

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	所得拡大促進税制の拡充及び延長
2	対象税目	(国税9・地方税12)(法人税:義、所得税:外、法人住民税:義 法人事業税:義) 【新設・ 拡充・延長 】
3	租税特別措置等の内容	<p>《内容》</p> <p>【制度の概要(現行の要件)】</p> <p>青色申告書を提出する事業者が、平成 25 年4月1日から平成 30 年3月 31 日までの間に開始する各事業年度(個人の場合は平成 26 年から平成 30 年までの各年)に、国内雇用者に対して給与等を支給する場合において、その事業者の雇用者給与等支給増加額(雇用者給与等支給額から基準雇用者給与等支給額を控除した金額)の基準雇用者給与等支給額に対する割合が増加促進割合※以上であるとき(次の①及び②要件を満たす場合に限る。(注1))は、その雇用者給与等支給増加額の 10%(注2)について法人税・所得税から税額控除ができることとする。ただし、上限を法人税額・所得税額の 10%(中小事業者は 20%)とする。</p> <p>① 雇用者給与等支給額が前事業年度の雇用者給与等支給額を下回らないこと</p> <p>② 平均給与等支給額が前事業年度の平均給与等支給額を上回ること</p> <p>(注1)中小企業者等以外の法人については、①②に加え、平均給与等支給額から比較平均給与等支給額を控除した金額のその比較平均給与等支給額に対する割合が2%以上であることを要件とする。</p> <p>(注2)中小企業者等以外の法人については、控除税額を雇用者給与等支給増加額の 10%と雇用者給与等支給増加額のうち雇用者給与等支給額から比較雇用者給与等支給額を控除した金額に達するまでの金額の2%との合計額とする。中小企業者等については、平均給与等支給額から比較平均給与等支給額を控除した金額のその比較平均給与等支給額に対する割合が2%以上である場合における控除税額を、雇用者給与等支給増加額の 10%と雇用者給与等支給増加額のうち雇用者給与等支給額から比較雇用者給与等支給額を控除した金額に達するまでの金額の 12%との合計額とする。</p> <p>(注3)※を満たすのに必要な割合は、適用年度が平成 26 年度又は平成 27 年度である場合は 2%、平成 28 年度は 3%、平成 29 年度は 4%、平成 30 年度は 5%とする。ただし、中小事業者については適用年度が平成 29 年度又は平成 30 年度である場合 3%とする。</p>

		<p>【要望の内容】</p> <p>賃上げとそれに伴う消費の拡大を実現するために、生産性を向上させ、企業が自立的に賃上げを実施する環境整備を行う観点から、賃上げの実施に加え人材投資を増加させている企業に対する所得拡大促進税制の支援措置を強化する。また、中小企業については、生産性の低い業種に対して重点支援を行う。加えて、賃上げに取り組んでいる中小企業が本税制をより活用しやすくするため、要件を緩和する。</p> <p>(1)税額控除を拡充</p> <p>① 前年度から、教育訓練費を一定割合増加させた企業については、雇用者給与等支給増加額の一定額を税額控除する。</p> <p>② 中小企業に対しては、新たに外部から中核人材を採用した場合、給与等支給増加額の一定額を税額控除する。</p> <p>③ 中小企業に対しては、生産性が低い業種に分類される場合、給与等支給増加額の一定額を税額控除する。</p> <p>(2)制度の要件緩和(中小企業)</p> <p>要件①(雇用者給与等支給額が前事業年度の雇用者給与等支給額を下回らないこと)の見直し。</p>
		<p>《関係条項》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所得税(租税特別措置法第10条の5の4、租税特別措置法施行令第5条の6の4) ・法人税(租税特別措置法第42条の12の5、第68条の15の6、租税特別措置法施行令第27条の12の5、第39条の47) ・地方税法第23条第1項第4号、第292条第1項第4号、地方税法附則第8条第13項、地方税法附則第9条第13項、地方税法附則第9条第14項
4	担当部局	<p>経済産業政策局産業人材政策室</p> <p>中小企業庁事業環境部企画課</p>
5	評価実施時期及び分析対象期間	<p>評価実施時期:平成29年8月 分析対象期間:平成26年度～32年度</p>
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>平成25年度税制改正において新設</p> <p>平成26年度税制改正において平成29年度末までの延長、雇用者給与等支給増加割合の要件緩和等の改正</p> <p>平成27年度税制改正において雇用者給与等支給増加割合の要件緩和の改正</p> <p>平成28年度税制改正において雇用促進税制との併用禁止解除の改正</p> <p>平成29年度税制改正において拡充</p>
7	適用又は延長期間	<p>3年間(平成30年度～32年度)</p>
x8	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>少子高齢化の下での日本経済の持続的成長のためには、賃上げとそれに伴う可処分所得の増加を通じた消費の拡大が重要。賃上げを促進し、所得と消費の拡大による経済の好循環を作り出すための税制措置を実施することで、さらなる経済成長を図る。</p>

		<p>《政策目的の根拠》</p> <p>○未来投資戦略 2017(平成 29 年 6 月 9 日閣議決定)(抜粋) 賃金引上げと労働生産性向上 過去最高水準の企業収益を継続的に賃上げにつなげて労働分配率を上昇させることにより総雇用者所得を増加させていくとともに、最低賃金について年率3%程度を目途として、名目 GDP の成長率にも配慮しつつ引き上げ、全国加重平均が 1,000 円となることを目指す。</p> <p>○経済財政運営と改革の基本方針 2017(平成 28 年 6 月 9 日閣議決定)(抜粋) (1)可処分所得の拡大 アベノミクスの三本の矢の政策によって、デフレではないという状況を作り出す中で、過去最高の企業収益を継続的に賃金引上げに確実につなげ、賃金引上げが継続するという共通の認識を醸成することにより、消費の拡大を図る。また、長時間労働是正に伴う所定外賃金の減少分を原資とした処遇改善等も必要である。こうした取組を通じて、近年低下傾向にある労働分配率を上昇させ、経済の好循環を更に確実にすることにより総雇用者所得を増加させていく。 最低賃金については、年率3%程度を目途として、名目GDP成長率にも配慮しつつ引き上げていく。これにより、全国加重平均が 1000 円になることを目指す。</p> <p>○働き方改革実行計画(平成 29 年 3 月 28 日閣議決定) (抜粋) 3. 賃金引上げと労働生産性向上 (1)企業への賃上げの働きかけや取引条件の改善 アベノミクスの三本の矢の政策によって、デフレではないという状況を作り出す中で、企業収益は過去最高となっている。過去最高の企業収益を継続的に賃上げに確実につなげ、近年低下傾向にある労働分配率を上昇させ、経済の好循環をさらに確実にすることにより総雇用者所得を増加させていく。 このため、最低賃金については、年率3%程度を目途として、名目 GDP 成長率にも配慮しつつ引き上げていく。これにより、全国加重平均が 1000 円になることを目指す。このような最低賃金の引き上げに向けて、中小企業、小規模事業者の生産性向上等のための支援や取引条件の改善を図る。</p>
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>○未来投資戦略 2017(平成 29 年 6 月 9 日閣議決定)(抜粋) 賃金引上げと労働生産性向上 過去最高水準の企業収益を継続的に賃上げにつなげて労働分配率を上昇させることにより総雇用者所得を増加させていくとともに、最低賃金について年率3%程度を目途として、名目 GDP の成長率にも配慮しつつ引き上げ、全国加重平均が 1,000 円となることを目指す。</p> <p>○経済財政運営と改革の基本方針 2017(平成 28 年 6 月 9 日閣議決定)(抜粋) (1)可処分所得の拡大 アベノミクスの三本の矢の政策によって、デフレではないという状況を作り出す中で、過去最高の企業収益を継続的に賃金引上げに確実につなげ、賃金引上げが継続するという共通の認識を醸成することにより、消費の拡大を図る。また、長時間労働是正に伴う所定外賃金の減少分を原資とした処遇改善等も必要である。こうした取組を通じて、近年低下傾向にある労働分配率を上昇さ</p>

			<p>せ、経済の好循環を更に確実にすることにより総雇用者所得を増加させていく。</p> <p>最低賃金については、年率3%程度を目途として、名目GDP成長率にも配慮しつつ引き上げていく。これにより、全国加重平均が1000円になることを目指す。</p> <p>○働き方改革実行計画(平成29年3月28日閣議決定) (抜粋)</p> <p>3. 賃金引上げと労働生産性向上</p> <p>(1)企業への賃上げの働きかけや取引条件の改善</p> <p>アベノミクスの三本の矢の政策によって、デフレではないという状況を作り出す中で、企業収益は過去最高となっている。過去最高の企業収益を継続的に賃上げに確実につなげ、近年低下傾向にある労働分配率を上昇させ、経済の好循環をさらに確実にすることにより総雇用者所得を増加させていく。</p> <p>このため、最低賃金については、年率3%程度を目途として、名目GDP成長率にも配慮しつつ引き上げていく。これにより、全国加重平均が1000円になることを目指す。このような最低賃金の引き上げに向けて、中小企業、小規模事業者の生産性向上等のための支援や取引条件の改善を図る。</p>
		③ 達成目標及びその実現による寄与	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>個人の所得水準の改善を通じた消費拡大及びそれに伴う景気の好循環の実現</p>
			<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>中堅・中小企業の賃上げを強力に後押しし、「成長と分配の好循環」を地域の中堅・中小企業にもたらすことによって、個人の所得水準の改善を通じた消費拡大を達成することで、経済の好循環が促される。</p>
9	有効性等	① 適用数等	<p>○利用実績</p> <p><法人税></p> <p>平成26年度適用実績:78,261件 (内訳)大企業4,075件 中小企業74,186件</p> <p>平成27年度適用実績:90,594件 (内訳)大企業:3,980件 中小企業:86,614件</p> <p>平成28年度適用見込:107,936件(推計値) (内訳)大企業:4,000件 中小企業:103,936件</p> <p>※平成26・27年度は財務省「適用実態調査報告書」による実績値。平成28年度は当該報告書未公表のため推計値。 ※平成29年度以降は精査中。</p>

		<p><所得税> 平成 26 年度適用者数 : 10,186 件 平成 27 年度適用者数 : 15,509 件 ※平成 26・27 年度は国税庁「申告所得税標本調査」による。実績額は精査中。 ※平成 28 年度以降は精査中。</p> <p><地方税> ※法人住民税・法人事業税について精査中。</p>
	<p>③ 減収額</p>	<p>○利用実績 <法人税> 平成 26 年度減収額:2,478 億円 (内訳)大企業:1,688 億円 中小企業:790 億円</p> <p>平成 27 年度減収額:2,774 億円 (内訳)大企業:1,724 億円 中小企業:1,050 億円</p> <p>平成 28 年度適用見込:3,090 億円(推計値) (内訳)大企業:1,725 億円 中小企業:1,365 億円</p> <p>※平成 26・27 年度は財務省「適用実態調査報告書」による実績値。平成 28 年度は当該報告書未公表のため推計値。 ※推計値は1社当たり雇用者給与等支給額×10%(中小企業は 20%)×税額控除実施法人数により算出 ※平成 29 年度以降は精査中。</p> <p><所得税> ※精査中。</p> <p><地方税> ○法人住民税(中小企業等にのみ適用) 平成 26 年度適用実績:137 億円 ※平成 27 年度以降精査中</p> <p>○法人事業税 ※精査中</p>

		<p>③ 効果・税収減是認効果</p>	<p>《効果》 本税制措置の成果もあり、多くの企業において、平成 26 年度以降4年連続で高水準の賃上げが行われている。 ※春季生活闘争による賃上げ率(日本労働組合総連合会(連合)調査) 2014 年:2.07%、2015 年:2.20%、2016 年:2.00%、2017 年:1.98%</p> <p>また、内閣府において、本税制の効果により、平成 26 年度から平成 29 年度の4年間で、マクロで1.46兆円相当の賃金引き上げ効果があったとの試算がなされているところ。(内閣府経済財政諮問会議民間委員提出資料より)</p> <p style="text-align: center;">図表 2 賃金・所得関連施策の効果 2013～2016年度</p> <p>(備考) 内閣府政策統括官(経済財政分析担当)による推計。なお、①は最低賃金の引上げがパートタイム労働者の平均賃金を押し上げる効果を推計し、パートタイム労働者の平均賃金、年間労働時間及び常用雇用者数を用いて、マクロの増加額を算出。②は当該税制の適用額・減収見込み額及び税額控除率から、本税制の適用対象となった給与等支給増加額を求め、アンケート調査を利用し、当該税制が「賃上げの実施の判断を後押しした」と回答した企業の割合を乗じて算出。③は、保育士・介護職員については、一人当たり処遇改善額にそれぞれの人数を乗じて算出。2016年度の賃金・俸給は総雇用者所得の16年12月のまでの伸びを用いて、その他の数値は政府経済見通しの数値により延伸した。</p>
			<p>《税収減を是認するような効果の有無》 中堅・中小企業の賃上げを強力に後押しし、「成長と分配の好循環」を地域の中堅・中小企業にもたらす効果が期待される。</p>
10	相当性	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>② 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p> <p>③ 地方公共団体が協力する相当性</p>	<p>個人消費の拡大という政策目標を達成するには、全国万遍なく政策効果が行き渡る税制措置を講ずることが適当。</p> <p>雇用と所得の拡大を通じて好循環を創り出すための措置としては、雇用促進税制があるものの、雇用促進税制は、積極的に雇用を創出及びこれら企業における安定的かつ継続的な雇用契約を促進することを目的としているものであり、企業の賃上げの後押しを通じて個人の所得水準の拡大を目的とする本租税録別措置とは役割が異なる。雇用と所得の双方の拡大を通じて好循環に寄与することが期待される。</p> <p>少子高齢化の下での日本経済の持続的成長のためには、収益の増加、賃金・雇用の拡大を伴う成長と分配の好循環を地域の中堅・中小企業にもたらすことが重要。 そのため、賃金・最低賃金の引き上げのため環境整備は、地域を問わず取り組んでいくべき課題であることから、法人税率に併せて法人住民税について</p>

			も同様の効果を適用することが相当である。
11	有識者の見解		-
12	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		前回の事前評価:平成 28 年 8 月(H28 経産 10 11)

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	車体課税の抜本的見直し
2	対象税目	(自動車重量税：外)(国税16) (自動車取得税、自動車税、軽自動車税：外)(地方税34) 【新設・拡充・延長】
3	租税特別措置等の内容	<p>《内容》</p> <p>平成29年度与党税制改正大綱等を踏まえ、ユーザー負担の軽減や簡素化等の観点から、自動車重量税の当分の間税率の廃止を前提にしつつ、自動車税の税率引下げ等の車体課税の抜本的な見直しに向けた検討を行い、必要な措置を講ずる。</p> <p>《関係条項》</p> <p>○自動車重量税：自動車重量税法全文、自動車重量税法施行令全文、自動車重量税法施行規則全文、租税特別措置法第90条の12、自動車重量譲与税法全文、自動車重量譲与税法施行規則全文</p> <p>○自動車取得税：地方税法第113条～第143条、附則第12条の2の2～第12条の2の5、地方税法施行令第42条～第42条の11、地方税法施行規則第8条の14～第8条の27、附則第4条の3～附則第4条の6の2</p> <p>○自動車税：地方税法第145条～第177条、附則第12条の3、地方税法施行令第44条～第44条の3、地方税法施行規則附則第5条及び第5条の2、附則第5条及び第5条の2</p> <p>○軽自動車税：地方税法第442条～第463条、附則第30条、地方税法施行令第52条の18、地方税法施行規則第15条の8及び第16条、附則第8条の3の3</p>
4	担当部局	製造産業局自動車課
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期：平成29年8月 分析対象期間：平成22年度～平成27年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p><エコカー減税(自動車取得税、自動車重量税)の経緯></p> <p>○平成21年度創設</p> <p>○平成24年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度燃費基準値に見直し ・軽減措置拡充(燃費基準+20%達成車を免税対象に追加、免税対象車は2回目車検時の重量税▲50%軽減を追加) <p>○平成26年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軽減措置拡充(取得税について、燃費基準+10%達成車は▲75%→▲80%、燃費基準達成車は▲50%→▲60%。重量税について、2回目車検時の▲50%→免税。) <p>○平成27年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成32年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、現行の平成27年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講ずる。

		<p><自動車税のグリーン化特例の経緯></p> <ul style="list-style-type: none"> ○平成 13 年度創設 ○平成 15 年度 <ul style="list-style-type: none"> ・平成 12 年排出ガス基準達成車のうち☆車、☆☆車を軽課対象から除外 ・軽減措置を新規登録から 2 年間から 1 年間に短縮 ○平成 16 年度 <ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年排出ガス基準値に見直し ○平成 18 年度 <ul style="list-style-type: none"> ・燃費基準超過達成値を+20%及び+10%に変更 ○平成 20 年度 <ul style="list-style-type: none"> ・メタノール自動車を除外 ・燃費基準超過達成値を+25%及び+15%に変更 ○平成 22 年度 <ul style="list-style-type: none"> ・プラグインハイブリッド自動車を追加 ・燃費基準+15%超過達成車を対象から除外 ○平成 24 年度 <ul style="list-style-type: none"> ・平成 27 年度燃費基準値に見直し ・軽減率を▲25%及び▲50%と段階的に設定 ○平成 26 年度 <ul style="list-style-type: none"> ・構造要件にクリーンディーゼル自動車を追加 ・構造要件に該当する自動車及び燃費基準+20%達成車(平成 32 年度燃費基準達成車に限る)は▲75%、燃費基準+10%達成車は▲50%に変更。(燃費基準達成車(+10%未満)は対象から除外) ○平成 27 年度 <ul style="list-style-type: none"> ・平成 32 年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、平成 27 年度燃費基準による減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする ○平成 28 年度 <ul style="list-style-type: none"> ・エコカー減税及びグリーン化特例について、燃費性能の向上に応じて対象を重点化した上で 2 年間延長する。
7	適用又は延長期間	平成30年度～
8	<p>必要性等</p> <p>① 政策目的及びその根拠</p>	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>①平成 29 年度与党税制改正大綱等を踏まえ、ユーザー負担の軽減や簡素化等の観点から、自動車重量税の当分の間税率の廃止を前提にしつつ、自動車税の税率引下げ等の車体課税の抜本的な見直しに向けた検討を行い、必要な措置を講ずる。</p> <p>② 自動車市場の拡大を通じて自動車産業ひいては日本経済全体の活性化を図るため、簡素化・ユーザー負担軽減による国内市場の活性化、国内の産業・雇用基盤の維持・強化、環境対策の促進を行い、税制の簡素化、より一層のユーザー負担の軽減、グリーン化を可能とする、恒久措置を含む車体課税の抜本的な見直しを行い、車体課税の複雑かつ過大な負担等による自動車需要の落ち込みと日本経済への悪影響を回避する。</p>

③ 気候変動、環境・エネルギー制約に対応するため、次世代自動車をはじめとする環境性能に優れた自動車の普及促進を図る。特に次世代自動車は、我が国自動車産業が先行して開発、市場投入しており、有望な成長分野であるため、その普及拡大により更なる競争力強化を図る。

《政策目的の根拠》

○所得税法等の一部を改正する法律（平成 21 年法律 13 号）

附則第 104 条第 3 項

四 自動車関係諸税については、簡素化を図るとともに、厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえつつ、税制の在り方及び暫定税率（租税特別措置法及び地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）附則に基づく特例による税率をいう。）を含む税率の在り方を総合的に見直し、負担の軽減を検討すること。

○社会保障・税一体改革大綱（平成 24 年 2 月）

自動車取得税及び自動車重量税については、「廃止、抜本的な見直しを強く求める」等とした平成 24 年度税制改正における与党の重点要望に沿って、国及び地方を通じた関連税制のあり方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から、見直しを行う。

○社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律案（議員修正後）

（税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策に関する措置）

第七条

カ 自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）の観点から、見直しを行う。

○社会保障・税一体改革に関する三党実務者間会合合意文書（平成 24 年 6 月 15 日）

自動車取得税及び自動車重量税については、第 7 条第 1 号ワ（※法案修正後はカ）の規定に沿って抜本の見直しを行うこととし、消費税率（国・地方）の 8%への引上げ時まで結論を得る。

○民間投資活性化等のための税制改正大綱（平成 25 年 10 月）

自動車取得税及び自動車重量税については、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ、税制抜本改革法第 7 条第 1 号カに基づき、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行う。

○平成 27 年度与党税制改正大綱（平成 26 年 12 月）

平成 26 年度与党税制改正大綱等における消費税率 10%段階の車体課税の見直しについては、平成 28 年度以後の税制改正において具体的な結論を得る。

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

費基準の移行を円滑に進めるとともに、足下の自動車の消費を喚起することにも配慮し、経過的な措置として、平成 32 年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、現行の平成 27 年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講ずる。

自動車重量税については、消費税率 10%への引上げ時の環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を、平成 32 年度燃費基準の下で、政策インセンティブ機能を回復する観点から見直すとともに、基本構造を恒久化する。

また、平成 25 年度及び平成 26 年度与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担の性格等を踏まえる。

軽自動車税については、一定の環境性能を有する四輪車等について、その燃費性能に応じたグリーン化特例（軽課）を導入する。この特例については、自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直す。また、二輪車等の税率引上げについて、適用開始を 1 年間延期し、平成 28 年度分からとする。

なお、消費税率 10%段階の車体課税の見直しにおいては、税制抜本改革法第 7 条に沿いつつ、自動車をめぐるグローバルな環境や課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえた議論を行う。

○平成 28 年度与党税制改正大綱（平成 27 年 12 月）

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。

○平成 29 年度与党税制改正大綱（平成 28 年 12 月）

		<p>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。</p> <p>○新成長戦略（平成 22 年 6 月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車（エコカー等）の普及促進 ・購入補助や環境負荷に応じた税制上のインセンティブの付与 ・新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で 50%に <p>○日本再生戦略（平成 24 年 7 月）</p> <p>2020 年までに実現すべき成果目標として、新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で 50%</p> <p>○日本再興戦略（平成 25 年 6 月）</p> <p>2030 年までに新車販売台数に占める次世代自動車の割合を 5～7 割とすることを旨とする。</p> <p>○平成 26 年度経済財政報告（平成 26 年 7 月）</p> <p>今回は、駆け込み需要と反動減を平準化させるための施策がとられた。具体的には、自動車販売に係る平準化措置として、消費税率引上げ後に自動車取得税の引下げやエコカー減税の拡充等の施策が実施されたが、前述のとおり、自動車販売の伸びは前回よりもかなり大きかった。これは、既に取得税が免税・減税となっているエコカーの割合が自動車販売全体に占める割合が高かったことや、エコカー減税の拡充等による負担軽減分が、消費税率引上げによる負担増加分に比べてかなり小さかったことから、平準化の効果が発揮されにくかったためと考えられる。</p> <p>○日本再興戦略 2016（平成 28 年 6 月）</p> <p>「10. 環境・エネルギー制約の克服と投資の拡大」</p> <p>《KPI》2030 年までに乗用車の新車販売占める次世代自動割合を 5～7 割とすることを旨とする。</p> <p>⇒新車販売に占める次世代自動の割合は 29.3 %（2015 年）</p> <p>○未来投資戦略 2017（平成 29 年 6 月）</p> <p>具体的な施策（「エネルギー・環境制約の克服と投資の拡大」）</p> <p>《KPI》2030 年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を 5～7 割とすることを旨とする。</p>
	② 政策体系における政策目的の位置付け	1. 経済成長 1-1 経済基盤
	③ 達成目標及びその実現による寄与	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>① 平成 26 年度、平成 27 年度、平成 28 年度及び平成 29 年度与党税制改正大綱等に基づき、自動車取得税の消費税率 10%時点での廃止や環境性能課税及びエコカー減税・グリーン化特例のグリーン化、自動車の保有に係る税負担の軽減などを実現。</p> <p>② 自動車市場の拡大を通じて自動車産業ひいては日本経済全体の活性化</p>

			<p>化を図る。</p> <p>③ 環境性能に優れた自動車の普及促進のため、2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指す。</p>																		
			<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>○エコカー減税(平成21年度から措置)の導入により、環境性能に優れた自動車の普及が進んでおり、税負担の軽減による普及促進効果は大きい。</p> <p>＜新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合(自動車工業会公表情報)＞</p> <p>平成22年度 76.7%</p> <p>平成23年度 81.9%</p> <p>平成24年度* 73.9%</p> <p>平成25年度 82.5%</p> <p>平成26年度* 87.3%</p> <p>平成27年度(2月まで) 81.4%</p> <p>* 基準の切替えが行われた年度</p> <p>○新車登録(登録車)の多くがグリーン化特例の対象車となっており、エコカー減税とあわせて、環境性能に優れた自動車の普及に大きな効果を発揮している。</p>																		
9	有効性等	① 適用数等	<p>＜新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合(自動車工業会公表情報)＞</p> <p>平成22年度 76.7%</p> <p>平成23年度 81.9%</p> <p>平成24年度* 73.9%</p> <p>平成25年度 82.5%</p> <p>平成26年度* 87.3%</p> <p>平成27年度(2月まで) 81.4%</p> <p>* 基準の切替えが行われた年度</p> <p>本措置の適用数量は想定以上に僅少ではなく、また適用要件を満たす全ての自動車が対象であるため、特定の者に偏ってはいない。</p>																		
		② 減収額	<p>＜エコカー減税＞</p> <table border="0"> <tr> <td>○自動車取得税</td> <td>○自動車重量税</td> </tr> <tr> <td>平成23年度 ▲2,338億円</td> <td>平成23年度 ▲1,018億円(22年度登録)</td> </tr> <tr> <td>平成24年度 ▲2,319億円</td> <td>平成24年度 ▲347億円(23年度登録)</td> </tr> <tr> <td>平成25年度 ▲3,124億円</td> <td>平成25年度 ▲440億円(24年度登録)</td> </tr> <tr> <td>平成26年度 ▲2,095億円</td> <td>平成26年度 ▲720億円(25年度登録)</td> </tr> <tr> <td>平成27年度 ▲1,622億円</td> <td>平成27年度 ▲610億円(26年度登録)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>平成28年度 ▲730億円(27年度登録)</td> </tr> </table> <p>(総務省試算) (財務省試算)</p> <p>＜自動車税グリーン化特例＞</p> <table border="0"> <tr> <td>○過去5年間の軽課額試算</td> <td>○過去5年間の重課額試算</td> </tr> <tr> <td>平成22年度 ▲249億円</td> <td>平成22年度 211億円(21年度登録)</td> </tr> </table>	○自動車取得税	○自動車重量税	平成23年度 ▲2,338億円	平成23年度 ▲1,018億円(22年度登録)	平成24年度 ▲2,319億円	平成24年度 ▲347億円(23年度登録)	平成25年度 ▲3,124億円	平成25年度 ▲440億円(24年度登録)	平成26年度 ▲2,095億円	平成26年度 ▲720億円(25年度登録)	平成27年度 ▲1,622億円	平成27年度 ▲610億円(26年度登録)		平成28年度 ▲730億円(27年度登録)	○過去5年間の軽課額試算	○過去5年間の重課額試算	平成22年度 ▲249億円	平成22年度 211億円(21年度登録)
○自動車取得税	○自動車重量税																				
平成23年度 ▲2,338億円	平成23年度 ▲1,018億円(22年度登録)																				
平成24年度 ▲2,319億円	平成24年度 ▲347億円(23年度登録)																				
平成25年度 ▲3,124億円	平成25年度 ▲440億円(24年度登録)																				
平成26年度 ▲2,095億円	平成26年度 ▲720億円(25年度登録)																				
平成27年度 ▲1,622億円	平成27年度 ▲610億円(26年度登録)																				
	平成28年度 ▲730億円(27年度登録)																				
○過去5年間の軽課額試算	○過去5年間の重課額試算																				
平成22年度 ▲249億円	平成22年度 211億円(21年度登録)																				

			<p>平成 23 年度 ▲313 億円 平成 23 年度 237 億円 (22 年度登録)</p> <p>平成 24 年度 ▲346 億円 平成 24 年度 250 億円 (23 年度登録)</p> <p>平成 25 年度 ▲308 億円 平成 25 年度 256 億円 (24 年度登録)</p> <p>平成 26 年度 ▲372 億円 平成 26 年度 261 億円 (25 年度登録)</p> <p>平成 27 年度 ▲469 億円 平成 27 年度 389 億円 (26 年度登録)</p> <p>(平成 22 年度は国土交通省試算、平成 23 年度以降は総務省試算)</p>
	③	効果・税収減是認効果	<p>《効果》</p> <p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 22 年度～平成 27 年度)</p> <p>○エコカー減税(平成 21 年度から措置)の導入により、環境性能に優れた自動車の普及が進んでおり、税負担の軽減による普及促進効果は大きい。</p> <p><新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合(自動車工業会公表情報)></p> <p>平成 22 年度 76.7%</p> <p>平成 23 年度 81.9%</p> <p>平成 24 年度* 73.9%</p> <p>平成 25 年度 82.5%</p> <p>平成 26 年度 87.3%</p> <p>平成 27 年度(2 月まで) 81.4%</p> <p>* 基準の切替えが行われた年度</p> <p>○新車登録(登録車)の多くがグリーン化特例の対象車となっており、エコカー減税とあわせて、環境性能に優れた自動車の普及に大きな効果を発揮している。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 22 年度～平成 27 年度)</p> <p>○エコカー減税(平成 21 年度から措置)の導入により、環境性能に優れた自動車の普及が進んでおり、税負担の軽減による普及促進効果は大きい。</p> <p><新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合(自動車工業会公表情報)></p> <p>平成 22 年度 76.7%</p> <p>平成 23 年度 81.9%</p> <p>平成 24 年度* 73.9%</p> <p>平成 25 年度 82.5%</p> <p>平成 26 年度 87.3%</p> <p>平成 27 年度(2 月まで) 81.4%</p> <p>* 基準の切替えが行われた年度</p> <p>○新車登録(登録車)の多くがグリーン化特例の対象車となっており、エコカー減税とあわせて、環境性能に優れた自動車の普及に大きな効果を発揮している。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 22 年度～平成 27 年度)</p> <p>○日本再興戦略等において、2030 年までに新車販売台数に占める次世代自動車の割合を 5～7 割とすることを目標に掲げているが、これは必要案政策支援を積極的に講じた場合の目標であるため、本措置が講じられなかった場合は、この目標の達成は困難。次世代自動車戦略研究会において、2020 年と 2030 年の車種別普及見通し(新車販売台数に占める割合)について、メーカーが燃費改善、次世代自動車開発等に最大限の努力を行った場合の民間努力ケースについて、検討を行い整理した結果、</p>

2030年の新車販売台数に占める次世代自動車の割合は30%～40%であった。

<2020～2030年の乗用車車種別普及見通し(民間努力ケース)(次世代自動車戦略2010)>

	2020年	2030年
従来車	80%以上	60～70%
次世代自動車	20%未満	30～40%
ハイブリッド自動車	10～15%	20～30%
電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	5～10%	10～20%
燃料電池自動車	僅か	1%
クリーンディーゼル自動車	僅か	～5%

<新車販売台数に占める次世代自動車の割合(経済産業省調べ)>

平成22年度 12%
 平成23年度 16%
 平成24年度 21%
 平成25年度 23%
 平成26年度 24%
 平成27年度 27%
 平成28年度 36%

○エコカー減税(平成21年度から措置)の導入により、環境性能に優れた自動車の普及が進んでいる。本措置が講じられなかった場合には、これまでの水準の維持は困難。

<新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合(自動車工業会公表情報)>

平成22年度 76.7%
 平成23年度 81.9%
 平成24年度* 73.9%
 平成25年度 82.5%
 平成26年度 87.3%
 平成27年度(2月まで) 81.4%

* 基準の切替えが行われた年度

○新車登録(登録車)の多くがグリーン化特例の対象車となっており、エコカー減税とあわせて、環境性能に優れた自動車の普及に大きな効果を発揮している。

《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成22年度～平成27年度)

○エコカー減税(平成21年度から措置)の導入により、環境性能に優れた自動車の普及が進んでおり、税負担の軽減による普及促進効果は大きい。

<新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合(自動車工業会公表情報)>

平成22年度 76.7%
 平成23年度 81.9%
 平成24年度* 73.9%
 平成25年度 82.5%

			<p>平成 26 年度 87.3%</p> <p>平成 27 年度(2 月まで) 81.4%</p> <p>* 基準の切替えが行われた年度</p> <p>○新車登録(登録車)の多くがグリーン化特例の対象車となっており、エコカー減税とあわせて、環境性能に優れた自動車の普及に大きな効果を発揮している。</p>
10	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>○エコカー減税(平成 21 年度から措置)等により、環境性能に優れた自動車の普及が進んでおり、税負担の軽減による効果は大きい。そのため、税制上の優遇措置を講じることが妥当。</p> <p><新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合(自動車工業会公表情報)></p> <p>平成 22 年度 76.7%</p> <p>平成 23 年度 81.9%</p> <p>平成 24 年度* 73.9%</p> <p>平成 25 年度 82.5%</p> <p>平成 26 年度 87.3%</p> <p>平成 27 年度(2 月まで) 81.4%</p> <p>* 基準の切替えが行われた年度</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>○クリーンエネルギー自動車導入促進対策費補助金</p> <p>ー平成 29 年度予算額：123 億円</p> <p>ー電気自動車等の購入者に対し、車両価格の一部を補助</p> <p>環境・エネルギー制約への対応の観点から、優れた環境性能を有する電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車等の普及促進を図る。</p> <p>税制改正要望の目的は自動車市場の拡大を通じて自動車産業ひいては日本経済全体の活性化を図るため、車体課税についてグリーン化を強化するとともに自動車取得税の税率引下げ、自動車重量税の負担の軽減等の見直しを行い、車体課税の複雑かつ過大な負担等による自動車需要の落ち込みと日本経済への悪影響を回避しつつ、環境性能に優れた自動車の普及を進めることにある。一方で、上記補助金の目的は、環境性能に優れた自動車の中でも特に、従来車との価格差が大きい電気自動車、プラグイン・ハイブリット自動車、クリーンディーゼル自動車について、初期需要を促すために購入補助を行うものである。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	<p>① 自動車は消費者の経済・社会活動を支える生活必需品であるが、道路特定税源の廃止により、自動車取得税及び自動車重量税は課税根拠を喪失したにも関わらず、取得段階では消費税と自動車取得税の二重課税となっており(自動車取得税は消費税 10%への増税時に廃止されるが、自動車税/軽自動車税に環境性能割が新たに導入)、保有段階でも自動車重量税のほかに自動車税(又は軽自動車税)の2つの税が課されており、複雑かつ過大な負担を強いている。特に移動手段を車に依存せざるをえず、複数台を保有する場合は多い地方ほど負担が重い。</p> <p>② 自動車産業は裾野が広く、関連産業を含めて 500 万人超(全就業人口の約 1 割)の雇用を生み出し、自動車製造業の出荷額は主要製造業の約 2 割(約 53 兆円)を占めるなど他産業への生産波及効果も大きい基幹産</p>

			<p>業。国内販売・生産台数の低迷は国内の雇用や生産基盤の維持を困難にし、中小企業、地方経済を含む日本経済全体に大きな影響を与える。自動車産業の活性化は、関連産業全体の活性化につながり、ひいては地方を含む日本経済全体の活性化につながる。</p> <p>③ 上記のとおり、車体課税の負担軽減、環境対応車の普及促進を通じた国内自動車市場の活性化は、地方経済の活性化にも資する。また、環境性能に優れた自動車の普及は、国全体で取り組むべき温暖化対策や、地域住民の生活に直結する大気汚染防止の観点からも重要な施策であることから、地方公共団体に協力を求めることは妥当。</p>
11	有識者の見解		
12	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	平成28年度(事前評価)	

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	自動車取得税の免税点に係る特例措置の延長
2	対象税目	(自動車取得税：外) (地方税 38) 【新設・拡充・ <u>延長</u> 】
3	租税特別措置等の内容	《内容》 自動車取得税の免税点については、本則上は取得価額 15 万円であるが、地方税法附則第 12 条の 2 の 3 の規定により平成 30 年 3 月 31 日までの間の自動車の取得については、暫定的に 50 万円とされており、当該特例措置の適用期限を延長する。
		《関係条項》 地方税法附則第 12 条の 2 の 3 (本則：地方税法第 120 条)
4	担当部局	経済産業省製造産業局自動車課
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期：平成 29 年 8 月 分析対象期間：平成 28 年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 昭和 44 年度創設 (免税点 10 万円) ・ 昭和 45 年度 (免税点 15 万円に引き上げ) ・ 昭和 49 年度 (免税点 30 万円に引き上げ) ・ 昭和 51、53、55、58、60、63 年度延長 ・ 平成 2 年度 (免税点 50 万円に引き上げ) ・ 平成 5、10、15、20 年度延長
7	適用又は延長期間	1 年 6 ヶ月間 (平成 30 年 4 月 1 日から自動車取得税の廃止時 (平成 31 年 9 月 30 日) まで)
8	必要性等	① 政策目的及びその根拠 《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 省資源化及び循環型社会形成の促進 《政策目的の根拠》
		② 政策体系における政策目的の位置付け 1. 経済成長 1-1 経済基盤
		③ 達成目標及びその実現による寄与 《租税特別措置等により達成しようとする目標》 省資源化及び循環型社会形成の促進の観点から、中古自動車の流通の円滑化を図る。

				<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>中古自家用乗用車については、全体の約91%が免税等となっており、低所得者の税負担の軽減が達成されている。</p>																																		
9	有効性等	①	適用数等	<p>中古車の適用台数（非課税、課税免除、減免及び免税点以下台数）</p> <p style="text-align: right;">単位：台</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">自動車全体</th> <th colspan="2">自家用乗用車</th> </tr> <tr> <th>台数</th> <th>※</th> <th>台数</th> <th>※</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成23年度</td> <td>5,288,346</td> <td>94.3%</td> <td>4,565,241</td> <td>93.8%</td> </tr> <tr> <td>平成24年度</td> <td>5,316,271</td> <td>93.5%</td> <td>4,621,903</td> <td>92.7%</td> </tr> <tr> <td>平成25年度</td> <td>5,160,826</td> <td>93.0%</td> <td>4,505,090</td> <td>92.5%</td> </tr> <tr> <td>平成26年度</td> <td>4,799,186</td> <td>92.8%</td> <td>4,192,362</td> <td>91.8%</td> </tr> <tr> <td>平成27年度</td> <td>4,857,849</td> <td>91.5%</td> <td>4,238,025</td> <td>91.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 全体の流通台数に占める「非課税、課税免除、減免及び免税点以下台数」の割合 「平成23～27年度 道府県税の課税状況等に関する調」（総務省）</p>		自動車全体		自家用乗用車		台数	※	台数	※	平成23年度	5,288,346	94.3%	4,565,241	93.8%	平成24年度	5,316,271	93.5%	4,621,903	92.7%	平成25年度	5,160,826	93.0%	4,505,090	92.5%	平成26年度	4,799,186	92.8%	4,192,362	91.8%	平成27年度	4,857,849	91.5%	4,238,025	91.0%
	自動車全体		自家用乗用車																																			
	台数	※	台数	※																																		
平成23年度	5,288,346	94.3%	4,565,241	93.8%																																		
平成24年度	5,316,271	93.5%	4,621,903	92.7%																																		
平成25年度	5,160,826	93.0%	4,505,090	92.5%																																		
平成26年度	4,799,186	92.8%	4,192,362	91.8%																																		
平成27年度	4,857,849	91.5%	4,238,025	91.0%																																		
		②	減収額																																			
		③	効果・税収減是認効果	<p>《効果》</p> <p>平成28年度（実績）における中古自動車流通台数は、約1,000万台であり、概ね中古車市場の維持・活性化が図られている。</p>																																		
				<p>《税収減を是認するような効果の有無》</p> <p>平成28年度（実績）における中古自動車流通台数は、約1,000万</p>																																		

			台であり、概ね中古車市場の維持・活性化が図られている。
10	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	中古車は新車に比べ価格が低いため主に低所得者が取得する傾向にあるため、本特例措置を講ずることによって低所得者の自動車保有及び買換えを促すことが可能。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	
		③ 地方公共団体が協力する相当性	
11	有識者の見解		
12	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		