

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	17		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	自動車関係諸税のあり方の検討						
要望内容（概要）	令和4年度与党税制改正大綱における検討事項を踏まえ、自動車関係諸税について、2050年カーボンニュートラル目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、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。						
関係条文	<p>自動車税 地方税法第145条～第177条の24、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</p> <p>軽自動車税 地方税法第442条～第463条の30、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7条</p>						
減収見込額	[初年度]	－	(－)	[平年度]	－	(－)	(単位：百万円)
減収見込額	[改正増減収額]	－					
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>自動運転をはじめとする技術革新や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がりなど、自動車を取り巻く環境は大きく変化しており、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向け積極的な貢献が求められる中で、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、世界的なカーボンニュートラルの動きを受けた自動車の電動化の急速な進展、自動運転をはじめとする技術革新、シェアリング等の保有から利用への変化など、GX（グリーン・トランスフォーメーション）やDX（デジタル・トランスフォーメーション）による100年に一度の大きな変革期に直面している。こうした動きは、グローバル競争を激化させる一方で、新たなビジネスの拡大や社会変革の大きなチャンスであり、GX・DXを取り込むことで、「自動車産業」は「モビリティ産業」に大きく進化し、日本経済全体の成長の源泉となるとともに、様々な社会課題の解決に貢献することが可能となる。</p> <p>② 令和4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、2050年カーボンニュートラル目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、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、モビリティがもたらす新たな経済・社会像の具体化、その実現に向けた包括的・骨太な政策枠組みの検討を進め、その中で受益の広がりを踏まえた受益と負担の関係の再構築も含め、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	1. 経済構造改革の推進										
	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、ひいては日本産業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、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。</p> <p>（関連する与党税制改正大綱、閣議決定等）</p> <p>○令和4年度与党税制改正大綱（令和3年12月10日）</p> <p>第三 検討事項</p> <p>5 自動車関係諸税については、2050年カーボンニュートラル目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、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>○未来投資戦略2018（平成30年6月15日）</p> <p>第2 具体的な施策</p> <p>I [2] 1. エネルギー・環境</p> <p>(1) KPIの主な進捗状況</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>（参考）次世代自動車戦略2010（平成22年4月12日）</p> <p>2030年の乗用車車種別普及目標（政府目標）</p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>次世代自動車</td> <td>50～70%</td> </tr> <tr> <td>ハイブリッド自動車</td> <td>30～40%</td> </tr> <tr> <td>電気自動車</td> <td rowspan="2">20～30%</td> </tr> <tr> <td>プラグイン・ハイブリッド自動車</td> </tr> <tr> <td>燃料電池自動車</td> <td>～3%</td> </tr> <tr> <td>クリーンディーゼル自動車</td> <td>5～10%</td> </tr> </table> <p>○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）</p> <p>Ⅲ. 新しい資本主義に向けた計画的な重点投資</p> <p>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</p> <p>(1) GXへの投資</p> <p>②具体的な取組例（自動車）</p> <p>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。</p>	次世代自動車	50～70%	ハイブリッド自動車	30～40%	電気自動車	20～30%	プラグイン・ハイブリッド自動車	燃料電池自動車	～3%	クリーンディーゼル自動車
次世代自動車	50～70%											
ハイブリッド自動車	30～40%											
電気自動車	20～30%											
プラグイン・ハイブリッド自動車												
燃料電池自動車	～3%											
クリーンディーゼル自動車	5～10%											
	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>環境性能割の非課税等により、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>国内の自動車販売台数は400~500万台前後で推移しており、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><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>
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>令和4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、2050年カーボンニュートラル目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、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」とされており、この方針の実現を図る。</p>
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>令和4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、2050年カーボンニュートラル目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、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>

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p><新車販売に占める環境性能割の最高税率以外の税率の適用を受ける車の割合> ※臨時的軽減を除く</p> <p>令和元年度 69.0% (※10月以降) 令和2年度 62.7% 令和3年度 68.8%</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><自動車税環境性能割の臨時的な税率軽減措置></p> <p>①適用総額の種類：税額 ②適用実績： 令和元年度 226億円 令和2年度 437億円</p> <p><軽自動車税環境性能割の臨時的な税率軽減措置></p> <p>①適用総額の種類：税額 ②適用実績： 令和元年度 19億円 令和2年度 74億円</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 ②適用実績： 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 ②適用実績： 平成28年度 軽課 51億円 重課 235億円 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が対象であるため、特定の者に偏ってはいない。</p>

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	—