

# 第2回 税制委員会 資料

# 平成29年度 与党税制改正大綱の概要

## 1. 経済社会の構造変化を踏まえた個人所得課税改革

### ○ 配偶者控除・配偶者特別控除の見直し

- 配偶者控除等(38万円)における配偶者の収入の上限を、103万円から150万円に引上げ。

## 2. デフレ脱却・経済再生に向けた税制措置

### ○ 競争力強化のための研究開発税制の見直し

- 研究開発投資の増加インセンティブを強化するとともに、「第4次産業革命型」サービス開発を対象に追加。

### ○ 賃上げを促すための所得拡大促進税制の見直し

- 高い賃上げを行う企業への支援を拡充し、賃上げインセンティブを更に強化。

## 3. ローカルアベノミクスの推進

### ○ 中堅・中小事業者の支援

- 地域中核企業向け設備投資促進税制を創設するとともに、中小企業向け設備投資促進税制を拡充。

### ○ 酒税改革

- 酒類間の税負担の公平性を回復する等の観点から、ビール系飲料や醸造酒類の税率格差の解消、ビールの定義拡大。

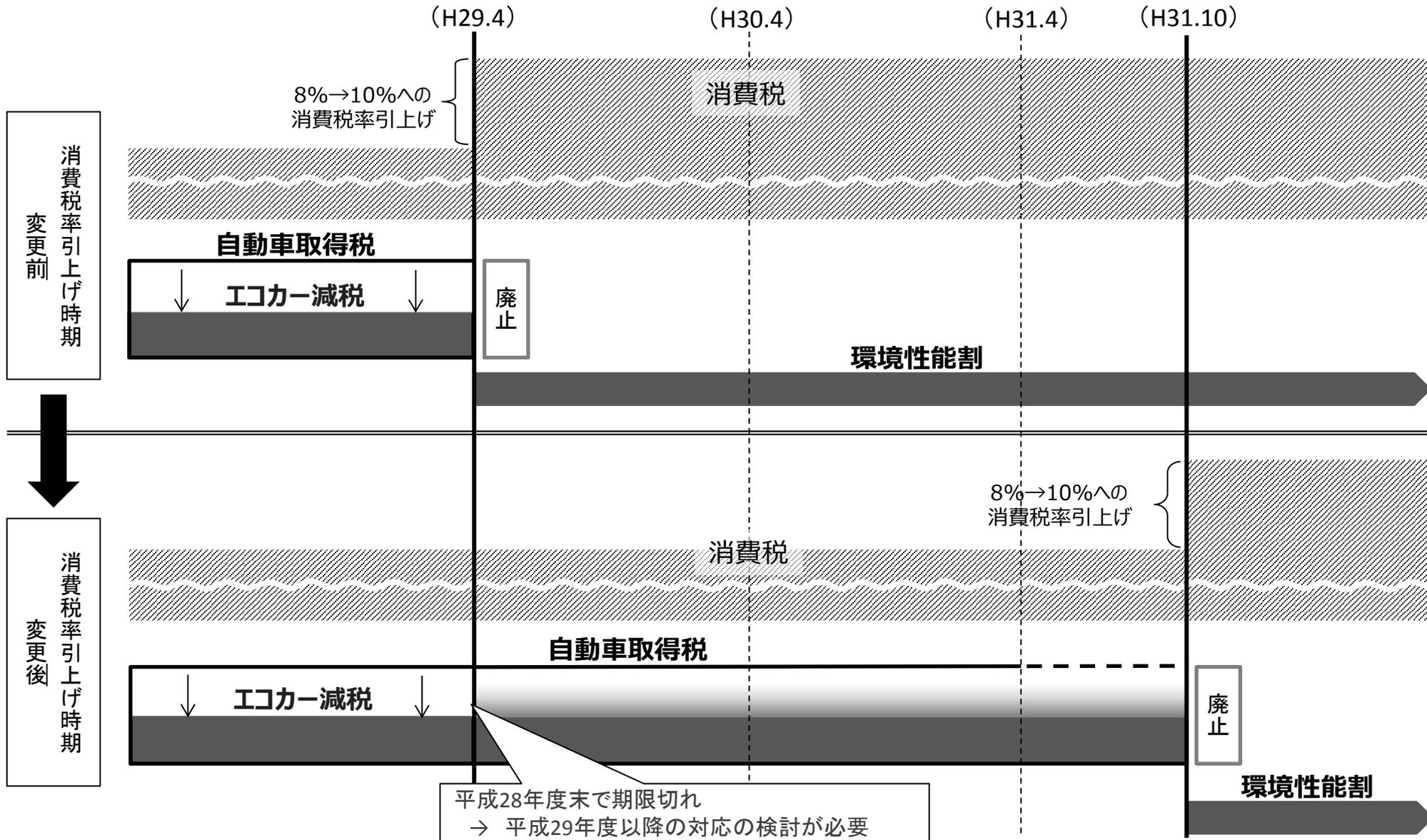
## 4. 経済活動の国際化・ICT化への対応と租税回避の効果的な抑制

### ○ 国際課税に関する制度の見直し

- 「外国子会社合算税制」について、租税回避リスクを外国子会社の外形(税負担率)ではなく、個々の活動内容(所得の種類等)により把握する仕組みへ見直し。企業の事務負担に配慮。

# 車体課税の見直しスケジュール

平成28年12月2日  
自民党税制調査会配布資料



※ 平成28年度末で期限切れとなる自動車税及び軽自動車税におけるグリーン化特例(軽課)についても、平成29年度以降の対応の検討が必要

# 平成28年度税制改正大綱（抄）

平成27年12月16日  
自由民主党  
公明党

## 第一 平成28年度税制改正の基本的考え方

### 5 車体課税の見直し

自動車取得税については、平成26年度与党税制改正大綱等を踏まえ、消費税率10%への引上げ時である平成29年4月1日に廃止するとともに、自動車税及び軽自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能割をそれぞれ平成29年4月1日から導入する。

環境性能割においては、税率区分として平成32年度燃費基準を用いるとともに、平成27年度燃費基準も一部用いることとし、自動車の消費を喚起するとともに、自動車取得税の廃止と環境性能割の導入を通じた負担の軽減を図る。環境性能割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年毎に見直しを行う。

平成27年度末で期限切れを迎える自動車税のグリーン化特例（軽課）については、基準の切り替えと重点化を行った上で1年間延長する。また、同じく平成27年度末で期限切れを迎える軽自動車税のグリーン化特例（軽課）については、1年間延長する。なお、環境性能割を導入する平成29年度以後の自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例（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明確化した上で、平成29年度税制改正において具体的な結論を得る。

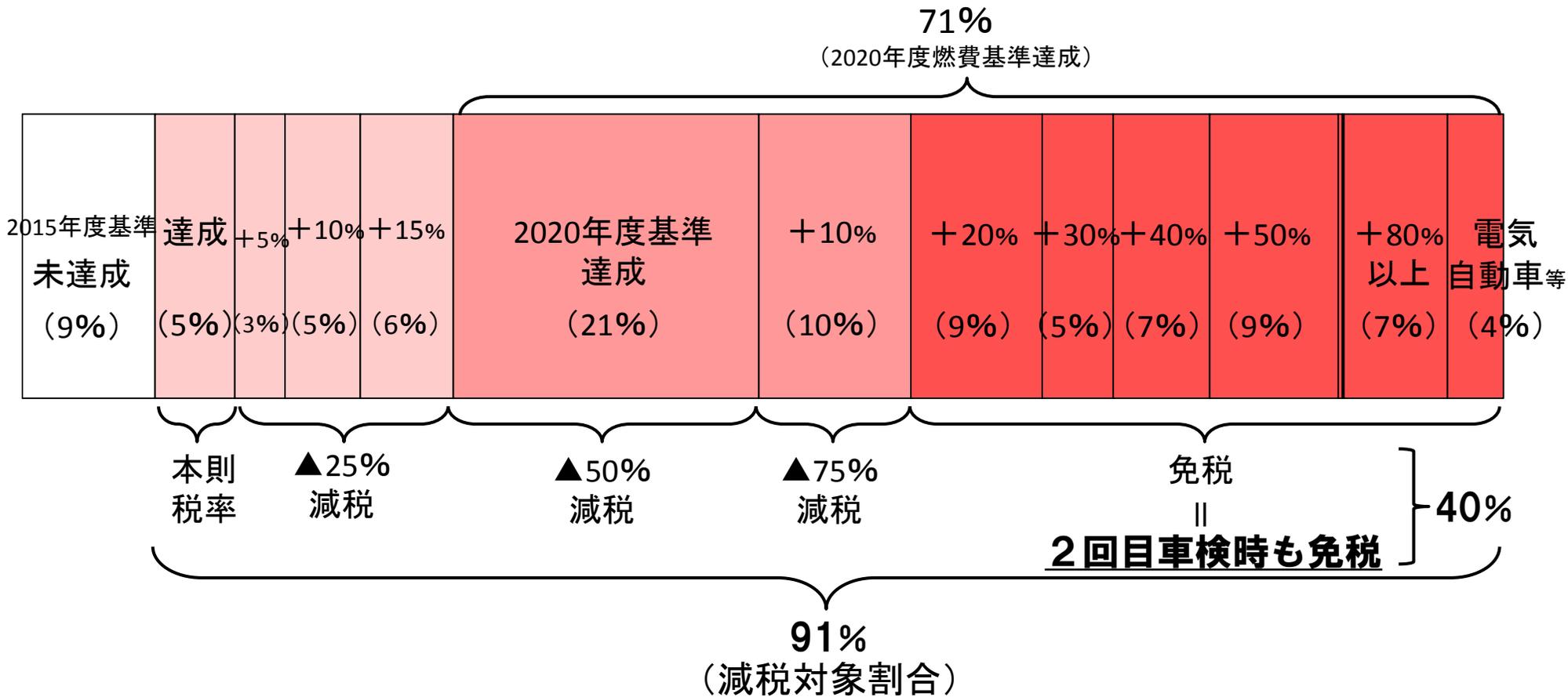
自動車重量税に係るエコカー減税の見直しについては、燃費水準が年々向上していることを踏まえ、燃費性能がより優れた自動車の普及を継続的に促す構造を確立する観点から、平成27年度与党税制改正大綱に沿って検討を行い、平成29年度税制改正において具体的な結論を得る。その際、累次の与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担としての性格等を踏まえる。

なお、消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の動向、自動車をめぐるグローバルな環境、登録車と軽自動車との課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化を図る観点から、平成29年度税制改正において、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、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い、必要な措置を講ずる。

# 2016（平成28）年4月～9月の2020年度燃費基準達成状況

平成28年12月2日  
自民党税制調査会配布資料

- 燃費向上により、足元では、**新車の9割**、つまり、**平均燃費を下回る自動車も減税対象**。
- **免税対象は新車の4割に上る**。これらの車は、**2回目車検時も免税**。



(注) 2020年度燃費基準達成状況(乗用車(新車)の登録台数に占める割合、2016年4月～9月)は、国交省データによる。

# 原因者負担・受益者負担

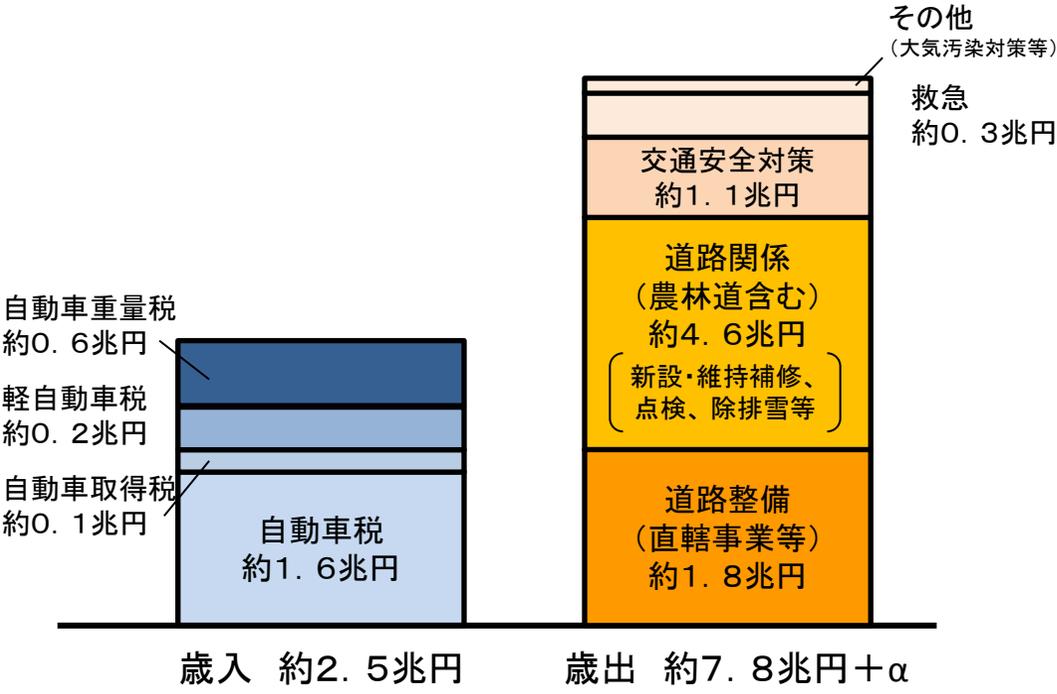
平成28年12月2日  
自民党税制調査会配布資料

○ **自動車重量税は、車両重量に応じて課税されており、道路損壊等に密接に関連。累次の税制改正大綱において、「原因者負担・受益者負担」としての性格について言及がなされている。**

※ 26年度与党税制改正大綱(抄)  
自動車重量税については、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、その原因者負担・受益者負担としての性格を踏まえる。

(参考)「道路に関する世論調査」(平成28年9月内閣府)によれば、道路整備等の費用を車利用者が負担することについて、約7割が「適切である」「やむを得ない」と回答。

### 自動車関係税収と道路関係の支出

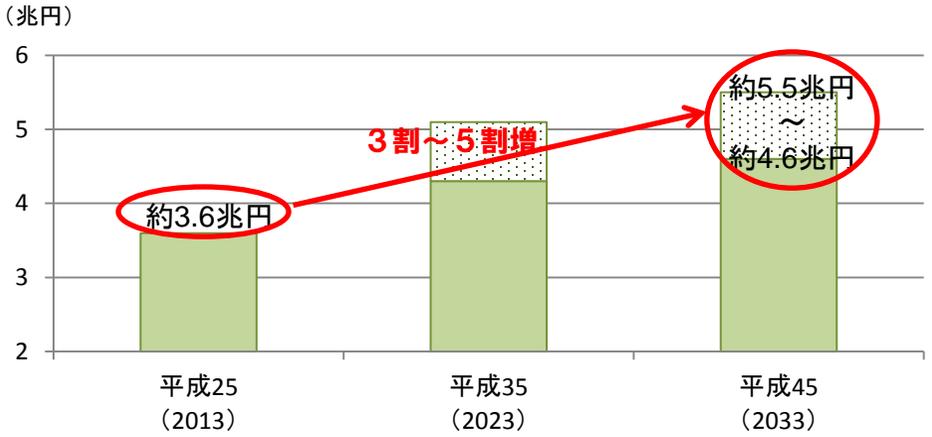


### 建設後50年以上経過する社会資本の割合

	H25年3月	H35年3月	H45年3月
道路橋(橋長2m以上)	約18%	約43%	約67%
トンネル	約20%	約34%	約50%

※ 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



※いずれも平成26年度決算額。端数処理の関係で合計が一致しない。  
※道路整備(直轄事業等)は、国の道路整備事業の決算額から補助事業に係る額を除いたものである。

※ 平成25年12月「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」(答申)の国交省推計を基に作成。  
※ 28年度予算における国の道路の維持管理費は約3,200億円。

## 車体課税の抜本的な見直しを求める緊急決議

### 車体課税の抜本的な見直しを求める緊急決議

足下の経済情勢は、雇用・所得環境が改善傾向にある一方で、個人消費や民間投資が依然力強さを欠いた状況である。アベノミクスの成功を確実なものとするためには、消費や民間投資をもう一段喚起することが必要不可欠である。

そのためには、自動車産業が重要な役割を担っている。自動車関連の支出は、GDPの約六割である家計消費の約一割を占め、家計消費の増減に大きな影響を与える要因である。また、自動車関連産業の出荷額は主要製造業の約二割、国内の雇用の約一割を占めているなど、自動車関連産業は、日本の雇用や地域経済を支える基幹産業である。このように、自動車産業は、需要面及び供給面いずれにおいても、我が国経済を牽引する重要な産業である。自動車の国内需要の喚起と自動車産業の力強い成長が消費と投資を押し上げ、ひいては国内の雇用を守る最大の鍵となる。

しかしながら、自動車の国内販売台数は、二〇〇〇年代前半まで六〇〇万台を安定的に推移していたが、二〇一五年度は四九四万台、更に二〇一六年度の見通しは四八五万台と、二年連続で五〇〇万台を割る、極めて深刻な状況である。

アベノミクス実現のためには、車体課税のユーザー負担をしっかりと軽減し、自動車の国内販売を底上げしていくことが必要である。

また、自動車は、国民各層に通勤や買い物等に欠かすことのできない重要な移動手段を提供し、地方では一家に複数台所有される等、今や国民の生活必需品である。これに対して、取得、保有等の段階で、複雑で過重な自動車関係諸税が課されている。

このような認識の下、車体課税の見直しについて、自由民主党自動車議員連盟は、所属議員二八八名の総意をもって、左記、決議する。

#### 記

個人消費等の回復を最優先し、ユーザー負担の軽減、自動車市場の活性化の観点から、左記のとおり車体課税の見直しを行うこと

- 一、エコカー減税とグリーン化特例は、自動車の環境技術の開発見通し、自動車販売の低迷などの現状を踏まえ、大幅な基準切り上げとならないよう、適正に減税対象を設定すること
- 一、平成二十八年度税制改正大綱を踏まえ、自動車の保有に係る税負担の軽減のために、自動車税の引下げについて必要な措置を講じるとともに、自動車重量税について、当分の間税率の廃止を含め、ユーザー負担の軽減を図ること
- 一、軽自動車及び二輪ユーザーに対する更なる税負担の増加は行わないこと
- 一、研究開発税制については、自動車産業の競争力や国内経済活性化の観点から、今後も延長・強化を図ること

平成二十八年十一月三十日

自由民主党自動車議員連盟

会長 額賀 福志郎

# 自動車重量税のエコカー減税の見直し（案）（乗用車）

## 現行

	初回車検	2回目車検
電気自動車等（注1）	免税	免税
2020年度燃費基準 +50%達成	免税	免税
2020年度燃費基準 +40%達成	免税	免税
2020年度燃費基準 +30%達成	免税	免税
2020年度燃費基準 +20%達成	免税	免税
2020年度燃費基準 +10%達成	▲75%軽減	
2020年度燃費基準 達成	▲50%軽減	
2015年度燃費基準 +10%達成	▲25%軽減	
2015年度燃費基準 +5%達成	▲25%軽減	
2015年度燃費基準 達成	（本則）	

## 29年5月1日～30年4月30日

	初回車検	2回目車検
	免税	免税
	免税	免税
	免税	免税
	免税	
	▲75%軽減	
	▲50%軽減	
	▲25%軽減	
	▲25%軽減	
	（本則）	（注2）

## 30年5月1日～31年4月30日

	初回車検	2回目車検
	免税	免税
	免税	免税
	免税	
	▲75%軽減	
	▲75%軽減	
	▲50%軽減	
	▲25%軽減	
	（本則）	（注2）

（注1）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、クリーンディーゼル車、天然ガス自動車。

（注2）ガソリン車への配慮、円滑な基準の切替えの観点から、経過措置として、平成29年5月1日～平成30年4月30日の間は、2015年度燃費基準+5%達成しているガソリン車（ハイブリッド車、軽自動車除く。新車。以下同じ）、平成30年5月1日～平成31年4月30日の間は、2015年度燃費基準+10%を達成しているガソリン車には本則税率を適用。

（注3）平成29年5月1日～平成30年4月30日の間に車検証の交付等を受ける場合、2015年度燃費基準+10%を達成している車には本則税率を適用。

また、平成30年5月1日～平成31年4月30日の間に車検証の交付等を受ける場合、2020年度燃費基準を達成している車には本則税率を適用。

（注4）ガソリン車、ハイブリッド車及び軽自動車は、いずれも平成17年排出ガス基準75%低減車（☆☆☆☆）又は平成30年排出ガス基準50%低減車に限る。

# 自動車取得税におけるエコカー減税の見直し【案】

## 乗用車

### 【 現行（平成27、28年度）】

区 分		軽減率
電気自動車 燃料電池車 プラグインハイブリッド車 天然ガス自動車 クリーンディーゼル車		非課税
ハイブリッド車 ガソリン車	2020年度基準+20%達成	80% 軽減
	2020年度基準+10%達成	
	2020年度基準達成	
	2015年度基準+10%達成	
	2015年度基準+5%達成	

※ガソリン車及びハイブリッド車については、平成17年排出ガス基準75%低減達成車(★★★★)に限る。

### 【 改正案（平成29、30年度）】

区 分		29年度 軽減率	30年度 軽減率
電気自動車 燃料電池車 プラグインハイブリッド車 天然ガス自動車 クリーンディーゼル車		非課税	非課税
ハイブリッド車 LPG車 ガソリン車	2020年度基準+40%達成		
	2020年度基準+30%達成		
	2020年度基準+20%達成	60% 軽減	60% 軽減
	2020年度基準+10%達成	40% 軽減	40% 軽減
	2020年度基準達成	20% 軽減	20% 軽減
	2015年度基準+10%達成		

※ガソリン車、LPG車及びハイブリッド車については、平成17年排出ガス基準75%低減達成車(★★★★)又は平成30年排出ガス基準50%低減達成車に限る。

# 自動車税・軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の見直し【案】

## 【現行】

取得期間:平成28年4月1日～平成29年3月31日  
 軽課年度:平成29年度(取得の翌年度分のみ)

### 【登録車】

区 分	軽減率
電気自動車 燃料電池車 プラグインハイブリッド車 天然ガス自動車 クリーンディーゼル乗用車	75% 軽減
2020年度基準+10%達成	
2015年度基準+20%達成	50% 軽減

※電気自動車等を除き、いずれも平成17年排出ガス基準75%低減達成車(★★★★)に限る。

### 【軽自動車】

区 分	軽減率
電気自動車 天然ガス自動車	75% 軽減
2020年度基準+20%達成	50% 軽減
2020年度基準達成	25% 軽減

※電気自動車等を除き、いずれも平成17年排出ガス基準75%低減達成車(★★★★)に限る。

## 【改正案】

取得期間:平成29年4月1日～平成31年3月31日  
 軽課年度:平成30年度、平成31年度(取得の翌年度分のみ)

区 分	軽減率
電気自動車 燃料電池車 プラグインハイブリッド車 天然ガス自動車 クリーンディーゼル乗用車	75% 軽減
2020年度基準+30%達成	
2020年度基準+10%達成	50% 軽減

※電気自動車等を除き、いずれも平成17年排出ガス基準75%低減達成車(★★★★)又は平成30年排出ガス基準50%低減達成車に限る。

区 分	軽減率
電気自動車 天然ガス自動車	75% 軽減
2020年度基準+30%達成	50% 軽減
2020年度基準+10%達成	25% 軽減

※電気自動車等を除き、いずれも平成17年排出ガス基準75%低減達成車(★★★★)又は平成30年排出ガス基準50%低減達成車に限る。



# 平成29年度税制改正大綱（抄）

平成28年12月8日  
自由民主党  
公明党

## 第一 平成29年度税制改正の基本的考え方

### 5 車体課税の見直し

一部の自動車メーカーが燃費性能を偽った今回の不正は、エコカー減税制度の根幹を揺るがす問題である。燃費不正対策を強化するため、道路運送車両法を改正するとともに、税制においても、燃費不正が生じた場合の納税義務者の特例等の措置を講ずる。

自動車取得税及び自動車重量税に係るエコカー減税については、燃費性能がより優れた自動車の普及を促進する観点から、対象範囲を平成32年度燃費基準の下で見直し、政策インセンティブ機能を強化した上で2年間延長する。その実施に当たっては、段階的に基準を引き上げることとする。なお、自動車重量税については、ガソリン車への配慮等の観点から、時限的・特例的な措置を講ずる。

エコカー減税は、燃費水準の向上により、見直しを行わないと、政策インセンティブ機能が低下し、税収も減少していくという性質を有する。他方、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に、国・地方において多額の財源が必要となることが見込まれる。今後、適用期限の到来にあわせ、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、応益課税の原則、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適用期限到来に向けて、クリーンディーゼル車について、普及の状況や政策的支援の必要性等を総合的に勘案して、エコカー減税制度等における扱いを引き続き検討し、結論を得る。

平成28年度末で期限切れを迎える自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例（軽課）については、重点化を行った上で2年間延長する。また、環境性能割導入以後のグリーン化特例（軽課）については、平成26年度及び平成28年度与党税制改正大綱に沿って必要な検討を行い、平成31年度税制改正において具体的な結論を得る。

なお、消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、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い、必要な措置を講ずる。