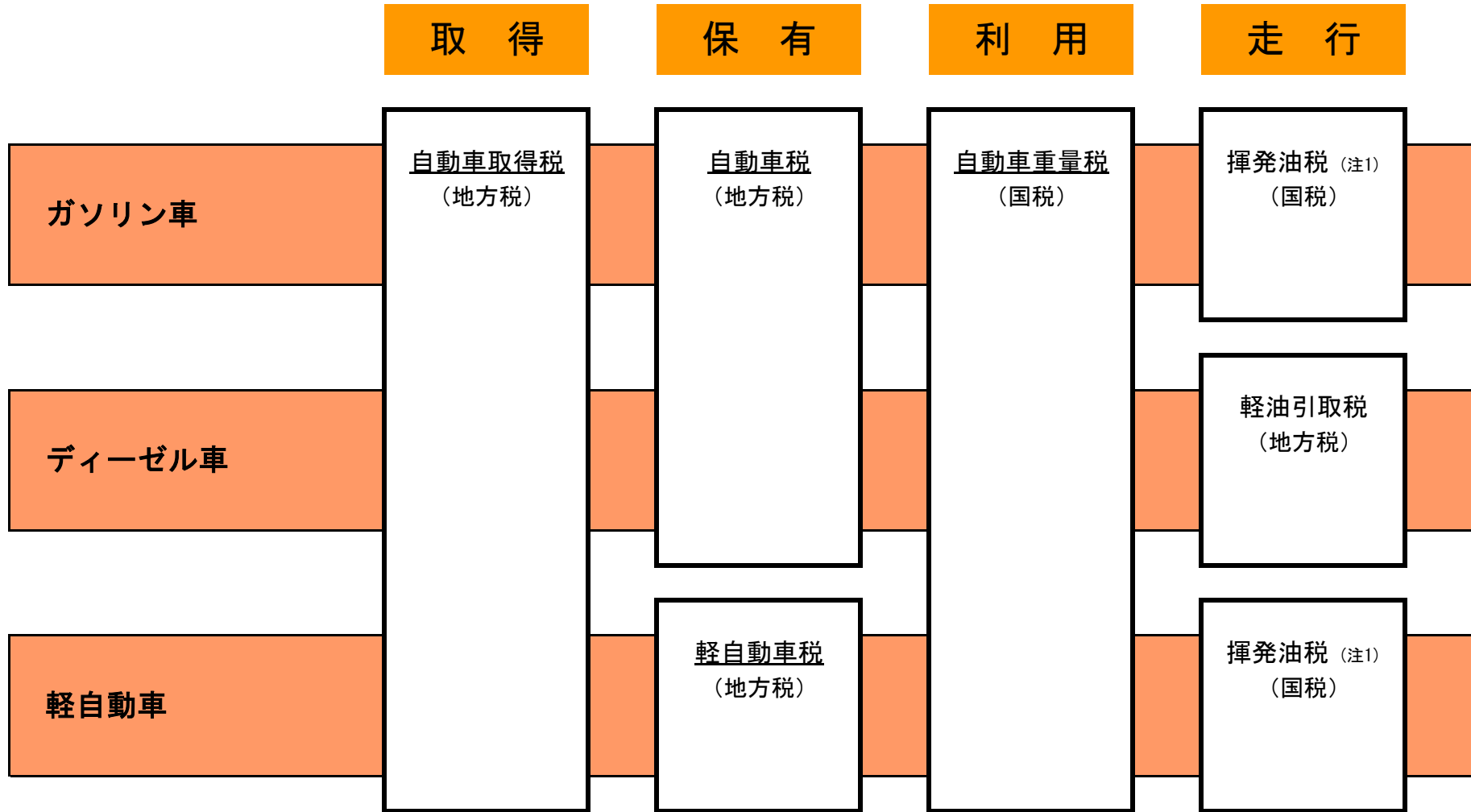


参考図表

図表1

自動車関係諸税



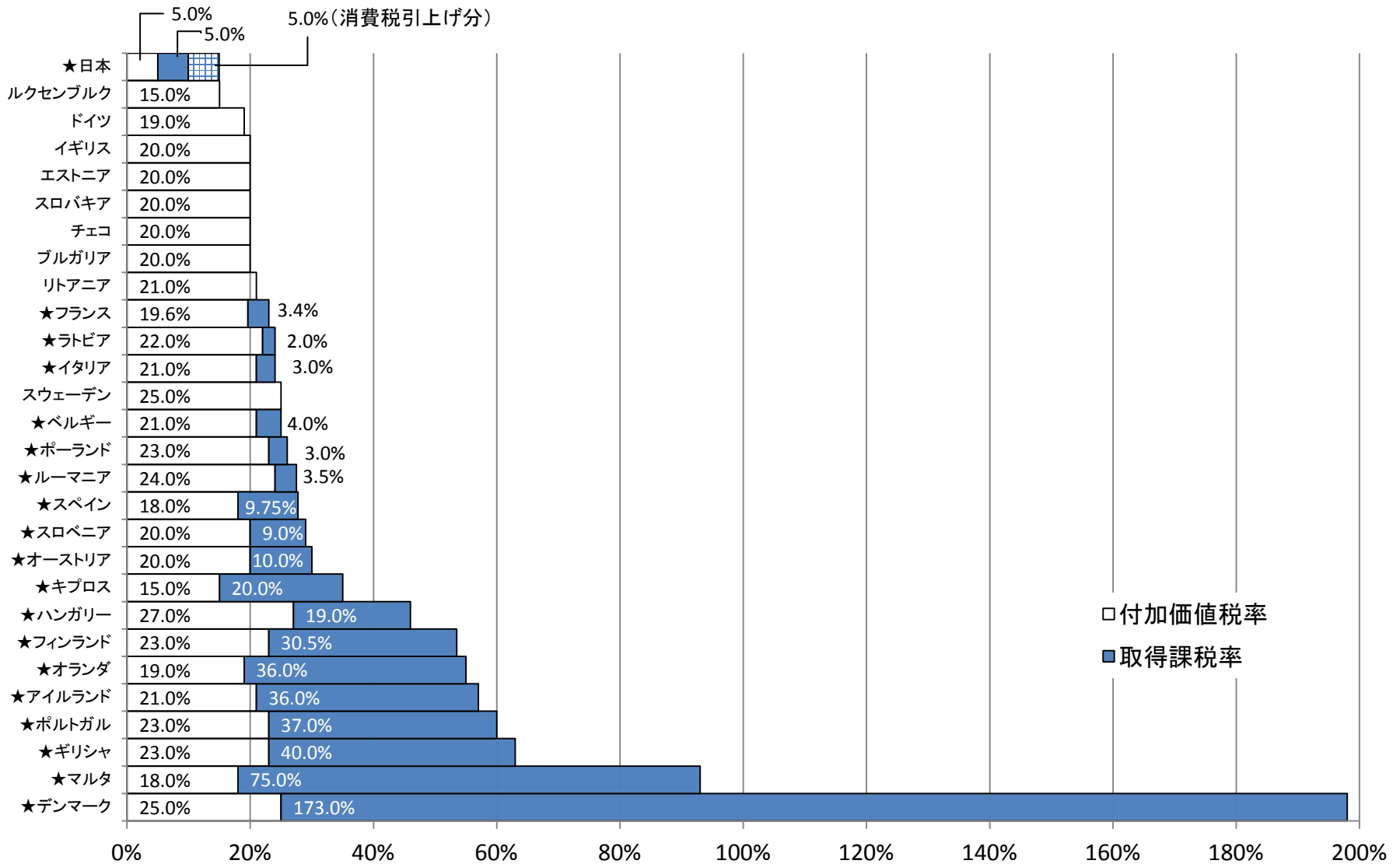
注1 地方揮発油税（国税）も併せて課税されている。

注2 下線を付した税目は、車体課税。

総排気量2000ccの自動車の取得に係る税率の比較

図表 2

(未定稿)



- ・ ★が付されている国では、取得課税と一般消費税が併課されている。
- ・ 欧州自動車工業会 (ACEA)「TAX GUIDE」を基に作成。
- ・ 「付加価値税率」については「TAX GUIDE 2012」により、「取得課税率」については「TAX GUIDE 2008」により、それぞれ作成。

欧州諸国における車体課税・燃料課税に係る税収(対GDP比)の国際比較
 [ACEA(欧州自動車工業会)“TAX GUIDE 2012”より作成]

	オーストリア (2010年)	ベルギー (2010年)	デンマーク (2010年)	フィンランド (2010年)	フランス (2009年)	ドイツ (2010年)	ギリシャ (2010年)	アイルランド (2011年)	イタリア (2010年)	オランダ (2010年)	ポルトガル (2011年)	スペイン (2010年)	スウェーデン (2010年)	イギリス (2010年)	(参考)日本 (2012年度)
車体課税	1.48%	1.75%	N.A.	1.65%	0.86%	1.37%	0.95%	1.14%	1.67%	1.17%	1.59%	0.73%	0.97%	1.26%	0.67%
取得課税	0.16%	0.11%	0.77%	0.53%	0.10%	—	0.11%	0.25%	0.07%	0.34%	0.36%	0.06%	—	—	0.04%
保有課税	0.56%	0.41%	0.58%	0.37%	0.07%	0.34%	0.69%	0.64%	0.43%	0.61%	0.23%	0.26%	0.41%	0.40%	0.51%
付加価値税(車体等)	0.76%	1.23%	N.A.	0.74%	0.70%	1.03%	0.15%	0.25%	1.17%	0.22%	1.00%	0.40%	0.56%	0.86%	0.11% (注2)
燃料課税	1.80%	1.78%	0.99%	1.86%	1.66%	1.60%	1.87%	1.64%	2.02%	1.30%	1.45%	1.73%	1.53%	1.86%	0.89% (注3)
合計	3.27%	3.53%	N.A.	3.51%	2.52%	2.97%	2.81%	2.78%	3.69%	2.47%	3.04%	2.46%	2.50%	3.12%	1.56%

(注1) GDPについて、欧州諸国は2010年の値、日本は2012年度の値(2012年度予算ベース)。

(注2) 日本の付加価値税(車体等)については、日本自動車工業会資料による。

(注3) 日本の燃料課税については、燃料に係る個別間接税と付加価値税(燃料)の合計額である。

(出典) ACEA “TAX GUIDE 2012”、OECD “National Accounts 2003-2010”、IEA統計資料

○ 自動車重量税及び自動車取得税の収入のうち、半分強（5,000億円）は、地方の財源（特に市町村にとって貴重な安定財源）。

平成23年度決算

(参考)
平成19年度決算
(エコカー減税導入前)

自動車重量税 (国税) 7,551億円 $\xrightarrow{407/1,000}$ (市町村分) 3,073億円

<自動車重量譲与税>

3,692億円

自動車取得税 (都道府県税) 1,678億円 $\xrightarrow{95/100 \times 7/10 + (指定市管理の国県道分)}$ (市町村分) 1,153億円

【(都道府県分) 525億円】

<自動車取得税交付金>

2,960億円

【1,287億円】

計 9,229億円



⑱決算 15,345億円

地方財源 4,751億円
(うち都道府県分 525億円)
(うち市町村分 4,226億円)

計 7,939億円
(1,287億円)
(6,652億円)

自動車取得税・自動車重量税と市町村財政(具体例)

図表 5

(平成23年度決算値、単位:百万円)

○ 額が大きい市

		自動車重量 譲与税 + 自動車取得税 交付金
1	横浜市	8,848
2	大阪市	6,547
3	名古屋市	6,514
4	札幌市	4,541
5	神戸市	3,889
6	浜松市	3,339
7	川崎市	3,236
8	京都市	3,189
9	福岡市	3,126
10	広島市	2,778

○ 率の大きい市町村

		地方税等 (A)	自動車重量 譲与税 + 自動車取得税 交付金 (B)	(B)/(A)
1	北海道音威子府村	173	52	30.1%
2	北海道幌加内町	271	78	28.8%
3	宮崎県諸塚村	387	108	27.9%
4	熊本県産山村	163	40	24.5%
5	福島県昭和村	131	31	23.7%
6	福島県葛尾村	82	19	23.2%
7	長野県栄村	279	64	22.9%
8	北海道中頓別町	253	58	22.9%
9	北海道剣淵町	427	97	22.7%
10	北海道和寒町	456	102	22.4%

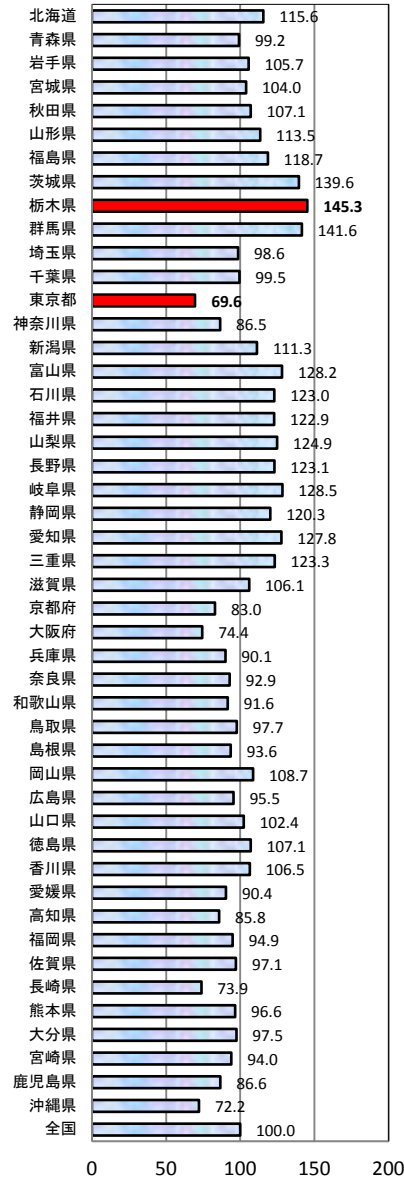
※ 「地方税等」とは、地方税、地方譲与税、税交付金の合計である。

人口一人当たりの税収額の指数(平成23年度決算額)

図表 6

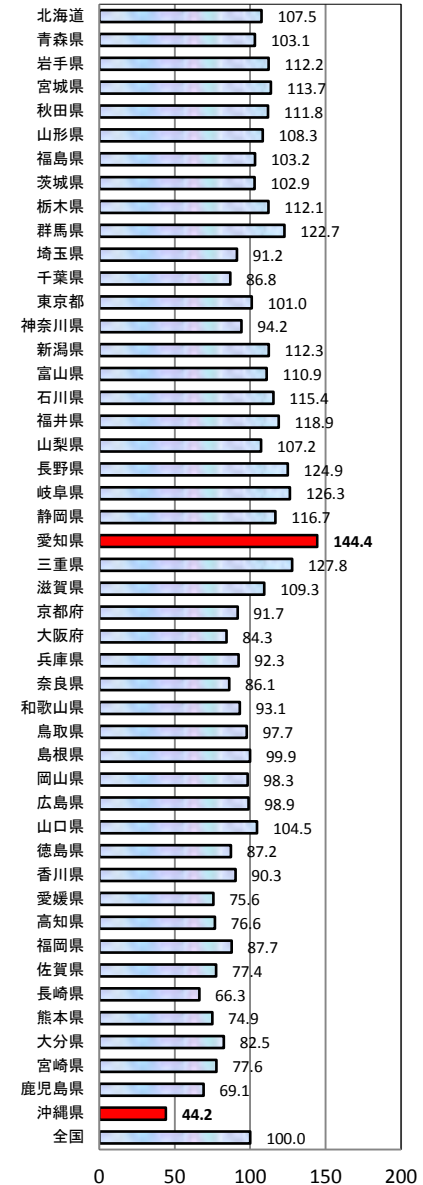
自動車税

最大／最小：2.1倍
1.6兆円



自動車取得税

最大／最小：3.3倍
0.2兆円



※「最大／最小」は、各都道府県ごとの人口一人当たり税収額の最大値を最小値で割った数値である。

(注1) 自動車税の税収額は、超過課税分を除いた額である。

(注2) 自動車取得税の税収額は、平成21年度改正前の目的税分を含み、超過課税分を除いた額である。

(注3) 人口は、平成24年3月31日現在の住民基本台帳人口による。

自動車取得税収・自動車重量譲与税収の推移

(単位:億円)

年度	地方分計 (A+B)	うち市町村分計 (A' +B)	自動車取得税収(A)	うち自動車取得税交付金(A')	自動車重量譲与税収(B)
	14	7,012	5,673	4,191	2,852
15	8,072	6,699	4,473	3,100	3,599 (譲与率の引上げ 1/4 ⇒ 1/3)
16	8,262	6,923	4,509	3,170	3,753
17	8,310	6,949	4,528	3,167	3,782
18	8,291	6,972	4,570	3,251	3,721
19	7,938	6,651	4,247	2,960	3,691
20	7,287	6,227	3,663	2,603	3,624
21	5,580	4,855	2,310 (エコカー減税創設)	1,585	3,270
22	4,997	4,463	1,916	1,382	3,081 (譲与率の引上げ 1/3 ⇒ 407/1000)
23	4,758	4,233	1,678	1,153	3,080
24	4,952	4,375	2,068 (エコカー減税継続)	1,491	2,884

(備考)平成23年度までは決算額、平成24年度は地方財政計画額である。

自動車取得税収の約7割は市町村の財源

自動車重量税収の約4割は市町村の財源

「平成25年度与党税制改正大綱」について

1 自動車取得税について

自動車取得税については、消費税8%の段階でエコカー減税の拡充などグリーン化を強化し、消費税10%の時点で廃止する方向で改革を行うことは明記する一方、その代替財源については、消費税10%段階で自動車税において新たな課税を実施するなど、地方財政へは影響を及ぼさないとの方向が示されているものの、その具体的な措置が明記されなかったことは、誠に遺憾である。

自動車取得税は、道路特定財源として創設され、平成21年度に一般財源化された以降も、それを大きく上回る道路の維持・整備費の貴重な財源となっており、道路や橋梁、トンネルなどの老朽化に対する安全確保が求められる今日、都道府県及び市町村の重要税源として不可欠なものとなっている。

平成26年度税制改正に向けた検討に当たっては、地方団体の意見を十分踏まえ、都道府県及び市町村に減収が生ずることのないよう、地方税又は少なくとも地方譲与税による安定的な税財源を確保すべきであり、この措置が同時に実施されない限りは、自動車取得税は廃止すべきではないことを強く求める。

平成25年 1月24日

地方六団体

全 国 知 事 会 会 長	山田 啓二
全国都道府県議会議長会会長	山本 教和
全 国 市 長 会 会 長	森 民夫
全国市議会議長会会長	関谷 博
全 国 町 村 会 会 長	藤原 忠彦
全国町村議会議長会会長	高橋 正

OECD 環境統計 — 環境関連歳出と税制 (抄)
 (OECD “Environmental Data — Environmental Expenditure and Taxes”)

表4A 環境関連税制の内訳 (抄)

(Structure of Revenues from Environmentally Related Taxes)

2004年 (百万ドル)

課 税 対 象	日 本	
エネルギー物品 (Energy products)	48,460	
輸送目的	40,570	● 軽油引取税 ● 石油ガス税 ● 航空機燃料税
うち、ガソリン	29,679	● 揮発油税 ● 地方道路税
生活上の使用目的	7,890	
化石燃料	4,443	● 石油石炭税
電気	3,447	● 電源開発促進税
自動車、その他輸送手段 (Motor vehicles and transport)	29,084	
取引課税	4,199	● 自動車取得税
保有課税	24,885	● 自動車重量税 ● 自動車税 ● 軽自動車税

表4B 環境関連税制の税収 (抄)

(Trends in Revenues from Environmentally Related Taxes)

2004年 (%)

	GDP 比 (% of GDP)	税収構成比 (% of tax revenue)
日本	1.7	6.4
アメリカ	0.9	3.5
イギリス	2.6	7.3
ドイツ	2.5	7.3
フランス	2.1	4.9
イタリア	3.0	7.2
カナダ	1.2	3.7
OECD 平均	1.8	5.8

自動車取得税の概要

図表10

項 目	内 容
1. 課 税 主 体	都道府県
2. 納 税 義 務 者	自動車の取得者
3. 課 税 客 体	自動車の取得（二輪の小型自動車、二輪の軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く）
4. 課 税 標 準	自動車の取得価額
5. 税 率	自家用自動車（軽自動車除く） 5%（当分の間の措置 本則は3%） 営業用自動車及び軽自動車 3%
6. 免 税 点	50万円（H30.3.31まで。本則は15万円）
7. 交 付 金	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、10分の7を市町村（特別区含む）に交付 （更に政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分が交付されている）
8. 税 収	1,900億円（平成25年度地方財政計画額）
9. 沿 革	昭和43年 都道府県及び市町村の道路に関する費用に充てるため、目的税として創設（税率3%） 昭和49年 自家用自動車（軽自動車除く）に特例税率（いわゆる暫定税率）を導入（3%→5%） 平成21年 道路特定財源の一般財源化に伴い、目的税から普通税に改め、使途制限を廃止 平成22年 現行の10年間の暫定税率は廃止した上で、当分の間、現在の税率水準を維持

○昭和22年 自動車税の課税対象に自動車の取得を追加

自動車税は自動車の保有に対して課税されていたが、自動車の取得に対しても課税されることとされた。

○昭和25年 自動車税における自動車の取得に対する課税の廃止

シャープ勧告を受けた地方税制の改革により現在の地方税法が制定された際、自動車税の課税対象から自動車の取得が除外された。

その後、地方財政の悪化と財政再建に伴い、都道府県において各種の法定外普通税が設けられたが、その一つとして自動車の取得について課税を行う府県が現れ、昭和43年当時では三重県、京都府、徳島県、愛媛県が課税を行っていた。

○昭和43年 自動車取得税創設

地方道の整備の立ち遅れから道路整備の緊急性と道路目的財源における国、地方配分の状況を勘案して自動車取得税を創設。

※ 政府税調において、著しい自動車の増加と道路整備の必要性との関連、自動車による道路使用と道路整備の密接な受益関係に着目し、自動車の取得者に取得の際の担税力に応じて負担を求める自動車取得税を創設すべきとの答申が行われた。

○昭和49年 自動車取得税率の引き上げ

地方道路財源の充実を図るため、資源節約、消費抑制といった社会的要素も踏まえ、軽自動車以外の自家用自動車を3%→5%に引き上げ。

○昭和63年 消費税導入時の議論

消費税の導入にあたって地方間接税の多くが調整されたが、自動車関係諸税については見送られた。昭和63年4月の「税制改革についての中間答申」によると、道路特定財源の一般財源化については、「財政需要の優先度等を含め、財政の資源配分調整機能を有効に活かす見地から、幅広く検討を行う必要がある。」とされ、自動車関係諸税の簡素化については、「現行税体系は、自動車の取得、保有、燃料の消費に着目して各種の税を課すこととしており、これによって全体として適正な税負担が実現されると考えられること等から現行税制には理由があるものと考えられる。」とされた。

○平成21年 自動車取得税の一般財源化・エコカー減税の創設

「道路特定財源の一般財源化等について」（平成20年12月8日政府・与党決定）において、「平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、（略）地方税法などの所要の改正を行う。」とされたことに伴い、自動車取得税についても、目的税から普通税に改められ、用途制限が廃止された。

一方、自動車の買換え・購入需要を促進するとともに、低炭素社会の実現を目指すため、環境性能の優れた新車の取得について、3年間の時限的軽減措置を講ずる（エコカー減税）こととされた。

○平成22年 自動車取得税の暫定税率の廃止

現行の10年間の暫定税率は廃止した上で、当分の間、現在の税率水準を維持することとされた。

○平成24年 エコカー減税の延長

最新の燃費基準に切り替えを行うとともに、環境性能の極めて優れた自動車の負担軽減に重点化し、3年延長した。

自動車税の概要

項目	内容
1. 課税主体	都道府県
2. 納税義務者	自動車の所有者
3. 課税客体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く)
4. 税率	<p><標準税率> 自動車の種別、排気量等ごとに設定 【例】自家用乗用車(1,500cc超2,000cc以下) 39,500円</p> <p><制限税率> 標準税率の1.5倍</p> <p><グリーン化による特例税率>(平成13年創設) 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置(いわゆる「自動車税のグリーン化」)</p>
5. 納期	5月中において、都道府県の条例で定める。
6. 税収	1兆5,497億円(平成25年度地方財政計画額)
7. 沿革	<p>昭和25年 創設</p> <p>昭和33年 課税客体から軽自動車を除外(軽自動車税の創設)</p> <p>昭和54年 普通乗用車の税率区分の変更(軸距→排気量)</p> <p>※昭和28年以降、11回の税率の改正あり</p>

自動車税の沿革①

○明治6年 車税（国税）創設

馬車、人力車等が課税対象（明治13年自転車に課税対象に追加）

○明治29年 雑種税（地方税）創設

車税を廃止し、地方税（道府県税）として「雑種税」を創設

○昭和15年 自動車税創設

自動車税（道府県税）が創設され、自転車税・荷車税・自動車附加税が市町村税として創設

○昭和22年 自動車税の課税対象に自動車の取得を追加

自動車の保有及び取得に対して課税

○昭和25年 現行の自動車税創設

シャープ勧告を受けた地方税制の改革により現在の地方税法が制定。自動車税の課税対象から自動車の取得が除外され、自動車附加税（市町村税）が廃止

○昭和28年 自動車税率の引き上げ

50%程度引き上げ → 諸物価の騰貴、国民所得の伸長等を勘案

自動車税の沿革②

○昭和29年 自動車税率の引き上げ等

(税率改正)

- 乗用自家用車 → 営業用自動車の2倍に引き上げ
- 揮発油以外の燃料車 → 70%程度引き上げ

(区分の創設)

- トラック、三輪小型自動車に自家用、営業用の区分を創設
- 揮発油税との負担均衡、輸入外車の増加、地方の道路建設・維持費の増加、固定資産税との負担均衡等を考慮

○昭和33年 軽自動車税の課税権を市町村に移譲（軽自動車税の創設）

軽自動車税が創設される一方で、自転車荷車税（旧自転車税・旧荷車税）を廃止

○昭和48年 自動車税の納期の一本化

自動車税の納期について、4月及び10月の年2回から5月の年1回に簡素化（昭和49年4月1日から施行）

○昭和51年 自動車税の税率を引き上げ・制限税率の設定

自家用自動車の税率を概ね30%、営業用自動車の税率を概ね15%引き上げ

- 自動車販売価格の上昇（30～67%）、道府県における道路事業費の一般財源充当比率が約6倍（昭和40年→昭和49年）

他税目との均衡上、標準税率の1.2倍とする制限税率を設定

- 国税、地方税を通じた自動車に関する総合的な税負担の適正化

自動車税の沿革③

○昭和54年 自動車税の税率の引き上げ・税率区分の変更

(税率の引き上げ)

自家用自動車 → 10%引き上げ

営業用自動車 → 据え置き (一般乗合バスを除く営業用バスは5%引き上げ)

→自動車販売価格の上昇、道路維持関係経費の増大等による (営業用自動車は、物価等への影響、公共輸送機関としての性格を考慮して据え置き又は5%に留める)

(税率区分の変更) 税率区分を軸距→排気量に変更

乗用車の多様化による自動車性能の正確な反映、物品税の軸距による税率区分の廃止、自動車登録ファイルをもとに課税する実務上の便宜等を考慮

○平成元年 普通乗用自動車に係る税率の改正

小型自動車と普通自動車間の税率引き上げ幅を大幅に縮小

→普通自動車の需要が急速に拡大したことによる

→普通自動車を日本に輸出している諸外国からガット規定違反であるとの指摘があったことによる

○平成13年 自動車税のグリーン化制度の創設

排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置を講じた (税込中立を前提)。

・軽減 (軽減期間：新車新規登録の翌年度から2年間)

→電気自動車・天然ガス自動車・メタノール自動車…標準税率より概ね50%軽減

→低排出ガス認定車 (☆～☆☆☆) かつ低燃費車…標準税率より概ね13%～50%軽減

・重課

→新車新規登録から11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車

…標準税率より概ね10%重課

自動車税の沿革④

○平成15年 自動車税のグリーン化対象の見直し

自動車税のグリーン化に伴う軽減措置による減収額が、当初見込みを大幅に上回る状況等を踏まえ、軽減対象の重点化を図った。

○平成16年 自動車税のグリーン化対象の見直し

15年度改正後も、軽減措置による減収額が重課による増収額を大幅に超過する状況を踏まえ、引き続き軽減対象の重点化を図った。

○平成17年 県域を越える自動車の転出入に係る月割計算の廃止

県域を越える自動車の転出入（移転登録・変更登録）について、当該年度の末日に当該転出入があったとみなして月割計算を廃止（平成18年4月1日以降の自動車の転出入から適用）

○平成18年 自動車税のグリーン化対象の見直し・制限税率の引き上げ・徴収方法の変更

（グリーン化の見直し）

16年度改正後も、軽減措置による減収額が重課による増収額を大幅に超過する状況を踏まえ、引き続き軽減対象の重点化を図った。

（制限税率の引き上げ）

標準税率の1.5倍に引上げ → 地方分権の推進、課税自主権の拡大

（徴収方法の変更）

移転登録に伴い月割計算によって課税される場合の徴収方法を証紙徴収→普通徴収に変更

自動車税の沿革⑤

○平成20年 自動車税のグリーン化対象の見直し・納税確認機会の拡大

(グリーン化の見直し)

環境負荷の小さい自動車の普及状況を踏まえ、引き続き軽減対象の重点化を図った。

(納税確認機会の拡大)

継続検査時に行っている自動車税の納税確認について、構造等変更検査時にも行うこととした（平成22年4月1日から施行）。

○平成22年 自動車税のグリーン化対象の見直し

環境負荷の小さい自動車の普及状況を踏まえ、「★★★★車かつ燃費基準+15%達成車」を対象から除外した。また、プラグインハイブリッド自動車を軽減対象に追加した。

○平成24年 自動車税のグリーン化対象の見直し

軽課における燃費基準の最新基準への切り替えを行うとともに、重課の対象からガソリンハイブリッド自動車を除外した。

軽自動車税の概要

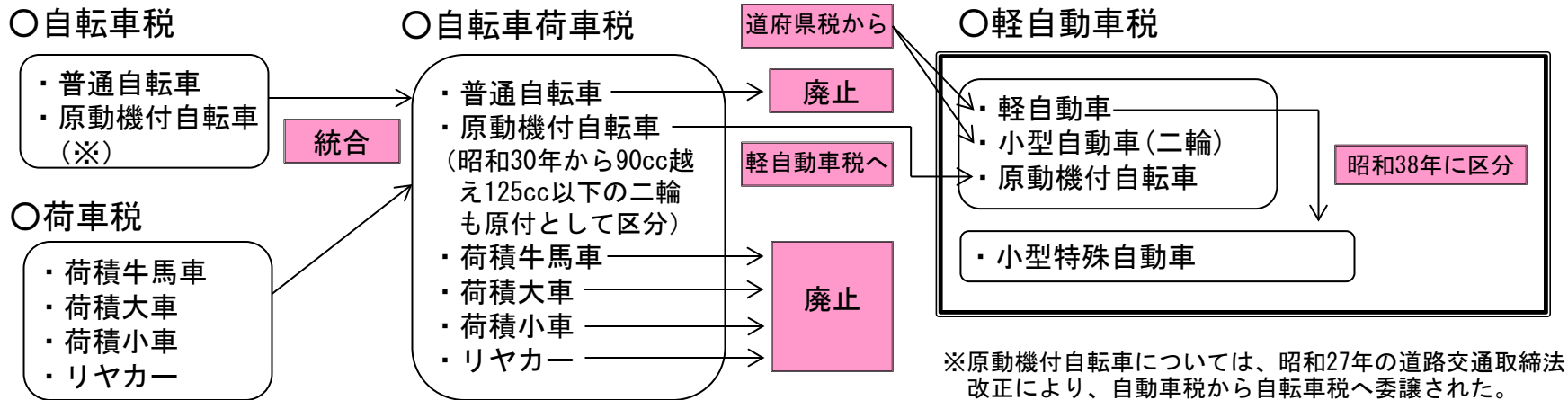
- 1 課税団体 市町村
- 2 課税客体 軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車
- 3 納税義務者 軽自動車等の4月1日現在の所有者
- 4 標準税率

区 分		年 税 額
原動機付自転車 (125cc以下)	イ 総排気量50cc以下のもの又は定格出力0.6kw以下のもの（二に掲げるものを除く）	1,000円
	ロ 二輪のもので 総排気量50cc超90cc以下のもの又は定格出力0.6kw超0.8kw以下のもの	1,200円
	ハ 二輪のもので 総排気量90cc超のもの又は定格出力0.8kw超のもの	1,600円
	ニ 三輪以上のもので 総排気量20cc超のもの又は定格出力0.25kw超のもので一定のもの	2,500円
軽自動車 (660cc以下) 及び 小型特殊自動車	イ 二輪のもの（側車付きのものを含む。）（125cc超250cc以下）	2,400円
	ロ 三輪のもの	3,100円
	ハ 四輪以上のもの 乗用のもの 営業用 自家用	5,500円 7,200円
	貨物用のもの 営業用 自家用	3,000円 4,000円
二輪の小型自動車(250cc超)		4,000円

- 5 制限税率 標準税率の1.5倍
- 6 徴収方法 普通徴収（月割課税なし）
- 7 税収見込 1,852億円（平成25年度地方財政計画）

- 昭和15年 市町村税として自転車税、荷車税が法定される
- 昭和29年 自転車税と荷車税を市町村税の自転車荷車税へ統合
- 昭和30年 道路運送車両法施行規則の改正により、軽自動車とされていた90cc超え120cc以下の二輪を原動機付自転車として区分
- 昭和33年 零細課税を整理する観点から市町村税の自転車荷車税を廃止うち原動機付自転車は存続させ、道府県税から二輪の小型自動車及び軽自動車の移譲を受け、市町村税として新たに**軽自動車税**を創設
- 昭和38年 道路運送車両法の改正により、軽自動車に含まれていた農耕作業用自動車及び特殊作業用自動車を新しく小型特殊自動車として区分
- 昭和51年 制限税率1.2倍を設定
- 昭和60年 原動機付自転車の区分の中にミニカー（一定の三輪以上）の細目を新設
- 平成18年 制限税率を1.5倍に引き上げ

(参考) 課税客体の変遷



図表16

軽自動車税の標準税率の推移

(単位:円)

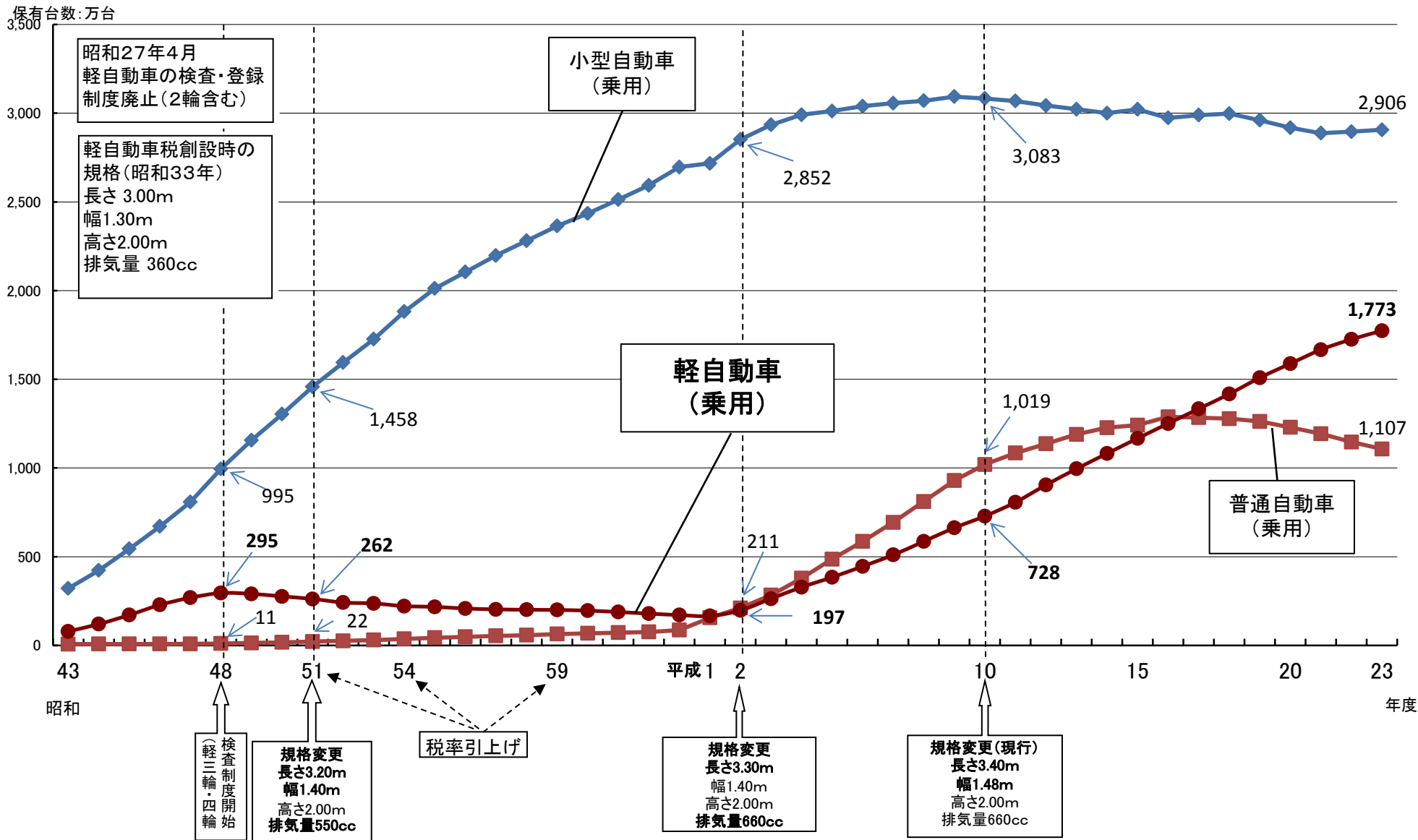
区 分			昭和25年度	昭和28年度	昭和29年度	昭和30年度	昭和33年度	昭和36年度	昭和37年度	昭和40年度	昭和51年度	昭和54年度	昭和59年度	昭和60年度			
原動機付 自転車 (125cc以下)	50cc以下		500	自転車税 200	自転車荷車税 500	500	500				650	700	1,000				
	50cc超90cc以下					800	800					1,000	1,100	1,200			
	90cc超				700	1,500	1,000	1,000				1,300	1,450	1,600			
	ミニカー		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,500		
軽自動車 (660cc以下)	二輪(側車付を含む) (250cc以下)		自動車税				1,500	1,500	1,500			2,000	2,200	2,400			
	三輪		都道府県税						2,000				2,600	2,850	3,100		
	四輪	乗用	営業用	500	700	1,500							3,000	4,500	5,200	5,500	
			自家用											5,900	6,500	7,200	
		貨物用	営業用											2,500	2,900	3,000	
			自家用												3,300	3,650	4,000
二輪の小型自動車(250cc超)			1,000	1,400	2,500		2,500				3,300	3,650	4,000				
〈参考〉 小型自動車 (1,000cc以下)	乗用	営業用	3,000	4,200	8,000					6,000	7,000	7,500					
		自家用	4,500	7,200	16,000					12,000	18,000	23,500	25,500	29,500			

※ミニカーとは、排気量が20cc超50cc以下又は定格出力が0.25kw超0.6kw以下の原動機を有する車で、下記に掲げるもの。

- 1 輪距が50cm超で3輪以上の車
- 2 輪距が50cm以下で車室を有する4輪以上の車
- 3 輪距が50cm以下で側面が解放されていない車室を有する3輪の車

軽自動車の規格等の変遷と保有台数の推移

図表17



※市町村税課税状況調及び道府県税課税状況調より。
 ※小型自動車(乗用)とは自動車税の課税客体のうち2000cc以下のもの。
 ※普通自動車(乗用)とは自動車税の課税客体のうち2000cc超のもの。

自動車重量税(国税)の概要

図表18

創設時期	昭和46年
課税主体	国
課税客体	① 新規検査若しくは予備検査による自動車検査証の交付又は継続検査、臨時検査、分解整備検査若しくは構造等変更検査による自動車検査証の返付を受ける自動車 ② 車両番号の指定を受ける軽自動車
納税義務者	上記の自動車検査証の交付又は返付を受ける者及び車両番号の指定を受ける者
税率	・以下の表は、次世代型自動車(電気自動車、ハイブリッド自動車等)及び平成27年度燃費基準等達成車、経年車(13年超)以外の自動車に対する税率。 ・次世代型自動車及び平成27年度燃費基準等達成車については本則税率、経年車については、13年超は5,000円/0.5t・年、18年超は6,300円/0.5t・年の税率が適用される。

(単位：円)

区分	自家用自動車			営業用自動車				
	車検有			効期間				
	1年	2年	3年	1年	2年	3年		
検査自動車	乗用自動車	車両重量0.5tごと	4,100	8,200	12,300	2,600	—	—
	バス	車両総重量1tごと	4,100	—	—	2,600	—	—
	トラック(車両総重量2.5t超)	〃	4,100	8,200	—	2,600	5,200	—
	トラック(車両総重量2.5t以下)	〃	3,300	6,600	—	2,600	5,200	—
	特種用途自動車	〃	4,100	8,200	—	2,600	5,200	—
	小型二輪	一両につき	1,900	3,800	5,700	1,500	3,000	4,500
	軽自動車	〃	3,300	6,600	9,900	2,600	5,200	—
届出軽自動車	軽二輪	一両につき	4,900			4,100		
	その他	〃	9,900			7,800		

※臨時検査については上記税率の2分の1の税率

納付方法	時期：車検時(自動車の種類に応じて1～3年ごと) 方法：自動車重量税印紙納付(臨時検査等にあつては現金納付) 納税地：車検証の交付等の事務をつかさどる運輸支局等
性格	権利創設税(車検等によって初めて自動車の運行が可能になるという法的地位に着目)
税収	6,509億円(平成25年度予算額) (うち国税分3,860億円、譲与税分2,649億円) 割合：2/3は国、1/3を市町村へ譲与(自動車重量譲与税) ※平成22年度以降は、当分の間、国：593/1000、市町村：407/1000

その他	自動車リサイクル法により適正に解体された自動車について、自動車検査証の残存期間に相当する自動車重量税を還付。公害健康被害の補償等に関する法律の規定により、国の一般財源分の一部が公害補償対策に充当されている。
-----	---

自動車重量譲与税の概要

1 創設年度	昭和46年度
2 譲与総額	自動車重量税収入額の407/1000（当分の間）
3 譲与団体	全市町村（特別区含む）
4 譲与基準	1/2 市町村道の延長 1/2 市町村道の面積
5 使途	条件・制限無し（平成20年度までは道路に関する費用）
6 譲与時期	6・11・3月
7 譲与額	2,696億円（H25年度地方財政計画額）

（参考）自動車重量税の概要

1 課税物件	検査自動車等
2 納税義務者	自動車検査証の交付等を受ける者及び車両番号の指定を受ける者
3 課税標準	検査自動車及び届出自動車の数量
4 税率	自動車により異なる（例：自家用乗用自動車(2年) 8,200円/0.5t）
5 税収	6,509億円（H25年度予算額）

車体課税について

図表20

税 目	課税の着眼点	税の性格	税収	配分	関連する主な支出
自動車税 (都道府県税)	総排気量 (乗用車)	・ 自動車を所有していることに担税力をみだして課する財産税的性格 (道路を使用することによる道路損傷負担金の性格もある。)	1兆5,677億円	都道府県 1兆6,254億円	【都道府県】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道・都道府県道関係 2兆718億円 〔新設・維持補修、点検 除排雪 等〕 ・ 農道・林道関係 1,521億円 ・ 交通安全対策 5,910億円 〔横断歩道橋、道路標識等設置 交通安全運動 等〕 ・ 交通違反取締 4,065億円 ・ 大気汚染対策 公害対策経費 6,064億円の一部 等
自動車取得税 (都道府県税)	取得価額	・ 権利の取得、移転に担税力を認めて課される流通税であるとともに、自動車の取得が一種の資産形成としての性格を有することにも着目 ・ 自動車ユーザーが道路整備、救急等に係る地方行政サービスを受けることによる受益者負担金的性格及び原因者負担的性格	2,068億円 うち市町村交付 1,491億円	市町村 6,185億円	【市町村】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村道関係(※) 1兆5,667億円 〔新設・維持補修、点検 除排雪 等〕 ・ 農道・林道関係 1,225億円 ・ 救急 2,130億円 〔交通事故発生時の出勤 患者の搬送 等〕 ・ 大気汚染対策 公害対策経費 1兆7,116億円の一部 等
軽自動車税 (市町村税)	車両の種類別	・ 軽自動車等を所有していることに担税力をみだして課する財産税的性格 (道路を使用することによる道路損傷負担金の性格もある。)	1,810億円		<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路関係 1兆2,579億円 (注) この他、社会資本総合整備交付金(1兆4,395億円)地域自主戦略交付金(6,754億円)の相当部分が道路整備に充てられている。 ・ 大気環境の保全 2,228億円(エネ特含む) ・ 公害健康被害の補償対策 88億円 等
自動車重量税 (国税)	車両重量	・ 自動車が車検を受けることにより、走行可能になるという法的地位を得ることに対して課される権利創設税 ・ 自動車の走行に伴う道路損壊、CO ₂ 排出、大気汚染等の社会的費用を考慮し、自動車ユーザーが道路整備等により受益していることを踏まえて課税 ※重い車ほど道路を損壊	7,032億円 うち地方譲与 2,862億円	国 4,170億円	

注:「税収」及び「配分」は、国分については平成24年度予算額、地方分については平成24年度地方財政計画額。「関連する支出」は、国分については平成24年度予算額、地方分については平成22年度決算額等。

※「市町村道関係」には、政令市が管理を行う国道及び都道府県道に関する経費を含む。

自動車取得税・自動車重量税の負担軽減

図表21

- エコカー減税の創設等により、既に、国・地方合わせて、消費税率引上げ分を超える約6,800億円（15,889億円（平成17年度）→9,100億円（平成24年度））の負担軽減を実施済。
- なお、自動車販売業界の総売上高は、11兆3,378億円。（出典）自販連ホームページ

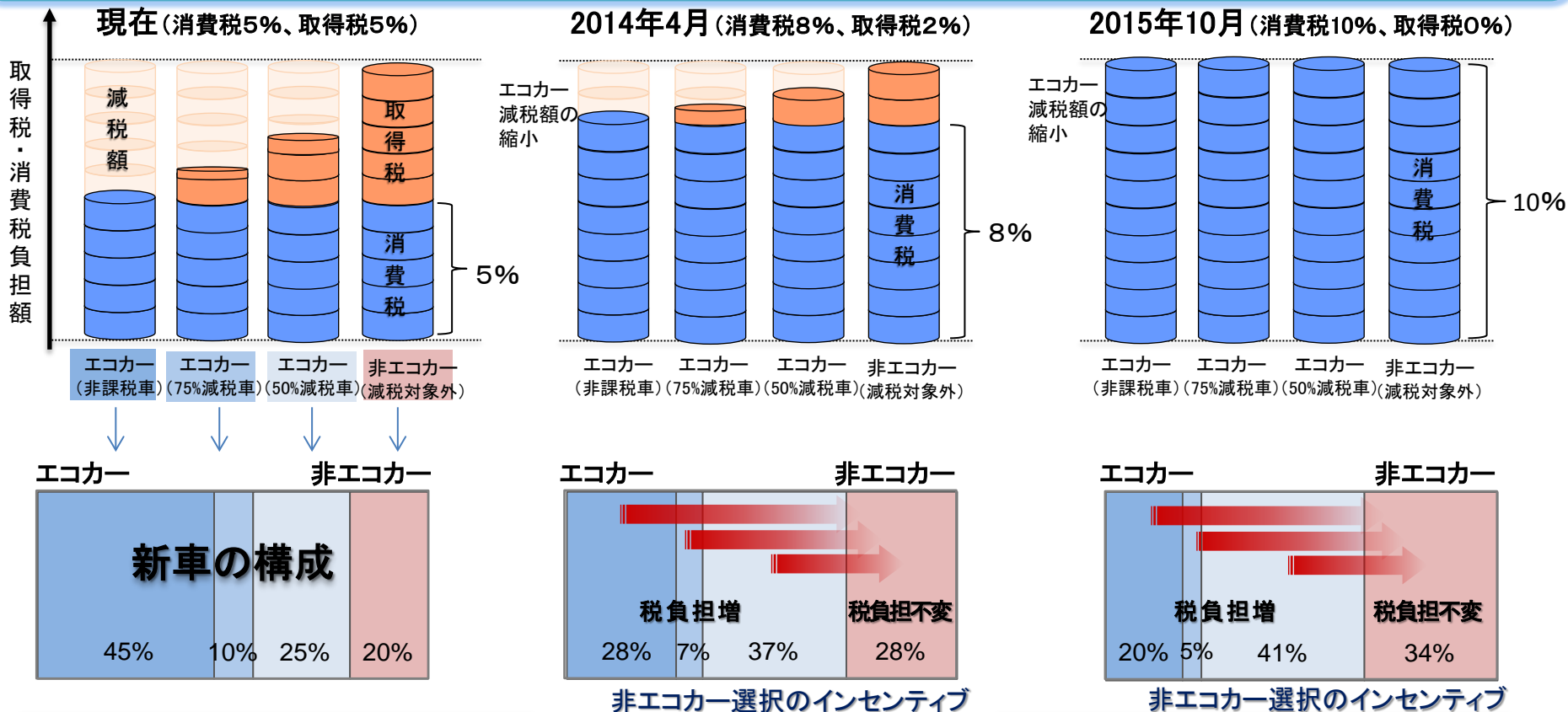
（単位：億円）

年度	自動車 取得税収	自動車 重量税収	合計		備考
				うち地方分	
17	4,528	11,361	15,889	8,310	
18	4,570	11,024	15,594	8,291	
19	4,247	11,098	15,345	7,938	
20	3,663	10,756	14,419	7,287	
21	2,310	9,527	11,837	5,580	・エコカー減税の創設【取得税・重量税】
22	1,916	7,530	9,446	4,997	・当分の間税率引下げ、地方譲与割合の引上げ（1/3 → 407/1000）【重量税】
23	1,678	7,551	9,229	4,758	
24	2,068	7,032	9,100	4,952	・エコカー減税の継続【取得税】 ・当分の間税率引下げ、エコカー減税の継続・拡充【重量税】

注：平成23年度までは決算額、平成24年度は国分については予算額、地方分については地方財政計画額である。

税制変更に伴う非エコカー選択のインセンティブ増加

○ 仮に、自動車取得税を単純に引き下げ、廃止した場合、エコカー減税対象車の税負担が高まることから、現行制度と比べて、より環境性能が劣る自動車(非エコカー)を選択するインセンティブが高くなる。



現行からのエコカー減税縮小分(万円)

	非課税車	75%減税車	50%減税車	減税対象外
2014年4月～	5.4	4.1	2.7	0.0
2015年10月～	9.0	6.8	4.5	0.0

現行からの消費税増税分(万円)

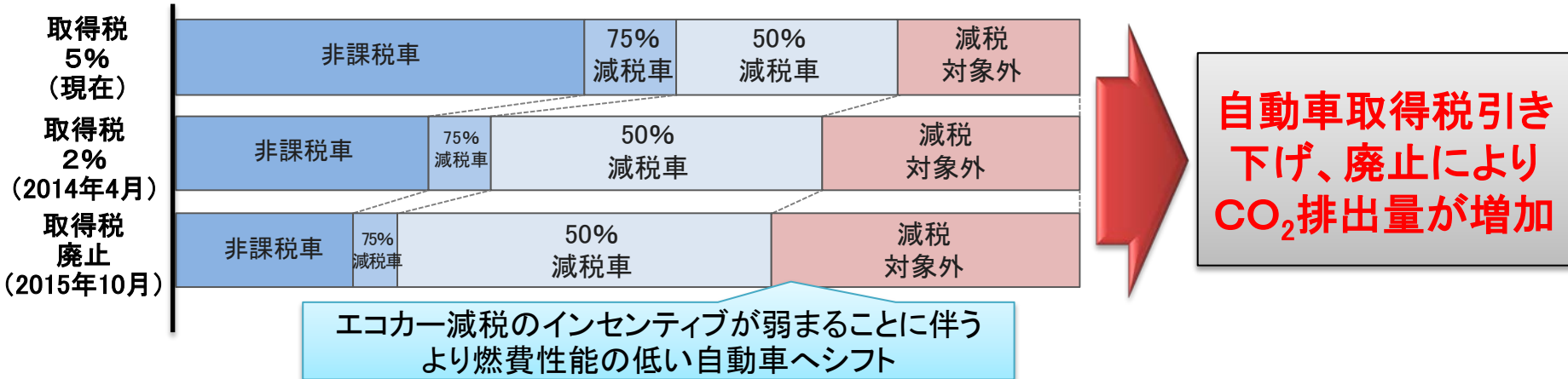
	全ての車
2014年4月～	5.4
2015年10月～	9.0

(注) 同じ重量クラス・排気量クラス、車両価格(税抜)200万円の車の場合。なお、取得税の課税標準基準額を車両価格の90%、店頭販売価格を車両価格の90%と想定。

自動車取得税を引き下げ、廃止した場合の環境影響(試算)

○ エコカー減税が適用されている現行の自動車取得税を引き下げ、廃止した場合、より環境性能に劣る自動車(非エコカー)へのシフトにより **CO₂排出量の増加**が見込まれる。

＜自動車取得税引き下げ、廃止による新車販売構成の変化＞



時点	CO ₂ 増加量
2014年(消費税8%、取得税2%)(注1)	年間約40万トン
2016年(消費税10%、取得税0%)(注2)	年間約150万トン
2020年(消費税10%、取得税0%)(注3)	年間約390万トン

* 乗用車の総CO₂排出量(2011年度)の約3%、太陽光発電による削減効果(2012年度)に相当

(注1) 2014年4月に、消費税は8%に引き上げられ、自動車取得税は2%へ引き下げられる(軽自動車については廃止される)場合において、2014年度(1年間)の乗用車の新車販売構成の変化(注4)によるCO₂排出量の増加分を、自動車取得税が現行の5%(軽自動車については3%、以下同じ)のまま存続された場合との比較により試算。

(注2) 2015年10月に消費税がさらに10%に引き上げられ、自動車取得税が廃止される場合において、2016年度までの3年間の乗用車の新車販売構成の変化(注4)による2016年度(1年間)のCO₂排出量の増加分を、自動車取得税が現行の5%のまま存続された場合との比較により試算。

(注3) 2014年度から2020年度までの7年間の乗用車の新車販売構成の変化(注4)による2020年度(1年間)のCO₂排出量の増加分を、自動車取得税が現行の5%のまま存続された場合との比較により試算。

(注4) エコカー販売比率の低下を、エコカーと非エコカーの車両購入・保有に係る費用の違いを用いて説明した(直近のエコカー販売比率、車両価格、納税額、ガソリン代などにより試算)。なお、新車販売台数(年間)は462万台と想定。

(注5) 乗用車の総CO₂排出量(2011年度)は1.19億トン、2012年度末までに運転した太陽光発電設備による年間排出削減効果は約390万トン(環境省試算)。(出典:みずほ情報総研)

OECD対日環境保全成果レビューについて

- 平成22年5月に実施されたOECDの対日環境保全成果レビュー(※)において取りまとめられた「評価及び勧告」においては、環境関連の税の利用を拡大することなど、税制改正においては環境配慮を中心に据えること等の勧告がなされている。

※ OECDの環境保全成果レビューとは、1991年の経済協力開発機構（OECD）環境大臣会合の合意に基づき開始されたプロジェクト。OECD加盟国が、相互に、各国の環境保全に関する取組状況等を体系的に審査し、必要な勧告を行うもの。なお、本勧告は被審査国（今回の場合は日本）に法的な義務を課すものではなく、当該国による環境政策の進展を支援することが目的。

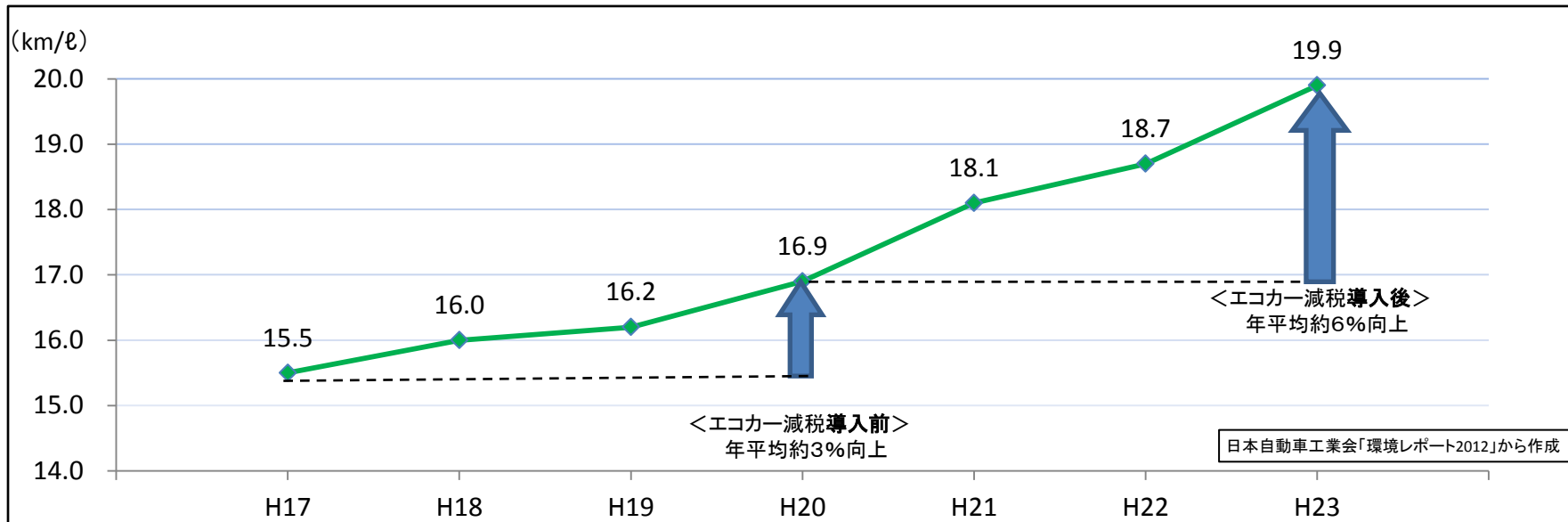
これまでのところ、我が国は、1994年、2002年、2010年の計3回の審査を受けている。

OECD対日環境保全成果レビュー 評価と勧告（2010年5月）

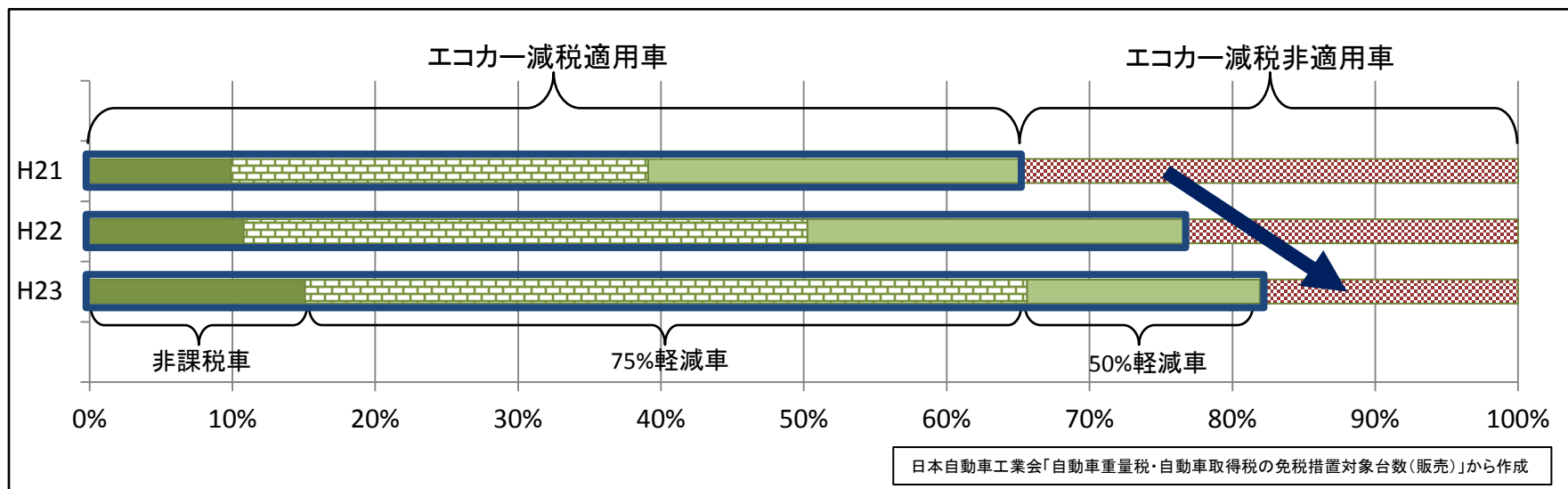
税に関連する主な勧告の内容

- 環境関連の税の利用を拡大することや、環境に悪影響をもたらす又は汚染者負担原則に矛盾する補助金等の削減を視野に入れ、税制改正においては環境配慮を中心に据えること。
- 車両の購入及び所有に係る税を車両の燃費効率に直接リンクさせることに向けて、並びに燃料税（fuel taxes）及びロードプライシングを通じて車両の利用に関連する対象となる汚染（targeting pollution）を改善することに向けて、輸送部門関連課税及び課金（pricing）のレビューを行うこと。
- 気候変動関連の税と組み合わせた排出量取引を通し、炭素に価格をつけること。

【ガソリン乗用車の平均燃費の推移】



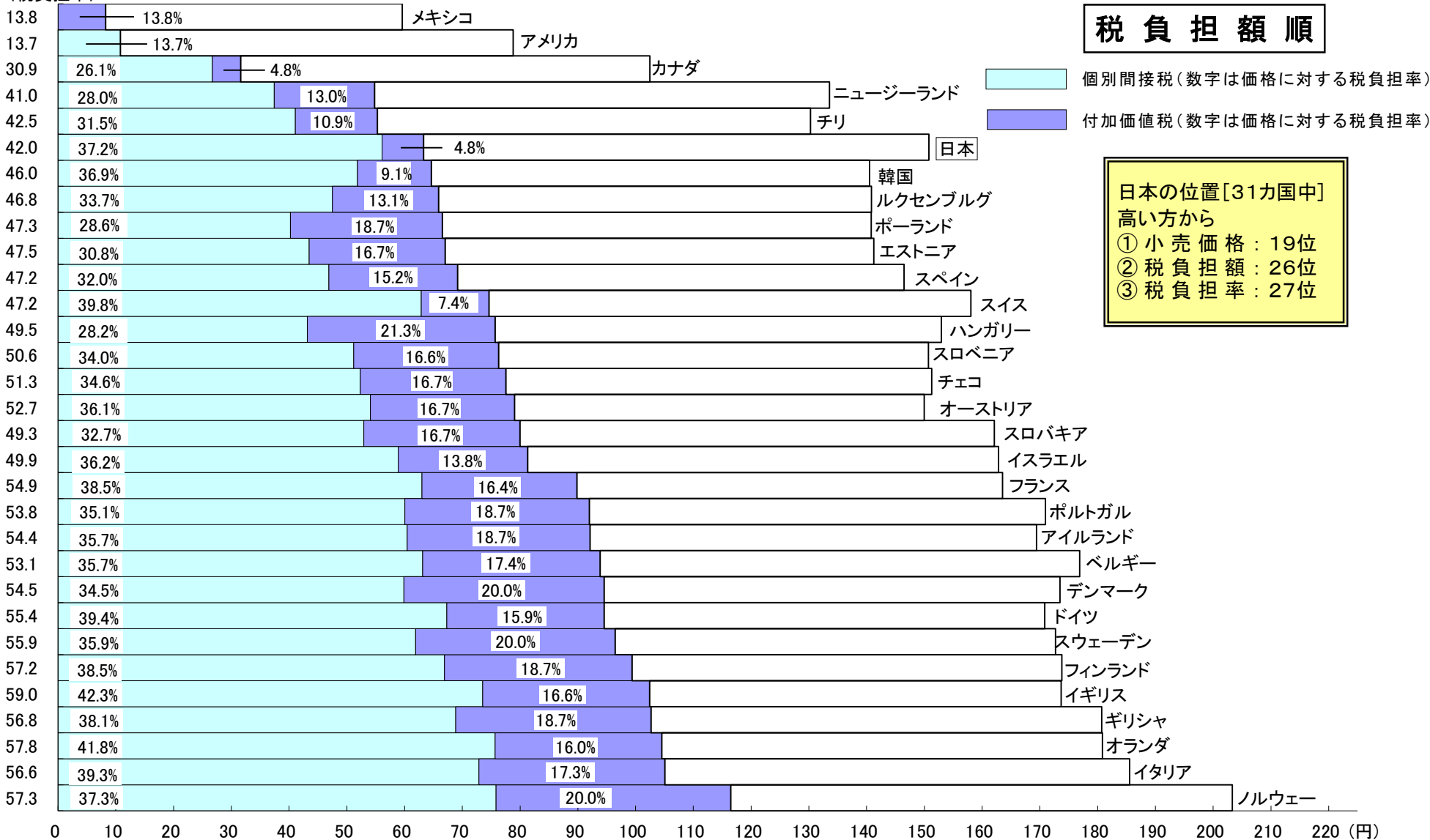
【新車販売台数に占めるエコカーの割合】



OECD諸国のガソリン1ℓ当たりの価格と税(2012年第2四半期)

図表26

(税負担率)



税負担額順

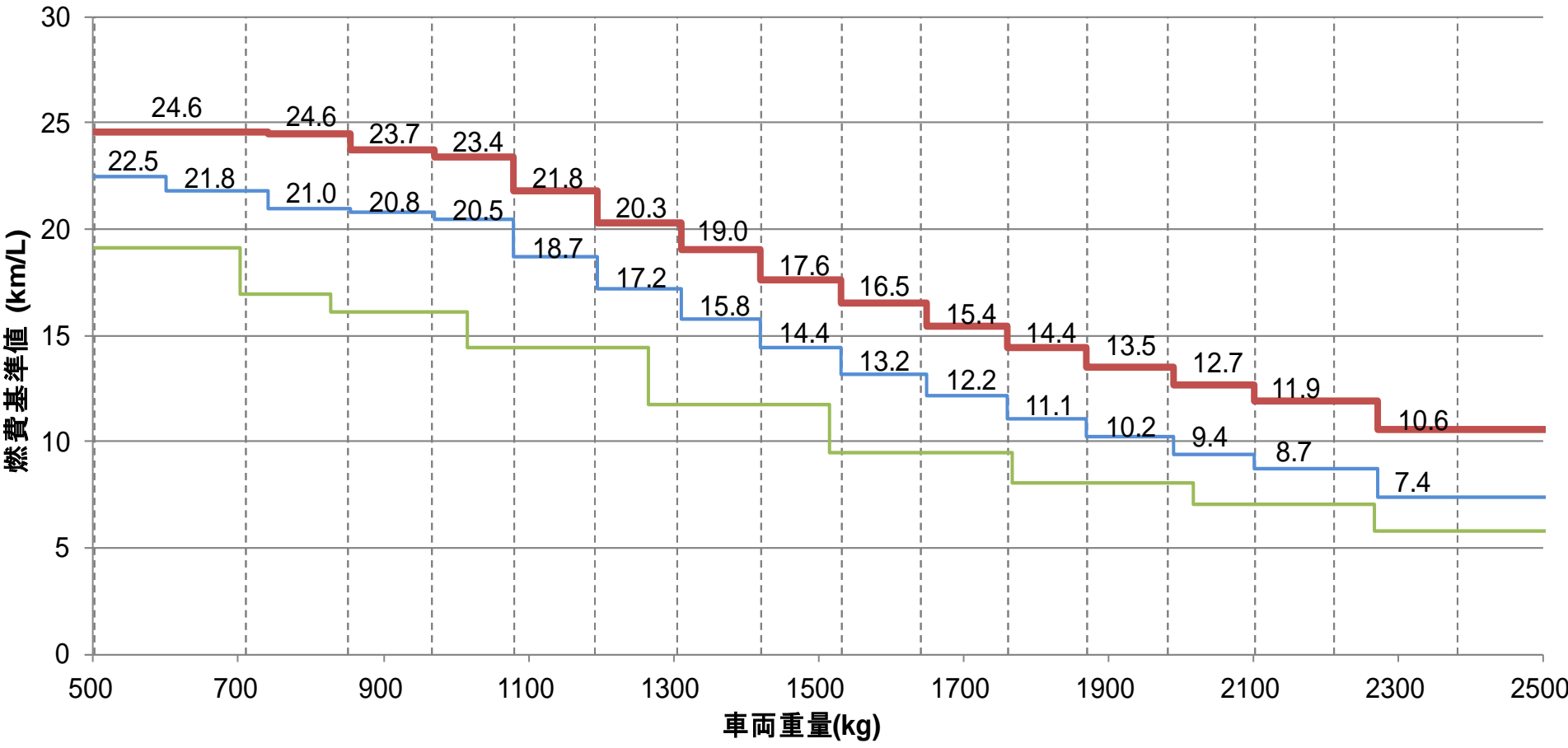
■ 個別間接税 (数字は価格に対する税負担率)
■ 付加価値税 (数字は価格に対する税負担率)

日本の位置 [31カ国中]
 高い方から
 ① 小売価格 : 19位
 ② 税負担額 : 26位
 ③ 税負担率 : 27位

(注) 1. 上記グラフについては、IEA「エネルギー価格と税(2012年第3四半期)」から2012年第2四半期のデータを入力できる国(OECD34か国中31か国)のみを記載。
 2. わが国の消費税は、付加価値税に区分している。なお、アメリカの小売売上税は上記のグラフ上区表示されていない。
 3. わが国の個別間接税は、揮発油税、地方揮発油税及び石油石炭税である。なお、ガソリンに係る日本の石油石炭税の本則税率は2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、2012年10月1日から2.29円/ℓとなっており、本比較では、現在の税率である2.29円/ℓとして計算している。
 (備考) 邦貨換算レートは、2012年4月から6月の為替レートの平均値(Bloomberg)。

2020年度乗用車燃費基準値

※国土交通省資料



— 2010年度基準 (JC08モード相当値)
 — 2015年度基準
 — 2020年度基準

$$\text{各社のCAFE値} = \frac{\sum \text{車両重量毎の販売台数}}{\sum \frac{\text{車両重量毎の販売台数}}{\text{車両重量毎の平均燃費値}}}$$

≧

$$\text{各社のCAFE 基準値} = \frac{\sum \text{車両重量毎の販売台数}}{\sum \frac{\text{車両重量毎の販売台数}}{\text{車両重量毎の燃費目標値}}}$$

自動車税の営自格差の水準の推移について

図表28

(上段：営業用税率、下段：自家用税率)

(年度)

区分	S25	S28	S29	S36	S37	S40	S47	S51	S54	S59	H元						
乗用車	小型自動車				排気量1.0ℓ以下												
					6,000円	6,000円	→	7,000円	7,000円	7,500円	→						
					12,000円	18,000円	→	23,500円	25,500円	29,500円	→						
	3,000円	4,200円	8,000円	→	1.0ℓ超1.5ℓ以下												
					7,000円	7,000円	→	8,000円	8,000円	8,500円	→						
					14,000円	21,000円	→	27,500円	30,000円	34,500円	→						
	4,500円	7,200円	16,000円		1.5ℓ超2.0ℓ以下												
					8,000円	8,000円	→	9,000円	9,000円	9,500円	→						
					16,000円	24,000円	→	31,500円	34,500円	39,500円	→						
	普通自動車									2.0ℓ超3.0ℓ以下							
24,000円										25,000円				2.0ℓ超2.5ℓ以下			
71,000円										81,500円				13,800円			
														45,000円			
														2.5ℓ超3.0ℓ以下			
														15,700円			
軸距3.048m以下																	
												15,000円	→	22,500円	→	26,000円	→
												36,000円	→	54,000円	→	70,000円	→
10,000円	14,000円																
												3.0ℓ超6.0ℓ以下					3.0ℓ超3.5ℓ以下
15,000円	30,000円																
												30,000円	→	45,000円	→	52,000円	→
												60,000円	→	90,000円	→	117,000円	→
軸距3.048m超																	
												30,000円	→	45,000円	→	52,000円	→
												60,000円	→	90,000円	→	117,000円	→
トラック (4トン超5トン以下)	10,000円 (格差なし)	14,000円 (格差なし)	14,000円 15,000円	15,000円 (格差なし)													
												17,500円	17,500円	18,500円	→		
												20,000円	22,000円	25,500円	→		
バス(一般乗合) (30人超40人以下)	10,000円 (格差なし)	14,000円 (格差なし)															
												14,000円	14,000円	14,500円	→		
												30,000円	39,000円	49,000円	→		
三輪の小型自動車	2,000円 (格差なし)	2,800円 (格差なし)	3,300円 4,300円	3,800円 (格差なし)													
												4,400円	4,400円	4,500円	→		
												5,000円	5,500円	6,000円	→		

注)平成13年度まで、トラックは最大積載量4トン超5トン以下、バスは乗車定員30人超40人以下のみが法定され、それ以外は課長内かんに基づき条例で規定されていた。

自動車税の営自格差の水準の推移について (自家用税率/営業用税率)

(年度)

区分	S25	S28	S29	S36	S37	S40	S47	S51	S54	S59	H元	
乗用車	小型自動車 1.5倍	1.7倍	2.0倍	→	排気量1.0ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.4倍	3.6倍	3.9倍	→	
					1.0ℓ超1.5ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.4倍	3.8倍	4.1倍	→	
					1.5ℓ超2.0ℓ以下 2.0倍	3.0倍	→	3.5倍	3.8倍	4.2倍	→	
	普通自動車 1.5倍	2.1倍	軸距3.048m以下 2.4倍	→	→	2.4倍	→	2.7倍	2.0ℓ超3.0ℓ以下 3.0倍	3.3倍	2.0ℓ超2.5ℓ以下 3.3倍	2.5ℓ超3.0ℓ以下 3.2倍
									3.0ℓ超6.0ℓ以下 3.0倍	3.2倍	3.0ℓ超3.5ℓ以下 3.2倍	3.5ℓ超4.0ℓ以下 3.2倍
									軸距3.048m超 2.0倍	→	2.0倍	→
								6.0ℓ超 2.5倍	2.7倍	6.0ℓ超 2.7倍		
トラック (4トン超5トン以下)	格差なし	格差なし	1.1倍	格差なし	→	→	→	1.1倍	1.3倍	1.4倍	→	
バス(一般乗合) (30人超40人以下)	格差なし	格差なし	→	→	→	→	2.1倍	2.8倍	3.0倍	3.4倍	→	
三輪の小型自動車	格差なし	格差なし	1.3倍	格差なし	→	→	→	1.1倍	1.3倍	1.3倍	→	

注)平成13年度まで、トラックは最大積載量4トン超5トン以下、バスは乗車定員30人超40人以下のみが法定され、それ以外は課長内かんに基づき条例で規定されていた。

軽自動車と小型自動車の各種制度上の相違

図表29

		軽自動車	小型自動車	軽(自家・乗用)と 小型自(自家・乗 用)の比較
税 制	自動車重量税 (1年分)	(営業) 2,600円 (自家) 3,300円	(営業・貨物) 2,600円 (総重量2.5ト以下、1トごとに) (自家・乗用) 4,100円 (自重0.5トごとに4,100円) ※1t未満の場合 年8,200円 (自家・貨物) 3,300円 (総重量2.5ト以下、1トごとに)	2.48倍
	自動車税 軽自動車税	(例) (営業・乗用) 5,500円 (営業・貨物) 3,000円 (自家・乗用) 7,200円 (自家・貨物) 4,000円	(例) (営業・乗用) 7,500円 (1,000cc以下) (営業・トラック) 6,500円 (1ト以下) (自家・乗用) 29,500円 (1,000cc以下) (自家・トラック) 8,000円 (1ト以下)	4.10倍
	自動車取得税	3%	(自家) 5% (当分の間) (営業) 3%	1.67倍
	消費税 地方消費税	4% 1%	4% 1%	
	耐用年数	(営業) 3年 (自家) 4年	(営業) 3年 (自家・貨物) 4年-ダンプ式 (自家) 6年 5年-その他	1.5倍
交 通 政 策 等	車庫証明	東京23区、県庁所在市、人口およそ10万人以上の市では保管場所の届出が必要	必要	
	高速道路最高速度	100Km/時	100Km/時	
	積載物高さ制限	2.5m	3.8m	1.52倍
	高速道路料金	普通車 × 0.8(一部を除く)	普通車	1.25倍
	登録制度等	検査	登録・検査	
	継続検査手数料	1,400円	1,700円	1.21倍
	リサイクル料金 (注2)	7,060円	8,220円	1.16倍
自賠責保険 自家用のもの 【平成25.4.1 改定】 ※()は改定前	36,920円 (30,170円) ※本土36ヶ月適用保険料	39,120円 (34,600円) ※本土36ヶ月適用保険料	1.06倍 (1.15倍)	

注1 〃は、軽自動車(自家用・乗用)と小型自動車(自家用・乗用)の比較部分

注2 リサイクル料金は一般的な装備の軽自動車及び小型自動車のうち料金が低額のものを出

軽自動車と小型自動車の比較

図表30

軽自動車					区分	小型自動車				
						排気量 ~1,000cc			排気量1,001~1,500cc	
7,200					税額(円) 【乗用・自家用】	29,500			34,500	
車種A	車種B	車種C	車種D	車種E	車種名	車種F	車種G	車種H	車種I	車種J
658	658	658	658	658	総排気量(cc)	996	996	996	1,339	1,198
43/7,300	38/6,000	43/7,200	38/6,800	38/6,800	最高出力 (kw/rpm)	51/6,000	51/6,000	51/6,000	73/6,000	58/6,000
3,395	3,395	3,395	3,395	3,395	全長(mm)	3,885	3,640	3,710	3,900	4,100
1,475	1,475	1,475	1,475	1,475	全幅(mm)	1,695	1,665	1,665	1,695	1,695
1,780	1,640	1,530	1,750	1,620	全高(mm)	1,500	1,535	1,490	1,525	1,525
24.2	25.6	24.2	25.0	29.0	燃費(km/ℓ)	20.8	21.2	23.2	21.0	22.6
950	750	750	920	810	車両重量(kg)	970	910	860	1,020	1,030
4	4	4	4	4	乗車定員(人)	5	5	5	5	5
1,260,000	1,099,350	860,000	1,220,000	1,070,000	メーカー希望 小売価格(円)	1,070,000	1,020,000	998,000	1,230,000	1,249,500

※ 「軽四輪車通称名別新車販売速報(社団法人 全国軽自動車協会連合会)」、「新車乗用車販売台数ランキング(社団法人 日本自動車販売協会連合会)」を参考に新車販売台数上位の自動車を抽出

※ 諸元数値:各メーカーのHPIによる、燃費(km/ℓ)については、JC08モードによる。

※ 最高出力:kwは出力を、rpmはエンジンの1分間の回転数を表す。

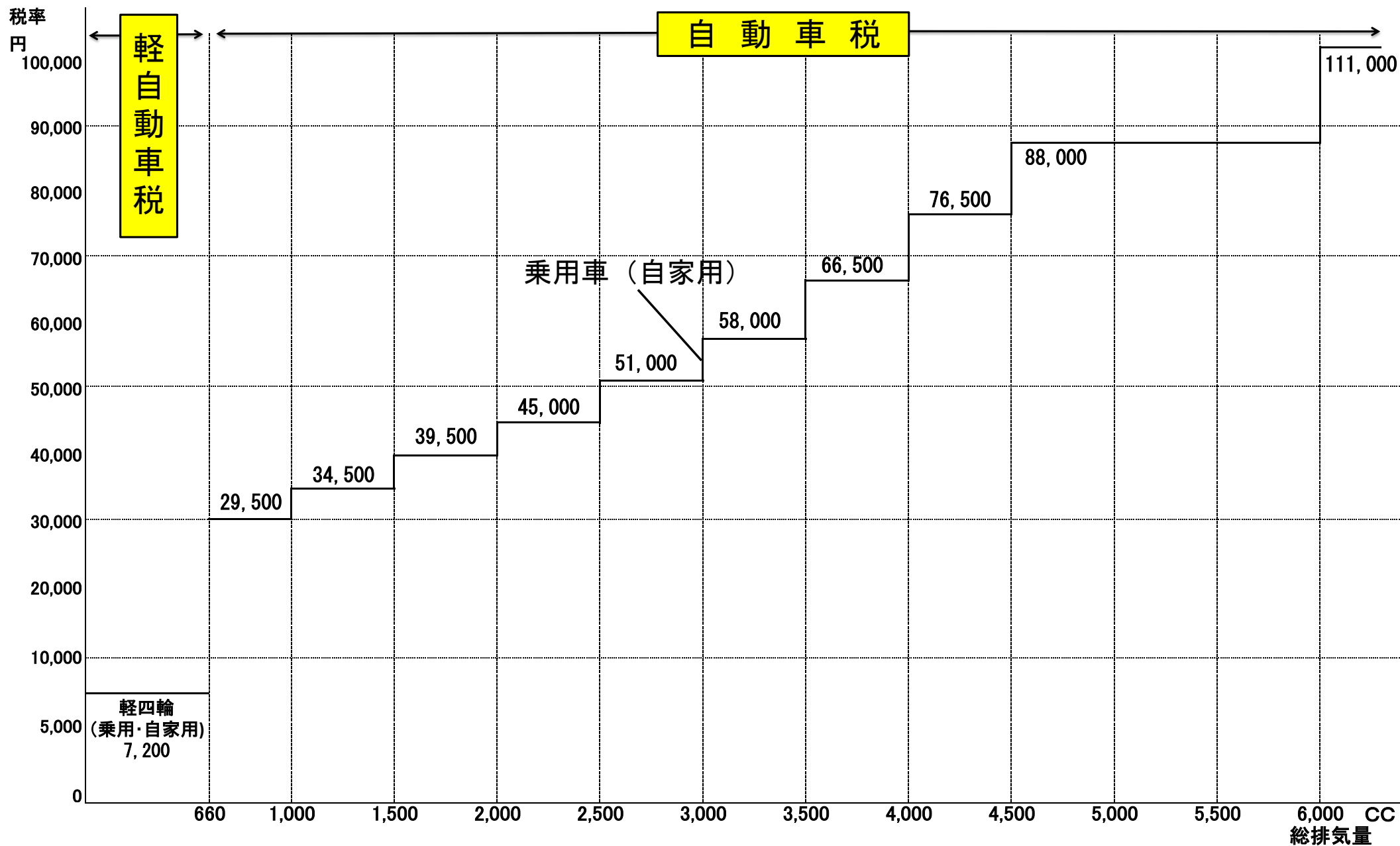
※ 車種仕様:基本仕様車で最安値の車種を抽出

※ メーカー希望小売価格:平成25年6月6日時点の各メーカーHPIにおける公表価格(税込)

※ 駆動方式:2WDの数値による。

乗用の自動車及び軽自動車の総排気量段階別標準税率

図表31



自動車等における排出ガス基準及び燃費基準等について

区 分	排出ガス基準	低排出ガス車 認定制度	燃費基準	燃費性能に 関する公表制度
普通自動車と 小型自動車 (三輪以上)	○	○	○	○
軽自動車 (三輪以上)	○	○	○	○
小型自動車 (二輪)	○	×	×	×
軽自動車 (二輪)	○	×	×	×
原動機付自転車	○	×	×	×
小型特殊自動車 ※公道を走行するものに限る	○	×	×	×

※基準がある場合は「○」、ない場合は「×」としている。