

第11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26年9月12日(金) 10時～12時
- 2 場所 合同庁舎2号館8階 第一特別会議室
- 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、小西委員、佐藤委員、諸富委員、加藤委員、鈴木委員
- 4 議事次第
 - (1) 開会
 - (2) 二之湯副大臣挨拶
 - (3) あかま政務官挨拶
 - (4) 委員紹介
 - (5) 議事
 - ①車体課税の課題等について
 - ②自由討議
 - (6) 閉会
- 5 議事の経過
 - 総務省より、平成26年度税制改正の概要及び平成27年度税制改正（消費税率10%への引上げ時）における車体課税に関する残された課題や関係団体等の意見等について説明を行い、その後、質疑及び自由討議が行われた。

(以下、質疑及び自由討議)
 - 自動車取得税の見直しに当たっては、代替財源を見出した上で検討するという制約条件があるということ認識した上で、業界並びに関係省庁の意見を聴取すべきである。
 - 環境性能を基準とした場合、将来、環境性能のいい車が出てきた際に税収が先細る制度設計になってしまうことが懸念される。
 - 平成32年度燃費基準と平成27年度燃費基準を比較した場合、重量の重い車と軽い車で厳しさが違うのではないかという声もある。燃費基準値の設定について重要なポイントであるので、業界団体等の声を聞くべきである。また、

燃費基準値の達成度の反映方法については大きな問題である。

- 業界の中でも、技術開発が進んでおり、平成32年度燃費基準を比較的容易にクリアしていく車がある一方で、基準自体をクリアすることに苦労している車もあり、平成32年度燃費基準を採用することについては、メーカーによって様々な意見があることが想定されるのではないか。
- 平成32年度燃費基準も環境負荷がゼロであるわけではないということを確認すべきである。平成32年度燃費基準が絶対的な基準ではなく、環境負荷がゼロではない以上、バット課税の発想であっても平成32年度燃費基準達成車へ課税する根拠はあるのではないか。
- 自動車取得税のグリーン化により軽自動車にも環境性能の考え方を入れてきたので、やはり軽自動車にも環境性能課税は欠かせないのではないか。その際、軽自動車税の課税主体である市町村が新たな仕組みを作り、課税する場合には、様々な実務的な課題があると思われる。
- 中古車の課税については、地方団体から課税実務が非常に大変であるという声がある一方で、中古車への課税こそ環境面では重要ではないかというような議論もあり、検討が必要ではないか。
- 新しい制度として環境性能課税を行うということについて、国民の理解を求めるといった説明をしていくべきではないか。
- 現行の自動車取得税は相当額が市町村に交付金として交付されているという現状があることから、環境性能割創設後、市町村への配分をどのようにするのかという点も検討課題である。
- 例えば電気自動車の普及を進めるのであれば、国・地方・民間における役割分担も考慮すべきである。充電システムなどの環境整備をする必要もあり、税率を高率で軽減するだけで進めることは、バランスを欠くということにならないか。

(以上)