

# 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	23	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 <u>その他</u> （自動車税、軽自動車税）		
要望項目名	グリーン化特例の延長・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>自動車税種別割、軽自動車税種別割</p> <p>・特例措置の内容</p> <p>自動車税種別割及び軽自動車税種別割のグリーン化特例について、平成31年度与党税制改正大綱を踏まえた見直しを行った上で延長する。</p>		
関係条文	<p>○自動車税：地方税法附則第12条の3、附則第12条の4</p> <p>○軽自動車税：地方税法附則第30条</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 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、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に十分配慮しつつ、グリーン化を強化する。</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 これまでの税制優遇により、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電気自動車等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。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>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→2019年度：504万台）、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、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>③ 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>④ 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	—		
	ページ	23-1	

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>経済成長 経済基盤</p>
	政策の達成目標	<p>① 車体課税の更なるグリーン化により、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割とすることを旨とする。</p> <p>(関連する与党税制改正大綱、閣議決定等)</p> <p>○平成31年度与党税制改正大綱(平成30年12月14日)</p> <p>(8) 自動車税において講じている燃費性能等の優れた自動車の税率を軽減し、一定年数を経過した自動車の税率を重くする特例措置(いわゆる「自動車税のグリーン化特例」)について、次の措置を講ずる。</p> <p>① 自家用乗用車</p> <p>イ 自動車税のグリーン化特例(軽課)</p> <p>平成33年度及び平成34年度に新車新規登録を受けた自動車について、現行対象としている自動車のうち電気自動車、天然ガス自動車、プラグインハイブリッド自動車及び軽油自動車に限った特例措置(税率を概ね100分の75軽減する措置)を、当該登録の翌年度に講ずる。(略)</p> <p>ロ 自動車税のグリーン化特例(重課)</p> <p>平成31年度及び平成32年度において、現行と同様の措置を講ずる。</p> <p>(13) 軽自動車税において講じている、燃費性能等の優れた軽自動車(新車に限る。)を取得した日の属する年度の翌年度分の税率を軽減する特例措置(いわゆる「軽自動車税のグリーン化特例(軽課)」)について、次の措置を講ずる。</p> <p>① 自家用乗用車</p> <p>平成33年度及び平成34年度に新規取得した軽自動車について、現行対象としている軽自動車のうち電気自動車及び天然ガス自動車に限った特例措置(税率を概ね100分の75軽減する措置)を、当該取得の翌年度に講ずる。(略)</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割とすることを旨とする。</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割とすることを旨とする。</p> <p>⇒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割とすることを旨とする。</p> <p>⇒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割とすることを旨とする。</p> <p>⇒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> <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  平成30年度 526万台  令和元年度 504万台</p> <p>○グリーン化特例等により、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> <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 29%  平成28年度 36%  平成29年度 37%  平成30年 38%  令和元年 39%</p>
	要望の措置の適用見込み	<p>&lt;グリーン化特例（軽課）の適用台数（総務省公表資料）&gt;</p> <p>平成23年度 171万台  平成24年度 192万台  平成25年度 214万台  平成26年度 241万台  平成27年度 191万台  平成28年度 344万台（※軽自動車税のグリーン化特例創設）  平成29年度 312万台  平成30年度 220万台</p>
有効性	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>○グリーン化特例等により、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;新車販売台数に占める次世代自動車の割合&gt;</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 29%  平成28年度 36%  平成29年度 37%  平成30年 38%  令和元年 39%</p>
		<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>ページ</span> <span>23-3</span> </div>

	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 —令和2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、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。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。
相当性	要望の措置の 妥当性	平成31年度与党税制改正大綱において、平成33年度及び平成34年度に新車新規登録（届出）をした自動車（軽自動車）について、電気自動車等に限った特例措置を当該登録（届出）の翌年度に講ずることとされている。  ○平成31年度与党税制改正大綱（平成30年12月14日） (8) 自動車税において講じている燃費性能等の優れた自動車の税率を軽減し、一定年数を経過した自動車の税率を重くする特例措置（いわゆる「自動車税のグリーン化特例」）について、次の措置を講ずる。 ① 自家用乗用車 イ 自動車税のグリーン化特例（軽課） 平成33年度及び平成34年度に新車新規登録を受けた自動車について、現行対象としている自動車のうち電気自動車、天然ガス自動車、プラグインハイブリッド自動車及び軽油自動車に限った特例措置（税率を概ね100分の75軽減する措置）を、当該登録の翌年度に講ずる。（略） ロ 自動車税のグリーン化特例（重課） 平成31年度及び平成32年度において、現行と同様の措置を講ずる。 (13) 軽自動車税において講じている、燃費性能等の優れた軽自動車（新車に限る。）を取得した日の属する年度の翌年度分の税率を軽減する特例措置（いわゆる「軽自動車税のグリーン化特例（軽課）」）について、次の措置を講ずる。 ① 自家用乗用車 平成33年度及び平成34年度に新規取得した軽自動車について、現行対象としている軽自動車のうち電気自動車及び天然ガス自動車に限った特例措置（税率を概ね100分の75軽減する措置）を、当該取得の翌年度に講ずる。（略）

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>&lt;グリーン化特例（軽課）の適用台数&gt;  平成23年度 171万台  平成24年度 192万台  平成25年度 214万台  平成26年度 241万台  平成27年度 191万台  平成28年度 344万台（※軽自動車税のグリーン化特例創設）  平成29年度 312万台  平成30年度 220万台</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>&lt;自動車税のグリーン化特例&gt;  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</p> <p>&lt;軽自動車税のグリーン化特例&gt;  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</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>
<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>