

令和3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	26	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 （自動車税、軽自動車税）		
要望項目名	エコカー減税等の延長・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>・ 特例措置の内容</p> <p>エコカー減税等については、平成31年度与党税制改正大綱を踏まえ、以下の方向で所要の見直しを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえた政策インセンティブ機能の強化、市場への配慮等の観点を踏まえつつ、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、環境性能割については、現行の措置を維持しつつ、各税率の適用範囲の見直しを行う。 ○ 新型コロナウイルス感染症の影響による経済情勢を見極めつつ、所要の措置を講ずる。 		
関係条文	<p>地方税法第157条、第177条の7、第451条、第463条の15</p> <p>同法附則第12条の2の10、第12条の2の12、第12条の3、第29条の8の2、第29条の18、第30条</p> <p>同法施行規則附則第5条、第8条の3の4</p>		
減収見込額	[初年度] － (－)	[平年度] － (－)	(単位：百万円)
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13日閣議決定）） ・ 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（「成長戦略フォローアップ」（令和2年7月17日閣議決定）） <p>(※) 令和元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38.9%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、自動車税及び軽自動車税について、平成31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。</p>		
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	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13 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	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% 令和元年度（エコカー減税導入後）：38.9%
有効性	要望の措置の適用見込み	—
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>エコカー減税の導入以降、自動車税及び軽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（乗用車）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4% ・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% 令和元年度（エコカー減税導入後）：38.9% <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>

相 当 性	当該要望項目 以外の税制上の 支援措置	エコカー減税等の延長・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	<p>○自動車税のグリーン化特例（軽課）（総務省試算） 平成26年度：37,189,271千円 平成27年度：46,912,944千円 平成28年度：51,809,463千円 平成29年度：46,850,904千円 平成30年度：32,644,964千円</p> <p>○軽自動車税のグリーン化特例（軽課）（総務省試算） 平成28年度：5,100,723千円 平成29年度：4,528,336千円 平成30年度：3,425,632千円</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>① 適用総額の種類：税額 ② 適用実績： ○自動車税のグリーン化特例（軽課） 平成28年度：51,809,463千円 平成29年度：46,850,904千円 平成30年度：32,644,964千円</p> <p>○軽自動車税のグリーン化特例（軽課） 平成28年度：5,100,723千円 平成29年度：4,258,336千円 平成30年度：3,425,632千円</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）	エコカー減税の導入以降、自動車税及び軽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	—

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	—