

平成29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	29	府 省 庁 名 国土交通省
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	車体課税の見直し	
要望内容 (概要)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） ・ 特例措置の内容 <p>平成28年度与党税制改正大綱等及び「消費税率引上げ時期の変更に伴う税制上の措置」に沿って、以下の方向で所要の見直しを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車取得税については、消費税率10%への引上げ時に廃止する。 ○ 自動車取得税のエコカー減税並びに自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例について、延長するとともに、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化等を図る。 ○ 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30年排出ガス規制の導入に伴い、必要な措置を講ずる。 	
関係条文	<div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>地方税法 第119条、147条、444条 同法附則第12条の2の2、12条の2の3、12条の2の4、12条の2の5、12条の3、30条 同法施行規則附則第4条の4、4条の5、4条の6、5条、5条の2、8条3の3、8条3の4</p> </div>	
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>環境性能の優れた自動車への代替を促し、自動車に起因する環境負荷の低減等を図る。</p> <p>(政府目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2030年の運輸部門の二酸化炭素排出量を2013年度比で27.6%削減する（「地球温暖化対策計画」（平成28年5月閣議決定）） ・ 2030年に新車販売に占める次世代自動車の割合を5割から7割（※）とする（日本再興戦略改訂2016（平成28年6月閣議決定）） <p>（※）平成27年度における新車販売（乗用車）に占める次世代自動車の割合は27.8%となっている。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>地球温暖化問題や自動車からの排出ガス（NOx・PM）による大気汚染問題等の環境対策に加え、国際競争力の強化等の行政課題に的確に対応するため、自動車取得税、自動車税、軽自動車税について、平成28年度与党税制改正大綱等に沿って、見直しを行う必要がある。また、車体課税の見直しを行う上で、平成30年10月に導入される世界統一の試験方法による排出ガス規制に関しても検討を行う必要がある。</p> <p>なお、平成28年度与党税制改正大綱において、各税目について以下のように見直すこととされている。</p> <p>自動車取得税については、「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」。</p> <p>自動車税及び軽自動車税については、「環境性能割を導入する平成29年度以後の自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例（軽課）については、環境性能割を補完する制度であることを明確化した上で、平成29年度税制改正において具体的な結論を得る」。</p> <p>また、「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関税のバランス、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、地方税制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」こととされている。</p> <p>また、消費税率10%への引上げ時期延期に伴い、「消費税率引上げ時期の変更に伴う税制上の措置」（平成28年8月2日 自由民主党・公明党）において、「自動車取得税の廃止時期並びに自動車税及び軽自動車税における環境性能割の導入時期をそれぞれ平成31年10月に延期する」こととされている。</p> <p>上記の観点を踏まえ、自動車取得税、自動車税、軽自動車税の見直しを行うものである。</p>	
ページ		29-1

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的位置付け	政策目標3 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 参考指標16 新車販売に占める次世代自動車の割合	
	政策の達成目標	車体課税のグリーン化等により、自動車の環境負荷の低減等を図る。	
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	—	
	同上の期間中の達成目標	—	
	政策目標の達成状況	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合 平成20年度（エコカー減税導入前）：3.0% 平成27年度（エコカー減税導入後）：27.8% 	
有効性	要望の措置の適用見込み	—	
	要望の措置の適用見込み（手段としての有効性）	<p>エコカー減税の導入以降、自動車税のグリーン化特例等の効果と相まって、新車の平均燃費や次世代自動車の普及率が大幅に向上するなど、自動車のグリーン化が急激に進展してきている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 新車の平均燃費の向上率 平成20年度まで（エコカー減税導入前）：年平均約3% 平成21年度以降（エコカー減税導入後）：年平均約8% 乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合 平成20年度（エコカー減税導入前）：3.0% 平成27年度（エコカー減税導入後）：27.8% <p>また、ガソリン車でもハイブリッド車の燃費性能に匹敵するものも登場するなど、新たなエコカー技術の技術革新が一層加速してきている。</p> <p>市場競争を通じ、こうしたエンジン技術や軽量化などの共通基盤技術を磨きあげることは、自動車全体のグリーン化の実現に加え、新興市場を含めたグローバル市場における我が国自動車メーカーの国際競争力の更なる強化につながるものである。</p> <p>こうしたことから、税制による軽減措置を講じていくことは、車両の技術革新を加速化させ、より優れた環境性能を持つ車両の供給を促進するとともに、新車への代替を促進し、環境にやさしい交通体系の構築につながる等の効果が期待できることから、本要望措置は有効である。</p>	
		ページ	29-3

相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	車体課税の見直し（自動車重量税）
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—
	要望の措置の妥当性	新車販売台数が多い自動車については、補助金による支援を行う場合、申請や審査等に多大な事務コストが掛かることが予想されるため、補助金と比べ手続きが簡素な税制措置を講じることで、より優れた環境性能を持つ車両等への新車代替の更なる加速が期待できることから、本要望措置は妥当である。
税負担軽減措置等の適用実績		○自動車税のグリーン化特例（軽課）（総務省試算） 平成23年度：約313億円 平成24年度：約346億円 平成25年度：約308億円 平成26年度：約372億円
		○自動車取得税のエコカー減税（総務省試算） 平成23年度：約2,338億円 平成24年度：約2,319億円 平成25年度：約2,214億円 平成26年度：約2,094億円
	「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	○自動車税のグリーン化特例（軽課） 平成24年度：約346億円 平成25年度：約308億円 平成26年度：約372億円
		○自動車取得税のエコカー減税 平成24年度：約2,319億円 平成25年度：約2,214億円 平成26年度：約2,094億円
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）		エコカー減税の導入以降、自動車税のグリーン化特例等の効果と相まって、新車の平均燃費や次世代自動車の普及率が大幅に向上するなど、自動車のグリーン化が急激に進展してきている。
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		—