

各論点の方向性について

論点項目（案）

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

I - (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）
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。

（主な意見）

・ 自動車取得税は、自動車の取得に対して課される税であり、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税である。道路に関する費用に充てる目的税として、昭和43年度に創設された。平成元年の消費税導入時にも流通税と付加価値税とで課税根拠が異なることから、維持された。

平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。（平成21年度研究会報告書）

・ 自動車税は、財産税的性格と道路損傷負担金的性格をあわせ持つ税であるとされている。税率区分の指標として、総排気量（cc、乗用車）や最大積載量（トラック）などが採用されており、前者が主に財産的価値を、後者が主に道路損傷負担の程度を測るものと考えられている。保有に対する税として、毎年度定額課税されている。（平成21年度研究会報告書）

(主な意見(続き))

- ・ 車体課税は財産税として整理し、現在の軽自動車税の対象も、自動車税の対象と同じ仕組みの中でとらえるべき。(その上で、軽自動車税を別個の税目として存置することは可)。
- ・ 環境性能の悪い車への重課や、エコカー減税でも、例えば対象とする自動車のレベルを普及に応じて上げていくことで、一定の税収を維持していくことが可能なのではないか。
- ・ 政府全体として代替財源確保の検討が必要だが、グッド減税・バッド課税という設計の中でも一定程度の財源の維持確保ということは検討し得るのではないか。
- ・ CO₂排出量ベース課税の検討にあたっては、政策達成機能と財源調達機能という相矛盾する機能を両立させる方策が論点となる。
その検討にあたっては、自動車関連税全体をパッケージとして、政策達成機能と財源調達機能をうまくブレンドした制度設計が必要になる。
具体的には、他の課税ベースとCO₂排出量ベースを組み合わせるなど税目の課税ベースの構成において仕組む方法、政策手段としての役割と財源調達の役割とを税目によって棲み分ける方法などが考えられる。(平成21年度研究会報告書)
- ・ 自動車関連税にCO₂排出量ベース課税を導入することは、自動車関連税にCO₂排出抑制という政策手段としての役割を一定の規模で担わせることを意味する。一方で、電気自動車やハイブリッド自動車をはじめとする低燃費車が増加した場合、CO₂排出量ベース課税からの税収は減少せざるを得ない。自動車関連税の税収に占める割合が比較的大きいわが国においては、税収確保の重要性は大きい。(平成21年度研究会報告書)

I - (1) 車体課税のあり方について（続き）

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。

（主な意見）

- ・ 自動車をもたらす行政需要は、道路や橋梁に限らず、警察費に占める交通安全対策や人件費、環境対策費など、幅広いものであるが、このような行政需要のトータルと自動車関係諸税を比較すれば、明らかに行政需要の方が大きい。
- ・ 道路や橋梁など公共インフラの老朽化が進んでおり、その維持・管理に地方公共団体も大きな財源を必要としていることから、車体課税で税収確保することが必要ではないか。
- ・ 自動車重量税の一部は公害健康被害補償制度の財源の一部になっている点は、今後も考慮していくべきではないか。

I - (1) 車体課税のあり方について（続き）

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。

（主な意見）

- ・ 自動車をもたらす行政需要は、道路や橋梁に限らず、警察費に占める交通安全対策や人件費、環境対策費など、幅広いものであるが、このような行政需要のトータルと自動車関係諸税を比較すれば、明らかに行政需要の方が大きい。（再掲）

I - (1) 車体課税のあり方について（続き）

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、価格転嫁が可能なため、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。

（主な意見）

- ・ 自動車取得税は流通税として課税されているものであり、消費に対する課税ではなく、消費税と同列に議論するものではない。
- ・ 消費税率の引上げにより広く国民に負担をお願いしている以上、特定の分野のみ税負担を軽減することについては、慎重な検討が求められる。（平成24年10月22日 地財審意見）
- ・ 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。

I - (1) 車体課税のあり方について（続き）

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

（主な意見）

- ・ 車体課税は固定資産税のように個別の資産の評価時における現実の市場価値（客観的交換価値）を基礎とした課税というよりは、大きさや構造等で区分された自動車の抽象的な価値を対象として課税するものであり、そのためには自動車の持つ経済的価値を外形的に把握できる指標にもとづいて課税するのが適切である。
- ・ 指標としては、現行制度との親和性、および、自動車重量税との「二重課税」の批判を考慮し、排気量を採用することが適切である。
- ・ 自動車の経済的価値を示す値として排気量を課税標準とし、比例税率を原則的な考え方としてはどうか。
- ・ 「排気量」の値を持たない電気自動車等については「みなし排気量」を決定する。この「みなし排気量」はCO₂排出量とは関係なく、あくまでも当該自動車の経済的価値を推認させるものとして決定するので、「高価なハイブリッド車」や「高価な電気自動車」等には大きな「みなし排気量」を与えてはどうか（取得時の補助金は考慮しない）。

(主な意見 (続き))

- ・ 排気量を課税標準とした場合、税率を「排気量100ccあたり〇円」という形で決めることは、そもそも排気量が真の課税物件である自動車の経済的価値を詳しく表しているものではないこと、また、そのような決め方が不自然であることに鑑み、現行制度と同様に一定の幅で段階を設けて定額の税率を決定する方式を採用することが考えられるが、基本的な考え方としての比例税率は尊重すべきである。
- ・ 排気量を課税標準とする場合、排気量を単位として基礎控除を決定すること(例、基礎控除は300cc)は不自然であるし、税率表の決め方次第で思わぬ不公平を生じる恐れもあるため、あまり例がないが、税額控除とすることが考えられる。
- ・ 軽自動車を中心として、新しい車体課税の下で税負担が増える所有者については、数年間にわたって基礎控除(税額控除)を増額し、追加の控除額を徐々に減らすことで、激変緩和措置を設けることができる(ただし、固定資産税の負担調整措置の現状に鑑みると、仮に措置を設けるとしても、ごく短い期間で緩和措置が終了することが望ましいと考えられる)。
- ・ 保有課税のうち自動車税は、総排気量を乗用車の課税標準として採用しているため、電気自動車等に対する課税が課題である。(平成21年度研究会報告書)
- ・ 電気自動車はCO₂を排出しないし、排気量という概念もない。そのため、環境税化すると、電気自動車に対しては環境税をかけられないということになるが、ドイツのように重量に課税するとなると、これは再び道路損傷課税なのかという印象を受けるが、どう考えるべきか。

(主な意見(続き))

- ・ 特種自動車については、新車であっても、燃費値が付与されない場合がある。また、特種自動車は、乗用車等と異なり、自動車税について標準税率が定められておらず、総排気量、乗車定員、最大積載量などの自動車の諸元によって、都道府県ごとに税率を決定することとされている。

CO₂排出量ベースの課税の対象とするにあたっては、こうした点について、その取り扱いを検討する必要がある。(平成21年度研究会報告書)

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

（主な意見）

- ・ 車体課税の一体化・簡素化という方針は支持したい。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。
- ・ 走行距離から言えば、営業用は自家用に比べてはるかに走り回っていると思われるため、例えば道路損傷負担金的な性格のところは、もう少し共通にするなど、自家用・営業用の格差については、今後の議論の中で考えていく必要があるのではないか。
- ・ 自動車の運用から得られる一定程度の大きさの便益が、現在のわが国において国民の生活に不可欠であることに鑑み、自家用車と営業車を区別せず、定額の基礎控除を設けてはどうか。
- ・ 営自格差について、環境政策や財産税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。

(主な意見)

- ・ 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。
- ・ ヨーロッパの例を見ると、CO₂排出量ベースの課税は、新規登録される乗用車を対象とするケースが多く見られる。わが国において営業車、大型車を対象とするか否かは、環境の観点だけでなく、流通についての負担の観点も含めて検討すべきであろう。
CO₂排出量ベース課税の対象とする場合には、営業用自動車の税率を引き下げるなど負担軽減措置を設けるなどの配慮を検討することも考えられるであろう。(平成21年度研究会報告書)

I - (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、物価の動向等にかかわらず、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、こ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。

（主な意見）

- ・ 環境の観点等を踏まえると、自動車関係税の簡素化は必ずしも税負担の軽減ではなく、場合によっては課税の強化もあり得るのではないかと。
- ・ 全体的に自動車関係税の税負担水準を下げるのではなく、環境性能のよい自動車を消費者が選好するような政策を時限的に行う方が、環境政策的な観点からも、自動車の売り上げへの好影響の観点からも効果的ではないかと。
- ・ 自動車関係税の税率を全体的に下げるのは、環境への観点からは影響が生じる可能性がある。
- ・ 自動車税を財産税的性格と位置づけるのであれば、税負担水準が自動車そのものの価格に結びつけられる形が望ましいのではないかと。
- ・ 地域によっては地域振興を考える上で、自動車の利用が欠かせないという事実も認識しておくことが必要。

I - (2) 車体課税の負担水準について（続き）

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。

（主な意見）

- ・ 平成21年度に創設されたいわゆるエコカー減税により、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」に対応しているところである。（平成24年10月22日 地財審意見）

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。

（主な意見）

- ・ 消費税率の引上げにより広く国民に負担をお願いしている以上、特定の分野のみ税負担を軽減することについては、慎重な検討が求められる。（再掲）（平成24年10月22日 地財審意見）

I - (2) 車体課税の負担水準について (続き)

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。

(主な意見)

- ・ 全体的に自動車関係税の税負担水準を下げるのではなく、環境性能のよい自動車を消費者が選好するような政策を時限的に行う方が、環境政策的な観点からも、自動車の売り上げへの好影響の観点からも効果的ではないか。(再掲)
- ・ 車体課税は、環境政策上、非常に重要な役割を果たしており、取得段階、保有段階、あるいは燃料も含めれば走行段階、それぞれの段階でインセンティブが働いていると思うし、働かせていくということが重要ではないか。その上で、どの段階での課税が特に最も有効かといえば、エコカーを普及させていくという点では、少なくとも購入段階、取得時点での価格というのは重要な要素だと考えている。
- ・ 単純に取得課税を廃止するとやはりエコカーにはメリットがなく、非エコカーにメリットがあるということで、CO₂排出量などが増えるということが大いに想定される。
- ・ 自動車関係税の税率を全体的に下げるのは、環境への観点からは影響が生じる可能性がある。(再掲)

I - (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。

(主な意見)

- ・ 自動車取得税及び自動車重量税は、OECD環境統計において環境関連税制に分類されるなど、地球温暖化対策等に資する税である。両税の負担軽減は、税制のグリーン化に逆行するものとなる。仮に両税の負担軽減を行う場合には、燃料課税を含めた環境関連税制全体を総合的に見直す必要がある。(平成24年10月22日 地財審意見)

Ⅱ－（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づけられている。

○ 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。

（主な意見）

- ・ 自動車関係税へのCO₂排出量ベース課税の導入は、自動車の生み出す外部不経済のうち、環境に対する損傷度合いを自動車関係税に反映させていく取り組みである。（平成21年度研究会報告書）
- ・ 自動車関連税は、従来、奢侈品課税的性格、財産税的性格、道路損傷負担金的性格などにより、根拠づけられていた。
しかしながら、今日では、地球温暖化防止のためにCO₂排出量を抑制する観点から、環境の要素（「環境損傷負担金的性格」）を組み込むことが社会的に要請されている。
また、自動車関連税は、一義的には、財源調達を目的とするものであるが、同時に、CO₂排出量を抑制するための効果的な政策手段として、位置付けることが要請されている。（平成21年度研究会報告書）
- ・ CO₂排出抑制の観点を組み入れた自動車関連税のあり方は、まずは、取得、保有、走行の各段階において適切な税負担を求めていく中で検討することが適当である。取得・保有・走行の各段階において、それぞれの税の性格を踏まえた上で、納税者に対し一定の政策効果を実効的に及ぼす仕組みを検討することが重要である。（平成21年度研究会報告書）

(主な意見(続き))

- ・ 自動車取得税及び自動車重量税は、OECD環境統計において環境関連税制に分類されるなど、地球温暖化対策等に資する税である。両税の負担軽減は、税制のグリーン化に逆行するものとなる。仮に両税の負担軽減を行う場合には、燃料課税を含めた環境関連税制全体を総合的に見直す必要がある。(再掲)(平成24年10月22日 地財審意見)
- ・ EU諸国でもCO₂排出量を課税標準に組み込む動きが広がっており、CO₂排出量に応じた課税は一つの有力な選択肢だが、総合的な検討が必要と考える。
- ・ グリーン化への対応は、特別措置(期限付きで更新を予定)として設けた、自動車の環境性能に応じた税額控除と取得時における課税の特例で行うことが考えられる(営業用自動車への配慮も含む)。
- ・ 最近の自動車関係税制に関する議論ではCO₂排出削減が中心となっているが、排出ガス対策(NO_x・PM)についても考えなくてはならない。

Ⅱ－（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年度燃費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。

（主な意見）

- ・ 現状のエコカー減税あるいはグリーン化特例は、自動車の平均燃費向上、次世代自動車の普及率の向上にも大きく寄与しており、有効なインセンティブ手法であると考えている。
- ・ エコカー減税は、時限的に下げているために効果があったのではないか。
- ・ ハイブリッド自動車の売れ行きが伸びている現状からすれば、現行のエコカー減税はすでに役割を果たしたと考えられ、今後は、減税の対象を今後売れ行きを伸ばしていくべき自動車、例えば電気自動車やプラグインハイブリッド自動車等にシフトしていくことで、税収を確保していくべきではないか。

Ⅱ－（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。

（主な意見）

- ・ 車体課税は、環境政策上、非常に重要な役割を果たしており、取得段階、保有段階、あるいは燃料も含めれば走行段階、それぞれの段階でインセンティブが働いていると思うし、働かせていくということが重要ではないか。その上で、どの段階での課税が特に最も有効かといえ、エコカーを普及させていくという点では、少なくとも購入段階、取得時点での価格というのは重要な要素だと考えている。（再掲）
- ・ 保有課税による入り口段階のインセンティブとしては、イギリスにおけるFirst-Year-Rate（FYR）のように、初年度の保有税負担を加重又は軽減する仕組みがある。取得課税が廃止される場合には、FYRのような制度により、低燃費車、低公害車へ誘導する仕組みを保有課税へ導入することが考えられる。（平成21年度研究会報告書）

(主な意見(続き))

- ・ 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と。
- ・ CO2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、毎年の自動車税に財産税的なものとCO2排出量の両方を反映させるとする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と。毎年の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。
- ・ グリーン化を進めていくためにはやはり取得段階での課税がある程度必要であると考えられ、自動車税及び軽自動車税の中にこれをどのように組み込んでいくのかが重要であり、これによって自動車取得税の廃止による財源をある程度カバーしていくという方向が妥当なのではないかと。

Ⅱ－（３）環境政策税制として望ましい課税のあり方について（続き）

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。

（主な意見）

- ・ EU諸国でもCO₂排出量を課税標準に組み込む動きが広がっており、CO₂排出量に応じた課税は一つの有力な選択肢だが、総合的な検討が必要と考える。（再掲）
- ・ 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、CO₂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。

(主な意見 (続き))

- ・ 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。
- ・ CO₂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CO₂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。
- ・ CO₂排出量のみを課税標準にしてしまうと税収減が著しいため、例えば排気量との両立てにするといったように、課税標準として2つのものを立てることが望ましいのではないか。
- ・ 国土交通省は、省エネ法に基づいて自動車の燃費基準を定めており、車両の燃費値は把握しているが、CO₂排出量を把握する権限は有していない。

Ⅱ－（３）環境政策税制として望ましい課税のあり方について（続き）

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。

（主な意見）

- ・ 日本再興戦略でも2030年に新車販売台数の5割から7割を次世代自動車とするということを方向として示しており、世界全体でのCO2排出削減の必要性ともリンクしているということからすると、グリーン化の今後の方向としてはさらに強化していく必要がある。
- ・ 現行のエコカー減税の仕組みは、引き続き、重要である。環境性能の向上の背景には、関連技術のイノベーションが起こっており、ここ100年ぐらいの自動車産業の歴史を分析したところ、環境や安全等の公共性の要請が強くなっていくということと、日本車の競争力が上がっていくということは一般的な傾向だと思う。
- ・ グローバルマーケットにおいて、エコカーの分野でのガソリン車の市場も今後拡大していく可能性もある中で、ガソリン車の技術開発、燃費性能の向上等の政策的な努力については、これからも重要である。すべての車が次世代自動車に切り替わるというよりも、トータルとして環境性能が向上していくことが望ましい。

(主な意見(続き))

- ・ 技術革新が進み、CO₂の排出量が減少して、「環境はよくなったが、税収がなくなった」ということでよかったということにはやはりならない。とはいえ、新税を環境税として位置づけることについては、技術革新の面から税が貢献するということもできるので、上手にバランスをとっていく必要がある。
- ・ 日本再興戦略では、次世代自動車の新車販売に占める割合を2030年に5割から7割、次世代自動車戦略上は2020年目標を5割としているが、登録車であるか軽自動車であるかという区分けをせずに目標をつくっている。今後も、基本的に登録車であるか軽自動車を分けずに考えていきたいと思っており、軽自動車についても、電気自動車等の次世代自動車の普及を進めていきたいと考えている。

Ⅱ－（３）環境政策税制として望ましい課税のあり方について（続き）

④ 排出ガス対策

○ 排出ガス対策（NO_x・PM）などへのインセンティブをどのようにするか。

（主な意見）

- ・ 最近の自動車関係税制に関する議論ではCO₂排出削減が中心となっており地球温暖化対策がメインとなっているが、排出ガス対策（NO_x・PM）についても考えなくてはならない。
（再掲）
- ・ エコカー減税制度においては、排出ガス規制の超過達成というような形で排ガス性能も含んだ制度が組み込まれており、それにより大気汚染物質排出の削減効果というのでも発揮されていることから、大気汚染の観点も引き続き考慮すべき重要な観点だと考える。
- ・ 排出ガス（NO_x・PM）対策へのインセンティブについては、課税標準の段階で組み込むことは困難であるので、現在のエコカー減税などで考慮されている部分は今後も維持していくべきではないか。

Ⅲ－（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しょうか。
- 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と。

（主な意見）

- ・ 本検討会として、「財源の確保」という点が最も大事であるという姿勢を全面的に出していくべきではないか。
- ・ 政府全体として代替財源確保の検討が必要だが、グッド減税・バッド課税という設計の中でも一定程度の財源の維持確保ということは検討し得るのではないかと。（再掲）
- ・ 環境性能の悪い車への重課や、エコカー減税でも、例えば対象とする自動車のレベルを普及に応じて上げていくことで、一定の税収を維持していくことが可能なのではないかと。（再掲）
- ・ ハイブリッド自動車の売れ行きが伸びている現状からすれば、現行のエコカー減税はすでに役割を果たしたと考えられ、今後は、減税の対象を今後売れ行きを伸ばしていくべき自動車、例えば電気自動車やプラグインハイブリッド自動車等にシフトしていくことで、税収を確保していくべきではないかと。（再掲）
- ・ 仮に自動車取得税が廃止されるとすれば、エコカー減税の影響を考慮したあるべき自動車取得税収分（約3,400億円）を引き続き確保する方策が必要である。（平成21年度研究会報告書）

(主な意見 (続き))

- ・ 自動車関連税にCO₂排出量ベース課税を導入することは、自動車関連税にCO₂排出抑制という政策手段としての役割を一定の規模で担わせることを意味する。一方で、電気自動車やハイブリッド自動車をはじめとする低燃費車が増加した場合、CO₂排出量ベース課税からの税収は減少せざるを得ない。自動車関連税の税収に占める割合が比較的大きいわが国においては、税収確保の重要性は大きい。(再掲) (平成21年度研究会報告書)
- ・ CO₂排出量ベース課税の検討にあたっては、政策達成機能と財源調達機能という相矛盾する機能を両立させる方策が論点となる。
その検討にあたっては、自動車関連税全体をパッケージとして、政策達成機能と財源調達機能をうまくブレンドした制度設計が必要になる。
具体的には、他の課税ベースとCO₂排出量ベースを組み合わせるなど税目の課税ベースの構成において仕組む方法、政策手段としての役割と財源調達の役割とを税目によって棲み分ける方法などが考えられる。(再掲) (平成21年度研究会報告書)
- ・ ヨーロッパでは、一定年度ごとに税率を見直す仕組み(税率スライド)や、免税点の引上げ措置などの税収確保策が存在している。
また、電気自動車等の次世代自動車は、税収確保の観点からも、中期的には、重量基準のみを課税の基準とすることも考えられる。(平成21年度研究会報告書)
- ・ 代替財源としての自動車関係諸税の増税阻止(自工会「自動車関係諸税の簡素化・負担軽減を実現すべき」2013年4月)

Ⅲ－（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。

（主な意見）

- ・ 自動車取得税は、税収の約7割が市町村に交付され、極めて貴重な財源となっていることを踏まえ、同税の引き下げ及び廃止にあたっては、自動車重量税の譲与割合を引き上げるなど市町村の安定的な代替の税財源を確保し、減収が生じないようにすること。（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」）
- ・ 自動車取得税は、概ね7割が市町村の、3割が道府県の財源となっており、廃止による財源を道府県・市町村がそれぞれ適切に確保できるような仕組みについて議論されるべきではないか。

IV－（１）経済・雇用・スケジュールについて

- 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。

（主な意見）

- ・ 消費税を3%から5%に上げた前後で（平成9年4月）、月別新車販売台数に大幅な変動があったため、駆け込み需要と反動減を見越した対応が必要である。
- ・ 絶対的な燃費値を基準にした仕組みに改める場合、現在、国土交通省が把握している個車毎の燃費値を車検証に記載するなどして課税庁側が把握できるシステムを構築する必要があるものと考えられる。（平成21年度研究会報告書）
- ・ 軽自動車税の適正な賦課徴収事務に資するため、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。（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」）

IV－（2）地方分権の推進について

- 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

（主な意見）

- ・ 自動車税と軽自動車税の一本化は、市町村の税目や課税自主権の縮小につながることを考えれば、困難ではないか。

IV－（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）

（主な意見）

- ・ 小型自動車と軽自動車の乗り物としての区分や性能に差異がなくなっていることに着目すると、税制上別々にする理由はないのではないかと。ただ、産業政策上かなり影響もあるので、直ちに税率水準を同じにできるものではない。
- ・ 社会政策的に軽自動車へ配慮することはあるかもしれないが、環境損傷的性格と財産税的性格という課税根拠からは軽自動車と小型自動車を分ける理由はない。
- ・ 小型自動車と軽自動車とは、実態として排気量以外はそんなに違わないのではないかと、よって、税制上そこに線を引く意味はないのではないかと。
- ・ 昔は小型自動車と軽自動車の間で性能差があったが、現在では、660ccでもスピードは出るし、居住性もいいし、重量についても全然遜色がない。「昔は小型自動車と軽自動車では差があったが、今はそうではない」という点がポイントではないかと。
- ・ 小型自動車と軽自動車とで重量の差がなくなっているということは、道路損傷という観点で見れば同じということにならないかと。
- ・ 税の性格に環境損傷負担金的な考え方を取り入れた場合には、両者の負担水準を近づけるべきとの意見を補強できるのではないかと。

（主な意見（続き））

- ・ 一定の軽自動車と小型自動車の間に見られる著しい格差については縮小されるべきではないか。
- ・ 他の種類の自動車が頭打ち、あるいは減っている中で軽自動車が増えているということは、他の自動車と使い方、所得、購買層が代替的になってきているのではないか。（再掲）
- ・ 軽自動車の維持費の割安感は税制が作り出している部分が大きく、市場をゆがめている点があると考えられ、これを是正することは重要ではないか。したがって、軽自動車と小型自動車の格差の是正は、財源確保のためではなく、あくまで負担の公平化を目的とするものであるというのが原則論ではないか。
- ・ 軽自動車といえどもそれなりに環境負荷があり、場合によっては一家に数台あるということもあるが、環境政策上からは、「環境性能がいいから増えてもいい」ということにはならないのではないか。
- ・ 最近では、地域の公共交通の廃止路線が増え、軽自動車に頼らなければ生活が成り立たない地域もあることから、軽自動車の増加にも地域差が大きいのではないか。この場合、公共交通と軽自動車の環境貢献を比較してみることも必要ではないか。
- ・ 軽自動車は安全性などから規格が拡大されてきたが、車両の基本性能の保持に必要な最小限の規格ということで、1,000ccクラスの小型自動車との間には一定の差はあるものだと思っている。
- ・ 軽自動車については、経済性や使いやすさということから、公共交通機関の不便な地域を中心として日常の足として欠かすことのできないものとして使われている実態があることを踏まえると、今後とも必要な規格と考える。

IV－（3）地方からの要望等について（続き）

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。

（主な意見）

- ・ 自動車の経済的価値と排気量との関係は、二輪車と四輪車とでは異なると考えられることから、二輪車は四輪車とは異なる税率表や基礎控除、政策的控除等が与えられるべきである。
- ・ 原動機付自転車に対す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、標準税率、課税方法等の課税制度の見直しを図ること。（全国市長会「都市税源の充実強化等に関する提言」）
- ・ 原付については、非常に徴税コストがかかっており、登録段階で税を取ることができれば、徴税コストを下げることにつながるのではないか。
- ・ 新しい自動車税の課税標準として、CO₂の排出量をもとにした場合、例えば50ccのバイクのCO₂排出量は非常に少ないと思われるので、現在の1,000円という税率の負担の水準は確保できないのではないか。
- ・ 原付については、徴税コスト等を考えればあまりいい税とはいえないのではないか。

IV－（３）地方からの要望等について（続き）

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」

（主な意見）

- ・ 絶対的な燃費値を基準にした仕組みに改める場合、現在、国土交通省が把握している個車毎の燃費値を車検証に記載するなどして課税庁側が把握できるシステムを構築する必要があるものと考えられる。（再掲）（平成21年研究会報告書）
- ・ 軽自動車税の創設時には徴税技術上の利点もあって市町村税とされた経緯もあるようだが、原付などをみると、現在その利点は失われつつあるのではないか。
- ・ 徴収効率という観点からすれば、市町村が自ら徴収する部分を従来より極端に増やすのではなく、例えば現行の自動車取得税のように、道府県が徴収し、交付金として市町村に交付するという形も維持していくことが望ましいのではないか。
- ・ 自動車税では登録情報は電子データで提供されるが、軽自動車税では手作業で入力しているなど、自動車税よりコストがかかる一方で税率が低いという面があり、徴収コストの削減についても議論すべき。
- ・ 原動機付自転車に対す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、標準税率、課税方法等の課税制度の見直しを図ること。（再掲）（全国市長会「都市税源の充実強化等に関する提言」）

IV－（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。

（主な意見）

- ・ TPP交渉と並行して自動車貿易に関する交渉を行うことが決定されているが、その中に財政上のインセンティブという文言がある。この中には、税制も協議の対象となるということとされており、今後、その交渉の推移を見守る必要がある。
- ・ 昭和60年ごろは小型と普通自動車間の税率格差が大きいことがGATTで問題となり、全体として自動車税の体系について改正がされた。そのときと逆に小型の税率を下げると、今度は輸入車で大型車が多いということもあり、今後議論となることも考えられる。