

第8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9月2日(火) 13時30分～15時30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、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
経済産業省
国土交通省
環境省

(3) 閉会

5 議事の経過

○ 経済産業省、国土交通省、環境省から説明を聴取し、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)

(経済産業省)

- 環境性能割の廃止の要望は米国の関税措置による打撃を和らげる趣旨と承知しているが、一時的な課題に恒久的な措置で対応するのは筋違いではないか。また、米国の関税措置への対応は国の施策であり、国の財源で責任を持って対応すべきである。なぜ地方にだけ負担させるのか。(岡村委員)
- ⇒ 米国関税が措置されたから環境性能割の廃止が必要になったということではない。国内市場の活性化は米国の関税措置以前からの課題であって、今回の米国の関税措置により危機感が高まったに過ぎないため、恒久的な措置で対応すべき。取得時の負担軽減に問題意識があり、取得時の税制が地方税であったため、地方税を軽減する要望となっている。
- 令和7年度与党税制改正大綱において、車体課税の見直しは国・地方の税收

中立の下で行うこととされており、環境性能割の廃止を行う場合、代替財源が必要である。保有課税の見直しによって税収中立は維持されるのか。また、ご提案のスケジュールでは環境性能割の廃止と新保有時の税の導入の間にタイムラグがあり、必ずしも代替財源が即時に導入される形にはなっていないため、税収中立にはならないのではないかと。（諸富委員）

⇒ 米国関税の状況を踏まえると、国内市場の活性化のために取得時の負担を下げる重要性が高まってきていると認識しており、まずは取得時の課税を下げることを提案している。業界からは減税を求める声も出てきている。自動車産業の置かれている立場を踏まえて要望している。その上で、税収中立を維持できるかは保有時の課税の具体的な制度設計に大きく依存すると考える。

○ 2035 年に新車販売において電動車を 100%とする目標の達成に向けて、電動車の購入インセンティブとなっている環境性能割の廃止は電動車 100%目標に逆行するのではないかと。また、GEV 補助金は効果的な政策だと思うが、税制上も電動車と非電動車の差を設けるべきではないかと。（柏木委員）

⇒ 環境性能割のインセンティブ効果については、業界からも様々な議論があったものと承知しており、評価が難しいと感じている。一方で、GEV 補助金は地方団体の行っている補助金と併せて相当程度のインセンティブ効果があるだろうと考えている。EV へのインセンティブの付け方には、いろいろな方策が併存しうるが、購入時の課税は国内市場活性化のために軽減しつつ、保有時の課税において環境性能のよいものを優遇する方が、既に購入を決めている人以外に、ストックベースで既に車を保有している人に対しても、より燃費のよい自動車への買い替えのインセンティブが働くため、CO2 の削減に資する可能性があると考えている。

○ EV の世界販売台数は足下では鈍化しているものの、長期的には伸びるトレンドにあり、日本車メーカーが中国市場や東南アジア市場においてシェアを失いつつあるのは、EV でよい商材を提供できていないことと無関係ではないのではないかと。環境性能割はほとんどがガソリン車に対する課税であり、これを廃止することは、税制において電動化を促進し、ひいては日本車メーカーの競争力向上を促す機能を失うこととなる。2035 年に電動化 100%という目標から考えても、環境性能割を活用することが効果的なのではないかと。（諸富委員）

⇒ EV 化だけではなく、マルチパスウェイ戦略の下、カーボンニュートラルを達成することが重要であり、EV 以外のパワートレインにおける CO2 排出を減らしていくことも同時並行で進めるべきだと考えている。今回の税制の提案はこうした考え方に基づいている。また、今回は市場活性化のために環境性

能割の廃止を提案しているが、当省としてカーボンニュートラルが実現されなくてよいとは全く考えておらず、電動化目標も達成すべく取り組んでいきたい。

- 新保有時の課税について、重量及び環境性能に応じた課税とされているが、全てのパワートレインについて適用することを要望しているのか。その場合、内燃機関車は排気量課税が定着しているのになぜこのタイミングなのか。(柏木委員)

⇒ ガソリン車、EV 含めた全てのパワートレインに適用すべきと考えている。EV が排気量を有さないことが現在の議論の端緒だと承知しているが、パワートレイン毎に税体系を分けると、パッチワークのような税制になってしまう。重量は全てのパワートレインの車両が有し、環境性能もパワートレイン横断的な燃費基準がある。全てのパワートレインを公平に評価することで、マルチパスウェイ戦略にも資すると考えている。

- 排気量を課税の基準として使用しない案だが、大排気量の車両が多い輸入車の税額が安くなり、日本の自動車産業の成長にはつながらないのではないか。現行の自動車税種別割は財産税としての側面を有し、財産的価値を捕捉するために排気量を課税の基準として用いている。排気量を有さないEVについては、財産税の考え方に素直に従うのであれば出力が適切ではないか。なぜ重量なのか。(岡村委員)

⇒ 大排気量であればエンジンも大きく CO2 排出量も多くなるので、新保有税においては重量と環境性能でうまく捕捉できると考えている。また、EV のイノベーションはバッテリーを小さくして、モーターの出力を上げるという方向性で進んでいく。出力に応じた課税を行う場合、イノベーションにブレーキをかける懸念がある。一方で重量や環境性能に応じた課税はイノベーションの方向性と合致する。

- ご提案の税額イメージにおいては、重量が最も重くかつ環境性能の最もよい車両と、重量が最も軽くかつ環境性能の最も悪い車両とでは、前者の税額の方が高く設計されている。EV をはじめとした重量の重い車両を重課したいという趣旨か。(諸富委員)

⇒ イメージ図におけるグラフの高低には、あまり意図があるわけではない。ご指摘の箇所の税負担を逆転させる制度設計もありうる。実際に売られている車両がどれくらいあるか等を見ながら重量の刻み等を設計していくことになると考えている。

- 燃料課税の暫定税率の代替財源を車体課税に求めることについて、どう考えるか。特に、燃料課税の代替とすると、走行距離課税の導入も考えられるのではないか。(岡村委員)
- ⇒ 暫定税率の議論は公党間で行われていると承知しており、経済産業省の立場からはお答えしがたい。ただ、トランプ関税で業界の危機感が高まっている中で、仮に車体課税が増税となると、業界は関税とダブルパンチになってしまうという懸念を持っている。

(国土交通省)

- 環境性能割は現行の措置の延長を要望されている理解でよいか。燃費達成度によって税率が異なり、自動車の環境性能が向上している中、基準引上げについてはどう考えているか。(諸富委員)
- ⇒ 基本的には経済産業省の要望と同じで、新たな制度の導入までの当面の間の延長が要望。大きな制度改革の場合、国土交通省の立場からすると導入までに3年ぐらい必要だと考えている。環境性能のよい車両への誘導という観点では、基準の引き上げによる厳格化に反対するものではないが、ユーザー視点からは簡素な税制であることが大きなニーズであるとも理解している。
- 経済産業省は環境性能割の廃止を要望しているが、電動化を進めているタクシーやバス・トラック業界の取組にも逆行するように思える。環境性能割には一定の意義があるという説明もあったが、改めて、環境性能割について国土交通省としてどう考えているのか教えてほしい。(柏木委員)
- ⇒ 環境性能のよい車への誘導する施策には様々なものがあり、環境性能割にも一定の効果があると認識している。国土交通省としては、経済産業省の主張のとおり、環境性能割の機能を保有時の課税で実現できるのであれば、それで問題ないと思う。一方で、保有時の課税での実現が難しいのであれば環境性能割は必要という立場。
- 環境性能割を廃止すると、地方の道路整備の財源確保に影響が出ると思う。本日の説明は、道路整備に与える影響も踏まえた説明なのか、自動車ユーザー目線からのみの説明なのか。(内田委員)
- ⇒ 国土交通省としては一般財源とされた暫定税率等との整合性も確認しながら進めていかなければいけないと考えている。
- 営業車への課税は最終消費者に最終的に転嫁されるのが租税の理論。経済産業省が要望している重量による課税を貨物車に当てはめていくことについ

て、どう考えるか。(岡村委員)

⇒ 乗用車とバス・トラックはある程度切り分けて考える必要がある。営業車のうち特にトラック等の重量車はその公共性、電動化しづらさなどから異質のものであり、具体的な設計の中で考える必要があると考える。

○ 国土交通省としては、営業車へのインセンティブをどう与えて持続可能にしていくなに関心をお持ちだと思うが、バス、トラック、タクシーそれぞれの中でも多様なものがある。例えば、ドイツはEUからの補助で電動化が進んでいるが、保有時課税にその差異をどのように反映させることを考えているか。(勢一委員)

⇒ 国土交通省として力を入れている自動運転はEVと親和性が高いが、トラックは長距離を走行するためEVとの親和性が低いなど、それぞれのモードに多様性があるが、税制だけで解決するものではないと考えている。具体的なイメージはないが、補助金等も活用しながら多様性への対応を実現できればと思う。

○ バス・トラックは環境性能のよい車両への転換が難しいという説明だったが、海外の状況はどうなっているのか教えてほしい。(赤井委員)

⇒ 海外の状況は本日用意できていない。

○ 経済産業省の新保有時課税の案では、重量に対して環境性能を組み込むこととされている。この環境性能としてCO₂排出量に焦点を当てる場合、技術的に実現可能か。(諸富委員)

⇒ 将来的な視点では、CO₂排出量を新たな指標とする考え方はあると思うが、実現は非常に難しく、引き続き検討すべき課題だと考えている。

○ 軽自動車の規格は車両のサイズと排気量で区分されており、国土交通省が決めていると承知している。重量と環境性能による課税がされることとなっても軽自動車の規格は別の政策という理解でよいのか。(西野委員)

⇒ 今後の制度設計に関することなので、現時点で明確なことは言えないが、トラック等の重量車と同様に、軽自動車もある程度分けて考える必要があると認識している。

(環境省)

○ 2050年カーボンニュートラル目標が国際公約になっているが、暫定税率と環境性能割の廃止はその目標達成に影響を与えているのか。(柏木委員)

- ⇒ 目標達成が難しくなる、支障をきたすおそれがあると理解している。CO2 排出量が、暫定税率の廃止で 610 万トン、環境性能割の廃止で 100～130 万トン増加するため、2030 年時点での総排出量はその分だけ増えるということになる。
- 取得時と保有時の環境インセンティブのバランスはどのように設計すべきか。(赤井委員)
- ⇒ 現時点で具体的な回答を有しているわけではないが、仮に環境性能割を廃止した場合には、CO2 排出量が増えるという試算があり、カーボンニュートラルに影響を与えないような制度設計をすべきと考えている。
- 現在の環境性能割は、初年度に税率格差をつけて課税することがより環境性能のよい車を選ぶ行動変容につながると考えて制度設計している。経済産業省の案は保有時課税に環境性能を加味していく案だが、取得時課税で加味する場合と同様の効果が得られるのか、定量的に把握することは可能か。(諸富委員)
- ⇒ 今回示した試算は価格差のみに影響を受ける前提で、取得時課税と保有時課税の差は考慮していない。ただ、試算を実施したシンクタンクによると、イギリスのファーストイヤーレート的事例に鑑みると、購入時におけるインセンティブ効果を加味した場合には、環境性能割の廃止により増加する CO2 排出量はより大きくなる可能性があるとのことであった。