

第6回 自動車関係税制のあり方に関する検討会  
議事次第

平成 25 年 9 月 13 日 (金)  
10:00~12:00  
合同庁舎 2 号館 7 階 省議室

1 開会

2 議事

- (1) これまでの議論を踏まえた論点の整理について
- (2) 自由討議

3 閉会

配布資料

- (資料 1) 第 5 回検討会議事概要
- (資料 2) 事務局資料 (論点 (案))

## 第5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25年8月30日（金）15時～17時
- 2 場所 合同庁舎2号館6階 601会議室
- 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、諸富委員、宗田委員、鈴木委員
- 4 議事次第
  - (1) 開会
  - (2) 議事
    - ①これまでの議論を踏まえた論点の整理について
    - ②自由討議
  - (3) 閉会
- 5 議事の経過
  - これまでの議論を踏まえた論点（案）について事務局より説明を行った上で自由討議を行った。

（以下、質疑の主な内容）

    - 整然と議論を進めていくためにも、まずは車体課税の理屈について議論するべきであり、税負担の増減についての議論は最後に行うべきである。
    - 車体課税の一体化・簡素化という方針は支持していきたい。軽自動車と登録自動車の格差や営自格差をできる限り縮小していく方向性で議論していくべき。
    - 環境性能に応じて税を優遇するという理屈は、担税力に着目してきた租税の論理とは異なるのであるから、当該優遇措置は特別措置として設計するのがよいのではないか。
    - CO<sub>2</sub>排出量のみをベースに課税すれば別だが、ドイツの例からも、財産税的な課税とCO<sub>2</sub>排出量をベースとした課税を組み合わせれば、税収に大きな

変化はないのではないか。

- 温暖化対策税や地方環境税が導入されていることからすれば、わが国の税制上、環境負荷に応じて税負担を上下させることが公平な課税にかなうという考え方が入り込みつつあり、自動車関係税についても、財産課税だけでなく、CO<sub>2</sub>排出量で税額を変えていくことで環境の点から公平な課税を行うという考えは可能ではないか。
- わが国における課税の根拠は、担税力を前提に議論がなされてきたことから、バズ課税のように、応能性と結びつけることなく、単なる損傷金として課税するのが公平性に資するという発想は、法学上はわが国においてあまり熟していないと思われる。
- 取得段階においてインセンティブを税制に組み込むことは、消費者の購買行動に影響を与えるものと思われるので、取得段階において、現在の自動車取得税が有している環境機能を自動車税の中に組み込むことは1つの考え方としてあり得るのではないか。
- 営自格差について、環境政策の観点から見た場合、バスは理解できるものの、特に貨物車はその理由を見出し難く、精査していく必要があるのではないか。
- 環境税的な側面だけでなく、財産税的な側面からも、貨物車の営自格差については精査が必要ではないか。
- 営自格差を撤廃するとした場合、タクシーやハイヤー等の増税分は乗車賃に価格転嫁されるものと考えられ、自家用乗用車を保有している乗客にも転嫁されるものであることからすれば、撤廃が直ちに正しいとは言い切れないのではないか。
- 社用車とマイカーの税額に差が設けられていない点について議論が必要なのではないか。
- 自動車関係税制を簡素化する方向で、軽自動車と登録車の統合や営自格差の是正を、そのための前提条件として議論していくべき。

- 取得時課税の代替として、アメリカの登録税的な制度を導入することが考えられないか。
- CO<sub>2</sub>排出量を基準とする考え方がわが国において十分になじんでいるとはいえない状況下において、毎年自動車税に財産税的なものとCO<sub>2</sub>排出量の両方を反映させるというのは時期尚早であり、現時点においては、初年度の課税で工夫する等して、現在の自動車取得税の機能を自動車税に組み込んでいくことが現実的ではないか。毎年自動車税を環境性能に応じて税率を計算して課していくというのは実務上厳しい。
- 最初の3年間にわたって重軽課するというのは、実務上可能である。
- 自動車税の中に自動車取得税の果たしている環境政策的な機能を組み入れようとした場合、複雑な制度とならざるを得ないが、これは簡素化の方向に逆行するので、理念的な税制にしていく過程にあるものであるということとうまく説明する必要があるのではないか。
- 二輪と原付についても論点を挙げておく必要がある。

(以上)

事務局資料  
(論点 (案) )

# 社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための 消費税法の一部を改正する等の法律(抄)

(税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策に関する措置)

第七条 第二条及び第三条の規定により講じられる措置のほか、政府は、所得税法等の一部を改正する法律（平成二十一年法律第十三号）附則第百四条第一項及び第三項に基づく平成二十四年二月十七日に閣議において決定された社会保障・税一体改革大綱に記載された消費課税、個人所得課税、法人課税、資産課税その他の国と地方を通じた税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策について、次に定める基本的方向性によりそれらの具体化に向けてそれぞれ検討し、それぞれの結果に基づき速やかに必要な措置を講じなければならない。

一 消費課税については、消費税率（地方消費税率を含む。以下この号において同じ。）の引上げを踏まえて、次に定めるとおり検討すること。

(略)

カ 自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）の観点から、見直しを行う。

## 社会保障・税一体改革に関する三党実務者間会合合意文書（平成24年6月15日） 税関係協議結果

政府提出の税制抜本改革2法案については、以下のとおり修正・合意した上で、今国会中の成立を図ることとする。

○ 第7条（消費税率引上げに当たっての検討課題等）について

・ 自動車取得税及び自動車重量税については、第7条第1号ワ※法案修正後はカの規定に沿って抜本の見直しを行うこととし、消費税率（国・地方）の8%への引上げ時まで結論を得る。

# 平成25年度与党税制改正大綱（抄）

平成25年1月24日  
自由民主党・公明党

## 第一 平成25年度税制改正の基本的考え方

### 2 社会保障・税一体改革の着実な実施

#### (3) 消費税引上げに伴う対応

##### ② 車体課税の見直し

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法第7条第1号カにおいて、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行うこととされている。

イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることが前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ) 自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。必要な財源は別途措置する。

(ロ) 消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

ロ 自動車重量税については、以下の方向で見直しを行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ) エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。消費税8%段階では、財源を確保して、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講ずる。今後、グリーン化機能の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、環境性能に応じた課税を検討する。

(ロ) 自動車重量税については、車両重量等に応じて課税されており、道路損壊等と密接に関連している。今後、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、原因者負担・受益者負担としての性格を明確化するため、その税収について、道路の維持管理・更新等のための財源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う。その際、その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意する。

# 論点項目（案）

自動車関係諸税の抜本的な見直しについては、税制抜本改革法(国税)第七条及び平成25年度与党税制改正大綱等において、見直しの方向性が示されているところであるが、過去の研究会における議論等も踏まえると、今後、議論すべき論点として、次のようなものが考えられるのではないか。

## I 自動車関係諸税の在り方について(「簡素化」及び「負担の軽減」等について)

### (1) 車体課税のあり方について

①現行の車体課税の体系と今後のあり方について、②自動車に関する国、都道府県、市町村の行政サービスの受益及び自動車による道路や環境への負荷について、③道路特定財源制度の廃止との関連性について、④消費税の増税との関連性について、⑤車体課税の課税標準のあり方について、⑥車体課税の簡素化について

### (2) 車体課税の負担水準について

①我が国の自動車関係諸税の負担水準について(負担水準の評価)、②近年におけるエコカー減税等による負担の軽減の評価について、③消費税・地方消費税の増税に関連した負担水準に関する議論について、④自動車取得税の単純廃止の環境性能向上へのインセンティブに与える影響について

### (3) 燃料課税のあり方について

## II グリーン化

### (1) 環境関連税制としての今後の車体課税のあり方について

### (2) エコカー減税の評価について

### (3) 環境政策税制として望ましい課税のあり方について

①課税のタイミング、②環境性能の課税への反映方法について、③産業政策、④排出ガス対策

## III 財源の確保等について

### (1) 国及び地方の財政状況と代替財源について

### (2) 偏在性の小さい税体系の確保について

## IV その他

### (1) 経済・雇用・スケジュールについて

### (2) 地方分権の推進について

### (3) 地方からの要望等について

①軽自動車税について、②二輪車に係る軽自動車税について、③課税に必要な環境整備について

### (4) 通商政策の観点について



## 論点（案）

～税制抜本改革法第七条及び与党税制改正大綱に沿って～

### I 自動車関係諸税の在り方について

（税制抜本改革法に規定する「簡素化」及び「負担の軽減」等について）

#### 【平成25年度与党税制改正大綱（抜粋）】

（イ）自動車取得税は、

○ 二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止

（ロ）消費税10%段階で、自動車税において、

○ 環境性能等に応じた課税を実施

#### (1) 車体課税のあり方について

##### ① 現行の車体課税の体系と今後のあり方について

○ 車体に関し、次のとおり国税及び地方税が課されていることについて、どのように考えるか。

国 自動車重量税（自動車の重量を課税標準）

都道府県 自動車税（排気量又は貨物積載量）

自動車取得税（取得価額）

市町村 軽自動車税（排気量、規格）

○ 車体課税は、地方税における基幹税目の一つであることをどのように考えるか。一定の税収が確保できる仕組みを維持することが必要ではないか。

## ②自動車に関する国、都道府県、市町村の行政サービスの受益及び自動車による道路や環境への負荷について

- 自動車に対しては、国、都道府県、市町村がそれぞれ、道路行政を所管していること、自動車の登録、警察や消防救急などの関連行政サービスを分担していることをどのように考えるか。

## ③道路特定財源制度の廃止との関連性について

- 関連業界からは、道路特定財源制度が廃止されたことから、自動車取得税及び自動車重量税は、課税根拠を失っており廃止すべきだとの主張があるが、どのように考えるか。
- 地方財政審議会意見では、「自動車取得税は、権利の取得、移転に担税力を認めて課される流通税であるとともに、自動車の取得が一種の資産形成としての性格を有することにも着目して課される税である。また、自動車の取得者が、自動車をもたらす交通事故、CO2排出、公害、騒音等の社会的費用に対応して地方自治体が提供する行政サービスから便益を受けることに着目して課される税である」としているが、どのように考えるか。

## ④消費税の増税との関連性について

- 関連業界からは、自動車取得税は、消費税との二重課税であり、廃止すべきとの主張があるが、どのように考えるか。
- 地方財政審議会意見では、この点について、「自動車取得税は、消費一般に課される消費税とは課税根拠が異なることから、二重課税との主張は当たらない。」としているが、この前提で議論してよいか。

- 営業用自動車や、自家用自動車であっても法人車両については、価格転嫁が可能のため、消費税増税に関連した負担の増はないとの意見があるが、どう考えるか。
- 後述のエコカー減税との関連で、「自動車取得税及び自動車重量税の税収は約4割も減っており、既に税制として十分に「負担の軽減」に対応している」との意見があるが、どのように考えるか。

### ⑤車体課税の課税標準のあり方について

- 車体課税の課税標準としては、どのようなものが考えられるか。

自動車税:排気量、貨物積載量(環境基準達成状況、登録年数)

自動車取得税:取得価格

軽自動車税:排気量、規格

自動車重量税:重量

### ⑥車体課税の簡素化について

- 与党税制改正大綱では、税目としての自動車取得税を廃止する一方、その機能を自動車税で確保することとし、都道府県段階での車体課税を自動車税に一本化する方針を示しているが、これを前提に自動車税の次のような点について、どのように考えるか。

課税標準のあり方、自動車税と軽自動車税の関係、営業用自動車と自家用自動車の区分

- 軽自動車における自動車取得税の機能は、同じ都道府県税である自動車税で確保するか、軽自動車税で確保するか。

## (2) 車体課税の負担水準について

### ①我が国の自動車関係諸税の負担水準について(負担水準の評価)

- 欧米と比較して、日本の車体課税は「軽い」という意見と「重い」という主張があるが、どのように考えるか。
- 定額課税である自動車税及び軽自動車税の税率が、物価の動向等に関わらず、据え置かれていることをどのように考えるか。
- 軽自動車や小型自動車は、特に地方部で、日常生活における交通手段として生活必需品となっており、従来からの財産税としての課税が重いのではないか、との意見をどのように考えるか。
- 一方で、環境の観点からは、課税の強化も検討すべきとの意見をどう考えるか。

### ②近年におけるエコカー減税等による負担の軽減の評価について

- 既にエコカー減税や自動車重量税の暫定税率の廃止等により、消費税・地方消費税の引き上げ分に相当する軽減が行われているとの意見をどのように考えるか。

### ③消費税・地方消費税の増税に関連した負担水準に関する議論について

- 社会保障の安定財源確保と国と地方の財政健全化のために、広く消費税・地方消費税の増税をお願いし、負担が上がる際に、自動車取得税の単純廃止により、環境性能が劣る自動車の取得時の負担のみが、上がらないということをどのように考えるか。

#### ④ 自動車取得税の単純廃止の環境性能向上へのインセンティブに与える影響について

- 消費税引き上げ時に自動車取得税を単純に廃止すると、環境負荷の大きい燃費の悪い車を優遇する結果となり、環境政策と矛盾するとの意見をどのように考えるか。

#### (3) 燃料課税のあり方について

- 自動車関連税制としての燃料課税のあり方について、どのように考えるか。
- 欧州と比較して、燃料課税の水準が低いという主張をどのように考えるか。
- 最近のエネルギー事情や円安を反映した燃料価格の状況をどのように考えるか。
- 燃料課税は、燃料の区分に応じて課税されているだけであって、車体課税と同様に重複の課税が行われているとの主張は当たらないのではないか。

## Ⅱ グリーン化

### 【平成25年度与党税制改正大綱（抜粋）】

（ロ）消費税10%段階で、自動車税において、

- （自動車取得税の）グリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化を図る
- 環境性能等に応じた課税を実施

#### （1）環境関連税制としての今後の車体課税のあり方について

- 欧州（※）と同様、車体課税を、環境関連税制の中心と位置づけるべきとの考え方をどのように考えるか。

※自動車とエネルギー製品が環境関連税制の車の両輪として位置付けられている。

#### （2）エコカー減税の評価について

- 大幅なエコカー減税によって、自動車の平均燃費向上や次世代自動車普及率向上に大きく寄与するなど、自動車取得税の性格は環境政策税制としての意義が大きくなったとの意見をどのように考えるか。
- 現行のエコカー減税は、景気対策、産業政策としての面ももった時限措置であり、自動車重量に応じ、27年基準達成度対比で減税率が定められているため、燃費のよい小型自動車よりも、燃費の悪い普通自動車の減税幅が大きいなどの逆転が生じていることをどのように考えるか。

### (3) 環境政策税制として望ましい課税のあり方について

#### ① 課税のタイミング

- 取得時において取得価額及び環境性能達成度に応じて減税する現行の自動車取得税のエコカー減税によるインセンティブが最も大きいとの評価をどのように考えるか。
- 自動車重量税、自動車税においても、初年度、ないし、当初にインセンティブを付与していることをどのように考えるか。

#### ② 環境性能の課税への反映方法について

- 環境性能のインセンティブは、どのような基準に基づくべきか。

例) 燃費、CO2排出量、大気汚染基準、燃費基準達成度

- CO2排出量や燃費基準等の環境性能そのものを新たに課税標準とする方式についてどのように考えるか。その場合、環境性能の向上に伴って、税収が減少することをどのように考えるか。その場合、財産税的な課税と併用することについてどのように考えるか。
- 現行の自動車取得税や自動車税のように、財産税的な性格の課税標準である取得価額や排気量に、環境性能に応じた軽減等を組み合わせる方式について、どのように考えるか。
- グッド減税、バッド増税の考え方に立って、環境性能の低い自動車に対する重課を行うことについて、どのように考えるか。

### ③産業政策

- 地球温暖化対策等のための技術革新を促進するような税体系とすべきであるとの意見をどのように考えるか。

### ④排出ガス対策

- 排出ガス対策(NO<sub>x</sub>・PM)などへのインセンティブをどのようにするか。



### Ⅲ 財源の確保等について(国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源の確保を行った上で、地方財政にも配慮)

#### 【平成25年度与党税制改正大綱(抜粋)】

イ 自動車取得税については、

○ 安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じる

(イ) 自動車取得税は、

○ (消費税8%段階では、エコカー減税の拡充など、グリーン化を強化する。)

**必要な財源は別途措置する。**

(ロ) 消費税10%段階で、自動車税において、

○ 安定的な財源確保を図る

○ 他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない

#### (1) 国及び地方の財政状況と代替財源について

○ 極めて厳しい国、地方の財政状況、消費税・地方消費税の引き上げの趣旨、地方の意見を踏まえれば、国・地方を通じ、代替財源のない負担の軽減は、難しいということではないか。

○ 税制抜本改革法第七条からは、関連税制の見直しから、代替財源を検討することが考えられるのではないか。

#### (2) 偏在性の小さい税体系の確保について

○ 車体課税は、一般的に偏在が少ない税であると考えられており、代替財源は、偏在が少ないものを検討する必要があるのではないか。

○ 現行の自動車取得税の相当部分が、市町村に道路の延長・面積に応じて自動車取得税交付金として交付されていることをどのように考えるか。

## IV その他

### (1) 経済・雇用・スケジュールについて

#### 【平成25年度与党税制改正大綱（抜粋）】

(イ) 自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の段階で廃止する。

○ 消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充など、グリーン化を強化

- 車体課税の抜本的な見直しに際し、過去の消費税率の引き上げの際に、自動車購入の駆け込み、反動が生じ、景気に大きな影響を与えたとの意見をどのように考えるか。
- 車体課税の抜本的に見直しに当たっては、駆け込み、反動の影響を極力小さくする工夫も、検討すべきではないか。
- 車体課税制度の切り替えと課税庁の実務上の準備につき、どのように考えるか。

### (2) 地方分権の推進について

#### 【平成25年度与党税制改正大綱（抜粋）】

(ロ) 消費税10%段階で

○ 地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施

- 自動車取得税が一定税率であるのに対し、自動車税は標準税率であることをどう考えるか。

○ 自動車税及び軽自動車税の制限税率が1.5倍とされていることをどう考えるか。

※超過税率採用団体数(平成24年4月1日現在)

<自動車税>1団体    <軽自動車税>30団体

### (3)地方からの要望等について

#### ① 軽自動車税について

○ 「軽自動車税については、軽自動車の大型化・高性能化及び自動車税との負担の均衡等を考慮し、税率を引き上げること。」等の地方団体からの要望をどのように考えるか。

※ 全国町村会「平成26年度政府予算編成及び施策に関する要望」

※ 東北都市税務協議会(平成25年8月)

#### ② 二輪車に係る軽自動車税について

○ 「軽自動車税については、…標準税率についても見直しを図ること。特に、原動機付自転車に係る軽自動車税については、徴税効率が極めて低い現状にかんがみ、早急に適切な見直しを図ること。」との地方団体からの要望をどのように考えるか。

※ 九州都市税務協議会(平成25年7月)

※ 全国町村会「平成26年度政府予算編成及び施策に関する要望」

○ 二輪車について、その経済的価値と排気量との関係が四輪車とは異なること、低排出ガス認定制度や燃費基準が定められていないことなどの点についてどのように考えるか。

③ **課税に必要な環境整備について**

○ 「自動車登録情報について、電子データにより確実に提供できる仕組みの構築を検討すること。」との地方団体からの要望をどのように考えるか。

※ 全国町村会「平成26年度政府予算編成及び施策に関する要望」

(4)通商政策の観点について

○ 車体課税に関する、TPPや日米自動車並行協議、日EU・EPA協議をどのように踏まえるか。