

# 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	24	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 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">その他</span> （自動車税、軽自動車税）	
要望項目名	自動車関係諸税の課税のあり方の検討	
要望内容 （概要）	平成31年度与党税制改正大綱及び令和2年度与党税制改正大綱における検討事項を踏まえ、CASEやMaaS等の100年に一度の大変革による将来のモビリティ社会像を見据えつつ、自動車関係諸税の課税のあり方について、税制の簡素化等の視点も踏まえた検討を行う。	
関係条文	<p>○自動車税： 地方税法第145条～第177条の23、附則第12条の2の10～第12条の5、地方税法施行令第44条～第44条の11、地方税法施行規則第9条～第9条の17、附則第5条～第5条の2の3</p> <p>○軽自動車税： 地方税法第442条～第463条の29、附則第29条の8の2～第30条の2、地方税法施行令第52条の18～第52条の23、地方税法施行規則第15条の8～第16条、附則第8条の3の4～第8条の4</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 技術革新や保有から利用への変化等自動車を取り巻く環境は大きく変化しており、また環境負荷の低減に対する要請が高まっている中で、自動車産業ひいては日本経済全体の活性化を図るため、自動車関係諸税の課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>① 自動車産業は日本経済や雇用創出に大きく貢献する基幹産業であるが、熾烈なグローバル競争下にあるとともに、電動化・IoT化、自動運転等の技術革新、ライドシェア等の使用形態の変化等、大きな変革期を迎えている。</p> <p>② 平成31年度与党税制改正大綱及び令和2年度与党税制改正大綱の検討事項においては、「自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。」とされたところ。</p> <p>③ 上記を踏まえ、将来のモビリティ社会像を見据えつつ、自動車関係諸税のあり方について、税制の簡素化等の視点も踏まえた検討を行う必要がある。</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	<p>経済成長 経済基盤</p>
	政策の達成目標	<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。 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) ○平成31年度与党税制改正大綱(平成30年12月14日) 第三 検討事項 6 自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。</p> <p>○令和2年度与党税制改正大綱(令和元年12月12日) 第三 検討事項 6 自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。</p> <p>○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</p> <p>○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%</p> <p>○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。</p> <p>○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。 ⇒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) 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」) 《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。 ⇒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) 具体的な施策(I[2]1. エネルギー・環境) 《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。 ⇒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>○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> <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>
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への課税のあり方を検討する。</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>
	要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)	平成31年度与党税制改正大綱及び令和2年度与党税制改正大綱において、「自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とされた。この方針の実現を図る。
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	—
	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	<p>平成 31 年度与党税制改正大綱及び令和 2 年度与党税制改正大綱において、「自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とされていることを踏まえ、検討を行うものである。</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

<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&gt;  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</p> <p>&lt;中古車の取得に係る課税標準の特例措置&gt;  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</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>