

令和 7 年度地方税制改正等
に関する地方財政審議会意見
(令和 6 年11月26日)

第二 令和7年度地方税制改正等への対応

4 車体課税

令和6年度与党税制改正大綱では、今後の自動車関係諸税の見直しについて、日本の自動車戦略や「2050年カーボンニュートラル」目標への貢献、インフラの維持管理等の必要性などを踏まえつつ、国・地方を通じた財源の安定的な確保を前提に、中長期的な視点に立って検討を行うこととされている。

現在の車体課税の体系は、取得、保有、走行の各段階において総合的な課税を行うことで、全体を通じて適正な税負担の実現を目指すものであり、車体課税の税収約2.7兆円のうち地方財源は約2.3兆円にのぼり、地方にとって貴重な財源となっている。

このうち、自動車税・軽自動車税種別割は、「財産税的性格」と「道路損傷負担金的性格」を併せ持つ税である。これらを表す課税の基準として、総排気量（乗用車）や最大積載量（トラック）等を用いている。

また、令和元年度に導入された自動車税・軽自動車税環境性能割は、自動車がもたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音などの様々な社会コストにかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格を有している。そして、CO2排出量の少ない自動車等の一層の普及に向け環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づいて、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計されている。

（次ページへ続く）

自動車を取り巻く近年の動きとして、自動車業界はCASE(※1)に代表される大変革に直面しており、世界的な脱炭素の動きを受けた電動車の普及や、保有から利用へのシフトは、減少傾向にある車体課税や燃料課税の税収に更なる影響を与えることが考えられる。

他方、現時点でも、地方における自動車に係る行政サービスの規模が自動車ユーザーの税負担を大きく上回っている状況であり(※2)、今後、道路や橋りょう、トンネルなどの社会資本の維持管理・更新費が一層増加する見込みであることに加え(※3)、自動車の電動化や自動運転の普及等に対応した新たなインフラ整備の必要性も指摘されている。

また、自動車ユーザーの税負担水準については、車体課税だけでなく、燃料課税や消費税も含めた自動車に係る負担全体の水準を見ると、欧州諸国と比較して必ずしも高くない。

これらの観点や応益課税の原則を踏まえれば、地方にとって極めて重要な財源である車体課税の税収が、今後も中長期的に安定的に確保されるよう、必要な制度の見直しを行うことが不可欠である。

特に、自動車税種別割においては、エンジンを持たず総排気量の値がない電気自動車等につき、一律に最低税率(※4)を適用している。一方で、昨今、電気自動車等については、高額な車種が増加しており、税負担の公平性等の観点から課題がある。こうした状況に鑑み、電気自動車等について、種別割の課税趣旨を適切に踏まえ、財産的価値や道路損傷その他の車両から生じる影響を適切に反映した新たな課税の基準及び税率等につき、早期に検討を進めることが必要と考えられる。

-
- ※1 CASE：Connected(IOT化・ツナガル化)、Automated(自動化)、Shared & Service(保有から利用への移行・利活用)、Electrified(電動化)
※2 令和4年度決算ベースで、全国の地方団体における自動車関係諸税の税収は約3.4兆円である一方、道路の新設・維持補修や交通安全対策等の自動車に関する行政サービスに要する費用は約5.7兆円となっている。
※3 「国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計」(平成30年11月国土交通省)では、令和30年度の社会資本の維持管理・更新費(平成30年度：約5.2兆円)について、事後保全を基本とする試算として最大約12.3兆円、予防保全を基本とする推計として最大約6.5兆円になると見込まれている。
※4 25,000円／年