

平成26年度地方税制改正（税負担軽減措置等）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 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）	平成25年度与党税制改正大綱を踏まえ、以下の要望を行う		
関係条文	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自動車取得税の段階的引下げ・廃止、エコカー減税の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車取得税の税率を消費税8%時点で3%引下げ、消費税10%時点で廃止する。 ・消費税率引上げの影響の緩和と、環境性能に優れた自動車の普及促進を図るため、エコカー減税を拡充する。 2. 自動車重量税のエコカー減税の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・消費税率引上げの影響の緩和と、環境性能に優れた自動車の普及促進を図るため、エコカー減税を拡充する。 3. 自動車税のグリーン化特例の拡充・延長 <ul style="list-style-type: none"> ・消費税率引上げの影響の緩和と、環境性能に優れた自動車の普及促進を図るため、自動車税のグリーン化特例を延長・拡充する。 		
	<p>○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</p> <p>○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</p>		
減収見込額	[初年度]	精査中（ — ）	[平年度]
	[改正増減収額]		精査中（ — ） (単位：百万円)
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>① 平成25年度与党税制改正大綱に基づき、</p> <p>○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を前提に、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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 <p>○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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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じる。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。 <p>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ため、車体課税についてグリーン化を強化するとともに自動車取得税の税率引下げ、自動車重量税の負担の軽減等の見直しを行い、消費税増税による自動車需要の落ち込みと日本経済への悪影響を回避する。</p> <p>③ 消費税10%時の自動車取得税の廃止に伴う自動車取得税の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。</p> <p>(2) 施策の必要性</p>		

	<p>① 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、グリーン化を図る観点から見直しを行うこととされており、平成25年度与党税制改正大綱において、自動車取得税の二段階での廃止や自動車重量税の一層のグリーン化などを行うという方針が示され、平成26年度税制改正で具体的な結論を得るとされている。この方針の確実な実現が必要。</p> <p>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いる（1990年度：780万台→2012年度：521万台）。一方で、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ため、車体課税についてグリーン化を強化するとともに自動車取得税の税率引下げ、自動車重量税の負担の軽減等を見直しを行い、消費税増税による自動車需要の落ち込みと日本経済への悪影響を回避することが必要。</p> <p>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ケースが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。</p> <p>④ 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</p> <p>⑤ 消費税10%時の自動車取得税の廃止に伴う自動車取得税の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。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>なし</p>

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
		<p>① 平成 25 年度与党税制改正大綱に基づき、自動車取得税の二段階での廃止や自動車重量税の一層のグリーン化などを実現。</p> <p>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。</p> <p>③ 環境性能に優れた自動車の普及促進のため、2030 年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を 5～7 割とすることを旨とする。</p> <p>(関連する閣議決定等)</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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%への引上げ時までに結論を得る。</p>

政策の
達成目標

- 平成 25 年度与党税制改正大綱（平成 25 年 1 月）
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を前提に、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、その税收について、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、その税收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。
- 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%
- 日本再興戦略（平成 25 年 6 月）
2030 年までに新車販売台数に占める次世代自動車の割合を 5～7 割とすることを目指す。

税負担軽減
措置等の適用
又は延長
期間

エコカー減税の拡充：消費税 10%時点まで（1 年 6 か月）
自動車税のグリーン化特例：2 年間

同上の期間
中の達成目標

—

	政策目標の達成状況	<p>○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いる。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ことが必要。特に、消費税増税による自動車需要の落ち込みと日本経済への悪影響を回避する。</p> <p><国内自動車販売台数の推移> 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 平成 24 年度 521 万台</p> <p>○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。</p> <p><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% 平成 24 年度 20%</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>○国内の自動車販売台数は近年 500 万台前後で推移しており、これら自動車ユーザーの負担軽減となる。</p> <p><国内自動車販売台数の推移> 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 平成 24 年度 521 万台</p>
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>○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、グリーン化を図る観点から見直しを行うこととされており、平成 25 年度与党税制改正大綱において、自動車取得税の二段階での廃止や自動車重量税の一層のグリーン化などを行うという方針が示され、平成 26 年度税制改正で具体的な結論を得るとされている。この方針の実現を図る。</p> <p>○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。</p> <p><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% 平成 24 年度 73.9%</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p> <p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>○クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金 —平成 25 年度予算額：300 億円 —電気自動車等の購入者に対し、ベース車両（同格のガソリン車）との価格の一部を補助 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。</p> <p>税制改正要望の目的は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ため、車体課税についてグリーン化を強化するとともに自動車取得税の税率引下げ、自動車重量税の負担の軽減等の見直しを行い、消費税増税による自動車需要の落ち込みと日本経済への悪影響を回避しつつ、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、</p>

		<p>初期需要を促すために購入補助を行うものである。</p>
	<p>要望の措置の 妥当性</p>	<p>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、グリーン化を図る観点から見直しを行うこととされており、平成25年度与党税制改正大綱において、自動車取得税の二段階での廃止や自動車重量税の一層のグリーン化などを行うという方針が示され、平成26年度税制改正で具体的な結論を得るとされている。</p>
<p>税負担軽減措置等の 適用実績</p>	<p><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% 平成24年度 73.9%</p> <p><エコカー減税> ○自動車取得税(総務省試算) 平成21年度 ▲1,390億円 平成22年度 ▲1,395億円 平成23年度 ▲1,417億円 平成24年度 ▲1,620億円</p> <p><自動車税グリーン化の軽減対象車新規登録台数> 平成20年度 118万台 平成21年度 220万台 平成22年度 177万台 平成23年度 200万台 平成24年度 206万台</p> <p><自動車税グリーン化特例> ○過去5年間の軽課額試算 ○過去5年間の重課額試算 平成19年度 ▲224億円 平成20年度 203億円 (19年度登録) 平成20年度 ▲192億円 平成21年度 205億円 (20年度登録) 平成21年度 ▲224億円 平成22年度 211億円 (21年度登録) 平成22年度 ▲249億円 平成23年度 237億円 (22年度登録) 平成23年度 ▲313億円 平成24年度 258億円 (23年度登録)</p>	
<p>「地方税における 税負担軽減措置等 の適用状況等に関 する報告書」に おける適用実績</p>	<p><自動車取得税の時限的な非課税措置及び自動車取得税の時限的な税率軽減措置> 平成23年度 2338億円</p> <p><自動車税のグリーン化特例> 平成23年度 軽課分 313億円 重課分 237億円</p>	
<p>税負担軽減措置等の 適用による効果(手 段としての有効性)</p>	<p>本措置の適用数量は想定以上に僅少ではなく、また適用要件を満たす全ての自動車を対象であるため、特定の者に偏ってはいない。</p>	
<p>前回要望時の 達成目標</p>	<p>—</p>	

前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由	—
これまでの要望経緯	