

## 車体課税の抜本的な見直しにあたっての検討課題

- ◆ 地球温暖化対策の観点を踏まえ、環境負荷との関係で、環境関連税制全体での今後の負担のあり方をどう考えるか。
- ◆ 国及び地方の財政状況を踏まえ、プライマリー・バランスの2015年度赤字半減、2020年度黒字化目標に向けた財政運営戦略(閣議決定)に示される財源確保ルール(パイプユーゴー原則)に沿った見直しとしていくために、どのように見合い財源を確保していくのか。
- ◆ 仮に車体課税の負担の軽減を行う場合には、国際的に低い水準となっているエネルギー課税についてどのように見直していくのか。
- ◆ 車体課税及びエネルギー課税について、国・地方の役割分担を踏まえた税源配分のあり方を含め、環境関連税制全体をどのように再編し、簡素化していくのか。
- ◆ 自動車重量税は、車検時課税がなされているが、こうした執行体制等をどうしていくのか。
- ◆ 自動車重量税を財源としている公害健康被害の補償財源(公害健康被害の補償等に関する法律)をどのように確保していくのか。
- ◆ エネルギー課税は転々と流通する物品に対する課税であり、軽油引取税以外は基本的に蔵出し課税となっているが、仮に軽油引取税を蔵出し課税とする場合、軽油引取税の課税免除等の扱いをどうするか。

## 平成23年度税制改正大綱（抄）

〔平成22年12月16日  
閣議決定〕

### 第3章 平成23年度税制改正

#### 9. 検討事項

- (4) 車体課税については、エコカー減税の期限到来時までに、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、当分の間として適用されている税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討します。

## 所得税法等の一部を改正する法律（平成二十二年法律第六号）（抄）

### 附 則

#### （車体課税についての検討）

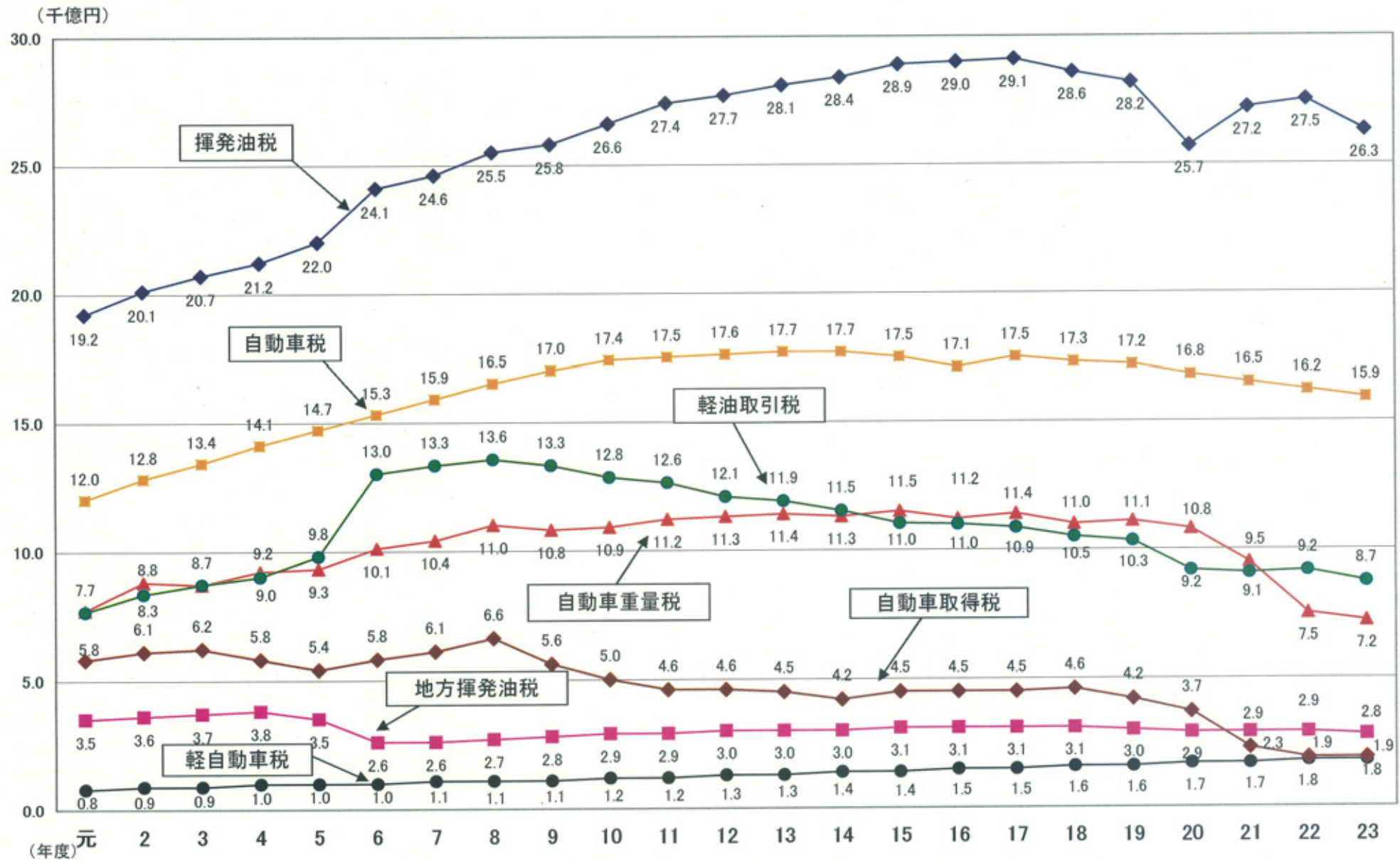
第百四十九条 政府は、車体課税（自動車重量税、自動車取得税、自動車税及び軽自動車税の課税をいう。以下この条において同じ。）について、新租税特別措置法第九十条の十二並びに地方税法等改正法第一条による改正後の地方税法附則第十二条の二の二第二項並びに附則第十二条の二の三第二項及び第三項に規定する自動車重量税及び自動車取得税の特例の適用期限が到来するまでに、地球温暖化対策の観点並びに国及び地方の財政の状況を踏まえつつ、新租税特別措置法第九十条の十一第一項及び第九十条の十一の二第一項並びに地方税法等改正法第一条による改正後の地方税法附則第十二条の二の三第一項の規定により当分の間規定する税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化（環境への負荷の低減に資するための見直しをいう。）、負担の軽減その他車体課税を取り巻く状況の変化に適確に対応するための措置について検討し、その結果に応じて、所要の見直しを行うものとする。

## 自動車関係諸税の概要（平成23年度予算・地方財政計画額）

	税 目	課 税 物 件	税 率	2 3 年度 税 収	備 考
国   税	揮 発 油 税	揮 発 油	48,600円/kℓ (本則税率：24,300円/kℓ)	億円 26,340	・国の一般財源
	地方揮発油税	揮 発 油	5,200円/kℓ (本則税率：4,400円/kℓ)	2,818 (うち地方譲与分 2,818)	・地方に全額譲与
	石油ガス税	自動車用石油ガス	17円50銭/kg	240 (うち地方譲与分 120)	・税収の1/2は地方に譲与
	自動車重量税	乗用車、トラック、バス、 軽自動車、バイク等	(例) 乗用車 車両重量0.5t・1年につき ・自家用 5,000円 ・営業用 2,700円 (本則税率：いずれも2,500円)	7,218 (うち地方譲与分 2,938)	・税収の一部を公害健康被害の 補償費用の財源として交付 ・税収の407/1000は地方に譲与
地   方  税	軽油引取税	軽 油	32,100円/kℓ (本則税率：15,000円/kℓ)	8,742	・地方の一般財源
	自動車取得税	乗用車、トラック、バス、 軽自動車等	・自家用 取得価額の5% ・営業用及び軽自動車 " 3% (本則税率：いずれも3%)	1,920	・地方の一般財源
	自動車税	乗用車、トラック、バス 等（軽自動車等を除く）	(例) 乗用車 排気量2,000ccクラス ・自家用 39,500円（年） ・営業用 9,500円（年）	15,947	・地方の一般財源
	軽自動車税	軽自動車、小型二輪車、 原付自転車等	(例) 軽乗用車 ・自家用 7,200円（年） ・営業用 5,500円（年）	1,808	・地方の一般財源

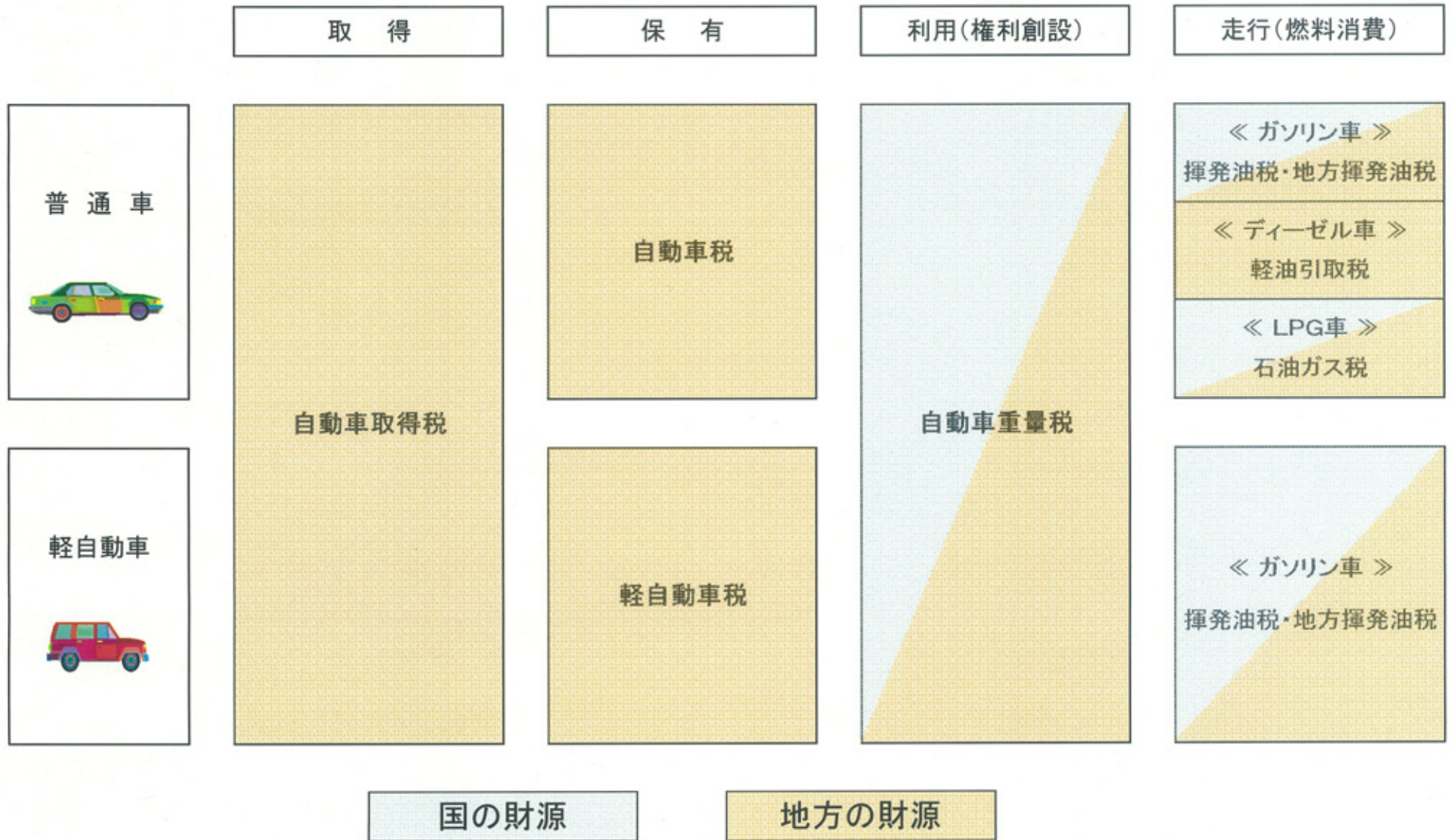
- (注) 1. 税収は、国税は当初予算額、地方税は地方財政計画額である。  
 2. 揮発油税、地方揮発油税及び自動車重量税の税率は租税特別措置法、軽油引取税及び自動車取得税は地方税法附則による特例税率が適用されている。

# 自動車関係諸税の税収の推移



(備考) 1. 国税収入は平成22年度までは決算額、23年度は予算額である。  
 2. 地方税収入は平成21年度までは決算額、平成22年度は決算見込額、平成23年度は地方財政計画額である。

# 自動車に係る課税関係



## 自動車重量税の概要

### 課 税 物 件 等

項 目	内 容
課税物件	・検査自動車 ・届出軽自動車
納税義務者	・自動車検査証の交付等を受ける者 ・車両番号の指定を受ける者
納付方法 (印紙)	車検合格時に、自動車重量税印紙を貼付した納付書を運輸支局、軽自動車検査協会等に提出

### 税 率 (主なもの)

	自家用車						営業用車					
	1年		2年		3年		1年		2年		3年	
		本則		本則		本則		本則		本則		本則
軽自動車 〔定 額〕	3,800	2,500	7,600	5,000	11,400	7,500	2,700	2,500	5,400	5,000	-	-
乗用車 〔車 両 重 量 1.5tの場合〕	15,000	7,500	30,000	15,000	45,000	22,500	8,100	7,500	-	-	-	-
トラック 〔車 両 総 重 量 8 tの場合〕	40,000	20,000	80,000	40,000	-	-	21,600	20,000	43,200	40,000	-	-

- (注) 1. 平成24年4月30日までの間に自動車検査証の交付等を受ける次世代自動車等については、別途減免措置(いわゆるエコカー減税)が講じられている。  
 2. 18年超の経年車については重課されており、平成22年3月31日までの税率が適用される。(例: 自家用乗用車、車両重量1.5t(2年)の場合、37,800円)

# 自動車重量税の税率の概要

(単位：円)

車種	車検期間		本則税率	改正前		改正後(2010年4月1日～)			
				自家用	営業用	自家用	営業用		
検査自動車	乗用自動車	3年	車両重量0.5tごと	7,500	18,900	—	15,000	—	
		2年	〃	5,000	12,600	—	10,000	—	
		1年	〃	2,500	6,300	2,800	5,000	2,700	
	バス	1年	車両総重量1tごと	2,500	6,300	2,800	5,000	2,700	
	トラック	車両総重量2.5t超	2年	〃	5,000	12,600	5,600	10,000	5,400
			1年	〃	2,500	6,300	2,800	5,000	2,700
		車両総重量2.5t以下	2年	〃	5,000	8,800	5,600	7,600	5,400
			1年	〃	2,500	4,400	2,800	3,800	2,700
	特種車	2年	〃	5,000	12,600	5,600	10,000	5,400	
		1年	〃	2,500	6,300	2,800	5,000	2,700	
	小型二輪	3年	定額	4,500	7,500	5,100	6,600	4,800	
		2年	〃	3,000	5,000	3,400	4,400	3,200	
		1年	〃	1,500	2,500	1,700	2,200	1,600	
		検査対象軽自動車	3年	〃	7,500	13,200	—	11,400	—
			2年	〃	5,000	8,800	5,600	7,600	5,400
1年			〃	2,500	4,400	2,800	3,800	2,700	
届出軽自動車	検査対象外	二輪車	—	〃	4,000	6,300	4,500	5,500	4,300
		その他	—	〃	7,500	13,200	8,400	11,300	8,100

注1. 18年超の経年車については、改正前の税率を継続。

注2. 次世代自動車(電気自動車、一定の天然ガス自動車、一定のハイブリッド自動車等)については、本則税率が適用。

# 自動車重量税収の推移及び使途

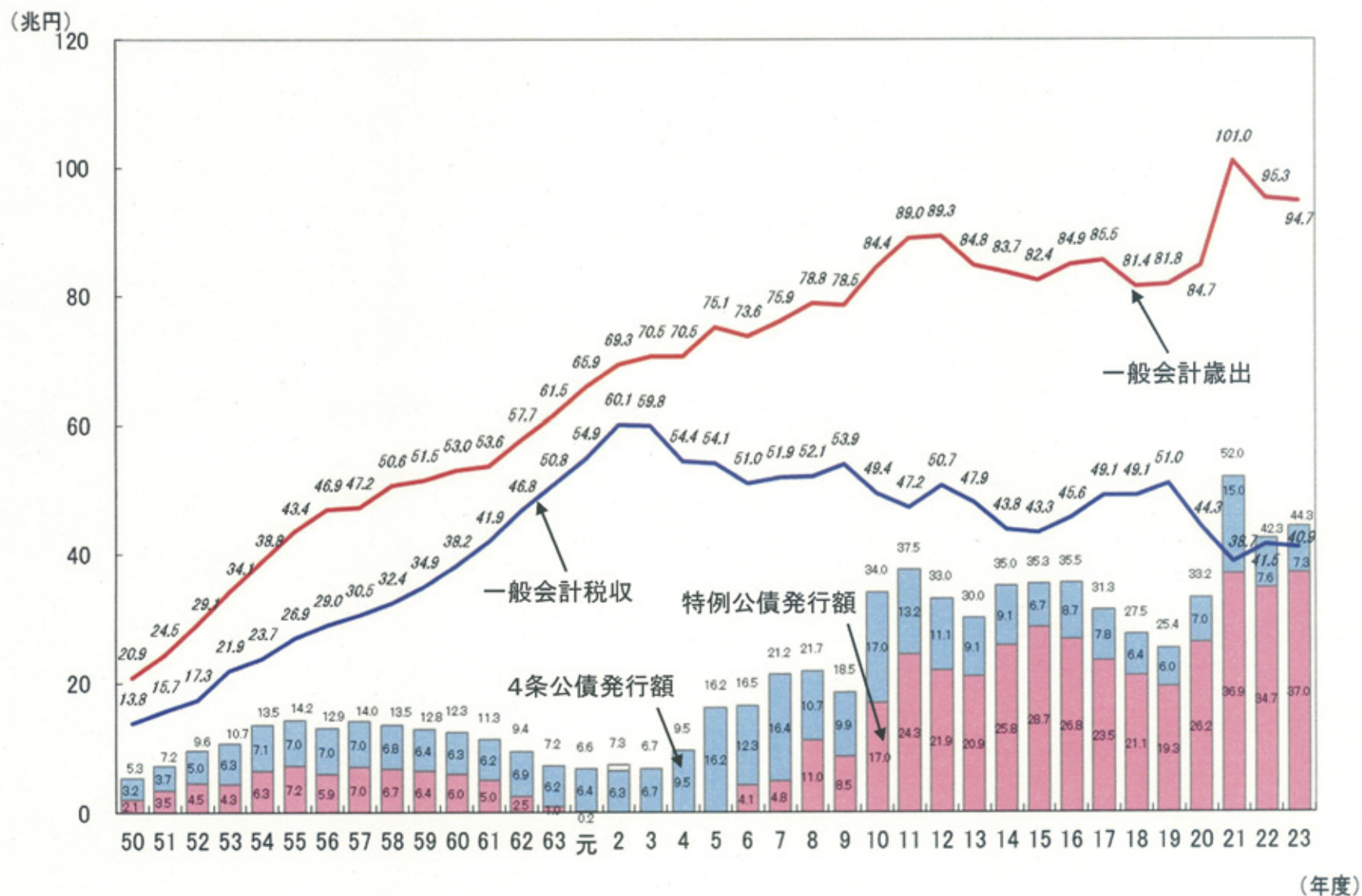
(単位：億円)

年 度	合 計	計 (一般会計分)	国 分				地方分 (交付税及び 譲与税配付金特会)	
			道 路	財 源		公害健康被害 補償納付財源		使途の定めなし
				内使途拡大等				
平成元年	7,453	5,590	4,472			203	915	1,863
2	8,373	6,280	5,024			193	1,063	2,093
3	8,533	6,400	5,120			191	1,089	2,133
4	8,987	6,740	5,392			187	1,161	2,247
5	9,227	6,920	5,536			185	1,199	2,307
6	9,760	7,320	5,856			182	1,282	2,440
7	10,200	7,650	6,120			177	1,353	2,550
8	10,734	8,050	6,440			168	1,442	2,684
9	11,187	8,390	6,712			165	1,513	2,797
10	11,200	8,400	6,720			160	1,520	2,800
11	11,213	8,410	6,728			149	1,533	2,803
12	11,093	8,320	6,656			140	1,524	2,773
13	11,253	8,440	6,752			140	1,548	2,813
14	11,200	8,400	6,720	内2,247		134	1,546	2,800
15	11,120	7,410	5,742	内2,295		132	1,536	3,710
16	11,265	7,510	5,820	内3,578		125	1,565	3,755
17	11,325	7,550	5,851	内5,772		119	1,580	3,775
18	11,055	7,370	5,712	内5,712		114	1,544	3,685
19	10,740	7,160	5,549	内5,549		108	1,503	3,580
20	10,725	7,150	5,541	内5,541		102	1,507	3,575
21	9,690	6,460	—	—		98	6,362	3,230
22	7,535	4,470	—	—		96	4,374	3,065
23	7,218	4,280	—	—		92	4,188	2,938

- (備考)
- すべて当初予算額である。
  - 自動車重量税の地方への譲与割合は407/1,000(平成15年度～平成21年度は1/3、平成14年度以前は1/4)である。
  - 平成21年度から、道路特定財源制度が廃止された。

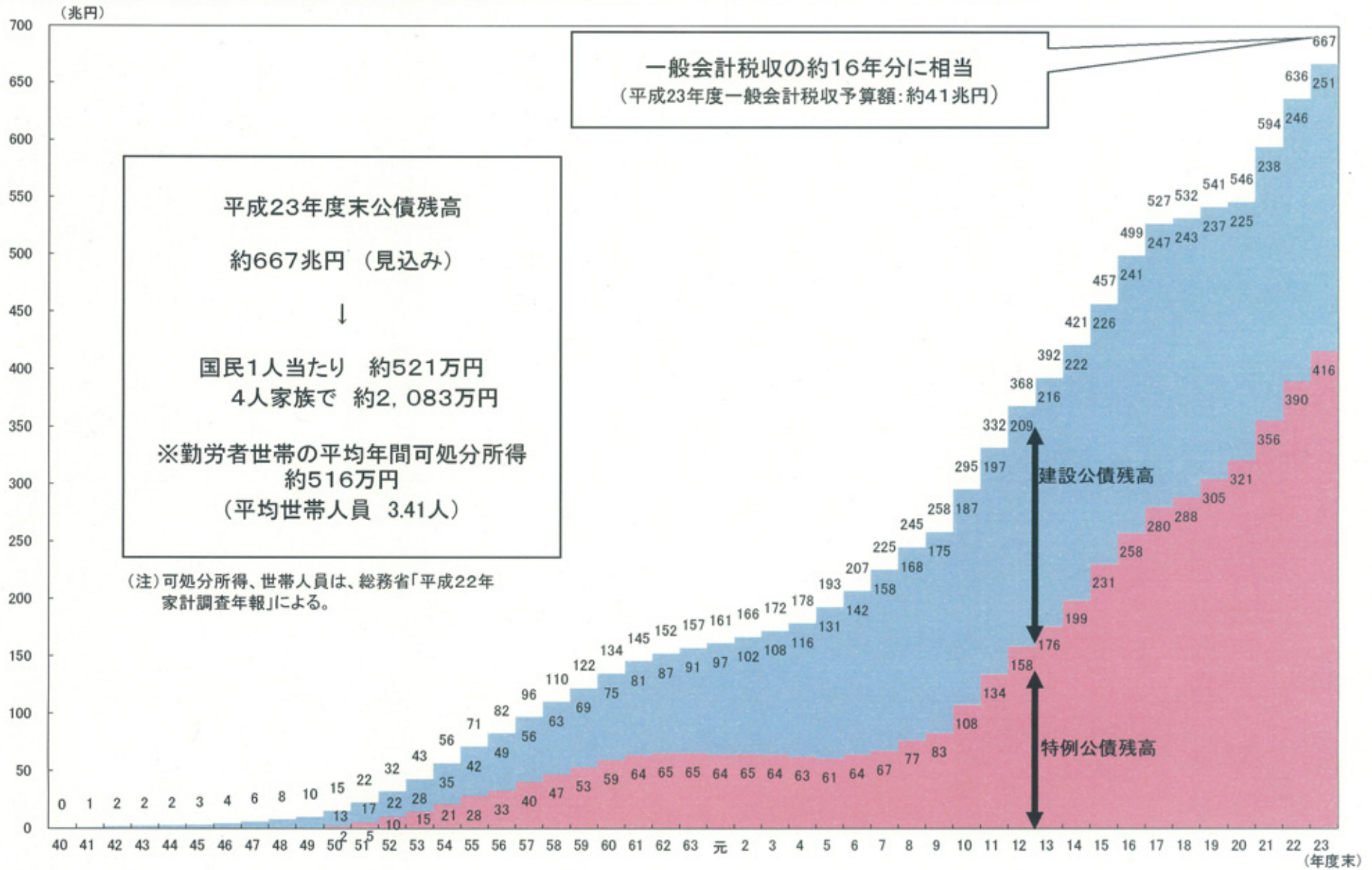


# 一般会計税込、歳出総額及び公債発行額の推移



(注1) 平成22年度までは決算、23年度は2次補正予算による。  
 (注2) 平成2年度は、湾岸地域における平和回復活動を支援するための財源を調達するための臨時特別公債を約1.0兆円発行。

# 公債残高の累増



(注1) 公債残高は各年度の3月末現在額。ただし、平成22年度末は決算見込、23年度は2次補正予算に基づく見込み。  
 (注2) 特例公債残高は、国鉄長期債務、国有林野累積債務等の一般会計承継による借換国債を含む。  
 (注3) 平成23年度末の翌年度借換のための前倒債限度額を除いた見込額は655兆円程度。

## 財政運営戦略の概要（平成22年6月22日 閣議決定）

### 財政健全化目標

収支(フロー)目標	残高(ストック)目標
<p>① <u>国・地方の基礎的財政収支(プライマリー・バランス)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・遅くとも2015年度までに赤字対GDP比を2010年度から半減</li> <li>・遅くとも2020年度までに黒字化</li> </ul> <p>② <u>国の基礎的財政収支</u>:上記と同様の目標</p> <p>③ 2021年度以降も、財政健全化努力を継続</p>	<p>2021年度以降において、<u>国・地方の公債等残高の対GDP比を安定的に低下させる</u></p>

### 財政運営の基本ルール

- (1) 財源確保ルール(「ペイアズユーゴー原則」)  
歳出増・歳入減を伴う施策の新たな導入・拡充を行う際は、恒久的な歳出削減・歳入確保措置により安定的な財源を確保。
- (2) 財政赤字縮減ルール  
収支目標達成のため、原則として毎年度着実に財政状況を改善。
- (3) 構造的な財政支出に対する財源確保  
年金、医療及び介護の給付等の施策に要する社会保障費のような構造的な増加要因である経費には安定的な財源を確保。
- (4) 歳出見直しの基本原則  
特別会計を含め全ての歳出分野の無駄の排除を徹底し思い切った予算の組替え。
- (5) 地方財政の安定的な運営  
財政健全化は国・地方が相協力しつつ行う。国は、地方の自律性を損ない、地方に負担を転嫁するような施策は行わない。

### 中期財政フレーム

- ・ 複数年度を視野に入れて毎年度の予算編成を行うための仕組みとして、中期財政フレームを策定。
- ・ 中期財政フレームと整合的に設定された各閣僚別の概算要求枠の範囲内で、概算要求等を実施。
- ・ 毎年半ば頃、中期財政フレームの改訂を行い、翌年度以降3年間の新たな中期財政フレームを定める。

# 財政運営戦略（抄）

平成22年6月22日  
閣議決定

## II. 具体的な取組

### 2. 財政運営の基本ルール

各年度の予算編成及び税制改正は、以下の基本ルールを踏まえて行うものとする。

#### (1) 財源確保ルール（「ペイアズユーゴー原則」）

歳出増又は歳入減を伴う施策の新たな導入・拡充を行う際は、原則として、恒久的な歳出削減又は恒久的な歳入確保措置により、それに見合う安定的な財源を確保するものとする。

# 自動車の社会的費用

## 道路整備

- ▶ 国の道路整備予算（直轄・補助事業合計） 15,933億円（平成23年度）  
（注）この他、社会資本整備総合交付金（国費17,539億円）及び内閣府計上の地域自主戦略交付金（国費5,120億円）の一部は、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。これ以外にも、道路整備関係の予算としては、調査費、業務取扱費等もある。

## 交通事故

- ▶ 交通事故による損失額 約6兆7千億円（平成16年度）  
「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究（平成19年度「内閣府」試算）」より  
（注）交通事故発生件数 724,811件 交通事故による死亡者数 7,222人（平成22年度）
- ▶ 自動車保険の支払金額 約1兆9千億円（平成21年度）、支払件数約686万件
- ▶ 交通事故等に係る支払医療費 約4,000億円

## 道路混雑

- ▶ 道路混雑による損失時間合計 約50億時間（平成21年度）、金額換算で約1.1兆円  
※「損失時間」とは、渋滞がない自由走行の時と比べ、余計にかかる時間。  
「平成22年8月 社会資本整備審議会道路分科会 国交省道路局資料」より

## 大気汚染・CO2排出

- ▶ NOx排出量 約148,700t/年 国内の排出量に占める割合 約5.2%  
「自動車NOx・PM法の手引き」パンフレット（平成14年8月）（環境省・国土交通省）より
- ▶ CO2排出量 2.3億トン 国内の排出量に占める割合 2.0%（2009年運輸部門）

## 騒音

- ▶ 評価対象の全戸数である5,072千戸のうち、昼間又は夜間で環境基準を超過していた戸数は477千戸（9%）であり、昼夜間とも環境基準を超過していたのは231千戸（5%）  
一方、幹線交通を担う道路に近接する空間における2,110千戸のうち、昼間又は夜間で環境基準を超過していたのは329千戸（16%）であり、昼夜間とも環境基準を超過していたのは160千戸（8%）  
「平成21年度自動車交通騒音の状況について（平成22年「環境省」）」より