

平成31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	21	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（環境性能割）、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）	<p>・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</p> <p>自動車取得税（環境性能割）、自動車税、軽自動車税</p> <p>・特例措置の内容</p> <p>「平成29年度与党税制改正大綱」や「経済財政運営と改革の基本方針2018」等を踏まえ、ユーザー負担の軽減や簡素化等の観点から、自動車税の税率引下げをはじめ、自動車重量税の「当分の間税率」の廃止等の車体課税の抜本的な見直しを実現する。また、エコカー減税及びグリーン化特例の延長を行う。</p> <p>加えて、来年10月の消費税率引き上げ時に、駆け込み需要とその反動減を生じさせることがないよう、耐久消費財である自動車の需要の平準化を図るべく、取得段階のユーザー負担の軽減に向けた必要な対応を検討し、措置を講ずる。</p>	
関係条文	<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の2</p> <p>○自動車税：地方税法第145条～第177条、附則第12条の3、地方税法施行令第44条～第44条の3、地方税法施行規則附則第5条及び第5条の2、附則第5条及び第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、地方税法施行令第52条の18、地方税法施行規則第15条の8及び第16条、附則第8条の3の3</p>	
減収見込額	<p>[初年度] (—) [平年度] (—)</p> <p>[改正増減収額] (単位：百万円)</p>	
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>① 「平成29年度与党税制改正大綱」や「経済財政運営と改革の基本方針2018」（以下、「骨太の方針2018」という）等を踏まえ、ユーザー負担の軽減や簡素化等の観点から、自動車税の税率引下げをはじめ、自動車重量税の「当分の間税率」の廃止等の車体課税の抜本的な見直しを実現する。また、エコカー減税及びグリーン化特例の延長を行う。</p> <p>加えて、来年10月の消費税率引き上げ時に、駆け込み需要とその反動減を生じさせることがないよう、耐久消費財である自動車の需要の平準化を図るべく、取得段階のユーザー負担の軽減に向けた必要な対応を検討し、措置を講ずる。</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ため、簡素化・ユーザー負担軽減による国内市場の活性化、国内の産業・雇用基盤の維持・強化、環境対策の促進を行い、税制の簡素化、より一層のユーザー負担の軽減、グリーン化を可能とする、恒久措置を含む車体課税の抜本的な見直しを行い、車体課税の複雑かつ過大な負担等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 気候変動、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、有望な成長分野であるため、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 平成29年度与党税制改正大綱において、「消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」とされている。</p>	

- ② また、「骨太の方針 2018」には「2014 年 4 月の消費税率引上げ時に耐久消費財を中心に駆け込み需要とその反動減が生じたことを踏まえ、2019 年 10 月 1 日の消費税率引上げに際し、税率引上げ後の自動車や住宅などの購入支援について、需要変動を平準化するため、税制・予算による十分な対策を具体的に検討する」とされている。

以下記載の通り、自動車需要が日本経済に与える影響力の大きさを鑑み、ユーザー負担の軽減を通じた、低迷する国内販売・生産の底上げ等に資する対策が必要。

- ③ 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→2017 年度：520 万台）、2014 年度は消費税 8%への引上げの影響により前年度と比べて大きく減少、また、また、2015 年度も不透明な景気情勢、漸進な円高や軽自動車税の引き上げの中、500 万台を割り込むなど引き続き減少が続いた。2016 年度及び 2017 年度は 500 万台を越えたものの、中長期的に見れば減少傾向が継続。加えて、2019 年 10 月には消費税が 10%へ引き上げられる予定であり、更なる市場縮小が懸念。1997 年 4 月の消費税 3%から 5%への引き上げでは、約 100 万台（1996 年度：729 万台→1997 年度：628 万台）、2014 年 4 月の 8%への引き上げでは、約 40 万台（2013 年度 569 万台→2014 年度 530 万台）、2015 年 4 月の軽自動車税引き上げでは約 36 万台（→494 万台）減少した。一方で、自動車産業は裾野が広く、関連産業を含めて約 540 万人（全就業人口の約 1 割）の雇用を生み出し、自動車製造業の出荷額は主要製造業の約 2 割（約 57 兆円）を占めるなど他産業への生産波及効果も大きい基幹産業。国内販売・生産台数の低迷は国内の雇用や生産基盤の維持を困難にし、中小企業、地方経済を含む日本経済全体に大きな影響を与える。加えて、自動車販売台数の減少は、車体課税や車体販売による消費税収の減少により国及び地方の税収にも影響を与える。
- ④ 自動車は消費者の経済・社会活動を支える生活の足であるが、取得段階で自動車取得税、保有段階で自動車重量税のほかに自動車税（又は軽自動車税）の 3 つの税が課されている。自動車取得税については、消費税の 10%への引上げ時に廃止が決まっている。一方で、自動車税・軽自動車税に環境性能割が導入されることとなれば、他の保有に係る課税とともに自動車ユーザーに対して複雑かつ過大な負担を強いることとなる。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。実際に、自動車ユーザーからは、車体課税にかかる税負担が重いといった声がアンケート調査等から上げられており、複雑かつ過大な負担は、自動車ユーザーの車離れ、国内市場低迷の一因となっている。
- ⑤ 平成 29 年度税制改正において、エコカー減税（自動車取得税・自動車重量税）とグリーン化特例（自動車税・軽自動車税）は平成 31 年 3 月 31 日まで、エコカー減税（自動車重量税）は 4 月 30 日まで、対象を重点化した上で適用期限を延長。これまでの優遇税制により、自動車の燃費等は着実に向上したが、気候変動、環境・エネルギー制約に対応するため、不透明な景気情勢や漸進な円高という経済情勢にも配慮しつつ、引き続き、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。

低迷する国内販売・生産の底上げ、ユーザー負担の軽減、税制の簡素化等のため、上記考えに基づき、恒久的措置をはじめとする車体課税の抜本的な見直しが必要。

本要望に対応する縮減案	—
-------------	---

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 1-1 経済基盤
-----	-------------------	---------------------

- ① 平成 26 年度、平成 27 年度、平成 28 年度及び平成 29 年度与党税制改正大綱、骨太の方針 2018 等に基づき、自動車取得税の消費税 10%時点での着実な廃止やエコカー減税・グリーン化特例の延長等取得時の軽減、自動車の保有に係る税負担の軽減などを実現。
- 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、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。

(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%への引上げ時まで結論を得る。

○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 27 年度与党税制改正大綱（平成 26 年 12 月）

平成 26 年度与党税制改正大綱等における消費税率 10%段階の車体課税の見直しについては、平成 28 年度以後の税制改正において具体的な結論を得る。

自動車取得税及び自動車重量税に係るエコカー減税については、燃費基準の移行を円滑に進めるとともに、足下の自動車の消費を喚起することにも配慮し、経過的な措置として、平成 32 年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、現行の平成 27 年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講ずる。

自動車重量税については、消費税率 10%への引上げ時の環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を、平成 32 年度燃費基準の下で、政策インセンティブ機能を回復する観点から見直しとともに、基本構造を恒久化する。

また、平成 25 年度及び平成 26 年度与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担の性格等を踏まえる。

軽自動車税については、一定の環境性能を有する四輪車等について、その燃費性能に応じたグリーン化特例（軽課）を導入する。この特例については、自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直し。また、二輪車等の税率引上げについて、適用開始を 1 年間延期し、平成 28 年度分からとする。

なお、消費税率 10%段階の車体課税の見直しにおいては、税制抜本改革法第 7 条に沿いつつ、自動車をめぐるグローバルな環境や課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえた議論を行う。

○平成 28 年度与党税制改正大綱（平成 27 年 12 月）

自動車取得税については、平成 26 年度与党税制改正大綱等を踏まえ、消費税率 10%への引上げ時である平成 29 年 4 月 1 日に廃止するとともに、自動車税及び軽自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能割をそれぞれ平成 29 年 4 月 1 日から導入する。

環境性能割においては、税率区分として平成 32 年度燃費基準を用いるとともに、平成 27 年度燃費基準も一部用いることとし、自動車の消費を喚起するとともに、自動車取得税の廃止と環境性能割の導入を通じた負担の軽減を図る。環境性能割の税率区分については、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2 年毎に見直しを行う。（中略）

なお、消費税率 10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の動向、自動車をめぐるグローバルな環境、登録車と軽自動車との課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化を図る観点から、平成 29 年度税制改正において、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

○平成 29 年度与党税制改正大綱（平成 28 年 12 月）

消費税率 10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成 31 年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる

○経済財政運営と改革の基本方針 2018（平成 30 年 6 月）

（4）耐久消費財対策

2014 年 4 月の消費税率引上げ時に耐久消費財を中心に駆け込み需要とその反動減が生じたことを踏まえ、2019 年 10 月 1 日の消費税率引上げに際し、税率引上げ後の自動車や住宅などの購入支援について、需要変動を平準化するため、税制・予算による十分な対策を具体的に検討する。

○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。

○日本再興戦略 2016（平成 28 年 6 月）

「10. 環境・エネルギー制約の克服と投資の拡大」

《KPI》2030 年までに乗用車の新車販売占める次世代自動割合を 5～7 割とすることを旨とする。

○未来投資戦略 2017（平成 29 年 6 月）

具体的な施策（「エネルギー・環境制約の克服と投資の拡大」）

《KPI》2030 年までに乗用車の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。

○未来投資戦略 2017(平成 29 年 6 月閣議決定)

具体的な施策(「エネルギー・環境制約の克服と投資の拡大」)

《KPI》2030 年までに乗用車の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>税負担軽減措置等の適用又は延長期間</p>	<p>—</p>
	<p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>—</p>
<p>政策目標の達成状況</p>		<p>○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。消費増税や車体課税の複雑かつ過大な負担等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></p> <p>平成23年度 475万台 平成24年度 521万台 平成25年度 569万台 平成26年度 530万台 平成27年度 494万台 平成28年度 508万台 平成29年度 520万台</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></p> <p>平成23年度 16% 平成24年度 21% 平成25年度 23% 平成26年度 24% 平成27年度 27% 平成28年度 36% 平成29年度 36%</p>
<p>有効性</p>	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<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 平成26年度 530万台 平成27年度 494万台 平成28年度 508万台 平成29年度 520万台</p>
	<p>要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)</p>	<p>○平成29年度与党税制改正では、「平成31年度税制改正までに、(中略)自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」と明記された。また、「骨太の方針2018」において、「2014年4月の消費税率引上げ時に耐久消費財を中心に駆け込み需要とその反動減が生じたことを踏まえ、2019年10月1日の消費税率引上げに際し、税率引上げ後の自動車や住宅などの購入支援について、需要変動を平準化するため、税制・予算による十分な対策を具体的に検討する。」とされた。この方針の実現を図る。</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。

＜新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合＞

平成22年度	76.7%
平成23年度	81.9%
平成24年度	73.8%
平成25年度	81.9%
平成26年度	86.5%
平成27年度	81.2%
平成28年度	84.1%
平成29年度	83.3%

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	○クリーンエネルギー自動車導入促進対策費補助金 —平成 30 年度予算額：130 億円 —電気自動車等の購入者に対し、車両価格の一部を補助 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等の普及促進を図る。
	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、自動車ユーザーに対する複雑で過重な車体課税の負担軽減、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・自動車重量税の負担の軽減等の見直しを行い、車体課税の複雑かつ過大な負担等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。
	要望の措置の 妥当性	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ところ。また、平成 29 年度与党税制改正大綱において、「消費税率 10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成 31 年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」とされている。また、「骨太の方針 2018」において、「2014 年 4 月の消費税率引上げ時に耐久消費財を中心に駆け込み需要とその反動減が生じたことを踏まえ、2019 年 10 月 1 日の消費税率引上げに際し、税率引上げ後の自動車や住宅などの購入支援について、需要変動を平準化するため、税制・予算による十分な対策を具体的に検討する。」とされた。
	ページ	21-8

<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></p> <p>平成 22 年度 76.7%</p> <p>平成 23 年度 81.9%</p> <p>平成 24 年度 73.8%</p> <p>平成 25 年度 81.9%</p> <p>平成 26 年度 86.5%</p> <p>平成 27 年度 81.2%</p> <p>平成 28 年度 84.1%</p> <p>平成 29 年度 83.3%</p> <p><エコカー減税></p> <p>○自動車重量税(財務省試算)</p> <p>平成 22 年度 ▲ 724 億円</p> <p>平成 23 年度 ▲1,018 億円</p> <p>平成 24 年度 ▲ 347 億円</p> <p>平成 25 年度 ▲ 440 億円</p> <p>平成 26 年度 ▲ 720 億円</p> <p>平成 27 年度 ▲ 610 億円</p> <p>平成 28 年度 ▲ 730 億円</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></p> <p>平成 23 年度 2,338 億円</p> <p>平成 24 年度 2,319 億円</p> <p>平成 25 年度 3,124 億円</p> <p>平成 26 年度 2,095 億円</p> <p>平成 27 年度 1,622 億円</p> <p>平成 28 年度 1,747 億円</p> <p><中古車の取得に係る課税標準の特例措置></p> <p>平成 23 年度 473 億円</p> <p>平成 24 年度 559 億円</p> <p>平成 25 年度 1,227 億円</p> <p>平成 26 年度 1,526 億円</p> <p>平成 27 年度 1,323 億円</p> <p>平成 28 年度 1,487 億円</p> <p><自動車税のグリーン化特例></p> <p>平成 23 年度 軽課分 313 億円 重課分 237 億円</p> <p>平成 24 年度 軽課分 346 億円 重課分 250 億円</p> <p>平成 25 年度 軽課分 308 億円 重課分 256 億円</p> <p>平成 26 年度 軽課分 372 億円 重課分 261 億円</p> <p>平成 27 年度 軽課分 469 億円 重課分 389 億円</p> <p>平成 28 年度 軽課分 518 億円 重課分 408 億円</p> <p><軽自動車税のグリーン化特例></p> <p>平成 28 年度 軽課分 51 億円 重課分 235 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が対象であるため、特定の者に偏ってはいない。</p>

前回要望時の 達成目標	—
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	—