

第6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8月22日(金) 10時00分～12時00分

2 場所 合同庁舎2号館7階省議室

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、諸富委員

4 議事次第

(1) 開会

(2) 議事

- ・ 自動車関係税制のあり方に関するヒアリング
一般社団法人日本自動車工業会
一般社団法人日本自動車販売協会連合会
一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会
公益社団法人全日本トラック協会

(3) 閉会

5 議事の経過

- 日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会、日本中古自動車販売協会連合会、全日本トラック協会から説明を聴取し、質疑応答・自由討議が行われた。

(以下、質疑応答・自由討議)

(日本自動車工業会)

- 環境性能割は取得時課税が最も環境インセンティブ効果が高い認識に立って制度設計している。保有時の課税で環境インセンティブ効果があるのか。
⇒ 取得時の課税だけではなく、保有時を含めてトータルで税負担を考えることが必要と考える。
- 環境性能割廃止の要望があったが、政府が掲げるグリーン成長戦略の目標達成をどのように考えているのか。
⇒ 取得時の課税は簡素化し、保有時の課税で環境性能を加味することで、買替えの促進につなげていきたいと考えている。国の目標の達成には協力したいと考えているが、まずはユーザーに納得感を持ってもらう税制とすることが

大切だと思っている。

- 環境性能割は環境性能の高い EV や HV 等は非課税でガソリン車を中心に課税されている。ある種の買替え促進機能を有しており、国内市場活性化に寄与しているとの声も聞く。本当に単純に廃止することがよいのか。
- ⇒ 環境性能に応じた課税については、買換え促進のためには、購入時よりも保有段階で課税していくのがよいと考えている。簡素化にも資する。
- 多段階付加価値税である消費税と、単段階課税で原因者負担金的性格を有する環境性能割は、全く異なる税であるため、二重課税と呼んでよいのか疑問に感じる。欧州でも付加価値税が課された上で取得時課税が課されることは通例である。
- ⇒ そういった考え方も承知している。しかし、ユーザーの目線からは、取得時に消費税と環境性能割の両方が課されていることに納得感が得られていないのではないかと考えている。
- 取得時と保有時で2種類の課税を行うよりも、保有時に重量を基準とし環境性能で増減する課税を行う方が本当に簡素なのか。あるいは、取得時課税で環境性能を加味するよりも、保有時課税に環境性能を加味する方がより政策目的を達成できるのか。ユーザーの納得感によるとは思うが議論が必要ではないか。
- 保有時の課税で環境性能を加味する場合、どの程度その度合いを強くするのか。EV とそれ以外の税負担の関係性はどうか。
- ⇒ 環境性能によってどの程度税負担を増減するかという具体的な制度設計については、今後の議論だと考えている。カーボンニュートラルを目指す上では、環境性能に力点を置いてよいと考えている。
- 保有時の課税の基準を重量に統一すると、財産税的性格から道路損傷負担金的性格へのウエイトが大きくなると思うが、どのようにお考えか。
- ⇒ 自動車の所有が一般的となった現在、財産税的価値より道路損傷に注目して課税した方がよいのではないかと。また、現行の種別割は財産税的性格を謳いながらも償却の概念がなく疑問である。
- 国内の需要や雇用の確保に貢献していきたいという話もあったが、提案された新しい税制が経済政策としてどのような意味を持つのか。
- ⇒ 経済的な効果は税制の設計による。例えば、経年車重課の取扱いも関係してくるし、環境性能を重視した制度にすれば、環境性能の良い車に買い換えるインセンティブになると思っている。
- 日本は HV が強いと思うが、EV・PHEV も含めた電動車全体で今後どのような方向に向かうと考えているのか。

- ⇒ EV と HV との価格差は依然としてあるため、EV の比率がそこまで伸びていないと感じている。中国で EV が伸びているのは、政府の支援もあるためと考えている。2020 年に比較すると EV はかなり増えると考えられるが、マルチパスウェイの観点からはバイオ燃料の世界もある。各パワートレーンの負担すべき費用によって、どのような世界になっていくかが変わっていくと考えている。
- 国産の EV が国際的に競争力を持つためには何が必要か。
- ⇒ EV の性能はバッテリーに依存するところが大きく、バッテリーの製造は中国が圧倒している。今後、全固体電池が実用化されゲームチェンジが起きた際に競争力を取り戻せるようにしていきたい。
- 自動車ユーザー以外も含めたモビリティの受益者とは、だれになると考えているのか。
- ⇒ これから中長期的な議論が必要。例えば、宅配を利用しているユーザーに負担してもらうことも考えられる。加えて、車から取得したデータを使って事業を行っている事業者にも負担してもらうことが考えられると思う。
- 車体課税は自動車メーカーではなくユーザーが負担しているという理解でよいか。
- ⇒ 税金はユーザーが負担しているものとなる。関税の影響により、日本国内で生産した車の競争力がなくなれば、米国内で生産するという選択をせざるを得なくなる。日本の生産や雇用が減少することがないように、国内市場を拡大し、最低でも現在の生産規模の維持が必要であり、そのためにも、取得時の税負担を下げていただきたいというのが要望である。本日の議論はユーザーの意見を代弁している。
- ユーザーが簡素・負担軽減を求めているのであれば重く受け止めないといけないと考えている。ユーザーが簡素・負担軽減を求めているエビデンスを示してほしい。
- ⇒ ユーザーに対して行っているアンケートにおいて、車は必需品であり、負担を感じているという声がある。また、重量や環境性能による課税と比べ、排気量ベースの課税には納得していないとの調査結果もある。そのほか、ファクトとしても、諸外国に比べて車体課税の負担は高くなっており、ユーザーの負担感につながっていると考えている。
- 車体課税については、国内外どこで生産されたものでも公平に課税されている。海外で自動車を生産した方が利益が出るのであれば、海外で生産した方がよいと思うが、日本で生産することにこだわるのであれば、税制上は車体課税の見直しではなく輸入関税の措置も考えられるがどうか。

⇒ 国内の需要を喚起し、生産拠点の海外流出を防ぐためにも国内の税率を上げていただきたい。当会としては、日本国内での生産基盤の維持が宿命だと考えている。国内で一定の生産を行わないと技術力や競争力を維持できないことから、国内に一定の市場があることが重要と認識しているためである。国内の雇用を考慮せず海外に生産拠点を移すことは考えていない。また、自動車業界はいわゆる WTO 体制の下、開かれた貿易体制が自動車産業にとっても極めて重要であり、自工会が関税引上げを要望することはない。日本政府には、現在の保護主義的な動きが各国に波及しないようにお願いしたい。

(日本自動車販売協会連合会)

○ 諸外国に比べて、車体課税の税負担は確かに重い、燃料課税の税率は低く、さらに消費税も加味したトータルの負担は少ない状況にある。その点をどう考えているか。

⇒ 軽自動車は、特に地方のお客様の足として普及をしているので、軽自動車の税負担をベースに、日本の登録車を含めた税体系を検討いただきたいという意味で提言した。

日本においては、消費税を引き上げるたびに、車体課税のスクラップが不十分であったというのが我々の認識である。また、諸外国と日本との新車販売の推移を比較すると、日本はピークである 1990 年から 4 割ぐらい落ちている。他方、アメリカはコロナ前の水準で 90 年から 2 割ぐらい上昇し、日本と同様に少子高齢化が進むドイツも 100% 以上の水準になっている。税制や補助金も、新車販売に与える影響はかなりあると考えているので、この辺もしっかり議論していただきたい。

○ 環境性能割は車種によって相当違うが、販売促進の上で環境性能割が低いことはセールスポイントになっているか。

⇒ 現場の営業スタッフがお客様に対して、環境性能割があるから購入しやすいという説明は基本的にしていない。現場では、当該車両の燃費やランニングコストを PR し、EV 等であれば、さらに補助金額について説明し、それが購入判断に直結している。実態からすると、環境性能割の存在が環境車の促進になっているとは言い難い。インセンティブとしては、補助金額の方が大きいので、EV を選択する方は、それを見ながら判断している。また、自治体によっては補助金が出ているので、普及のアクセルは、補助金で調整していただきながらご検討いただきたい。

○ 関税の影響については、恒久的な措置である車体課税の見直しではなく、補助金など別の手段を考えるべきではないか。仮に環境性能割を軽減する場合

は、少なくとも同時に保有時の課税を行い、全体としてバランスをとる等の対応をすべきではないか。

⇒ 米国の関税引上げの前から、お客様に安心、安全でかつ環境に優しい車を普及させたいという積年の思いがある。お客様が環境性能の良い車に代替してはじめてストックベースでの環境性能全体が上がっていく。環境性能の良い車を普及させていくためには、取得時の負担を減らしていく意味で、環境性能割を廃止していただきたい。

○ 自動車ユーザーとしては、仮にガソリン税の暫定税率を廃止した場合、その減収を車体課税に求めることに反対だと思うが、受益者負担の観点からは道路整備等の財源を他の税に求めることは困難だという現状について認識いただきたい。

（日本中古自動車販売協会連合会）

○ 種別割について、財産税であるにもかかわらず、減価償却されないどころか、13年経過した車両に重課されることは納得できない、という意見だったと思うが、重課制度は資産課税ではなくグリーン化の視点から設けられている。13年は車の買い替えサイクルを参考としており、13年経てば新車に比べて環境性能が悪くなることに鑑みて、環境性能がよい車両への買換え促進を図るという環境政策の観点から導入されたものと認識しているがどうか。

⇒ 政策税制の観点からは本来は軽課だけでよいはずだが、税收中立のために重課を行うのもやむを得ない。ただ、その際の基準は、その車両自体の燃費性能によって判断されるべきというのがユーザーの声で、使用年数で重課することは理解を得られない。また、新車製造の場面でも廃棄時でもCO₂は排出されることから買換えを促進するのではなく、一度製造された車両は中古車として寿命を全うさせるべきであり、省資源である。

○ 中古車販売のトレンドはどのような構造になっているのか。

⇒ 新車が売れば、何年か後に中古車も増える形となる。輸出が増えると国内の流通量としては減ってしまう。HVは多く流通しているが、EVは電池の寿命に不安があるので選ばれず、価格が安い状況にある。

（全日本トラック協会）

○ トラック業界として、環境性能に優れた車両への移行状況はどうか。地域差や企業規模による差はあるのか。

⇒ EVについては、特に大型トラックの場合、バッテリー容量の関係から長距離走行できない。FCVは車体価格・燃料価格とも高いため選びづらいという実

態がある。(車両総重量 4t の FCV の車両価格は約 5,000 万円程度で、通常の車体価格の約 5 倍。水素スタンドも少ない。) また、バッテリー重量により車両重量が増えるため、積み荷が制限され、タイヤの摩耗も早くなる。

○ 環境性能がよいトラックがどれくらい普及しているのか。

⇒ EV が 3,873 台 (0.1%)、FCV が 102 台 (0.0%)、PHEV が 3 台 (0.0%) となっている。

○ 燃料課税の暫定税率廃止分の減収を車体課税で補填することについてどう考えているか。

⇒ 他の業界と同様に簡素化を求めている。他の自動車関係課税につけかえることでは納得が得られないのではないか。

○ 燃料課税の直接の納税義務者は事業者であると思うが、ユーザーにどれくらい転嫁できているのか。

⇒ 他の業界に比べて転嫁率が低い状況にある。他の産業に比べて賃金が低いということもあるので、適切に料金に転嫁し、最終的にはドライバーの処遇改善につなげたい。