自動車関係税制のあり方検討会 説明資料

資料1

日本の自動車産業の概況
及び
自動車税制抜本見直しの考え方・改革案

2025年8月22日

一般社団法人 日本自動車工業会

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

＜本日の説明内容＞

１．日本の自動車産業の概況

２．日本の自動車産業を取り巻く環境激変と対応

３．自動車税制抜本見直しの改革案

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

１．日本の自動車産業の概況

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

自動車産業の経済貢献（日本国内）

■ これまで**日本の基幹産業**として、国内生産を維持・拡大しながら、**550万人の雇用維持、20兆円の外貨獲得等、日本経済に貢献**してきた。

	自動車産業	日本全体の中での位置付け
規模 (製造品出荷額)	**約60兆円**	**GDPの約１割** (製造業の約2割)
雇用 (就業者)	**約550万人**	**全産業の約１割**
輸出/外貨獲得 (貿易黒字)	**約20兆円**	**資源輸入26兆円の大半を賄う** (国全体の貿易収支は▲9兆円)
納税 (ユーザー＋企業・就業者の納税)	**約15兆円**	**税収の約15%**
経済波及効果 (全産業への波及効果)	**2.5倍**	**全産業トップ** (全産業平均は1.77倍)
設備投資・研究開発	**約5.5兆円** （設備投資：1.5兆円、研究開発：3.9兆円）	**全製造業の約3割**

＜出典：自工会データ、経産省・財務省統計等　2023年時点＞

※コロナ禍でも仕事と雇用を守り、2年間で雇用は27万人増、家計に約1.3兆円の貢献（平均年収500万円の場合）

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

自動車産業の成長と分配の好循環に向けた取組み

通常の分配（毎年）	研究開発費約 **３兆円**、設備投資約 **２兆円** 株主還元約 **１兆円**、賃上げ毎年約 **２．２％**
ｶｰﾎﾞﾝﾆｭｰﾄﾗﾙ ﾓﾋﾞﾘﾃｨの分配	電池投資（日産・ホンダ・トヨタで約 **３兆円**など）

自動車産業

2009年以降、自工会各社の時価総額は
約63兆円(18兆円→81兆円)上昇
※2023年3月19日時点
自動車・部品産業 全体で
研究開発費39兆円、設備投資28兆円
※2022年度実績
（各3兆円/年）レベルで継続的に実施

2023年の平均**賃上げ率 約4.02%/年**（自動車）は、
製造業平均（3.99%）を上回る

従業員

2009年以降、自工会各社累計で
約14兆円を株主還元（約1兆円/年）
※2023年度見込み

株主

2009年度以降、累計で
約12.1兆円を納税（自動車・部品産業）
※2022年度実績

国

様々なお客様に最適なモビリティを提供

お客様

2009年以降、自工会各社の累計**購買額約250兆円**
コロナ禍で自動車産業は**＋27万人増**（19/末→21/末）
平均年収500万円とすると家計に**1兆3,500億円**の貢献

サプライヤー

未来投資

・カーボンニュートラル、自動運転社会の実現に向けた投資と還元

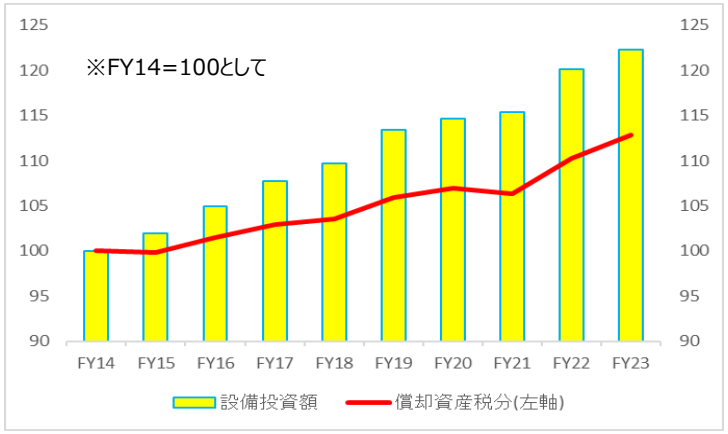
Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

＜参考＞これまでの自動車メーカーの設備投資等と地方税収への貢献

■過去10年間で約13.5兆円の設備投資や収益確保により、地方税収に着実に貢献

1)自動車メーカー国内設備投資(黄)、償却資産税収(赤)

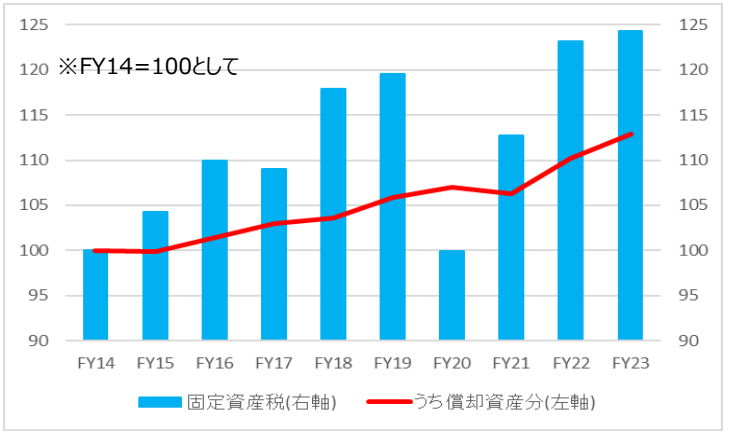
・過去10年間で累計13.5兆円の投資(固資税:約1,515億円(試算)



日本政策投資銀行調査より作成

2)固定資産税収(青)、うち償却資産税収(赤)

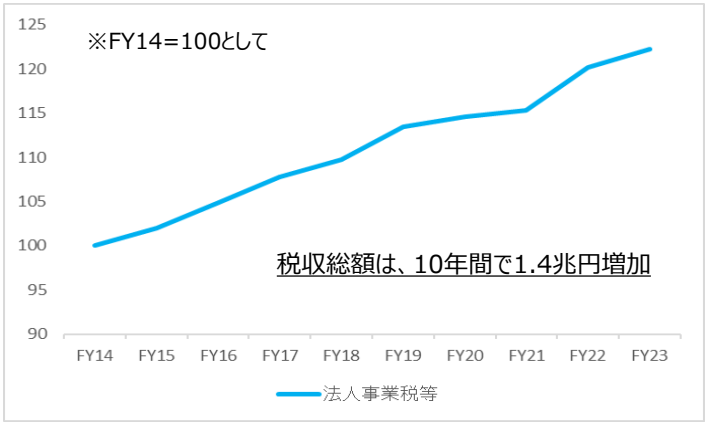
・ex 設備投資は着実に固定資産税を支えている



総務省資料より作成

3)法人事業税等の推移

・メーカーの収益の拡大が地方法人事業税にも貢献



総務省資料より作成

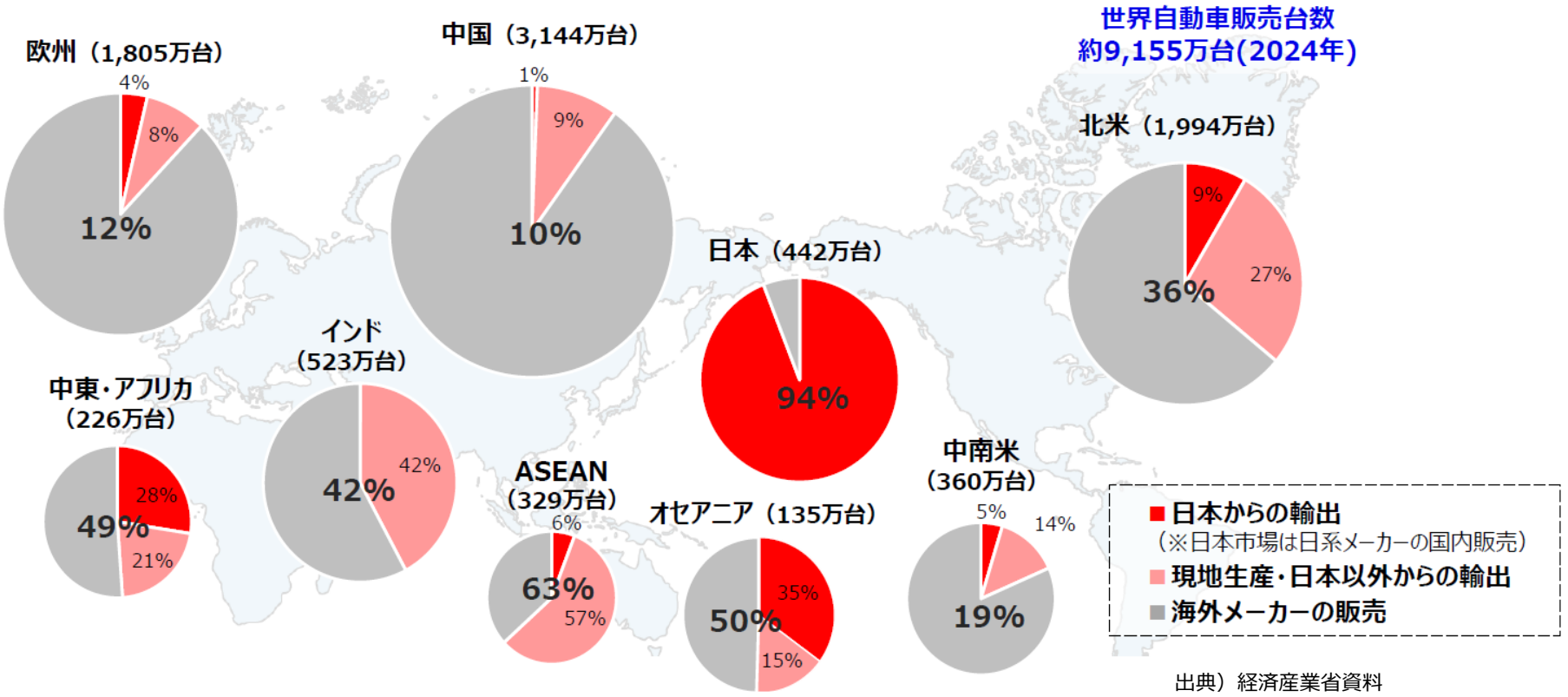
Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

２．日本の自動車産業を取り巻く環境激変
及び
国内生産基盤の維持・強化の重要性

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

グローバル自動車市場の状況

- 日本メーカーは**世界で３割弱**のシェア。日本車は北米で、約650万台を販売。
- 中国市場は苦戦、ASEAN市場でも**中国メーカーが足元でシェアを拡大**している。
- 世界・各国情勢が不透明感を一層強める中、**日本市場の重要性が高まっている**。

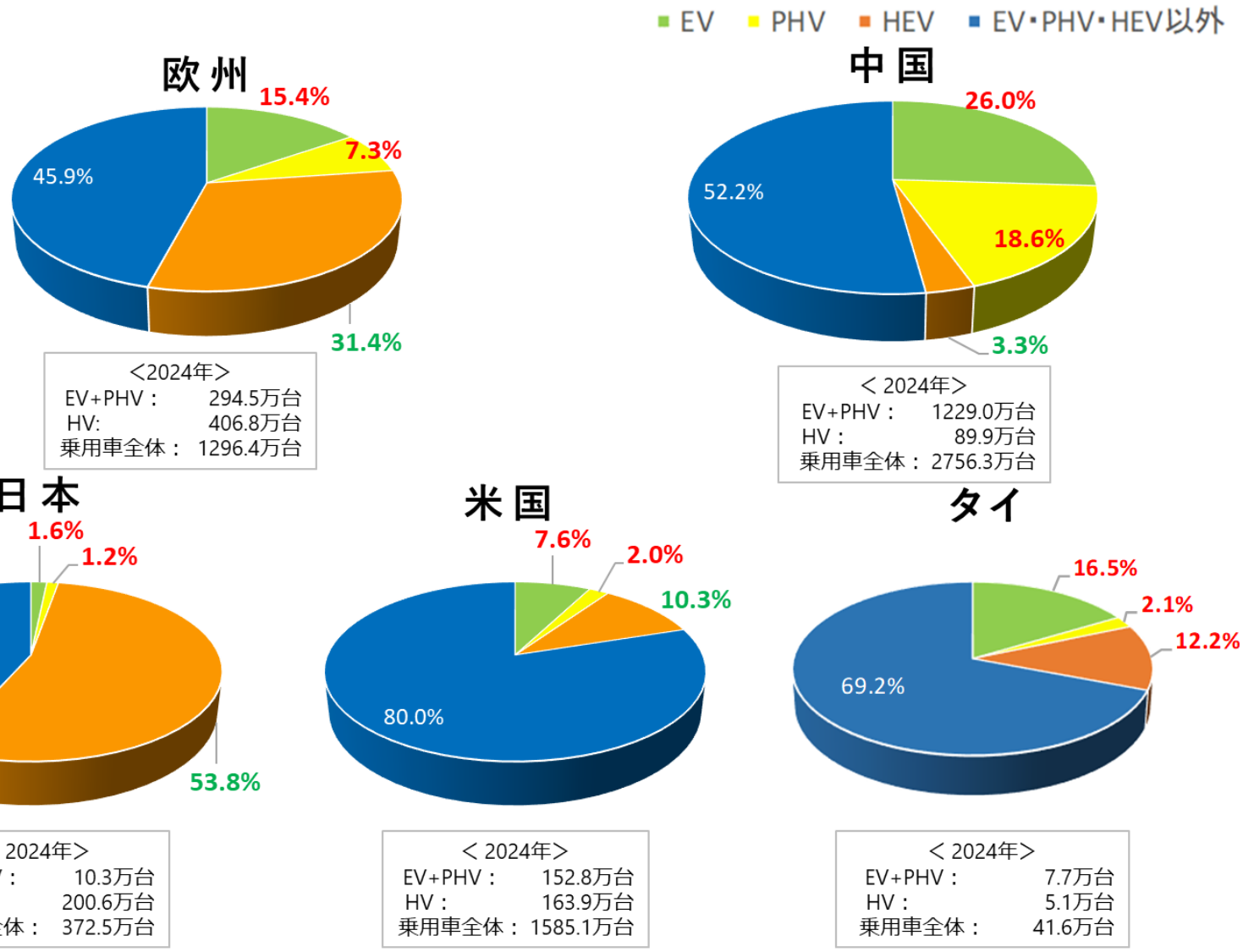


出典）経済産業省資料

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

主要国乗用車市場における電動車の推移

■ 2024年の主要国市場においては、BEV/HEVとも増加傾向。中国ではPHEVが急伸

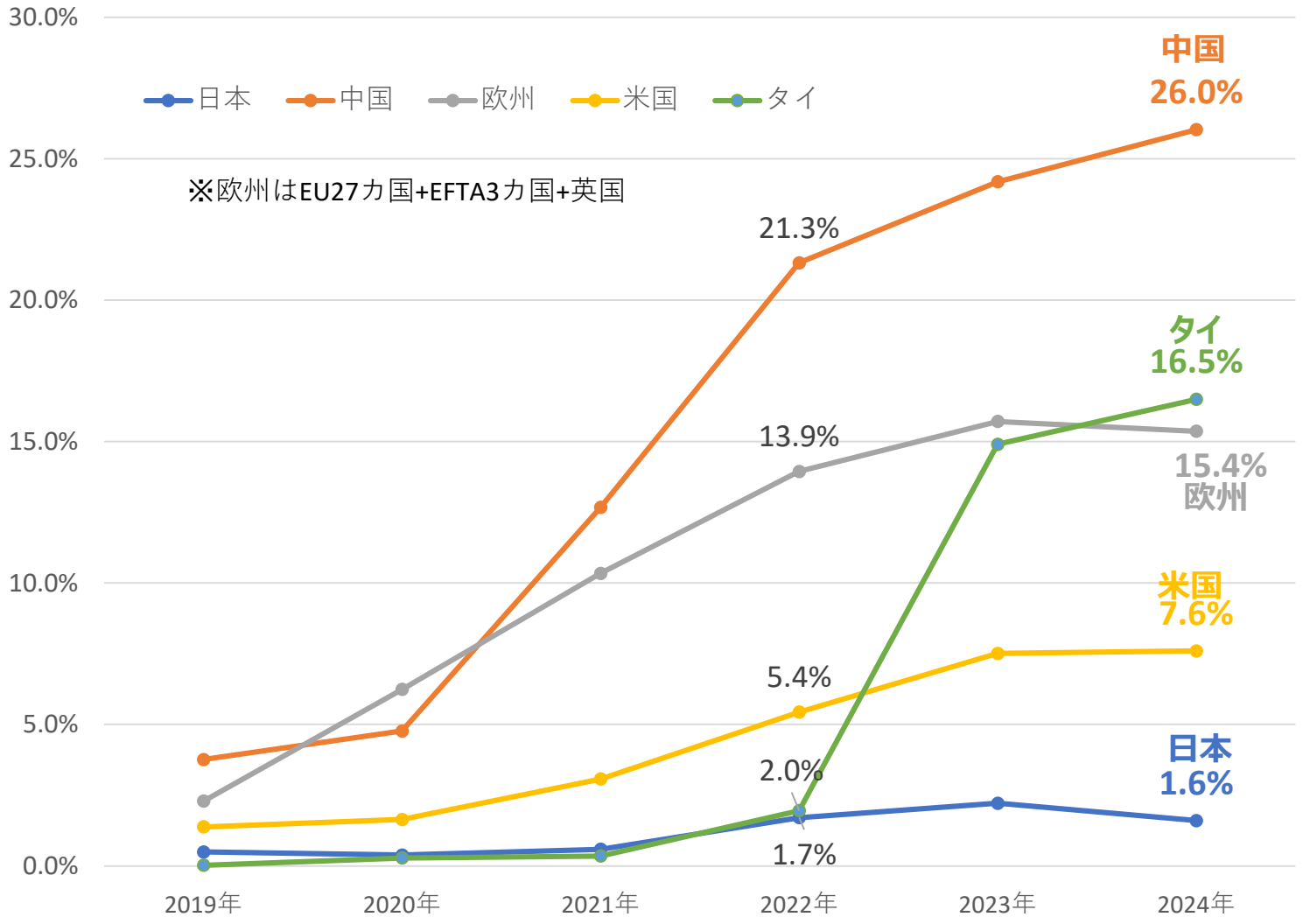


出所：ACEA(欧州)、CAAM(中国)、Wards(米国)、自工会集計(日本)、マークラインズ（タイ）

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

主要国乗用車市場における電気自動車(BEV)割合の推移

■ 近年、タイではEV市場が急成長しており、中国勢が台頭



出所：ACEA(欧州)、CAAM(中国)、Wards(米国)、自工会集計(日本)、マークラインズ（タイ）

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

G7広島サミット　首脳コミュニケ（2023年5月20日）

■ Ｇ７の首脳コミュニケにおいて、**「保有（ストック）ベースの削減の重要性」**が**初めて記載**

＜気候パートの抜粋＞

原文	和訳
We reaffirm our commitment to a highly decarbonized road sector by 2030, and recognize the importance of reducing GHG emissions from the global fleet and the range of pathways to approach this goal in line with trajectories required for keeping a limit of 1.5°C within reach. We are committed to the goal of achieving net-zero emissions in the road sector by 2050.	我々は、2030年までの高度に脱炭素化された道路部門へのコミットを再確認し、**世界全体の保有車両からのＧＨＧ排出削減の重要性**及び気温上昇を摂氏１．５度に抑えることを射 程に入れ続けるために必要な軌跡に沿ったこの目標に近づくための多様な道筋を認識する。 我々は、2050年までに道路部門でネットゼロ排出を達成する目標にコミットする。
In this context, we highlight the various actions that each of us is taking to decarbonize our vehicle fleet, including such domestic policies that are designed to achieve 100 percent or the overwhelming penetration of sales of light duty vehicles (LDVs) as ZEV by 2035 and beyond; to achieve 100 percent electrified vehicles in new passenger car sales by 2035; to promote associated infrastructure and sustainable carbon-neutral fuels including sustainable bio- and synthetic fuels.	この文脈で、2035年までまたは2035年以降に小型車の新車販売の100%もしくは大宗を排出ゼロ車両にすることや、2035年までに乗用車の新車販売の100%を電動車とすること、関連するインフラ及び持続可能な**バイオ燃料や合成燃料を含む持続可能なカーボンニュートラル燃料を促進**することを目的とする国内政策を含め、我々のそれぞれが保有車両を脱炭素化するために採る様々な行動を強調する。
We note the opportunities that these policies offer to contribute to a highly decarbonized road sector, including progressing towards a share of over 50 percent of zero emission LDVs sold globally by 2030.	我々は、これらの政策が、**2030年までにグローバルに販売されるゼロ排出の小型車のシェアが50%以上へ進展していくこと**を含め、2030年までに高度に脱炭素化された道路部門への貢献をもたらすという**可能性に留意**する。
Considering the findings of the IEA ‘s Energy Technology Perspective 2023, We also note the opportunity to collectively reduce by at least 50 percent, CO2 emissions from G7 vehicle stock by 2035 or earlier relative to the level in 2000 as a halfway point to achieving net zero and to track the progress on a yearly basis.	IEAのETP2023の調査結果を検討し、ネットゼロ達成への中間点として**2035年までにG7の保有車両からのCO2排出を少なくとも2000年比で共同で50%削減する可能性**と、進捗を年単位で追跡することにも**留意**する。

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

ZEV車等規制に関する主要各国・地域の状況比較

ZEV ：Zero Emission Vehicle

国／地域	目標年	ターゲット車種	内燃機関車販売規制の詳細	関連法案
米国	2030	乗用車 小型トラック	新車販売の50%以上をZEV	大統領令（2021）
カリフォルニア州	2035	乗用車 小型トラック	州内での新車販売を全てZEV	州知事令（2020）
欧州（EU）	2030 ／2035	乗用車 小型トラック	2030：新車のCO2排出量を55%削減（vs.2021） 2035：新車販売は全てZEV	Fit for 55（2021）
イギリス	2035	乗用車 小型トラック	新車販売は全てZEV	Net-zero with end of sale*（2020）
フランス	2040	乗用車 小型トラック	石油を利用する新車販売を終了	Mobility Guidance Law（2019）
ドイツ	2050	乗用車	新車販売は全てZEV	IZEVA commitment（2015）
中国	2035	乗用車	新車販売の50%ZEV HEVの優遇規制を導入	省エネ・新エネ車技術Roadmap（2020）
日本	2030 ／2035	乗用車	2030：新車販売の20～30%をBV/PHV、～3%をFCV 30～40%をHEV 2035：新車販売は全て電動車	次世代自動車戦略（2010） グリーン成長戦略（2021）
	2030 ／2040	商用車（小型）	2030：新車販売の20%～30%を電動車 2040：新車販売は全て電動車・脱炭素燃料車	グリーン成長戦略（2021）
	～2030	商用車（大型）	5,000台の先行導入、2040年の普及目標を設定	グリーン成長戦略（2021）

出典：JPECレポート（2022年9月）他

*Net-zero with End of Sale of New Petrol and Diesel Cars by 2030

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

世界のモビリティDX分野における動向

■ デジタル化・SDVや自動運転の開発・サービスの取組が加速している。

SDV領域

- 米中の新興プレーヤーは、SDV車両の開発・投入を加速

<米国・Tesla Model 3>

- 販売後も、継続的にアップデートされ、常に最新の安全機能やコンテンツが利用できる
- ユーザーは、これらの機能やサービスを自由にカスタイマイズ

自動運転・MaaS領域

- 米国・Waymoや中国・百度は、既にロボタクサービスを実現

<米国・Waymo>
250台規模
（23年時点）

<中国・百度>
1,000台規模
（同）

<米国・Tesla>
（26年製造予定）

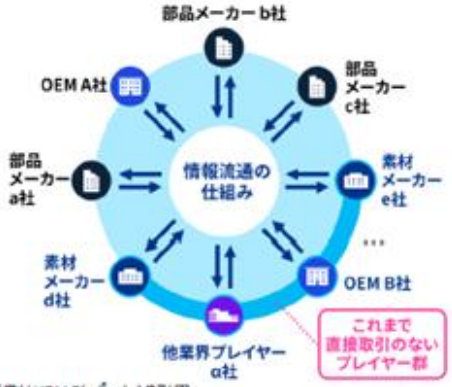
出所：画像は各社HP・SNSアカウントより引用

データ利活用領域

- 欧州「Catena-X」が、自動車産業のデータ連携基盤を構築、運用開始

Catena-X
Automotive Network

<Catena-Xが実現する価値>



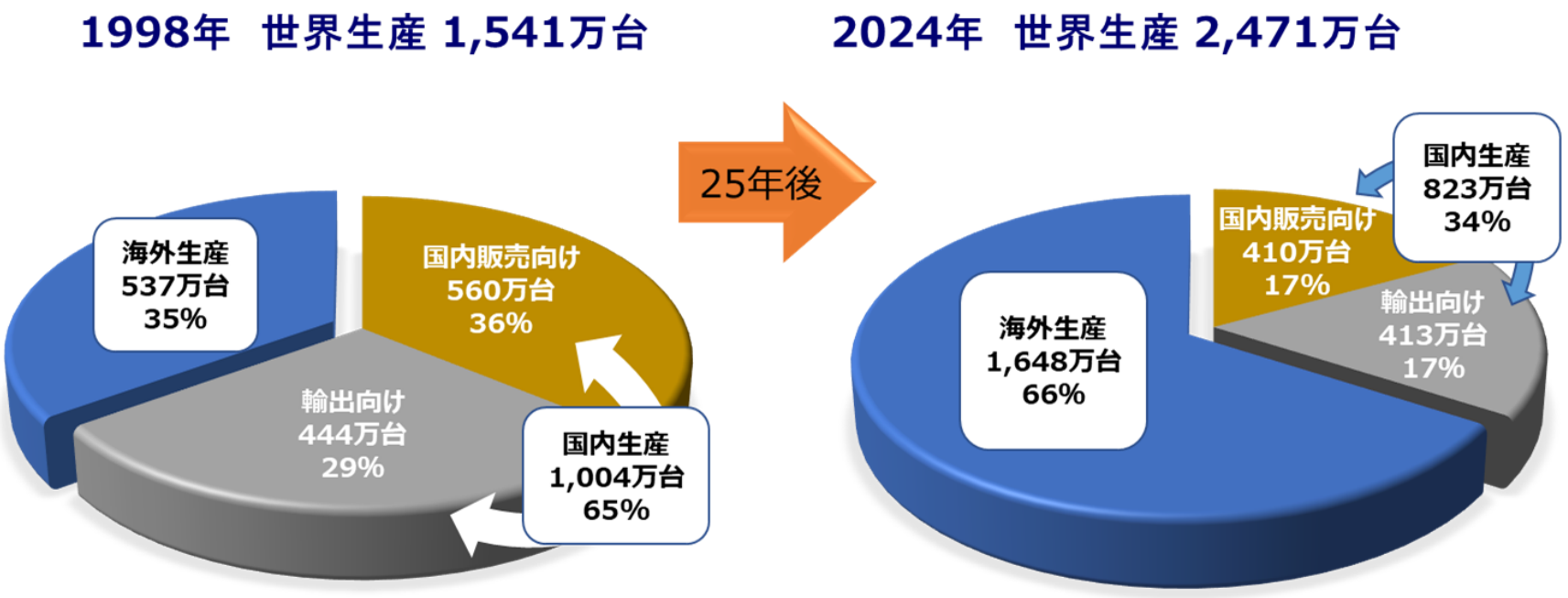
出所：画像はKPMGレポートより引用

資料：経済産業省

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

生産からみる日本の自動車産業の構造変化

- 1998年時点、海外生産約３割強、国内生産約７割弱の構図であったが、**25年間で割り合いが逆転**。
- **国内生産・雇用の維持、国内投資を拡大**するためには、**内需の拡大が極めて重要**。
- **各国の投資囲い込み**などにより、**日本からの輸出は現地生産に置き換わる可能性**。

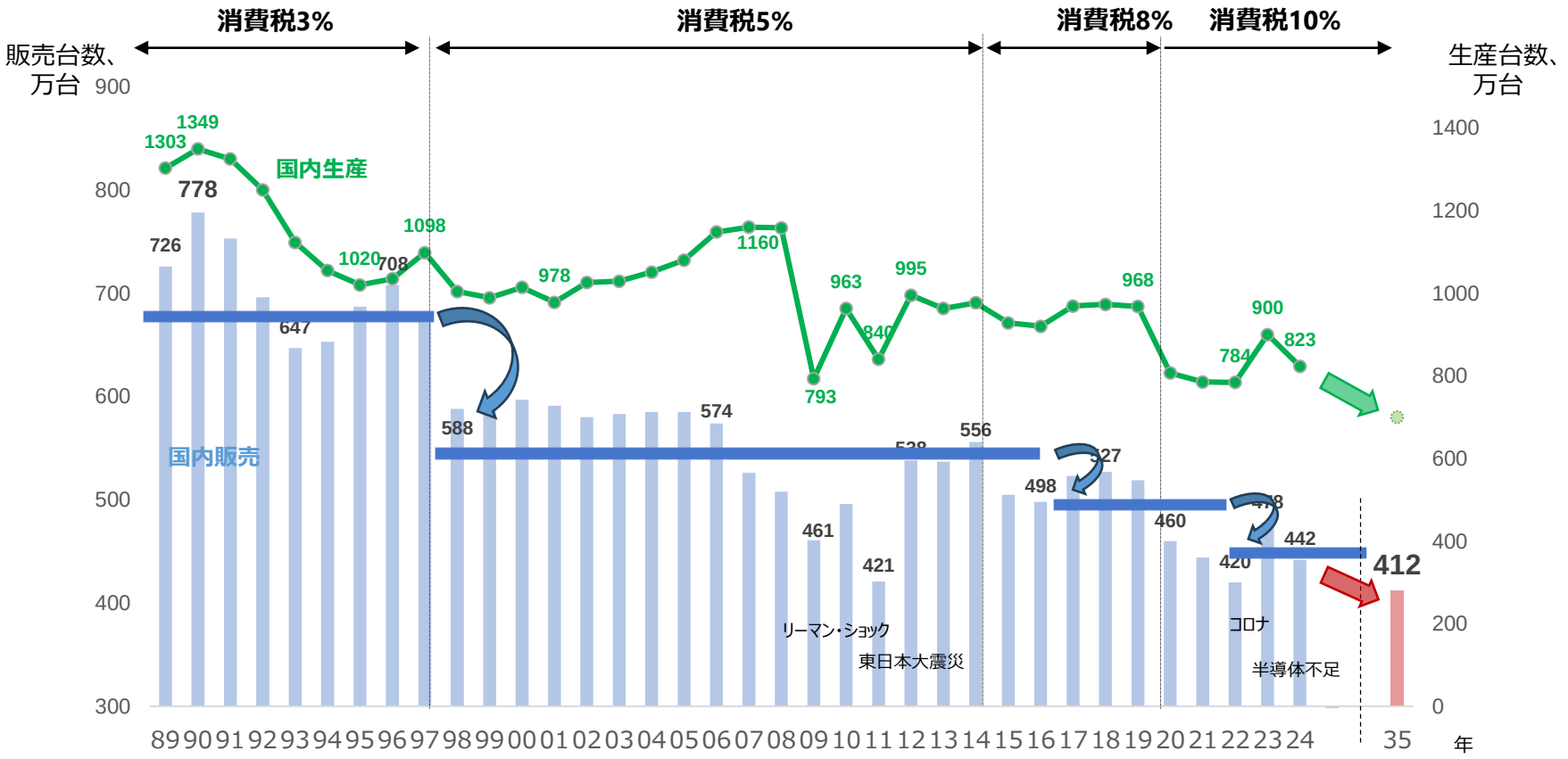


資料：日本自動車工業会調

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

国内自動車市場の推移（国内生産・販売の減少）

- 国内販売は、1990年度の780万台をピークに、**消費税増税と共に、減少傾向**。
- 今後、人口減少(特に地方部)や維持費負担を主な原因として、**更なる市場縮小が見込まれる**。
- 海外生産の増加や国内市場の縮小を背景に、**国内生産もピーク時より大幅に減少**。

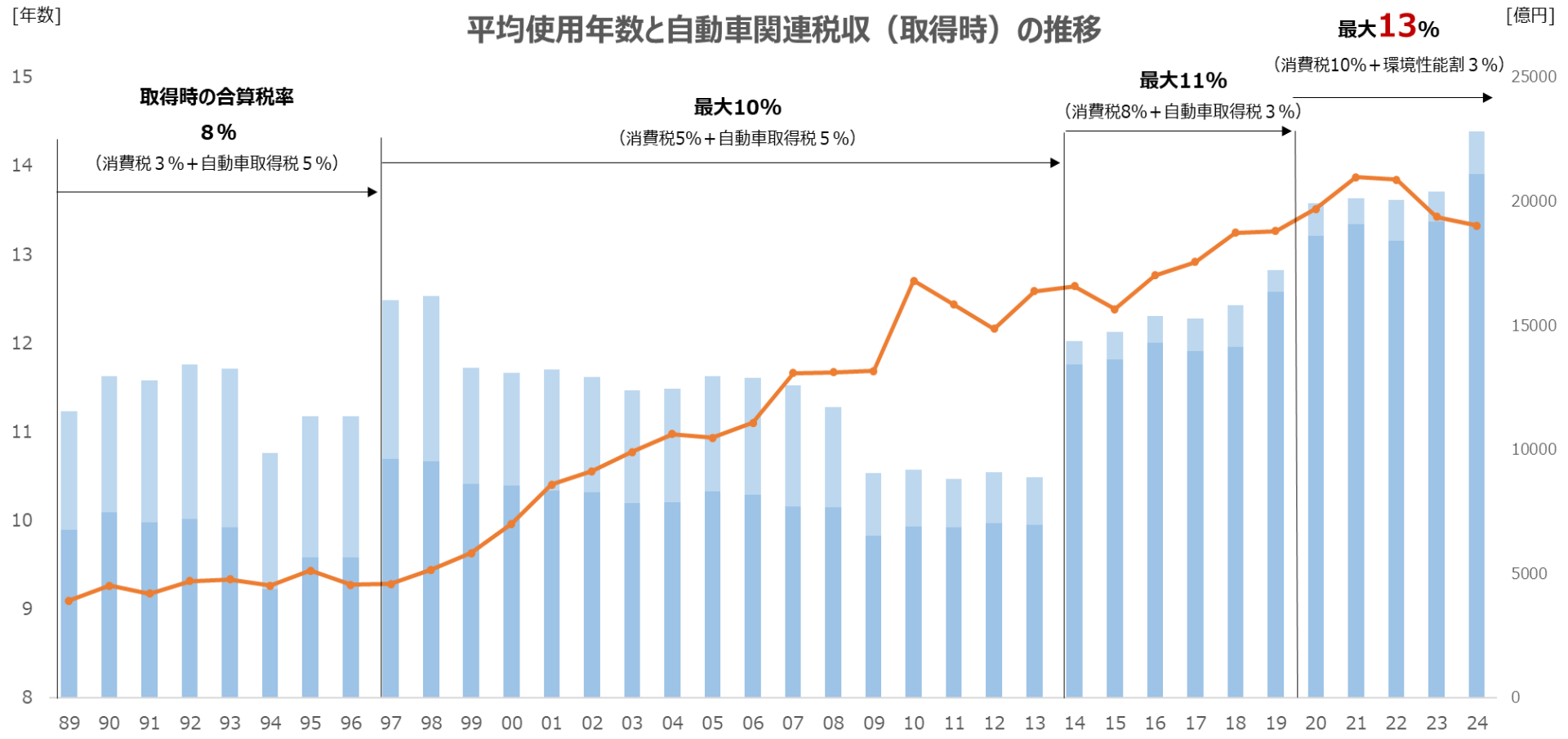


※2035年の販売見込みは、三菱総合研究所による試算

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

平均使用年数と自動車関連税収(取得時)の関係

- **消費税増税**を大きな要因として、自動車の**平均使用年数は長期化**（'24は**13.32年**）
- **取得時の自動車関連税収**(消費税+環境性能割)は**著しく上昇**。**ユーザー負担は大幅増**。
- 消費税増税・使用年数の長期化に伴い、国内生産・販売は**縮小傾向に歯止めがかからず**。**環境・安全性能**の観点からも、**市場活性化・長期保有車からの代替が必要不可欠**。



出典　自動車検査登録情報協会（平均使用年数）
日本自動車工業会（その他）

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

自動車産業と自動車の位置付け変化（贅沢品 ⇒ 生活必需品）

- **取得税・重量税の創設時**、自動車普及台数はまだ**0.304台**(1世帯当たり) であり、まさに**モーターリゼーションが本格化を迎えていく時期**であった。
- 長期に亘る経済不況の中、1990年のピーク時に対して、**生産・販売は約4割減。**取得税・重量税の創設時と現在では、**自動車産業を取り巻く環境や時代背景も大きく変化。**
- この間、**自動車は1家に1台以上の生活必需品**になっており、**平均可処分所得もピーク時の約2.5割減**となる中、**車体課税や取得時の税収入は過去最大**に上っている。

	モータリゼーション期 (1970年頃) [取得税・重量税創設時]	生産・販売 ピーク期 (1990年頃)	成熟期 (2024年)
国内生産台数	529万台	1,349万台	823万台
国内新車販売台数	410万台	778万台	442万台
国内保有台数	1,758万台	5,770万台	7,875万台
自動車普及台数 (1世帯当たり)	0.304台	0.794台	1.016台
自動車関係租税収入 ＊括弧内は取得時に係る税収入	1.2兆円 (2,200億円)	6.7兆円 (1.3兆円)	9.0兆円 (2.3兆円)
平均可処分所得金額 (1世帯当たり)	124.3万円 (1970年)	546.8万円 (1994年)	418.1万円 (2022年)

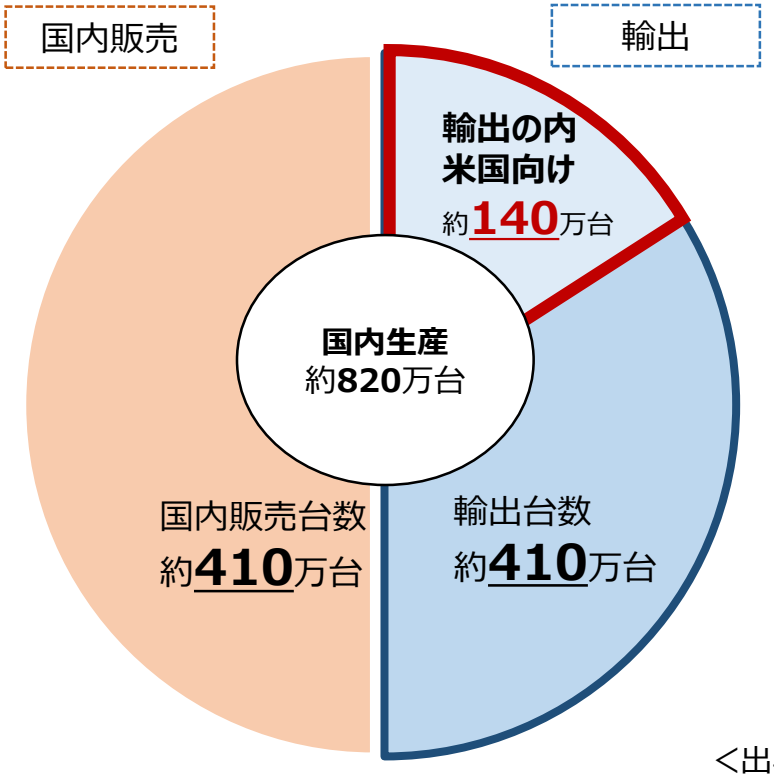
資料：自工会統計資料および厚生労働省「国民生活基礎調査」などを基に自工会作成

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

トランプ関税により自動車産業は危機的状況に

■トランプ関税の**自動車産業への影響は甚大**。OEMだけでなく**サプライヤーにも大きな影響**
■関税合意後も、**「2.5%→15%の関税UP」**による影響は大きく、内需拡大策が必要
-国内生産台数(約820万台)のうち、**アメリカへは約140万台を輸出**(国内生産の約17%)

Fig.1　日本の自動車生産と米国向け輸出（2024年）



<出典：自工会データ>

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

＜参考＞トランプ関税による自動車メーカーへの影響

会社	決算公表内容　※関税合意後〔関税15%〕の25年8月時点の見通し
いすゞ	関税コストとして**140億円程度**を見込む
スズキ	通期で**200億円の影響見通し**
SUBARU	通期で**2,100億円の影響見通し**
ダイハツ	直接的な影響なし（波及として、新興国市場やサプライチェーンへの影響を予測）
トヨタ	通期で**1.4兆円の影響見通し**
日産	通期で**3,000億円の影響見通し**
ホンダ	通期で**4,500億円の影響見通し**
マツダ	通期で**2,333億円の影響見通し**
三菱自動車	通期で**400億円の影響見通し**
ヤマハ発動機	通期で**40億円の影響見通し**

資料：各社決算発表資料を基に自工会作成

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

３．自動車税制の抜本見直しの考え方・改革案

自動車業界の問題意識を踏まえた税制改正のねらい

＜自動車業界の問題意識＞

■ 自動車産業を**取り巻く環境**はこの数年で**激変**
(**海外勢の電動車や自動運転開発の急速な進展、日本市場縮小、米国関税等、存続の危機**に)
⇒ **買替促進**により、**中長期で市場活性化（国内での産業基盤を盤石に）**、
保有の新陳代謝を進め、**モビリティ社会への進展と、保有ベースでのCO2削減を進める**

■ 新しいモビリティ社会構築に向けたコスト（インフラ整備等）は、自動車ユーザーだけでなく、
「**受益者みんなで支えるサステナブルな仕組み」が必要**

今年結論を得る税制改正：ユーザーの求める**「簡素化・負担軽減」を実現**し、**納得感のある税制**に

- **取得時の負担軽減** ⇒ 「**環境性能割の単純廃止（二重課税の解消）**」
- **保有時の公平・中立・簡素な税負担**
  - ⇒ 「**課税標準を重量に統一・一本化、環境性能に応じて増減する仕組み**」
  - ⇒ 「**重量税の暫定税率は廃止**」

※長期的には、モビリティ社会への発展を踏まえ、**より広い受益者が公平に負担**する制度を検討

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

自動車税制の抜本見直し 改革案

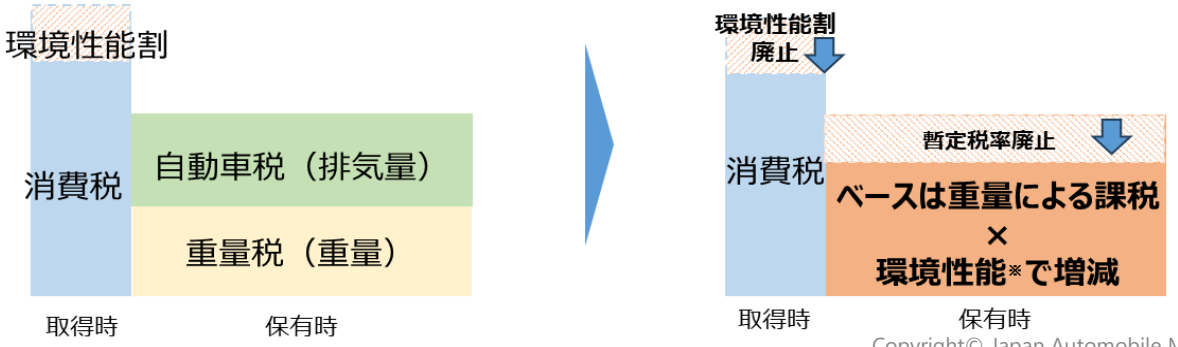
- **本年の抜本見直しにおいて、**米国関税や物価高等の環境激変、CN推進への対応等を踏まえ、**短・中期、長期で一定の結論**を出すことが必要不可欠。
- **車体課税における積年の課題(環境性能割の廃止・重量税暫定税率の廃止)**について**最優先で議論いただき、ユーザーにとって納得感のある自動車税制を実現すべき。**
- なお、ガソリン暫定税率の廃止について与野党間で議論されているが、**重量税にも暫定税率が残存**しており、自工会は**長年に亘り重量税暫定税率の廃止を要望**してきた。

短・中期
(車体)

- 取得時の**環境性能割を単純廃止**し、**内需を拡大（生産基盤維持）**
- 新保有税の導入までは、**エコカー減税**(重量税)**/グリーン化特例**(自動車税/軽自動車税)を**現行水準で延長**
- **自動車税・（軽自動車税）と重量税の２税目を道路損傷と環境負荷を根拠に、重量ベースの課税に統合・簡素化**し、**環境性能で増減**する**仕組みに改革。**
  CO2削減へ消費者を誘導する。その際、**暫定税率分は廃止し、負担軽減。**

長期
(走行・利用)

- **自動車ユーザー以外も含めたモビリティ受益**に応じた、持続的な**新たな負担の仕組み**等を**検討**



Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

＜参考１＞見直しスケジュールイメージ

■ 短･中期改革（下記①②③）、長期改革（下記④）

	FY25	26	27	28	29	～2030	2040	2050
取得時	米国関税	①環境性能割の廃止［自動車税/軽自動車税］（消費税との二重課税の解消）						
保有時	エコカー減税/グリーン化特例	②延長				③新保有税の導入（暫定税率問題解消、重量×環境性能）		カーボンニュートラル
走行･利用時								モビリティDX

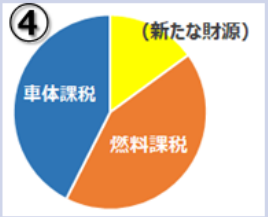
自動車税/軽自動車税/重量税

保有車以外の新たな制度枠組み

CASE時代の課税のあり方、
モビリティ社会に向けた財源と公平な負担

（現在）

（今後）



新たな枠組みの検討
（CASE･モビリティ時代の税制）

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

＜参考２＞ 将来のモビリティ社会像

クリーンエネルギー for ALL

Mobility for ALL

事故ゼロ

もしもの時の安心

パーソナル診療所

どこでも再エネ

渋滞ゼロ

画像データ×インフラ

再エネ/水素×防災

バイタルデータ×医療

いつでも再エネ

再エネ×分散型エネルギー

位置情報×交通/物流

自由な移動空間

電池
二次利用

クリーンな
電池製造

再エネ×電力系統

購買履歴×観光/エンタメ

日本型都市鉱山

電池×資源循環

地図データ×地方活性化

移動難民ゼロ

人と様々な社会システムを繋ぐxEV/SDV

インプット

エネルギー

再生可能エネルギー　水素　バイオ燃料　e-fuel

データ

画像データ　バイタルデータ　位置情報　購買履歴　地図　等

土台となるデータ基盤（ウラノス・エコシステム等）

モビリティ社会の実現により、**2030年時点**で、**経済へのプラス影響+33.1兆円**、**雇用+242万人**、**税収+7.5兆円**の効果が見込める

※三菱総合研究所による試算

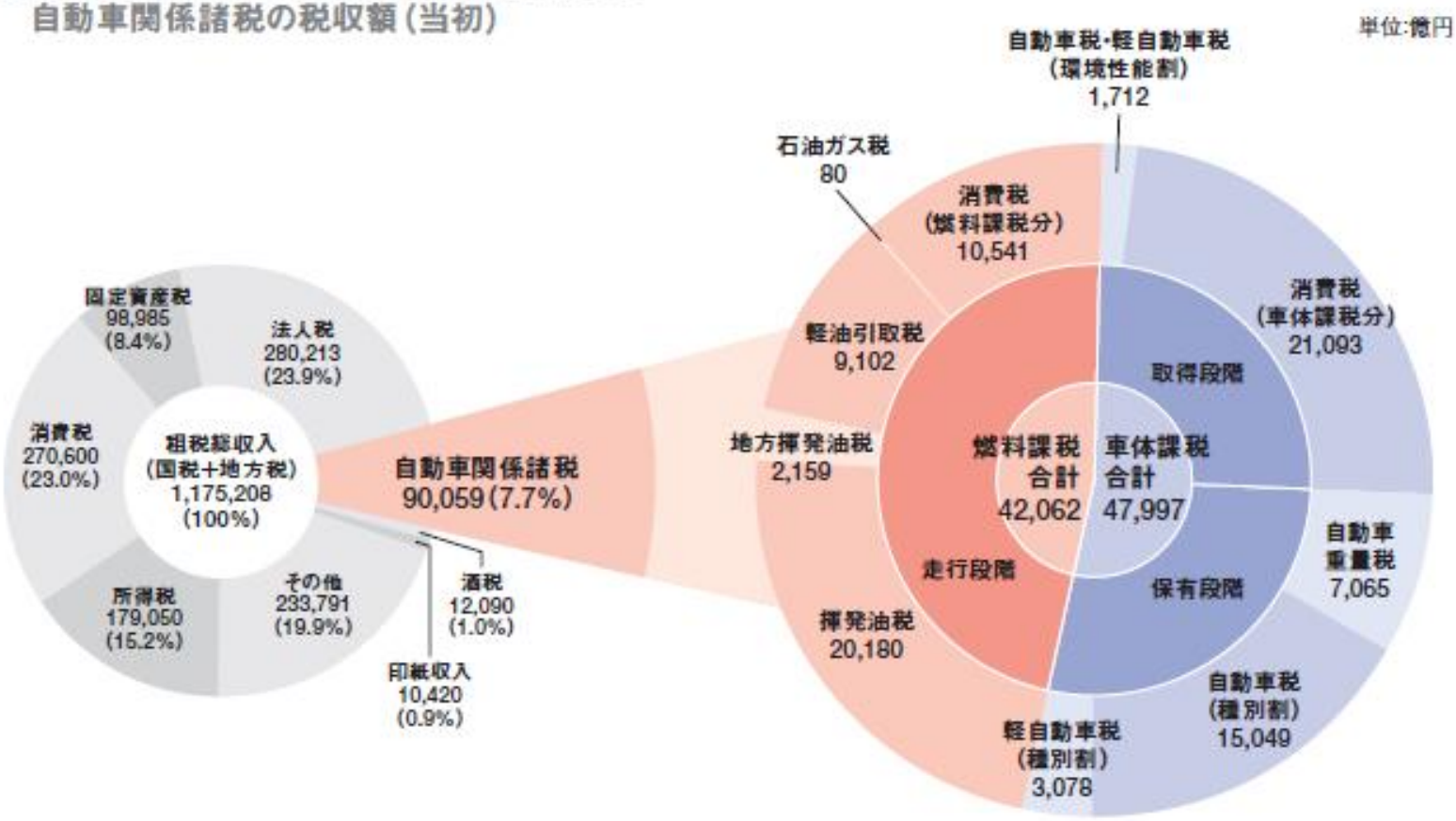
Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

参考資料

自動車関係諸税の税収、ユーザー負担

■自動車ユーザーは、取得/保有/走行（燃料）の各段階で、合計**9種類**、**9兆円**を**納税**
■国の租税総収入117兆円の**7.7%**を**自動車ユーザーが負担**

● 2024年度租税総収入の税目別内訳並びに
自動車関係諸税の税収額（当初）



注:1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。2.自動車関係諸税の消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。3.消費税収には地方消費税収を含む。
資料:財務省、総務省

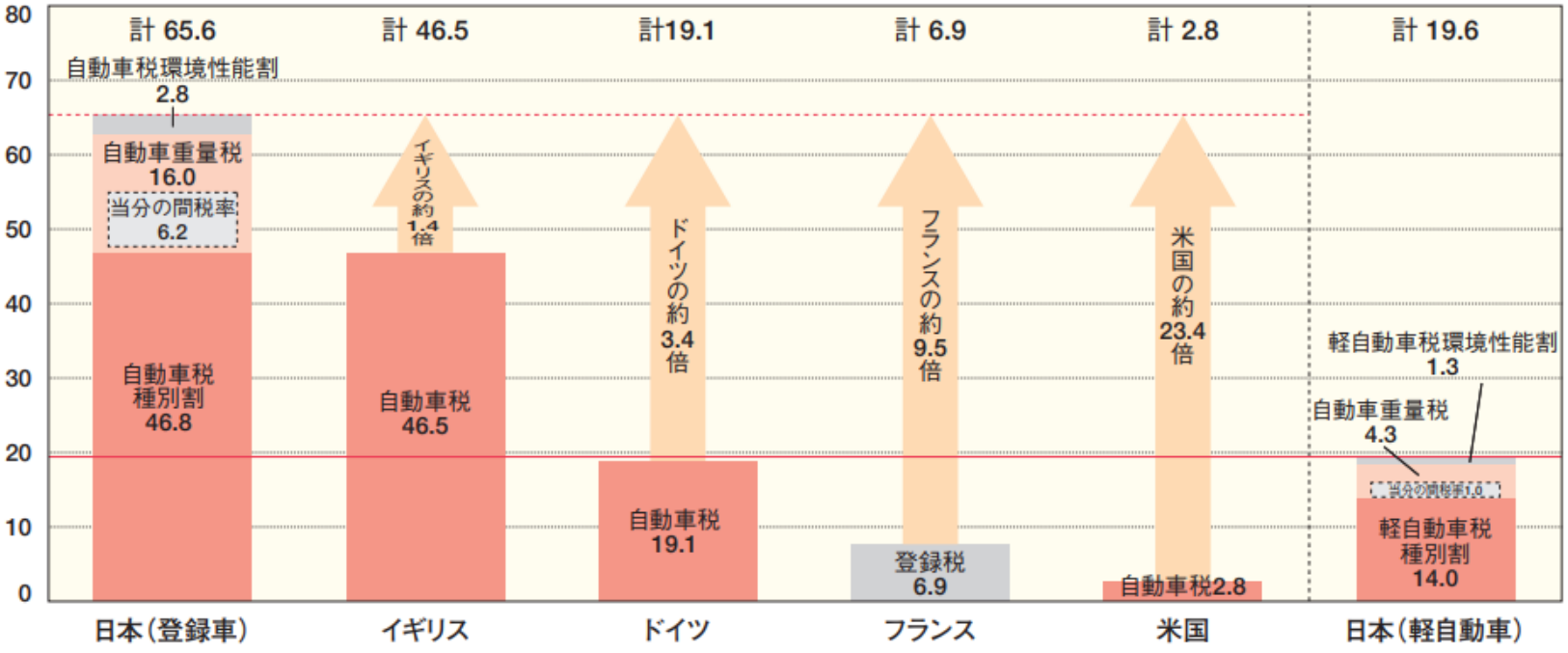
Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

車体課税の国際比較

■自動車が基幹産業の各国と比較して、**日本の自動車ユーザーの負担は過剰**。
■日本の自動車ユーザーは、国際的に見ても、**過度な取得・保有時の負担**を課されている。

● 税負担の国際比較

単位（万円／13年間）



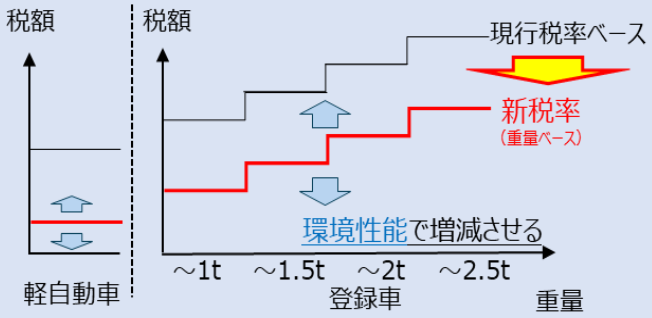
前提条件：①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③WLTCモード燃費値 19.4km/ℓ（CO2排出量119g/km）④車体価格308万円（軽は144万円）⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥13年間使用（平均使用年数:自検協データより）⑦為替レートは1€=¥158、1£=¥186、1$=¥146（2023/4～2024/3の平均）
※2024年4月時点の税体系に基づく試算 ※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

※自動車固有の税金に加え、以下のとおり付加価値税等も課税される。（日本の場合は消費税、米国・ニューヨーク市の場合は小売売上税）
日本（登録車）30.8万円、イギリス61.6万円、ドイツ58.5万円、フランス61.6万円、米国27.3万円、日本（軽自動車）14.4万円

日本自動車工業会調

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

改革後の税体系

	税目	現在	今後（改革後）
取得時	**自動車税の環境性能割**（地方税） ※旧取得税の置換	**車両価格＋消費税(10%)＋ 環境性能割（0～3%）** 車両価格　消費税　環境割　- 合計 Ex200万円　20万円　6万円　= 226万円 ex1000万円　100万円　30万円＝1130万円	**車両価格＋消費税(10%)** **環境性能割は廃止（消費税のみ）**
保有時	**自動車税 軽自動車税**（地方税）	**軽自動車**　10,800円/年 **登録車**　**排気量毎**に25,000/年～111,000円/年 ※排気量は電動車時代に対応できない	**新自動車税/新軽自動車税** 簡素/公平で永続的な重量を課税標準とし、環境性能に応じて増減  **※旧暫定税率分は廃止** ※新軽自動車税は、軽自動車としての定額課税に環境性能で増減
	自動車重量税（国税）	**軽自動車** （本則は2,500円/年） ｴｺｶｰ以外 3,300円/年 13年超　4,100円/年 18年超　4,400円/年 **登録車** （本則は0.5t毎に2500円/年） ｴｺｶｰ以外 0.5t毎4,100円/年 13年超　0.5t毎5,700円/年 18年超　0.5t毎6,300円/年 **※50年以上暫定税率**	

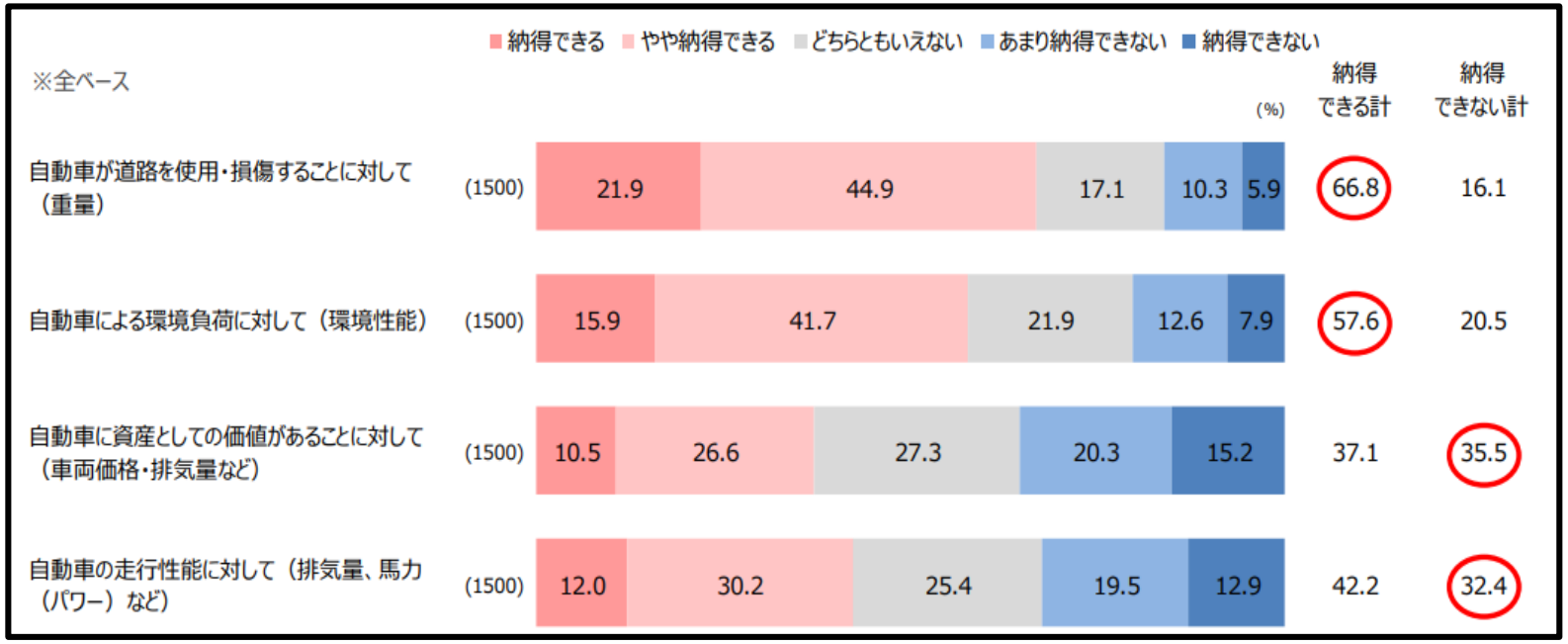
「重量」による課税について

・車両重量と道路損傷の間には相関関係がある。また、**自動車ユーザーの納得性**や**安定的な財源**という観点からも、課税標準を「重量」とすることが望ましいのではないか

＜ユーザーの納得性＞

・FY23に実施した自工会ユーザーアンケートで、納得できる課税標準として、道路損傷(66.8%)と環境負荷(57.6%)を選択するユーザーが多かった

Q. 現在の自動車税制では、以下のような課税の根拠
自動車ユーザに課税を行う理由）がありますが、各項目についてあなたが税金を支払う際に、どの程度納得して支払うことができますか。



＜調査概要（ウェブアンケート調査）＞
・実　施　者 ：QO株式会社（旧H.M.マーケティングリサーチ）
・調査実施日 ：2023年12月20日～22日
・有効回答数 ：1,500件（自動車所有者）

自動車税の課税根拠／課税標準

- **電動車が存在しなかった時代、排気量は「資産性」や燃費性能等と相関関係**があった
- しかし、**近年**、エンジンの技術進化や**電動化の進展**により、排気量と資産性・燃費等との相関関係が崩れ、**エンジン排気量のみを課税標準**とすることの**合理性が後退**
- 今後は**「道路損傷負担」と「環境負荷」**を課税根拠に、**「重量」をベース**に、**環境性能を組み合わせる**ことで、公平で納税者の理解が得られるよう見直すべき

【現行自動車税・軽自動車税】 (円/年)

軽自動車	10,800
～ 1000 cc、EV/FCV	25,000
1001 ～ 1500 cc	30,500
1501 ～ 2000 cc	36,000
2001 ～ 2500 cc	43,000
2501 ～ 3000 cc	50,000
3001 ～ 3500 cc	57,000
3501 ～ 4000 cc	65,500
4001 ～ 4500 cc	75,500
4501 ～ 6000 cc	87,000
6001 cc ～	110,000

【排気量前提の時代から、自動車は大きく変化】

	昭和時代	現在～今後
自動車	贅沢品	**生活必需品**
	ガソリン車	**多様な電動車**（**BEV/PHEV/HEV/FCEV**）
	ガソリン車 →排気量	**BEV/FCEV →排気量なし**
		PHEV/HEV →排気量＋モーター
		ガソリン車 →今後益々減少
	外部不経済大 ・排ガス/騒音/事故等	**外部不経済の減少** ・電動車/自動運転機能搭載車 等

【1980年代の車両価格】 ※燃費モードは当時のもの

車名	排気量	価格（税抜）	発売	燃費
シビック	1,200cc	69万円	1975年	20km/l
サニー EX	1,500cc	129万円	1998年	16.2km/l
マークⅡ	2,000cc	292万円	1984年	9km/l
ソアラ	2,800cc	367万円	1981年	8.2km/l
セルシオ	4,000cc	620万円	1989年	8.5km/l

【現在の販売車種の価格】

車名	排気量	価格（税抜）	種別	燃費
リーフX	－	370万円	EV	走行時:CO2ゼロ
マツダ２	1,500cc	158万円	ガソリン	20.3km/l
ベンツCクラス	1,500cc	683万円	HEV	14.5km/l
RAV4	2,000cc	266万円	ICE	15.8km/l
アウトランダー	2,400cc	499万円	PHEV	EV走行時:CO2ゼロ HEV走行時：16.2km/l
レクサスLM	2,400cc	1.818万円	HEV	13.5km/l

走行距離課税の論点整理

1．議論の背景

- ◆ 税収確保の観点　→　HEVの普及拡大、EV等の登場による税収先細り懸念
- ◆ 課税の公平性　→　EV/FCVはガソリン税がない。　なお、ガソリン車も同距離でも燃費性能で負担が異なる。

2．導入時期の問題

- ◆ 2030までに /2030以降 /2035以降など。
- ◆ GXとの関係　→　2035年に向けて電動車の普及にアクセルを踏む時期で、それ以前に導入することは基本的には不適であり、電動車普及後が適切。
  → GX移行中から導入するには、走行距離×車両重量×環境性能で、税率を設定するのが適当だが、保有全車に導入することは簡単ではない。

3．燃料課税との関係（走行距離課税が劣後する点）

- ◆ 納得性が低い　→　燃料税は給油時に課税されるが、燃費の良い車は節約できる。
- ◆ CNにブレーキ　→　走行距離のみで課税となれば、エコカーを選択する人が減少する。
- ◆ 痛税感が高い　→　走行距離に応じた課税となれば、負担感・痛税感が増大する。

4．導入への課題

- ◆ 技術面　→　距離の把握方法（全保有車）、セキュリティ、個人情報、コスト　等
- ◆ 制度面　→　事後徴収にならない徴収方法、車両重量や環境性能に応じた税率設定
- ◆ 体系面　→　燃料課税との関係の整理
- ◆ 社会面　→　最短距離選択による渋滞の誘発、生活道路への進入増　等

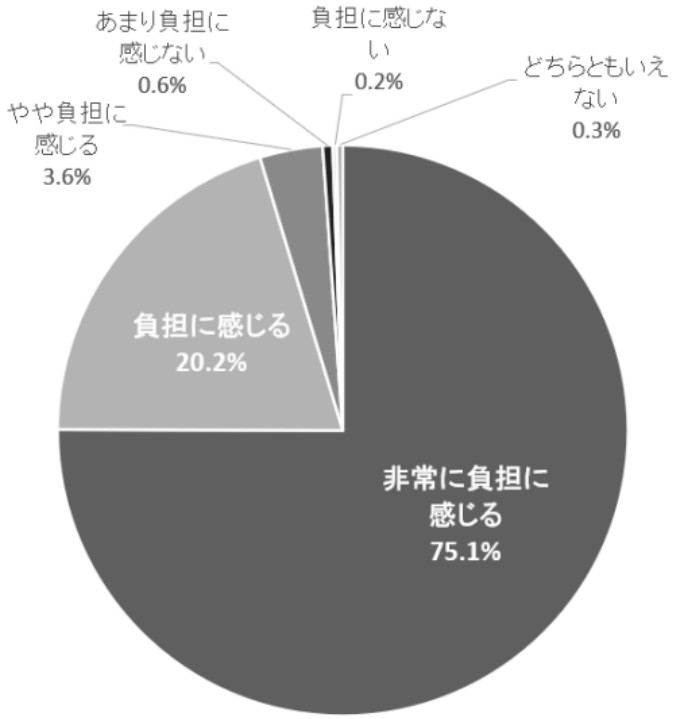
5．解決の方向性（案）

- ◆ 税収面　→　燃料税収の減収規模の見通しを踏まえて、カーボンプライシングを巡る今後の議論や、モビリティによる受益拡大による新たな税負担者の検討などすべき。

負担軽減は自動車ユーザーの切実な声

■自動車ユーザー団体の『JAF(日本自動車連盟)』が実施したアンケートでは、
９８％の**自動車ユーザー**が**「クルマの税金に負担を感じる」**と回答。

Q:マイカーには取得後毎年、税金（保有段階：自動車税、自動車重量税、
走行段階：ガソリン税＜揮発油税＋地方揮発油税＞、消費税）が課せられています。
あなたはこれら自動車にかかる税金をどのように感じますか？



・調査対象：全国18歳以上の自家用乗用車保有者
・調査方法：インターネット調査（JAFホームページにて実施）
・調査期間：2024年5月1日～8月19日
・有効回答者数：132,152人

自動車ユーザーの生の声（JAF活動）

■JAFは2017年より「生の声」を広く集める活動を実施。これまでに**9,952名**のユーザーより、**税負担を下げてほしい、自動車は必需品**などの声が集まっている。（2024年11月現在）

※2020・2021年度は活動休止（新型コロナウイルス感染拡大の影響）

Copyright© Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

資料：JAFウェブサイトより抜粋

2025年度与党税制改正大綱

第一章 令和７年度税制改正の基本的考え方

● 自動車関係諸税の総合的な見直し

（１）見直しにあ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、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、使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・地方の税収中立の下で、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、使途、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。

＜三党合意に関する部分＞

なお、衆議院における令和６年度補正予算の採決に当たり、令和６年12 月11 日に自由民主党、公明党及び国民民主党の幹事長間で、以下の合意がなされた。

「一、いわゆる「103 万円の壁」は、国民民主党の主張する178 万円を目指して、来年から引き上げる。

一、いわゆる「ガソリンの暫定税率」は、廃止する。

上記の各項目の具体的な実施方法等については、引き続き関係者間で誠実に協議を進める。」

自由民主党・公明党としては、引き続き、真摯に協議を行っていく。

参議院選挙　主要政党のマニフェストまとめ（自動車税制関連）

［下記、文言一部省略］

自民党

- いわゆる**「ガソリンの暫定税率」の廃止**については、財源の確保、流通への影響などの課題も踏まえつつ、**自動車関係税制全体の見直しと併せて議論を進めます**。

公明党

- 自動車の取得、保有、走行の各段階で課されている様々な税制を抜本的に見直し、**自動車ユーザーの税負担を引き下げ**ます。
- **ガソリンの暫定税率（１リットル25.1円）を廃止**します。**年末の税制協議で廃止時期を決定**し、当面の間、**補助金による支援を継続**し、ガソリン価格を引き下げます。

国民民主党

- 米国関税対策として、自動車需要を喚起するための**環境性能割の廃止を含む税制改革**
  - **自動車税**は、新車・既販車に関係なく、**現在の営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革**します。ただし軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、十分な配慮のうえで検討を行います。
  - 自動車が生活必需品となっている地方のユーザーに大きな負担増となる、**走行距離課税は導入しません**。
  - **自動車重量税、ガソリンや軽油に係る「当分の間税率」を廃止**し、国分の本則税率の地方税化を進めます。（重量税は廃止前提。ガソリン税等は消費税との二重課税問題解消）
  - **環境性能割**は、**旧自動車取得税の付け替えであることから廃止**します。

立憲民主党

- ガソリン、軽油価格の引き下げ（**暫定税率の廃止**）

日本維新の会

- **ガソリン暫定税率**について、**揮発油税及び地方揮発油税の税率の特例を廃止**します。また、地方自治体への財源措置を行った上で、**軽油引取税を含めて全て廃止**します。

以　上