

第 1 回 自動車関係税制のあり方に関する検討会 議事次第

令和 7 年 4 月 23 日 (水)
時間 : 10:00~12:00
場所 : 総務省 8 階 第一特別会議室

- 1 開会
- 2 村上総務大臣挨拶
- 3 小西座長挨拶
- 4 議事
 - (1) 検討会の運営について
 - (2) 自動車税・軽自動車税の現状等について
 - (3) 自由討議
 - (4) 今後の検討会の進め方について
- 4 閉会

配布資料

- (資料 1) 開催要綱 (案)
- (資料 2) 自動車関係税制の概況等
- (資料 3) 地方財政審議会意見 (令和 6 年 11 月 26 日)
- (資料 4) 税制改正大綱等
- (資料 5) 検討会のスケジュール (イメージ)

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」開催要綱

(令和7年3月 21 日 地方財政審議会決定)

1. 趣 旨

令和7年度与党税制改正大綱において示された自動車関係諸税の総合的な見直しに関し、地方財政審議会の下で本検討会を開催し、令和8年度税制改正に向けて、専門的検討を行う。

2. 名 称

本検討会は、「自動車関係税制のあり方に関する検討会」(以下「検討会」という。)と称する。

3. 構 成

地方財政審議会委員、別紙に掲げる地方財政審議会特別委員(関連する分野の学識経験者として、地方財政審議会令第2条第2項に基づき総務大臣が任命)をもって、検討会を構成する。

4. 運 営

- (1) 検討会に座長を置き、地方財政審議会会長がこれを務める。
- (2) 検討会は、座長が運営する。
- (3) 検討会は、必要に応じ、関係者の出席を求めることができる。
- (4) 検討会の会議は、原則として公開しないが、会議終了後、配布資料を公表するとともに、必要に応じブリーフィングを行う。また、速やかに会議の議事概要を作成し、これを公表するものとする。
- (5) この要綱に定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項は、座長が決定する。

自動車関係税制のあり方に関する検討会（案）

（地方財政審議会委員）

◎小西 砂千夫 会長

内田 明憲

西野 範彦

古谷 ひろみ

星野 菜穂子

（地方財政審議会特別委員）

赤井 伸郎 大阪大学大学院国際公共政策研究科教授

岡村 忠生 京都大学名誉教授

柏木 恵 キヤノングローバル戦略研究所研究主幹

勢一 智子 西南学院大学法学部教授

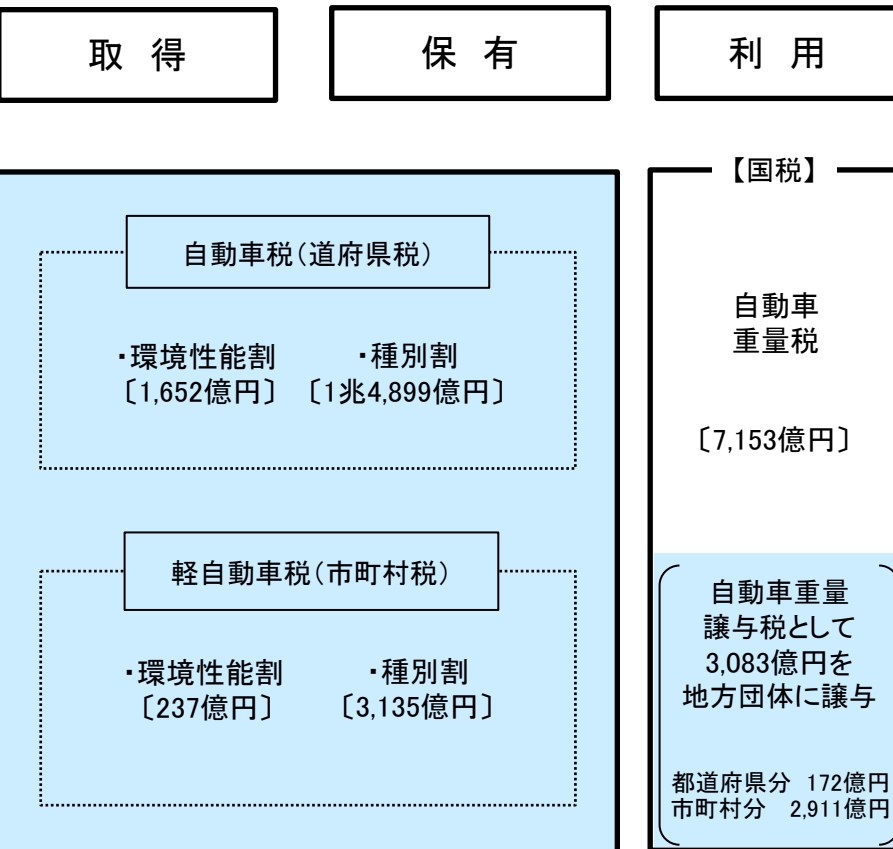
諸富 徹 京都大学大学院公共政策大学院教授

（◎は座長）

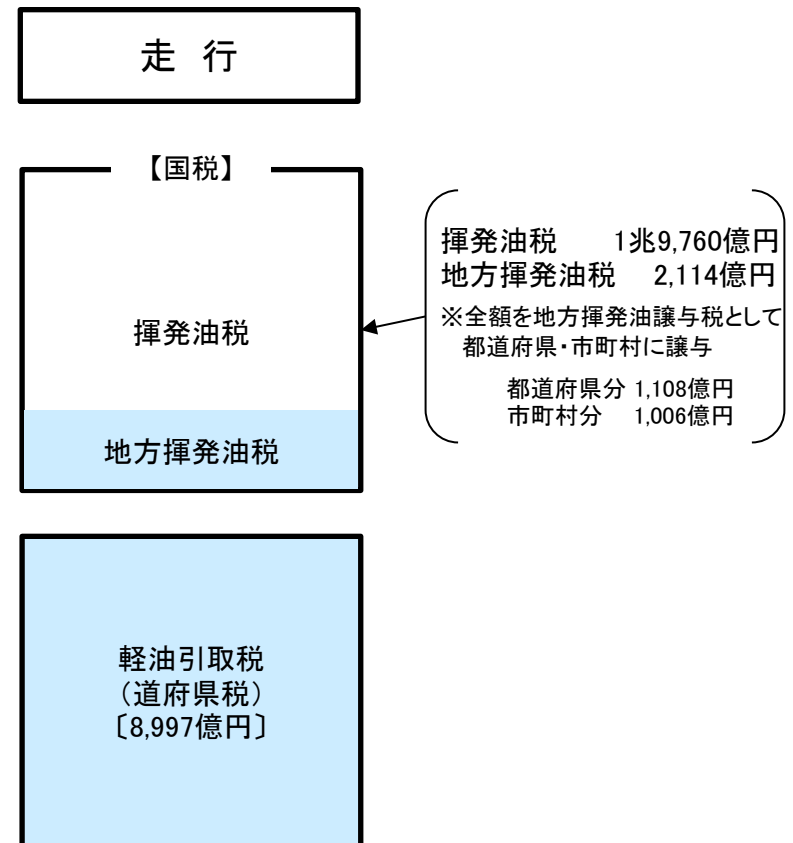
自動車関係税制の概況等

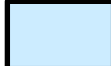
自動車関係諸税(車体課税＋燃料課税)の概要

車体課税(2.7兆円)は8割超が地方財源(2.3兆円)
(うち都道府県分1.6兆円、市町村分0.7兆円)

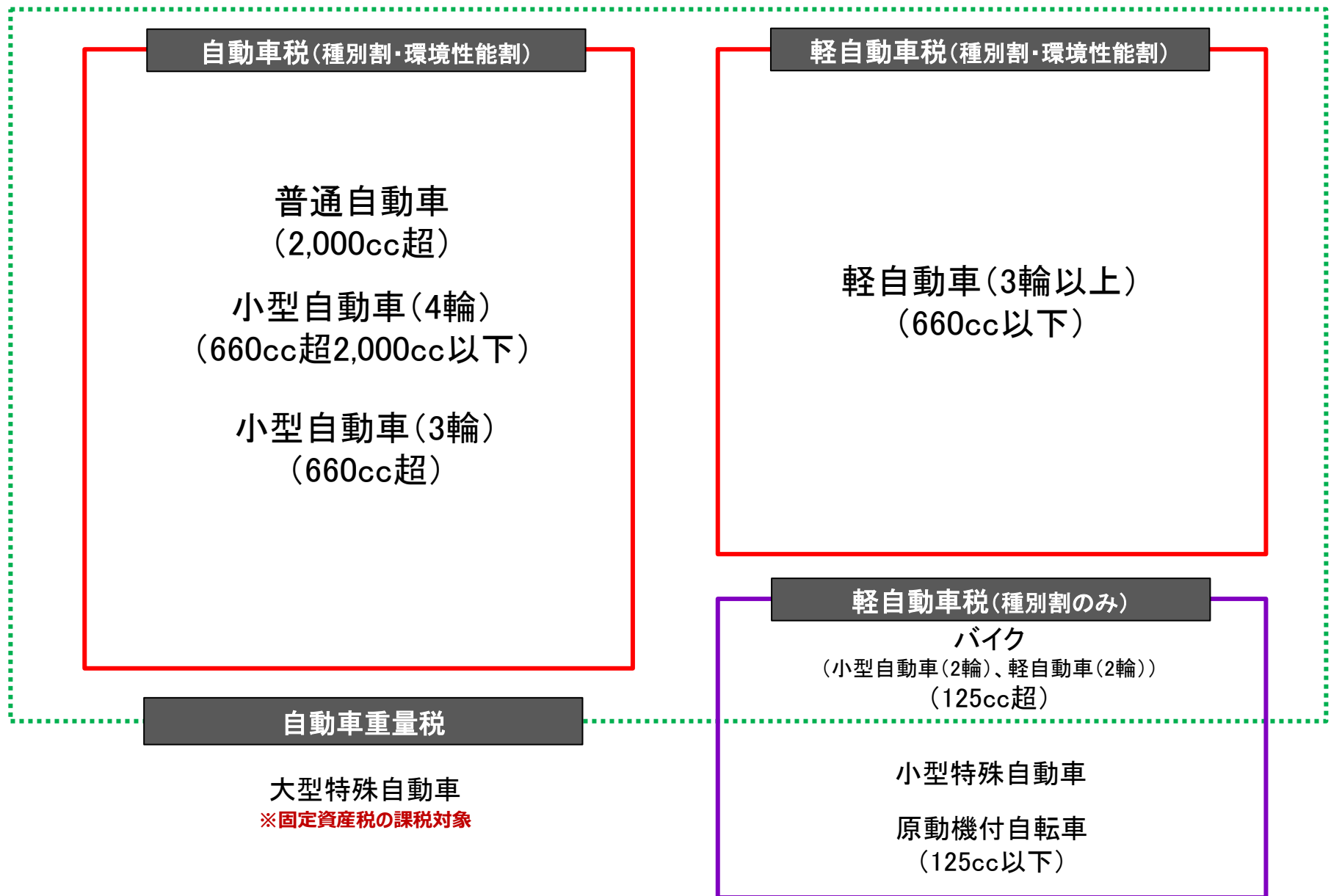


燃料課税(3.1兆円)は4割程度が地方財源(1.1兆円)
(うち都道府県分1.0兆円、市町村分0.1兆円)



 : 地方財源

車体課税の関係図



自動車関係諸税(国・地方)の概要

		税 目	課 税 物 件	税 率	7 年度税込 (億円)	備 考
国	税	揮発油税	揮発油	48,600 円/kℓ (本則税率: 24,300円/kℓ)	19,760	・ 国の一般財源
		地方揮発油税	揮発油	5,200 円/kℓ (本則税率: 4,400円/kℓ)	2,114 (地方譲与分)	・ 地方の一般財源として 全額譲与
		石油ガス税	自動車用石油ガス	17円50銭/kg	80 (うち地方譲与分 40)	・ 税込の1/2は地方の一般 財源として譲与
		自動車重量税	乗用車、トラック、バス、 軽自動車、バイク等	(例) 乗用車 車両重量0.5t・1年につき ・ 自家用 4,100 円 ・ 営業用 2,600 円 (本則税率: いずれも2,500円)	7,153 (うち地方譲与分 3,083)	・ 税込の431/1000は地方 の一般財源として譲与
地方税	都道府県税	軽油引取税	軽油	32,100 円/kℓ (本則税率: 15,000 円/kℓ)	8,997	・ 地方の一般財源 ※一部を政令市へ交付
		自動車税	乗用車、トラック、 バス等 (軽自動車等を除く)	・ 環境性能割 燃費区分等に応じ、取得価額の0～3% ・ 種別割 (例: 乗用車 排気量2,000ccクラス) ・ 自家用 36,000円 (年) ・ 営業用 9,500円 (年)	16,551 (環境性能割 1,652 種別割 14,899)	・ 地方の一般財源 ※環境性能割は、 一部を市町村へ交付
	市町村税	軽自動車税	軽自動車、小型二輪車、 原付自転車等	・ 環境性能割 燃費区分等に応じ、取得価額の0～2% ・ 種別割 (例: 軽乗用車) ・ 自家用 10,800円 (年) ・ 営業用 6,900円 (年)	3,372 (環境性能割 237 種別割 3,135)	・ 地方の一般財源

総 額 : 5兆8,027億円
 うち国分 : 2兆3,870億円
 うち地方分 : 3兆4,157億円

(注) 1: 国税部分については、財務省ホームページを参考に作成。

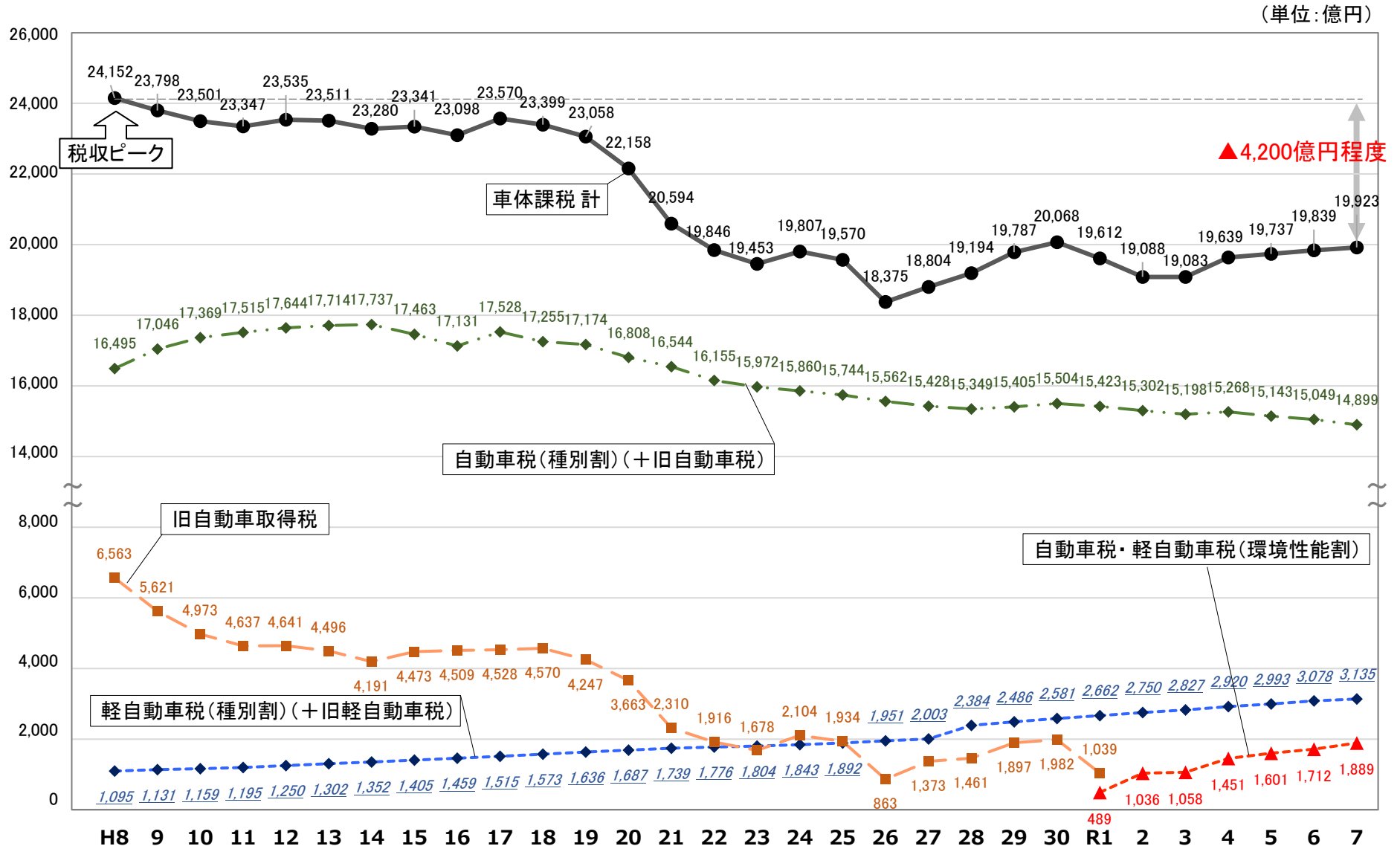
2: 税込は、国税は予算額、地方税は地方財政計画額である。

3: 揮発油税、地方揮発油税及び自動車重量税の税率は、租税特別措置法による当分の間税率であり、軽油引取税の税率は、地方税法附則による当分の間税率である。

4: 令和16年4月1日より、揮発油税の税率については、48,300円(本則税率: 24,000円)、地方揮発油税の税率については、5,500円(本則税率: 4,700円)となる。

車体課税(地方税)の税収推移

○ 令和7年度においては1兆9,923億円、ピーク時の平成8年度と比較すると▲4,200億円程度の減と見込まれている。

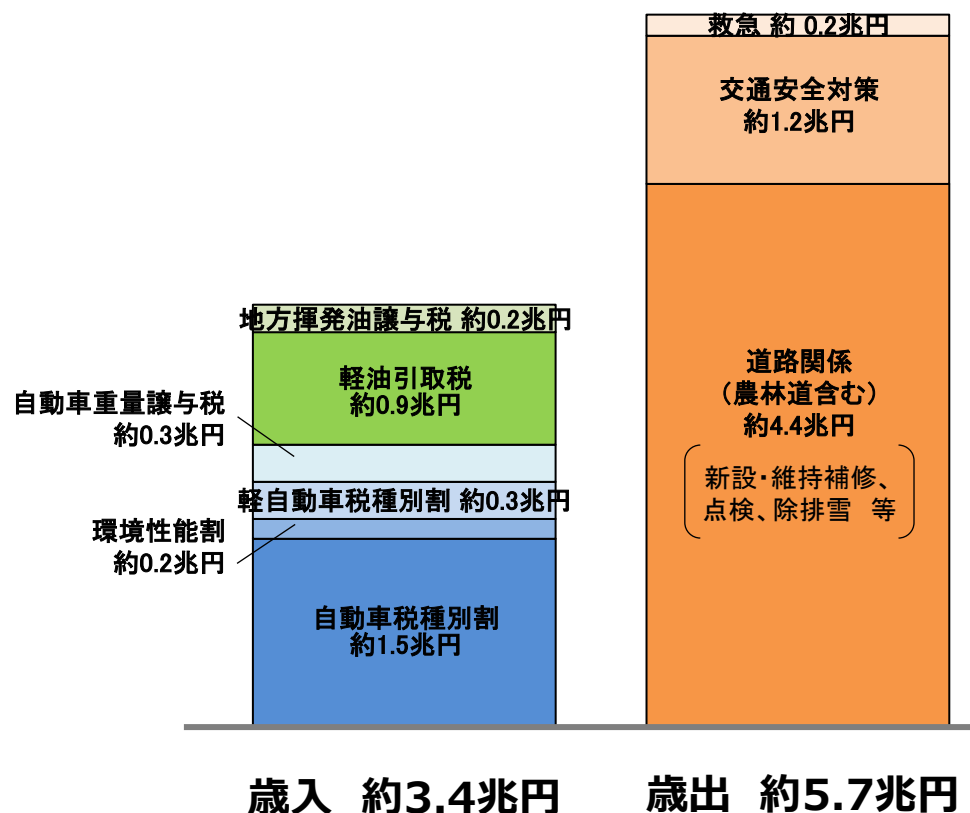


(注) 表中における計数は、令和5年度までは決算額、令和6年度以降は地財計画額による。

自動車に関する行政サービスと自動車関係諸税(車体課税＋燃料課税)の状況

- 自動車に関する行政サービスに要する費用は、自動車関係諸税(車体課税＋燃料課税)の税収を上回っている。
- 今後見込まれる道路や橋梁、トンネルなどの更新・老朽化対策や、防災・減災事業が確実に実施できるよう、社会インフラ財源の確保は地方団体にとって極めて重要。

地方団体における自動車関係諸税の税収と
自動車に関する行政サービスに要する費用



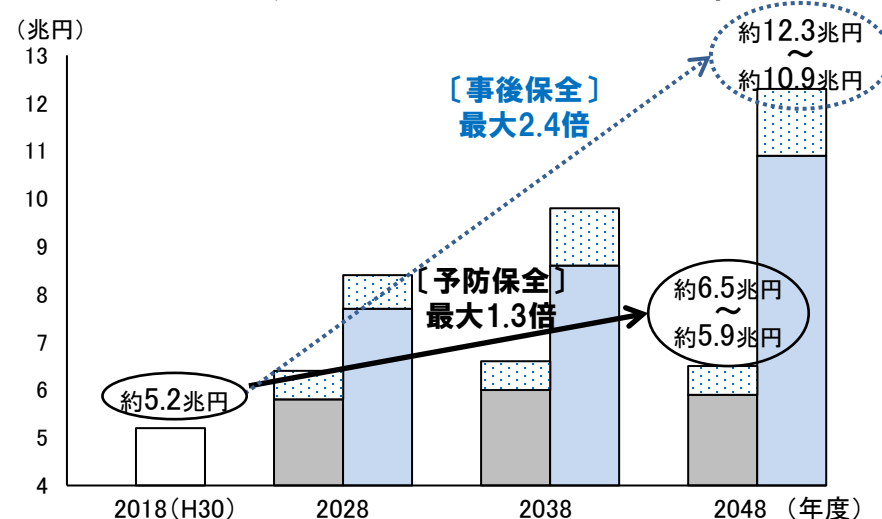
※歳入及び歳出については令和5年度決算額。
※端数処理の関係で合計が一致しない。

建設後50年以上経過する社会資本の割合

	R5年3月	R12年3月	R22年3月
道路橋 (橋長2m以上)	約37%	約54%	約75%
トンネル	約25%	約35%	約52%

※ 国土交通省HP「インフラメンテナンス情報」を基に作成。

将来の社会資本の維持管理・更新費の推計結果

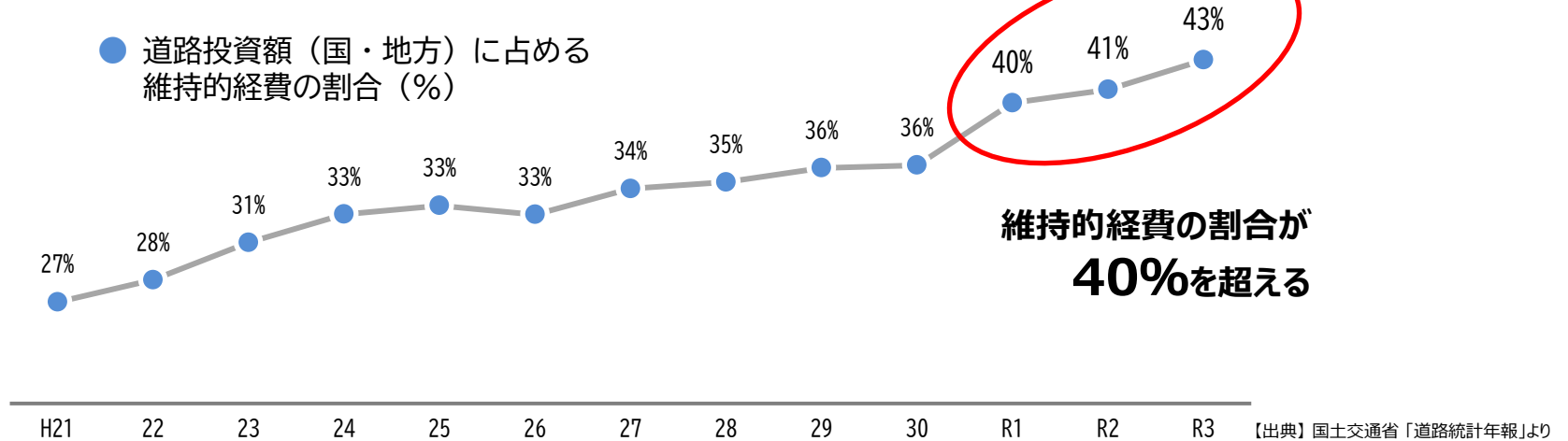


予防保全:施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
事後保全:施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。

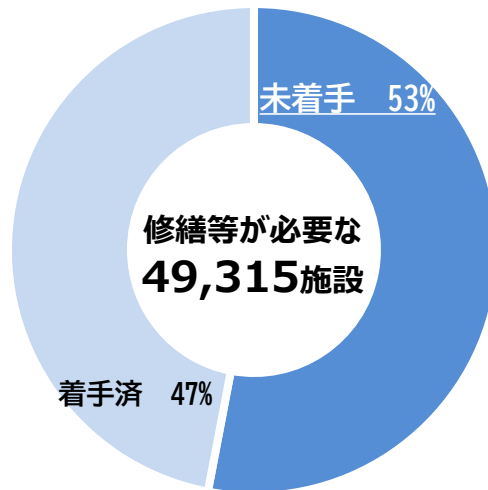
道路インフラに係る老朽化対策の現状・課題

道路投資額（国・地方）は維持的経費の割合が増加



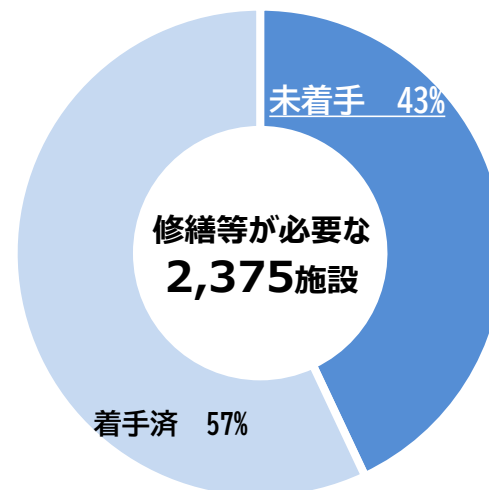
耐震等の防災対策や修繕等に着手する必要があるインフラの多くが未着手（地方公共団体分のみ）

① 2019～2023年度に点検した橋梁



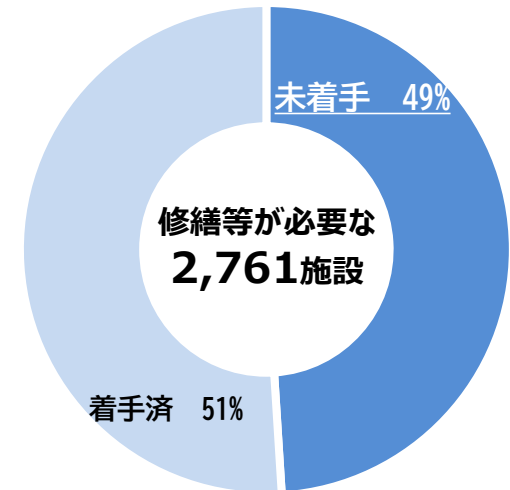
※ この他、2014～2018年度の点検分のうち修繕等が必要な60,482施設について17%が未着手

② 2019～2023年度に点検したトンネル



※ この他、2014～2018年度の点検分のうち修繕等が必要な3,131施設について5%が未着手

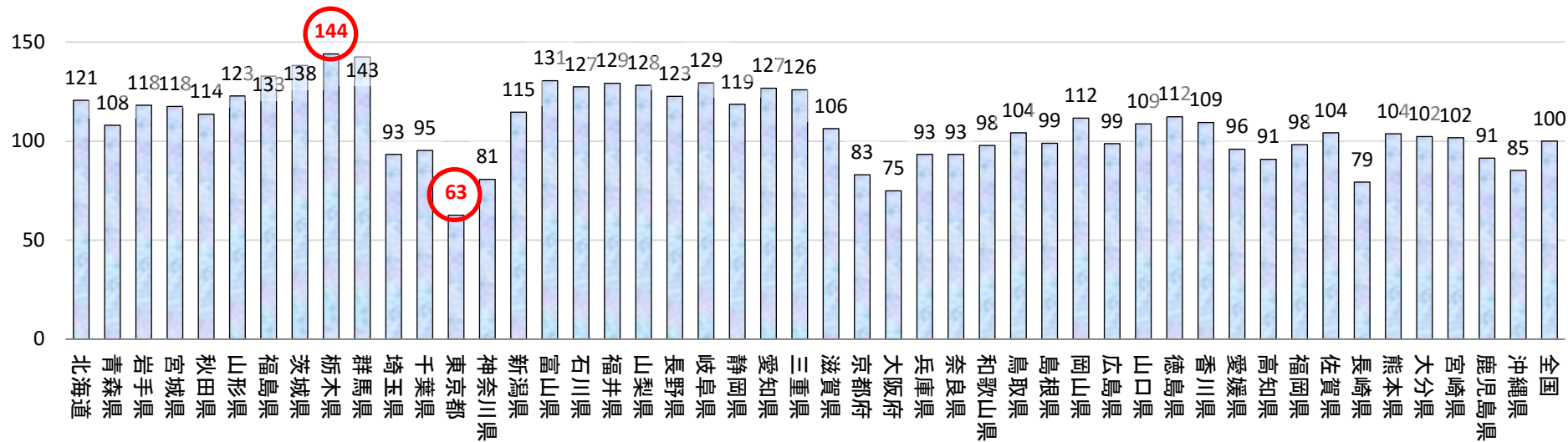
③ 2019～2023年度に点検した道路附属物等



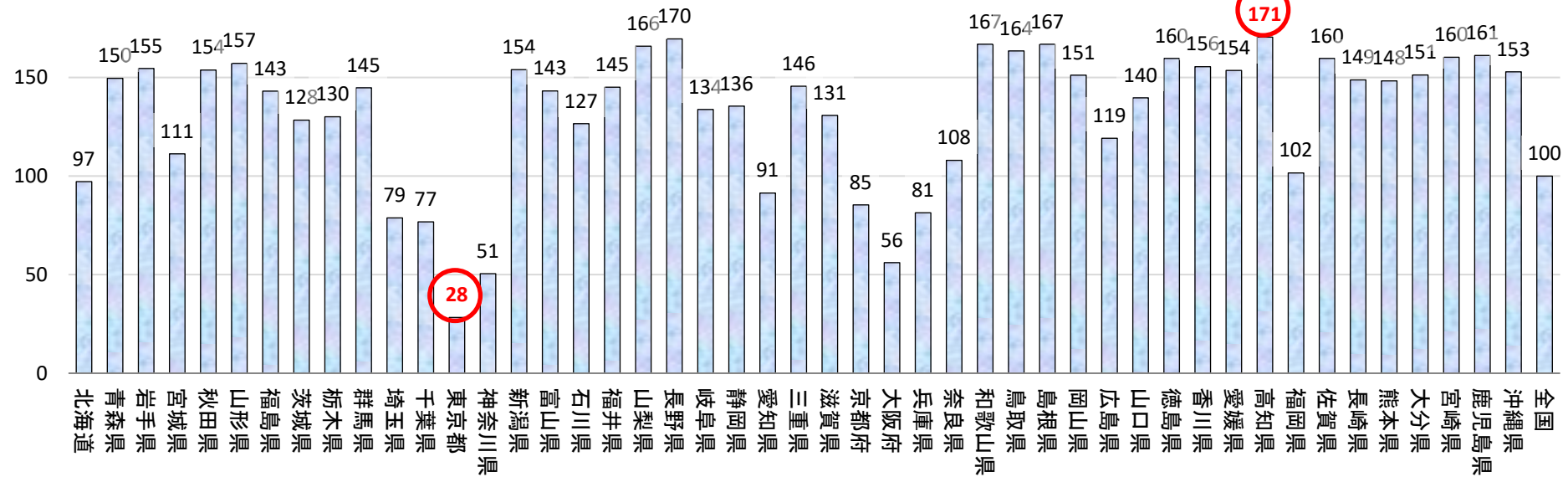
※ この他、2014～2018年度の点検分のうち修繕等が必要な3,737施設について6%が未着手
道路附属物等…シェッド・大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等

人口一人当たりの税収額の指数(令和5年度決算額)

自動車税



軽自動車税



環境性能割について

自動車税・軽自動車税(環境性能割) 課税の趣旨と創設の経緯

- 環境性能割は、自動車をもたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用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。
- 自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税として、燃費基準値の達成度に応じて0～3%の税率が適用されるものとして創設された。

平成25年度与党税制改正大綱(抄)

第一 2(3)②

イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることを前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(ロ) 消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

平成26年度与党税制改正大綱(抄)

第一 2(1)

① (略)自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時(平成27年10月予定)に廃止する。そのための法制上の措置は、消費税率10%段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる。

② (略)消費税率10%段階において、平成25年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税(環境性能割)を、自動車税の取得時の課税として実施することとし、平成27年度税制改正で具体的な結論を得る。その大要は、以下のとおりとする。

イ 課税標準は取得価額を基本とし、控除及び免税点のあり方等について併せて検討する。税率は、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、0～3%の間で変動する仕組みとする。具体的な燃費基準値達成度の税率への反映方法等については、省エネ法に基づく平成32年度燃費基準への円滑な移行を視野に入れて検討を行う。

平成28年度与党税制改正大綱(抄)

第一 5

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(注:消費税率の引上げが平成31年10月に延期されたことから平成31年10月1日から導入)。

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。

○令和元年 環境性能割の導入、環境性能割の臨時的軽減

【環境性能割の導入】※令和元年10月～

消費税率の10%への引上げにあわせ、自動車取得税を廃止・自動車税に環境性能割を導入

【環境性能割の臨時的軽減】

消費税率の10%への引上げに伴う自動車の取得時の負担感を緩和

⇒ 令和元年10月～令和2年9月までの間

自家用自動車（登録車及び軽自動車）の環境性能割の税率を1%分軽減

（地方税収の減収は、全額国費で補てん）

○令和3年 環境性能割の税率区分の見直し

- ・ 新たな2030年度燃費基準の下で税率区分を見直し（軽減対象車の割合は従前と同水準）
- ・ クリーンディーゼル車を構造要件による非課税対象から除外（2年間の激変緩和措置）

○令和5年 環境性能割の税率区分の見直し

- ・ 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、異例の措置として、従前の税率区分を令和5年12月末まで据え置き
- ・ 2035年電動車100%（乗用車新車販売）とする政府目標と整合させ、電動車の一層の普及促進を図る観点から、各税率区分における燃費基準達成度を3年間で段階的に引き上げ

環境性能割に関する論点

- 環境性能割は、自動車をもたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用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。
- 環境インセンティブを強化する観点から、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。
⇒ 環境性能割が課税されるのは、ガソリン車等の「燃費性能の悪い(CO2排出量の多い)自動車」となっている。
- 自動車税・軽自動車税環境性能割(約1,900億円)は貴重な地方団体の財源となっている。

車 種		R7.4～	
(自家用乗用車)	税率区分	自動車税	軽自動車税
電気自動車 プラグイン ハイブリッド車等	非課税	すべて	
ガソリン車、 石油ガス車、 ディーゼル車 (いずれもHVを含む)	非課税	2030年度燃費基準 95% 達成～	2030年度燃費基準 80% 達成～
	1%	85% 達成～	75% 達成～
	2%	75% 達成～	
	3% (軽は2%)	上記以外 又は 2020年度燃費基準未達成	

(参考) R5適用件数の割合(件数)		
税率区分	自動車税	軽自動車税
非課税	53.3% (約163万台)	66.3% (約95万台)
1%	4.2% (約13万台)	12.8% (約18万台)
2%	4.9% (約15万台)	20.9% (約30万台)
3% (軽は2%)	37.6% (約115万台)	

半数以上が非課税

環境性能割の税込 1,889億円
(R7地財計画ベース)

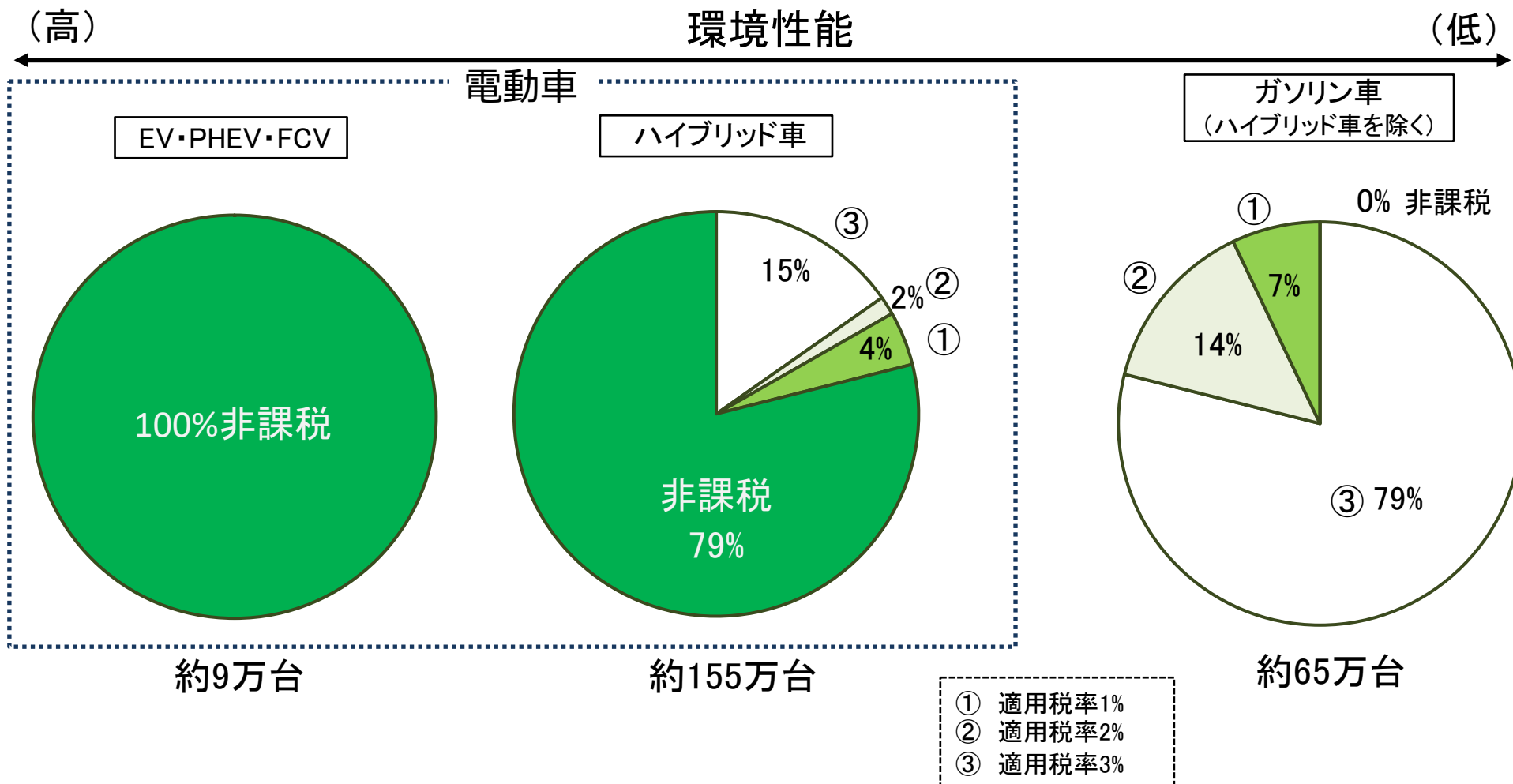
うち都道府県分: 約890億円

うち市町村分 : 約999億円

パワートレイン別の自動車税環境性能割の税率適用状況

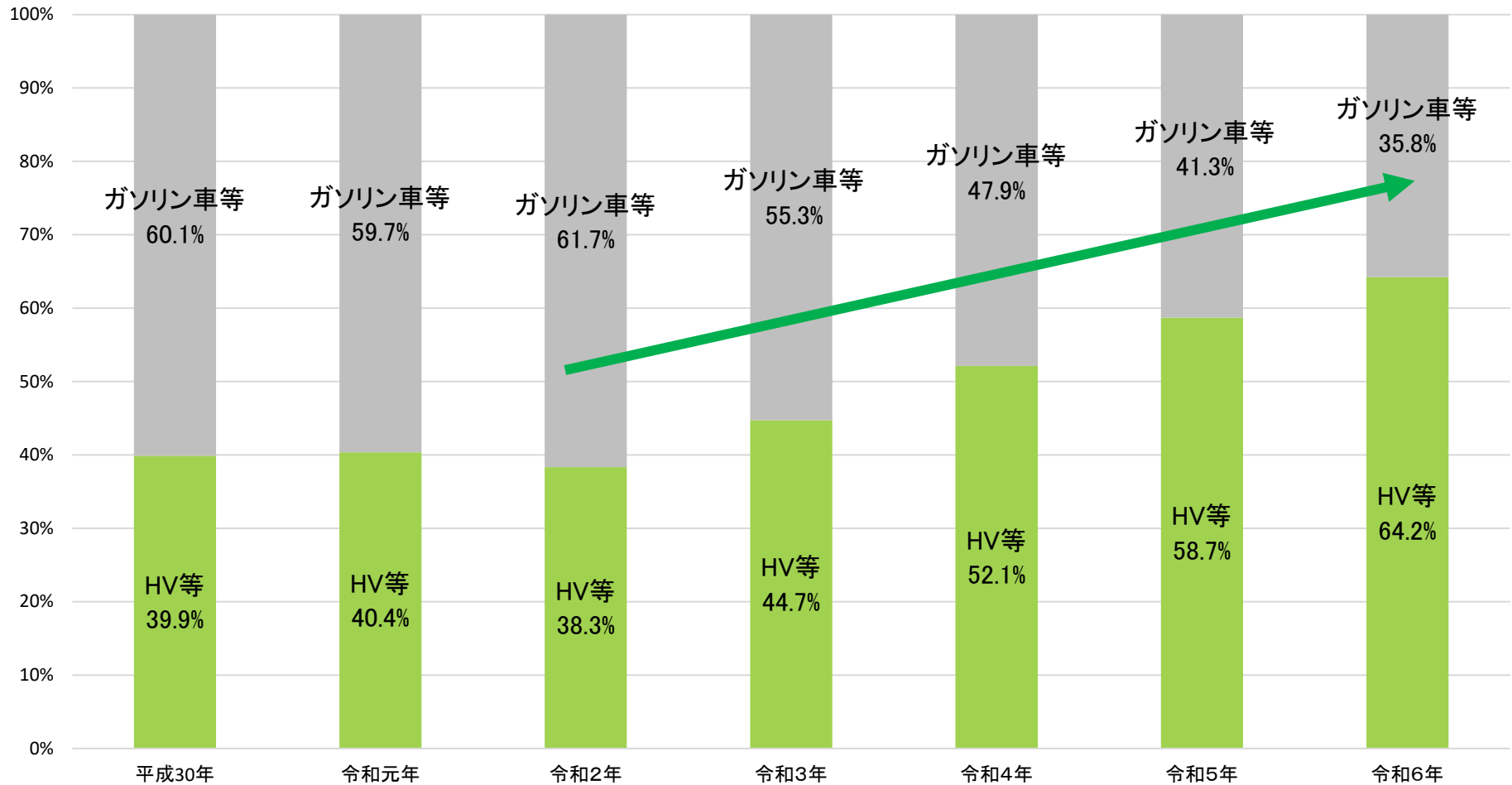
- 環境インセンティブを強化する観点から、環境性能の良い電動車(EV、PHEV、HV等)は、そのほとんどが非課税となっている。

自動車税環境性能割の税率の適用状況(令和5年度新車新規)



環境性能割の環境インセンティブ機能

- 環境性能割導入（令和元年10月）以降、新車販売に占めるハイブリッド車（HV）の割合は右肩上がりで増加し、令和4年にはガソリン車を上回っており、自動車を購入する際の一定の環境インセンティブ機能を発揮している。



令和元年10月 環境性能割導入

■ ガソリン車等 (ガソリン車、ディーゼル車、LPG車等)
■ HV等 (ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車等)

自動車税(環境性能割)の性格

- 自動車税は、自動車の所有に担税力を見出して課する財産税的性格と、自動車が道路等を損傷することにより課する道路損傷負担金的性格を併せ持つものである。
- 自動車税の環境性能割は自動車がもたらすCO2排出、道路の損傷等の様々な社会的費用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おり、また、環境インセンティブを強化する観点から、環境性能に応じて税率を決定し、取得価額を課税標準としている。※
- そのため、総排気量が同等の車両であっても、環境性能(燃費等)が異なれば適用される税率が異なり、また、取得価額が異なれば環境性能割税額は異なる。

※ 軽自動車税(環境性能割)も同様の性格

○ ガソリン車・ハイブリッド車の税負担の比較

A (ハイブリッド、1,496cc)	B (ガソリン、1,496cc)	C (ガソリン、1494cc)
燃 費: 30.2 km/ℓ	燃 費: 18.7 km/ℓ	燃 費: 14.5 km/ℓ
環境性能割税率: 0%	環境性能割税率: 3%	環境性能割税率: 3%
税 抜 価 格: 182 万円	税 抜 価 格: 145 万円	税 抜 価 格: 606 万円
環境性能割税額: 0 円	環境性能割税額: 39,000円	環境性能割税額: 163,700円

(参考)自動車税・軽自動車税(環境性能割)の概要

項 目	自動車税(環境性能割)	軽自動車税(環境性能割)
1. 課税団体	都道府県	市区町村 ※ただし、当分の間、都道府県が賦課徴収を行う
2. 課税客体	自動車の取得(特殊自動車を除く)	三輪以上の軽自動車の取得(特殊自動車を除く)
3. 納税義務者	自動車等の取得者	
4. 課税標準	自動車等の通常の取得価額 ※その他バリアフリー自動車や先進安全装置を備えたバス・トラックについての課税標準の特例等あり	
5. 税 率	0～3%(環境性能等に応じて税率が決定) ※営業用自動車及び軽自動車は、0～2%(当分の間の措置)	
6. 免 税 点	50万円	
7. 徴収方法	申告納付	
8. 交 付 金	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、 100分の43を市区町村に交付 (更に政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分を交付) ※令和3年度以前は都道府県に納付された税額の100分の95のうち、 100分の47を市区町村に交付	
9. 税 収	1,889億円(令和7年度地方財政計画額) ※自動車税環境性能割:1,652億円、軽自動車税環境性能割:237億円	
10. 沿 革	令和元年 消費税率10%への引上げ(令和元年10月)に伴い環境性能割の創設 (参考:自動車取得税) 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(軽自動車を除く)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 これまでの10年間の暫定税率は廃止した上で、当分の間、5%の税率水準を維持 平成26年 消費税率8%への引上げに伴う当分の間税率の見直し(自家用5%→3%、営業用及び軽自動車3%→2%) 令和元年 消費税率10%への引上げ(令和元年10月)に伴い廃止	

種別割について

自動車税・軽自動車税(種別割)課税の趣旨と創設の経緯

- 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り、税率区分の指標として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)等が採用されている。
- 創設当初より道路特定財源ではなく、一般財源である。

昭和33年4月3日 参・地方行政委員会(第28回国会)

○奥野税務局長： 自動車税を特に物件課税にいたしておりますのについては、一つは固定資産税的な性格があらうかと思います。一つは道路損傷負担金的な性格があらうかと思います。もう一つは奢侈ぜいたくといえますと少し言い過ぎと思いますが、消費面から担税力を捕捉する、こういう面もあらうかと思います。従いまして、乗用車と貨物車とでは、税率におきましても若干の差を置いているわけでありまして、営業と自家用との間におきましても、また若干の差をつけておるわけでありまして。

昭和33年2月27日 参・地方行政委員会(第28回国会) ※軽自動車税の前身である自転車荷車税に関する説明

○国務大臣(郡祐一君)： 市町村において課する自転車荷車税は、明治二十一年国税附加税として創設以来、七十年に及ぶ沿革を有し、特に昭和十五年以降は市町村の法定独立税として、市町村財政に寄与して参った税であります。元来、自転車荷車税は、自転車及び荷車の所有事実に見出して課税する物件税でありますが、道路損傷負担金的な性格をもあわせ有し、また、きわめて普遍性に富んでいる税であったのであります。

○昭和25年 現行の自動車税創設

シャウ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29年 自転車荷車税の創設等

○昭和33年 自転車荷車税廃止・軽自動車税創設

- ・ 零細課税を整理する観点から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54年 自動車税・軽自動車税の税率の引き上げ・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の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、

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
特例措置を導入（税込中立を前提）。

○平成27年 軽自動車税の税率の引上げ（軽四輪車等）

自家用乗用車は1.5倍に、その他の区分は約1.25倍に引上げ（平成26年度税制改正）

○平成28年 軽自動車税への経年車重課、グリーン化特例（軽課）の導入

二輪車等に係る軽自動車税の税率の引上げ

- ・ 初回の新規検査から13年を経過した軽四輪車等について
標準税率の概ね20%を重課する措置を導入（平成26年度税制改正）
- ・ 一定の環境性能を有する軽四輪車等について、
税率を軽減するグリーン化特例（軽課）を導入（平成27年度税制改正）

○令和元年 「種別割」への名称変更、種別割の標準税率の引下げ

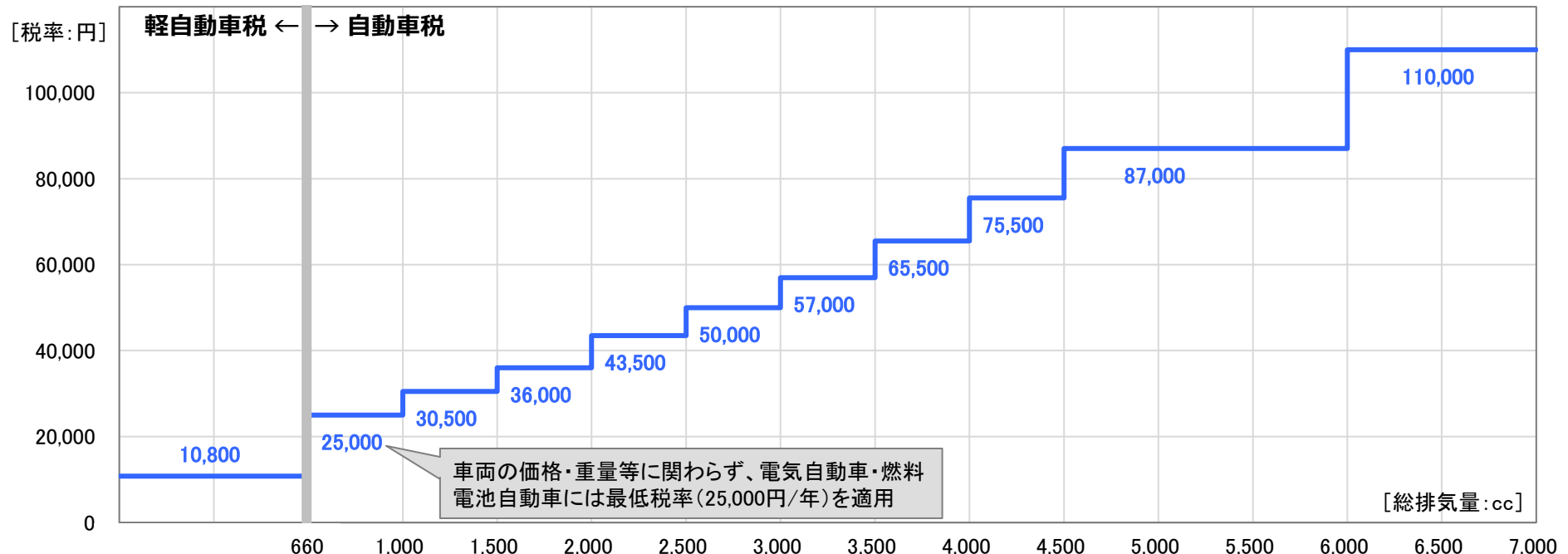
- ・ 自動車税環境性能割の導入に伴い、従来の（軽）自動車税を
「（軽）自動車税種別割」に名称変更
- ・ 令和元年10月1日以後に初回新規登録を受けた自家用乗用車から、
自動車税種別割の税率を引下げ

自動車税・軽自動車税(種別割)の概要

- 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り、税率区分の指標として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)等が採用されている。

項 目	自動車税種別割	軽自動車税種別割
1. 課税団体	都道府県	市区町村
2. 課税客体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車及び特殊自動車を除く)	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	自動車の所有者	軽自動車等の所有者
4. 賦課期日(納期)	4月1日 (自動車税は5月中、軽自動車税は4月中において、当該地方団体の条例で定める。)	
5. 税 率	自動車・軽自動車等の種別、総排気量等ごとに設定(制限税率は、標準税率の1.5倍)	
6. 税 収	1兆4,899億円(令和7年度地方財政計画額)	3,135億円(令和7年度地方財政計画額)

自家用乗用車の標準税率



自動車税種別割の税率表(主なもの※)

区 分		標準税率	
		営業用	自家用
乗用車 総排気量	1,000cc以下	7,500円	25,000円 (29,500円)
	1,000cc超 1,500cc以下	8,500円	30,500円 (34,500円)
	1,500cc超 2,000cc以下	9,500円	36,000円 (39,500円)
	2,000cc超 2,500cc以下	13,800円	43,500円 (45,000円)
	2,500cc超 3,000cc以下	15,700円	50,000円 (51,000円)
	3,000cc超 3,500cc以下	17,900円	57,000円 (58,000円)
	3,500cc超 4,000cc以下	20,500円	65,500円 (66,500円)
	4,000cc超 4,500cc以下	23,600円	75,500円 (76,500円)
トラック 最大積載量	4,500cc超 6,000cc以下	27,200円	87,000円 (88,000円)
	6,000cc超	40,700円	110,000円 (111,000円)
	1t以下	6,500円	8,000円
	1t超 2t以下	9,000円	11,500円
	2t超 3t以下	12,000円	16,000円
	3t超 4t以下	15,000円	20,500円
	4t超 5t以下	18,500円	25,500円
	5t超 6t以下	22,000円	30,000円
バス 乗車定員	6t超 7t以下	25,500円	35,000円
	7t超 8t以下	29,500円	40,500円
	8t超(加算額)	4,700円	6,300円
	一般乗合用	12,000円	33,000円
	一般乗合用以外	26,500円	41,000円
	30人超 40人以下	14,500円	32,000円
	40人超 50人以下	17,500円	38,000円
	50人超 60人以下	20,000円	49,000円
	60人超 70人以下	22,500円	57,000円
	70人超 80人以下	25,500円	65,500円
	80人超	29,000円	74,000円
			83,000円

※上記の他、けん引車、被けん引車、三輪の小型自動車といった区分がある。

(注1) 営業用：道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する自動車

自家用：営業用の自動車以外のすべての自動車

(注2) 電気自動車である自動車に係る税率については、総排気量1,000cc以下の区分の税率によることが適当であるとしている。

(注3) 乗用車のうち、()内の税率は、令和元年9月以前に初回新規登録を受けたものに係る旧税率。

軽自動車税種別割の税率表

区 分			標準税率	
四輪等	軽自動車 <660cc以下> 及び 小型特殊 自動車	四輪以上のもの 乗用のもの 貨物用のもの	自家用 10,800円(7,200円) 5,000円(4,000円)	営業用 6,900円(5,500円) 3,800円(3,000円)
		三輪のもの	3,900円(3,100円)	
	二輪の小型自動車<250cc超>		6,000円	
二輪等(ミニカーを含む)	二輪の軽自動車(側車付を含む) <125cc超250cc以下>		3,600円	
	原動機付 自転車 <125cc以下>	ミニカー(三輪以上のもので、総排気量20cc超のもの)	3,700円	
		二輪のもので、総排気量90cc超のもの(☆を除く)	2,400円	
		二輪のもので、総排気量125cc以下かつ最高出力が4.0kW以下のもの(☆)	2,000円	
		二輪のもので、総排気量50cc超90cc以下のもの(☆を除く)	2,000円	
		総排気量50cc以下のもの(☆及びミニカーを除く)	2,000円	

(注1) 営業用：道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する軽自動車
自家用：営業用の軽自動車以外のすべての軽自動車

(注2) 平成27年3月31日以前に初めて車両番号の指定を受けた三輪以上の軽自動車については、()内の標準税率が適用される。

自動車税(種別割)の税率の推移

【自家用】

区分		S27	S28	S29	S37	S40	S50	S51	S52	S54	S59	H1	H14	R1※
小型自動車	1.0ℓ以下	4,500	7,200	16,000	12,000	18,000		23,500		25,500	29,500	29,500		25,000
	1.0ℓ超1.5ℓ以下				14,000	21,000	→	27,500	→	30,000	34,500	34,500	→	30,500
	1.5ℓ超2.0ℓ以下				16,000	24,000		31,500		34,500	39,500	39,500		36,000
普通自動車	2.0ℓ超2.5ℓ以下	15,000	30,000	軸距 3.048m 以下 36,000		軸距 3.048m 以下 54,000		軸距 3.048m 以下 70,000		71,000	81,500	45,000		43,500
	2.5ℓ超3.0ℓ以下											51,000		50,000
	3.0ℓ超3.5ℓ以下											58,000		57,000
	3.5ℓ超4.0ℓ以下			軸距 3.048m 超 60,000	→	軸距 3.048m 超 90,000	→	軸距 3.048m 超 117,000	→	77,000	88,500	66,500	→	65,500
	4.0ℓ超4.5ℓ以下											76,500		75,500
	4.5ℓ超6.0ℓ以下											88,000		87,000
	6.0ℓ超									129,000	148,500	111,000		110,000
トラック(4t超5t以下)		10,000	14,000	15,000			→	20,000	→	22,000	25,500		8,000～ 40,500	

【営業用】 (注) H13まで、4t超5t以下のトラックのみ税率を法定(営業用も同様)

区分		S27	S28	S29	S37	S40	S50	S51	S52	S54	S59	H1	H14	R1
小型自動車	1.0ℓ以下	3,000	4,200	8,000	6,000	6,000		7,000		7,000	7,500	7,500		
	1.0ℓ超1.5ℓ以下				7,000	7,000	→	8,000	→	8,000	8,500	8,500		
	1.5ℓ超2.0ℓ以下				8,000	8,000		9,000		9,000	9,500	9,500		
普通自動車	2.0ℓ超2.5ℓ以下	10,000	14,000	軸距 3.048m 以下 15,000		軸距 3.048m 以下 22,500		軸距 3.048m 以下 26,000		24,000	25,000	13,800		
	2.5ℓ超3.0ℓ以下											15,700		
	3.0ℓ超3.5ℓ以下											17,900		
	3.5ℓ超4.0ℓ以下			軸距 3.048m 超 30,000	→	軸距 3.048m 超 45,000	→	軸距 3.048m 超 52,000	→	26,000	27,500	20,500	→	
	4.0ℓ超4.5ℓ以下											23,600		
	4.5ℓ超6.0ℓ以下											27,200		
	6.0ℓ超									52,000	54,500	40,700		
トラック(4t超5t以下)		10,000	14,000	14,000			→	17,500	→	17,500	18,500		6,500～ 29,500	

※令和元年10月1日以後に初回新規登録を受けた自家用乗用車から適用することとし、令和元年9月30日以前に初回新規登録を受けた自家用乗用車については、旧税率を適用する。

軽自動車税(種別割)の標準税率の推移

区 分				S25	S28	S29	S30	S33	S36	S37	S40	S51	S54	S59	S60	H27	H28	R1	R7
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	500			650	700	1,000			2,000		
	50cc超90cc以下						800	800				1,000	1,100	1,200			2,000		
	125cc以下かつ 最高出力4.0kW以下				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,000
	90cc超				700	1,500	1,000	1,000				1,300	1,450	1,600			2,400		
	ミニカー			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,500		3,700		
軽自動車 (660cc以下)	二輪(側車付を含む) (250cc以下)			500	700	1,500	1,500	1,500	1,500			2,000	2,200	2,400			3,600		
	三輪								2,000			2,600	2,850	3,100		3,900 ※①	※③ (4,600) ※②		
	四輪	乗用	営業用						3,000		4,500	5,200		5,500		6,900 ※①	※③ (8,200) ※②		
			自家用									5,900	6,500	7,200		10,800 ※①	※③ (12,900) ※②		
		貨物用	営業用						2,500			2,900		3,000		3,800 ※①	※③ (4,500) ※②		
			自家用									3,300	3,650	4,000		5,000 ※①	※③ (6,000) ※②		
二輪の小型自動車(250cc超)				1,000	1,400	2,500		2,500				3,300	3,650	4,000			6,000		
〈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				25,000 ※④

※① 平成27年3月31日以前に取得した車には従前の税率を適用。

※② 平成28年度以降、初回車両番号指定を受けた月から起算して14年を経過した月の属する年度分の軽自動車税から適用。

※③ 平成28年度分以後の軽自動車税において、一定の排ガス性能及び環境性能を有する軽四輪車等について、初回車両番号指定の翌年度分の税率を概ね75%、50%又は25%軽減するグリーン化特例(軽課)を適用。

※④ 令和元年10月1日以降に初回新規登録を受けた車について適用。(令和元年9月30日以前に初回新規登録を受けた車には従来の税率を適用)

電気自動車等の税負担の状況

- 電気自動車等(EV・FCV)は、エンジンを持たず総排気量の値がないため、便宜上、最低税率を適用。
⇒ この結果、その価格、出力、重量等に比して、低い税負担(25,000円)となっている※。
- 自動車税(種別割)の性格を踏まえれば、税負担の公平性(ガソリン車・ハイブリッド車との税負担の公平性、電気自動車間でのグレード等に応じた適切な税負担の実現)について検討していくことが必要。

○ ガソリン車・ハイブリッド車との税負担の比較

ガソリン車 (A車)	
税抜価格：	<u>225 万円</u>
全 長：	4,375 mm
重 量：	<u>1,350 kg</u>
総排気量：	1,986 cc
最高出力：	125 kW
税 額：	<u>36,000 円</u>

ハイブリッド車 (B車)	
税抜価格：	<u>291 万円</u>
全 長：	4,600 mm
重 量：	<u>1,400 kg</u>
総排気量：	1,986 cc
最高出力：	112 kW
税 額：	<u>36,000 円</u>

電気自動車 (C車)	
税抜価格：	<u>1,386 万円</u>
全 長：	4,784 mm
重 量：	<u>2,405 kg</u>
総排気量：	— cc
最高出力：	470 kW
税 額：	<u>25,000 円</u>

【出典】各メーカー公表情報等より作成(2025.3時点)

※ 地方税法(昭和25年法律第226号)第147条第1項第1号ロ(1)において総排気量が1リットル以下のものの税額は25,000円/年とされており、「地方税法の施行に関する取扱いについて(道府県税関係)」(平成22年4月1日総税都第16号総務大臣通知)において、電気自動車である乗用車に係る税率については、総排気量1リットル以下の区分の税率によることが適当であるとされている。

電気自動車(EV)に対する自動車税種別割の現状と課題

[EVの税負担の例]

電気自動車 A	電気自動車 B
税抜価格： <u>371 万円</u>	税抜価格： <u>1.386 万円</u>
全 長： 4,480 mm	全 長： 4,784 mm
重 量： <u>1.520 kg</u>	重 量： <u>2.405 kg</u>
総排気量： - cc	総排気量： - cc
最高出力： 110 kW	最高出力： 470 kW
税 額： <u>25.000 円</u>	税 額： <u>25.000 円</u>

(2025.3時点)

車両価格1,000万円以上の高級EVは近年増加傾向

	R4	R6
1,000万円以上の車種	25車種	44車種
うち 1,000万円以上～ 2,000万円未満	22車種	35車種
2,000万円以上～ 3,000万円未満	3車種	8車種
3,000万円超	0車種	1車種
(参考)1,000万円未満の車種	43車種	70車種

※一般社団法人次世代自動車振興センター

「令和4年度クリーンエネルギー自動車導入促進補助金業務実施細則」及び

「令和5年度補正クリーンエネルギー自動車導入促進補助金業務実施細則」より集計

(参考) クリーンエネルギー自動車導入促進補助金 (令和6年度補正予算：1,100億円)

車両性能の他、充電インフラ整備、アフターサービス体制の確保などの各メーカーの取組を総合評価やGX推進に向けた鋼材の導入に関する各メーカーの取組を評価(最大5万円を加算)し、EV1台当たり最大90万円を補助※

※ **車両価格が840万円以上の車両**は、補助額に価格係数**0.8**を乗じた額を補助

グリーン化特例の概要(種別割)

- 自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、自動車税の財産税的性格及び道路損傷負担金的性格に、環境の観点を導入した環境配慮型税制。

電気自動車等に対して取得翌年度の自動車税・軽自動車税(種別割)の税率を軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする。

①これまでの改正経緯 ※ 2年ごとに適用期限の延長、対象車両の見直し等を実施(令和5年度改正では適用期限を3年延長)。

平成13年度	自動車税のグリーン化特例の創設
平成26年度	軽自動車税の経年車重課の創設(適用は平成28年度から) 自動車税のグリーン化特例の重課割合を引上げ
平成27年度	軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の創設
令和元年度	種別割の税率引下げ(恒久減税)に対する地方税財源の確保策として、軽課の対象を電気自動車等に重点化 (平成31年度与党大綱において「最終的な結論」とされている。消費税率の引上げに配慮し、令和3年度取得分から適用。)
令和3年度	グリーン化特例(軽課)の対象からクリーンディーゼル車(構造要件)を除外

②グリーン化特例の適用対象車両 取得期間(軽課): 令和5年4月1日～令和8年3月31日 ※自家用乗用車の例

適 用 対 象 車		特 例 割 合
軽課	電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車※	▲75%軽減 (取得翌年度)
重課	ガソリン車(13年超、ハイブリッド車は含まない)、 ディーゼル車(11年超)	登録車 15%重課 軽自動車 20%重課

※ 軽課については一定の排ガス性能を要求

※ 重課の対象からは電気自動車、天然ガス自動車、(混合)メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車を除外

グリーン化税制とは、既存の税制を環境配慮型に変えることをいうが、今回、自動車環境対策の観点から、地方税の自動車関係税に初めて本格的なグリーン化税制が盛り込まれることとなった。

今回初めて盛り込まれたグリーン化税制は、自動車税という、多くの国民に身近な税において環境に配慮した仕組みを導入することにより、環境問題に対する国民の意識を高める効果を有するとともに、既存税制を活用した環境対策として、今後の環境税の議論にも大きな影響を与えるものと考えられる

グリーン化税制の理念自体は、自動車税に環境の観点を取り入れるものとして中長期的な視点から妥当するものであり、今後、期限が到来する際に、自動車の性能、軽課・重課の対象台数、平均使用年数、環境に対する国民の意識等を総合的に勘案しながら、必要な政策効果が発揮されるよう、見直しを行っていくこととなろう。

第151回国会 衆議院 本会議 第8号 平成13年2月22日

013 片山虎之助

次に、グリーン化税制についてでございます。

窒素酸化物や粒子状物質による地域環境汚染の社会問題化、環境汚染に係る自動車の寄与度の大きさ等にかんがみ、平成十三年度地方税法改正にグリーン化税制を盛り込んだところであります。

重課の対象とする基準につきましては、新車として発売された時点における排出ガス性能が、現在のガソリン車の排出ガス規制値の二倍以上悪い車を対象とすることを基本的な考え方としながら、物を大切にする観点や早期廃車による環境負荷等の点を総合的に勘案して設定いたしましたものであります。

(参考) 自動車重量税について

課税物件等

課税物件	・検査自動車 ・届出軽自動車	課税の タイミング	車検時 ※自動車重量税の納付は自動車検査証の交付等や車両番号の指定を受けるための要件
納税義務者	・自動車検査証の交付等を受ける者 ・車両番号の指定を受ける者	納付方法	・自動車重量税印紙の貼付 ・キャッシュレス納付 など

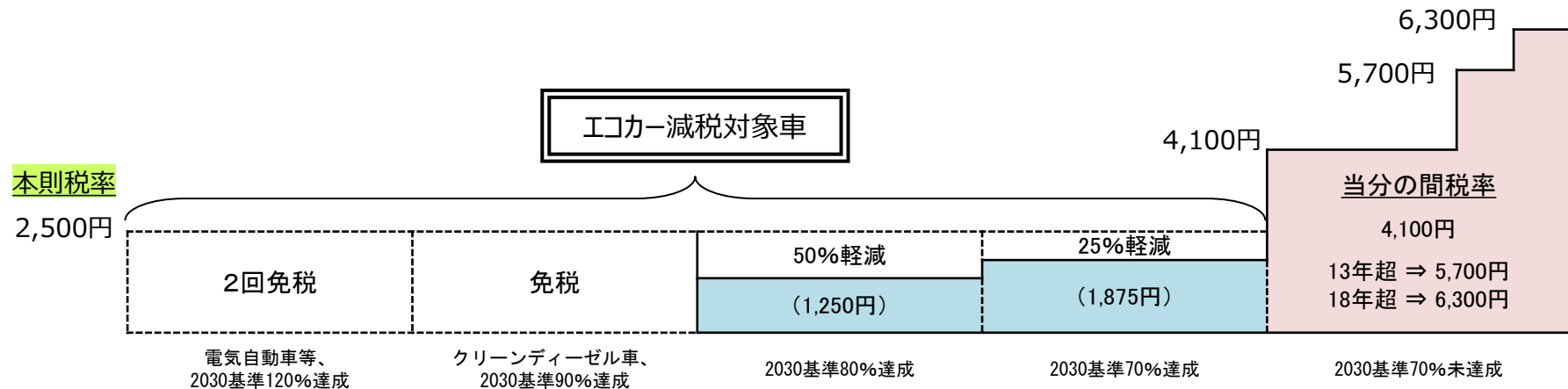
主な税率

車種		車検期間・税率		1年		2年		3年	
		当分の間税率	本則税率	当分の間税率	本則税率	当分の間税率	本則税率	当分の間税率	本則税率
乗用車 (車両重量 1.5tの場合)	自家用	12,300	7,500	24,600	15,000	36,900	22,500		
	営業用	7,800		—	—	—	—		
軽自動車 ※車両重量に よらず定額	自家用	3,300	2,500	6,600	5,000	9,900	7,500		
	営業用	2,600		5,200		—	—		
トラック (車両総重量 8 tの場合)	自家用	32,800	20,000	65,600	40,000	—	—		
	営業用	20,800		41,600					

(注1) 13年超／18年超の経年車には異なる税率が適用される。例えば自家用乗用車の場合、13年未満は4,100円であるが、13年超は5,700円、18年超は6,300円(いずれも0.5 tごと・1年あたりの額)となる。なお、平成22年度税制改正前は、経過年数に関わらず一律6,300円とされていた。

(注2) 足元のエコカー減税の対象となる車等、一定の環境性能を有する車両に該当する場合、本則税率が適用される(13年超／18年超の場合を含む)。

◆ 車検期間1年、車両重量0.5tごとの税率イメージ(自家用乗用車)



◆ エコカー減税区分等ごとの税額(自家用乗用車、車両重量が1.4tの場合)

初回/継続車検	初回車検（車検期間 3 年）				継続車検（車検期間 2 年）		
エコカー減税 区分等	エコカー減税対象			対象外 (当分の間税率)	免税対象車等 (本則税率)	免税対象車等以外（当分の間税率）	
	免税	50%軽減	25%軽減			13年未満	13年超～ 18年未満 18年超
自動車重量税額	0円	11,200円	16,800円	36,900円	15,000円	24,600円	34,200円 37,800円

<計算例>

＜計算例＞	【車両重量】		【税率】	【車検期間】		【エコカー減税】	【自動車重量税額】	
初回車検・エコカー減税対象・25%軽減	3	×	2,500円	×	3	×	75%(▲25%)	→ 16,800円 ※100円未満切捨て
継続車検・免税対象車等以外・13年未満	3	×	4,100円	×	2	—	→	24,600円

(注1) 令和6年1月時点の制度を示したものです。

(注2) ガソリン車・LPG車、クリーンディーゼル車の減免対象は、2020年度燃費基準達成車に限る。2030基準とは2030年度燃費基準を指す。

(注3) 継続車検を受ける際、免税対象車等（＝エコカー減税対象車及びそれと同程度の環境性能を有する車両）に該当する場合には本則税率が適用される（13年超／18年超の場合を含む）。

自動車重量譲与税の概要

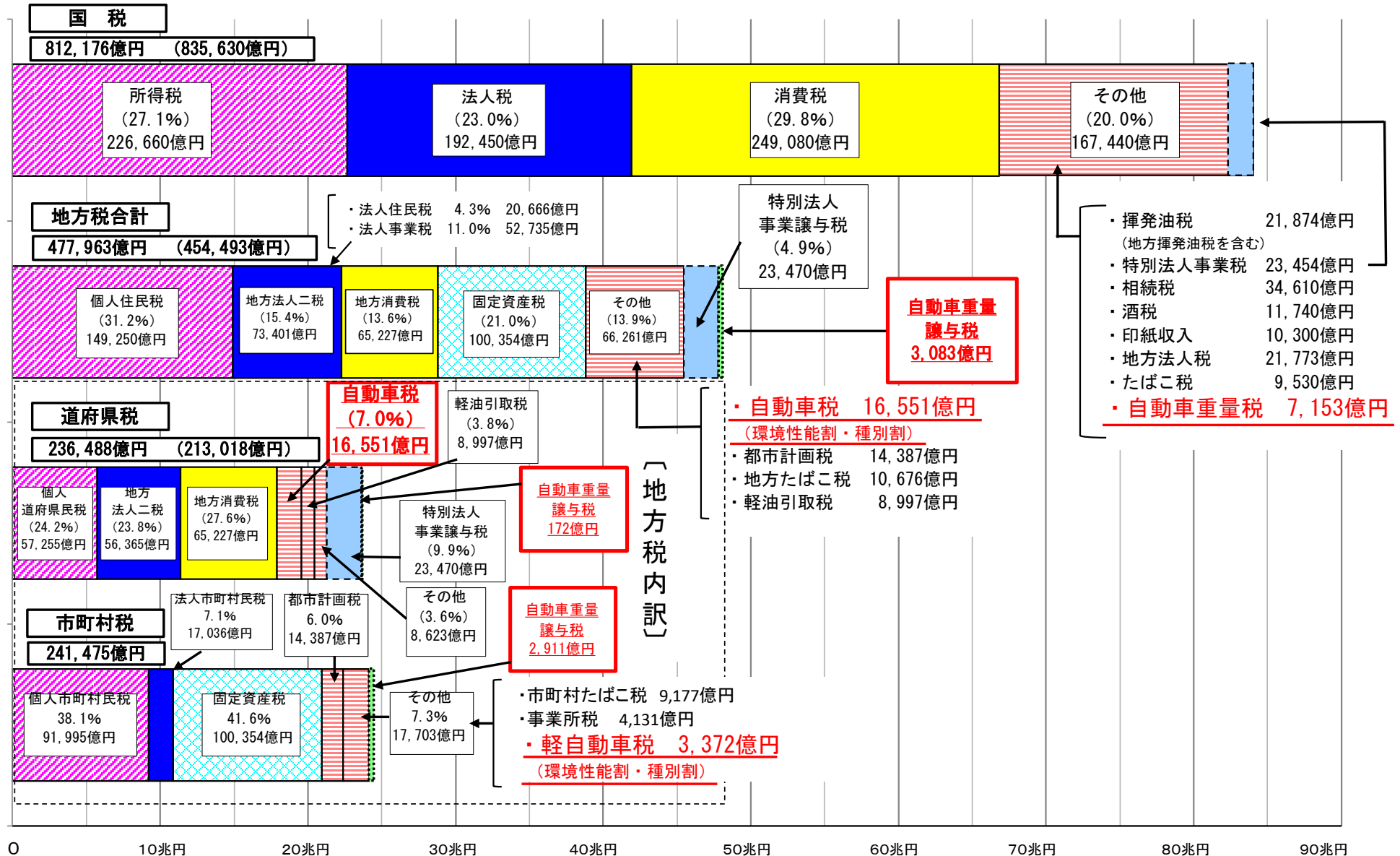
1 創設年度	昭和46年度																	
2 譲与総額	自動車重量税の収入額のうち、令和1～3年度は348/1,000（当分の間422/1,000） 令和4～15年度は357/1,000（当分の間431/1,000）、令和16年度は401/1,000（当分の間475/1,000）、令和17年度以降は、416/1,000（当分の間490/1,000）																	
3 譲与団体	全市町村及び全都道府県（特別区を含む）																	
4 譲与基準	○市町村 1／2 各市町村の区域内に存する市町村道の延長 1／2 各市町村の区域内に存する市町村道の面積 (注) 人口、道路の種類・幅員等による補正あり(昼間人口が多い団体は別途補正)。 ○都道府県 自家用乗用車（登録車）の課税台数		<table><tr><th colspan="3">譲与割合</th></tr><tr><th>期間</th><th>市町村</th><th>都道府県</th></tr><tr><td>R4年度～</td><td>333/357 (407/431)</td><td>24/357 (24/431)</td></tr><tr><td>R16年度</td><td>333/401 (407/475)</td><td>68/401 (68/475)</td></tr><tr><td>R17年度～</td><td>333/416 (407/490)</td><td>83/416 (83/490)</td></tr></table> () 内は当分の間の譲与割合	譲与割合			期間	市町村	都道府県	R4年度～	333/357 (407/431)	24/357 (24/431)	R16年度	333/401 (407/475)	68/401 (68/475)	R17年度～	333/416 (407/490)	83/416 (83/490)
譲与割合																		
期間	市町村	都道府県																
R4年度～	333/357 (407/431)	24/357 (24/431)																
R16年度	333/401 (407/475)	68/401 (68/475)																
R17年度～	333/416 (407/490)	83/416 (83/490)																
5 使途	条件・制限無し																	
6 譲与時期	6・11・3月																	
7 譲与額	3,077億円（令和7年度地財計画額）																	

（参考）自動車重量税の概要

1 課税物件	検査自動車及び届出軽自動車
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：乗用自動車自家用（3年）12,300円／0.5t）
5 税收	7,153億円（令和7年度予算額）

参考資料

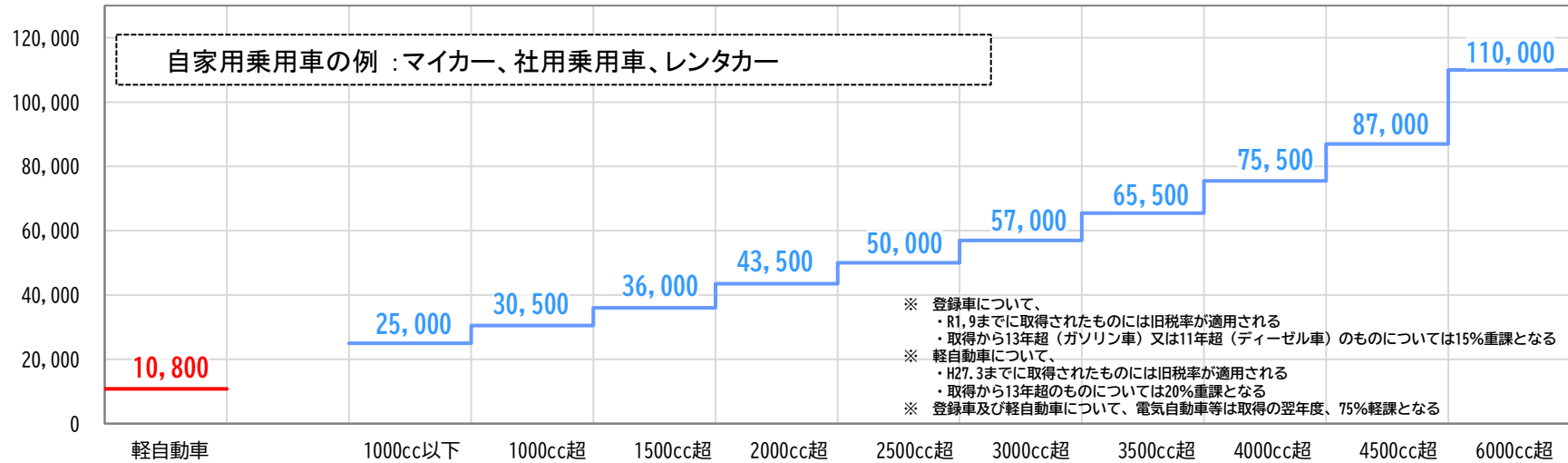
国税・地方税の税収内訳（令和7年度地方財政計画額）



- (注) 1 各税目の%は、それぞれの合計を100%とした場合の構成比である。
 2 国税は特別会計を含み、地方税には、超過課税及び法定外税等を含まない。
 3 国税は特別法人事業税を含まず、地方税は特別法人事業譲与税を含む。()内は、国税は特別法人事業税を含み、地方税は特別法人事業譲与税を除いた金額である。
 4 計数はそれぞれ四捨五入によっているので、計とは一致しない場合がある。

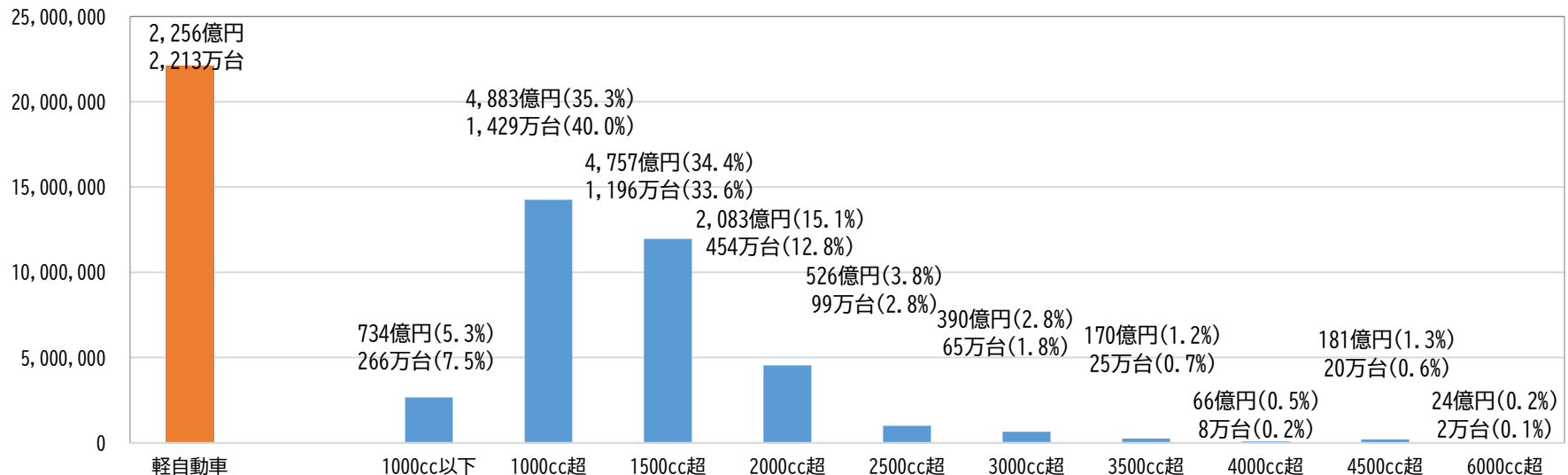
自家用乗用車【種別割】

○適用税率【円】



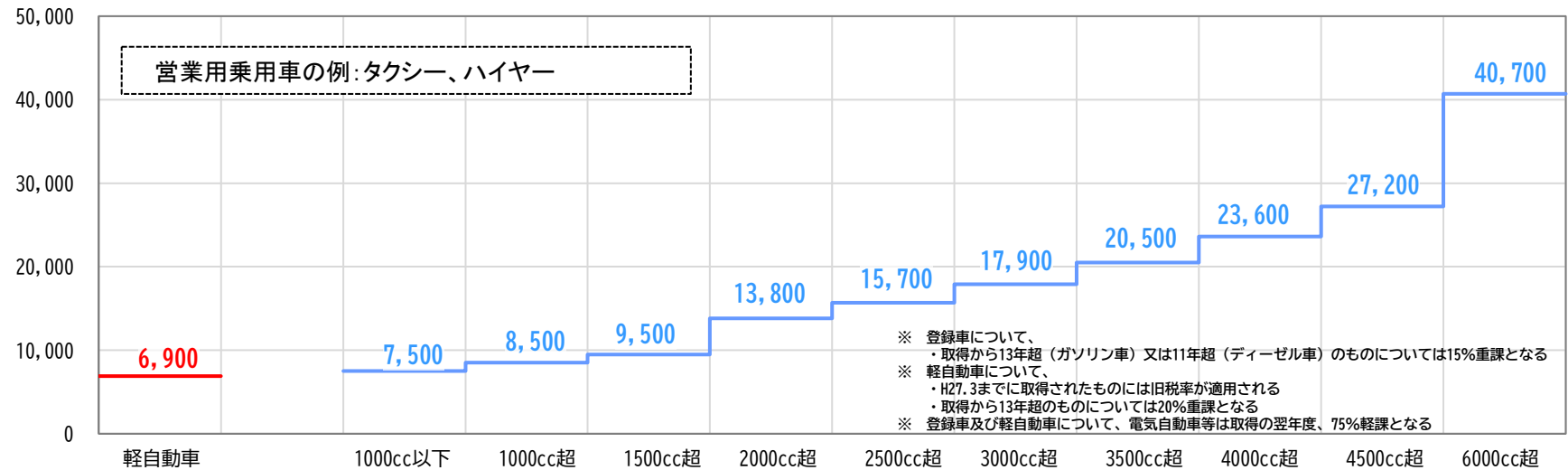
○令和5年度課税状況【自動車税：3,560万台、13,813億円 / 軽自動車税：2,213万台、2,256億円】

〔単位：台〕



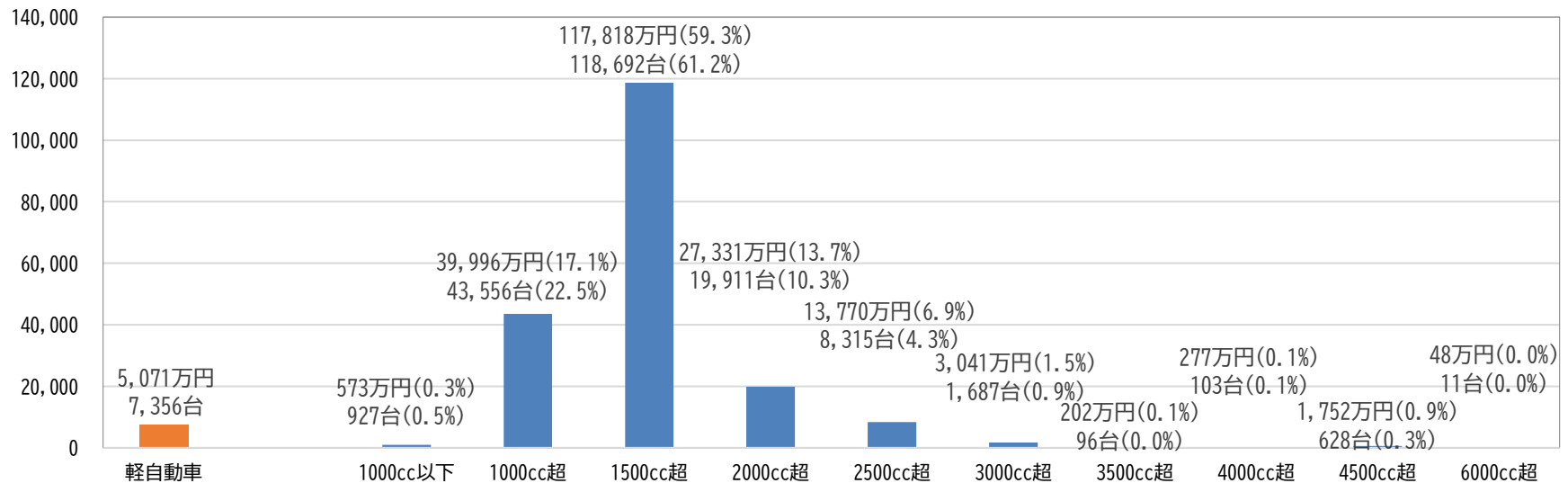
営業用乗用車【種別割】

○適用税率【円】



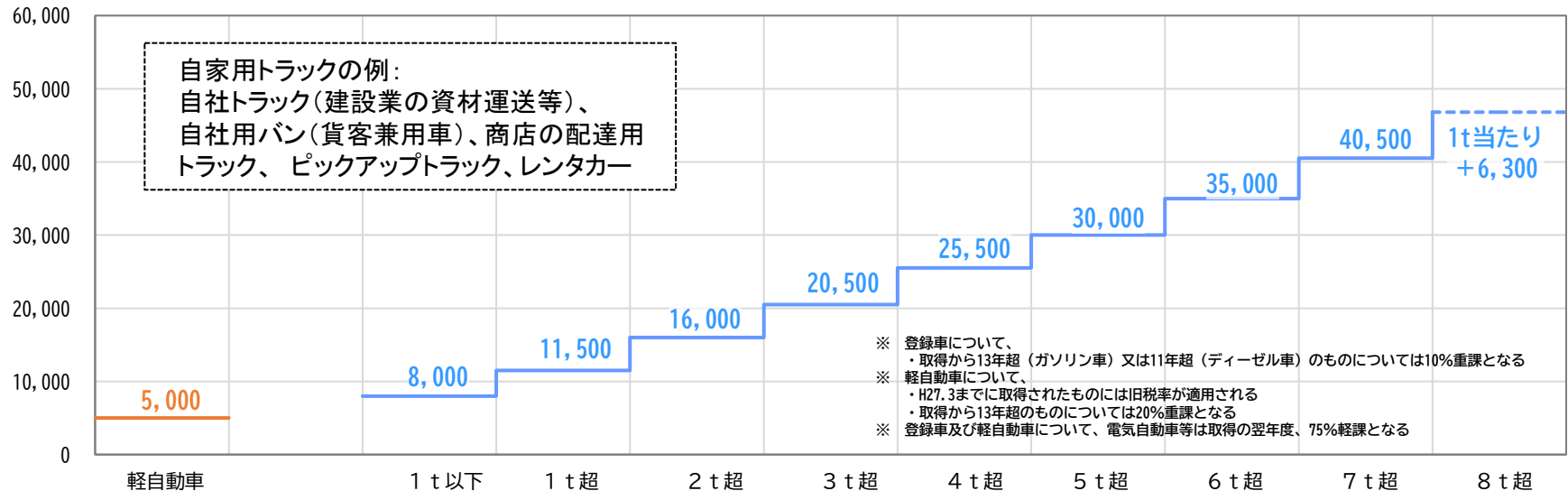
○令和5年度課税状況【自動車税：19万台、20億円 / 軽自動車税：0.7万台、0.5億円】

〔単位：台〕



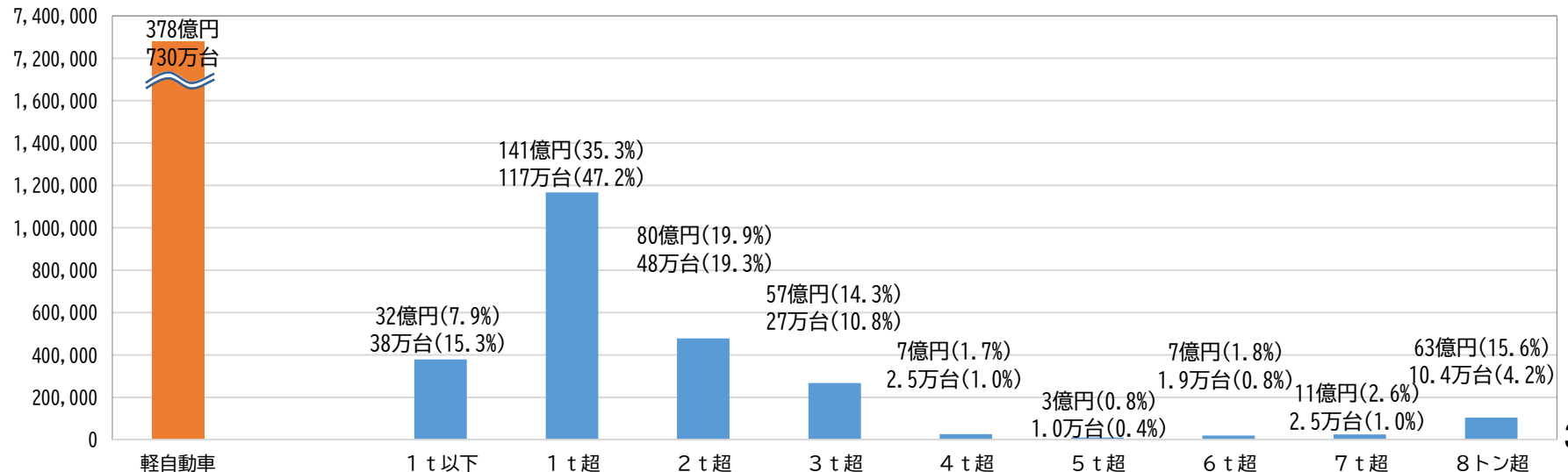
自家用トラック【種別割】

○適用税率【円】



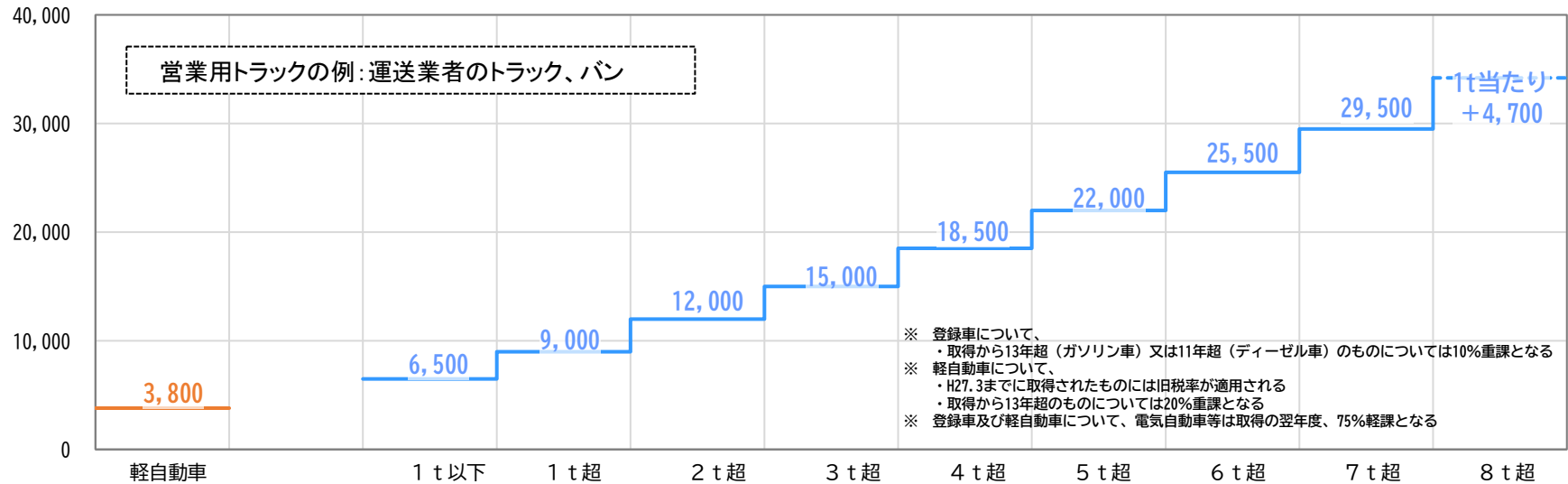
○令和5年度課税状況【自動車税：247万台、400億円 / 軽自動車税：730万台、378億円】

【単位：台】



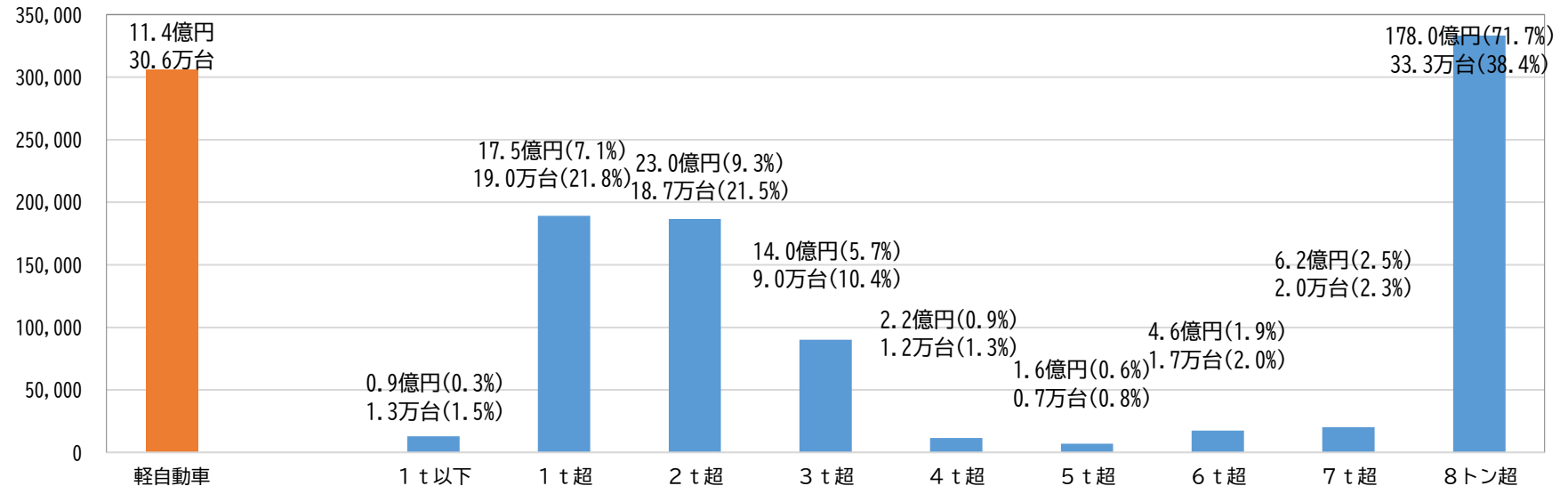
営業用トラック【種別割】

○適用税率【円】



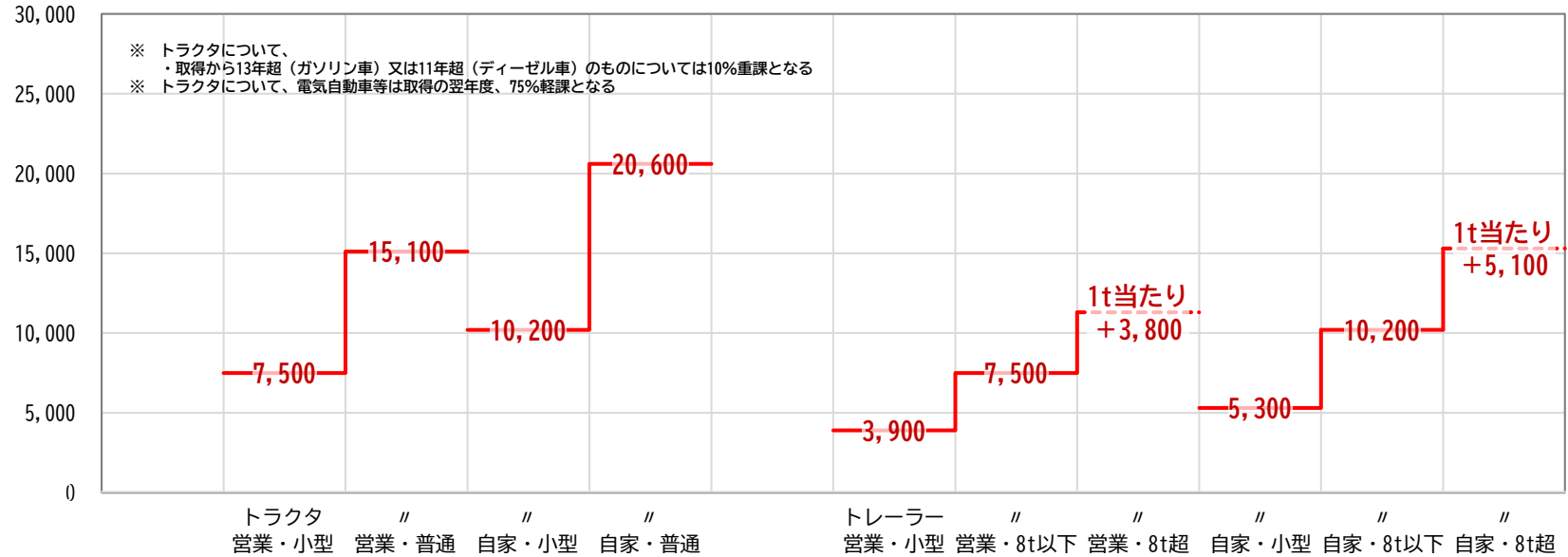
○令和5年度課税状況【自動車税：87万台、248億円 / 軽自動車税：31万台、11億円】

〔単位：台〕



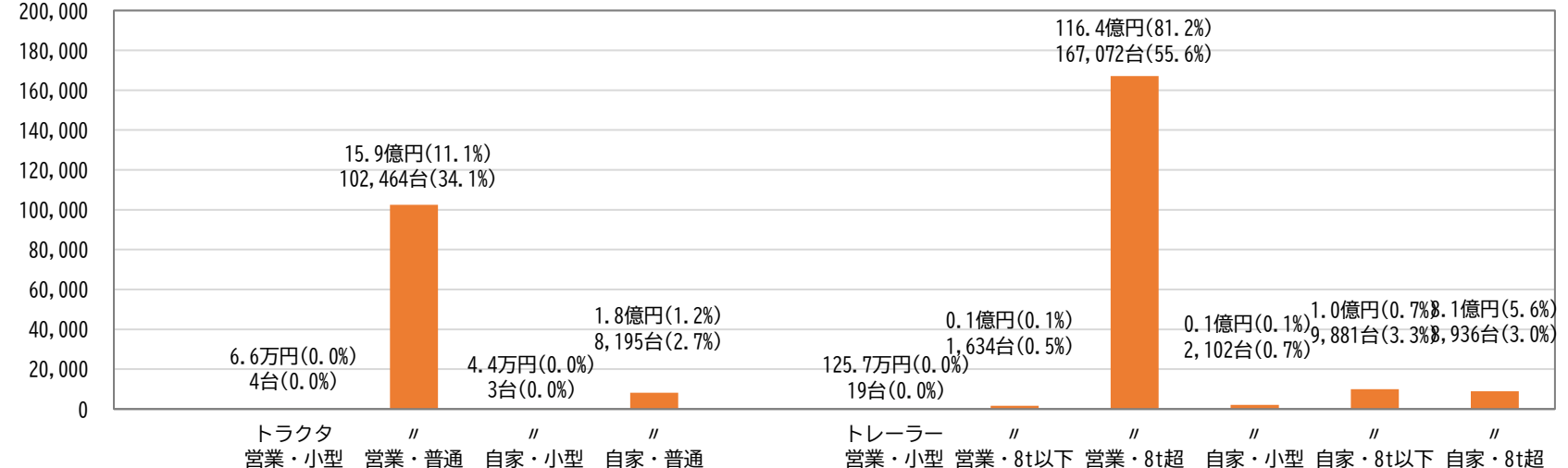
トラクタ(けん引車)・トレーラー(被けん引車)【種別割】

○適用税率(令和5～7年度) [円]



○令和5年度課税状況[自動車税：30.0万台、143.4億円] (うちトラクタ11.0万台、17.6億円、うちトレーラー19.0万台、125.8億円)

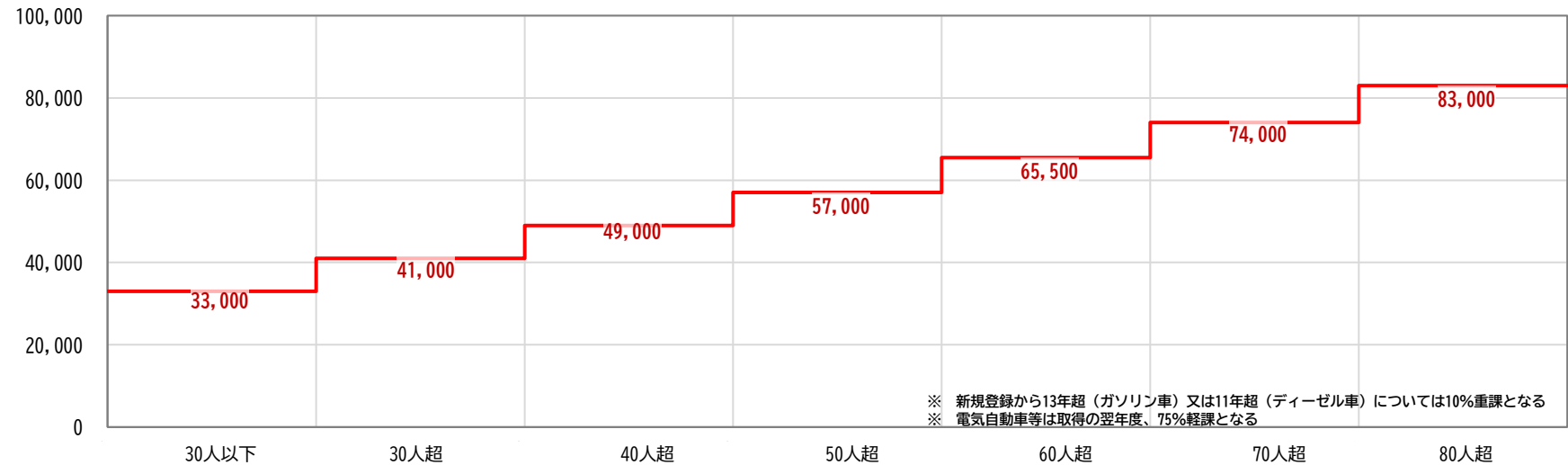
[単位：台]



自家用バス【種別割】

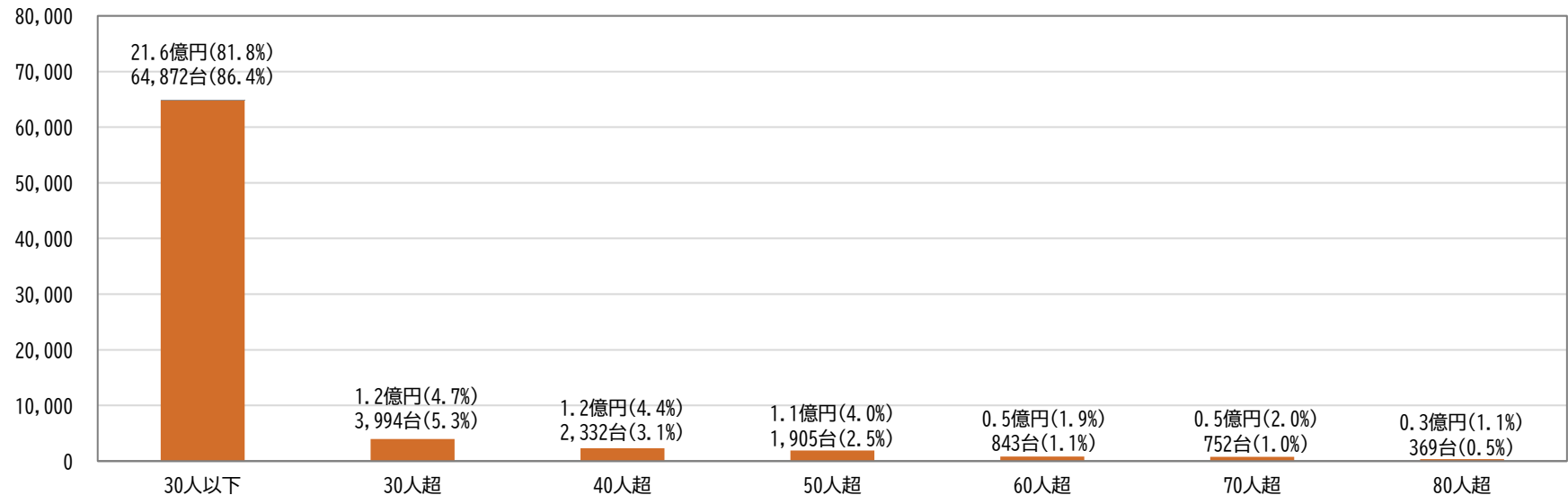
自家用バスの例：
社員送迎用バス、児童・生徒送迎用バス、
旅館の送迎用バス、レンタカー

○適用税率【円】



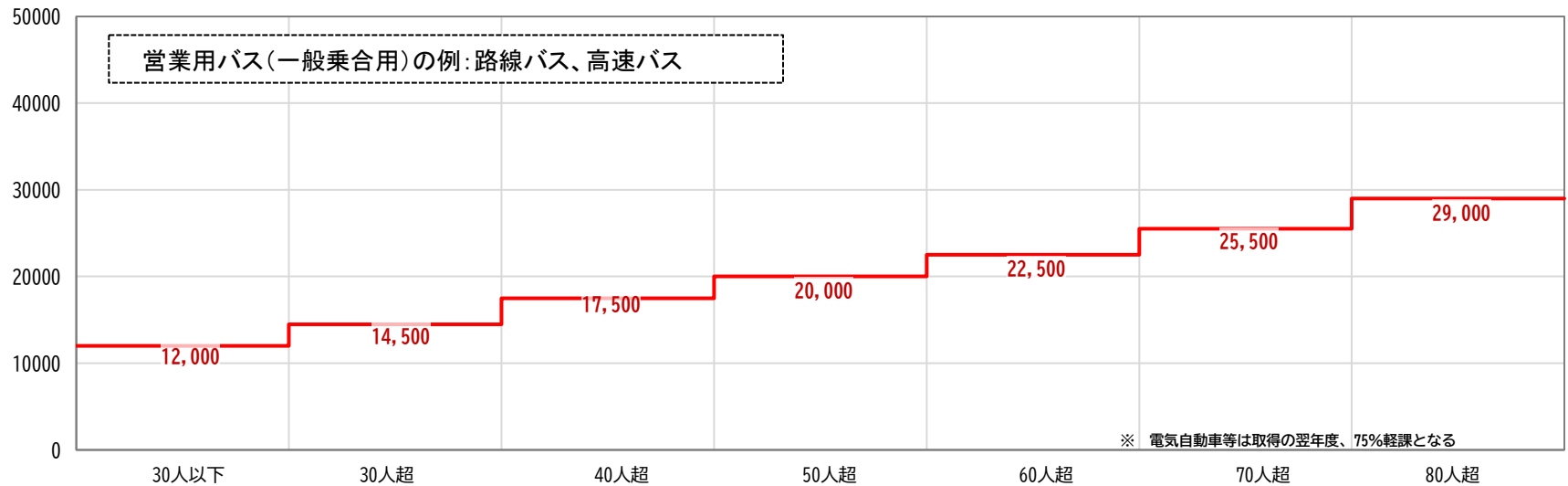
○令和5年度課税状況【自動車税：7.5万台、26.4億円】

〔単位：台〕



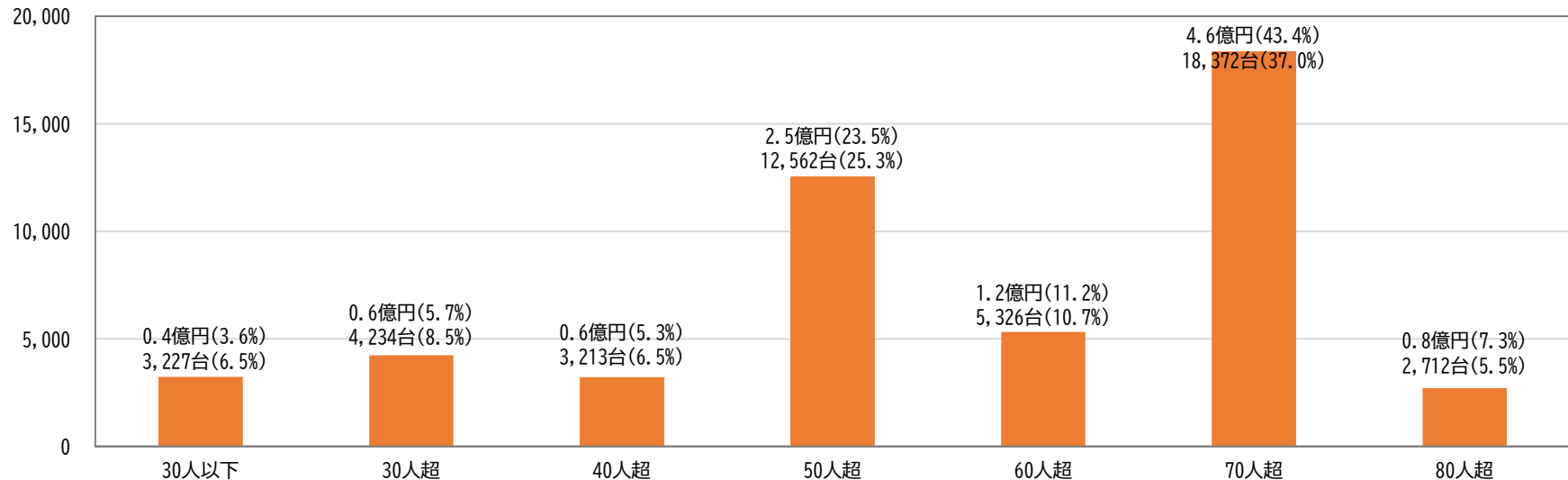
営業用バス(一般乗合用)【種別割】

○適用税率【円】



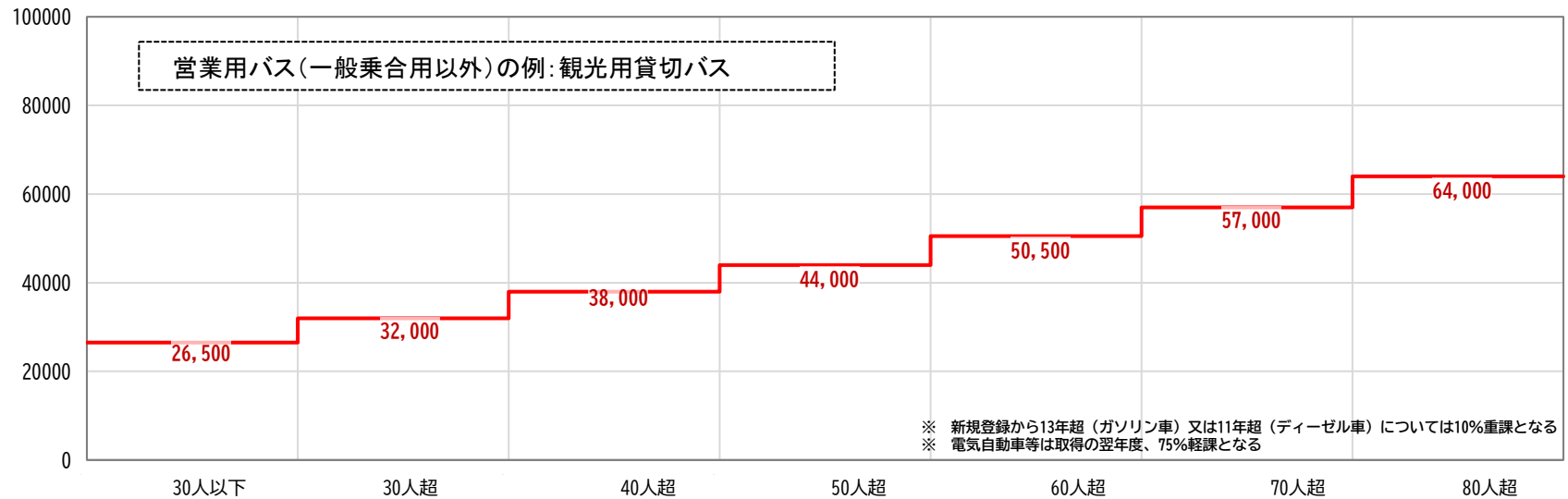
○令和5年度課税状況【自動車税：5.0万台、10.7億円】

〔単位：台〕



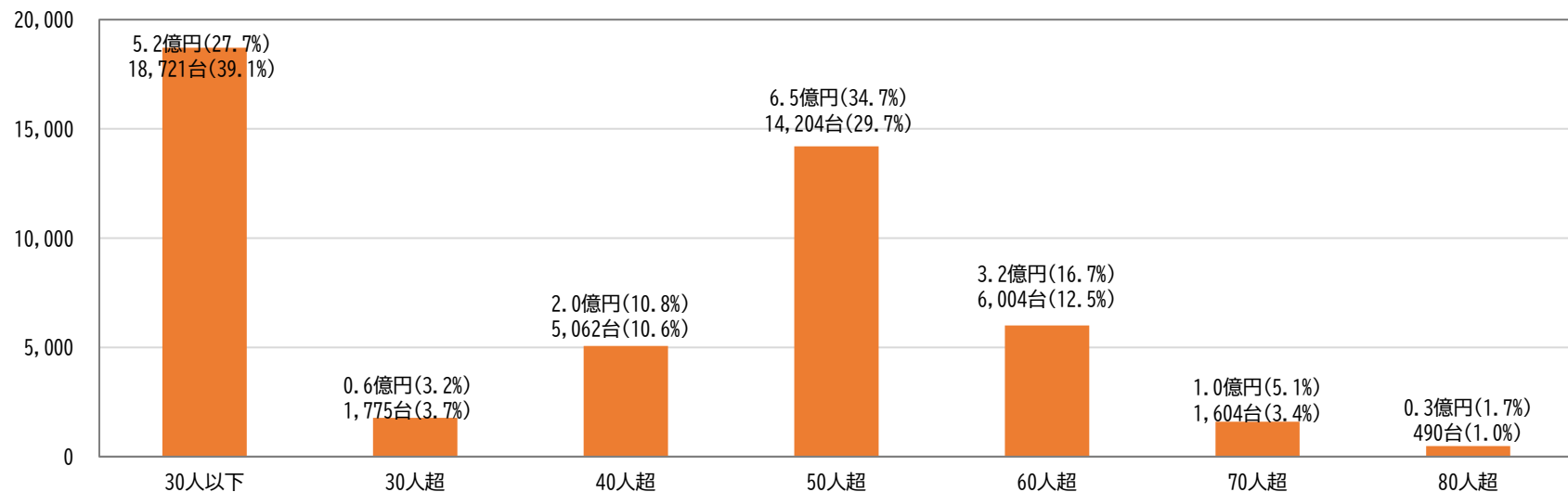
営業用バス(一般乗合用以外)【種別割】

○適用税率【円】



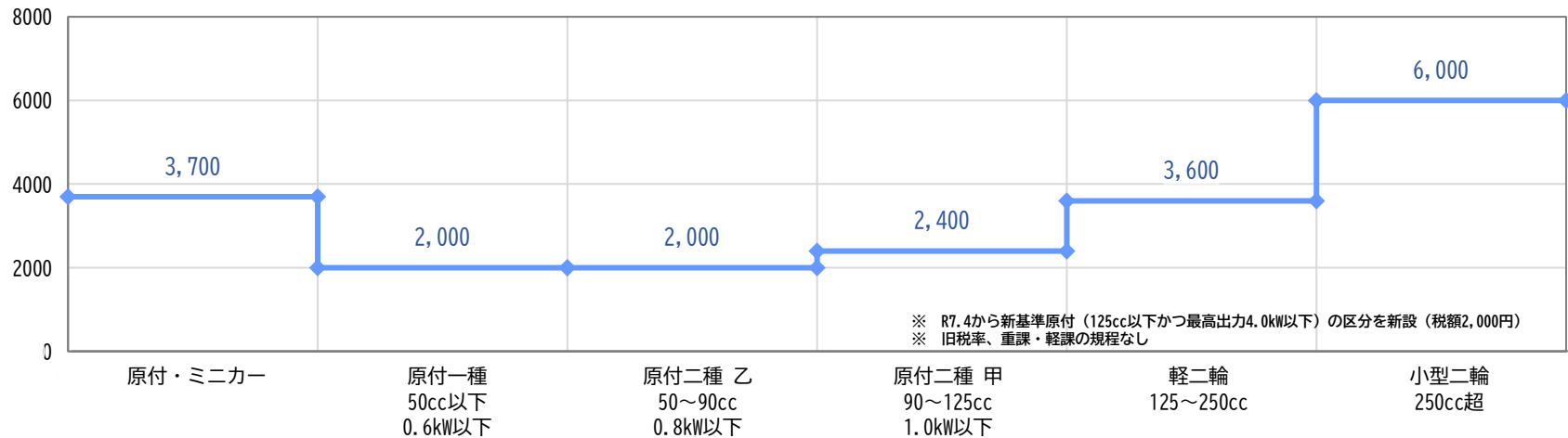
○令和5年度課税状況【自動車税: 4.8万台、18.8億円】

〔単位: 台〕



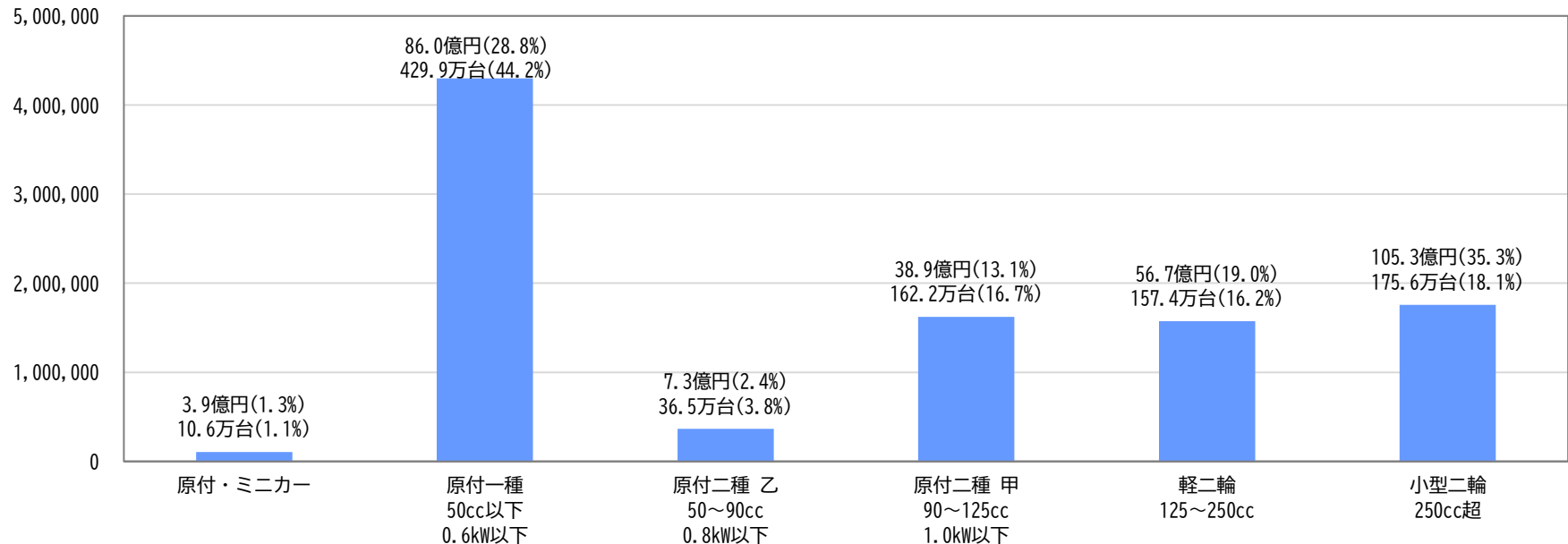
原動機付自転車・軽二輪・小型二輪【種別割】

○適用税率



○令和5年度課税状況【軽自動車税：972.2万台、298.1億円】

〔単位：台〕



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

税制改正大綱等

第一 令和7年度税制改正の基本的考え方

4. 自動車関係諸税の総合的な見直し

(1) 見直しに当たっての基本的考え方

自動車関係諸税については、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等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、

① 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、地域公共交通のニーズの高まり等を踏まえつつ、自動車関係諸税全体として、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提とする

② わが国のマルチパスウェイ戦略の下で、多様な動力源（パワートレイン）が併存していくことを踏まえた税制とする
また、わが国の自動車産業を取り巻く国際環境の変化を踏まえ、補助金等も活用しつつ、市場活性化や産業基盤の維持発展に配慮するとともに、電費改善等のイノベーションを促し、質の高い電気自動車等の普及に資する税制とする

③ 二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組みに積極的に貢献するものとする

④ 自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏まえつつ、用途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分かりやすく説明していく

その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、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も踏まえる

との考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う。

(2) 車体課税の見直し

車体課税については、カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献するものとすべく、国・地方の税收中立の下で、取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和8年度税制改正において結論を得る。

(3) 利用に応じた負担の適正化に向けた課税の枠組み

異なるパワートレイン間の税負担の公平性や将来に向けた安定的な財源確保、ユーザーの納得感の観点から、利用に応じた負担について、用途、執行・関係技術等を踏まえ検討し、課税の枠組みについて、令和8年度税制改正において結論を得る。

令和7年度与党税制改正大綱に対する地方団体の声明

○ 全国知事会

「令和7年度与党税制改正大綱」について（抄）

（令和6年12月20日 全国知事会会長 宮城県知事 村井 嘉浩、全国知事会地方税財政常任委員会委員長 宮崎県知事 河野俊嗣）

自動車関係諸税については、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、令和8年度税制改正において結論を得ることとされた。自動車関係税収は地方にとって貴重な税財源となっており、今後、地方の社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業などに対する財政需要が一層増していくと見込まれることを考慮し、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提に、議論を進めていただきたい。

○ 全国市長会

令和7年度与党税制改正大綱について（抄）（令和6年12月20日 全国市長会会長 松井一 實）

自動車関係諸税については、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行うとされたところであり、自動車を取り巻く大きな環境変化を考慮したうえで、地方財政や地域経済への影響等を踏まえ、丁寧な検討を求めるものである。

○ 全国町村会

令和7年度与党税制改正大綱について（抄）（令和6年12月20日 全国町村会長 吉田隆行）

自動車関係諸税については、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行うこととされた。その検討に当たっては、道路・橋りょう等の社会資本の更新・老朽化対策、防災・減災対策のためのインフラ財源の確保が重要であるため、安定的な地方税財源の確保を前提とするとともに、地方の生活の足となっている自動車の利用実態を考慮していただきたい。

自動車関係税制のあり方に関する検討会の スケジュール（イメージ）

第 1 回：検討会の運営、進め方

自動車関係税制の概況等、自由討議 等

（毎月 1 ～ 2 回開催、10 月を目途にとりまとめ）