

# 自動車関連税制のあり方に関する分科会報告

## (概要版)

---

令和3年3月

# 目次

1. 自動車関連税制のあり方に関する分科会について
2. 自動車関連税制の概要
3. 自動車関連税の現状
4. 現行税制において指摘されている課題
5. 自動車をめぐる環境の変化(将来動向)
6. 自動車に対する課税のあり方(総論)
7. 将来に向けた課税方法・課税標準の検討
8. [参考] 自動車関連税制の将来像について

# 自動車関連税制のあり方に関する分科会について

## 1 設置趣旨

自動車は、CO<sub>2</sub>排出の大きなセクターとなっている。地球温暖化等の環境問題を解決し持続可能な社会を実現するためには、自動車関連税制について、環境重視の考え方を税制に組み込むことで、より積極的に環境税制として位置づけていくことが極めて効果的である。

一方で、税制のグリーン化の進展等により自動車関連税収は大幅に減少しており、地方自治体にとってその充実確保が重要な課題となっている。更に、自動車をめぐる技術革新・サービス等の向上も目覚ましく、次世代自動車が普及するとともに、自動車に対する価値基準が変化し、保有形態が多様化することで、課税のあり方について見直すことも必要になると考えられる。

こうしたことから、平成30年度東京都税制調査会答申では、「税制のグリーン化と税負担のあり方という両面において、中長期的な視点から自動車関連税改革について検討を行っていくべきである。」と提言している。そこで、今後の自動車関連税制のあり方に関して、東京都税制調査会の議論に資する調査・分析を行うため、「自動車関連税制のあり方に関する分科会」を設置する。

## 2 委員

- ◎ 小林 航 千葉商科大学政策情報学部教授
- 諸 富 徹 京都大学大学院経済学研究科教授
- 吉 村 政 穂 一橋大学大学院国際企業戦略研究科教授

◎は分科会長

# 自動車関連税制のあり方に関する分科会について

## 3 開催経過

(開催日時)

(議 事)

第1回	平成30年12月 6日(木)	平成30年度委託調査進捗報告 自動車関連税制等に係る制度・現状及び課題
第2回	平成31年 3月19日(火)	平成30年度委託調査中間報告・令和元年度委託調査の検討 自動車の取得・保有・走行の各段階における課税のあり方
第3回	令和元年10月 4日(金)	令和元年度委託調査中間報告 営自格差、軽自格差
第4回	令和 2年 1月16日(木)	有識者ヒアリング 自動車の取得・保有・走行の各段階における課税のあり方 将来に向けた課税方法・課税標準の検討
第5回	令和 2年 1月21日(火)	
第6回	令和 2年 2月 4日(火)	
第7回	令和 2年 2月13日(木)	
第8回	令和 2年 3月16日(月) ～ 3月20日(金)	令和元年度委託調査最終報告 分科会報告書(案)
第9回	令和 3年 3月 2日(火)	令和2年度委託調査中間報告 分科会報告書(案)

※ 平成30年度主税局委託調査 「フランスにおける車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する調査・分析等委託」  
※ 令和元年度主税局委託調査 「車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較調査・分析等委託」  
※ 令和2年度主税局委託調査 「自動車関連税制に関する税込シミュレーション等調査委託」

# 自動車関連税制の概要

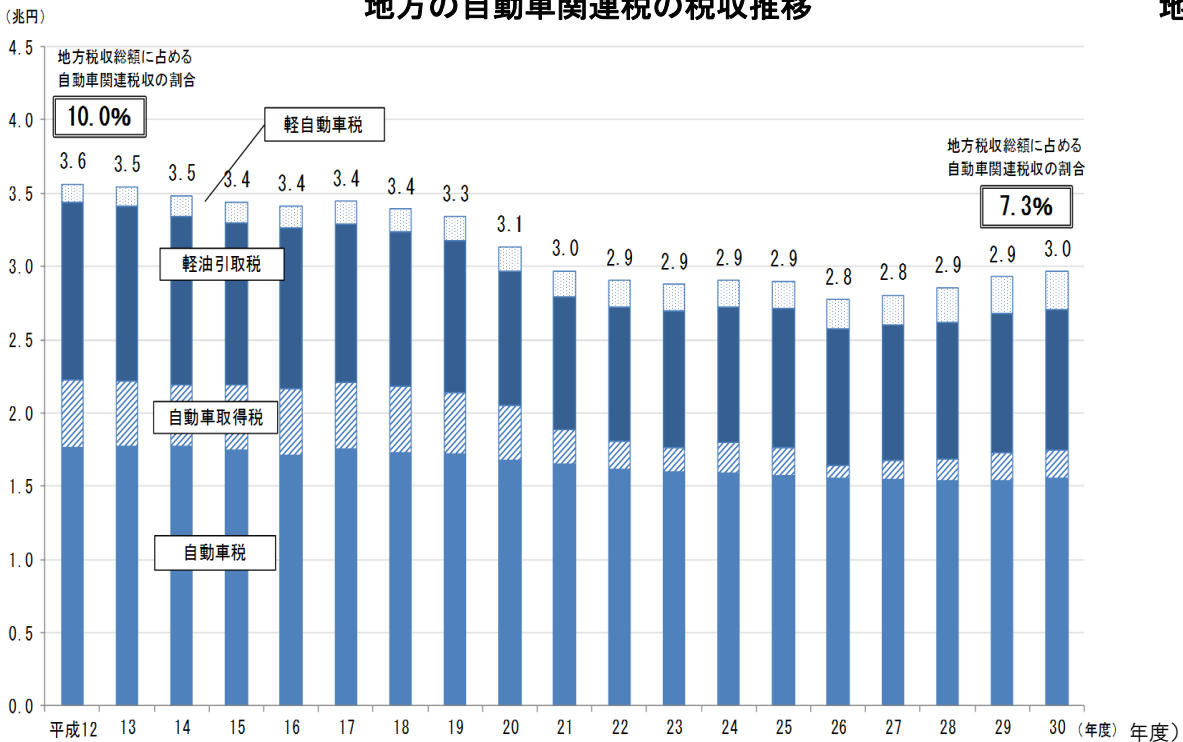
## ○ 車体課税及び主な燃料課税の概要 (太字・下線は税制のグリーン化措置)

	税目	段階	概要	課税の考え方
車体課税	自動車税・軽自動車税 環境性能割 (R1.10 導入) 【道府県税・市町村税】	取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>取得価額に応じて課税</li> <li>燃費基準達成度等に応じた段階税率</li> </ul>	道路損傷負担 環境損傷負担
	自動車取得税 (R1.9 廃止) 【道府県税】	取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>取得価額に応じて課税</li> <li>H21年度に一般財源化</li> <li>H21年度から<b>エコカー減税</b>導入</li> </ul>	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
	自動車税種別割 (R1.10導入・旧自動車税) 【道府県税】	保有	<ul style="list-style-type: none"> <li>総排気量(乗用車)、最大積載量(トラック)、乗車定員(バス)等に応じて、毎年度課税</li> <li>H13年度から<b>グリーン化特例</b>導入</li> </ul>	応能負担 応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
	軽自動車税種別割 (R1.10導入・旧軽自動車税) 【市町村税】	保有	<ul style="list-style-type: none"> <li>車種ごとに区分して税率が設定され、毎年度課税</li> <li>H27年度から<b>グリーン化特例</b>導入</li> </ul>	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
	自動車重量税 【国税】	保有	<ul style="list-style-type: none"> <li>重量等に応じて課税、車検時徴収</li> <li>H21年度に一般財源化</li> <li>H21年度から<b>エコカー減税</b>導入</li> </ul>	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
課燃料料	揮発油税【国税】 地方揮発油税【国税】 軽油引取税【道府県税】	走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>数量に応じて課税</li> <li>「当分の間」税率の適用</li> </ul>	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担

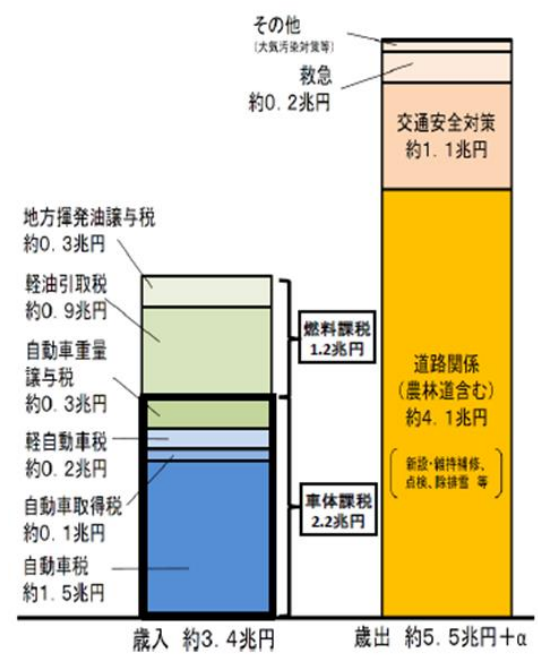
# 自動車関連税の現状

- 自動車関連税の合計税収は、自動車税グリーン化特例が導入前の平成12年度決算額約7.8兆円に対し、平成30年度決算額は約6.2兆円と、大幅に減少。
- 地方の自動車関連税収は、平成12年度決算額の約3.6兆円から、平成30年度決算額の約3.0兆と、0.6兆円の減少。
- 地方自治体における自動車に係る行政需要は、自動車関連税収を大きく上回っている。

地方の自動車関連税の税収推移



地方自治体における自動車関連税収と行政需要



※歳入及び歳出については平成28年度決算額。  
 ※端数処理の関係で合計が一致しない。  
 注 総務省「地方財政審議会」(平成31年4月19日)資料より抜粋。

# 現行税制において指摘されている課題

## ○ 総排気量と財産価値の比例関係

- ・ 近年、エンジン性能の改良が進んでおり、現行の自動車税種別割の税率区分である総排気量の大きさと自動車税の財産的価値との間には、あまり比例関係がないのではないか
- ・ 電気自動車について、総排気量1,000cc以下の税率での取扱いが適切なのか

## ○ 低炭素社会の実現に向けた車体課税

- ・ 地球温暖化等の環境問題を解決し、持続可能な社会の実現するため、欧州と同様CO<sub>2</sub>排出量基準を取り入れるなど一層環境重視の考え方を税制に組み込むべきではないか

## ○ 税負担水準の適正化に関する諸課題

- ・ 営業用自動車と自家用自動車の課税上の差異(営自格差)、軽自動車税と自動車税の税目間の格差(軽自格差)について、道路損傷や環境負荷等の観点で見れば大きな差はないことから、税負担水準の適正化を図るべき

## ○ 税体系の簡素化

- ・ 現行税制は、各段階で多くの税が課されており、複雑な税体系で重税感がある

# 自動車をめぐる環境の変化（将来動向）その1

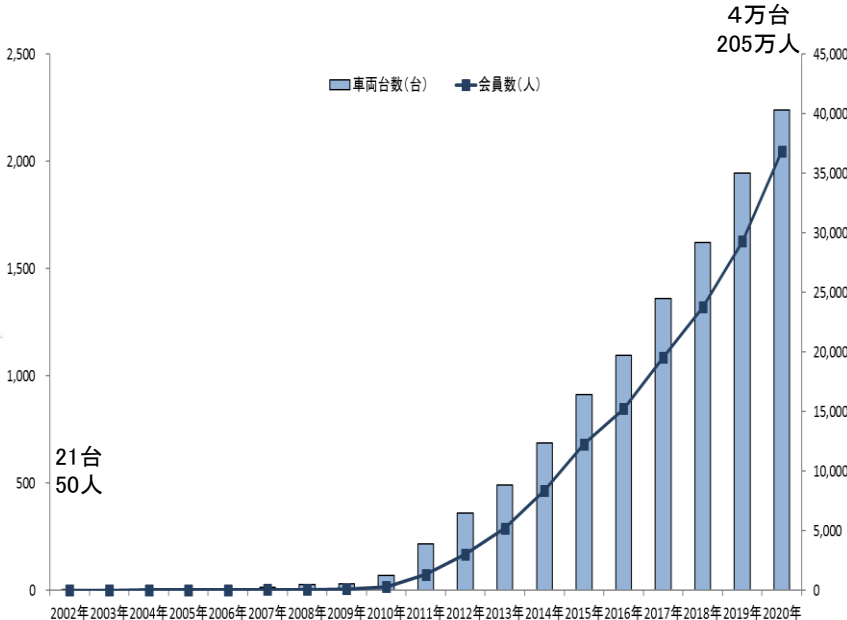
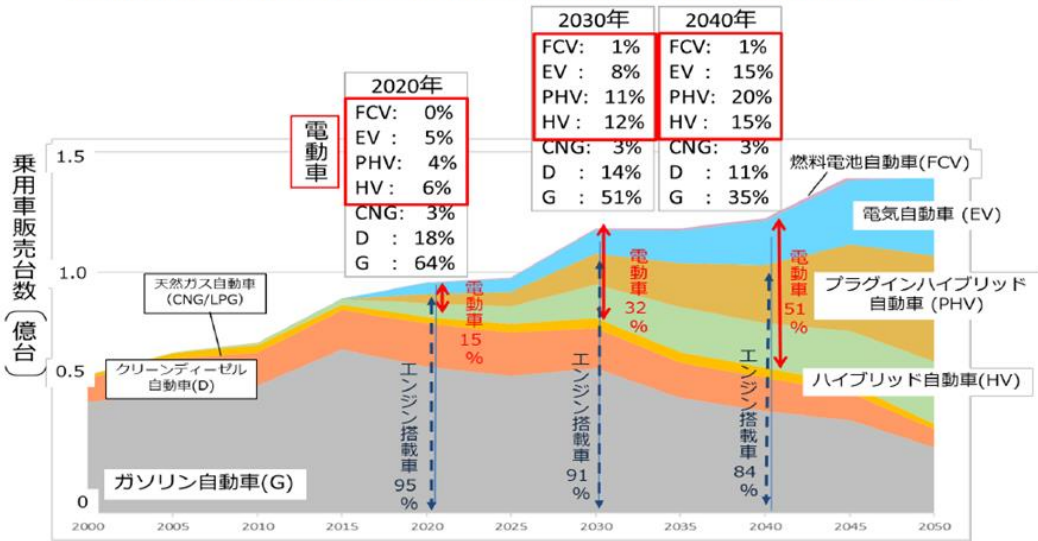
## CASEと呼ばれる大変革

- |                     |   |   |              |
|---------------------|---|---|--------------|
| ○自動車のICT化(コネクテッドカー) | C | ➤ | ○脱化石燃料化      |
| ○自動運転技術の向上          | A |   | ○所有せずに利用へ    |
| ○シェアリングの拡大          | S |   | ○1台当たり稼働率の上昇 |
| ○電気自動車の普及           | E |   | ○政策との結合      |

全世界乗用車販売台数の見通し(IEA)

我が国のカーシェアリングに関する動向

IEAが示した技術普及シナリオ（平均気温上昇の▲2℃達成ケース）



注 経済産業省「自動車新時代戦略会議(第1回)」(平成30年4月18日)資料より抜粋。

注1 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団ホームページより作成。  
 注2 2002年から2005年までは4~6月調べ、2006年から2014年までは1月調べ、2015年からは3月調べ。



# 自動車をめぐる環境の変化（将来動向）その2

## 地方自治体の税収は減少

現行税制は内燃機関自動車の所有を前提とした税体系

- ・ 電気自動車の普及による燃料課税の税収減
- ・ 電気自動車への「総排気量基準」の適用による自動車税種別割の税収減
- ・ 所有者の規模縮小による車体課税の税収減

## 一方新たな行政需要も

電気自動車や自動運転技術などにより自動車に係る一定の行政需要が減少する一方、新たなインフラ整備や車両重量の重い電気自動車の普及に伴う道路損傷の増加への対応などが求められる

(例)

### 【自動運転の普及に伴うインフラ整備】

- ・ 道路上の白線表記の品質維持
- ・ 工事・舗装の張替えを地図データへ反映させるシステムの整備

### 【電気自動車の普及に伴うインフラ整備】

- ・ 充電設備の充実
- ・ 充電が集中する地点での発送電の整備

# 自動車に対する課税のあり方（総論）

自動車の様々な変化を的確に捉え、将来動向も見据えながら、以下の観点において最適な課税標準を用いて、適切に負担を求めることが可能な税体系の構築が重要

## 応益負担

行政からの受益を踏まえて負担を求めるものであるが、行政サービスの利用量に応じて負担を求める考え方がある一方、行政サービスを受けることを前提に利用量によらず、定額で負担を求める考え方があるまた、現行税制度のように、双方の観点から、二つ以上の課税方法により負担を求める考え方もある

## 応能負担

自動車には耐久消費財としての側面がある一方、高付加価値化も予想される中で、所得等に対する逆進性にも配慮し、財産価値に応じた負担を求めることが望ましい

## 原因者負担（道路損傷・環境負荷に対する負担）

原因者負担的要素は、その原因を発生させる自動車の利用量（道路損傷等は走行量や重量、CO<sub>2</sub>排出等は燃料消費量）に応じて負担を求めることが望ましい

## 税制のグリーン化

自動車に対する低炭素化の要請は世界的に高まっており、税制において環境配慮の観点を重視した仕組みは引き続き実施していくことが必要である

## 課税自主権を積極的に活用できる仕組み

地方自治体がそれぞれの地域の課題解決の一つの手段として、課税自主権を活用できるようにすることが望ましい

# 将来に向けた課税方法・課税標準の検討

- 1 利用量に応じた課税(走行距離課税)
- 2 財産価値に応じた課税
- 3 環境に配慮した課税
- 4 営自格差、軽自格差
- 5 税制の簡素化及び国と地方の税源配分

# 1 利用量に応じた課税（走行距離課税）

- 自動車の利用量に応じた課税方式として、現行税制度では、燃料消費量による燃料課税がある。燃料を使用しない電気自動車を含め、すべての自動車に対し利用量に応じた負担を求める課税の方法として、「走行距離課税」がある。
- 欧州の一部の国では、重量貨物車について、高速道路等の走行距離に応じた課金が、米国のカリフォルニア州等では、走行距離課税のパイロット事業が行われている。
- 走行距離課税の導入に当たっては、納税者のプライバシーへの配慮、データの管理方法、課税・徴収の仕組み等について、慎重な制度設計が求められる。
- 電気自動車には、電気使用量を課税標準とする方法も考えられる。

## 走行距離課税の方法(例)

方法	特徴
<b>GPS方式</b> （ドイツ、オレゴン州、カリフォルニア州） GPS機能を搭載した車載器（外付け機器）やスマートフォンアプリを用いて精緻に計測した走行距離に基づいて課税する方法	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 走行情報というプライバシーの問題について、導入国では、民間プロバイダが走行距離の収集から、税額計算、徴収までを行い、行政機関に対しては走行距離・税額の合計を提供することで、行政機関が納税者の詳細な走行情報を把握できない仕組みとすることで対応</li><li>・ 外付け機器の導入が必要となるため、<u>インフラコストが大きい</u></li><li>・ 車載器の取外しやスマートフォンの電源を切ることによる<u>脱税の可能性</u>（オレゴン州では罰則あり、カリフォルニア州はパイロットプログラムのため罰則なし）</li></ul>
<b>オドメーター方式</b> （カリフォルニア州） 車両に装備されているオドメーター（走行距離計）を利用して走行距離を計測、一定期間ごとに計測して行政機関に自己申告し、後払いで納税する方法	<ul style="list-style-type: none"><li>・ オドメーターは車両への取付が義務付けられているため、<u>インフラ整備のコストが小さく、実施が容易</u></li><li>・ オドメーターの改ざんによる<u>脱税の可能性</u>（カリフォルニア州はパイロットプログラムのため罰則なし）</li></ul>
<b>ビニエツト方式</b> （英国、オランダ、カリフォルニア州） 走行距離や走行期間に応じて事前に料金を支払うことでビニエツト（通行証）を発行する方法	<ul style="list-style-type: none"><li>・ GPS方式に比べると<u>インフラ投資や技術要件が小さく、実施が容易</u></li><li>・ 実際の走行距離に応じた課税ではないため、<u>走行量に応じた税負担を求めることはできない</u></li></ul>

## 2 財産価値に応じた課税

- 財産価値に応じた課税指標として、電気自動車については、「車体重量又は電池容量」とすることが選択肢として考えられる。
- また、すべての自動車に共通する「車体重量」を課税指標とした場合は、将来新たな動力源を用いた自動車が登場した場合にも対応できることや、課税指標が共通するという観点からもシンプルでわかりやすいものとなる。
- 環境性能割と同様の「取得価額」とすることも考えられる。(米国 自動車登録料(Vehicle License Fee)の例)

### 車両価格との相関関係

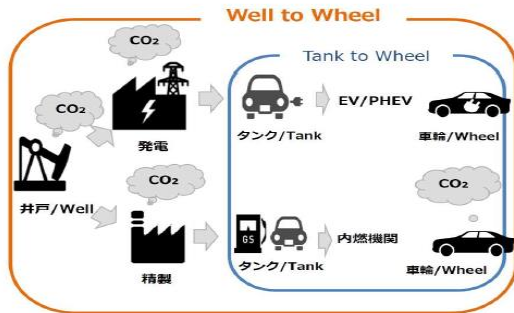
	対象台数	総排気量 (ℓ)	車体重量 (kg)	エンジン馬力等		モーター馬力等		電池容量 (kWh)
				最高出力 (kW)	最大トルク (Nm)	最高出力 (kW)	最大トルク (Nm)	
ガソリン車	209	0.81	0.69	0.90	0.89	—	—	—
HV	109	0.88	0.75	0.83	0.87	0.61	0.54	—
PHV	26	0.67	0.57	0.82	0.83	0.35	0.64	—
電気自動車	11	—	0.94	—	—	0.91	0.81	0.94

# 3 環境に配慮した課税

- 自動車のCO<sub>2</sub>排出抑制という目的を明確に示し、ユーザーの意識をより低炭素なものに変えていく観点からは、欧州と同様、CO<sub>2</sub>排出量基準とすることも一つの選択肢
- 将来的には、ライフサイクル全体を対象に、自動車が排出するCO<sub>2</sub>を定量化し総合評価する手法や、再利用等により資源を可能な限り循環させることでCO<sub>2</sub>排出を抑制する考え方を課税標準に取り入れていくことが望ましい

## <燃費基準>

- ・ S54年「エネルギーの使用合理化に関する法律」(省エネ法)に基づき、ガソリン乗用車におけるエネルギー消費効率である燃費(km/L)の目標値を定めた燃費基準が策定
- ・ H11年トップランナー基準の導入、その後燃費目標は5年ごとに引上げ
- ・ 自動車税のグリーン化特例、自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税、軽自動車税のグリーン化特例、自動車税・軽自動車税環境性能割で採用
- ・ R元年6月新燃費基準が発表され、車両に供給されるよりも上流側のエネルギー消費効率を考慮した「Well-to-Wheel」の考え方を採用



## <CO<sub>2</sub>排出量基準>

- ・ 2005年 欧州委員会が車体課税の2分の1にCO<sub>2</sub>排出量の要素を取り入れるべきとする指令案を示す
- ・ 欧州CO<sub>2</sub>排出規則に連動する形で、多くの国が保有段階を中心にCO<sub>2</sub>排出量基準(gCO<sub>2</sub>/km)を導入

国	税目/制度(課税段階)
ドイツ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車税(保有)</li> <li>— <u>CO<sub>2</sub>排出量</u>基準と排気量基準を併用</li> </ul>
フランス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車登録税(取得)</li> <li>— 課税馬力の算出に<u>CO<sub>2</sub>排出量</u>を追加</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Bonus-Malus制度(取得)</li> <li>— <u>CO<sub>2</sub>排出量</u>の少ない自動車に補助金支給、多い自動車に課税</li> </ul>
英国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・汚染車税(保有)</li> <li>— <u>CO<sub>2</sub>排出量</u>が課税標準</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車税(保有)</li> <li>— 初年度は<u>CO<sub>2</sub>排出量</u>基準に応じて税額設定</li> </ul>

## 4 営自格差、軽自格差

### (営自格差)

- ・ 営自格差は、自動車税創設時、個人所有の自動車について多少の奢侈的な側面を認めて設けられ、その後も、物価や公共料金への反映を考慮して維持されてきた。
- ・ 道路損傷負担や環境損傷負担の観点からみれば自家用自動車と営業用自動車に事実上の差異はない。
- ・ 自動運転技術の向上やコネクテッドカーの普及、全国規模の規制緩和が行われると、様々なシェアリングサービスが登場し、自家用自動車を利用して、有償で人や物を運ぶ事業が行われることが予想され、営業用自動車との線引きは曖昧となる。

⇒ 自動車の利用の変化や法規制も踏まえながら、公共交通資産の利用促進等、運輸政策上の配慮をしつつ、車体課税の課税根拠等に鑑みて、税負担水準の適正化を図っていくことが望ましい

### (軽自格差)

- ・ 軽自動車は我が国特有の規格として定められており、制度上も登録制度等において小型自動車と異なる取扱いがなされている。また、公共交通機関が不便な地域における代替交通手段として使用される傾向にあり、通勤等などの移動手段、小規模事業者の輸送手段など生活に密着して利用されている。
- ・ 現在では、高付加価値化した軽自動車も登場しており、小型自動車と比べても財産的価値に差異はない。また、軽自動車規格の電気自動車については、道路損傷程度を考慮すると、税負担の差を設ける合理性はなくなったといえる。

⇒ 軽自格差が縮小されてきた経緯を考慮し、我が国特有の規格である軽自動車への政策的配慮をしつつ、税負担水準の適正化を図っていくことが望ましい

## 5 税制の簡素化及び国と地方の税源配分

○ 平成21年度に道路特定財源が一般財源化される以前から、道路整備等の歳出に比べて自動車関連税収が超過している国とは異なり、地方自治体は、一般財源を投入して必要な道路整備を行っていた。自動車関連税制においては、税制度の見直しとともに、国と地方の役割に応じた税源配分に見直すことが重要である。

○ 保有段階の課税については、これまでも、総務省の研究会や東京都税制調査会において、課税の仕組みを簡素化し、納税者にとって分かりやすく理解を得られやすい税とする観点から、課税根拠が重複する自動車税(軽自動車税)種別割と自動車重量税を統合する構想案が示されている。

⇒ 保有段階で課税している自動車税種別割と自動車重量税を統合し、国と地方の役割に応じた税源配分に見直すことも一つの合理的な手法