

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											
要望の内容	<p>自動車関係諸税については、令和 4 年度与党税制改正大綱における検討事項、「経済財政運営と改革の基本方針 2022」及び政府の「GX 実行会議」における今後の議論等を踏まえ、クリーンエネルギー戦略（中間整理）に基づくロードマップ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、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う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、幅広い関係者による新たな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。</p> <p>【関係法令】 自動車重量税法第 7 条、同法施行令第 4 条、5 条、同法施行規則第 2 条 租税特別措置法第 90 条の 11、第 90 条の 11 の 2、第 90 条の 11 の 3、第 90 条の 12 同法施行令第 51 条の 2、同法施行規則第 40 条の 2、第 40 条の 4</p> <table border="1" data-bbox="874 1032 1482 1200"> <tr> <td>平年度の減収見込額</td> <td>—</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>(制度自体の減収額)</td> <td>(—</td> <td>百万円)</td> </tr> <tr> <td>(改正増減収額)</td> <td>(—</td> <td>百万円)</td> </tr> </table>			平年度の減収見込額	—	百万円	(制度自体の減収額)	(—	百万円)	(改正増減収額)	(—	百万円)
平年度の減収見込額	—	百万円										
(制度自体の減収額)	(—	百万円)										
(改正増減収額)	(—	百万円)										
新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>2050 年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略（中間整理）に基づくロードマップ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が大きく変化しており、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う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がある中で、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</p> <p>① 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、「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</p>											

	<p>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 また、「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）においては、グリーントランスフォーメーション（GX）への投資に関して、「脱炭素社会の実現に向けた官民連携の取組を一気に加速し、エネルギー安全保障の確保に万全を期しながら、国内投資を拡大しつつ新たな成長のフロンティアを開拓する。2050年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、年内にロードマップを取りまとめる。（中略）こうした新たな政策イニシアティブの具体化に向けて、本年夏に総理官邸に新たに「GX実行会議」を設置し、更に議論を深め、速やかに結論を得る。」とされたところ。</p> <p>④ さらに、第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）においては、「交通事業が独立採算制を前提とすることは、これまでも増して困難となってくるとの認識に立ち、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う。」とされたところ。</p> <p>⑤ 加えて、第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）においては、戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資に関して、「これらの実施に必要な財源のあり方については、PPP/PFI等の民間資金の活用を推進するとともに、受益者負担を求めうる分野については、社会経済状況の変化や脱炭素社会の実現に向けた取組、海外における利用者負担等に関する状況等を踏まえつつ、利用実態に即した適切な負担のあり方についての検討を進める。また、それ以外の分野についても、特に気候変動による災害リスクの増大への対応の必要性等を踏まえつつ、適切な負担のあり方についての検討を行う。」とされたところ。</p> <p>⑥ 上記を踏まえ、2050年カーボンニュートラルの実現を見据えたクリーンエネルギー戦略（中間整理）に基づくロードマップの実現への貢献、将来のモビリティ社会像を見据えつつ、自動車関係諸税のあり方について、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う地域課題の深刻化、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）に関連する事項</p>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>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</p>
	<p>政策の達成目標</p>	<p>① 自動車重量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。</p>
	<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	<p>—</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>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%</p>

	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>令和4年度与党税制改正大綱の検討事項において、「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への広がり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。</p> <p>また、「経済財政運営と改革の基本方針 2022」において、「脱炭素社会の実現に向けた官民連携の取組を一気に加速し、エネルギー安全保障の確保に万全を期しながら、国内投資を拡大しつつ新たな成長のフロンティアを開拓する。2050年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、年内にロードマップを取りまとめ。（中略）こうした新たな政策イニシアティブの具体化に向けて、本年夏に総理官邸に新たに「GX実行会議」を設置し、更に議論を深め、速やかに結論を得る。」とされていることも踏まえ、こうした大局的な視点と一体となって、その検討を図るものであり、当該大綱の方針の実現に資するものである。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	—
	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4年度与党税制改正大綱の検討事項において、「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への広がり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。</p> <p>また、「経済財政運営と改革の基本方針 2022」において、</p>

		<p>「脱炭素社会の実現に向けた官民連携の取組を一気に加速し、エネルギー安全保障の確保に万全を期しながら、国内投資を拡大しつつ新たな成長のフロンティアを開拓する。2050年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、年内にロードマップを取りまとめる。（中略）こうした新たな政策イニシアティブの具体化に向けて、本年夏に総理官邸に新たに「GX実行会議」を設置し、更に議論を深め、速やかに結論を得る。」とされていることも踏まえ、こうした大局的な視点と一体となって、その検討を図るものであり、妥当である。</p>
<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</p>	<p>租税特別措置の適用実績</p>	<p>○自動車重量税のエコカー減税（財務省試算） 令和元年度：約620億円 令和2年度：約600億円 令和3年度：約510億円</p>
	<p>租特透明化法に基づく適用実態調査結果</p>	<p>—</p>
	<p>租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）</p>	<p>エコカー減税の導入以降、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。 加えて、エコカー減税の導入以降、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>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>	