

第1回 自動車関係税制のあり方に関する検討会 議事次第

平成 25 年 5 月 31 日 (金)
10:00~11:30
合同庁舎 2 号館 7 階 省議室

- 1 開会
- 2 新藤総務大臣挨拶
- 3 坂本副大臣挨拶
- 4 北村政務官挨拶
- 5 委員紹介
- 6 議事
 - (1) 検討会の運営について
 - (2) 今後の検討会の進め方について
 - (3) 自由討議
- 7 閉会

配布資料

- (資料1) 開催要綱(案)
- (資料2) 検討会のスケジュール(イメージ)
- (資料3) 関係法律の条文・税制改正大綱等
- (資料4) 地方財政審議会の意見
- (資料5) 自動車関係税制の概況等
- (資料6) 自動車取得税について
- (資料7) 自動車税について
- (資料8) 軽自動車税について
- (資料9) 自動車重量税について

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」開催要綱(案)

1. 趣 旨

平成 25 年度与党税制改正大綱において示された自動車関係税制の見直しに関し、地方財政審議会に「自動車関係税制のあり方に関する検討会」を設置し、平成 26 年度税制改正に向けて、専門的検討を行う。

2. 名 称

本検討会は、「自動車関係税制のあり方に関する検討会」(以下「検討会」という。)と称する。

3. 委 員

地方財政審議会委員に加え、新たに、別紙の関連する分野の学識経験者や地方公共団体関係者を地方財政審議会令第2条に基づく「特別委員」(総務大臣任命)とし、検討会を構成する。

また、会長は、委員以外の者をオブザーバーとして参加させることができる。

4. 運 営

- (1)会長は、検討会を召集し、主宰する。
- (2)会長は、必要に応じ、関係団体等に出席を求めることができる。
- (3)庶務は、都道府県税課及び市町村税課において行う。
- (4)検討会は、公開しないが、検討会終了後、配付資料を公表するとともに、必要に応じブリーフィングを行う。また、速やかに研究会の議事概要を作成し、これを公表するものとする。

別 紙

自動車関係税制のあり方に関する検討会委員

(敬称略)

(地方財政審議会委員)

神野 直彦 (会長)

鎌田 司

熊野 順祥

小山登志雄

中村 玲子

(特別委員)

上村 敏之 関西学院大学経済学部教授

大塚 直 早稲田大学法務研究科教授

柏木 恵 税理士・キャノングローバル戦略研究所主任研究員

小西 砂千夫 関西学院大学人間福祉学部教授

佐藤 英明 慶應義塾大学法科大学院教授

勢一 智子 西南学院大学法学部教授

諸富 徹 京都大学大学院経済学研究科教授

宗田 友子 東京都主税局税制部長

鈴木 栄 横浜市財政局主税部長

(オブザーバー)

丸山 浩司 全国知事会事務局次長

天野 勝司 全国市長会財政部長

長江 哲 全国町村会事務局次長 (兼) 財政部長

自動車関係税制のあり方に関する検討会の
スケジュール（イメージ）

第1回：研究会の運営、検討課題の確認、

自動車関係税制の経緯とこれまでの議論

自動車関係税制の概況 等

（毎月1～2回開催、10月を目途にとりまとめ）

関係法律の条文・税制改正大綱等

所得税法等の一部を改正する法律（平成21年法律第13号）（抄）

附則

（税制の抜本的な改革に係る措置）

第百四条 政府は、基礎年金の国庫負担割合の二分の一への引上げのための財源措置並びに年金、医療及び介護の社会保障給付並びに少子化に対処するための施策に要する費用の見通しを踏まえつつ、平成二十年度を含む三年以内の景気回復に向けた集中的な取組により経済状況を好転させることを前提として、遅滞なく、かつ、段階的に消費税を含む税制の抜本的な改革を行うため、平成二十三年度までに必要な法制上の措置を講ずるものとする。この場合において、当該改革は、二千十年代（平成二十二年から平成三十一年までの期間をいう。）の半ばまでに持続可能な財政構造を確立することを旨とするものとする。

2 前項の改革を具体的に実施するための施行期日等を法制上定めるに当たっては、景気回復過程の状況、国際経済の動向等を見極め、予期せざる経済変動にも柔軟に対応できる仕組みとするものとし、当該改革は、不断に行政改革を推進すること及び歳出の無駄の排除を徹底することに一段と注力して行われるものとする。

3 第一項の措置は、次に定める基本的方向性により検討を加え、その結果に基づいて講じられるものとする。

（略）

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。

マニフェスト政策各論

4 地域主権

29. 目的を失った自動車関連諸税の暫定税率は廃止する

【政策目的】

- 課税の根拠を失った暫定税率を廃止して、税制に対する国民の信頼を回復する。
- 2.5兆円の減税を実施し、国民生活を守る。特に、移動を車に依存することの多い地方の国民負担を軽減する。

【具体策】

- ガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率は廃止して、2.5兆円の減税を実施する。
- 将来的には、ガソリン税、軽油引取税は「地球温暖化対策税（仮称）」として一本化、自動車重量税は自動車税と一本化、自動車取得税は消費税との二重課税回避の観点から廃止する。

10 交通政策・公共事業

- 自動車重量税・自動車取得税は簡素化とグリーン化の観点から、全体として負担を軽減します。

自民党 政策BANK (抄)

5 経済成長政策

環境にやさしい経済社会システムの構築

電気自動車やハイブリッド自動車など環境にやさしい次世代自動車について、自動車グリーン税制に加え、新たに導入された補助制度により買い換えを進め、1年間で100万台程度の需要を増やす。

11 環境・地球温暖化

低炭素社会づくりの推進による地球温暖化防止

太陽光発電の買取制度などを通じた再生可能エネルギーの需給拡大、省エネ住宅・エコカー減税をはじめとした税制全体の一層のグリーン化の推進、カーボンオフセットの本格展開などを進める「低炭素社会づくり推進基本法」を制定する。

政権公約2009 (抄)

世界をリードする強みを、もっとプラスへ。

日本発の環境革命を。世界一の「環境立国」へ。

ただの環境対策ではなく、環境と経済がともに向上する「低炭素社会づくり」を。そのために「低炭素社会づくり推進基本法案」を制定します。

低炭素社会づくり推進基本法案

太陽光発電の買取制度などによる、再生可能エネルギーの需給拡大。

省エネ住宅、エコカー減税、エコポイントなどによるグリーン化の推進。

カーボンオフセットの本格的な推進。

自民党政策集 J-ファイル2010 (抄)

「恒久政策には恒久財源」原則を貫き、財政規律を確立します。

38 安心社会実現に向けた税制抜本改革

自動車関係諸税については、税制の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、税制のあり方及び暫定税率を含む税率のあり方を総合的に見直し、その負担を軽減する方向で検討します。

緑の地球と豊かな自然を守ります

165 エコカー世界最速普及とモーダルシフト

環境にやさしいエコカーについて、補助制度により買い換えを進めます。自動車グリーン税制と併せ、1年間で100万台程度の需要を増やし、2020年までに新車販売のうち2台に1台の割合で普及を図ります。

公明党 Manifesto' 09 (抄)

緑の産業革命 グリーンマニフェスト

国内排出量取引制度、税制のグリーン化、エコポイント制度、エコカー補助などを推進

4 緑の産業革命

未来の人類のために持続可能な社会を構築

世界最先端の低炭素社会づくりで内需拡大、競争力強化

低炭素の交通・住宅・地域を推進

●電気自動車、ハイブリッド車など、CO2排出量の少ないエコカーの普及を加速するため、減税、補助金、公的導入で支援し、エコカー新車販売を2020年に新車販売の70%へ引き上げることを目指します。

財政運営の在り方と財源確保

税制抜本改革の基本的な視点

(5) 税制のグリーン化、自動車関係諸税の見直し

低炭素化を促進する観点から、税制全体のグリーン化を推進します。

また、自動車関係諸税については、取得、保有、走行各段階における複数の課税について簡素化を図ります。特に、自動車重量税の軽減など暫定税率を含む税率の在り方を総合的に見直し、負担を軽減します。

嵐を乗り越え、新たな日本のカタチが見える公明党の景気対策！

経済危機対策

需要創出

低炭素社会

■ニッポンどこでもエコカー（補助金と減税など、エコカーの普及促進）3,700億円

公明党 Manifesto2010 (抄)

未来の人類のために持続可能な社会を構築

世界最先端の低炭素社会づくりで内需拡大、競争力強化

低炭素の交通・住宅・地域を推進

●電気自動車、ハイブリッド車など、CO2排出量の少ないエコカーの普及を加速するため、減税、補助金、公的導入で支援し、エコカー新車販売を2020年に新車販売の70%へ引き上げることをめざします。

社会保障にかかる財源の確保と税制改革

税制抜本改革の基本的な視点

(5) 税制のグリーン化、自動車関係諸税の見直し

低炭素化を促進する観点から、税制全体のグリーン化を推進します。また、自動車関係諸税は、取得、保有、走行各段階における複数の課税について、簡素化を図る観点から見直します。特に、自動車重量税など取得、保有にかかる税目は、簡素化の上、暫定税率分は縮減します。

民主党及び国民新党・新党日本の平成24年度税制改正重点要望（抜粋）

○ 民主党：平成24年度税制改正における重点要望等について（平成23年11月28日）

2. 重点要望事項

○車体課税

自動車取得税・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。

超円高・国際的な金融危機の下、産業空洞化を防ぎ、雇用を守る点で成長戦略にも資することを勘案すれば、早急に実施すべきである。

車体課税については、①道路特定財源がすでに廃止されている②地方ほど保有台数が多く家計の負担が大きい③地球温暖化など環境対策の必要性が高まっている④自動車取得税については消費税と二重の課税となっていることなどから、23年度税制改正大綱においても、簡素化、負担の軽減、グリーン化が求められている。

なお、見直しの際には地方財政へのしっかりとした配慮を行うとともに、これまで手当されてきた環境関連施策にも留意すべきである。

○ 国民新党・新党日本：平成24年度税制改正重点要望（平成23年11月28日）

各論

（17）車体課税（自動車重量税・自動車取得税・自動車税）

固定資産税と同様、車体課税も地方にとっては貴重な財源である。これまで車体課税の一般財源化に反対してきた我々の立場からみれば、車体課税を廃止するならそれに見合う代替財源をまず地方に提示しなければならない。

また、エコカー減税導入時には4割強であったエコカー減税対象車が、現在では約8割となっており、しかも、新車販売台数はエコカー減税後も減少傾向であるため、例えば、衝突被害軽減ブレーキの普及による安全対策などエコカー減税等の対象車種を絞り込めば、かえって駆け込み需要が生まれるのではないかと思われる。

平成24年度政府税制改正大綱(抄)

〔平成23年12月10日
閣議決定〕

第3章 平成24年度税制改正

8. 検討事項

〔国税・地方税共通〕

- (4) 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、見直しを行います。

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(抄)

(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 第二条及び第三条の規定により講じられる措置のほか、政府は、所得税法等の一部を改正する法律（平成二十一年法律第十三号）附則第百四条第一項及び第三項に基づく平成二十四年二月十七日に閣議において決定された社会保障・税一体改革大綱に記載された消費課税、個人所得課税、法人課税、資産課税その他の国と地方を通じた税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策について、次に定める基本的方向性によりそれらの具体化に向けてそれぞれ検討し、それぞれの結果に基づき速やかに必要な措置を講じなければならない。

一 消費課税については、消費税率（地方消費税率を含む。以下この号において同じ。）の引上げを踏まえて、次に定めるとおり検討すること。

(略)

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） 税関係協議結果

政府提出の税制抜本改革2法案については、以下のとおり修正・合意した上で、今国会中の成立を図ることとする。

○ 第7条（消費税率引上げに当たっての検討課題等）について

・ 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。

V. 社会保障・財政・税制

2. 財政・税制

180 安心社会実現に向けた税制抜本改革

（国民生活全般への配慮）

自動車関係諸税については、国及び地方を通じた関連税制のあり方を総合的に見直します。安定的な財源の確保、地方財政への配慮の上に、簡素化、負担の軽減及びグリーン化の観点から、税制のあり方及び暫定税率を含む税率のあり方を総合的に見直し、自動車取得税及び自動車重量税について廃止を含め、負担軽減の方向で検討し、消費税率の8%への引き上げ時まで結論を出します。

VIII. 環境

204 エコカー世界最速普及とモーダルシフト

環境にやさしいエコカーについて、補助制度により買い換えを進めます。自動車グリーン税制とあわせ、2020年までに新車販売のうち2台に1台の割合で普及を図ります。

さらに、開発競争をリードし、電気自動車の量販・量産を開始するなど、地球温暖化対策に貢献するとともに、わが国経済の発展につなげることを目指し、電気自動車やハイブリッドカーなどのエコカーの世界最速普及を進めます。

公明党 衆院選重点政策 manifesto2012 (抄)

軽減税率

公明党は、2014年4月から実施される消費税率引き上げまでに、右記の課題について、成立した法律の各事項、および民主・自民・公明による3党合意に基づき、確実に対応し、「一体改革」を完結させます。

所得税・相続税等の税制改革の着実な推進

自動車に関する税制は、取得時（自動車取得税や消費税）、保有時（重量税や自動車税）、走行時（ガソリン税など）と複雑になっているため、抜本的に見直して簡素化します。特に、消費税との二重課税である自動車取得税は廃止を目指します。

民主党の政権政策2012（抄）

マニフェスト政策各論

1. 共に生きる社会

9. 消費税はすべて社会保障の財源に充て、同時に低所得者対策などを講じる

○ 自動車重量税、自動車取得税については、地方財政に配慮しつつ、負担の軽減、簡素化及びグリーン化の観点から、抜本的な見直しを行う。

平成25年度与党税制改正大綱（抄）

平成25年1月24日
自由民主党・公明党

第一 平成25年度税制改正の基本的考え方

2 社会保障・税一体改革の着実な実施

(3) 消費税引上げに伴う対応

② 車体課税の見直し

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法第7条第1号カにおいて、国及び地方を通じた関連税制の在り方を見直しを行い、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、グリーン化を図る観点から、見直しを行うこととされている。

イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じること前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ) 自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。必要な財源は別途措置する。

(ロ) 消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

ロ 自動車重量税については、以下の方向で見直しを行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ) エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。消費税8%段階では、財源を確保して、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講ずる。今後、グリーン化機能の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、環境性能に応じた課税を検討する。

(ロ) 自動車重量税については、車両重量等に応じて課税されており、道路損壊等と密接に関連している。今後、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、原因者負担・受益者負担としての性格を明確化するため、その税収について、道路の維持管理・更新等のための財源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う。その際、その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意する。

平成25年度与党税制改正大綱に対する地方六団体共同声明（抄）

「平成25年度与党税制改正大綱」について

1 自動車取得税について

自動車取得税については、消費税8%の段階でエコカー減税の拡充などグリーン化を強化し、消費税10%の時点で廃止する方向で改革を行うことは明記する一方、その代替財源については、消費税10%段階で自動車税において新たな課税を実施するなど、地方財政へは影響を及ぼさないとの方向が示されているものの、その具体的な措置が明記されなかったことは、誠に遺憾である。

自動車取得税は、道路特定財源として創設され、平成21年度に一般財源化された以降も、それを大きく上回る道路の維持・整備費の貴重な財源となっており、道路や橋梁、トンネルなどの老朽化に対する安全確保が求められる今日、都道府県及び市町村の重要税源として不可欠なものとなっている。

平成26年度税制改正に向けた検討に当たっては、地方団体の意見を十分踏まえ、都道府県及び市町村に減収が生ずることのないよう、地方税又は少なくとも地方譲与税による安定的な税財源を確保するべきであり、この措置が同時に実施されない限りは、自動車取得税は廃止するべきではないことを強く求める。

平成25年1月24日

地方六団体

全国知事会会長	山田 啓二
全国都道府県議会議長会会長	山本 教和
全国市長会会長	森 民夫
全国市議会議長会会長	関谷 博
全国町村会会長	藤原 忠彦
全国町村議会議長会会長	高橋 正

地方財政審議会の意見

今後目指すべき地方税制の方向と平成25年度の地方税制改正等への対応についての意見（抄） （平成24年10月22日 地方財政審議会）

第一 今後目指すべき地方税制の方向

2 社会保障・税一体改革の着実な推進

税制抜本改革法の円滑かつ着実な施行を図ることにより、国とともに社会保障制度を支える地方の社会保障給付に必要な安定財源を確保していかなければならないが、税制抜本改革を進めていく上では、同時に、地域主権改革を推進するための税制の構築が必要である。国と地方の役割分担を踏まえるとともに、地方が自由に使える財源を拡充するという観点から、国と地方の税源のあり方を見直していくべきである。

税制抜本改革法では、個別間接税や地方法人課税のあり方も見直すことになっているが、社会保障・税一体改革は、国と地方を通じた社会保障給付の安定財源を確保するために行うものであり、特に、地方自治体は、社会保障分野において重要な役割を果たしていることから考えても、地方の減収につながる見直しは、一体改革の趣旨から可能な限り行わないこととすべきである。

特に、消費税率の段階的な引上げに際しての個別間接税のあり方の検討に際しては、それぞれの個別間接税の課税目的や果たしている役割に十分留意することが必要である。また、消費税率の引上げにより広く国民に負担をお願いしている以上、特定分野のみ税負担を軽減することについては、慎重な検討が求められる。

第二 平成25年度の地方税制改正等への対応

1 車体課税のあり方

（1）車体課税の基本的な考え方

現在、自動車に関しては、取得・保有・走行の各段階においてバランスのとれた総合的な課税が行われている。その中で、取得段階における課税として位置づけられるのが、自動車取得税である。

自動車取得税は、権利の取得、移転に担税力を認めて課される流通税であるとともに、自動車の取得が一種の資産形成としての性格を有することにも着目して課される税である。また、自動車の取得者が、自動車をもたらす交通事故、CO2 排出、公害、騒音等の社会的費用に対応して地方自治体が提供する行政サービスから便益を受けることに着目して課される税である。

複数の道府県において先駆けて課税され、その後法定税化されたという経緯から、地方が自主的に創設した税であるともいえる。

(2) 自動車取得時の税負担のあり方

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法において、「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の観点から」見直しを行うことが求められている。関係業界団体や関係省庁からは、自動車取得税は、消費税との二重課税であり、一般財源化により課税根拠を失ったとして、その廃止を求める要望がなされている。

しかし、自動車取得税は、消費一般に課される消費税とは課税根拠が異なることから、二重課税との主張は当たらない。このことは、消費税創設時（平成元年度）に物品税が廃止された一方で自動車取得税が存続されたこと、消費税率の引上げ・地方消費税の創設時（平成9年度）に自動車取得税の負担調整が行われていないことから明らかである。欧州諸国でも取得時の車体課税と一般消費税との併課が一般的であること、日本の個別間接税収がOECD諸国に比して低いことを考慮すれば、自動車取得時の税負担が諸外国との比較において過大とはいえない。

消費税率の段階的な引上げに際して、複数税率の導入を含めた低所得者対策が論点となっている中で、自動車の取得に関する税負担のみ軽減することについては、慎重な検討が必要である。

現在、自動車取得税及び自動車重量税の収入のうち約5,000億円が地方自治体の財源となっており、特に市町村にとって貴重な財源となっている。また、偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系が求められる中で、都市部と比較して地方部ほど一人当たり税収が大きい自動車取得税は、偏在是正に重要な役割を担っている。

なお、平成21年度に創設されたいわゆるエコカー減税により、自動車取得税及び自動車重量税の税収は約4割も減っており、既に税制として十分に「負担の軽減」に対応しているところである。

こうしたことから、新たな関連税制の姿を示すことなく、自動車取得税及び自動車重量税を廃止することは、適当ではない。

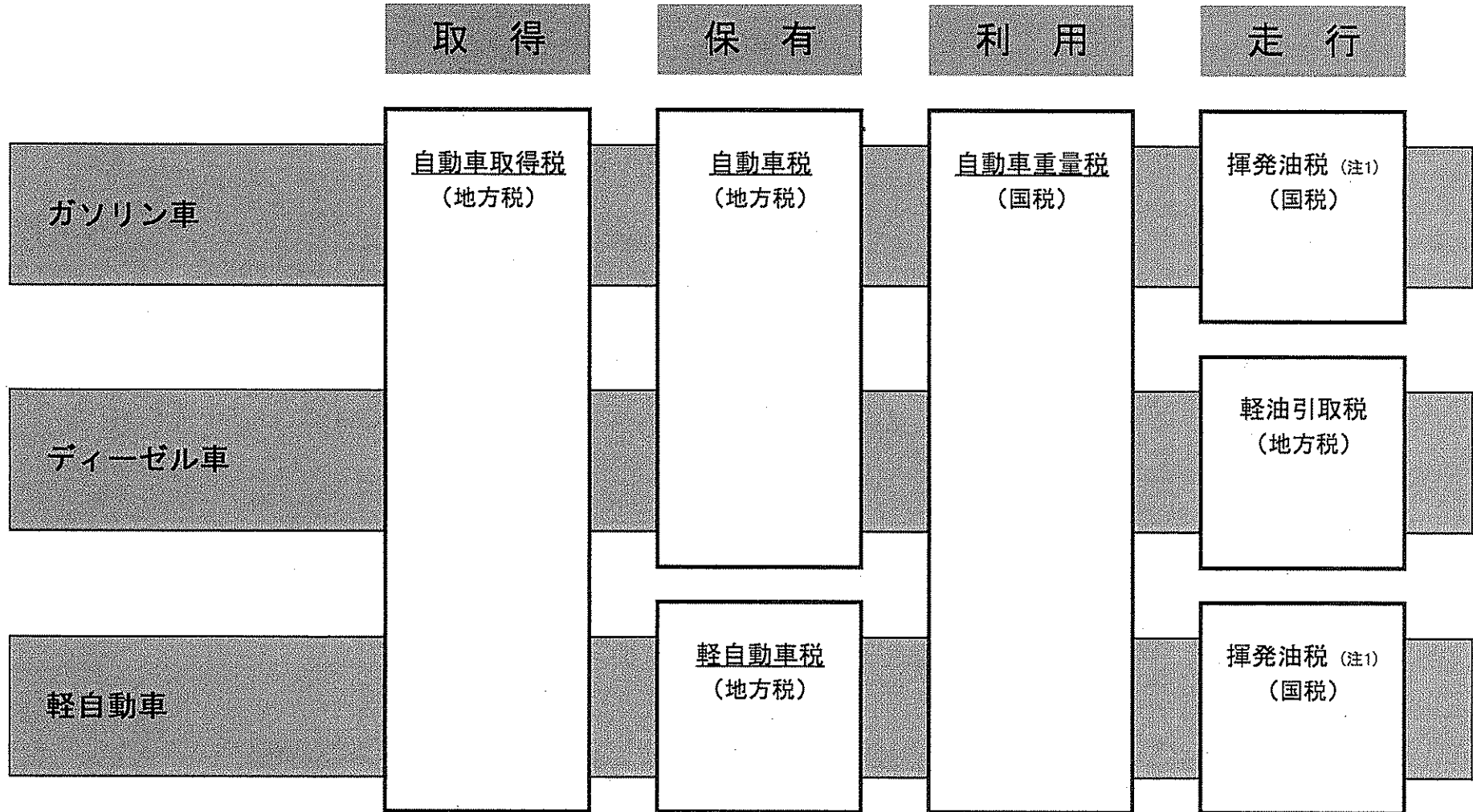
(3) 環境対策としての車体課税

自動車取得税及び自動車重量税は、OECD環境統計において環境関連税制に分類されるなど、地球温暖化対策等に資する税である。両税の負担軽減は、税制のグリーン化に逆行するものとなる。仮に両税の負担軽減を行う場合には、燃料課税を含めた環境関連税制全体を総合的に見直す必要がある。

当審議会は、平成22年に、自動車関連税制全体の抜本の見直しの一方策として、「自動車重量税と自動車税を一本化し、CO2排出量と税額が連動する仕組みの環境自動車税の創設を検討すべき」との意見を述べている。今回の両税の抜本の見直しの検討に際しては、こうした視点も含め、様々な角度からの議論を十分に尽くすことが期待される。

自動車関係税制の概況等

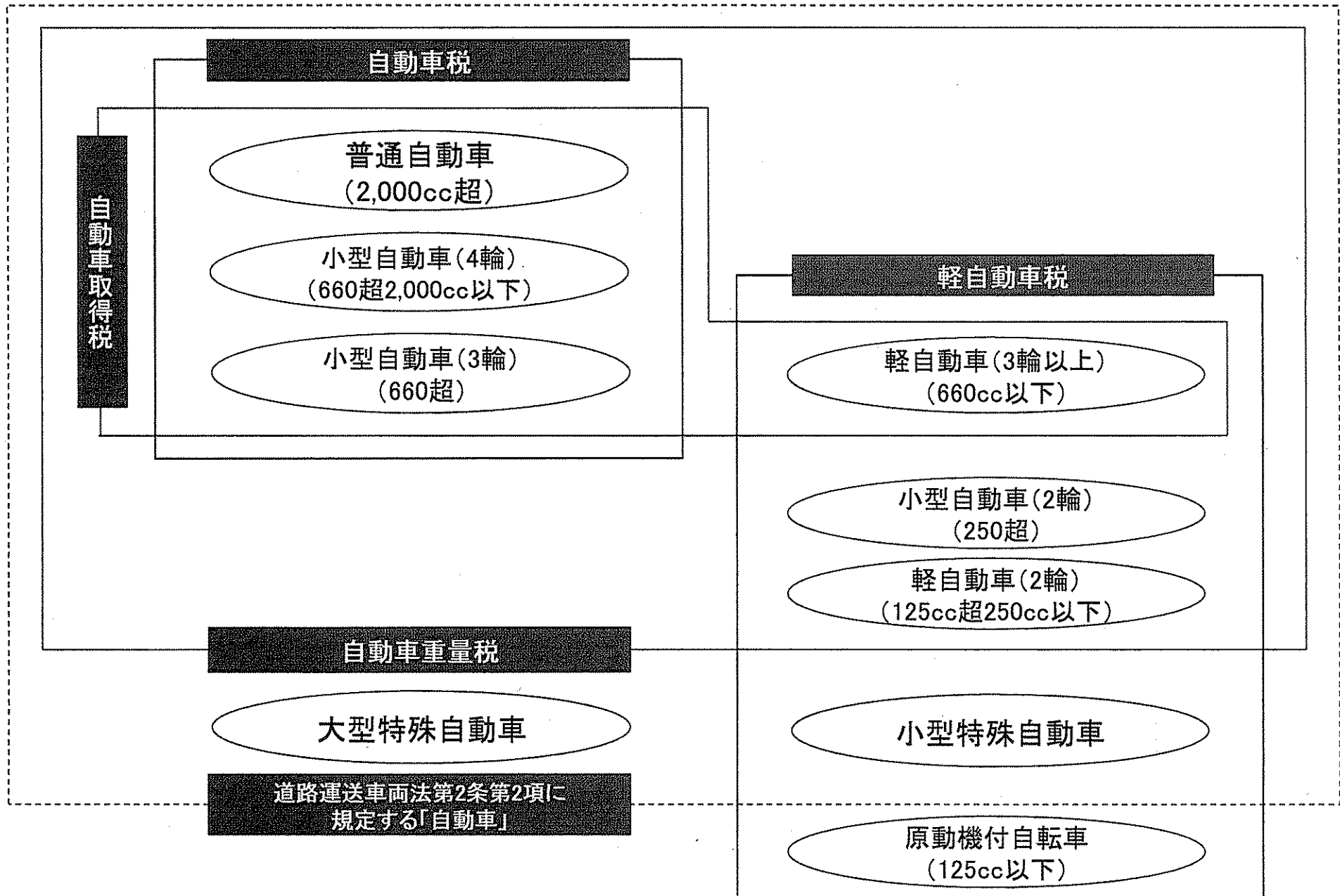
自動車関係諸税



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。

車体課税の関係図



国・地方の自動車関係諸税・エネルギー関係諸税の内訳

(単位：億円)

税 目		税 率	25年度	備 考	
国	燃料課税	揮発油税	(当分の間の税率) 48.6円/ℓ (本則税率) 24.3円/ℓ	25,660	
		石油ガス税	(本則税率) 17.5円/kg	110	
		石油石炭税	<原油、石油製品> (特例税率) 2,800円/kg (本則税率) 2,040円/kg <天然ガス、石油ガス等> (特例税率) 1,860円/t (本則税率) 1,080円/t <石炭> (特例税率) 1,370円/t (本則税率) 700円/t	6,500	
		航空機燃料税	(特例税率) 18,000円/kg (本則税率) 26,000円/kg	500	
		電源開発促進税	(本則税率) 375円/1,000kwh	3,300	
課税	自動車重量税	<自家用乗用> (当分の間の税率) 4,100円/0.5t年(2015年度燃費基準等未達成車), 5,000円/0.5t年(13年超経年車), 6,300円/0.5t年(18年超経年車) (本則税率) 2,500円/0.5t年	3,860		
地方	燃料課税	軽油引取税	(当分の間の税率) 32.1円/ℓ (本則税率) 15.0円/ℓ	9,233	
		地方揮発油譲与税	<地方揮発油税> (当分の間の税率) 5.2円/ℓ (本則税率) 4.4円/ℓ	2,756	・地方揮発油税収の全額
		石油ガス譲与税	<石油ガス税> (本則税率) 17.5円/kg	110	・石油ガス税収の2分の1
		航空機燃料譲与税	<航空機燃料税> (特例税率) 18,000円/kg (本則税率) 26,000円/kg	140	・航空機燃料税収の1/2
	車体課税	自動車取得税	(当分の間の税率) 自家用は取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	1,900	
		自動車税	(例) 乗用車(2,000ccクラス) (自家用) 39,500円	15,497	
		軽自動車税	(例) 軽乗用車 (自家用) 7,200円	1,852	
	自動車重量譲与税	<自動車重量税・自家用乗用> (当分の間の税率) 4,100円/0.5t年(2015年度燃費基準等未達成車), 5,000円/0.5t年(13年超経年車), 6,300円/0.5t年(18年超経年車) (本則税率) 2,500円/0.5t年	2,696	・自動車重量税収の1,000分の407	

(注1) H25予算・地方財政計画ベース。計数は、整理の結果、異動を生ずることがある。

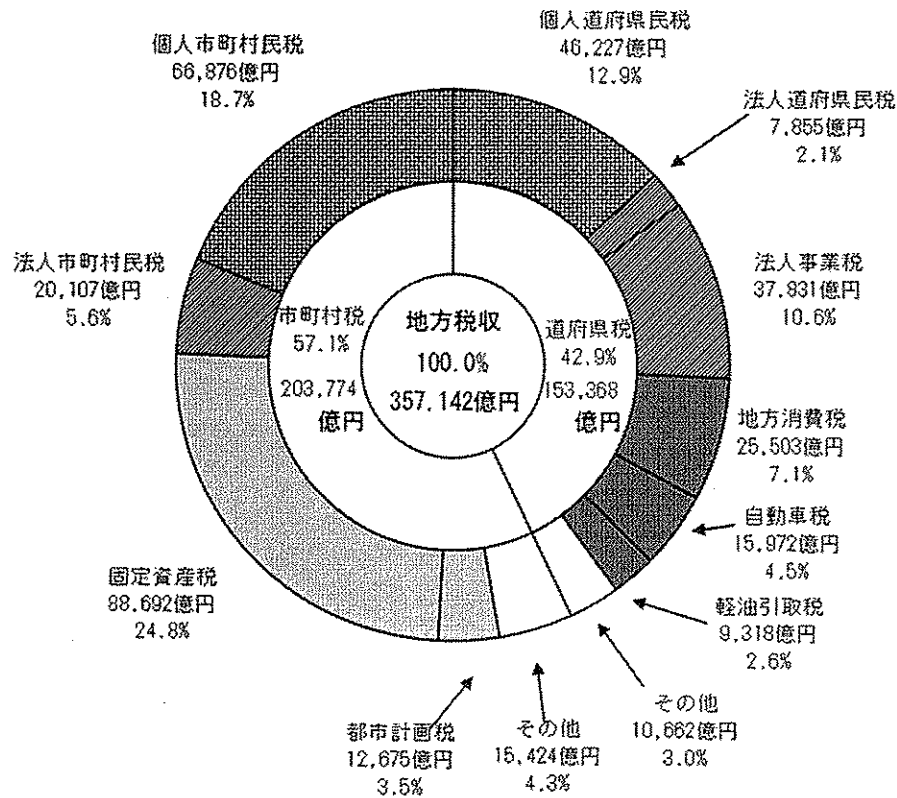
(注2) 石油石炭税に係る特例税率は、平成28年4月1日以降の税率。石油石炭税に係る「地球温暖化対策のための課税の特例」の適用は平成24年10月1日からあり、次のとおり経過措置が講じられている。

【平成24年10月1日から】	<原油、石油製品> 2,290円/kg	<天然ガス、石油ガス等> 1,340円/t	<石炭> 920円/t
【平成26年4月1日から】	<原油、石油製品> 2,540円/kg	<天然ガス、石油ガス等> 1,600円/t	<石炭> 1,140円/t
【平成28年4月1日から】	<原油、石油製品> 2,800円/kg	<天然ガス、石油ガス等> 1,860円/t	<石炭> 1,370円/t

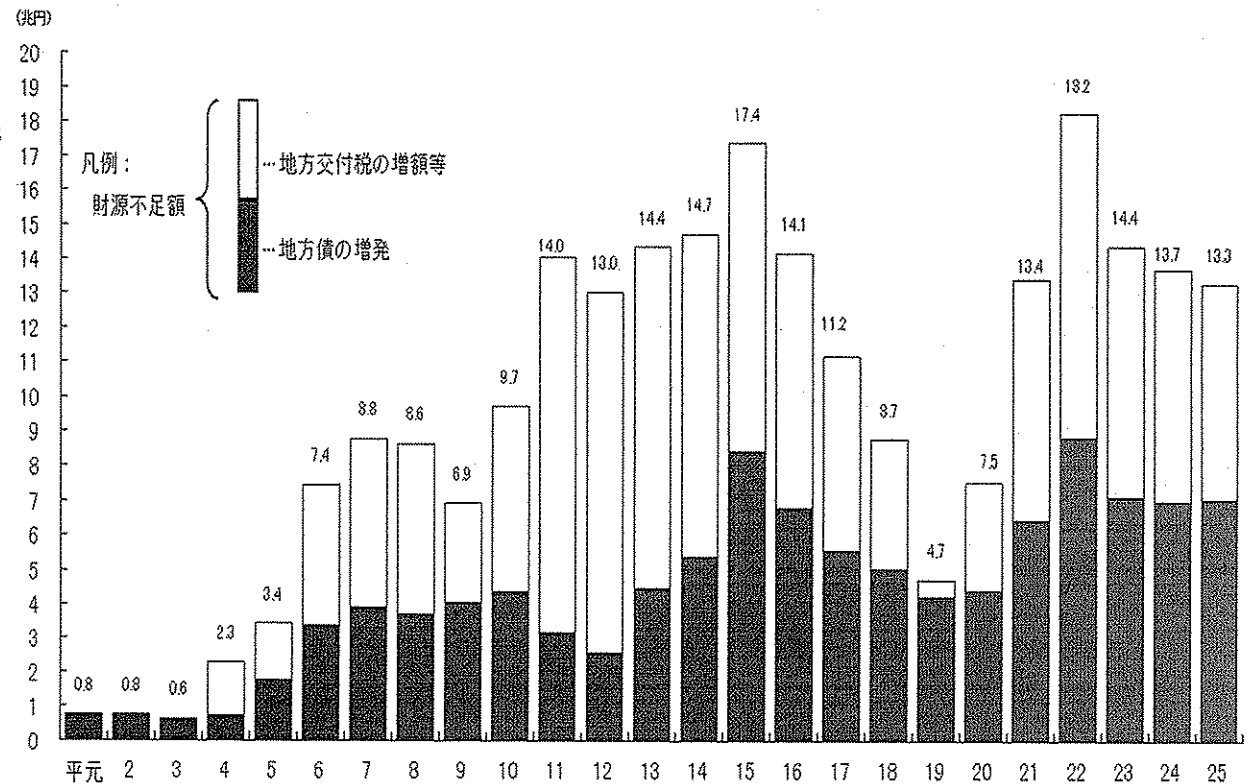
地方税収と地方財政の財源不足の状況

- 地方税収は35.8兆円であるが、地方財政はその約4割に相当する巨額の財源不足(㊟13.3兆円)が生じている。
- 引上げ分の消費税収の地方分(4.2兆円程度)のうち、今後の社会保障の充実等による影響分(0.95兆円程度)を除いた額のうち、交付団体分の増収分だけ地方の財源不足額が抑制されるもの。
- したがって、具体の代替財源のないままに地方税を軽減する余裕はない。

地方税収の構成(平成23年度決算額)



地方財政の財源不足の推移



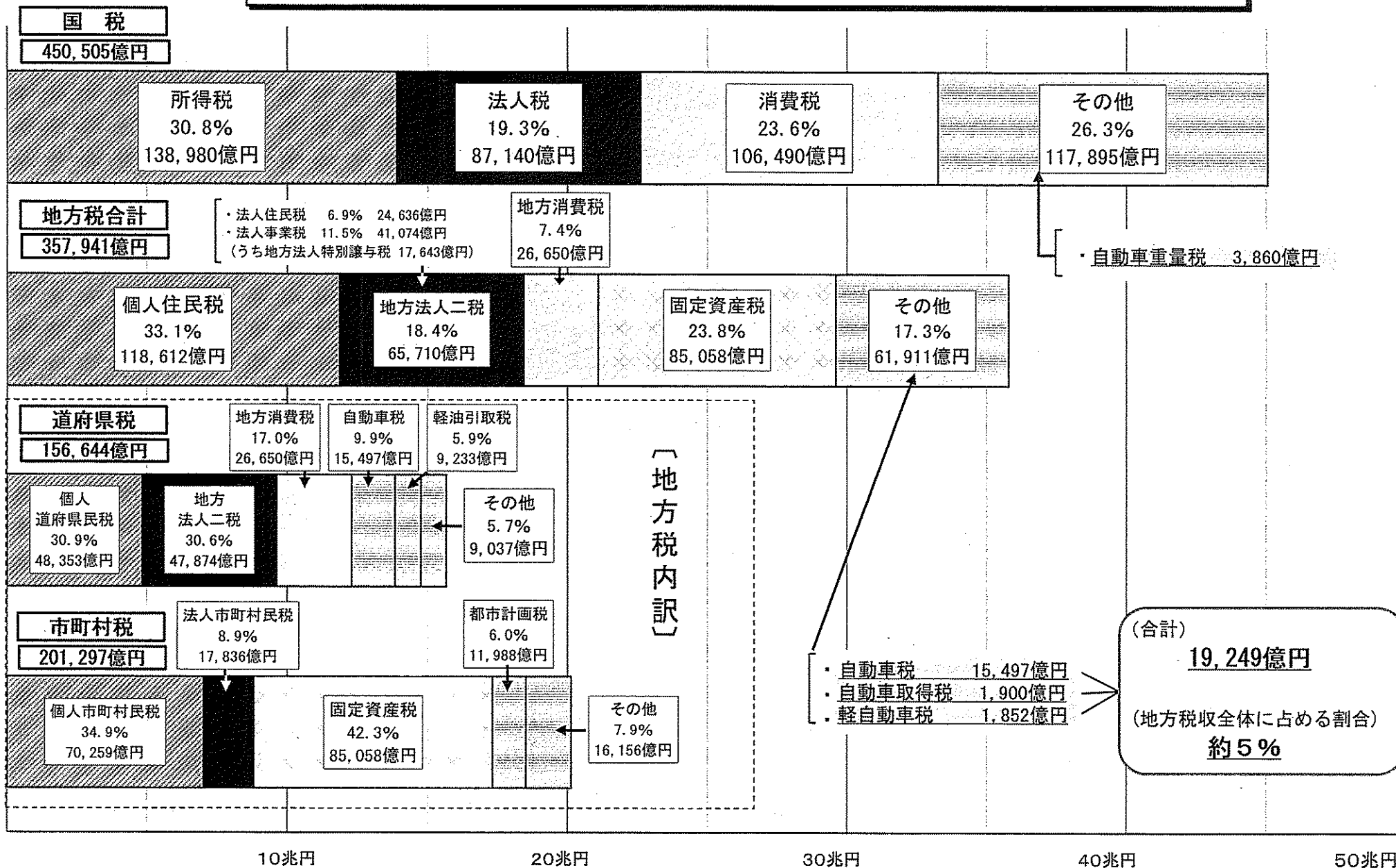
(注) 財源不足額及び補填措置は、補正後の額である(平成25年度は当初)

自動車取得税・自動車重量税と地方財政

- 自動車重量税及び自動車取得税の収入のうち、半分強（5,000億円）は、地方の財源（特に市町村にとって貴重な安定財源）。

平成23年度決算		(参考) 平成19年度決算 (エコカー減税導入前)	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <自動車重量譲与税> </div>			
自動車重量税 (国税)	<u>7,551億円</u> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-top: 5px;"> <div style="border-top: 1px solid black; width: 100px; height: 10px;"></div> → </div> <small>407/1,000</small>	(市町村分) 3,073億円	3,692億円
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <自動車取得税交付金> </div>			
自動車取得税 (都道府県税)	<u>1,678億円</u> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-top: 5px;"> <div style="border-top: 1px solid black; width: 100px; height: 10px;"></div> → </div> <small>95/100 × 7/10 + (指定市管理の 国県道分)</small>	(市町村分) 1,153億円 【(都道府県分) 525億円】	2,960億円 【1,287億円】
<u>計 9,229億円</u> 		地方財源 4,751億円 (うち都道府県分 525億円) (うち市町村分 4,226億円)	
⑱決算 15,345億円		計 7,939億円 (1,287億円) (6,652億円)	

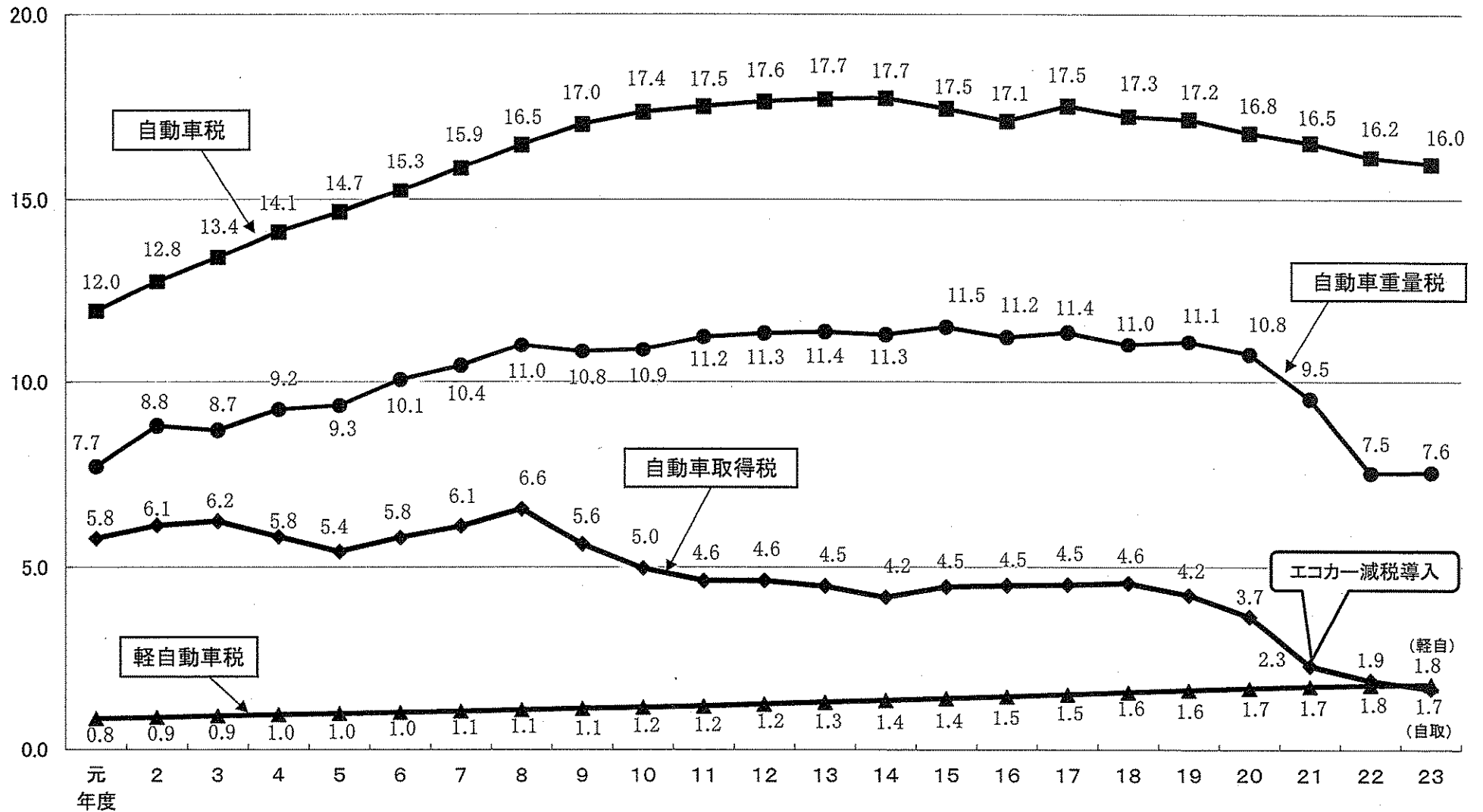
国税・地方税の税収内訳（平成25年度予算・地方財政計画額）



(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。

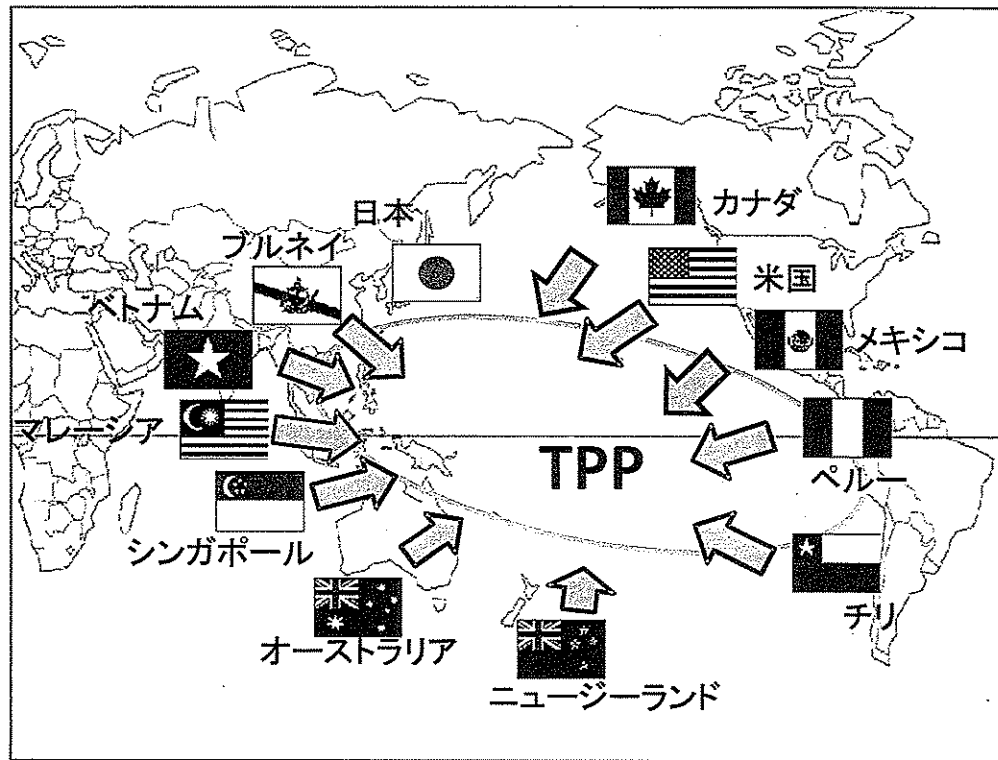
自動車関係税の税収の推移

(千億円)



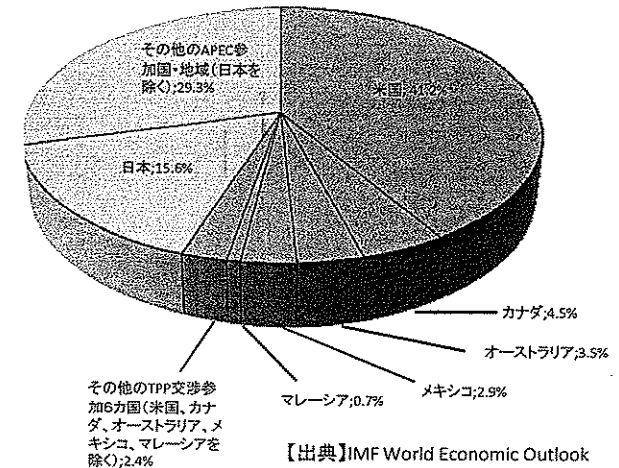
(備考) 1 地方税の計数は、超過課税及び法定外税を含まない(地方財政計画ベース)のものであり、決算額である。
 2 国税の計数は、「税制主要参考資料集」(財務省主税局)によるものであり、決算額である。

環太平洋パートナーシップ(TPP)協定の概要



APEC全体のGDPにTPP交渉参加国が占める割合(2010年)

TPP交渉参加国 : 55.2%
 その他のAPEC参加国・地域 : 44.8%



【出典】IMF World Economic Outlook Database, April 2012

- 2006年 シンガポール、NZ、チリ、ブルネイから成る「P4」が発効。
- 2008年 9月 米国が交渉開始意図表明。
- 2010年 3月 米、豪、ペルー、越を加え8カ国で交渉開始。
- 同 10月 マレーシアが交渉参加。計9カ国に。
- 2011年 11月 日本、カナダ、メキシコが交渉参加に向けた協議開始の意向表明。
- 2012年 10月 メキシコ、カナダが交渉参加。計11カ国に。

※タイ、フィリピン、台湾等の国・地域も関心を示しており、中国もTPPについて「開放的な態度」とし、将来的な参加の可能性を排除していない。

日米協議の合意の概要（平成25年4月12日 内閣官房TPP政府対策本部）

- 1 日本が他の交渉参加国とともに、「TPPの輪郭」において示された包括的で高い水準の協定を達成していくことを確認するとともに、日米両国が経済成長促進、二国間貿易拡大、及び法の支配を更に強化するため、共に取り組んでいくこととなった。
- 2 この目的のため、日米間でTPP交渉と並行して非関税措置に取り組むことを決定。
対象分野：保険、透明性／貿易円滑化、投資、規格・基準、衛生植物検疫措置¹ 等
- 3 また、米国が長期にわたり懸念を継続して表明してきた自動車分野の貿易に関し、
 - (1) TPP交渉と並行して自動車貿易に関する交渉を行うことを決定。
対象事項：透明性、流通、基準、環境対応車／新技術搭載車、財政上のインセンティブ 等
 - (2) TPPの市場アクセス交渉を行う中で、米国の自動車関税がTPP交渉における最も長い段階的な引下げ期間によって撤廃され、かつ、最大限に後ろ倒しされること、及び、この扱いは米韓FTAにおける米国の自動車関税の取り扱いを実質的に上回るものとなることを確認。
- 4 日本には一定の農産品、米国には一定の工業製品といった二国間貿易上のセンシティブティが両国にあることを認識しつつ、TPPにおけるルール作り及び市場アクセス交渉において緊密に共に取り組むことで一致。

以上

¹ 日本及び米国は、世界貿易機関(WTO)の衛生植物検疫措置の適用に関する協定(SPS協定)に基づいて並行二国間交渉の中で衛生植物検疫措置に関する事項について共に取り組む。

自動車取得税について

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	1,900億円（平成25年度地方財政計画額）
9. 沿 革	昭和43年 都道府県及び市町村の道路に関する費用に充てるため、目的税として創設（税率3%） 昭和49年 自家用自動車（軽自動車除く）に特例税率（いわゆる暫定税率）を導入（3%→5%） 平成21年 道路特定財源の一般財源化に伴い、目的税から普通税に改め、用途制限を廃止 平成22年 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

自動車取得税の沿革①

○昭和22年 自動車税の課税対象に自動車の取得を追加

自動車税は自動車の保有に対して課税されていたが、自動車の取得に対しても課税されることとされた。

○昭和25年 自動車税における自動車の取得に対する課税の廃止

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、自動車税の課税対象から自動車の取得が除外された。

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について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自動車取得税を創設。

※ 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。

自動車取得税の沿革②

○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。

○平成24年 エコカー減税の延長

最新の燃費基準に切り替えを行うとともに、環境性能の極めて優れた自動車の負担軽減に重点化し、3年延長した。

自動車取得税におけるエコカー減税について

- 最新の燃費基準に切り替え等を行うとともに、環境性能の極めて優れた自動車の負担軽減に重点化。
- 平成24年度～26年度までの3年間の措置。

乗用車

区 分		軽減率
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車（ポスト新長期規制からNOx10%低減）、クリーンディーゼル乗用車（ポスト新長期規制適合）、ハイブリッド車（★★★★かつH27年度燃費基準+20%達成（※H22年度燃費基準+50%達成）に限る。）		非課税
ガソリン車のうち、★★★★かつH27年度燃費基準+20%達成（※H22年度燃費基準+50%達成）		
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつH27年度燃費基準+10%達成（※H22年度燃費基準+38%達成）	75%軽減
	★★★★かつH27年度燃費基準達成（※H22年度燃費基準+25%達成）	50%軽減

注1 ★★★★★：平成17年排出ガス基準75%低減達成。

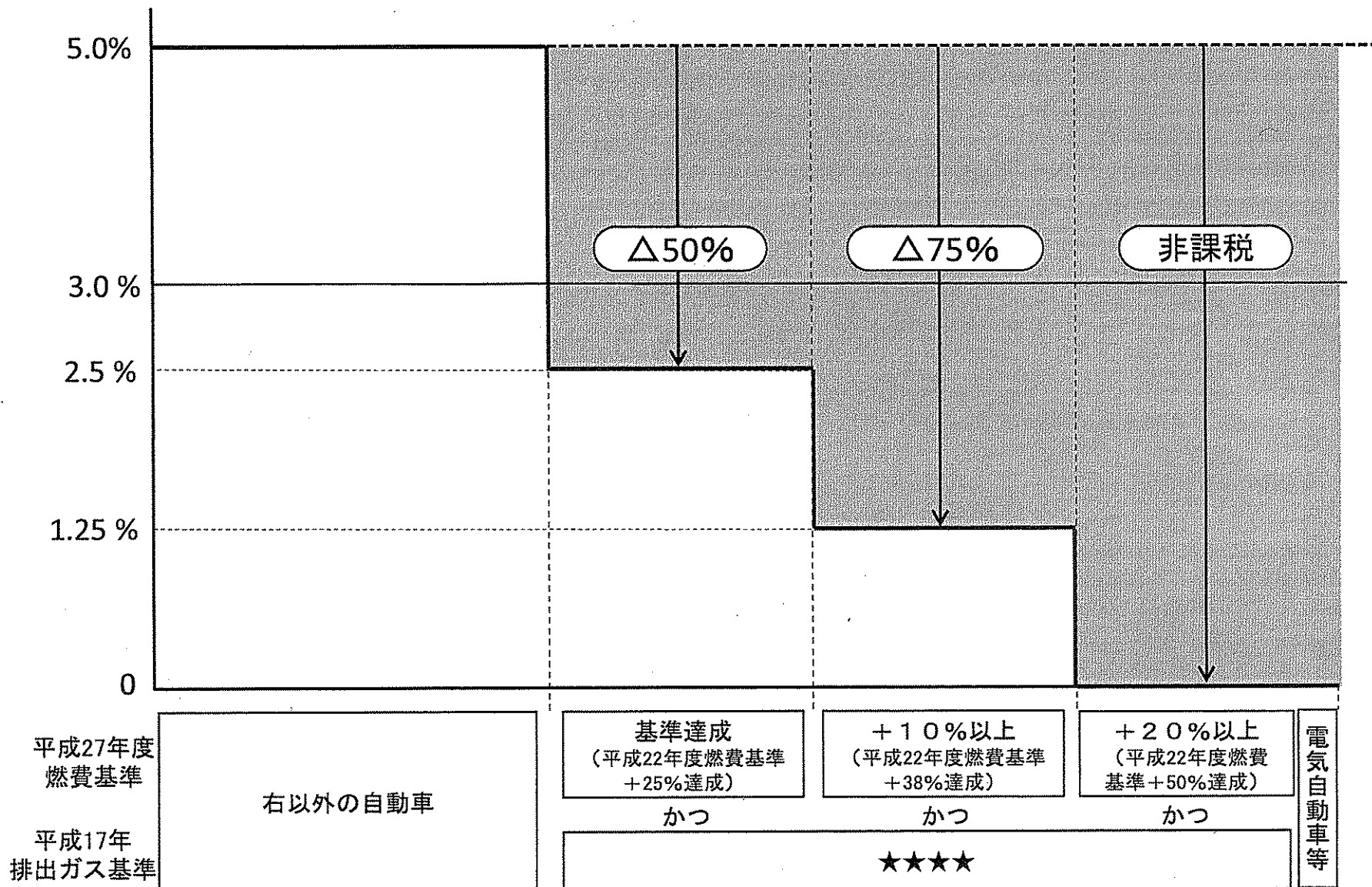
2 ポスト新長期規制：ディーゼル車等において、平成21年以降（車両総重量等により、平成21年、22年と異なる）に適用される排出ガス規制。

3 「H22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。

中量車・重量車

- 乗用車の場合と同様、排出ガス・燃費（H27年度燃費基準）の各要件を満たすものについて、要件の達成割合に応じ、非課税、75%・50%軽減。

自動車取得税における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))



注1 「★★★★」は、平成17年排出ガス基準75%低減達成である。

注2 「電気自動車等」は、電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス車 (ポスト新長期規制からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車 (ポスト新長期規制適合) である。

注3 「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。

自動車取得税の適用状況

○新車による比較

車名	エコカー減税の区分	燃料消費率 (JC08モード)	車両価格 (税抜き)	自動車取得税額		
				減税前	エコカー減税 による軽減額	減税後
A (輸入車)	非対象車	9.3Km/L	約1,320万円	593,500円	0円	593,500円
B (輸入車)	非対象車	7.8Km/L	約990万円	445,700円	0円	445,700円
C (輸入車)	[75%軽減] ★★★★かつH27年度 燃費基準+10%達成	9.8Km/L	約590万円	266,900円	▲200,175円	66,700円
D (国産ハイブリッド)	[非課税] ★★★★かつH27年度 燃費基準+20%達成	32.6Km/L	約210万円	93,000円	▲93,000円	0円
E (国産車)	非対象車	19.0Km/L	約120万円	54,500円	0円	54,500円
F (国産軽自動車)	[50%軽減] ★★★★かつH27年度 燃費基準達成	24.0Km/L	約90万円	24,400円	▲12,200円	12,200円

○新車と中古車による比較

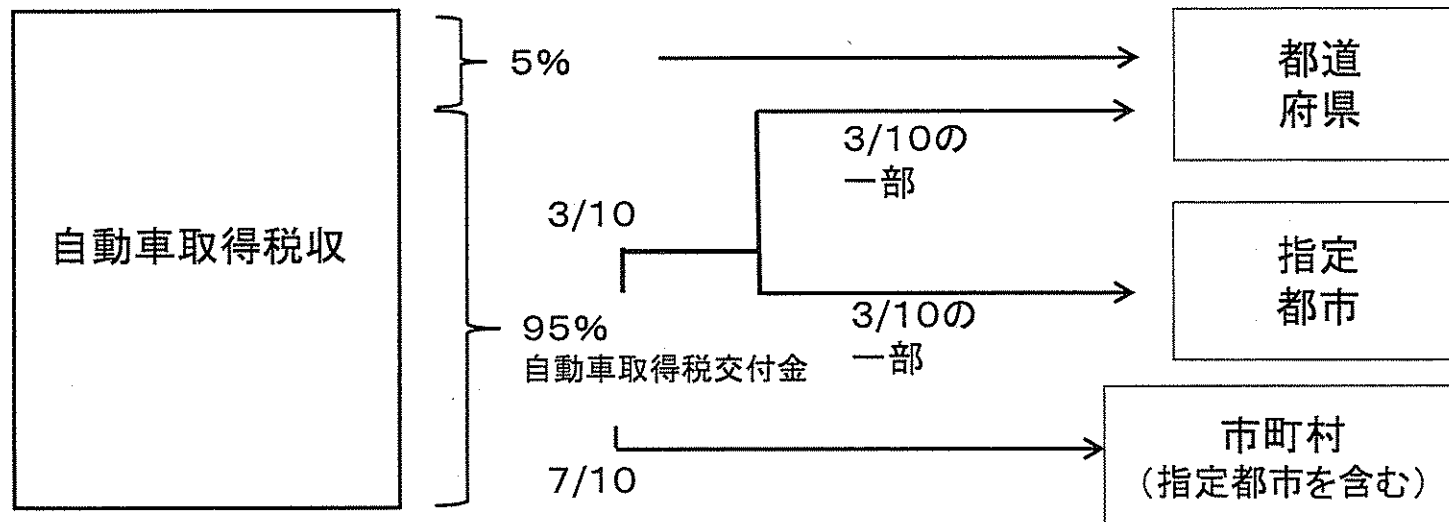
車名	エコカー減税・ 中古車特例の区分	燃料消費率 (JC08モード)	車両価格 (税抜き)	自動車取得税額		
				減税前	エコカー減税 による軽減額	減税後
G (新車ハイブリッド)	[非課税] ★★★★かつH27年度 燃費基準+20%達成	32.6Km/L	約210万円	93,000円	▲93,000円	0円
H (中古車)	非対象車	9.0Km/L	約210万円 (新車時約540万円、 新規登録から3年経過)	92,800円	0円	92,800円

注:自動車メーカーHPを参考に作成。

自動車取得税交付金の概要

1 創設年度	昭和43年度
2 交付方法	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）
3 交付団体	全市町村（特別区含む）
4 交付基準	1/2 市町村道の延長 1/2 市町村道の面積
5 用途	条件・制限無し（平成20年度までは道路に関する費用）
6 交付時期	8・12・3月
7 交付額	1,307億円（平成25年度の自動車取得税収（地方財政計画額）に基づく見込額）

【参考：自動車取得税収の流れ】



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><標準税率> 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><制限税率> 標準税率の1.5倍</p> <p><グリーン化による特例税率>(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	<p>昭和25年 創設</p> <p>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)</p> <p>昭和54年 普通乗用車の税率区分の変更(軸距→排気量)</p> <p>※昭和28年以降、11回の税率の改正あり</p>

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	3,000	4,200	8,000	8,000	8,000	6,000	6,000	6,000	7,000	7,000	7,500	7,500		
		総排気量が1ℓ以下のもの														
	普通自動車	軸距が3.048m以下のもの	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	24,000	25,000	13,800	
			総排気量が3ℓを超え2.5ℓ以下のもの 総排気量が2.5ℓを超え3ℓ以下のもの													
		軸距が3.048mを超えるもの	総排気量が3ℓを超え6ℓ以下のもの	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	45,000	45,000	52,000	52,000	54,500	54,500	40,700	
			総排気量が3ℓを超え4ℓ以下のもの 総排気量が4ℓを超え4.5ℓ以下のもの 総排気量が4.5ℓを超え6ℓ以下のもの													
		軸距が3.048mを超えるもの	総排気量が6ℓを超えるもの	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	90,000	90,000	117,000	129,000	148,500	148,500	111,000	
			総排気量が6ℓを超えるもの													
		(2) 自家用	小型自動車	4,500	7,200	16,000	16,000	16,000	14,000	21,000	21,000	27,500	30,000	34,500	34,500	
			総排気量が1ℓ以下のもの													
		普通自動車	軸距が3.048m以下のもの	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	71,000	81,500	45,000
				総排気量が3ℓを超え2.5ℓ以下のもの 総排気量が2.5ℓを超え3ℓ以下のもの												
軸距が3.048mを超えるもの	総排気量が3ℓを超え6ℓ以下のもの		60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	90,000	90,000	117,000	129,000	148,500	148,500	111,000		
	総排気量が3ℓを超え4ℓ以下のもの 総排気量が4ℓを超え4.5ℓ以下のもの 総排気量が4.5ℓを超え6ℓ以下のもの															
軸距が3.048mを超えるもの	総排気量が6ℓを超えるもの		60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	90,000	90,000	117,000	129,000	148,500	148,500	111,000		
	総排気量が6ℓを超えるもの															

(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

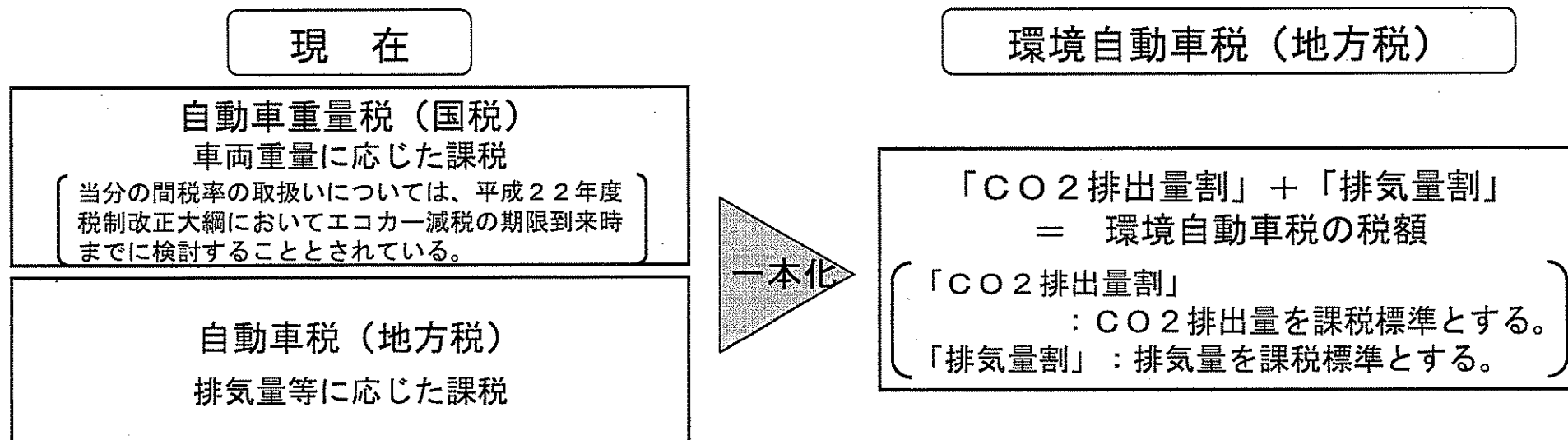
- ・ 自動車重量税と自動車税を一本化し、複雑な自動車関係税の簡素化を図る。
- ・ CO₂排出量と税額が連動する仕組みとし、地球温暖化対策に資する。
- ・ 偏在性の小さい地方税体系の構築に資する。

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

軽自動車税について

軽自動車税の概要

- 1 課税団体 市町村
- 2 課税客体 軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車
- 3 納税義務者 軽自動車等の4月1日現在の所有者
- 4 標準税率

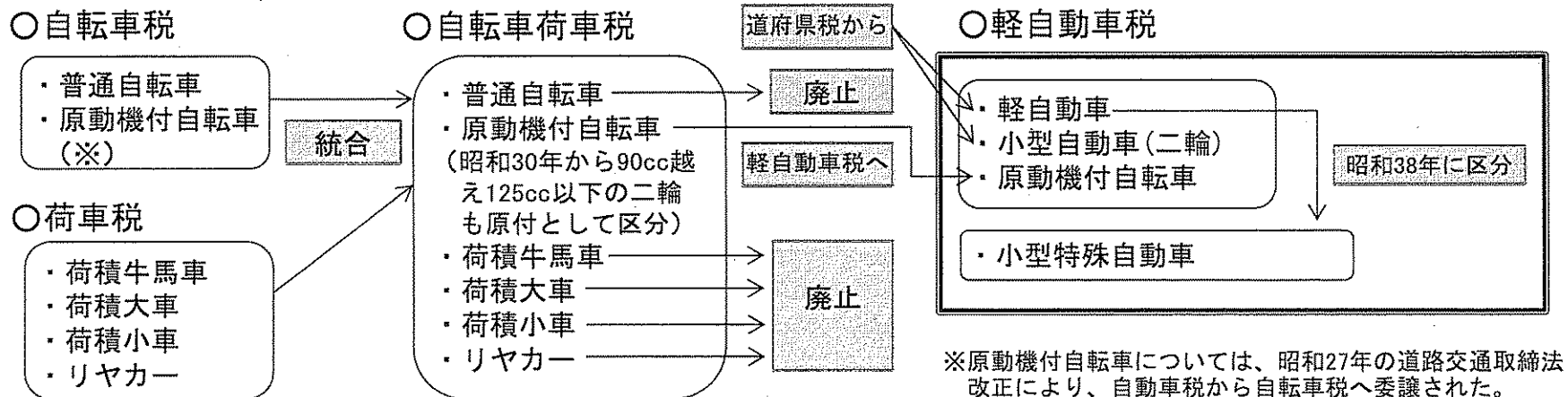
	区 分	年 税 額
原動機付自転車 (125cc以下)	イ 総排気量50cc以下のもの又は定格出力0.6kw以下のもの（二に掲げるものを除く）	1,000円
	ロ 二輪のもので 総排気量50cc超90cc以下のもの又は定格出力0.6kw超0.8kw以下のもの	1,200円
	ハ 二輪のもので 総排気量90cc超のもの又は定格出力0.8kw超のもの	1,600円
	ニ 三輪以上のもので 総排気量20cc超のもの又は定格出力0.25kw超のもので一定のもの	2,500円
軽自動車 (660cc以下) 及び 小型特殊自動車	イ 二輪のもの（側車付きのものを含む。）（125cc超250cc以下）	2,400円
	ロ 三輪のもの	3,100円
	ハ 四輪以上のもの 乗用のもの 営業用 自家用	5,500円 7,200円
	貨物用のもの 営業用 自家用	3,000円 4,000円
二輪の小型自動車(250cc超)		4,000円

- 5 制限税率 標準税率の1.5倍
- 6 徴収方法 普通徴収（月割課税なし）
- 7 税収見込 1,852億円（平成25年度地方財政計画）

軽自動車税の沿革

- 昭和15年 市町村税として自転車税、荷車税が法定される
- 昭和29年 自転車税と荷車税を市町村税の自転車荷車税へ統合
- 昭和30年 道路運送車両法施行規則の改正により、軽自動車とされていた90cc超え120cc以下の二輪を原動機付自転車として区分
- 昭和33年 零細課税を整理する観点から市町村税の自転車荷車税を廃止うち原動機付自転車は存続させ、道府県税から二輪の小型自動車及び軽自動車の移譲を受け、市町村税として新たに軽自動車税を創設
- 昭和38年 道路運送車両法の改正により、軽自動車に含まれていた農耕作業用自動車及び特殊作業用自動車を新しく小型特殊自動車として区分
- 昭和51年 制限税率1.2倍を設定
- 昭和60年 原動機付自転車の区分の中にミニカー（一定の三輪以上）の細目を新設
- 平成18年 制限税率を1.5倍に引き上げ

(参考) 課税客体の変遷



昭和15年

昭和29年

昭和33年

軽自動車税の標準税率の推移

(単位:円)

区 分			昭和25年	昭和28年	昭和29年	昭和30年	昭和33年	昭和36年	昭和37年	昭和40年	昭和51年	昭和54年	昭和59年	昭和60年				
原動機付 自転車 (125cc以下)	50cc以下		自転車税 200	→	自転車荷車税 500	500	→	→	→	→	650	700	1,000	→				
	50cc超90cc以下		→	→	→	800	→	→	→	→	1,000	1,100	1,200	→				
	90cc超		500	700	→	1,000	→	→	→	→	→	1,300	1,450	1,600	→			
	ミニカー ※		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,500			
軽自動車 (660cc以下)	二輪(側車付を含む) (250cc以下)		→	→	→	→	→	→	→	→	1,500	→	2,000	2,200	2,400	→		
	三輪		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→		
	四輪	乗用	営業用	500	700	1,500	→	1,500	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
			自家用	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	
		貨物用	営業用	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
			自家用	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
二輪の小型自動車(250cc超)			1,000	1,400	2,500	→	2,500	→	→	→	→	→	→	→	→	→		
〈参考〉 小型自動車 (1,000cc以下)	乗用	営業用	3,000	4,200	8,000	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→		
		自家用	4,500	7,200	16,000	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	

※ミニカーとは、排気量が20cc超50cc以下又は定格出力が0.25kw超0.6kw以下の原動機を有する車で、下記に掲げるもの。

- 1 輪距が50cm超で3輪以上の車
- 2 輪距が50cm以下で車室を有する4輪以上の車
- 3 輪距が50cm以下で側面が解放されていない車室を有する3輪の車

自動車重量税について

自動車重量税(国税)の概要

創設時期

昭和46年

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)及び平成27年度燃費基準等達成車、経年車(13年超)以外の自動車に対する税率。
- 次世代型自動車及び平成27年度燃費基準等達成車については本則税率、経年車については、13年超は5,000円/0.5t・年、18年超は6,300円/0.5t・年の税率が適用される。

(単位：円)

区 分		自家用自動車			営業用自動車			
		車 検 有 効 期 間			車 検 有 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	4,100	8,200	12,300	2,600	—	—
	バス	車両総重量1tごと	4,100	—	—	2,600	—	—
	トラック(車両総重量2.5t超)	〃	4,100	8,200	—	2,600	5,200	—
	トラック(車両総重量2.5t以下)	〃	3,300	6,600	—	2,600	5,200	—
	特種用途自動車	〃	4,100	8,200	—	2,600	5,200	—
	小型二輪	一両につき	1,900	3,800	5,700	1,500	3,000	4,500
	軽自動車	〃	3,300	6,600	9,900	2,600	5,200	—
届出軽自動車	軽二輪	一両につき	4,900			4,100		
	その他	〃	9,900			7,800		

※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

6,509億円(平成25年度予算額)

(うち国税分3,860億円、譲与税分2,649億円)

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。

自動車重量譲与税の概要

1 創設年度	昭和46年度
2 譲与総額	自動車重量税収入額の407/1000（当分の間）
3 譲与団体	全市町村（特別区含む）
4 譲与基準	1/2 市町村道の延長 1/2 市町村道の面積
5 使途	条件・制限無し（平成20年度までは道路に関する費用）
6 譲与時期	6・11・3月
7 譲与額	2,696億円（H25年度地方財政計画額）

（参考）自動車重量税の概要

1 課税物件	検査自動車等
2 納税義務者	自動車検査証の交付等を受ける者及び車両番号の指定を受ける者
3 課税標準	検査自動車及び届出自動車の数量
4 税率	自動車により異なる（例：自家用乗用自動車(2年) 8,200円/0.5t）
5 税収	6,509億円（H25年度予算額）