【説明資料：自動車関係税制のあり方に関する検討会】

資料5

令和８年度
自動車関係諸税に関する要望

全日本自動車産業労働組合総連合会
（自動車総連）
2025年　8月

はじめに

○自動車総連では78.4万人の仲間とともに、以下の観点を共有しながら、要望を作成

・自動車関係諸税の負担軽減により、基幹産業である自動車の利用や取得の拡大進め、国と地方の経済活性化を目指す。

※ただし、税制については、複雑且つ過重で不条理な自動車税制を
ユーザーの納得感も得られるよう見直すことが大前提

・足元のトランプ関税といった海外の不確実性を踏まえれば、日本でのものづくりや雇用維持に向けて、国内の需要喚起を図る施策が急務。

「自動車関係諸税」への取り組み意義

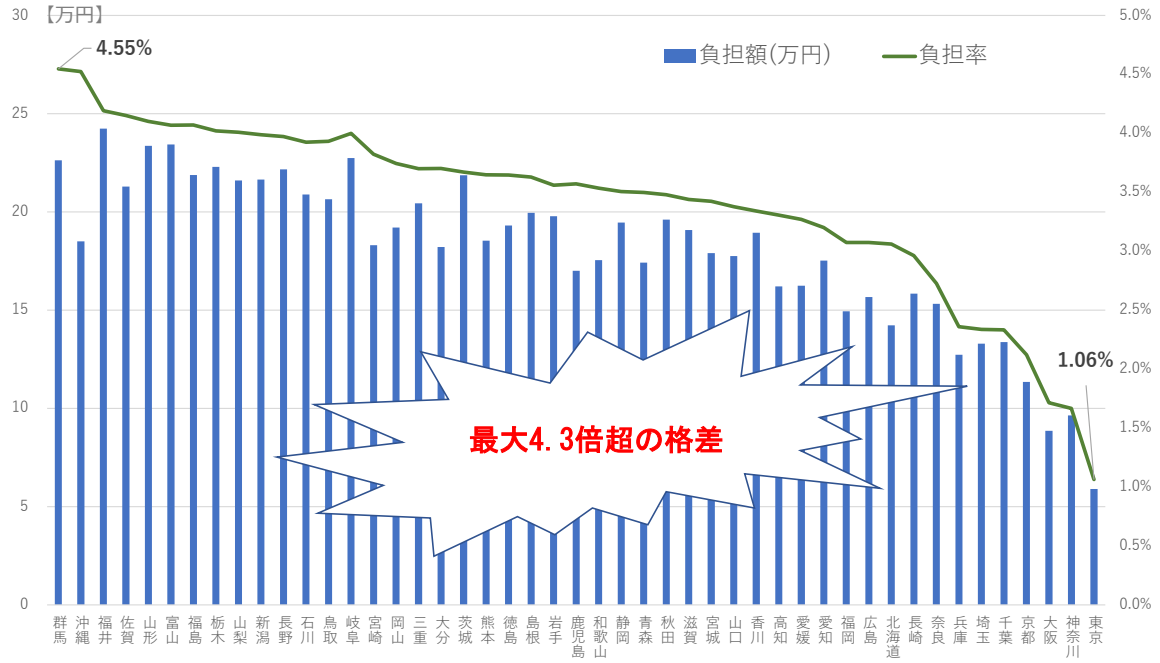
複雑且つ過重で不条理な自動車税制

「国民負担の軽減」と「公正な税制」

生活減税	雇用対策	経済対策	車社会の未来創設	脱炭素社会の推進
物価高騰に対する国民の家計負担軽減（特に地方での軽減）	地方を含め、広く日本の雇用を支える自動車産業の活性化	日本の基幹産業である自動車産業が生み出す経済波及効果	誰もが自由で安全な移動を享受できる道路交通社会の実現	電動車普及促進によるカーボンニュートラル社会の実現

地方含め、広く日本全体の「生活」と
将来の「社会・産業」の維持・向上につながっていく課題

参考）地方ほど過重な自動車関係諸税



自動車へ課税すればするほど・・

車を使わざるを得ない、地方の生活者がより大きな負担をおう状況になってしまう！

※年間負担額前提条件は「日本の自動車工業2024（自工会）」の「自家用自動車ユーザーの税負担額（13年間）」より関係諸税を抽出し単純平均したものと、自動車検査登録情報協会調べの一世帯あたり保有台数令和6年3月末時点からの算出［自動車総連算出］
※保有台数は普通乗用車（3ナンバーの自家用）、小型乗用車（5,7ナンバーの自家用）及び軽自動車（5,7ナンバーの自家用）の合計［自動車検査登録情報協会調べ］
※世帯収入は「2019年全国家計構造調査　家計収支に関する結果」における「総世帯」の都道府県別（千円単位で四捨五入）

（参考）トランプ関税等の影響による国内産業・経済の成り行きイメージ

自動車関税2.5⇒15%（6倍）になった関税負担

米国での車両価格値上げ → 米国での販売量減少 → 国内の輸出生産縮小（米国生産は維持・拡大）

日本での、生産の一定規模がなくなる

- 生産工場や開発拠点の海外移転
  - 企業拠点がある地域も不活化・人口流出
  - 国際競争力・ロイヤリティ収入低下(外貨を稼げない)
- 国内サプライチェーンへの発注減
  - 国際競争力・ロイヤリティ収入低下(外貨を稼げない)
  - 投資削減 先進技術・新製品の開発縮小
- 企業収益の減少
  - 投資削減 先進技術・新製品の開発縮小

地方にも多くある事業拠点の縮小・雇用問題

消費の縮小・景気の悪化（税収も減少）

賃上げの停滞・停止

日本・地方経済の活性化／国内での持続的な生産規模確保には、
内需拡大をしていくことが必要

令和8年度　自動車関係諸税などに関する要望　（P11および15より抜粋）

自動車関係諸税の抜本的な改革に向けて

○自動車関係諸税の負担軽減に向けて

1．車体課税を見直し、簡素化・負担の軽減を図る

1）自動車税・軽自動車税（環境性能割）の廃止
2）自動車重量税にかかる「当分の間税率」の廃止
3）自動車重量税および自動車税・軽自動車税（種別割／四輪車・二輪車等）の税額引き下げによる負担軽減措置を講ずる
4）複雑な車体課税の簡素化に向けた「自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の税の公平・中立・簡素な税負担」のいち早い実現を行う

2．燃料課税を見直し、簡素化・負担の軽減を図る

1）「当分の間税率」の廃止
2）複雑な燃料課税を簡素化
3）タックス・オン・タックスを解消

3．受益者負担の在り方

1）電動車普及の足かせ、及び、車を必需品とする生活者ほど重税となる**走行距離等の利用に応じた課税は導入すべき**でない
2）インフラの維持管理、機能強化の必要性等の財源確保」については、幅広い負担先の検討および議論から進める
3）新たな税目提案をする場合は、使途の明確化とセットで行う

○新たな税体系の構築にあたって

1．車体課税および燃料課税どちらにおいても、
過重で不条理な税は廃止とし、税の付け替え等は行なわない

2．地方税収に影響をおよぼさない税体系とする

1）自動車関係諸税の国税部分について、地方への負担軽減策を講じ、地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減を目指す

3．税目に対する使途を明確化する

1）車体課税は、次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源化
2）燃料課税は、カーボンニュートラル促進特定財源化

税制以外の要望

1．自動車の使用に係るユーザー負担の軽減
（高速道路料金の引き下げ、自動車保険の所得対象控除化）

2．次世代エネルギー車普及に資する環境整備
（充電、充填インフラの拡充）

3．中小・中堅企業支援の拡充
（事業転換、成長投資への支援）

自動車関係諸税の2つの課題

自動車ユーザーへの大きな負担

積年の自動車税制の課題

複雑且つ過重で不条理な自動車税制

車体課税		燃料課税
取得段階	保有段階	走行段階
消費税 環境性能割	自動車重量税 自動車税・軽自動車税	揮発油税 地方揮発油税 軽油取引税 石油ガス税 消費税

電動化に伴い発生した課題

走行距離課税
EV・FCVへの新たな課税

自動車ユーザーの負担軽減、わかりやすく納得感のある仕組み
ひいては、地方経済活性化につながる税制改正を求める

積年の自動車税制の課題解消に向けた「3つのSTEP」

自動車総連一丁目一番地政策

【STEP1】
自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減

大前提　総額3.2兆円減税

車体課税2.7兆円→1.3兆円　燃料課税3.1兆円→1.6兆円　消費税3.1兆円→2.8兆円

【STEP２】
地方税収に影響を与えない税制の確立

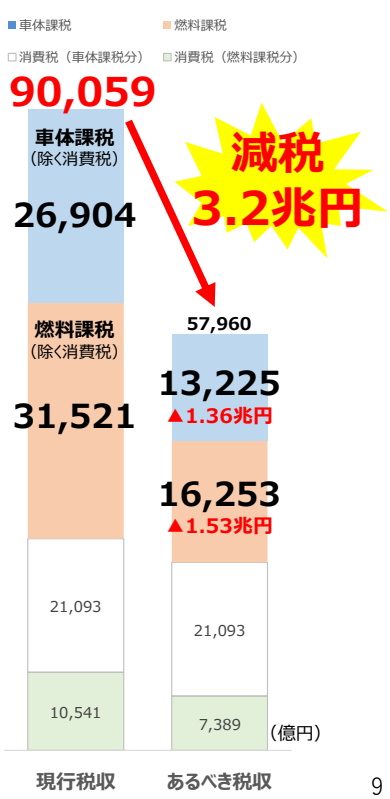
【SETP3】
ユーザーの納得感を踏まえた税の使途明確化
特定財源化

積年の自動車税制の課題 「複雑且つ過重で不条理な自動車税制」

STOP！
「複雑」
「過剰」
「不条理」
な現行税制

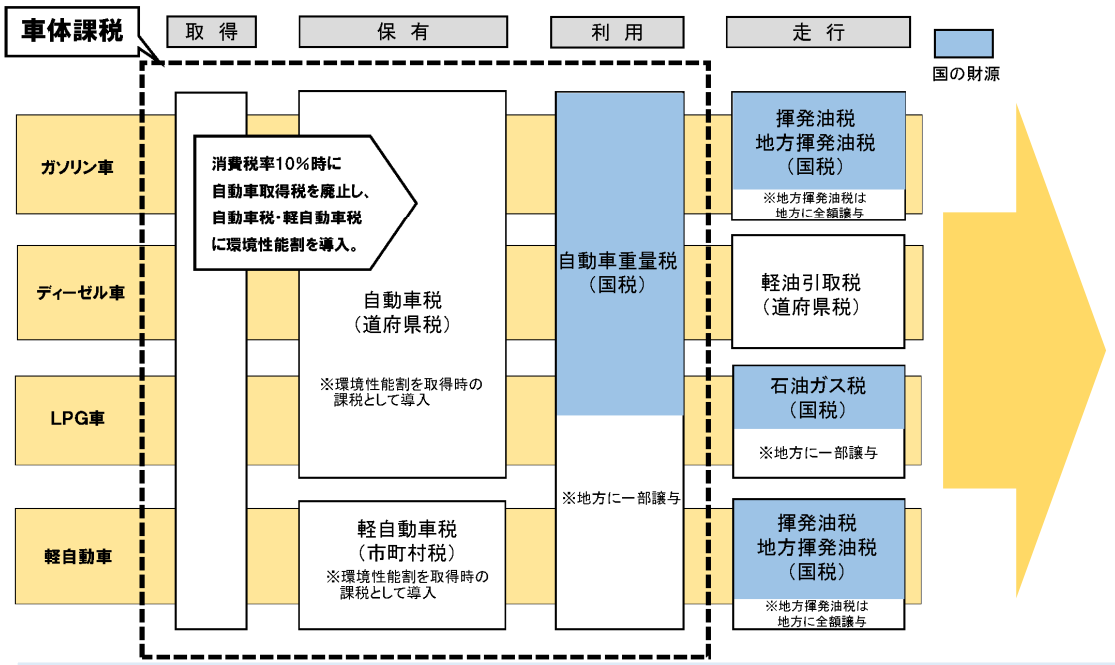
現行税収			あるべき税収	
自動車重量税	7,065	当分の間税率廃止（本則1.64倍）	自動車保有税 次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源	4,308
自動車税（種別割）	15,049	自動車税（種別割）現行の**軽自動車税水準**		8,917
軽自動車税（種別割）	3,078	軽自動車税（種別割）**現行水準を軽減**		
自動車税・軽自動車税（環境性能割）	1,712	環境性能割廃止		
消費税（車体課税分）	21,093		消費税（車体課税分）	21,093
車体課税総額	47,997		車体課税総額	34,318
揮発油税	20,180	当分の間税率廃止（本則２倍）	燃料税 カーボンニュートラル促進特定財源	10,090
地方揮発油税	2,159	（本則1.18倍）		1,830
軽油引取税	9,102	（本則2.14倍）		4,253
石油ガス税	80	（本則通り）		80
消費税（燃料課税分）	10,541	タックス・オン・タックス解消	消費税（燃料課税分）	7,389
燃料課税総額	42,062		燃料課税総額	23,262

左図出典：日本自動車工業会

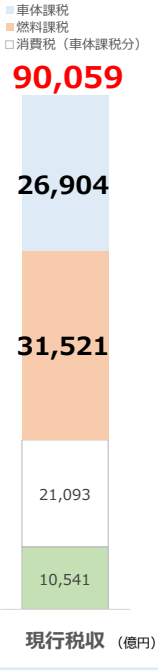


（参考）「複雑」に積みあがる自動車関係諸税

左図出典：財務省HP「身近な税」　右図出典：日本自動車工業会



現行税収	
自動車重量税	7,065
自動車税（種別割）	15,049
軽自動車税（種別割）	3,078
自動車税・軽自動車税（環境性能割）	1,712
消費税（車体課税分）	21,093
車体課税総額	47,997
揮発油税	20,180
地方揮発油税	2,159
軽油引取税	9,102
石油ガス税	80
消費税（燃料課税分）	10,541
燃料課税総額	42,062

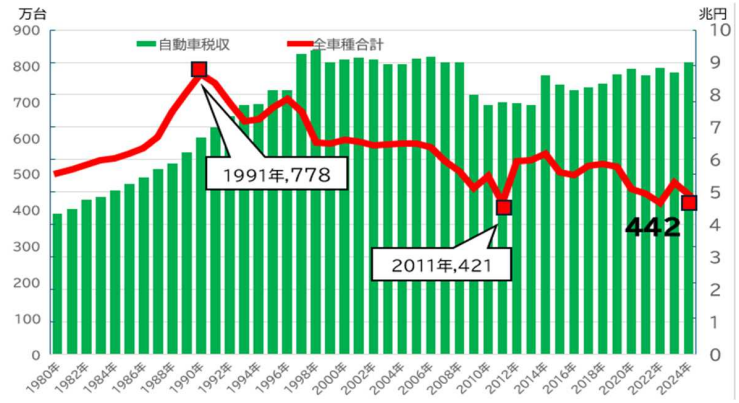


取得・保有・利用の中で**9種類の税が積みあがり**、
年間 約９兆円を自動車ユーザーが負担

（参考）「過重」な負担となっている自動車関係諸税

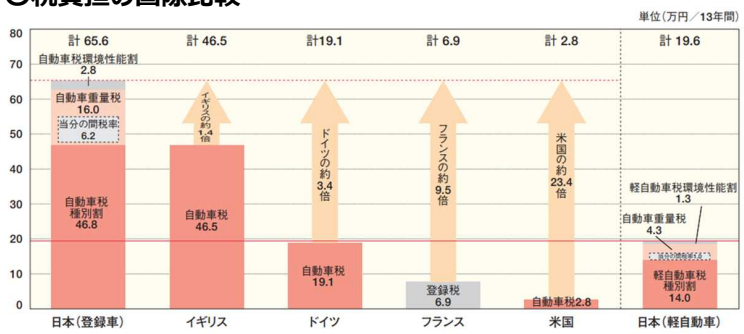
右図出典：日本自動車工業会

○自動車の販売台数と税収の推移



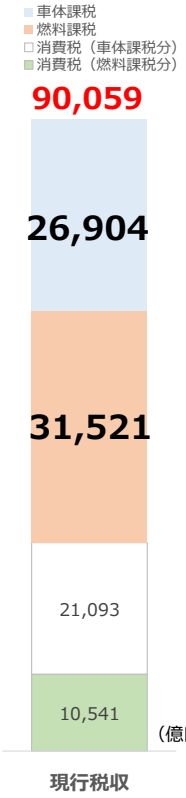
販売台数にかかわらず自動車の納税額は高止まり

○税負担の国際比較



国際的に比較しても高い保有コスト

現行税収	
自動車重量税	7,065
自動車税（種別割）	15,049
軽自動車税（種別割）	3,078
自動車税・軽自動車税（環境性能割）	1,712
消費税（車体課税分）	21,093
車体課税総額	47,997
揮発油税	20,180
地方揮発油税	2,159
軽油引取税	9,102
石油ガス税	80
消費税（燃料課税分）	10,541
燃料課税総額	42,062



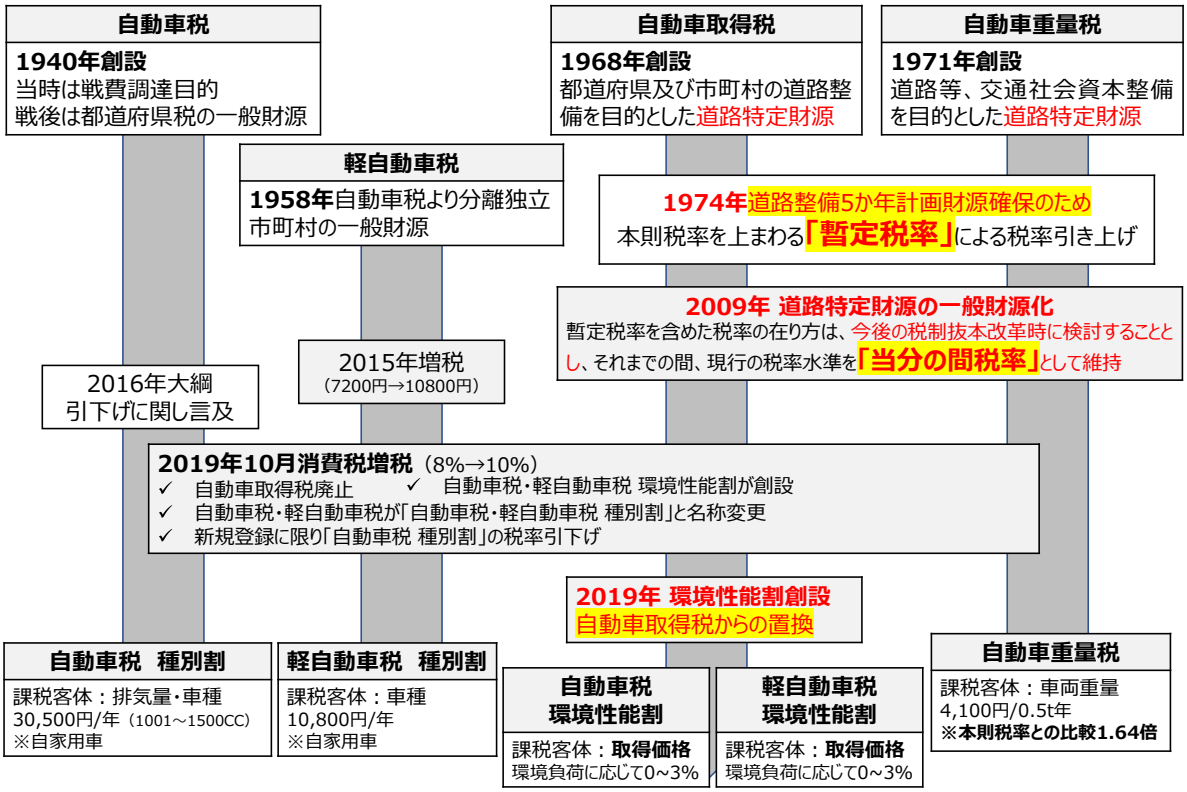
（参考）「不条理」な課税経緯と本来の税率以上の負担

	項目	本来の税率	現在の税率	本来税率との比較（増税率）	上乗せ期間
車体課税	自動車重量税	2500円/0.5t	4100円/0.5t	1.6倍	51年
燃料課税	揮発油税	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2.0倍	51年
燃料課税	地方揮発油税	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	1.2倍	51年
燃料課税	軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍	49年

（引用：日本自動車工業会「日本自動車工業2023」より、資料再作成）

「当分の間税率」として不条理な税の上乗せ（増税）がガソリンだけでなく、車体課税税にも、約50年も続いている

（参考）「不条理」な課税経緯と本来の税率以上の負担



積年の自動車税制の課題解消に向けた 「3つのSTEP」

自動車総連一丁目一番地政策

【STEP1】

自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減

大前提　総額3.2兆円減税

車体課税2.7兆円→1.3兆円　燃料課税3.1兆円→1.6兆円　消費税3.1兆円→2.8兆円

【STEP２】

地方税収に影響を与えない税制の確立

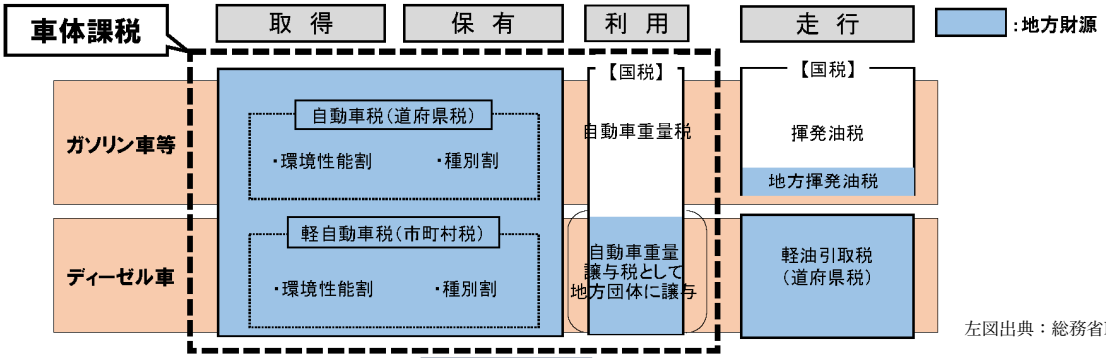
【SETP3】

ユーザーの納得感を踏まえた税の使途明確化

特定財源化

自動車減税・新税導入反対を進めると、ぶつかる「地方税」

自動車関係諸税の多くは、地方自治体の税収に充てられている
⇔一方、人口減で税収縮小の中でも、デジタル化やCASE/MaaS進展等、**まちづくりに財源が必要**



左図出典：総務省HP「やさしい地方税」

地方自治体は税収を確保したい ⇔ **両立する方策を！** ⇔ **ユーザー・地方生活者は負担を下げたい**

実施にあたって、地方税部分が減税される際には、**国税からの譲与を伴うことを前提とする等**
地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減策を求める

積年の自動車税制の課題解消に向けた 「3つのSTEP」

自動車総連一丁目一番地政策

【STEP1】
自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減
大前提　総額3.2兆円減税
車体課税2.7兆円→1.3兆円　燃料課税3.1兆円→1.6兆円　消費税3.1兆円→2.8兆円

【STEP２】
地方税収に影響を与えない税制の確立

【SETP3】
ユーザーの納得感を踏まえた税の使途明確化
特定財源化

「不条理」から脱却し、「納得感ある納税」へ

自動車税
1940年創設 当時は戦費調達目的
戦後は都道府県税の一般財源

自動車取得税
1968年創設 都道府県及び市町村の道路整備を目的とした**道路特定財源**

自動車重量税
1971年創設 道路等、交通社会資本整備を目的とした**道路特定財源**

軽自動車税
1958年自動車税より分離独立
市町村の一般財源

1974年道路整備5か年計画財源確保のため
本則税率を上まわる**「暫定税率」**による税率引き上げ

2009年 道路特定財源の一般財源化
暫定税率を含めた税率の在り方は、今後の税制抜本改革時に検討することとし、
それまでの間、現行の税率水準を**「当分の間税率」**として維持

2016年大綱
引下げに関し言及

2015年増税
（7200円→10800円）

2019年10月消費税増税（8%→10%）
✓ 自動車取得税廃止　✓ 自動車税・軽自動車税 環境性能割が創設
✓ 自動車税・軽自動車税が「自動車税・軽自動車税 種別割」と名称変更　✓ 新規登録に限り「自動車税 種別割」の税率引下げ

未来の車社会創設のために使っていくべき！

自動車税 種別割
課税客体：排気量・車種
30,500円/年（1001～1500CC）
※自家用車

軽自動車税 種別割
課税客体：車種
10,800円/年
※自家用車

2019年 環境性能割創設 自動車取得税からの置換

自動車税 環境性能割
課税客体：**取得価格**
環境負荷に応じて0~3%

軽自動車税 環境性能割
課税客体：**取得価格**
環境負荷に応じて0~3%

自動車重量税
課税客体：車両重量
4,100円/0.5t年
※本則税率との比較1.64倍

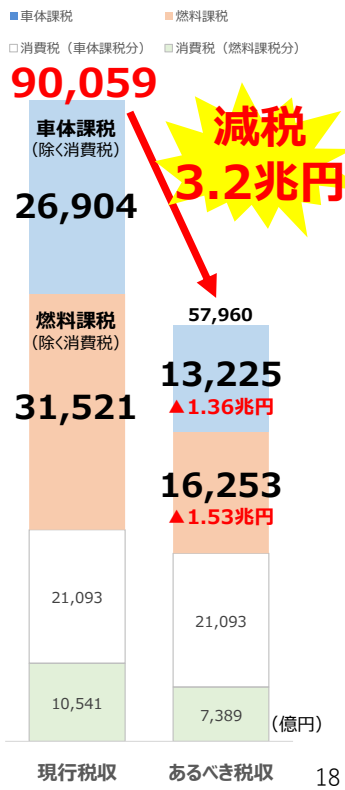
車体課税→ **次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源**	燃料課税→ **カーボンニュートラル促進特定財源**
自動運転の普及や電動車普及につながる急速充電スタンドや水素ステーションなどの設置・管理（二輪の電動化や物流ハブの活用なども含む）	水素燃料や次世代燃料（e-fuel）などの社会実装に向けた開発・設備投資助成金、エネルギーの脱炭素化、再生可能エネルギーの普及

※道路利用の受益は全国民で負担するとの考えの元、**道路の維持管理・修繕保守費は一般財源より拠出**

まとめ：積年の課題解消　～自動車総連が考える「あるべき税収」～

現行税収			あるべき税収	
自動車重量税	7,065	当分の間税率廃止（本則1.64倍）	**自動車保有税**	4,308
自動車税（種別割）	15,049	自動車税（種別割）現行の**軽自動車税水準**	**次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源**	8,917
軽自動車税（種別割）	3,078	軽自動車税（種別割）**現行水準を軽減**		
自動車税・軽自動車税（環境性能割）	1,712	**環境性能割廃止**		
消費税（車体課税分）	21,093		消費税（車体課税分）	21,093
車体課税総額	47,997		車体課税総額	34,318
揮発油税	20,180	当分の間税率廃止（本則２倍）	**燃料税**	10,090
地方揮発油税	2,159	（本則1.18倍）	**カーボンニュートラル促進特定財源**	1,830
軽油引取税	9,102	（本則2.14倍）		4,253
石油ガス税	80	（本則通り）		80
消費税（燃料課税分）	10,541	**タックス・オン・タックス解消**	消費税（燃料課税分）	7,389
燃料課税総額	42,062		燃料課税総額	23,262

左図出典：日本自動車工業会



自動車関係諸税の2つの課題

自動車ユーザーへの大きな負担

積年の自動車税制の課題

複雑且つ過重で不条理な自動車税制

車体課税		燃料課税
取得段階	保有段階	走行段階
消費税 環境性能割	自動車重量税 自動車税・軽自動車税	揮発油税 地方揮発油税 軽油取引税 石油ガス税 消費税

電動化に伴い発生した課題

走行距離課税
EV・FCVへの新たな課税

走行距離課税やEV・FCVに対する増税等、
税収確保ありきの論議には断じて反対

電動化に伴う税制課題に対する総連スタンス

取り巻く環境 **◆2050年カーボンニュートラル実現に向けた電動車普及促進**
⇔ 今の自動車税のままでは、燃料課税の大きな減収が見込まれる

▶走行距離課税やEV・FCVに対する新たな税導入等は、**税収確保ありきの議論になりかねない**

懸念される未来

・2035年乗用車国内新車販売 電動車100%達成に反し、
電動車購入／保有者等のユーザー負担増

・走ったら、走った分だけ税金がかかる仕組みは、
地方の生活や経済を中心に大きな負担となる（通勤や日常移動から配送物流まで）

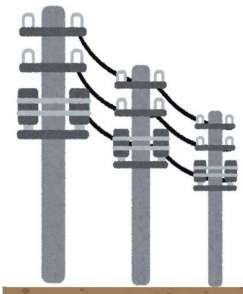
電動車普及への足かせ
・地方の負担増

取り組むべきは（総連の目指す姿）

電動車の普及促進・ユーザー負担の軽減

（参考）道路インフラへの国民・住民のかかわり

○道路上：
自家用車等の一般利用以外の利用（イメージ）

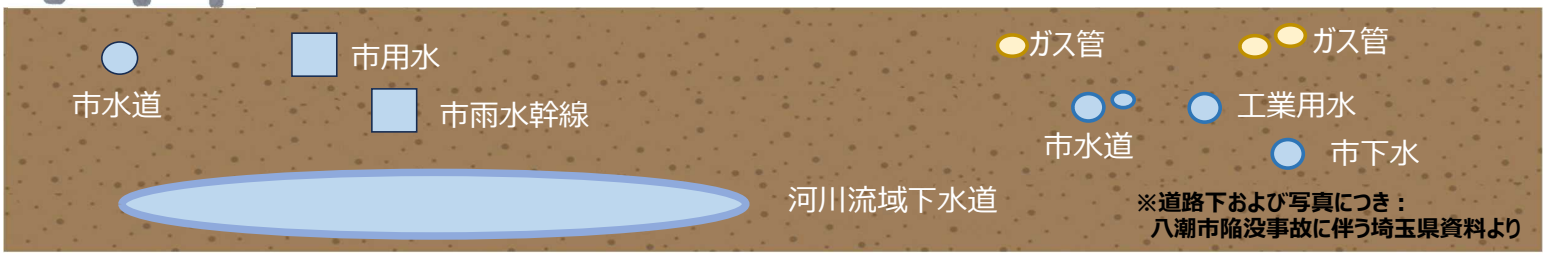


歩行者・自転車　輸送・配送

緊急車両　工事車両

国土のネットワーク機能

交通・走行ビッグデータ



※道路下および写真につき：
八潮市陥没事故に伴う埼玉県資料より

道路の使われ方は多様であり、道路の利用者・利益の享受者は幅広い国民
自動車ユーザーへの高負担継続ではなく、広く国民で負担していくべき

以　上