日）等において、地方税のあるべき姿、地方税のグリーン化、社会保障と税の一体改革と個別間接税の整理、車体課税のあり方について意見を述べているが、その概要は、次のとおりである。

①地方税制の今後の望ましい在り方

地方税はまず、地方自治体が実施する、住民が求める行政サービスを賄うのに十分な量を確保することが求められる。租税は公平でなければならないが、地域住民や地域社会で活動する者が相互に負担し合うという会費的性格を持つ地方税は、応益課税の考え方がより求められる。地域主権改革の観点からは、地方税制の自主性・自立性を高めていく必要がある。景気変動に左右されない安定性や税源が一部地域に偏らない普遍性も備えていなければならない。こうした地方税の原則に沿った地方税のあるべき姿についての考え方として、次の 4 点を掲げている。

① 今後増大する地方の財政需要を賄うための地方税の充実

- ② 分かち合いとしての地方税制の公平性の確保
- ③ 地域主権改革の観点からの地方の自主性・自立性の強化
- ④ 偏在性が小さく安定的な地方税体系の構築

②地方税のグリーン化

地球温暖化はグローバルな課題だが、その対策はまずローカルで考えなければならない。それぞれの地域で、風土に合った循環型の生き方ができれば、自ずと課題は縮小していく。すでに、森林の保全を目的とした森林環境税や産業廃棄物の処理に対する産業廃棄物税などの法定外の地方税の導入が広がっているが、各地で自然的社会的条件に応じた対策と負担の仕方について創意工夫が求められる。

同時に、CO₂排出抑制に向けて、地方税体系全体を、環境への負担に応じた課税の割合を高める形に改めていかなければならない。地方税のグリーン化である。これは、汚染者負担の原則に沿うものであり、環境の保全を図るために、地方自治体が提供する行政サービスからの受益に応じた税負担を求めるという意味で、応益課税の原則とも整合的である。

③社会保障と税の一体改革と個別間接税の整理

税制抜本改革法では、個別間接税や地方法人課税のあり方も見直すことになっているが、社会保障・税一体改革は、国と地方を通じた社会保障給付の安定財源を確保するために行うものであり、特に、地方自治体は、社会保障分野において重要な役割を果たしていることから考えても、地方の減収につながる見直しは、一体改革の趣旨から可能な限り行わないこととすべきである。

特に、消費税率の段階的な引上げに際しての個別間接税のあり方の検討に際しては、それぞれの個別間接税の課税目的や果たしている役割に十分留意することが必要である。また、消費税率の引上げにより広く国民に負担をお願いしている以上、特定の分野のみ税負

担を軽減することについては、慎重な検討が求められる。

④車体課税のあり方

現在、自動車に関しては、取得・保有・走行の各段階においてバランスのとれた総合的な課税が行われている。その中で、取得段階における課税として位置づけられるのが、自動車取得税である。

〈図表 1：自動車関係諸税 参照〉

関係業界団体や関係省庁からは、自動車取得税は、消費税との二重課税であり、一般財源化により課税根拠を失ったとして、その廃止を求める要望がなされている。しかし、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。このことは、消費税創設時（平成元年度）に物品税が廃止された一方で自動車取得税が存続されたこと、消費税率の引上げ・地方消費税の創設時（平成 9 年度）に自動車取得税の負担調整が行われていないことから明らかである。

また、欧州諸国でも取得時の車体課税と一般消費税との併課が一般的であること、日本の個別間接税収が OECD 諸国に比して低いことを考慮すれば、自動車取得時の税負担が諸外国との比較において過大とはいえない。消費税率の段階的な引上げに際して、複数税率の導入を含めた低所得者対策が論点となっている中で、自動車の取得に関する税負担のみ軽減することについては、慎重な検討が必要である。

〈図表 2：総排気量 2000cc の自動車の取得に係る税率の比較 参照〉

〈図表 3：欧州諸国における車体課税・燃料課税に係る税収（対 GDP 比）の国際比較 参照〉

さらに、現在、自動車取得税及び自動車重量税の収入のうち約 5,000 億円が地方自治体の財源となっており、特に市町村にとって貴重な財源となっている。また、偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系が求められる中で、都市部と比較して地方部ほど一人当た

り税収が大きい自動車取得税は、偏在是正に重要な役割を担っている。

〈図表 4：自動車取得税・自動車重量税と地方財政 参照〉

〈図表 5：自動車取得税・自動車重量税と市町村財政（具体例） 参照〉

〈図表 6：人口 1 人当たりの税収額の指数（平成 23 年度決算額） 参照〉

なお、平成 21 年度に創設されたいわゆるエコカー減税により、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」に対応しているところである。自動車取得税の見直しに当たっては、地方の意見を踏まえ、都道府県、市町村に減収が生じないよう安定的な代替の税財源を確保すべきであり、この措置が同時に実施されない限りは、自動車取得税を廃止すべきではないとの声が寄せられている。

〈図表 7：自動車取得税収・自動車重量譲与税収の推移 参照〉

〈図表 8：平成 25 年度与党税制改正大綱に対する地方六団体共同声明（抄） 参照〉

自動車取得税及び自動車重量税は、OECD 環境統計において環境関連税制に分類されるなど、地球温暖化対策等に資する税である。

〈図表 9：OECD 環境統計 — 環境関連歳出と税制（抄） 参照〉

両税の負担軽減は、税制のグリーン化に逆行するものとなるため、仮に両税の負担軽減を行う場合には、燃料課税を含めた環境関連税制全体を総合的に見直す必要がある。

（４）車体課税の課税根拠、経緯等

①自動車取得税

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。複数の道府県におい

て先駆けて課税され、その後法定税化されたという経緯から、地方が自主的に創設した税であるともいえる。

地方税法上、法定税として位置付けられたのは、昭和 43 年度であり、その際には、道路に関する費用に充てる目的税として、創設された。平成元年の消費税導入時にも、流通税と付加価値税とで課税根拠が異なることから維持され、平成 21 年度に道路特定財源が一般財源化された際にも、道路等の行政サービスから得る受益に着目し、環境への配慮の必要性を考慮して課税を継続することとされた。

〈図表 10：自動車取得税の概要 参照〉

〈図表 11：自動車取得税の沿革 参照〉

②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あわ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（cc、乗用車）や最大積載量（トラック）などが採用されており、前者が主に財産的価値を、後者が主に道路損傷負担の程度を測るものと考えられている。保有に対する税として、毎年度定額課税されている。

近年においては、環境性能に応じた初年度軽課、後年度重課が特例措置として講じられるなど、環境損傷負担金的性格も併せ持つこととなっている。

〈図表 12：自動車税の概要 参照〉

〈図表 13：自動車税の沿革 参照〉

③軽自動車税

軽自動車税は税率区分の指標は総排気量及び規格が採用されており、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有するものである。また、登録自動車と比べ総排気量及び規格が小さいものではあるが、環境へ一定の負荷を与えるものであるため、環境損傷負担金的性格も併せ持つべき税と考えることができる。保有に対する税として毎年度定額課税されている。

- <図表 14：軽自動車税の概要 参照>
- <図表 15：軽自動車税の沿革 参照>
- <図表 16：軽自動車税の標準税率の推移 参照>
- <図表 17：軽自動車の規格等の変遷と保有台数の推移 参照>

④自動車重量税

自動車重量税は、自動車の走行が、道路混雑、交通安全、道路事故等に関連して多くの社会的費用をもたらしていることや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負担を求めるために創設されたものであり、自動車が車検を受け又は届出を行うことによって走行可能になるという法的地位あるいは利益を受けることに着目して課税される一種の権利創設税であると考えられている。

また、公害被害の特殊性にかんがみ、汚染原因者負担等を前提とした民事責任を踏まえつつ、公害健康被害者を迅速かつ公正に保護するため、昭和 48 年に公害健康被害補償法（昭和 48 年法律第 111 号）が制定されたところであるが、自動車重量税の一部（平成 24 年度予算額：88 億円）は公害健康被害補償制度の財源の一部になっている。

- <図表 18：自動車重量税（国税）の概要 参照>
- <図表 19：自動車重量譲与税の概要 参照>

2 今後における自動車関係諸税の基本的な方向性

(1) 車体課税のあり方について

自動車に関しては、国が自動車重量に応じた自動車重量税を、都道府県が排気量又は貨物積載量に応じた自動車税と取得価額に応じた自動車取得税を、市町村が排気量及び規格に応じた軽自動車税を課税している。特に、地方税においては、車体課税は、基幹税目の一つとなっている現状がある。

こうした現状に対し、関連業界等からは、車体課税が何種類もあり、負担が重複しているのではないかと、あるいは、このうち、自動車重量税と自動車取得税が道路特定財源として創設された経緯があることを踏まえ、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といった主張がある。

この点については、現在、国、都道府県、市町村のそれぞれが、役割分担に応じてそれぞれ道路行政や関連する環境行政を所管しているほか、自動車に密接に関連する行政分野として、国は自動車の登録や規格の規制、都道府県は、警察等における交通安全行政、市町村は救急・消防行政を担当しており、このような行政需要のトータルと自動車関係諸税を比較すれば、行政サービスに要する費用の方が大きいことは明らかであり、道路特定財源制度のあり方にかかわらず、それぞれの行政主体が、自動車に課税を行う根拠は十分にあると考えられる。

〈図表 20：車体課税について 参照〉

なお、都道府県段階においては、道路特定財源として自動車取得税が導入された経緯から、自動車税と自動車取得税が存在しているが、道路特定財源制度の廃止に伴って、ともに一般財源とされたこと、課税標準は異なるものの、両税において、グリーン化税制が導入されており、その一体運用の必要性が高まっていること、さらに

は税制の簡素化の観点から、平成 25 年度与党税制改正大綱において、税目としての自動車取得税を廃止し、自動車税に統合する方向が示されたことには、一定の理解ができるものである。

ただ、前述のとおり、そもそも自動車取得税は消費税と課税根拠が異なり、消費税創設時（平成元年度）に物品税が廃止された一方で自動車取得税が存続されたことや消費税率の引上げ・地方消費税の創設時（平成 9 年度）に自動車取得税の負担調整が行われていないこと、欧州諸国でも取得時の車体課税と一般消費税との併課が一般的であることから、二重課税との批判は当たらない。

したがって、税目としての自動車取得税を簡素化の観点から廃止することとは別に、後述のとおり、自動車取得税が持っていたグリーン化へのインセンティブをより強化した環境性能等に応じた課税が求められていることとの関係から、インセンティブとして有効な取得価額を考慮することについては、重要な論点であり、十分に検討すべきである。

なお、地方財政審議会は、平成 22 年に自動車関連税制全体の抜本的見直しの一方策として、自動車重量税と自動車税を一本化し、CO₂排出量と税額が連動する仕組みである環境自動車税の創設を検討すべきとの意見を述べているが、自動車重量税、自動車税と軽自動車税を統合することは、将来に向けて、今後、引き続き検討していく課題と整理することとしたい。

（２）車体課税の負担水準について

関連業界からは、我が国の自動車関係諸税の負担水準について、欧米諸国と比較して高い水準にあるとの指摘がある。

諸外国との比較については、様々な比較の仕方があるが、米国を除けば日本の負担水準は高くないこと、欧州諸国でも取得時の車体

課税と一般消費税との併課が一般的であること、日本の個別間接税収が OECD 諸国に比して低いことを考慮すれば、自動車取得時の税負担が諸外国との比較において、過大とはいえない。

また、次のような事情から、偏在性の小さい車体課税において、一定の税収を確保する必要がある、代替財源のない減税の余地はないことは強調されてしかるべきである。

- ① 国・地方ともに、巨額の財政赤字を抱えている状況下にあること。
- ② 自動車関連行政サービスの費用が、自動車関係諸税の税負担を上回っていること、さらに、近年、道路や橋梁など公共インフラの老朽化が進み、その維持・管理、更新投資に、大きな財源を必要としていること。
- ③ 車体課税は、偏在が少ない税である上、自動車取得税は、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概ね 7 割、道府県に 3 割の財源配分となっていること、自動車重量税は、その約 4 割が道路の延長・面積に応じて自動車重量譲与税として譲与されており、地方にとって貴重な財源であること。
- ④ エコカーの方が環境負荷は小さいが、エコカーであれ非エコカーであれ、トータルの環境負荷はゼロにはならないこと、また、人々が公共交通機関を利用した場合の環境負荷と比較するとマイカーを利用した場合の環境負荷は大きいことから、環境の視点からは、自動車に係る税を軽減すべき合理的理由は見出しにくいこと。

このような事情を考慮した上で、税制抜本改革法第 7 条第 1 号カに基づき、消費税（国・地方）の引上げに伴う自動車購入者の負担の軽減を検討する場合には、次のような事情にも配慮し、代替財源

の確保とともに、負担軽減の対象の重点化を図るなどの検討が必要である。

まず、第一に、エコカー減税等の創設により、自動車取得税及び自動車重量税については、国・地方合わせて、約6,800億円の減収（1兆5,899億円（平成17年度）⇒9,100億円（平成24年度）、約4割の減収）となっており、既に税制として相当の負担の軽減を行っているという事実がある。

なお、日本自動車工業会は、消費税5%分に相当する税額を約5,400億円（中古車販売分を含む。）と試算している。社用車など事業者が購入する車に係る消費税は仕入れ税額控除されていること等を踏まえれば、車の購入に係る消費税額の全てが自動車ユーザーの負担となっているわけではないが、この日本自動車工業会試算と比べても、これを上回る減税は既に実施されたと考えることもできる。

〈図表 21：自動車取得税・自動車重量税の負担軽減 参照〉

第二に、消費税率の引上げにより広く国民に負担をお願いしている以上、特定の分野のみ税負担を軽減することについては、慎重な検討が求められる。一般に環境性能が低い上に、生活必需品とは評価し難い高級車等、所有者に担税力のある車が減税のメリットを享受することは国民の理解が得られるとは思われない。

第三に、取得課税を単純に引き下げ又は廃止すると、エコカーにはメリットがない一方、非エコカー（環境性能が劣る自動車）にメリットがあるということになり、非エコカーを選択するインセンティブが高くなる。その結果として、CO₂排出量などが増えるということが想定されるが、このことは環境政策に反するといえる。

〈図表 22：税制変更に伴う非エコカー選択のインセンティブ増加 参照〉

〈図表 23：自動車取得税を引き下げ、廃止した場合の環境影響（試算） 参照〉

このようなことから、負担の軽減については、自動車のうち、一定の環境性能を持つものであって、かつ、日常生活で重要な役割を果たしている自動車に重点的に取得時の負担軽減の効果が及ぶ仕組みを検討すべきである。その一方、車重が重く環境性能が低い高

級車や、走行性能を重視し大きな排気量のエンジンを有する燃費の悪いスポーツカー等、所有者の担税力の高い車については、取得時に、それなりの負担を求めることも検討すべきである。

また、営業用自動車や、自家用自動車であっても消費税の課税事業者が購入する車両については、購入時の消費税を仕入税額控除できるため税負担は重くならないという点について考慮し、現在の自動車取得税と同様の仕組みで課税することも、考慮に値する。

(3) 車体課税のグリーン化機能について

車体課税は、OECD環境統計において環境関連税制に分類され、欧州では、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が、我が国においても、車体課税を、より積極的に、環境関連税制として位置付けていくべきである。したがって、地球温暖化対策等の観点からも、車体課税により環境の要素（「環境損傷負担金的性格」）を組み込んでいく方向で取り組んでいくべきである。また、OECD対日環境保全成果レビューにおいて、環境関連の税の利用を拡大することなど、税制改正において環境配慮を中心に据えること等の勧告がなされている点についても、留意すべきである。

〈図表 24：OECD対日環境保全成果レビューについて 参照〉

さらに、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ことを方向として示しており、世界全体でのCO₂排出量削減の必要性ともリンクしていることからすると、今後のグリーン化の方向を更に強化することが産業政策としても必要であることに留意する必要がある。

その一方、車体課税が地方の基幹税であることを考慮すると、環境政策と財源調達機能の両立を図ることが重要である。厳しい地方財政の状況も踏まえ、環境機能の強化の制度設計に当たっては、グッド減税・バッド増税という仕組みも視野に入れて、少なくとも税収中立で税収を確保する観点が重要である。

そのような意味で、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や次世代自動車の普及率向上に大きく寄与するなど、有効なインセンティブ手法であり、環境政策税制として大きな役割を果たしてきたと評価できる一方、税収確保の面では、大幅な減税効果をもたらしてきたことについては、留意する必要がある。

〈図表 25：乗用車の燃費と新車販売台数内訳 参照〉

また、環境政策の反映という点では、現行のエコカー減税は、景気対策、産業政策としての性格も併せ持つ時限の税負担軽減措置であったことから、「自動車重量に応じて定められているエネルギーの使用の合理化に関する法律」（昭和 54 年法律第 49 号。以下「省エネ法」という。）の燃費基準の達成度対比で減税率が定められている。このため、燃費が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。今後、環境性能等に応じた課税を恒久措置として仕組むのであれば、燃費性能と減税幅がより比例的となる仕組みを検討すべきである。

なお、省エネ法の枠組みを踏まえ、これに基づく燃費基準の達成についても、引き続き、インセンティブを付与すべきということであれば、本則の恒久措置とは別に、時限の税負担軽減措置として、考慮することが考えられる。

（４）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は、最近のエネルギー事情や為替（円安）を反映した燃料価格の状況を踏まえると、現時点で、車体課税の代替財源として燃料課税の負担増を具体的に提起することには、難しい面があるが、例えば、欧州と比較して燃料課税の水準が低いこと等を踏まえると、その強化について、今後とも、引き続き検討していくべきである。

〈図表 26：OECD 諸国のガソリン 1ℓ 当たりの価格と税（2012 年第 2 四半期） 参照〉

3 環境性能等に応じた課税についての提案

(1) 考え方

自動車税は、固定資産税のように個別の資産の評価時における現実の市場価値（客観的交換価値）を基礎とした課税というよりは、自動車の抽象的な価値を対象として課税するものであり、そのための指標としては、現時点では、自動車の持つ経済的価値を外形的に把握できる排気量が、一定の合理性をもっていると考えられる。

また、自動車税の課税標準は、昭和54年に軸距（前輪の車軸と後輪の車軸の間の距離）から、排気量に変更されたが、排気量は、ヨーロッパをはじめ、数多くの国で採用されている課税標準である。CO₂排出量や燃費値を課税標準の一つとして採用してはどうか、といった検討課題はあるが、税込確保の観点も踏まえ、当面は、排気量を課税標準の中心として維持することが適当である。

また、現在、自動車税及び軽自動車税については、排気量又は貨物積載量に応じて、段階的に税額が増える税率構造であるが、自動車税、軽自動車税の財産税的性格に加え、道路損傷負担金性格、環境損傷負担金性格を考慮すると、現在程度の段階的な税率構造には、一定の合理性があり、維持すべきである。なお、将来的には、ハイブリッド自動車や過給器（ターボチャージャー等）、電気自動車や燃料電池車等の普及等を考えると、今後の課題として、車の体積等の財産税にふさわしい課税標準の導入について、検討していくことも必要である。

さらには、当面、排気量を課税標準とする場合、「排気量」の値を持たない電気自動車や燃料電池車等については、現在、1000ccクラスの小型自動車の税率を適用しているが、その財産価値に応じ「みなし排気量」を与えることなどを検討する必要がある。

一方、車体課税の環境課税としての性格を強化していく観点からは、環境性能を示す指標を課税の仕組みに取り入れることが考えら

れる。その際の指標としては、経済産業省及び国土交通省が省エネ法に基づいて自動車の燃費基準を定め、燃費値を把握していること、燃費はエネルギー消費効率を示す指標として消費者に深く浸透していることを踏まえ、車体課税においても、課税標準又はこれを補完する要素として、燃費値を用いることを検討すべきである。

なお、現時点で、CO₂排出量については、具体的に把握することが法律上要請されておらず、型式認定上の表示にCO₂排出量そのものがないため、その使用は困難であるが、将来の課題として、環境負荷をより正確に反映する観点も含め、引き続き検討を行うべきである。

このような検討を自動車税で行う場合、自動車税と同様の基本的性格を有する軽自動車税についても、自動車税で導入する新たな要素を取り入れることを検討すべきである。

なお、現行の自動車税及び軽自動車税は標準税率を、自動車取得税は一定税率を採用しているが、地方公共団体の自主性・自立性を尊重する観点から、自動車税で新たに環境性能等に応じた課税を実施しようとする場合においては、標準税率方式とすべきである。

(2) 課税のタイミング

上記のような考え方の整理の中から、自動車税における環境性能等に応じた課税については、その課税のタイミングとして、次の3案を提案したい。

(案A) 自動車取得税廃止後に取得する自動車・軽自動車に係る自動車税・軽自動車税の税率に、登録等をしている期間全体を通じ、環境性能に応じた課税部分を上乘せする（自動車税・軽自動車税の税率引上げ）

(案B) 自動車・軽自動車の購入後最初の継続検査までの3年度間、

自動車税・軽自動車税に特例税率を上乗せして課税

(案C) 自動車・軽自動車についての初年度特例課税
(First-Year-Rate : FYR) 又は環境性能割を導入して購入時に課税

この3案を比較した場合、案Aが現在の自動車税に親和性が高い一方、登録等をしている期間全体という長期間にわたって環境インセンティブが薄まきになることから、環境インセンティブに関しては、現行の取得時に課税されている自動車取得税に比較して、相当程度低くなることが考えられるので、平成25年度与党税制改正大綱において「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」を図るとされていることから十分か、との課題がある。

諸外国では、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、イギリスにおける First-Year-Rate (FYR) のように保有課税において入り口段階で環境インセンティブを付与するための課税の特例を設けている例や、デンマークのように取得時に環境インセンティブを付与するため、自動車登録税において課税標準の特例を設けている例もある。

よって、エコカーを普及させていくため、購入段階、取得時点での環境インセンティブが重要との観点からは、案Cが望ましいと考えられる。その場合、イギリスのように初年度特例課税をとる場合のほか、自動車税の環境性能割として仕組む方法があるが、課税団体のシステム等の関係からは、環境性能割として仕組む方が地方団体の負担が小さいという点も、考慮に入れるべきである。

なお、案A～Cの選択はどれか一つに限られるものではなく、取得時のみならず平年時の自動車税・軽自動車税についてもグリーン化機能を担わせるべきとの観点からは、案Cを基本に据えつつ案A

の要素を入れ込んでいくなど組み合わせを行うこともあり得るものである。

また、軽自動車について、案A～案Cにおける環境性能等に応じた課税を、市町村において軽自動車税として行うこととするか、それとも都道府県課税として行うこととするかについても十分検討する必要がある。

(3) 課税の方法

環境性能を示す指標を課税の仕組みに取り入れる方法としては、CO₂排出量や燃費値等、環境性能を表す数値そのものを新たに課税標準として導入する方式と財産税的な性格の課税標準である排気量や取得価額に基づく税額に、環境性能に応じた軽減等による補正を組み合わせる方式が考えられるが、この場合の環境性能を示す指標については、前述のとおり、当面は燃費値を採用することが現実的である。

そのような観点から、自動車税における環境性能等に応じた課税の課税標準等の仕組み方として、次の3つの案を提案したい。

(案1) 現在の排気量に応じた課税に加えて、燃費性能に応じた課税を実施することとする。具体的には、一定の基準となる燃費基準に達していない数値に応じて、課税を行う。

$$\text{税額} = (\text{基準燃費値} - \text{当該車の燃費値}) \times \text{税率} (\text{一定額等})$$

(案2) 現在の排気量に応じた税率を燃費値に応じて変動させる。

$$\text{税額} = \text{税率} \times [1 + \{(\text{基準燃費値} - \text{当該車の燃費値}) \times \text{税率} (\text{割増率})\}]$$

(案3) 燃費値及び取得価額をベースとして課税するが、日常生活で重要な役割を果たしている自動車に対する負担軽減として一定額の基礎的な控除を導入するとともに、基礎的な控除額に上乘せする控除額又は税率を燃費値に応じて変動させる。

方式①： 控除額を燃費値に応じて補正する方法

$$\text{税額} = [\text{取得価額} - \{\text{基礎控除額} + \text{燃費控除額} \times (\text{燃費値} - \text{基準燃費値})\}] \times \text{税率}$$

方式②： 税率を燃費値に応じて補正する方法

$$\text{税額} = (\text{取得価額} - \text{基礎控除額}) \times \{\text{基本税率} + (\text{基準燃費値} - \text{燃費値}) \times \text{補正税率}\}$$

環境損傷負担金として仕組む場合、その性格からは案1がふさわしいが、同じ燃費車の場合、低価格車の負担感が重くなること、逆に高級車にはインセンティブが効きにくいこと等の問題がある。また、自動車取得税廃止の代替税源確保の観点からは、税収確保面で課題があるほか、燃費値を有していない車への課税をどうするか、といった問題も解決する必要がある。（この問題については案2及び案3も同様である。）

案2は、排気量に応じた自動車税、軽自動車税が、一定程度、財産価値を反映していることを考慮すれば、案1に比べれば、高級車に対しても一定のインセンティブが期待できるが、やはり、現在の自動車取得税のエコカー減税と比較すると、環境インセンティブが劣ることが懸念される。

案3は自動車の取得価額を考慮するため、現在の自動車取得税と同様の環境インセンティブが期待できるほか、税収効果も期待できる。また、取得価額そのものではなく、基礎的な控除を導入することにより、日常生活で重要な役割を果たしている自動車については、大幅減税となる一方、高額の高級車は、一定の課税が残る。さらに、案3-1と案3-2を比較すると、基礎控除額等の変数の設定次第ではあるが、前者は取得価額が低い燃費性能が優れているものに対し、後者は取得価額が高く燃費性能が優れているものに対し、それぞれ効果が大きくなるものである。

なお、基礎控除額に加え、免税点制度を組み合わせることも考えられる。また、環境性能に応じた課税を初度登録（検査）に関する課税と整理するか否かについては、中古車の扱いが課題となるが、取得時の担税力に着目するとともに、環境の観点からも、燃費が悪

い中古車よりも一般的に燃費が良い新車の選択につながるよう、中古車に対しても課税すべきとの意見もある。ただし、中古車には燃費値がないものもあること等も踏まえ、中古車取得時の課税については、更に技術面での対応も含め、検討を進めるべきである。なお、イギリスにおける First-Year-Rate (FYR) では、新車新規登録車のみを対象としている。

(4) 検討案の評価

平成 25 年度与党税制改正大綱においては、「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」を図るとされている。このことを踏まえ、どの課税のタイミングで、どの課税の方式を採用することが、最もグリーン化機能を強くすることにつながるかについて検討する必要がある。

課税のタイミングとしては、購入時点の差が最もインセンティブとして効果的であることから、案Cが、グリーン化機能が最も強いと評価できる。また、徴税効率の観点から、取得時における課税が効果的なことにも留意する必要がある。

また、課税方式については、消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮することが、環境インセンティブを最も効果的なものとすることから、案3が最もグリーン化機能が強いと評価できる。

なお、前述のように、平年時の課税においてもグリーン化機能を担わせる観点から複数案を組み合わせることも考えられる。

また、軽自動車税については、自動車税と違い月割課税がなく、初年度における重軽課の仕組みを導入しにくい事情があること、現在、軽自動車に対する自動車取得税を都道府県が課し、税込の一部を交付金として市町村に交付していることも制度設計上考慮に入れて、検討すべきである。

(5) その他

①定期的な基準の見直し

欧州や、日本のエコカー減税制度のように、環境性能を示す指標を税額計算上考慮する場合、技術の向上等を踏まえつつ、一定年度ごとに基準燃費値や税率、控除額、免税点を見直す仕組みを組み入れ、税収の確保を図ることとすべきである。

②省エネ法に基づく燃費基準との関係

省エネ法の枠組みを踏まえ、これに基づく燃費基準の達成についても、引き続きインセンティブを付与すべきということであれば、本則の恒久措置とは別に、時限の税負担軽減措置として考慮することが考えられる。

〈図表 27：2020 年度乗用車燃費基準値 参照〉

③排出ガス（NO_x・PM）規制

最近の自動車関係税制に関する議論では、地球温暖化対策の観点からCO₂排出量削減が中心となっているが、排出ガス（NO_x・PM）規制も、大気汚染防止の観点から引き続き考慮すべき重要な観点である。このため、現在のエコカー減税においては、排出ガス（NO_x・PM）規制の超過達成を減税の発動の条件としており、それにより大気汚染物質排出の削減効果も発揮されている。今後も、こうした形でインセンティブを与えることを検討すべきである。

④その他

車体課税について、燃費値を基準にした仕組みに制度を改める場合、現在、国土交通省が把握している型式ごとの燃費値を車検証に記載するなどして課税庁側が把握できるシステムを構築する必要がある。

4 車体課税に関するその他の課題について

(1) 基本的な考え方

税制抜本改革法第7条第1号カは、関連税制の見直しから代替財源を検討することとしており、その観点からは、自動車税における環境性能等に応じた課税のほか、地方税である車体課税の見直しにおいて、まず、税収を確保することを検討しなければならない。その際には、負担の公平の観点から見て、著しい不均衡があるようなものについて、その是正を図ることによって税収を確保することを基本とし、さらに、環境性能の悪い車への重課等も検討し、全体として、税収中立となるよう制度設計を行うべきである。

そのような観点からは、現在の車体課税は、以下に述べるような課題を抱えており、これらの不均衡を是正することで、相当程度の代替税源を確保することができると考えられる。

(2) 自動車税における見直し

① 営自格差

〈図表 28：自動車税、軽自動車税の営自格差の水準の推移について 参照〉

自動車税における営業用自動車と自家用自動車の関係（営自格差）については、営業用自動車を運行している民間路線バス等の公共交通機関の果たしている役割を一定程度考慮に入れる必要があるが、財産税としての性格や、道路損傷負担金的性格も踏まえる必要がある。また、環境損傷負担金としての性格が強まりつつあることも考慮すると、現在の約3倍の格差は合理性を欠いていると考えられる。そのため、営業用自動車の税率を引き上げて、自家用車との税率格差を是正することを検討すべきである。

その際、民間路線バス等の公共交通機関の果たしている役割を考慮し、営業用自動車において、消費税（国・地方）の引上げに伴う価格転嫁を行う必要がある状況においては、営業用自動車の負担を大幅に強化するような負担水準の引上げは困難ではないかとの意

見があるが、この点については、実施の時期や引上げ水準等を含めた配慮についても、検討する必要がある。

②法人等の所有する自動車に対する課税

営業用自動車や、自家用自動車であっても消費税の課税事業者が購入する車両については、購入時の消費税を仕入税額控除できるため消費税の引上げによっても、税負担は重くならないという点を考慮し、消費税課税事業者の自動車取得については、現行の自動車取得税と同様の仕組みを継続することも選択肢の一つとして、検討すべきである。

また、法人等の事業者の所有する自動車のうち、役員の通勤も含めて用いられている車両については、所得税が課税される通勤手当と同様に、実質的に所得であるとの観点から、欧州に例があるように、法人所有の自動車に対する、重課を行うべきとの意見についても、検討すべきである。

③グリーン化特例のあり方

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自動車税の重課強化を検討すべきである。また、新たに、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を踏まえ、自動車税のグリーン化特例による軽課は廃止することを検討すべきである。

(3) 軽自動車税の見直し

<図表 29：軽自動車と小型自動車の各種制度上の相違 参照>

<図表 30：軽自動車と小型自動車の比較 参照>

<図表 31：乗用の自動車及び軽自動車の総排気量段階別標準税率 参照>

<図表 32：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 参照>

①軽自動車税の見直し

車両の基本性能の保持に必要な最小限の規格として定められた

軽自動車について、小型自動車と比較した場合、登録制度の違いによる財産上の価値の違いや検査制度の違いは残るが、価格面で接近していること、道路損傷負担金的性格から見た場合でも、車両重量にも大きな差異がなくなってきたことなど、その差異が縮まっている現状にあり、排気量や燃費等、環境損傷負担金的性格から考えた場合でも、両者の間にはかつてほど大きな差異は認められないと考えられる。

その上で、さらに下記のような点を考慮に入れば、排気量及び規格に応じて定められている軽自動車税の負担水準の適正化を検討すべきである。

イ 2000cc 未満クラスの自動車税が 39,500 円、1500cc 未満クラスの自動車税が 34,500 円、1000cc 未満クラスの自動車税が 29,500 円と 5,000 円刻みであるのに対し、軽自動車(660cc、自家用乗用)の税率が 7,200 円と 1000cc 未満クラスと 2 万円以上の格差があるのは、軽自動車の特殊性を考慮したとしても、バランスを欠いていると考えられること。

ロ 軽自動車税の規格の拡充が数度にわたり行われているが、その一方で、定額課税である軽自動車税の税率が、物価の動向等にかかわらず、据え置かれていること。

ハ 地方団体からは、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要望が出されていること。

ニ 地方部の財政が厳しいいくつかの市町村では、軽自動車税を制限税率限度である標準税率の 1.5 倍で課していること。

ホ かねてより、全米自動車政策評議会、欧州自動車工業会から、軽自動車への優遇措置の廃止や見直しが求められていること。

軽自動車税における営業用自動車と自家用自動車の税率格差については、自動車税の営自格差ほどは大きくないことを考慮して、その水準を検討すべきである。また、軽自動車税においても、自動車税において環境への配慮から行われている経過年数による重課について、導入を検討すべきである。

なお、自動車税では登録情報は電子データで提供されるが、軽自動車税では手作業でデータ入力をしているなど、自動車税に比べてコストがかかる一方で税率が低いという面があり、軽自動車税の徴税効率を改善するための環境整備について検討する必要がある。

②原付等の課税の見直し

軽自動車税の課税客体である二輪車については、課税、徴収の実務も考慮に入れ、今後とも軽自動車税の中で課税対象としていくことが適当である。なお、その税率は、二輪車の特性も踏まえ四輪車とは異なる基準で検討されてよいが、今次の負担水準の適正化に当たっては、軽自動車における負担水準の適正化と均衡をとって検討すべきである。

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、標準税率について早急に適切な見直しを図ることが地方団体から要請されている。原動機付自転車に対する課税については、その税率が低水準であり、徴税コストとの関係から、課税の必要性についての議論もあるが、道路を走行し、かつ道路交通管理の観点からもナンバープレートの付与が求められていること、一定のCO₂を排出すること等を踏まえれば、今後とも、一定の課税を継続すべきである。その際、徴税コストとの関係の改善も図る必要があることも踏まえ、軽自動車に係る課税の適正化と併せて、他の車種における税負担水準の見直しとも均衡を図りつつ、徴税コストと行政サービスの受益に見合った税率水準への適正化を

図るべきである。

(4) 自動車重量税・譲与税制度のあり方

自動車重量譲与税の見直しについても、平成 25 年度与党税制改正大綱は提起しているが、その約 4 割が市町村に譲与されていることを考慮すれば、自動車重量譲与税収の減少につながるような安易な負担軽減の方向での見直しは行うべきでない。

また、前述のとおり、排出ガス（NO_x・PM）規制を考えるに当たっては、自動車重量税の一部が公害健康被害補償制度の財源の一部になっていることにも配慮が必要である。

5 円滑な制度移行のための経過措置等について

(1) 円滑な制度移行について

民間投資活性化等のための税制改正大綱は、自動車取得税及び自動車重量税の見直しについて、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れることを求めている。こうした観点からは、平成26年4月及び平成27年10月に予定されている消費税率の引上げ時期に加え、現行のエコカー減税の期限が平成27年3月に到来することも考慮に入れて、各制度切替えのタイミングに応じ、駆け込み需要と反動減を緩和する経過措置を検討すべきである。ただし、課税庁の実務や納税者等が混乱することのないよう円滑な切替えへの配慮も必要である。

(2) 消費税8%段階の措置について

関連業界からは、消費税が8%に引き上げられる段階において、自動車取得税の税率を3%引き下げることが要望されているが、単純な税率引下げは、現在、エコカー減税が適用されていない環境性能に劣る車の取得時の負担を、一律に引き下げる効果をもつものであり、環境インセンティブの面から問題がある。また、税率の引下げはその効果が、高額の高級車ほど大きいことにも留意すべきである。

そのような観点からは、日常生活で重要な役割を果たしている自動車については、燃費等の環境性能も高いことにも着目し、8%段階では、将来の環境性能等に応じた課税への円滑な移行も視野に入れて、現在の免税点に加えて、一定の燃費基準を満たしている自動車への基礎控除額の導入等によるエコカー減税の拡大を行えば、駆け込み需要と反動減の緩和につながるものと考えられる（基礎控除額未満の低価格の自動車の場合、消費税率の引上げ後の方が、税負

担が軽減されることになる)。

(3) エコカー減税の期限の到来時の対策について

平成 26 年度(平成 27 年 3 月)で期限が到来する自動車取得税のエコカー減税については、その基準となっている省エネ法に基づく平成 27 年度基準の基準年度を迎えることから、既に導入が決定されている平成 32 年度燃費基準も考慮に入れ、その基準の引上げを行うべきである。そのことが、消費税(国・地方)の 10%への引上げに伴う駆け込み需要と反動減の緩和につながると考えられる。

(4) 環境性能等に応じた課税等の実施時期について

環境性能等に応じた課税の実施時期については、環境インセンティブの確保の観点とともに、消費税(国・地方)の 10%への引上げに伴う駆け込み需要と反動減の緩和も視野に入れて検討すべきであり、平成 27 年度における自動車取得税のエコカー減税の見直しと併せて検討すべきである。

(5) その他

税制によって、上記のような駆け込み需要と反動減の緩和策を講じた上で、なお、我が国の産業政策上対策が必要ということであれば、歳出面において、エコカー補助金等の財政措置を講ずることも考えられる。

おわりに

車体課税の見直しに当たっては、税制抜本改革法及び平成 25 年度与党税制改正大綱の規定を踏まえ、国及び地方を通じた関連税制の在り方を見直しを行い、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の観点から見直しを行わなければならない。そのため、本検討会は、上記の視点を一連としてパッケージでとらえ、同時に答え得るような回答を導き出したと考えている。

本検討会の意見が今後の地方税制改正の議論に活かされることにより、地方税のあるべき姿の実現に資するよう期待したい。

參考資料

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」開催要綱

1. 趣 旨

平成 25 年度与党税制改正大綱において示された自動車関係税制の見直しに関し、地方財政審議会に「自動車関係税制のあり方に関する検討会」を設置し、平成 26 年度税制改正に向けて、専門的検討を行う。

2. 名 称

本検討会は、「自動車関係税制のあり方に関する検討会」（以下「検討会」という。）と称する。

3. 委 員

地方財政審議会委員に加え、新たに、別紙の関連する分野の学識経験者や地方公共団体関係者を地方財政審議会令第 2 条に基づく「特別委員」（総務大臣任命）とし、検討会を構成する。

また、会長は、委員以外の者をオブザーバーとして参加させることができる。

4. 運 営

- (1) 会長は、検討会を召集し、主宰する。
- (2) 会長は、必要に応じ、関係団体等に出席を求めることができる。
- (3) 庶務は、都道府県税課及び市町村税課において行う。
- (4) 検討会は、公開しないが、検討会終了後、配付資料を公表するとともに、必要に応じブリーフィングを行う。また、速やかに研究会の議事概要を作成し、これを公表するものとする。

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・キヤ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

（※H25.7より東京都主税局総務部長）

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

天野 勝司 全国市長会財政部長（※第1回～第2回）

下河内 司 全国市長会事務局次長（※第3回～第10回）

長江 哲 全国町村会事務局次長（兼）財政部長

自動車関係税制のあり方に関する検討会開催日程等

第1回：平成25年5月31日（金）

- (1) 検討会の運営について
- (2) 今後の検討会の進め方について
- (3) 自由討議

第2回：平成25年6月27日（木）

- (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

第3回：平成25年7月12日（金）

- (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

第4回：平成25年7月26日（金）

国土交通省、環境省及び経済産業省からのヒアリング

第5回：平成25年8月30日（金）

- (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

第6回：平成25年9月13日（木）

- (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

第7回：平成25年9月27日（金）

- (1) 各論点の方向性について
- (2) 自由討議

第8回：平成25年10月4日（金）

- (1) 各論点の検討の方向性について
- (2) 自由討議

第9回：平成25年10月17日（木）

- (1) 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書骨子（案）について
- (2) 自由討議

第10回：平成25年10月31日（木）

- (1) 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（案）について
- (2) 自由討議