

平成27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	3	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、軽自動車税）		
要望項目名	車体課税の抜本的見直し		
要望内容（概要）	平成26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	<p>1. 平成27年4月時点での措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車取得税のエコカー減税、中古車特例の基準切替え、延長 ・自動車重量税のエコカー減税の基準切替え、拡充、恒久化 ・自動車重量税の当分の間税率の廃止を前提とした税制の一層のグリーン化 ・自動車税の初年度月割課税の廃止、税率引下げ ・軽自動車税の軽減措置の導入 ・軽自動車税における二輪車の取扱いの検討 <p>2. 消費税率10%への引上げ時点（平成27年10月予定）での措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車取得税の廃止 ・自動車税の環境性能割の導入 ・自動車税のグリーン化特例の基準切替え、拡充 <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～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> <p>○軽自動車税：地方税法第442条～第463条、附則第30条、地方税法施行規則第8条の3の4</p>		
減収見込額	[初年度]	精査中（ — ）	[平年度]
	[改正増減収額]		精査中（ — ）
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>① 平成26年度与党税制改正大綱を踏まえ、以下の見直しを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自動車取得税のエコカー減税について対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え。 ○自動車取得税について消費税率10%への引上げ時点（平成27年10月予定）で廃止。 ○自動車重量税については対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え、軽減措置の拡充、恒久化を図る。当分の間税率（旧暫定税率）について廃止を前提としつつ、税制の一層のグリーン化を図る。 ○自動車税について、環境性能課税（環境性能割）を、環境性能に優れた車以外（2020年度燃費基準未達成車）に対するバッド課税との考え方で導入する。排気量割については、初年度月割課税を廃止、コンパクトカー等の税率を引き下げる。（排気量1,000cc以下の負担水準を軽自動車の2倍程度にする等） ○自動車税のグリーン化特例について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え、軽減措置の拡充を図る。 ○四輪車等に係る軽自動車税については、環境性能に優れた車に対して軽減措置を導入する。 ○二輪車等に係る軽自動車税については、新規車両及び既存車両の識別可能性を考慮しつつ、税率の引上げが平成27年度以後に新規取得される新車から適用することとされた四輪車等（軽自動車）との均衡を図る観点から、必要な見直しを行う。 <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廃止、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 消費税率10%引上げ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。その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26年度与党税制改正大綱において、自動車取得税の消費税10%時点での廃止や自動車税のグリーン化などを行うという方針が示され、平成27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しており（1990年度：780万台→2013年度：569万台）、2013年度は消費税8%への引上げによる駆け込み需要等により一時的に増加したものの、消費税10%への引上げによりさらなる縮小が懸念されている。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廃止、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といった価格に応じた課税が二種類課されており、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つの税が課されているため、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。</p> <p>④ 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	<p>1. 経済産業 1-1 経済基盤</p>
		<p>① 平成 26 年度与党税制改正大綱に基づき、自動車取得税の消費税 10%時点での廃止や自動車税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) ○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%への引上げ時まで結論を得る。</p> <p>○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。</p>

政策の
達成目標

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。

○民間投資活性化等のための税制改正大綱（平成25年10月）

自動車取得税及び自動車重量税については、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ、税制抜本改革法第7条第1号カに基づき、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。

○平成26年度与党税制改正大綱（平成25年12月）

税制抜本改革法第7条第1号カの規定及び平成25年度与党税制改正大綱、さらには、「民間投資活性化等のための税制改正大綱」を踏まえ、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ、国、地方を通じ、車体課税について、以下のように見直すこととする。

① 自動車取得税については、消費税率8%への引上げ時において、平成22年度燃費基準を満たした自動車等の取得に係る税率を引き下げることとし、自家用自動車については5%から3%、営業用自動車及び軽自動車については3%から2%にそれぞれ引き下げるとともに、平成26年度までの措置であるエコカー減税の軽減率を拡充する。エコカー減税については、平成27年度税制改正において基準の切替えと重点化を図る。

自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時（平成27年10月予定）に廃止する。そのための法制上の措置は、消費税率10%段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる。

② 自動車税については、平成25年度末で期限切れを迎える「グリーン化特例」について、対象車種にクリーンディーゼル車を追加する等の基準の切替えと重点化、拡充を行った上で2年間延長する。

また、消費税率10%段階において、平成25年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税（環境性能割）を、自動車税の取得時の課税として実施することとし、平成27年度税制改正で具体的な結論を得る。その大要は、以下のとおりとする。

イ 課税標準は取得価額を基本とし、控除及び免税点のあり方等について併せて検討する。税率は、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、0～3%の間で変動する仕組みとする。具体的な燃費基準値達成度の税率への反映方法等については、省エネ法に基づく平成32年度燃費基準への円滑な移行を視野に入れて検討を行う。

ロ 環境性能課税の税収規模は、平均使用年数を考慮した期間において、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規模を確保するものとする。

ハ 自動車税（排気量割）のグリーン化特例については、環境性能割の導入時に、環境性能割を補完する趣旨を明確化し、環境性能割非課税の自動車に対象を重点化した上で、軽課を強化する。

ニ 環境性能課税及びグリーン化特例の制度設計に当たっては、幅広い関係者の意見を聴取しつつ、技術開発の動向等も踏まえて、一層のグリーン化機能が発揮されるものとなるよう、検討するものとする。

③ 軽自動車税については、平成27年度以降に新たに取得される四輪車等の税率を、自家用乗用車にあっては1.5倍に、その他の区分の車両にあっては農業者や中小企業者等の負担を考慮し約1.25倍にそれぞれ引き上げる。

また、軽自動車税においてもグリーン化を進める観点から、最初の新規検査から13年を経過した四輪車等について、平成28年度から約20%の重課を行うこととし、併せて軽課についても検討を行うこととする。二輪車等については、税率を約1.5倍に引き上げた上で、2,000円未満の税率を2,000円に引き上げる。

④ 自動車重量税については、エコカー減税を拡充するとともに、その財源の確保及び一層のグリーン化等の観点から、経年車に対する課税の見直しを行う。
 平成27年度税制改正において、現行エコカー減税の期限到来に併せ、エコカー減税の基準の見直しを行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。
 自動車重量税については、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、その原因者負担・受益者負担としての性格を踏まえる。また、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。

○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 割とすることを旨とする。

○平成 26 年度経済財政報告（平成 26 年 7 月）
 今回は、駆け込み需要と反動減を平準化させるための施策がとられた。具体的には、自動車販売に係る平準化措置として、消費税率引上げ後に自動車取得税の引下げやエコカー減税の拡充等の施策が実施されたが、前述のとおり、自動車販売の伸びは前回よりもかなり大きかった。これは、既に取得税が免税・減税となっているエコカーの割合が自動車販売全体に占める割合が高かったことや、エコカー減税の拡充等による負担軽減分が、消費税率引上げによる負担増加分に比べてかなり小さかったことから、平準化の効果が発揮されにくかったためと考えられる。

税負担軽減措置等の適用又は延長期間

自動車取得税のエコカー減税の拡充・延長：消費税率引上げ時点まで（1 年 6 か月）
 自動車税のグリーン化特例：3 年間

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している。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、消費税率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。

<国内自動車販売台数の推移>

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
 平成 25 年度 569 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%とすることを旨とする。」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%
 平成 24 年度 21%
 平成 25 年度 23%

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約 500 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。</p> <p><国内自動車販売台数の推移></p> <p>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 平成 25 年度 569 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 26 年度与党税制改正大綱において、自動車取得税の消費税 10% 時点での廃止や自動車税のグリーン化などを行うという方針が示され、平成 27 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></p> <p>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% 平成 25 年度 82.5%</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>○クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金</p> <p>—平成 26 年度予算額：300 億円</p> <p>—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</p> <p>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等の普及促進を図る。</p>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<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等について、初期需要を促すために購入補助を行うものである。</p>
要望の措置の妥当性	<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 26 年度与党税制改正大綱において、自動車取得税の消費税 10% 時点での廃止や自動車税のグリーン化などを行うという方針が示され、平成 27 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% 平成 25 年度 82.5%</p> <p><エコカー減税> ○自動車取得税(総務省試算) 平成 23 年度 ▲2,338 億円 平成 24 年度 ▲2,319 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 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 210 万台 平成 25 年度 238 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 20 年度 ▲192 億円 平成 20 年度 203 億円 (19 年度登録) 平成 21 年度 ▲224 億円 平成 21 年度 205 億円 (20 年度登録) 平成 22 年度 ▲249 億円 平成 22 年度 211 億円 (21 年度登録) 平成 23 年度 ▲313 億円 平成 23 年度 237 億円 (22 年度登録) 平成 24 年度 ▲346 億円 平成 24 年度 250 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 2,338 億円 平成 24 年度 2,319 億円</p> <p><中古車の取得に係る課税標準の特例措置> 平成 23 年度 473 億円 平成 24 年度 559 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 平成 24 年度 軽課分 346 億円 重課分 250 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>
<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</p>	<p>—</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>—</p>