

第7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27日(水) 11時00分～14時30分

2 場所 合同庁舎2号館8階第一特別会議室

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、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
全国知事会
全国市長会
全国町村会
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
公益社団法人日本バス協会
日本自動車輸入組合

(3) 閉会

5 議事の経過

- 全国知事会、全国市長会、全国町村会、日本自動車連盟、全日本自動車産業労働組合総連合会、日本バス協会、日本自動車輸入組合から説明を聴取し、質疑応答・自由討議が行われた。

(以下、質疑応答・自由討議)

(全国知事会、全国市長会、全国町村会)

- 道路関係インフラの維持管理に係る財源について、年々厳しくなっているといった状況はあるか。
- ⇒ 建設当時の耐久性基準で作られたものもあり、災害対策・安全対策が喫緊の課題。道路関係インフラの維持管理の財源として、道路関係の税財源を確保していただくことが必要。

- 自動車に関する行政サービス費用が今後増えていく見通しとなっているが、その主因は何か。まだ新設の必要性があるのか、老朽化による改修対策のニーズが高まっているのか。
 - ⇒ 新設のニーズは一段落しており、老朽化している道路の維持改良に要する費用が増えていくと見込んでいる。
- 都道府県は新設も含めて財政需要が増加していく見込みと考えてよいのか。
 - ⇒ 特に山間部の自治体からは、県に対して道路の整備について強い要望がある。
- 環境性能の優れた自動車の普及に向けて、補助金の交付までできる財政力のある団体は限られると承知しているが、補助金や税のバランス等、財源確保のあり方についてどのように考えるか。
 - ⇒ 補助金等については、国の予算等によって、安定的に確保できるとは限らないため、税制において、地方が責任を持って財源を安定的に確保する仕組みをこれからも築いていくことが大切である。

電気自動車に対して種別割の最低税率が課されていることに関しては、カーボンニュートラル目標達成のために環境インセンティブを持たせるべきであるとしても、自動車関係諸税が交通インフラ整備のための財源であるとすれば、あまり大きな格差を設けることは公平性の観点から望ましくないのではないかと。

また、地方都市で補助制度によるインセンティブを与えるのは困難であり、国策としてカーボンニュートラルを推進していることも考慮すると、国として補助制度と税とでバランスのとれた制度設計をすべきと考える。
- 環境性能割の環境インセンティブに関するアンケート結果を紹介いただいたが、全都道府県へのアンケートという理解でよいのか。
 - ⇒ 地方税財政常任委員会を構成する 17 都県に対してアンケートを実施。
- 環境性能割の環境インセンティブの効果や、租税にインセンティブ機能を持たせていることについて、地方団体間で議論はあるか。
 - ⇒ 地方団体にとっては、必要な財源の確保が最も重要な点であり、財源の確保に当たってのインセンティブをどう設計すべきかといった点までは議論できていない。
- 資料に記載されている 17 都県の意見は、都道府県全体の共通理解からは大きく外れていないという理解でよいのか。
 - ⇒ おおむねの感触として、地方はこう考えていると捉えていただければと思う。

- 自動車税やガソリン税が地域での公共インフラ整備につながっているが、そのつながりについて、住民の方がどれだけ理解されていると感じているか。
- ⇒ 道路整備等の要望は受けるが、その財源に税が活用されていることまで十分に理解されているという感触はない。住民の方の税負担が道路整備に活用されていることを知ってもらうために色々な場で周知を図っていきたい。

- 交通安全の費用も増加していると思うが、その理由について教えていただきたい。関連して交通安全に資する施策が列挙されているが、他の地方団体においても力を入れているのか。
- ⇒ 通学路の安全確保の費用が大きく、多くの要望も出ている。国の交付金も活用して進めているため、増額している。全国的に子どもの通学路の安全対策には力を入れていると思っている。

- 軽EVの販売が伸びているが、中山間地域でガソリンスタンドが減っていることで軽EVのニーズが高まっているとも聞く。実態を教えてください。
- ⇒ ガソリンスタンドの維持が課題になっているのは事実。ただ、軽EVが増えているのは環境性能などが要因ではないか。

（日本自動車連盟）

- 一般財源化されているので単純な比較はできないが、自動車関係の税収で道路整備の予算が賄えていない。ユーザーはそのような状況を承知の上で税負担は重いと回答してるのか。
- ⇒ アンケートの際に自動車関係の歳入と歳出の現状について詳細に説明しておらず、必ずしも現状を理解した上での回答であるか把握していない。一方で、ユーザーからは「納得のいく使い方をしたい」といった声や「どのように使われているかを丁寧に説明いただきたい」という声がある。

- 道路整備の財源は誰に負担を求めればユーザーの納得を得られると考えているか。
- ⇒ ユーザーの声として、「納得ができる税制であれば税金を払う」といった意見があり、公平、公正、簡素な税制の構築をお願いしたい。電動車の普及や「所有から利用へ」の流れなど、利用実態を踏まえた税制を中長期的には要望する。また、環境への配慮も重要であり、アンケートでもそうした声があった。

- タックスオンタックスをどのように定義づけているのか。アンケートでは

国税庁の見解を引用しているが、国税庁は揮発油税についてタックスオンタックスはないという立場である。この設問では、回答者は当然反対と回答すると考えられ、公平性を欠くのではないか。

⇒ 当連盟としてタックスオンタックスを定義する立場にはないが、税金に対して税金がかかっている現状は多くのユーザーがおかしいと考えている。

○ 環境性能割に係るアンケートについても、「自動車取得税の付け替えであるとの意見」もあるとの記述があり、中立性・公平性に疑義がある。「自動車取得税の付け替えであるとの意見」というのは貴連盟としての意見か。

⇒ 当連盟としての認識である。

○ 地方のユーザーは可能ならば地域の公共交通機関を活用したいと考えているのか、自動車による移動の方がいいと考えているのか教えてほしい。資料の記載内容だと乗りたくて乗っているわけではないように見える。

⇒ 自動車利用の理由に関する詳細なアンケートはとっていないので明確には答えられないが、当連盟としては自動車による移動に価値を持たせたいと考えている。

(全日本自動車産業労働組合総連合会)

○ 環境性能割廃止による環境インセンティブの低減についてどのように考えているか。

⇒ 「環境性能割を廃止すると環境インセンティブが低減する」というのは、環境性能割があることを前提として、環境性能のよい自動車にインセンティブを与えるべき、という意見だと考える。当会はそもそも環境性能割自体をなくしていきたい、という立場である。

○ 自動車税に財産税的な性格があることや応能負担的な考え方からすると、高級EVには、それ以外のEVと税額に差を付けてもう少し負担してもらうべきなのではないか。

⇒ 日本自動車工業会は環境性能と重量による検討を行っていると言っている。高級か否かで税額に差を付けるより、重量による課税の方が納得感があると思う。

○ 道路インフラの財源について、広く国民で負担していくべきとのことだが、具体的にどのような財源を活用するのか。各業界団体が自団体の負担増には反対しており、消費増税のほか策はないが、政治的に困難。実現の道筋が見えないのではないか。

⇒ 減税により経済が活性化すると考えており、経済活性化による税収の増額分を使うことなどが考えられる。道路インフラの受益者が誰なのかということを含め、どのように道路インフラの財源を負担していくべきか、国民全体で議論していく必要がある。

○ 3.2兆円の減税を行ったうえで、地方税収には影響を与えないという提言だが、国の財政も厳しい中で、実現可能性に疑問がある。過去に国から財源の移譲を受けた事例があるとの説明があったが、何を指してるのか。

⇒ H31改正の環境性能割臨時的軽減の際の特例交付金による対応を指している。

○ 税負担の国際比較について、車体課税は日本の方が重い、付加価値税や燃料課税を含めると欧州の方が負担は重い。トータルな負担に対する評価を教えてください。

⇒ 燃料課税を含めた負担については試算してないのでコメントは差し控える。保有・利用・走行などの各段階での負担のあり方についてバランスが取られるべきという立場である。

○ 受益者負担の観点から、今の税制では自動車ユーザーの負担が重すぎ、自動車ユーザー以外により負担を求めるべきという意見か。

⇒ その通りである。

(日本バス協会)

○ 現在の税負担がトータルで変わらないのであれば、走行距離課税は不合理ではないと考えるがどうか。税負担は運賃に転嫁されていくものだと考えると、距離制の運賃を採用しているバスは走行距離課税に整合的ではないか。

⇒ 路線バスは乗客がいなくても運行しなければならない。走行距離課税が導入されると、特に赤字路線については走行距離を短くする可能性があり、また、路線の廃止が進んでしまうことを懸念する。

運賃への転嫁は可能だが、利用者の理解が得られる範囲には限度があり、上げすぎると路線バス以外の手段を取られる可能性がある点をご理解いただきたい。

○ EVバスについて、通常のバスと価格差や現在の普及状況を教えてください。

⇒ 通常のノンステップバスが3,000万円程度であるのに対してEVバス5～6,000万円程度。またEVバスは路線バス中心に導入が進められているが、路線バスが合計で6万台に対してEVバスは貸切バスを含めて700台程度。補助

制度がここ数年で整備されたのでこれから増加が見込まれる。政府方針では2030年までにEVバスの導入目標を決めるとされているが、当協会としては、高めの目標として、2030年に1万台程度の導入に努めていきたい。

- 軽油引取税の暫定税率が議論されているが、運輸事業振興助成交付金との兼ね合いについてどのように考えているか。
- ⇒ ガソリン税の暫定税率が廃止された場合、ガソリンより軽油が高いことは、業界として受け入れ難いと考えているので、軽油の価格を下げる手段は国の判断に任せたいと考えている。運輸事業振興助成交付金は安全対策や運転手の健康管理、車両導入補助に有効に活用しており、存続を求める。

(日本自動車輸入組合)

- 環境性能割はEVには非課税であり、事実上、EVへのインセンティブになっている。廃止による環境インセンティブ機能の喪失についてどう考えるか。
- ⇒ 取得時はそもそも課税するべきではないと考えている。税が廃止されたというメッセージがマーケットに対して出されることが重要で、ユーザーの方が販売店に足を運ぶことにつながり、EV普及にも資するのではないか。
- EVへの保有時の課税についてはどのようにお考えか。
- ⇒ 基本的には日本自動車工業会と考え方は同じだが、EV普及には当組合の会員企業は様々な努力をしているところであるが、充電インフラの整備等も含め本当に様々な課題がある点をご理解いただきたい。日本政府がカーボンニュートラルの実現に本気だということを見極めて先行投資してきた。それに反する制度改革には首肯できない。
- 近年、日本メーカーの自動車であっても、海外から輸入されるケースが多いように感じる。税負担の軽減により内需を喚起したところで、それが海外での生産増加につながれば国内生産体制の維持にはつながらない。税負担の軽減が国内生産にどれだけ寄与すると考えるか。
- ⇒ 国内市場活性化による国内生産体制の維持の考え方については日本自動車工業会にお聞きいただきたい。一般的には、輸入車のうちどのブランドの車が多いかについては、各社のラインアップの状況によっても異なってくる。