

2023年度(令和5年度)税制改正大綱および政府予算案が決定

税制改正大綱

＜エコカー減税・環境性能割＞

現行制度のまま 2023年12月末まで延長

＜中長期的な税のあり方＞

次のエコカー減税の期限到来時まで具体的な枠組みなど検討

2023年度予算案 自賠責保険料積立金の一般会計からの繰り戻しが6年連続実現

2

2023年度(令和5年度)の税制改正大綱および政府予算案が2022年12月23日、それぞれ閣議決定されました。「令和5年度税制改正大綱」については、閣議決定前の同16日、自民・公明の与党が取りまとめました。今般の大綱では、エコカー減税と環境性能割それぞれが2023年4月末と3月末に期限切れを迎えることから議論の焦点となっていました。現下の厳しい物価高に加え、新型コロナウイルス感染症等を背景とした半導体不足等による納期長期化や、それによる消費者の負担増などを踏まえ、エコカー減税、環境性能割ともに「異例の措置として現行制度を令和5年(2023年)12月末まで維持する」とされました。そのうえで、現行の優遇規模を維持しながらも2025年度までに燃費基準の引き上げなどの見直しを段階的に実施することとなりました。

また、総額で過去最大規模となった来年度政府予算案については、当会議所が事務局を務める「自動車損害賠償保障制度を考える会」が精力的に世論喚起や陳情活動に取り組んだ結果、自賠責保険料積立金の一般会計からの繰り戻しが60億円に増額のうえ6年連続で実現しました。

税制改正大綱については、中長期的な税のあり方についても検討するよう明記されました。「自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な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」としたうえで、「利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時まで検討を進める」として

います。

このほか、▷クリーンディーゼル車のエコカー減税・環境性能割についても2023年12月末までは現行制度維持、▷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、▷都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長、▷ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長、▷中小企業投資促進税制の延長などが決定しました。◇「令和5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。

令和5年度(2023年度)税制改正大綱

(車体課税関係の抜粋)

■基本的考え方

約550万人の雇用を創出するなど日本経済の「基幹産業」である自動車産業は、グローバルでの熾烈な競争環境の下で、CASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面している。具体的には、電気自動車の普及や内燃機関自動車に対する規制強化にみられる脱炭素の要請への対応、保有から利用への移行、ネットワーク接続された自動車を中心とした自動運転技術の登場といった動きが挙げられる。こうした動きは自動車産業に変質を迫ると同時に、より多様な産業を自動車産業に関連付けていくことが想定される。こうした関連産業を含めた「モビリティ産業」が社会課題の解決に貢献するとともに、引き続き日本経済を牽引する存在であり続けられるよう、「モビリティ産業」の発展に向けた青写真を描き上げ、その中で自動車産業のあるべき姿を再定義した上で、官民の総力を結集し、この大変革への対応に臨むべきである。

税制についても、更なる電動化をはじめとするこ

これらの変革に向けた自動車産業の対応を後押しするとともに、「モビリティ産業」の広がりを踏まえたものとしていくため、抜本的な見直しに向けた第一歩を踏み出す必要がある。加えて、2050年のカーボンニュートラルの達成に向けて、多様な選択肢の下、将来の合成燃料の内燃機関への活用も見据え、電動車（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及びハイブリッド自動車）の普及と競争力強化に引き続き取り組むべきである。

これらの観点に留意しつつ、以下の見直しを行う。

自動車重量税のエコカー減税については、新型コロナウイルス感染症等を背景とした半導体不足等の状況を踏まえ、異例の措置として現行制度を令和5年12月末まで維持する。その上で、令和6年1月からは、2030年の次世代自動車（電動車、クリーンディーゼル車等）に関する政府目標や2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す政府目標と整合的な形に見直し、電動車の一層の普及促進を図る観点から、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げた上で現行制度を維持する期間を含めて適用期限を合計3年延長する。その際、令和7年5月の引上げに際しては、激変緩和措置を講ずることとする。

自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、燃費性能に応じた税率区分を設定し、その区分を2年ごとに見直すことにより燃費性能がより優れた自動車の普及を促進するものである。令和4年度末は見直しの時期に当たるが、新型コロナウイルス感染症等を背景とした半導体不足等の状況を踏まえ、エコカー減税と同様に、異例の措置として、現行の税率区分を令和5年12月末まで維持する。その上で、環境性能割の税率区分を、2030年の次世代自動車に関する政府目標や2035年までの電動車の新車販売に係る政府目標と整合させ、電動車の一層の普及促進を図る観点から、税率区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げるよう見直す。その際、税率区分を段階的に引き上げること等を踏まえ次回の見直しは3年後とする。

エコカー減税及び環境性能割におけるクリーンディーゼル車の取扱いについても、令和5年12月末までは現行制度を維持し、令和6年1月以降はガソリン車と同等に取り扱うこととする。

自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特

例については、環境性能割の税率区分の次回の見直し期限等も勘案し、3年延長する。

今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、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期限到来に向けて、令和12年度燃費基準に基づく燃費基準の対象とされている電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、燃費値の表示に関する検討等を進めつつ、その結果も踏まえ、エコカー減税等における燃費基準の達成度に応じた評価について引き続き検討し、結論を得る。

令和4年3月以降発覚した、一部の自動車メーカーによる燃費性能及び排出ガス性能に係る不正行為は、エコカー減税等の環境性能により優遇を行う税制措置の根幹を揺るがすものであり、社会的影響も大きいことから、税制上の再発抑止策を強化する。

■検討事項

自動車関係諸税の見直しについては、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。その上で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な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。その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへ

の影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。

■具体的内容

※関係省の税制改正関係資料を基に当会議所が編集

○一般乗合旅客自動車運送事業者に係る特例措置の創設

地域公共交通の確保に取り組む乗合バス事業者が、カーボンニュートラル等への対応としてEVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地（当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。）に係る固定資産税及び都市計画税を軽減する特例措置を創設する。

- ・特例率：3分の1（最初の5年度分）
- ・適用期限：2023年4月1日～2028年3月31日

○低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の拡充・延長

燃料電池自動車の普及に向けて、燃料等供給設備（水素充填設備）の整備を促進させるため、以下の見直しを行った上で、当該設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置を2年間延長する。

- ①取得価額5億円以上：課税標準を価格の2分の1（最初の3年度分）（現行：4分の3）
- ②取得価額1億5,000万円以上5億円未満：課税標準を価格の6分の5（最初の3年度分）（現行：4分の3）

○中小企業者が機械等を取得した場合の特例措置の延長（中小企業投資促進税制）

中小企業の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック（3.5トン以上）、その他機械装置等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の税額控除の特例措置を2年間延長する。

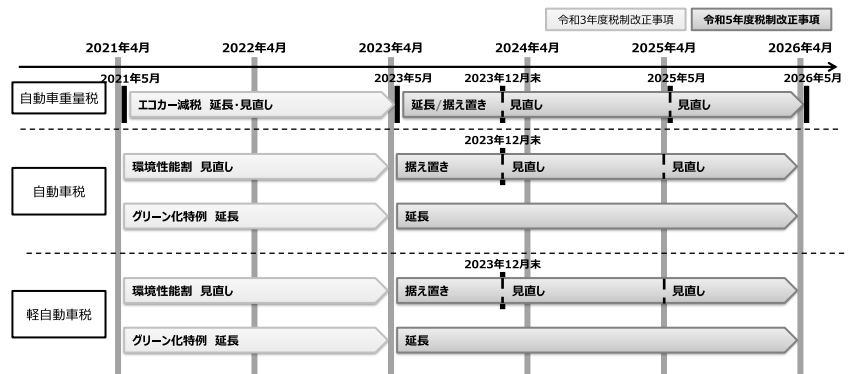
○中小企業者等が特定経営力向上設備等を取得した場合の特例措置（中小

企業経営強化税制）の延長

中小企業の設備投資を促進し生産性の向上を図るため、中小企業経営強化法の認定を受けた経営力向上計画に基づき機械装置等を取得した場合の即時償却又は法人額等の税額控除の特例措置を2年間延長する。

資料1 車体課税の見直し及び延長（改正内容の全体像）

- 厳しい物価高と納期長期化に直面する消費者の負担増を踏まえ、**エコカー減税、環境性能割**について、異例な措置として**現行制度を2023年末まで据え置く**。クリーンディーゼル車に対する現行の取扱いも、**2023年末まで延長**。
- 据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、**現行の優遇規模を維持**する形で、**2025年度までの見直しを実施**。



資料2 車体課税の見直し及び延長（エコカー減税）

延長・見直し

- 厳しい物価高と納期長期化に直面する消費者の負担増を踏まえ、異例な措置として**現行制度を2023年末まで据え置く**。クリーンディーゼル車に対する現行の取扱いも、**2023年末まで延長**。
- 据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、**現行の優遇対象割合（7割）、免税対象割合（2.5割）を維持**する形で、**2025年度までの見直しを実施**。
- ※2025年度については、75%達成車も本則税率（2,500円）が適用されるエコカーとして支援対象に
- 電気自動車等の**構造要件**（該当するだけで2回目車検時までの免税）も**3年間維持**。

【現行・改正後】

2021年5月1日 ～2023年4月30日 →2023年12月31日 まで据え置き	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税
2030年度基準 120%達成	▲50%	▲25%
2030年度基準 90%達成		
2030年度基準 75%達成		
2030年度基準 60%達成		
2030年度基準 60%達成		

【改正後】

2024年1月1日 ～2025年4月30日	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税
2030年度基準 120%達成	▲50%	▲25%
2030年度基準 90%達成		
2030年度基準 80%達成		
2030年度基準 70%達成		
2030年度基準 70%達成		

2025年5月1日 ～2026年4月30日	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税
2030年度基準 125%達成	▲50%	▲25%
2030年度基準 100%達成		
2030年度基準 90%達成		
2030年度基準 80%達成		
2030年度基準 75%達成		
2030年度基準 75%達成	本則税率	

※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車、天然ガス自動車
 ※電気自動車等以外は2020年度燃費基準達成車に限る
 ※自動車重量税は、エコカーの場合：2,500円/年（本則税率）、非エコカーの場合：登録車4,100円/年・軽自動車3,300円/年（当分の間税率）となっている（登録額は0.5トン毎）

資料3 車体課税の見直し及び延長（環境性能割）

延長・見直し

- 厳しい物価高と納期長期化に直面する消費者の負担増を踏まえ、異例な措置として**現行制度を2023年末まで据え置く**。クリーンディーゼル車に対する現行の取扱いも、**2023年末まで延長**。
- 据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、**現行の軽減対象割合（7割）、非課税対象割合（5割）を維持**する形で、**2025年度までの見直しを実施**。

【現行・改正後】

2021年4月1日 ～2023年3月31日 →2023年12月31日 まで据え置き	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 85%達成	1%	1%
2030年度基準 75%達成		
2030年度基準 60%達成		
上記以外		
上記以外		

【改正後】

2024年1月1日 ～2025年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 85%達成	1%	1%
2030年度基準 80%達成		
2030年度基準 70%達成		
上記以外		
上記以外		

2025年4月1日 ～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 95%達成	1%	1%
2030年度基準 85%達成		
2030年度基準 80%達成		
2030年度基準 75%達成		
上記以外		

※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車、天然ガス自動車
 ※電気自動車等以外は2020年度燃費基準達成車に限る

○車体課税の見直し及び延長

＝資料1～4参照

厳しい物価高と納期長期化に直面する消費者の負担増を踏まえ、エコカー減税・環境性能割について、異例な措置として現行制度を2023年末まで据え置く(クリーンディーゼル車に対する現行の取り扱いも、2023年末まで延長)。据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、現行の優遇規模を維持する形で2025年度までの見直しを実施。

○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

＝資料5参照

交通事故の防止及び被害の軽減のため、側方衝突警報装置を搭載したトラック等の取得に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を1年1月間延長する。

また、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を拡充する(自動車重量税：3年間、自動車税(環境性能割)：2年間)。

○都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長

地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を確保・維持・改善するため、都道府県の条例に定める路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税(環境性能割)の

資料4 車体課税の見直し及び延長(グリーン化特例)(自動車税、軽自動車税)

延長

- 現行制度の適用期限を3年延長する。

【現行】

2021年4月1日～2023年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	▲75%	▲75%

【改正後】

2023年4月1日～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	▲75%	▲75%

※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車、天然ガス自動車

資料5 先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の拡充・延長(自動車重量税・自動車税)

- ①側方衝突警報装置を搭載したトラックについて、自動車税(環境性能割)の特例措置を延長する。
- ②対象装置に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を搭載したトラックバスについて、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を拡充する。

要望の結果

- ①自動車税(環境性能割)に係る現行の措置をBSISの義務付けまで、13カ月間延長する。(令和5年4月1日～令和6年4月30日)
- ②対象装置に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を追加し、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)に係る特例措置を講じる。

(自動車重量税：令和5年5月1日～令和8年4月30日
自動車税(環境性能割)：令和5年4月1日～令和7年3月31日)

対象車両	対象装置	国税：自動車重量税軽減額	地方税：自動車税(環境性能割)取得価格からの控除額
車両総重量8t超のトラック	BSIS(※1)又はAEBS	25%軽減	175万円控除
	上記2装置装置(※1)	50%軽減	350万円控除
車両総重量3.5t超8t以下のトラック(※2)	AEBS	25%軽減	175万円控除
バス(※2)			

※トラックにはトラクタを含む

(※1) BSIS又は2装置装置の場合の特例は、BSISの義務化(令和6年4月30日)まで適用可能
(※2) 車両総重量3.5t超8t以下のトラック及びバスに対するBSISの義務化は予定していない

非課税措置を2年間延長する。

○ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長

高齢者や障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、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)に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を2年間延長する。

○特定小型原動機付自転車に係る所要の措置

改正道路交通法において新たに定義された「特定小型原動機付自転車」(電動キックボード等)の税率について、現行の原動機付自転車の税率を踏まえ2,000円とする。

新たな「モビリティ社会」をイメージしたメインビジュアルに
日本自動車会館 ホームページをリニューアル



日本自動車会館はホームページをリニューアルし、1月16日から新たに立ち上げました。メインビジュアルは新たな「モビリティ社会」をイメージさせるデザインを採用、同会館など3つのデザインがスライドショー表示されるものとなっています。日本自動車会館が開設されて以来のリニューアルとなり、パソコンだけでなくスマートフォンやタブレット端末からもストレスなく閲覧できます。また、新着情報などは会館管理者が簡単に掲載・修正できるため、情報の機動性も向上しています。URLは変更しておらず、次の通りです。

<https://www.aba-j.or.jp/jidoshakaikan/>