

令和7年度東京都税制調査会
第1回総会

令和7年5月23日（金）15：59～17：48
都庁第一本庁舎7階 大会議室

【宮崎税制調査担当部長】 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。それでは、定刻になりましたので、ただいまから令和7年度東京都税制調査会第1回総会を開会いたします。会長が選任されるまでの間、事務局で進行をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日の会議資料につきましては、お手元のタブレット端末にて御覧いただきます。画面の操作は事務局にて行います。ほかの資料を御覧になるなど、御自身でスライド操作を行いたい場合には、画面の右上にございます「非同期」をタッチしてから操作をしていただければと思います。もう一度「同期」をタッチしていただくと元の設定に戻ります。恐れ入りますが、オンライン出席の先生方におかれましては事前に送付したものを御覧いただければと思います。

それでは、初めに「知事挨拶」についてですが、本日は小池知事が欠席のため、中村副知事が代読いたします。中村副知事、よろしくお願いいたします。

【中村副知事】 副知事の中村でございます。

本来でありましたら知事が挨拶申し上げるところでございますが、公務によって出席が叶いませんので、私の方で御挨拶を代読させていただきます。

本日は大変お忙しい中、令和7年度東京都税制調査会第1回総会に御出席いただき、ありがとうございます。気候危機や人口減少・少子高齢化、AIの爆発的な進化など、かつてないスピードで時代は変化しているところでございます。加えまして、ウクライナ侵攻の長期化や中東情勢、米国の関税など、国際情勢は不透明感を増しており、未来は不確かでございます。

だからこそ、東京都は、3月に策定いたしました「2050東京戦略」の下、都民の命や暮らしを守る「首都防衛」を進め、「人」への投資や「手取り時間」の増加など、様々な切り口から明るい未来を切り拓いてまいります。

しかし、強固な財政基盤と安定的な財政運営なくして、こうした取組を着実に進めることはできません。

全ての「人」が輝く、そして一人一人が幸せを実感できる東京の実現、それを支える、あるべき税制の在り方を見据え、また、都税を取り巻く状況も踏まえながら、東京都税制調査会には幅広い観点からの御議論をお願いいただければと考えております。

今年度からは、慶應義塾大学の飯島淳子教授、専修大学の小西杏奈准教授、大阪公立大学の酒井貴子教授、横浜国立大学の松行美帆子教授を新たにお迎えしております。新たな視点も取り入れ、税制のあるべき姿を追求していただきたいと思います。

引き続きお力添えを賜りますようお願い申し上げ、冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【宮崎税制調査担当部長】 ありがとうございました。

次に、委員を紹介させていただきます。

まず、会場に御出席の皆様を御紹介させていただきます。

東京都議会議員の宇田川特別委員でございます。

同じく、小松特別委員でございます。

同じく、長橋特別委員でございます。

同じく、池川特別委員でございます。

同じく、中村特別委員でございます。

立教大学特別専任教授の池上委員でございます。

京都大学大学院教授の諸富委員でございます。

中央大学教授の阿部委員でございます。

東京税理士会副会長の鴨田委員でございます。

亜細亜大学教授の小林委員でございます。

慶應義塾大学教授の土居委員でございます。

横浜国立大学大学院教授の松行委員でございます。

続きまして、オンライン出席の皆様を御紹介させていただきます。

東京都議会議員の遠藤特別委員でございます。

葛飾区長の青木委員でございます。

慶應義塾大学大学院教授の飯島委員でございます。

東京大学大学院教授の金井委員でございます。

専修大学准教授の小西委員でございます。

埼玉大学大学院教授の高端委員でございます。

中央大学教授の宮本委員でございます。

なお、中央大学教授の工藤委員におかれましては、少し遅れての御参加予定と聞いてございます。

本日御出席の皆様の御紹介は以上でございます。

なお、小林委員、金井委員、工藤委員、青木委員におかれましては、所用により途中退席の御予定と伺っております。また、本日、酒井委員、佐藤委員、関口委員、石坂委員は所用のため御欠席となっております。

続きまして、会長及び副会長の選任を行います。本調査会の設置要綱では、会長と副会長は委員の皆様の互選により選任していただくこととなっております。どなたか御推薦をいただければと思いますが、いかがでございましょうか。

鴨田委員。

【鴨田委員】 本調査会の会長には池上委員が適任であると考えます。

また、副会長につきましては、小松特別委員と諸富委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【宮崎税制調査担当部長】 ありがとうございます。

ただいま、会長に池上委員を、副会長に小松特別委員及び諸富委員を、との御推薦がございました。御推薦のとおり選任するということによろしいでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

【宮崎税制調査担当部長】 ありがとうございます。

それでは、池上会長、小松副会長、諸富副会長とさせていただきます。

それでは、ここで池上会長に御挨拶をいただきたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

【池上会長】 ただいま、会長を務めさせていただくことになりました池上でございます。よろしくお願いいたします。

都税調は、今回、第9期を迎えております。今年度は、3年を1期とする任期の初年度でございます。知事からは、「社会経済を取り巻く状況が大きく変化する時代において、地方自治の発展に資する地方税制や国・地方を通じた税制全体のあり方」などについて意見を求められております。

先ほど、副知事に代読していただいた知事のご挨拶にもありましたとおり、世界の情勢、特に政治経済情勢は

著しく変化しております。その中で、地方自治体をめぐる環境も大変厳しいものがございます。ただし、住民生活を支援する、子育てを支援する、高齢者福祉・障害者福祉・医療、そういったことを増進していく、そして、自然災害に備える、公共インフラを維持管理する、脱炭素化を進める、いろいろな課題が山積しているわけです。その中で、東京都、それから都内の市区町村は、地方自治体の中でも、特にいろいろな面で先進的な取組を進めてきていると思います。我々としては、それを支える自主財源を充実させる、すなわち、地方税を充実させることが大きな課題になっていると思います。そういう視点から議論を進めていければと考えております。

ただいま御紹介いただいた委員の皆様は、それぞれの世界で重責を担われて活躍されておりますので、大変お忙しいこととは思いますが、ぜひ審議に御協力をお願いしたいと考えております。

以上をもちまして、簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【宮崎税制調査担当部長】 会長、ありがとうございました。

なお、副知事におかれましては、公務のためここで退席させていただきます。

(中村副知事退室)

【宮崎税制調査担当部長】 それでは、これ以降の進行につきましては、池上会長にお願いをしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【池上会長】 それでは、これより議題に入りたいと思います。

本日は、お手元の次第のとおり、まず、令和7年度の検討事項について御審議いただいた後、京都府立大学公共政策学部の川勝健志教授より「自動車関連税制をめぐる現状と欧米諸国の動向」についてプレゼンテーションをいただき、それについて意見交換を行う予定です。川勝先生、本日はお忙しい中、お越しいただき大変ありがとうございます。後ほどよろしくお願いいたします。

それでは、初めに、今年度の検討事項について、事務局から説明をお願いします。

【宮崎税制調査担当部長】 では、恐れ入りますが、お手元にごございますタブレットを御覧いただければと思います。

初めに、当調査会は、3年を1期として運営されておりまして、本年度は第9期の初年度に当たります。第9期の開始に当たり、知事からは、今、会長からもございましたとおり、社会経済を取り巻く状況が大きく変化する時代において、地方自治の発展に資する地方税制や国・地方を通じた税制全体のあり方、その他、これらに関連する諸制度について意見を求められております。

これを踏まえまして、次の資料「令和7年度 検討事項等について（案）」を作成しております。

「Ⅰ 検討事項」でございますが、今期の報告に向けまして、極めて不安定な国際情勢、少子高齢化・人口減少、深刻化する気候危機など、社会経済が大きな変化に直面している中、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在り方を念頭に置きつつ、個人所得課税及び自動車関連税制に加え、高齢化等の直面する諸課題について税制の側面から検討をお願いできればと存じます。

「Ⅱ 検討スケジュール」でございますが、国における税制改正の動きに適切に対応できるよう、10月を目途に取りまとめをお願いしたいと考えております。

それまでの間、小委員会を5回程度開催し、集中的に御議論いただきまして、意見を整理した上で、10月に総会を2回開催させていただければと存じます。

説明は以上でございます。

【池上会長】 ありがとうございました。

今、ご説明いただいた検討事項と検討スケジュールについて、何か御質問はございませんか。

もし、ないようでしたら、検討事項と検討スケジュールについては、事務局からの説明のとおりということにさせていただきます。

これらの検討事項につきましては、本調査会の設置要綱第6に基づいて、小委員会を設置して集中的に検討していただきたいと考えております。

続きまして、有識者ヒアリングに移ります。

先ほども申し上げましたが、本日は、京都府立大学公共政策学部の川勝健志先生に、お忙しい中お越しいただいております。川勝先生には「自動車関連税制をめぐる現状と欧米諸国の動向」というテーマでお話しいただいて、その上で議論をすることによって、自動車関連税制などの検討に御示唆をいただければと考えております。川勝先生のプロフィールについては、今、資料が提示されておりますので、そちらを御覧ください。

それでは、川勝先生、よろしくお願いいたします。

【川勝教授】 皆さん、こんにちは。ただいま御紹介いただきました、京都府立大学の川勝と申します。

本日は、当調査会にお招きいただきまして、また、お話しする機会をいただきまして、ありがとうございます。

私自身は、本日、お題としていただきました自動車税そのものの研究をしてきたわけではないのですが、先ほど、プロフィールを御紹介いただきましたとおり、カーボンプライシングとか、あるいは、交通といっても、どちらかといえば公共交通に関する税財政等について研究をまいりました。

しかしながら、今回のお題をいただいてから、自動車税について改めていろいろ調べさせていただく過程で、この調査会はもちろんですが、多くの先生方が自動車税に関する研究をされていて、その蓄積がかなりあることを改めて認識しましたし、また、コロナ前の2019年度には、ヨーロッパで自動車税に関する調査をさせていただく機会もありましたので、そういったこれまでの議論、あるいは、情報の蓄積や調査に基づいた知見に基づいて私なりの考えを本日述べさせていただきたいと思います。

まず、一枚おめくりいただいたスライドでは、この調査会の中でも、自動車関連税をめぐる課題として、従来からは、例えば脱炭素とか、あるいは税体系の非常に複雑な状況は簡素化しないといけないとか、そして、また、皆さん御承知のとおり、自動車を取り巻く環境の変化というのが非常に大きなものになりつつあるということで、いわゆる「CASE」と言われているようなものへの対応、これが求められてきていると。とりわけ、内燃機関、つまりガソリン車が内燃機関を持っていることを前提に現行税制は組まれてきたわけですが、しかしEV、電動化が進んでいく、あるいはシェアリングエコノミーというサービスが普及、拡大していくことから、従来型の税体系の下で課税をしていくことの限界が近づきつつあるのではないかと。地方財政との関係で言いますと、やはり自動車税は、自治体にとって重要な財源の一つにもなっておりますので、これがどんどん縮小していくということも懸念されているところでございます。

これらが調査会の中でも課題として取り上げられてきたことを踏まえまして、本日、大きく三つのお話をさせていただきます。

まず「課税根拠から見た日本の自動車関連税制の現状」ということで、改めてですが、そもそも、自動車関連税制が何のためにあるのかとか、何のために課税するのかということについて考えてみたいというのが一つ目でございます。

また、そのような考え方を見直していかなければいけないのであれば、どう見直すのかといったときに、先行していろいろな動きあるいは議論が見られる欧米の状況を少し参考にして、今後の自動車関連税制の考え方に何か示唆が得られないかということで、その辺りの紹介を二つ目にさせていただこうということでございます。

中でも、近年注目を浴びているのが走行距離課税ということで、まだまだ日本では聞き慣れない税なのですが、これらが現実に今導入されたり、あるいは具体化されるような検討が欧米を中心に進んでいるということから、先ほどのCASEの中でよく触れられる「保有から利用へ」というスローガンが、どのようにこの構想から読み取ることができるのかという辺りをお話しさせていただければと思います。

そうしましたら、まず「自動車関連税制の全体像」というスライドを御覧になっていただけますでしょうか。

これは、よく皆さん御存知の図だと思うのですが、改めて今回、自分でこの図を作ってみました。いつも総務省の方とか、あるいはシンクタンクの方が美しく作ってくださっている図なのですが、改めて自分で作ると本当に難しく複雑なのだなということを実感します。この作図だけでもすごく時間がかかってしまって、後悔したのですが。

それはともかくとして、課税主体、あるいは課税の段階、「取得」「保有」「走行」と、それぞれの段階でいろいろな税が課されていることがお分かりになられるかと思います。特に、先ほど冒頭で課題として言及させていただいたこととの関係で申し上げますと、これから、普及、促進していかないといけないということで、政府あるいは東京都でも力を入れておられるEV、これに対しては、取得、保有の段階で、後ほど触れますように、今は後押しする形の課税の在り方になっているのですが、これまでのガソリン車と大きく違うところは、走行段階で課税する税がないということです。そもそも内燃機関を持たないと、自動車の構造が全く違う（つまり、ガソリン車のように燃料課税の対象にならない）ということになりますので、この部分が全く抜け落ちているという状況です。EVについては、今は促進していくステージだということから、まだ検討という段階にも、まだ具体化していくという段階でもないのかなという印象なのですが、しかし、近い将来、電動化された自動車ももし大衆化し、普及しているという段階になったときには、やはり、他の自動車との関係を考えますと、公平性の観点からも何かしらの課税の在り方を検討していかなければいけないのではないかとということでございます。

改めて、この自動車関連税の性格を確認させていただきたいと思います。

表にまとめさせていただいている内容は、こちらの調査会で自動車関連税制のあり方分科会という形で、かなり私も勉強させていただいたのですが、詳細に議論を重ねて、このように整理されているということをピックアップさせていただいております。

これを御覧になっていただきますと、先ほどの税体系もさることながら、課税根拠もかなり複雑だということがわかります。一つの税目に複数の根拠が混在している、そして、一つの根拠が複数の税目で重複している、こういったことも、この自動車関連税制が非常に複雑だという印象を与える理由の一つになっているのかなと。

ただ、イエローでハイライトさせていただいておりますように、こちらの調査会で整理されたものを拝見しますと、共通しているのは、やはり道路損傷や環境損傷という形で、いわゆる社会的費用の原因者負担金的性格、これが自動車関連税の性格として共通した項目と見て取ることができます。もちろん、応益性というところにも共通点が見られるわけなのですが、特にこの点が強調されているという印象を持ちました。

しかし一方で、原因者負担金的な性格のみでは、この自動車関連税を全て説明できるのかということ、これはまた難しいのだろうということが、この表の結果になっているのだろうと思います。詳しくお話しする時間はないのですが、やはりこの自動車関連税制の成り立ちの影響もあって、このように複数の根拠でもってこれまで説明がされてきたという経過があるかと思います。しかし、今日においては、今申し上げましたように、社会的費用の原因者負担金的性格、これが共通する課税根拠になっています。ただし、これだけの税目が並んでいるし、課税の段階としても複数あるということを考えますと、改めて、それぞれの税の相互関係、この税はどんな役割を担うのかということについての整理が必要なのかと思っている次第でございます。

では、もし、先ほど申し上げたような課税根拠に立脚し、税制を見直していくことになるとするならば、自動車の社会的費用をどの程度負担しているのかということが問われてくるわけです。厳密に言いますと、この社会的費用に含まれる外部費用と言われているものに着眼をする必要があるかと思います。

御承知かと思うのですが、社会的費用には、個々人が負担する私的な費用、これにその者の経済活動が、第三者である他の経済主体に影響を与える部分、これを外部費用と言っておりますので、車を利用する者が、その運行プロセスで、例えば道路混雑に寄与してしまうとか、CO₂を排出してしまうという部分が外部費用に相当するわけでございますが、それを自動車ユーザーはどれぐらい税という形で負担しているのかということの研究

蓄積がこれまでもあるということでございます。

結論から申し上げますと、おおよそ、どのような実証研究の結果も、大体2割から3割ぐらいしか負担できていないという結果になっております。特に、自動車の社会的費用というのは、お分かりかと思うのですが、車を持っているだけよりも、やはり動かすことでいろいろ、例えば事故の発生や汚染排出、道路混雑が生じてしまうことになるので、その部分が大きいわけですが、そこは、これまで燃料課税が担っていたわけです。先ほど自動車関連税制の体系図をお示ししたと思うのですが、しかしながら、それらの税（特に燃料課税）だけでは、今申し上げたような研究成果によれば、外部費用を十分に負担できていないということがお分かりいただけるかと思います。だとするならば、改めて、社会的費用の観点から、この税制の在り方を見直す必要があるだろうということなのです。

もう少し研究成果を御紹介したいと思うのですが、例えばEUなどでは、自動車の運行がもたらす費用というのは、大気汚染やCO₂の排出、これももちろん大きいのですが、実は渋滞によるものもかなり大きいという結果が出ております。日本のケース、しかも地域別で推計された研究成果でも、同様に混雑によるものも、かなり社会的費用として大きいという結果が出ております。

これは、皆さんの直観的にも合致するかと思うのですが、やはり外部費用というのは人口密度が高い地域ほど大きいということが一つ言えるということでございます。東京も、自動車の外部費用として、走行時もそうですが、駐車時の空間占用に伴う機会費用というのがほかの都市よりもやはり大きいといった結果も出ていたりいたします。

したがって、社会的費用の原因者負担的な性格を、今後、見直しのプロセスで強めていくというスタンスであれば、やはり幅広い外部費用の推計とそれに見合う負担の在り方の検討が必要なのではないか。要は、応分の負担をしっかりと求めて、それに見合う形の負担の在り方について考えていかなければいけないのではないかと。もし、この考え方に立脚するのであれば、従来からある、いわゆる「営自格差」の問題、つまり営業車、自家用車との格差問題、あるいは軽自動車と一般的な乗用車との格差の問題、これらは、従来的には税負担の公平性の問題として語られてきたと思うのですが、それだけではなくて、やはり環境負荷に対する費用という意味でも望ましくないということですので、これを何らかの形で是正していくことが求められるわけです。

ただし、原因者に必ず担税力があるとは限りません。確かに、理屈上はそう（原因者負担を強めること）になるわけですが、その者が、それに見合う担税力がない場合には逆進性の問題が発生しますので、その点への配慮は必要になってくる。そうなってくると、応能負担を含められる保有段階での課税にもやはり一定の意義があるように思います。

また、地方税ですので、応益性という観点から見たときに、取得や所有の段階で課税することの妥当性について少し考えてみたいということでございます。取得や保有に課税するということは、先ほども少し触れましたが、運転距離に応じて課税されるわけではありませぬので、環境に対する負荷と税負担が正確に対応するとは限らないということになるかと思えます。しかしながら、原因者の税負担というのは、原因者が居住されている、言い換えると、行政サービスの便益を得ている自治体の税収とは一致しているとは言えるであろうということでございます。

これは、中東先生の研究に基づいて紹介させていただいていることなのですが、もう一点、私もはっと気づかされたのですが、日本の自動車関連税には、皆さん御承知のように、主に道路延長とか道路面積を配分基準とする譲与税方式が採られていることが多いことも特徴の一つです。しかし、この現行の配分基準は、当然ながら制度の成り立ち、要するに道路特定財源の確保が主たる目的であったという背景があるかと思うのですが、もし先ほど言ったような社会的費用に立脚する税の見直しをするということであるならば、この配分基準というのは、自動車の外部費用の大きさを示す代理指標として必ずしも適切とは言えないという側面を持つようになる。

なので、改めてその妥当性の検討が必要になってくるということでございます。

次に、「車体課税のグリーン化効果」ということについてお話をさせていただきたいと思います。

既に日本では、皆さん御承知のとおり、取得段階で環境性能割という形での課税がなされており、また、自動車重量税にはエコカー減税というグリーン化を進める制度が担保されているわけですが、両者に共通するのは、燃費性能に着眼しているところです。環境性能割に関しては、燃費性能の高い車ほど税が軽減される。重量税の方は、燃費で減税とか重課、この割合を区分されている特徴があるかと思います。

しかしながら、自動車の燃費というのは、時々その走行方法、あるいは走行条件、悪路を走っているとか天候が悪いとか、あるいはすごくアクセルを踏んでしまうとか、そういうことで変化しますので、燃費基準を満たしていても、その燃費で走行されるとは限らない。自動車メーカーが公表している燃費、この車はこんなに燃費がいいですよとしているのは、マックスの表示になっているということですよね。

なので、それは一つ指摘しておかなければいけないことですし、また、技術革新によって自動車の性能が日々向上していくかと思いますが、かつては「グズ」、つまり環境にすごく配慮しており、燃費がすごくいいと扱われてきた車、その典型はハイブリッド車になるかと思いますが、そうした車でさえ脱炭素社会の構築においては「バズ」にもなり得る。環境に全く負荷を与えていないわけではないということです。

今、「環境」と非常に大雑把に申し上げましたが、先ほど御紹介した外部費用に関して言いますと、いわゆる純粋なガソリン車に比べると、CO₂の排出量は、ハイブリッド車は少ないと思うのですが、しかし、道路混雑とか、その他の外部費用には寄与しているという側面もあるということです。

特に、購入されたときには最先端の燃費だと言われていたものも、どんどん劣化していくことになりますので、ハイブリッド車も例外ではなくなっていくということを、ここでは言及させていただいております。

いずれにしても、取得時に環境性能の高い車の購入を促すとか、所有者に車の買い換えを促すというインセンティブが、取得あるいは保有する段階に一定あるかと思うのですが、大きなCO₂の削減効果というのは、取得や保有という段階ではあまり期待できないと思うわけです。

というのは、性能のいい車が出てきて、それを購入して買い換えるということは、同じ車を使うのであれば、そちらの方がいいのですが、すごく燃費がいいとかCO₂の排出が少ないということで、みんながたくさん乗って全体の走行距離が増えてしまったら、そもそもその効果は相殺されてしまう問題があるということです。

とはいえ、脱炭素の車体の所有や利用を促すには、課税標準を、燃費よりはCO₂排出量基準に見直すことが必要なのではないか。CO₂排出量の削減を目指すのだ、それが目的なのだ、ということを明確にメッセージとして伝える意味も込めて見直す必要もあると思っている次第です。これについては後ほどまた触れさせていただきます。

今の話との関連で、オランダの自動車登録税という事例を御紹介したいと思います。これは、取得段階で課税されているものですが、ある一定のCO₂排出量を超えると税額が高くなる仕組みになっており、毎年税率を見直して環境基準を高めながら税収を確保している特徴がございます。毎年見直すのは本当に大変だと思うのですが、これがとても大事です。

もう一つ大事なことは、先ほど、グズとバズという話をしましたが、この税額の差が非常に大きいという特徴があります。冒頭に書いていますが、環境性能の高い車体に対してはほぼ非課税になっています。そうすると、税収は大きく減収してしまうわけですが、負荷の大きいものに対してはしっかり取るという形で、トータルで税収がマイナスにならないようにしているということです。

オランダでは、2014年以降に自動車登録税の税収が増加傾向にあるわけですが、その背景には、課税標準をCO₂排出量に移行して、特に税率差別制度に転換したことの効果が大きかったという研究もございます。

もちろん、日本でも技術進歩に合わせて、軽課対象となる環境基準を段階的に見直して、インセンティブ効果

と税収の維持を一定両立されているはずですが。しかしながら、車体課税において、負荷の大きい車体に対して課税するバツズ課税の部分は、オランダに比べるとかなり緩く適用されてきた側面がありますので、実は同じように税率差別制度が採用されていても、その差はとても小さい。そのことが、減税による税収減が、重課分の税収増を上回ってしまって、トータルでマイナスになってしまっているということになります。

もちろん、先ほど申し上げましたように、環境性能の高い車への乗り換えとか買い換えということの促進には貢献しているはずだとは思いますが、税収面で見たときに非常にネガティブな結果を招いているのは、こういったところに原因があるのではないかと思います。

次に、欧米の動向を少し御紹介します。

まず欧州ですが、実は2005年、EUは取得段階の課税を廃止して保有へ移行する、保有を重視する形に移行していく、そして、自動車課税の一定割合をCO₂排出量の要素を取り入れる案を提案されたのですが、結論から申し上げますと、加盟国はこれに同意をしませんでした。うまくいかなかったわけです。

その背景には、これは日本でも同じだと思うのですが、第一に、自動車の取得というのは、課税情報の入手コストが非常に低いということ。それから、第二に、取得課税の税率を規制するEUの規則というのはなくて、加盟国の裁量で税率設定ができるということで、やはり課税権は各国にとって非常に大事な権限ですので、そこを縛られてしまうことを避けたいという思いもあったのであろうと思います。

いずれにしても、そういったこともあり、EUでは取得課税を採用する国は増えているという報告があります。

さらに、取得課税においてCO₂排出量基準の課税標準を採用している国では、CO₂排出量が減少しているという実証研究の結果もあります。もちろん、これは、先ほども言及しましたように、あくまで取得段階での話ですので、間接的に削減に貢献しているということであって、利用量に応じて課税しているわけではないので、やはり効果としては限定的ですが、トレンドとしてはそういったことも見て取れるということかと思います。

いずれにしても、EUでは20か国以上が車体課税の課税標準をCO₂排出量とする方法に移行しているという傾向が見て取れるという意味では、日本の場合は、燃費に着眼する、あるいは重量もあろうかと思いますが、EU諸国においてはCO₂排出量を課税ベースにという考え方が主流になっているということでございます。

そのことから、車体課税の税率の差別化というのは、外部費用の多様性ということを考えますと、CO₂排出量のみに基づくべきではないのかもしれないのですが、脱炭素社会への移行というのは非常に重要な政策課題になっておりますし、東京都でも積極的に取り組んでいく姿勢を見せておられますので、そういう意味では、CO₂排出量を課税ベースに取り入れることで、それらを推進する適切なインセンティブを導入する必要があるように思います。

一覧にまとめさせていただいた「欧米主要国の自動車関連税制」というスライドを御覧になっていただけますでしょうか。これを一つ一つ説明している時間はとてもないのですが、注目していただきたいところをハイライトさせていただいております。

先ほど、EU全般のトレンドについて触れましたが、主要国に着眼したときに、イエローでハイライトしているところを御覧になっていただきますと、課税標準を、CO₂排出量を含める形になっている傾向があろうかと思えます。

一つユニークなところを御紹介するならば、フランスのボーナス・マルスという仕組みがあります。下の※4がついているところを御覧になっていただきますと、ボーナスというのは、例えばEV等を取得されるケースにおいては補助を出し支援します。しかし、走行段階でCO₂の排出をしてしまう車両に対しては課税、重課をします。これはCO₂排出量だけではなくて重量も含めてということになるのですが、こういう形で軽課といえますか、むしろ補助をする形になりますが、飴と鞭という形で制度が設計されているというフランスの特徴がございます。ちなみに、重課しているマルスで上がった税収を財源に、ボーナスのお金を捻出しているという仕

組みになっています。

それから、アメリカに着眼していただきたいのですが、アメリカは、実はヨーロッパのように、CO₂排出量を課税標準に加えていないというのも逆に特徴と言っているのかもしれませんが。

グリーンでハイライトさせていただいているのは、ヨーロッパとは違う傾向で、個人的に関心があるというところでございます。道路信託基金ということで、実は、連邦のいわゆるガソリン税収の財源は道路特定財源になっているということです。日本の道路特定財源は、皆さん御承知のように既に一般財源化されましたし、ヨーロッパの多くの国々も一般財源化されているという傾向がある中で、アメリカは、それを維持しているということです。

もう一つ興味深いのは、※1を御覧になっていただきたいのですが、この道路特定財源という名のとおりに、ガソリン税収は基本的には道路整備のためのお金に特定化されているはずですが、1991年の連邦法の改正によって、実はその一部を公共交通にも流用していいというフレキシブルファンドという仕組みができました。具体的には「道路勘定」と「公共交通勘定」という二つの勘定に分けて、それぞれ充当されているということでございます。もちろん、道路の方に圧倒的に配分される額が大きいのですが、道路のためのお金だと言っていたものを、公共交通にも使っているというというのは非常に興味深い点です。しかも、それが1991年からということになりますので。

あと、色づけをするのを忘れてしまったのですが、アメリカの特徴としましては、走行段階の税目の中に走行距離課金というものがあるかと思います。一部の州で、後ほど詳しく説明させていただきます走行距離課税、あるいは走行距離課金と言われている仕組みが入ってきているというのが特徴の一つでございます。

それから、同じく欧米主要国において、EV等はどのような取扱いになっているのかということの動向について御紹介をしたいと思います。イエローでハイライトさせていただいている点は、実は日本も含めて多くの国々で、どちらかという、EVあるいは、次世代車の中でも特に電動車に対しては、普及促進という政策の姿勢で優遇をしていくスタンスが続いてきましたし、今も続いていると思うのですが、アメリカあるいはイギリスに関しましては、むしろ課税を強化する方向に動き始めている。その背景には、アメリカやイギリスは日本とは状況が違うかと思うのですが、かなりEV等が普及し始めているということです。

そうなってくると、当然ながら、燃料税収は減少していきますし、その代替財源を確保しなければいけないという課題がより鮮明に現れてくるという問題と、当然ながら、英国もそうですが、どんな車に乗っているかということで、税負担の公平性が阻害されてはいけないという問題がよりクローズアップされてくる。これが課税の強化に着手し始めた理由になろうかと思います。フランスでも、もう2025年になっておりますので、先ほど御紹介しましたマルスの重量割の部分については課税されることになっております。

ということで、実は、欧米の主要国の中では、少しずつEVについても課税を強化する方向に動き始めているという御紹介をさせていただきました。

次に、先ほど言及しました「走行距離課税をめぐる欧州の動向」について、御紹介させていただきたいと思います。起点となるのは、1999年のユーロビニエット指令の制定でございます。欧州は単一市場をつくったことで、国境を越える貨物車が頻繁に行き来する。例えば、ドイツの貨物車がオーストリアに移動する過程で様々な外部費用が発生する。その外部費用は他国で発生しているのだけれども、ガソリンはドイツで入れている（つまり、燃料税を負担している）ということがあった場合には、これはやはり不公平だという問題が出てきているということで、「利用者負担原則」あるいは「汚染者負担原則」というのを改めて明確化して、EU域内における重量貨物車の道路利用に対する課金について、EUで共通のルールを策定されたということでございます。

三度の改正を経まして、現在、対象車両、対象になる道路がそれぞれ拡大してきています。そして、課金を通じた自動車の外部費用の抑制強化、これも近年の特徴なのですが、図られるようになりました。

もう少し具体的には、三度の改正の直近、2022年の改正の特徴を御覧になっていただきたいのですが、課金対象車両というのは、先ほど成り立ちをお話ししましたように、重量の大きい貨物車を基本的に対象としていたのですが、実は、乗用車などの軽量車も対象に含める動きになってきております。

私がEUで、コロナ前にお話をお伺いしたときには、既にこの対象を一般の乗用車にまで拡大する方向性は決めておられた印象を持ちましたが、改めてこの2022年の改正でその方向性が明確にされた。

また、課金方式を走行距離課金に移行するということですが、「ビニエット」という言葉があまり聞き慣れない言葉かと思うのですが、実際に走行距離を測るものではなく、いつからいつまで走りますというある意味許可を得るような、そういう負担の仕方です。ステッカーを貼っていたら走行していいですよとなるわけです。しかし、その形だと本当に利用に応じた負担にならないので、EU指令としては、それは原則廃止という形になりました。

課金額の差別化に用いる環境基準も見直しをされまして、かつて重量車は排ガス性能を基準にしていたのですが、CO₂排出性能という形になりました。

また、外部費用の範囲についても、これまでの、例えば大気汚染とか、そういうものに限らず、道路損傷とか、渋滞とかCO₂排出量も含めて考えていこうということになってございます。

ただ、この指令というのは、あくまでも指令でありまして、義務づけることまでは加盟国にできないことから、走行距離課金を実際にEU指令に従って実施する国もあれば、先ほど御紹介したビニエット、利用期間課金という形を実施する国もありますし、また、道路課金という形を採らずに、既存の有料高速道路制度に基づいて通行料を課す国もあります。

具体的な国の事例を御紹介したいということで、右側に「ドイツの動向」を書かせていただいておりますが、一言で言うならば、ドイツはEU指令に基づきながらも、かなり野心的に走行距離課税を強化していくスタンスであることがお分かりいただけるかと思います。

ただ、そのような状況を生み出すある種の最終形というステージは2030年以降だということで、全ての道路と全車両を対象に走行距離ベースの通行料を課して、ドイツは2030年から2035年にかけて段階的にその料率の引き上げもしていくというスタンスでいるということでございます。

ですので、乗用車、一般的な車を対象とした走行距離課税というのは、現段階ではまだ導入されていないということで、先ほどの表には含まれていないと御理解いただけたらと思います。

アメリカはどうであろうかということですが、同じように走行距離課税を導入、検討する動きが活発ですが、少し背景が違うということの御紹介をしたいと思います。アメリカは2009年、インフラ老朽化に伴う道路整備費が増加する一方で、EV等の普及、ガソリン車などの燃費性能の向上の影響で、燃料税収が減少しているということで、これは、どちらかというと日本の文脈に近い背景なのではないかなと思います。HTFというのは、先ほど御紹介した道路特定財源のことでございます。要するに、道路特定財源が減少してきているということです。中身としましては、原則、利用者及び受益者が交通システムの利用に伴うコスト、先ほどから何度も言及している社会的費用を含むコストを全て負担するという原則を明確化するところは、先ほどの欧州と共通しているところかと思います。

いずれにしても、このレポートでは、2020年までに財源調達方式を燃料税から走行距離課金に移行することを提言しております。では今どうなっているのかというと、そうならないということになるわけですが、やはり走行距離課金をどこの州でも導入してもらおうと思うと、いろいろな乗り越えなければいけない問題があるということで、結論を先取りさせていただきますと、現状は各州で実証研究を繰り返している状況だということでございます。

そして、連邦はそれを支援しているということでもあります。そのことが矢印の下の方に書かせていただい

いる内容になります。特徴としましては、期限を設けない恒久的な「任意参加」方式、これを採用しています。だから、各州にこれに参加するかどうかは委ねますと。ただ、期限は設けていないので、その機運が来たらぜひ御参加くださいという緩やかなスタンスであるということです。

それから、これもアメリカの特徴ですが、②E V等に対する自動車登録料の追加課金ということで、先ほど前の表で、アメリカはE Vに対しても課税強化の動きが強まってきているというお話をさせていただきましたが、①のところを御覧になっていただきますと、39の州が自動車登録料を追加課金するとあります。要するに、通常の自動車に支払う登録料に、E Vにさらに上乗せする課金をすることで課税強化を図っているわけなのですが、もしこのプログラムに参加したら、先ほど申し上げました追加課金は免除するという感じで、参加を促すインセンティブを与えているというのが特徴の二つ目でございます。

それから、ガソリン車を所有する参加者の場合はどうなるの。この者は、燃料税を納めているじゃないかということになるかと思いますので、ガソリン車の参加者の場合は、走行距離課金額から負担した燃料額を控除する形で、二重の負担を回避する仕組みが入れているということでございます。

走行距離の把握方法については、非常に簡易な自主申告方式、GPS機能がついた車載器を使って自動計算というテクノロジーを使った方法とに分けることができます。ただ、このGPS機能というのは、精緻な測定ができるのですが、自分がどこに行ったのかということ把握されることになりますので、プライバシーの問題があることから、選択するかしないかというのは任意だと。そういう意味でも、アメリカでは緩やかに実証実験に加わっていただくという形が取られています。

右側に「ハワイ州の動向」というのを紹介させていただいております。実は、このプログラムの先行事例として必ず紹介されるのが、私もかつて住んでいましたオレゴン州なのですが、最近、ハワイ州がこういう形で導入を予定しているということが情報としてありましたので、御紹介させていただきたいと思います。というのは、オレゴン州は先行して実証実験を繰り返しているのですが、これを全てのドライバーに義務づけるという法案を州議会に二度ほど出して否決されているのです。なので、実現に至っていない。

ところが、ハワイ州はもう明確に2028年6月末に走行距離課金の適用を義務づけることが決定していますので、これを御紹介させていただいたということでございます。

かなりの情報量で消化し切れなと思いますので、これまでの欧州あるいは米国の動きの簡単なまとめをさせていただきます。

まず、改めてですが、欧州では、走行距離課金を財源調達手段に加えて、CO₂排出量など、自動車の運行に伴う幅広い外部費用を内部化する政策手段として活用しているということでございます。そういう意味では、車体課税の環境税化がより鮮明になってきていると思います。燃料の部分は、皆さん御承知のようにカーボンプライシングという形で、ヨーロッパでは、もはや自動車関連税とはみなされていないという認識です。残る車体課税も、実は環境税化を本格的に進めているということを、今申し上げている次第です。

それから二点目、アメリカや英国では、E V等の普及を受けて、それらは税制上の優遇対象から課税対象に含めた新たな税制構築へというステージに入りつつあるということでございます。

それから三点目、走行距離課税の導入・検討の広がりですが、これも先ほど申し上げましたように、欧州、米国は同じような広がりを見せているのですが、その背景が少し違います。欧州では、国境を越える道路利用者の負担、とりわけ、社会的費用の公平性確保、これが導入・検討の背景として非常に大きいものに対して、アメリカは、E V等の普及あるいはガソリン車等の燃費性能の向上に伴って減少する燃料税収、言い換えると道路の財源です。日本もそうですが、アメリカもかなりインフラの老朽化問題は深刻な政策課題となっておりますので、その代替財源を何とか確保していかなければいけないといったところが大きいということでございます。

欧米の議論に共通するのは、実は自動車関連税制の枠組みを超えて、公共交通を含む陸上交通や交通モード間

の競争条件の均等化など、総合交通に関する費用負担の在り方が問われていることとございます。この辺りは、今日、詳しくお話しすることはできなかったのですが、言いたいことは、自動車関連税制の見直しというのは、自動車関連税の枠組みのみで議論されているわけではないということです。公共交通も含め、あるいは交通需要を抑制するような政策、あるいは規制、いろいろなことを総合的に考える中で議論が進んできているということとございます。逆に言うと、税制だけで何とかしようということではないのだということでもあります。

最後に、「『走行距離課税』構想から『保有から利用へ』を考える」ということで、近年の動き、議論を御紹介したいと思います。とりわけ、非常に面白いレポートをIEAが出しておりまして、自動車関連税制の税体系をどう再構築していくべきかということについて評価を行っているのですが、左側の表を御覧になっていただきますと、評価項目の中に様々な外部費用、それから、行政コストが入っているかと思います。この評価軸で定性評価をしたときに、このような評価になるということ、勝手ながら私の方で○、△という評価をさせていただいています。もちろん、これはIEAの評価をそのまま○、△で示しております。具体的に言いますと、○は効果があるということで、△は効果が限定的だということです。

これを御覧になっていただきながら、ポイントを右側に書いておりますので、そちらに目を移していただきますと、第一に、車体課税はEV等にも課税が可能で、長期的な税收安定性も見込める。しかしながら、環境政策上の効果にはやはり限界がある。これはこれまでお話ししてきたこととも整合すると思います。取得、保有というところに環境政策上の効果は全くないわけではないのですが、それは間接的な効果に留まってしまうので限定的だということです。

第二に、燃料課税は、CO₂排出に伴う外部費用を内部化し得る、これは、ヨーロッパの場合は、燃料課税といいながらもほぼ炭素税、カーボンプライシングになっているということもあろうかと思いますが、そういう意味で内部化し得る。要するに、炭素の含有量に応じて課税をしているという意味ですが、EV等への移行で税收が減少してしまうというポイントと、それから地域性に応じた税率設定が燃料課税では難しいという問題があります。例えば、人口密度が非常に高い東京のようなエリアですと、当然ですが、道路混雑とか大気汚染の影響が大きく出てしまうということになり、地方に行きますと、そういう状況とは異なるということから走行距離課税だったら、地域別に地域性に応じた税率設定が可能なのですが、燃料課税ではそれが難しいということです。

今のことも重なりますが、第三に、走行距離課税というのは安定した税收を確保し、地域性に応じた税率設定はできるが、やり方次第とはいえ、行政コストが高くつく。特に、初期段階においては高くつくということとございます。もちろん、技術進歩に応じてコストを下げるということは可能かとは思いますが。

そして第四に、燃料課税の段階的引上げに加えて走行距離課税、これによって税收を維持しながらゼロエミッション車への移行にも対応できるというのが、IEAの分析の到達点ということになろうかと思います。いずれにしても、利用の段階での課税強化は、IEAの評価でも高くなっています。

東京都税制調査会での議論の蓄積としてお示しされている分科会報告書においても、自動車関連税制の将来構想を大きく四つ、既にお示しされているものがあって、非常にこれも勉強になりました。これと照合させていただきますと、必ずしも全部が全部合致しているわけではないのですが、先ほどのスライドの中で、IEAが評価しているのは、都税調の分科会構想案の中の、いわゆる案の3-2に近いモデルかと、私自身は思っているということとございます。

走行距離課金あるいは課税というもののなじみがやはり日本ではまだないので、どんな方法でやるのか、少し表にまとめたものがございますので、これを御覧になっていただければと思います。

いろいろ書いているのですが、左の三つ、GPS、路側機、OBD、これが実際に距離を測る仕組みで、一番右のビニエットは、先ほど申し上げたステッカーを貼る形になりますので、これは距離を測れない形になります。路側機方式というのが日本の高速道路と似た仕組みになっておりますので、これは一番分かりやすいかと思ひ

ます。GPSにつきましては、先ほども言及させていただいたかと思いますが、OBD方式というのは、オレゴン州では採用されているものですが、※印をご覧ください。あまり技術的なことは、私も聞かれても分からないのですが、最近の自動車には車載式故障診断装置というものがついていて、これを利用すれば測定が一定できるといふ設備だということでございます。

個人的に走行距離課税を導入するに当たって気になっているのは、地方部の負担です。地方といってもいろいろな都市があるかと思うのですが、公共交通が未発達であったり、人口減少とともに衰退していくような地域では、車が必需品になっているので、そういったところの負担が、走行距離課税を入れたときに相対的に重くならないかということの懸念です。

これに対して、みずほ総研の川村さんのレポートを拝見しましたら、走行距離課税を税収中立で導入した場合の税収影響というのを都道府県別に定量評価されているという、非常に貴重で興味深い研究がございました。

結論は、私にとっては意外なものだったのですが、その理由を見ると、そういうこともあり得るのかと思ったので、少し御紹介をさせていただきますと、基本的にこの定量評価というのは、外部費用を推計して、それに基づいて税率設定をして課税をした場合に、都道府県別に見たときにどんな負担になるのかということですが、都市部では、大気汚染とか騒音による税負担が増える。これは人口密度が非常に高いからです。地方部では、気候変動や道路損傷による税負担がやはり増加してしまいます。やはり、走行する距離が都市部に比べると多いので、この部分が大きくなります。しかし、トータルで見ると、実は都市部の方が税負担は相対的に大きくなるという推計結果になっているということでございます。

もちろん、これはいろいろな前提の置き方とか推計の仕方で変わってくるかと思いますが、いずれにしても地域間で格差が出たときには、その地域ごとに税率設定できるのも、この走行距離課税の利点ではありますので、川村さんのレポートでは、税率の差別化によってその負担を調整する方法があるのではないかということが言及されていました。

ただ、負担の地域間格差について、少し私なりの考えを述べさせていただきたいと思います。先ほども言及しましたが、やはり自動車の保有割合というのは、地方に行けば行くほど高い。また、公共交通は未発達であったり、衰退傾向が強まっていたりということから、そこで暮らしている人たちの移動手段というのは、自動車を選択せざるを得ないということになります。そうなりますと、自動車以外の選択が可能な住民に比べますと、引っ越しをするという選択はもちろんあるのですが、それ以外に、そもそも税負担を回避できない。地方部では車が必需品になっていますので、現状でも、つまり走行課金を入れなくても地域間で負担の格差が生じているのではないかと。

東京では非常に公共交通が発達しておりますし、車を持たなくても移動する選択肢は持っているという状況になっていますので、税負担を回避したければ、所有しないとか利用しないという選択ができるのですが、そもそも地方はそれができないということから、そういう意味で、既に、現時点でも地域間での負担の格差というのは起きているのかもしれないと思っているわけです。

もちろん、今日も東京駅からこちらにアクセスさせていただく過程で電車に乗ってきたのですが、午後2時、3時という時間帯でも物凄く混んでいて、都市部は都市部の公共交通上の課題というのは、違った意味であるということを実感したのですが。

欧米の中には、全ての都市が同じレベルではないのですが、地方都市でもといいますか、地方都市こそとていいかもしれませんが、実は公的支援に支えられた質の高い公共交通サービスという選択肢があるということです。

私が暮らしていたこともあるアメリカのポートランドは、車なしでも生活できるアメリカでも珍しい都市です。もちろん、いざ車が必要な場面ということになると、カーシェアリングサービスを使えるという選択肢もあ

ったのですが、その大前提として、日常使える公共交通のネットワークが非常に利便性の高い形で張り巡らされています。では、その公共交通はどのように支えられているのかといいますと、実は、地方税として課税されている交通税というものがございします。これが大体、公共交通を支える財源の6割を占めていて、先ほど連邦のガソリン税を財源とする道路特定財源の話に言及したと思うのですが、あの財源の一部が公共交通にも使えることから、実はこの連邦の補助金というものも、無視できない公共交通を支える重要財源になっています。

2019年度、コロナ前のデータをあえて使っているのですが、この時点で16.1%となっておりますが、歴史的な推移を見ますと20%ぐらい連邦から補助金が入っているということから、およそ8割近い形で公的に公共交通を支える仕組みがアメリカ（具体的には、ポートランド都市圏）でなされているということです。また、ヨーロッパではフランスによく調査に行くのですが、地方都市圏ほど積極的に、もちろん、パリを中心としたイル・ド・フランスという首都圏も地下鉄のネットワークが物凄く張り巡らされており、東京と同じで混雑しますが、地方都市でも積極的にLRTとかBRTとかに投資をされていて、非常に利便性の高い公共交通が張り巡らされているという背景には、今、申し上げたポートランドと似たような仕組みがあるということです。

なので、こういう欧米の地方都市に見られる公共交通の整備状況と、日本の地方都市に見られる地域公共交通の衰退状況というのは非常に対照的と考えたときに、走行距離課金を導入した時の地域に与える影響は、随分と前提が異なるではないか。

ただいずれにしても、自動車の社会的費用の内部化につきましては、走行距離課税を含む自動車関連税制だけではなくて、特に中長期的という時間軸も大事だと思うのですが、公共交通の整備や規制も含めた総合的な検討が必要なのではないかと思います。もう少し強調するならば、自動車関連税制の枠組みだけで税の見直しの方向性を考えるのではなくて、交通全体のことを中長期という時間軸の中で考えていくことが、この走行距離課金を検討する上でも非常に重要ではないかと思っています。

なぜこのようなことを強調するかということですが、もちろん、私自身が公共交通の税財政について、いろいろその在り方について検討してきたということもございしますが、皆さん御承知のとおり、部門別に見たCO₂の排出量、運輸部門においては大体2割弱ぐらいという状況になっているのですが、この運輸部門に占める自家用車の割合が非常に高い。86.8%という数値がここで紹介されているかと思います。

また、同じ移動の手段でも、やはり車ですね。輸送量当たりのCO₂排出量というのは、他の手段に比べると非常に大きいということを考えますと、もちろん、次世代自動車の普及というのは一つのアプローチとして大事なのですが、それだけでは、やはり運輸部門のCO₂排出量を大幅に削減するということは難しいのではないかと思います。そう考えますと、自家用乗用車から公共交通機関へのシフトということも含めて考えていく必要があるというのが、前のスライドで私が申し上げた理由の一つになってございします。

最後ですが、改めて「保有から利用へ」ということについて考えてみたいということでございします。

都税調の考え方としてもそうかと思うのですが、利用の部分が強めるということは、理論的にも欧米の動向を見ても一つのトレンドとなっていることは間違いありませんし、利用に応じた負担を求めるとするのは、車種やエネルギー源、そういうものに囚われない公平な負担を求められる側面があるかと思います。しかし一方で、保有段階の部分を大きく軽減してしまったり廃止してしまったらどうなるのだろうか。都税調の構想案の中の案の4に「走行距離集約型」、要するに、走行距離課金ないし課税に一本化する案があるかと思うのですが、こういった案を、もし一つの方向性と定めた場合には、さらに地域公共交通の衰退に拍車をかけてしまわないかという懸念があるということです。

もちろん、東京都内では、先ほども言及しましたように、車以外の選択肢が大変充実していますし、シェアリングエコノミーの一つの典型的な形であるカーシェアリングもかなり普及していると聞きますし、私の東京在住の友人も、もう車は持っておらず、カーシェアリングで十分だと。あるいは、公共交通を利用すれば事足りる

んだということをおっしゃっていますが、地方では全くそういう話を聞いたことがないし、実際にカーシェアリングサービスは全く普及していないという印象があります。

いずれにしても、保有課税の廃止ということになりますと、自動車への依存がより高まって、公共交通の採算が落ち、利便性が下がり、地方ではさらに自動車が必要化する。しかも自動車は、もちろん自ら負担して購入するものになりますので、個々人が負担する部分、要するに、私的費用が非常に大きくなるということです。

こうなってくると、自分たちがたくさん車を持っていて、自分たちで運転できるという状況であるならば、カーシェアリング、あるいは、いわゆるMa a Sと言われる期待されているサービスは、全国的に普及するかというと普及しないのではないかと。

あとは、やはり高齢化が進んでいきますと、自ら運転することが困難になる者が増え、すでに免許を返納される者も増えているかと思います。また当然ですが、免許を取るまでの幼少期、お子さんとか、あるいは高校生までの学生は、自ら運転することはできない。また、運転したくないと書いてあるのは、これは地方によくある話ですが、なかなか利便性の高いほかの移動手段がないがゆえに、車で家族を送迎する負担が大きいということです。そういうことで、運転はできるのだが、例えばお子さんの習い事とか通学を、送迎という形で家族の中で支援されている場合には、大きな負担になっているという話もよく聞きます。また、車社会を前提とすると、コンパクトシティ化も進められなくなってしまうのではないかと。

ただ、このことは、各地域が中長期的にも車社会を前提とするのか、あるいは、車以外の選択肢もあるまちづくり、そういう地域に暮らしたいとか、そういうライフスタイルを実現したいという人々の、その地域ごとの価値観を問う問題になってきますので、そこに依存してくる話かと思っています。

「今後の課題」ということで、最後にまとめをさせていただきたいと思います。

これまで60分ほどお時間を頂戴してお話しさせていただいた内容を踏まえた課題ですが、改めて何のために課税するのかということについて考えると、費用負担原則の明確化が必要ではないかということです。もちろん、もう既にいろいろな形で複雑な課税根拠を整理されてきたかとは思いますが、自動車関連税の在り方を考えるときに、社会的費用あるいは外部費用に着眼した利用者負担を明確化していくということは、欧米の考え方にも示唆を得るとするならば必要なことではないかと思っているというのが一つ目でございます。

また、今申し上げたこととも関わりますが、一口に外部費用といいましても、いろいろな形がありますので、その発生要因に合わせた課税方法の選択と、それに基づいた税体系の見直しが必要になってくるということでございます。

ただ、これを徹底しますと、担税力の小さい方が相対的に大きな負担を強いられるケースももちろん出てくるかと思うので、そういう逆進性の問題とか、あるいは、先ほど言及させていただいた地域間の負担の公平性の問題等を考えていかなければいけないと思っております。

そして、最後に、次世代自動車の普及、それから、技術進歩に合わせた段階的な移行のロードマップを見定めていく必要があるということでございます。先ほども中長期という言葉を使わせていただきましたが、一足飛びに今日申し上げたようなところに向かうことは、いろいろ影響が大きいということもありますので、段階的にステップを踏む方が私はいいと思っているのですが、ただそれが、明確にいつまでにどれぐらいのことをやっていくのかということについて、ある程度見定めながらやっていかないと、いつまでたっても実現できないということになりかねないということもありますし、また、それを示すことによって、どこに投資すればいいのかということが、自動車を買う人、あるいはそれを利用する人の立場からすると、明確に示されていた方が、無理なくキャッチアップできると思いますので、そういったことも大事なのではないかと。

※印に「電動化の課題」と書かせていただいているのは、今日のお話の大前提として考えておかなければいけない問題でございます。例えば、日本の場合は、仮にEVを普及させるといった場合にも、エネルギー源となる

その電源構成が化石燃料に大きく依存していた場合には、EVが大衆化したときに、果たしてCO₂の削減につながるのかという問題があるかと思いますが、エネルギー政策上の課題を同時に解決していかなければいけない。あとは、個人的に電動車に依存する形になったときの災害リスクを考えておかなければいけないという点です。車での移動の手段を全て電動化していくことになった場合に、災害の多い日本で電気が使えない状況になると、ほかの選択肢がないことになるリスクを考えておかなければいけないということでございます。

ただ、EVのような電動車は非常用の電源になったりもしますので、むしろ災害時にそういう使い方もできるというメリットもある。このことについて何か明確な答えを持ち合わせているわけではないのですが、OECDに行かせていただいたときに、この論点について、例えば「ヨーロッパで議論されているのですか」とお尋ねしたことがありました。その点は、災害の頻度が日本に比べると低いのかもしれないのですが、論点にはなっていないということでございましたので、これは日本の固有の課題として考えていかないといけないことかと思っております。

長時間お聞きいただきまして、ありがとうございました。以上でございます。

【池上会長】 川勝先生、大変ありがとうございました。

それでは、これから20分ぐらいでございますので、ただいまの講演内容につきまして、御質問、御意見がありましたらお願いします。いかがでしょうか。

土居委員、どうぞ。

【土居委員】 川勝先生、どうもありがとうございました。これまでの関連する先行研究、それから、欧米の動向について、大変勉強になりました。

まさに走行距離課税は、いずれ我が国も本格的に考えなくてはならない問題だということを痛感しております。ただ、世の中では、既存の自動車関連税制を今までどおりに税収で確保している上にさらに上乗せして走行距離課税を課すかのような錯覚というか、そういう議論になるのではないかと疑心暗鬼になっておられる方が多い。だけれども、少なくとも、私はそういうつもりで申し上げているのではなくて、先ほどのアメリカの動向に近いという話でしたが、これから電動化することによって、ガソリン車前提の今の税制では、むしろ税収が足りなくなることを補う一つの方法として走行距離課税という手段があるのだろうと思っているので、今の税負担は自動車ユーザーにそのまま残しながら、さらに上乗せというような立論というのは、少なくとも私は考えてはいないのですが、そこで二点ほど伺いたいと思います。

一点目は、自動運転との関係です。

確かに、過疎部、地方だとなかなか自動車を手放せないということはそうなのですが、自動運転が発達すると、かえって自分で車を持つことにはならなくて、むしろ、自動運転を運営する会社が車を持つことになり、事実上、今の自動車ユーザーが利用者になる場合の課税というか社会的費用の負担についてどのようにお考えでしょうかというのを、一点目にまず伺いたい。

二点目ですが、最後のスライドで、確かに過疎部というか地域間の負担の公平性の配慮というのは、私もそれは必要だと思うのですが、自動車関連税制でそれをする必要があるのかどうかということです。

私はむしろ、個人的な所得再分配、つまり、少し乱暴な言い方をすると、過疎部にいる高所得者は、過疎部にいる低所得者と同様に、自動車の税制によって負担軽減なり、ないしは都市部からの再分配にあずかれるという話になると、結局、都市部の低所得者負担がむしろ相対的に重くなって、過疎部の高所得者は、得をしてしまうという問題があるのではないかと思いますので、そういう意味では、CO₂を排出しているということだったら、それをもって、自動車に絡めるのか何に絡めるのかは別としても、少なくとも応分の負担は都市部と同じようにしていただくが、どこの地域に住んでいても、低所得者に対しては、しかるべき所得再分配政策で、低所得者の可処分所得が減らないように、ないしは増えるようにする方法もあるのではないかと思いますので、その点につ

いてどうお考えでしょうか。二点お伺いしたいと思います。

【池上会長】 川勝先生、どうぞ。

【川勝教授】 土居先生、御質問、ありがとうございます。

まず一点目、自動運転との関係でございますが、やはり自動運転に関しましては、いわゆるレベル5と言われている世界が、まだ明確に見えていない気がいたしますので、その究極の状況が実現した場合には、また違った見方ができるとは思いますが、そのようなステージに入る移行期に関しましては、今日お話しさせていただいた形で考えていく必要があるとは個人的には思っております。

ただ、今、お話の中にありましたが、地方部において、自らはもう車を所有しない、自動運転が使えるといった場合、自動運転化された自動車を使うケースというのは、それは公共交通になるのでしょうか。それとも、例えばシェアリングエコノミーのような会員登録をして、そのサービスを受ける人となるのかとか、そういうことでも考え方が変わってくるということを思いながら聞かせていただきました。

技術が、どこまで、いつ、どんな形で実現できるのかということがなかなか見通せないということになりますので、ただ、その間にも、自動車の社会的費用というか外部費用はやはり増えていくわけなので、そこに至るまでにやれることをやるということが、まず私は必要ではないかということでございます。

それから、二点目の御質問なのですが、おっしゃっていただいたように、いろいろな形が、再分配の方法というのはあると思いますので、今日御紹介させていただいたものに限る必要は全くないと思います。ただ一番シンプルなところでは、走行距離課金に関しましては、地域別に税率設定ができる特徴がありますので、その地域ごとに走行距離課金の在り方を自ら考えて税率設定されたら、それだけでも随分と地域間の問題を解消することにもつながってくるのかなと思いますし、先生が幾つかアイデアを出していただいた方法というのは、例えば、カーボンプライシングのケースでもありますよね（税金の一部を公共交通の財源に用いるなど）。そういったものも少し参考にしながら、所得分配の公平性を担保できるような政策をミックスさせるという観点が私も必要だと思えます。ありがとうございました。

【池上会長】 ありがとうございます。

それでは、ほかにいかがでしょうか。宇田川特別委員、どうぞ。

【宇田川特別委員】 様々な観点で興味深いお話をいただき、ありがとうございました。

三つほど関連して御質問なのですが、一つは、燃料性能の車からCO₂排出量を基準にして軽重をつけるというお話がございました。これは今のヨーロッパのトレンドでもあり、時代に合った考え方だと私も思います。そうした中で、ここに移行するに当たって、何かハードルの的なものがあるのかどうかというのが一点。

二点目は、CO₂排出量を基準にした場合に、デメリット的なものは考えられるのか、先生のお考えをいただきたいと思えます。

三点目は、先生が最後におっしゃった、電気がどこから起因されているかという、まさに今、水素、水素をやっていますが、CO₂を排出した水素を、CO₂を排出する車で運搬して、では、相対的にどうなのだと言ったときに、水素自動車と一般の車とCO₂排出量は変わらないというのが現実なのです。ですから、グリーン電力であればもちろんいいのですが、今お話のCO₂排出量という車の性能だけでそれを判断した場合に、CO₂排出量が決して減る方向には結びつかないので、エネルギーの在り方を考えなければいけないのだろうと思っているのですが、その三点について、お考えをいただきたいと思えます。

【池上会長】 川勝先生、どうぞ。

【川勝教授】 御質問、ありがとうございます。

まず、一つ目の、CO₂排出基準に変更した場合に、どういうハードルというか難しい問題があり得るかということですが、私は実務には長けていないので何とも言えないのですが、これまで燃費を基準にしていたものを、

CO₂排出基準としたときに、実務上どれだけのコストがかかるのか（言い換えると、技術的な課題があるのか）ということとの関係で、それが実現可能かどうかということになるのではないかと。ただ、先行してヨーロッパがやっているということであるならば、ヨーロッパでどんな形でやっているのかということに学べば、後発の利益を我々は得られると思いますし、これは本当に聞いた話で恐縮ですが、オランダなどでは、かなり精緻に測定する方法を用いているということも聞いたりしております。私が持ち合わせている情報としてはその程度で恐縮なのですが。

二点目は、今申し上げたこととも関わるのですが、測定ができたときに、それが、その効果を相殺してしまうコストになってしまうということがあれば、それはデメリットにやはりなってしまうかとは思いますが、これも同じような理由になりますが、これまでEU加盟国を中心にCO₂排出基準を採用する方向になっていることは、そこを乗り越えてきているからだだと思いますので、十分できるのではないかと思います。

三点目に関しましては、とても大事な御指摘だと思います。端的に申し上げますと、電動化というものについて、あるいは水素の話もいただきましたが、ライフサイクル全体で本当は評価しなければいけない。確かに、走行段階ではCO₂を全く排出しないかもしれないのですが、製造過程ではCO₂がすごく出てしまう、エネルギーを大量に消費してしまうとかです。それから全くガソリンを使う車が走れないという状況をつくろうとしたら、それまでのガソリンを使う車の大量廃棄問題が出てきてしまいます。そういう意味でも、ライフサイクル全体で本来は評価をしなければいけませんし、エネルギーとの関係で言いますと、ヨーロッパの場合は、日本と比べてカーボンプライシングがかなり強力に入られていますので、そういう意味では、発電に必要なエネルギーは、かなり自然エネルギーで賄われるウエイトが大きくなっているはずで、前提が日本とヨーロッパではその辺りも違う。もし本気でEVを普及、拡大していくことがいいことだとなったときには、日本もその部分をちゃんと担保しておかなければいけないのではないかと思います。

【池上会長】 ありがとうございます。

オンラインで宮本委員から手が挙がっていますので、宮本委員、どうぞ。

【宮本委員】 大変丁寧な御説明、ありがとうございます。門外漢ですが、大変勉強になりました。

素人的な質問は先にした方がいいかと思い、手を挙げさせていただいたのですが、走行距離課税についてです。

これは、都税調だからこそ、地方からのまなざしに慎重な議論が必要だと前から考えていて、そのように申し上げてきたのですが、おっしゃったように、やはり地方は公共交通、インフラが都市部ほど整っていないがゆえに自動車に依存せざるを得ない。地方都市に行くと、本当に高齢者が乗るボコボコの車で、時ならぬラッシュが生じていたりして驚くわけですが、逆に、都市部では、最近、公共交通が整っている。結果的に外に出歩いて、歩数も増えていくということで、かなり大きなデータに基づいた研究も出ていて、例えば、都市部としての川崎市と新潟では、1日の平均歩行数が2,000歩ぐらい違うというデータもあって、それがはっきり健康問題にも結びついている。都市部の高齢者は健康であるというようなデータもあるわけなのです。

このようなことをどのようにきちんと受け止めていくのかといったときに、先ほど、先生からみずほ総研の研究の御紹介があって、先生御自身も意外であつたとおっしゃっていましたが、結果的に地方の負担が大きくなってしまわないか。つまり、便益に対する負担といったときに、トータルな便益、地方で公共交通が必ずしも十分整っていないということも含めたトータルの便益として見た場合、その負担の度合いというのは地方の方が大きくなってしまわないか。先ほど、再分配、全体として見るのが大事だという御議論もあって、私、原則としてはそのとおりで思うのですが、再分配の制度全体に対する不信というのが、昨今非常に強くて、そうなってくると、なおのこと、一つ一つの制度のパーツの分かりやすさとか、納得感というのが大事ではないかと思うのです。そういう文脈で御理解いただきたいのですが。

話を戻して、みずほ総研の研究で、先生御自身も意外であつたほど、実はそういう負担のアンバランスは生じ

なくて、都市部の方が、負担が強まる可能性もある。これは恐らく、先生のお話を伺っていると、税率を地域ごとに決めることができるという場合、その外部性をどう評価するか。つまり、道路損傷といったところで見ていくと、やはり地方の負担の度合いが高まらざるを得ないのだが、騒音とか大気汚染といった外部性も税率にカウントしていった場合、都市部はそれなりに負担することになるだろうというお話だったと思うのですが、その外部性の指標化というのは、結構恣意的ではないか。逆に、そこの設定によって都市部の住民が不公平感を抱いたという事も起きてくるのではないかと思います。その辺り、少し補足的に御説明をいただければと思うのですが、いかがでしょうか。

【川勝教授】 御質問、ありがとうございます。

公共交通に関しては、宮本先生が言及されましたように、自動車とは対照的に社会的な便益というものを持っているわけです。そういう意味で、自動車の社会的費用の推計に関する研究が進む一方で、公共交通がもたらす社会的便益の推計に関する研究も進んでいることを考えますと、まさにおっしゃっていただいたように、その社会的な便益と社会的な費用をトータルで評価することが私も必要ではないかと思っております。

その上で、先ほど、外部性の推計の仕方について御質問いただきましたが、もし、これにまともに答えようと思ったら、もう一回講演しないといけないぐらいの話になるかと思いますし、また、それをするのは私では多分ふさわしくありません。

ただ、先生がおっしゃるようにそもそも外部費用の推計というのは、いろいろな限界がありますし、誰がやってもなかなか難しいという問題があるかと思います。ただ、難しいことを少しずつ研究者が乗り越えて、より精緻なものにしてきている印象がありますが、やはり、実態としては、どのような方法で推計するか、どの地域を対象にやるかによって随分と変わってくるので、それぞれの推計結果を単純に比較できないという問題が私はあると思います。

なので、宮本先生の御質問に直接お答えできるものを持ち合わせていないのですが、そういった課題もありながらも、しかし、この自動車の外部費用というものをベースにした考え方が、税体系の見直しのときには大切ではないかと思えます。

以上です。

【池上会長】 ありがとうございます。

それでは、中村特別委員、どうぞ。

【中村特別委員】 ありがとうございます。

環境に対する負荷を減らしていくということなので、車両の大きさ、規模によって違ってくるとは思っていますが、いつかガソリン車が走れなくなる時代が来るというときに、大企業であれば、では買い換えましょうということができたとしても、中小や小さな規模はなかなかできないところがあって、場合によっては廃業するしかないのではないかとということにもなってしまうかねないときに、これは車両とか自動車に関する税だけの問題なのか、もっとトータルの見方で、全体の規模によるものとか給付とか、そんなことまで組み合わせていかないと、場合によっては、このことによって廃業になってしまうということでは困るかと思ったのですが、その点、どう考えるかお聞きしたいのが一点。

もう一点、商業車だとすると、10年とか15年とかかなり長い期間使うので、もう既に、例えば、これから10年後の税制を考えましょうというときに今の車を使っている前提になってしまっているの、かなり時間軸のずれが出てくるのではないかと考えていて、早めに方針を出してほしいとトラックの関係者からよく言われるのですが、技術的な進歩もあるので難しいことだと思いつつも、その時間軸のずれをどう考えるかということをお教えいただければと思います。

【川勝教授】 御質問、ありがとうございます。

二つ目の御質問からお答えしたいと思います。時間のずれという話ですが、それこそ欧米の事例などを拝見しますと、時間のずれを解消することがもちろん必要になっていて、何年に登録した車を対象にという感じで、それよりも以前に購入・利用されている方と、それから、何年以降に新たに購入される方ということで、その取扱いを変えているというのが運用レベルでは実態だと思います。誰でも先を見通すことは簡単ではありませんので、既に購入してしまった方に、過度に想定していなかった負担がかかってしまうことがあってはいけない（だからこそ、今後の課題の一つとして述べたロードマップを示す必要がある）と思います。

それから、一つ目の御質問に関しましては、結論からいいますと、やはりトータルで考えなければいけないのではないかなと思います。

以上でございます。

【池上会長】 ありがとうございました。

予定した時間が来ているのですが、ほかに何か御質問されたい方がいらっしゃいましたら。

よろしいでしょうか。

それでは、川勝先生、大変ありがとうございました。これまでの都税調の報告、もしくは小委員会の報告書もよく読んでいただいて、それを題材にお話ししていただき、大変ありがとうございます。今年度の検討事項にも自動車関連税制は入っておりますので、今日の御報告、御議論を十分に参照させていただいて、今年度の報告に役立てたいと考えております。、重ねてお礼を申し上げます。

本日の次第は以上でございます。それでは最後に、事務局を代表して武田主税局長から委員の皆様に御挨拶がございます。

【武田主税局長】 事務局といたしまして、御挨拶をさせていただきます。

皆様におかれましては、本調査会に御参画をいただきまして誠にありがとうございます。

当調査会は、平成12年の発足以来、地方税制及び国・地方を通じた税制全体の在り方を検討していただいております。都の立場だけではなく、地方全体の立場から御提言をいただいているところでございます。

本年度から第9期ということになりますが、昨今、我々を取り巻く社会経済環境は一層厳しくなっておりますので、税制につきましても、こうした状況の変化にしっかり対応していかなければいけないと考えてございます。

本日、お示しをさせていただきました税制上の課題につきまして、幅広く皆様方から御議論を賜ればと思っております。

本日はお忙しい中、御出席をいただきまして誠にありがとうございます。

【池上会長】 局長、ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、令和7年度東京都税制調査会第1回総会を終了させていただきます。本日は、お忙しい中、お集まりいただきまして、大変ありがとうございました。

— 了 —