

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	自動車関係諸税のあり方の検討	
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 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	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。	
	平年度の減収見込額 (制度自体の減収額) (改正増減収額)	ー 百万円 (ー 百万円) (ー 百万円)

<p>新設・拡充又は延長を必要とする理由</p>	<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や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>今回の要望（租税特別措置）に関連す</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="325 1261 536 1462"> <p>政策体系における政策目的の位置付け</p> </td> <td data-bbox="536 1261 1481 1462"> <p>1. 経済構造改革の推進</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="325 1462 536 2128"> <p>合理性 政策の達成目標</p> </td> <td data-bbox="536 1462 1481 2128"> <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4年度与党税制改正大綱（令和3年12月10日） 第三 検討事項 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</p> </td> </tr> </table>	<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 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4年度与党税制改正大綱（令和3年12月10日） 第三 検討事項 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</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 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4年度与党税制改正大綱（令和3年12月10日） 第三 検討事項 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</p>				

あり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

○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%

○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

		<p>ある。</p> <p><新車販売台数に占める電動車の割合></p> <p>平成29年度 33.1%</p> <p>平成30年度 34.3%</p> <p>令和元年度 35.0%</p> <p>令和2年度 37.2%</p> <p>令和3年度 41.7%</p>
有効性	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<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></p> <p>平成29年度 520万台</p> <p>平成30年度 526万台</p> <p>令和元年度 504万台</p> <p>令和2年度 466万台</p> <p>令和3年度 422万台</p>
	<p>要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)</p>	<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	<p>当該要望項目以外の税制上の措置</p>	—
	<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	—
	<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	—
	<p>要望の措置の妥当性</p>	<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>

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	—	