

# 自動車税について

## 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	1兆5,497億円(平成25年度地方財政計画額)
7. 沿 革	昭和25年 創設 昭和33年 課税客体から軽自動車を除外(軽自動車税の創設) 昭和54年 普通乗用車の税率区分の変更(軸距→排気量) ※昭和28年以降、11回の税率の改正あり

## 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	トラック	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		一般乗合用	一般乗合用以外	
	30人以下		12,000円	26,500円	33,000円
	30人超 40人以下		14,500円	32,000円	41,000円
	40人超 50人以下		17,500円	38,000円	49,000円
	50人超 60人以下		20,000円	44,000円	57,000円
	60人超 70人以下		22,500円	50,500円	65,500円
	70人超 80人以下		25,500円	57,000円	74,000円
	80人超		29,000円	64,000円	83,000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22年 自動車税の課税対象に自動車の取得を追加  
自動車の保有及び取得に対して課税
- 昭和25年 現行の自動車税創設  
シャー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。自動車税の課税対象から自動車の取得が除外され、自動車附加税（市町村税）が廃止
- 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

## 自動車税の沿革②

### ○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

### ○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、地方税を通じた自動車に関する総合的な税負担の適正化

## 自動車税の沿革③

### ○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

### ○平成元年 普通乗用自動車に係る税率の改正

小型自動車と普通自動車間の税率引き上げ幅を大幅に縮小

→普通自動車の需要が急速に拡大したことによる

→普通自動車を日本に輸出している諸外国からガット規定違反であるとの指摘があったことによる

### ○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

## 自動車税の沿革④

### ○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）

### ○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

## 自動車税の沿革⑤

### ○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。

### ○平成24年 自動車税のグリーン化対象の見直し

軽課における燃費基準の最新基準への切り替えを行うとともに、重課の対象からガソリンハイブリッド自動車を除外した。



# 自動車税の標準税率の推移

(年度)

区 分		昭和25	28	29	31	36	37	40	47	51	54	59	平成元			
1. 乗用車	(1) 営業用	小型自動車						6,000	6,000	6,000	7,000	7,000	7,500	7,500		
		普通自動車	3,000	4,200	8,000	8,000	8,000	7,000	7,000	7,000	8,000	8,000	8,500	8,500		
	(2) 自家用	小型自動車	総排気量が1ℓ以下のもの													
			総排気量が1ℓを超え1.5ℓ以下のもの													
		普通自動車	軸距が3.048m以下のもの											24,000	25,000	13,800
			軸距が3.048mを超えるもの													15,700
			総排気量が3ℓ以下のもの	10,000	14,000	15,000	15,000	15,000	15,000	22,500	22,500	26,000				17,900
			総排気量が3ℓを超え6ℓ以下のもの										26,000	27,500		20,500
	総排気量が6ℓを超え9ℓ以下のもの			30,000	30,000	30,000	30,000	45,000	45,000	52,000				23,600		
	総排気量が9ℓを超え12ℓ以下のもの											52,000	54,500		27,200	
	(2) 自家用	小型自動車	総排気量が1ℓ以下のもの						12,000	18,000	18,000	23,500	25,500	29,500	29,500	
			総排気量が1ℓを超え1.5ℓ以下のもの	4,500	7,200	16,000	16,000	16,000	14,000	21,000	21,000	27,500	30,000	34,500	34,500	
普通自動車		軸距が3.048m以下のもの													45,000	
		軸距が3.048mを超えるもの													51,000	
		総排気量が3ℓ以下のもの	15,000	30,000	36,000	36,000	36,000	36,000	54,000	54,000	70,000				58,000	
		総排気量が3ℓを超え6ℓ以下のもの										77,000	88,500		66,500	
総排気量が6ℓを超え9ℓ以下のもの			60,000	60,000	60,000	60,000	90,000	90,000	117,000				76,500			
総排気量が9ℓを超え12ℓ以下のもの											129,000	148,500		88,000		
総排気量が12ℓを超え15ℓ以下のもの														111,000		

(注) 平成元年度前までは、乗用車について普通自動車、四輪以上の小型自動車の区分がされていた。

## 自動車税におけるグリーン化特例について

### □ 軽課

対 象 車	内 容
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車（ポスト新長期規制からNOx10%低減）	税率を概ね50%軽減 (新車新規登録の翌年度1年間)
★★★★かつH27年度燃費基準+20%達成 (※H22年度燃費基準+50%達成)	
★★★★かつH27年度燃費基準+10%達成 (※H22年度燃費基準+38%達成)	
★★★★かつH27年度燃費基準達成 (※H22年度燃費基準+25%達成)	税率を概ね25%軽減 (新車新規登録の翌年度1年間)

- 注：1 税率の軽減は、平成24年度及び25年度の新車新規登録の翌年度1年間。  
 2 ポスト新長期規制：ディーゼル車等において、平成21年以降（車両総重量等により、平成21年、22年と異なる）に適用される排出ガス規制。  
 3 ★★★★★：平成17年排出ガス基準75%低減達成。  
 4 平成22年度燃費基準については、JC08モード燃費値を算定していない自動車の場合に限り適用。

### □ 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）	

注：重課の対象車に関し、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車は除外。

○ 以下の内容は、環境自動車税（仮称）についての総務省の現時点の考え方をとりまとめたものであり、今後、さらに検討を進め、具体的な案を提示する予定。

## 1. 目的と効果

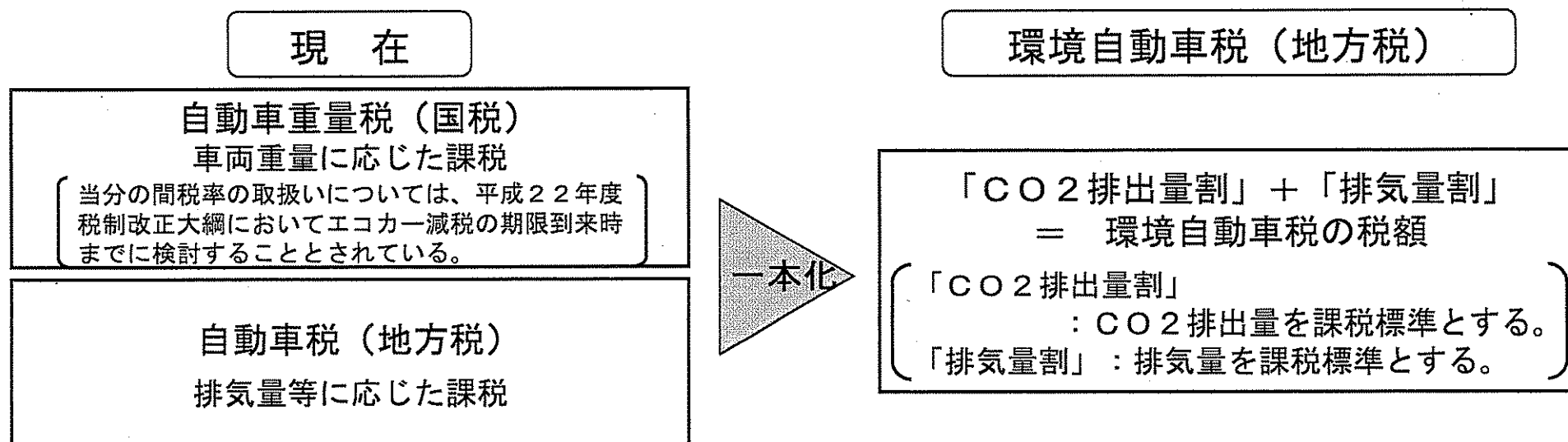
- ・ 自動車重量税と自動車税を一本化し、複雑な自動車関係税の簡素化を図る。
- ・ CO<sub>2</sub>排出量と税額が連動する仕組みとし、地球温暖化対策に資する。
- ・ 偏在性の小さい地方税体系の構築に資する。

## 2. 対象となる自動車と課税の仕組み

制度導入期日以降に新車新規登録された自動車を対象に、以下の区分により課税を行う。

(1) 最新の燃費測定モード（JC08モード）による燃費値を有する新車新規登録乗用車

→ 下図のとおり



(2) 新車新規登録されるその他の乗用車、バス・トラック

→ JCO8モードによる燃費値を有さない乗用車等については、当面、自動車税と自動車重量税の税額をあわせた税負担となるような税率とする。

※ 制度導入時点で登録済の自動車

→ 環境自動車税の対象とせず、引き続き旧制度による自動車税・自動車重量税が課税される。

### 3. 負担水準

・ 自動車税の税収と自動車重量税の税収(※)を併せた税収との中立を前提に制度設計を行う。

※ 当分の間税率の取扱いについては、平成22年度税制改正大綱においてエコカー減税の期限到来時までには検討することとされており、その検討後の自動車重量税の税収とする。

### 4. 使途

・ 普通税(一般財源)とする。

### 5. 特例

・ 自動車の技術開発を促すとともに環境性能の優れた自動車への買換・購入を進めるため、一定の排出ガス性能及び燃費性能を備えた新車について、期限付で税負担軽減措置を講じる方向で検討する。

## 6. 営業用自動車に対する配慮

- ・ 基本的に現行の営業用自動車と自家用自動車の格差を維持する方向で検討する。

## 7. 徴収方法

- ・ 現行自動車税の徴収方法により年に1回徴収することとする。これにより車検時徴収がなくなり、簡素化される。

## 8. 軽自動車

- ・ 簡素化の観点から、環境自動車税と同様に軽自動車に係る自動車重量税の一本化を行う。
- ・ 小型自動車との税負担の格差を一定程度縮小するよう軽自動車の税負担の引上げを行う。
- ・ 引き上げに伴う増収については小型自動車等の税負担軽減に充当し、全体として税込中立とする。

## 9. 導入時期

- ・ 平成24年4月の導入を目標とする。  
なお、納税者への周知を進めるとともに課税の準備を行うため、導入の1年程度前に方針を決定する必要がある。

## 10. その他の検討事項

- ・ 具体的な税率
- ・ 特例の具体的なあり方 など