

# 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	32	府省庁名 国土交通省
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	自動車税・軽自動車税に係る環境性能割及び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>・ 特例措置の内容</p> <p>令和3年度与党税制改正大綱等を踏まえ、以下の方向で所要の見直しを行う。</p> <p>○ 環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえた政策インセンティブ機能の強化、市場への配慮等の観点を踏まえつつ、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例については延長し、環境性能割については現行の措置を維持するとともに、両制度において各税率の適用範囲の見直し等を行う。</p>	
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">関係条文</span>	<p>地方税法第157条、第177条の7、第451条、第463条の15</p> <p>同法附則第12条の2の10、第12条の2の12、第12条の3、第29条の8の2、第29条の18、第30条</p> <p>同法施行規則附則第5条、第8条の3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</p> <p>環境性能の優れた自動車への代替を促し、自動車に起因する環境負荷の低減等を図る。</p> <p>(政府目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2030年に新車販売に占める次世代自動車（※1）の割合を5割から7割（※2）とする（「成長戦略フォローアップ」（令和2年7月17日閣議決定））</li> <li>（※1）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、ハイブリッド自動車及びクリーンディーゼル自動車</li> <li>（※2）令和3年度における新車販売（乗用車）に占める次世代自動車の割合は45.8%となっている。</li> <li>・ 2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる。商用車については、8トン以下の小型の車について、2030年までに、新車販売で電動車20～30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進などの包括的措置を講じる。8トン超の大型の車については、貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する。（「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和3年6月18日））</li> <li>・ 2030年の運輸部門の二酸化炭素排出量を2013年度比で35%削減する（「地球温暖化対策計画」（令和3年10月22日閣議決定））</li> <li>・ 将来の合成燃料の内燃機関への利用も見据え、2035年までに新車販売でいわゆる電動車（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%とする目標等に向けて、蓄電池の大規模投資促進等や車両の購入支援、充電・充てんインフラの整備等による集中的な導入を図</li> </ul>	

	<p>るとともに、中小サプライヤー等の業態転換を促す。（「経済財政運営と改革の基本方針 2022」（令和4年6月7日閣議決定））</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。（「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画～人・技術・スタートアップへの投資の実現～」（令和4年6月7日閣議決定））</li> </ul> <p>（2）施策の必要性</p> <p>地球温暖化問題や自動車からの排出ガス（NOx・PM）による大気汚染問題等の環境対策に加え、国際競争力の強化等の行政課題に的確に対応するため、自動車税及び軽自動車税について、令和3年度与党税制改正大綱等に沿って、見直しを行う必要がある。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>—</p>

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標3 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 参考指標13 新車販売に占める次世代自動車の割合							
	政策の達成目標	① 自動車税・軽自動車税のグリーン化により、自動車の環境負荷の低減等を図る。 ② 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。							
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（令和5年4月1日～令和7年3月31日）							
	同上の期間中の達成目標	—							
	政策目標の達成状況	新車販売に占める次世代自動車の割合 平成20年度（エコカー減税導入前）： 3.0% 令和3年度（エコカー減税導入後）： 45.8%							
有効性	要望の措置の適用見込み	—							
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例等により、次世代自動車の普及率は平成21年度の11.0%から令和3年度には45.8%に大幅に向上しているなど（約35ポイント増加）、本措置による効果も合わさって環境性能に優れた自動車の普及に大きな効果を発揮し、目標に向かって着実に向上していることから、税負担の軽減による普及促進効果は大きい。</p> <p>加えて、自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例等により、平成21年度以降、新車の平均燃費が向上していることから、市場競争を通じてエンジン技術や軽量化などの共通基盤技術が磨きあげられていると考えられ、自動車の技術革新の加速化、延いては、新興市場を含めたグローバル市場における我が国自動車メーカーの国際競争力の更なる強化等の効果も期待できる。</p> <p>○新車販売台数に占める次世代自動車の割合（自動車工業会調べ）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>割合</td> <td>39.0%</td> <td>41.2%</td> <td>45.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>（次世代自動車の新車販売台数／乗用車の新車販売台数） 令和元年度：1,626,312／4,173,186 令和2年度：1,588,179／3,858,350 令和3年度：1,586,675／3,467,561</p>	年度	R1	R2	R3	割合	39.0%	41.2%
年度	R1	R2	R3						
割合	39.0%	41.2%	45.8%						

相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	自動車重量税に係るエコカー減税の延長・見直し（自動車重量税）
	予算上の措置等の要求内容及び金額	○地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業 令和5年度予算概算要求額：1,201百万円 地域交通のグリーン化のため、事業用として使用する次世代自動車及び充電設備（充電設置工事費を含む）の導入を支援する。
	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、環境性能の優れた自動車への代替を促し、自動車に起因する環境負荷の低減等を図るため、環境性能割のグリーン化を強化するとともに、自動車税・軽自動車税の負担の軽減を図り、事業用の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、上記の補助金の目的は電気自動車等について、他の地域や事業者による集中的導入を誘発・促進するような地域・事業者間連携等による先駆的な取り組みを行う事業者等に対し、初期需要を促すために購入補助等を行うものである。
	要望の措置の妥当性	これまでも適用対象の重点化等の見直しを行ってきており、環境性能の優れた自動車の普及促進、自動車の環境負荷の低減等の政策目的に照らして、適切かつ必要最小限の措置となっている。また、予算の範囲で対象が限定され、申請や審査等に多大な事務コストがかかる補助金等と異なり、比較的簡素な手続きにより、要件を満たす自動車を購入等する消費者が等しく適用を受けることができることから、特例措置としての妥当性が認められる。
税負担軽減措置等の適用実績	○自動車税のグリーン化特例（軽課）（総務省試算） 平成30年度：32,644,964千円平成30年度：32,644,964千円 令和元年度：33,419,036千円 令和2年度：29,555,102千円  ○軽自動車税のグリーン化特例（軽課）（総務省試算） 平成30年度：3,425,632千円平成30年度：3,425,632千円 令和元年度：3,422,714千円 令和2年度：3,233,498千円	

<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>① 適用総額の種類：税額  ② 適用実績：  ○自動車税のグリーン化特例（軽課）  平成30年度：32,644,964千円  令和元年度：33,419,036千円  令和2年度：29,555,102千円  ○軽自動車税のグリーン化特例（軽課）  平成30年度：3,425,632千円  令和元年度：3,422,714千円  令和2年度：3,233,498千円</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>エコカー減税の効果と相まって、新車の平均燃費や次世代自動車の普及率が大幅に向上するなど、自動車のグリーン化が急激に進展してきている。</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>