

平成23年11月15日

# 車体課税(地方税)について

総務省

# 1. 自動車関係税の地方税財源としての重要性

# 極めて厳しい地方財政と地方車体課税

極めて厳しい地方財政の中で、車体課税に係る地方税・地方譲与税は、貴重な財源。

## 【地方財政の財源不足の状況】

平成23年度の地方財政は、14.2兆円の財源不足（地方財政計画の約17.3%相当）。  
 ⇒ 巨額の特例地方債の発行による対応を余儀なくされている状況。

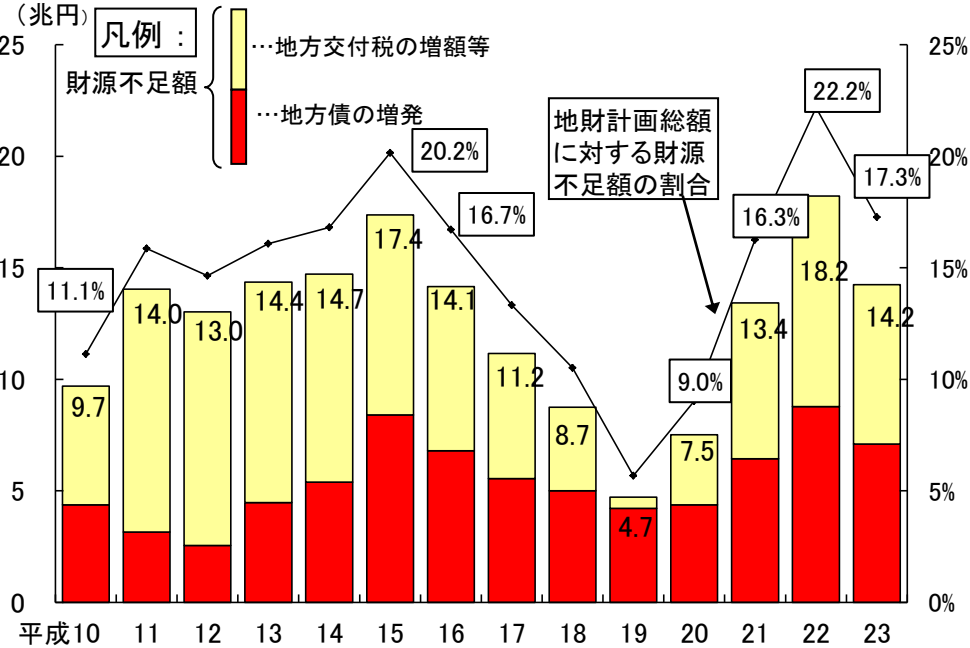
## 【車体課税に係る地方税財源の状況】

(単位: 億円)

		23年度 収入見込	備考
都道府県	自動車 取得税	1,920	約7割を市町村に交付
	自動車税	15,947	
市町村	軽自動車税	1,808	
国	自動車重量 譲与税	2,968	自動車重量税(国税)の407/1000を市町村に譲与
計		22,643	



道路の整備のみならず、交通事故や救急、地球温暖化対策など、自動車の走行に伴い発生する地方行政サービスへのニーズに対応。



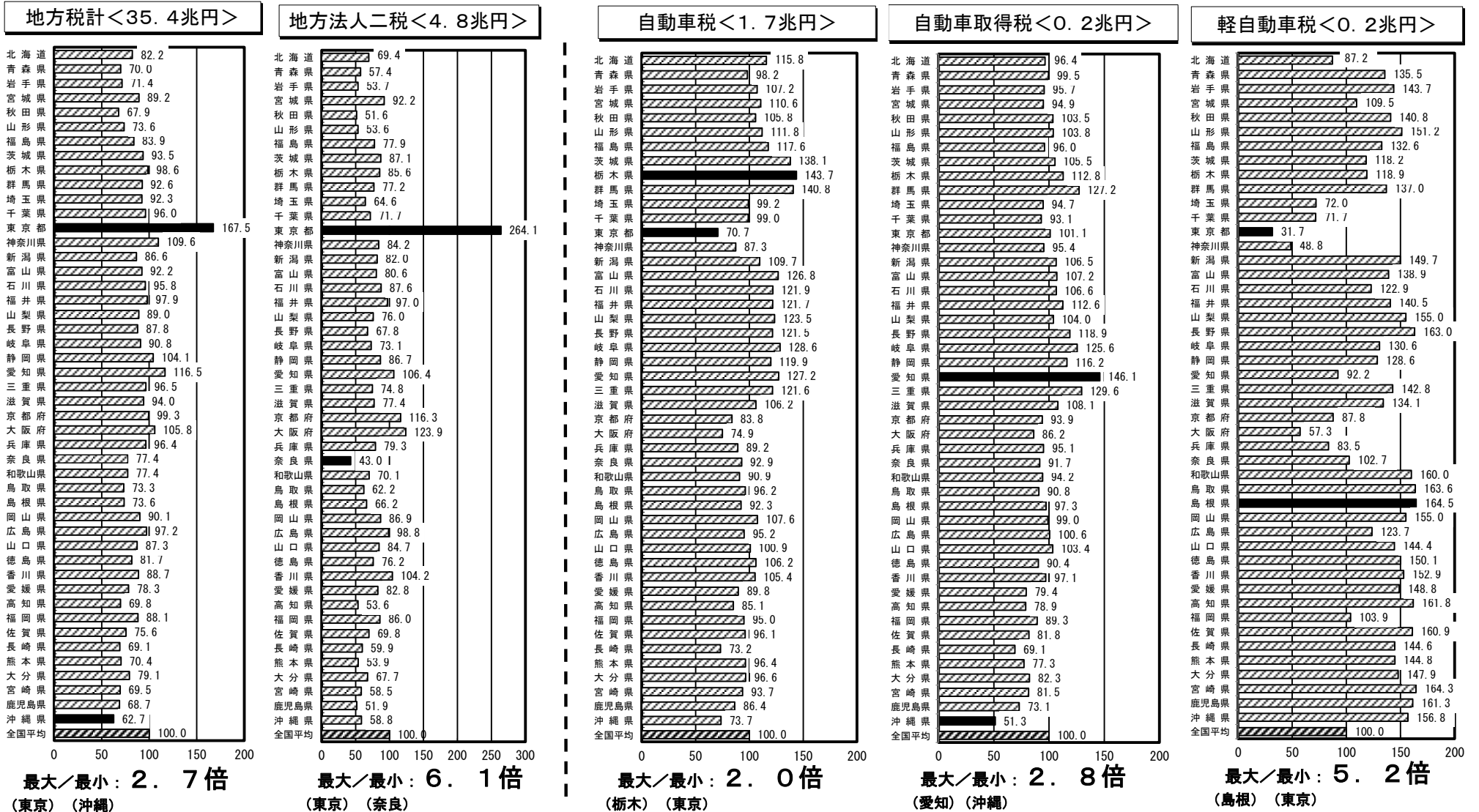
出典) 総務省自治財政局

# 地域主権型税財政を支える地方車体課税

- 自動車取得税・自動車税は、地方税の偏在性を是正する貴重な財源。
- 自動車取得税は、昭和30年代に京都府など8道府県で法定外普通税として創設され、43年に法定税化。

人口1人当たりの税収額の指数(平成21年度決算、全国平均を100)

< >は税収額



※ 地方税収計の税収額は、地方法人特別譲与税の額を含み、超過課税、法定外普通税及び法定外目的税を除いたもの。また、地方消費税清算後の数値である。  
 ※ 地方法人二税、自動車税及び軽自動車税の税収額は、超過課税分を除く。人口は、平成22年3月31日現在の住民基本台帳人口による。

# 自動車重量税・自動車取得税と地方財政

- 自動車重量税及び自動車取得税の収入のうち、約半分（4,900億円）は、地方の財源（特に市町村にとって貴重な安定財源）。
- ⇒ 代替財源の提示のないまま、両税の廃止を議論することは不可能。

平成23年度  
(予算・地財ベース)

(参考)  
平成20年度決算  
(エコカー減税導入前)

	平成23年度 (予算・地財ベース)		地方財源	(参考) 平成20年度決算 (エコカー減税導入前)
<自動車重量譲与税>				
自動車重量税 (国税)	7,218億円	$\xrightarrow{407/1,000}$ (原則1/3)	(市町村分) 2,968億円	3,623億円
<自動車取得税交付金>				
自動車取得税 (都道府県税)	1,920億円	$\xrightarrow{95/100 \times 7/10}$ + (指定市管理の 国県道分)	(市町村分) 1,321億円 【(都道府県分) 599億円】	2,603億円 【1,060億円】
	計 9,138億円		地方財源 4,888億円 (うち都道府県分 599億円) (うち市町村分 4,289億円)	計 7,286億円 (1,060億円) (6,226億円)
	⑳決算 14,419億円			

# 自動車重量税・自動車取得税と市町村財政(具体例)

(平成22年度決算速報値、単位:百万円)

## ○ 額が大きい市町村

		自動車重量 譲与税 + 自動車取得税 交付金
1	横浜市	9,176
2	大阪市	7,028
3	名古屋市	6,658
4	札幌市	4,772
5	神戸市	3,992
6	浜松市	3,580
7	京都市	3,260
8	川崎市	3,258
9	福岡市	3,215
10	さいたま市	3,091

## ○ 率の大きい市町村

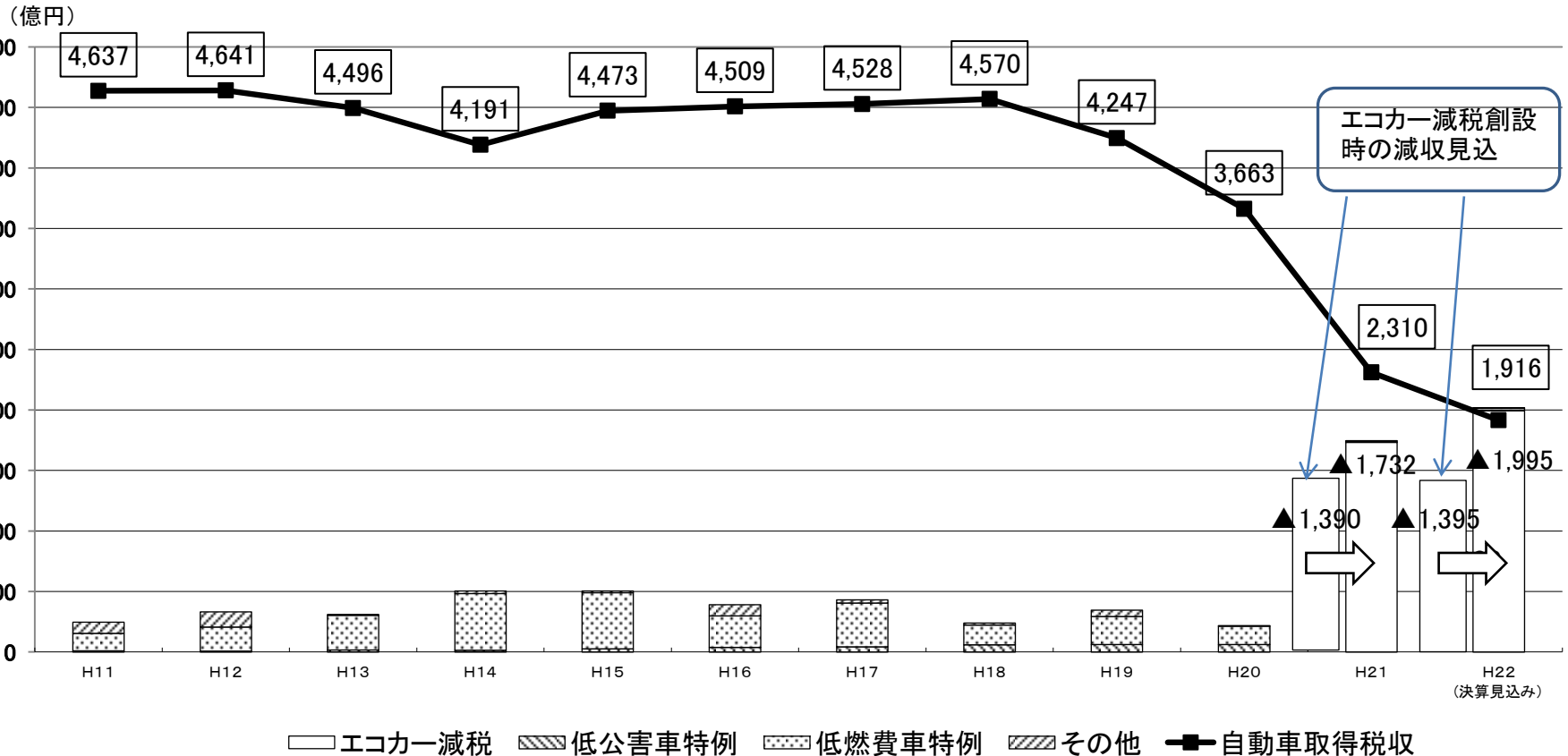
		地方税等 (A)	自動車重量 譲与税 + 自動車取得税 交付金 (B)	(B)/(A)
1	北海道 音威子府村 (オトイネップムラ)	166	55	32.8%
2	宮崎県 諸塚村(モロツカソン)	398	112	28.1%
3	北海道 幌加内町 (ホロカナイチョウ)	295	81	27.5%
4	福島県 昭和村(ショウワムラ)	136	33	23.9%
5	北海道 剣淵町(ケンブチチョウ)	421	100	23.8%
6	長野県 栄村(サカエムラ)	282	67	23.7%
7	北海道 中頓別町 (ナカトンベツチョウ)	264	61	23.0%
8	北海道 和寒町(ワッサムチョウ)	467	106	22.8%
9	熊本県 産山村(ウブヤマムラ)	178	40	22.7%
10	北海道 中川町(ナカガワチョウ)	276	62	22.6%

※ 「地方税等」とは、地方税、地方譲与税、税交付金の合計である。

## 2. エコカー減税等について

# エコカー減税の自動車取得税収に対する影響

- 自動車取得税は平成21年度のエコカー減税の導入により、税収の半分が失われている状況。
- エコカー減税導入に伴う減収額は、当初見込みを大きく超過。



- 注: 1 「低公害車特例」とは、電気自動車、天然ガス車、ハイブリッド車等について、自動車取得税の税率から一定割合を軽減する特例(昭和50年度創設)。平成21年度のエコカー減税の創設に伴い、同年度から中古車のみを対象としている。
- : 2 「低燃費車特例」とは、一定の燃費基準及び排ガス基準を達成した自動車について、課税標準から一定額を控除する特例(平成11年度創設)。平成21年度のエコカー減税の創設に伴い、同年度から中古車のみを対象としている。
- : 3 自動車取得税収については、決算額(22年度は決算見込額)。税収のピークは、平成8年度の6,563億円。



## 新車販売台数に占めるエコカー減税対象車の比率

登録車・軽自動車についての新車販売台数の約8割が、エコカー減税対象車となっている。

	総販売台数	エコカー減税対象車合計	エコカー減税対象車			減税対象外車
			免税対象車 (ハイブリッド車等)	75%軽減対象車	50%軽減対象車	
平成21年度	460万台	299万台 (65.1%)	46万台 (9.9%)	134万台 (29.2%)	120万台 (26.0%)	161万台 (34.9%)
平成22年度	429万台	329万台 (76.7%)	46万台 (10.8%)	169万台 (39.5%)	114万台 (26.5%)	100万台 (23.3%)
平成23年度 (8月まで)	135万台	107万台 (78.8%)	15万台 (11.1%)	66万台 (49.0%)	25万台 (18.7%)	28万台 (21.2%)

注：1 平成21年度から23年度の総販売台数等は「自動車重量税・自動車取得税の免税措置対象台数(販売)」をもとに作成。

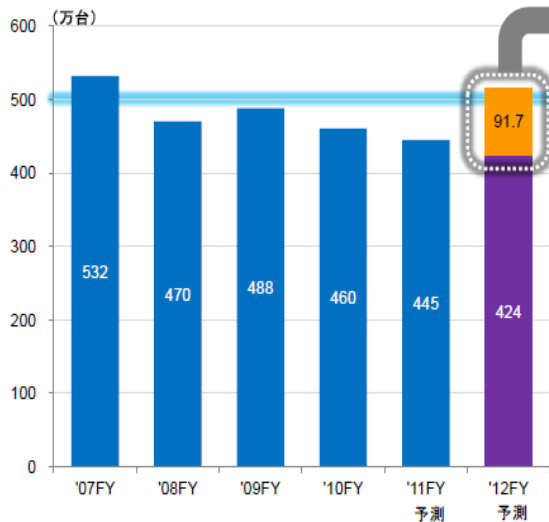
2 ( )内は総販売台数に占める比率。

3 「75%軽減対象車」とは「平成17年ガソリン車排出ガス基準75%低減達成」かつ「平成22年度燃費基準+25%達成」をみたす自動車。また、「50%軽減対象車」とは「平成17年ガソリン車排出ガス基準75%低減達成」かつ「平成22年度燃費基準+15%達成」をみたす自動車。

# 減税による新車販売促進効果

- 新車販売台数の8割がエコカー減税対象車となっているにもかかわらず、新車販売台数は、エコカー減税後も、減少傾向。
  - ※ エコカー減税制度の導入時には、エコカー補助金と併せて『販売台数約100万台の押し上げ効果』（補助金分：約69万台、減税分：約31万台）との試算（平成21年3月）。
    - ⇒減税による新車販売台数押し上げ効果は、期待できないのではないか。
- 新車販売促進のための負担軽減策としては、まずは補助金等を検討してはどうか。
  - ※ 平成21年4月～22年9月には、減税額を上回るエコカー補助金を交付。

## 新車販売台数の推移



約9100億円の減税により  
約92万台の押し上げ効果  
(経済産業省試算)



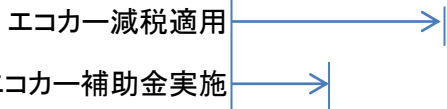
## エコカー補助金の交付例

(平成21年4月～22年9月、総額6,200億円)

エコカー補助金	自動車取得税の エコカー減税(非課税)額
10万円 (定額)	8.1万円

(注)車両本体価格180万円の次世代自動車の場合

出典:日本自動車工業会 注: '11FYは自工会試算値、'12FYは▲5%増減と仮定して予測。



経済産業省による税調  
提出資料(10月28日開催)

<第16回税制調査会（11月9日開催）における全国知事会・全国市長会・全国町村会の関連発言（抜粋）>

- ・ 円高対策がいつの間にか業界対策になっていて、しかし、円高というのは本来、政府や日銀がもっとしっかりやってほしいというのが庶民の声なので、それが何でいつの間にか小さな市町村あるいは県の貴重な税源を廃止するという話になってしまふのか、ちょっと本末転倒ではないかという声が強いということを是非御理解いただきたいと思ひます。

[全国知事会 石井・地方税財政特別委員会委員長（富山県知事）]

- ・ この車体課税の見直しによって影響を受けるのは、我々市町村でございます。国策である急激な円高対策等を市町村の犠牲の上に立っておやりになるというのはいかななものかということでございまして、これは絶対に受け入れることはできないと私どもは考へております。

[全国市長会 森会長（新潟県長岡市長）]

- ・ 確かに経済産業省の言われる円高などによって進む産業の空洞化を回避するというのは、省庁の立場から言えばそうでしょうけれども、もともとこの問題については、国あるいは企業が責任をもつて取り組むべき問題でございまして、税を削ることには当てはまらないと思ひます。

[全国町村会 白石副会長（愛媛県松前町長）]

## 現行エコカー減税の問題点

- ハイブリッド車であれば、燃費性能にかかわらず、また、いかに高級車で担税力が認められても、非課税（車両価格全体が減税対象）。  
 ⇒課税の公平性という観点からみて、果たして適当か。

エコカー減税の区分	車名	燃料消費率 (10・15モード)	車両価格 (税抜き)	自動車取得税額		エコカー減税による軽減額
				減税前	減税後	
ハイブリッド自動車 [非課税]	A (輸入車)	11. 2km/L	約1,210万円	約54万5千円 →	0円	▲約54万5千円
★★★★かつ 燃費基準+25%以上 達成[75%軽減]	B (輸入車)	12. 8km/L	約800万円	約36万円 →	約9万円	▲約27万円
★★★★かつ 燃費基準+15%以上 達成[50%軽減]	C (輸入車)	9. 5km/L	約590万円	約26万6千円 →	約13万3千円	▲約13万3千円

(参考)

ハイブリッド自動車 [非課税]	D (国産車)	35. 5km/L	約210万円	約9万5千円 →	0円	▲約9万5千円
★★★★かつ 燃費基準+25%以上 達成[75%軽減]	E (国産車)	23. 0km/L	約110万円	約5万円 →	約1万2千円	▲約3万7千円

注：自動車メーカーHPを参考に作成。

# 自動車税に係る現行の「グリーン化特例」 (H22. 4 ~ H24. 3)

- 自動車税は、自動車に係る基幹的な財産税。
- 平成13年度から導入されたグリーン化特例は、環境負荷に応じた重課・軽課の仕組みを組み込んでおり、税込中立は制度創設時からの大前提。

## □軽課(平成23年度見込 ▲224億円)

対 象 車	内 容
 <p>平成17年排出ガス基準 +75%達成車</p> <p>かつ</p>  <p>平成22年度燃費基準 +25%達成車</p>	<p>税率を概ね50%軽減 (新車新規登録の翌年度1年間)</p>
<p>電気自動車、一定の排出ガス要件を満たす天然ガス自動車又はプラグインハイブリッド自動車</p>	<p>税率を概ね50%軽減 (新車新規登録の翌年度1年間)</p>

## □重課(平成23年度見込 +241億円)

対 象 車	内 容
<p>新車新規登録から11年を超えているディーゼル車</p>	<p>税率より概ね10%重課(毎年)</p>
<p>新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)</p>	

注： 重課の対象車に関し、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗合用バス及び被けん引車は除外。

### 3. 今後の自動車関係税制のあり方

# 自動車関係税制をめぐる今後の対応の方向

## 1 「財源確保ルール」(平成22年6月22日、閣議決定「財政運営戦略」Ⅱ. 2(1))の遵守

- 復興増税や消費税率の引上げ等により、広く国民に負担をお願いしようとしている状況の中で、特定の産業分野において大幅な純減税を行うことは困難。
- 国・地方における極めて厳しい財政状況等を踏まえ、減税要望には、具体的な代替財源案の提示が必要。

## 2 当面の政策税制上の対応

当面、現行特例措置の期限切れを受けて、先進環境対応車に係る政策税制を手当て。

- 自動車取得税については、現行エコカー減税の検証を踏まえつつ、下記の方向で検討。
  - ・ 対象車種を、現行よりも相当程度高度な環境性能を有するものに絞り込み。
  - ・ 高級車については、減税額に上限を設定。
- 自動車税については、税込中立を前提に、「グリーン化特例」期限後の対応を検討。

## 3 自動車関係税制全般にわたる抜本的改革

燃料課税を併せた自動車関係税制全般のあり方について、中期的に検討し、抜本的改革を実現。

※ 当省提案の「環境自動車税(仮称)構想」(平成22年11月)も踏まえて、国・地方を通じる自動車関係税目の統合(車体課税は地方に一本化など)を含めて検討。

(参考)「環境自動車税(仮称)に関する基本的な考え方」[総務省・平成22年11月公表]について

※ 「自動車関係税制に関する研究会」(座長:神野直彦 東京大学名誉教授)の報告書(平成22年9月公表)等に基づき取りまとめ。

平成22年度第12回税制調査会(平成22年11月19日開催)において提案。

現 在

自動車重量税(国税) : 車両重量に応じた課税

自動車税(地方税) : 排気量等に応じた課税

一本化

環境自動車税(地方税)

「CO<sub>2</sub>排出量割」 + 「排気量割」  
= 環境自動車税の税額

〔 「CO<sub>2</sub>排出量割」 : CO<sub>2</sub>排出量を課税標準とする。  
「排気量割」 : 排気量を課税標準とする。 〕

- 自動車重量税と自動車税を一本化(複雑な自動車関係を簡素化)。自動車税の税収と自動車重量税の税収を合わせた税収との中立を前提に制度設計。
- CO<sub>2</sub>排出量と税額が連動する仕組み。最新の燃費測定モードによる燃費値を有する新車新規登録乗用車を対象。
- 軽自動車も、自重税と一本化。税負担を引き上げ、小型自動車との税負担格差を一定程度縮小(全体として税収中立)。