

第6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8月22日(金)
時間：10:00～12:00
場所：総務省7階省議室

1 開会

2 議事

- (1) 自動車関係税制のあり方に関するヒアリング
一般社団法人日本自動車工業会
一般社団法人日本自動車販売協会連合会
一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会
公益社団法人全日本トラック協会

3 閉会

配布資料

- (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 (一般社団法人日本自動車工業会)
- (資料2) 国内自動車販売の現状と自動車税制の改正について
(一般社団法人日本自動車販売協会連合会)
- (資料3) 令和8年度税制改正等に関する要望
(一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会)
- (資料4) 総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会」
全日本トラック協会説明資料
(公益社団法人全日本トラック協会)

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

<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

1. 日本の自動車産業の概況

自動車産業の経済貢献（日本国内）

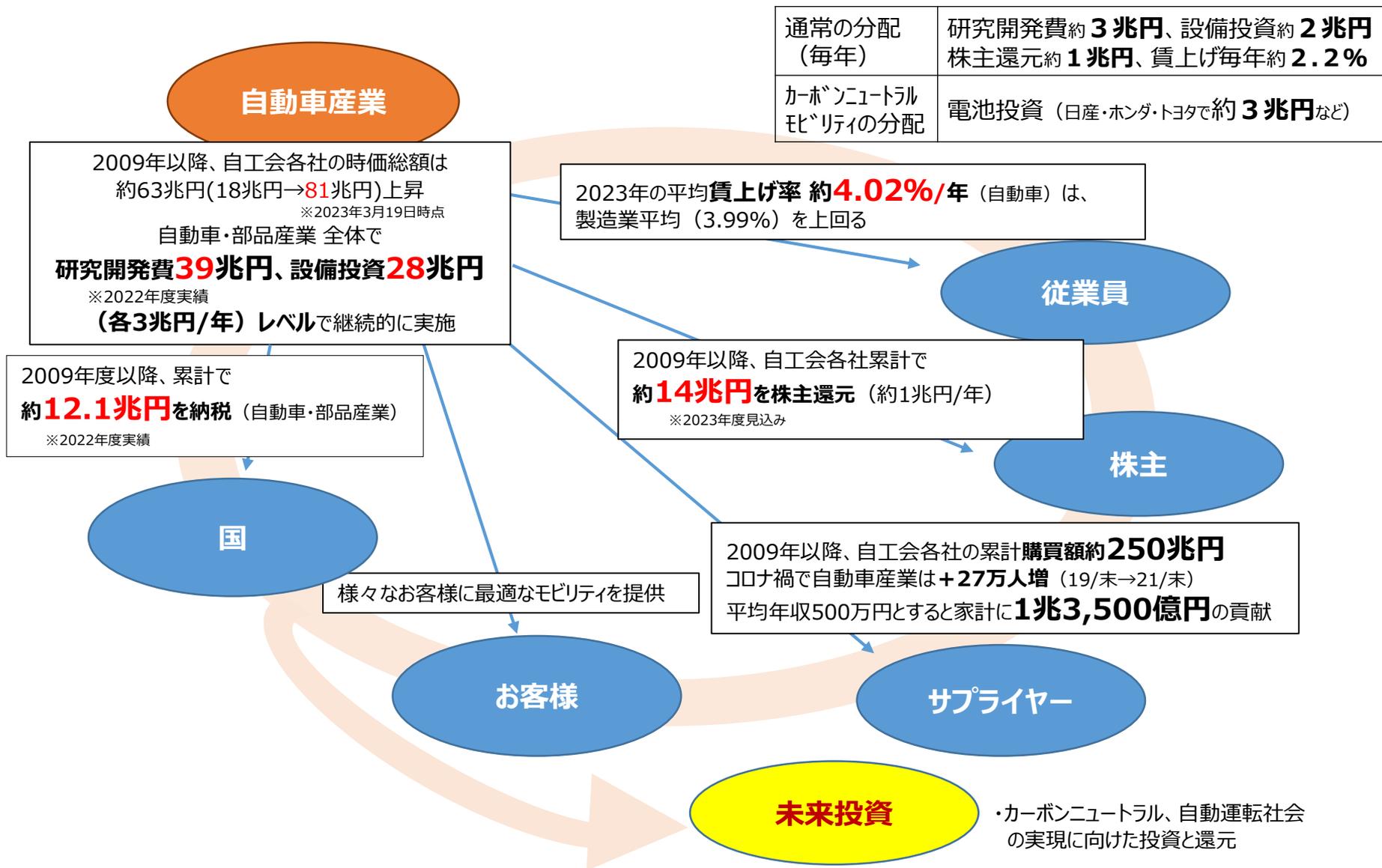
- これまで日本の基幹産業として、国内生産を維持・拡大しながら、**550万人の雇用維持、20兆円の外貨獲得等、日本経済に貢献してきた。**

	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 ^o (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）

自動車産業の成長と分配の好循環に向けた取り組み

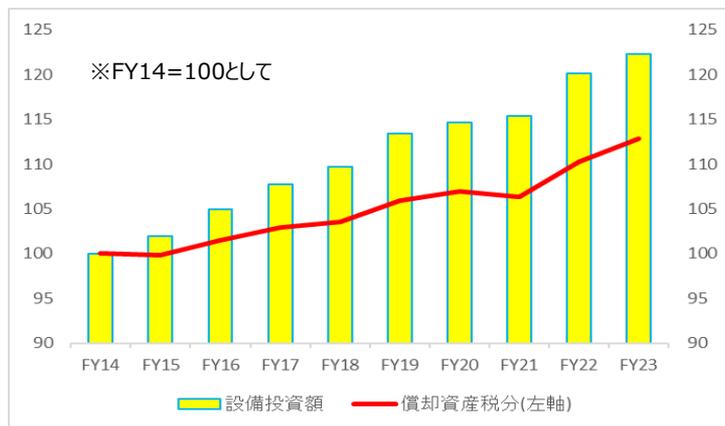


<参考> これまでの自動車メーカーの設備投資等と地方税収への貢献

■ 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)

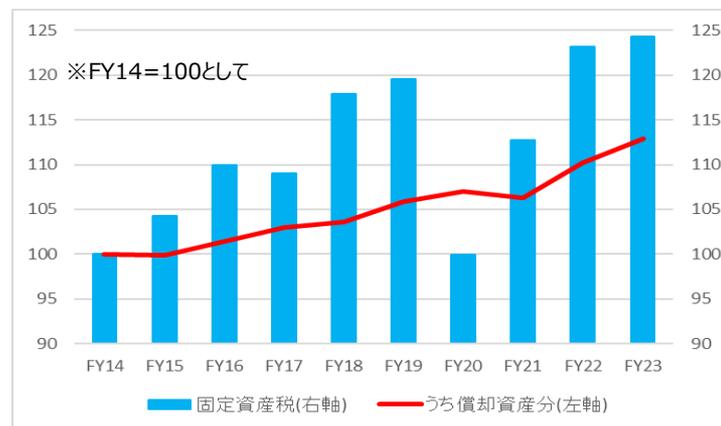
・過去10年間で累計13.5兆円の投資(固資税:約1,515億円(試算))



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)

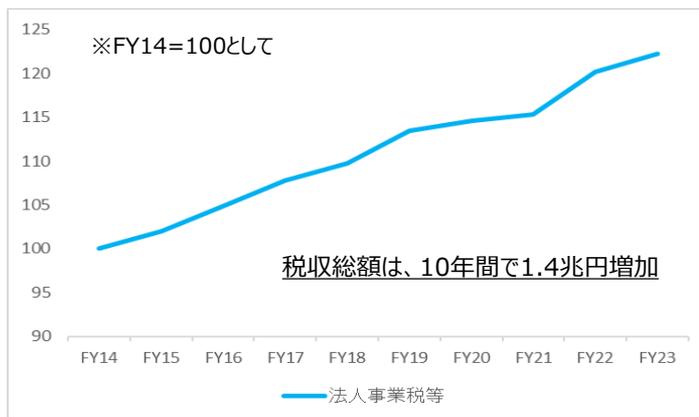
・ex 設備投資は着実に固定資産税を支えている



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

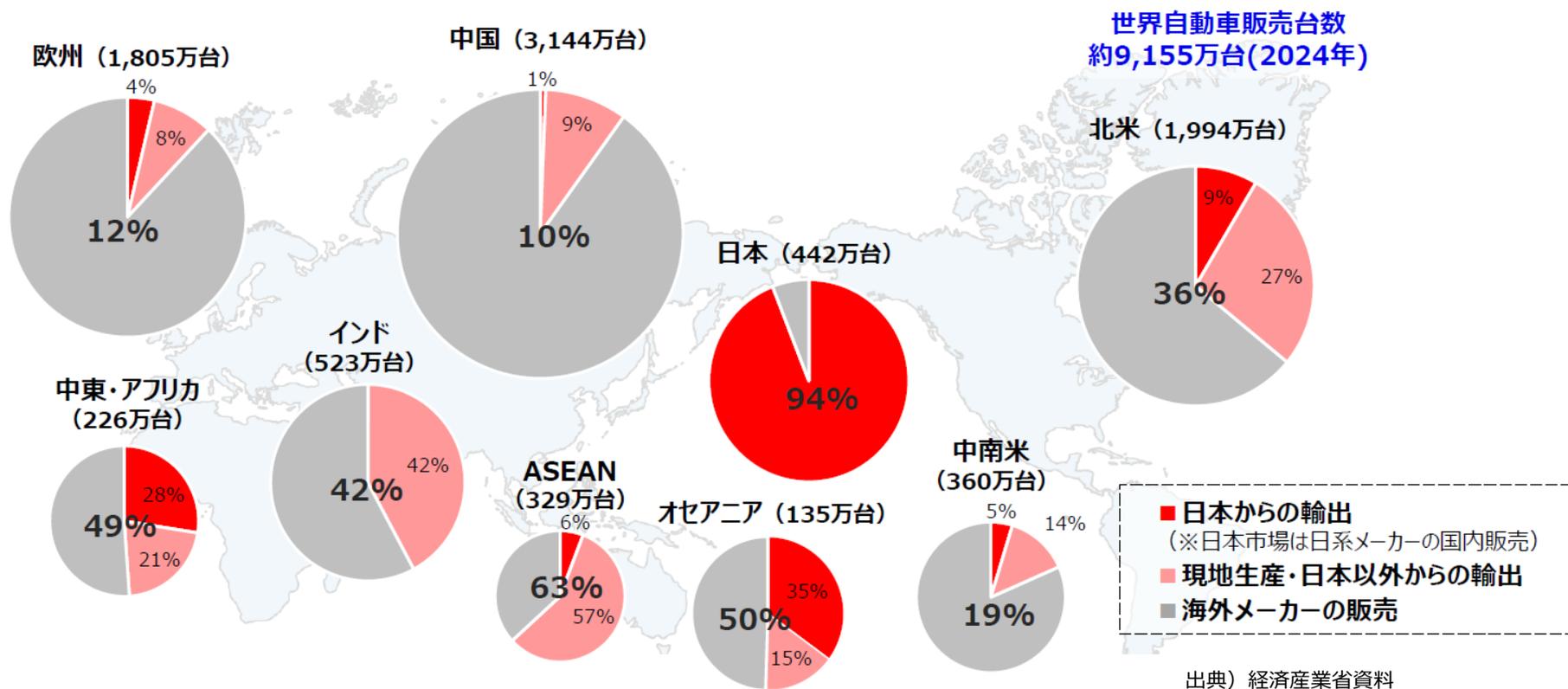


総務省資料より作成

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

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。

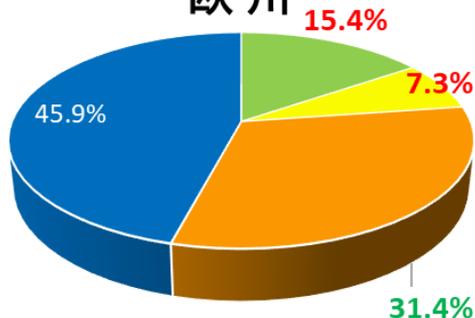


主要国乗用車市場における電動車の推移

■ 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

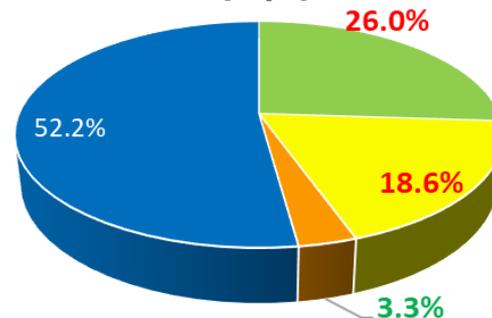
■ EV ■ PHV ■ HEV ■ EV・PHV・HEV以外

欧州



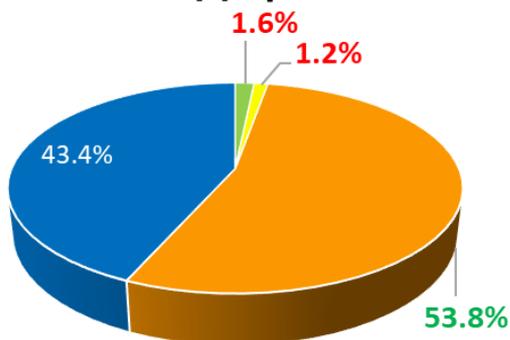
<2024年>
EV+PHV : 294.5万台
HV : 406.8万台
乗用車全体 : 1296.4万台

中国



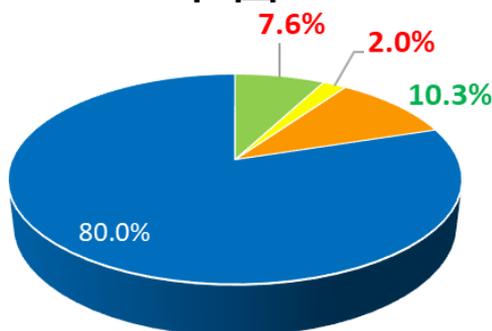
<2024年>
EV+PHV : 1229.0万台
HV : 89.9万台
乗用車全体 : 2756.3万台

日本



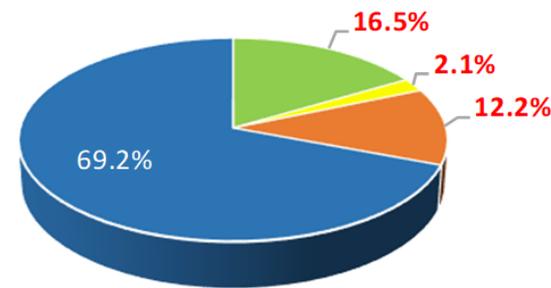
<2024年>
EV+PHV : 10.3万台
HV : 200.6万台
乗用車全体 : 372.5万台

米国



<2024年>
EV+PHV : 152.8万台
HV : 163.9万台
乗用車全体 : 1585.1万台

タイ

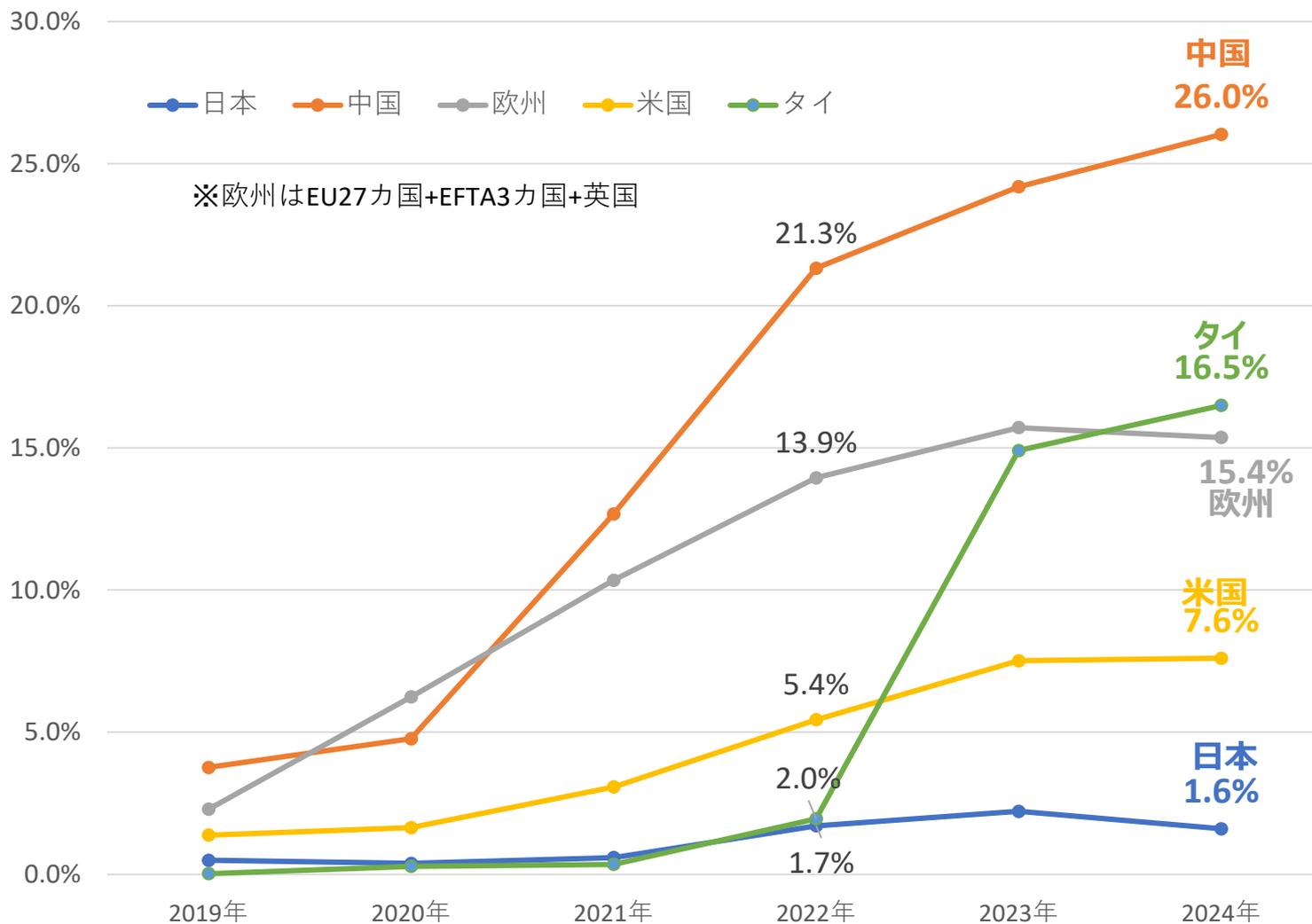


<2024年>
EV+PHV : 7.7万台
HV : 5.1万台
乗用車全体 : 41.6万台

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)

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



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
<p>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.</p>	<p>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。</p>
<p>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.</p>	<p>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。</p>
<p>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.</p>	<p>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。</p>
<p>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.</p>	<p>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。</p>

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 : JPECLレポート (2022年9月) 他

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

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

- 米中の新興プレイヤーは、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、既にロボタクシーサービスを実現

<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)



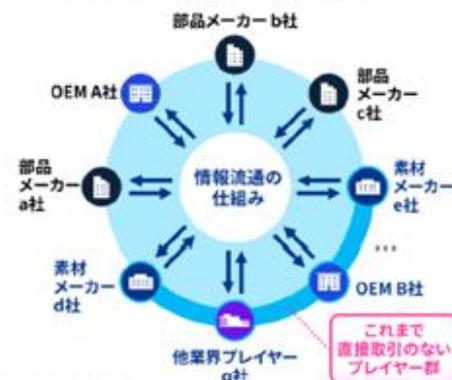
出所：画像は各社HP・SNSアカウントより引用

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

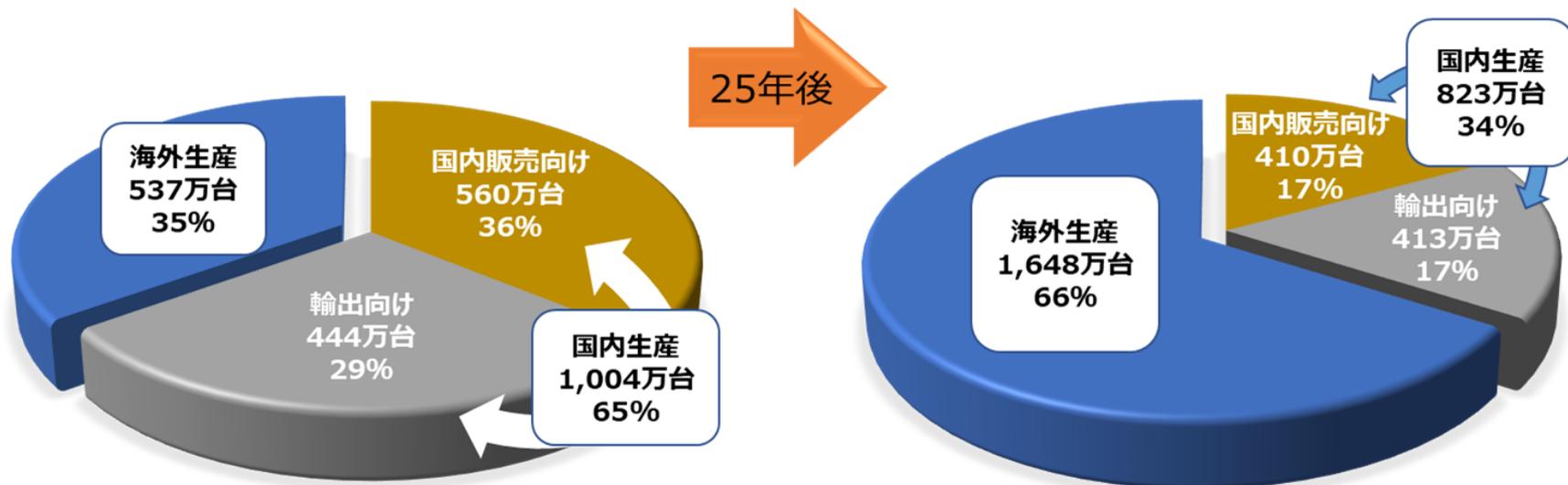
生産からみる日本の自動車産業の構造変化

- 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。**

1998年 世界生産 1,541万台

2024年 世界生産 2,471万台

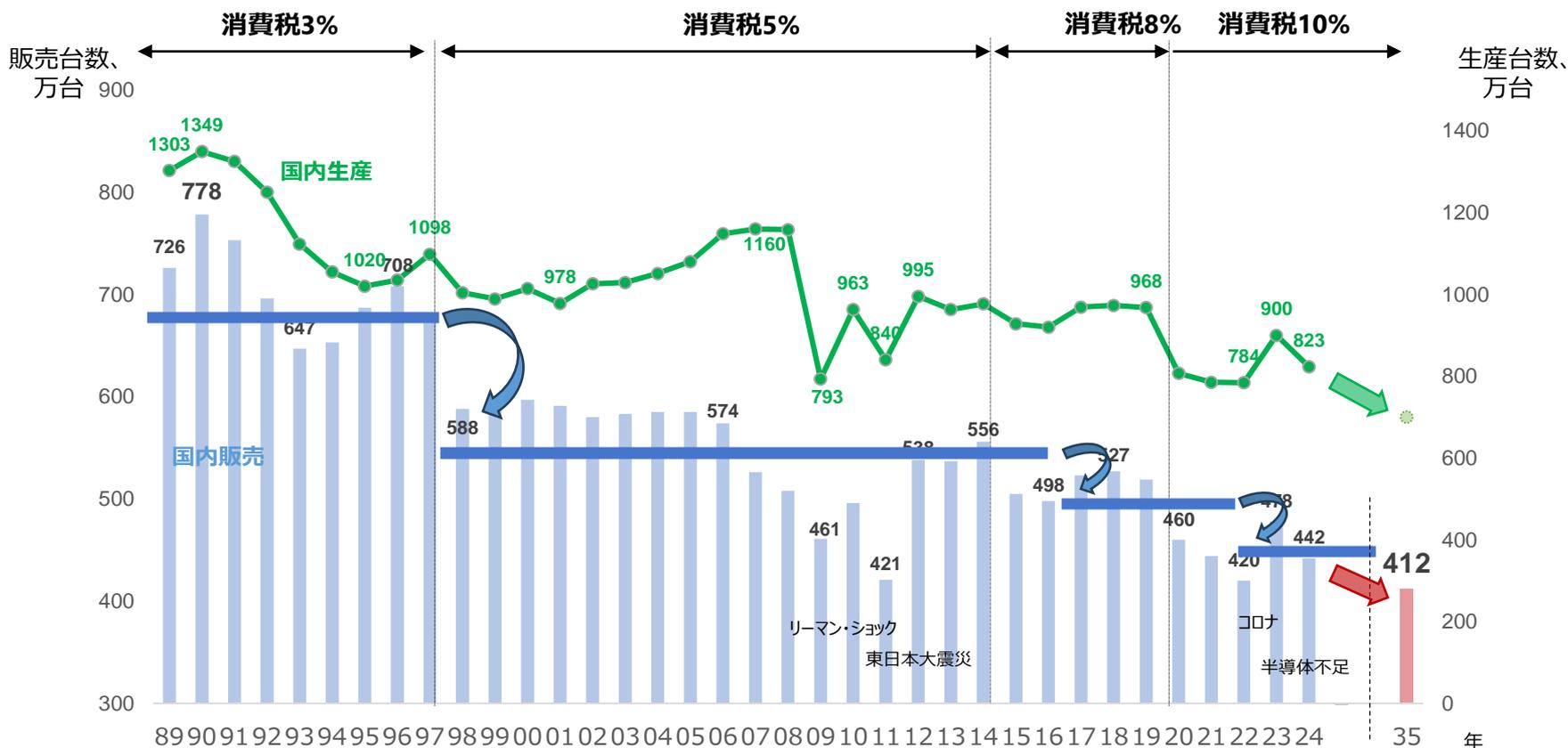
25年後



資料：日本自動車工業会調

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。

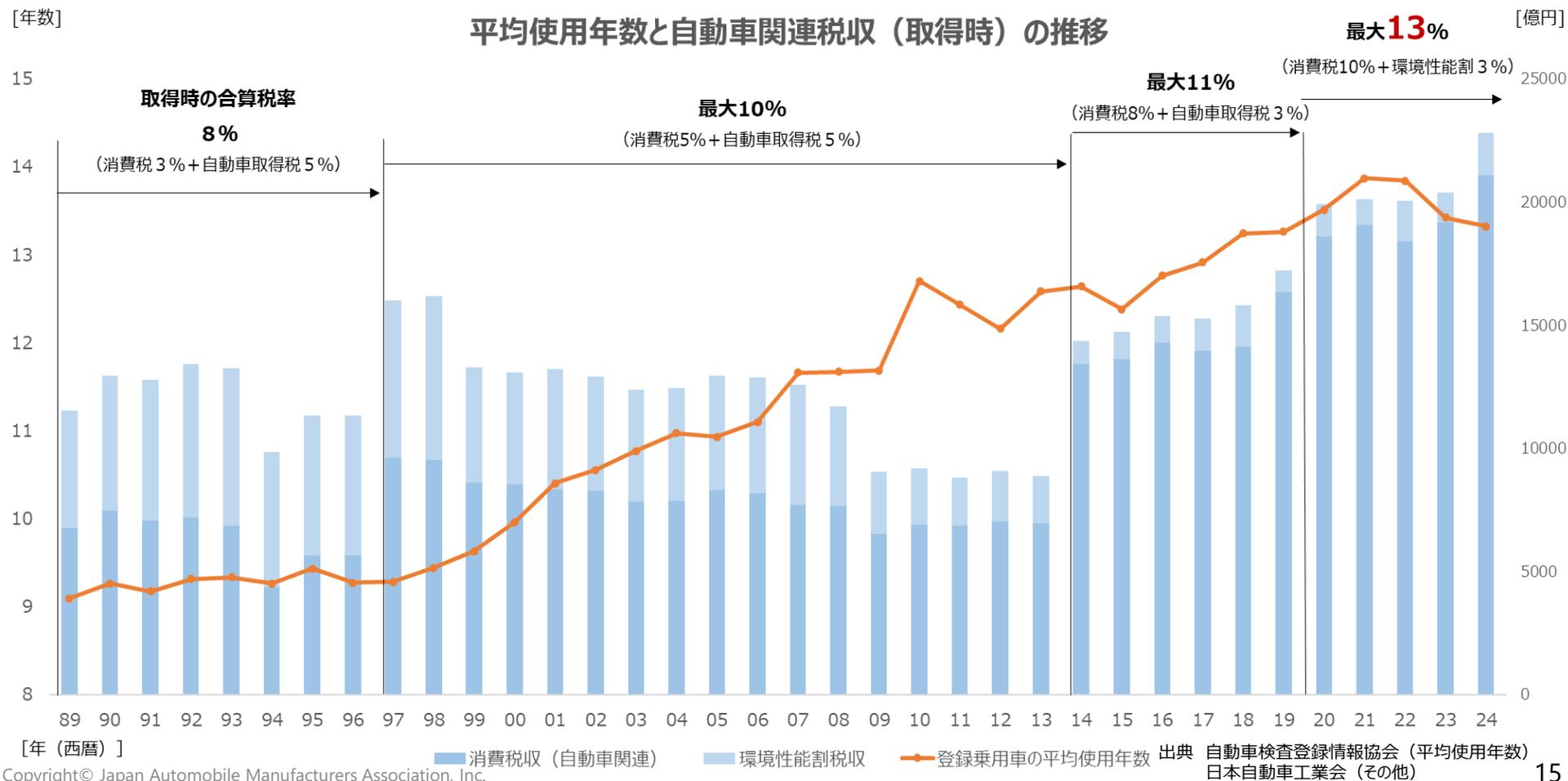


※2035年の販売見込みは、三菱総合研究所による試算

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**。

平均使用年数と自動車関連税収（取得時）の推移



自動車産業と自動車の位置付け変化（贅沢品 ⇒ 生活必需品）

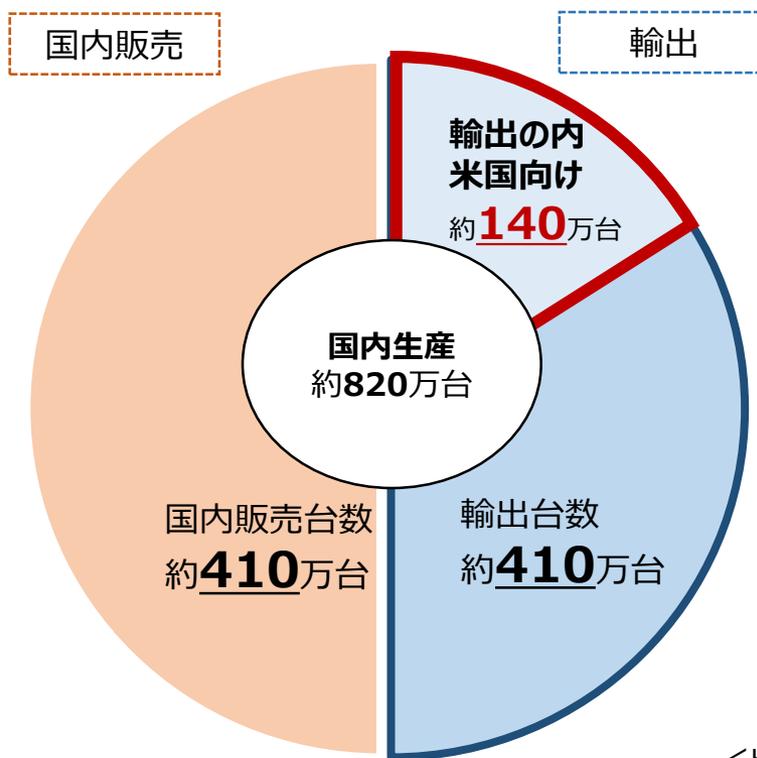
- 取得税・重量税の創設時、自動車普及台数はまだ**0.304台**(1世帯当たり)であり、まさにモーターリゼーションが本格化を迎えていく時期であった。
- 長期に亘る経済不況の中、1990年のピーク時に対して、**生産・販売は約4割減**。取得税・重量税の創設時と現在では、自動車産業を取り巻く環境や時代背景も大きく変化。
- この間、**自動車は1家に1台以上の生活必需品**になっており、平均可処分所得もピーク時の約2.5割減となる中、**車体課税や取得時の税収入は過去最大**に上っている。

	モーターリゼーション期 (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)

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>

<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

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

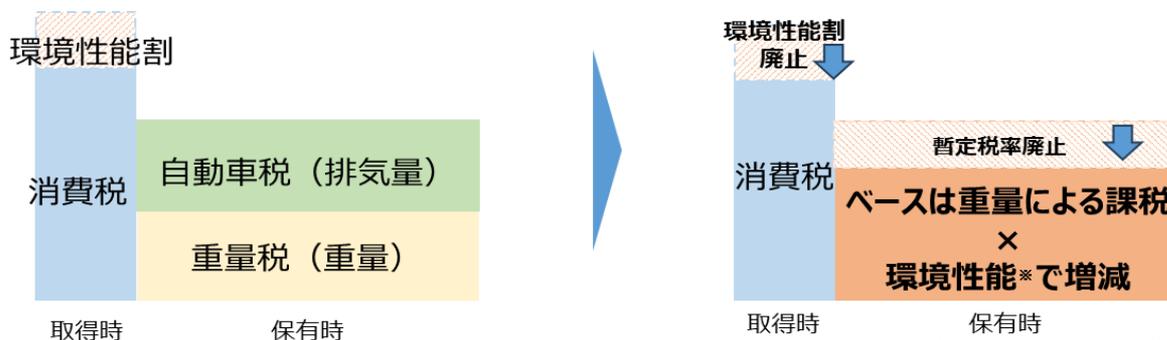
- 本年の抜本見直しにおいて、米国関税や物価高等の環境激変、CN推進への対応等を踏まえ、**短・中期、長期**で一定の結論を出すことが必要不可欠。
- 車体課税における積年の課題(**環境性能割の廃止・重量税暫定税率の廃止**)について最優先で議論いただき、ユーザーにとって納得感のある自動車税制を実現すべき。
- なお、ガソリン暫定税率の廃止について与野党間で議論されているが、**重量税にも暫定税率が残存しており**、自工会は**長年に亘り重量税暫定税率の廃止を要望**してきた。

短・中期 (車体)

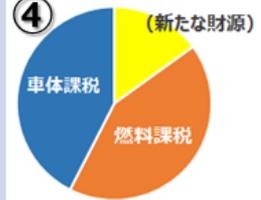
- 取得時の**環境性能割を単純廃止**し、内需を拡大 (生産基盤維持)
- 新保有税の導入までは、**エコカー減税(重量税)/グリーン化特例(自動車税/軽自動車税)**を**現行水準で延長**
- **自動車税・(軽自動車税)と重量税の2税目を道路損傷と環境負荷を根拠に、重量ベースの課税に統合・簡素化し、環境性能で増減する仕組みに改革。**
CO2削減へ消費者を誘導する。その際、**暫定税率分は廃止し、負担軽減。**

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



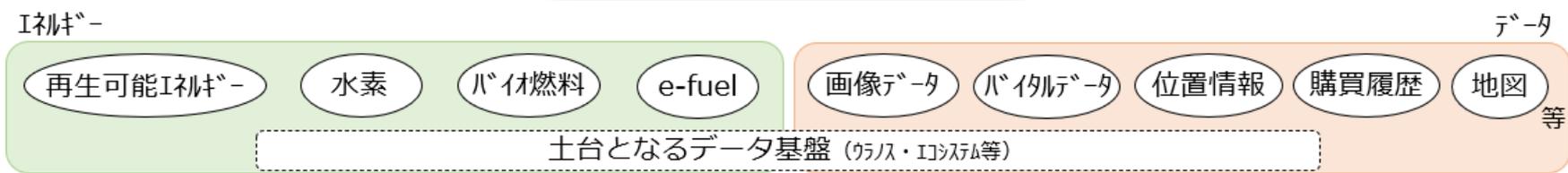
<参考 1> 見直しスケジュールイメージ

		FY25	26	27	28	29	~2030	2040	2050				
取得時	米 国 関 税	<div style="background-color: yellow; padding: 10px; border: 1px solid black;"> 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) </div>											
保有時	エコカー減税/ グリーン化特例 自動車税/軽自動車税/重量税	<div style="background-color: cyan; padding: 5px; border: 1px solid black;"> ②延長  </div>		<div style="background-color: green; padding: 10px; border: 1px solid black;"> ③新保有税の導入 (暫定税率問題解消、重量×環境性能) </div>						カーボンニュートラル			
走行・利用時	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) <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> ④ </div>  </div> 新たな枠組みの検討 (CASE・モビリティ時代の税制)		コミュニティDX	

<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



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

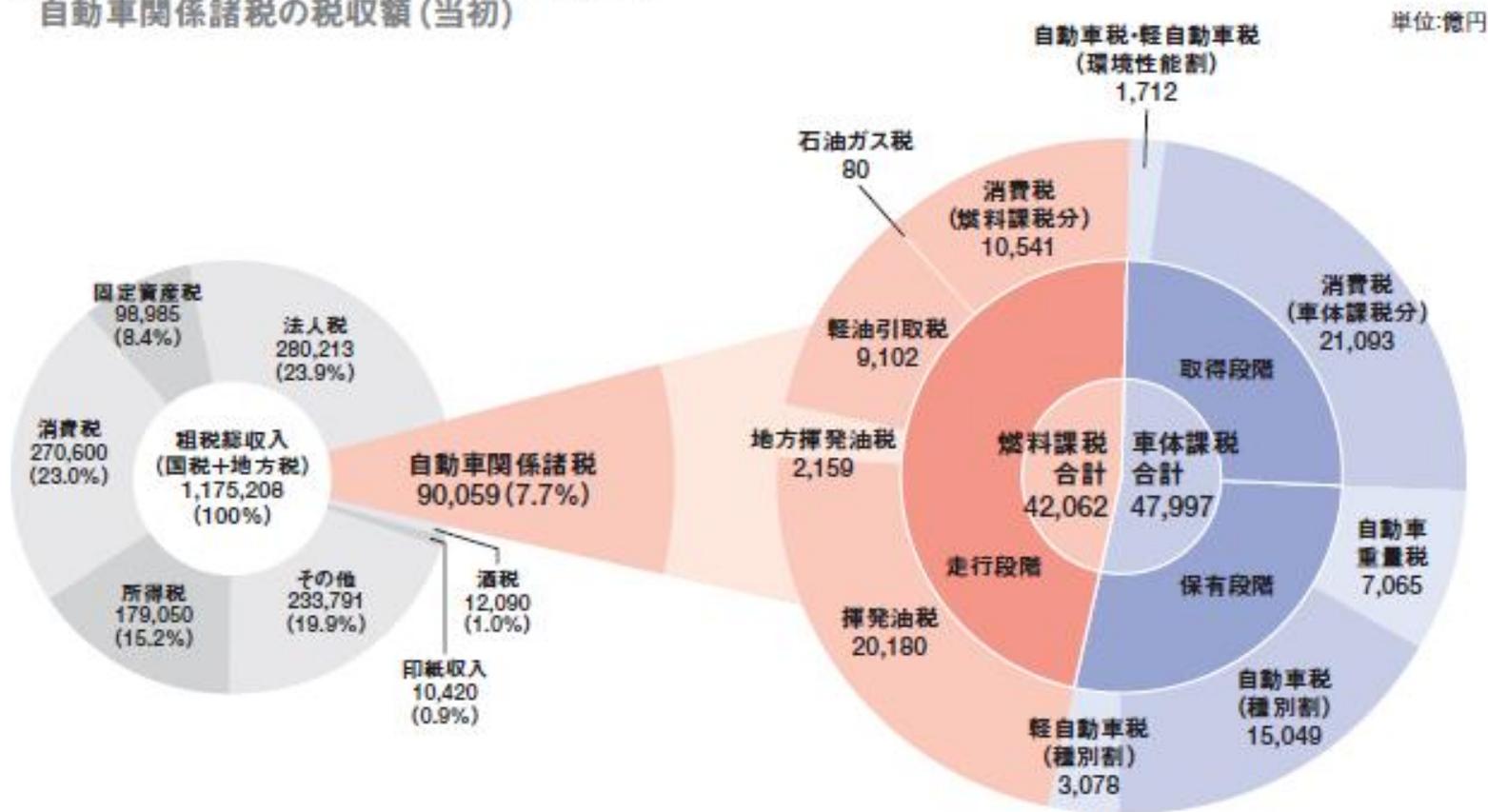
※三菱総合研究所による試算

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)



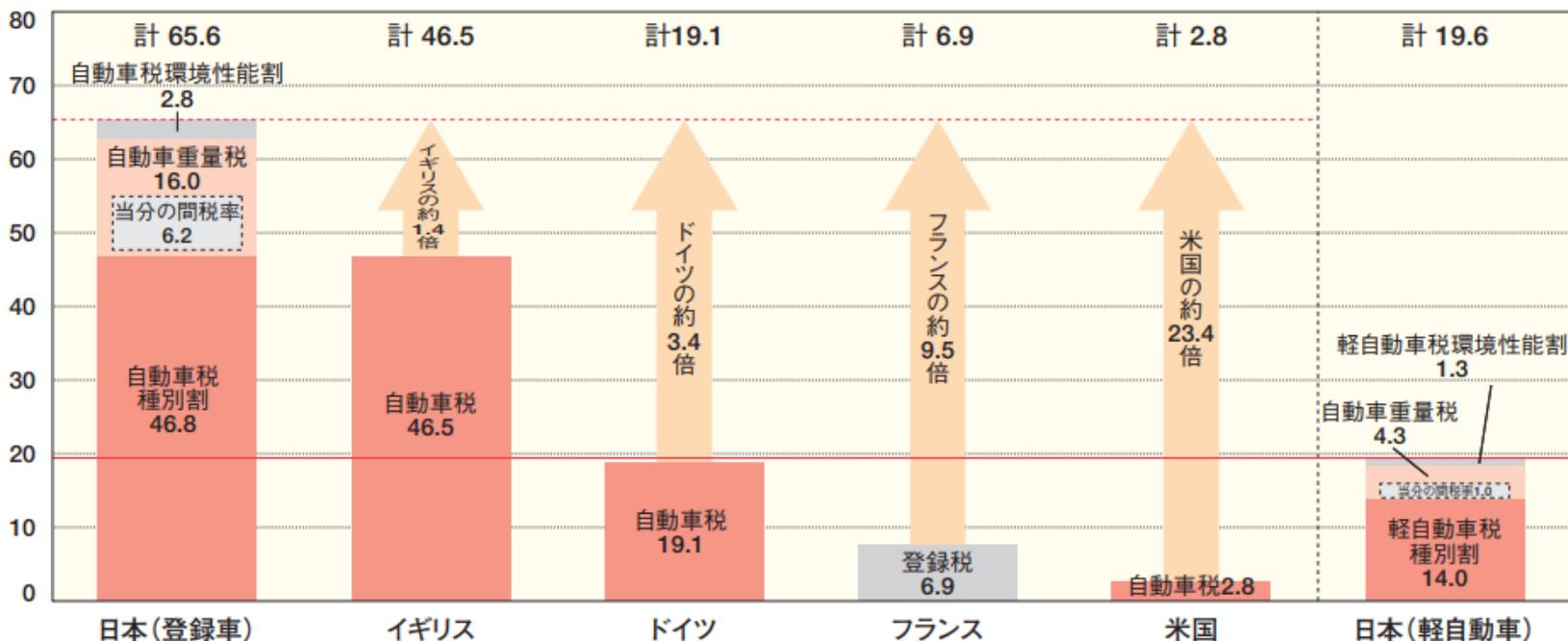
注:1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。2.自動車関係諸税の消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。3.消費税収には地方消費税収を含む。
資料:財務省、総務省

車体課税の国際比較

- 自動車が生産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)

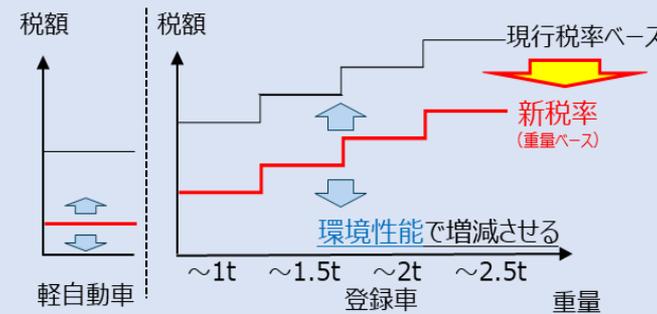


前提条件: ①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③WLTCモード燃費値 19.4km/ℓ (CO2排出量119g/km) ④車体価格308万円(軽は144万円) ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥13年間使用(平均使用年数:自検協データより) ⑦為替レートは1€=¥158、1£=¥186、1\$=¥146(2023/4~2024/3の平均)
 ※2024年4月時点の税体系に基づく試算 ※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

※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

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%) <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center; color: red;"> 環境性能割は廃止 (消費税のみ) </div>
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円/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  <p>税額</p> <p>税額</p> <p>軽自動車</p> <p>登録車</p> <p>重量</p> <p>環境性能で増減させる</p> <p>現行税率ベース</p> <p>新税率 (重量ベース)</p>
	自動車重量税（国税）	軽自動車 (本則は2,500円/年) Iカ-以外 3,300円/年 13年超 4,100円/年 18年超 4,400円/年 ※50年以上暫定税率	

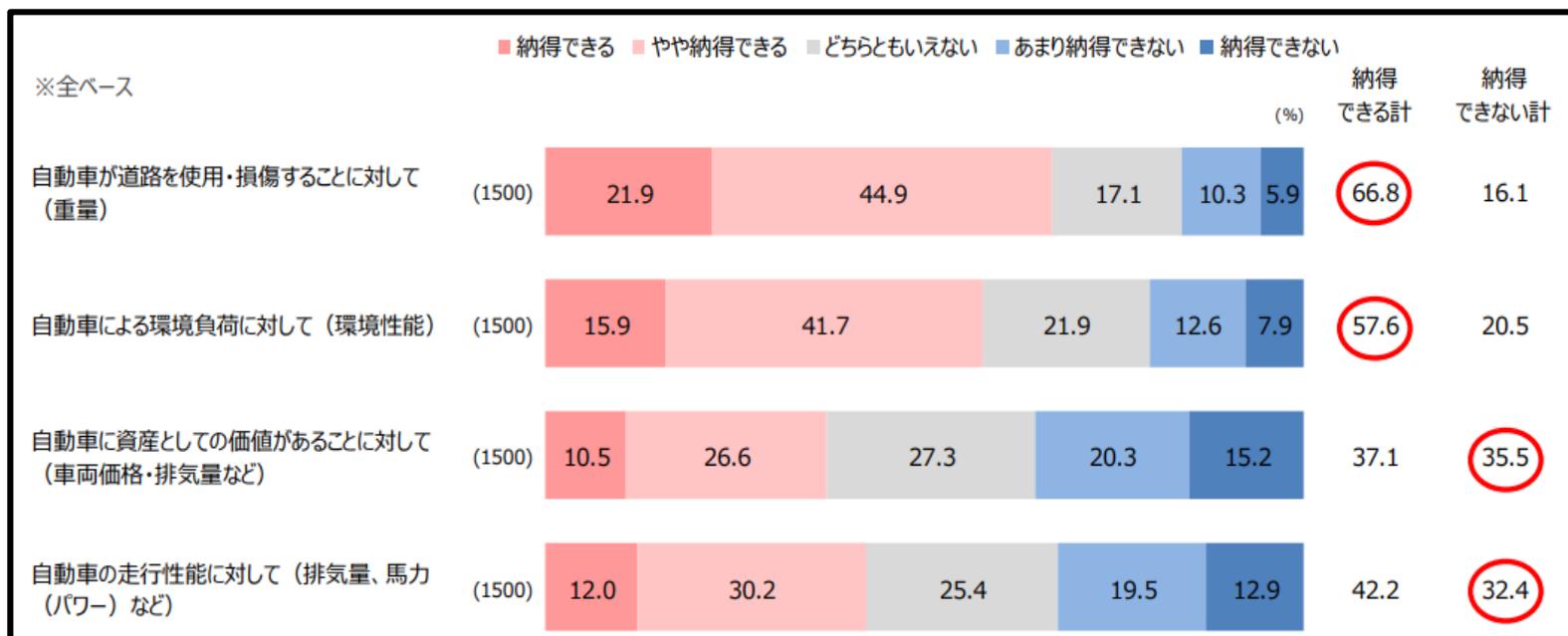
「重量」による課税について

- ・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(自動車ユーザーに課税を行う理由)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
外部不経済大 ・排ガス/騒音/事故等	ガソリン車 → 今後益々減少	
	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

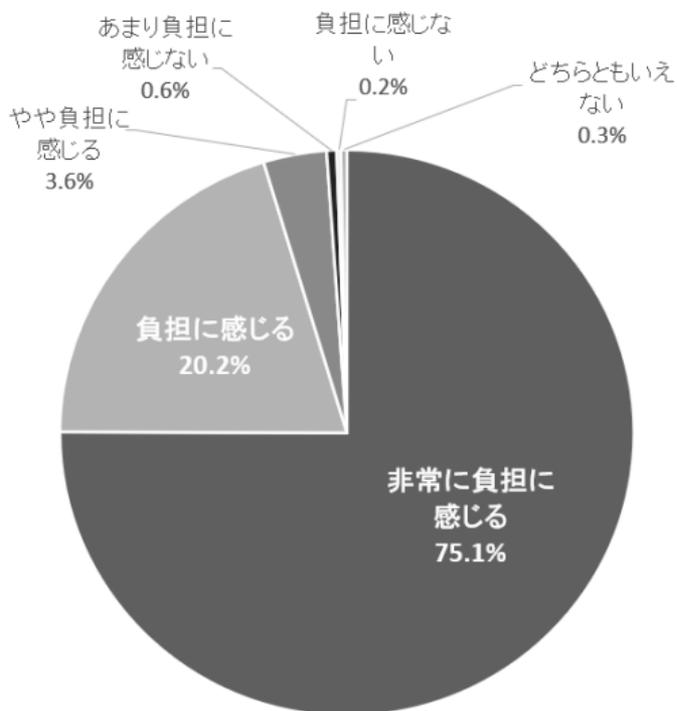
5. 解決の方向性（案）

- ◆ 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、**税負担を下げしてほしい、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

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、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るべく、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、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。

<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。

[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。

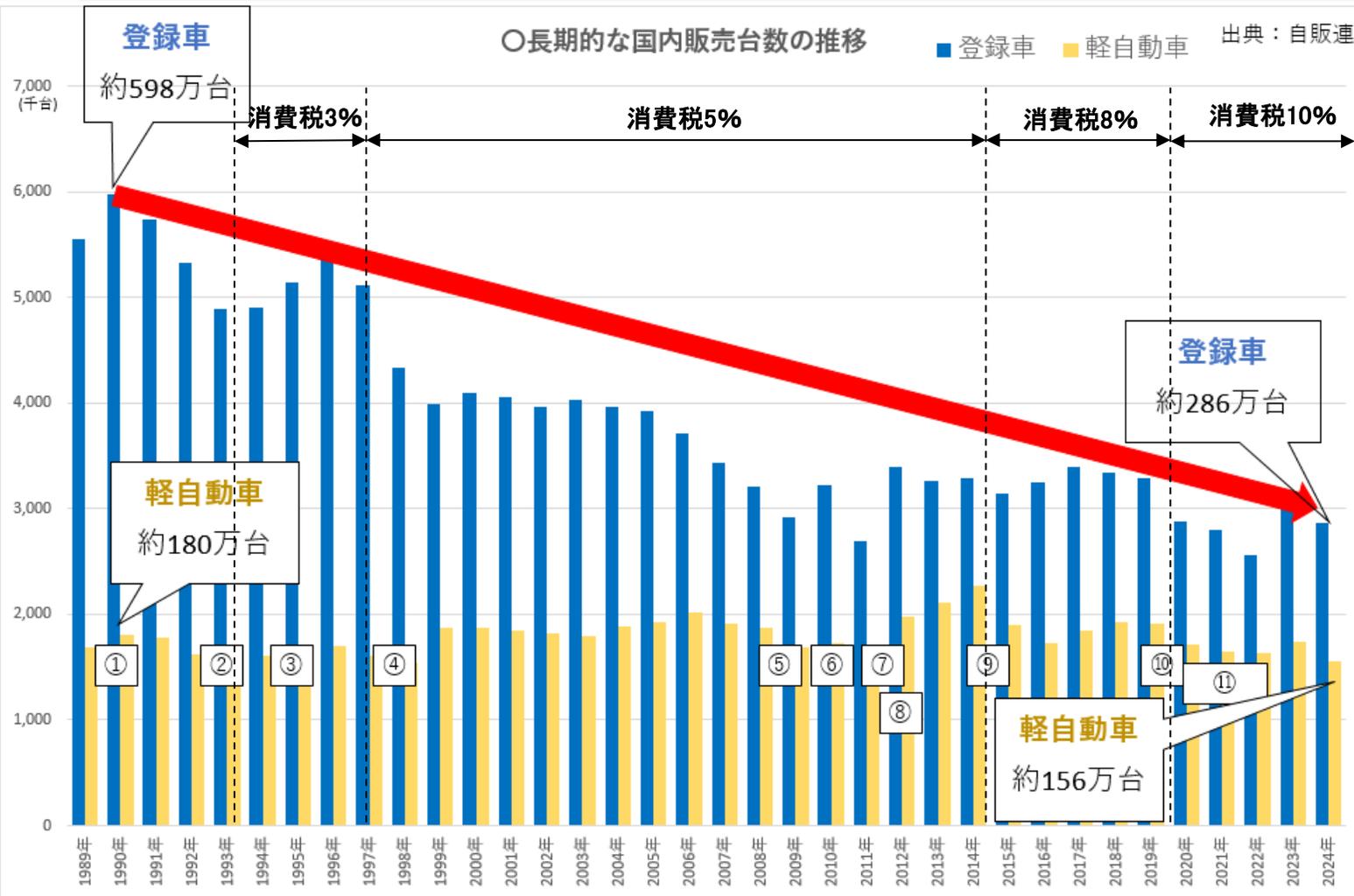
以 上

国内自動車販売の現状と自動車税制の改正について

(一社)日本自動車販売協会連合会

ピーク時から半減した国内の新車販売台数

登録車の国内販売台数は、1990年に約598万台であったが、足元では2024年の販売台数が約286万台とピーク時からおおむね半減となった。過重な車体課税に加え、消費税率の引き上げが大幅な落ち込みを誘発し、長期的な低迷に繋がっている。



- | | |
|------------------|--|
| ①1989年4月 | ・ 物品税を廃止し、消費税を導入
普通乗用車23%→6%
小型乗用車18.5%→6%
・ 自動車税（3ナンバー車）の税率引上げ |
| ②1992年 | ・ 消費税の経過措置（6%→4.5%） |
| ③1994年 | ・ 消費税の経過措置を廃止（4.5%→3%） |
| ④1997年4月 | ・ 消費税増税（3%→5%） |
| ⑤2008年 | ・ リーマンショック |
| ⑥2009年4月～10年9月 | ・ 第1次エコカー補助金 |
| ⑦2011年3月 | ・ 東日本大震災 |
| ⑧2011年12月～12年9月 | ・ 第2次エコカー補助金 |
| ⑨2014年4月 | ・ 消費税増税（5%→8%） |
| ⑩2019年10月 | ・ 消費税増税（8%→10%）
・ 自動車税額引下げ |
| ⑪2020年1月～2023年4月 | ・ 新型コロナウイルス感染症 |

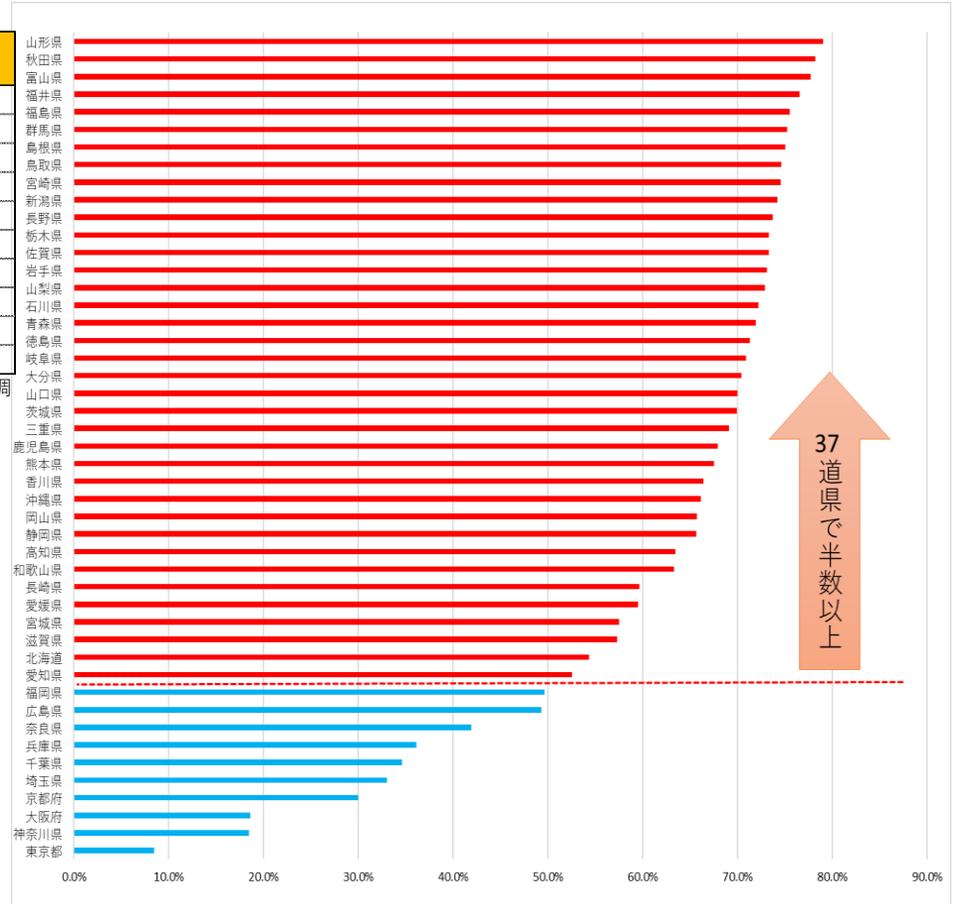
生活必需品である自動車①

公共交通機関の乏しい地方部ほど、世帯当たりの保有台数が多く、負担も重い。
 自動車は、37道県で半数以上の人が通勤・通学で使用し、特に地方の子育て世代のほとんどが送迎で使用しており、生活の足として欠かせない。

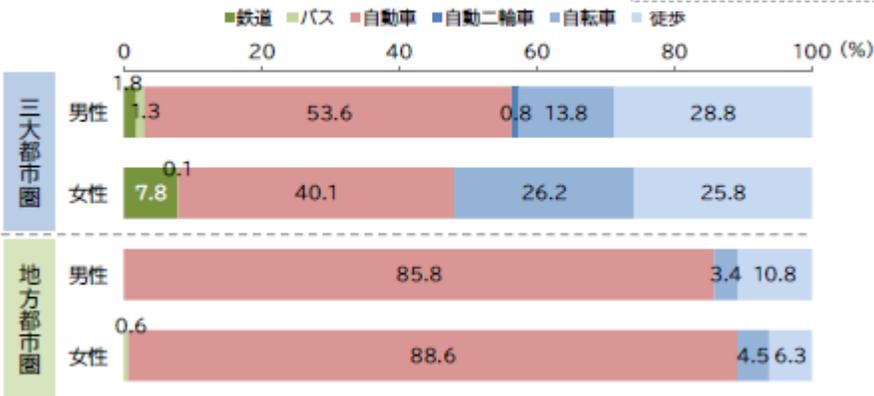
【自家用乗用車の市区町村別普及の状況概要】(1世帯当たりの保有台数・2024年3月末)

上位10市区町村				下位10市区町村			
順位	都道府県	市区町村	1世帯当たり台数	順位	都道府県	市区町村	1世帯当たり台数
1	茨城県	美浦村	2.315	1	東京都	杉並区	0.282
2	愛知県	飛島村	2.312	2	東京都	品川区	0.259
3	茨城県	下妻市	2.153	3	東京都	荒川区	0.244
4	福島県	鮫川村	2.144	4	東京都	墨田区	0.241
5	栃木県	芳賀町	2.072	5	東京都	北区	0.235
6	福島県	大玉村	2.071	6	東京都	文京区	0.232
7	福島県	湯川村	2.064	7	東京都	台東区	0.213
8	福島県	玉川村	2.062	8	東京都	新宿区	0.208
9	福島県	天栄村	2.054	9	東京都	豊島区	0.206
10	長野県	朝日村	2.052	10	東京都	中野区	0.201

通勤・通学で自家用車のみを使用している割合(都道府県別)



■ 子育て世代の交通手段構成比(平日・送迎)



出典:国土交通省 令和3年全国都市交通特性調査

出典:令和2年国勢調査

生活必需品である自動車②

地方部で公共交通機関が縮小する中、自動車の役割は益々重要となる。

移動手段における自動車の割合は、地方部において増加傾向にあり、自動車が移動の要となっている（平日で61%、休日には76%）。

路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

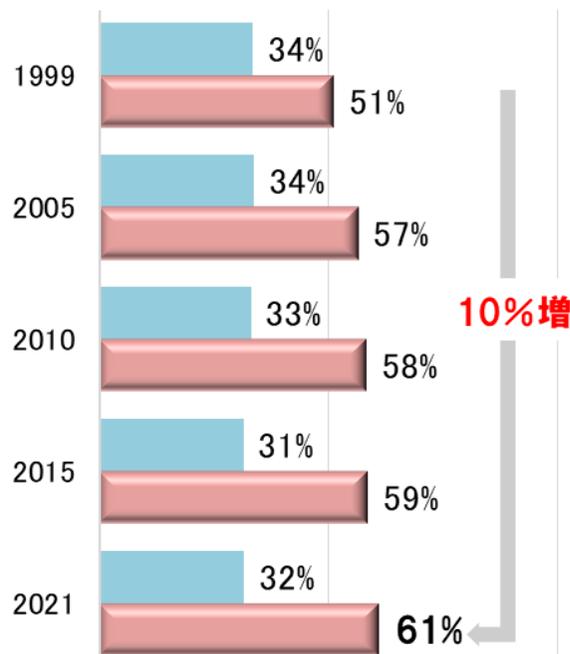
	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
2023年度	2,496
計	15,962

出典：国土交通省 令和6年度交通政策白書

移動手段 自動車の分担率

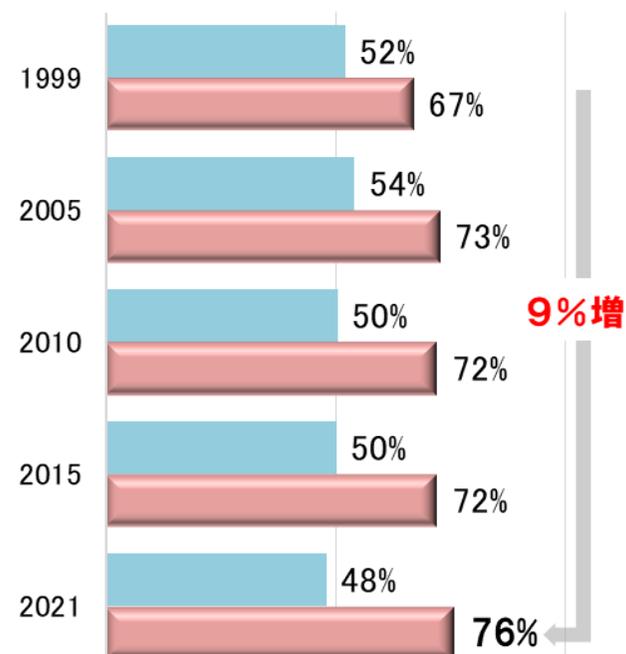
<平日>

■三大都市圏 ■地方圏



<休日>

■三大都市圏 ■地方圏



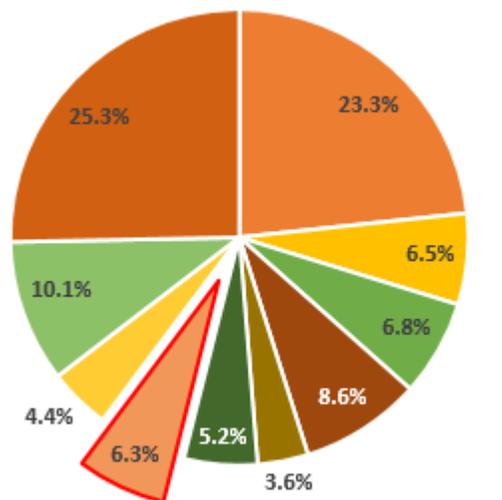
出典：国土交通省 パーソントリップ調査

✓「パーソントリップ調査」とは都市における人の移動に着目した調査であり、世帯や個人に関する情報と1日の移動をセットで調査することにより「どのような交通手段で移動しているか」などを把握できる調査
 ※自動車＝乗用車・軽自動車・レンタカー・カーシェアリング・タクシー等。(バスは含まれない)

家計に占める自動車関係費のウェイトは増加傾向

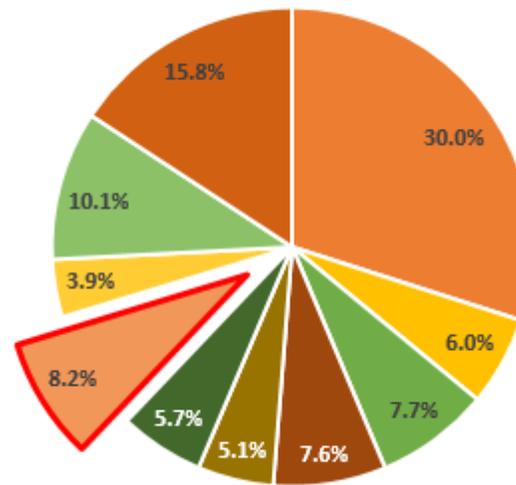
消費支出に占める自動車関係費の比率は、2000年の6.3%から2024年の8.2%に増加している。特に、複数保有世帯の多い地方部における自動車関係費は、大幅に増加しており、家計を圧迫している。

2000年
1世帯当たりの消費支出 317,328円/月



- 食料
- 光熱・水道
- 保険医療
- 自動車等関係費
- 教養娯楽

2024年
1世帯当たりの消費支出 300,243円/月



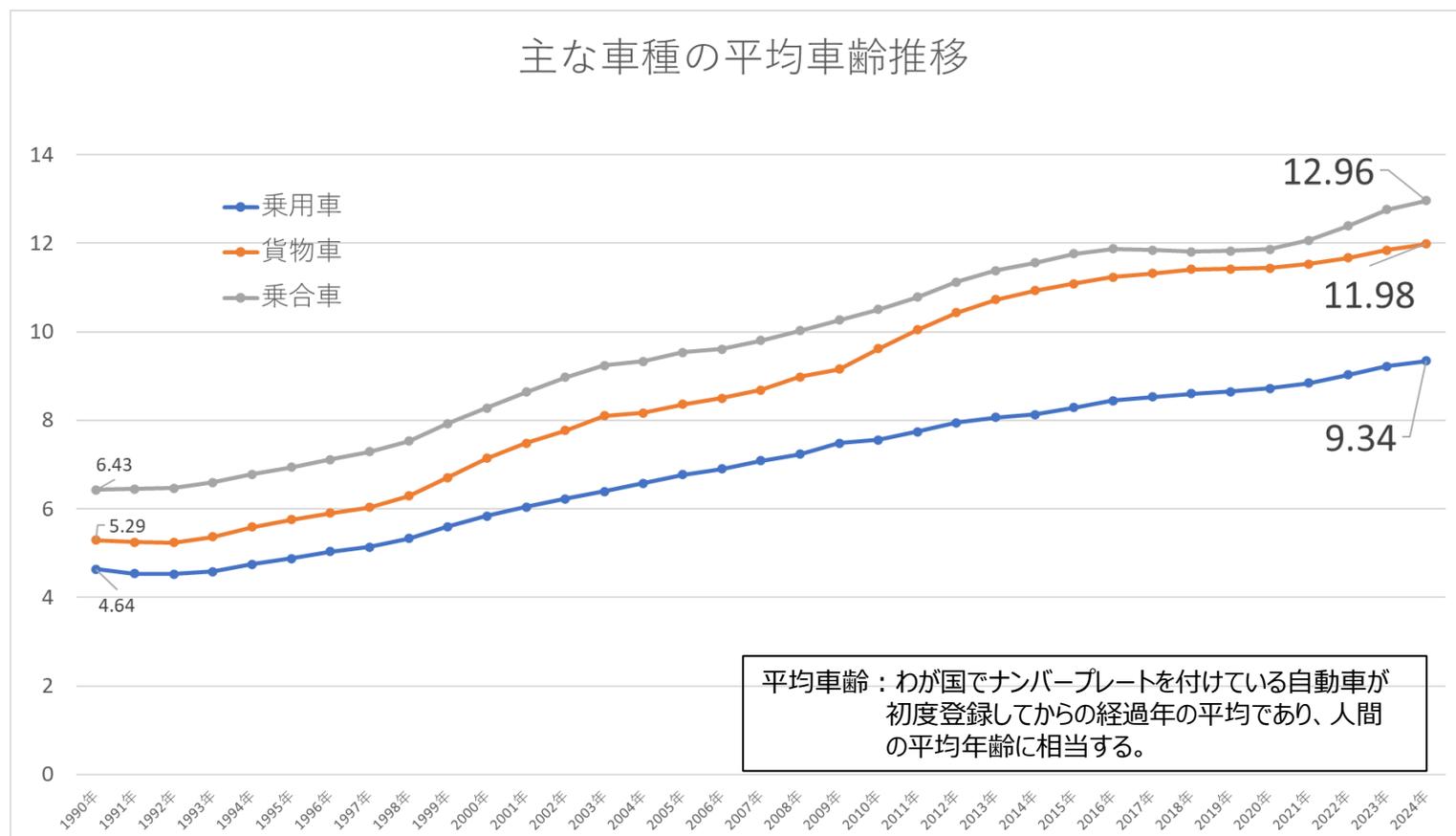
- 住居
- 家具・家事用品、被服
- 交通・通信
- 教育
- その他(諸雑費・交際費等)

注)自動車関係費:自動車購入費(2輪車等を含む)及び自動車維持費(燃料費、整備費、用品費、保険料等)の金額
出典:令和6年度家計調査

乗用車の平均車齢は32年連続で長期化

乗用車の平均車齢は9.34年（2024年3月末）で、32年連続で長期化が進んでいるほか、平均使用年数も約13年と長期化。車の性能向上もあるが、国民の所得水準が伸びず、家計への圧迫が続いている中、車の買換えが進まないものと考えられる。

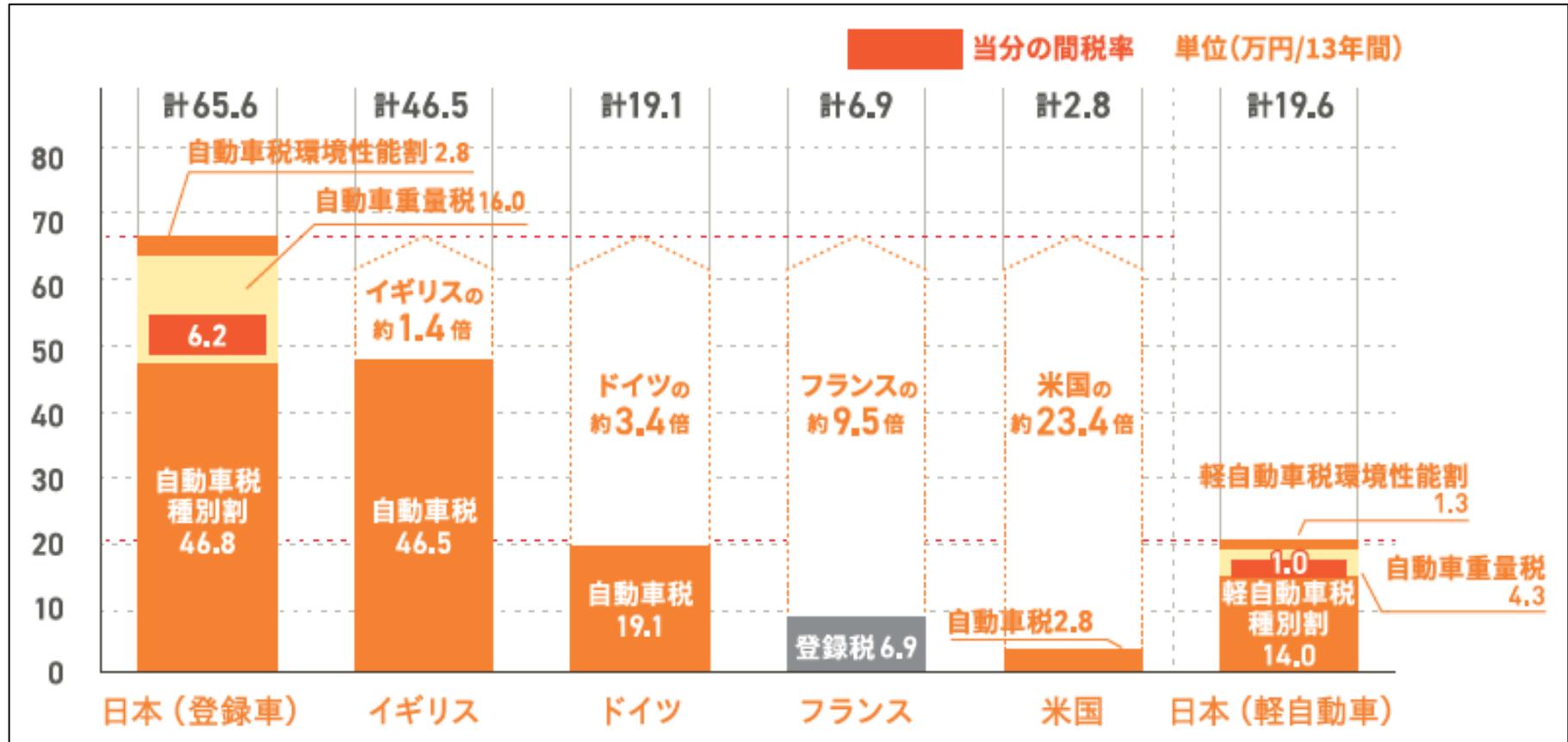
自動車の走行時におけるCO₂排出量は日本全体の約16.5%（2023年）を占めており、カーボンニュートラルの実現には、環境性能の高い電動車への買換えが不可欠。



出典：自検協

日本の重い税負担

日本の登録車の負担水準は、欧米諸国と比較して最大23倍。グローバルスタンダードに近い軽自動車の負担水準をベースに登録車の税負担の軽減が必要。



※2024年4月時点の税体系に基づく試算

出典：自工会

※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

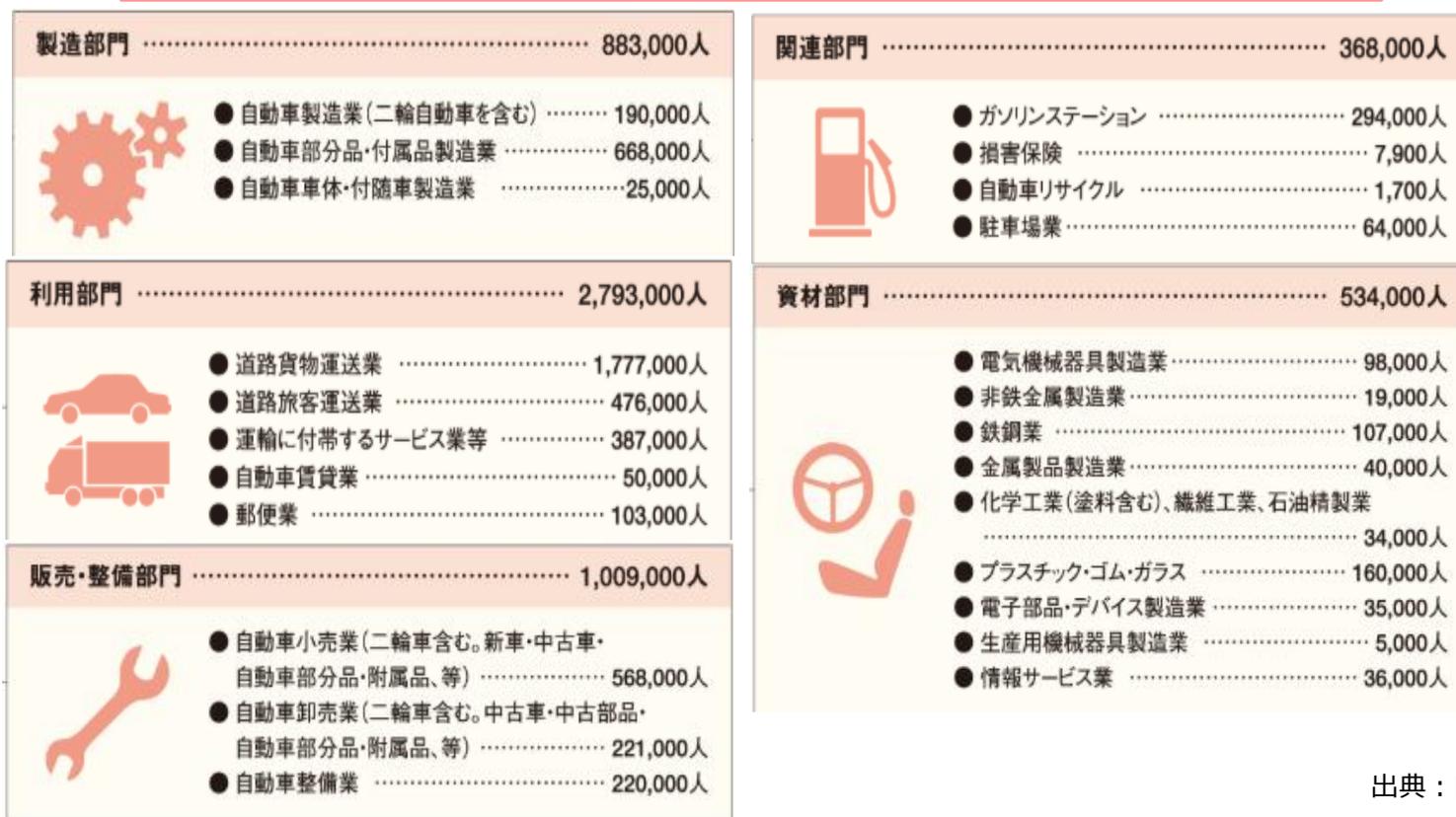
※前提条件：①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③WLTCモード燃費値 19.4km/ℓ(CO2排出量119g/km)④車体価格308万円(軽は144万円)⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥13年間使用(平均使用年数：自検協データより)⑦為替レートは1€=¥158、1£=¥186、1\$=¥146(2023/4~2024/3の平均)

※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

産業空洞化回避・国内自動車市場の再生が喫緊の課題

国内の販売が縮小する中で、生産についても減少が進み、2024年の国内生産台数は1990年比で約4割減となっている。さらに、米国の追加関税等、国際情勢の不確実性が増す中、自動車メーカー各社の減産及び海外移転が進めば、産業空洞化は不可避。国内生産及び雇用（自動車関連産業558万人）の維持のためには、国内自動車市場の再生による内需拡大が不可欠。

自動車関連就業人口558万人(2023年) (全就業人口の8.3%)



出典：自工会

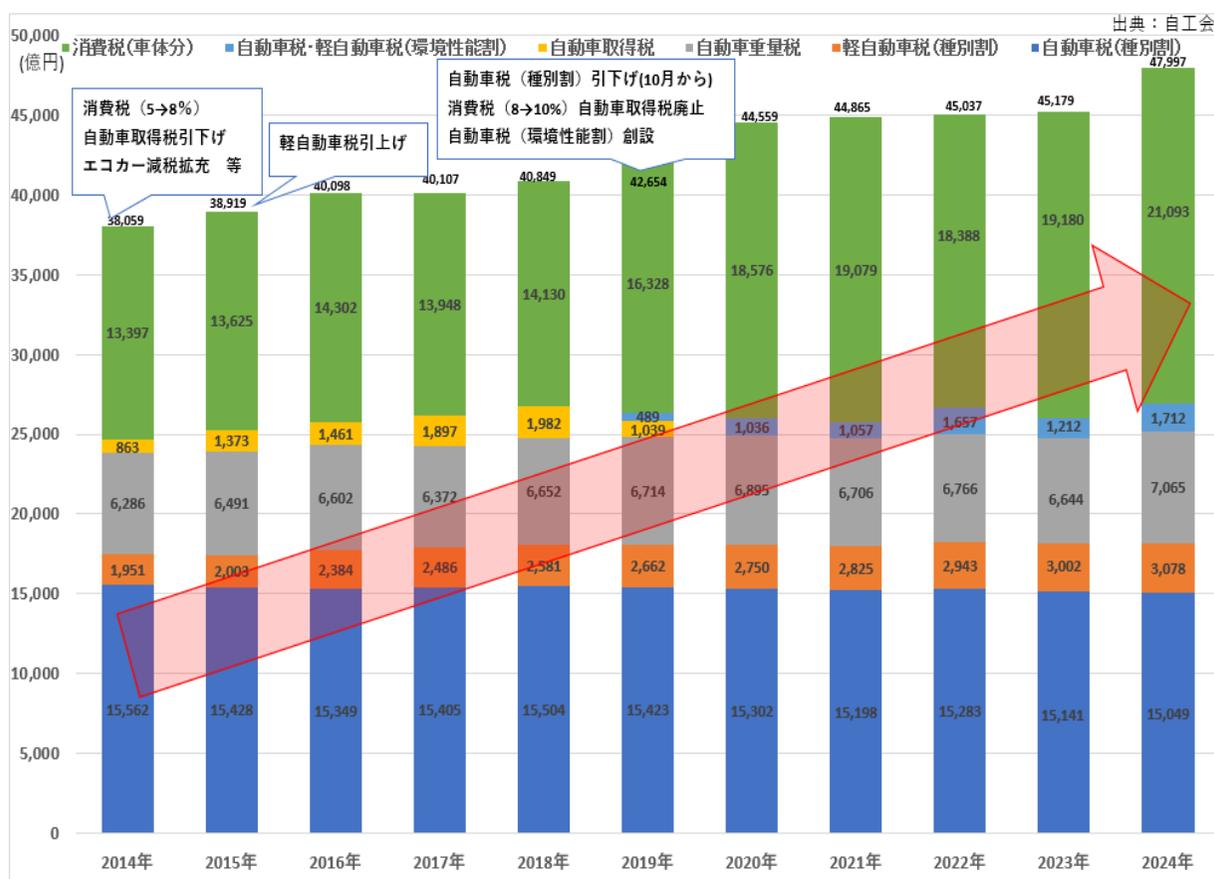
生活必需品である車に対する複雑で過重な税負担

自動車ユーザーは、取得・保有・走行の各段階で合計9種類、約9兆円もの税を負担しており、複雑かつ過重な税負担となっている。販売台数が減少する状況にあっても、車体からの税収は増加しており、自動車ユーザーにとって過重な負担。抜本的な軽減・簡素化が求められる。

○自動車関係諸税の概要

	税目	国税・地方税	税収 (億円/2024年)	用途
取得段階	自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	都道府県税	1,712	一般財源
	消費税(車体)	国税・地方税	21,093	一般財源
保有段階	自動車税(種別割)	都道府県税	15,049	一般財源
	軽自動車税(種別割)	市町村税	3,078	一般財源
	自動車重量税	国税	7,065	一般財源 (元道路特定財源)
車体課税計			47,997	
走行段階	揮発油税	国税	20,180	一般財源 (元道路特定財源)
	地方揮発油税	国税	2,159	一般財源 (元道路特定財源)
	軽油引取税	都道府県税	9,102	一般財源 (元道路特定財源)
	石油ガス税	国税	80	一般財源 (元道路特定財源)
	消費税(燃料)	国税・地方税	10,541	一般財源
燃料課税計			42,062	
総合計			90,059	

○車体課税の推移



「真に」抜本的見直しによる「車体課税の軽減・簡素化」の実現

1. 国内市場の再生、カーボンニュートラルの実現を

米国による関税措置をはじめ、国際情勢の不確実性が著しく増す中、我が国の自動車産業は空洞化・存続の危機に直面している。国内自動車市場の再生・活性化は、これまでに増して重要。また、カーボンニュートラルの実現には、保有ベースで環境に優しい車への買換えが進むことが不可欠。

①取得時の負担軽減

取得時の税負担は、消費税に一本化し、二重課税である自動車税・軽自動車税の環境性能割を廃止すべき。また、自動車税種別割の月割課税を廃止すべき。

②保有時の公平・中立・簡素な税負担

現行の保有課税（自動車税および自動車重量税）を、重量をベースとしつつ環境性能で増減する新たな税制に抜本的に見直す。

シンプルな制度設計のもと、環境に優しい車への買換えが促進する税制にすべき。

その際、自動車重量税の暫定税率は、廃止する。

③軽自動車並みの負担水準の実現

グローバルスタンダードに近い軽自動車の負担水準をベースに、登録車の税負担を軽減すべき。特に、ボリュームゾーンである小型車に対する負担軽減が不可欠。

2. 走行距離課税、出力課税の導入には断固反対

地方への負担増、カーボンニュートラルへの逆行につながる新税の導入には断固反対。

3. ガソリンの暫定税率廃止の代替財源を車体課税に求めるのは断固反対

ガソリンの暫定税率廃止の代替財源を車体課税に求めることは、自動車ユーザーの理解が得られず、国内自動車市場の再生・活性化に逆行。

4. 長期的には、新たなモビリティ社会を踏まえた公平・中立・簡素な税制の実現を

保有から利用への移行や受益者の広がりなどを踏まえ、国税と地方税の一体的な見直しにより複雑かつ過重な税制を見直し、新たなモビリティ社会の幅広い受益者が公平に負担する税制を実現すべき。

令和8年度税制改正等に関する要望 (250822案)

一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会
会長 塚田 長志



1. 経年車に対する課税重課措置の廃止要望

【要望の内容】

初度登録から13年を超える自動車を保有するユーザーに対して自動車税・軽自動車税・自動車重量税の税率を重課する制度は廃止していただきたい。

資源の有効利用と省資源に貢献している中古車への経年重課は止めていただきたい。

【要望理由】

- ①初度登録から13年を超える自動車に対して、自動車税・軽自動車税・自動車重量税の税率が重課されていますが、燃費値を考慮することなく、「初度登録から年数が経過している全ての自動車の税率を重課する」という論法は全く根拠がありません。
- ②財産税的性格のある自動車税は、そもそも価格が下がれば減税すべきであるのに、重課するのは論理的に矛盾しています。
- ③経済的理由により、新車への買い替えができない自動車ユーザーに対して、自動車税・軽自動車税及び自動車重量税の税率を重課する制度は問題があり、また、経済的弱者にとって過酷な制度であります。
- ④特に地方では、自動車は生活の足として必要不可欠のため、13年を超える自動車を保有しているケースは少なくありません。
- ⑤都市部に比べて一般的に平均所得が低いと言われている、担税力の乏しい自動車ユーザーに対する課税強化策を見直していただきたい。

2. スクラップインセンティブ導入の反対要望

【要望の内容】

電動車の比率を高める施策として、スクラップインセンティブ（所有している古い自動車の廃車を伴う補助金制度）を導入することは止めていただきたい。

【要望理由】

- ①現在、「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）」制度が実施されていますが、万が一、廃車を伴う補助金制度として「スクラップインセンティブ」に変更されると、価値のある自動車が強制的に排除されることになり、解体処理に伴うCO₂が排出されることとなります。
- ②価値のある中古車が中古車市場から喪失することになると、生活インフラとして安価な低年式車両を必要とするユーザーの経済的負担が増大することとなります。また、新車販売に限定した補助金制度は新車と中古車の価格差（割安感）が無くなり、中古車業界に壊滅的な打撃を与えることとなります。

3. 中古車に対するCEV補助金について

【要望の内容】

「CEV補助金」制度について、中古車のCEV車（EV・PHV・FCV等）を購入したユーザーも対象とすることをご検討いただきたい。

【要望理由】

- ①新車を購入するユーザーは所有している車を下取りに出すことが一般的なため、CEV車（EV・PHV・FCV等）の中古車流通を活発にすることが、新車のCEV車の購入の動機につながるものと思われます。
- ②そのため、CEV補助金を受けた新車の保有義務期間の短縮等を含めて、CEVの中古車に対する補助金制度についてご検討いただきたい。

総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 全日本トラック協会 説明資料

令和7年8月22日



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

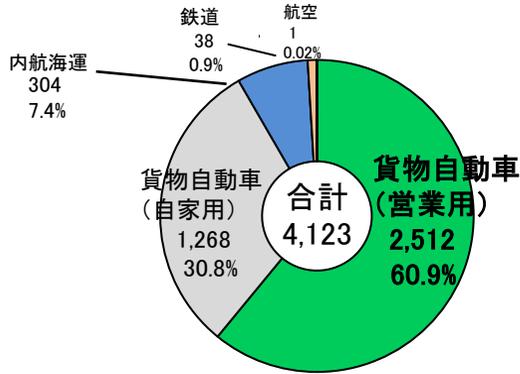


トラック運送業界の現状

国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約41億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。

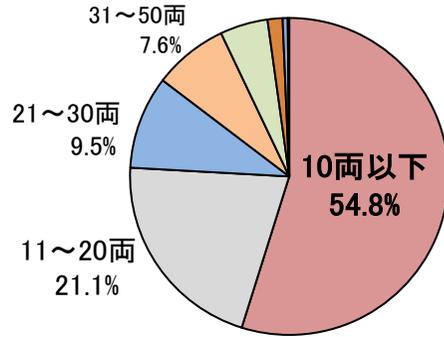
トンベース(単位:百万トン) 令和5年度実績



トラック運送事業者の規模

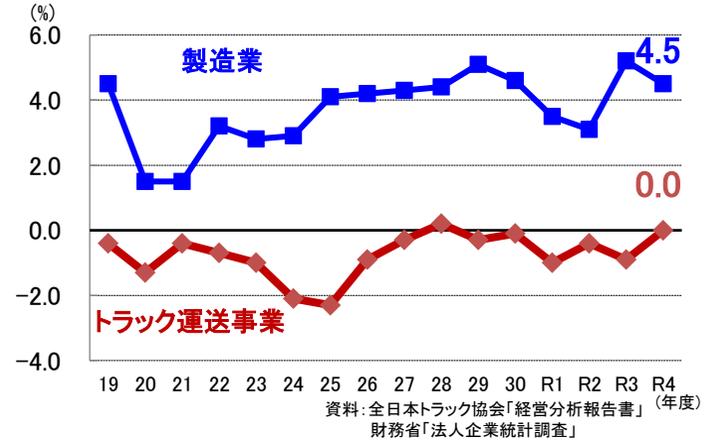
車両保有台数10両以下の小規模事業者が5割を占める。

車両規模別 令和6年3月末現在

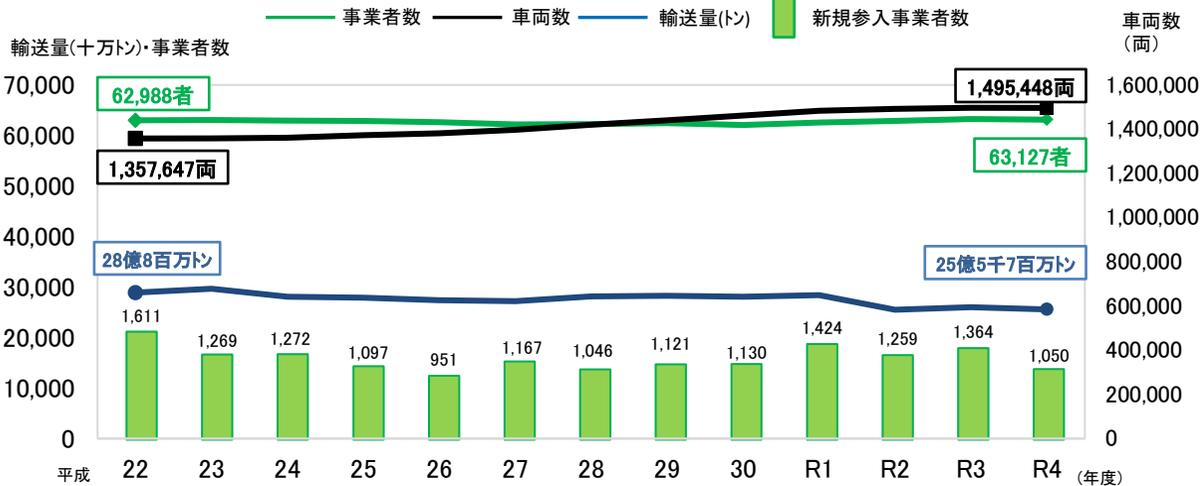


営業利益率の推移

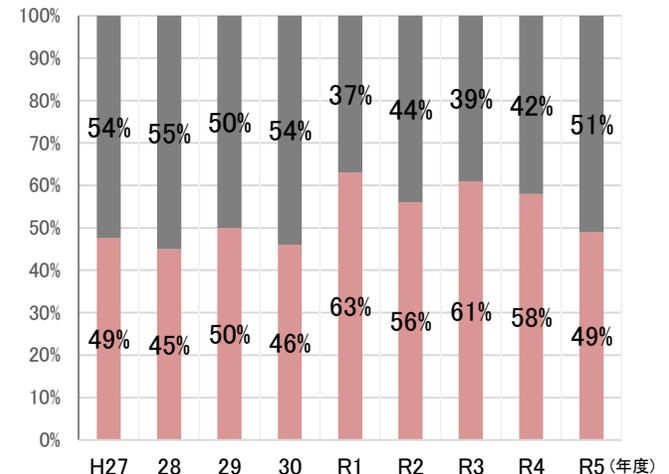
製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降、ほとんどの年で赤字となっている。



事業者数・車両数・輸送量の推移



赤字企業割合の推移



① 自動車関係諸税の簡素化・軽減

○トラックにおいては、取得段階（自動車税環境性能割、消費税）、保有段階（自動車税種別割、自動車重量税）及び走行段階（軽油引取税、ガソリン税、消費税）において多くの税金が課せられ、中小事業者が大半を占めるトラック運送業界にとって大きな負担となっている。これらの自動車関係諸税を簡素化・軽減されるよう抜本的な見直しをされたい。

トラック運送業界の自動車関係諸税の納税額

（単位：億円）

		科 目		トラック業界納税額
自動車関係諸税	取得段階	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	地方税	149
		保有段階	自動車重量税	国税
	自動車税 (種別割)		地方税	543
	軽自動車税 (種別割)		地方税	-
	走行段階		軽油引取税	地方税
				本則税率(15円)分 2,609
				旧暫定税率(17.1円)分 2,978
		揮発油税	国税	24
		地方揮発油税	国税	2
		石油ガス税	国税	-
自動車関係諸税合計 (※消費税を除く)			6,872	

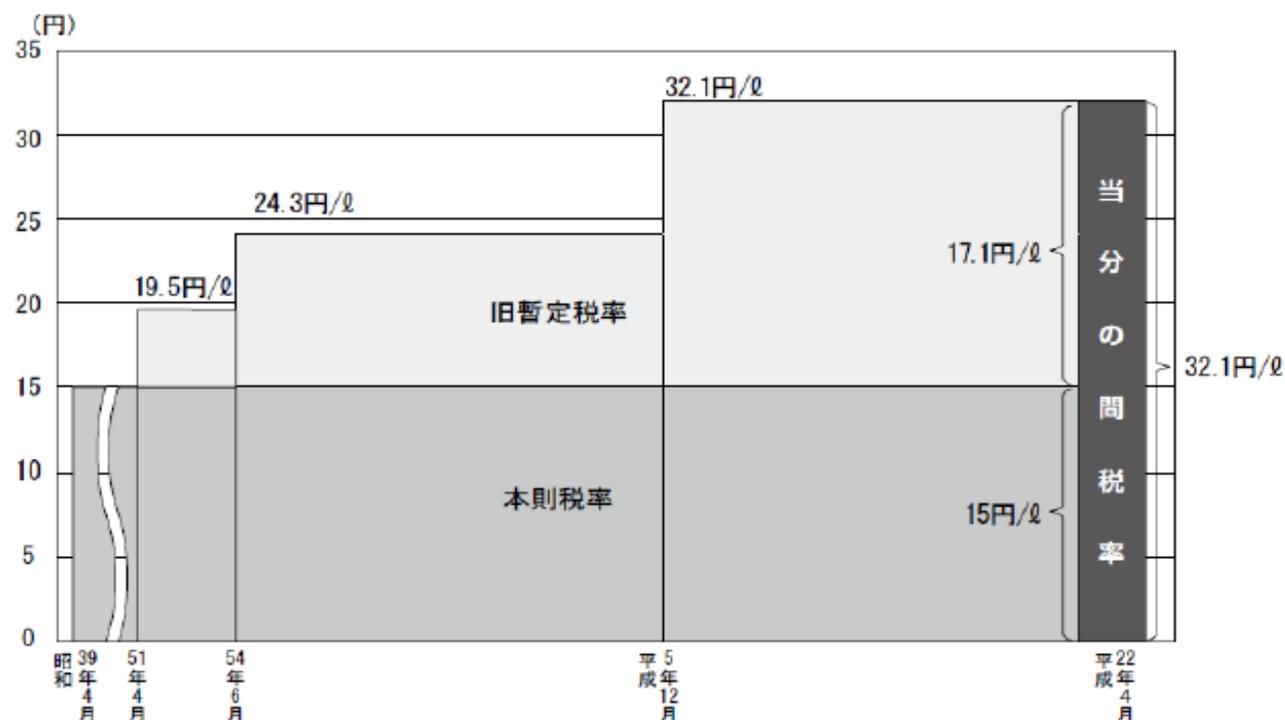
※上記に加えて、取得段階で消費税（車体課税分）、走行段階で消費税（燃料課税分）を負担している。

注）トラック業界納税額は（公社）全日本トラック協会推計。

② 軽油引取税の暫定税率廃止

トラックの燃料である軽油にかかる軽油引取税については、暫定税率(17円10銭)の累次の引き上げにより、本則税率(15円)よりも高くなるなど、過大な税負担となっている。現在各政党間でガソリン税の暫定税率廃止に向けた議論がされているが、軽油引取税の暫定税率は含まれていない。軽油価格の高止まりが続く中、中小事業者が大半を占めるトラック運送業界における燃料費負担の軽減を図り、物流の持続性を維持するため、軽油引取税の暫定税率を廃止されたい。

軽油引取税の税率の推移



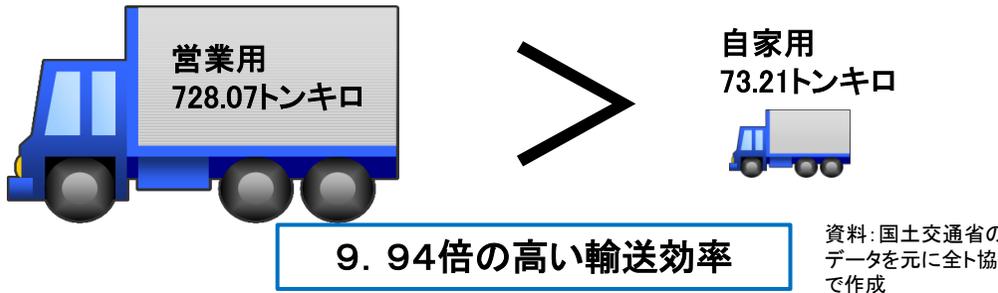
③ 走行距離課税の導入反対

○自動車関係諸税の見直しにおける検討にあたっては、令和7年度与党税制改正大綱において、利用に応じた負担の適正化に向けた課税の枠組みについて、「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」旨が示されたが、走行距離課税の導入など営業用トラックにおける新たな税負担について断固反対である。

④ 自動車関係諸税における営自格差の拡充

○営業用トラックは、国民生活と経済のライフラインとして災害時等における緊急物資輸送など公共輸送機関としての役割を果たすとともに、自家用と比較して約10倍もの高い輸送効率をあげている。 自営転換を促進し、環境負荷低減や、積載率向上など更なる輸送効率化を進めるため、自動車関係諸税の営自格差について拡充されたい。

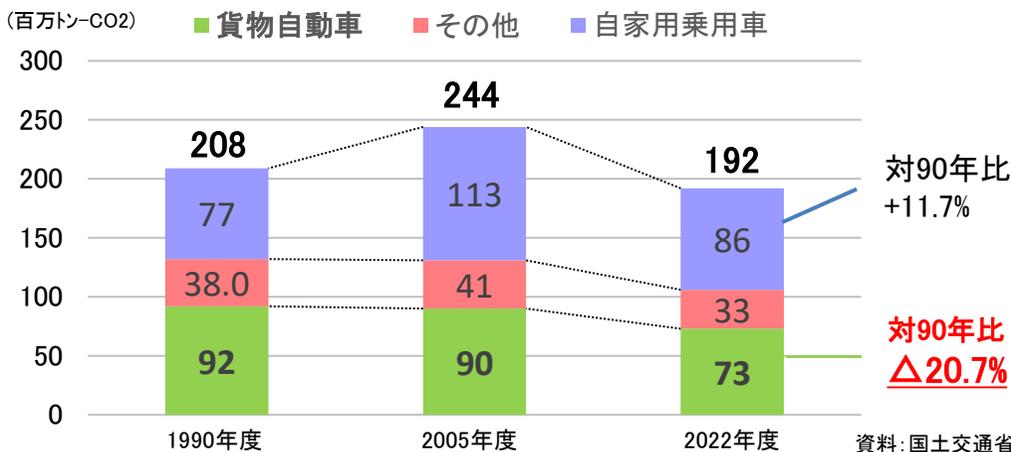
○実働1日1車あたり輸送トンキロ比較(令和4年度)



○輸送量当たりのCO2排出量(貨物・令和4年度)



○トラックのCO2排出量の推移(令和4年度)



【参考】

○現在の自動車税 税額(年額)

	営業用	自家用
積載量14トトラック	62,400円	84,600円

⑤ 自動車税の特例措置の延長について

1. 自動車税環境性能割

- 自動車税環境性能割の特例措置は、環境に影響する燃費性能によって課税率が変動する措置であるが、令和8年3月末で適用期限を迎えることから、今後も環境性能の高いトラックの導入を推進するため、適用税率及び課税対象区分について、従前どおりに延長されたい。
- 被けん引自動車(トレーラ)については、けん引自動車(トラクタ)に連結していなければ走行できない車両であり、トレーラ単体では燃料を消費しないことから、課税対象から除外されたい。

2. 自動車税種別割のグリーン化特例

- 自動車税種別割のグリーン化特例(適用期限:令和8年3月末)について、今後も環境性能の高いトラックの導入を推進するため、延長されたい。