

令和5年度税制改正要望事項（新設・**拡充**・**延長**）

（経済産業省製造産業局自動車課）

項目名	エコカー減税の見直し及び延長		
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10～15 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	自動車重量税のエコカー減税について、見直し及び適用期限の延長を行う。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、当分の間税率の廃止も視野に入れつつ、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。		
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額） （改正増減収額）	精査中 （ ー 百万円） （ ー 百万円）	

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

- 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。
- 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、エコカー減税の見直し及び延長を行う。
- 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。

(2) 施策の必要性

- ① 令和3年度税制改正において、自動車重量税のエコカー減税については、全体として自動車ユーザーの負担が増えないように配慮しつつ、燃費性能がより優れた自動車の普及を促進する観点から、目標年度が到来した令和2年度燃費基準を達成していることを条件に、令和12年度燃費基準の達成度に応じて減免する仕組みに切り替え、その際、2回目車検時の免税対象について電気自動車等やこれらと同等の燃費性能を有するハイブリッド車等に重点化した上で適用期限を延長した。
- 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。
- 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。
- 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>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>	
<p>今回の要望（租税特別措置）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>1. 経済構造改革の推進</p>
	<p>合理性</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%とすることを目指す。</p> <p>（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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>○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</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。

(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。

租税特別措置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

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。

<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

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)とすることを旨とする。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。

<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%
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400～500万台前後で推移しており、これら自動車ユーザーの負担軽減となる。 <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
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	エコカー減税等により、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。 <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%
相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	ー
	予算上の措置等の要求内容及び金額	クリーンエネルギー自動車導入促進補助金 ー令和4年度予算額：140億円 ー電気自動車等の購入者に対し、車両価格の一部を補助 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。
	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、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。 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。
	要望の措置の妥当性	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。
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項	租税特別措置の適用実績	<p><新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合></p> <p>平成29年度 83.3%</p> <p>平成30年度 74.7%</p> <p>令和元年度 72.6%</p> <p>令和2年度 62.7%</p> <p>令和3年度 68.8%</p> <p><エコカー減税（自動車重量税（財務省試算））></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> <p>令和2年度 ▲600億円</p> <p>令和3年度 ▲510億円</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。
	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	—	