

平成25年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・拡充・延長・その他）

No	1	府省庁名	経済産業省
対象税目	個人住民税 法人住民税 住民税(利子割) 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（自動車取得税、自動車税）		
要望項目名	車体課税の抜本的見直し		
要望内容（概要）	(1) 自動車取得税（地方税）の廃止 (2) 自動車重量税（国税）の廃止 (3) 自動車税(地方税)のグリーン化の一層の推進 ・自動車取得税、自動車重量税の廃止に伴うエコカー減税廃止後においても環境対応車の普及促進のためグリーン化を拡充。 ・次世代自動車として普及を促進しているクリーンディーゼル自動車を対象に追加。		
関係条文	○自動車取得税：地方税法第113条～第143条、附則第12条の2の2～附則第12条の2の5、地方税法施行令第42条～第42条の11、地方税法施行規則第8条の14～第8条の27、附則第4条の3～附則第4条の6 ○自動車税：地方税法附則第12条の3、地方税法施行規則附則第5条・第5条の2		
減収見込額	○自動車取得税 （初年度） (▲206,800) （平年度） () （単位：百万円） ※総務省試算に基づく経済産業省推計値		
要望理由	(1) 政策目的 ① 社会保障・税一体改革大綱（平成24年2月17日閣議決定）等に基づき、自動車取得税及び自動車重量税について、「廃止、抜本的な見直しを強く求める」等とした平成24年度税制改正における与党の重点要望に沿って、国・地方を通じた関連税制のあ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、グリーン化の観点から、見直しを行う。また、社会保障と税一体改革に関する三党実務者間会合合意文書（平成24年6月15日）に基づき、第7条第1号力の規定に沿って抜本的見直しを行うこととし、消費税率（国・地方）の8%への引上げ時まで結論を得る。 ② 消費税の増税に伴って生じ得る国内自動車市場及び経済全体へのマイナスの影響を緩和するため、自動車取得税、自動車重量税等の廃止、抜本的な見直しを行い、自動車市場の拡大を通じて自動車産業ひいては日本経済全体の活性化を図る。 ③ 自動車取得税、自動車重量税の廃止に伴うエコカー減税の廃止後においても、環境・エネルギー制約に対応するため、次世代自動車をはじめとする環境性能に優れた自動車の普及促進を図る。特に次世代自動車は、我が国自動車産業が先行して開発、市場投入しており、有望な成長分野。普及拡大により更なる競争力強化を図る。 (2) 施策の必要性 ① 社会保障・税一体改革大綱をはじめ、累次の閣議決定等において自動車取得税及び自動車重量税は簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から、見直しを行うという方針が示されている。また、社会保障と税一体改革に関する三党実務者間会合合意文書において、自動車取得税、自動車重量税の抜本的な見直しについては、消費税率（国・地方）の8%への引上げ時まで結論を得るとされており、この方針の確実な実現が必要。 ② 国内自動車市場はバブル期をピークに縮小傾向が続いており、近年は年率4～5%の減少（1990年度：780万台→2011年度：475万台）。さらに急激な円高により輸出も押し下げられ、国内の生産や雇用の維持が困難な状況。自動車産業は裾野が広く、他産業への波及効果も極めて大きい。また、関連産業を含めて500万人超（全就業人口の約1割）の雇用を生み出している基幹産業。自動車取得税、自動車重量税等の廃止、抜本的な見直しにより、自動車市場の拡大を通じて自動車産業ひいては日本経済の活性化を図ることが必要。		

	③ 自動車の取得段階では消費税と自動車取得税が二重課税となっており、保有段階でも自動車重量税のほかに自動車税（又は軽自動車税）の2つの税が課されており、自動車ユーザーに対して複雑かつ過大な負担を強いている。特に、移動手段を車に依存せざるをえず複数台を保有する場合は多い地方ほど負担が重い。国際的に見ても、我が国の車体課税の負担は突出して高い。 ④ 自動車取得税を存続したまま、消費税が10%まで引き上げられれば、自動車購入時の負担は取得価額の15%にものぼり、国内販売に致命的な打撃をもたらす、国内の生産や雇用の維持が一層困難になるなど、我が国経済へ深刻な影響を及ぼす。 ⑤ さらに、自動車取得税、自動車重量税は、道路特定税源の廃止により課税根拠も既に喪失している状況。 ⑥ 自動車取得税、自動車重量税の廃止に伴うエコカー減税の廃止後においても、環境・エネルギー制約に対応するため、次世代自動車をはじめとする環境性能に優れた自動車の普及促進が重要。特に環境性能に優れた次世代自動車は、我が国自動車産業が先行して開発、市場投入しており、有望な成長分野。更なる競争力強化を図るため、こうした環境性能に優れた自動車の一層の普及拡大が必要。
本要望に対応する縮減案	なし。

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	1. 経済成長
	政策の達成目標	① 社会保障・税一体改革大綱等に基づき、自動車取得税、自動車重量税については、消費税率 8% への引上げ時までには簡素化、負担の軽減、グリーン化を実現。 ② 自動車市場の拡大を通じて自動車産業ひいては日本経済全体の活性化を図る。 ③ 環境性能に優れた自動車の普及促進のため、2020 年までに実現すべき成果目標として新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で 50% とする。 (関連する閣議決定等) ○所得税法等の一部を改正する法律（平成 21 年法律 13 号） 附則第 104 条第 3 項 四 自動車関係諸税については、簡素化を図るとともに、厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえつつ、税制の在り方及び暫定税率（租税特別措置法及び地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）附則に基づく特例による税率をいう。）を含む税率の在り方を総合的に見直し、負担の軽減を検討すること。 ○社会保障・税一体改革大綱（平成 24 年 2 月） 自動車取得税及び自動車重量税については、「廃止、抜本的な見直しを強く求める」等とした平成 24 年度税制改正における与党の重点要望に沿って、国及び地方を通じた関連税制のあ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、グリーン化の観点から、見直しを行う。 ○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案（議員修正後） (税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策に関する措置) 第七条 カ 自動車取得税及び自動車重量税については、国及び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、負担の軽減及びグリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）の観点から、見直しを行う。 ○社会保障・税一体改革に関する三党実務者間会合合意文書（平成 24 年 6 月 15 日） 自動車取得税及び自動車重量税については、第 7 条第 1 号ワ（※法案修正後はカ）の規定に沿って抜本の見直しを行うこととし、消費税率（国・地方）の 8% への引上げ時までには結論を得る。 ○京都議定書目標達成計画（平成 20 年 3 月） 燃費性能の優れた自動車やクリーンエネルギー自動車の普及等の対策・施策を推進する。 ○低炭素社会づくり行動計画（平成 20 年 7 月） 次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG 自動車等）について、2020 年までに新車販売のうち 2 台に 1 台の割合で導入するという野心的な目標の実現を目指す。 ○新成長戦略（平成 22 年 6 月） ・次世代自動車（エコカー等）の普及促進 ・購入補助や環境負荷に応じた税制上のインセンティブの付与 ・新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で 50% に ○日本再生戦略（平成 24 年 7 月） 2020 年までに実現すべき成果目標として、新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で 50%
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	—

	同上の期間中の達成目標	－
	政策目標の達成状況	○ 国内自動車市場はバブル期をピークに縮小傾向が続いており、近年は年率 4～5%の減少。自動車市場の拡大を通じて自動車産業ひいては日本経済の活性化を図ることが必要。 ○ 特に、自動車取得税を存続したまま、消費税が 10%まで引き上げれば、自動車購入時の負担は取得価額の 15%にものぼり、国内販売に致命的な打撃をもたらす、国内の生産や雇用の維持が一層困難になるなど、我が国経済へ深刻な影響を及ぼす。 ＜国内自動車販売台数の推移＞ 平成 19 年度 532 万台 平成 20 年度 470 万台 平成 21 年度 488 万台 平成 22 年度 460 万台 平成 23 年度 475 万台 ○ エコカー減税等により、環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるものの、「新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020 年までに最大で 50%とすることを目指す。」という政府目標の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。 ＜新車販売台数に占める次世代自動車の割合＞ 平成 21 年度 11% 平成 22 年度 12% 平成 23 年度 16%
有効性	要望の措置の適用見込み	○ 国内の自動車販売台数は近年 400 万台で推移しており、これら自動車ユーザーの負担軽減となる。 ○ また、自動車重量税は車検時に課されており、約 2,200 万台の継続検査を受ける自動車ユーザーの負担軽減となる。 ＜国内自動車販売台数の推移＞ 平成 19 年度 532 万台 平成 20 年度 470 万台 平成 21 年度 488 万台 平成 22 年度 460 万台 平成 23 年度 475 万台 ＜車検台数（継続検査）＞ 平成 18 年度 2,197 万台 平成 19 年度 2,246 万台 平成 20 年度 2,218 万台 平成 21 年度 2,171 万台 平成 22 年度 2,227 万台
	要望の措置の効果見込み （手段としての有効性）	○ 社会保障・税一体改革大綱等において、「自動車取得税及び自動車重量税については、「廃止、抜本的な見直しを強く求める」等とした平成 24 年度税制改正における与党の重点要望に沿って、国・地方を通じた関連税制のあ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、グリーン化の観点から、見直しを行う。」と明記されている。また、社会保障と税一体改革に関する三党実務者間会合合意文書において、自動車取得税、自動車重量税の抜本的な見直しについては、消費税率（国・地方）の 8%への引上げ時までには結論を得るとされており、この実現を図る。 ○ エコカー減税（平成 21 年度から措置）等により、環境性能に優れた自動車の普及が進んでおり、税負担の軽減による効果は大きい。 ＜新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合＞ 平成 21 年度 65.1% 平成 22 年度 76.7% 平成 23 年度 81.9%

相当性	当該要望項目 以外の税制上の 支援措置	○自動車取得税・自動車重量税の減免措置（エコカー減税） ※平成 27 年 4 月末（自動車取得税については同 3 月末）までの措置 ○自動車税のグリーン化特例 ※平成 26 年 3 月末までの措置
	予算上の措置等 の要求内容 及び金額	○クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金 ー平成 24 年度予算額：292 億円 ー電気自動車等の購入者に対し、ベース車両との価格差の 1/2 以内を補助 環境・エネルギー制約への対応の観点から、優れた環境性能を有する電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車の普及促進を図る。
	上記の予算上 の措置等と 要望項目との 関係	税制改正要望の目的は自動車取得税、重量税等の廃止、抜本の見直しを通じて自動車産業ひいては日本経済の活性化を図りつつ、環境性能に優れた自動車の普及を進めることにある。一方で、上記補助金の目的は、環境性能に優れた自動車の中でも特に、従来車との価格差が大きい電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車について、初期需要を促すために購入補助を行うものである
	要望の措置の 妥当性	○ 社会保障・税一体改革大綱等において、「自動車取得税及び自動車重量税については、「廃止、抜本的な見直しを強く求める」等とした平成 24 年度税制改正における与党の重点要望に沿って、国・地方を通じた関連税制のあ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、グリーン化の観点から、見直しを行う。」と明記されている。また、社会保障と税一体改革に関する三党実務者間会合合意文書において、自動車取得税、自動車重量税の抜本的な見直しについては、消費税率（国・地方）の 8%への引上げ時までに結論を得るとされており、この実現を図る。 ○ 乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020 年までに最大で 50%とすることを目指すという政府目標の達成に向け、自動車取得税、自動車重量税の廃止に伴うエコカー減税の廃止後においても、更なる普及促進を図る必要がある。
ページ		—