

2023年度（令和5年度）

特別選抜（私費外国人留学生）試験問題

小論文

（経済学部）

解答時間 60分

問題用紙5枚（表紙を含む）

注意 解答はすべて解答用紙に記入すること。

2023年度（令和5年度）
大分大学経済学部特別選抜
（私費外国人留学生）試験問題

〔 小 論 文 〕

問い.

脱炭素社会の流れでガソリン車から電気自動車（EV）へのシフトが進んでいます。日本でも政府のグリーン成長戦略のもと、EVを普及させるため補助金制度が導入されています。その一方で、道路の維持・管理費を賄ってきたガソリン税などの自動車関連の税収は減少しています。道路やトンネルの老朽化でインフラ設備の維持費はさらに増加すると見込まれており、今後必要な財源を確保できなくなるという意見もあります*。EV普及か税収かのバランスが問われているのです。

*なお、ガソリン税や自動車重量税等は、自動車の利用者が道路の維持・整備費を負担するための道路特定財源（目的税）としての役割を果たしてきましたが、2009年に制度が廃止され、用途を限定せずに使えるように一般財源化されています。

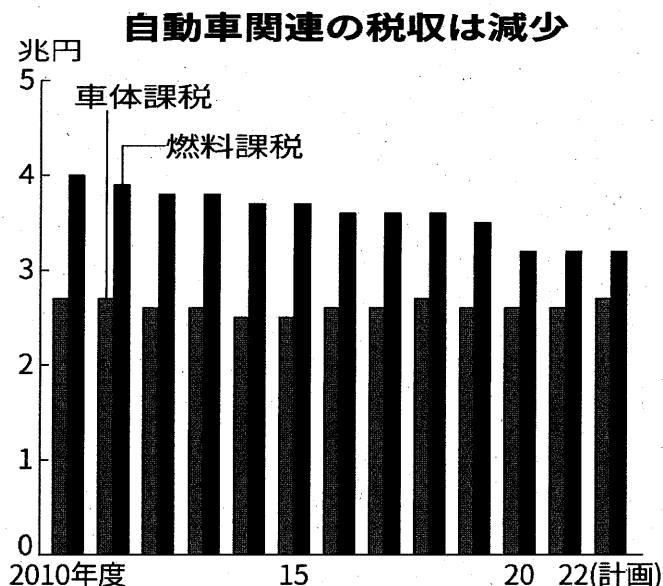
以下の資料1～2を読んで、問いの1～2に答えてください。

問1 EVの普及について、対立する2つの見解を200字以内（句読点を含む）で述べてください。

問2 脱炭素社会の実現と税収の確保を両立するために、政府はどのような政策を打ち出すべきでしょうか。あなたの考えを600字以内（句読点を含む）で述べてください。

【資料1】

自動車税制, 走行距離課税の導入議論 EV時代へ見直し



政府の税制調査会（首相の諮問機関）は 26 日の総会で、電気自動車（EV）の本格普及を見据えた自動車税制の見直しに着手した。燃費性能の向上などでガソリン税の減収が続く。道路の維持費を賄う代替財源の確保に向け、走行距離に応じた課税などを検討する。

財務省は 2023 年度の税制改正で、将来に向けた課題として走行距離に応じた課税の検討を深めたいと考えた。26 日の政府税調総会では、事務局の財務省から「EV がある程度普及した後の段階での税制の在り方を議論したい」と呼びかけた。

現在は車を買うときに課税するほか、持ち主に対して年 1 回や車検のたびに課税する。燃料のガソリンにはガソリン税、軽油には軽油引取税がかかる。ガソリン車の燃費性能が向上し、燃料を使わない電気自動車やハイブリッド車が広がる。ガソリン税や軽油引取税などの燃料課税は 22 年度の予算・計画額が 3.2 兆円と、07 年度から約 1 兆円減った。

委員からは「EV が普及してもインフラの維持をしていかなければいけないので自動車関係の税の総額を確保するのが重要だ」「時間帯に応じて（道路の利用料金などの）価格を差別化する一方、渋滞情報など道路サービスの向上もやればいい」といった意見が出た。

総会后、中里実会長（東大名誉教授）は記者会見で「国際的な競争力の問題と関連する」と指摘。日本は EV の導入が遅れており「日本の産業が追いつくためにどうしたらいいかという視点が当然必要だ」と強調した。走行距離に応じた課税など新たな税の導入時期については「あまり時間はかけられない」とも話した。

悩ましいのは道路の維持・管理にかかる費用を今後どう負担していくかだ。18年度時点で道路の整

備などにかかった歳出は7.8兆円と、自動車関連の歳入（6.2兆円）を上回っている。道路やトンネルの老朽化でインフラ設備の維持にかかる費用は今後さらに増えるとの推計がある。EVはガソリン車に比べて車両が200～300キロ重く、道路にも負荷がかかりやすいとされる。

（以下、省略）

（出典：日本経済新聞 電子版 2022年10月26日より一部抜粋）

【資料2】

藤岡昂「EV課税、はや綱引き 税収か普及か」

「2025年には新車販売の半分が電動車になる見込みで、それ以降は自動車税制をより公平なものとするため、電動車も自動車税の免除から外すことを決めた」

英国のハント財務相は11月17日、英下院で財政再建計画を公表し、電気自動車(EV)を含む電動車に対する課税方針をこう説明した。社用車で税制優遇を残しつつ、EVの税負担を増やそうとする背景には電動車の普及がある。

調査会社マークラインズによると、英国の10月の新車販売に占めるEVとプラグインハイブリッド車(PHV)、燃料電池車(FCV)の比率は合計で19.3%。英国は30年にガソリン車とディーゼル車の販売を禁止する方針だ。EVが本格的な普及期に入ったことで、税収確保の議論を始めた。

EV課税を巡る議論は日本でも進む。鈴木俊一財務相は10月20日、参院予算委員会でEV課税を巡り「厳しい財政事情を考えてみれば、いずれかの時点では負担のあり方を見直すことも考えていく必要がある」と発言した。走行距離に応じて課税する「走行距離課税」も「一つの考え方ではある」とした。

現行の自動車税制でEVは優遇されている。車検時にかかる自動車重量税では「エコカー減税」の対象となり2回免税となる。自動車関係税収の計3～4割ほどを担う揮発油税と地方揮発油税もかからない。財務省と総務省はEVシフトに伴う税収減を見据えて走行距離課税や、モーター出力に応じて税をかける「出力税」が必要と考えている。

日本の自動車業界は反対する姿勢を示す。日本自動車工業会の永塚誠一副会長は11月17日、オンライン記者会見で走行距離課税について「電動車の普及にブレーキがかかる恐れがある」と述べた。

12月2日にはEV課税に関する国際調査の結果を公表した。日本は国際的に見て「突出して重い負担」であるとして「EV等に対して増税を行うことは、日本経済の成長力や自動車産業の国際競争力の低下に繋がる」とした。

経済産業省からも「車両保有にしめるEVの割合は1%未満。今はEV普及策を議論すべきで、課税を議論するのは時期尚早」と反発する声が出る。自動車産業が集積する愛知県の大村秀章知事は11月8日、経産省を訪れて「トータルでの（車利用者の）税負担を軽減して、産業の活性化につなげて

ほしい」と訴えた。

経産省の姿勢にはEV普及の遅さに対する焦りも透ける。政府は30年にEVとPHVの新車販売に占める割合を20~30%とする目標を掲げる。22年10月のEV、PHV、FCVの販売比率は1.7%にとどまる。30年の目標達成にはあと8年で10倍超に引き上げる必要がある。

経産省はEVの購入に最大85万円の補助金を支給するなど電動車の普及を後押しする。10月の1.7%というEVなどの比率は英国の10分の1以下だが、21年10月の1%からは上昇した。日産自動車と三菱自動車が6月に軽EVを発売した効果もあり、7~9月期は3%を上回っていた。走行距離課税の動きに対し、経産省は「普及策と矛盾する」と反発を強める。

岸田文雄首相は11月25日の衆院予算委員会で、走行距離課税について「政府として具体的な検討をしていることはない」と説明した。

自動車は利用の仕方も大きく変わりつつある。自動車を保有せずに利用するカーシェアが広がり、保有する行為だけを重視して課税する現行税制は前提が揺らいでいる。走行距離課税の是非も含めて自動車税制のあり方を広く議論することは欠かせない。

EVは脱炭素化の鍵を握り、成長産業にもなりうる。税制の見直しがEV普及の足かせにならないよう、実行すべき時期がいつかも考えた慎重な議論が必要になる。

(出典：日本経済新聞 電子版 2022年12月4日より抜粋)