

第3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 令和7年6月24日(火) 10時00分～12時00分

2 場所 合同庁舎2号館1階低層棟102会議室

3 出席者 小西座長、内田委員、西野委員、古谷委員、星野委員
赤井委員、岡村委員、柏木委員、勢一委員

4 議事次第

(1) 開会

(2) 議事

- ・ 第1回検討会で寄せられた質問等に対する説明について

(3) 閉会

5 議事の経過

○ 事務局より、第1回検討会で寄せられた質問等について説明を受け、その後、質疑応答・自由討議が行われた。

(以下、質疑応答・自由討議)

○ 令和7年度与党税制改正大綱において、国・地方の税制中立と記載されているが、国と地方のそれぞれの税収額とそれぞれの割合について教えていただきたい。

⇒ 車体課税 2.7兆円のうち、8割超が地方財源となっており、地方のウェイトが大きくなっている。

○ 取得時の課税については、法定外税として地方の課税自主権からスタートとしていること、グリーン化機能の強化の要請があることを意識する必要がある。また、人口減少が避けられない中、地域の道路インフラに係る負担を受益者負担・原因者負担の観点からどう考えていくかが重要ではないか。

○ ガソリンの暫定税率廃止の議論もある中、燃料課税を含め、自動車に係る負担の全体像を見て議論することは避けられないのではないか。

○ CO₂の各部門の排出量について、産業部門34.3%となっているが、どういっ

た内訳になっているのか。

⇒ 産業部門については、鉄鋼業、化学工業が大半を占めている。自動車の製造は輸送用機械器具製造業に含まれるが、これは産業部門の4%となっている。

○ 環境性能割は、取得時に課税することで、自動車購入時に環境性能のよい車を購入するインセンティブを最も高められるという検討結果に基づき導入された。取得時における負担軽減の検討に当たっては、この当時の検討結果を踏まえることが必要ではないか。

○ 環境性能割の導入当時の議論の中で、取得価額を課税標準とすることが望ましいとされたが、一方で環境性能の向上のためのコストも価格に転嫁されていると考えられる。取得価額を課税標準とすることが望ましいとされた理由は何か。

⇒ 一般的に環境性能が劣る高額な車の方が、環境性能を向上させることで大きく税負担が下がる仕組みとなるため、そこを評価して取得価額を課税標準とした。

○ 2035年までに新車販売を電動車100%にする目標を達成するために、どういった取組が必要だと考えているのか、また、電動車の内訳をどのように考えているのか、今後のヒアリングの中で確認する必要があるのではないか。

○ 環境性能が優れているEVについては、普及させるため税負担を軽減すべきという考え方がある一方で、価格や重量を課税の基準とするとEVにこれまで以上の課税がなされて、将来の普及目標に届かないことも考えられる。そのあたりのバランスを探っていくことになるのではないか。

○ HVの環境性能にばらつきがある中で、グリーン化特例の重課においてHVが一律対象外とされていることは不合理ではないか。

○ HVの課税要件がはっきりしないと考えている。どこまでCO₂削減効果があるのか疑問なマイルドHVも他のHVと同様に扱うべきなのか。諸外国を見ても、HVへの優遇は少ない中で、課税要件としてどう位置づけるのか検討が必要ではないか。

○ HVの車体にはエンジンだけでなくモーターもあるため、モーターへの課税や、電池の容量や性能、重量を課税要件に組み込むことも考えられるのではないか。

- 車体価格と重量の関係について、重量が高いものほど価格も高いのか。
⇒ R3 車体 WG の報告書においては、EV における価格と重量の相関係数は 0.874 であり、かなり相関が高いという結果になっている。

- ヨーロッパを中心に重量課税をしている国もあるが、海外では重量による課税が望ましいとする傾向があるのか。
⇒ EV・FCV に対し、重量で課税している国も出力で課税している国もある。

- ヨーロッパでは CO₂ 排出量を課税の基準にしている国もあるが、生産段階での CO₂ も考慮する傾向にあるのか。
⇒ CO₂ 排出量を課税の基準にしている国であっても、TtW ベースを基準としており、WtW の CO₂ 排出量は考慮されていない。フランスは取得時の補助金において生産段階の環境負荷も考慮しているが、税制上の仕組みではない。

- ドイツ、オーストリアでは EV、FCV を内燃機関車とは別の区分として重量で課税することとしており、日本においても参考になるのではないかと。他国では重量で課税する理由付けをどのように考えているのか。
⇒ 基本的には道路損傷負担金の考え方に基づき課税していると思われる。

- 道路の損傷負担が重量を課税の基準として用いる際の根拠となると思うが、一方で走行距離も道路損傷に影響を与える。走行距離の捕捉については燃料課税が担ってきたのではないかと。ドイツでは、トラックについて GPS で走行距離を把握して課税している例もあると聞く。

- 海外は付加価値税が高い。日本においては消費減税の議論もされており、諸外国の課税は参考になるが、基幹税である付加価値税の税率に違いがあることに留意することが必要ではないかと。

- ドイツ、イギリスは取得時に登録料が課されているが、登録の事務において自治体にどれくらいの負担がかかっているのか。登録行政における登録義務の重要性をどのように考えているか。
⇒ 日本では自動車の登録は国の運輸支局が担っている。

- ガソリンの代替となるバイオ燃料について論点になっていないが、議論の射程外という認識でよいか。
⇒ 重要な点ではあるが、技術面や価格面から一般化していないため、議論の射

程外としている。

- 軽自動車は低廉な価格や税負担などといった経済性が普及の要因と考えられ、今後も物価高、高齢化などにより割安な軽自動車のニーズは増えると考えられる。一般的に電動化した場合、車体価格が高くなる傾向にあると考えられるが、軽自動車の電動化は難しいのではないか。また、今回の見直しにおいても軽自動車との関係は考慮しないといけないのではないか。
⇒ 軽自動車の電動化は価格面や燃費性能面で課題があると考えている。一方で、2035年電動車100%目標には軽自動車も含まれており、軽自動車においても電動化を進めていく必要がある。

- 軽自動車が普及しているのは地方の道幅が狭いことも要因になっていると思うが、電動車について、小型化に向けた技術革新の見通しはあるのか。
⇒ 既に人気となっているEVの軽自動車もあり、今後、軽自動車のEV化が進んでいく可能性は高いと考えられる。

- 軽自動車は大きな事故につながりやすい。今後高齢化が進む中で、地方の交通の構築をどう考えるか、といったより大きな視点での議論が必要ではないか。