

第13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10月3日(金) 13時～16時20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、大塚委員、柏木委員、小西委員、佐藤委員、勢一委員、加藤委員、鈴木委員

4 議事次第

- (1) 開会
- (2) 議事

関係団体から自動車関係税制のあり方に関するヒアリング

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

公益社団法人全日本トラック協会

公益社団法人日本バス協会

一般社団法人日本自動車連盟

全日本自動車産業労働組合総連合会

全国オートバイ協同組合連合会

経済産業省

国土交通省

環境省

- (3) 閉会

5 議事の経過

- 関係団体から自動車関係税制のあり方について説明を行い、その後、質疑が行われた。

(以下、質疑の主な内容)

[一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会]

- あくまでも自動車取得税の付け替えとなるような自動車税における環境性能課税の導入については、反対の立場であり、大綱の趣旨に反対しているわけではない。

- ハイヤー・タクシー事業の経営環境を踏まえれば、負担は非常に厳しい。

[公益社団法人全日本トラック協会]

- 年間の自動車関係諸税の支払額は6, 573億円となっており、法人税も合わせた9, 542億円は売り上げ約12兆円の約8%にあたる。うち一番高いのは軽油引取税という状況。
- 業界の厳しい状況から、車の買い替えがなかなか進まず、10年を超えて車を使うということはおく普通の状態になっている。

[公益社団法人日本バス協会]

- 2015年度燃費基準については、現在製造・販売されているバスが基本的には全部達成している状況である。
- 地方のバス事業者については、それぞれ市町村からかなりの額の補助金を受けており、地方団体の財政状況についても考えなくてはならないということについては、十分理解をしている。

[一般社団法人日本自動車連盟]

- 重課を行う際には、課税コストがかさむ可能性はあるが使用頻度等を踏まえた基準とすべきであり、現状の経年による一律の重課は適切なのか。
- 自動車関連諸税については、非常に突出して不合理でありながら、かつ額も大きいという状況。代替財源は必要だとしても、それを自動車の世界だけでやるのか、税の世界全体でやるのか等についても総合的に考えてほしい。
- 地方で自動車を使って動く、都会から地方へ出かけて行って自動車で動くということで地方の生活なり活性化ができると考えている。そういうところから税を絞り上げていくというのは、政策としては逆行するのではないか。
- 行政需要を賄うべきだという主張はよくあるが、道路や通行機能がメインであることは間違いないが、空間機能、防災機能あるいはレクリエーション機能というように通行機能だけではないので、それらを勘案した上で、行政需要とのバランスを考えていただきたい。

[全日本自動車産業労働組合総連合会]

- 仮に税込中立で環境性能課税を導入した場合には、トータルでの自動車ユーザーの負担は変わらず、無意味である。
- 環境性能課税というもので本当に環境に対しての負荷が下げることができるのか。車の購入者の負担がトータルでは減らないということであれば、買い替えの期間が段々と延び、それだけ環境に優しくない車が長い期間残ることになる。

[全国オートバイ協同組合連合会]

- 二輪車のうち、継続使用のものに関しては、軽四輪車と同様に旧税率の適用をお願いしたい。検査制度がないため、新規車両と既存車両の区別ができない原付等については、市町村が発行する既存車証明書によって既存ユーザーを判定し、負担の軽減を図ってほしい。

[経済産業省]

- 2020年度燃費基準は基準としては非常に厳しいものだと思う。ガソリン車もハイブリッドも軽自動車も、全てに対して開発するインセンティブを与えるということを考えると、基準としては2020年度燃費基準を用いるのが良いのではないかと。
- 基準の見直しの時期については、開発期間を考慮することが必要ではないか。ある程度の予見可能性を持たせつつ、開発の状況をよく聞きながら考えていくことが必要。
- 購入時のインセンティブが一番効果があるとは思いますが、環境性能割やエコカー減税、グリーン化特例も含めて全体としてどうなっているかパッケージの中で示していくべきである。
- 月割の廃止については、ユーザーから見た場合に1年目に2種類の税金を同じ自動車税の中で払うことへの理解が得にくいのではないかとということに基づくもの。月割廃止と合わせ、廃車の際の還付についても検討しているわけではないが、今後、よく考えていきたい。
- 燃費値の達成度の反映方法としては、去年の大綱の「達成度」というところから議論をするものと考えている。絶対値を採用した場合には、小型車の方が大型車より有利になるため、車種選択について歪みをもたらす可能性が

ある。

[国土交通省]

- 軽自動車の軽課については、登録車の制度設計を踏まえながら議論をしていくべきと考えており、現時点でこれがよいという案はない状況。

[環境省]

- 排ガス性能についても、環境性能割とグリーン化特例の両面で配慮していく必要があると考えている。