

平成23年12月5日

車体課税の見直しについて(地方税)

総務省

◎ 環境への配慮、我が国自動車産業の技術的優位性の確保・向上等の観点から、一律の負担軽減ではなく、環境性能等に優れた戦略的商品の普及を重点的に促進していくという視点が重要。

〔 一律の負担軽減は、環境性能が劣る自動車が相対的に有利となる減税手法。 〕

自動車取得税

○ エコカー減税を再編し、環境性能に極めて優れた自動車の負担軽減に重点化

- ・ 自動車燃費基準の切り替え(2010年度基準 → 2015年度基準)
- ・ 先進安全自動車(ASV)に対する特例措置等についても検討

○ 平成21年設定時の現行エコカー減税程度の規模を前提

※ 仮に一層の負担軽減を行う考え方を採る場合には、高級車に係る減税額への上限設定等、更なる財源確保策が不可欠

自動車税

○ 軽課・重課の組合せによる税収中立を前提に、「グリーン化特例」の燃費基準の切り替え等

○ 円高等に対する当面の経済対策として、税目の廃止等の恒久的な制度の見直しを行うことは不適當(恒久的な歳入減には、恒久的な歳入確保措置が必要)。

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)	
<自動車重量譲与税>			
自動車重量税 (国税)	<u>7,218億円</u>	 407/1,000 (原則1/3)	(市町村分) 2,968億円 (都道府県分) 3,623億円
<自動車取得税交付金>			
自動車取得税 (都道府県税)	<u>1,920億円</u>	 $95/100 \times 7/10$ + (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】 【1,060億円】
<u>計 9,138億円</u> ⑳決算 14,419億円		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)

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

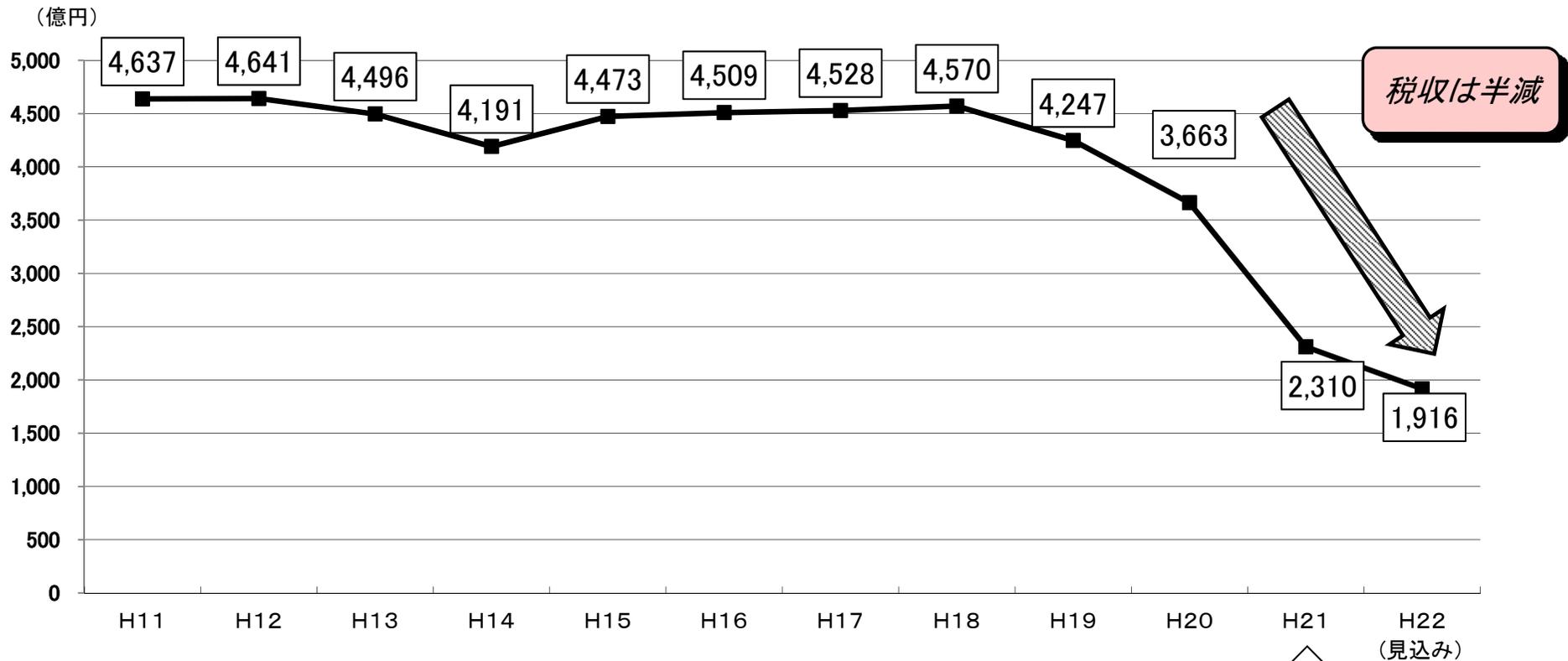
○ 率の大きい市町村

		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。

自動車取得税収の推移

- 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。
- 平成21年度以降は、エコカー減税実施前の本則税率分の税収を下回っている。(言わば、当分の間税率を廃止したに等しい状況。)



注: 自動車取得税収は、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。

平成21年度の一般財源化後も、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。

民主党及び国民新党・新党日本の平成24年度税制改正重点要望（抜粋）

○ 民主党：平成24年度税制改正における重点要望等について（平成23年11月28日）

2. 重点要望事項

○車体課税

自動車取得税・自動車重量税については廃止、抜本的な見直しを強く求める。

超円高・国際的な金融危機の下、産業空洞化を防ぎ、雇用を守る点で成長戦略にも資することを勘案すれば、早急に実施すべきである。

車体課税については、①道路特定財源がすでに廃止されている②地方ほど保有台数が多く家計の負担が大きい③地球温暖化など環境対策の必要性が高まっている④自動車取得税については消費税と二重の課税となっていることなどから、23年度税制改正大綱においても、簡素化、負担の軽減、グリーン化が求められている。

なお、見直しの際には地方財政へのしっかりとした配慮を行うとともに、これまで手当されてきた環境関連施策にも留意すべきである。

○ 国民新党・新党日本：平成24年度税制改正重点要望（平成23年11月28日）

各論

（17）車体課税（自動車重量税・自動車取得税・自動車税）

固定資産税と同様、車体課税も地方にとっては貴重な財源である。これまで車体課税の一般財源化に反対してきた我々の立場からみれば、車体課税を廃止するならそれに見合う代替財源をまず地方に提示しなければならない。

また、エコカー減税導入時には4割強であったエコカー減税対象車が、現在では約8割となっており、しかも、新車販売台数はエコカー減税後も減少傾向であるため、例えば、衝突被害軽減ブレーキの普及による安全対策などエコカー減税等の対象車種を絞り込めば、かえって駆け込み需要が生まれるのではないかと思われる。

自動車取得税等に関する最近の全国知事会・全国市長会・全国町村会の意見（抜粋）

○ 全国知事会：「平成24年度税制改正における重点要望等」に対する意見 —地方の役割と意見を踏まえた制度設計を求める—（平成23年11月28日）

1 自動車取得税を堅持すること

今回の重点要望で、「地方財政へのしっかりとした配慮を行う」とされたものの、自動車取得税・自動車重量税について、具体的な代替税財源を示すことなく、「超円高・国際的な金融危機」を勘案するとの理由で、廃止、抜本的な見直しを早急に実施すべきと強く求めていることは、誠に遺憾である。

円高対策については、責任と権限を有する政府・日銀において早急に金融・為替政策をはじめとする実効性ある対策を講じるべきものであり、都道府県や市町村の貴重な税源を奪う議論にすり替えるべきではない。自動車の取得の事実に応税力を認めて課される自動車取得税は、消費税とは課税根拠が異なり、自動車による交通事故や騒音、CO₂の排出などの社会的費用に関し地方団体が供給する行政サービスに対して、受益に着目した税負担を求めるものであり、偏在性が少なく、税額の約7割を自動車取得税交付金として交付される市町村にとっても貴重な税源であることから堅持すべきである。

○ 全国市長会：都市税財源の充実確保に関する重点提言（抄）（平成23年11月30日）

③車体課税の堅持と固定資産税の安定的確保

自動車重量税及び自動車取得税の車体課税については、極めて厳しい都市自治体の状況及び地球温暖化対策の観点から、代替財源を示さない限り、市町村への財源配分の仕組みを含め堅持するとともに、現行のエコカー減税導入前の税収水準が確保されるよう措置すること。

○ 全国町村会：全国町村長大会 決議重点意見（平成23年11月30日）

2. 地方税財源に関すること

(2) 町村税財源の安定的確保

固定資産税の特例措置の見直し、自動車関係諸税の現行制度堅持等により、町村税財源の安定的確保をはかること。

車体課税の見直しの考え方(地方税) <抜本の見直しの方向性>

○ 車体課税については、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政状況を踏まえ、国・地方間の税源配分のあり方を含め、エネルギー課税と車体課税を通じた自動車関連税制全体の再編を図る中で、税目統合を含めて抜本的に簡素化していく方向で検討。

○ 例えば、「車体課税は地方に一本化」といった考え方の下、燃料課税を含む自動車関連税制を思い切って簡素化。その中で、自動車取得税や自動車重量税のあり方について検討。

※ 総務省としては、「環境自動車税(仮称)構想」(平成22年11月)を提案。(別添資料参照)

○ 地方の厳しい財政事情を踏まえ、仮に車体課税の負担の軽減を行う場合には、安定的な財源を確保することが大前提。

(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

環境自動車税(地方税)

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

「CO₂排出量割」+「排気量割」
=環境自動車税の税額

〔「CO₂排出量割」:CO₂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。
- CO₂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)。