

令和7年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

(新 設 ・ 拡 充 ・ 延 長 ・ そ の 他)

No	15	府省庁名	経済産業省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（自動車税、軽自動車税）		
要望項目名	自動車関係諸税のあり方の検討		
要望内容（概要）	令和6年度与党税制改正大綱における検討事項を踏まえ、自動車関係諸税について、市場の活性化に寄与し、2050年カーボンニュートラルの実現にも積極的に貢献するものとすべく、新たに保有段階におけるCO2削減に資する制度の基本的考え方を提示するとともに、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等を踏まえつつ、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。		
関係条文	自動車税 地方税法第145条～第177条の24、附則第12条の2の10～第12条の5、地方税法施行令第44条～第44条の11、地方税法施行規則第9条～第9条の17、附則第5条 軽自動車税 地方税法第442条～第463条の30、附則第29条の8の2～第30条の2、地方税法施行令第52条の18～第52条の23、地方税法施行規則第15条の8～第16条、附則第7条		
減収見込額	[初年度] － (－) [改正増減収額] － [平年度] － (－) (単位：百万円)		
要望理由	(1) 政策目的 自動運転をはじめとする技術革新や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がりなど、自動車を取り巻く環境は大きく変化しており、また、自動車産業として2050年カーボンニュートラルの実現に向け積極的な貢献が求められる中で、自動車産業、ひいては日本経済全体の活性化を図るため、自動車関係諸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。 (2) 施策の必要性 ① 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、世界的なカーボンニュートラルの動きを受けた自動車の電動化の急速な進展、自動運転をはじめとする技術革新、シェアリング等の保有から利用への変化など、GX（グリーン・トランスフォーメーション）やDX（デジタル・トランスフォーメーション）による100年に一度の大きな変革期に直面している。こうした動きは、グローバル競争を激化させる一方で、新たなビジネスの拡大や社会変革の大きなチャンスであり、GX・DXを取り込むことで、「自動車産業」は「モビリティ産業」に大きく進出し、日本経済全体の成長の源泉となるとともに、様々な社会課題の解決に貢献することが可能となる。 ② 令和6年度与党税制改正大綱の検討事項においては、「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。」とされたところ。 ③ 上記を踏まえ、自動車関係諸税について、市場の活性化に寄与し、2050 年カーボンニュートラルの実現にも積極的に貢献するものとすべく、新たに保有段階における CO2 削減に資する制度の基本的考え方を提示するとともに、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等を踏まえつつ、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。
本要望に対応する 縮減案	-

政策体系における政策目的の位置付け

1. 経済構造改革の推進及び地域経済の発展

政策の達成目標

- ① 自動車市場の拡大を通じて、自動車産業、ひいては日本産業全体の活性化を図る。
② 環境性能に優れた自動車の普及促進のため、乗用車の新車販売について、2030 年までに次世代自動車の割合を 5～7 割（うち、電気自動車とプラグイン・ハイブリッド自動車を合わせた割合を 2～3 割）、2035 年までに電動車の割合を 100%とすることを旨とする。

（関連する与党税制改正大綱、閣議決定等）

○令和 6 年度税制改正大綱（令和 5 年 12 月 14 日）

第三 検討事項

5 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。

○未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 15 日）

第 2 具体的な施策

I [2] 1. エネルギー・環境

（1）KPI の主な進捗状況

《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。

（参考）次世代自動車戦略 2010（平成 22 年 4 月 12 日）

2030 年の乗用車車種別普及目標（政府目標）

次世代自動車	50～70%
ハイブリッド自動車	30～40%
電気自動車	20～30%
プラグイン・ハイブリッド自動車	
燃料電池自動車	～3%
クリーンディーゼル自動車	5～10%

		OGX 実現に向けた基本方針（令和 5 年 2 月 10 日） 参考資料 【今後の道行き】事例 7：自動車産業 ■自動車産業のカーボンニュートラル化（例. 2035 年乗用車の新車販売で電動車 100%）を実現するため、今後 10 年で省エネ法などで電動車の開発・性能向上・車両導入への投資を促しつつ、国際ルールへの対応を着実に進めることによりグローバル市場への展開を進める。 ○経済財政運営と改革の基本方針 2024（令和 6 年 6 月 21 日） 第 2 章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 3. 投資の拡大及び革新技術の社会実装による社会課題への対応（前略） 低炭素水素等については、水素社会推進法に基づき、国内外におけるサプライチェーンの構築、国内の拠点整備や技術開発の支援、電力・ガス・燃料・製造・運輸分野における利用拡大を促す制度整備に向けた検討を進める。 電動車や電動建機の導入促進に加え、燃料電池トラック等の商用車と商用車用ステーションへの集中支援、水素供給への支援を行う。 商用車のうち、非化石エネルギー自動車の保有や使用に関する目標の拡大について、検討を行う。国際競争力のある価格の実現に向け、官民連携により、合成燃料（e-fuel）、合成メタン e-methane）、国産の持続可能な航空燃料（SAF）を含むカーボンリサイクル燃料の研究開発や設備投資を促進するとともに、需要創出や環境整備に取り組む。
--	--	---

		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	—
		同上の期間中の達成目標	—
		政策目標の達成状況	国内自動車市場はバブル期をピークに縮小している。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ことが必要。 ＜国内自動車販売台数の推移＞ 平成 29 年度 520 万台 平成 30 年度 526 万台 令和元年度 504 万台 令和 2 年度 466 万台 令和 3 年度 422 万台 令和 4 年度 439 万台 令和 5 年度 453 万台 エコカー減税等により、環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるものの、2030 年までに乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合を 5～7 割（うち、電気自動車とプラグイン・ハイブリッド自動車を合わせた割合を 2～3 割）とすることを目指す、2035 年までに乗用車新車販売で電動車 100%を実現するという政府目標の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。 ＜新車販売台数に占める電動車の割合＞ 平成 29 年度 33.1% 平成 30 年度 34.3% 令和元年度 35.0% 令和 2 年度 37.2% 令和 3 年度 41.7% 令和 4 年度 46.6% 令和 5 年度 53.2%
		有効性	国内の自動車販売台数は 400～500 万台前後で推移している。 ＜国内自動車販売台数の推移＞ 平成 29 年度 520 万台 平成 30 年度 526 万台 令和元年度 504 万台 令和 2 年度 466 万台 令和 3 年度 422 万台 令和 4 年度 439 万台 令和 5 年度 453 万台
		要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	令和 6 年度与党税制改正大綱においては、 「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。」とされており、この方針の実現を図る。
--	--	---

		当該要望項目 以外の税制上の 支援措置	—
	相 当 性	予算上の措置等 の要求内容 及び金額	—
		上記の予算上 の措置等と 要望項目との 関係	—
		要望の措置の 妥当性	令和 6 年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車関係諸税について、市場の活性化に寄与し、2050 年カーボンニュートラルの実現にも積極的に貢献するものとすべく、新たに保有段階における CO2 削減に資する制度の基本的考え方を提示するとともに、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等を踏まえつつ、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ものである。

これまでの税負担軽減措置等の適用実績と効果に関連する事項	税負担軽減措置等の適用実績	<新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合> 平成29年度 83.3% 平成30年度 74.7% 令和元年度 72.6% 令和2年度 62.7% 令和3年度 68.8% 令和4年度 67.2% 令和5年度 69.8% <エコカー減税（自動車重量税（財務省試算））> 平成29年度 ▲720億円 平成30年度 ▲660億円 令和元年度 ▲620億円 令和2年度 ▲600億円 令和3年度 ▲510億円 令和4年度 ▲400億円 令和5年度 ▲380億円
	「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績	—
	税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）	適用要件を満たす全ての自動車の対象であるため特定の者に偏ってはいない。
	前回要望時の達成目標	—
	前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由	—
これまでの要望経緯		—