

第2回 税制委員会 資料

衆議院議員 額賀 福志郎

平成30年度 与党税制改正大綱の概要

基本的考え方

我が国経済の成長軌道を確認なものとするため、「生産性革命」と「人づくり革命」を断行するとともに、人生100年時代を見据え、誰もが生きがいを感じられる「一億総活躍社会」を作り上げる必要がある。

このため、税制面においては、働き方の多様化を踏まえ、様々な形で働く人をあまねく応援する個人所得課税の見直しを行う。また、デフレ脱却・経済再生の実現に向け、賃上げや設備投資を後押しする税制上の措置を講ずるとともに、中小企業の代替わりを促進する事業承継税制の拡充、観光立国実現に向けた国際観光旅客税(仮称)の創設等を行う。

そのほか、経済社会の国際化・ICT化等を踏まえた国際課税の見直しや納税環境整備、たばこ税の見直し等を行う。

1. 個人所得課税の見直し

- ・ 給与所得控除・公的年金等控除から基礎控除への振替
- ・ 各種控除の適正化
- ・ 税務手続の電子化

2. デフレ脱却・経済再生

<生産性革命の実現>

- ・ 賃上げ・生産性向上のための税制

<企業の事業承継・競争力強化>

- ・ 事業承継税制の拡充
- ・ 事業再編の環境整備

<観光立国・地方創生の実現>

- ・ 観光財源の確保
- ・ 外国人旅行者向け消費税免税制度の利便性向上
- ・ 地方拠点強化税制の見直し

3. 経済社会の国際化・ICT化等への対応

- ・ 国際課税に関する制度の見直し
- ・ 外国人の出国後の相続税納税義務の見直し
- ・ 円滑・適正な納税のための環境整備

4. たばこ税の見直し

先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長

30改正

(自動車重量税・自動車取得税)

- ・ 車線逸脱警報装置を備えたトラック・バスについて、自動車重量税及び自動車取得税の特例措置を拡充する。
- ・ 衝突被害軽減ブレーキ・車両安定性制御装置を備えたトラック・バスについて、自動車重量税の特例措置を延長する。

施策の背景

- 「第10次交通安全基本計画」(平成28年3月)において平成32年までに死者数を2,500人以下とする政府目標が掲げられている中、平成28年の交通事故死者数は3,904人となっており、更なる取組みの強化が必要。特に関越自動車道における高速ツアーバス事故(平成24年4月)、軽井沢スキーバス事故(平成28年1月)に見られるとおり、トラック・バス等の大型車両は、事故発生時の被害が大きくなるおそれ強い。
- ドライバーの安全運転を支援する「先進安全技術」には、高い事故防止・被害軽減効果が期待されるため、トラック・バスの先進安全技術の基準化・義務化を進めているが、装置価格が高額で購入者の負担が大きいことから、義務化までの間、税制上の特例を講じることにより、装置の早期普及を促進する必要がある。

①衝突被害軽減ブレーキ

前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動を制御。

	死亡事故	負傷事故
全事故件数	4,863件	894,281件
事故低減効果	350件 (7.2%)	51,241件 (5.7%)

※平成22年事故件数より試算 事故件数は全車種区分の総計



②車両安定性制御装置

車両の横滑りの状況に応じて、制動力や駆動力を制御し、横滑りや転覆を防止する。



●横転

③車線逸脱警報装置

車のカメラが車線の位置を認識して、自動車が車線からはみ出しそうになった場合やはみ出した場合に、音や警告灯などでドライバーに知らせる。

	死亡事故	負傷事故
全事故件数	4,773件	731,915件
事故低減効果	165件 (3.5%)	4,838件 (0.7%)

※平成21年事故件数より試算 事故件数は全車種区分の総計



要望の結果

先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置について、適用対象となる装置の拡充(車線逸脱警報装置を追加)を行った上で、自動車重量税の特例措置を3年間延長する。(自動車取得税の特例措置は1年間拡充。)

対象車両	車両総重量	対象装置		自動車重量税 -国税-		自動車取得税 -地方税-	
				(初回のみ)		(取得価額からの控除額)	
トラック	3.5トン超 22トン以下	①衝突被害軽減ブレーキ	②車両安定性制御装置	③車線逸脱警報装置	50%軽減	350万円控除 (平成29年度税制改正において措置済)	
						③	25%軽減
バス	全重量				最大75%軽減	最大525万円控除	

[備考1] 車両総重量12トン超のバスに係る特例措置の対象装置は、車線逸脱警報装置に限る。

[備考2] 車両総重量5トン以下のバスに係る特例措置の対象装置は、車両安定性制御装置を除く。

バリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車重量税）

バリアフリー車両に係る自動車重量税の特例措置を延長する。

施策の背景

高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるユニバーサル社会の実現や、2020年（平成32年）の東京オリンピック・パラリンピックの円滑な実施に向けて、バリアフリー車両の普及を加速させていく必要がある。

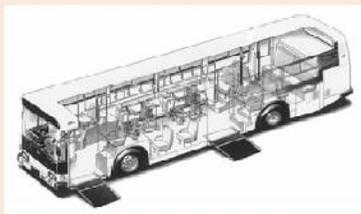
施策の目標

バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」による目標【平成32年度】※[]内は平成28年度末の実績

①ノンステップバス：約70%[現状:53.3%] ②リフト付きバス：約25%[現状:6.0%] ③福祉タクシー(UDタクシー等)：約28,000台[現状:15,128台]

乗合バス事業者(路線定期運行に限る)

【ノンステップバス】



【リフト付きバス】



(乗車定員30人以上)



(乗車定員30人未満)

タクシー事業者

【ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)】



要望の結果

バリアフリー車両に係る自動車重量税の特例措置について、平成33年3月31日まで延長する。

特例措置の内容

①ノンステップバス

②リフト付きバス

③ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)

初回分を免税

自動車重量税のエコカー減税の見直し（乗用車）

29改正

改正前

29年5月1日～30年4月30日

30年5月1日～31年4月30日

	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）	

	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）

	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

乗用車

【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		
	2020年度基準+10%達成		80% 軽減
	2020年度基準達成		60% 軽減
	2015年度基準+10%達成		40% 軽減
	2015年度基準+5%達成		20% 軽減

※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。

【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		80% 軽減	
	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

【改正前】

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。

【改正後】

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。

【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。

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。

重量車におけるエコカー減税・グリーン化特例の見直し

29改正

- 重量車のエコカー減税及びグリーン化特例は、エコカー減税の減税率を一部見直した上で2年間延長。
- エコカー減税については、平成28年度上半期に新車の約5割を占めていた平成27年度燃費基準「達成」(「+5%」未満)車も引き続き減税の対象として維持。
- 自動車取得税については、減税率を縮減。

改正前

エコカー減税(自動車重量税・自動車取得税)

	平成27年度燃費基準					電気自動車等 (※1)
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税	対象外	▲25%	▲50%	▲75%	免税(※2)	
自動車取得税		▲40%	▲60%	▲80%	非課税	

グリーン化特例(自動車税)

対象車	軽減率
電気自動車等(※1)	▲75%

平成29・30年度

エコカー減税(自動車重量税・自動車取得税)

	平成27年度燃費基準					電気自動車等 (※1)
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税	対象外	▲25%	▲50%	▲75%	免税(※2)	
自動車取得税		▲25%	▲50%	▲75%	非課税	

グリーン化特例(自動車税)

対象車	軽減率
電気自動車等(※1)	▲75%

※ 現行制度のまま2年間延長

※1 電気自動車等とは、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、天然ガス自動車(H21年排ガス規制NOx10%以上低減)を指す。

※2 新車新規検査時に免税の車両については、初回継続検査時も免税。

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。

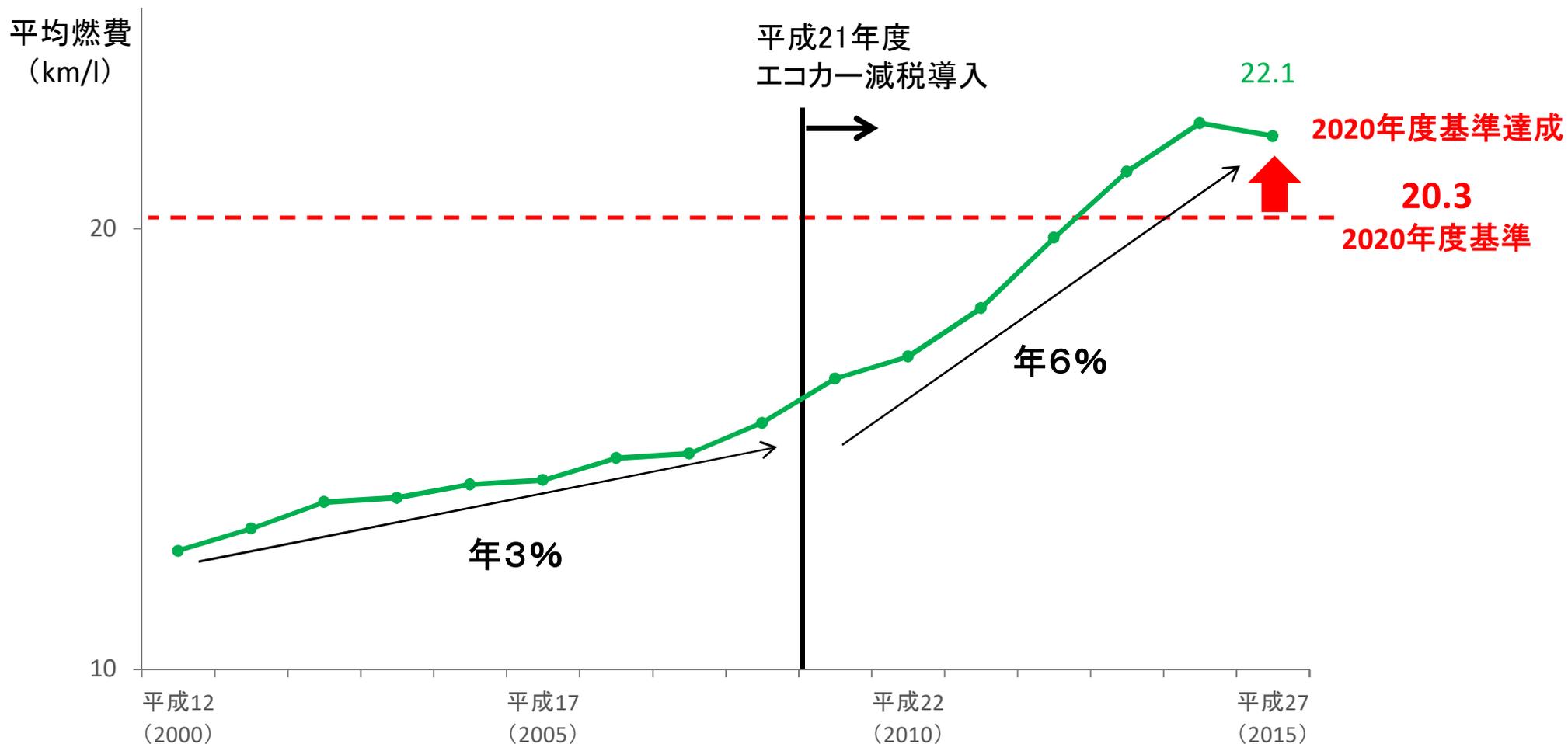
エコカー減税は、燃費水準の向上により、見直しを行わないと、政策インセンティブ機能が低下し、税収も減少していくという性質を有する。他方、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に、国・地方において多額の財源が必要となることを見込まれる。今後、適用期限の到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、応益課税の原則、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。また、次のエコカー減税等の適用期限到来に向けて、クリーンディーゼル車について、普及の状況や政策的支援の必要性等を総合的に勘案して、エコカー減税制度等における扱いを引き続き検討し、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。

自動車の燃費水準の向上

- 技術開発等により燃費水準は年々向上。平均燃費は、
 - ・エコカー減税導入前は、年平均3%で向上
 - ・エコカー減税導入後は、年平均6%で向上
- 平成27年度の平均燃費は、22.1km/l。
⇒ 2020年度燃費基準(平成32年度の達成すべき燃費)20.3km/lを既に達成。



(注)日本自動車工業会「ガソリン乗用車の平均燃費」(国産車のみ、ハイブリッド車含む。JC08モード換算)

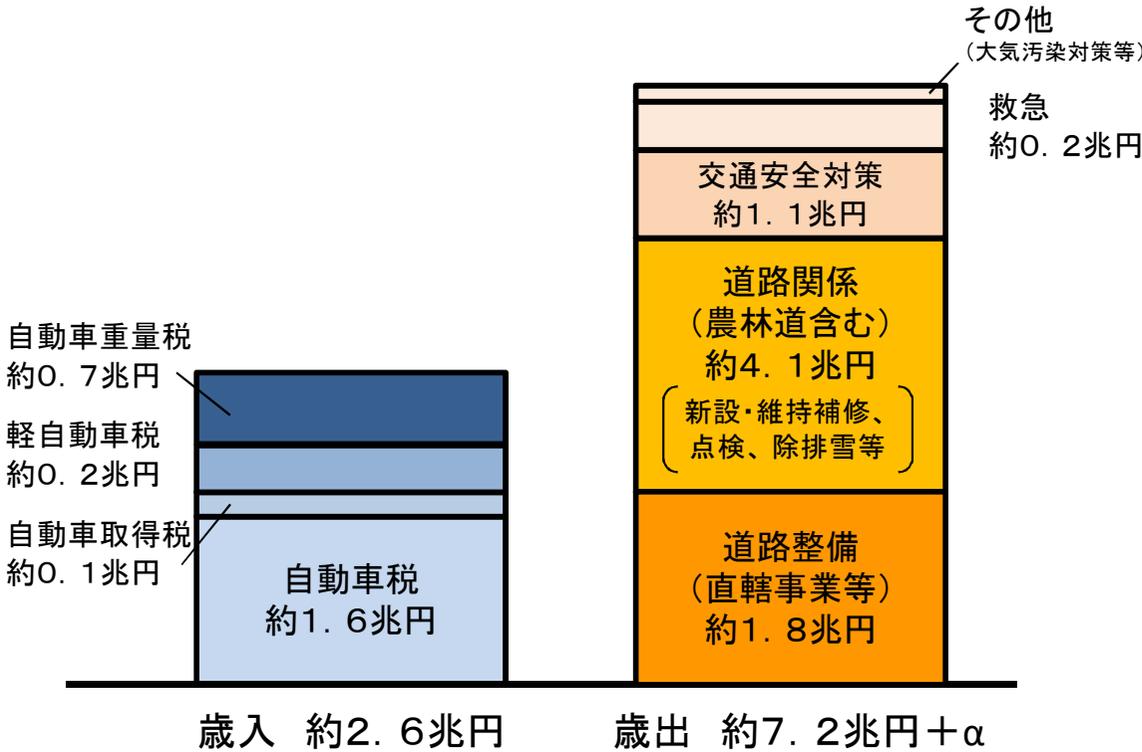
原因者負担・受益者負担

○ **車体課税**は、自動車重量税が車両重量に応じて課税される等、**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



※いずれも平成28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。

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。

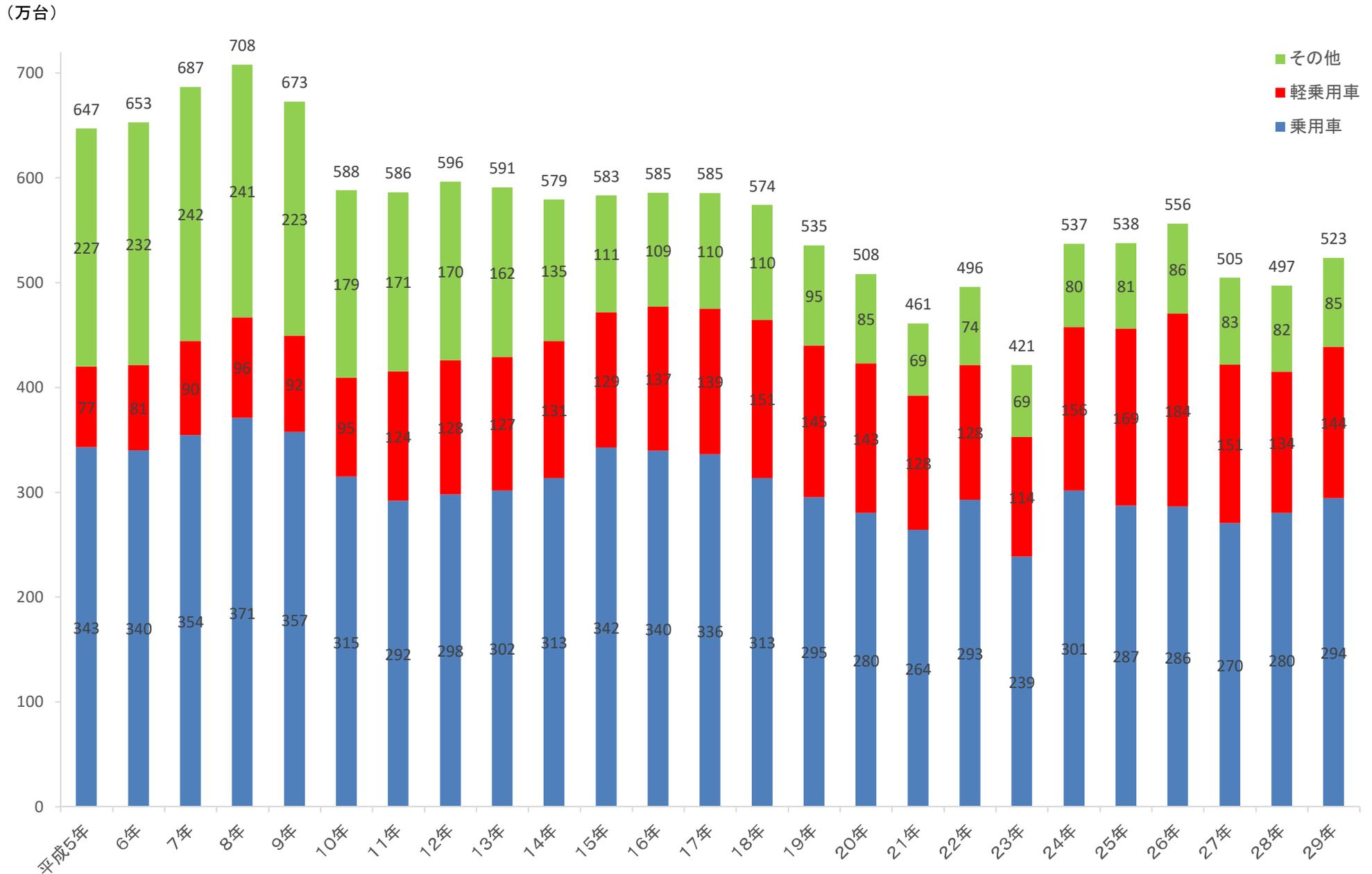
将来の社会資本の維持管理・更新費の推計結果



※ 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。

參考資料

国内販売の状況（国内新車販売台数の推移）



(注1) 一般社団法人日本自動車工業会 調べ

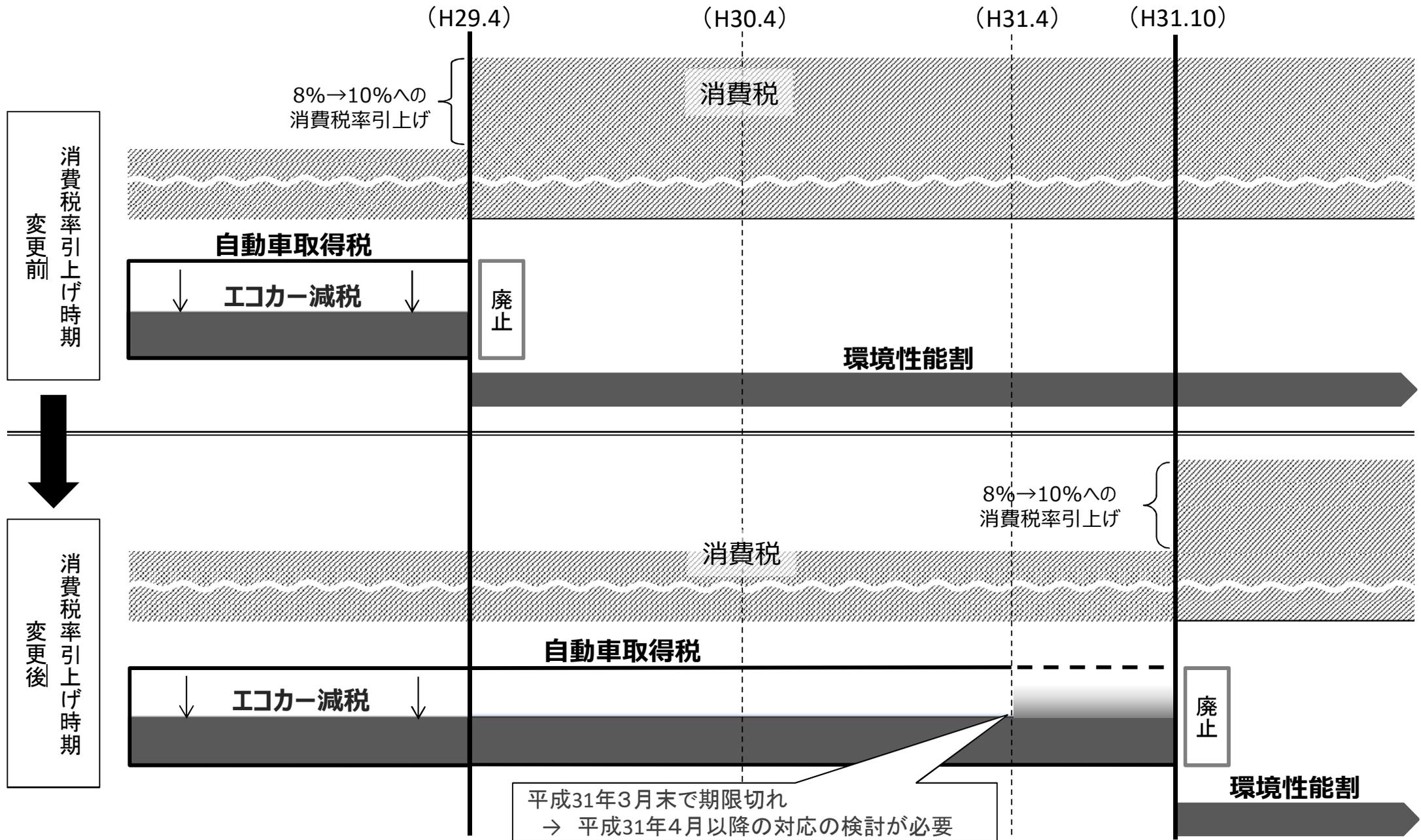
(注2) 新車販売台数は、バス・トラックを含み、二輪車は含まない。

自動車関係諸税の概要（平成30年度）

	税 目	課 税 物 件	税 率	30年度税込	備 考
国 税	揮 発 油 税	揮 発 油	48,600 円/kℓ (本則税率：24,300円/kℓ)	23,300 億円	・ 国の一般財源
	地方揮発油税	揮 発 油	5,200 円/kℓ (本則税率：4,400円/kℓ)	2,493 (うち地方譲与分2,493)	・ 地方の一般財源として全額譲与
	石油ガス税	自動車用石油ガス	17円50銭/kg	160 (うち地方譲与分 80)	・ 税込の1/2は地方の一般財源として譲与
	自動車重量税	乗用車、トラック、バス、 軽自動車、バイク等	(例) 乗用車 車両重量 0.5t・1年につき ・ 自家用 4,100 円 ・ 営業用 2,600 円 (本則税率：いずれも2,500円)	6,661 (うち地方譲与分2,711)	・ 税込の一部を公害健康被害の補償費用の財源として交付 ・ 税込の407/1000は市町村の一般財源として譲与
地 方 税	軽油引取税	軽 油	32,100 円/kℓ (本則税率：15,000円/kℓ)	9,492	・ 地方の一般財源（都道府県税）
	自動車取得税	乗用車、トラック、バス、 軽自動車等	・ 自家用 取得価額の3% ・ 営業用及び軽自動車 " 2% (本則税率：いずれも3%)	1,665	・ 地方の一般財源（都道府県税） ※但し約7割は市町村（特別区含む）に配分
	自動車税	乗用車、トラック、バス等 (軽自動車等を除く)	(例) 乗用車 排気量2,000ccクラス ・ 自家用 39,500円（年） ・ 営業用 9,500円（年）	15,258	・ 地方の一般財源（都道府県税）
	軽自動車税	軽自動車、小型二輪車、 原付自転車等	(例) 軽乗用車 ・ 自家用 10,800円（年） ・ 営業用 6,900円（年）	2,604	・ 地方の一般財源（市町村税）

- (注) 1. 税込は、国税は予算額（案）、地方税は地方財政計画額である。
2. 揮発油税、地方揮発油税及び自動車重量税の税率は租税特別措置法、軽油引取税及び自動車取得税（営業用及び軽自動車）の税率は地方税法附則による当分の間税率である。
3. 平成31年10月1日において、自動車取得税を廃止し、自動車税及び軽自動車税に環境性能割を創設することとされている。

車体課税の見直しスケジュール



※ 平成31年3月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31年4月以降の対応の検討が必要