

平成23年12月5日

参考資料(地方税)

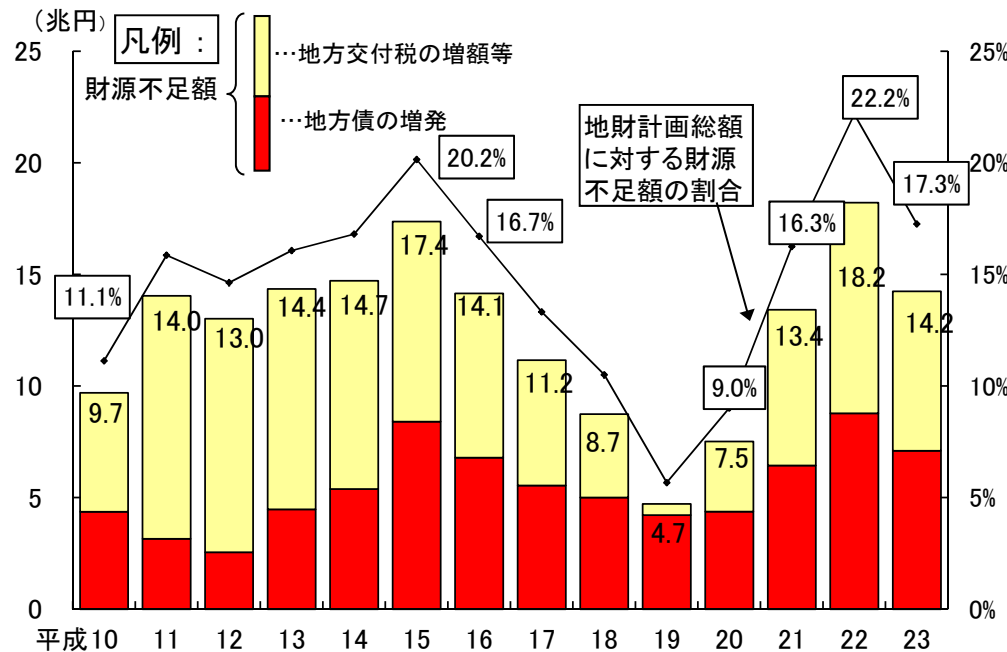
総務省

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。



出典)総務省自治財政局

【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	

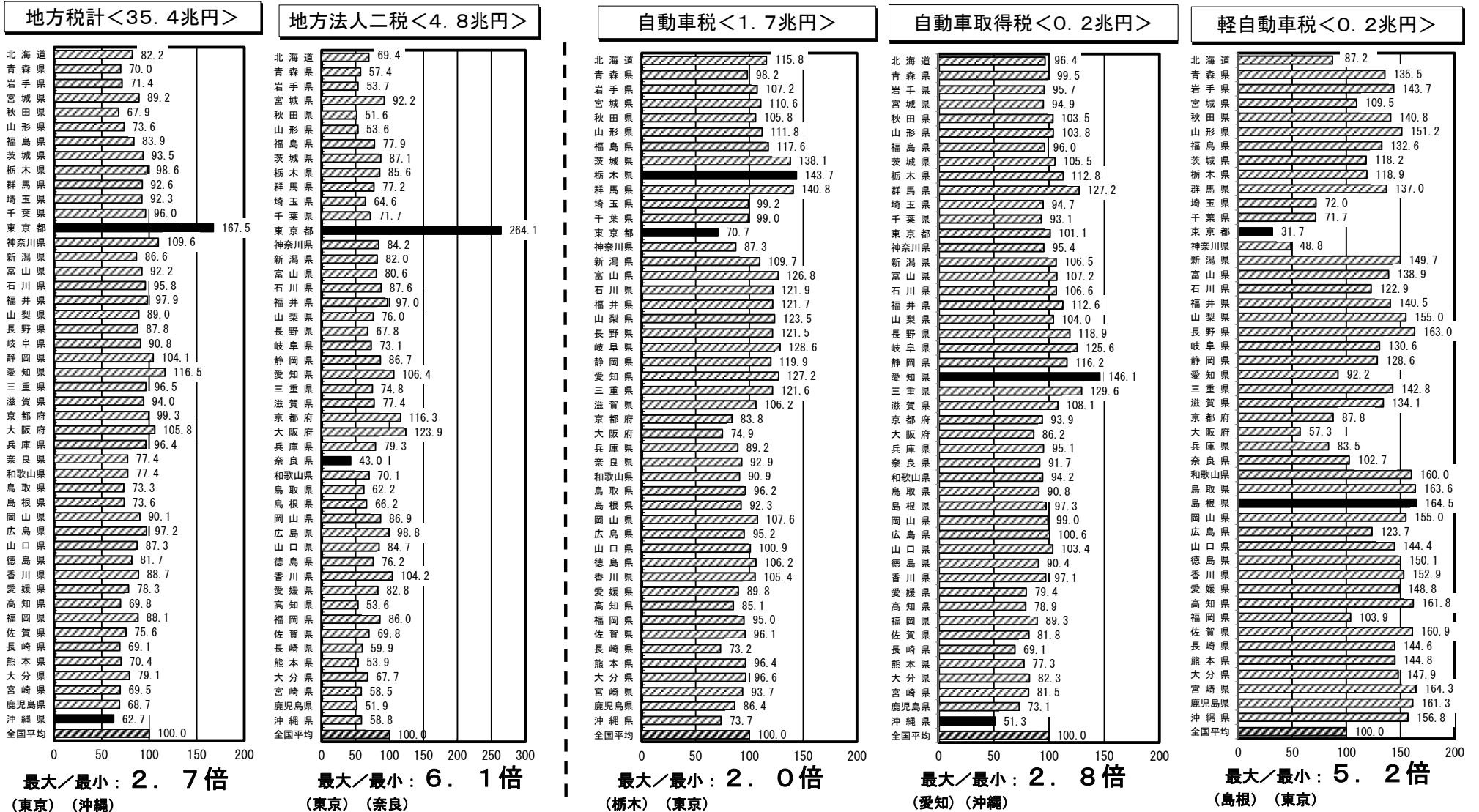
道路の整備のみならず、交通事故や救急、地球温暖化対策など、自動車の走行に伴い発生する地方行政サービスへのニーズに対応。

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。

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。

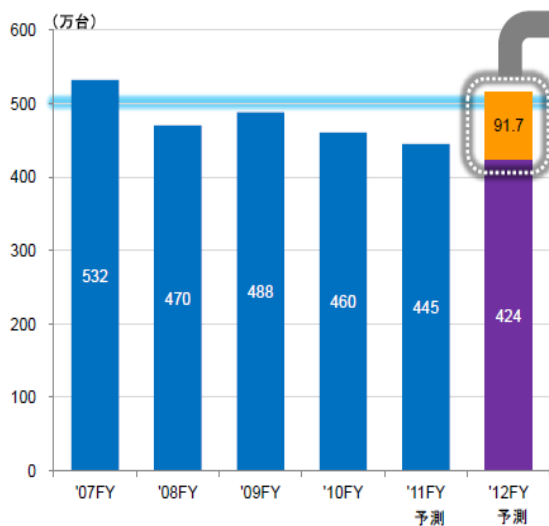
2 ()内は総販売台数に占める比率。

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)

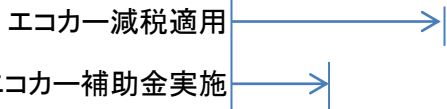


エコカー補助金の交付例 (平成21年4月～22年9月、総額6,200億円)

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る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（まさきちょう愛媛県松前町長）]

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。

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。