

令和6年度税制改正要望事項（新設・拡充・延長）

（環境省）

項目名	車体課税のグリーン化		
税目	自動車重量税		
要望の内容	<p>令和5年度税制改正大綱において、「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。」とされていることを踏まえつつ、</p> <p>① 自動車重量税のエコカー減税の見直しに当たっては、これらの税制によってユーザーが環境性能の高い自動車を選択し、もって地球温暖化・公害対策の推進に寄与してきた役割を踏まえ、その政策インセンティブ機能がより一層強化されるよう、関連する税制も含め総合的・体系的に一層のグリーン化を図る、</p> <p>② 自動車重量税が汚染者負担による公害健康被害補償のための安定的財源として果たしてきた役割を踏まえ、引き続き、これを自動車重量税から引き当てることとされたい。</p>		
		平年度の減収見込額 (制度自体の減収額) (改正増減収額)	百万円 ( 百万円) ( 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>① 環境性能に優れた自動車の普及を推進し、大気汚染の防止や騒音の低減、及び地球温暖化防止を図る。</p> <p>② 公害健康被害の補償等に関する法律に基づき、認定患者に対する補償給付を安定的に行い、もって認定患者の健康被害の回復及び生活の安定を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>① 自動車からの排出ガスによる大気汚染問題やエンジンに由来する騒音問題、燃料消費に伴う CO2 の排出による地球温暖化問題に的確に対応するためには、環境性能に優れた自動車の早期普及を図ることが必要不可欠である。</p> <p>特に、CO2 削減に関しては、運輸部門の CO2 排出量（2021 年度）は約 1 億 8,500 万トン、うち、自動車分は約 1 億 6,035 万トンにのぼり、我が国全体の約 15.1%に相当する。</p> <p>令和 3 年 10 月に改定された地球温暖化対策計画において、日本は 2030 年時点において 2013 年比で 46%削減する新たな気候変動対策目標を定めたことから、CO2 排出量のより少ない自動車への一層の転換が不可欠である。さらに、2020 年 3 月に策定された新たな 2030 年度燃費基準が達成された場合、燃費改善率は 2016 年度の実績値と比べて 32.4%改善、2020 年度燃費基準の水準（WLTC モード換算の推定値）と比べて 44.3%改善となることから、こうした燃費基準に基づく燃費改善を踏まえた環境性能が求められる。</p> <p>このため、環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与え、その普及を促進し、大気汚染や騒音の改善及び地球温暖化の防止を図ることが必要である</p> <p>② 公害健康被害の補償等に関する法律（昭和 48 年法律第 111 号）に基づく大気汚染に起因する認定患者への補償給付については、汚染者負担原則に基づき、8 割が固定発生源（工場）から徴収する汚染負荷量賦課金によって、2 割が移動発生源（自動車）に対する自動車重量税からの引当によって賄われている（同法附則第 9 条）。</p> <p>移動発生源の費用負担が、自動車重量税引当方式となっているのは、汚染者負担原則に基づき、負担の公平性を踏まえつつ、現実に可能でかつ効率的な方式として、昭和 48 年の中央公害対策審議会において決定されたものであり、その後数年ごとの検討を踏まえた法改正を経て、平成 30 年の法改正において、当分の間、自動車重量税引当方式を継続することとされたところ</p> <p>現在においても大気汚染に起因する疾病に苦しんでいる認定患者は約 2.8 万人存在し、認定患者の方の健康被害の回復、生活の安定において、補償給付は重要な役割を担っている。</p> <p>このため、汚染者負担の原則に基づき安定的な財源確保を図るためには、引き続き、自動車重量税から引き当てる必要がある。</p>	
	今回の要望（租	合理性

		政策の達成目標	<p>① 環境性能に優れた自動車の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地球温暖化対策法で「2050年カーボンニュートラル」が明記</li> <li>○ 地球温暖化対策計画において「2035年までに新車販売で電動車100%を達成する目標」が設定</li> <li>○ 地球温暖化対策計画において「2030年時点で2013年比46%の削減する目標」が設定。</li> <li>○ 成長戦略実行計画（令和3年6月18日閣議決定） 自動車分野においては、サプライチェーン全体でのカーボン・ニュートラル化を目指し、エネルギーの脱炭素化と合わせて、包括的な支援策を実施し、電動化を推進する。</li> <li>○ 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日策定） 税制については、「令和3年度与党税制改正大綱」を踏まえ、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とし、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よう、検討を行う。</li> <li>○ 自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針（令和4年11月22日閣議決定） 対策地域において、令和8年度までにNO<sub>2</sub>及びSPMに係る大気環境基準を確保。</li> </ul> <p>② 公害健康被害の補償等に関する法律に基づき、認定患者に対する補償給付を安定的に行い、もって認定患者の健康被害の回復及び生活の安定を図る。</p>
		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	<p>① 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、令和元年度における新車販売に占める次世代自動車の割合（日本自動車工業会調査）は39.2%であり、上記未来投資戦略等における目標の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。 運輸部門の排出量は、2021年度確報値で約1億8,500万トン（2013年度2億1,500万トン）であり、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて取組の一層の加速化を図る必要がある。</p> <p>② 昭和49年以来、自動車重量税からの引当が維持され、これまで認定患者の補償給付が安定的に行われてきた（令和4年度）の引当金は約68億円）。</p>
有効性	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>① 環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与えることにより、環境性能に優れた自動車の普及を一層促進する効果が期待できる。環境性能に優れた自動車の普及により、自動車からのNO<sub>x</sub>・PM排出量や騒音の大幅な削減とそ</p>	

		<p>れに伴う大気環境の改善が期待できるとともに、CO2削減効果も大きく、地球温暖化防止にも資することから、本要望事項は有効である。</p> <p>② 自動車重量税からの引当により、汚染者負担の原則に基づき、徴収コストを抑えながら、安定的に補償財源を確保することが可能。</p>
	当該要望項目以外の税制上の措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (軽) 自動車税 (環境性能割)</li> <li>・ (軽) 自動車税に係るグリーン化特例</li> </ul>
相当性	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>○ 商用車電動化促進事業 (経済産業省・国土交通省連携事業) (1) 令和5年度予算額：136億円 (2) 補助内容 補助対象者：トラック・タクシー所有事業者 対象事業：トラック・タクシー所有事業者に対する電動化対応トラック・タクシーの導入支援。 補助額：標準的燃費水準の車両との差額の2/3又は1/4等。</p> <p>○ 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業 (国土交通省連携事業) (1) 令和5年度予算額：29.7億円 (2) 補助内容 補助対象者：トラック運送業者(中小事業者に限る) 対象事業：中小トラック運送業者に対する低炭素型ディーゼルトラックの導入支援。 補助額：標準的燃費水準の車両との差額の1/2又は1/3等。</p> <p>○ 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 (国土交通省・経済産業省連携事業) (1) 令和5年度予算額：5.0億円 (2) 補助内容 補助対象者：地方公共団体、トラック・バス所有事業者 対象事業：バス所有事業者に対する電動化対応バスの導入支援。 ・ 事業所及び営業拠点への充電インフラの整備の支援。 補助額：標準的燃費水準の車両との差額の1/2又は2/3。 ・ 電気自動車用充電設備の導入費用の1/2。</p> <p>○ 脱炭素社会構築に向けた再エネ等由来水素活用推進事業 (一部経済産業省、国土交通省連携事業)のうち、水素活用による運輸部門等の脱炭素化支援事業 (1) 令和5年度予算額：65.8億円の内数 (2) 補助内容 補助対象者：地方公共団体及び民間事業者等のFCバス・FCフォークリフトの導入支援。 補助額：FCバス・FCフォークリフトの導入費用の1/2又は1/3</p>

	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	次世代自動車等環境性能の高い自動車の導入を税制及び財政の面から支援し、もって普及を促進することを目的としている。
	要望の措置の妥当性	<p>① 広く国民に対して、環境性能に優れた自動車の購入への税制上のインセンティブを与え、その普及を効率的かつ効果的に促進して自動車からのCO2、大気汚染物質等の排出削減を図り、もって地球温暖化の防止を図るとともに、NO2・SPMに係る大気環境基準や騒音環境基準を確保すること等が可能になる。</p> <p>② 仮に予算措置で対応しようとするれば、汚染者負担の原則という、公害健康被害の補償等に関する法律の趣旨に反することとなる。また、仮に賦課金で措置しようとするれば、既存税制（自動車重量税）からの引当と比較し、徴収コストがかさむこととなり国民の理解を得ることができない。</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>○ 自動車重量税のエコカー減税（財務省試算）</p> <p>平成25年度：約440億円  平成26年度：約720億円  平成27年度：約610億円  平成28年度：約730億円  平成29年度：約730億円  平成30年度：約660億円  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>
	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）	—
	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

- ・ 平成 21 年度にいわゆる「エコカー減税」制度創設。
- ・ 平成 24 年度税制改正において、燃費基準等の要件を引き上げた上で 3 年延長。
- ・ 平成 26 年度税制改正において、エコカー減税拡充、経年車重課を行った。
- ・ 平成 27 年度税制改正において、平成 32 年度燃費基準への単純置き換えを行うとともに、現行の平成 27 年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講じた。
- ・ 平成 29 年度税制改正において、対象範囲を平成 32 年度燃費基準の下で見直し、政策インセンティブ機能を強化した上で 2 年間延長され、実施に当たっては、段階的に基準を引き上げる措置を講じた。
- ・ 平成 31 年度税制改正において、政策インセンティブを強化するなどの観点から、軽減割合等の見直しを行うとともに、2 回目車検時の免税対象について電気自動車等や極めて燃費水準が高いハイブリッド車等に重点化を図った。
- ・ 令和 3 年度税制改正において、対象範囲を乗用車の 2030 年度燃費基準の下で見直し、政策インセンティブ機能を強化した上で 2 年間延長され、実施に当たっては、段階的に基準を引き上げる措置を講じた。
- ・ 令和 5 年度税制改正において、令和 6 年 1 月からは減免区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げた上で、現行制度を維持する期間を含めて適用期限を合計 3 年延長する措置を講じた。