

脱炭素社会に向けた車体課税のあり方：自動車重量税を中心として

著者	柴 由花
雑誌名	社会とマネジメント = Journal of society and management, Sugiyama Jogakuen University : 椋山女学園大学現代マネジメント学部紀要
巻	18
ページ	55-69
発行年	2021-03-19
URL	http://id.nii.ac.jp/1454/00002969/

脱炭素社会に向けた車体課税のあり方

——自動車重量税を中心として——

柴 由花 *Yuka SHIBA*

Abstract

The use of automobiles that do not consume fossil fuel should be promoted to shift to a carbon-free society. Since 2010, eco-car tax reduction has been incorporated into automobile weight tax. However, the reduction focuses on fuel efficiency instead of CO₂ emission, which is inadequate for the sustainability of a carbon-free environment. Towards this end, a new CO₂ emission tax base should be incorporated into automobile weight tax, which is the only national tax among vehicle-related taxes. Managing environmental information, such as CO₂ emission from vehicles, is desirable, and data collection can be made easy through vehicle inspection.

キーワード：□脱炭素社会 □環境関連税 □自動車重量税
□自動車税 □環境性能割

I はじめに

1997（平成9）年、気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）で京都議定書が採択された。わが国では、地球温暖化対策として、国、地方自治体、事業者、国民が一体となって地球温暖化対策に取り組むための枠組みが策定され、1998（平成10）年、地球温暖化対策推進法が成立した。

2015（平成27）年、地球温暖化対策の国際枠組み（以下、パリ協定という。）が採択された。2030年温室効果ガス削減目標達成の取組みに加えて、2019（令和元）年、「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」¹⁾が策定され、その中で、自動車については、2050年までに2010年比にして世界で供給する日本車1台当たり温室効果ガスを8割程度削減することを目指すこととされた。さらに、2020（令和2）年10月、菅義偉首相が、臨時国会の所信表明演説において、2050年までに「カーボンニュートラルを目指す」ことを宣言した。それに伴い、温室効果ガス排出量を実質ゼロとする目標を地球温暖化対策推進法に位置付けるための改正がなされる予定である。2020

1) 閣議決定「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」(2019) (<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/ondanka/kaisai/dai40/pdf/senryaku.pdf>, 最終閲覧日2021年1月11日)。

(令和2)年12月25日、国土交通省がとりまとめた「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」²⁾では、自動車の電動化を推進することが提案されている。

わが国では、自動車の取得、保有、利用には、自動車重量税、自動車取得税・自動車税・軽自動車税といった自動車関連税が課されており、これらは、自動車に関連する燃料課税、石油関連税と区別され、車体課税と呼称される。自動車取得税は2019(令和元)年10月、消費税率が10%に引上げられたことに伴い廃止され、自動車税環境性能割が導入されたため、現在、自動車に関係する税(燃料以外)として、自動車税環境性能割、自動車税種別割、軽自動車税環境性能割、軽自動車税種別割、自動車重量税が存在している。車体課税のうち、自動車重量税は国税であるが、それ以外は、地方税である(市町村税、環境性能割については都道府県が徴収を行う)。

これまで、低炭素社会の構築のためにエコカー減税やグリーン化特例といった特例を通じて車体課税は環境に配慮した税制へと移行してきた。しかし、脱炭素社会においては、ガソリン車やディーゼル燃料の軽油など化石燃料を使った自動車から脱ガソリン車へと移行する必要があることから、車体課税については、抜本的な見直しが必要となろう³⁾。

そこで、本稿では、わが国の自動車重量税を中心に、今後の脱炭素社会の構築に向けた課税のあり方について検討を行いたい⁴⁾⁵⁾。

II 脱炭素化の環境政策と自動車

1. 自動車公害対策から脱ガソリン化へ

環境施策に関して、国よりも地方自治体の方が早期に取り組めることがある。都内の道路を走行する自動車、特にディーゼルトラックの排ガス被害が問題とされ、排ガスによる大気汚染で健康被害を受けたとして、東京都内のぜんそく患者や遺族らが、国や東京都、自動車メーカーなどを相手に損害賠償と汚染物質の排出の差し止めを求めた東京大気汚染訴訟が提起された。

東京都は、2000(平成12)年12月、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(環境確保条例)を制定し、条例で定めるPM排出基準を満たさないディーゼル車の走行を都内全域で禁止するという独自の走行規制を国に先駆け実施した。2003

2) 税制においても、企業の脱炭素化投資を強力に後押ししていくとして、企業に対する税のインセンティブについての提言にとどまる (<https://www.meti.go.jp/press/2020/12/20201225012/20201225012-2.pdf>、最終閲覧日2021年1月11日)。

3) 「2021(令和3)年度税制改正大綱」では、脱炭素社会へ向けた取り組みが盛り込まれたところではあるが、従来の車体課税の枠を出ない。

4) 最近の車体課税については、以下に詳細である。佐藤良「車体課税をめぐる経緯及び論点」調査と情報935号1頁以下(2017)。なお、本稿では、軽自動車税については考察の対象から除外する。

5) 自動車重量税に関する興味深い考察として、渡邊徹「わが国自動車重量税のさらなる問題点—軸重課税の提案と論点—」川村学園女子大学研究紀要26巻2号175-186頁(2015)。

(平成15)年には、東京都に加え、周辺の埼玉県、千葉県、神奈川県が都とほぼ同様の規制を条例で定め、ディーゼル車の走行規制が一都三県の全域において、一斉に施行された⁶⁾。国は、2001(平成13)年に「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量削減等に関する特別措置法」(以下、自動車NOx・PM法という。)を改正し、対象物質に粒子状物質を追加するとともに、対策地域の拡大、車種規制の強化を図った。

その後、東京都では、地球温暖化対策と省エネ対策を加味した施策が講じられ、汚染物質や温暖化ガスの二酸化炭素の排ガス量を低減し、自動車の燃費を改善する取り組みを講じてきた。さらに、東京都は、2018(平成30)年の環境国際会議「きれいな空と都市 東京フォーラム」において、都内乗用車新車販売台数に占めるZEV(ゼロエミッションビークル：電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド自動車(PHV)・燃料電池自動車(FCV))の割合を2030年に5割に高めることを目指すと表明した⁷⁾。2020(令和2)年12月には、小池百合子知事が脱ガソリン化を促進するために、電気自動車(EV)などへの税優遇など普及支援を加速する考えを示した。

2. 運輸部門における自動車の電動化

わが国の運輸部門からのエネルギー起源のCO₂排出量は、2017(平成29)年度で2億1,300万トンであり、2013(平成25)年度と比較して4.9%減少しており、次世代自動車の普及が、CO₂排出量削減を推進してきたと考えられる。わが国では、新車販売台数の約3割がすでに電動化している(ハイブリッド自動車：33.2%、プラグインハイブリッド自動車：0.5%、電気自動車：0.5%、燃料電池自動車：0.01%(2018年度実績))⁸⁾。

国内の2019(令和元)年度の販売台数を見ると、ハイブリッド乗用車が1,421,788台と圧倒的に多く(表1)、電気自動車(乗用車)、プラグインハイブリッド自動車(乗用車)の台数がそれぞれ、19,774台、17,054台となっており、燃料電池自動車(FCV)の乗用車数は、707台にとどまっている(表1、図1)⁹⁾。

他方、パリ協定を機に全世界での脱炭素化への転換の動きが強まっている。世界的にも、ガソリンや軽油等の化石燃料の使用を大幅削減する低炭素社会ではなく、使用を実質上ゼロとする脱炭素社会を目指すことが求められており、ガソリン車とディーゼル車の新車販売を禁止する方針を打ち出し始めている国や地方自治体が増えている¹⁰⁾。また、燃料電池自動車(FCV)の乗用車の販売台数を伸ばしている企業もあ

6) (https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/vehicle/air_pollution/diesel/plan/results/list.files/all.pdf、最終閲覧日2021年1月11日)。

7) 東京都『東京都環境白書2019』17頁(2019)。

8) (<https://www.env.go.jp/press/111781.pdf>、最終閲覧日2021年1月11日)。

9) 一般社団法人次世代自動車振興センター「EV等販売台数統計」(2020)。同「各国電動化動向と長期的な見立て」(2020)。

10) 「各国のガソリン車禁止・ディーゼル車販売禁止の状況」(2019年11月) (<https://blog.evsmart>。

表1 EV等販売台数 (台)

年度	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EV 軽自動車	1,786	1,042	407	455	346	802
EV 乗用車	14,649	12,794	13,056	23,634	23,011	19,774
FCV 乗用車	102	494	1,204	661	603	707
PHV 乗用車	14,714	14,997	13,847	34,102	21,099	17,054
HEV 乗用車	1,005,099	1,144,528	1,335,085	1,380,133	1,451,031	1,421,788

EV：電気自動車・FCV：燃料電池自動車・PHV：プラグインハイブリッド自動車・HEV：ハイブリッド自動車
 一般社団法人 次世代自動車振興センター <http://www.cev-pc.or.jp/tokei/hanbai3.html> より作成

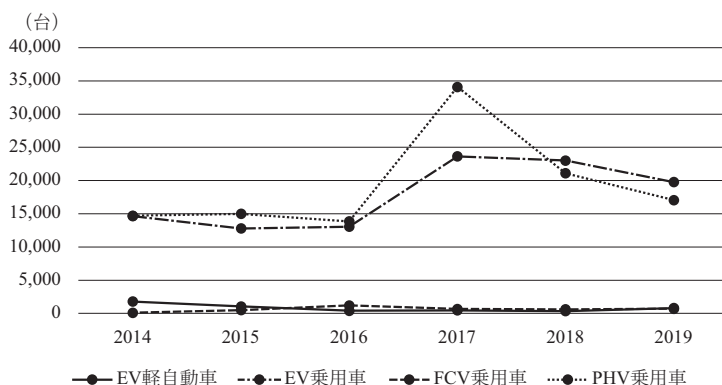


図1 EV等販売台数 (ハイブリッド自動車を除く)

る¹¹⁾。わが国では、ハイブリッド乗用車がかなり普及しているが、ハイブリッド乗用車はエンジンとモーターを併用することから、保有車両の100%をハイブリッド乗用車とするだけでは、脱炭素社会に向けた長期的目標を達成するだけの十分な削減量を得ることができないと指摘されている¹²⁾。

2016 (平成28) 年に閣議決定された「地球温暖化対策計画」は、2050年までに80%の温室効果ガスの削減を目指す長期的目標を示し、エネルギー効率に優れる次世代自動車 (ハイブリッド自動車 (HEV)、電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド自動車 (PHV)、燃料電池自動車 (FCV)、クリーンディーゼル自動車 (CDV)、圧縮天然ガス自動車 (CNGV) 等) 等の普及拡大を推進するとしている。そして、そのためには、導入初期段階にありコストが高いなどの課題を抱えているものについては、補助制度や税制上の優遇等の支援措置等を行い、2030年までに新車販売に占め

net/cv-news/global-petrol-gas-car-ban/、最終閲覧2021年1月11日)。

11) コロナ禍において、テスラ社の2020年の納車台数は年間49万9,550台であった (<https://ir.tesla.com/press-release/tesla-q4-2020-vehicle-production-deliveries>、最終閲覧2021年1月11日)。東洋経済 Online によると、トヨタ株式会社は、FCVの世界販売台数を2019年 (約2,500台) の10倍超となる年間3万台にまで早期に引き上げる見込みである (<https://toyokeizai.net/articles/-/397044>、最終閲覧2021年1月10日)。

12) 松橋啓介「脱炭素社会と交通の姿」商工金融70巻8号49頁 (2020)。

る次世代自動車の割合を5割～7割にすることを目指すとしている¹³⁾。2019(令和元)年6月に閣議決定された「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」では、最終到達点として「脱炭素社会」を掲げ、それを野心的に今世紀後半のできるだけ早期に実現していくことを目指し、2050年までに80%の温室効果ガスの排出削減という長期的目標を掲げている¹⁴⁾。

Ⅲ 環境関連税と車体課税

1. 環境関連税とは

環境税は、環境負荷の削減を可能にし、社会的共通資本の劣化・損傷を防ぐという性格だけでなく、社会的共通資本の維持管理に必要な財源を、環境負荷に応じて公正に配分する財源調達手段としての性格がある¹⁵⁾。しかし、実際に環境税(炭素税)を導入するのは困難である。そこでより広義の環境税として、「環境にとくに関連があると思われる課税ベースへ賦課された、対価を伴わない一般政府への義務的支払い¹⁶⁾」と定義される環境関連税(Environmentally Related Taxes)が用いられている。

環境関連税には新たな税の導入が望ましいが、導入には困難を伴うことが少なくない。例えば、東京都は、2001(平成13)年に「大型ディーゼル車首都高速道路利用税」を創設しようとしたが、トラック運送業界の強い反対にあって頓挫した¹⁷⁾。また、2010(平成22)年、地方財政審議会は、「自動車に対する課税についても、運輸部門

13) 閣議決定「地球温暖化対策計画」(2019)(<https://www.env.go.jp/earth/ondanka/keikaku/onntai/keikaku-zentaiban.pdf>、最終閲覧2021年1月11日)。

14) 前掲注1)。

15) 諸富徹『環境税の理論と実際』3頁(有斐閣、2009)。

16) 天野明弘監訳『環境関連税制 その評価と導入戦略』12頁(有斐閣、2002)。OECD, *Environmentally Related Taxes in OECD Countries, Issues and Strategies* (2001)。

17) 当時の反対理由は次のとおりである。

①環境対策の財源を、本来、環境対策上利用を促進すべき首都高速道路を利用する大型ディーゼル車のみを対象として徴税する今回の課税案は、あまりにも安易な徴税策であり適切ではない。環境対策に要する費用はトラック輸送の受益者が広く負担すべきであり、トラック運送事業者のみに負担を強いることは納得できない。

②首都高速道路の利用車には1都3県外からの乗り入れ車や環状道路の未整備によりやむを得ず利用する通過車両が多数含まれており、これらの車両から徴税した税を7都府市の車両改善にのみ助成することは社会通念上公平性に欠ける。

課税額(東京線200円、神奈川・埼玉線100円)は料金に対し10%～11.4%の値上げとなるものであり、経営状態が極めて厳しい状況下にあるトラック事業者に与える影響は非常に大きく、このことは大型車の一般道路への転移につながり、都内幹線道路の一層の交通渋滞を誘発し、更なる交通公害を招くものである。

③課税が免除される車両を首都高速道路の料金所で瞬時に判別することは困難である等、料金所における渋滞がさらに激化し、環境悪化をもたらすことが懸念される。

『大型ディーゼル車首都高速道路利用税』創設の反対について」(<https://www.jta.or.jp/zeiseikisei/riyozai.html>、最終閲覧2021年1月10日)。

のうち自家用車のCO₂排出量が増加している実情を踏まえ、自動車重量税と自動車税を一本化し、CO₂排出量と税額が連動する仕組みの環境自動車税の創設を検討すべきである。」¹⁸⁾としたが、いまだ実現には至っていない。

環境負荷の軽減は、それを直接的な目的として新たな税目を創設するのではなく、既存の税を環境政策的に活用することもある。もともとは環境税として登場したものではない既存税制が、環境対策としての性格を事後的に付与されることがある¹⁹⁾。

わが国において「既存税制のグリーン化」と性格付けられる種々の規定は、租税特別措置としての環境関連税制である。2001（平成13）年には、自動車税のグリーン化が進み、地方自動車関係税による環境税制が展開されたが、国税である自動車重量税に関しては導入が遅れていた²⁰⁾。2010（平成22）年度税制改正において特例制度（エコカー減税制度）が自動車重量税に導入され、既存の税制の課税標準に新たな燃費基準が設けられた。自動車の排気量のみを課税標準とすることから、それに燃費という基準を付け加えることで、環境関連税という新たな課税根拠が付加されたと考えられる。

2. 原因者負担・受益者負担

社会的共通資本の維持管理に必要となる財源を、環境汚染への寄与に応じて原因者に公正に配分する費用配分原理として汚染者負担原則（PPP：Polluter Pays Principle）がある²¹⁾。しかし、こうした原因者負担原則は必ずしも租税原則になじまないという問題がある。

他方、受益者負担といった主として地方税の租税原則は、例えば、道路を利用するといった受益に応じて費用を配分する原理である。

3. 税率差別制度：グッズ減税・バズ課税

環境汚染の少ない製品に対する税金を安くし、そうでない製品に対する税金を高くすることにより、社会から環境汚染をもたらす製品を減らしていくことを目的とした、税率差別制度がある²²⁾。

労働、預金、事業活動などの正当な行為（グッズ）に対する課税を軽減（減税）し、廃棄物、汚染、騒音、交通混雑などの健康や環境に負荷を与える好ましからざる行為（バズ）に対して課税・増税することが、環境税では正当とされる。わが国では、2010（平成22）年度税制改正大綱において、この考え方を、政府税調が初めて

18) 地方財政審議会「今後目指すべき地方税財政の方向と平成23年度の地方税財政対策についての意見」（2010）。

19) 首藤重幸「環境関連税制」『政策税制の法的限界の検討』日税研論集58号85頁（2008）。

20) 占部裕典『政策税制の展開と限界』305頁（慈学社出版、2018）。

21) 大塚直『環境法（第4版）』（有斐閣、2020年）79頁以下。

22) 伊藤嘉規「環境税の課税根拠(-)」富大経済論集59巻3号71頁（2014）。大塚・前掲注21)、104頁。

正式に表明した²³⁾。

グッズには税を軽減することが環境税の観点からは正当化される。たとえば、自動車NOx・PM法の特定期域内においては、対象となる貨物車等については走行できなくなることから、規制の補完手段として、自動車取得税の特例措置、すなわち、早期代替へのインセンティブを付与し、代替を促進することを目的とする買い替え促進税制が講じられた（最大、2.3%の税率の軽減措置²⁴⁾。

他方、自動車は環境汚染物質を排出させることから、バズに課税を行うことが、正当化される。この考えは、汚染者負担原則とも整合性がある。先の「大型ディーゼル車首都高速道路利用税」では、大型ディーゼル車がバズ課税の対象とされた。また、次世代自動車と比べて、単位重量あたりのCO₂排出量の多いガソリン車等に対し、自動車重量税については、本則税率の2倍（自家用乗用車の場合）の税率を設定するなどの措置が講じられ、バズ課税が行われている。

2010（平成22）年度税制改正において自動車取得税および自動車重量税の特例制度（エコカー減税制度）が創設され、また、自動車税においてはグリーン化税制が導入され、税率差別制度が採用されている。

しかし、バズとグッズの切り分けは容易ではない。技術革新によって、自動車の性能が向上すれば、これまでグッズと考えられてきたものが、バズとなり得る²⁵⁾。次世代自動車の中でも、ハイブリッド自動車はグッズとして扱われてきたが、脱炭素社会の構築においては、バズとして扱われる可能性がある。

4. わが国の車体課税の現状

2016（平成28）年度税制改正で、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導入することとされた²⁶⁾。

2019（令和元）年度与党税制改正大綱の検討事項において、環境負荷の低減等を踏まえた自動車関係諸税の中長期的な検討を行うことが明記され²⁷⁾、2020（令和2）年

23) 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28頁（2010）。

24) 平木省「自動車税・自動車取得税への環境配慮型税の導入について(3)」地方税52巻10号59-60頁（2001）。

25) これは、かつて物品税において掲名主義を採用することによって生じた問題である。物品税法において、キャンピングカーやレーシングカーが課税物件である自動車に含まれるか否かが問題になった。

26) 「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）等において、総合的な見直しを行う方針が示されていた。

27) 自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う、とされた。

度与党税制改正大綱では、脱炭素社会へ向けた取り組みが盛り込まれた。

2018（平成30）年度の車体課税の税収は、自動車税が最も多く、自動車取得税の税収が最も少なかった（表2）²⁸⁾²⁹⁾。軽自動車税を除く車体課税の税収は2009（平成21）年度より減少傾向にある（図2）。

表2 2018年度の車体課税の税収

自動車税	1兆5,504億円
自動車取得税（廃止前）	1,982億円
軽自動車税	2,734億円
自動車重量税	3,944億円

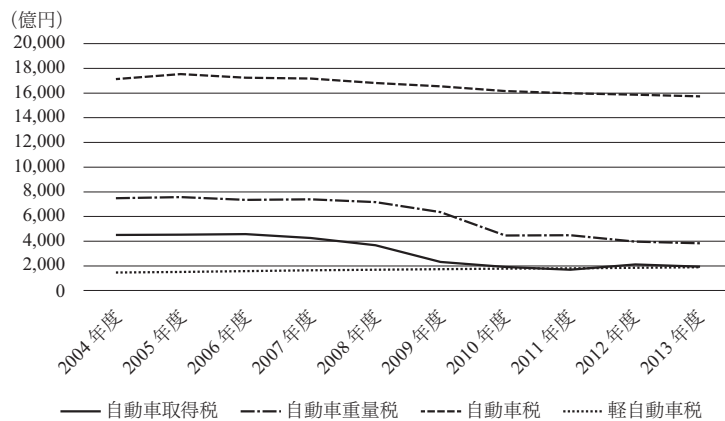


図2 自動車関連税の税収（2004年度-2013年度）

自動車関係税制のあり方に関する検討会参考資料（2015）より作成
https://www.soumu.go.jp/main_content/000380632.pdf

IV 環境配慮型税としての自動車重量税

1. 自動車重量税の課税根拠

1953（昭和28）年、「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、揮発油税を道路整備のための特定財源とすることとされた。その後、わが国では、道路整備の財源が不足したことから、1968（昭和43）年、道路損傷の財源を確保することを目的とする自動車取得税が創設され（地方税法699条、法定目的税）、また、1971（昭和46）年に自動車重量税が創設された。

道路特定財源制度は、道路整備を緊急かつ計画的に行うため、受益者負担・原因者負担の考え方に基づいて自動車利用者に道路整備費の負担を求める制度であり、道路特定財源諸税は、燃料の消費、自動車の取得、保有に着目して自動車利用者に適正な

28) (https://www.soumu.go.jp/main_content/000675969.pdf、最終閲覧2021年1月10日)。

29) 桑原誠「平成30年度決算の概要」立法と調査420号182頁（2020）。

税負担を求めるものと説明されてきた³⁰⁾。

自動車重量税は、道路を始めとする交通関係の社会資本を整備充実する目的で導入された。同税の基礎には、自動車がその走行により道路の建設、改良、維持を始めとして、交通渋滞、交通安全、交通事故等に関連して社会に多くのコストをもたらしていることから、交通政策上、道路整備等に要する費用の負担を自動車の所有者又は使用者に求めるのが相当であるとの受益者負担あるいは原因者負担の考え方があり、そのような観点から、自動車の使用者等に対し、その自動車の重量に応じて課税することとしたものである。自動車の重量に比して道路損傷も増えると想定されることから、車両重量に応じて自動車重量税を課税する方法は、原因者負担に基づくという課税根拠として合理性がある。

また、自動車重量税が創設された趣旨や同税の納税手続に係る規定に照らし、自動車重量税は、自動車が検査を受け、又は届出を行うことによって、走行可能となるという法的地位あるいは利益を受ける権利を取得することに着目して課税される一種の権利創設税であるとされている³¹⁾³²⁾。

自動車重量税の課税物件は、「検査自動車」と「届出軽自動車」である（自動車重量税法3条）。自動車の安全性の確保、公害の防止、その他の環境の保全を図るため、道路運送車両法に基づき、各運輸支局及び自動車検査登録事務所で実施される主な検査には、新規検査（新たに自動車を使用するときに受ける検査）と継続検査（自動車検査証の有効期間満了後も使用しようとするときに受ける検査）がある。検査自動車について初めて道路運送車両法の規定により自動車検査証の交付を受ける場合、当該自動車検査証の交付に係る自動車重量税の税額は、自動車の区分に応じて算出される（自動車重量税法7条1項）。

なお、自動車重量税は、自動車税とは納付の期日や方法が異なるものの、自動車税と同じく「自動車の保有」に対して課税される³³⁾。同じ自動車に対する課税であっても、①自動車の所有の事実に応じた税力を求める固定資産税的な性格をもつ財産税としての自動車税及び軽自動車税、②自動車の取得の事実に応じた税力を見だして課税される流通税としての自動車取得税の各税とは、その性格を異にしている³⁴⁾、と説明されている。

2. 道路特定財源からの脱却と環境配慮型税への転換：自動車重量税のエコカー減税 道路特定財源は道路を造るための目的税であったが、2009（平成21年）度税制改

30) 国土交通省「道路特定財源制度について」（<https://www.mlit.go.jp/road/consider2/keikaku/sankou/3.html>、最終閲覧2021年1月10日）。

31) 名古屋地判平成14年4月19日判タ1139号110頁。

32) 自動車重量税の趣旨が自動車を利用する権利の取得にあるとすれば、自動車税との関係が問題となるとするものに、渡邊・前掲注5)、181頁。

33) 自動車業界は自動車税と自動車重量税は課税原因が同じであり、二重課税であると指摘する。

34) 国税庁『税務大学校講本 間接税法（令和2年度版）』（<https://www.nta.go.jp/about/organization/ntc/kohon/kansetu/pdf/05.pdf>、最終閲覧2021年1月10日）。

正において、道路特定財源制度は廃止され、自動車重量税は一般財源化された³⁵⁾。その論拠の一つは、道路がもう十分に整備され道路財源そのものが必要なくなったとするものである。もう一つの論拠は、税収の中でのバランスの問題であり、毎年30兆円もの国債発行をせざるを得ない危機的な財政状況にありながら、道路特定財源は安定した税収があり、しかも道路だけにしか使用できないという硬直性があるとするものである³⁶⁾。しかし、道路特定財源制度が廃止された主な理由としては、道路特定財源の課税根拠が薄弱になり、「密接な対応関係」としての受益者負担原則は必ずしも機能していなかったためであると考えられる³⁷⁾。

民主党政権の下で行われた2012（平成24）年度税制改正では、自動車取得税（約2,000億円）、自動車重量税（約7,000億円）の財源確保が難しいことなどから、結局、自動車取得税・自動車重量税については、国・地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、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・グリーン化（環境負荷の低減）の観点から見直しを行うとされた³⁸⁾。

エコカー減税制度は、排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい検査自動車のうち、新車に係る新規検査等を受けるものについて、負担を時限的に免除・軽減する措置である³⁹⁾。すなわち、次世代自動車（電気自動車、一定のハイブリッド自動車等）の自動車重量税については、車体の環境負荷に応じた複数税率を設定することにより、温室効果ガスの排出削減を促すこととされ、自動車重量税法で定める本則税率を適用することとされた⁴⁰⁾。2012（平成24）年度および2014（平成26）年度には、燃費基準値が見直され、自動車重量税の軽減措置が拡充された⁴¹⁾。

しかし、自動車重量税におけるエコカー減税制度の導入においては、CO₂などの環境汚染物質の排出量を削減するような明確な基準は設けられず、間接的な指標とし

35) 2008（平成20）年5月の閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」等に基づき、関連法案を次期通常国会に提出することとされた。政府・与党「道路特定財源の一般財源化等について」（2008年12月8日）（<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/douro/zaigen.pdf>、最終閲覧2021年1月10日）。民主党政権政策 Manifesto は、課税の根拠を失った暫定税率を廃止して、税制に対する国民の信頼を回復することと2.5兆円の減税を実施し国民生活を守ること、特に、移動を車に依存することの多い地方の国民負担を軽減することを表明した。具体策として、ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率を廃止して、2.5兆円の減税を実施すること、自動車重量税は自動車税と一本化、自動車取得税は消費税との二重課税回避の観点から廃止することが示された。

36) 元田良孝「地方の道路整備に関する一考察」会計検査研究25号53頁（2002）。

37) 浅羽隆史「地方移転道路特定財源の受益と負担」日本地方財政学会編『三位一体の改革—理念と現実—』160頁（勁草書房、2006）。

38) 高見富二男「平成26年度税制改正の概要—デフレ脱却・経済再生の実現と税制抜本改革の着実な実施—」立法と調査349号23頁（2014）。

39) 熊谷克宏「平成21年度税制改正の論議—景気対策と景気回復後の税制抜本改革に向けて—」立法と調査296号15頁以下（2009）。

40) 『平成22年版 改正税法のすべて』602頁以下（大蔵財務協会、2010）。

41) 『平成24年版 改正税法のすべて』700頁以下（大蔵財務協会、2012）。

て、車体の排出ガス性能及び燃費性能に応じた減免措置が講じられただけである。

3. 自動車重量税のエコカー減税の対象車

環境性能に優れた、環境負荷の小さい検査自動車について新規検査により自動車検査証の交付を受ける場合、納付すべき自動車重量税が減免（100%・75%・50%・25%）される（措法90の12）。

対象となる燃費等の環境性能に関する一定の基準を満たしている乗用自動車（以下、「エコカー減税の対象車」という。）とは、具体的には、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル乗用車、一定の基準を満たした天然ガス自動車およびクリーンディーゼル乗用車を指す⁴²⁾。

2021（令和3年）度の税制改正大綱では、乗用自動車（軽油自動車を除く。）の自動車重量税を免除し、または税率を50%若しくは25%軽減する自動車に係る燃費性能に関する要件を、令和2年度燃費基準に対する達成の程度が140%以上であるものから令和12年度燃費基準に対する達成の程度が90%以上であるもの（令和2年度燃費基準を達成しているものに限る。）へと、厳格化されている。また、乗用自動車（軽油自動車に限る。）の場合、新車に係る新規検査の際に納付すべき自動車重量税を免除する自動車は、令和2年度燃費基準を達成しているものとされ、新車に係る新規検査後に受ける最初の継続検査等の際に納付すべき自動車重量が免除される自動車は令和12年度燃費基準に対する達成の程度が120%以上であるものとされている⁴³⁾。

4. 自動車重量税の重課の対象車

東京都は、課税自主権の範囲内において、1999（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⁴⁴⁾。

自動車重量税については、2010（平成22）年に暫定税率が廃止されたが、新車新規登録を受けてから18年を経過した自動車に係る税率については暫定税率の水準で据え置く形で、他の自動車よりも重課された（措法90条の11の2）。

2012（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

42) 租税特別措置法上、自動車重量税の免税対象となる自動車は、「電気を動力源とする自動車で内燃機関を有しないもの」、「天然ガス自動車」、「電力併用自動車」、「揮発油自動車」、「石油ガス自動車」、「軽油自動車」である。

43) 2022（令和4）年5月1日から施行される予定である。（https://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2021/20201221taikou.pdf、最終閲覧2021年1月11日）。

44) 佐藤・前掲注4)、5頁。

いて本則税率を適用し、それ以外の自動車に適用される税率については、13年経過車を除き、引き下げることとされた。さらに、2014（平成26）年度税制改正において、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（措法90条の11の3）。

新車新規登録を受けてから13年もしくは18年を経過した自動車については、他の環境性能に配慮した自動車に比べ、自動車重量税の税率が重課されている（表3）。新車新規登録から13年未満、車検の有効期間が2年である場合、車両重量0.5トンごとの税率は8,200円であるが、13年経過車は11,400円、18年経過車は12,600円と重課されている。

表3 自動車重量税の税率（2年ごと）（円）

車両重量	13年未満	13年経過	18年経過
～500kg 以下	8,200	11,400	12,600
～1,000kg 以下	16,400	22,800	25,200
～1,500kg 以下	24,600	34,200	37,800
～2,000kg 以下	32,800	45,600	50,400
～2,500kg 以下	41,000	57,000	63,000
～3,000kg 以下	49,200	68,400	75,600

5. 自動車の登録と自動車重量税の徴収

1951（昭和26）年、道路運送車両法が施行され、自動車の登録制度が確立された。道路運送車両法は、自動車の安全性を確保し、その適正な使用を期するため自動車の登録と検査の制度を設けるとともに、自動車の整備及び整備事業等について規定している。自動車は、自動車登録ファイルに登録を受けたものでなければ、運行の用に供してはならないとされている（道路運送車両法4条）。

自動車重量税の納税義務は、自動車検査証の交付等を受ける者、あるいは車両番号の指定を受ける者にあり、納付は、自動車を新規登録または新規届出をした時や、継続検査や構造等変更検査を受け車検証または届出済証の交付を受ける時である。通常、自動車の新規登録、移転登録などを各都道府県の運輸支局又は自動車検査登録事務所で行う手続きは、販売業者が代行するため、自動車の購入者が行う必要はない。

登録には「所有権の公証」という民事登録と「自動車の保有実態の把握」という行政登録の二つの目的がある。民事登録の性格とは、所有権を公証し、第三者対抗要件を与えることにより、ユーザーの所有権を保護し、車についての法的安定性を確保し、自動車の流通の安定と円滑化を図ることにある。他方、行政登録の性格とは、ナンバープレートを交付し、自動車の識別を可能にすると同時に、個々の自動車の保有実態を行政的に把握することである⁴⁵⁾。

45) 国土交通省「自動車の登録」(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/kensatoroku/sikumi/skm02.htm>、最終閲覧2021年1月10日)。

自動車を一台毎に検査・登録する制度が採用されている結果、行政登録として、自動車使用の実態の把握ができる。また、これらの行政登録制度を整備し、公示方法を採用することにより、民事登録制度を同時に活用することで、動産である自動車を不動産的に扱い、法律上、所有権の得喪について第三者対抗力を付与し、登記的效果を与えることが可能となる。

自動車の登録は全国統一のコンピューターシステムによりオンライン・リアルタイム方式で処理され、自動車検査証を出力させて完了することになっており、検査・登録によって個々の車両情報が把握できることから、自動車税、自動車重量税の徴収に活用されている⁴⁶⁾。

V 環境関連税としての自動車重量税の課題

環境関連税として、既存の税制を活用していくことは新税を導入するよりも効率的である。しかし、その場合、環境関連税としての課税根拠が問題となる。自動車重量税の税額は、自動車の重量に応じて決定されることから、課税根拠自体は、自動車による道路損傷という受益者負担原則に基づいているといえる。その上で、その重量に応じた税額に自動車の燃費等に応じた減免や重課がなされており、その部分はCO₂削減としての環境関連税的な意義を有しているといえよう。

課税標準とは、課税物件たる物・行為又は事実から税額を算出するため、その物・行為または事実を金額・価額・数量等で表したものである⁴⁷⁾。環境関連税の課税標準は、排出量、汚染物質濃度など、環境圧力に直接関連する物理的な単位で構成されるべきであるが、実務上または管理上の理由から、これらの課税ベースには直接課税できない場合があり、代わりに、環境圧力に密接に関連する活動のインプットまたはアウトプット（燃料消費量、自動車の所有権など）が課税標準として使用される⁴⁸⁾。

自動車重量税の課税標準は、検査自動車の数量であり（自動車重量税法7条）、一台あたりの税率について、自動車の環境性能に応じて税率を軽減もしくは重課する措置が講じられている。自動車重量税のエコカー減税の対象とされている自動車は、燃費等で減税や重課の割合が区分されているが、脱炭素の車体の所有や利用を促進するための環境関連税とするのであれば、課税標準について見直す必要がある。負担基準の測定は、各自動車のCO₂排出量基準を採用した税額によるべきであろう⁴⁹⁾。電気自

46) 一般財団法人 自動車検査登録情報協会「道路運送車両法の概要」(<https://www.airia.or.jp/info/system/01.html>、最終閲覧2021年1月11日)。

47) 金子宏『租税法 第23版』187頁(2019)。

48) OECD, Revenue Statistics 2019 (OECD Publishing, Paris, 2019), 38.

49) 「自動車が大気汚染の移動性発生源であり、社会資本である道路を最も利用するものである以上、その取得保有者は、自然環境保全のため、また社会環境保全のための環境経費を負担すべきであるからである。そして、その負担基準の測定は、各自動車のCO₂排出量基準を採用した燃費と走行距離に応じたものとなるべきである。」とするものとして、伊藤悟「環境国家・日本

動車等については排気量の代わりに定格出力をもって性能を評価することが妥当である⁵⁰⁾。

VI | まとめ

自動車重量税は、租税特別措置を通じて道路財源から環境に配慮した税へと移行しているが、環境関連税としてのインパクトは小さい。租税特別措置によって、燃費等を基準とした車体に対して税の減免と重課を行っているが、軽減措置の方が多いため、税収は減少傾向にあり、また、CO₂の排出量とのリンクはほとんど認められないという問題がある⁵¹⁾⁵²⁾。脱炭素社会の構築のために、自動車重量税を環境関連税として機能させ、CO₂の排出量と税額をリンクさせていくためには、自動車重量税の課税物件、課税標準自体を脱炭素化に向けて構築する必要があるであろう。

もともと、本来の自動車重量税は、重量に応じて道路損傷の費用を負担するためのものである。脱ガソリン車といえども、車体の重量に応じて負担をするべきである⁵³⁾。さらに、自動車重量税は、一種の権利創設税である。自動車重量税は車体課税の中でも唯一、国税であり、検査を通じて自動車の情報を把握することができる。国

における自動車税のあり方」札幌法学24巻1号29頁（2012）。

50) 「自動車関係税制に関する研究会報告書」17-18頁（2010）。「自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書」6頁（2013）（https://www.soumu.go.jp/main_content/000258313.pdf、最終閲覧日2021年1月11日）。

51) 「自動車税には、排出ガスおよび燃費基準の優れた自動車は税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した自動車は税率を重くする特例措置等が講じられている。これらの措置は、燃費の悪い自動車から燃費の良い自動車への転換を促進する効果や、低燃費車の技術開発を促進する効果が一定程度はあるのかもしれない。しかし、自動車の燃費は、その時々における走行方法や走行条件などにより変化するものであり、燃費基準を満たしているからといって、必ずしもその燃費により走行されているとは限らない。また、燃費基準以上の技術開発のインセンティブが働かないおそれもある。」と指摘するものに、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—」税大論叢41号239頁（2003）。

52) 2004（平成16）年度のデータを用いて推計し、自家用乗用車部門における温暖化対策に焦点を当て、「自動車グリーン税制」のうち、①自動車税のグリーン化、②低燃費車の取得に係る自動車取得税の特例、③低公害車の取得に係る自動車取得税の特例の3つの施策が、消費者の自動車購入行動に与えるインパクトについて、施策導入後（平成16年度）のデータを用いて推計したところ、「環境負荷の小さい自動車の普及」という目的に若干は資すものの、減税による自動車の購入費用の低下により、施策がない場合には自家用乗用車を買わない消費者の購入を促し、CO₂排出量の増加を招く可能性がある。ただし、車両コスト全体に占める減税額の割合が大きくないことなどから、インパクトそのものは大きくないとするものとして、藤原徹「低公害車・低燃費車に対する減税措置が自動車購入行動に与える影響について」RIETI Discussion Paper Series 11-J-008（2011）（<https://www.rieti.go.jp/jp/publications/dp/11j008.pdf>、最終閲覧2021年1月11日）。

53) 自動車重量税の趣旨が、公平や原因者負担に基づく道路損傷に対する補償にあるとすれば、道路損傷の度合いを的確に表す軸重を基準に課税すべきとするものに、渡邊・前掲注5)、182頁。

が環境関連税として課税を行うためのCO₂の排出量等、車体に関する情報を一元的に管理することが望ましいであろう。

【著者略歴】

柴 由花 (しば ゆか)

1963年 青森県生まれ

所 属・現 職 椛山女学園大学現代マネジメント学部現代マネジメント学科・教授

最終学歴・学位 横浜国立大学大学院国際社会科学研究所修了・博士（国際経済学）

所 属 学 会 租税法学会, IFA, 日本不動産学会, 資産評価政策学会

主 要 業 績 「配偶者の相続と相続税—ケアの視点からの問題点—」金子宏編『租税法と民法』（有斐閣, 2018）

「地方環境税」金子宏編『租税法の発展』（有斐閣, 2010）