

第1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5月31日(金) 10時～11時30分
- 2 場所 合同庁舎2号館7階 省議室
- 3 出席者 神野会長、鎌田委員、熊野委員、小山委員、中村委員、上村委員、
柏木委員、小西委員、佐藤委員、宗田委員、鈴木委員
- 4 議事次第
 - (1) 開会
 - (2) 新藤総務大臣挨拶
 - (3) 坂本副大臣挨拶
 - (4) 北村政務官挨拶
 - (5) 委員紹介
 - (6) 議事
 - 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
 - (7) 閉会
- 5 議事の経過
 - 総務省より、検討会の開催要綱(案)や、検討会のスケジュールについて説明があったのち、原案どおり了承された。
 - 開催要項の規定に基づき、オブザーバーの参画が承認された。
 - 総務省より、関係法律の条文・税制改正大綱、地方財政審議会の意見、自動車関係税制の概況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)
 - 平成22年の自動車関係税制に関する研究会の報告書のように、環境という考え方で大きく衣替えするのか、これまでの延長の中で改正していくのかは、大きな論点ではないか。

- （自動車取得税の適用状況からすれば、）国内自動車メーカーは（輸入車に比べて）環境対応という点では非常に先行しているが、（これは自動車取得税が）環境という形で事実上機能していることの一つの証拠ではないか。
- 自動車税の税率は、平成元年度の改正で普通自動車と小型自動車との階段が緩くなっているのに対して、軽自動車との格差は大きい。軽自動車の区分は道路運送車両法や道路交通取締法など、税制とは別の法制で定められているものであり、税制上の考え方からすると、7,200円という税率はいかがなものか。
- 小型自動車よりも重量の重い軽自動車もあるといったこともあり、配慮すべき点はあると思うが、軽自動車についてはゼロベースで議論していく必要があるのではないか。
- 小型自動車と軽自動車とは、実態として排気量以外はそんなに変わらないのではないか、よって、税制上そこに線を引く意味はないのではないか。
- 自動車関係税制の創設当初と比べ自動車をめぐる状況は大分変わってきているという状況を広く踏まえ、今後も社会の中で受け入れられ、かつ、地方にとって安定的な税収が確保できる税制の制度設計につながるような議論ができればと思う。
- 一般財源化されたとはいえ、やはり重要な財源であり、特に道路の整備費や維持管理費との関連で、市町村、都道府県の道路維持管理費と税収との関係がどうなっているのかを少し見たほうがいいのではないか。
- 税収を確保するのか、それともインセンティブをかけてどんどん技術革新をするのかというところは分けて考えないといけない。合体型もあると思うが、どのような方向に、この税をシフトさせていくべきなのかが問題。
- 排気量というものをどのように考えるのか、もしくはCO₂排出量で測るのか、そういう測定の問題もあると思う。
- 地方財政の立場から言えば、国がほかの税目で補填するか、自動車関連の新たな関係税を創設するしかないと思うが、現実的には、多分、後者だろうと思う。

- 自動車税は非常に徴収コストがかかるので、徴収主体や徴収方法などについても議論すべき。
- 自動車取得税は、エコカー減税が入ったことで非常に政策税制としての機能が高くなっており、これを廃止する際には、保有課税である自動車税の中に、税収分だけでなく、この政策税制としての機能も含めるようにすべきだと思うが、その場合は簡素化の方向とは矛盾してしまう。
- 滞納の問題から、自治体からは自動車税の車検時徴収ができないかという声が以前からあり、改めて徴収の仕組みも論点としてはどうか。
- 例えば山林に自動車を廃棄してしまうようなこともあると聞くと、環境を考える上では、罰則的な税という観点も必要ではないか。
- 車体課税は自治体にとって非常に貴重な財源。何とかしっかりと財源を確保する議論を期待。
- 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入力しているなど、自動車税よりコストがかかる一方で税率が低いという面があり、徴収コストの削減についても議論されるとありがたい。

(以上)