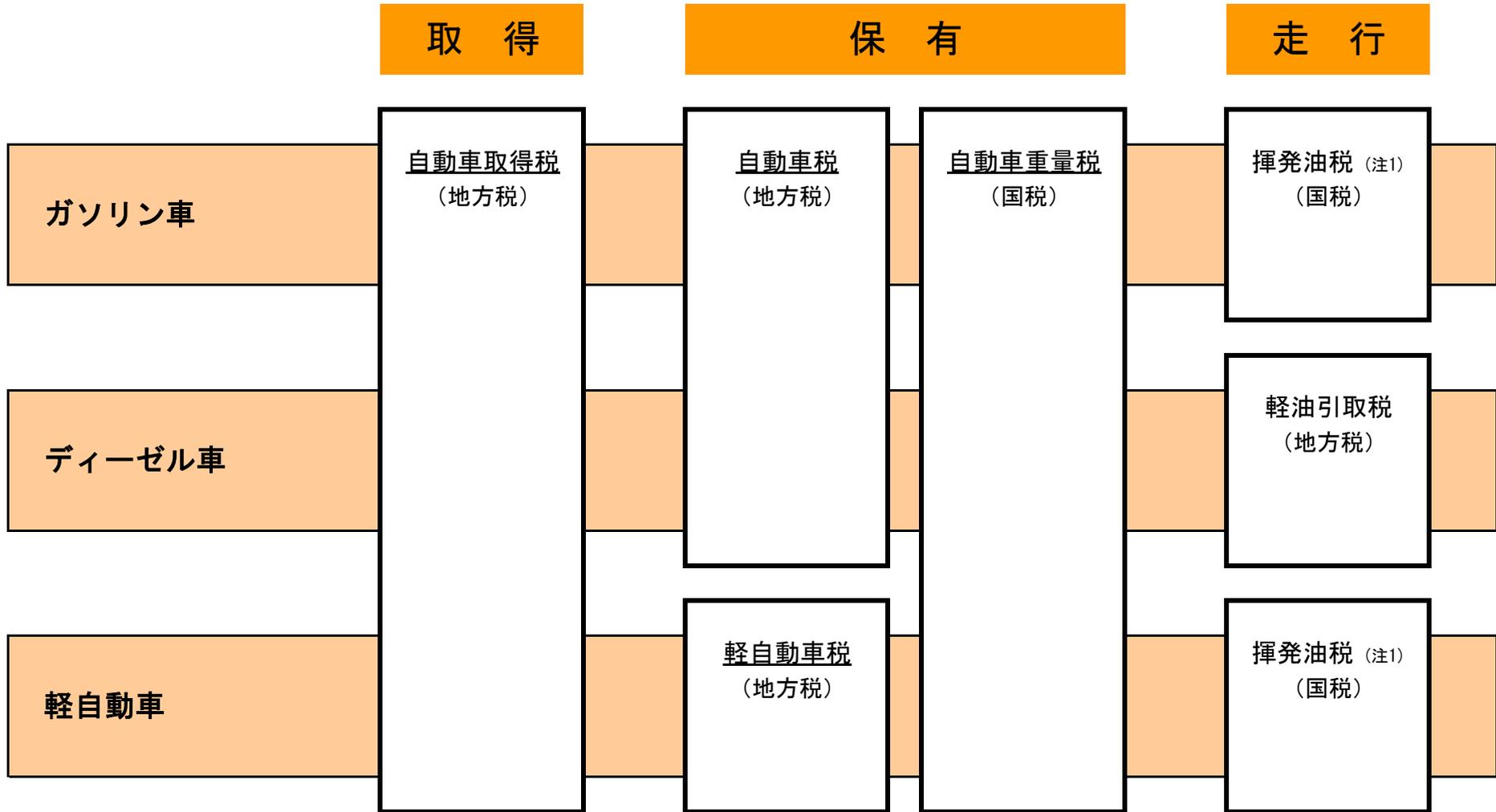


# 自動車関係税の現状等

基礎データ

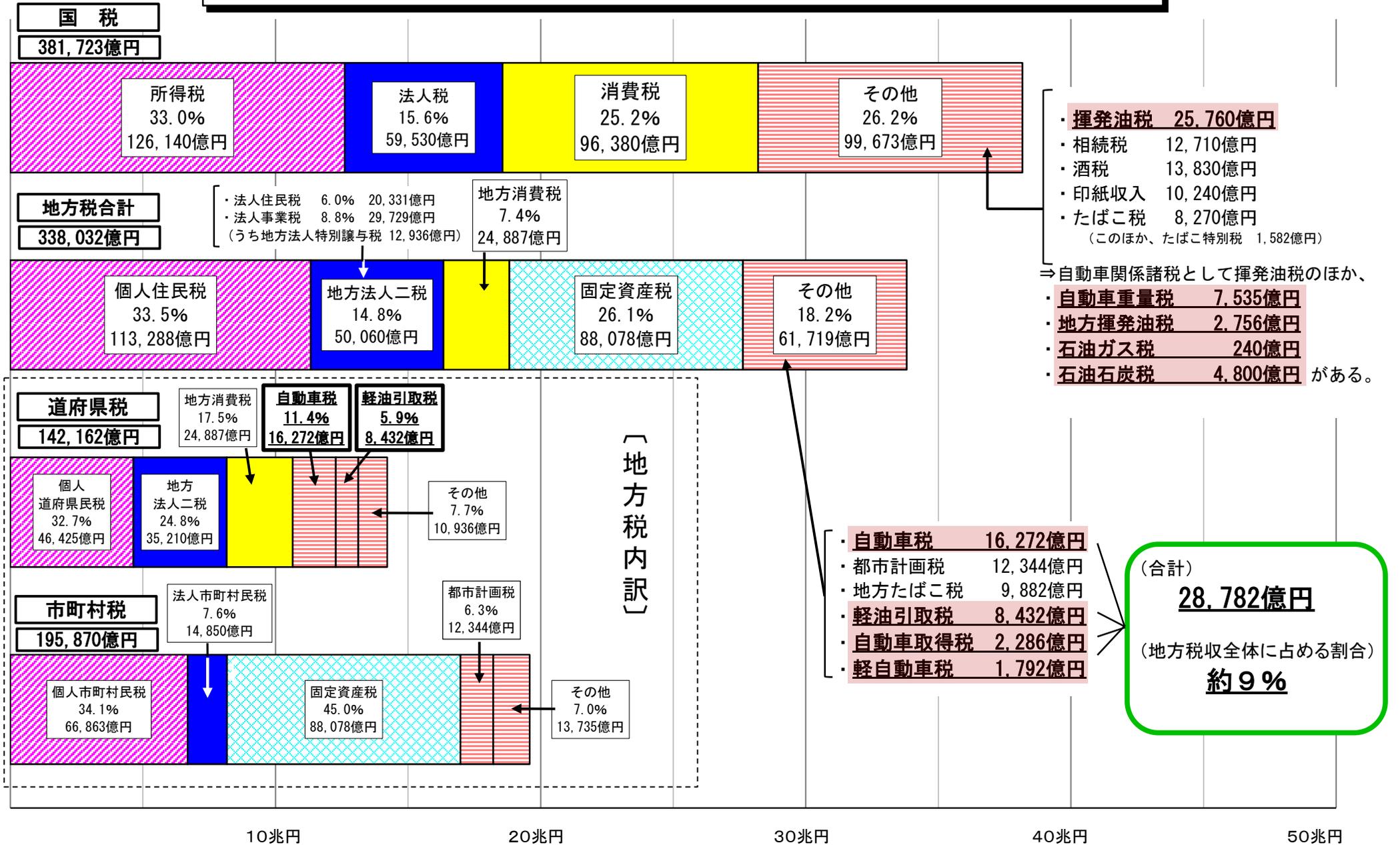
# 自動車関係諸税



注1 地方揮発油税（国税）も併せて課税されている。

注2 下線を付した税目は、車体課税。

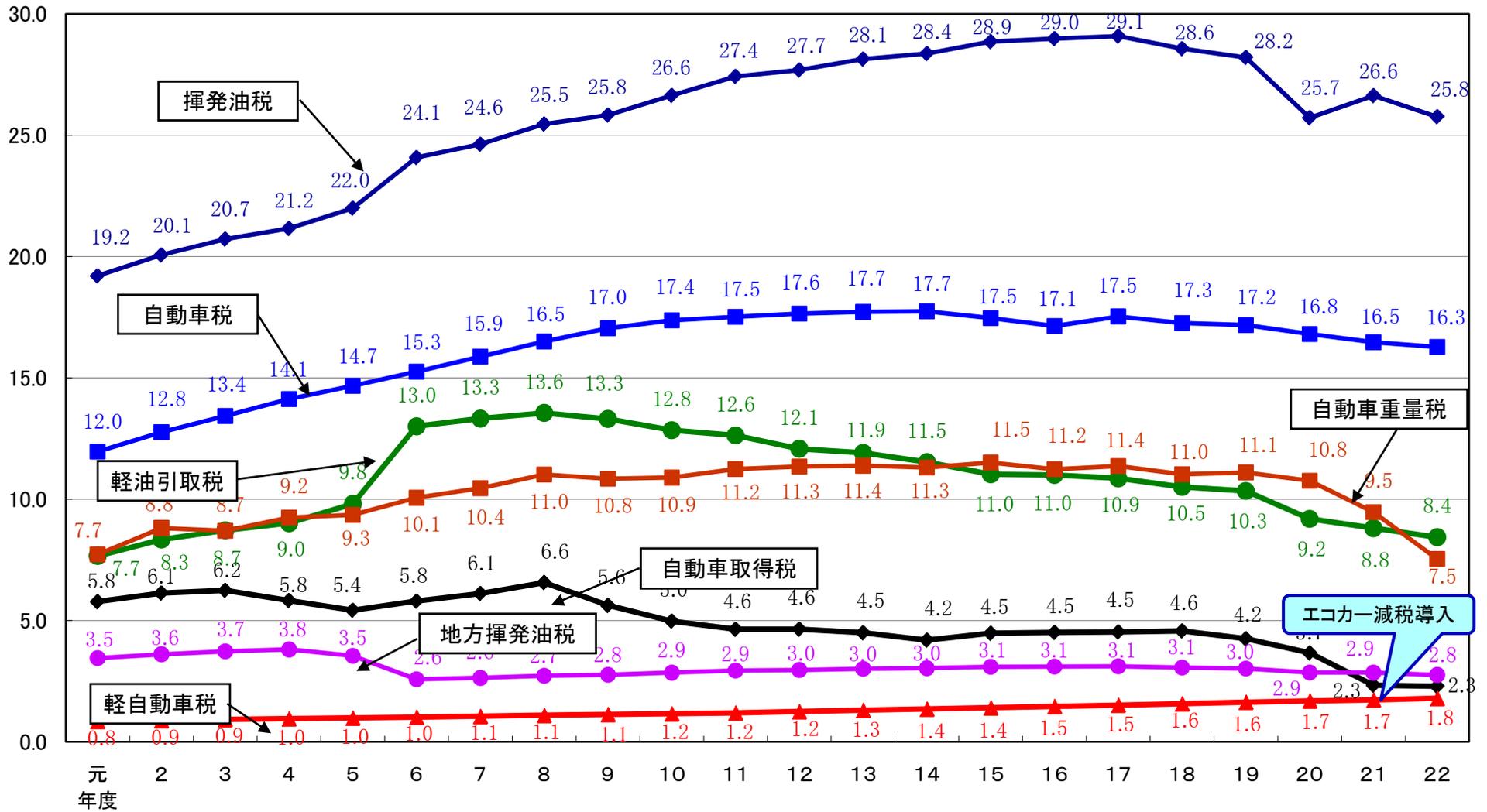
# 国税・地方税の税収内訳（平成22年度予算・地方財政計画額）



(注) 1 各税目の%は、それぞれの合計を100%とした場合の構成比である。  
 2 国税は予算額（特別会計を含む）、地方税は、超過課税及び法定外税を含まない。  
 3 国税は地方法人特別税を除いた額、地方税は地方法人特別譲与税を加えた額である。

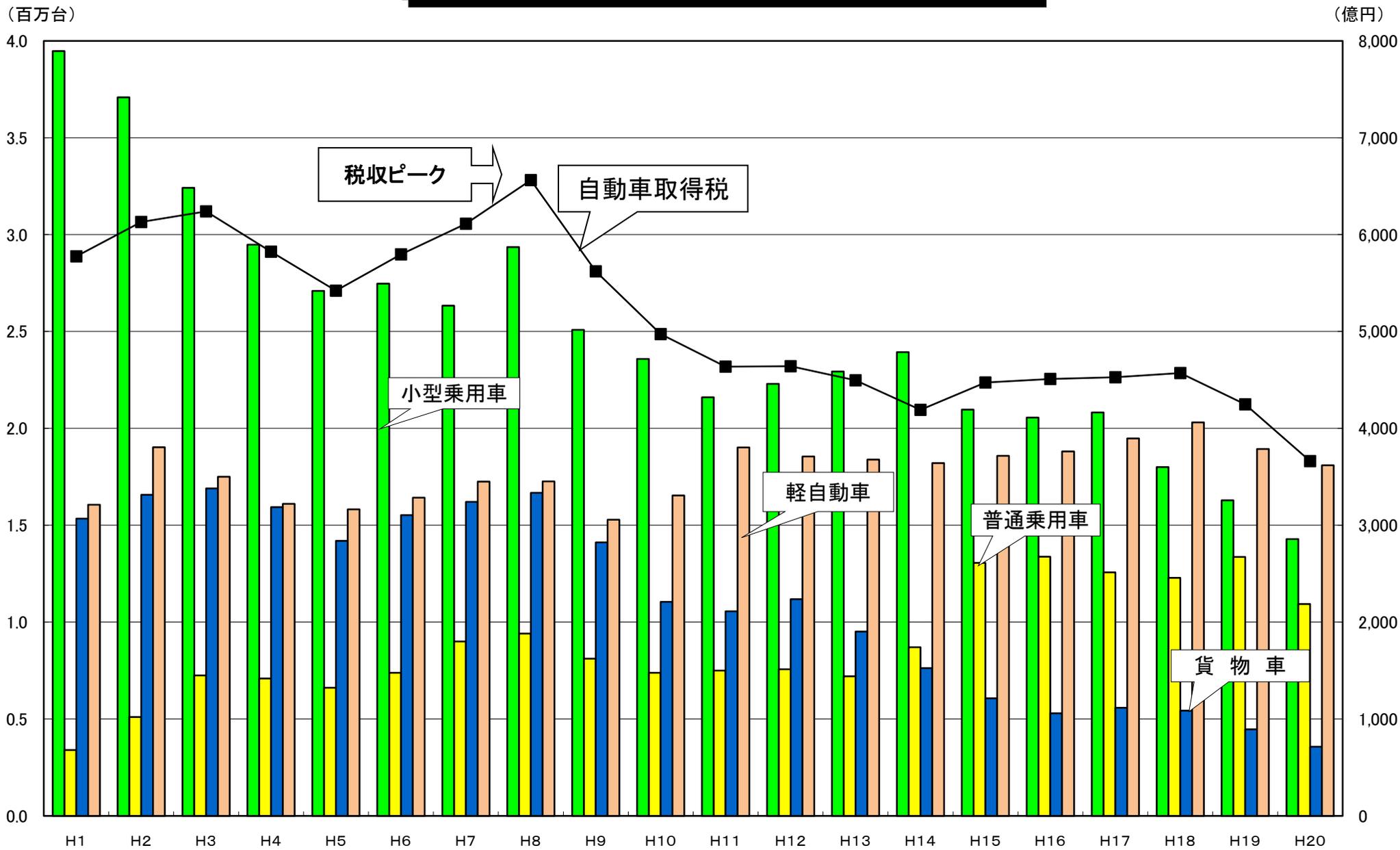
# 自動車関係税の税収の推移

(千億円)



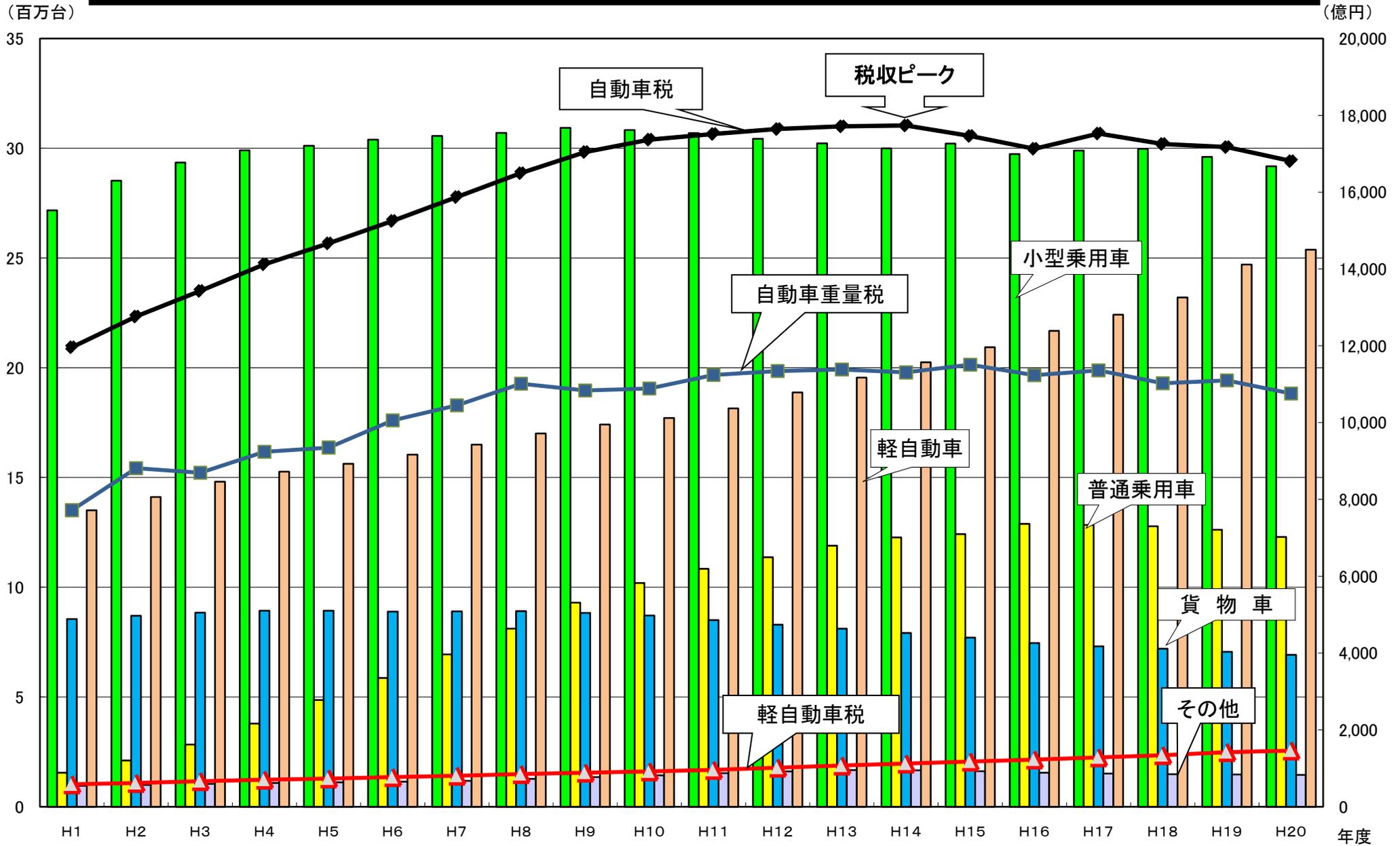
(備考) 1 地方税の計数は、超過課税及び法定外税を含まない(地方財政計画ベース)ものであり、平成20年度までは決算額、21年度は決算見込額、22年度は地方財政計画額である。  
 2 国税の計数は、「税制主要参考資料集」(財務省主税局)によるものであり、平成20年度までは決算額、21年度は補正(第2号)後予算額、22年度は当初予算額である。

# 自動車販売台数の推移



年度

# 自動車保有台数(四輪及び三輪の軽自動車含む)の推移



※軽自動車の自動車保有台数は、三輪車及び四輪車(貨物用を含む)を計上している。 ※普通乗用車(排気量2000cc超)、小型乗用車(排気量2000cc以下)  
 ※税収額は決算額による。ただし、軽自動車税の税収額は決算額を賦課期日現在における三輪車及び四輪車の調定額の割合で按分した額である。

# 自動車関係税の仕組み・沿革

## 自動車取得税の概要

項目	内容
1. 課税主体	都道府県
2. 納税義務者	自動車の取得者
3. 課税客体	自動車の取得（二輪の小型自動車、二輪の軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く）
4. 課税標準	自動車の取得価額
5. 税率	自家用自動車（軽自動車除く） 5%（当分の間の措置 本則は3%） 営業用自動車及び軽自動車 3%
6. 免税点	50万円（H30.3.31まで。本則は15万円）
7. 交付金	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、10分の7を市町村（特別区含む）に交付 （更に政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分が交付されている）
8. 税収	3,663億円（平成20年度決算額）

## 自動車税の概要

項目	内容
1. 課税主体	都道府県
2. 納税義務者	自動車の所有者
3. 課税客体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く)
4. 税率	<p>&lt;標準税率&gt; 自動車の種別、排気量等ごとに設定 【例】自家用乗用車(1,500cc超2,000cc以下) 39,500円</p> <p>&lt;制限税率&gt; 標準税率の1.5倍</p> <p>&lt;グリーン化による特例税率&gt;(平成13年創設) 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい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環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置(いわゆる「自動車税のグリーン化」)</p>
5. 納期	5月中において、都道府県の条例で定める。
6. 税収	1兆6,808億円(平成20年度決算額)

## 自動車税の税率表

区 分		営 業 用		自 家 用				
乗 用 車	総排気量 1,000cc以下		7,500円		29,500円			
	1,000cc超 1,500cc以下		8,500円		34,500円			
	1,500cc超 2,000cc以下		9,500円		39,500円			
	2,000cc超 2,500cc以下		13,800円		45,000円			
	2,500cc超 3,000cc以下		15,700円		51,000円			
	3,000cc超 3,500cc以下		17,900円		58,000円			
	3,500cc超 4,000cc以下		20,500円		66,500円			
	4,000cc超 4,500cc以下		23,600円		76,500円			
	4,500cc超 6,000cc以下		27,200円		88,000円			
	6,000cc超		40,700円		111,000円			
貨 物 車	ト ラ ク ク	最大積載量 1 t 以下		6,500円		8,000円		
		1 t 超 2 t 以下		9,000円		11,500円		
		2 t 超 3 t 以下		12,000円		16,000円		
		3 t 超 4 t 以下		15,000円		20,500円		
		4 t 超 5 t 以下		18,500円		25,500円		
		5 t 超 6 t 以下		22,000円		30,000円		
		6 t 超 7 t 以下		25,500円		35,000円		
7 t 超 8 t 以下		29,500円		40,500円				
8 t 超(加算額)		4,700円		6,300円				
けん 引 車	小型		7,500円		10,200円			
	普通		15,100円		20,600円			
被 けん 引 車	小型		3,900円		5,300円			
	普通(最大積載量 8 t 以下)		7,500円		10,200円			
	普通(最大積載量 8 t 超加算額)		3,800円		5,100円			
貨客兼用加算額 1,000cc以下		3,700円		5,200円				
1,000cc超 1,500cc以下		4,700円		6,300円				
1,500cc超		6,300円		8,000円				
バ ス	乗車定員 30人以下		一般乗合用		33,000円			
			一般乗合用以外					
			30人超 40人以下			12,000円		26,500円
			40人超 50人以下			14,500円		32,000円
			50人超 60人以下			17,500円		38,000円
			60人超 70人以下			20,000円		44,000円
			70人超 80人以下			22,500円		50,500円
			80人超			25,500円		57,000円
		29,000円		64,000円				
三輪の小型自動車		4,500円		6,000円				

(注1) 営業用：道路運送車両法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する自動車

自家用：営業用の自動車以外のすべての自動車

(注2) 上記に掲げる自動車により難いものについては、都道府県の条例により自動車の諸元(用途、総排気量等)によって区分を設けて税率を定めることができる。

(注3) 積雪により、通常、一定期間運行できない地域に主たる定置場を有する自動車については、一定割合(10分の3を限度)が軽減される。

(注4) 電気自動車である乗用車に係る税率については、総排気量1,000cc以下の区分の税率によることが適当であるとしている。

# 自動車重量税(国税)の概要

創設時期

昭和46年(第6次道路整備5か年計画による道路財源の必要性から創設)

課税主体

国

課税客体

- ① 新規検査若しくは予備検査による自動車検査証の交付又は継続検査、臨時検査、分解整備検査若しくは構造等変更検査による自動車検査証の返付を受ける自動車
- ② 車両番号の指定を受ける軽自動車

納税義務者

上記の自動車検査証の交付又は返付を受ける者及び車両番号の指定を受ける者

税率

- ・以下の表は、次世代型自動車(電気自動車、ハイブリッド自動車等)及び経年車(18年超)以外の自動車に対する税率。
- ・次世代型自動車については本則税率、経年車については暫定税率廃止前の税率水準が適用される。

(単位:円)

区 分		自家用自動車			営業用自動車			
		車 検 有 効 期 間			効 期 間			
		1年	2年	3年	1年	2年	3年	
検査自動車	乗用自動車	車両重量0.5tごと	5,000	10,000	15,000	2,700	—	—
	バス	車両総重量1tごと	5,000	—	—	2,700	—	—
	トラック(車両総重量2.5t超)	〃	5,000	10,000	—	2,700	5,400	—
	トラック(車両総重量2.5t以下)	〃	3,800	7,600	—	2,700	5,400	—
	特種用途自動車	〃	5,000	10,000	—	2,700	5,400	—
	小型二輪	一両につき	2,200	4,400	6,600	1,600	3,200	4,800
	軽自動車	〃	3,800	7,600	11,400	2,700	5,400	—
届出軽自動車	軽二輪	一両につき	5,500			4,300		
	その他	〃	11,300			8,100		

※臨時検査については上記税率の2分の1の税率

納付方法

時 期: 車検時(自動車の種類に応じて1~3年ごと)  
 方 法: 自動車重量税印紙納付(臨時検査等にあつては現金納付)  
 納税地: 車検証の交付等の事務をつかさどる運輸支局等

性 格

権利創設税(車検等によって初めて自動車の運行が可能になるという法的地位に着目)

税 収

10,755億円(平成20年度決算額)  
 (うち国税分7,170億円、譲与税分3,585億円)  
 割合: 2/3は国、1/3を市町村へ譲与(自動車重量譲与税)  
 ※平成22年度以降は、当分の間、国: 593/1000、市町村: 407/1000

その他

自動車リサイクル法により適正に解体された自動車について、自動車検査証の残存期間に相当する自動車重量税を還付。  
 公害健康被害の補償等に関する法律の規定により、国の一般財源分の一部が公害補償対策に充当されている。

# 自動車取得税の沿革①

## ○昭和22年 自動車取得税創設

旧地方税法の改正において、自動車について、自動車又はその取得に対し主たる定置場所在の府県においてその所有者又は取得者に課税することと改正され、自動車の取得も課税客体に加えられた。

## ○昭和25年 自動車取得税廃止

シャウプ勧告を受けた地方税制の改革により現在の地方税法が制定された際、自動車の取得は課税客体から除外された。

その後、地方財政の悪化と財政再建に伴い、都道府県において各種の法定外普通税が設けられたが、その一つとして自動車の取得を課税客体とする課税を行う府県が現れ、昭和43年当時では三重県、京都府、徳島県、愛媛県が課税を行っていた。

## ○昭和43年 自動車取得税創設

地方道の整備の立ち遅れから道路整備の緊急性と道路目的財源における国、地方配分の状況を勘案して創設。

政府税調において、著しい自動車の増加と道路整備の必要性との関連、自動車による道路使用と道路整備の密接な受益関係に着目し、自動車の取得者に取得の際の担税力に応じて負担を求める自動車取得税を創設すべきとの答申が行われた。

## ○昭和49年 自動車取得税率の引き上げ

地方道路財源の充実を図るため、資源節約、消費抑制といった社会的要素も踏まえ、軽自動車以外の自家用自動車を3%→5%に引き上げ。

### ○昭和63年 消費税導入時の議論

消費税の導入にあたって地方間接税の多くが調整されたが、自動車関係諸税については見送られた。昭和63年4月の「税制改革についての中間答申」によると、道路特定財源の一般財源化については、「財政需要の優先度等を含め、財政の資源配分調整機能を有効に活かす見地から、幅広く検討を行う必要がある。」とされ、自動車関係諸税の簡素化については、「現行税体系は、自動車の取得、保有、燃料の消費に着目して各種の税を課すこととしており、これによって全体として適正な税負担が実現されると考えられること等から現行税制には理由があるものと考えられる。」とされた。

### ○平成21年 自動車取得税の一般財源化・エコカー減税の創設

「道路特定財源の一般財源化等について」（平成20年12月8日政府・与党決定）において、「平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、（略）地方税法などの所要の改正を行う。」とされたことに伴い、自動車取得税についても、目的税から普通税に改められ、使途制限が廃止された。

一方、自動車の買換え・購入需要を促進するとともに、低炭素社会の実現を目指すため、環境性能の優れた新車の取得について、3年間の時限的軽減措置を講ずる（エコカー減税）こととされた。

### ○平成22年 自動車取得税の暫定税率の廃止

現行の10年間の暫定税率は廃止した上で、当分の間、現在の税率水準を維持することとされた。

## 自動車税の沿革①

### ○明治6年 車税（国税）創設

馬車、人力車等が課税対象（明治13年自転車に課税対象に追加）

### ○明治29年 雑種税（地方税）創設

車税を廃止し、地方税（道府県税）として「雑種税」を創設

### ○昭和15年 自動車税創設

自動車税（道府県税）が創設され、自転車税・荷車税・自動車附加税が市町村税として創設

### ○昭和25年 現行の自動車税創設

シャウプ勧告を受けた地方税制の改革により現在の地方税法が制定。自動車附加税（市町村税）の廃止

### ○昭和28年 自動車税率の引き上げ

50%程度引き上げ → 諸物価の騰貴、国民所得の伸長等を勘案

### ○昭和29年 自動車税率の引き上げ等

（税率改正）

乗用自家用車 → 営業用自動車の2倍に引き上げ

揮発油以外の燃料車 → 70%程度引き上げ

（区分の創設）

トラック、三輪小型自動車に自家用、営業用の区分を創設

→揮発油税との負担均衡、輸入外車の増加、地方の道路建設・維持費の増加、固定資産税との負担均衡等を考慮

## 自動車税の沿革②

### ○昭和33年 軽自動車税の課税権を市町村に移譲（軽自動車税の創設）

軽自動車税が創設される一方で、自転車荷車税（旧自転車税・旧荷車税）を廃止

### ○昭和48年 自動車税の納期の一本化

自動車税の納期について、4月及び10月の年2回から5月の年1回に簡素化（昭和49年4月1日から施行）

### ○昭和51年 自動車税の税率を引き上げ・制限税率の設定

自家用自動車の税率を概ね30%、営業用自動車の税率を概ね15%引き上げ

→自動車販売価格の上昇（30～67%）、道府県における道路事業費の一般財源充当比率が約6倍（昭和40年→昭和49年）

他税目との均衡上、標準税率の1.2倍とする制限税率を設定

→国税、地方税を通した自動車に関する総合的な税負担の適正化

### ○昭和54年 自動車税の税率の引き上げ・税率区分の変更

（税率の引き上げ）

自家用自動車 → 10%引き上げ

営業用自動車 → 据え置き（一般乗合バスを除く営業用バスは5%引き上げ）

→自動車販売価格の上昇、道路維持関係経費の増大等による。

（営業用自動車は、物価等への影響、公共輸送機関としての性格を考慮して据え置き又は5%に留める）

（税率区分の変更）税率区分を軸距→排気量に変更

乗用車の多様化による自動車性能の正確な反映、物品税の軸距による税率区分の廃止、自動車登録ファイルをもとに課税する実務上の便宜等を考慮

## 自動車税の沿革③

### ○平成13年 自動車税のグリーン化制度の創設

排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい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環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置を講じた（税込中立を前提）

- ・ 軽減（軽減期間：新車新規登録の翌年度から2年間）
  - 電気自動車・天然ガス自動車・メタノール自動車・・・標準税率より概ね50%軽減
  - 低排出ガス認定車（☆～☆☆☆）かつ低燃費車・・・標準税率より概ね13%～50%軽減
- ・ 重課
  - 新車新規登録から11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車
    - ・・・標準税率より概ね10%重課

### ○平成15年 自動車税のグリーン化対象の見直し

自動車税のグリーン化に伴う軽減措置による減収額が、当初見込みを大幅に上回る状況等を踏まえ、軽減対象の重点化を図った

### ○平成16年 自動車税のグリーン化対象の見直し

15年度改正後も、軽減措置による減収額が重課による増収額を大幅に超過する状況を踏まえ、引き続き軽減対象の重点化を図った

### ○平成17年 県域を越える自動車の転出入に係る月割計算の廃止

県域を越える自動車の転出入（移転登録・変更登録）について、当該年度の末日に当該転出入があったとみなして月割計算を廃止（平成18年4月1日以降の自動車の転出入から適用）

## 自動車税の沿革④

### ○平成18年 自動車税のグリーン化対象の見直し・制限税率の引き上げ・徴収方法の変更

(グリーン化の見直し)

16年度改正後も、軽減措置による減収額が重課による増収額を大幅に超過する状況を踏まえ、引き続き軽減対象の重点化を図った

(制限税率の引き上げ)

標準税率の1.5倍に引上げ →地方分権の推進、課税自主権の拡大

(徴収方法の変更)

移転登録に伴い月割計算によって課税される場合の徴収方法を証紙徴収→普通徴収に変更

### ○平成20年 自動車税のグリーン化対象の見直し・納税確認機会の拡大

(グリーン化の見直し)

環境負荷の小さい自動車の普及状況を踏まえ、引き続き軽減対象の重点化を図った

(納税確認機会の拡大)

継続検査時に行っている自動車税の納税確認について、構造等変更検査時にも行うこととした(平成22年4月1日から施行)

### ○平成22年 自動車税のグリーン化対象の見直し

環境負荷の小さい自動車の普及状況を踏まえ、「★★★★車かつ燃費基準+15%達成車」を対象から除外した。また、プラグインハイブリッド自動車を軽減対象に追加した

- ・軽減対象→電気自動車、一定の排出ガス要件を満たす天然ガス自動車、  
プラグインハイブリッド自動車、★★★★車かつ燃費基準+25%達成車

## 課税根拠

### 【自動車取得税】

- 自動車取得税は、自動車（大型特殊自動車、小型特殊自動車、二輪の小型自動車及び二輪の軽自動車を除く。）の取得に対し、その取得の事実に見出し、その取得者に対して課する流通税である。

### 【自動車税】

- 自動車税は、自動車に対し、その所有の事実に見出し、その所有者に課するものであるが、固定資産税に代わる財産税的な性格のほか、道路損傷負担金的な性格を持つものである。

また、一部の自家用車については奢侈税的な面も持つものである。

### 【軽自動車税】

- 軽自動車税は、軽自動車等に対し、その所有の事実に見出し、その所有者に課するものであるが、固定資産税に代わる財産税的な性格のほか、道路損傷負担金的な性格を持つものである。

### 【自動車重量税】

- 自動車重量税は、自動車の検査を受け、又は軽自動車の仕様の届出を行うことによって初めて、これらの自動車の運行が可能になるという法的地位あるいは利益を受けることに着目して課税される一種の権利創設税と説明されている。

## 営業用自動車と自家用自動車について

### 【自動車取得税】

- 自動車取得税では、軽自動車以外の自家用自動車について、本則税率3%のところ、当分の間の税率として5%に引き上げられている。

営業用自動車については、公共輸送機関として社会的役割を担っており、税負担が増加した場合には、運賃、料金等の引上げにつながり、物価に悪影響を与えるおそれがあることなどから、当分の間の税率の引上げ対象とはしていない。

なお、軽自動車についても、一般的な自動車に比べて低価格の軽自動車を取得する者の負担増を避ける趣旨から、当分の間の税率の引き上げ対象とはなっていない。

### 【自動車税】

- 自動車税は、自動車の種別や排気量等ごとに設定されているが、同一の自動車にあっても、営業用自動車の税率は自家用自動車の税率よりも低く設定されている。

営業用自動車は、自動車取得税と同様、タクシーや一般乗合用バスなどの公共輸送機関として社会的役割を担っており、自動車税の負担が増加した場合には、運賃、料金等の引上げにつながり、物価に悪影響を与えるおそれがあることなどから、自動車税の税率が低く設定されている。

また、軽自動車税についても、自動車税と同様、営業用軽自動車の税率は自家用軽自動車の税率よりも低く設定されている。

# 自動車税の徴収について

- 自動車は所有権等の移転が多く、膨大な納税義務者(所有者)から普通徴収により徴収する税であることから、自動車税は都道府県が徴収する税目の中で、課税件数と収入未済件数が最も多い税となっている。

(参考)自動車税の課税件数に関する統計

	調定数	期限内納付数	滞納数	任意徴収数	差押徴収数	収入未済数
件数	4,918万件	3,668万件	1,250万件 (25.4%)	1,183万件	7万件	61万件

(出典)平成20年度道府県税の課税状況等に関する調

- 自動車の売買だけでなく、納税義務者の転居等により納税義務者の把握が容易でなく、賦課・徴収事務に多くの労力を要している。
- 一件あたりの税額が比較的少額である一方で、大量の納税通知書を発行する必要があるほか、滞納額の割に滞納件数が多いことから、滞納処分額に対して督促状や警告書の発行、電話催告、臨戸訪問等に係る事務負担が大きいなど、徴収コストの面からも非効率性が指摘される。
- 都道府県は、クレジットカード払い・コンビニ収納の導入による期限内納付の勧奨や、滞納者に対するタイヤロックによる運行停止処分・インターネット公売による強制換価等により徴収率を確保している。(平成20年度実績:96.1%(現年・滞納繰越分合計)※現年分:98.7%、滞納繰越分:28.6%)

※自動車税の年度徴収に対して、自動車重量税は、車検(新規検査、継続検査等)時において、自動車の使用者が自動車検査証の有効期限分の税を納税する。

# 自動車税の徴収確保対策の例（A県HPより）

## 事例

- ・ 自動車税の滞納者に対し、現年分の納期限の平成20年6月20日以降、督促状(7月)、財産調査を行う旨の警告書(8月)を順次送付。
- ・ 11月25日、滞納者5万4千人(7万件)に差押予告書を一齐送付(指定納期限12月10日)。
- ・ 12月1日から2ヶ月間を自動車税集中差押期間に設定。
- ・ 12月2日から5日にかけて、1班5名体制で計12名の滞納者宅を訪問し、自動車税の全額納付を催告。うち6名がタイヤロック装着前に滞納額全額を納付。
- ・ 12月11日以降、全滞納者に対して、勤務先への訪問や連絡による給与調査・給与差し押さえに一齐着手。また、既に差押え処分を行っている約500台を対象にタイヤロックを実施し、自動車の引き揚げ及びインターネット公売による換価を実施。



タイヤロック装着例



差押財産証の装着例

## 差押予告

再三にわたって催告してきましたが、いまだにあなたの自動車税が滞納となっています。平成20年12月10日(水)までに納付されない場合は、判明した財産の差押えに着手します。

同封の納付書により、大至急納付してください。

なお、納期限から相当期間が経過していますので、上記の期限前に差押えに着手する場合がありますので、納付された場合は、直ちにご連絡下さい。

連絡がないまま放置されると、納付の意思がないものと判断します。

連絡・問い合わせは、  
納付書表面の(差出人・問い合わせ先)欄の県税事務所へ

### Notificação de Confisco

O pagamento do imposto sobre o seu veículo está atrasado. Se prosseguir sem quitar a dívida, a arrecadação do imposto será feita descontando de sua folha de pagamento de forma compulsória, conforme a lei.

Efetue o pagamento do boleto que enviamos anexo com a máxima urgência até o dia 10 de dezembro de 2008 (quarta-feira).

### あことわり

今回の警告書は11月14日現在で納付の確認ができていないものについてお送りしています。納めていただく金融機関によっては、納付した日から納付の確認まで10日以上要する場合があります。納めていただいた方にも行き違いで送付される場合がありますので、ご了承ください。11月1日以前に抹消登録された車については、今回の警告書は抹消以前の税額で通知されております。

差押予告書の例

# 自動車関係税制のグリーン化

## 低公害車の種類について

### ■電気自動車

- ・排出ガスはゼロ
- ・航続距離が短い
- ・軽自動車を中心に普及
- ・充電スタンドが必要



### ■燃料電池自動車(地方税法上は「電気自動車」として扱われる)

- ・水素と酸素の化学反応により発電し、原理的には水のみを排出する環境に優しい究極の低公害車
- ・水素スタンドが必要



### ■天然ガス自動車

- ・粒子状物質 (PM) は排出せず、窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) は7割以上低減
- ・バス・トラックを中心に普及
- ・天然ガススタンドが必要



### ■ハイブリッド自動車

- ・内燃機関とモーターの2つの動力源を持つ
- ・通常時はエンジンで走行し、補助的に電力を利用 (=HV走行)
- ・EV走行は主に発進時、平坦路での低速走行時に限定
- ・新たなインフラ整備の必要がない
- ・乗用車、バス、トラックに普及
- ・ディーゼルを内燃機関とするバス・トラックにあってはNO<sub>x</sub>・PMとも減少



### ■プラグインハイブリッド自動車

- ・家庭用電源等からの充電が可能
- ・日常生活ではほぼ電気による走行 (=EV走行) が可能
- ・発進時からEV走行。電気が切れた場合にHV走行
- ・充電スタンドの必要性が低い



# 排出ガス基準について(ガソリン車)

## 自動車の排出ガス規制

- 新車について、大気汚染防止法に基づき定められた自動車排出ガスの許容限度が確保されるよう、道路運送車両法に基づく保安基準(排出ガス基準)により規制を実施。

## 低排出ガス認定制度

- 排出ガス基準よりも有害物質を低減させた自動車について、国土交通省が「低排出ガス車」として認定。
- 認定を受けた自動車には、低減レベルを示すステッカーを貼付し、普及を図る。

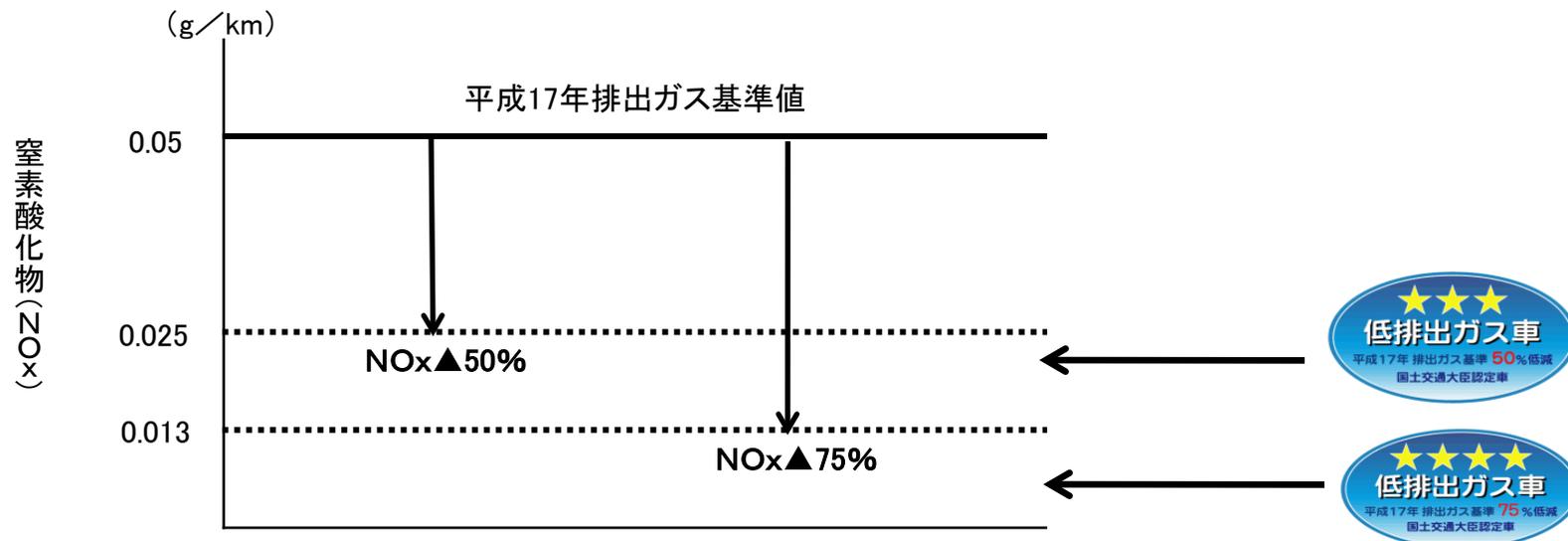
<主なステッカーの例>



H17年排出ガス基準より  
有害物質を75%以上低減



H17年排出ガス基準より  
有害物質を50%以上低減



※ ★★★★★などの認定を受けるには、窒素酸化物以外の有害物質についても低減することが必要。



# 燃費基準について(2)

## 燃費性能に関する公表制度

- 目標基準値よりも燃費性能の優れた自動車について、燃費基準達成車等を公表する。
- 燃費性能に応じてステッカーを貼付し、普及を図る。

<主なステッカーの例>



H22年度燃費基準を  
25%以上上回る  
自動車(ガソリン車)



H22年度燃費基準を  
15%以上上回る  
自動車(ガソリン車)

## <平成22年度燃費基準 ガソリン乗用車の例>

目標年度：平成22年度 重量：kg 燃費：km/ℓ 測定方法：10・15モード

車両重量	~702	703 ~827	828 ~1,015	1,016 ~1,265	1,266 ~1,515	1,516 ~1,765	1,766 ~2,015	2,016 ~2,265	2,266~
燃費基準	21.2	18.8	17.9	16.0	13.0	10.5	8.9	7.8	6.4
燃費+15%	24.4	21.6	20.6	18.4	15.0	12.1	10.2	9.0	7.4
燃費+25%	26.5	23.5	22.4	20.0	16.3	13.1	11.1	9.8	8.0



※ 自動車の燃費基準は、車両重量ごとに定められている。

## <平成27年度燃費基準 ガソリン乗用車の例>

目標年度：平成27年度 重量：kg 燃費：km/ℓ 測定方法：JC08モード



H27年度燃費基準  
以上の自動車

車両重量	~600	601 ~740	741 ~855	856 ~970	971 ~1,080	1,081 ~1,195	1,196 ~1,310	1,311 ~1,420	1,421 ~1,530	1,531 ~1,650	1,651 ~1,760	1,761 ~1,870	1,871 ~1,990	1,991 ~2,100	2,101 ~2,270	2,271~
燃費基準	22.5	21.8	21.0	20.8	20.5	18.7	17.2	15.8	14.4	13.2	12.2	11.1	10.2	9.4	8.7	7.4

※ 自動車の燃費基準は、車両重量ごとに定められている。

# 自動車税のグリーン化特例

※平成13年度創設  
平成24年3月31日までの特例  
税込中立が前提

## □ 軽減

対 象 車	内 容
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <span style="margin: 0 20px;">かつ</span>  </div> <p style="text-align: center;">平成17年排出ガス基準 +75%達成車</p> <p style="text-align: center;">平成22年度燃費基準 +25%達成車</p>	<p>税率を概ね50%軽減</p>

※ 電気自動車、一定の排出ガス要件を満たす天然ガス自動車又はプラグインハイブリッド自動車について、税率を概ね50%軽減。

※ 税率の軽減は、平成22年度及び23年度の新車新規登録の翌年度1年間。

## □ 重課

対 象 車	内 容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	税率より概ね10%重課(毎年)
新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	

※電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗合用バス及び被けん引車は除く。

## 自動車税のグリーン化による軽減措置の経緯

### 【平成13年度（創設）】

適用対象	措置内容	備考
電気・天然ガス・メタノール	概ね50%軽減	※ ☆☆☆車は、平成12年排出ガス基準値より75%以上性能が良い自動車 ☆☆車は、" 50%以上 " ☆車は、" 25%以上 "
☆☆☆車かつ燃費基準達成車		
☆☆車 かつ燃費基準達成車	概ね25%軽減	※ 軽減措置は、平成13・14年度の新車新規登録の翌年度から2年間
☆車 かつ燃費基準達成車	概ね13%軽減	

### 【平成15年度改正】

適用対象	措置内容	備考
電気・天然ガス・メタノール	概ね50%軽減	※ 軽減措置は、平成15年度の新車新規登録の翌年度1年間
☆☆☆車かつ燃費基準達成車		

### 【平成16年度改正】

適用対象	措置内容	備考
電気・天然ガス・メタノール	概ね50%軽減	※ ★★★★★車は、平成17年排出ガス基準値より75%以上性能が良い自動車 ★★★★車は、" 50%以上 "
★★★★★車かつ燃費基準+5%達成車		
★★★★★車かつ燃費基準達成車	概ね25%軽減	※ 軽減措置は、平成16・17年度の新車新規登録の翌年度1年間
★★★★車 かつ燃費基準+5%達成車		

### 【平成18年度改正】

適用対象	措置内容	備考
電気・天然ガス・メタノール	概ね50%軽減	※ 軽減措置は、平成18・19年度の新車新規登録の翌年度1年間
★★★★★車かつ燃費基準+20%達成車		
★★★★★車かつ燃費基準+10%達成車	概ね25%軽減	

### 【平成20年度改正】

適用対象	措置内容	備考
電気、天然ガス（排出ガス基準を満たすもの）	概ね50%軽減	※ 軽減措置は、平成20・21年度の新車新規登録の翌年度1年間
★★★★★車かつ燃費基準+25%達成車		
★★★★★車かつ燃費基準+15%達成車	概ね25%軽減	

### 【平成22年度改正】

適用対象	措置内容	備考
電気、天然ガス（排出ガス基準を満たすもの）	概ね50%軽減	※ 軽減措置は、平成22・23年度の新車新規登録の翌年度1年間
プラグインハイブリッド		
★★★★★車かつ燃費基準+25%達成車		

## 自動車税のグリーン化の見込み・実績

収入年度	実績	軽減		重課	
		金額	台数	金額	台数
14年度	△13億円	△113億円	(152万台)	100億円	(358万台)
15年度	△334億円	△452億円	(224万台)	118億円	(399万台)
16年度	△505億円	△650億円	(219万台)	145億円	(463万台)
17年度	△57億円	△221億円	(178万台)	164億円	(504万台)
18年度	△157億円	△335億円	(221万台)	178億円	(533万台)
19年度	11億円	△179億円	(137万台)	190億円	(565万台)
20年度	△21億円	△224億円	(158万台)	203億円	(596万台)
21年度	61億円	△156億円	(114万台)	217億円	(641万台)
合 計	△1,015億円	△2,330億円	(1,403万台)	1,315億円	(4,059万台)

※ ( ) 書きは軽減又は重課の適用台数。

22年度	△13億円	△224億円	(161万台)	211億円	(621万台)
23年度	17億円	△224億円	(119万台)	241億円	(659万台)
24年度	△8億円	△249億円	(132万台)	241億円	(652万台)

※ 平成22年度は、平成20年度税制改正時の見込額

※ 平成23年度・平成24年度は、平成22年度税制改正時の見込額

## エコカー減税（自動車取得税の時限的軽減措置）の概要

一定の排出ガス性能及び燃費性能を備えた自動車（新車に限る）について、平成21年度から平成23年度までの間の取得に限り、自動車取得税の軽減措置を以下のとおり講じている。

※平成21年度創設。平成24年3月31日までの特例。

電気自動車・天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等：	…	非課税
乗用車等（軽自動車含む）：★★★★かつ平成22年度燃費基準+25%達成	…	75%軽減
乗用車等（軽自動車含む）：★★★★かつ平成22年度燃費基準+15%達成	…	50%軽減
バス・トラック（2.5t超3.5t以下）：★★★★かつ平成27年度燃費基準達成 ：平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合 かつ平成27年度ディーゼル車燃費基準達成		
バス・トラック（3.5t超）：平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合 かつ平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	…	75%軽減
バス・トラック（2.5t超3.5t以下）：★★★かつ平成27年度燃費基準達成		
バス・トラック（3.5t超）：平成17年ディーゼル車排出ガス基準10%低減達成 かつ平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	…	50%軽減

（注1）「★★★★」は、平成17年ガソリン車排出ガス基準75%低減達成

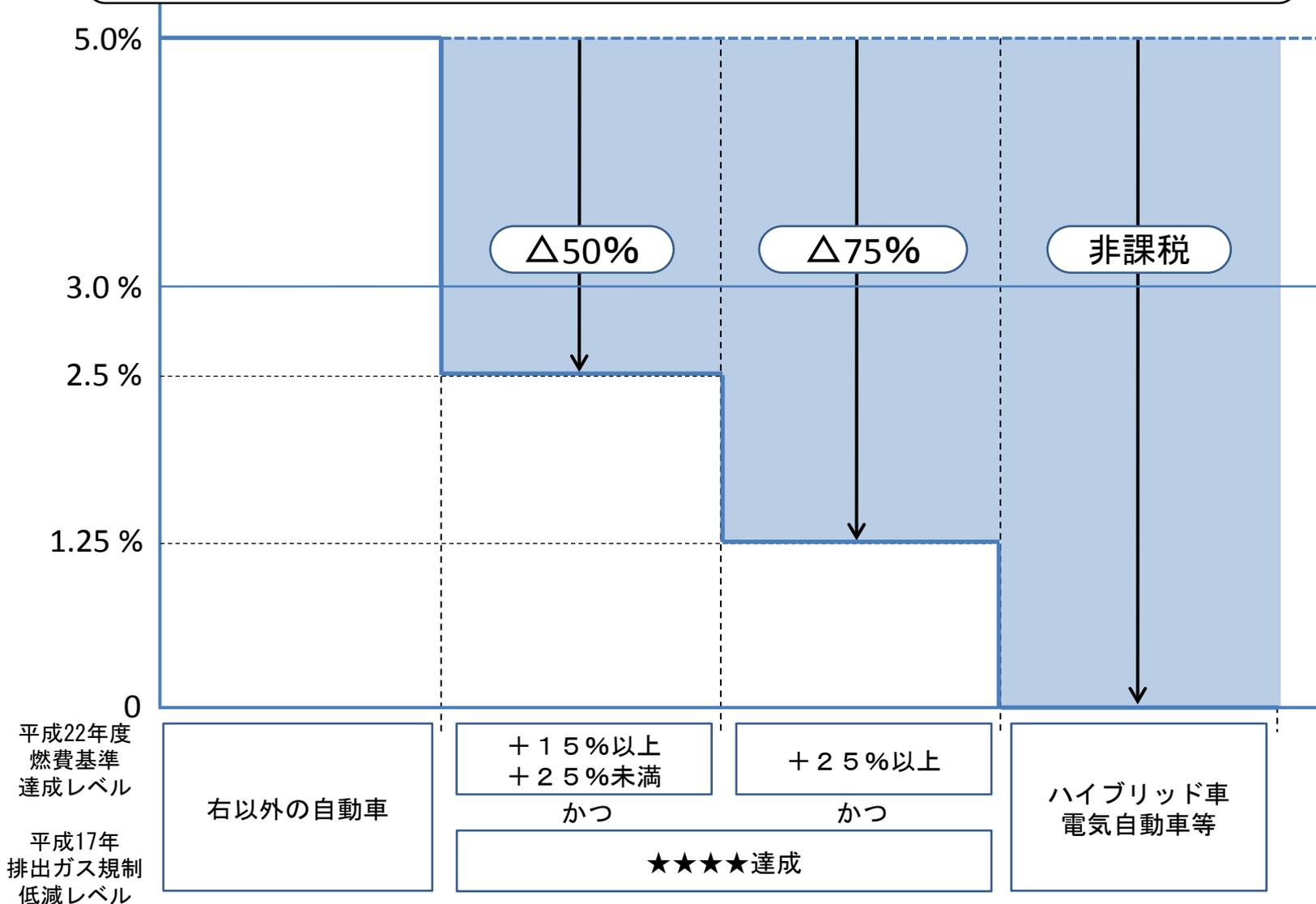
「★★★」は、平成17年ガソリン車排出ガス基準50%低減達成

（注2）天然ガス自動車については乗用車であれば★★★★、ハイブリッド自動車については乗用車であれば★★★★かつ平成22年度燃費基準+25%達成であることが要件

# エコカー減税適用後の税率のイメージ (自家用乗用車(軽自動車を除く))

○ エコカー減税・・・平成21年度創設(平成24年3月31日まで)

○ エコカー減税導入による減収額・・・1,176億円(平成21年度税収見込額)



★★★★★: 窒素酸化物等の排出量が規制値より75%以上低減

# エコカー減税の具体例

未定稿

○ ★★★★★かつ燃費基準+15%以上達成  
(自動車取得税・自動車重量税 50%軽減)

○ ★★★★★かつ燃費基準+25%以上達成  
(自動車取得税・自動車重量税 75%軽減)

○ ハイブリッド自動車  
(自動車取得税・自動車重量税 免除)

車名	トヨタ ラクティス	日産 マーチ
		
排気量	1,296cc	1,240cc
燃費値	18.4km/ℓ	21.0km/ℓ
基準達成率	基準+15%	基準+17%
車両価格	136万円	114万円
自動車取得税 ※1	30,600円	25,700円
軽減前 ※2	53,700円	43,900円

日産 ラフェスタ	ホンダ フィット
	
1,997cc	1,339cc
13.2km/ℓ	24.0km/ℓ
基準+26%	基準+34%
232万円	114万円
26,100円	12,800円
89,600円	36,300円

トヨタ プリウス	レクサス LS600hL
	
1,797cc	4,968cc
38.0km/ℓ	12.2km/ℓ
基準+192%	基準+91%
195万円	1,438万円
0円	0円
56,200円	414,100円

(参考) 自動車重量税 (3年分)※1	22,500円	15,000円
軽減前 ※2	56,700円	37,800円

15,000円	11,200円
75,600円	56,700円

0円	0円
56,700円	94,500円

※1 「自動車取得税」「(参考)自動車重量税(3年分)」の欄は、平成22年度においてエコカー減税を適用した場合の税額である。

※2 「軽減前」の欄は、エコカー減税創設前の平成20年度における税額である(自動車取得税については低公害車特例・低燃費車特例を適用)。

## 新車以外の自動車に対する自動車取得税の特例措置

(平成21年度からのエコカー減税<新車のみ対象>の創設に伴い、平成21年4月1日からは中古自動車が対象)

特 例	対 象 車	創設年度	軽減内容	取得期間
低公害車特例	・電気自動車	S50	税率から2.7%軽減	H21. 4. 1～H24. 3. 31
	・天然ガス自動車(3.5t超のバス・トラック)：平成17年排出ガス規制に適合し、同基準値より10%以上Nox低減	H5		
	・天然ガス自動車(3.5t以下の乗用車)：★★★★	H5		
	・ハイブリッド自動車(バス・トラック)：平成17年排出ガス規制に適合し、同基準値より10%以上Nox又はPM低減、かつ、平成27年度燃費基準達成	H10		
	・ハイブリッド自動車(乗用車)：★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+25%達成車	H10	税率から1.6%軽減	
	・プラグインハイブリッド自動車	H21	税率から2.4%軽減	
ディーゼル車特例	・2.5t超のディーゼルバス・トラック：平成21年排出ガス規制(ポスト新長期規制)に適合し、かつ、平成27年度燃費基準達成	H22	【2.5t超3.5t以下】 税率から1.0%軽減	H22. 4. 1～H22. 8. 31
		H18	【3.5t超12t以下】 税率から2.0%軽減 税率から1.0%軽減	H22. 4. 1～H22. 9. 30 H22. 10. 1～H23. 8. 31
		H18	【12t超】 税率から1.0%軽減	H22. 4. 1～H22. 8. 31
		・平成21年排出ガス規制(ポスト新長期規制)に適合しているディーゼル乗用車	H18	税率から0.5%軽減
低燃費車特例	・★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+25%達成車 ・★★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成(2.5t超3.5t以下のバス・トラック)	H11	取得価額から30万円控除	H22. 4. 1～H24. 3. 31
	・★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+15%達成車 ・★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成(2.5t超3.5t以下のバス・トラック)	H11	取得価額から15万円控除	

注1：★★★★は、平成17年ガソリン車排出ガス基準から75%低減を達成したものの。

2：★★★は、平成17年ガソリン車排出ガス基準から50%低減を達成したものの。

## 自動車重量税の時限的減免措置(エコカー減税)

- 一定の排ガス性能・燃費性能等を備えた自動車について、平成21年度から23年度までの間に受ける新規・継続車検等（当該期間内に最初に受ける車検1回分に限り）について、自動車重量税の減免措置を以下のとおり講じている。

電気自動車・天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等	…	免除
乗用車等(軽自動車含む) : ★★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+25%達成	…	75%軽減
乗用車等(軽自動車含む) : ★★★★★ かつ 平成22年度燃費基準+15%達成	…	50%軽減
バス・トラック (2.5t超3.5t以下) : 平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合 かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成		
バス・トラック (3.5t超) : 平成21年ディーゼル車排出ガス規制適合 かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	…	75%軽減
バス・トラック (2.5t超3.5t以下) : ★★★ かつ 平成27年度燃費基準達成		
バス・トラック (3.5t超) : 平成17年ディーゼル車排出ガス基準10%低減達成 かつ 平成27年度ディーゼル車燃費基準達成	…	50%軽減

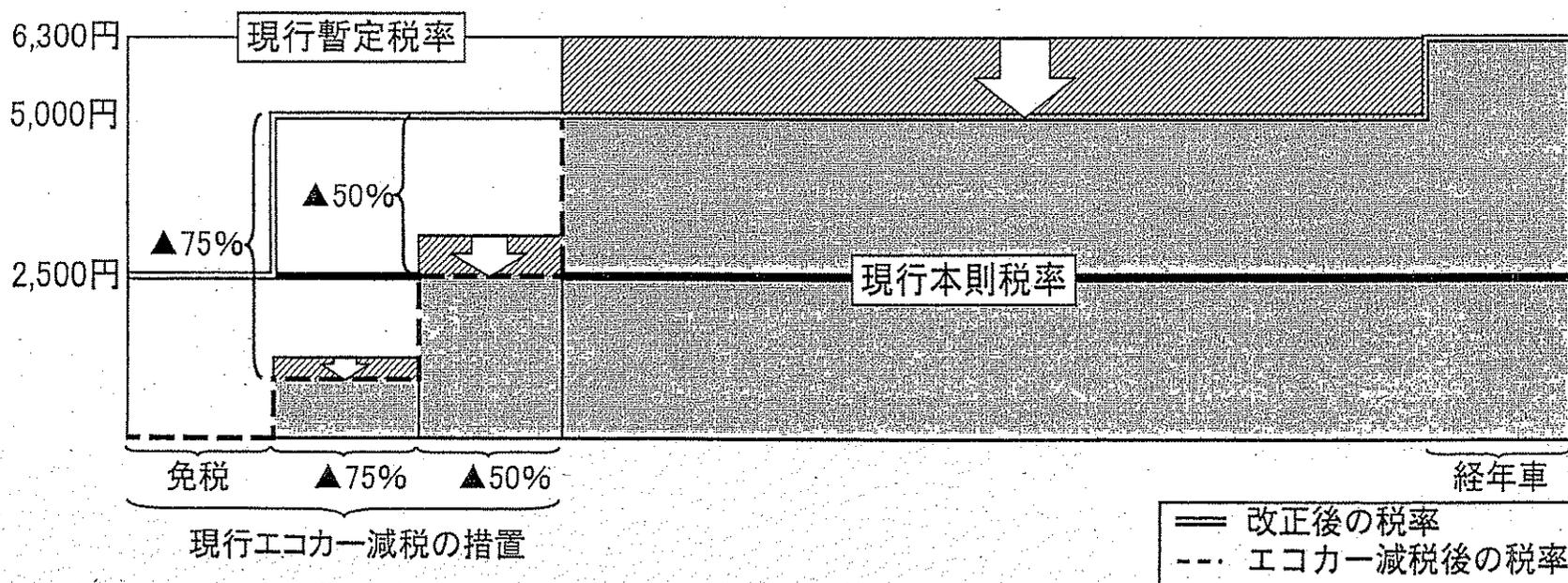
(注1)「★★★★」は、平成17年排出ガス基準75%低減達成

(注2)天然ガス自動車については乗用車であれば★★★★、ハイブリッド自動車については乗用車であれば★★★★かつ平成22年度燃費基準+25%達成であることが要件

## 自動車重量税に係る改正の概要

- 次世代型自動車(電気自動車、ハイブリッド車等)には本則税率を適用。
- それ以外の車種(ガソリン自家用乗用車)については、重量当たりのCO2排出量が次世代自動車の倍程度であることを踏まえ、本則税率の2倍の税率とする。
- 軽自動車、大型車、営業車等については、ガソリン自家用乗用車に係る現行税率からの引下げ割合と同程度の税率引下げとなるよう調整する。
- 経年車(18年超)については、環境への負荷を考慮して、現行の負担水準(暫定税率の水準)を維持。
- いわゆる「エコカー減税」(24年4月末まで)については維持。(軽減の対象となる税率が引き下がることに伴い負担減。)

【例】自家用乗用車の場合の税率(0.5t・年あたり)



# エコカー補助金制度について

(経済産業省HPを元に作成)

○ 環境性能の良い新車の購入促進策により、環境対策と景気対策を効果的に実現する趣旨。

## 経年車（車齢13年超）の廃車を伴う新車購入補助

### <乗用車>

購入する新車の要件	登録車	軽自動車
     	25万円	12.5万円

### <バス・トラック等>

購入する新車の要件	小型(3.5tクラス)	中型(8tクラス)	大型(12tクラス)
新長期規制(平成17年排出ガス基準)適合車	40万円	80万円	180万円

## 経年車の廃車を伴わない新車購入補助

### <乗用車>

購入する新車の要件	登録車	軽自動車
   	10万円	5万円

### <バス・トラック等>

購入する新車の要件	小型(3.5tクラス)	中型(8tクラス)	大型(12tクラス)
平成27年度燃費基準達成 かつ NOx又はPM 10%低減	20万円	40万円	90万円

# 新車売上台数ランキング(上位20車)

(平成21年1月～12月)

順位	車名	メーカー	台数	備考
1	プリウス(*)	トヨタ	208,876	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
2	フィット	ホンダ	157,324	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
3	ヴィッツ	トヨタ	117,655	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
4	パッソ	〃	98,883	☆☆☆☆かつ燃費+20%達成
5	インサイト(*)	ホンダ	93,283	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
6	カローラ	トヨタ	90,178	☆☆☆☆かつ燃費+20%達成
7	フリード	ホンダ	79,525	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
8	セレナ	日産	78,836	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
9	ヴォクシー	トヨタ	71,426	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
10	ノート	日産	65,745	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
11	ウィッシュ	トヨタ	60,357	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
12	キューブ	日産	59,760	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
13	ティーダ	〃	57,624	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
14	デミオ	マツダ	55,603	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
15	ノア	トヨタ	52,933	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
16	エスティマ	〃	52,403	(ハイブリッド仕様あり ☆☆☆☆かつ燃費+25%達成)
17	ヴェルファイア	〃	49,636	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
18	スイフト	スズキ	46,159	☆☆☆☆かつ燃費+15%達成
19	ラクティス	トヨタ	45,169	☆☆☆☆かつ燃費+15%達成
20	ステップワゴン	ホンダ	43,020	☆☆☆☆かつ燃費+25%達成
	計		1,584,395	(乗用車販売台総数:2,640,312に占める割合:60%)

※(\*)は、ハイブリッド自動車。

※新車台数は、自販連HP「新車乗用車販売台数ランキング」による。

※備考欄は、国土交通省HP「自動車の燃費性能に関する公表」(平成22年1月現在)等による。また、型式によっては該当しないものもあり。