

説 明 資 料

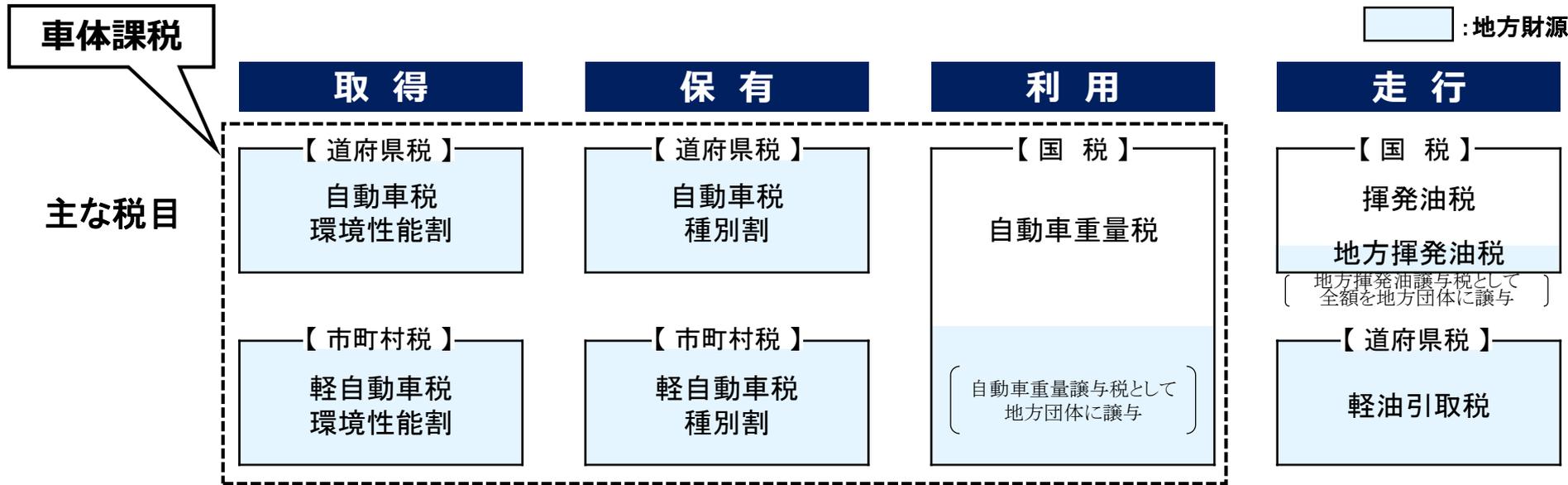
〔消費課税（地方税・車体課税）〕

令和 4 年 10 月 26 日（水）

総 務 省

自動車に対する課税関係

○ 自動車に関しては、取得、保有、走行、各段階において総合的な課税を行うことにより、全体として適切な税負担が実現されている。



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)となっている。

今後の税制のあり方についての答申 (H5.11、税制調査会) (抄)

(前略) 現行の自動車関係諸税は、税目が多くかつ複雑であることから、これを簡素化すべきであるという指摘がある。この問題は、納税者の理解と協力を求める上で確かに重要であるが、現行の税体系は、自動車の取得、保有、燃料の消費に着目して各種の税を課すこととしており、これによって全体として適正な税負担が実現されること等から現行税制には理由があるものと考えられる。

車体課税の課税イメージ

(例) 自家用乗用車に対する課税のイメージ



自動車税環境性能割

燃費性能等に応じて、
0~3%の税率を決定

グリーン化特例(軽課)

電気自動車等に対して、
取得翌年度の種別割を
▲75%軽減

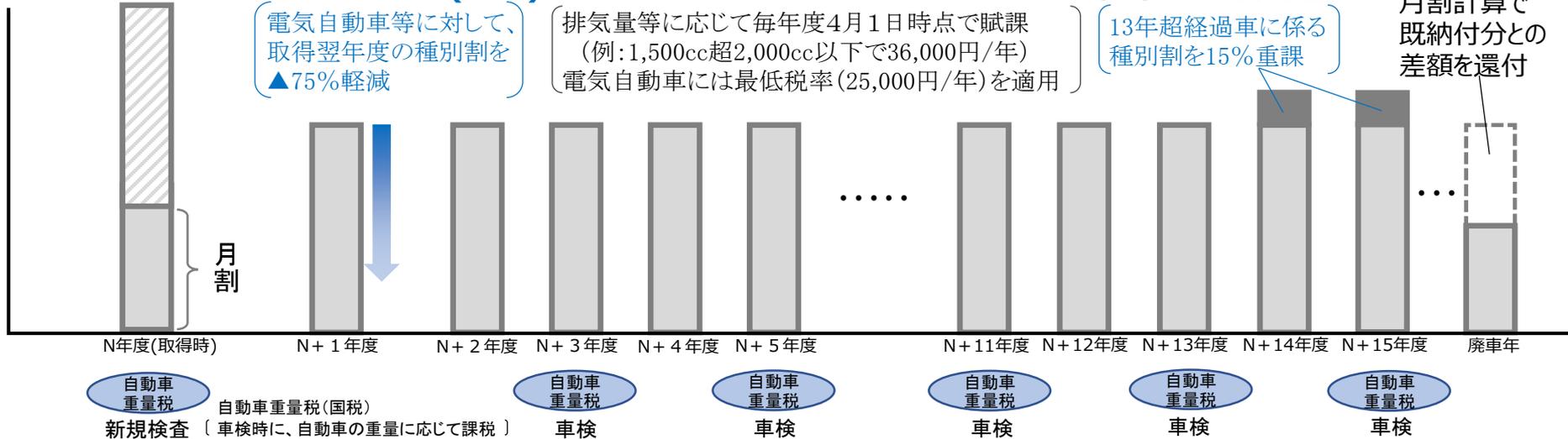
自動車税種別割

排気量等に応じて毎年度4月1日時点で賦課
(例:1,500cc超2,000cc以下で36,000円/年)
電気自動車には最低税率(25,000円/年)を適用

経年車に対する重課

13年超経過車に係る
種別割を15%重課

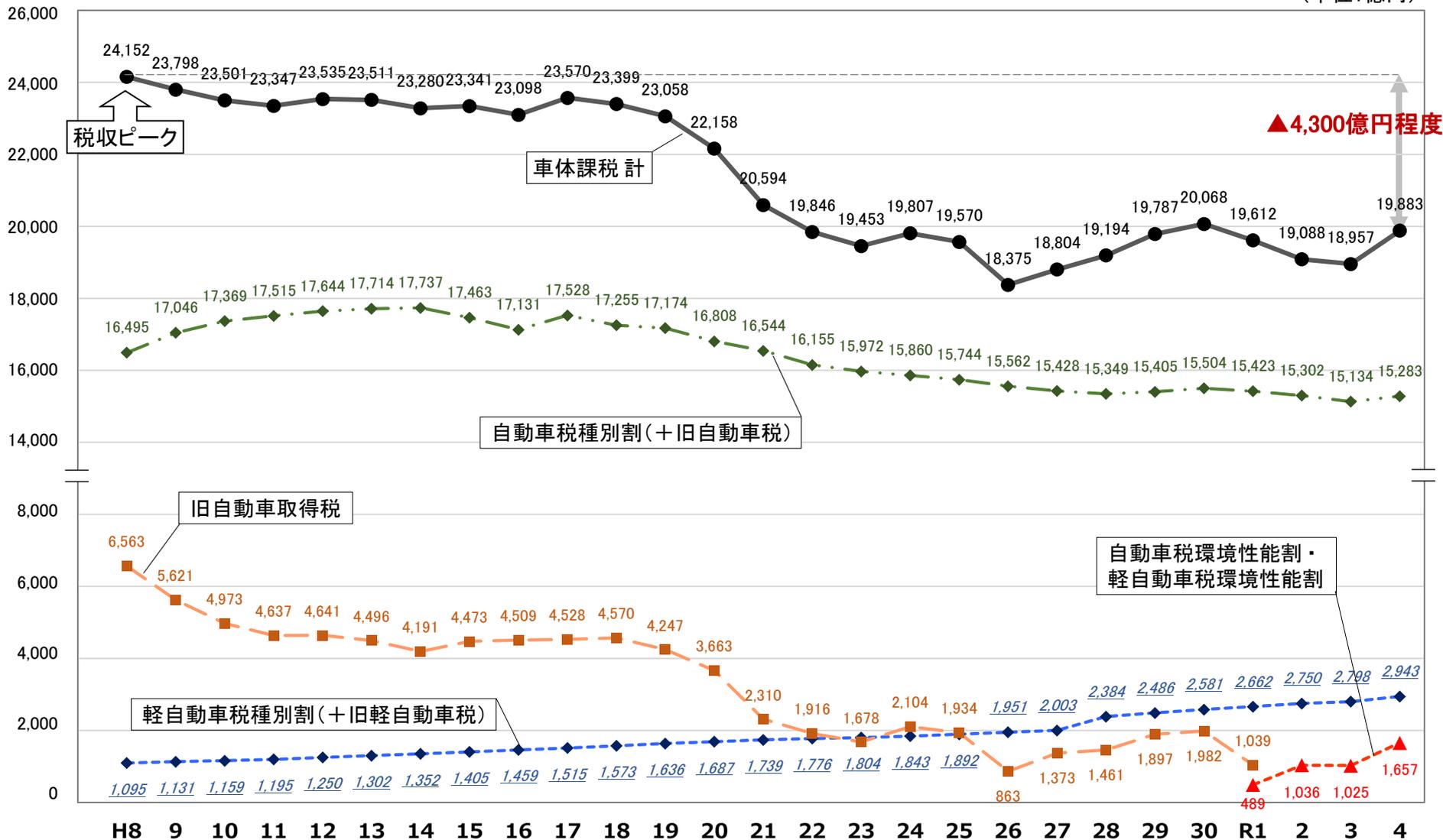
月割計算で
既納付分との
差額を還付



車体課税(地方税)の税込推移

○ 令和4年度においては1兆9,883億円、ピーク時の平成8年度と比較すると▲4,300億円程度の減と見込まれている。

(単位:億円)



(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。

車体課税(地方)における近年の主な改正状況

改正年度	主な改正内容
平成13年度改正	○自動車税におけるグリーン化税制(軽課・重課)の創設
平成21年度改正	○自動車取得税におけるエコカー減税の創設 ○自動車取得税における目的規定及び用途制限規定の削除(道路特定財源の一般財源化)
平成25年度改正	●消費税率10%引上げ時における自動車取得税廃止及び自動車税環境性能割創設の方針を税制改正大綱へ明記
平成26年度改正 <div data-bbox="98 586 324 646" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">消費税率8%への引上げ(H26.4~)</div>	○自動車取得税における税率引下げ(消費税率8%段階)[5%→3%等] ○自動車取得税におけるエコカー減税の拡充 ○自動車税におけるグリーン化特例の2年延長(基準切替、重点化、拡充、重課割合引上げ) ○軽自動車税における税率引上げ、重課導入(軽三・四輪)
平成27年度改正 <div data-bbox="98 768 324 839" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">消費税率10%への引上げ延期(H27.10→H29.4)</div>	○軽自動車税におけるグリーン化特例(軽課)の導入 ○二輪車に係る軽自動車税の標準税率引上げの1年延期
平成28年度改正 <div data-bbox="98 929 324 1001" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">消費税率10%への引上げ再延期(H29.4→H31.10)</div>	○自動車取得税の消費税率10%引上げ時(H29.4.1)における廃止の法制化 ○自動車税・軽自動車税における環境性能割の創設(H29.4.1)の法制化 ●自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行う方針を税制改正大綱へ明記 <div style="float: right; margin-top: -20px;"> } 消費税率10%への引上げ再延期に併せて、延期 </div>
平成31年度改正 (令和元年度改正) <div data-bbox="98 1139 324 1210" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">消費税率10%への引上げ(R1.10)</div>	○自動車税の税率引下げ(恒久減税) ○地方税財源の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・グリーン化特例・軽課(自動車税・軽自動車税) ・エコカー減税(自動車重量税・自動車取得税) ・環境性能割(自動車税) <div style="float: right; margin-top: -20px;"> } 対象の重点化 基準の見直し等 </div> ○都道府県自動車重量譲与税制度の創設 ○揮発油税から地方揮発油税への税源移譲 ○環境性能割の臨時的軽減 ※新型コロナ緊急経済対策及び令和3年度税制改正により期限延長(~R3.12.31)

自動車税・軽自動車税環境性能割の概要

- 環境性能割は、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を有している。
- その税率区分については、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2年毎に見直すこととされている。

① 環境性能割の概要

〔課税のタイミング〕

自動車の取得（購入時）

〔課税標準〕

自動車の取得価額

×

〔税率〕

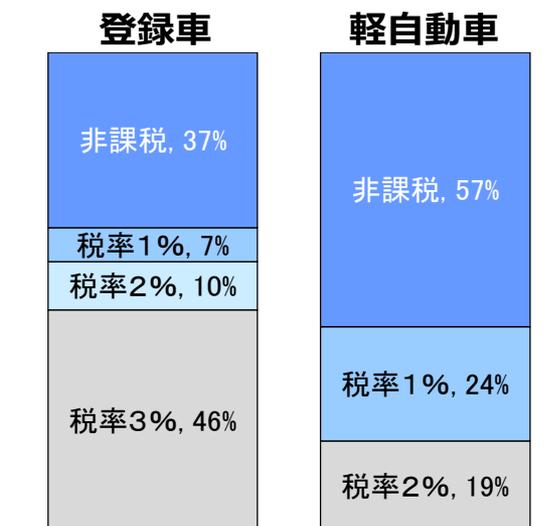
0%～3%

〔燃費基準達成度等に応じて決定〕
軽自動車は当分の間0～2%

② 自家用乗用車の税率区分（令和3、4年度）

区 分	燃費要件	税 率	
		登録車	軽自動車(注4)
電気自動車等(注1)		非課税	非課税
ガソリン車(注2) ハイブリッド車(注2) 石油ガス車(注2) クリーンディーゼル車(注3)	2030年度燃費基準 85%達成～ 2030年度燃費基準 75%達成～ 2030年度燃費基準 60%達成～		
上記以外 又は 2020年度燃費基準未達成車		3%	2%

③ 課税実績（自家用乗用車、令和3年度）



注1 電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、プラグインハイブリッド車

注2 ガソリン車、ハイブリッド車、石油ガス車にあっては、平成30年排出ガス基準50%低減車又は平成17年排出ガス基準75%低減車に限る

注3 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年度は非課税、令和4年度は税率3%該当車両のみ課税）。令和3年度の課税実績については、激変緩和措置の適用を受けないとした場合の税率で集計している。

注4 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。

グリーン化特例の概要(自動車税種別割)

- 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

①これまでの改正経緯

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

②自家用乗用車にかかる適用対象車

特例割合		適用対象車
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

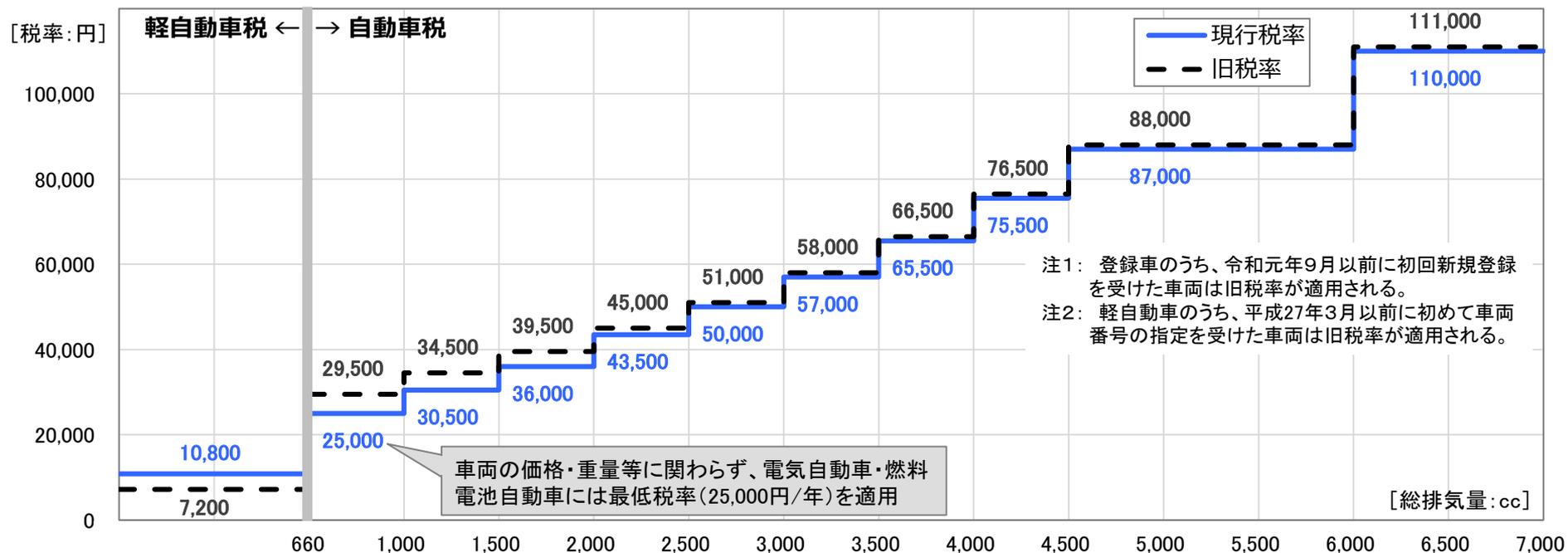
※2 重課の対象からは電気自動車、天然ガス自動車、(混合)メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車を除外

自動車税・軽自動車税種別割の概要

- 自動車税・軽自動車税種別割は、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であり、税率区分の指標として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)等が採用されている。

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(納期)	4月1日 (自動車税は5月中、軽自動車税は4月中において、当該地方団体の条例で定める。)	
5. 税率	自動車・軽自動車等の種別、総排気量等ごとに設定	

自家用乗用車の標準税率



最近の電動車の普及状況

- 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 経済産業省HP公表)において、「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%※」との目標が設定。 ※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、ハイブリッド自動車

電動車の普及状況 [上段 : 販売台数、下段 : 合計に占めるシェア]

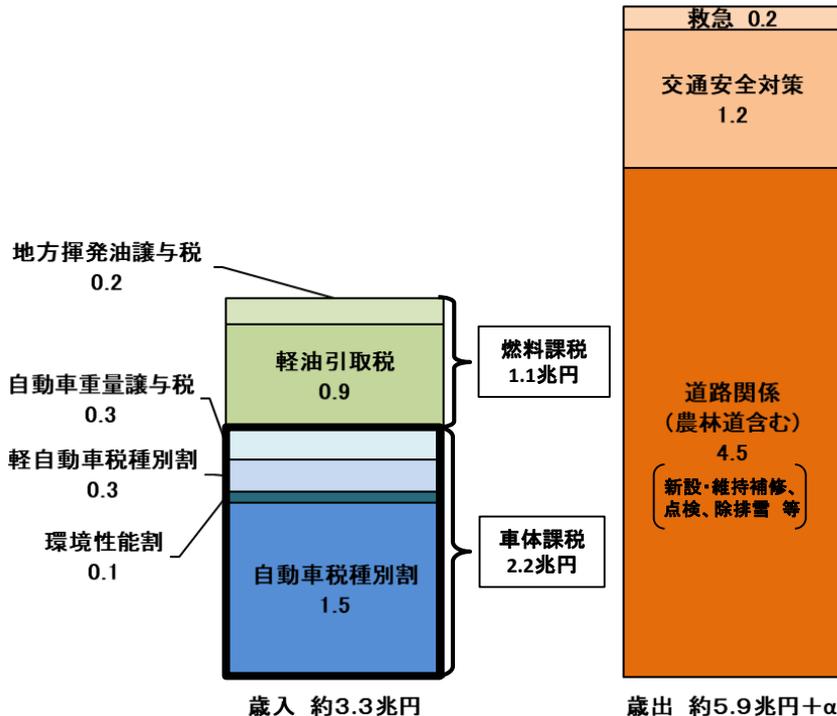
	電気自動車	燃料電池自動車	プラグイン ハイブリッド 自動車	ハイブリッド 自動車	電動車 (小計)	電動車以外	合 計
令和2年度上半期	4,727 台 0.3%	203 台 0.0%	5,253 台 0.3%	608,179 台 36.4%	618,362 台 37.0%	1,051,134 台 63.0%	1,669,496 台
令和2年度下半期	9,676 台 0.4%	1,342 台 0.1%	11,522 台 0.5%	794,950 台 36.3%	817,490 台 37.3%	1,371,364 台 62.7%	2,188,854 台
令和3年度上半期	10,043 台 0.6%	1,247 台 0.1%	10,396 台 0.6%	654,505 台 39.0%	676,191 台 40.3%	1,000,379 台 59.7%	1,676,570 台
令和3年度下半期	14,973 台 0.8%	750 台 0.0%	16,671 台 0.9%	745,986 台 41.7%	778,380 台 43.5%	1,012,611 台 56.5%	1,790,991 台
令和4年度上半期	30,348 台 1.9%	214 台 0.0%	20,161 台 1.3%	665,377 台 42.3%	716,100 台 45.6%	855,314 台 54.4%	1,571,414 台

【出典】一般社団法人 日本自動車販売協会連合会、一般社団法人 全国軽自動車協会連合会の公表データ等より作成

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

- 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



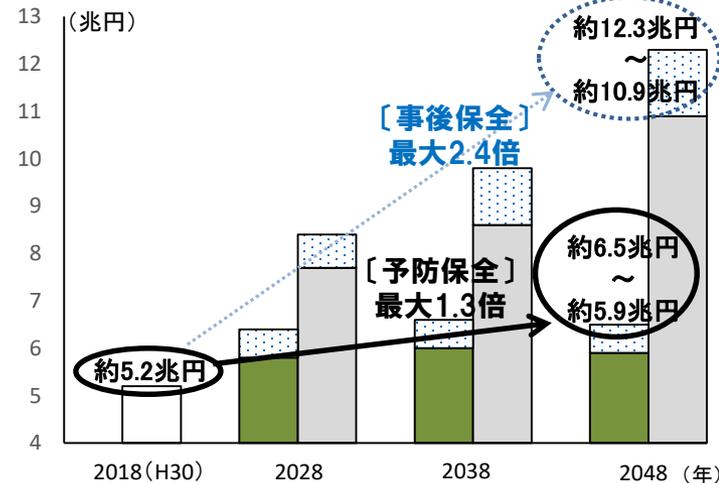
※歳入及び歳出については令和2年度決算額。
 ※端数処理の関係で合計が一致しない。

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



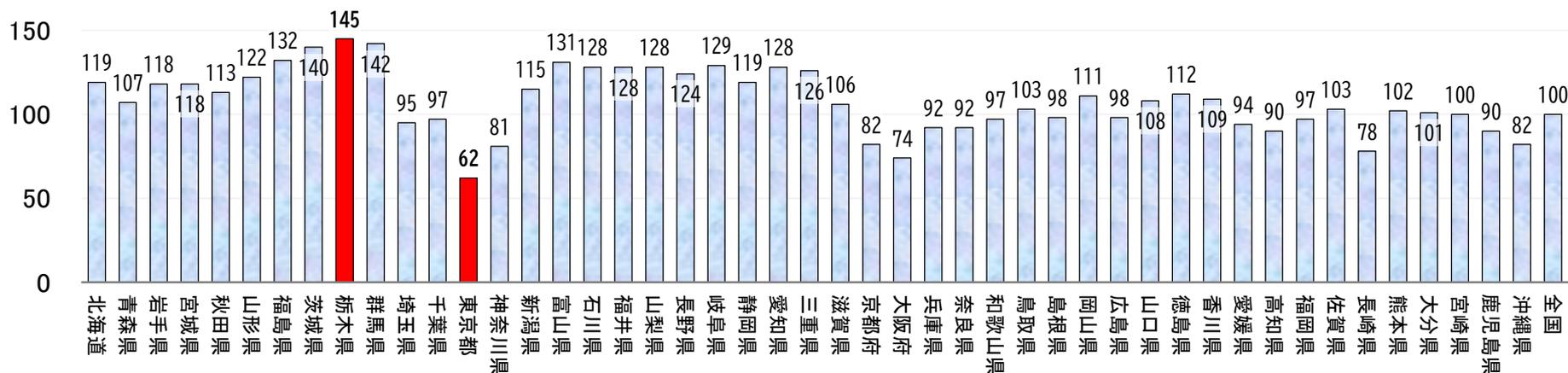
予防保全: 施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
事後保全: 施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。
 ※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。
 ※平成30年度予算における国の道路の維持管理費は約3,700億円。

地方財源における車体課税

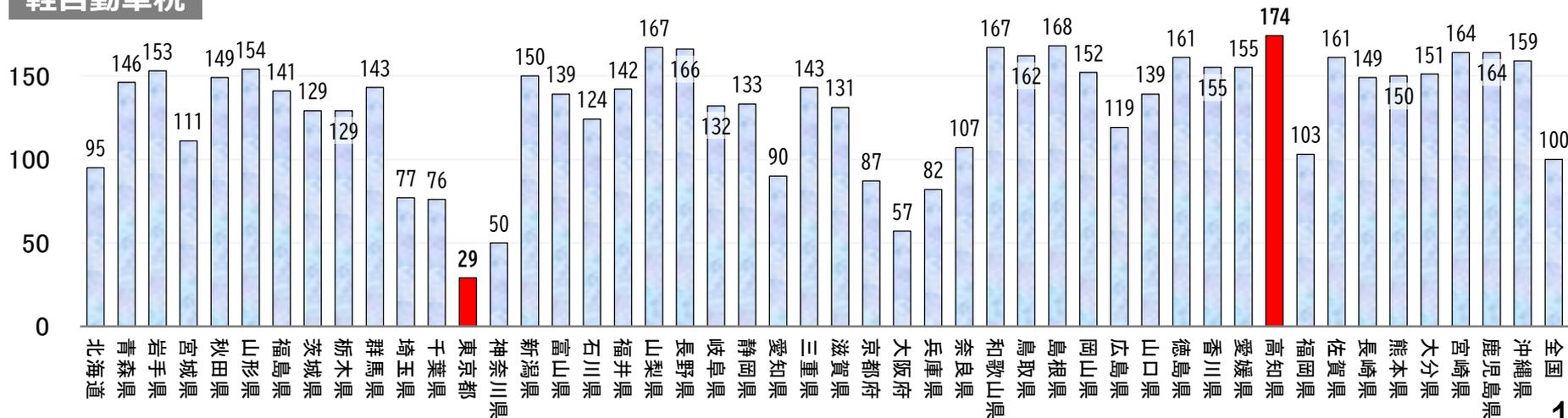
○ 地方の車体課税は、税収が安定的で、また、地方部の方が都市部よりも人口一人当たり税収額が大きいことから、「偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系の構築」を目指していく中で、重要な税となっている。

自動車税

人口一人当たりの税収額の指数(令和2年度決算額)



軽自動車税



自動車関係諸税等の国際比較

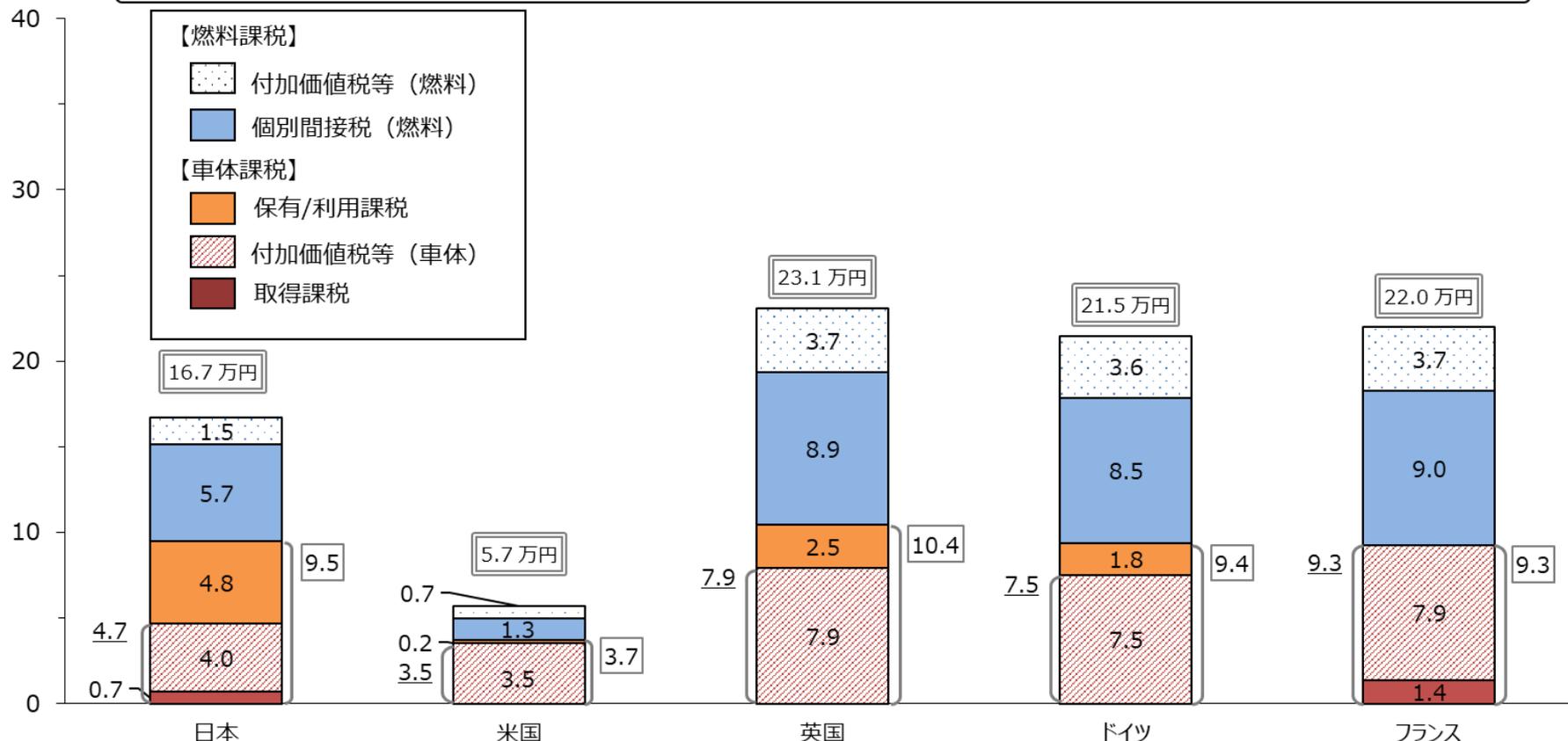
主要国における燃料課税と車体課税の国際比較（年間税負担額）（イメージ）

（ある特定車種（2,000CCクラス）の自家用車を想定した場合の仮定試算）

（2022年1月時点）

（単位：万円）

○車体課税と燃料課税を合わせた税負担額で見れば、日本の水準は、国際的に見ても低い。



（注1）車両重量1.49t、燃費16.4km/ℓ、総排気量1,997cc、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格（税抜本体価格）2,769,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、平均保有期間（7年）を勘案し、取得時の税額の7分の1を1年分の税負担として計算している。

（注2）燃料価格（消費課税等の税込み）は日本170.2円/ℓ（2022年1月24日時点、資源エネルギー庁）、米国0.878ドル/ℓ（2022年1月24日時点、「U.S.Energy Information Administration」）、英国1.449ポンド/ℓ（2022年1月24日時点、「National Statistics Weekly road fuel prices」）、ドイツ1.743ユーロ/ℓ、フランス1.725ユーロ/ℓ（2022年1月24日時点、欧州委員会「Weekly Oil Bulletin」）。

（注3）日本の車体課税については、環境性能割を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有または利用課税として、それぞれ整理している。日本の個別間接税（燃料）については石油石炭税を含む。ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、2022年1月現在は、2.8円/ℓが適用されている。

（注4）米国の州・地方政府により課される税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率による。

（注5）上記の他に、フランスにおいては社用自動車（法人の所有する自動車が課税対象）がある。

（備考）邦貨換算レートは、1ドル=114円、1ポンド=154円、1ユーロ=130円（基準外国為替相場及び裁定外国為替相場：令和4年（2022年）1月中適用）。なお、端数を四捨五入しているため、各項目の合計が総計に一致しない場合がある。

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。
- 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。

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。