

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、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いが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）