

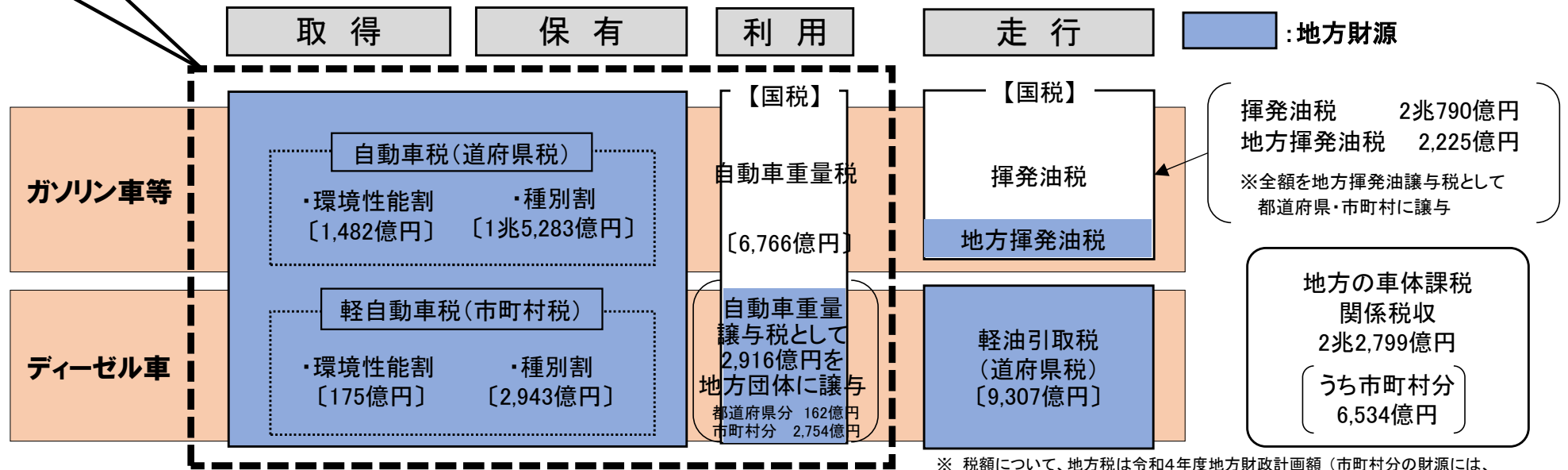
車体課税について

車体課税(地方税)の課税イメージ

車体課税

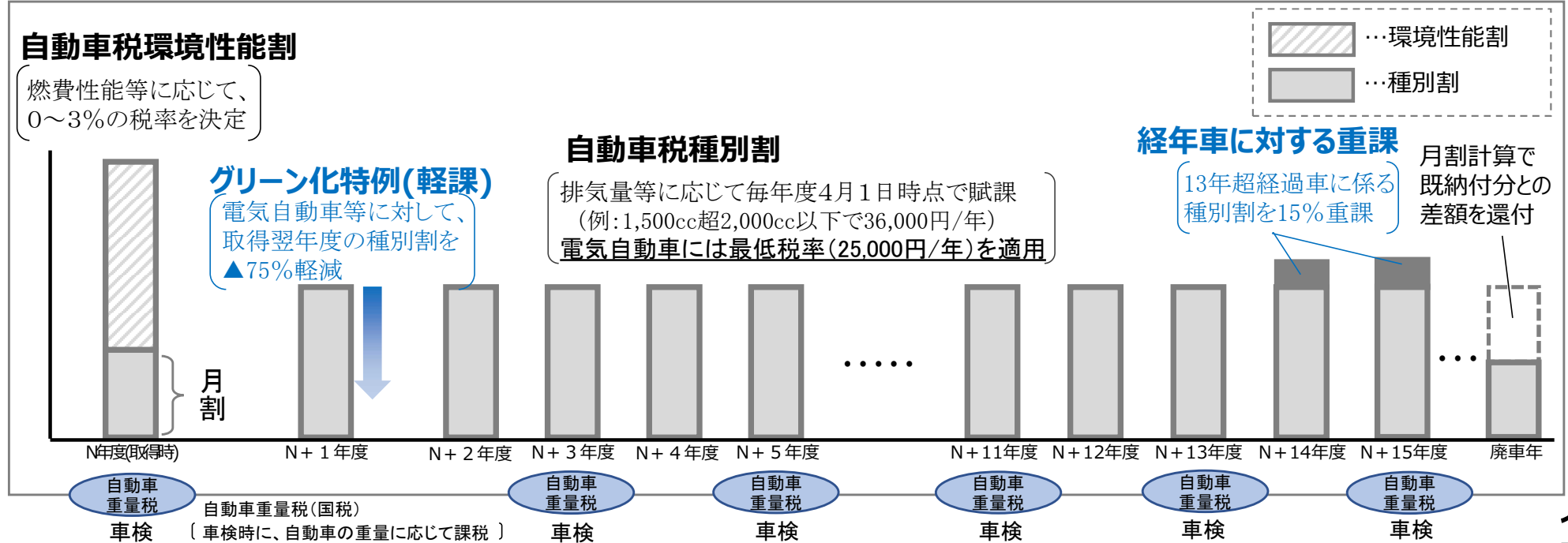
車体課税はその多くが地方財源(車体課税2.7兆円のうち2.3兆円が地方財源)。

[総務省資料より]



※ 税額について、地方税は令和4年度地方財政計画額(市町村分の財源には、環境性能割交付金(662億円)を含む。)、国税は令和4年度政府予算により計上している。

[自家用乗用車に係る課税のイメージ]



車体課税の概要

[総務省資料を基に作成]

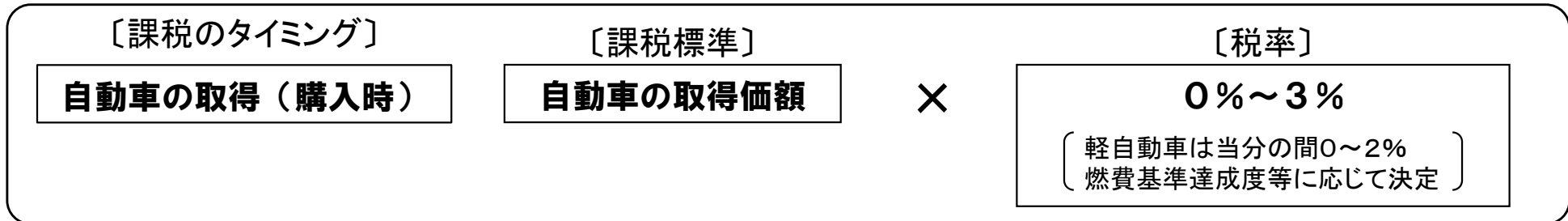
税目		税の性格・経緯等	税率等	税収（億円） 令和4年度 地財・予算ベース
地方税	自動車取得税 (R1.9で廃止)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車取得税は、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税であり、道路に関する費用に充てる目的税として創設。 平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。 	「自動車の取得価額」を課税標準とし、 <ul style="list-style-type: none"> 自家用車 取得価額の3% 営業用及び軽自動車 // 2% 	-
	自動車税・軽自動車税 環境性能割 (R1.10から導入)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車をもたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格。 環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づいて、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計。 	「自動車の取得のために通常要する価額」を課税標準とし、 <ul style="list-style-type: none"> 燃費基準値達成度等に応じて0~3% (軽自動車、営業用は0~2%) 	1,657
	自動車税 (R1.10から種別割)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車に対し、その所有の事実に見出し、その所有者に課する普通税。 道路等との間に極めて直接的な受益関係を持つ特殊な財産税としての性格を持つもので、財産税的な性格のほか道路損傷負担金的な性格を持つ。 	(例) 乗用車 排気量2,000ccクラス <ul style="list-style-type: none"> 自家用 36,000円 (39,500円) ※ () 内は~R1.9の税率 営業用 9,500円 	15,283
	軽自動車税 (R1.10から種別割)	<ul style="list-style-type: none"> 軽自動車等の所有に見出し課する財産税的性格を有する税で、軽自動車等が道路等を損傷することにより課する道路損傷負担金的性格も併せ有する。 軽自動車税の税率は登録車に比べて低く設定されているが、自転車や荷車等に対する税として課されていた経緯等によるものと考えられる。 	(例) 軽乗用車 <ul style="list-style-type: none"> 自家用 10,800円 営業用 6,900円 	2,943
国税	自動車重量税	<ul style="list-style-type: none"> 車検等によって自動車の運行が可能になるとして権利創設税的性格がある。また、車両重量を課税の指標としていることから道路損傷負担金的性格がある。 	(例) 乗用車 車両重量0.5t/年につき <ul style="list-style-type: none"> 自家用 4,100円 営業用 2,600円 (本則税率: いずれも2,500円) 	6,766 (国分 3,850 地方譲与分 2,916)

※ 地方財源: 2.3兆円(車体課税の税収2.7兆円) 2

自動車税・軽自動車税環境性能割の概要

[総務省資料を基に作成]

○環境性能割の概要



○自家用乗用車の税率（令和3、4年度）

区 分			税率	
	排ガス要件	燃費要件	登録車	軽自動車
電気自動車 燃料電池自動車 天然ガス自動車（H30規制適合又はH21規制からNOx10%低減達成） プラグインハイブリッド車			非課税	非課税
ガソリン車 ハイブリッド車 LPG車	★★★★※	2030年度基準85%達成		
		2030年度基準75%達成	1%	
クリーンディーゼル車	H30規制適合又は H21規制適合	2030年度基準60%達成	2%	1%
上記以外 又は 2020年度基準未達成車			3%	2%

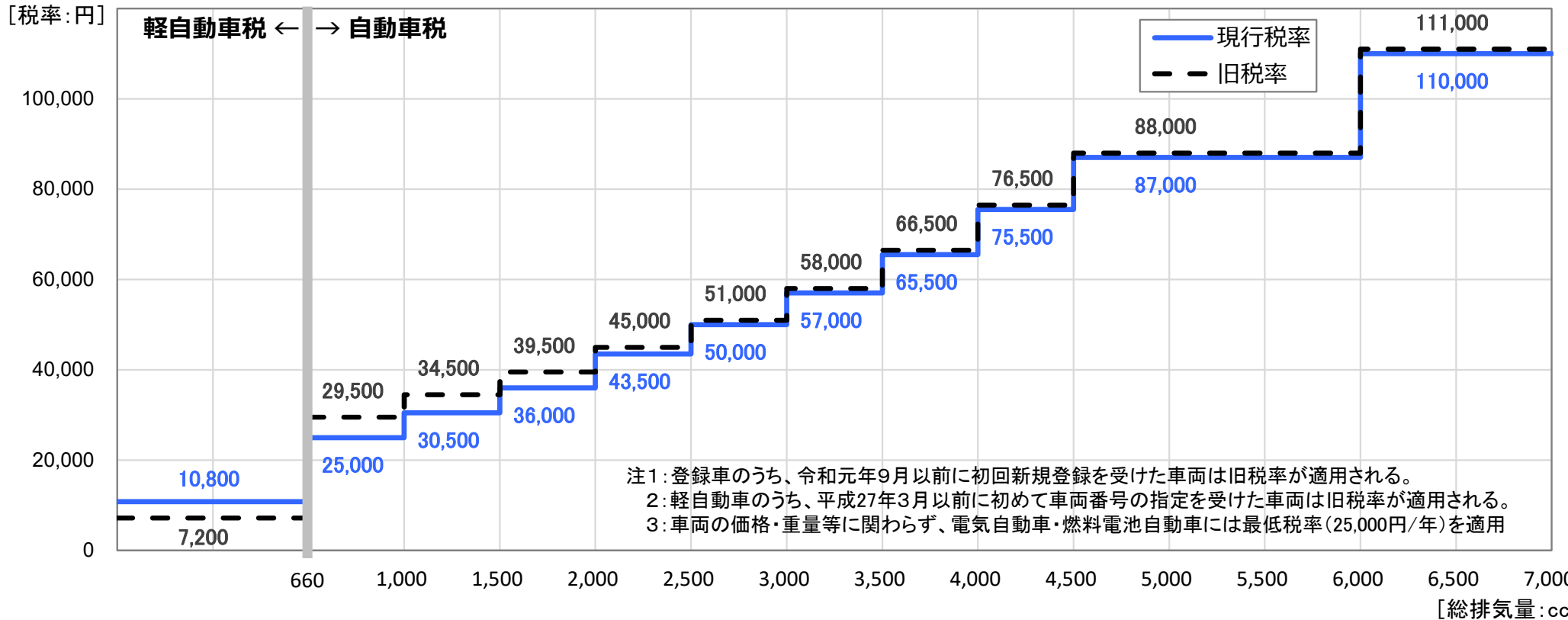
- ※ ★★★★★：平成30年排出ガス基準50%低減達成又は平成17年排出ガス基準75%低減達成。
- ※ プラグインハイブリッド車、LPG車及びクリーンディーゼル車は登録車に限る。
- ※ クリーンディーゼル車については2年間の激変緩和措置を講じ、令和5年度より上記表により課税。
（令和3年度は全て非課税、令和4年度は税率3%該当車両のみ課税）
- ※ 当分の間の措置として、軽自動車については税率が0～2%に軽減されている。

自動車税・軽自動車税種別割の概要

[総務省資料を基に作成]

項目	自動車税種別割	軽自動車税種別割
1. 課税団体	都道府県	市区町村
2. 課税客体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車及び特殊自動車を除く)	軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車
3. 納税義務者	自動車の所有者	軽自動車等の所有者
4. 賦課期日	4月1日	
5. 税率	自動車・軽自動車等の種別、総排気量等ごとに設定	
6. 納期	5月中において、都道府県の条例で定める。	4月中において、市区町村の条例で定める。
7. 徴収方法	普通徴収(月割課税分は証紙徴収)	普通徴収

○自家用乗用車の標準税率



グリーン化特例の概要

[総務省資料を基に作成]

- 低炭素社会の実現や地域における環境対策のため、より燃費性能等の優れた自動車の普及を促進する観点から、電気自動車等に対して取得翌年度の自動車税種別割・軽自動車税種別割の税率を軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする。

※ 2年ごとに適用期限の延長、対象車両の見直し等を実施

【経緯】

平成13年度	自動車税のグリーン化特例の創設
平成26年度	軽自動車税の経年車重課の創設(適用は平成28年度から) 自動車税のグリーン化特例の重課割合を引上げ
平成27年度	軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の創設
令和元年度	グリーン化特例(軽課)の対象を、電気自動車等に重点化(消費税率の引上げに配慮し、令和3年度取得分から適用することとし、それまでの間は現行制度を2年間延長)
令和3年度	グリーン化特例(軽課)の対象からクリーンディーゼル車(構造要件)を除外

(自家用乗用車)

特例割合		対象車
自動車税	75%軽減	電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車※1
	15%重課※2	初回新規登録から11年を超えているディーゼル車 又は 13年を超えているガソリン車
軽自動車税	75%軽減	電気自動車、天然ガス自動車※1
	20%重課※2	最初の新規検査から13年を超えている三輪以上の軽自動車

※1 一定の排ガス性能を要求

※2 重課の対象からは電気自動車、天然ガス自動車、(混合)メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車を除外

第一 令和3年度税制改正の基本的考え方

令和2年12月10日
自由民主党・公明党

3. グリーン社会の実現 (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。(略)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が、他方でわ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。
- 自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特例(軽課)については、環境性能割を補完する制度であることを踏まえ、クリーンディーゼル車を対象から除くとともに、適用対象を電気自動車等に限定していない種別においても、重点化及び基準の切り替えを行った上で2年間延長する。また、次の期限到来に向けて、経済の状況などを考慮しつつ、更なる重点化を引き続き検討する。
- 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、実質的な税収中立の確保、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。
- また、次のエコカー減税等の期限到来に向けて、新たに燃費基準の対象となった電気自動車及びプラグインハイブリッド車について、令和12年度燃費基準に基づく燃費値の表示に関する検討等を進めつつ、その結果も踏まえ、エコカー減税等における燃費基準の達成度に応じた評価について検討し、結論を得る。

第三 検討事項

- 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。

令和4年度与党税制改正大綱において、上記第一については「令和3年度税制改正大綱で示した方針に基づき引き続き検討を進める。」とされ、第三については同一の内容とされている。

V 税制抜本改革の推進等

〔令和4年7月
全国知事会〕

1 自動車関係諸税の見直し

自動車税環境性能割については、2021年度(令和3年度)に税率の適用区分に係る燃費基準を2020年度基準から2030年度基準に切り替えた上で、クリーンディーゼル車をガソリン車と同等に扱う等の見直しが行われた。

この適用区分については、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2年ごとに見直しを行うこととされ、現在の適用区分は2022年度(令和4年度)末までである。また、種別割のグリーン化特例(軽課・重課)の適用期限も同様となっている。(中略)

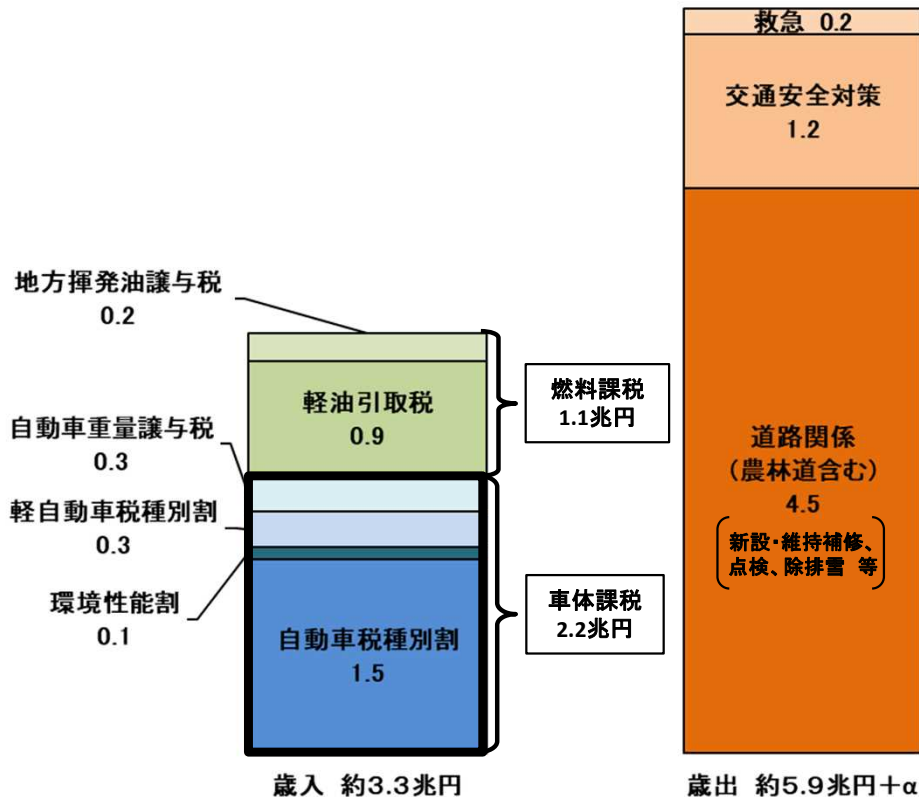
今後、地方の社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業などに対する財政需要が一層高まっていくと見込まれる中で、特に、自動車税は道路損傷負担金的性格も有するとされている都道府県の基幹税であり、税源の乏しい地方にとって貴重な自主財源となっていることや、電動車の増加が見込まれることに伴って、現行制度を前提とすれば自動車税や軽油引取税等の燃料課税の減少にもつながること、併せてCASE(コネクテッド・自動運転・シェアリング・電動化)に代表される自動車を取り巻く環境変化や財政需要への適切な対応が求められることなどを考慮すると、自動車関係諸税の見直しの必要性は高まっていると考えられる。見直しにあたっては、地方の財政需要に対応した税源を安定的に確保できるよう、必要な方策を検討すべきである。

自動車に関する行政サービスと自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の状況

[総務省資料より]

- 応益課税は、地方税の原則の一つ。
- 地方団体における自動車に関する行政サービスに要する費用は、自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の税収を上回っている。
- 今後見込まれる道路や橋梁、トンネルなどの更新・老朽化対策や、防災・減災事業が確実に実施できるよう、社会インフラ財源の確保は地方団体にとって極めて重要である。

地方団体における自動車関係諸税の税収と自動車に関する行政サービスに要する費用



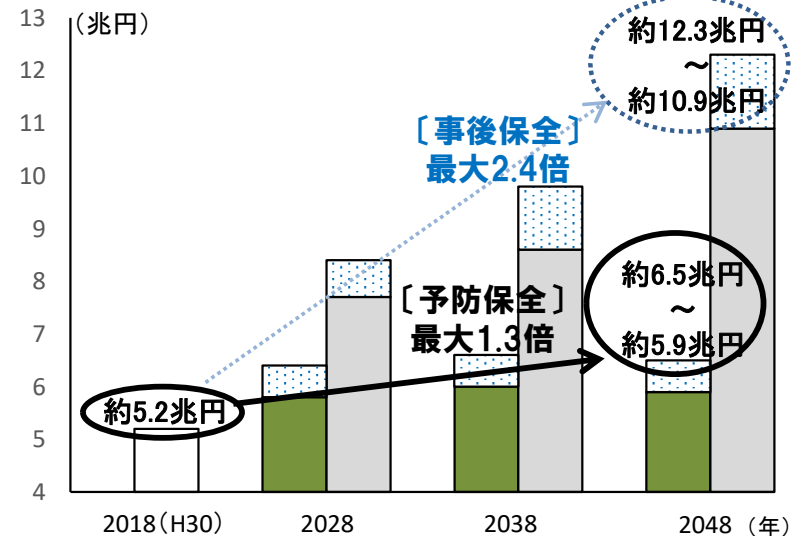
※歳入及び歳出については令和2年度決算額。
 ※端数処理の関係で合計が一致しない。

建設後50年以上経過する社会資本の割合

	H30年3月	R5年3月	R15年3月
道路橋 (橋長2m以上)	約25%	約39%	約63%
トンネル	約20%	約27%	約42%

※ 国土交通省HP「インフラメンテナンス情報」を基に作成。

将来の社会資本の維持管理・更新費の推計結果



予防保全: 施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
事後保全: 施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

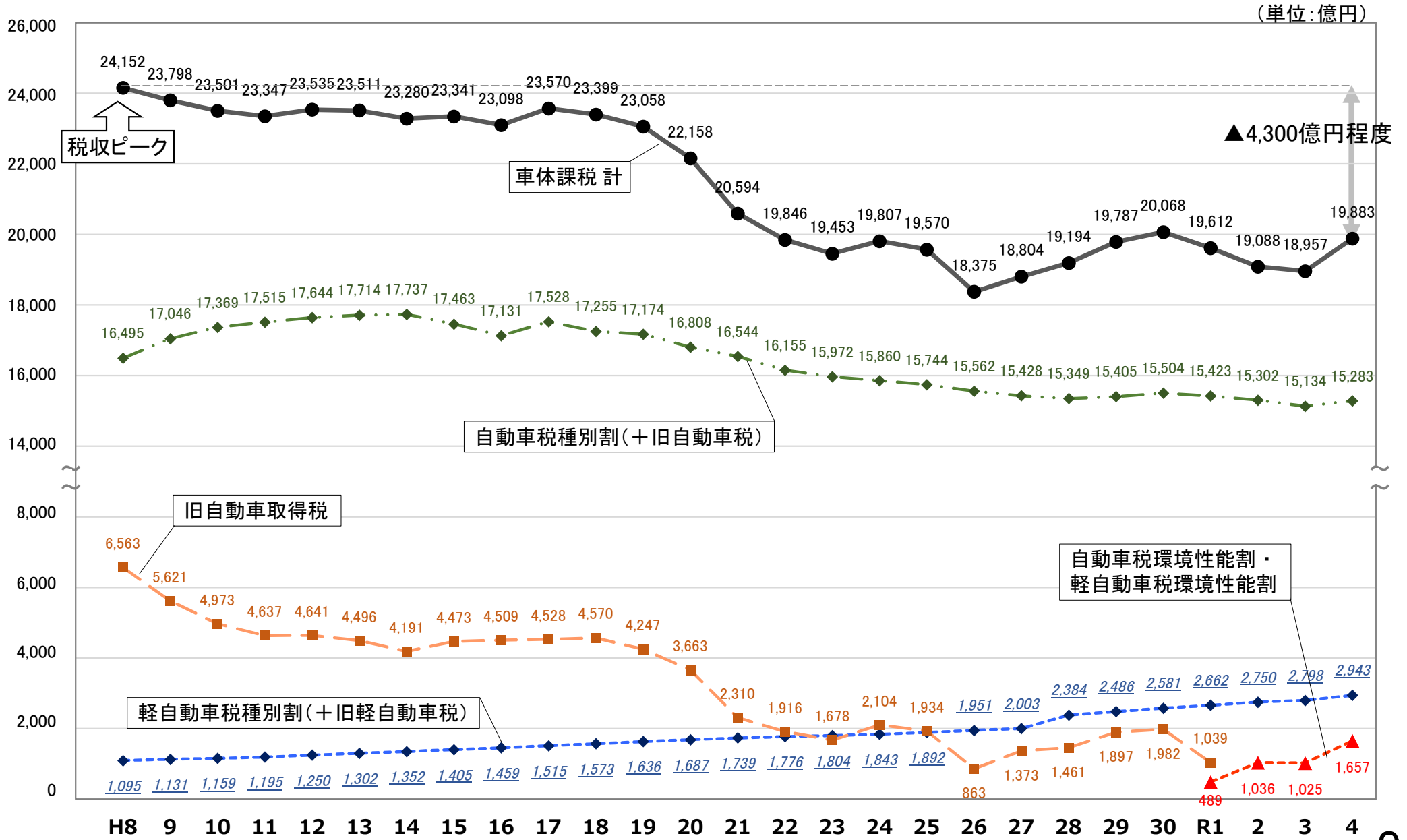
※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。

※平成30年度予算における国の道路の維持管理費は約3,700億円。

車体課税(地方税)の税込推移

[総務省資料より]

- 車体課税(地方税)に係る税込は、平成8年度をピークに減少傾向。
- この間(H8→R4)、登録車販売台数の漸減や、旧自動車取得税におけるエコカー減税の創設(H21)及び税率引下げ(H26)、自動車税種別割の恒久減税(R1)等の影響により、▲4,300億円程度の大減となっている。



(注)表中における計数は、令和2年度までは決算額、令和3年度以降は地財計画額による。

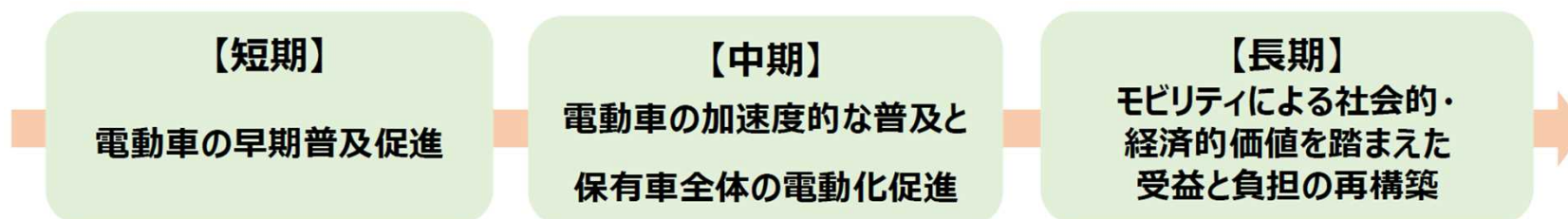
自動車関係諸税の抜本的見直し

<基本的な考え方>

- 日本の自動車ユーザーは9種類8.8兆円もの税が課せられ、国の租税収入の約8%にもなる。
- 自工会は過去から一貫して、世界一高い自動車関係諸税の軽減と、複雑な税体系の簡素化を要望し、一部減税を実現頂くも、未だに複雑かつ世界一高い負担水準に変わりない。
- 車体課税は、自動車の資産性や外部不経済を根拠に課税されてきたが、自動車は既に贅沢品ではなく国民の生活に必要な一般品となっていることや、電動車の普及（環境負荷低減）、先進安全技術の進展（交通事故削減）により、課税根拠が失われてきており、現代に適さない税制となっている。
- 複雑・過重な自動車関係諸税は簡素化・負担軽減を前提に、各時間軸における視点で見直すべき。
- なお、電動化に伴い見込まれる燃料課税収入の減少分については、その穴埋めを自動車ユーザーに求めず、重い税負担をしてきた自動車ユーザーにこれ以上負担を強いるべきではない。

《各時間軸での見直しステップ》

- 【短期】 エコカー減税やグリーン化税制等、現行制度の延長・拡充を通じて足元の脱炭素化を確実に推進。
- 【中期】 自動車関係諸税の簡素化・負担軽減を前提に、CNに資する税体系に改革に見直し、2030年次世代自動車目標に向け、加速度的に電動化を推進。
- 【長期】 モビリティによる新たな価値を踏まえて、受益と負担の関係を見直し、税体系を抜本的に改革。



自動車税制（令和5年度税制改正）

* 車体課税部分抜粋

物価高の状況下でも、足元の脱炭素化を確実に推進するため、対象を絞り込まず、エコカー減税・グリーン化税制等は拡充・延長すべき。

▽自動車重量税のエコカー減税の拡充・延長

- 保有ベースの買い替え促進・CO2低減を促す観点から、減税措置を拡充・延長すべき。

▽自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の拡充・延長

- 現行の減税対象車*に一定の燃費性能（CO2排出量の少ない）を有する電動車を追加の上、新車新規登録・届出の翌年度から3年間の減免税に拡充すべき。

（* 現行の減税対象車は電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車に1年間、75%の軽減措置）

▽自動車税・軽自動車税の環境性能割（取得時）廃止

- 環境性能割（旧自動車取得税）は消費税との二重課税となっており、廃止すべき。
- 即廃止ができない場合、令和5-6年度は下記措置を講じた上で、今後の保有税の抜本見直しと一体で廃止すべき。
 - ①EV等や燃費性能の良い自動車を対象に広く減免すべき
 - ②～④ 略（注：ASV特例の拡充、バリアフリー特例・過疎バス特例の延長）

▽自動車税の月割課税廃止

- 購入時の負担軽減や簡素化の観点から、自動車税の月割課税は廃止すべき。

▽電動車普及による燃料税等の減収補填を目的とする増税はせず、2030年に向けて普及加速を優先すべき

- 電動車普及に伴う燃料税の減収補填を走行距離課税等で、既に負担の重い自動車ユーザーに求めるべきではない。
- また、BEV/PHEV/FCEVの各々の新車販売は1%にも満たないため、当面はこれらの車の税負担を重くするべきではない。
（自動車税（BEV/FCEVは排気量1,000cc未満のみなし課税が適当であり、エコカー減税等は構造要件で税制優遇を維持すべき）

環境性能割

種別割（グリーン化特例）

種別割（税率体系）

【政策インセンティブ機能の強化に資する税制・自動車税の性格からあるべき税制の検討】

- 多くの車両が税率の軽減を受けていることの妥当性 **論点1・2**

留意点：

最新の燃費基準を税制に導入していないものの取扱い（小型貨物車2022年度基準、重量車2025年度基準）

- 次の期限到来に向けて、経済の状況などを考慮しつつ、軽課対象について更なる重点化を検討【大綱記載事項】

※ 構造要件を更に重点化すべきか（対象の限定、特例率の見直し）

- 重課の適用除外の構造要件を重点化すべきか **論点2**

- 電気自動車等に対する適用税率を見直す必要があるか（現在、電気自動車に対しては最低税率、ハイブリッド車等に対しては総排気量に応じた税率で課税） **論点3**

<共通論点>

留意点：

電気自動車及びプラグインハイブリッド車について、令和12年度燃費基準に基づく燃費値の表示に関する検討結果も踏まえ、その達成度に応じた評価を検討【大綱記載事項】

【車体課税のあり方の検討】

<共通論点>

- 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としつつ、CASEに代表される大変革に直面する自動車業界の対応や環境整備に貢献する税制、「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税制とするために、どのような課税のあり方が考えられるか【大綱記載事項】
- 技術革新や保有から利用への変化、環境性能の評価方法（LCA、CO2排出量基準など）の議論の動向等を踏まえ、新たな課税方法、課税指標を検討していく必要があるか
- インフラの維持管理等の財政需要について、今後新たに発生すると予測されるもの（次世代自動車や自動運転をはじめとする技術革新に対応したインフラの維持管理や機能強化、道路空間の高度化等）も含め、どのように対応していくか **論点4**

当面の検討課題

中長期的な検討課題

第2章 各論点に関する議論

【論点1】環境性能割の環境インセンティブのあり方(どのような税率区分の設定(階段数、適用割合等)が望ましいか)

○ 主な意見:

- ・ 非課税は限定すべき
- ・ 1%・2%区分の対象を拡大すべき
- ・ 3%を超える税率を設定してはどうか 等

○ 小括: 環境性能割がその役割を果たせるよう、①非課税等軽減対象の重点化、②各税率区分の適用割合(バランス)の適正化、③他の政策手段も考慮したインセンティブのあり方等の論点に留意し、さらに検討を深めることが必要

【論点2】電動車に対する課税上の取扱いのあり方

(電動車に係る種別割・グリーン化特例(重課)について、他制度との不均衡を踏まえ、どのように取り扱うことが望ましいか)

○ 主な意見:

- ・ HVを構造要件で一律に扱っている現行制度は見直すべき
- ・ 環境性能の高い自動車へのシフトを促すグリーン化特例は、重課と軽課を組み合わせることが基本ではないか 等

○ 小括: ①グリーン化特例について、軽課の対象のさらなる重点化や、軽課と重課の組み合わせ方(バランス)、また、グリーン化特例に限らず、②電動車に対して、車両の構造要件により一律に取り扱っている課税上の取扱い等の論点に留意し、さらに検討を深めることが必要

【論点3】電気自動車等に対する課税のあり方(電気自動車に係る種別割の課税指標としていかなるものが適切か)

○ 主な意見

- ・ 便宜的に最低税率を適用していることは、公平性の観点から問題
- ・ 自動車税の創設当時から言われている性格を前提とすれば、総排気量と近い関係にある課税標準が適切か
- ・ 税の簡素さ・負担感・租税回避されない(公平性)といった基本原則や課税実務にも留意が必要
- ・ その他各課税標準案に係る個別意見 等

○ 小括: EV等の種別割の課税のあり方については、①種別割の趣旨・性質及び②税の基本原則等を踏まえた上で、③新たな課税標準となりうる指標について、実務面も含め、さらに検討を深めることが必要

第2章 各論点に関する議論(続き)

【論点4】 車体課税のあり方(今後の自動車関係諸税のあり方について、どう考えるか)

○ 主な意見:

- ・ 課税のあり方は、環境政策のステージごとに段階的・戦略的に描くことが必要
- ・ 応分の負担をあらゆる自動車に求めることは必要
- ・ 今後のインフラ整備に係る安定的な財源の確保という観点から、あり方を議論すべき 等

○ 小括: 今後の自動車関係諸税のあり方が、中長期的な環境変化等を適切に踏まえたものとなるよう、①電動化の見通しを引き続き注視しつつ、②自動車税制と環境政策について、他の税制・補助制度も含めた議論や中長期的なインフラ維持・整備のための財源確保の必要性等の事情を勘案し、引き続き検討していくことが必要

第3章 今後の検討の方向性と留意点

※ 第2章に掲げる各論点に係る小括の内容(再掲)

○ 電動車が急速に普及した場合であっても、既に販売されたガソリン自動車等は一定期間保有されるため、納税義務者間の公平性や課税実務上の対応等も勘案すると、カーボンニュートラルに対応する税制改正の方向性は、現行の制度に対し、電動車に適したものを順次加えていくこととなることが考えられる。

電動車に対する課税上の取扱いのあり方（例：自家用乗用車）

自動車関係諸税に係る
調査研究WG資料より

	ガソリン車	HV	PHV	EV・FCV
自動車税 環境性能割 (適用税率)	【論点1・2】2年ごとに税率区分を見直し 燃費性能等に応じて税率決定 (R12基準85%達成:非課税、75%達成:1%、 60%達成:2%、左記以外・R2基準未達成:3%)			非課税
自動車税 種別割 (適用税率)	総排気量に応じて税率決定 (1ℓ以下:25,000円、1ℓ超1.5ℓ以下:30,500円、1.5ℓ超2ℓ以下:36,000円、 2ℓ超2.5ℓ以下:43,500円、・・・4.5ℓ超6ℓ以下:87,000円、6ℓ超:110,000円)			【論点3】一律 25,000円 (総排気量1ℓ以下相当)
(グリーン化特例軽課)	適用なし		【論点2】適用あり(2年ごとに適用期限を延長) (取得翌年度分 75%軽減)	
(グリーン化特例重課)	適用あり (初回新規登録から13年 経過車 概ね15%重課)	【論点2】他制度と異なり、 HVであることをもって優遇		適用なし
自動車重量税 (適用税率)	燃費性能等に応じて税率決定 (免税対象車等※2 本則税率(2,500円)、 上記以外 当分の間税率(4,100円))※1		本則税率 (2,500円)	
(13・18年経過車税率)	燃費性能等に応じて税率決定 (免税対象車等※2 本則税率(2,500円)、 上記以外 当分の間税率(㊶5,700円、㊷6,300円))※1		本則税率 (2,500円)	
(エコカー減税)	燃費性能等に応じて減免 (R12基準120%達成:2回免税、90%達成:初回免税、 75%達成:初回▲50%、60%達成:初回▲25%)		2回免税	

※1 車検期間1年・車両重量0.5t当たりの税額、 ※2 エコカー減税適用基準を満たす車両・当該車両と環境性能が同程度の車両