

国立国会図書館

車体課税をめぐる経緯及び論点

調査と情報—ISSUE BRIEF— NUMBER 935 (2017. 1.26.)

- | | |
|------------------|--------------------------------|
| はじめに | 2 消費税率引上げの再延期の影響と平成 29 年度税制改正案 |
| I 車体課税の概要 | IV 論点 |
| II 各税目の概要及び沿革 | 1 地方税収確保の要請と自動車需要下支えの要請との対立 |
| 1 自動車取得税 | 2 車体課税のグリーン化 |
| 2 自動車税 | 3 税負担の格差 |
| 3 軽自動車税 | おわりに |
| 4 自動車重量税 | |
| III 税制抜本改革以降の経緯 | |
| 1 平成 28 年度税制改正まで | |

- 我が国には、自動車の取得段階で課される「自動車取得税」、自動車の保有・利用段階で課される「自動車税」、「軽自動車税」、「自動車重量税」が存在する。これらは、まとめて「車体課税」と称される。
- 車体課税は、消費税率の引上げを始めとする税制抜本改革時に総合的に見直すこととされ、平成 28 年度税制改正では、最終的な結論として消費税率の 10% への引上げ時に自動車取得税を廃止し、燃費性能等に応じて取得時に課税する「環境性能割」を自動車税及び軽自動車税に導入することが決定された。
- 本稿では、車体課税の各税目について概要及び沿革をまとめるとともに、近年の総合的な見直しの経緯及び今後の論点を整理する。

国立国会図書館
調査及び立法考査局財政金融課
（さとう りょう佐藤 良）

第 9 3 5 号

はじめに

我が国には、自動車に関係する税として、自動車取得税、自動車税、軽自動車税、自動車重量税、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税の8税目（以下「自動車関係税」という。）が存在する。このうち前4者は車体課税、後4者は燃料課税と一般に呼称される。

車体課税については「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」（平成24年法律第68号。以下「税制抜本改革法」という。また、同法による一連の改革を「税制抜本改革」という。）等において、総合的な見直しを行う方針が示され、課税の在り方をめぐって議論が進められてきた。平成28年度税制改正では、最終的な結論として、消費税率の10%への引上げ時に自動車取得税を廃止し、燃費性能等に応じて取得時に課税する「環境性能割」を自動車税及び軽自動車税に導入することが決定された。その後、消費税率の10%への引上げの再延期に伴い、これらの見直し時期についても2年半延期されることとなった。平成29年度税制改正案の策定過程では、エコカー減税（後述）の延長及び対象範囲の見直しが焦点とされた。

本稿では、車体課税の各税目について概要及び沿革をまとめるとともに、近年の総合的な見直しの経緯及び今後の論点を整理する。

I 車体課税の概要

自動車関係税は、自動車の取得、保有・利用¹、燃料の消費に着目して、各種の税を課すものであり、これによって全体として適切な税負担を実現するとされる²。自動車の取得段階では、自動車取得税が1回に限り課される。自動車の保有・利用段階では、自動車税又は軽自動車税が毎年課されるほか、車検³を受ける際には、自動車重量税が課される。車体課税の課税主体は、自動車取得税及び自動車税が道府県⁴、軽自動車税が市町村、自動車重量税が国である。

表1 車体課税4税目の比較

	自動車取得税	自動車税	軽自動車税	自動車重量税
課税段階	取得	保有	保有	利用
課税主体	道府県	道府県	市町村	国
課税に当たっての尺度	取得価額	車両・排気量等の種別	車両の種別	車両重量
税収	863億円	1兆5562億円	1951億円	3728億円（6286億円）

（注）税収は平成26年度決算額。億円未満は四捨五入。括弧書きは交付税及び譲与税配付金特別会計に計上される自動車重量税（譲与分）を含む額。

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、平成29年1月4日である。

¹ 自動車税及び軽自動車税は、車両の保有に担税力を見出して、その所有者に対して「保有」段階で課すものである。一方、自動車重量税は、一種の権利創設税（後述II4（1））であり、「利用」段階で課すものである。各税目における課税段階の違いを踏まえ、ここでは「保有」と「利用」を区別して使用している。

² 税制調査会「税制の抜本的見直しについての答申（昭和61年10月）」1986.10, p.90.

³ 「道路運送車両法」（昭和26年法律第185号）の規定に基づく検査。自動車重量税は、同法に基づき、自動車検査証の交付又は返付を受ける検査自動車、及び車両番号の指定を受ける届出軽自動車に対して課税される。

⁴ 地方税は「地方税法」（昭和25年法律第226号）第1条第1項第4号で「道府県税又は市町村税」として定義され、同条第2項に「道府県に関する規定は都に、市町村に関する規定は特別区に準用する」と規定される。本稿では、課税主体等の説明における「道府県」には「都」、「市町村」には「特別区」も含まれるものとして整理する。

(出典) 総務省自治税務局『平成 28 年度 地方税に関する参考計数資料』2016.2, p.35; 財務省「平成 26 年度租税及び印紙収入決算額調」<http://www.mof.go.jp/tax_policy/reference/account/h2014.htm> 等を基に筆者作成。

II 各税目の概要及び沿革

ここでは、車体課税の税目ごとに概要や沿革について整理する⁵。沿革のうち、税制抜本改革以降の車体課税の抜本的な見直しをめぐる議論や経緯については、第Ⅲ章で後述することとする。本章では平成 28 年度現在までの制度を取り上げる。

1 自動車取得税

(1) 概要

自動車取得税は、自動車の取得行為に担税力を見出し、その取得者に課す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役割も持つことに着目した財産税である。また、自動車がもたらす交通事故、CO₂排出、公害騒音等の社会的費用⁶に対して、地方自治体（以下「自治体」という。）は行政サービスを提供し、自動車の取得者はその便益を受けることになる。そのため、自動車取得税は受益者負担金又は原因者負担金としての性格も有するとされる。

自動車取得税の課税標準は、自動車の取得価額である。税率は、自家用自動車（軽自動車⁷を除く。）が 3%（本則税率⁸）、営業用自動車及び軽自動車が 2%（当分の間の措置。本則税率は 3%）⁹、免税点¹⁰が 50 万円（平成 29 年度末までの措置。本則は 15 万円）である。また、排出ガス性能及び燃費性能に優れた自動車に対して、その性能に応じて、税負担を減免する特例措置（いわゆるエコカー減税）が講じられている。

⁵ 各税目の概要及び沿革に関する記述は、各年度の政府の税制調査会による税制改正に関する答申、与党による税制改正大綱等とともに、以下を参照した。〔地方財政審議会〕自動車関係税制のあり方に関する検討会『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』2013.11. 総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/main_content/000258313.pdf>; 各年度版『税制改正の解説』財務省ホームページ; 大蔵財務協会編『改正税法のすべて』（各年版）; 各年度版「税制改正案の概要」『調査と情報—ISSUE BRIEF—』国立国会図書館ホームページ <<http://www.ndl.go.jp/jp/diet/publication/issue/>>; 地方財務協会編『地方税制の現状とその運営の実態』2008.10, pp.267, 300, 517; 原田淳志ほか『地方税Ⅱ』（地方自治総合講座 13）, ぎょうせい, 1999, pp.86-87, 116-117, 150-151; 国税庁編『国税庁五十年史』大蔵財務協会, 2000, pp.357-358; 「地方税の概要」総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/czaisei_seido/ichiran01.html>

⁶ 自動車の社会的費用については、故宇沢弘文氏（東京大学名誉教授）による一連の議論がよく知られている。宇沢氏は、自動車が社会にもたらす、交通事故、公害、道路建設、混雑等の外部不経済によるコストを自動車の社会的費用と呼んだ。そして、自動車が様々な社会的問題を引き起こしつつも、その保有台数を爆発的に増加させてきたことの要因として、自動車利用者が社会的費用をほとんど負担することなく、便益を享受できたことが、自動車の利用に対する需要を増大させてきたことを指摘した。その上で、自動車の利用者によるその費用を負担させる、すなわち、社会的費用の内面化を行う必要があることを論じた（宇沢弘文『自動車の社会的費用』岩波書店, 1974, pp.78-85; 同『宇沢弘文傑作論文全ファイル—1928-2014—』東洋経済新報社, 2016.11, pp.62-84.）。

⁷ 軽自動車の規格は「道路運送車両法施行規則」（昭和 26 年運輸省令第 74 号）別表第 1 において、2 輪以外の自動車の場合、①長さ 3.4m 以下、②幅 1.48m 以下、③高さ 2m 以下、④排気量 660cc 以下と定義される。なお、これらの条件を超える 4 輪車で、①長さ 4.7m 以下、②幅 1.7m 以下、③高さ 2m 以下、④排気量 2,000cc 以下の条件を満たす場合は、小型自動車に分類される。

⁸ ここでは地方税法の本則で規定される税率を指す。当分の間の措置としての税率は、同法の附則で規定される。

⁹ 平成 26 年 4 月 1 日以後に取得される自動車に対する税率。自家用自動車（軽自動車を除く。）の取得には本則税率の 3%が課されるが、営業用自動車及び軽自動車の取得には当分の間の税率として 2%が課される（地方税法附則第 12 条の 2 の 3 第 1 項）。

¹⁰ 課税に当たって一定の数量又は金額以上又は以下のものについて、課税を免除する限界点のこと。税務行政の負担軽減や零細負担の排除を目的とする（金子宏ほか編『税務百科大辞典』（第 4 巻）, ぎょうせい, 1981, p.389.）。

自動車取得税の課税主体は道府県であるが、道府県に納付された税額の100分の95のうち、10分の7を市町村に交付する仕組みが採られている。指定市¹¹には、これとは別に国・県道管理分として一部が交付される。

(2) 沿革

自動車取得税は、昭和43年¹²に税収の用途を道路整備に特定する目的税（いわゆる道路特定財源）¹³として創設された（税率3%）¹⁴。その目的は、地方の道路整備が喫緊の課題であること、道路整備を目的とする財源の配分状況を国と地方で比較すると、国に著しく偏在していること等に鑑み、道府県及び市町村の道路に関する費用を確保することとされた。

昭和49年には、資源節約、消費抑制、環境保全といった社会的要請に加え、地方道路財源の拡充を図る必要性から、昭和49～50年度の暫定措置として、自家用自動車（軽自動車を除く。）の税率を3%から5%に引き上げることとされた。この税率の引上げが、暫定税率と呼ばれるものであり、その後、繰り返し延長され、平成22年の暫定税率の廃止まで継続される¹⁵。

昭和63年に行われた税制の抜本的見直し時には、消費税の導入に当たって、地方間接税の多くが廃止・縮小されたが¹⁶、消費税と、受益者負担・原因者負担的な性格を持つ自動車関係諸税では、課税の趣旨を異にすることから、自動車関係諸税については、消費税に上乗せして課するのが原則であるとされた¹⁷。

平成13年から道路特定財源の一般財源化を前提とした議論が開始され¹⁸、「道路特定財源等に関する基本方針」（平成20年5月13日閣議決定）において、道路特定財源を一般財源化することが決定された。これを受けて、自動車取得税は平成21年に目的税から普通税に改められ、用途制限が廃止されることとなった。また、同年に自動車の購入需要を促進し、自動車販売の低迷に歯止めをかけるとともに、低炭素社会の実現を目指すことを目的として、排出ガス性能及び燃費性能に応じて税負担を減免する3年間の特例措置（エコカー減税）が導入された。

平成22年には、暫定税率の見直しの議論を踏まえ、暫定税率が廃止された。しかし、地球温暖化対策や地方財政への影響等の観点から、当分の間、現行の税率水準（自家用自動車：5%）を維持することとされた。

平成24年には、エコカー減税について、適用期限を3年間延長するとともに、最新の燃費基

¹¹ 「道路法」（昭和27年法律第180号）第7条第3項で規定される指定市。

¹² 昭和43年度税制改正で行われた決定であることを意味する。以下の記述も同様とする。

¹³ 「地方税法の一部を改正する法律」（昭和43年法律第4号）によって、地方税法第699条に設けられた規定（道府県は、市町村（…（中略）…）に対し道路に関する費用に充てる財源を交付するため、及び道路に関する費用に充てるため、自動車取得税を課す）が道路特定財源としての根拠規定であった（現在は削除されている。）。

¹⁴ 地方税法上、自動車取得税が法定税として創設される以前から、法定外普通税として自動車取得税を課していた府県が存在した。自動車取得税の法定税化に伴い、法定外普通税としての自動車取得税は廃止された（自動車関係税制のあり方に関する検討会 前掲注(5), p.14.)。

¹⁵ 総務省自治税務局『平成28年度 地方税に関する参考計数資料』2016.2, pp.104-105.

¹⁶ 廃止された税目としては、電気税、ガス税、木材取引税、縮小等の見直しが行われた税目としては、娯楽施設利用税、料理飲食等消費税が挙げられる（「シャープ勧告以降の税制改正の流れ（地方税関係）」『地方税収等の状況』総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/main_content/000427520.pdf>）。

¹⁷ 税制調査会 前掲注(2), pp.96-97.

¹⁸ 一般財源化の経緯については、古川浩太郎「道路特定財源の一般財源化」『調査と情報—ISSUE BRIEF—』619号, 2008.11.25. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_1000572_po_0619.pdf?contentNo=1>; 同「自動車関連税制の現状と課題—道路特定財源としての側面を中心に—」『レファレンス』679号, 2007.8, pp.77-99. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_999726_po_067905.pdf?contentNo=1> に詳しい。

準¹⁹への切替え、環境性能に優れた自動車への軽減措置の重点化が行われた。

平成 26 年には、同年 4 月からの消費税の 8%への引上げに伴い、駆け込み需要及び反動減の緩和を考慮して、自動車取得税の税率について、自家用乗用車（軽自動車を除く。）では 5%から 3%に、営業用自動車及び軽自動車では 3%から 2%に引き下げられた²⁰。また、エコカー減税については軽減率の拡充等が行われた²¹。

その後、エコカー減税については、平成 27 年に適用期限が平成 29 年 3 月末まで 2 年延長されるとともに、燃費基準の切替えと減免対象の重点化が行われた。また、燃費性能に応じた減税区分の数が 3 から 5 に変更された。後述のグリーン化特例²²にも共通するが、環境性能に応じた課税は、メーカーの企業努力や技術進歩等を背景として、減免対象車が増加するとともに、減収額の規模が大きくなる。そのため、一層の環境性能の向上を促すとともに、税収の確保を目的として、適用期限を迎えるたびに減免対象車の絞り込みが行われている（エコカー減税の経緯については巻末資料 1 を参照。）。

2 自動車税

(1) 概要

自動車税は、耐久財である自動車に対する財産税としての性格とともに、自動車の運行によって道路損傷が生じることに對して、応分の負担を求めるといふ道路損傷負担金としての性格も有するとされる。

自動車税は、毎年 4 月 1 日時点の所有者に対して課される。税率は、乗用車、トラック、バス、三輪の小型自動車の車種ごとに区分され、乗用車の場合は総排気量、トラックの場合は最大積載量によって 1 台当たりの年額が設定される。例えば、自家用乗用車（1,500cc 超 2,000cc 以下）の年額（標準税率）は、39,500 円である²³。

また、自動車税では、排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車には軽課し、新車の新規登録等から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車には重課する特例措置（いわゆるグリーン化特例）が講じられている。グリーン化特例（軽課）の対象車については、新車の新規登録等の翌年度に課税される自動車税に軽減措置が適用される。

(2) 沿革

自動車税の起源は、明治 6 年の馬車・人力車等を対象とする車税（国税）の創設にまで遡る。

¹⁹ 乗用自動車及び貨物自動車には「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」（昭和 54 年法律第 49 号。いわゆる「省エネ法」）に基づき、エネルギー消費効率の向上を図ることを目的として、燃費基準が設定されている（「自動車燃費目標基準について」国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr10_000005.html>）。

²⁰ 自家用自動車（軽自動車を除く。）は、本則税率 3%（改正前 5%）、営業用自動車及び軽自動車は当分の間税率として 2%（改正前 3%）が適用されることとなった。なお、自動車取得税の本則税率については、創設以来、車種を問わず 3%とされてきた経緯等を尊重する観点から、3%のまま据え置かれた（「地方税法等の改正」『平成 26 年度税制改正の解説』財務省ホームページ <http://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2014/explanation/pdf/p0907_0932.pdf>）。

²¹ 具体的には、税率を 75%軽減する自動車に係る軽減割合が 80%に、税率を 50%軽減する自動車に係る軽減割合が 60%に拡充された。

²² グリーン化一般については、後述IV2 を参照のこと。

²³ 地方税法第 147 条第 1 項で定める標準税率。同条第 4 項において、道府県は標準税率の 1.5 を乗じて得た率を超える税率で課してはならないと規定される（制限税率）。

明治 29 年に車税は廃止され、その税源は、雑種税（道府県税）に移譲された。昭和 15 年には、自動車税の名称の下に道府県税として法定され、市町村はこれに附加税を課すこととされた。昭和 25 年には、シャープ勧告²⁴を受けた地方税法の制定によって、市町村による附加税が廃止され、現行の自動車税が普通税として創設された²⁵。

昭和 28 年には、物価の高騰、国民所得の伸長等を勘案して、5 割程度の増収をめどとして税率が引き上げられた。自動車税は、これまでに計 12 回の税率改定が実施されている（直近の改正は平成 14 年）²⁶。

昭和 33 年には、軽自動車税の創設に伴い、軽自動車に対する課税権が市町村に移譲され、自動車税の課税客体から軽自動車除外されることとなった。昭和 54 年には、乗用車の多様化を受け、自動車性能を正確に反映するため、普通乗用車の税率区分を軸距（前輪軸と後輪軸の間の距離）から排気量に変更する改正が行われた。また、超過課税の上限となる制限税率は当初設けられていなかったが、昭和 51 年に標準税率の 1.2 倍に設定され²⁷、平成 18 年には地方分権改革の一環として同 1.5 倍への引上げが行われた²⁸。

平成 13 年には、環境負荷の小さい自動車には軽課し、環境負荷の大きい自動車には重課するグリーン化特例が、税収中立を前提にして創設された²⁹。

平成 15 年には、自動車税のグリーン化に伴う軽減措置による減収額が、当初見込みを大幅に上回ったこと等を踏まえ³⁰、軽減対象の重点化を図るとともに、適用期限の延長が行われた。その後、数次にわたり（平成 16、18、20、22、24、26、28 の各年）、軽減対象の重点化と適用期限の延長が行われている。適用期限の延長ごとに軽減対象車の絞り込みを行うのは、エコカー減税と同様であるが³¹、グリーン化特例は軽課と重課を併せ持つ仕組みであり、税収中立を前提としているため、特例措置の導入後も税収への影響が比較的少ない点が特徴である（グリーン化特例（軽課）の経緯については巻末資料 1、税収の推移は巻末資料 2 を参照。）。

²⁴ 昭和 24 年、我が国税制の全面的な再検討と改革のため、連合国軍総司令部の招きで、アメリカからコロンビア大学教授のカール・シャープ (Carl S. Shoup) 博士を団長とする使節団が来日し、我が国税制の調査を行い、同年 9 月に報告書を発表した。昭和 25 年に再来日し、同年 9 月に発表した第二次報告書を含め、これらの報告書をシャープ勧告と呼ぶ（金子宏『租税法 第 21 版』弘文堂、2016、pp.55-56.）。

²⁵ 自動車税は、創設当初から普通税であり、財源の用途を特定しない道府県の一般財源である。

²⁶ 総務省自治税務局 前掲注(15)、pp.94-95.

²⁷ 軽自動車税にも同年に制限税率が設定されている。当時の自治省税務局長による国会答弁によれば、制限税率は、自動車関係諸税全体としての税負担を踏まえつつ、他の税目における制限税率の制度との関連を考慮して設定された（第 77 回国会衆議院地方行政委員会議録第 4 号 昭和 51 年 3 月 29 日 p.22.）。

²⁸ 「地域の自主性・自立性を高める地方税制度研究会—報告書—」2012.11、p.24. 総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/main_content/000189175.pdf>

²⁹ 東京都は、条例改正を行い、地方税法上、認められた課税自主権の範囲内において、平成 11 年 4 月から自動車税においてクリーン・エネルギー車及び低公害車等に軽課、新車登録後 10 年超の経過車に重課を行う制度を導入した。具体的には「不均一課税」（クリーン・エネルギー車には 5 割、指定の低公害車には 3 割の軽減税率を適用。）と「超過課税」（10 年超の経過車に対して 1 割の超過税率を適用。）を組み合わせた制度であった。国における自動車税へのグリーン化特例は、東京都の制度に倣って同じ方式を採用したものとされる（諸富徹「車体課税の「環境税化」に向けて—平成 26 年度税制改正における「車体課税改革」の評価と展望—」『地方税』65(3)、2014. 3、p.4; 同『環境税の理論と実際』有斐閣、2000、pp.185-186.）。

³⁰ グリーン化特例の軽減に伴う減収額は、平成 13 年度税制改正時には約 220 億円と見込まれていたが、約 752 億円程度にまで膨らんだとされる（鈴木洋平「自動車税におけるグリーン化特例の変遷について」『地方税』65(1)、2014.1、pp.202-214.）。

³¹ 同上、p.211.

3 軽自動車税

(1) 概要

軽自動車税は、自動車税と同様に、軽自動車を保有することに担税力を見出す財産税としての性格や道路損傷に対する負担金としての性格を持つ。

軽自動車税は、毎年4月1日時点の所有者に対して課される。税率は、車両の種別ごとに年額が設定され、例えば、軽自動車（四輪以上の自家用乗用車）の年額（標準税率）は10,800円である。また、軽自動車税では、自動車税と同様に、排出ガス性能及び燃費性能に応じた課税の特例措置（グリーン化特例）が講じられている。

(2) 沿革

軽自動車税は、昭和33年に自転車荷車税（市町村税）の税源のうち原動機付自転車と、道府県から税源移譲を受けた二輪小型自動車及び軽自動車を統合して創設された³²。設立当初、税率は原動機付自転車、軽自動車、二輪の小型自動車の3区分で設定されたが³³、昭和38年には軽自動車に含まれていた農耕作業用自動車及び特殊作業用自動車が新たに小型特殊自動車として区分され、4区分となった。昭和60年には原動機付自転車の区分の中にミニカーの細目が新設された。制限税率は、自動車税と同様、昭和51年に標準税率の1.2倍に設定され、平成18年に同1.5倍に引き上げられた。

税率は、軽自動車の販売価格の上昇や道路維持管理にかかる費用の増大等を踏まえ、昭和59年まで適時、引上げが実施されてきた³⁴。その後、税率は据え置かれたが、平成26年に31年ぶりの引上げが行われた³⁵。具体的には、平成27年度から、自家用乗用車で改正前の1.5倍（7,200→10,800円）、原動機付自転車等の二輪車で改正前の約1.5倍（最低2,000円）に税率を引き上げること等が決定された。

平成26年には、グリーン化を進める観点から、最初の新規検査から13年を経過した四輪車等を重課の対象とする措置が導入され、平成27年には、新規取得した一定の排出ガス性能及び燃費性能を有する四輪車等について、その性能に応じて軽課するグリーン化特例が創設された。これにより軽自動車税においても自動車税と同様に、軽課及び重課の仕組みを持つグリーン化特例が整備された。その後、平成28年に適用期限が平成29年3月末まで1年延期された。

4 自動車重量税

(1) 概要

自動車重量税は、自動車が車検を受けることで走行可能になるという法的地位を得ることに對して課される一種の権利創設税とされる。また、自動車の走行に伴う道路損傷、CO₂排出等の社会的費用を考慮し、自動車ユーザーが道路整備等によって受益していることを踏まえて課税される負担金としての性格も持つ。

³² 軽自動車税は、創設当初から普通税であり、財源の用途を特定しない市町村の一般財源である。

³³ 「地方税法の一部を改正する法律」（昭和33年法律第54号）

³⁴ 総務省自治税務局 前掲注(15), pp.136-137.

³⁵ 軽自動車の税率引上げ時の議論については、梶善登「平成26年度税制改正案の概要」『調査と情報—ISSUE BRIEF—』814号, 2014.2.21, pp.9-10. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_8426111_po_0814.pdf?contentNo=1> を参照。

自動車重量税は、自動車の車検又は軽自動車の使用の届出を行う際に、その対象車に対して課される³⁶。税率は、車検の有効期間、自動車の重量等を基本とし、車体の環境負荷に応じて設定される³⁷。例えば、エコカー以外の自家用乗用車について、初度登録から13年未満、車検の有効期間が2年である場合、税率は、車両重量0.5トンごとに8,200円となる。また、一定の排出ガス性能及び燃費性能を備えた自動車については、その性能に応じて、新規車検時等の自動車重量税が減免される特例措置（エコカー減税）が講じられている。

税収の59.3%は国の一般財源となるが、40.7%は市町村の一般財源として譲与される³⁸。この譲与分を自動車重量譲与税と呼ぶ³⁹。国の一般財源の一部は「公害健康被害の補償等に関する法律」（昭和48年法律第111号）附則第9条の規定により、公害健康被害補償制度の財源の一部となっている⁴⁰。

(2) 沿革

自動車重量税は、昭和46年、自動車に係る社会的費用を確保するとともに、第6次道路整備5か年計画（昭和45～49年度）における財源不足に対応するために創設された。根拠法である「自動車重量税法」（昭和46年法律第89号）上は、税収の用途を特定しない普通税であるが、創設時の国会答弁⁴¹に基づき、運用上、自動車重量譲与税分を除いた国の歳入分の約8割が国の道路特定財源として扱われてきた⁴²。

昭和49年には、自動車取得税と同様に、地方道路財源の拡充を図る必要性等の理由から、昭和49～50年度の暫定税率として、自家用自動車の税率を本則税率の2倍に引き上げる措置が採られた。昭和51年には、自家用自動車で約25%増、営業用自動車で約12.5%増へと暫定税率が引き上げられた上で、適用期限が延長された。その後、平成20年に、平成30年4月末までの10年間の適用期限が設けられるまで、累次、暫定税率の適用期間が延長されてきた⁴³。

平成21年には、自動車重量税についても、自動車取得税と同様に、一般財源化がなされると

³⁶ 前掲注(3)を参照。

³⁷ 初度登録（初度検査）等からの経過年数によって「13年未満車」、「13年経過車」、「18年経過車」に分け、経過年数が多い車両ほど重課する仕組みが採られる。

³⁸ 「自動車重量譲与税法」（昭和46年法律第90号）第1条で、自動車重量譲与税の額は自動車重量税収入額の3分の1とされるが、附則第2項で、当分の間、1000分の407とすることが規定されている。これは、平成22年度税制改正で自動車重量税の税率が引き下げられたことに伴い、地方に減収が生じることのないよう、当分の間、自動車重量譲与税の譲与割合を3分の1から1000分の407に引き上げることとされたものである。

³⁹ 国の会計上、自動車重量税収のうち、自動車重量譲与税収は「交付税及び譲与税配付金特別会計」に、残りの国の税収となる分は「一般会計」に計上される（財務省主計局「交付税及び譲与税配付金特別会計」『特別会計ガイドブック 平成27年版』2015.12, pp.33-34. <https://www.mof.go.jp/budget/topics/special_account/fy2015/tokkai2712_06.pdf>）。

⁴⁰ 大気汚染によるぜん息等の被認定患者に対する補償給付費用のうち、全体の2割が、自動車に係る分として自動車重量税収（国の税収の一部）から充当される。残りの8割は、汚染負荷量賦課金として工場等が負担する。公害健康被害補償制度への引当ては、平成29年度までの時限措置とされるため、同年度において延長等に向けた議論が見込まれる（金子和裕「自動車に係る費用負担の延長—公害健康被害補償法改正案—」『立法と調査』No.278, 2008.2. <http://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rippou_chousa/backnumber/2008pdf/20080229027.pdf>）。

⁴¹ 創設事由については、昭和46年に福田赳夫大蔵大臣（当時）が答弁している（第65回国会衆議院大蔵委員会議録第31号 平成46年5月11日 pp.10-11.）。また、使途・配分については、同年に中川一郎大蔵政務次官（当時）が答弁している（第65回国会衆議院大蔵委員会議録第32号 昭和46年5月12日 p.25.）。

⁴² 古川「自動車関連税制の現状と課題—道路特定財源としての側面を中心に—」前掲注(18), p.82.

⁴³ 宮葉敏之ほか「租税特別措置法等（揮発油税及び地方揮発油税・自動車重量税・たばこ税・酒税・印紙税等関係）の改正」『平成22年度税制改正の解説』pp.600-601. 財務省ホームページ <http://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2010/explanation/PDF/15_P596_620.pdf>

ともに、環境性能に優れた自動車に対する時限的な減免措置（エコカー減税）が導入された⁴⁴。

平成 22 年には、平成 30 年 4 月末までの予定であった暫定税率が廃止され、車体の環境負荷に応じた複数税率が設定された。具体的には、次世代自動車（電気自動車、ハイブリッド車等）に本則税率⁴⁵を適用し、ガソリン自家用乗用車（18 年経過車を除く。）に当分の間の税率として本則税率の 2 倍の税率を適用する等、税率の引下げを行う一方、18 年経過車に係る税率については暫定税率の水準で据え置いた。これらの税率の見直しによって、暫定税率による税収の上乗せ分のうち国の税収となる部分が半減した。なお、エコカー減税の制度は維持された⁴⁶。

平成 24 年には、環境性能に関する一定の基準を満たしている自動車について、本則税率を適用し、それ以外の自動車に適用される当分の間の税率については、13 年経過車を除き、引き下げることとされた。これは、1500 億円規模の減税に相当する⁴⁷。エコカー減税は、自動車取得税と合わせて、適用期限を 3 年間延長するとともに、最新の燃費基準への切替え、環境性能に優れた自動車への減免措置の重点化が行われた。

平成 26 年には、エコカー減税を拡充⁴⁸するとともに、財源確保及び一層のグリーン化推進の観点から、新車新規登録から 13 年を経過した自家用自動車（18 年経過車を除く。）の税率を段階的に引き上げることとされた。

平成 27 年には、エコカー減税の適用期限が平成 29 年 4 月末まで 2 年延長されるとともに、燃費基準の切替えと減免対象の重点化が行われた。また、燃費性能に応じた減税区分の数が 3 から 4 に変更された（エコカー減税の経緯については巻末資料 1 を参照。）。

III 税制抜本改革以降の経緯

1 平成 28 年度税制改正まで

車体課税の抜本的な見直しをめぐっては、道路特定財源の一般財源化を決定した際、暫定税率を含む税率の在り方については税制抜本改革時に検討することとされた⁴⁹。税制抜本改革の基本的な方向性に関する検討条項を定めた「所得税法等の一部を改正する法律」（平成 21 年法律第 13 号）附則第 104 条第 3 項においても、自動車関係諸税の在り方を総合的に見直すことが掲げられた。平成 24 年 8 月に成立した税制抜本改革法第 7 条では、自動車取得税及び自動車重量税について、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の観点から、見直しを行うとの規定が置かれた。

⁴⁴ 具体的には、①次世代自動車は自動車重量税を免税、②平成 22 年度燃費基準値より 25%以上燃費性能の良いものは自動車重量税を 75%軽減、③同 15%以上燃費性能の良いものは 50%軽減とされた（同時に平成 17 年排出ガス基準値より 75%以上窒素酸化物等の排出量が少ないことも満たす必要がある）。

⁴⁵ 自家用乗用車の本則税率（車両重量 0.5 トン、車検の有効期間 1 年当たり）は 2,500 円である。

⁴⁶ エコカー減税の適用基準には変更がなかったが、減税対象となる税率の引下げにより全体では負担減となった。

⁴⁷ 税率引下げによって約 1500 億円の減税が行われる一方、エコカー減税対象車の重点化によって約 1000 億円の税収が確保されたため、自動車重量税全体の減収額は 548 億円となった（「環境税や所得税控除など改正 12 年度、177 億円増税 平年度は 3030 億円」『日本経済新聞』2011.12.25; 「平成 24 年度の税制改正（内国税関係）による増減収見込額」財務省ホームページ <http://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2012/24zougensyuu.pdf>）。

⁴⁸ 具体的には、平成 26 年 4 月 1 日以後に初めて自動車検査証の交付を受けた免税対象車について、2 回目の車検時に係る自動車重量税を免除することとされた（改正前は 50%軽減）。

⁴⁹ 「道路特定財源の一般財源化等について（平成 20 年 12 月 8 日 政府・与党）」国土交通省ホームページ <<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-funds/minaoshi.html>>

こうした方向性を踏まえ、平成 25 年度税制改正では、自動車取得税及び自動車重量税の見直しについて、具体的な結論は平成 26 年度税制改正で得るとした上で、次の方向性が示された。すなわち、自動車取得税は、①2 段階で引き下げ、消費税率 10%の時点で廃止する、②消費税率 10%の段階で、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえ、自動車税において環境性能に応じた課税を実施し、他に確保した安定的な財源と合わせて地方財政への影響を及ぼさないとされた。自動車重量税は、①エコカー減税制度の基本構造を恒久化し、消費税率 8%の段階では燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講じる、②原因者負担・受益者負担としての性格を明確化するため、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すとされた⁵⁰。

平成 26 年度税制改正では、消費税率の 10%への引上げ時の車体課税の見直しについて、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化するため、自動車の取得時に環境性能課税（環境性能割）を実施することとされ、その大要として、課税標準は取得価額を基本とすること、税率は、燃費基準の達成度に応じて、0～3%の間で変動する仕組みとすること等が挙げられた⁵¹。しかし、具体的な結論は平成 27 年度税制改正に先送りされた。

平成 27 年度税制改正では、消費税率の 10%への引上げが平成 27 年 10 月から平成 29 年 4 月に延期されたことを受け、引上げ時の車体課税の見直しについては、平成 28 年度以降の税制改正において具体的な結論を得るとされた⁵²。

平成 28 年度税制改正では、これまでの方向性を踏まえた結論として、平成 29 年 3 月末で自動車取得税を廃止し、自動車税と軽自動車税において、燃費性能等に応じて取得時に課税する環境性能割を、現行の排気量割に加えて導入することが決定された⁵³。環境性能割の税率区分には、主に平成 32 年度燃費基準を用い、自家用自動車は 0～3%の 4 段階、軽自動車は 0～2%の 3 段階の税率で課税することとなった（表 2 を参照。）。なお、税率区分は、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2 年ごとに見直しを行うこととされた。

表 2 自動車税・軽自動車税の環境性能割の創設（平成 28 年度税制改正時点）

環境性能割税率導入前の自動車取得税率 (平成27年4月～平成29年3月)							環境性能割税率 (平成29年4月～平成31年3月)								
	右基準 未達成	2015年度燃費基準			2020年度燃費基準				右基準 未達成	2015年度燃費基準			2020年度燃費基準		
		達成	+5% 達成	+10% 達成	達成	+10% 達成	+20% 達成			達成	+5% 達成	+10% 達成	達成	+10% 達成	+20% 達成
乗用車	3%	2.4%	1.8%	1.2%	0.6%	0%	乗用車	3%	2%	1%	0%				
軽自動車	2%	1.6%	1.2%	0.8%	0.4%	0%	軽自動車	2%	1%	0%					

(注) 環境性能割税率導入前の自動車取得税率には、平成 21 年排出ガス規制値 10%低減車の税率を、環境性能割税率には、平成 28 年排出ガス規制適合又は平成 21 年排出ガス規制値 10%低減車の税率を記載。なお、消費税率の 10%への引上げの再延期に伴い、結果的に環境性能割の導入は平成 31 年 10 月に延期された。

(出典) 国土交通省「平成 28 年度税制改正結果概要（車体課税関係）」国土交通省ホームページ <<http://www.mlit.go.jp/common/001125803.pdf>> を基に筆者作成。

⁵⁰ 自由民主党・公明党「平成 25 年度税制改正大綱」2013.1.24, pp.6-7. <https://www.jimin.jp/policy/policy_topics/pdf/pdf085_1.pdf>

⁵¹ 自由民主党・公明党「平成 26 年度税制改正大綱」2013.12.12, pp.3-4. <http://jimin.ncss.nifty.com/pdf/zeisei2013/pdf128_1.pdf>

⁵² 自由民主党・公明党「平成 27 年度税制改正大綱」2014.12.30, p.8. <http://jimin.ncss.nifty.com/pdf/news/policy/126806_1.pdf>

⁵³ 自由民主党・公明党「平成 28 年度税制改正大綱」2015.12.16, pp.13-14. <http://jimin.ncss.nifty.com/pdf/news/policy/131061_1.pdf>

2 消費税率引上げの再延期の影響と平成 29 年度税制改正案

平成 28 年 6 月 1 日、安倍内閣総理大臣は消費税率の 10%への引上げを平成 31 年 10 月まで 2 年半、再延期することを表明した⁵⁴。これを受けて、平成 28 年 8 月 24 日に閣議決定された「消費税率引上げ時期の変更に伴う税制上の措置」⁵⁵では、自動車取得税の廃止時期、自動車税及び軽自動車税への環境性能割の導入時期は平成 31 年 10 月に変更し、環境性能割の税率区分は平成 31 年度税制改正で改めて見直すこととされた。当該変更に係る法律案は、第 192 回国会（臨時会）に提出され、平成 28 年 11 月 18 日に成立した⁵⁶。

エコカー減税の適用期限は、消費税率の引上げ時に導入予定の環境性能割を前提とし、自動車取得税では平成 29 年 3 月末、自動車重量税では平成 29 年 4 月末に設定されていた⁵⁷。このため、平成 29 年度税制改正案の策定過程では、エコカー減税の延長とともに、現状で新車の 9 割が減税対象となっていることに対し、どの程度まで対象の絞り込みを行うかが焦点となった。結果的には、エコカー減税の適用期限を 2 年延長し、減免対象車を平成 29 年度から 2 年かけて段階的に新車の 7 割まで絞り込むことで決着した⁵⁸。

自動車税及び軽自動車税に適用されるグリーン化特例（軽課）については、適用期限を 2 年延長するとともに、平成 29 年度当初から平成 32 年度基準より 10%以上燃費性能の良い自動車に軽課対象車を限定し、新車の 5 割まで絞り込むこととされた。また、平成 26 年度及び平成 28 年度税制改正で、軽課を強化するとの方向性が示されながらも、具体的な結論が先送りされてきた点をめぐって、平成 29 年度税制改正案は、これまでの方針を踏まえ、平成 31 年度税制改正で具体的な結論を得るとしている。

IV 論点

1 地方税収確保の要請と自動車需要下支えの要請との対立

車体課税は、自動車取得税及び自動車税が道府県税、軽自動車税が市町村税であり、国税の自動車重量税もその税収の 40.7%が市町村の一般財源として譲与されることから、自治体にとって重要な財源となっている⁵⁹。また、1 人当たりの自動車関連税収を見ると、東京都、大阪府とその周辺府県等が小さく、それ以外の道県は平均を上回る状況にある。所得を課税ベースとする税収は大都市圏に偏在することから、自動車関係税制はその偏在性を縮小させる作用を持

⁵⁴ 「安倍内閣総理大臣記者会見」2016.6.1. 首相官邸ホームページ <http://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/statement/2016/0601kaiken.html>

⁵⁵ 「消費税率引上げ時期の変更に伴う税制上の措置」（平成 28 年 8 月 24 日閣議決定）財務省ホームページ <http://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2016/280824shouhizei.pdf>

⁵⁶ 「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等の一部を改正する法律」（平成 28 年法律第 85 号）及び「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地方税法及び地方交付税法の一部を改正する法律等の一部を改正する法律」（平成 28 年法律第 86 号）

⁵⁷ 下村卓矢「地方税法等の改正」『平成 27 年度税制改正の解説』p.952. 財務省ホームページ <http://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2015/explanation/pdf/p0924_0997.pdf>;「エコカー減税 縮小で攻防 財務省「半減」業界は「現状程度」」『読売新聞』2016.11.26.

⁵⁸ 自由民主党・公明党「平成 29 年度税制改正大綱」2016.12.8, pp.13-14. <https://jimin.ncss.nifty.com/pdf/news/policy/133810_1.pdf>;「エコカー減税 段階縮小 政府・与党 2 年で新車の 7 割に」『日本経済新聞』2016.12.7;「自動車取得税も優遇を段階縮小」『日本経済新聞』2016.12.7.

⁵⁹ 自動車関係税制のあり方に関する検討会 前掲注(5), p.7.

つとの指摘がある⁶⁰。しかし、エコカー減税導入後、車体課税に係る地方税収の減少が顕著となっており、自治体からは税収の確保を求める声が強⁶¹。

一方、自動車業界は、国内新車販売台数の低迷等を背景に、税負担の軽減措置の拡大を求める立場である。また、自動車業界は、車体課税の在り方に関して、自動車関係税は各段階で何重にも課されており自動車ユーザーに過重な負担を求めるものである、自動車重量税は一般財源化されており課税根拠を失っている、といった点を理由に批判を行っている⁶²。自動車取得税は、かねてから取得時の消費税との二重課税であるとして批判の対象とされてきたが、消費税率の10%への引上げ時に廃止することが決定され、結果的に二重課税の問題は解消された形となった。しかし、その代替財源が自動車税及び軽自動車税の環境性能割に求められたことに対しては、業界からの強い反発があったと報じられている⁶³。

こうした対立を背景に、例年、次年度の税制改正をめぐる議論では、自治体や総務省など、税収の維持を求める「税収維持派」と、業界団体や経済産業省など、減税を求める「減税派」との間で、軽減措置等の見直しと税収への影響をめぐる攻防が行われている⁶⁴。自動車税及び軽自動車税への環境性能割の導入後も、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2年ごとに対象車が見直される予定であり、今後も双方の立場からの主張がぶつかり合うことになると予想される。

2 車体課税のグリーン化

1990年代以降、国際的には、環境税⁶⁵の導入とともに、既存の税制を環境に望ましい方向に改革する動きが広がっている。既存の税制に環境保全を促す経済的誘因を組み込むことは、一般に「グリーン化」と呼ばれる⁶⁶。

我が国では、環境性能に応じた課税の仕組みとして、エコカー減税が自動車取得税と自動車重量税で、グリーン化特例が自動車税と軽自動車税で導入されている。エコカー減税については、導入後、新車販売台数に占める次世代自動車の割合が増加しており⁶⁷、制度の導入が次世代自動車の購入に対して一定のインセンティブを与えたと指摘されている⁶⁸。

⁶⁰ 同上, p.12; 中東雅樹「地方税としての自動車関連税の在り方に関する論点整理」『IATSS review』38(3), 2014.2, p.202. <<http://www.iatss.or.jp/common/pdf/publication/iatss-review/38-3-05.pdf>>

⁶¹ 全国知事会「平成29年度税財政等に関する提案」2016.10, pp.8-9. <<http://www.nga.gr.jp/ikkrwebBrowse/material/files/group/2/02%20161019zeizai.pdf>>

⁶² 例えば「第16回自動車関係税制のあり方に関する検討会 配布資料」2015.10.7, [資料1] pp.3-7; [資料2] p.2; [資料4] p.9. 総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/main_content/000380629.pdf>

⁶³ 例えば「減税、エコカーに照準 地方減収、車課税で補填 業界は反発、調整難航」『日本経済新聞』2013.10.18; 「新自動車課税「環境性能割」に業界が猛反発 制度設計の先延ばしを画策か その方が税率が甘くなる…」『産経ニュース』2015.10.27. <<http://www.sankei.com/premium/news/151027/prm1510270005-n1.html>>

⁶⁴ 「こぼんの負担 自動車税制 玉虫色の決着」『朝日新聞』2016.3.7.

⁶⁵ 環境税は、狭義にはCO₂排出量の抑制を目標に化石燃料の炭素含有量に賦課する炭素税を指し、広義には環境に負荷を与える財やサービス全般を課税対象とする税を指す(石弘光『環境税とは何か』岩波書店, 1999, p.2.)。

⁶⁶ 諸富『環境税の理論と実際』前掲注(29), pp.5-6.

⁶⁷ 新車販売台数に占める次世代自動車の割合は、エコカー減税導入前の平成20年度に3.0%だったところ、平成27年度に27.8%まで増加している(環境省「車体課税のグリーン化の推進について」(第4回自動車関係税制のあり方に関する検討会 資料4) 2013.7.26, p.4. 総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/main_content/000240964.pdf>; 国土交通省「車体課税の見直し」『平成29年度税制改正(租税特別措置)要望事項』財務省ホームページ <http://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2017/request/mlit/29y_mlitt_k_17.pdf>.)。

⁶⁸ 田中健太・馬奈木俊介「エコカー減税のCO₂削減の効果」『環境システム研究論文発表会講演集』38号, 2010, pp.333-338.

消費税率の10%への引上げ時に導入が予定される自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、環境性能に優れた自動車への移行が促され、CO₂排出量の追加的な削減が見込まれるとの試算がある⁶⁹。また、車体課税は、かつてその一部が道路特定財源に位置づけられていた経緯からも明らかなように、道路損傷負担金としての側面が強かったものの、環境性能割の導入によって、道路損傷負担金から環境損傷負担金への移行が明確になったと評価する声もある⁷⁰。

なお、我が国の温室効果ガスに係る中長期的な削減目標及び施策を定めた「地球温暖化対策計画」⁷¹では、環境性能に優れた自動車に対する税制上の優遇措置によって、一層の次世代自動車の普及や燃費性能の向上を促すことが挙げられている。

現行のエコカー減税等による環境性能に応じた課税でも、CO₂排出量と税負担との間にはプラスの相関関係があるとされている⁷²が、直接的にCO₂排出量と税額を連動させるべきであるとの提案も見られる⁷³。そのような提案をめぐっては、CO₂以外のNO₂等の大気汚染物質への課税や、技術革新によって自動車のCO₂排出量が減少する場合の税収減のリスクへの対処が、論点になると指摘されている⁷⁴。

税制の公平性の観点からは、環境損傷負担金として原因者負担の性格を強めることで、応能負担の原則⁷⁵から切り離されるとの指摘がある⁷⁶。すなわち、環境性能の低い自動車を所有し、より重い税負担をする原因者が担税力の小さい低所得者である場合が考えられ、逆進性の問題が生じ得るといえるものである。環境税一般をめぐっても、貧困世帯は、可処分所得が少ないだけでなく、エネルギー効率の悪い住環境に置かれているケースが多いため、かえって税負担の過大化を余儀なくされる可能性があるとの指摘されている（燃料の貧困 (fuel poverty)）⁷⁷。このような逆進性の問題に対しては、税負担の緩和措置又は補償措置がその対策として考えられる。そして、一般に、緩和措置は制度設計を複雑化させるとともに、環境保全を促す経済的誘因を低下させかねないため、公的扶助等の補償措置の方が有効であるとされている⁷⁸。

⁶⁹ 「車体課税のグリーン化による環境効果の分析について（推計結果）」（〔環境省〕第2回税制全体のグリーン化推進検討会 資料3-2）2016.7.28, p.5. 環境省ホームページ <https://www.env.go.jp/policy/tax/conf/conf01-11/mat03_2.pdf>

⁷⁰ 諸富「車体課税の「環境税化」に向けて—平成26年度税制改正における「車体課税改革」の評価と展望—」前掲注(29), p.9.

⁷¹ 「地球温暖化対策計画」（平成28年5月13日閣議決定）環境省ホームページ <<https://www.env.go.jp/press/files/jp/102816.pdf>>

⁷² 環境省 前掲注(67), pp.8-9.

⁷³ 平成23年度税制改正案の検討過程において、総務省が、新たな地方税として自動車税と自動車重量税を一本化し、税額をCO₂排出量と排気量に連動させる「環境自動車税」の構想を公表したが、自動車業界や政府内から批判が相次ぎ、導入には至らなかったという経緯がある（自動車関係税制に関する研究会『自動車関係税制に関する研究会報告書』2010.9. 総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/main_content/000235211.pdf>; 「車と税⑥ 環境自動車税、議論が再燃」『日経産業新聞』2012.12.14.）。

⁷⁴ 上村敏之「車体課税の現状と課題」『租税研究』771号, 2014.1, p.110.

⁷⁵ 納税者の負担能力（担税力）に応じて課税すべきとする原則。これに対して、公的サービスから受ける便益に対して課税すべきとする原則を「応益負担の原則」と呼ぶ。

⁷⁶ 中東 前掲注(60), p.203. 環境税や既存の税制のグリーン化における「汚染者負担原則」(polluter pays principle: PPP)を従来の租税原則にどのように位置づけていくかについては様々に議論がある。例えば、中里実「PPPは、課税の原則となりうるか」エネルギー税制をめぐる法的問題班編『エネルギー税制の検討—環境対策の税制を中心として』日本エネルギー法研究所, 2008, pp.3-10; 宮葉敏之「環境問題に対する税制面での対応に関する一考察—地球温暖化問題を中心として—」『税務大学校論叢』41号, 2003.6, pp.213-216. <<https://www.nta.go.jp/ntc/kenkyu/ronsou/41/miyaba/ronsou.pdf>> 等がある。

⁷⁷ OECD編（環境省環境関連税制研究会訳）『環境税の政治経済学』中央法規出版, 2006, p.156.（原書名: OECD, *The Political Economy of Environmentally Related Taxes*, 2006.）

⁷⁸ 藤谷武史「環境税と暫定税率—租税法・財政法・行政作用法の交錯領域として—」『ジュリスト』1397号, 2010.

3 税負担の格差

(1) 自動車税と軽自動車税における税負担の格差

自動車税の負担は、排気量 1,000cc 以下の自家用乗用車で 1 台当たり 29,500 円である一方、軽自動車税のそれは、四輪以上の自家用乗用車で同 10,800 円と、3 倍弱の税負担の格差が存在する。小型自動車と軽自動車⁷⁹は、価格や車両重量の点で接近しており、両者の間にはかつてほど大きな差異は認められないとされる⁸⁰。また、軽自動車の所有者に有利な制度が、消費者の選択に歪みをもたらしているとして、課税の中立性の観点から、軽自動車税の在り方を見直す必要があるとの指摘もある⁸¹。

一方、軽自動車は、公共交通機関の利便性が低下した地方を中心に、住民生活の足として根付いており、軽自動車税の負担を高めることが地方の生活に及ぼす影響は大きいとされる⁸²。

軽自動車税は、平成26年度税制改正で31年ぶりに税率の引上げが実施された(前述Ⅱ3(2))。しかし、自動車税と軽自動車税間の格差は縮まったとはいえ、今なお大きな格差が残っており、今後も、その見直しの是非及び規模が税制改正上の論点となる可能性がある。

(2) 営自格差

車体課税の4税目は、いずれも創設以来、自家用と営業用に区別して税率を設定している。営業用車には、タクシー、ハイヤー、乗合バス、運送業のトラック等が含まれる。自家用と営業用の税負担の格差は「営自格差」と呼ばれる。特に、自動車税の税率では、例えば、乗用車(排気量 1,000cc 以下)の税率は、自家用が 29,500 円であるのに対し、営業用は 7,500 円であるなど、自家用車と営業用車で約 3 倍の格差があるとされている⁸³。

このような区別が設けられている理由としては、営業用車の中には民間路線バス等の公共交通機関としての役割を果たしているものが含まれていること、中小企業による保有が多くを占めるため中小企業対策として機能していることなどが挙げられる⁸⁴。しかし、車体課税の道路損傷負担金や環境損傷負担金としての側面を考慮すると、税負担の格差は合理性を欠いており、見直しが必要であるとの指摘がある⁸⁵。一方、営業用車が自動車保有台数に占める割合は 3.8% (平成 26 年度現在)⁸⁶に過ぎないという事実を踏まえて、営自格差の問題をどの程度重く考えるべきか見極める必要があるとの意見もある⁸⁷。

おわりに

税制抜本改革の一環として取り組むとされた車体課税の総合的な見直しについては、消費税

4.1, p.30; 同上, pp.167-168.

⁷⁹ 小型自動車及び軽自動車の規格については、前掲注(7)を参照。

⁸⁰ 自動車関係税制のあり方に関する検討会 前掲注(5), p.30.

⁸¹ 上村 前掲注(74), p.113.

⁸² 同上; 「底流 ニュースの裏側 「軽」増税、狙い撃ちに怒り」『産経新聞』2013.11.10.

⁸³ 自動車関係税制のあり方に関する検討会 前掲注(5), p.28.

⁸⁴ 上村 前掲注(74), p.114.

⁸⁵ 自動車関係税制のあり方に関する検討会 前掲注(5), p.28.

⁸⁶ 「平成 28 年度東京都税制調査会 第 1 回小委員会〔車体課税に関する資料〕」2016.6.3, p.16. 東京都主税局ホームページ <http://www.tax.metro.tokyo.jp/report/tzc28_s1/09.pdf>

⁸⁷ 上村 前掲注(74), p.116.

率の10%への引上げ時に自動車取得税を廃止し、自動車税及び軽自動車税への環境性能割を創設することが決定されたことによって、一応の決着がなされたといえる。しかし、第IV章で見たとおり、消費税率の10%への引上げの再延期という事情もあり、継続的な論点や残された課題も少なくない。自動車の社会的費用に対する受益者負担や原因者負担等といった車体課税の本来の性格を踏まえつつ、公平・中立・簡素といった租税原則の視点も加味した上で、社会的により望ましい車体課税の在り方について議論が深まることが期待される。

巻末資料1 エコカー減税・グリーン化特例（軽課）の変遷

年度	平成21～23			平成24～26			平成27～28			平成29～30			
	EV等		非課税	EV等		非課税	EV等		非課税	EV等	【1年目】	【2年目】	
自動車取得税	HV	H22+25%	▲75%	HV・G	H27+20%	▲75% (H26は▲80%)	HV・G	H32+20%	▲80%	HV・G	H32+40%	非課税	
		H22+15%			▲50%			H27+10%			▲60%	H32+30%	▲80%
	G	H22+15%	▲50%		H27+0%			▲50% (H26は▲60%)		H32+0%	▲60%	H32+20%	▲60%
				H27+5%	▲20%	H27+10%	▲40%	H32+0%	▲20%	H27+10%	▲20%	—	
	自動車重量税	HV	H22+25%	免税	HV・G	H27+20%	免税	HV・G	H32+20%	免税	HV・G	H32+40%	免税
			H22+15%			▲75%			H27+10%			▲75%	H32+30%
G		H22+15%	▲50%	H27+0%		▲50%			H32+0%		▲50%	H32+20%	▲75%
				H27+5%	▲25%	H27+10%	▲25%	H32+0%	▲25%	H27+10%	—	—	

年度	平成21		平成22～23		平成24～25		平成26～27		平成28		平成29～30				
	EV等	▲50%	EV等	▲50%	EV等	▲50%	EV等	▲75%	EV等	▲75%	EV等	▲75%			
自動車税	G	H22+25%	HV・G	H27+10%	HV・G	H27+10%	HV・G	H27+20% 小 →H32+0%	HV・G	H32+10%	HV・G	H32+30%			
		H22+15%											▲25%	H27+0%	▲25%
軽自動車税								平成27～28		平成29～30					
							EV等		▲75%		EV等		▲75%		
						HV・G		H32+20%		HV・G		H32+30%		▲50%	
								H32+0%				H32+10%		▲25%	

(注1) EV：電気自動車、HV：ハイブリッド車、G：ガソリン車を意味する。H22+25%の表記は、平成22年度燃費基準より25%以上燃費性能の良いことを意味する。
 (注2) 平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車に限る（EV等は除く。）
 (出典) 「参考資料」(第16回自動車関係税制のあり方に関する検討会 配布資料) 2015.10.7, pp.2-3. 総務省ホームページ <http://www.soumu.go.jp/main_content/000380632.pdf>; 「車体課税のグリーン化による環境効果の分析について(推計結果)」(第3回税制全体のグリーン化推進検討会 資料2) 2016.10.7, p.13. 環境省ホームページ <<http://www.env.go.jp/policy/tax/conf/conf01-12/mat02.pdf>> 等を基に筆者作成。

巻末資料2 車体課税の税収の推移

(単位：億円)

年度(平成)	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
地方税【A+B+C】	23,398	23,057	22,158	20,593	19,847	19,454	19,807	19,570	18,376	18,492	18,765
自動車取得税収【A】	4,570	4,247	3,663	2,310	1,916	1,678	2,104	1,934	863	1,096	1,075
自動車税収【B】	17,255	17,174	16,808	16,544	16,155	15,972	15,860	15,744	15,562	15,397	15,248
軽自動車税収【C】	1,573	1,636	1,687	1,739	1,776	1,804	1,843	1,892	1,951	1,999	2,442
国税【D+E】	11,025	11,098	10,755	9,527	7,530	7,551	6,693	6,431	6,286	6,307	6,492
自動車重量税収【D】	7,350	7,399	7,170	6,351	4,465	4,478	3,969	3,814	3,728	3,740	3,850
自動車重量税収(譲与分)(特)【E】	3,675	3,699	3,585	3,176	3,065	3,073	2,724	2,617	2,558	2,567	2,642

(注) 地方税については、平成26年度までは決算額、平成27・28年度は地方財政計画額。国税については、平成26年度までは決算額、平成27年度は補正後予算額、平成28年度は当初予算額。億円未満は四捨五入。自動車重量税収(譲与分)(特)は、交付税及び譲与税配付金特別会計への計上分を意味する。
 (出典) 総務省自治税務局『地方税に関する参考計数資料』(各年度版)；財務省『租税及び印紙収入決算額調』(各年度版) <http://www.mof.go.jp/tax_policy/reference/account/data.htm> 等を基に筆者作成。