

令和6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	28	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）	<p>令和5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、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「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でなければならない。その上で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・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、公平・中立・簡素な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>その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。</p> <p>また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。</p>	
（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] — (—) [改正増減収額] — (—) (単位：百万円)	

<p>要望理由</p>	<p>(1) 政策目的 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 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 5 年度与党税制改正大綱の検討事項においては、 「自動車関係諸税の見直しについては、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「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でなければならない。その上で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASE に代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・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、公平・中立・簡素な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。 その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。 また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。」 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>
<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	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 5 年度与党税制改正大綱（令和 4 年 12 月 23 日）

第三 検討事項

5 自動車関係諸税の見直しについては、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「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でなければならない。その上で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASE に代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・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、公平・中立・簡素な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。

その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分をモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。

また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。

○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%

○GX 実現に向けた基本方針（令和 5 年 2 月 10 日）

参考資料

【今後の道行き】事例 7：自動車産業

■自動車産業のカーボンニュートラル化（例、2035 年乗用車の新車販売で電動車 100%）を実現するため、今後 10 年で省エネ法などで電動車の開発・性能向上・車両導入への投資を促しつつ、国際ルールへの対応を着実に進めることによりグローバル市場への展開を進める

○経済財政運営と改革の基本方針 2023（令和5年6月16日）

第2章 新しい資本主義の加速

2. 投資の拡大と経済社会改革の実行

（2）グリーントランスフォーメーション（GX）、デジタルトランスフォーメーション（DX）等の加速

（グリーントランスフォーメーション（GX））

（前略）

自動車については、2030年代前半までの商用化を目指す合成燃料（e-fuel）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）を100%とする目標等に向け、蓄電池の投資促進・技術開発等や、車両の購入、充電・水素充てんインフラの整備、中小サプライヤー等の業態転換を支援する。

	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 令和4年度 439万台</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% 令和4年度 46.6%</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 令和4年度 439万台</p>
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>令和5年度与党税制改正大綱においては、 「自動車関係諸税の見直しについては、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「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でなければならない。その上で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・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、公平・中立・簡素な課税のあり方について、</p>

		<p>中長期的な視点に立って検討を行う。</p> <p>その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。</p> <p>また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。」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5年度与党税制改正大綱においては、</p> <p>「自動車関係諸税の見直しについては、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「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でなければならない。その上で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・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、公平・中立・簡素な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>その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。</p> <p>また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。」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><新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合> 平成29年度 83.3% 平成30年度 74.7% 令和元年度 72.6% 令和2年度 62.7% 令和3年度 68.8% 令和4年度 67.2%</p> <p><エコカー減税（自動車重量税（財務省試算））> 平成29年度 ▲720億円 平成30年度 ▲660億円 令和元年度 ▲620億円 令和2年度 ▲600億円 令和3年度 ▲510億円 令和4年度 ▲400億円</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>—</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>