

平成31年度税制改正大綱が決定

自動車税

新規登録車を対象に恒久引き下げ

環境性能割 需要平準化対策として10月から1年間の税率1%分の軽減措置

エコカー減税・グリーン化特例 地方財源補てんのため見直しや重点化

今後、自動車関係諸税は「その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」ことに

自民、公明両党は2018年12月14日、「平成31年度税制改正大綱」を決定した。今大綱では、「自動車ユーザーの負担を軽減し、需要を平準化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図る」として、新規登録車を対象に自動車税の恒久引き下げが税創設以来初めて実現することとなった。また、消費税引き上げに合わせて導入される環境性能割については、需要平準化対策として軽減措置が実施されるなど、2018年を「勝負の年」と位置づけ一丸となって活動してきた自動車関係団体の取り組みが実った格好だ。この結果を受け、当会議所など自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」では、自動車税の恒久引き下げなどを歓迎するとともに、今後も一層のユーザー負担軽減に取り組んでいく旨の「声明」=8ページに掲載=を発表した。

大綱取りまとめに向けて大きな争点となっていたのは、減税による財源問題。特に地方税である自動車税の引き下げに対する地方自治体の反発は大きかった。自動車税の恒久引き下げにより1,320億円規模の減税が実現する見通しだが、地方自治体の要望を受け、大綱ではその減収分は「エコカー減税の見直しやグリーン化特例の重点化、環境性能割の基準見直しにより財源を確保し、なお生じる財源不足額についてはその全額を国費で補てんする」ことにしている。このため、延長されるエコカー減税はより対象車が絞り込まれ、グリーン化特例についても2021年度から電気自動車などに重点化されることとなった。また、環境性能割についても、消費税引き上げ時の需要平準化対策として、今年10月から1年間税率1%分を軽減する臨時特例措置が実施されるものの、「環境インセンティブを強化する」として

登録車の税率の適用区分が見直される。

このほか自動車関係では、▽バリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）に、貸切バス事業者が導入するノンステップバス・リフト付きバスを追加したうえで、自動車取得税の特例措置（取得税廃止後は自動車税の環境性能割の特例として措置）を2年間延長、▽先進安全技術を搭載したトラック・バスについて、自動車取得税の特例措置（同）を2年間延長、▽中小企業投資促進税制（中小企業者がトラック、機械等を取得した場合の特別償却制度または税額控除制度）を2年間延長——などが決定した。

今大綱決定により、自動車関係諸税については、「検討事項」として「その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とされており、今後、新たなステージで議論が行われていくことになる。

◇「平成31年度税制改正大綱」の自動車関係分野の主な内容は次のとおり。

第一 平成31年度税制改正の基本的考え方

【消費税率の引上げに伴う対応等】

◎需要変動の平準化に向けた取組み

平成31年10月の消費税率引上げに当たっては、平成26年4月の引上げの経験を活かし、経済に影響を及ぼさないよう、万全を期す。

〔自動車に係る措置〕

消費税率10%への引上げにあわせ、自動車の保有に係る税負担を恒久的に引き下げることにより、自動車ユーザーの負担を軽減し、需要を平準化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図る。

具体的には、平成31年10月1日以後に新車新規登録を受けた自家用乗用車（登録車）について、小型自動車を中心に全ての区分において、自動車税の税率を引き下げる。

恒久減税による地方税の減収については、まずはエコカー減税の見直しやグリーン化特例の重点化、環境性能割の基準見直しにより財源を確保し、なお生じる財源不足額についてはその全額を国費で補てんすることにより、それに見合った地方税財源を確保することとする。これにより、地方における社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業のニーズにしっかりと対応する。

自動車の取得時の負担感を緩和するため、平成31年10月1日から平成32年9月30日までの間に自家用乗用車（登録車及び軽自動車）を取得した場合、環境性能割の税率を1%分軽減する。なお、この措置による地方税の減収については、全額国費で補てんする。

【車体課税】

自動車産業は日本経済や雇用創出に大きく貢献する基幹産業であるが、熾烈なグローバル競争下にあるとともに、電動化・IoT化、自動運転等の技術革新、シェアライド等の使用形態の変化等、大きな変革期を迎えている。このような環境の下で、国内自動車市場の活性化を引き続き図っていくために、自動車ユーザーの車体課税に係る負担を軽減し、自動車を購入・保有しやすい環境を作るべきとの要請がある。

その一方で、車体課税の多くは地方財源であり、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こと等を考慮すれば、地方の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することが必要である。

これら双方の観点に十分配慮しつつ、平成29年度与党税制改正大綱等における車体課税の見直しに係る基本的考え方に沿って検討を行った結果、車体課税について、以下のような大幅な見直しを行う。税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しについては、今般の措置をもって最終的な結論とする。

(1) 消費税率10%への引上げにあわせ、自動車の保有に係る税負担を恒久的に引き下げることにより、自動車ユーザーの負担を軽減し、需要を平準

化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図る。

具体的には、平成31年10月1日以後に新車新規登録を受けた自家用乗用車（登録車）について、小型自動車を中心に全ての区分において、自動車税の税率を引き下げる。〔再掲〕

軽自動車税の税率については、変更しない。

(2) 恒久減税による地方税の減収については、まずはエコカー減税の見直しやグリーン化特例の重点化、環境性能割の基準見直しにより財源を確保し、なお生じる財源不足額についてはその全額を国費で補てんすることにより、それに見合った地方税財源を確保することとする。これにより、地方における社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業のニーズにしっかりと対応する。

具体的には、以下のように対応する。

① 平成31年10月1日に導入される環境性能割については、税制抜本改革に係る地方税法等改正法の一部改正法附則の規定に基づき、その環境インセンティブ機能を強化する観点から、自家用乗用車（登録車）に係る税率の適用区分を見直す。

② 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、環境性能割が自動車税及び軽自動車税に導入されることを契機に、その適用対象を電気自動車等に限定する。

なお、消費税率引上げに配慮し、平成33年4月1日以後に新車新規登録又は最初の新規検査を受けた自家用乗用車（登録車及び軽自動車）から適用する。

③ 自動車重量税のエコカー減税については、その政策インセンティブ機能を強化する観点から、軽減割合等を見直しを行うとともに、2回目車検時の免税対象について電気自動車等や極めて燃費水準が高いハイブリッド車等に重点化を図る。

今後、エコカー減税の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、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。

④ 自動車取得税のエコカー減税については、その環境インセンティブ機能を強化する観点から、軽減割合等の見直しを行う。

⑤ 今般の改正が、消費税率10%への引上げや前述の自動車産業をとりまく環境変化に対応するため、税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しの最終的な結論であることを踏まえ、異例の措置として、

イ ③の自動車重量税のエコカー減税の見直しによる増収額のうち国の一般会計分の増収の全額を、譲与割合を段階的に引き上げることにより、⑥の都道府県自動車重量譲与税制度の財源の一部として活用する。

ロ ①から④までの措置を講じてもなお累積で不足する地方税財源について、国費によりその全額を補てんすることとする。

具体的には、平成46年度と平成47年度において自動車重量税の譲与割合を変更し、⑥の都道府県自動車重量譲与税制度の財源の一部として活用するとともに、平成46年度から、揮発油税の税率を引き下げた上で地方揮発油税の税率をその同率分引き上げる。

上記の地方税財源の補てんに際して国において必要となる財源については、今後の歳出・歳入にわたる努力により確保を図る。

⑥ 自動車重量税の一部を都道府県に対して譲与する都道府県自動車重量譲与税制度を新たに創設する。

自動車税の引下げに伴う地方税財源の確保のために都道府県自動車重量譲与税制度を創設することを踏まえ、その譲与基準は自家用乗用車（登録車）の保有台数とする。

⑦ ⑤の揮発油税と地方揮発油税の税率調整に伴い、地方揮発油譲与税を増額する。

自動車税の引下げに伴う地方税財源の確保のために地方揮発油譲与税を増額することを踏まえ、増額分の地方揮発油譲与税は都道府県に譲与することとし、その譲与基準は自家用乗用車（登録車）の保有台数とする。

⑧ 上記の見直しに伴う都道府県・市町村間の財源調整のため、自動車税環境性能割に係る市町村交付金の交付割合を見直す。

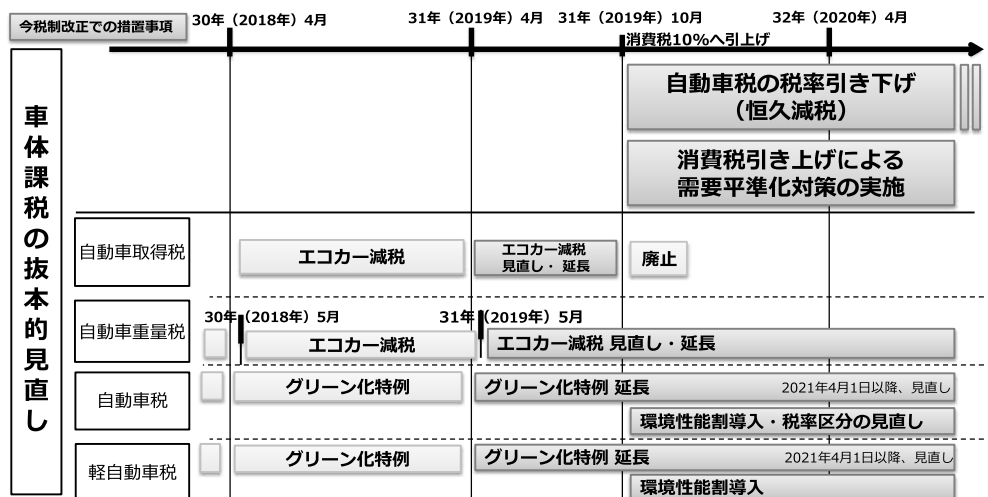
(3) 自動車の取得時の負担感を緩和するため、平成31年10月1日から平成32年9月30日までの間に自家用乗用車（登録車及び軽自動車）を取得した場合、環境性能割の税率を1%分軽減する。なお、この措置による地方税の減収については、全額国費で補てんする。〔再掲〕

第二 平成31年度税制改正の具体的内容

(経済産業省、国土交通省の資料から引用)

■車体課税の抜本の見直しの概要（自動車税・環境性能割・自動車取得税・自動車重量税・軽自動車税）

- ・自動車は、日本経済の牽引役であるとともに、重要な生活の足。「平成29年度与党税制改正大綱」や「経済財政運営と改革の基本方針2018」等に基づき、ユーザー負担の軽減等及び来年10月の消費税率引き上げによる需要を平準化する。
- ・具体的には、約1,320億円規模の自動車税の税率引下げ(恒久減税)、環境性能割の特例の実施(2019年10月からの1年間に取得した自家用乗用車につ



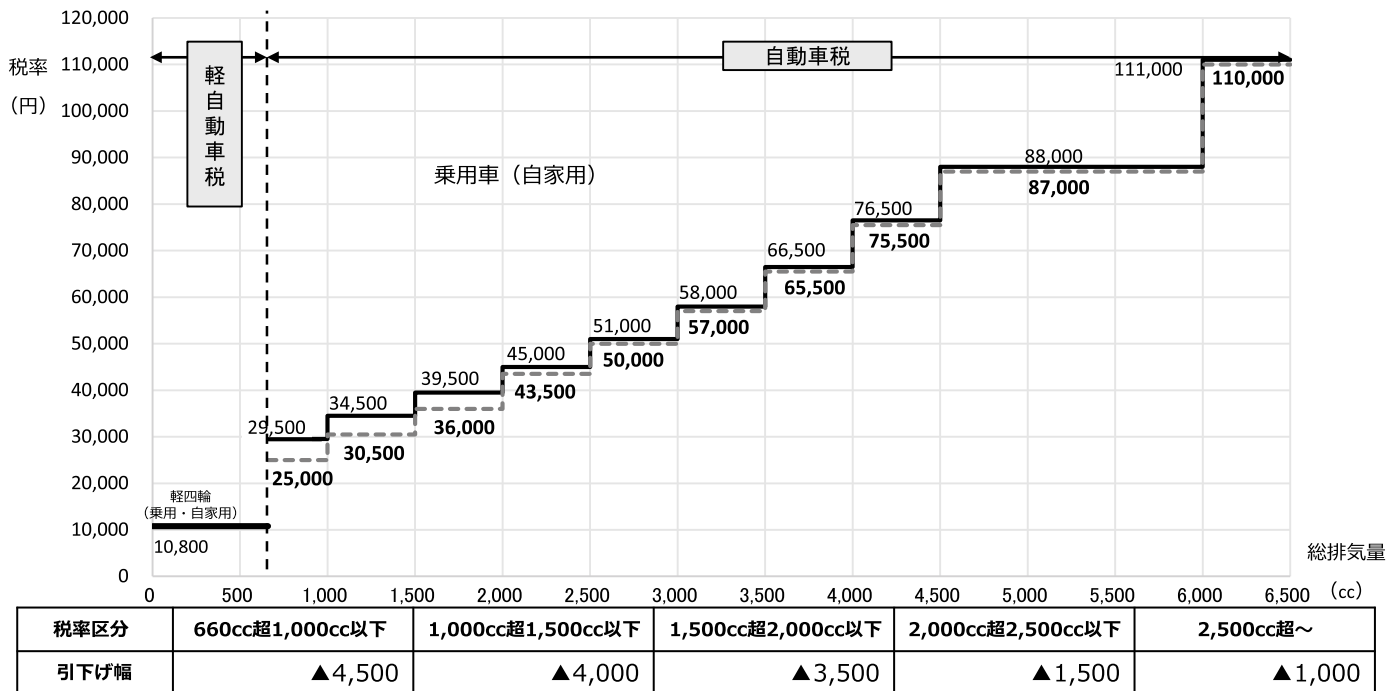
いて1%軽減)及びエコカー減税及びグリーン化特例の延長等を行う。

■自動車税の税率引下げ(恒久減税)(自動車税)

- ・消費税率10%への引き上げにあわせ、ユーザー負担の軽減及び需要の平準化等のため、2019年10月1日以降に新車新規登録を受けた自家用乗用車(登録車)について、約1,320億円規模の自動車

税率の引き下げ(恒久減税)を行う。

- ・引下げにあたっては、多くの自動車ユーザーの負担を軽減すべく、販売の約9割を占める小型車(2,000cc以下)を中心とし、これらの区分では最大4,500円~3,500円、現行税率から15~10%程度的大幅な恒久減税が実現。全排気量で自動車税が引き下げられるのは、制度創設以来初めて。



■環境性能割の需要平準化特例(1%軽減)の実施及びの税率適用区分の見直し(環境性能割)

- ・消費税率引き上げ時に駆け込み需要とその反動減を生じさせることがないよう、耐久消費財である自動車の需要の

平準化を図るため、2019年10月からの1年間に購入された自家用自動車・軽自動車(中古を含む)について、臨時的特例措置として、環境性能割の税率1%分を軽減する。

- ・環境性能割の税率適用区分については、環境インセンティブを強化するため、自家用乗用車(登録車)に係る税率の適用区分を見直す。ただし、軽自動車については現行維持とする。

■エコカー減税の見直し・延長(自動車取得税・自

	2016年度税制改正で決定した基準		2019年10月1日~2021年3月31日	
	登録車	軽自動車	登録車	軽自動車
電気自動車等(※)	非課税	非課税	非課税	非課税
2020基準+20%	非課税	非課税	非課税	非課税
2020基準+10%	非課税	非課税	1%	非課税
2020基準達成	1%	1%	2%	1%
2015基準+10%	2%	2%	3%	2%
上記以外の自動車	3%	2%	3%	2%

消費税率引き上げに係る需要平準化対策
2019年10月1日~2020年9月30日までの間に取得した自家用乗用車については、本税率から▲1%軽減(例:税率3%→2%等)

※電気自動車等: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

自動車重量税)

- ・自動車重量税のエコカー減税については、政策インセンティブを強化する観点から見直しを行う一方、来年10月の消費税率引き上げ時の影響に十分配慮するため、減税及び免税対象は現状維持とした上で2年間延長する。
- ・自動車取得税のエコカー減税については、自動車取得税が廃止される来年10月の消費税率引き上げまで、6カ月間延長する。

自動車取得税

自動車重量税

	2018年4月1日～ 2019年3月31日	2019年4月1日～ 9月30日
電気自動車等(※)	非課税	非課税
2020基準+60%	非課税	非課税
2020基準+50%	非課税	非課税
2020基準+40%	非課税	非課税
2020基準+30%	▲80%	▲50%
2020基準+20%	▲60%	▲50%
2020基準+10%	▲40%	▲25%
2020基準達成	▲20%	▲20%

	2018年5月1日～ 2019年4月30日		2019年5月1日～ 2021年4月30日	
	初回車検	2回目車検	初回車検	2回目車検
電気自動車等(※)	免税	免税	免税	免税
2020基準+90%	免税	免税	免税	免税
2020基準+50%	免税	免税	免税	免税
2020基準+40%	免税	免税	免税	免税
2020基準+30%	▲7.5%		▲5.0%	
2020基準+20%	▲7.5%		▲5.0%	
2020基準+10%	▲5.0%		▲2.5%	
2020基準達成	▲2.5%		▲2.5%	
2015基準+10%	本則税率		当分の間税率	

※電気自動車等：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、クリーンディーゼル車

■グリーン化特例の見直し・延長（自動車税・軽自動車税）

・グリーン化特例については、環境性能割が自動車税・軽自動車税に導入されることを契機に、適用対象を電気自動車等に限定する。

・ただし、来年10月の消費税率引上げに十分配慮し、2021年4月1日以後に新車新規登録又は最初の新規検査を受けた自家用乗用車から適用することとし、それまでの間は現行制度を単純延長する。

■バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長（自動車重量税・自動車取得税・自動車税）

・バリアフリー法が改正され、貸切バスがバリアフリー化の対象に追加されたことから、特例措置の

	2017年4月1日～ 2019年3月31日		2019年4月1日～ 2021年3月31日		2021年4月1日～ 2023年3月31日	
	登録車	軽自動車	登録車	軽自動車	登録車	軽自動車
電気自動車等(※)		▲7.5%		▲7.5%	▲7.5%	▲7.5%
2020基準+50%	▲7.5%	▲5.0%	▲7.5%	▲5.0%		
2020基準+40%						
2020基準+30%						
2020基準+20%	▲5.0%	▲2.5%	▲5.0%	▲2.5%		
2020基準+10%						

※電気自動車等：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、クリーンディーゼル車

対象に貸切バス事業者が導入するノンステップバス及びリフト付きバスを追加する。

・バリアフリー車両に係る自動車取得税の特例措置を2年間(平成31年4月1日～平成33年3月31日)延長する。

※自動車取得税の廃止後は、自動車税の環境性能割の特例措置として措置

特例措置の内容

具体例	ノンステップバス	リフト付きバス(乗車定員30人以上)	リフト付きバス(乗車定員30人未満)	ユニバーサルデザインタクシー
対象事業者	「乗合バス事業者」及び「貸切バス事業者(追加)」			「タクシー事業者」
自動車重量税	初回分を免税			
自動車取得税	取得価額から1,000万円を控除	取得価額から650万円を控除	取得価額から200万円を控除	取得価額から100万円を控除

■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延長（自動車取得税・自動車税）

・衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載したトラック・バスについて、自動車取得税の特例措置を2年間(平成31年4月1日～平成33年3月31日)延長する。

※自動車取得税の廃止後は、自動車税

の環境性能割の特例措置として措置

特例措置の内容

対象車両	対象装置(装置の搭載義務化前のものに限る)	取得価額からの控除額	
トラック・バス	1装置装着	①衝突被害軽減ブレーキ	350万円控除
		②車両安定性制御装置	
		③車線逸脱警報装置	175万円控除
	複数装置装着	最大525万円控除	

- 中小企業投資促進税制（中小企業者が機械等を取
得した場合の特別償却制度又は税額控除制度）の
延長（所得税・法人税・法人住民税・事業税）
・中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等
を取得した場合における特例措置を2年間（平成
31年4月1日～平成33年3月31日）延長する。

特例措置の内容**【所得税・法人税】**

取得価額（内航船舶は取得価格の75%）の30%の
特別償却又は7%の税額控除

対象設備：トラック車両、内航貨物船、機械装置
等

第三 検討事項

自動車関係諸税については、技術革新や保有から
利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動
向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏ま
えつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保して
いくことを前提に、その課税のあり方について、中
長期的な視点に立って検討を行う。

平成30年12月17日
自動車税制改革フォーラム

「平成31年度税制改正大綱」の決定について

自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」は、懸案である
自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現に向けて、自動車ユーザーの視点に
立ち、長年にわたり要望活動を続けております。

フォーラムでは、本年を税制改正の「勝負の年」と位置付け、構成する各団
体が多く国会議員に要望活動を行うとともに、フォーラム活動として全国の
ユーザーの声を47都道府県の知事に届ける取り組みなどを実施いたしました。

その結果、この度の大綱では、自動車税創設以来初めて、ユーザーが強く求
めていた「自動車税の恒久引き下げ」が実現し、ユーザー負担が軽減されるこ
ととなりました。また、消費税引き上げに合わせて導入される環境性能割につ
いては、需要平準化対策として軽減措置が実施されることとなりました。取り
まとめにご尽力いただきました与党の国会議員の先生方をはじめ関係者の皆さ
まに、改めて深く感謝申し上げます。

今大綱に記された中長期的な自動車関係諸税の課税のあり方の議論も視野に
入れ、今後とも一層のユーザーの負担軽減・簡素化の実現を目指して関係団体
が一丸となった活動を続けてまいります。

以上