

令和3年度 東京都税制調査会

第1回小委員会

令和3年7月2日（金）14：00～16：01

都庁第二本庁舎31階特別会議室21

**【三浦税制調査担当部長】** それでは、所定の時間となりました。各委員の皆様、お集まりいただきありがとうございますので、本日の小委員会、これから始めさせていただきたいと存じます。

私、東京都税制調査会事務局を務めております税制調査担当部長の三浦と申します。本日は、よろしくお願い申し上げます。

本日は、お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。これから、令和3年度第1回小委員会を開催させていただきたいと存じます。

今回の小委員会につきましては、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえまして、オンライン開催とさせていただいております。本日は、既にお送りしております資料をご参照いただきながら、御審議いただければと存じます。

なお、沼尾委員、野口委員、保井委員、吉村委員の皆様におかれましては、所用のため、欠席となっておりますことをご報告させていただきます。

それでは、年度最初ということもございますので、初めに、池上会長並びに諸富小委員長から一言ずつご挨拶を賜りたいと存じます。

最初に、池上会長、よろしくお願い申し上げます。

**【池上会長】** 池上でございます。

東京都税制調査会は、本来、1期3年ですけれども、ご存じのとおりで、今期に限って4年間ということになりました。今年は、その4年目ということで、まとめの年になります。

ここ数日のニュースなどを見ておきますと、例えば、6月の末には、国の昨年度の税収決算がまとまったのですが、意外と、法人税もそれほど減らずにむしろ前年度より増えたところもあります。そういう状況をどう説明するか、いろいろ考えてみなければいけないと思います。また昨日、7月1日は、OECDで、デジタル課税と法人税の最低税率に関する大筋の合意ができたという報道がなされております。これにつきましては、都税調におきましてもずっと議論してきた、特にデジタル課税は議論してきたところがあります。これをどう捉えたらいいかということは、恐らく次回、議論できると思っております。

本日御議論いただく自動車関連税制、それから今申し上げたデジタル課税、それから環境関連の税制、さらに今期は地方法人課税でありますとか、あるいは感染症対策の税制でありますとか、いろいろ盛りだくさんの議論をやっているわけです。今年、それをまとめなければいけないということで、大変なのですが、この4年間の議論をまとめて答申を作るということで、諸富先生を中心に、ぜひ活発な御議論をいただいて、取りまとめを行っていきたいと思います。よろしくお願いいたします。

以上、簡単ですが、私からの挨拶とさせていただきます。

**【三浦税制調査担当部長】** 池上会長、どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、諸富小委員長からご挨拶をいただければと存じます。よろしくお願いいたします。

**【諸富小委員長】** 皆様、今年、本年度、改めましてよろしくお願い申し上げます。

池上会長から今、お話がございましたように、今年度、最終答申を取りまとめる年度ということになっ

ております。これまでも、都税調は率先して社会情勢の変化に敏感に反応して、その時々のはやり社会的課題にどういうふうに取り組むかということ、税制の立場から、あるいは地方税の立場から、一定の提言を行ってきたというすばらしい実績を持っていると自負しております。

そういうことで、今年も、様々な社会状況の変化に対応しながら、皆様のすばらしいご知見を加える形で、提言や答申を取りまとめなければというふうに思っております。とりわけ今年はこのまでの議論の蓄積に踏まえて、東京都税調としての新しい提正、提案も含めて、積極的な姿勢を打ち出していくことを特徴にできればというふうに思っております。

皆様、熱心な御議論とご協力を賜ることができればと思っておりますので、よろしく願いいたします。以上をもちまして、私の挨拶とさせていただきます。

**【三浦税制調査担当課長】** 諸富小委員長、誠にありがとうございました。

それでは、これより議事の方に入ってまいりたいと存じます。

今後の進行につきましては、諸富小委員長にお預けをして、この進行をお願いしたいと存じます。

それでは、先生、よろしくお願い申し上げます。

**【諸富小委員長】** 改めまして、よろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきたいと思えます。

初めに、今年度の小委員会の議題について、事務局から説明をお願いいたします。

**【松崎税制調査課長】** それでは、今年度の小委員会の議題について、説明させていただきます。お手元の画面を御覧ください。

まず初めに、資料1でございます。令和3年度検討事項について（第1回総会決定）を御覧ください。こちらは、先日、書面にて開催いたしました第1回総会において、ご決定いただいたものでございます。

検討事項の一点目は、真の地方自治の確立に向けた税財政制度等に関するところでございまして、総体としての地方税財源の拡充と安定的な地方税体系のあり方等を検討内容としております。

二点目ですが、直面する税制上の課題に関するところでございます。新型コロナウイルス、それから、気候危機、デジタル化、自動車の大変革など、直面する様々な変化に対応するため、税制上の諸課題について検討をいただく予定でございます。

これらの検討事項につきまして、御審議いただき、本年10月をめどに答申を取りまとめいただければと存じます。

続いて、資料2、令和3年度東京都税制調査会小委員会の議題（案）を御覧ください。こちらは、第1回総会でご決定いただいた今年度の検討事項を踏まえまして、各回の議題と今後の予定を記載したものでございます。

今年度の小委員会は、本日を第1回としまして、10月開催予定の答申案の審議の総会まで、全5回の開催を予定しております。本日の第1回小委員会では、自動車関連税制のあり方について、第2回では環境関連税制、デジタル経済と税制、それから、地方法人課税等をめぐる課題への対応について、第3回では、感染症対策と税制、そして、第2回で実施予定の地方法人課税等をめぐる喫緊の課題への対応が終了していなかった場合につきましては、これも含めて、御審議いただきたいと考えております。続いて、第4回、第5回では、答申案文について御審議いただいた上で、小委員会としての答申案を取りまとめいただきたいと考えております。

なお、こちらにお示した小委員会のテーマにつきましては、今後、追加や変更を行う場合がございますことを、あらかじめご了承くださいと存じます。

また、小委員会の議事につきましては、運営要領第3の1の規定によりまして、原則、公開とさせてい

ただいております。ただし、答申案の審議を行う第4回、第5回につきましては、答申公表後に議事録等を公開いたしますが、議事については、非公開とさせていただきます。

次に、資料3、令和3年度第1回小委員会の論点を御覧ください。

本日の流れになりますが、報告事項二点を行った後、論点を御審議いただく予定となっております。

報告事項としましては、これまで分科会で御議論いただきました自動車関連税制のあり方に関する分科会報告、それから、昨年度の委託調査である自動車関連税制に関する税収シミュレーションの報告を行います。その後、本日の論点となります。将来を見据えた自動車関連税制のあり方について、御審議いただく予定となっております。

事務局からの説明は以上となります。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

そうしましたら、今年度の小委員会の議題、今ご説明いただいたとおりですが、御意見はございますか。御意見のある委員は、画面に向かって、手を挙げていただければと思います。あるいは、画面に映っていない委員は、御発声をお願いしたいと思います。

よろしく願いいたします。

**【三浦税制調査担当部長】** 諸富先生、特に挙手の委員の方はいらっしゃらないようです。

**【諸富小委員長】** 分かりました。

それでは、これは、お認めいただけるものと理解しまして、先へ進みたいと思います。

ありがとうございます。

では、次へ行きます。自動車関連税制のあり方についての議題に入らせていただきます。

初めに、自動車関連税制のあり方に関する分科会から、昨年度までの議論を取りまとめた報告と、昨年度に行った委託調査、自動車関連税制に関する税収シミュレーションについて、報告がございます。

小林分科会長から報告のご趣旨等について、ご説明をいただきたいと思います。

よろしく願いいたします。

**【小林分科会長】** それでは、私から簡単に報告書の趣旨等を説明させていただきます。

この分科会は、自動車関連税制のあり方に関して、今後の東京都税制調査会の議論に資するという、そういう事項について調査・分析を行うという目的で設置されました。皆さんご案内のように、自動車を取り巻く環境というのは大きな転換期を迎えているわけですね。CASEという、C、A、S、Eと言われる大変革が進行中であるわけですが、これは自動車産業のみならず、交通インフラや人々の生活スタイルをも大きく変える可能性を有しています。

税制との関連でいいますと、C、A、S、E、いずれも関連してきますのですが、特に重要となるのがSとEの部分ですね。Sはシェアリング、つまり自動車を自分で所有はせずに利用するという形態になります。この形態が普及していきますと、自動車税や軽自動車税といった自動車の所有を前提とした税体系からは税収が上がりにくくなってしまいうこととなります。それから、Eは電動化、EVシフトですね。これは、一方では地球温暖化対策として、つまり脱炭素化を実現するために、官民を挙げて推進していく必要があるわけですが、しかし、もう一方でこれが普及していきますと、ガソリン車等の内燃機関自動車を前提とした税体系からは、やはり税収が上がらなくなってしまいます。

こうした税収の問題もさることながら、その背後で、税負担の公平性や資源配分に関する中立性、効率性の問題も潜んでいますので、話はいろいろと複雑なのですが、重要な論点はできるだけ包括的に考慮した上で、将来に向けた課税方法の検討を行い、報告書を取りまとめた次第です。

詳細につきましては、事務局から説明してもらいますが、本報告が小委員会での議論に資することにな

れば幸いです。

簡単ですが、私からの趣旨説明はここまでとさせていただきます。よろしく願いいたします。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、分科会報告と、委託調査報告の具体的な内容につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

【内田税制調査担当課長】 はじめに、分科会報告の方から説明させていただきたいと思います。

今、資料共有しましたのが分科会報告概要です。

こちらの分科会報告概要版に沿って、ご説明の方をさせていただきたいと思います。

1ページ目は、まず目次ですので、2ページ目から行きたいと思います。

こちら、今、小林先生からも、いろいろご趣旨についてはご報告いただきましたが、今回、この小林先生を分科会長としまして、諸富先生と吉村先生を含む、この3人で分科会を構成していただきました。

そして、3ページにございますとおり、平成30年の12月から合計9回ですね、これまでいろいろ御議論をいただいたところでございます。

それでは、その中身につきましては、では、4ページからまたご説明させていただきますが、最初は、これは皆様もご承知のとおり、自動車関連税制の概要というところでございます。車体課税としましては、取得時に支払う自動車税・軽自動車税の環境性能割、あるいは、保有に対して支払う自動車税・軽自動車税の種別割と自動車重量税といったものがございます。その他、燃料課税としては、揮発油税、軽油引取税があるところでございます。御覧のとおり、車体課税におきましては、いろいろと以前からグリーン化が進められてきたところでございます。

続いて、5ページを御覧ください。自動車関連税制の現状となっております。

こちらにありますとおり、自動車関連のこの税収は、国税・地方税とも、今、減少傾向にございます。また地方税収における割合も低下傾向にあるところでございます。一方で、地方自治体における道路関係等のこの行政需要は、右下のグラフにありますとおり、5.5兆円になりますが、一方で、この関連税収の方は、国からの譲与税を加えても約3.4兆円しかなくて、全ての需要を賄っていないことが、ここから分かるというところでございます。

それでは、続きまして、6ページです。現行税制において指摘されている課題というのを述べております。

一つ目のこの総排気量と財産価値の比例関係と出ておりますが、やはりエンジン性能の向上に伴いまして、排気量が減ってきていることで、総排気量と財産価値の比例関係に疑義が生じてきているところでございます。特に、排気ガスを出さない電気自動車につきましては、総排気量1,000cc以下の、今、最低の税率区分を該当させておりますが、これでいいのかということが、一つの課題というところでございます。

二つ目の低炭素社会の実現に向けた車体課税ですが、地球温暖化対策の意識の進んでいるヨーロッパ諸国と同様、CO<sub>2</sub>排出量基準を自動車税に組み込むといった対応が必要ではないかというのが、二つ目の課題となっております。

三つ目に挙げております税負担水準の適正化に関する諸課題ですが、道路損傷とか環境負荷などの観点で見れば、営自格差とか軽自格差をつけるほどの差があるのかと。その是正を図るべきではないかというところ、これが三つ目に挙げている課題でございます。

四つ目、税体系の簡素化です。複雑な税体系を簡素化して、いわゆる重税感の払拭を図るべきではないかというのが、今ここに挙げています四つ目の課題となっております。

続いて、7ページをおめくりください。自動車税をめぐる環境の変化、その1として、先ほど、小林先生の方からもご説明いただきましたCASEです。Connected、Autonomous、Shared&Services、Electric、このCASE革命は、皆様本当ご承知のとおりでございますが、これが気候変動対策への貢献とか、あと、所有から利用への価値観の変化などの様々な変革を引き起こすというものでございます。

下の資料は、その中でも、電気自動車などの普及見込み、それが左です。また、右下がカーシェアの動向を示しているところでございます。

続きまして、8ページを御覧ください。環境の変化、その2として、先ほど、5ページのところで自動車関連税の現状としまして、自治体の自動車関連税収が減少し、行政需要に対して不足しているというふうにご紹介しましたが、この傾向は将来にわたっても変わらないということでございます。例えば、電気自動車の普及により、車体課税、燃料課税の税収はともに減少するであろうと。またシェアリングの拡大もあって、所有者の規模縮小などが進んで、税収などの減少にも影響しております。

この後、別途、委託契約調査の中で、詳細についてご報告できればと思っております。

あと、下にありますが、自動運転とか電気自動車の普及に伴いまして、新たなインフラ整備などが必要になって、当然、そこに一定の行政需要が見込まれるというところが、将来動向その2として、ご紹介している内容でございます。

続きまして、9ページを御覧ください。自動車に対する課税のあり方となっております。

これまでのような自動車及び自動車税をめぐる様々な変化を捉えまして、適切に負担を求めることが可能な税体系の構築が重要であると。そのためには、例えば、望ましい負担のあり方として、応益負担、応能負担、原因者負担の観点、あるいは、自動車の低炭素化の要請が世界的に高まっていること、あるいは、環境問題に対して、国民一人一人が意識を高め、行動を変えていくことが非常に重要であるというところでございますので、そういった観点からの税制のグリーン化。あと、下にありますとおり、地方自治体が、地域の課題解決の手段として、課税自主権を発揮できるかどうかという観点、こういったところがポイントになるところでございます。

続きまして、10ページで、以上を受けまして、将来に向けどのような課税方法が考えられるかというのを、これからご紹介してまいります。

それでは、11ページを御覧ください。利用料に応じた課税ということで、走行距離課税についてご紹介しております。

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ります。揮発油税、軽油引取税ですけども、これにつきましては、燃料を使用しない電気自動車を含め、全ての自動車に利用量に応じた課税をする方法として、一方で、走行距離課税というものが考えられるところでございます。この資料中にもありますが、ヨーロッパの一部では、重量貨物車の高速道路などの通行税として、あるいは、アメリカでは、幾つかの州で走行距離課税のパイロット事業というものが行われております。導入に当たりましては、納税者のプライバシーへの配慮ですとか、データ管理方法、あと、課税・徴収の仕組みなどの課題がございますので、今後、慎重に検討していく必要があるところでございます。

以上が走行距離課税です。次が、12ページでございますが、財産価値に応じた課税でございます。財産価値に応じた課税としましては、例えば、この電気自動車につきましては、車体重量と電池容量というものが考えられますが、特に、車体重量は全ての自動車に共通して適用できる、シンプルで分かりやすい指標ではないかとなっております。

次に下のこの表です。車両価格との相関関係のこの表の中を御覧いただければと思いますが、この赤い

部分が、特に相関関係が高い項目を示しております。電気自動車は、御覧のとおり、車体重量と電池容量のところ赤くなっておりますので、相関関係が高いということがここからも分かるところでございます。

続きまして、13ページを御覧ください。3番目として、環境に配慮した課税となっております。自動車のCO<sub>2</sub>排出抑止という目的を明確に打ち出して、ユーザーの意識を低炭素に変えていくということが必要ですが、そのためには、例えば、既にヨーロッパで導入されているCO<sub>2</sub>排出量基準を導入することも選択肢に挙がってくるのではないかと、ここでは打ち出しております。資料の右下にもございますように、ドイツとかフランス、イギリスといったヨーロッパの主要国では、CO<sub>2</sub>排出量基準が既に導入されているという、その例を資料右下に示してございます。

続きまして、14ページを御覧いただけたらと思います。4番目として、営自格差、軽自格差とあります。まず、上の営自格差ですが、道路損傷負担ですとか、あと環境損傷負担の観点から見て、現在、事実上の差異はないのではないかと。また、これから自動運転技術とかコネクテッドカーの普及などの、そういった技術水準の向上が出てきて、また規制緩和も進んできた場合、いわゆるシェアリングサービスがいろいろ進化してくるのではないかと。そうなったときに、自家用車で旅客と貨物の運送事業が行われるといった可能性も今後は否定できないし、また出てくるのではないかと。そうなったときに、やはり自家用車と営業用車の線引きが曖昧になる可能性も、今後考えられます。そういったことから、自動車の利用の変化や今後の法規制などを踏まえながら、税負担水準の適正化を図っていくことが望ましいのではないかと、上には書いております。

下が、軽自格差となっておりますが、御覧のとおり、軽自動車は我が国特有の規格のものであるのですが、公共交通機関の不便な地域では、通勤、事業者の輸送手段など、生活に密着したものとして使用されております。一方で、自動運転機能などが追加された、いわゆる高付加価値化した軽自動車というものが登場したり、あるいは、軽自動車規格でも、電気自動車ですとやはり重量が重くなりますので、道路損傷の程度にはあまり大きな差は出てこないのではないかと。そうすると、やはり税負担に差を設ける合理性が乏しいのではないかと、ということでございます。そのため、軽自格差につきましても、政策的な配慮はしつつも、税負担水準の適正化を図っていくことが望ましいのではないかと、下段で述べてございます。

それでは、引き続きまして、最後、15ページになりますけども、税制の簡素化と国・地方との税源配分となっております。平成21年の道路特定財源の一般財源化以前から、自動車関連税収が歳出を超過してきた国、この国の方は自動車関連税収が歳出を超過していましたが、国と違いまして、自治体は、一般財源を投入して必要な道路整備を行ってきたという経緯がございます。

また、これまで総務省の研究会とか、この都税調におきましても、納税者に分かりやすく理解を得られやすい税制とする観点から、過去に自動車税と自動車重量税を統合するという案を提案してきたという経緯がございます。そうしたことで、保有段階の課税であるこれらの税を統合して、国と地方の役割に応じて、適切に税源配分を見直すことも合理的ではないかということ、最後に、5番として述べさせていただいております。

以上、雑駁でございますが、分科会報告の概要につきまして、ご報告させていただきました。

**【諸富小委員長】** 引き続きまして、委託調査報告の内容について、事務局から説明をお願いいたします。

**【三浦税制調査担当部長】** 令和2年度の委託調査としまして、委託先の三菱総研に対して、自動車関連税制に関する税収シミュレーションの実施を依頼し、取りまとめをいただいております。

本日は、受託先であった三菱総研の野呂研究員をお招きして、この概要の説明と御質問にお答えさせて

いただきたいと存じます。

それでは、恐れ入りますが、野呂様、よろしくお願い申し上げます。

【三菱総合研究所（野呂）】 ありがとうございます。

三菱総合研究所の野呂と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料5に沿いまして、自動車関連税制に関する税収シミュレーション概要について、私の方からご説明させていただきます。

今回、長期的に2050年に向けて、自動車関連税収がどうなっていくかというのが一番のメインテーマで、この調査を行っているのですが、結果については、1ページ目に税収シミュレーション結果ということで、まとめております。

足元、2020年度については、6兆円ほど総額で自動車関連の税収があるという状況なのですが、それが2050年度に向けて、3兆円ほどまで下がるというのが大きな結論になります。この図で、黄色部分と青い部分でシナリオを二つ想定しておりますが、この黄色の標準シナリオというのが、現状からの延長上といえますか、現在想定し得るような範囲での技術革新があるようなシナリオという形で、まず、黄色の標準シナリオになっております。対しまして、青い方の技術進展シナリオというのは、EV化、電動化を進める上で、非常に鍵を握っておるバッテリーのコストであるとか、性能の向上といったものが、今の延長上ではない、もっと革新的な変化というのがこの先起きる。ないしは、自動運転について、例えば、シェアリングを考えましても、無人で、例えば予約した車が家の前まで迎えに来るとかという、そういうような非常に革新的な自動運転技術の実用化が実現した場合というのが、この技術進展シナリオということで想定しています。

そのため、黄色い方がやや自然体で見ていったときで、税収が今の6兆円から3.5兆円まで、技術進展が起きる場合には、EV化がさらに加速をするということと、自動運転技術の実用化で、シェアリングがもう一段進む可能性があるだろうということで、3.2兆円まで税収が変わってくるというのが大きな結論ということになります。

このページの右下に、それぞれ費目別で見ておりまして、今回、ここで自動車関連税収というふうに呼んでいるものを列挙しております。自動車税の種別割、自動車税の環境性能割、それと、重量税、自動車重量税、あと、ガソリンにかかってくる揮発油税、地方揮発油税、それと、軽油にかかる軽油引取税という、ここまでを、今回は自動車関連税収として考えております。

あえて、ここにもう一つ、自動車関連で税収が大きいものということでいいますと、消費税が入ってくるのですが、今回、税収を考えていく上では、消費税については、別枠ということでスコープから外しております。

これが国の分と地方の分、両方合わせたものですが、地方分ということで、地方税の税収で見ますと、表の一番下に載っておりますとおり、2020年、3.4兆円ほどのものが、2050年、シナリオのAの方では2.1兆円、Bの方では2.0兆円という形で、そこまで減少していくのではないかとというのが、今回、調査をしたときの一番大きな結論という形になります。

次のページで、それぞれどういった要因で税収が減少していくのかというのを、要因分解したものを載せております。一番要因として大きいのは、一番左側にあります台数減少による影響と書いてある部分で、ここで1兆円余り、今後、減少していく要因になってくるということになります。

こちらは、ここに説明で書いていますように、人口が減少していく。特に、あと高齢化していくといったことがございます。あとは、長期的には、今、コロナ禍で経済が大分落ち込んでおりますけれども、そこから若干回復をした後、ただ、長期的な日本経済の成長力としては、ほぼゼロ成長、ゼロプラスアルフ

程度の成長になるだろうと見込んでおりますので、そういった経済の低成長が背景にあるということになります。

あえて、もう一つ申し上げますと、ご存じのように、自動車は、都市部というよりは、地方で非常に使われるものでありまして、そういったことで考えていくと、先日、国勢調査の最新版が速報で出しましたが、地方から都市部への人口の移動というのがずっと続いております。それを考えると、より自動車の保有、あるいは販売が減っていく要因としては、人口が減っていくこともさることながら、より正確には地方での人口が減っていくというのが、大きな要因かということで、この税収の動きを見ていくときには、台数の部分というのが大きいということで、一旦、ここでは結論づけさせていただいております。

その他、全般に自動車の走行距離ですが、短くなってきている。1台当たりの走行距離が短くなってきておりますし、あと台数が減ってきている分というのもありまして、総走行距離が全体として短くなってきています。このため、この総走行距離減少による影響というのが、特にこれは燃料関連の税収を押し下げる要因になっているというのが、二つ目の要因です。

三つ目の要因が、シェアリングの普及による影響ということで、カーシェアをはじめとするシェアリングが普及しますと、保有台数トータルの台数を押し下げる要因になってまいります。こういった観点で考えますと、保有に関わってくる税収というのを押し下げる要因になってくるかなというのがあります。あとは、シェアリングに移行する、例えば、個人で持っていた車がシェアリングに移行しますと、前提としては、やはり自動車を利用する度合いというのは下がってくる傾向というか、その要因にもなってまいりますので、この点も加味をしています。

あと、最後、4点目ですね。電動化の進展による部分。実は、台数減少に続いて、要因として大きいのは、この電動化による影響なのですけれども、ここはもうご存じのとおり、今、現状の税制を前提として、将来像を描いたときには、どうしてもEV化の進展によって、税収が減少してくるというのは避けられないのではないかとということでございます。もちろん、ここは走行に関わるガソリンであるとか、軽油といったものが消費されなくなってくるので、その部分の税収の減少もあるということで、予測としては、数字をはじいたわけでございます。

次のページに、予測を行っていった背景と詳しい情報を載せております。このページ、参考1-1と書かせていただいているページですけども、シナリオについてご説明をしております。これは、先ほども申し上げましたとおり、電動化のシェアリングについて、比較的穏やかなシナリオを描いたものが例の標準シナリオで、電動化及びシェアリングについて、さらに一段高い水準まで進んだものというのがBの技術進展シナリオということで、今回、シミュレーションを行っております。

参考までですが、本編の報告書では、全くそういったものが進まないようケースということで、参考シナリオ、Cの参考シナリオというのを想定しておりますが、ここでは、説明としては省かせていただいております。

ちなみに、今、国であるとか、あるいは東京都の方でも、電動化を推進する政策というのを打ち出しております。カーボンニュートラルに関わる政策ということですが、このAの標準シナリオ、Bの技術進展シナリオ、両方におきましても、そういった政策が実現していくということを織り込んでおります。

このページの下側に、乗用車市場、商用車市場、それぞれについて、台数がどうなっていくかというのを見込んでおりますが、乗用車については、先ほどご説明したように、地方から都市への人口の移動であるとか、経済の状況といったものを総合的に見て台数をはじいております。さらに加えて、商用車については、主にトラックであるとかバスを使っている産業ですね、建設業とか運輸業、製造業、農業、卸売業、小売業といったものの産業動向を丹念に見ていって、将来的には、どうしてもやはりトラック、バスも減



少していくだろうという予測を出しております。

次のページに、シナリオの詳細ということで見ております。それぞれ標準シナリオと技術進展シナリオについてですが、まず、シェアリングです。2050年時点まで、個人で保有する車について、600万台ほどの減少要因になると。それに対して、シェアリングで使われる車両ですが、これは60万台ほどの増加になる。つまり、大体10台ほど個人保有が減って、1台シェアカーが増えるというのが数字のバランスということで、見ております。技術進展シナリオで見ますと、もう一段、数字が大きくなります。1、100万台、個人保有が減って96万台ですが、保有が増えるという形になりますので、いずれにしろ、保有を減少させる要因になるだろうと織り込んでおります。

あと、このページ、下側の電動化ですが、こちらも進展を想定しているという形になります。ただ、今回、予測としましては、ここで御覧いただいたとおり、ZEVですね、ZEVの予測については、標準シナリオでいきますと、新車販売ベースで100万台程度、保有台数でいうと、1、000万台くらいの規模にまで、2050年にはなるかなということです。技術進展シナリオですと、そこから1割ほど上乘せされるような感じかなということになっております。

最後、次のページなのですが、一点、補足がございまして、これは、左上に今もご紹介した台数の推移のうち、それ以外のZEVではない、ハイブリッド等も載せたグラフを載せているのですが、今回、2050年時点においても、ハイブリッドがそれなりに残るといような予測になっております。実は、報告書をおまとめしてから、4月、5月、6月と、カーボンニュートラルに関する様々な議論が進んでおりまして、2050年時点で、ハイブリッド等が残っている状態というのは、果たしてカーボンニュートラルなのかというような、そういった議論もだんだん盛り上がってきていますので、もしかすると、今回、ここで予測したよりもハイブリッドが少なくなってきた、純粋なEVであるとか、FCVといったものが増えてくる可能性もまだあるということで、その意味では、非常に流動的な部分はまだあるわけですが、一旦、今後の見通しを得るとい観点で、数字をまとめさせていただいているという形になります。

ご報告としては以上のとおりになります。

御質問【諸富小委員長】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明がありました分科会報告及び委託調査報告について、御質問や御意見をいただきたいと思っております。

御意見のある委員は、画面に向かって手を挙げていただければと思います。画面に映っていない委員は、御発声をお願いいたします。

それでは、よろしく申し上げます。

早速、佐藤委員が、最初に手を挙げられました。あと、土居委員も今挙げていただいたかと思っておりますので、最初に、佐藤委員、お願いいたします。

【佐藤委員】 ご丁寧なご報告ありがとうございました。

今後の自動車税については、かなりのパラダイムシフトが求められるかなという気がします。そもそもの課税根拠ですけど、自動車税の創設は、昭和15年ですよ。あの当時は、多分、自動車というのは、財産だったわけですので、ある程度、応能原則的な意味で見れば、担税力を表していたと思うのですが、今や、いろんな耐久財のうちの一つでしかないわけでありまして、別に車を持っている人がお金持ちというわけではない時代なので、果たして、固定資産税みたいな感じで、自動車を財産として位置づけていいかどうかという、課税根拠自体も問われるのかなと思っております。

大きな点は、やはりこれから課税根拠として挙げられるのは、恐らく財産ではなくて、一つの環境負荷との関係、それから、道路の利用に対する対価という考え方になるのかなと。そうなってくると、自動車税の中だけで話は完結しなくて、やはり、例えば、ガソリン税というのがもう一方であるわけで、つまり、

環境負荷とおっしゃるのであれば、別に自動車税をかけなくたって、ガソリン税を上げればいいわけなので、地方の税収という観点から見れば、もちろんガソリン税を国とシェアしていくということになっていくと思います。

もう一つのやり方は、自動車税、保有の段階での自動車税を抑えて、ガソリン税を上げるというやり方、これは、多分、いわゆるカーボンプライシング、炭素税との整合性も問われてくるかなと思います。

あるいは、もう一つは、まさにドイツとかがやっていますけれども、ドイツ、道路の利用から税金、料金を取るということですね。通行税と、税という様にして、日本では理解されていますが、これはもう税金ではなくて、料金ですよ。つまり、道路というサービスに対する対価ということになりますし、こういうデジタル化が進んでいるご時世ですので、例えば、渋滞情報であるとか、最短距離の最適化とか、こういったものを瞬時に車とかに伝達するような、まさにコネクティブのところが出てくると思うので、そういったサービスに対する対価という形で、道路から料金を取る、または道路利用から料金を取る。ドイツもそうみたいですね。要するに、国があまり個人情報を持つのであれば、まさに道路をPFIにして、民間事業者にやってもらうというのも一つのやり方になりますので、少し、理論としてはかなり幅が本当は広いのではないかと。つまり、自動車税の中だけで閉じようとする、それは少しおかしくて、繰り返しになりますけど、一つは、やはり炭素税との見合いで考える、環境負荷の問題であれば。もう一つは、インフラのメンテナンスという観点から見れば、道路料金をかけるという、そういう観点からの議論もあっていいと思いました。

あと、後で多分議論になりそうなので、もう一言いいます。多分、地方自治体にとってみれば、いわゆる、地方にとってみれば、自動車税って重要な財源になるかもしれませんが、首都、都市圏にとってみると、また事情は違うと思います。だから、同じ自動車に対する車体課税のあり方も、都市圏のニーズと地方のニーズはやはり違うのかなと思いますので、そこは少し分けて考えた方がいいのかもしれないと思います。

取りあえず以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

では、土居委員、よろしくお願いいたします。

**【土居委員】** ご説明どうもありがとうございました。

この研究調査は、非常に重要なもので、経済産業省も自動車についての税制について、関係業界を巻き込みながら議論を始めようかなと思っていた矢先に、カーボンニュートラルの話が来て、完全に議論は止まっている。むしろ、東京都の方が先に議論が進んでいるという状況なので、これは、非常に私たちとしてはいいことだと思います。もっと積極的に、どういうふうな形で、この議論を世に問うかということを考えていただけたらいいかなというふうに思います。

その観点から申しますと、今、佐藤委員が炭素税とかガソリン税の話をされましたが、私は、むしろ、それはもう一過性のものであると思う。カーボンニュートラルを前提とした、ないしは、車の完全電動化を前提とした税制の行き先として、どこに最後たどり着くべきなのかをきちんと考えるべきだと思います。あくまでも、ガソリン税や炭素税は、カーボンニュートラルになれば全く税収が入りませんので、それでもいい。もちろん一過性のものとしてはよいですが、やはりそうはいつでも、電動車になっても道路は必要だし、道路が損傷すれば、それに対してきちんと税収を確保して、充当していかなければならないということは変わらないことですから、どういう合理性を持って、自動車に課税するかということをしっかり理論武装していく必要があると思います。

その観点からすると、やはり走行距離に比例した課税というのは、当然ながら、有力な課税の根拠にな

るだろうと思います。ただ、幾ら取ればいいのかというところは、やはり、これは主税局の仕事ではないのかもしれませんが、車が1台、電動車を前提として、車が1台通ったときに、どれぐらいメンテナンスのための費用をあらかじめ確保しておかなければならないのか。ある種、減価償却的な発想ですが、そういう走行と損傷との対応関係を金額できちんと示して、これだけ走ったということは、これだけ後にメンテナンスコストがかかることになるので、その分だけ課税をさせてくださいというような理論武装をしっかりとしておく必要があるだろうと思います。

とにかく今の税収を維持したいから、それが維持できるように課税しますというのでは、やはり根拠が薄弱だと思います。せっかくパラダイムシフトがあるということ踏まえて、先回りして議論をしているという好位置につけている。議論の位置としては好位置につけているということですので、課税根拠もあまり変に現状妥協的にならずに、ピュアに議論をしながら、最後は妥協点を考えるというのは必要なのですけれども、少なくとも議論の当初はピュアに理論的に整理する必要があるのではないかと。今日は、そういう意味では、大変いい説明だったと思います。

その観点からもう一つ問題になるのは、重量、重さに比して課税ということですね。重さに比して課税というのは、特に2030年とか、2040年頃までは、蓄電池が必ずしもすごく軽量の蓄電池が車に搭載されるかどうか分からない状況でして、今のところだと、中国がそれを先行しているというふうにも言われています。後発、日本はむしろこれから軽量化を含めて、蓄電池の開発に政府としては支援をする必要があるであって、課税して、ペナルティーを科すというのでは、日本製の蓄電池がテイクオフしないという批判すらあり得ることなので、重量ということであれば、いましばらくは、一過性のものであればありますけれども、蓄電池が重いから、税金を重くしますということだと、いろいろ批判が来る可能性があるのではないかと。いずれ完成形としては、蓄電池も含めて、重さに比してというのは、先ほど申し上げたように、道路損傷負担という観点から、私は、それはそれとして、意味があることだと思いますけれども、いましばらくの注意というのは、そういう蓄電池の重さという部分はあると思います。

それから、もう一つは、財産として課税するという考え方ですけれども、もし、財産として課税するという考え方があるとするれば、やはり、それは固定資産税に近いような考え方にするべきです。つまり、今の自動車重量税というのは、重さに比して課税していると。もちろんこれが財産税ということで課税しているということばかりではないだろうとは思いますが、これを財産課税的な発想で捉えるとするならば、むしろ取得価額に比して課税するという、まさに固定資産税はそういうわけですが、取得価額に比して、課税するという考え方も一つはあり得るのではないかと。

今は、排気量とかで代理させていて、大型車とか高級車というのは、排気量が多いから、3ナンバーでそれなりに税金も払ってもらおうとかという、そういう発想なのでしょうけど、もう今後は電動化しますから、排気量という考え方はなくなるということで、重さだけで測れないということになりかねないので、取得価額という発想もあり得るかなと思います。

それから、もう一つは、軽自格差、これも、重さという点では、先ほど申し上げたように全く意味がない、また排気量でも意味がないので、軽自格差というのも、いづれなくしていくべきだと思います。けれども、車をたくさん利用しなければならない過疎地域に対して、配慮というようなニュアンスもあるのかもしれませんが、私は別にこんな車でそんな地域間格差の話を取り扱うべきではなくて、それは財政調整で調整すればいいだけの話ですから、やはり過疎部といえども、走行距離を長く道路を走れば、それだけ道路損傷負担をしていただかなければいけないということで、それが代替の公共交通機関がないといえども、道路を損傷しているということには変わりないので、そこで配慮する必要はなくて、むしろ財政調整のところでは配慮すればいいという話だと思います。

それから、営自格差ですが、これは格差が全くあってはいけないとまでは言えませんが、あまり激しい格差があると、やはりシェアリングの方に流れてしまって、自家用車が少なくなって、むしろ逆に自動車メーカーにとっては、むしろ営自格差のせいで売れる車が減るということすらあるかもしれないという観点からすると、営自格差は、不必要に残す必要はないけれども、シェアリングをどれぐらい、この経済の中で残すのかということだとか、そういうことを踏まえながら考える必要があると思います。

最後に、走行距離に応じた課税については、GPS方式は、やはり不人気だと思います。基本的には、メーター方式の方がいいと思うのです。けれども、今のメーターは偽造ができるかという噂もあるわけなので、それこそ東京都を含めて、8都府県でやっておられるディーゼル規制の適合車。その枠組みを援用して、ちゃんと適合したメーターをつけていないと、ペナルティーを科すとかというふうなものにして、そのメーターに応じて、車検時等に、車検という考え方も残るのかどうか分かりませんが、ある一定の期間を置いて、その期間で走行した距離をメーターが正しく測っているということを前提にして、それで情報に基づいて課税するというような方法もあり得るのではないかと思います。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

そうしましたら、続きまして、金井委員、よろしくお願ひします。

**【金井委員】** すみません。3時で失礼します。

簡単ですが、自動車課税を前提にして、いろいろと勉強させていただきましたが、せっかくですから、佐藤先生がおっしゃったように、もう少し何で自動車なのかということについて、根源的に議論を深めていただければなという様に思います。

個人的に言えば、やはり20世紀の資本主義市場経済は、かなり自動車産業を中心に成立してきて、それに合わせて、行政も道路整備するというような時代だったと思うので、それが21世紀もそうであるならば、同じように自動車課税というのは、非常に重要になるだろうと思います。けれども、本当にそうなのかどうなのかというのは、いま一つ、私はよく分からない。一方で、ドローンのようなもので済むとか、デジタルサービスですね、移動が少なくて済むというような時代になるのかもしれないし、依然として、やはり何らかの陸上を走る車両が必要になるのかもしれない。その辺を考えると自動車課税に、別に大きな理由がないと、今後、自動車税収が減るぞという予測のときに、単に税収を確保したいという議論になったら、やはり理屈は通らないのではないかと思います。細かい話に入る前に、というか、入るのも大事なのですが、同時に、なぜ自動車にばかりこんなに税金をかける意味があつて、かつ、それが正当なのかということについては、もう少し議論をやっていただきたい。

一方で、デジタルサービスタックスの方ができてくれば、21世紀の資本主義市場経済はデジタルなのだ。自動車は、もう前世紀の遺物なのだという話になれば、そんなに自動車課税にこだわる話はなく、取るべきところから取るので良い。あるいは、モバイル端末の方なのかとか。取るべきところは、本当に自動車なのかというのを議論しませんといけないと思います。今後シミュレーションして減るからとか、カーボンニュートラルが大変なことになっているから、排気量がなくなったらどうするのかとか、何かせこせこしたことを考えない。考えることも大事ですが、もう少し、せっかくですから大きく議論していただければと思います。以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

佐藤委員、もう一度、手を挙げられましたね。それでは先に、佐藤委員、よろしくお願ひします。

**【佐藤委員】** すみません。

只今、金井委員がおっしゃったことの続きになるかもしれないですが、やはりこれから自動車税って、

なぜ自動車だったのかということのを改めて考えてみて、本音ベースで考えると、要するに、自動車産業が強かったからだと思うのです。だから、税金を多少かけても倒れたりはしなかった。だけど、今や自動車は数多くあるサービスの一つでしかないわけですので、自動車だけに差別的に税金をかけていいのかどうかということは、やはり問われてくると思います。ここは、固定資産税とも違うと思うのです。固定資産税は、そこに住んでいるという事実がありますので、そこからの受益に対する対価という理屈は成り立つと思います。けれども、やはり自動車はますます、自動車を嗜好する人もいれば、お金持ちでも自動車を嗜好しない人もいるわけですので、その担税力に応じた課税にもなっていないというふうに思います。

あと、それと関わるのですが、先に営自格差についてなんですけど、少し気をつけなければいけないのは、もし、自動車というのを、自動車の消費に対する課税というふうに考えるときに、営業用の自動車って何かと考えると、まさに、これはインプットなのですよね。インプットに対して課税していいかどうか。つまり、ビジネス活動に対して課税していいかどうかという、こういう問題が少し出てくるような気がします。

だから、自動車を消費するという消費活動に対する課税ということであれば、もちろん実際は自家用車であっても、営業用に使っていたりするケースがあるので、厳密な区別はできないのですけれども、やはり自家用車は消費であると思う。営業事業自動車は、あくまでもビジネスの一環であると考え、やはりそこはある程度の違いがあるというのは、消費課税という観点から見れば、おかしくはないですね。ただ、繰り返しますが、道路を使っているというファクトがあるということ。それから、実際、営業用、自家用という区別自体が極めて実はアドホックだということを踏まえると、あまり差をつけると、これは変なことを起こすよねというプラクティカルな理由はあるかもしれませんが、原理的にどうなのだろうということは考えてもいいのではないかと。

それから、すみません。もう一つ最後に、重量税ですけど、これは少し気をつけた方がいいなと思います。これから車検って残るのか。というのは、この車検という制度自体がもはや要らないはずなのですよね。今、車って、そう簡単に壊れないから。ましてや、CASEとかMa a Sとかと言われますけれども、どちらかという、これからの車というのは、壊れる前に予防的な措置をするという対応が可能になってくると思うのです。つまり、データの蓄積とか、AIによる分析によって、あらかじめ壊れそうになれば、その前に対応するという事は、あり得るのです。だとすれば、重量税、車検という制度の中で、車の安全性をチェックして、その折に税金を払ってもらおうというのは、多分、根拠としても大分成り立たなくなって、率直に言って車検ってただの利権だよなということで、整備工場の利権だとも思うのです、なので、これ自体も恐らく変わってくると思います。

そこは少し考えた方がいいのか。つまり、課税のタイミングの問題なんですけども、重量税の車検のタイミング、重量税を払う車検のタイミングを使って、例えば、自動車税を払わせるとか、先ほど、土居先生から指摘がありました走行税をそのタイミングで払わせるというのは、多分、ロジックとしては成り立ちにくくなってくのではないかと思いますので、そこは、考えた方がいいのかなと思いました。

取りあえず以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

それでは、宮本委員、お待たせしました。お願いいたします。

**【宮本委員】** 分科会報告、シミュレーション、大変勉強になりました。特に、分科会報告をご準備いただいた3人の委員の皆さんには、厚く御礼申し上げます。

やはり自動車というのは、依然として、都民にとっては、大変身近な存在であって、他の税分野と変わらず、自動車についても、いわゆるバッド課税というのでしょうか、環境負荷に対する税という点と、応

益用の負担が複雑に絡み合っているという様に思います。であるけれども、やはりここは自動車ユーザーの都民が納得できるような、それなりのプリンシプルというのを明確にしていく必要があるのかなというふうに思いますし、同時に、これまでの皆さんの御発言にもあるわけですが、先ほど、シミュレーションの方から、これだけ税収が減るといってお話があると、どうしても何かでこれを埋めなきゃいけないという気持ちになってしまうわけですが、それは、やはり閉じて、自動車という分野だけで閉じて考えていくと、どうしても無理が生まれるということも同感であります。

私のお伺いしたいことというか、半ばコメント、半ば質問みたいなところがあるのですが、もし後で分科会報告をご準備いただいた委員の方、あるいは、事務局から何かコメントいただければというところで、お話しさせていただきます。分科会報告で、これからの五つの課税原理の再検討について、お話がありました。その中の四つくらいをすくい上げることになるのかなというふうに思います。まず一つ、これまでもいろいろ研究になった燃料課税から走行距離課税への転換ということで、これもあくまでバッド課税という形で見えていくと確かにそうなるのかなというふうに思うのですけれども、これもシミュレーションのご説明の中でもありましたが、これから自動車の走行というのがどこで起きてくるかということ考えたときに、特に東京の場合、都心では、もちろんなくなるわけではありませんけれども、相対的に縮小して行って、むしろ郊外での移動が増えてくる。この郊外での移動の意味ですけれども、恐らくコミュニティーの変化の中でコンパクトシティ化が東京でもある程度考えられなきゃいけないようになってくると、おだんごと申の論理で、やはり人と人、コミュニティーとコミュニティーをつないでいくという意味が、やはり自動車の走行距離自体の中に生まれてくるというふうに思うわけです。

そうなってくると、走行距離そのものが果たしてバッドなのかということも考えなきゃいけないところであって、以前にコモンズ課税という話をさせていただきましたけれども、コモンズっていうんな面があって、例えば自然環境というコモンズを考えた場合、走行距離は明らかにバッドなのですけれども、コミュニティーというコモンズを考えたときに、人と人がそれでつながっていくということは、これから逆に公共交通を整理して、自動車例えば高齢者が移動しなきゃいけないという場合もしばしば出てくるというふうに思うわけですね。そういうことを考えたときに、走行距離というのはひょっとしたらコミュニティー、コモンズの観点からするとグズなのかもしれないということも言える。これはシェアリングエコノミーということについても言えることだと思うのですが、例えば自動車をシェアすること自体、これはそれだけを見ると課税の対象が減ってしまうのかもしれないけれども、それをきっかけに逆にコミュニティーが強まるとか、それから、営自格差の問題でも、確かに自家用車が営業的に使われるということを見ると、そこは見方を変えて、そこにも課税しなきゃいけないということになるのかもしれないけれども、逆に自家用車を使って高齢者の送り迎え、一定のボランティア的な謝礼を受け取るのだけれども、そういうネットワークが加わっていくということ自体はコミュニティーにとっては非常にポジティブなことでもあるということも言えると思うのです。そういう観点で、つまりコモンズをより広く、特にコミュニティー的な観点から見ると、走行距離だとか、シェアリングエコノミー的な営自関係の転換というのは少し違う見方もできるのかなというふうに思っています。この辺り、もし何かあればコメントをいただければと思います。

2番目に財産価値というお話があって、これは結論から言うと、土居委員のように取得価格に課税するということになるのかなと思っていて、といいますのも、電気自動車になると車体重量だ、バッテリー容量だというお話があったけれども、そういう形で財産価格をつかまえていくということは、もうだんだん無理なのではないか。ある意味では、逆に財産価格がなくなっているというふうにも思わないので、変な比喻かもしれませんが、高級時計と一緒に、高級時計というのは数百万するわけだけれども、

むしろ自動巻きとか手巻きが高級時計の本流であって、性能からするとクォーツ時計の方がはるかにいいはずだけれども、こっちは3,000円か4,000円で済むという、それと似たようなことが自動車の世界でも起きてくるのかなというふうに思っておりまして、逆に自動車というのはこれからある意味で街示的消費というか、記号的消費というか、本当に高いゆえに価値があるという、そういう世界に近づいているように思うのです。それを考えたときに、逆にその税をかけて値段を上げてあげるということは、ひょっとしたらこれからの格差社会の中で高級自動車ユーザーにとっては、むしろ誇れることになっているのかもしれないと思うくらいのところは少し、皮肉交じりに言えばあるわけでありまして、そういう意味で財産価値の見直しについては、これを従来の排気量を何かで置き換えるという発想から、もっと根本的な転換が必要ではないかというふうに思います。これが2番目です。

3番目に、環境負荷に配慮した課税ということで言うと、よくWell to Wheelという言い方、これはもう分科会報告にもあって、要するに車体だけに注目するのではなくて、油田とか発電から車体に充電、充当するまでの潮流を見るという考え方であるわけですが、どういうふうに言っているかわからないですが、むしろ下流、つまり自動車の大容量バッテリーの生産とか入替えとか、あるいは電気自動車を支えるインフラとか、ああいう下流を考えていくと、必ずしも電気自動車化が環境負荷を低めるとは言えないというような見方もあって、これはWell to Wheelじゃなくて、Will to、何でしょう、Recycleとか、Will to Scrapとか、そういう局面で見えていくと、いろいろあるのではないかと。これは結構、自動車ユーザーの中では根強い言説になっているみたいで、その辺りもトータルに、電気自動車側について難癖つけたいというわけじゃないですけども、例えばマツダとか自動車メーカーなんかそういう発言をしているというふうにも伺っていますし、その辺り少し丁寧に、税金をかける側だからこそ丁寧に説明していく必要があるのかなというふうに思います。

以上です。

あと一点、佐藤委員の方から車検制度についてもお話があって、自動車ユーザーとしては車検に対する思いは全く佐藤委員と同じですけども、まさに利権とおっしゃったところで、現実として9万件に及ぶ自動車整備工場の4割の所得が車検に頼っているという現実があって、これは生活保障になっているという面もあって、この辺り、どう置き換えるかということも含めて考えねばいけないというふうに思います。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

では、続きまして、工藤委員、よろしく申し上げます。

**【工藤委員】** ありがとうございます。

まずは非常に丁寧なご報告と、特にまず分科会の先生方、大変な御議論をされて、また、分かりやすい資料をありがとうございました。また、今日はシミュレーション、それからこの報告書ということで非常に豊かな資料で大変に参考に、勉強になりました。ありがとうございます。改めてお礼を申し上げたいと思います。諸先生方がいろいろとおっしゃっていて、大体幾つかの論点ははっきりしていると思いますので、重複になるのはあえて申し上げません。

個人的には、やはり今回、土居先生もおっしゃっていたかと思うのですが、国などがまだ十分議論できていない点について、東京都が先頭を切って議論できるということは非常に重要だと思いますし、だからこそいろいろな視点から、割と本質的な議論をすることが求められているのかなというふうに思いました。東京都は、これも諸先生方が既に発言されていますように、ディーゼル車課税であるとか、特に環境関係については非常に先陣を切っていたと思いますので、これも一つの流れになることを期待したいと思います。それは総論なのですが、二点、コメントをさせていただきたいと思います。

一つは、やはり自動車というのをどう今後考えていくのかというのは非常に重要な問題だと思いますが、税金との関係で言えば、間違いなく、その物というよりは、むしろやはりサービスを提供する物、その手段であるという考え方にだんだんとシフトしていくことは間違いないので、やはり何らかの形で車が生み出すサービスということを注目すると同時に、車という手段、そのサービスを提供する手段が逆に公共のサービスから何を得ているのかという、そこのところをいま一度整理した上で、理論武装と、それから税金の仕組みづくりをいま一度考えていく必要があるのかなというふうに非常に思いました。そういう意味では、やはり従来型の物としての自動車というふうに考えるよりは、やはりどういったサービスを生み出すものであるのかという点と、公共財からはどんなサービスを受けているのかという点が重要なかと思えます。その上で、本日頂いた資料で言うと、資料の6、今後の見直しのスケジュール感というのがあって、これが非常に分かりやすかったのですが、その長期的な視点であると同時に、それまでの工程をどのように考えていくのかというのはとても重要な論点だというふうに感じました。確かに将来的には電気自動車にシフトしていくことはある程度間違いないにしても、現実問題としては相当このハイブリッドといえますか、いろいろなものが混在する時代というのがあって、それを経た後で最終的にはこの一番右側になるのかと思いますけれども、すっきりすぐ右側のような社会像が描けるかという、個人的にはそこまで急に行くのは難しいのかなと思っていますので、ある意味、そこに落ち着く過程を一つの流れとして、あるいは一つの同じような方向性として説明ができるような話にストーリーが描けるといいのかなというふうに思っております。

あとの細かい点につきましては、時間の関係もございますので、ここでは発言としては以上にさせていただきますと思います。ありがとうございました。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

続きまして、松原委員、いかがでしょうか。

**【松原委員】** 皆様、こんにちは。本日は大変面白い、大変興味深いご報告をそれぞれありがとうございました。それから、またコメントをお伺いしていて、私はどちらかというと法律的な物の見方をしているものですから、財政学の発想というか、経済学の発想が非常に興味深く拝聴させていただきました。土居先生や佐藤先生のおっしゃっていること、それから宮本先生のおっしゃっていることはもともとだなど思うのですけれども、私は少し別の側面からコメントを二つほどしたいと思っております。

まず、自動車に対する課税というのは、私も最初はぜいたく税だったというのは個別消費税みたいな感じで、それから環境税みたいなのが入ってきて、いろいろあるなというのは非常に昔研究して面白かったのですが、日本固有の問題というか、日本だけではないのかもしれないですけど、日本で特に問題になっているのは、結局、許認可が物すごく自動車に関しては多過ぎるということですよね。車検一つもそうですし、それから営自格差もそうですけれども、最近、巣籠もり生活で考えたのは、何で日本はUber EatsははやっているのにUberはやらないのだろうとか、親亀ではなくて子亀の方だけ発達しているわけですよね。それから、それを考えていくと、ここで理論的な問題を議論するのはすごく有益だと思いますけれども、実際にインプリメンテーションというか、実現させるためには、やはり国の許認可権をどうやって削減していくかとか、あるいは異なる省庁の障壁をどうやってすり合わせていくかというのは、やはりどんな問題もそうだと思うのですが、特に出てくるのは、国土交通省と経産省とか環境省とかだという気はしております。

それから、あともう一点ですけど、全然これ観点が違って、今日の発表とは直接リンクはしないかもしれないのですけれども、これ、車を使うということは止める場所が絶対必要なわけですよね。ということは、私、財政学はどちらかという素人という横から見ているんですけど、土地に対する税制とリンク



させて、駐車場に対する課税とか、そういうものを考えるのはどうでしょうか。というのは、私は東京の都心部に住んでいるのですけれども、最近、空き家がどんどん、独居老人というか、それが亡くなって、後、取り崩されて、狭小地にカーパークというのですかね、時間貸しのところがたくさん出てきていて、何か、租税判例なんかを見ている、よくエステートプランニングとかタックスプランニングの一種として、昔は自動販売機を置いていたのですけれども、そうじゃなくて、古家を潰して、それでそこに駐車場を造りました。それで、時間貸しで、しかもコインパークでチャージしていますというのが結構あるような気がするのですね、特に都市部になりますけれども。ここで課税の仕組みをつくるのもできるのではないかなと。これは地主さんに対する課税になってしまうのですけれども、車の利用者にもしかしたら転嫁されるかもしれないけれども、という感じで少し考えてみました。まだ完全に練れてないので申し訳ないですけれども、ただ、都税調であれば固定資産税も検討の範囲かなと思いますので、よろしくお考えいただければと存じます。

今日はただ発表を聞いていて大変勉強になりました。どうもありがとうございました。

【諸富小委員長】 ありがとうございました。

これで委員の皆様、一通り手を挙げていただいていた方々は御意見いただけたと思います。ありがとうございました。

これまでの資料等に関する御意見については一旦ここで止めさせていただきまして、事務局より、次に論点説明及び資料説明という段がございまして、そちらへ移らせていただきたいと思います。

では、事務局からお願いできますでしょうか。

【内田税制調査担当課長】 それでは、論点としましては資料6を使ってご説明さしあげたいと思います。既にもう先にいろいろと御議論いただいたところでございまして、いろいろとご異論もあるかもしれませんが、取りあえず今回の分科会報告を基にしまして、その議論のたたき台となるというイメージで資料6というものを事務局の方でご用意させていただいております。資料6の方でございまして。

内容につきましては、自動車関連税制のうち、特に車体課税を取り上げまして、特にその中でも自動車税の種別割について、将来の見直しのイメージというものを作り上げたものでございまして。

2030年をベースにしまして、時価軸に沿って大きく三つのフェーズ、2030年までと2030年以降時点のものと、あと、さらにその将来という、この三つの大きなフェーズに分けてございまして。

この2030年というものは、既に皆様をご承知のとおり、4月の気候変動サミットで菅首相がCO<sub>2</sub>排出量を2013年比で46%削減すると国際公約した目標の年でありまして、東京都としてもこの年までにCO<sub>2</sub>排出量を2000年比で50%削減するというのを公言しております。

また、昨年12月には小池知事が、さらに都内の乗用車の新車販売を、この年までに100%非ガソリン化するというふうに宣言している年でもございまして。

そのため、まずはこの2030年に向けて、「速やかに移行」と書いてありますけど、早急にこの自動車税につきまして、現在の排気量基準に加えまして、CO<sub>2</sub>排出量基準も導入するというのをまず一つの第1フェーズのところ考えているというところでございます。

CO<sub>2</sub>の排出量の多い自動車ほど、この自動車税が高くなるという仕組みとしまして、納税者の環境意識を高めることによって、電気自動車、あるいは燃料電池自動車などの普及促進を図るというものでございます。

一方で、先ほどいろいろ御議論あったところでございますが、この自動車の重量は、道路などのインフラの損傷・劣化に影響を与えると、これが行政需要の増加につながるということを前提にしまして、そういったことで2030年以降は、この電気自動車などの販売・普及が軌道に乗ってきた段階という前提で

すけども、この段階で、この電気自動車などに対しまして、重量基準に基づく課税を検討して、一定の財源の確保に努めることが必要ではないかということで、2030年時点のところ。EV・FCVのところにも重量基準というのが出ていているというところでございます。

後も、また、分科会報告書にもありますけども、走行距離は全ての自動車に共通する指標であると。道路などのインフラの損傷と比例関係にあるということから、走行距離課税についても一つの課税として望ましいのではないかということが出ていましたので、将来に当たっては、この納税者のプライバシーへの対処ですとか、データの管理方法、課税・徴収の仕組みなどが整った段階で導入が考えられるというところで、将来については走行距離課税というものをイメージしているところでございます。

まだ雑駁なものです。委員の皆様方の議論の材料になればと。今回、資料6としてご用意させていただきます。

資料6につきましては以上でございます。

続きまして、その他の資料、資料7がございますので、こちらについても簡単にご説明できればと思います。

まず、1ページのところが、主なものだけでご説明しますが、1ページ、2ページにかけましては、現行の車体課税とグリーン化措置について述べさせていただいているものがございます。

続きまして、3ページですけれども、こちら年間の税負担の国際比較ということで、ヨーロッパに比べると日本はやや低いかないというところがこの資料から分かるというところがございます。

続きまして、4ページから5ページですけれども、これは自動車税の自動車関連税収の推移というところで、既に国・地方とも減収傾向にあるというところを、こちらでも御覧いただけるかと思えます。

続きましては、7ページです。現行税制の課題というところで、分科会報告書の中でも触れましたけれども、総排気量基準が適切なのか、環境重視としてCO<sub>2</sub>排出量基準導入の是非などが課題として挙げられるということをこの7ページのところでお示ししております。

続きまして、8ページのところです。CASEについての、もう皆様、既にご承知かと思えますけれども、CASEについての説明が8ページです。

続きまして、9ページの資料が、いろいろ先ほども申し上げてきました、国と東京都の自動車の電動化目標です。この下の方で東京都が出ていますけれども、2030年までに乗用車新車販売を100%非ガソリン化するというところがこちらに出ております。東京都のこちらにありますゼロエミッション東京戦略2020というところで明確にさせていただいております。

続きまして、11ページの資料なども、2050年までの全国の次世代自動車の保有台数の見通しを推計した資料になっております。ご参照いただけたらと思えます。

続きまして、主に、あと13ページです。カーシェアリングの動向、先ほどの分科会報告のところでもお示ししておりますが、日本のカーシェアリングの動向で近年急速に伸びてきているという様子がこちらでお分かりいただけます。

あと次、14ページ以降は、例えば14、15、17、18、19もそうですが、ヨーロッパを中心とした自動車税の動向、特に走行距離課税あるいはCO<sub>2</sub>排出量基準の動向などをこちらに示させていただいております。

あとは20ページです。こちらのCO<sub>2</sub>排出量基準ということをお願いしたのですが、こちらは日本における自動車のCO<sub>2</sub>排出量の把握方法を紹介したものでございます。既に国交省のホームページで自動車燃費一覧というものがございまして、こちらは既に公開されておまして、CO<sub>2</sub>排出量基準を採用するのであれば、この数値がそのまま利用できるのではないかと。いうふうになっております。

あと、最後に21ページ、22ページは、この自動車税の営自格差、軽自格差の年別推移を示しておる図表でございます。

資料の説明は、以上になります。

【諸富小委員長】 ありがとうございます。

最初の方、資料の前に1枚紙で説明いただいた、何と申しますか、スケジュールとどういう課税に移っていくのかという、あれが今日の一番核心的な点なのですけれども、やはりこれから非常に自動車をめぐる世界、既に先ほど委員の皆様方からいろいろな御意見をいただきまして、いろんな変革が自動車をめぐる世界の中で起きてくるわけですね。それは、例えば政府税調でも数年前に保有から利用へというスローガンの下で、むしろ保有よりも、自動車を持つということよりも、その利用の方に非常に重点を置いた利用の仕方変わっていくのだと。保有自体が価値を持っていた時代から、シェアリングとか、そっちの方に行くのだと。それに伴って税制のあり方を見直さなきゃいけないのだという議論もありました。その辺りが保有課税から利用課税へといったような議論の一つの流れにつながってきているのかなというふうに思いますし、工藤委員からいみじくもサービス化ということをご指摘になりました。これは大変に重要なご指摘だなと私も思います。他方で、それを本当にサービスと応益ということでもう一回組み直すべきだという大変すばらしいご指摘だったのですが、これもなかなか、本当に税制上、組み立てようとすると、なかなか大変根源的な問題提起だなと思いついておりました。

ただ、ここから例えば自動運転か、それから、やはり電気自動車への移行というのが本格的に起きてくるだろうということは見えてきていますよね。それに合わせて税制も、これまでのガソリン車を点検して、想定していた、いわゆる排気量基準で課税をしていく、あるいはガソリンに対して課税をしていくという、このスタイルは、やはり化石燃料からの脱却とともに、課税根拠を失っていくことになっていきますので、そういう意味で、確かに収税確保ありきではないかというご批判もあり得るのですが、しかし、自動車というものに対して何らかの課税があるべきだとすれば、それは応益であったり、財産課税であったりするかもしれませんが、あるいは環境負荷であったとすると、それを時代の要請に合わせて組み替えていく必要があるのではないかというふうに思います。

実は、その利用課税の方向につきましては、私も総務省の研究会でメンバーとなって検討していた経緯もあります。これについては、いろいろとやはり検討していくと利用課税、今すぐというのは非常に難しい点がございます。一つは技術的に、やはり走行をきちっと把握して、公正に課税をすることの、やはり依然として現在、技術水準での難しさですね。これはガソリンで代替するというのだったら別なのですが。ガソリン課税は既にありますのでね。

それから、もう一つは、宮本委員がいみじくもご指摘になった郊外とか地方で走行している方々、地方とか郊外の方が多いわけですね。都心は公共交通だとかが整備されていますので自動車依存ではないと。そうすると、実際に走行距離課税にかなりシフトしますと、負担構造がそういう地方ないしは車を絶対に使わなければいけない人に、必需的な車利用されている方に重く掛かってしまう。それから、宮本委員のご指摘である移動へのバッド課税みたいになってしまうということもあって、なかなか利用課税でがんがん行くというのは難しいなという点がございます。

他方、脱炭素は非常に待たなしくなっていてきておまして、そういう意味では東京都の先ほどの1枚紙に示されているように、少し喫緊の問題である脱炭素へ向けたCO<sub>2</sub>排出量基準というものの導入というものが非常に大事ではないかということがございまして、新たに排気量に加えて、これは排気量に代えてではないのですけれども、加えてCO<sub>2</sub>排出量基準というものをまずは考えようではないか、これが事務局からのまず提案ということになっているわけです。この辺り、問題意識を少し触れさせていただきました。

では、早速、委員の皆様方の御意見、引き続きいただきたいと思います。

まずは、佐藤委員、よろしくお願ひいたします。

【佐藤委員】 ありがとうございます。今の資料6ですかね、この工程表ですが、総じて印象ですけれども、遅いですよね。つまり多分、まさにCASEの話が出ていましたけど、デジタル化はもう急速に進んでいるわけですし、恐らく走行距離課税する、しないとは関係なく、全ての車がGPSを搭載して動くという時代が来ると思います。というか、我々はもう既に携帯でGPSを持っていますし。なので、恐らく全ての経済環境はここ10年で大きく変わると思いますし、先ほど宮本先生からもご指摘がありましたけれども、郊外化、あるいはコンパクトシティ、今回のコロナなんかでも、やはり人々の活動量も大きく変わりますし、活動する方向も変わると思うのですよね。なので、あと10年かけてゆっくり考えましょうというには、そんな余裕はないのではないかという気がします。

例えば走行距離課税、ああでもない、こうでもないと考えるよりは、ある種モデル事業としてやってみるという手はあると思います。トヨタも自分でまちをつくると言っているわけですから、どこかのまちで、あるいはどこかの自動車メーカーと共同で、仮に走行距離に応じて課税をしたらどんな課題があるのかということ、少し実証的にやってみるという手も私はありだと思います。特に都会ではやりやすいのではないですかね。そこは幾つか、この10年間で試行錯誤がやはり求められてくるかなという気はします。そのため、あと10年かけてCO<sub>2</sub>排出量基準をゆっくり考えようという、そういうタイミングではないのではないかということ。

それから、先ほどから何人もの委員の方、私も含めてですけど、みんなが言っているのは、自動車税の中だけで閉じて考えるのはやはりまずいということでありまして、例えばCO<sub>2</sub>排出量基準を強化するといっても、CO<sub>2</sub>を出す車であってもガレージに止まっている限りCO<sub>2</sub>は出さないですよね。CO<sub>2</sub>排出量基準がどんなに、何といたしますか、少なくとも排出量が少ないときでも長く走ればCO<sub>2</sub>はやはり出すわけなので、そこは考えると、素直にやはり利用に、まさに持っていることじゃなくて、利用している段階における課税というのはあってしかるべきで、それは、だからくどうですけども、イコール、カーボンプライシングなので確かにCO<sub>2</sub>を出さなくなれば税収ゼロですけど、でも、まあ環境負荷に対する対応ということであれば、ガソリン税の強化は一つの選択肢になるし、それから、走った距離に応じて料金を取るでも税金取るでもいいのですけれども、走行距離に応じた負担を求めるとするのは、これもまた一つのやり方としてはあると思うので、もう少し何かスコープを広げて考えないといけないのかなという気がしました。

あと、すみません、今日の議論と直接関わらないですけど、もしも車体課税の根拠として道路のインフラ整備あるいはそのメンテナンスが主眼だということであれば、実は道路を利用しているのは車だけじゃないのですよね。いや、別に人とか自転車の話をしているのではなくて、道路の下にあるものです。道路の下にあるものは何かと言えば、それは下水管であり、上水管であり、これからは電線ですよ、電柱をなくすということであれば。実は道路というのは、そういうインフラを格納する装置でもあるので、であれば、もし道路というインフラを整備する、維持したいということであれば、実は水道料金とか下水道料金とか電気料金というのも実は関わってくる話だと思います、ある種の道路を利用しているわけです、そういう形で。なので、そこも含めて、道路の使い方って本当は車が走るだけではない。そこも含めて考えていく必要があるのではないかと思います。

以上です。

【諸富小委員長】 ありがとうございました。

そうしましたら、続きまして、小林委員、宮本委員、それから土居委員の順番でお願いしたいと思います。

す。

小林委員、よろしくお願いいいたします。

【小林委員】 ありがとうございます。先ほど分科会の報告書についていろいろと御意見をいただきまして、ありがとうございます。一部、我々の議論の中で出てこなかったものもありましたけども、大半は分科会の中で議論させていただいたものになります。ただ、それが全て報告書に反映されているかどうかという、また別のところがあるのですが。他方、今日の最初の挨拶で税収が減るという話をして、その後、シミュレーションも出てきたものですから、税収が減るからどうにかしなきゃいけないみたいなイメージで受け取られたかもしれませんが、全然そんなことはなくて、分科会の中では税収の話は置いて、最適な自動車税体系を考えていこうということで議論をしました。そのときに、何を根幹に考えるかというときに、やはり道路サービスからの受益に対しての対価としての受益者負担、応益負担というところを重視する必要があるだろうと。応益負担自体は一つの、佐藤先生の教科書とかにも載っていますけども、公平性の価値観の一つですので、そのような価値観を取らないということであれば、別に応益負担じゃなくて、全て、例えば包括的な応能負担ということでも構わないということになるわけですけども、今、実際に応益負担でいろいろな分野で課税料金が取られていますので、道路もその延長でということ、その価値観が崩れないとすれば、崩れないとすれば応益性というのがやはり重視されることになるだろうと。そのときに、しかし、応益負担で、原因者負担の話は置いておいたとして、応益負担だけを求めるということになった場合、先ほど宮本委員からあった、走行距離がバズなのかという話で、それが環境負荷や道路損傷をもたらすという点を一旦除けば、基本的には自分自身に便益をもたらすグズなのですね。

宮本委員がおっしゃったのは、それに加えて、そのコミュニティにも波及していくような社会的な外部便益もあるのではないかというような話かと思しますので、そこまでは考慮してなかったというのはあるのですが、基本的には、その原因者負担のところを除けば純粋な一つのグズなわけですね。そうすると、そのグズに対して課税をすることで、グズの消費が減ることに、抑制されることになってはいけないという側面もきちんと考える必要があって、そうすると、今度は経済学の話になって恐縮ですが、いわゆる厚生経済学の第2基本定理の世界になってきて、いかにして定額で課税を完結させるかというようなことが一つ議論の対象というか、これはなかなか理想にし過ぎて難しいところはあるのですが、それを考える必要があって、そうすると、その応益を定額で取るというのが可能であれば一つ完結するのですが、それができないとなれば、何らかの形で定額部分というのをきちんと取る必要がある。その応益とは関係ない形での定額というのを取る必要があって、そうすることで、過度に走行距離に依存して走行距離を抑制する、あるいは地域間格差を助長するような問題になるとかというような話に波及せずに済むというところがあります。そうすると、じゃあ、その定額部分を完全一律で定額にするのですか、あるいはそうじゃないとすれば、財産価値に応じた応能的な定額部分というのを入れるという側面が実は今までの自動車税の中にそういう側面があるというふうに考えられるのではないかというようなところから財産価値の話というのをを出してきて、しかし、取得価格でダイレクトにできればそれが一番いいのだと思うのですが、そこが結局、二重課税の問題とか、他の話とバッティングするということになって、それが取れないということだとすると、できるだけ取得価格に関連する別の指標でという話になってきて、そこから少しずつこの話がややこしくなるというか崩れていくのですね。というような側面があって、あとは原因者負担の環境負荷と重量の部分ということで、一番は受益者負担、それから応能、そして原因者負担二つという、この四つの観点というのを基本的に兼ね備えたような税体系を構築するべきであるという観点から分科会の報告書はまとめさせていただきました。

ここで、事務局、分科会報告書の31ページを画面に出せますかね。今日の報告にはなかったのですが、

最後のところで、そういう四つの観点を踏まえた税体系ってどういうものがあり得るのかというようなところで、いろんなパターンを書かせていただいて、その中の一つの究極のパターンとして、全て走行距離でというのが最後のところにあるのですね。それは大きく二つ側面が、その前提となる話が二つあって、一つは技術的に可能かどうかというところが第一にあるので、それが現実的に可能であるという前提で走行距離課税というのを導入することができるということになるわけですが、しかし、それに加えてもう一つ、技術的に細かいところまで行けるかどうかというところで、要は、さっきの応益負担で定額部分も欲しい、それから、重量に応じた負担のあり方というのも、これも比例では駄目なのです。これは車の重さの三乗だか四乗だかにその負担が比例するというのがあるので、そこを考慮すると比例で掛けては駄目というところがあって、それも考慮した形で、そして環境負荷も考慮した形で走行距離に課税することができれば、つまり単なる走行距離じゃなくて、走行距離に課税する単価というのを車の性質等に応じて変えることができるような課税が可能であれば走行距離課税に一本化することが一つの理想的な税体系ではないかというのが最後に、31ページに書いてあるのですが、それが一つ一つ前提が崩れるとすれば、そうじゃない、いろんなバリエーションの組合せというのがやはり必要になってくるだろうということで、そういう意味で究極の税体系がさらに走行距離に一本化という話なのですが、これは今日、佐藤委員、再三おっしゃられたように、他の委員の方もおっしゃいましたけども、自動車税の中だけで考える話ではもう絶対ないのです。道路料金を含めてもいいかもしれないですけど、それ以上に、まずはこの燃料課税との関係というのをきちんと考える必要があって、そういう意味で、分科会報告書の31ページに書いてある走行距離課税に一本化というのは、燃料課税も含めた形での一本化ということになります。燃料課税を放置したまま、走行距離課税を上乗せするのがいいのか、あるいはそっちで自動車税の方を統一にするのがいいのかというのは大きな議論の余地のあるところで、今日の事務局から出てきた最後の2050年の案というのは、自動車税の種別割の中だけで最後、走行距離をやるという話で、燃料課税については特に触れていないのです。という話になるので、ゴールとしての走行距離課税というのが、燃料課税も含めた形での走行距離課税にするのか、あるいは燃料だけじゃなくて、電気自動車にももちろんかかるわけですけども、そういう形での走行距離課税というのを究極の目標として追求するのか、それとも自動車税の中だけで走行距離課税というのにするのかという、ここは都税調として答申の中で打ち出すときに、大きな二大選択肢になるのではないかなと思いますので、その点も皆さんで御議論いただければいいのではないかなと思います。

すみません、長くなりましたが、以上です。

**【諸富小委員長】** 分科会報告の観点から非常に詳細なお答えをいただきました。ありがとうございます。では、宮本委員、いかがでしょうか。

**【宮本委員】** すみません、手を下げ忘れていたのですけれども、ついでに質問しようかと思ったら今の小林委員の御発言で大体分かりましたので結構です。どうもありがとうございました。

**【諸富小委員長】** 分かりました。

では、土居委員、よろしくお願ひします。

**【土居委員】** 追加のコメントということになるのですけれども、今、小林委員がおっしゃった点に関しては、確かに走行距離に比例する形での課税が難しい場合ということではあるのでしょうか。けれど、私は、ガソリンはもちろん今の自然消滅的にカーボンニュートラルになれば、ほとんど税収は入ってこないということで、それでいいというふうに思っていて、じゃあ、水素とか電気に関して、また新しい燃料課税をするのかという、いや、それだったら走行距離比例にした方がいいと。どういうエネルギー源で走っていくのが、もちろんカーボンニュートラルなものであることが前提ですけども、あったとしても

走行距離が道路損傷負担を求めるのにふさわしいと。

問題は重量なのですけれど、自動車の重量だけが道路損傷に影響するののかというところは、私は大変疑問があって、それは当然トラックに重たい荷物を載せれば、その重たい荷物も道路損傷を引き起こすということだとすると、車自体の重量は一部にすぎない。そうすると、なかなか本来は積載した貨物の重量も含めて重量課税できれば、それはベストですけど、課税の技術の面では一番難しい。何か各地点で通行した車の重量をいちいち量らなければいけないような、何のために課税しているのだからよく分からない感じになってしまうので、疑似的には重量は、車体重量は意味があると思いますけども、そこに課税の重点を置き過ぎると少しゆがんでしまうのかなという気はしています。残すとしても程々という感じがして、むしろその代わりとなるのが財産課税なんじゃないのかなというふうには思っています。宮本委員がご心配されている点は、まさに財産そのものに関して課税するというニュアンスではなくて、走行距離に比例する部分のその従量料金というか、その部分のウエイトを下げるために、固定的な負担として財産課税というのが私のニュアンスです。恐らく地方都市とかで車で移動するしか手段がないという方々は、あんまり高級車ばかりたくさん持っているわけじゃなくて、取得価格の安い車もお持ちで、それで移動されるとすると、取得価格の安い車で移動される分には固定部分の負担は軽くて、その固定部分の税負担が全ての車に取得価格比例であるということだから、その分だけ走行距離に比して課さなければいけない税収の部分が小さくなって、そうすると相対的に走行距離課税ではあるのだけれども、走行距離課税の部分が少なくなる分だけ走行距離比例で重たく負担を課すことが少なくなるという対応関係になっているのかなというのは私の頭の整理です。

ただ、バッド（バズ）という考え方は分かるのですけれど、それだったら、東京圏で通勤時間1時間半とかかけておられる方は、それなりに鉄道運賃は払っているわけで、車ばかり、ここでは強調されているわけですが、車ばかりがバッドなわけじゃない。なので、それは移動距離が長くなれば、あいにく申し訳ないけれども、その分だけのお金は電車であれ、自動車であれ払っていただくを得ないというところは物理的にやむを得ない。つまりその分だけインフラを傷つけて移動していることには変わりはないので、その部分は、鉄道会社は民間にお金を払うということになるのですけれども、道路は国とか地方自治体が保有しているので、そこに税金を払うという形で、その対価を払っていただくということはある一定程度やむを得ないのかなと思います。

最後に、走行距離比例の課税を資料6ですか、それは一番後ろに入れていまして、佐藤委員がさっきおっしゃったように、試行的に早めに取り組みむということではできないのではないかとするのは私もそのとおりだと思っていて、それこそ8都府県でディーゼル規制適合車という独自の認定制度を設けたわけですから、あれに類似するようなもので、真正な走行距離を測る車を適合車として、それがなければ、何か若干高めの税負担をしてもらうようなペナルティーも若干つけつつ、それを装備している車は走行距離比例で課税するという部分を入れるようなところを、場合によっては独自課税でもいいと思いますが、法定外税でもいいと思いますが、法定外税なり、それで許されている範囲での他の税率の調整をするというような形で、早期に試行してもいいのではないかとこのように思います。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございます。

そうしましたら、手を挙げていただいた委員の皆様に通じ発言いただいたかと思っておりますので、まだ今日御発言いただいてない委員の方々、いかがでしょうか。なければ、池上会長に、ぜひ一言いただきたいと思っておりますので、まだの方は高端委員、それから関口委員、石田委員でしょうか。もしございましたら、意思表示いただければと思っております。

【石田委員】 石田です。

【諸富小委員長】 はい、どうぞ、石田委員。

【石田委員】 先ほど佐藤委員の御発言の中で質問ですけど、電気自動車、エコカーになった場合とか、今後の自動車の物によっては車検ってそんなに必要なくなるでしょうか。やはりどういう技術革新があって、どんなにすばらしい自動車ができたとしても、毎日使っているものであれば傷むところ、消耗するところが出てきて、それに対してきちんと法的に何か車検みたいなので、それを、何というのかな、自動車の損傷具合を見てどうにかするということは必要じゃないかなと思います。

それともう一つ、本当に分科会の皆さん、ありがとうございます。とても勉強になりました。今、先生方の御意見を聞いていて、これをまとめるのって大変難しいのだなと思いました。新しい言葉とか、新しいものがあるけど一般の納税者からすれば、全く新しい言葉じゃなくて、今ある言葉の中でそれを盛り込んでいくという方法のまとめ方でもいいわけですか、この分科会の意見として今から10年後ぐらいのもの短期のもの長期の扱いで考えていかなきゃいけないのではないかなと思います。CO<sub>2</sub>の排出量基準がなくなるのはまだまだ先ですよ、ですから、5年、10年、15年というスタンスのもので意見書を作った方がいいのではないかなという気もしたんですけど、それは難しいことでしょうか。

以上です。

【諸富小委員長】 事務局の方でぜひ検討したいというふうに考えます。ありがとうございます。

佐藤委員に対する御質問がございましたので、どうぞ。

【佐藤委員】 私も車を持ってないので、実は私もそんなに詳しいわけではありませんが、ただ、デジタル化というのはいろんな状況を変えます。というのは、リアルタイムに、つまりその状況を把握するというのがデジタル化のポイントなのです。実はインフラは全体的にそうなのですが、車に限らないのですけれども、今ですと壊れてから修理するのではなく、壊れる前に予防的な措置を講じるであるとか、壊れそうになれば未然にそれを防止して、あらかじめ修理をするとか、そういった対応ができるような、そっちの方が望ましいし、逆にそういう対応が可能になってきたということです。恐らく車検の時代というのは、まさにマニュアルカーの時代でありまして、要するに定期的に見ないと、どこが壊れているのかが分からない、目視しないと分からない時代から、そうじゃなくて、電子的にどこが壊れそうか、あるいはどこに負荷がかかっているかということを実タイムにデータとして把握できる時代になってきたので、実は車検がなくなるわけではありません。これは車検が毎日あるようなイメージだと思います。それはもう必要に応じて、車、メーカーが、要するにアフターケアとして単にメンテナンスをすればいいということなので、車検という制度を通さなきゃいけないかということ、それは違うのではないかという話です。

【石田委員】 ありがとうございます。分かりました。

【諸富小委員長】 佐藤委員、ありがとうございました。

関口委員、高端委員、大丈夫ですか。

【関口委員】 じゃあ、すみません、関口です。

【諸富小委員長】 どうぞ。

【関口委員】 簡単に三つぐらい、お聞きした内容とほぼ重なっちゃうと思うのですが、この話をお聞きしたときに、やはり他の税目とか、あるいは料金に関する関係というのをどういうふうに整合性を取っていくのかというのがすごく気になっていました。

そうはいいいましても、取りあえず車体課税に関しての話をするということで、一つ目に感じたことは、利用に応じた課税と財産価値に応じた課税という、この二つの関係というのが問題になってきているということです。それはなぜかといえば、お話にもあったわけですが、所有者であり、利用者であると



きというのは、あまりこれらの二つの関係というのがそれほど問題にはなっていないのだと思います。けれども、シェアリングの増加とか、そういったもので所有者と利用者の乖離が進んでくると、この今までの課税の仕方に対して、どういう根拠をもって課税をしていくのかということを整理していかないといけないのではというふうに思っておりました。そう思っているところに、先生方、いろいろお話をいただいていたので、私から特に付け加えることはそれほどないのですけれども、利用者への課税の方に変換していくというふうになるのか、いや、それとも財産に応じた課税の方を残すのかという観点で捉えてみると、例えば財産に応じた課税の方というのは、今のところ、所有者に対する課税という意識で捉えているとすると、それは個別の財産税として自動車のみならず取っているとすれば、その必要性というのはそれほどなくなってきているのではないかという議論があったと思うのですが、その一方で、他の試算も含めた一般的財産税的な方向性の中で自動車課税というものを捉えるということも方向性としてはあるのかもしれないというふうに思いました。特にそれは、先ほど来、デジタル化の話とかで個別の資産の不足というもの、あるいは債務の方もそうだと思うのですが、そういった把握が今後より一層容易になってくるということであれば、その仕組み方も変わってくるのではないかなという気がいたしました。

二つ目が、これは何に着目をした課税で、その税収がどこに帰属するのかということに関する整理もやはり必要になってくるのだなという気がしました。と申しますのは、自動車は動産で利用している場所である道路に着目をするのか、それとも所有者や利用した人がいる場所に着目をするのか、これはどこにその税収は帰属するのかということとの関係でもどういうふうに整理していくのか、これは難しい問題だなというふうに、これは感想として感じました。

最後は、この車体課税の話を事務局の方からお聞きしたときに、燃料課税の方の話というのは今回それほどやらなかったのですかという質問だけはしたのですが、個人的には自動車を動かす動力への課税、あるいは動力への料金等の整合性というものも、何か整合性をどういうふうに持たせるのかなという気がしながらお聞きしていて、今日の先生方の議論をお聞きして、やはりそうなのだろうなという気がいたしました。

すみません、最後の方は感想になってしまいましたが、そんな感じでお聞きしていました。

**【諸富小委員長】** 根源的な問題提起をしてくださって、非常に重要な論点ですね。ありがとうございました。高端委員、もしありましたら。

**【高端委員】** もう時間もないですし、私の方からは特に付け加えることはありません。いずれにしろ議論をどう切り分けるかというところ、それは短期と長期というのものもあるし、ある程度、現行税制からの漸進的な変化をデザインする部分と、あとは、佐藤委員はじめ、かなり大きな考え方で物事を捉えていくという部分と、報告書ではどう切り分けるかというところをうまく整理できれば皆さんの知見をうまくまとめられるのかなというような気がいたしました。

以上です。

**【諸富小委員長】** ありがとうございました。

では、最後に池上会長、よろしくお願いたします。

**【池上会長】** ありがとうございます。皆様からいただいた意見は、分科会の報告書に対して、これは駄目だというものではなくて、それは柱として認めつつ、その中でどこを強調していくということについていろいろな意見をいただいたのだと思います。そういうものを取り入れつつ、答申に反映させていきたいと考えているところであります。

私、二点だけ個人的に思ったことを付け加えます。一つは、この電気自動車あるいは燃料電池車でもよいのですが、そういった、いわゆる次世代自動車がどれだけのシェアを得るのかということについて、今

日、三菱総研の方にシミュレーションしてもらった中に数字が出ていて、2030年はまだ次世代自動車は2%なのですね、保有台数で見ると。それが、2050年であってもまだ20%なのですね。ということで、要するに、2050年であっても8割はガソリンを使っているわけです。ということになると、まだ、いわゆるCO<sub>2</sub>排出に対する基準というのはなかなか重要性がなくなる、というところがまず分かります。この点を一つ確認すべきだと思います。

それから、走行距離課税をベースにして物事を考えるという大きな流れはそうだと私も思うのです。そこで、走行距離課税を考えると原因者負担という話があるわけですが、そこで原因者負担というときは、道路損傷負担とか、あるいは騒音とか、あるいは振動とか、そういったことに対する責任という原因だということが一つあったと思います。それからもう一つ、今日出た話の中で、自動車を運転している立場から言うと、自動車は運転している自分だけではなくて、地域に対して何かプラスの効果、つまり外部効果を持っているのでしょ。ただし、それと同時に、逆に自動車に乗ってない歩行者であるとか地域住民、つまり乗ってない人の立場から言うと、結構、自動車って怖い存在なのです、私は今もそう思います。最悪のケースでは交通事故ということがありますが、そこまで行かなくても、実際に目の前に行くと行くにも横断歩道を探してかなり遠回りしなければいけない、そういった時間であるとか、そういった、あるいは歩道橋を上ったり下りたりしなきゃいけないといったコストというのはある。なぜそのとき自動車が優先されなければいけないのか。これはもちろん皆さんご存じのとおり、50年近く前に宇沢弘文先生が『自動車の社会的費用』という本の中で書かれたことです。これを前世紀の遺物だと言ってしまえばそれまでだけれども、私はそうではないと思います。やはり改めて、どこが古くて、どこがまだ残っている問題なのか、検討すべきところがあります。そう考えたときに、やはり、もちろん狭い意味での交通安全あるいは事故対策、そういう意味での地域住民の生活安全確保サービスもやはり必要になっているので、そういった費用にも自動車が負担すべきものはあるのだろう。もちろん自動運転であるとか、あるいは最近の自動車もつ安全システムはかなり高まってきているので、問題が緩和されてきているところはありますが、まだそれは完璧ではないと思いますので、そこをどう考えるかという問題は多分残っている。そういうことも含めて、走行距離課税というのはかなり意義があるのだろうなと私自身も聞いていて思いました。

そのことも含めて、分科会の報告をベースとして、今日御議論いただいた意見を盛り込むような形で、これらをどういう形で答申に反映させていくかということを変更して検討させていただきたいと思います。

私からは以上であります。

**【諸富小委員長】** 会長から今日の議論を総括する形でまとめていただきまして、ありがとうございます。

それでは、時間が参りましたので、最後に事務局から次回の日程の説明等をお願いいたします。

**【三浦税制調査担当部長】** 今日は長時間にわたりまして、御議論いただきまして誠にありがとうございました。

事務局から第2回小委員会の日程についてお知らせ申し上げたいと存じます。

次回は8月5日、木曜日、午後3時からオンライン開催とさせていただきますと存じます。事務局等におきましては、都庁第二本庁舎31階の22会議室を予定しております。

また、第2回小委員会におきましては、環境関連税制について、また、デジタル経済と税制について、さらには地方法人課税等をめぐる課題への対応について、以上三点につきまして御審議をいただきたいと考えております。

なお、本日御審議いただきました会議資料及び委託調査報告書につきましては、本日中に主税局

ホームページに掲載をさせていただきたいと存じます。

また、本日御議論いただきました、この議事録につきましては、後日、改めてホームページ等に掲載をさせていただく予定でございます。

以上、よろしくお願い申し上げます。

**【諸富小委員長】** ありがとうございました。

それでは、これにて本日の議事を終了いたします。本日は、誠に熱心な御議論いただきまして、本当にありがとうございました。

これをもちまして、第1回小委員会を閉会させていただきます。お疲れさまでございました。