

令和2年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・延長）

（経済産業省製造産業局自動車課）

項目名	自動車関係諸税の課税のあり方の検討	
税目	自動車重量税（自動車重量税法全文、自動車重量税法施行令全文、自動車重量税法施行規則全文、租税特別措置法第90条の12、自動車重量譲与税法全文、自動車重量譲与税法施行規則全文）	
要望の内容	<p>平成31年度与党税制改正大綱では、「税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しについては、今般の措置をもって最終的な結論とする」とされたところ。</p> <p>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>平年度の減収見込額 （制度自体の減収額） （改正増減収額）</p>	<p>— 百万円 （ — 百万円） （ — 百万円）</p>

<p>新設・拡充又は延長を必要とする理由</p>	<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 ① 平成31年度与党税制改正大綱においては、「税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸念事項とされてきた車体課税の見直しについては、今般の措置をもって最終的な結論とする。」とされたところ。他方、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の検討事項においても、「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。これを踏まえた課税のあり方については、自動車需要が日本経済に与える影響力の大きさを鑑みつつ、検討を行う必要がある。</p>	
<p>今回の要望に関連する事項</p>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>経済成長 経済基盤</p>
	<p>政策の達成目標</p>	<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>(関連する閣議決定等) ○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 ○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% ○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>	
	<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>		<p>エコカー減税：（自動車重量税）2019 年 5 月 1 日～2021 年 4 月 30 日 グリーン化特例：2019 年 4 月 1 日～2021 年 3 月 31 日（2021 年 4 月 1 日より適用対象の重点化）</p>
	<p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>—</p>	
	<p>政策目標の達成状況</p>		<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></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 527 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 割とすることを旨とする」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次世代自動車の割合></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%</p>

		平成 28 年度 36% 平成 29 年度 37% 平成 30 年 38%
有効性	要望の措置の適用見込み	○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。 ＜国内自動車販売台数の推移＞ 平成 22 年度 460 万台 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 30 年度 527 万台
	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」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	「平成 31 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。
果に関連する事項 これまでの租税特別措置の適用実績と効果	租税特別措置の適用実績	＜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%

		<p>平成 29 年度 83.3%</p> <p>平成 30 年度 74.7%</p> <p><エコカー減税></p> <p>○自動車重量税(財務省試算)</p> <p>平成 22 年度 ▲ 724 億円</p> <p>平成 23 年度 ▲1,018 億円</p> <p>平成 24 年度 ▲ 347 億円</p> <p>平成 25 年度 ▲ 440 億円</p> <p>平成 26 年度 ▲ 720 億円</p> <p>平成 27 年度 ▲ 610 億円</p> <p>平成 28 年度 ▲ 730 億円</p> <p>平成 29 年度 ▲ 720 億円</p> <p>平成 30 年度 ▲ 660 億円</p> <p>令和元年度 ▲620 億円</p>
	租特透明化法に基づく適用実態調査結果	—
	租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	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対象であるため、特定の者に偏ってはいない。
	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	—