

# 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	12	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	（自動車税、軽自動車税）		
要望項目名	自動車の取得時にかかる税負担の大幅な軽減		
要望内容 (概要)	<ul style="list-style-type: none"> <li>特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</li> </ul> <p>自動車税環境性能割、軽自動車税環境性能割</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特例措置の内容 環境性能割の適用を受ける自動車の範囲等について、見直しを行う。見直しに当たっては、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、日本経済を支える自動車産業が厳しい状況下に置かれていることを踏まえ、環境性能割の臨時の軽減措置を含め、自動車取得時にかかるユーザー負担の大幅な軽減を図る。</li> </ul>		
関係条文	<p>○自動車税：地方税法第149条、第157条、附則第12条の2の10第2項、附則第12条の2の12 地方税法施行規則第9条、第9条の2、第9条の4</p> <p>○軽自動車税：地方税法第446条、第451条、附則第29条の8の2、附則第29条の18 地方税法施行規則第15条の8、第15条の9、第15条の11</p>		
減収見込額	[初年度] — (—) [改正増減収額] —	[平年度] — (—)	(単位：百万円)
要望理由	<p>(1) 政策目的 新型コロナウイルス感染拡大の影響により日本経済を支える自動車産業が厳しい状況下に置かれていることを踏まえ、自動車取得時のユーザー負担の軽減を図ることで需要を喚起し、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>(2) 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。特に電気自動車をはじめとする次世代自動車は、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 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→2019年度：504万台）、2014年度は消費税8%への引き上げの影響により前年度と比べて大きく減少、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、車体課税の需要平準化のための措置は行われたものの、同月は対前年同月比で▲25%と大きく減少。</p> <p>② さらに追い打ちをかけるように、2020年初頭から新型コロナウイルスの感染拡大が起き、特に5月の国内販売は対前年度比で▲45%と2011年の東日本大震災に次ぐ販売台数の落込みになった。6月は▲23%、7月は▲14%と徐々に減少幅は改善されつつあるものの、今後も回復傾向が続くかどうかは感染状況に大きく左右されるため、依然として不透明な状況。</p> <p>③ 自動車産業は裾野が広く、関連産業を含めて約542万人（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62兆円）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。</p>		
本要望に 対応する 縮減案	—		

	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p> <p>経済成長 経済基盤</p>																		
合理性	<p>① 自動車取得時のユーザー負担の軽減による需要喚起により、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>② 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 割とすることを目指す。</p> <p>(関連する閣議決定等)</p> <p>○新成長戦略（平成 22 年 6 月）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次世代自動車（エコカー等）の普及促進</li> <li>・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</li> <li>・新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で 50% に</li> </ul> <p>○日本再生戦略（平成 24 年 7 月）</p> <p>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%</p> <p>○日本再興戦略（平成 25 年 6 月）</p> <p>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。</p> <p>○日本再興戦略 2016（平成 28 年 6 月）</p> <p>「10. 環境・エネルギー制約の克服と投資の拡大」</p> <p>《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 割とすることを目指す。 ⇒新車販売に占める次世代自動車の割合は 29.3 % (2015 年度)</p> <p>○未来投資戦略 2017（平成 29 年 6 月）</p> <p>具体的な施策（「6. エネルギー・環境制約の克服と投資の拡大」）</p> <p>《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 割とすることを目指す。 ⇒新車販売に占める次世代自動車の割合は 35.8% (2016 年度)</p> <p>○未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月）</p> <p>具体的な施策（I [2]1. エネルギー・環境）</p> <p>《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 割とすることを目指す。 ⇒新車販売のうち次世代自動車の割合は 36.7% (2017 年度)</p>																		
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	<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。</p> <p>&lt;国内自動車販売台数の推移&gt;</p> <table> <tbody> <tr> <td>平成 23 年度</td> <td>475 万台</td> </tr> <tr> <td>平成 24 年度</td> <td>521 万台</td> </tr> <tr> <td>平成 25 年度</td> <td>569 万台</td> </tr> <tr> <td>平成 26 年度</td> <td>530 万台</td> </tr> <tr> <td>平成 27 年度</td> <td>494 万台</td> </tr> <tr> <td>平成 28 年度</td> <td>508 万台</td> </tr> <tr> <td>平成 29 年度</td> <td>520 万台</td> </tr> <tr> <td>平成 30 年度</td> <td>526 万台</td> </tr> <tr> <td>令和元年度</td> <td>504 万台</td> </tr> </tbody> </table>	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	平成 30 年度	526 万台	令和元年度	504 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																		
平成 30 年度	526 万台																		
令和元年度	504 万台																		

		<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、「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>&lt;新車販売台数に占める次世代自動車の割合&gt;</p> <table> <tbody> <tr><td>平成 23 年度</td><td>16%</td></tr> <tr><td>平成 24 年度</td><td>21%</td></tr> <tr><td>平成 25 年度</td><td>23%</td></tr> <tr><td>平成 26 年度</td><td>24%</td></tr> <tr><td>平成 27 年度</td><td>29%</td></tr> <tr><td>平成 28 年度</td><td>36%</td></tr> <tr><td>平成 29 年度</td><td>37%</td></tr> <tr><td>平成 30 年</td><td>38%</td></tr> <tr><td>令和元年</td><td>39%</td></tr> </tbody> </table>	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	29%	平成 28 年度	36%	平成 29 年度	37%	平成 30 年	38%	令和元年	39%	
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	29%																				
平成 28 年度	36%																				
平成 29 年度	37%																				
平成 30 年	38%																				
令和元年	39%																				
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>&lt;国内自動車販売台数の推移&gt;</p> <table> <tbody> <tr><td>平成 23 年度</td><td>475 万台</td></tr> <tr><td>平成 24 年度</td><td>521 万台</td></tr> <tr><td>平成 25 年度</td><td>569 万台</td></tr> <tr><td>平成 26 年度</td><td>530 万台</td></tr> <tr><td>平成 27 年度</td><td>494 万台</td></tr> <tr><td>平成 28 年度</td><td>508 万台</td></tr> <tr><td>平成 29 年度</td><td>520 万台</td></tr> <tr><td>平成 30 年度</td><td>526 万台</td></tr> <tr><td>令和元年度</td><td>504 万台</td></tr> </tbody> </table>	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	平成 30 年度	526 万台	令和元年度	504 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																				
平成 30 年度	526 万台																				
令和元年度	504 万台																				
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（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>&lt;新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合&gt;</p> <table> <tbody> <tr><td>平成 22 年度</td><td>76.7%</td></tr> <tr><td>平成 23 年度</td><td>81.9%</td></tr> <tr><td>平成 24 年度</td><td>73.8%</td></tr> <tr><td>平成 25 年度</td><td>81.9%</td></tr> <tr><td>平成 26 年度</td><td>86.5%</td></tr> <tr><td>平成 27 年度</td><td>81.2%</td></tr> <tr><td>平成 28 年度</td><td>84.1%</td></tr> <tr><td>平成 29 年度</td><td>83.3%</td></tr> <tr><td>平成 30 年度</td><td>74.7%</td></tr> <tr><td>令和元年度</td><td>73.3%</td></tr> </tbody> </table>	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%	平成 30 年度	74.7%	令和元年度	73.3%
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%																				
平成 30 年度	74.7%																				
令和元年度	73.3%																				
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	<p>○クリーンエネルギー自動車導入促進対策費補助金</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>—令和 2 年度予算額：130 億円</li> <li>—電気自動車等の購入者に対し、車両価格の一部を補助</li> <li>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。</li> </ul>																			

	<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</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、環境性能割についてグリーン化を強化するとともに、ユーザー負担の軽減を図り、次世代自動車だけでなく環境性能に優れた自動車の普及促進を目的としている。</p> <p>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・ハイブリット自動車、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>
	<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>環境性能割については、地方税法第149条第3項、第157条第5項、第446条第3項及び第451条第5項の規定により、2年ごとに適用範囲の見直しを行うものとされている。</p>

税負担軽減措置等の  
適用実績

<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%  
平成 30 年度 74.7%  
令和元年度 73.3%

<エコカー減税>

○自動車重量税(財務省試算)

平成 22 年度 ▲ 724 億円  
平成 23 年度 ▲1,018 億円  
平成 24 年度 ▲ 347 億円  
平成 25 年度 ▲ 440 億円  
平成 26 年度 ▲ 720 億円  
平成 27 年度 ▲ 610 億円  
平成 28 年度 ▲ 730 億円  
平成 29 年度 ▲ 720 億円  
平成 30 年度 ▲ 660 億円  
令和元年度 ▲620 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
平成 25 年度	3,124 億円
平成 26 年度	2,095 億円
平成 27 年度	1,622 億円
平成 28 年度	1,747 億円
平成 29 年度	1,432 億円
平成 30 年度	1,438 億円

<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
平成 25 年度	1,227 億円
平成 26 年度	1,526 億円
平成 27 年度	1,323 億円
平成 28 年度	1,487 億円
平成 29 年度	1,174 億円
平成 30 年度	1,230 億円

<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
平成 25 年度	軽課分 308 億円	重課分 256 億円
平成 26 年度	軽課分 372 億円	重課分 261 億円
平成 27 年度	軽課分 469 億円	重課分 389 億円
平成 28 年度	軽課分 518 億円	重課分 408 億円
平成 29 年度	軽課分 469 億円	重課分 428 億円
平成 30 年度	軽課分 326 億円	重課分 444 億円

<軽自動車税のグリーン化特例>

平成 28 年度	軽課分 51 億円	重課分 235 億円
平成 29 年度	軽課分 45 億円	重課分 269 億円
平成 30 年度	軽課分 34 億円	重課分 283 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）  
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。

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

—