

平成 24 年 7 月 3 日

第 4 回税制全体のグリーン化推進検討会

自動車関連の税制の現状と課題について

～主として環境・エネルギー技術の視点から～

早稲田大学理工学術院 大聖 泰弘

1. 自動車関連の税制について

1. 1 自動車税に関わる企業と消費者の動向

- (1) 消費税の導入や特定財源から一般財源への移行に伴い、自動車取得税分の負担増や税の使途に関して、製造・販売事業者や消費者購入者からは不公平感が持たれている。ガソリン価格に掛る消費税の Tax on Tax も問題視されている。自動車税制を再検討し、そのあり方と使途に関する国民の理解を得る必要がある。
- (2) 自動車と燃料関連の税負担は諸外国と比べても大きく、消費者のクルマ離れの一因となっている。また、少子高齢化や実質的な可処分所得の低下傾向、消費行動の多様化もクルマ離れを助長しており、国内市場の低迷が続くものと予想される。
- (3) 自動車関連企業は、その対策として一層の原価削減の努力や海外市場への展開を加速させている。また、車両価格の低減努力や税を含めた維持費の負担の軽い車種への移行も進められている。
- (4) これらの要因によって、自動車関連企業の生産、販売、収益の減少、国内の雇用縮小を招いているが、この分野は、わが国の国力を支える最重要の基幹産業であり、これを一定規模で維持しつつ、国内での技術開発力を温存し、さらに発展させる必要がある。そのためにも、適切な関連税制の適用が必要である。

1. 2 エコカー減税の効果

- (1) 低排出ガス特性と燃費基準（早期達成と超過達成）を満たす車種に対する減税制度は、メーカーの一層の技術開発を誘導すると同時に、消費者の選択を促す効果があり、長年にわたって続けられてきた制度である。メーカーにとっては、対策に伴うコストアップ分が実質的に吸収され、収益の確保にも繋がる面がある。この制度は、従来車だけでなく、次世代自動車（ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車、クリーンディーゼル車、燃料電池車等）の実用化と普及にも有効である。
- (2) ただし、減税対象車の割合が増える傾向があり、そうなれば、減税の必要性は低下すると考えられ、適宜対象基準を見直すべきである。その場合でも、消費者に対して環境特性を明示することが重要である。
- (3) ガソリン車については、超排出ガス特性（NO_x と炭化水素規制値の 75%減）を達成する車種が増えており、これ以上の排出ガスの低減を求める必要性は低い状況にある。今後は、一層の強化される燃費基準の早期達成や超過達成により重点を置いた減税制度を持続的に施行することが望ましい。燃費基準は 5 年から 10 年毎に改定されており、自動車メーカーをはじめ幅広い関連企業は、これを目標に技術開発を進めており、これに対して継続的な減税等の誘導策を講じることが有効である。
- (4) このことは、中長期的な視点から、我が国の省エネの推進、原油価格の上昇への対応、温暖化対策、国際市場での技術競争力の強化を支援する点でも効果がある。消費者にとっても、燃料費用

の低減に繋がる点でメリットがあることは言うまでもないが、購入価格増が、ランニングコスト減によって相殺される年月 (payback time) あるいは走行距離が適切でなければならない。

- (5) 一方、ディーゼル重量車では、2016 年の規制強化に向けて、排出ガスの低減技術の開発に取り組む必要があり、減税措置が当面必要である。その後は、ガソリン車と同様に燃費改善に有効な税制への転換を図るべきである。
- (6) このような減税制度によって、国全体として大気改善効果と燃料消費量の改善の効果と経済効果を適切に評価する必要がある。また、このような減税による軽課に対して、環境特性の劣る車種に重課して最新の規制適合車の変換を図り、結果的に税収の中立化を図る必要がある。
- (7) さらに、消費者がエコカー減税対象車を選択する行動要因や企業の技術開発を促進する効果について分析・検証し、将来の減税政策に役立てるべきである。
- (8) わが国の自動車関連企業の先進的な環境技術やそれに関わる行政手法については、モータリゼーションが進展している新興国に適切に提供されることより、地球環境の改善に寄与するものと考えられる。また、そのような国際的な評価が適正に受けられるような戦略を講じることが必要である。

1. 3 エコカー補助金

環境特性の条件を満たす車種の販売と普及の促進する狙いから、予め助成総額を設定する短期的な経済の活性化の効果が大きい。その反面、より大きい車種（普通車）が選択されることもあり、また終了後の販売低下の反動も発生するので、それを考慮した全体的な効果を適正に評価する必要がある。その際、技術開発をどの程度促進する効果があるかも考慮すべきである。

2. 環境・エネルギー対策技術に関わる課題

- (1) 汚染者負担の原則の視点から、ガソリン車は排出ガス対策によって十分内部化されており、一層の燃費改善がより重要な課題とされている。一方、トラック・バス等のディーゼル重量車は、今後とも一層の排出ガス対策の強化が必要である。燃費改善技術とトレードオフの関係にあり、その対策に伴うコスト増加が過大になるものと予想され、量産によるコスト低減効果が乏しいのが現状であり、今後も税制上の支援が不可欠である。
- (2) 自動車重量税における重量区分の妥当性とその必要性について検討する必要がある。燃費向上の技術として車両の軽量化を促す効果があるが、効果は限定的な可能性もある。
- (3) 自動車税におけるエンジンの排気量区分の妥当性とその必要性について検討する必要がある。最近、エンジンの小型・過給化、ハイブリッド化等の技術により、必ずしも排気量は環境負荷特性に対応していない面があることに留意すべきである。
- (4) 環境特性を評価する試験法と規制に関わる国際基準調和が乗用車から重量車で進展している。これには、わが国も積極的に参画している。企業の開発コストを軽減し、開発期間を短縮する効果があり、わが国の税制の根拠が国際的に認知されることに繋がる可能性もある。
- (5) 国際的な税制の動向にも注目すべきである。EUでは、乗用車の取得と保有に関わる税額をCO₂排出量 (g/km) で決める国が増加している。
- (6) 自動車税や重量税に対する軽課と重課のバランスによって税収中立を目指すべきである。
- (7) 税制による技術開発の促進、量産化によるコスト低減、さらに国際的な技術競争力の強化等の諸効果にも配慮すべきである。
- (8) 米国では、乗用車の燃費基準はフットプリント（投影面積）、すなわちホイールベース×車幅に応じて決められ、それに対して課税している。投影面積が同じでも軽くすることで燃費がよくな

るので、軽量化の技術開発のインセンティブが働く。一方、わが国や EU では、車両重量別に燃費基準を定めている。重量別の燃費基準では、大きな車で蓄積した先進技術が小さい車にカスケード的に展開されてきた点で有効とする見方がある。またいずれの国でも、企業平均燃費への適合も義務付けられている。

- (9) 法定モード燃費値の表示義務はあるが、街中で走った場合や渋滞の場合では、公表値と乖離する傾向がある。公表値とともに実走行燃費についても表示する方法について検討すべきである。
- (10) 走行税については海外で例がある。わが国では車検制度があるので、積算メーターを改造できないようにすれば、車検のサイクルで走行量が確認でき、それによって課税することは技術的には可能であり、環境性能と走行距離で税額を決めることも可能である。ただし、燃料にすでに課税されており、また物流に与える影響もあるので、車種や用途で差別化する工夫が必要である。

3. 燃料・エネルギーに関わる課題

- (1) 軽油とガソリンの税金の差をどう考えるか？ その根拠は、ガソリンが消費財であるのに対して、トラック・バスに使われている軽油は経済活動や産業活動に利用される中間財と考えられてきたことによる。燃費のよいクリーンディーゼル乗用車の普及が本格化した場合、その差が指摘される可能性がある。ただし、乗用車用の軽油の税金だけを上乘せすることは徴税技術的に困難であろう。海外では、両燃料の価格差がなかったり、むしろ軽油の方が高い国もある。
- (2) 石油精製面では、ガソリンと軽油の生産のバランス上、軽油の需要が増加することが望ましく、軽油の方が精製時の CO₂ の排出が少ないという利点もある。
- (3) 電気自動車でも軽油と同様の問題がある。消費者にとっては、充電分の電力コストはガソリンよりもエネルギーコストが極めて低い。これがエコカー減税や購入補助とともに、普及の大きな追い風になると考えられるが、将来本格普及した場合、問題となる可能性がある。ただし、充電の部分だけに課税することは極めて難しい。なお、原発の稼働率や再生可能な電力の利用割合によって CO₂ の削減効果が大幅に変わることには留意する必要がある。いずれにしても、本格普及には 10 数年を要するであろうから、中長期的な支援が不可欠である。
- (4) エネルギー課税による製造コストの増加は、生産面での資源の高効率利用と環境性能のよい製品を開発するインセンティブになるが、その面でもエコカー減税が必要となる。

4. 自動車交通に関わる課題

- (1) 大都市、中小市町村、過疎地域では、公共交通機関に対するニーズが異なり、その整備状況、事業状況が大きく異なる。個人の移動手段としての自動車に対するニーズや利用形態が異なる点に配慮した税制のあり方を検討すべきとの意見がある。「(環境的かつ社会経済的に) 持続可能な交通 (あるいはモビリティ)」の観点からも、そのような検討が重要である。
- (2) その際、シビルミニマム的な移動手段として利用される超小型車 (国交省でガイドラインを策定中)、乗り合いタクシー、コミュニティバス、介護車両等に対して税制面での支援が必要であろう。
- (3) 自動車交通量を適切に抑制して渋滞緩和や大気環境の改善を図る方法として、シンガポールやロンドンに代表されるロードプライジング (通行税) がある。東京都でも何度か検討された経緯があるが実現していない。通行料金の徴収は技術的には可能であるが、環境は改善されて来ており、経済活動や個人の移動の抑制を伴うため調整が難しく、確たる導入根拠が見出せないのが現状である。