

令和 5 年度 環境省税制改正要望結果の概要

1. 税制全体のグリーン化の推進

2030 年度 46%削減、2050 年のカーボンニュートラルを実現するためには、あらゆる分野で、でき得る限りの取組を進める必要があるが、その中でも、

- ・あらゆる主体の行動変容の促進
- ・既存の先端技術の早期かつ最大限の導入、イノベーションの実現及びその社会実装をこれまで想定していた以上の規模・スピード感で実現していくことが必要。

本年 6 月に閣議決定された「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」では、GX 投資に関する新たな政策イニシアティブとして、「GX 経済移行債（仮称）」の創設や「成長志向型カーボンプライシング構想」の具体化といった方向性が打ち出され、炭素中立型経済社会の実現に向け、カーボンプライシングを含めしっかりと検討していくことが求められている。

また、カーボンプライシングについては、本年 5 月の G 7 気候・エネルギー・環境大臣会合において、費用効率の高い排出削減を加速するなどの投資を促進する決定的な潜在力や、収入が気候変動対策のための更なる資金拠出等を可能にする旨が認識・強調されるとともに、G 7 を超えたパートナーとその野心的な活用を世界中で拡大することに取り組む旨が合意されたところ。

これらの点や、ロシアのウクライナ侵略に端を発する現下のエネルギー情勢等も踏まえつつ、成長促進と排出抑制・吸収を共に最大化する効果を持った「成長志向型カーボンプライシング構想」の具体化に向けた検討を進める。

第 5 次環境基本計画（平成 30 年 4 月 17 日閣議決定）に基づき、企業や国民一人一人を含む多様な主体の行動に環境配慮を織り込み、環境保全のための行動を一層促進するために、以下のとおり、幅広い環境分野において税制全体のグリーン化を推進する。

（地球温暖化対策）

○ 「成長志向型カーボンプライシング構想」の具体化

脱炭素社会の実現に向けた官民連携の取組を一気に加速し、エネルギー安全保障の確保に万全を期しながら、国内投資を拡大しつつ新たな成長のフロンティアを開拓する。2050 年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、年内にロードマップを取りまとめる。

今後 10 年間に 150 兆円の官民の脱炭素投資を先導するための政府資金を先行して調達するための「GX 経済移行債（仮称）」の将来の財源、脱炭素投資を促す経済的インセンティブ、EU において検討が進められている炭素国境調整措置への対応、さらに来年我が国は G 7 議長国としてカーボンプライシングの議論をリードする必要があることなどの観点を踏まえつつ、中長期にわたる時間軸の中で予見可能性の高い「成長志向型カーボンプライシング構想」の具体化の検討を進め、速やかに結論を得る。その際、現下のエネルギー情勢等を踏まえて施行までに一定の期間を設けること、代替技術のイノベ

ーション、中小企業をはじめとする事業者の脱炭素化に向けた円滑な移行等に関する配慮を行う。グリーントランスフォーメーション（GX）に向けた各種政策と一体として、我が国産業の競争力強化や国内外の脱炭素市場の獲得を実現する。

⇒ 政府による GX 実行会議の議論を踏まえることとされた。

○ 税制全体のグリーン化

平成 24 年 10 月から施行されている「地球温暖化対策のための税」を着実に実施し、省エネルギー対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料のクリーン化・効率化などのエネルギー起源二酸化炭素排出抑制の諸施策に充当する。また、揮発油税等について、グリーン化の観点から「当分の間税率」を維持する。

⇒ 地球温暖化対策のための税は着実に実施することとされた。

揮発油税等の「当分の間税率」は維持することとされた。

（自動車環境対策）

○ 地球温暖化対策・公害対策の一層の推進、汚染者負担の性格を踏まえた公害健康被害補償のための安定財源確保の観点から、車体課税の一層のグリーン化を推進する。

⇒ 自動車重量税のエコカー減税及び自動車税・軽自動車税の環境性能割については、現行制度を 2023 年末まで据え置いた上で、電気自動車等については引き続き免税/非課税措置が取られることとされ、また、2030 年度燃費基準の達成度に応じた優遇措置の仕組みが見直された。

自動車税・軽自動車税のグリーン化特例については、適用期限が 3 年間延長された。

（生物多様性の保全）

○ 「30by30 目標」の達成に向けた税制措置を含む施策の推進

2030 年までに陸と海の 30%以上を保全する「30by30 目標」達成に向け、保護地域以外で生物多様性保全に資する地域（OECM）の設定・管理を推進するため、制度化と併せて民間の取組を支援するための税制措置のあり方についても吸収源対策の推進の観点も踏まえつつ検討し、必要な対応を行う。

⇒ 要望は認められなかった。

2. 個別のグリーン化措置

(1) 脱炭素社会

○ 株式会社脱炭素化支援機構の法人事業税の資本割に係る課税標準特例の創設（法人事業税）【新設】（◎）

- ・ 株式会社脱炭素化支援機構について、法人事業税の資本割に係る課税標準額を、銀行法施行令で定める銀行の最低資本金の額（20 億円）とみなす特例措置を新設する。¹

⇒ 以下の内容で特例措置を創設することとされた。

- ・ 法人事業税について、5 年間に限り、政府の出資金に相当する金額を資本金等の額から控除。

○ 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（固定資産税）【拡充・延長】

- ・ 燃料電池自動車に水素を充てんするための設備に対する固定資産税の課税標準額の特例措置について、以下の措置を講じた上で延長する。

- ◆ 対象資産の取得価格の下限を、現行の 1 億 5 千万円から 1 億円以上に引き下げ。

- ◆ 取得価格 5 億円以上の設備の課税標準額の軽減幅を、現行の $3/4$ から $1/2$ に更に縮減。

⇒ 以下の見直しをした上で、2 年間延長することとされた。

- ・ 取得価額が 5 億円以上の燃料電池自動車水素充てん設備について、課税標準を最初の 3 年間価格の $2/3$ （現行： $4/3$ ）とする。
- ・ 取得価額が 1 億 5000 万円以上 5 億円未満の燃料電池自動車水素充てん設備について、課税標準を 3 年間価格の $5/6$ （現行： $4/3$ ）とする。

(2) その他

○ 試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除（所得税、法人税、法人住民税）【拡充・延長】

- ・ 試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除について、

- ◆ 一般型のインセンティブ強化

- ◆ オープンイノベーション型におけるスタートアップ企業の定義の見直し等の拡充・延長を行う。

⇒ 以下の見直しをした上で、3 年間延長することとされた。

- ・ 増減試験研究費割合による税額控除率を見直し。
- ・ 基準年度比売上金額減少割合が 2 % 以上等の場合における控除税額の上限の

¹ 法人事業税の資本割＝資本金等×標準税率（東京都 0.525%）。

上乗せ特例を、適用期限の到来をもって廃止。 等

○ 福島国際研究教育機構に係る税制上の所要の措置（所得税、法人税、消費税、印紙税、登録免許税、相続税、個人住民税、法人住民税、事業税、地方消費税、不動産所得税、固定資産税、都市計画税、事業所税）【新設】

- ・ 福島国際研究教育機構について、所得税、法人税、法人住民税等を非課税とする等の措置を講ずる特例を創設する。

⇒ 以下の内容で特例措置を創設することとされた。

- ・ 福島国際研究教育機構を公共法人（法人税法別表第一）とする。
- ・ 特定公益増進法人の範囲に福島国際研究教育機構を追加。 等

車体課税のグリーン化措置(2021年4月1日～2023年12月末)

- 自動車重量税(エコカー減税)、自動車税・軽自動車税の環境性能割は、現行制度が2023年12月末まで継続。自動車・軽自動車のグリーン化特例は、現行制度が2026年3月末まで継続。

軽課措置(自家用乗用車)

(注)クリーンディーゼル車に関しては別掲

税目		自動車重量税		自動車税・軽自動車税			
軽減措置		エコカー減税		環境性能割		グリーン化特例※2	
対象車	2030年度 燃費基準	購入時検査※3	初回 継続検査※3	自動車税	軽自動車税	自動車税 種別割	軽自動車税 種別割
・電気自動車等※1	—	免税	免税	非課税	非課税	▲75%	▲75%
・ハイブリッド車・ガソリン車	+20%	免税	軽減なし	非課税	非課税	軽減なし	軽減なし
	-10%	▲50%		1%			
	-15%						
	-25%						
	-30%	▲25%		2%	1%		
	-40%						
	-45%						
	それ以外	軽減なし		3%	2%		

※1「電気自動車等」には、電気自動車、燃料電池車、天然ガス自動車(2009年排出ガス規制NOx10%低減又は2018年排出ガス規制適合)、プラグインハイブリッド車が含まれる。ただし、軽自動車税においては、「電気自動車等」にプラグインハイブリッド車は含まれない。

※2 グリーン化特例は車両購入年の翌年度に税率に適用。

※3 購入時検査とは、新車購入時に実施する車検のこと。初回継続検査とは新車登録後3年目に実施する車検のこと(自動車重量税は車検時に徴収される)。

重課措置

自動車重量税	
車齢	課税の引上げ
・13年超	5,700円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+32%)
・18年超	6,300円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+54%)

自動車税※3	
車齢	重課
・ガソリン車、LPG車:13年超	概ね+15%
・ディーゼル車:11年超	概ね+15%

軽自動車税※3	
車齢	課税の引上げ
・13年超	12,900円 概ね+20%

令和5年度税制改正に伴うクリーンディーゼル車の扱い

- クリーンディーゼル車については、現行の激変緩和措置を2023年12月末まで維持し、2020年度基準達成の有無に応じて税率を変更する。
- 2024年1月1日以降、ハイブリッド車・ガソリン車と同様の扱いに変更。

自動車重量税(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減税措置

<自動車重量税(エコカー減税)>

燃費基準	2022年5月1日～2023年12月末
2020基準達成	免税
2020基準未達成	当分の間税率

<環境性能割>

燃費基準	2022年4月1日～2023年12月末
2020基準達成	非課税
2020基準未達成	3%

※2024年1月1日以降、自動車重量税(エコカー減税)及び環境性能割において、クリーンディーゼル車はガソリン車の扱いに準じる。

令和5年度税制改正に伴う自動車重量税(エコカー減税)の見直し

- 自動車重量税のエコカー減税は、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、2023年4月末までであった現行制度を、異例の措置として2023年12月末まで継続。
- 電動車の普及促進のため、2024年1月1日から2026年4月末にかけて、ハイブリッド・ガソリン車の燃費基準は段階的に引上げ。

乗用車の自動車重量税(エコカー減税)の見直し

期間	ハイブリッド車・ガソリン車・クリーンディーゼル車※ ¹ （2030年度燃費基準※ ² ）								電気自動車等※ ³
	60%	70%	75%	80%	90%	100%	120%	125%	
2019年5月 ～2023年12月末	▲25%		▲50%		免税		免税※ ⁴		
2024年1月 ～2025年4月末	軽減なし	▲25%		▲50%	免税		免税※ ⁴		
2025年5月 ～2026年4月末	軽減なし		本則税率 ※ ⁵	▲25%	▲50%	免税		免税※ ⁴	

※¹ クリーンディーゼル車は、2023年12月末までは特例措置として、2020年度燃費基準達成の場合は免税、未達成の場合は当分の間税率となり、2024年1月以降は上表に従う。

※² 減免対象は2020年度燃費基準を達成している車両に限る。

※³ 電気自動車等には、電気自動車、天然ガス自動車（2009年排ガス規制＋NOx▲10%又は2018年排出ガス規制適合）、燃料電池車、プラグインハイブリッド車が含まれる。

※⁴ 新車登録後3年目に実施する初回継続検査についても免税。

※⁵ 2025年5月から2026年4月までに自動車検査証の交付を受ける車両で、①2018年排出ガス規制に適合、②2018年排出ガス基準値より50%以上窒素酸化物の排出量が少ない、③2030年度燃費基準を75%達成、の全てを満たす車両は、本則税率を適用。

（出典）「令和5年度税制改正の大綱」（令和4年12月23日閣議決定）等より作成。

令和5年度税制改正に伴う自動車税・軽自動車税の環境性能割の見直し

- 自動車税・軽自動車税の環境性能割は、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、2023年3月末までの措置であった現行制度を、2023年12月末まで継続。
- 電動車の普及促進のため、2024年1月1日から2026年4月末にかけて、環境性能に応じた税率の適用区分は段階的に引上げ。

環境性能割の見直し(自家用車)

期間	車両	ハイブリッド車・ガソリン車・クリーンディーゼル車※ ¹ 2030年度燃費基準※ ²									電気自動車等※ ³
		55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	
2021年4月 ～2023年12月末	自動車	3%	2%			1%		非課税			
	軽自動車	2%	1%			非課税					
2024年1月 ～2025年3月末	自動車	3%			2%		1%	非課税			
	軽自動車	2%			1%		非課税				
2025年5月 ～2026年3月末	自動車	3%				2%		1%		非課税	
	軽自動車	2%				1%		非課税			

※¹ クリーンディーゼル車は、2023年12月末までは特例措置として、2020年度燃費基準達成の場合は非課税、未達成の場合は3%となる。2024年1月1日以降は上表に従う。但し、2022年4月1日から2023年3月末までに取得したクリーンディーゼル車で、①2018年排出ガス規制又は2009年排出ガス規制に適合、②2030年度燃費基準の達成率が60%以上、③2020年度燃費基準を達成、の全てを満たす車両は環境性能割を非課税とする。

※² 減免対象は2020年度燃費基準を達成している車両に限る。

※³ 「自動車」の場合、「電気自動車等」には、電気自動車、燃料電池車、天然ガス自動車(2009年排出ガス規制NO_x10%低減又は2018年排出ガス規制適合)、プラグインハイブリッド車が含まれる。「軽自動車」の場合、「電気自動車等」には、電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車(2009年排出ガス規制NO_x10%低減又は2018年排出ガス規制適合)が含まれる。

(出典)「令和5年度税制改正の大綱」(令和4年12月23日閣議決定)等より作成。

令和5年度税制改正に伴う自動車税・軽自動車税(種別割)のグリーン化特例の見直し

- 自家用乗用車に対する自動車税及び軽自動車税の種別割に対するグリーン化特例の軽課措置※2は、2023年3月末までの措置であった現行制度を、2026年3月末まで3年間延長。
- 自動車税種別割の重課措置も、現行制度を2026年3月末まで3年間延長。

自家用乗用車に対する自動車税・軽自動車税(種別割)の軽減措置

税目	対象自動車	軽減措置
自動車税	・電気自動車 ・燃料電池車 ・天然ガス自動車(2009年排出ガス規制NOx10%低減又は2018年排出ガス規制適合) ・プラグインハイブリッド車	▲75%
軽自動車税	・電気自動車 ・燃料電池車 ・天然ガス自動車(2009年排出ガス規制NOx10%低減又は2018年排出ガス規制適合)	▲75%

※ 軽減措置は該当車を購入した翌年度の税率に適用される。

自家用乗用車に対する自動車税・軽自動車税(種別割)の重課措置

自動車税	
車 齢	重 課
・ガソリン車、LPG車:13年超	概ね+15%
・ディーゼル車:11年超	概ね+15%

軽自動車税	
車 齢	重 課
・13年超	概ね+20%

令和5年度税制改正大綱における自動車関係諸税の見直しに関する記載

- 令和5年度税制改正大綱では、電動車の普及と競争力強化に取り組むべきである点が言及され、次のエコカー減税等の期限到来時までには、自動車関係諸税の見直しの検討を行うことが明記された。

第一 令和5年度税制改正の基本的考え方

1. 経済のグローバル化・デジタル化・グリーン化への対応

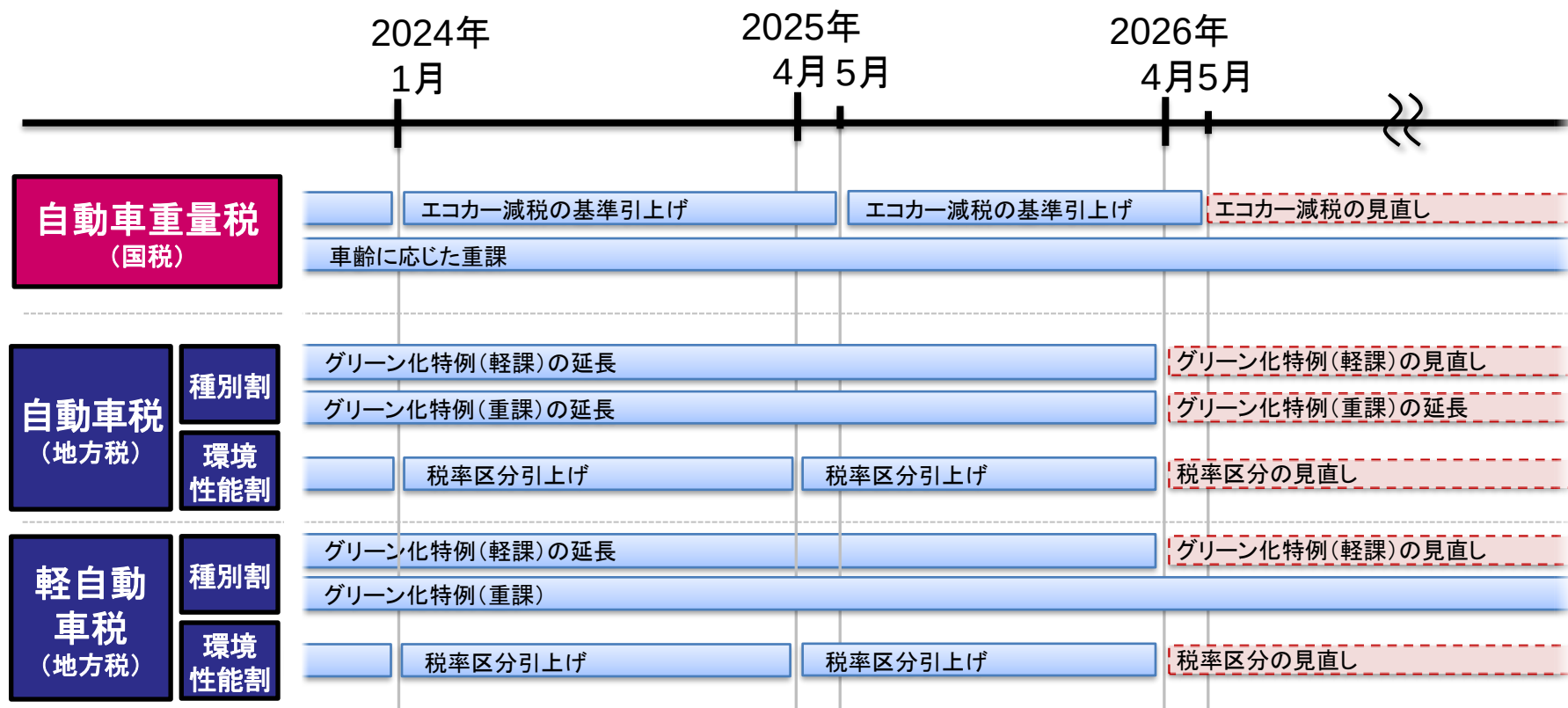
約 550 万人の雇用を創出するなど日本経済の「基幹産業」である自動車産業は、グローバルでの熾烈な競争環境の下で、CASEに代表される 100 年に一度ともいわれる大変革に直面している。具体的には、**電気自動車の普及や内燃機関自動車に対する規制強化にみられる脱炭素の要請への対応**、保有から利用への移行、ネットワーク接続された自動車を中心とした自動運転技術の登場といった動きが挙げられる。…加えて、2050 年のカーボンニュートラルの達成に向けて、多様な選択肢の下、将来の合成燃料の内燃機関への活用も見据え、**電動車（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車）の普及と競争力強化に引き続き取り組むべきである。**

第三 検討事項

4 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。**

今後の車体課税見直しのスケジュール

- 2026年5月1日以降、自動車重量税のエコカー減税が期限切れとなる。
- 同年4月1日以降、自動車税の種別割のグリーン化特例(軽課・重課)、軽自動車税の種別割のグリーン化特例(軽課)が期限切れとなる。また、自動車税及び軽自動車税の環境性能割の税率区分の見直しが行われる。



…法令で決定済み及び令和5年度税制改正で結論を得た事項

…令和8年度税制改正以降で具体的な結論を得る事項