

令和5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	11	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（自動車税、軽自動車税）</u>		
要望項目名	グリーン化特例の見直し及び延長		
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>自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特例について、見直し及び適用期限の延長を行う。</p> <p>見直しに当たっては、半導体等の供給制約の影響で生産・販売が挽回できず、物価高の影響でサプライヤーや販売店も含め自動車産業が厳しい事業環境に置かれ、国内市場においても新車価格への転嫁の動きが顕在化し始めていること、カーボンニュートラル実現に向け自動車分野のGX（グリーン・トランスフォーメーション）を加速させる必要があることを踏まえ、自動車保有時のユーザー負担の軽減等を通じた環境性能に優れた自動車の更なる普及拡大を図る。</p>		
関係条文	<p>自動車税 地方税法附則第12条の3、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	[初年度] — (—) [平年度] — (—) [改正増減収額] — (単位：百万円)		
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>① 令和3年度与党税制改正大綱において、「自動車業界はCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面している。世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車の急速な普及、内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上などの動きに代表されるこの大変革に対応できるか否かは単に一産業の問題ではなく、日本の経済・雇用を大きく左右しかねない極めて重要な課題であり、官民が総力を結集し危機感をもって対応していく必要がある」、「税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならない。本来は車体課税についても変革に対応した見直しを早急に行うべきである」、「次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行う」、「今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税制中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする」とされている。</p> <p>② これを踏まえ、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、半導体等の供給制約の影響で生産・販売が挽回できず、物価高の影響でサプライヤーや販売店も含め自動車産業が厳しい事業環境に置かれ、国内市場においても新車価格への転嫁の動きが顕在化し始めていることを踏まえ、ユーザー負担の軽減等を図る形で、グリーン化特例の見直し及び延長を行う。</p> <p>③ 自動車産業として、2050年カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献し、GXに向けた取組を加速化させることが求められる中で、2030年までに乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合を5～7割（うち、電気自動車とプラグインハイブリッド自動車を合わせた割合を2～3割）とすることを目指す、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現するという政府目標の達成に向け、環境性能に優れた自動車の普及促進を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性</p>		

	<p>① 令和3年度税制改正において、自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特例（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踏まえ、クリーンディーゼル車を対象から除くとともに、適用対象を電気自動車等に限定していない種別においても、重点化及び基準の切り替えを行った上で適用期限を延長した。</p> <p>② 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、2030年度燃費基準の達成に向けては更なる燃費の向上が必要であり、また、自動車産業として、2050年カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献し、GXに向けた取組を加速化させることが求められる中で、2030年までに乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合を5～7割（うち、電気自動車とプラグインハイブリッド自動車を合わせた割合を2～3割）とすることを目指す、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現するという政府目標の達成に向け、不透明な景気情勢にも配慮しつつ、引き続き、環境性能に優れた自動車の普及促進が重要。</p> <p>③ 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→2021年度：422万台）、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上げの中、500万台を割り込むなど引き続き減少が続いた。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>④ さらに、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2020年5月の国内販売は対平年度（2018年度及び2019年度）比で▲43%と大きく落ち込んだ。その後も、世界的な半導体供給不足や断続的な国内外のサプライチェーンリスク（オミクロン株の流行に伴う国内工場の稼働停止、東南アジアや中国上海市のロックダウンに伴う現地工場の稼働停止や物流の停滞）により、対平年度比で2022年5月は▲32%、6月は▲28%、7月は▲23%と大きく減少し、挽回に至らない状態が続いている。</p> <p>⑤ 追い打ちをかけるように、円安効果を上回る水準で原材料価格が高騰しており、サプライヤーや販売店も含め自動車産業は厳しい事業環境に置かれている。その影響は、自動車メーカーにおいても企業努力では吸収できない水準に達しており、国内市場においても新車価格への転嫁の動きが顕在化し始めている。</p> <p>⑥ 自動車産業は裾野が広く、関連産業を含めて約550万人（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	—

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	1. 経済構造改革の推進
-----	-------------------	--------------

- ① 自動車市場の拡大を通じて、自動車産業、ひいては日本産業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、乗用車の新車販売について、2030 年までに次世代自動車の割合を 5～7 割（うち、電気自動車とプラグインハイブリッド自動車を合わせた割合を 2～3 割）、2035 年までに電動車の割合を 100%とすることを旨とする。

（関連する与党税制改正大綱、閣議決定等）
 ○令和 3 年度与党税制改正大綱（令和 2 年 12 月 10 日）
 第一 令和 3 年度税制改正の基本的考え方

3. グリーン化社会の実現

（2）車体課税

自動車業界は CASE に代表される 100 年に一度ともいわれる大変革に直面している。世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車の急速な普及、内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上などの動きに代表されるこの大変革に対応できるか否かは単に一産業の問題ではなく、日本の経済・雇用を大きく左右しかねない極めて重要な課題であり、官民が総力を結集し危機感をもって対応していく必要がある。

税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならない。本来は車体課税についても変革に対応した見直しを早急に行うべきであるが、他方で我が国経済がコロナ禍にあることを踏まえれば、急激な変化は望ましくない。今回の見直しにおいては、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことを前提に、一定の猶予期間を設けることとする。関係省庁及び自動車業界には、この期間内に上記の大変革に対応する準備を早急に整えていくことを望みたい。

今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税制中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。

○未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 15 日）

第 2 具体的な施策

I [2] 1. エネルギー・環境

（1）KPI の主な進捗状況

《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。

（参考）次世代自動車戦略 2010（平成 22 年 4 月 12 日）

2030 年の乗用車車種別普及目標（政府目標）

次世代自動車	50～70%
ハイブリッド自動車	30～40%
電気自動車	
プラグイン・ハイブリッド自動車	20～30%
燃料電池自動車	～3%
クリーンディーゼル自動車	5～10%

○新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画（令和 4 年 6 月 7 日）

Ⅲ. 新しい資本主義に向けた計画的な重点投資

4. GX（グリーン・トランスフォーメーション）及び DX（デジタル・トランスフォーメーション）への投資

（1）GX への投資

②具体的な取組例

（自動車）

将来の合成燃料の内燃機関への利用も見据え、2035 年までに乗用車の新車販売をいわゆる電動車（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車）100%とする等の目標に向け、購入・インフラ整備、蓄電池の国内製造立地推進、中小サプライヤーの前向きな業態転換等に対する支援を行う。2050 年に生産・利用・廃棄を通じたカーボンニュートラルの実現に向けて、技術開発等を通じて多様な選択肢を追求し、我が国の基幹産業である自動車産業が、引き続き国際競争力を維持・強化し世界をリードしていけるよう、あらゆる施策を講じていく。

	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><国内自動車販売台数の推移> 平成 29 年度 520 万台 平成 30 年度 526 万台 令和元年度 504 万台 令和 2 年度 466 万台 令和 3 年度 422 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台数に占める次世代自動車の割合を 5～7 割（うち、電気自動車とプラグインハイブリッド自動車を合わせた割合を 2～3 割）とすることを目指す、2035 年までに乗用車新車販売で電動車 100%を実現する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><新車販売台数に占める電動車の割合> 平成 29 年度 33.1% 平成 30 年度 34.3% 令和元年度 35.0% 令和 2 年度 37.2% 令和 3 年度 41.7%</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	<p><グリーン化特例（軽課）の適用台数（総務省公表資料）> 平成 28 年度 344 万台 平成 29 年度 312 万台 平成 30 年度 220 万台 令和元年度 228 万台 令和 2 年度 215 万台</p>
	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><新車販売台数に占める電動車の割合> 平成 29 年度 33.1% 平成 30 年度 34.3% 令和元年度 35.0% 令和 2 年度 37.2% 令和 3 年度 41.7%</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—

	<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<p>クリーンエネルギー自動車導入促進補助金</p> <p>ー令和4年度予算額：140億円</p> <p>ー電気自動車等の購入者に対し、車両価格の一部を補助</p> <p>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、燃料電池自動車等の普及促進を図る。</p>
	<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ことに加え、自動車分野のカーボンニュートラルの実現に向けた取組の加速化を図るため、車体課税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等を通じて、ハイブリッド自動車等を含む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ド自動車、燃料電池自動車等について、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>令和3年度与党税制改正大綱において、「自動車業界はCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面している。世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車の急速な普及、内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上などの動きに代表されるこの大変革に対応できるか否かは単に一産業の問題ではなく、日本の経済・雇用を大きく左右しかねない極めて重要な課題であり、官民が総力を結集し危機感をもって対応していく必要がある」、「税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならない。本来は車体課税についても変革に対応した見直しを早急に行うべきである」、「次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行う」、「今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税制中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする」とされており、これを踏まえて要望するものである。</p>

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p><グリーン化特例（軽課）の適用台数（総務省公表資料）></p> <p>平成 28 年度 344 万台 平成 29 年度 312 万台 平成 30 年度 220 万台 令和元年度 228 万台 令和 2 年度 215 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><自動車税のグリーン化特例></p> <p>①適用総額の種類：税額</p> <p>②適用実績：</p> <p>平成 28 年度 軽課 518 億円 重課 408 億円 平成 29 年度 軽課 469 億円 重課 428 億円 平成 30 年度 軽課 326 億円 重課 444 億円 令和元年度 軽課 334 億円 重課 450 億円 令和 2 年度 軽課 296 億円 重課 437 億円</p> <p><軽自動車税のグリーン化特例></p> <p>①適用総額の種類：税額</p> <p>②適用実績：</p> <p>平成 29 年度 軽課 45 億円 重課 269 億円 平成 30 年度 軽課 34 億円 重課 283 億円 令和元年度 軽課 34 億円 重課 296 億円 令和 2 年度 軽課 32 億円 重課 310 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、また適用件数を満たす全ての自動車を対象であるため、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>