

第7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27日(水)

時間：11:00～14:30

場所：総務省8階 第一特別会議室

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

全国知事会

全国市長会

全国町村会

一般社団法人日本自動車連盟

全日本自動車産業労働組合総連合会

公益社団法人日本バス協会

日本自動車輸入組合

3 閉会

配布資料

(資料1) 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」

全国市長会ヒアリング資料(全国市長会)

(資料2) 第7回 自動車関係税制のあり方に関する検討会

全国町村会ヒアリング説明資料(全国町村会)

(資料3) 第7回 自動車関係税制のあり方に関する検討会

全国知事会ヒアリング説明資料(全国知事会)

(資料4) 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」資料

(一般社団法人日本自動車連盟)

(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)

(資料6) 自動車関係税制のあり方に関する検討会説明資料
(公益社団法人日本バス協会)

(資料7) 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」
ヒアリングご説明資料 (日本自動車輸入組合)

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 全国市長会ヒアリング資料

令和7年8月27日

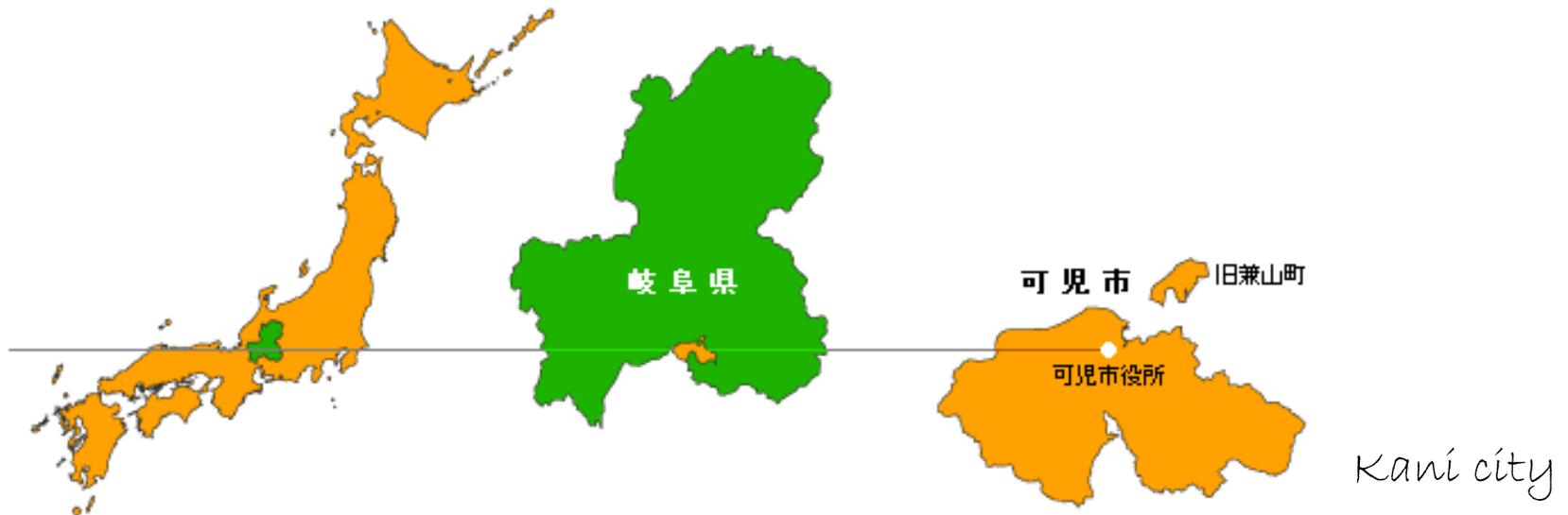
全国市長会 都市税制調査委員会 委員長
可児市長 富田 成輝

目次

- 1 可児市の概況等 1
- 2 全国市長会の「自動車関係諸税の総合的な見直し」に関する提言 5
- 3 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見 6
- 4 ガソリンの暫定税率の廃止について 11

1. 可児市の概況等

■ 可児市の位置

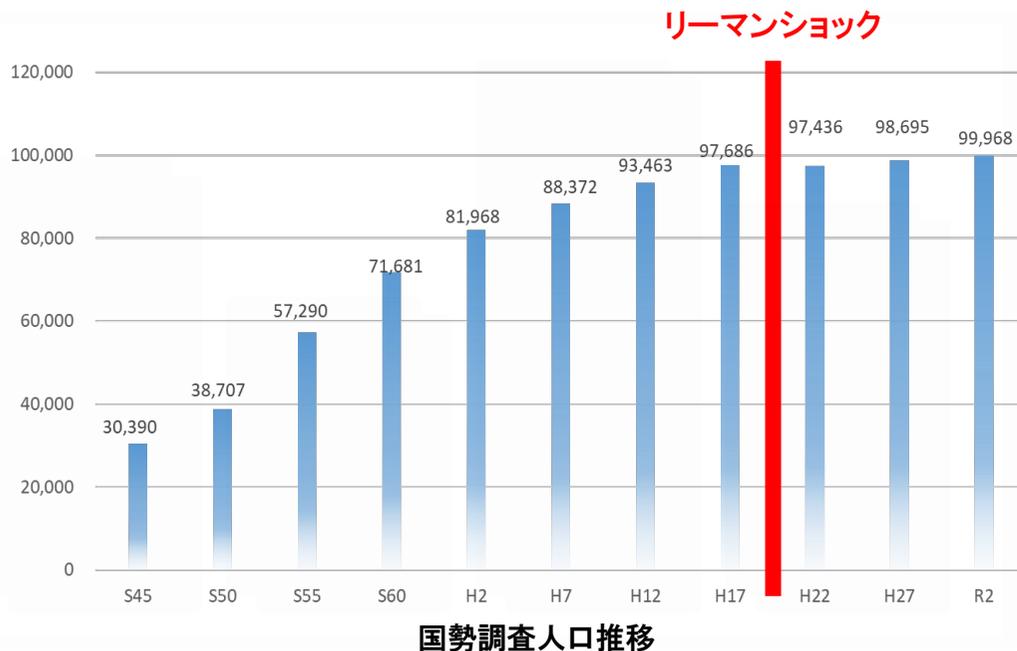


可児市の概要

岐阜県可児市は、岐阜県の南部に位置し、愛知県と県境を接する人口10万人弱の都市です。1980年代、名古屋のベッドタウンとして多くの住宅団地が開発され、交通インフラの整備と相まって人口が急増しました。

本市は県内屈指の製造業・商業の集積地であり、通勤や配送等を目的とした市外からの自動車の流入出が多く、高速道路や近隣市町村へのアクセス道路の整備が必須となります。

また、日常の移動手段の大部分が自家用車であり、生活道路の整備も欠かせないことに加え、同時期に急速に発展した住宅団地の各種インフラが老朽化しており、修繕や補修を計画的に行っている状況です。



人口：99,360人

(令和7年4月1日現在)

面積：87.57km²

総予算：38,530,000千円

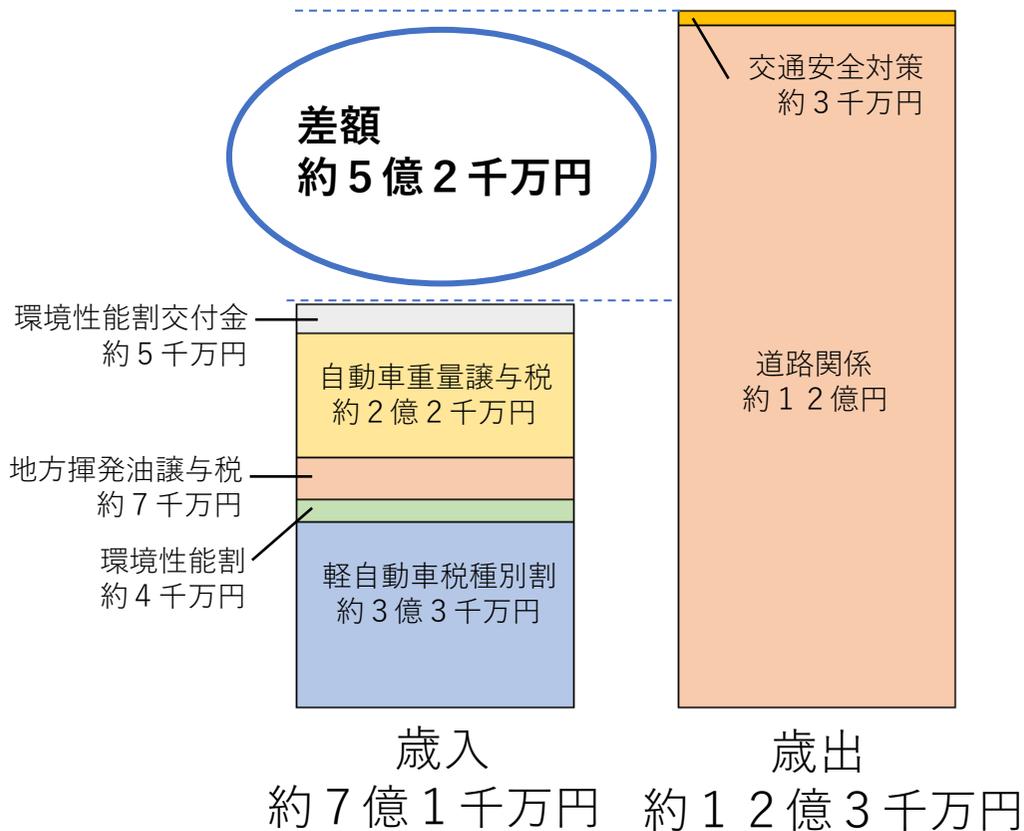
(令和7年度一般会計予算)

道路延長：約714km

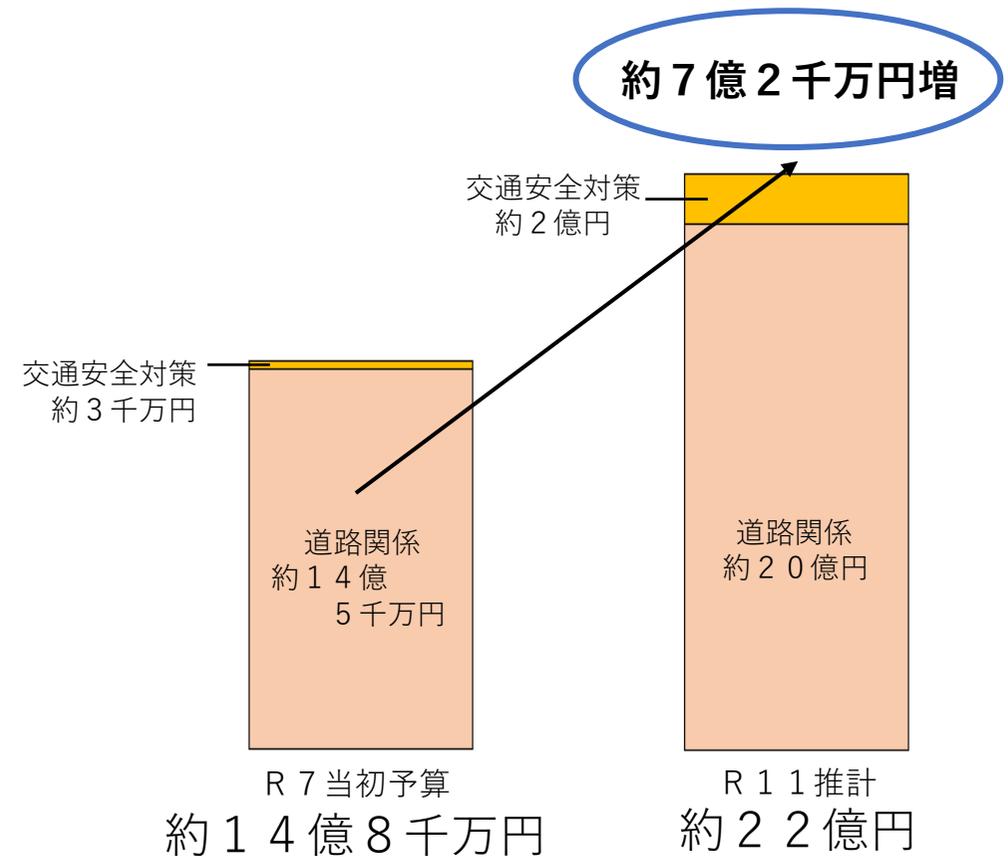
(うち令和15年までに補修が必要な道路は約46km)

可児市の自動車に関する行政サービス費用等の状況

①令和6年度決算額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費用



②自動車に関する行政サービス費用の今後の見通し



※ R8 予算編成過程における中期推計による

令和7年度当初予算における財源の内訳

令和7年度当初予算額

主な事業

・道路維持事業（約10億円）

市道の舗装工事、修繕工事等の道路維持を計画的に実施する。



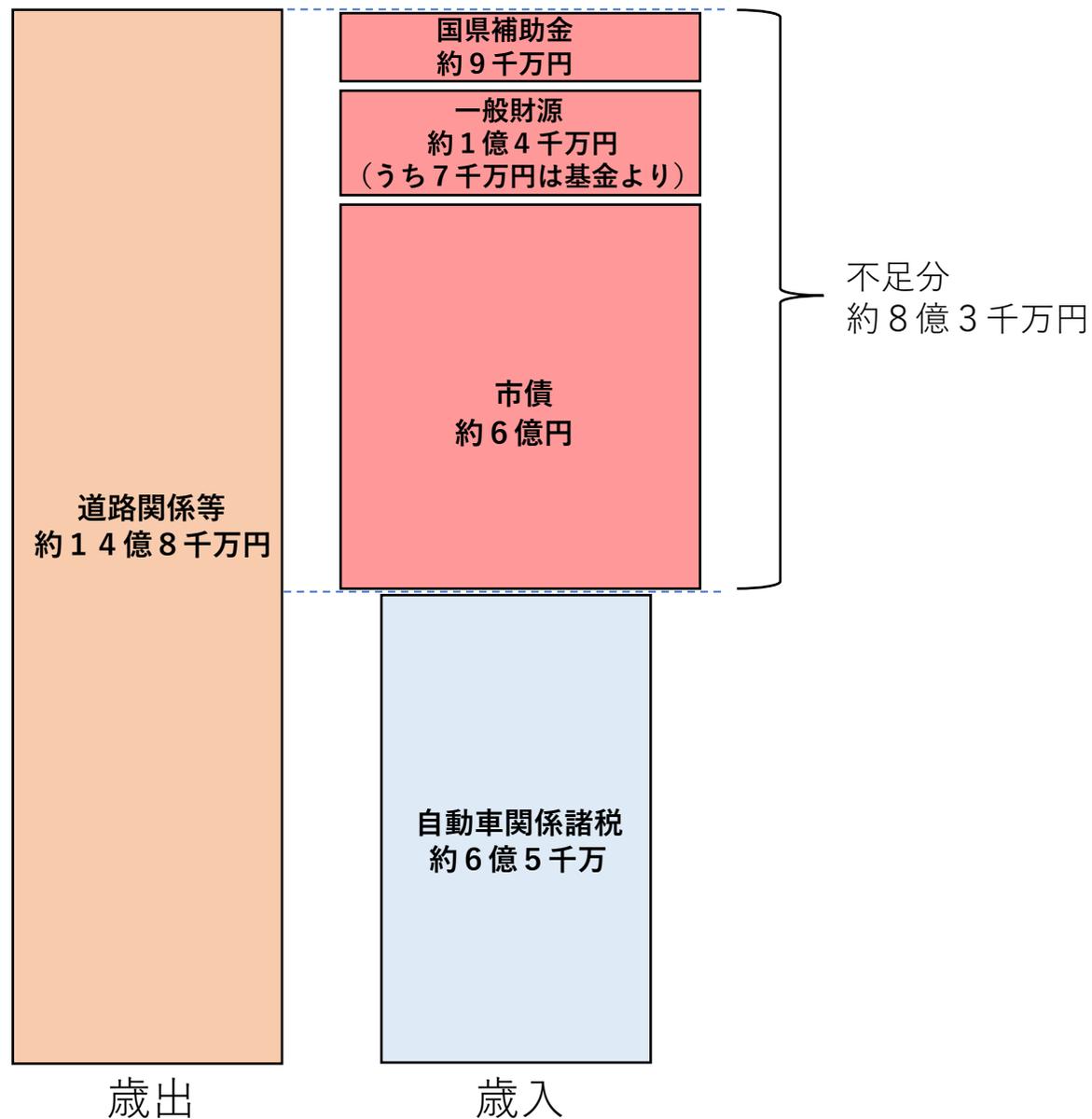
・道路改良事業（約5千万円）

基幹道路、生活道路の改良を行うことにより、安心、安全なまちづくりを目指す。



・橋りょう長寿命化事業（約1億6千万円）

橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、計画的に修繕を行う。



2. 全国市長会の「自動車関係諸税の総合的な見直し」に関する提言

「令和8年度 都市税制改正に関する意見」より

自動車関係諸税のあり方の検討に当たっての地方財政への配慮

車体課税については、令和7年度与党税制改正大綱において「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。」とされている。

自動車の安全・快適な走行のためには道路・橋梁等の社会インフラは不可欠な存在であり、都市自治体はその整備・維持管理に積極的な役割を果たしている。

軽自動車税をはじめとした自動車関係諸税は、こうした都市自治体の行政サービスの貴重な財源になっており、道路・橋梁等の老朽化対策など社会インフラ財源としての需要が今後とも増嵩していくことにかんがみ、令和7年度与党税制改正大綱に基づき、取得時における負担軽減等課税のあり方の見直しを行うに当たっては、CASE（コネクテッド・自動運転・シェアリング・電動化）に代表される自動車を取り巻く大きな環境変化を踏まえたうえで、地方財政に影響を及ぼすことがないようにすること。

また、いわゆる「ガソリンの暫定税率」の廃止については、地方の意見を尊重し、地方の減収については代替の恒久財源を措置するなど、地方の財政運営に支障が生じることのないよう安定的な財源を確保すること。

3. 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見

(全国市長会都市税制調査委員会委員市に意見聴取したもの)

①自動車関係税収の重要性について

- ・自動車関係税収は地方行政の運営に不可欠であり、道路整備や除排雪などの基盤的行政サービスの財源となっている。特にインフラの老朽化が進む中、更新・維持管理に必要な財源としての役割は大きい。
- ・自動車関係税収は年度ごとの税収のばらつきが少ない安定的な財源であると認識しており、行政サービスを行う上で欠かせない財源の1つである。
- ・自動車関係税収については、取得、保有、利用、走行の各段階的において、総合的な課税を行うことで、全体を通じて適正な税負担を目指すもので、道路などのインフラの整備、維持管理などに使われる貴重な一般財源である。今後においても積極的に確保していく必要がある。
- ・現在の厳しい財政状況に加え、維持補修費等の増加が見込まれることをふまえると、現行の自動車関係税収の規模を維持・拡充することが重要である。
- ・自動車重量譲与税や地方揮発油譲与税等については、コロナ禍においても大きな減少は見られず、毎年一定水準の交付を受けている。そのような状況の中、老朽化に伴う道路等の修繕に係る費用については、労務単価や資材高騰の影響により年々増加傾向にあることから、自動車関係税収は貴重な財源として捉えている。

3. 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見

(全国市長会都市税制調査委員会委員市に意見聴取したもの)

②都市自治体で行っている自動車に関する行政サービスについて

- ・道路の整備・維持管理、除排雪、交通安全対策、橋梁・トンネルの修繕等
- ・無電柱化推進事業
- ・街路事業
- ・交差点等事故削減対策
- ・通学路安全対策
- ・交差点周辺の区画線等の設置・更新事業
- ・自転車通行空間整備事業
- ・交通事故データ活用事業
- ・次世代自動車購入費補助金

3. 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見

(全国市長会都市税制調査委員会委員市に意見聴取したもの)

③その他の意見（自動車に対する税負担等）

- ・ 現行の自動車税種別割において、**電気自動車の場合**は総排気量の値がないため、出力や重量に見合わず低い税率に設定されている。多様化する交通インフラに対応できるよう、**ガソリン車やハイブリッド車との公平性を図ることが必要である。**
- ・ 自動車関係税制については、道路損傷の受益者負担であるという観点から、今後の道路維持等にかかる経費も踏まえ、長期的視野にたった税制が必要である。
- ・ 車重は電動車の方が重い場合が多く、インフラへの負荷も大きいことが考えられることから、**納税者への説明の整合性**がより求められることが予想される。
- ・ 高齢化が進む中、自動車は住民にとって生活の足となっているという社会的背景や一部の車種（電気自動車）への現行の税制優遇が適切かどうか等を総合的に考慮し、より多くの方が公平だと感じられる税制を目指す必要がある。

3. 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見

(全国市長会都市税制調査委員会委員市に意見聴取したもの)

④ その他の意見（環境政策・経済対策等）

- ・ 環境政策については、各地方自治体が推進している電気自動車等の普及促進策と齟齬しないよう、税負担のあり方の検討に当たって、地方自治体の各種支援策などの実態を十分に踏まえる必要がある。
- ・ **2050年カーボンニュートラルの達成のためには、電気自動車等の普及が不可欠**だと推察するが、ガソリン車等と比較すると販売価格が割高なため、**購入意欲を刺激するための補助金等のインセンティブが必要**と考える。
- ・ **経済対策等は非常に重要ではあるが、それと税制の話は別物であり、**当面の対策とは切り分けて考えなければならない。自治体によっては独自で電気自動車に対する補助金を出しているように、**税制だけでなく、補助金等の面からも検討する必要がある。**

3. 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見

(全国市長会都市税制調査委員会委員市に意見聴取したもの)

⑤ その他の意見（賦課徴収における事務負担等）

- ・ DXの推進により、賦課徴収の省力化を更に進め、事務負担の軽減についてもあわせて考えるべきである。
- ・ 今回の改正に伴い、地方自治体の税務システム改修スケジュールや税務システム標準化等について、実務への影響などを考慮し、改修等に要する期間の確保や必要経費に対する財政措置など、万全な措置を講ずるべきである。
- ・ **軽自動車税については、1件あたりの税額は比較的少額であるが、未納の際の催告などの事務負担（賦課徴収経費）が懸念材料**である。また、今後、自動車の多様化に伴い税体系が複雑化すれば、納税義務者への周知も含め、自治体にかかる負担も増大することになる。よって、納税義務者にとっても分かりやすくできる限り普遍的な税体系であることが求められる。

4. ガソリンの暫定税率の廃止について

『いわゆる「ガソリンの暫定税率」廃止に関する緊急提言（令和7年8月27日 地方六団体等）』より

（前略）いわゆる「ガソリンの暫定税率」による税収は、揮発油税、地方揮発油税のほか、軽油引取税をあわせて約1.5兆円と見込まれており、地方の道路整備や維持管理、老朽化対策等にも充てられる重要な財源となっている。また、このうち地方の財源は、軽油引取税及び地方揮発油譲与税を合わせて約5千億円と試算されており、財源の乏しい地方にとって極めて貴重なものとなっている。

地方は「地方創生2.0基本構想」に対応し、安心して生活できる持続可能な地域づくりに取り組む必要がある中、社会インフラの更新や老朽化対策、防災・減災事業などに対する財政需要は今後一層高まっていくと見込まれることを考慮すると、財政需要に対応した安定的な地方財源が確保されなければ、地方の存続そのものが危ぶまれる事態に陥る。

また、各地方自治体においては既に当該財源をもとに令和7年度予算を編成し、各種事業を実施する中、唐突な廃止は財源不足を招き、地方行政が機能不全に陥ることも懸念される。

加えて、暫定税率の廃止はガソリンの消費拡大につながりかねず、二酸化炭素の排出削減の取組が後退するなど、脱炭素化に逆行するとの指摘もある。

このようなことから、いわゆる「ガソリンの暫定税率」の廃止については、安定的な行政サービスの提供及び財政運営を担う地方への影響等を十分に考慮し、財源論なき減税が行われることがないよう、地方の減収に対しては代替となる恒久財源を措置するなど、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提に、将来世代の負担にも十分配慮の上、責任ある議論を丁寧に進めていくことを強く求める。

第7回自動車関係税制のあり方に関する検討会 全国町村会ヒアリング説明資料

もろやままち

1. 毛呂山町の概要
2. 毛呂山町の自動車関係諸税等の見通し
3. 毛呂山町の橋梁の建設後経過年数
4. 全国町村会要望（抜粋）

全国町村会 政務調査会財政委員会委員長
埼玉県町村会長・埼玉県毛呂山町長

井上 健次

1. 毛呂山町の概要

- 昭和30(1955)年4月1日、旧毛呂山町と川角村が合併して発足
- 埼玉県南西部に位置し、東京都心から50km圏内にある
- 人口：31,865人、高齢化率：36.1% (R7.4.1時点)
- 面積：34.07km² (うち山林約4割)
- 特産は、日本最古の生産柚子と云われる「^{かつらき}桂木ゆず」
埼玉医科大学のある「医療と福祉」の町、R5.3.27に「健幸づくりのまち」を宣言

R2 国勢調査人口 (人)	35,366	町道延長 (KM) (R6年度決算)	414.58
H27国勢調査人口 (人)	37,275	1級町道	16.06
増減率 (%)	▲ 5.1	2級町道	25.55
令和7年度予算 (百万円) (公営企業会計除き)	19,415	その他町道	327.97
一般会計	11,806	公共教育施設	
特別会計	7,609	保育施設 (公立)	2園
一般会計起債残高 (百万円) (R7年度見込)	6,933	小学校 (公立)	4校
基金残高 (百万円) (R7年度見込)	1,835	中学校 (公立)	2校
財政力指数 (R6年度)	0.58		
標準財政規模 (百万円) (R6年度)	7,602		



2. 毛呂山町の自動車関係諸税等の見通し

歳入見通しの推移

※「毛呂山町財政分析報告書」(令和6年2月)を基に作成

単位:千円

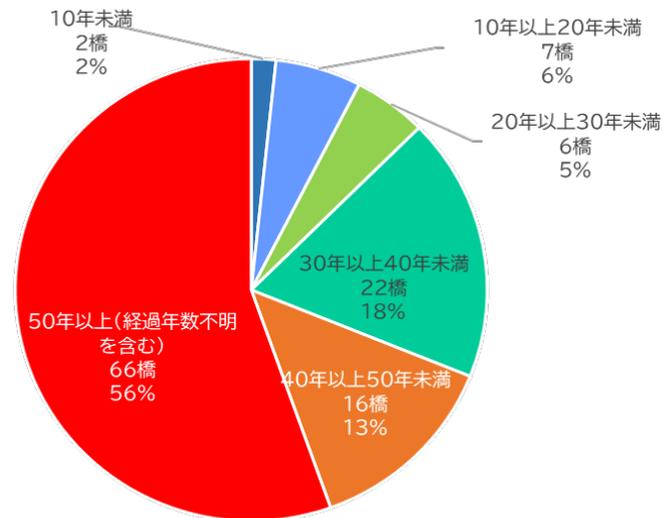
科目	R6	R7	R8	R9	R10	R11
1 各種地方税 合計	3,655,134	3,713,110	3,771,862	3,707,408	3,690,608	3,674,246
・町民税 小計	1,664,709	1,643,774	1,624,012	1,603,185	1,581,116	1,558,754
個人町民税	1,545,150	1,524,327	1,504,565	1,483,738	1,461,669	1,439,307
法人町民税	119,559	119,447	119,447	119,447	119,447	119,447
・固定資産税	1,540,143	1,618,872	1,699,143	1,660,504	1,667,531	1,675,239
・軽自動車税	104,653	105,327	105,327	105,327	105,327	105,327
・町たばこ税	237,640	235,263	232,910	230,581	228,276	225,993
・都市計画税	107,989	109,874	110,470	107,811	108,358	108,933
2 各種譲与税 合計	106,762	103,762	103,762	103,762	103,762	103,762
地方揮発油譲与税	22,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
自動車重量譲与税	76,000	71,000	71,000	71,000	71,000	71,000
森林環境譲与税	8,762	8,762	8,762	8,762	8,762	8,762
各種交付金 合計	1,003,202	989,000	989,000	989,000	989,000	989,000
3 利子割交付金	1,200	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
4 配当割交付金	19,000	21,000	21,000	21,000	21,000	21,000
5 株式等譲渡所得割交付金	25,000	21,000	21,000	21,000	21,000	21,000
6 法人事業税交付金	53,000	59,000	59,000	59,000	59,000	59,000
7 地方消費税交付金	800,000	786,000	786,000	786,000	786,000	786,000
8 ゴルフ場利用税交付金	71,000	67,000	67,000	67,000	67,000	67,000
9 環境性能割交付金	16,001	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000
10 地方特例交付金	18,001	19,000	19,000	19,000	19,000	19,000
11 その他交付税・国庫支出金等	6,089,902	5,199,989	5,201,921	5,516,606	5,619,590	5,401,870
歳入 合計	10,855,000	10,005,861	10,066,545	10,316,776	10,402,960	10,168,878

3. 毛呂山町の橋梁の建設後経過年数

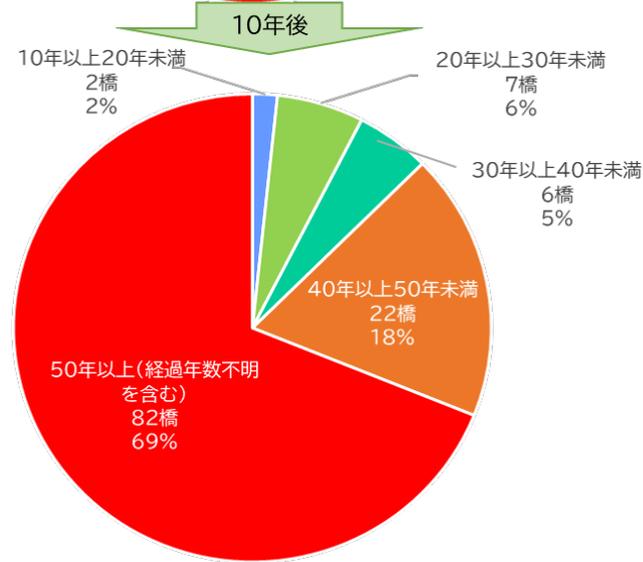
橋梁の建設後経過年数の割合

※「毛呂山町橋梁長寿命化修繕計画」(令和4年3月)を基に作成

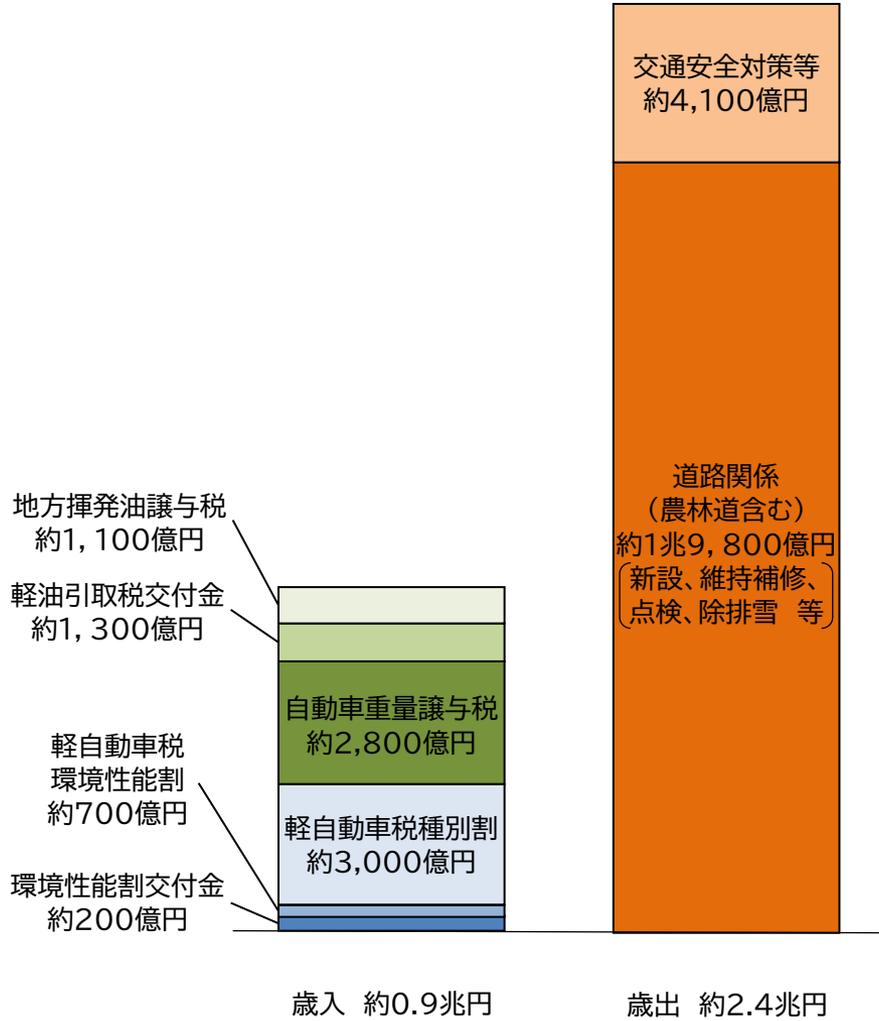
令和3年度



令和13年度



参考 市町村における自動車関係の歳入及び歳出決算額（令和5年度）



※「令和5年度地方財政状況調査」の個別データ(特別区を含む)等を基に作成。

4. 全国町村会要望

「令和8年度政府予算編成及び施策に関する要望」(抄)

(令和7年7月 全国町村会)

4. 町村財政基盤の確立(抄)

- 道路・橋梁等の更新・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極めて重要である。

自動車関係諸税の在り方について中長期的な視点に立って検討を行う場合には、地方の意見を十分に踏まえるとともに、安定的な地方税財源の確保を前提としつつ、地方の生活の足となっている自動車の利用実態を考慮すること。

いわゆる「ガソリンの暫定税率」廃止に関する緊急提言

(令和7年8月27日 地方六団体等)

(前略) いわゆる「ガソリンの暫定税率」の廃止については、安定的な行政サービスの提供及び財政運営を担う地方への影響等を十分に考慮し、財源論なき減税が行われないよう、地方の減収に対しては代替となる恒久財源を措置するなど、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提に、将来世代の負担にも十分配慮の上、責任ある議論を丁寧に進めていくことを強く求める。

**第7回 自動車関係税制のあり方に関する検討会
全国知事会ヒアリング説明資料**

**宮崎県知事 河野 俊嗣
(全国知事会 地方税財政常任委員長)**

令和7年8月27日

1 令和7年度与党税制改正大綱決定を受けた全国知事会声明（令和6年12月20日）

（略）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。

IV 税制抜本改革の推進等

2 自動車関係諸税の見直し

（略）自動車税は、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を有する都道府県の基幹税であり、税源の乏しい地方にとって貴重な自主財源であるが、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高まっていくと見込まれる中、車体課税に係る税収は、2025年度（令和7年度）は1兆9,923億円で、ピーク時の1996年度（平成8年度）と比較すると、4,200億円程度の税収減が見込まれており、安定的な財源確保に懸念がある。

自動車税・軽自動車税環境性能割については、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、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されている。そのため、結果として、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。また、令和7年度においては約1,900億円の税収が見込まれており、都道府県・市町村の貴重な財源となっている。

令和7年度与党税制改正大綱に基づき、取得時における負担軽減等課税のあり方の見直しを行うに当たっては、こうした点を十分踏まえつつ、検討すべきである。

2 地方税財源の確保・充実等に関する提言（令和7年7月23日全国知事会）

また、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対し、車両の価格・重量等に関わらず、最低税率（25,000円）が適用されていること等について、税負担の公平性の観点から課題がある。

このため、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現を、補助金等を含めた施策全体で積極的に進める中で、地方に多くの雇用を抱える自動車産業への影響に配慮しつつ、税負担の公平性を確保し、地方の財政需要に対応した税源を安定的に確保できるよう、課税趣旨を適切に踏まえ、電気自動車等を含むすべてのパワートレイン間で公平・普遍で簡素な税体系の構築について、早期に検討し結論を得るべきである。

なお、仮に車体課税の大幅な見直しを行う場合には、納税者にとって分かりやすい制度となるよう留意するとともに、各地方団体における基幹税務システムの改修や条例の制定、納税者への周知をはじめとした課税庁の事務負担等にも配慮の上、その施行時期等について検討すべきである。

また、いわゆる「ガソリンの暫定税率」の廃止については、地方の安定的な行政サービスの提供及び財政運営に支障が生じないように、地方の意見を尊重し、地方の減収については代替の恒久財源を措置するなど、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提に、丁寧に議論を進めるべきである。

【主な意見】

- 環境性能に優れた自動車が非課税となることで、燃費性能の悪い(CO₂排出量の多い)自動車が課税対象となり、結果として環境性能に優れた自動車の購入の促進に繋がっている。
- より環境インセンティブが働くよう税率区分の見直しを求める意見や、保有利用時の環境インセンティブを含めてカーボンニュートラルに資する仕組みの構築が必要との意見もあり。

意見例

- 環境性能に優れた自動車が非課税となることで、燃費性能の悪い(CO₂排出量の多い)自動車が課税対象となり、結果として環境性能に優れた自動車の購入の促進に繋がっている。
- 現行の環境性能に応じた税率を決定する仕組みは環境インセンティブとしての効果は発揮されているものとする。
- 本県においても、自動車・軽自動車のうち環境性能割税率軽減車が半数以上を占めており、取得時のインセンティブとして、機能していると考えられる。
- 購入に対する補助金などの施策の効果と相まって、環境性能に優れた自動車の購入促進に向けた一定のインセンティブになっていると想定されるが、税による効果の程度については不明。
- 取得時の負担軽減が、一時的に環境性能に優れた自動車の購入を促進する効果があると考えられる一方、保有や利用時における環境インセンティブも含めて、自動車の取得から保有、利用に至る一連の中でカーボンニュートラルに資する仕組みを構築する必要がある。その際には、保有・利用時における適切な課税による買い替え需要の喚起など、国内市場の活性化の視点も必要。
- 全体の半数以上が非課税となってしまうと、環境性能がより優れた車両取得のインセンティブが働くよう税率区分の見直しが必要。

【主な意見】

- 電気自動車（EV）への課税基準については、公平性の観点から、課税趣旨を踏まえ、見直すべきである。

意見例

- 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とされており、一般的に、より高価で重量が重いEV車に最低税率が適用されている現状は、公平性の観点から課題がある。最低税率が適用され続けたまま普及が進めば、道路等の社会インフラの整備・維持に必要な財源が不足する事態が懸念されるため、課税趣旨を踏まえ、EV車を含めた自動車ユーザーに対し、適切な税負担を求めるべきである。
- 税負担の公平性を確保し、地方の財政需要に対応した税源を安定的に確保できるよう、課税趣旨を適切に踏まえ、電気自動車等を含むすべてのパワートレイン間で公平・中立・簡素な税体系を構築すべきである。
- 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、最低税率を適用しているが、自動車税の性格を踏まえれば、税負担の公平性の観点から見直す必要がある。
- 電気自動車等については、種別割の課税趣旨を踏まえ、財産的価値や道路損傷その他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を検討する必要がある。
- 環境性能に優れているという点において、非電動車との差は設けるべきであるが、排気量と重量の組み合わせなどの複数の基準を組み合わせる税率区分を設けるなどの複雑な仕組みは避けた方が良いと考える。税負担の公平性を適切に見直すことで、簡素で公平な納税者の理解を得られる制度とすべきである。
- 電動化に伴い、排気量に応じた課税は普遍的な指標とはならない。あらゆるパワートレイン間で公平・普遍で簡素な、新たな時代に相応しい税体系・負担水準へと抜本的に見直すべきである。

【主な意見】

- 地方団体の事務・財政負担やシステム改修、条例改正等への対応を踏まえた十分な準備期間と国の支援、納税者への丁寧な周知と理解促進が必要である。

意見例

1 地方団体の事務・財政負担とシステム改修への対応:

- 自動車税制の見直しは、各地方団体における基幹税務システムの改修や納税者への対応など、相応の事務負担及び財政負担を伴う。特に大規模な見直しとなる場合は、これらの負担は著しく増大するため、十分な準備期間の確保と国による財政的・技術的支援が不可欠である。
- 現在、自動車税(種別割)は、年に一度賦課徴収しているが、課税庁での課税に係るコストや徴収コスト、及び納税者においても納付する煩わしさから、自動車重量税などと同様に前納にするなど納付時期についても検討する必要がある。
- 自動車税制の見直しは、各地方団体における基幹税務システムの改修や事務フローの変更、様式や用紙の修正、納税者への周知など、事務負担の増加や財政負担を伴う。特に大規模な見直しとなる場合は、これらの負担は著しく増大するため、十分な準備期間の確保と、国による財政的支援及び納税者への周知が必要と考える。
- 税制改正内容を地方税として施行するには、各地方団体での条例改正が必須となる。改正内容によっては、議会での審議や広範な調整が必要となり、その規模に応じて時間と労力を要するため、十分な時間を確保した制度設計と、円滑な改正手続きのための国からの情報提供・支援が求められる。
- 人口減少社会に突入し、今後公務員数の減少も確実である中、徴収コストを下げる観点での見直しも必要。
- 今後の人口減少下においては、限られた人的資源の中での対応となるため、税務行政全体の効率化やDXを進め、今まで以上に簡素を重視した見直しを行うべき。

2 丁寧な周知と理解促進:

- 税制改正の内容が複雑化すると、納税者にとって理解しにくく、問い合わせ増加や徴収事務の混乱を招く可能性がある。改正の趣旨、内容、具体的な影響について、納税者に対し分かりやすく丁寧な周知広報を徹底することが重要。
- 自動車税制の内容がより複雑化すると、地方団体の職員、納税者双方にとって理解しづらい制度となり、課税誤りの発生や、これまで以上の問い合わせの増加を招く可能性がある。そのため、できるだけ簡素で分かりやすい税制とすることが必要と考える。

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」資料

一般社団法人日本自動車連盟

2025年8月27日（水）

1. J A F の要望に関するスタンス・意見収集方法

2. 要望内容概要

3. 自動車ユーザーからの声抜粋

4. まとめ

参考資料： J A F の諸活動について

JAFは2080万名を超える会員を擁する自動車ユーザー団体として**ユーザーが納得できる自動車税制の実現**を目指しています

自動車ユーザーの声を幅広く集める手段として・・・

自動車税制に関する アンケート調査

- ・全国の自家用自動車保有者を対象に実施
- ・日本の自動車の税制度について意見を聞いている
- ・有効回答者数：**154,341人（2025年）**

自動車ユーザーの生の声を 集める活動（ボイスパネル）

- ・**47都道府県**のイベント会場で収集
- ・自動車の税に関する想いをパネルに書いて写真撮影
- ・年間約**1500人**程度収集

※ 活動の詳細については参考資料：JAFの諸活動についてを参照

要望内容(案)

1. 不合理で過重な自動車税制の簡素化と自動車ユーザーの負担軽減の実現

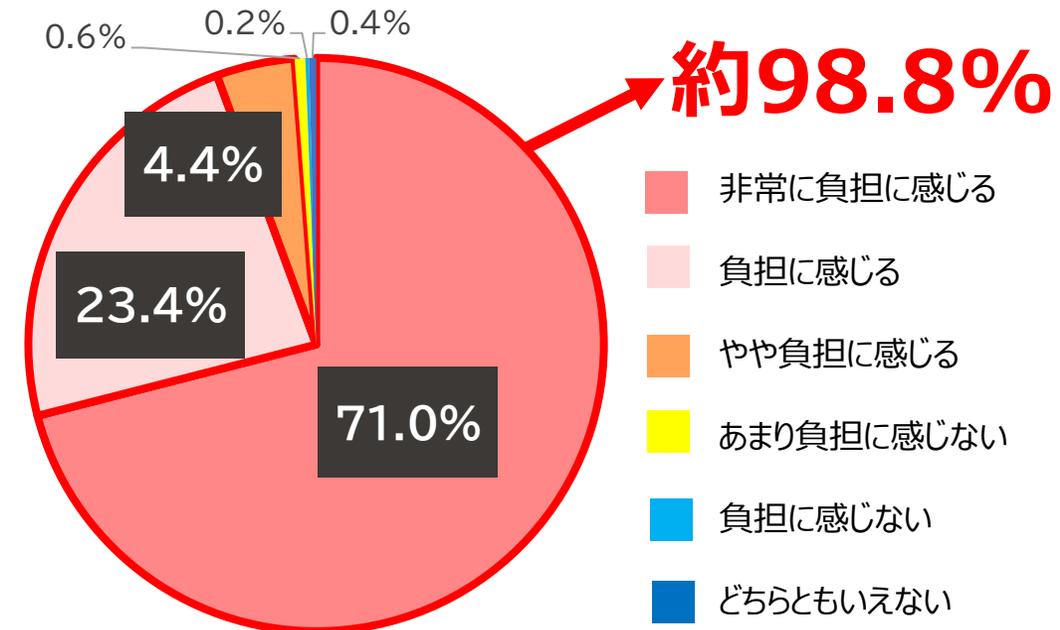
- ① 環境性能割の廃止
- ② 自動車重量税の廃止
- ③ 「当分の間税率」の廃止
- ④ Tax on Taxの解消

2. すでに過重な税負担を強いられている自動車ユーザーにさらなる負担を求めることは断固反対

- ① 経年による重課措置の廃止

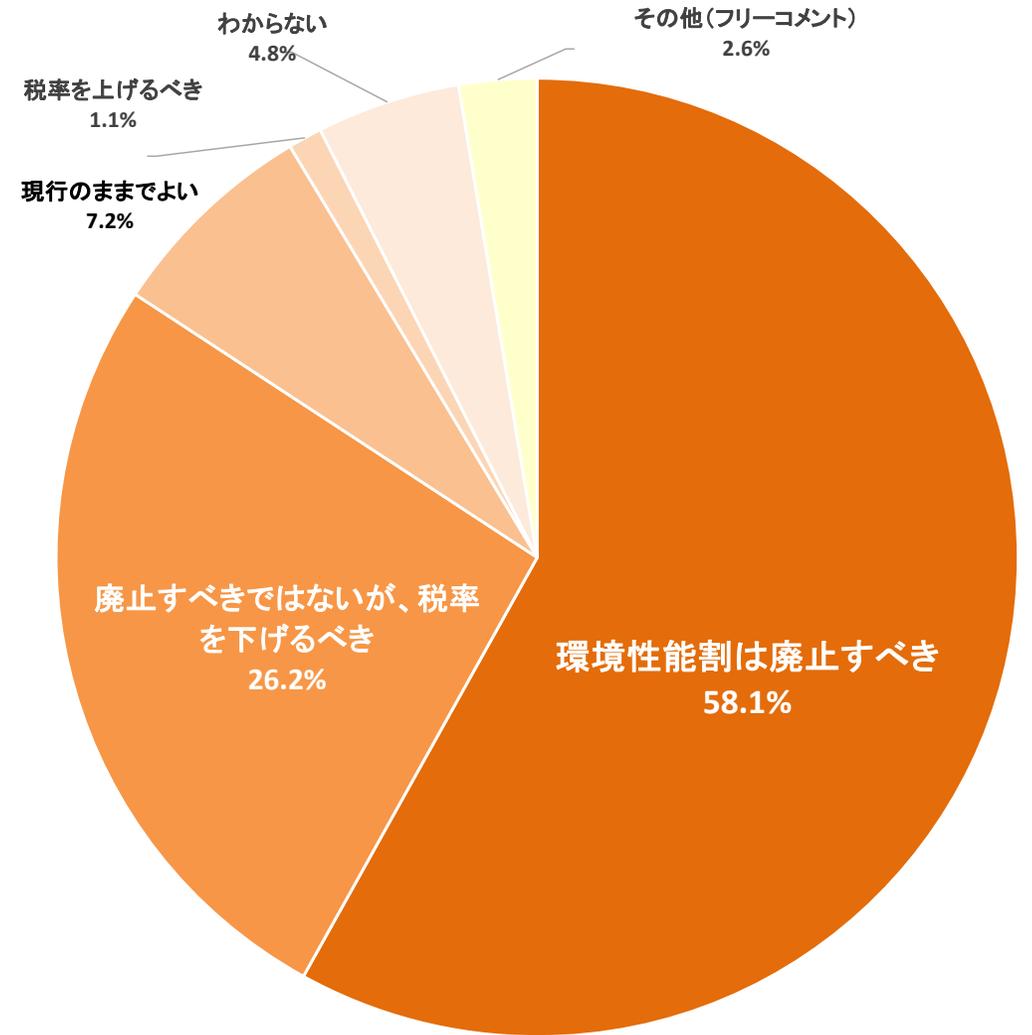
Q 自動車に係る税金をどのように感じますか？

回答	2023年	2024年	2025年
非常に負担を感じる	66.5%	75.1%	71.0%
負担を感じる	26.4%	20.2%	23.4%
やや負担を感じる	5.5%	3.6%	4.4%
負担を感じる=小計	98.4%	98.9%	98.8%
あまり負担に感じない	0.8%	0.6%	0.6%
負担に感じない	0.3%	0.2%	0.2%
負担に感じない=小計	1.1%	0.8%	0.8%
どちらともいえない	0.5%	0.3%	0.4%
回答数	189,285名	132,152名	154,341名



Q.自動車取得税の廃止後、環境性能割が新設されたことについてどう思うか？

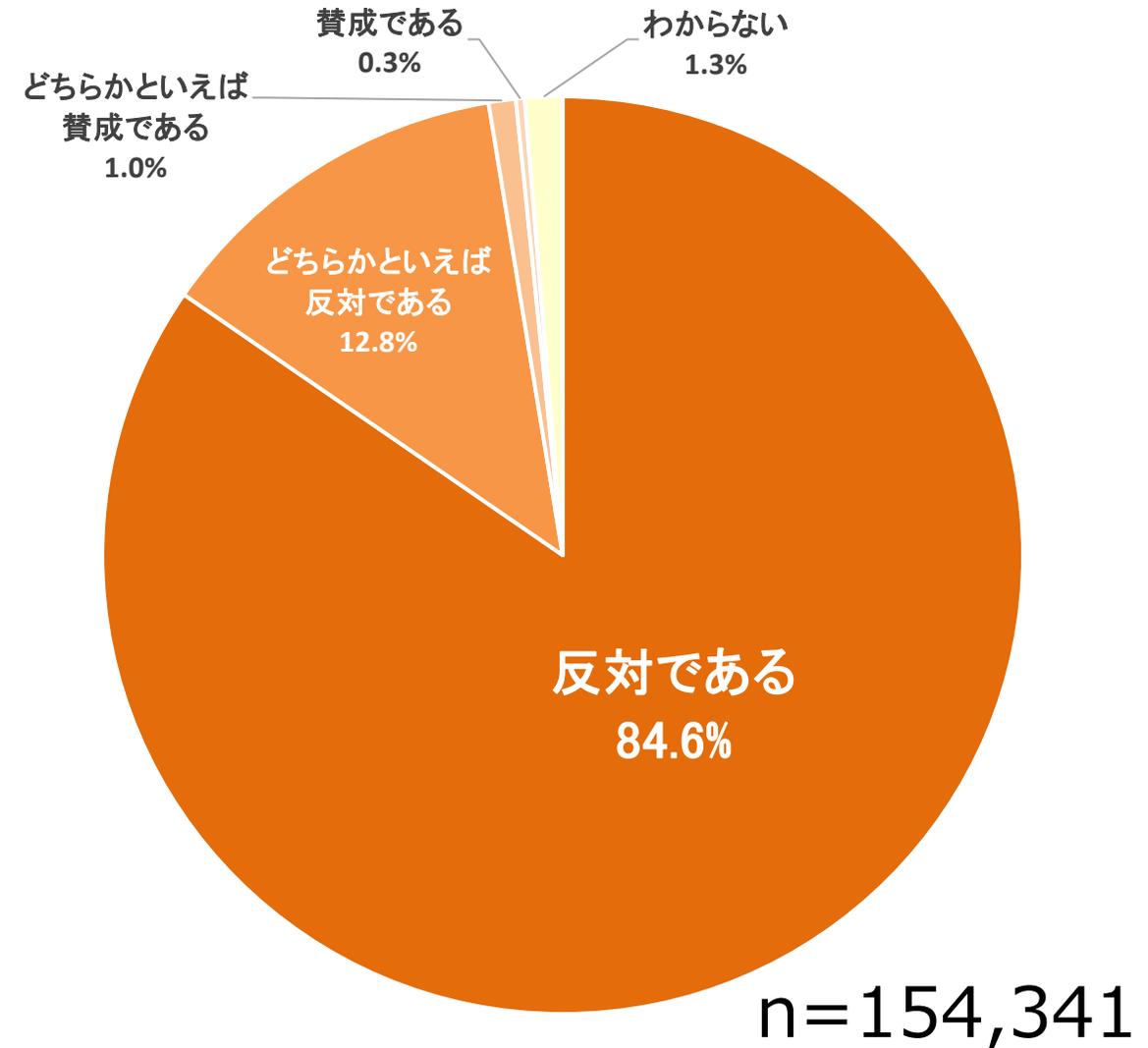
- ・ 6割が「廃止すべき」と回答
- ・ 廃止された「自動車取得税」とほぼ同じ課税率、課税タイミング（取得時）であり、単なる付け替えのようなものである



n=154,341

Q.いわゆる暫定税率についてどう思うか？

- ・9割以上が「反対」と回答
- ・論理的な説明もなく50年以上も上乗せされ続けている

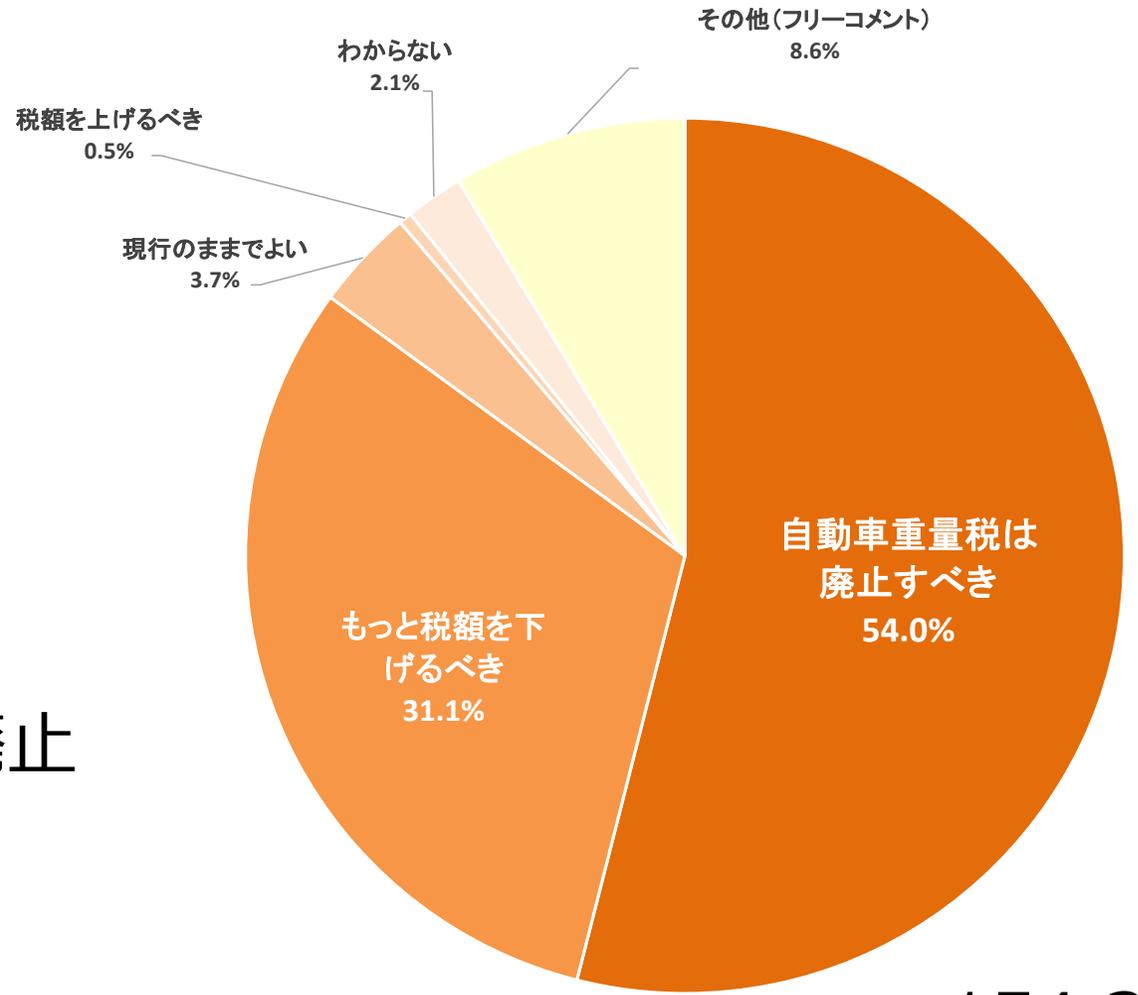


Q.自動車重量税についてどう思うか？

- ・9割近くが「廃止すべき」または「税額を下げるべき」と回答

- ・道路特定財源が廃止されたことによる課税根拠の喪失

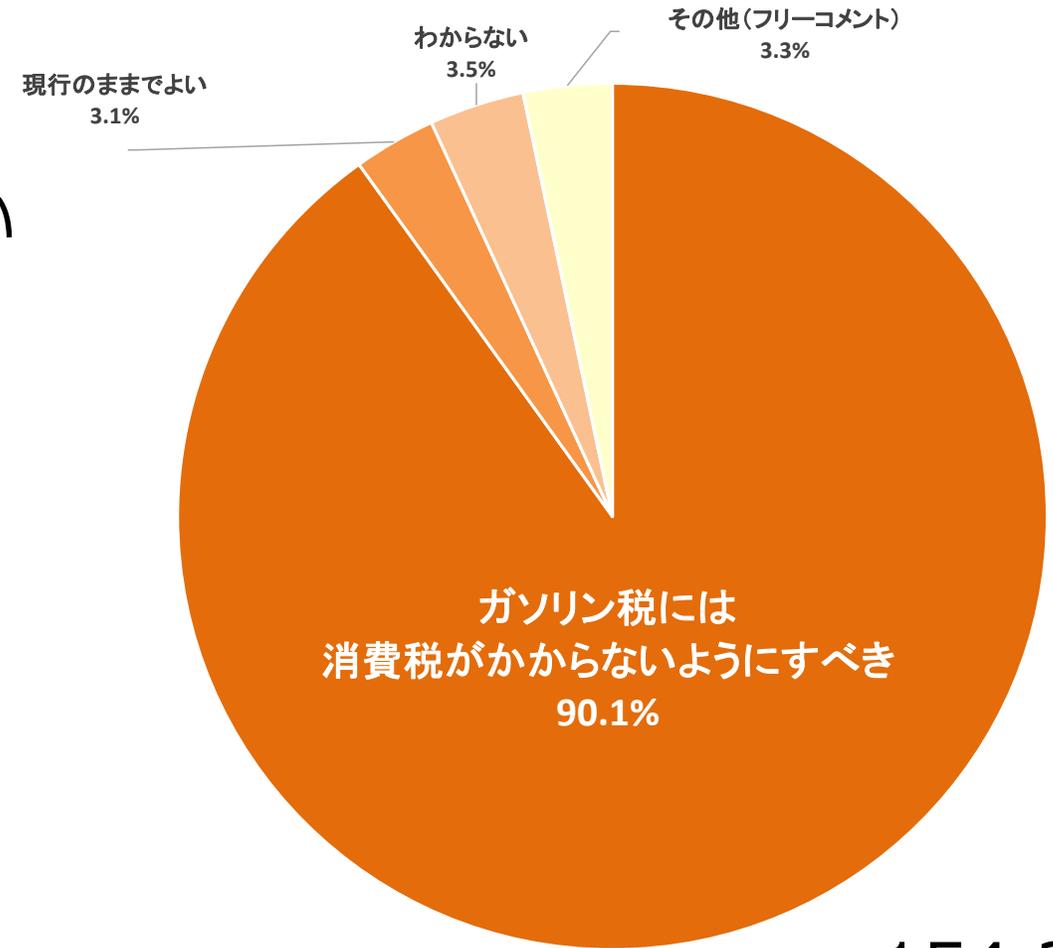
- ・論理的な説明のない当分の間税率の廃止



n=154,341

Q.ガソリンの小売に課せられる消費税について
どう思うか？

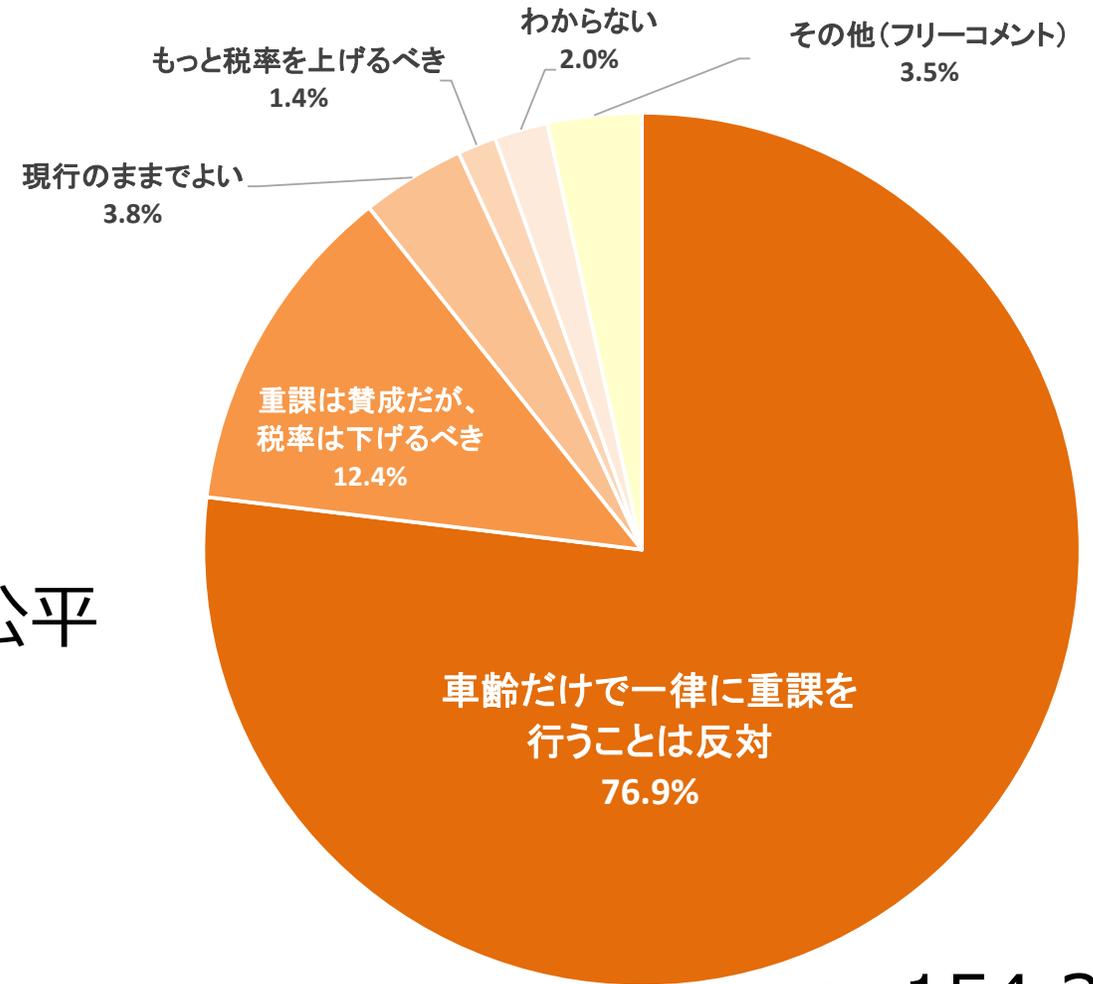
- ・9割以上が現行の仕組みに納得していない
- ・ガソリン税を含めた合計額に対して消費税が課税されているのは不可解



n=154,341

Q.経年による重課措置についてどう思うか？

- ・ 8割近くが「反対」と回答
- ・ 車の使用実態（走行距離等）や環境負荷等を考慮せずに一定期間経過した車に一律に課せられるのは不合理・不公平



n=154,341

3. 自動車ユーザーからの声抜粋①

ユーザーの声（自動車ユーザーの生の声を集める活動より）



都市部以外の地域では、自動車が生活に必要不可欠な地域が多く、税金が負担となっている声が多い
JAFのアンケート調査にも悲痛な声が多数届いている

ユーザーの声（自動車税制に関するアンケート フリーコメントより抜粋）

- ・ 交通機関が発達していない地方の国民は、車が頼りになることが多いです。本来使いたくなくても車を使っている人もいます。難しい話なのかもしれませんが、そういった方々の負担も軽くして貰えると嬉しいです。（20代女性 北海道）
- ・ 地方では公共交通機関に頼るのは無理があり、車は仕事だけではなく生活する上で必需品です。個人あたりの経済的負担も大きく、贅沢品の様な扱いはやめて欲しい。（60代男性 鳥取）
- ・ 多くの人が所有しており、所有しないと生活できない地域もあるのに税金をかけているいまの現状に理解できない。私の地元は電車の最寄り駅から1時間以上かかるし、バスは廃止されてしまった。（20代女性 徳島）

J A F は自動車ユーザーの意見をもとに要望活動を続けてまいります

- ✓ **不合理で過重な自動車税制の簡素化と、自動車ユーザーの負担軽減の実現**
- ✓ **すでに自動車ユーザーの負担は限界を迎えており、今後の税制度を検討する上でさらなる負担を求めることは断固反対**

参考資料：J A F の諸活動について

自動車税制に関するアンケート調査

- ・期間：4月24日～8月7日(2025年)
近年5月～8月ごろ実施
- ・対象：自家用乗用車をお持ちの方
- ・調査方法：インターネット調査
- ・有効回答者数：154,341人
(2024年：132,152人)
- ・アンケート調査をもとに税制改正に関する要望書を作成している

自動車の税金に
関するアンケートに
ご協力をお願いします



QUOカード **2,000**円分が当たる
キャンペーン実施中!

自動車ユーザーの生の声を集める活動（ボイスパネル）

- ・期間：5～9月
- ・対象：JAF等が出展しているイベント参加者など
- ・エリア：全国
- ・意見の活用
 - 集まった意見は国会議員や省庁へ向けて要望する際に活用
 - JAFホームページにて公開



自動車ユーザーの生の声を集める活動（2025年）

全国 8 都市で街頭活動を実施（6月）

暫定税率の廃止等で世論が高まっているタイミングをねらい、JAFも所属する自動車税制改革フォーラム※が主催となり、全国 8 都市で街頭活動を実施。「今こそ変えよう！クルマの税金」をテーマに自動車ユーザーの要望実現のため、訴えをおこなった。

※ 自動車税制改革フォーラム・・・自動車関連 2 1 団体が所属。幅広く連携し、自動車ユーザーの立場に立った活動を展開している。

<北海道>

日時：6月23日（月）8:30～

場所：J R 札幌駅南口

<宮城県>

日時：6月27日（金）8:00～

場所：J R 陸前原ノ町駅北口

<東京都>

日時：6月27日（金）8:00～

場所：J R 田町駅 東西口コンコース

<愛知県>

日時：6月16日（月）16:00～

場所：金山総合駅周辺

<大阪府>

日時：6月26日（木）10:00～

場所：京橋駅前広場

<広島県>

日時：6月23日（月）8:00～

場所：J R 西広島駅周辺

<香川県>

日時：6月19日（木）7:30～

場所：J R 高松駅前

<福岡県>

日時：6月19日（木）10:00～

場所：天神駅（ソリアステージ付近歩道）





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

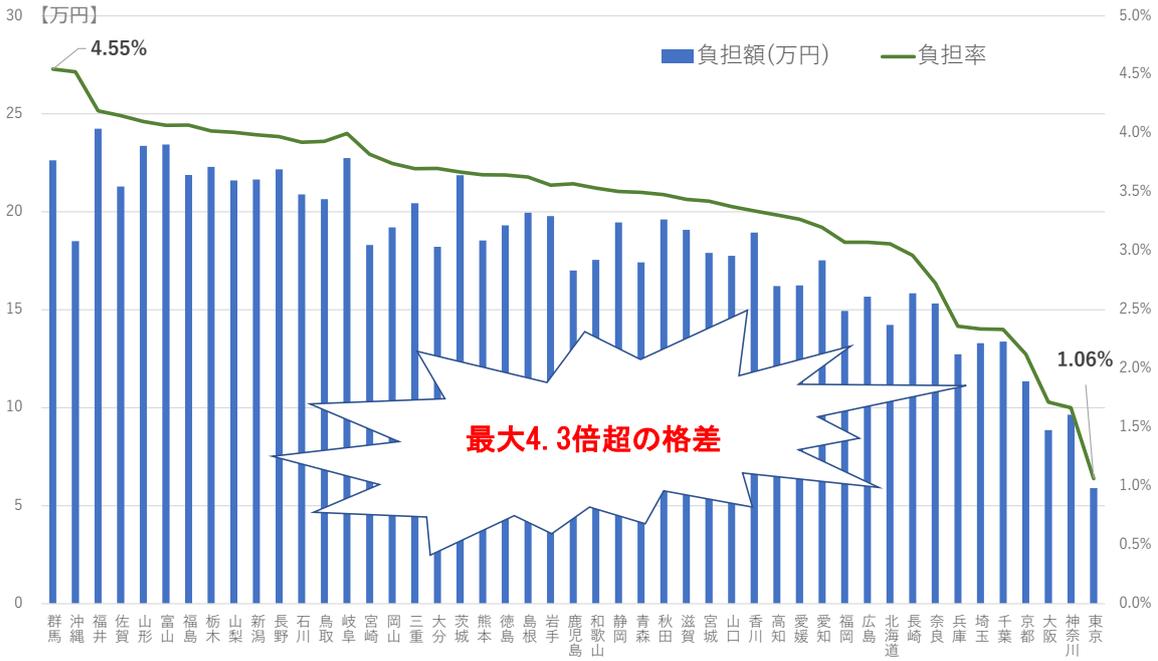
複雑目つ過重で不条理な自動車税制

「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

地方を含め、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、自動車検査登録情報協会調べの一世代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

国内サプライチェーンへの発注減

企業収益の減少

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)

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

5

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、用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、**過重で不合理的な税は廃止とし、税の付け替え等は行わない**
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. **税目に対する用途を明確化する**
 - 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)

6

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

7

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

【STEP3】

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

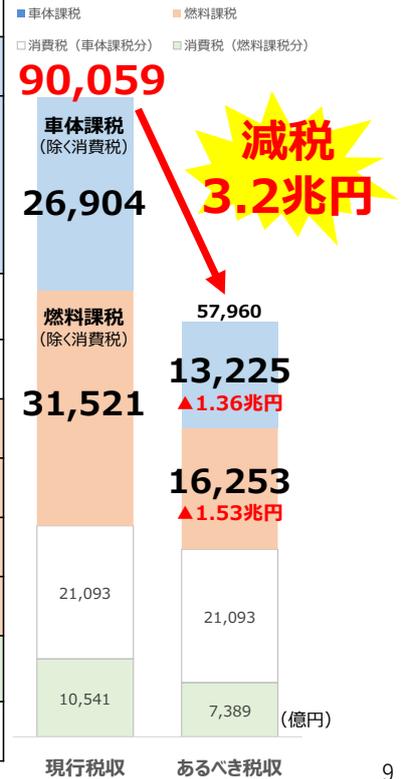
8

積年の自動車税制の課題 「複雑且つ過重で不合理的な自動車税制」

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	4,308
自動車税 (種別割)	15,049		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	自動車税 (種別割) 現行の軽自動車税水準 軽自動車税 (種別割) 現行水準を軽減	消費税 (車体課税分)	21,093
自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	1,712		環境性能割 廃止	車体課税総額
消費税 (車体課税分)	21,093	当分の間税率廃止 (本則2倍) (本則1.18倍) (本則2.14倍) (本則通り)	燃料税	10,090
車体課税総額	47,997		カーボンニュートラル 促進特定財源	1,830
揮発油税	20,180		消費税 (燃料課税分)	7,389
地方揮発油税	2,159		燃料課税総額	23,262
軽油引取税	9,102		タックス・オン・タックス解消	
石油ガス税	80			
消費税 (燃料課税分)	10,541			
燃料課税総額	42,062			

左図出典：日本自動車工業会

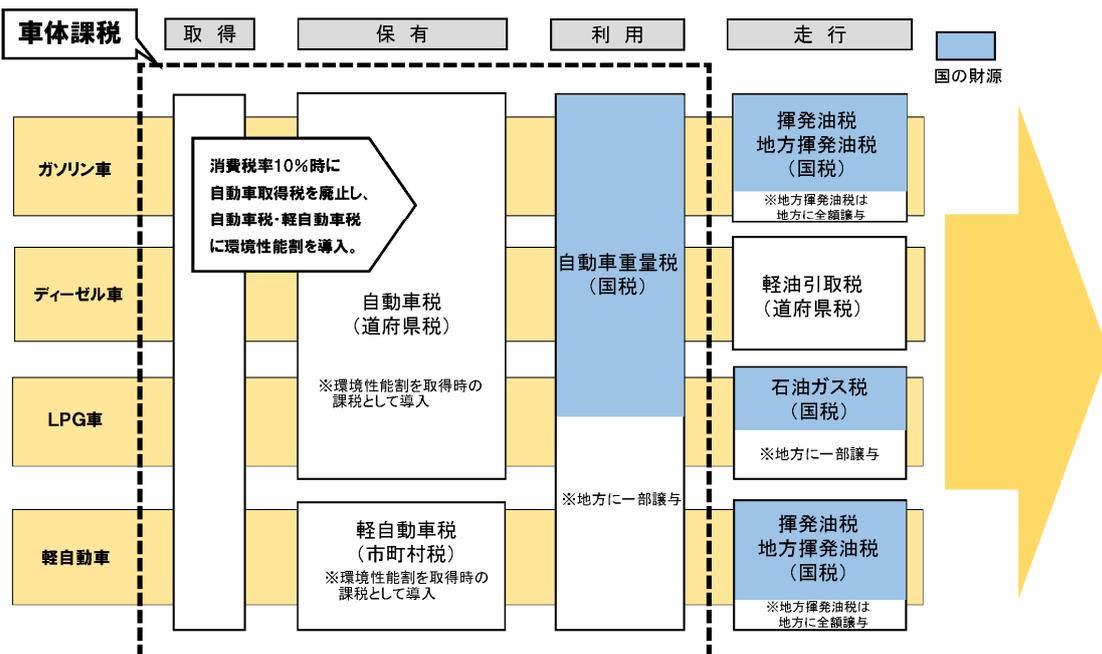


9

(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	90,059
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	26,904
車体課税総額	47,997	
揮発油税	20,180	31,521
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	現行税収 (億円)

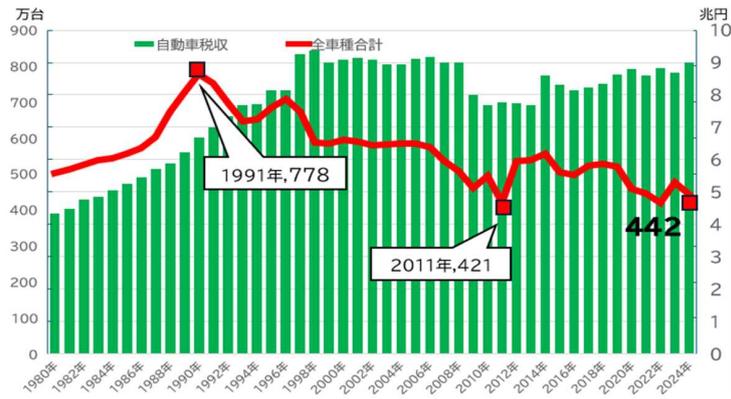
取得・保有・利用の中で**9種類の税が積みあがり**、
 年間 約 9 兆円を自動車ユーザーが負担

10

(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

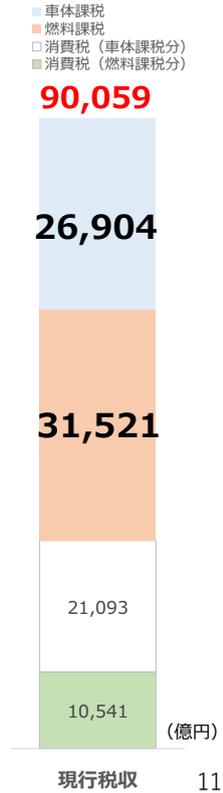
○自動車の販売台数と税収の推移



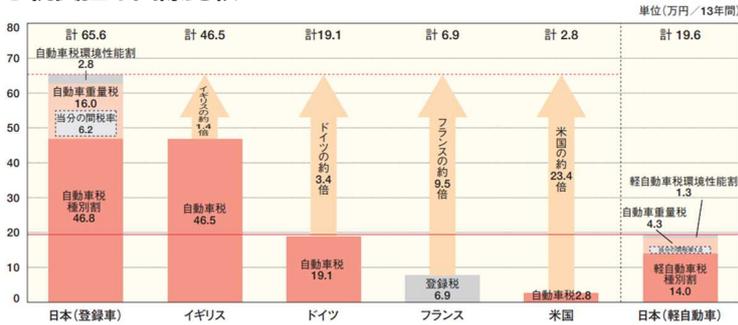
販売台数にかかわらず
自動車の納税額は
高止まり

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



○税負担の国際比較



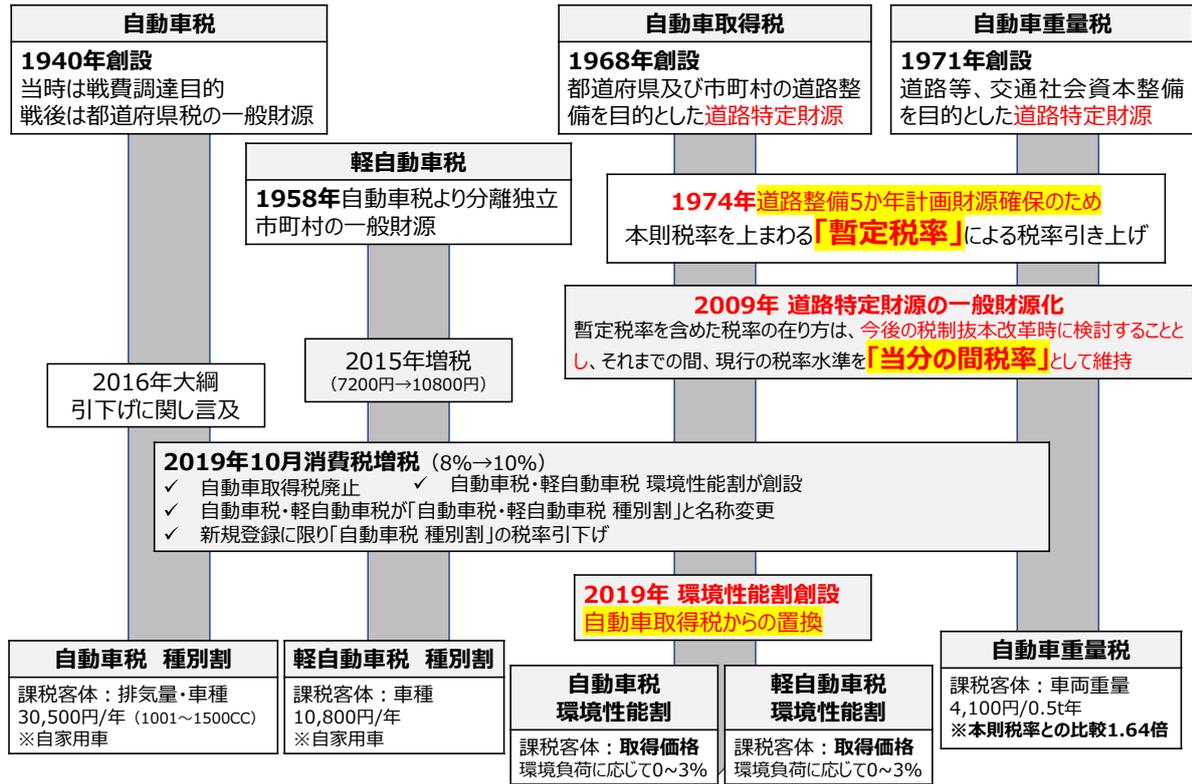
(参考) 「不条理」な課税経緯と本来の税率以上の負担

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	
課車 税体	自動車重量税	2500円/0.5t	4100円/0.5t	1.6倍	51年
	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
	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

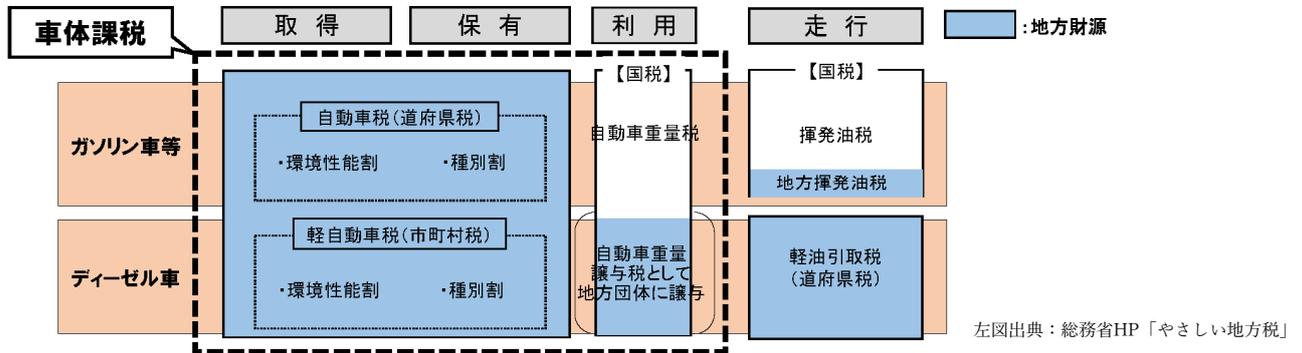
【STEP3】

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**



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

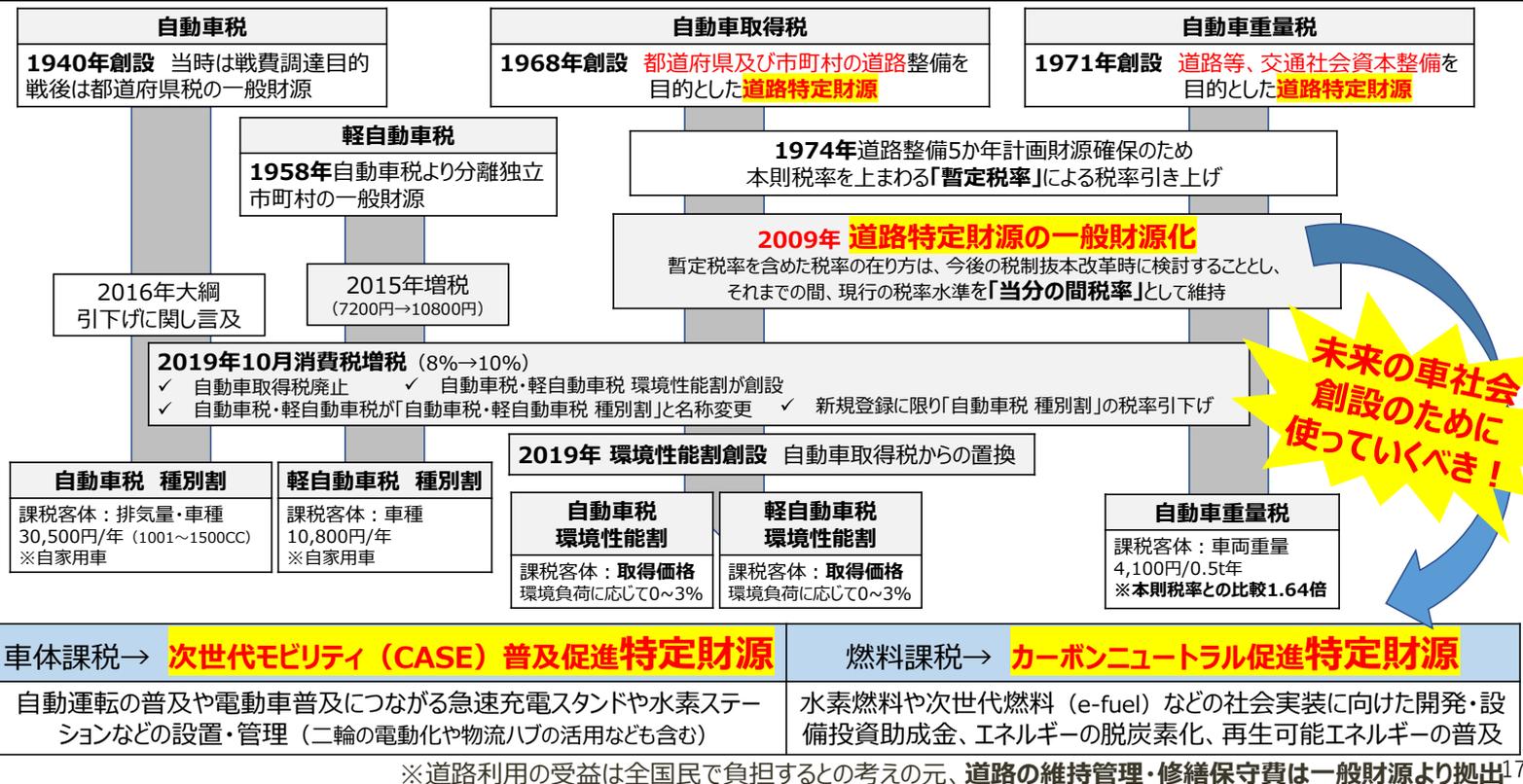
【STEP2】

地方税収に影響を与えない税制の確立

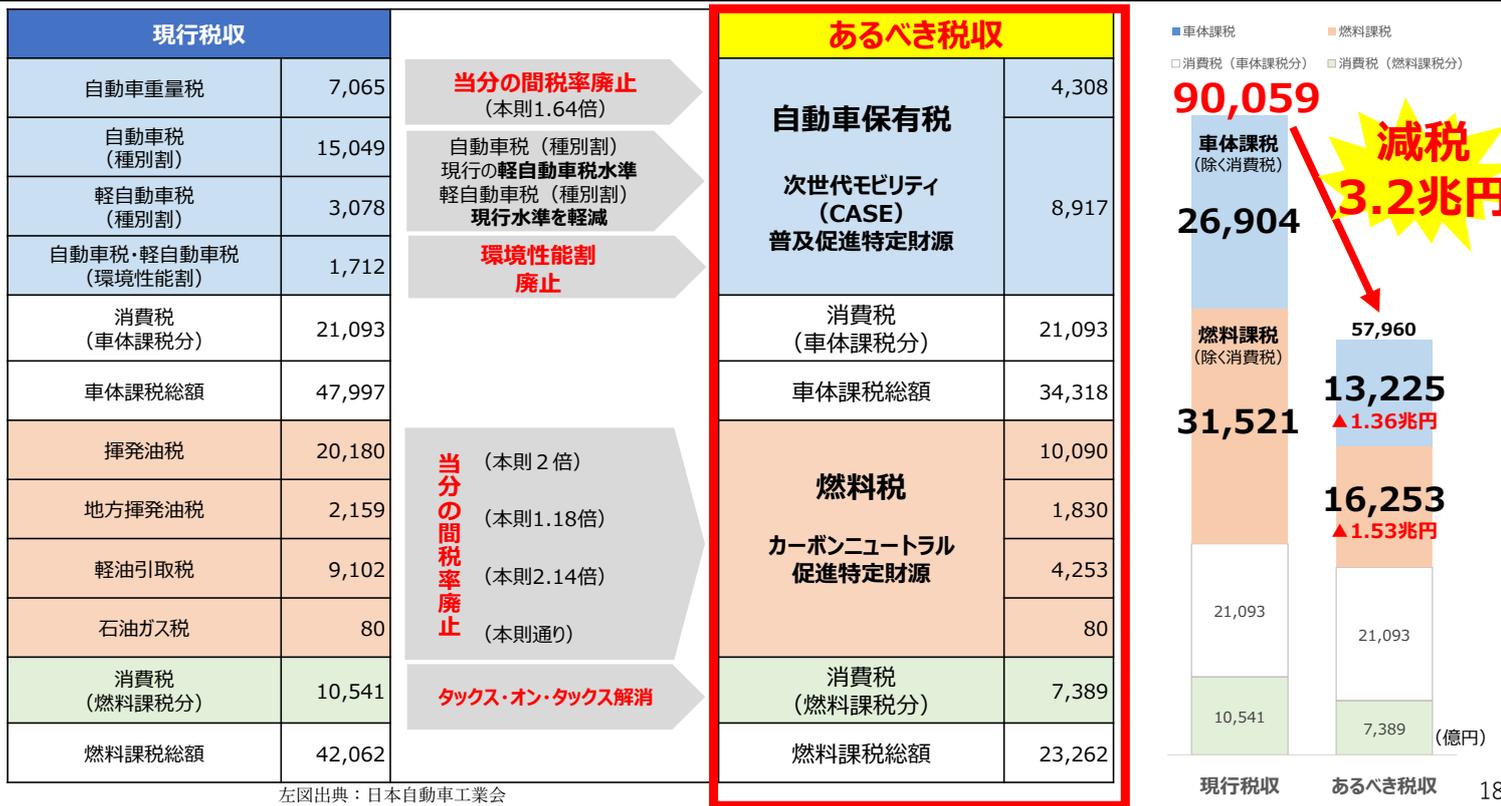
【STEP3】

**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



まとめ：積年の課題解消 ～自動車総連が考える「あるべき税金」～



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 

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、
税込確保ありきの論議には断じて反対

19

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、**税込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

**電動車普及への足かせ
・ 地方の負担増**

・ 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）

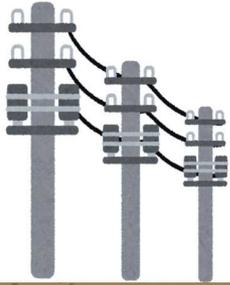
取り組むべきは（総連の目指す姿）

電動車の普及促進・ユーザー負担の軽減

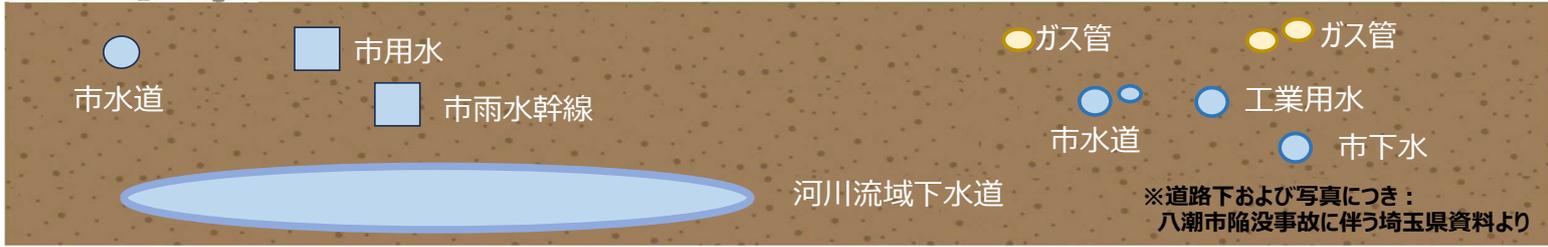
20

(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

資料6

自動車関係税制のあり方に関する検討会 説明資料

令和7年8月27日



公益社団法人 日本バス協会

バスの現状について

バス事業は、地域の方々の移動手段として重要な役割を果たしております。さらに、自然災害時等における代替輸送等、「地域の足」を確保するうえで、欠かすことのできない公共交通機関であります。

しかしながら、地方部・都市部を問わず、過疎化と少子高齢化の進展による旅客の減少に加え、燃料をはじめとした物価の高騰も相まって、バス事業は厳しい状況にあり、国及び地方自治体からの強力な支援が必要不可欠であります。

加えて、喫緊の課題として、運転士をはじめとする人員不足にも直面しており、労働力不足により、減便や路線廃止を余儀なくされる状況にあります。

一方で、社会的課題であるバリアフリー、車両の安全性向上、環境対策等への対応は着実に進めております。

つきましては、バスが利用者のニーズに応え、地域公共交通としての役割を果たすために、バス事業に対し、特段の税制措置のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

令和8年度自動車関係諸税に係る主な税制改正要望

EVバスへの減税措置の拡充

- ・国が掲げる2050年カーボンニュートラルに向け、環境性能に優れたEVバスの更なる導入促進を図り、取得時に加えて保有時の負担を軽減するために、
自動車税種別割のグリーン化特例において、現行の取得翌年度のみ75%軽減を5年間に延長するとともに、既に登録されているEVバスについても減税対象とするよう拡充をお願いいたします。

(自動車重量税のエコカー減税においても、現行の取得時および取得翌年度のみ免税する特例措置を5年間に延長するよう要望しております。)

軽油価格の引き下げについて

- ・ガソリン税の旧暫定税率の廃止にあわせて、軽油についても、価格の引き下げ等の対応をお願いします。

令和8年度自動車関係諸税に係る主な税制改正要望

営業用バスに対する軽減措置の堅持

- ・バスの公共性に配慮し、自動車関係諸税について講じられている営業用バスへの軽減措置の堅持をお願いするとともに、更なる軽減をお願いいたします。

走行距離課税の導入について

- ・自動車関係諸税の総合的な見直しの検討にあたり、「地域の足」を確保する乗合バスについては、定時・定路線の運行が義務付けられており、貸切バスについては、修学旅行などの学校行事、観光や災害時への対応等を担う大変重要な移動手段になります。走行距離課税の導入など、営業用バスに対する更なる税負担を強いることがないようお願いいたします。

車体課税に関する概要(営業用バス)

取得段階

自動車税 環境性能割

購入時の取得価格を基準に課税
営業用:0~2%
※環境性能に応じて変動

特例措置

- ・バリアフリー特例
- ・ASV特例
- ・条例バス特例

都道府県税

保有段階

自動車税 種別割

毎年4月1日現在の所有者に対し課税
※バスは乗車定員に応じて変動

特例措置

- 〔・グリーン化特例〕

都道府県税

自動車重量税

車検時に自動車の重量に応じて課税

特例措置

- 〔・エコカー減税
- ・バリアフリー特例
- ・ASV特例

国 税

営業用バスに関する税制特例措置

バリアフリー車両に係る特例措置(バリアフリー特例)

安全・円滑に移動することができるバリアフリー車両の普及を加速させていくための特例措置。

特例措置の内容

	ノンステップバス	リフト付きバス (乗車定員30人以上)		リフト付きバス (乗車定員30人未満)
		空港アクセスバス	空港アクセスバス以外	
自動車税 環境性能割	取得価額から 1,000万円を控除	取得価額から 800万円を控除	取得価額から 650万円を控除	取得価額から 200万円を控除
自動車重量税	初回分を免税			

先進安全自動車に係る特例措置(ASV特例)

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載したバスへの特例措置。
バスについては、衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)が搭載されている車両が対象。

特例措置の内容

自動車税 環境性能割	取得価額から175万円を控除
自動車重量税	初回のみ25%軽減

条例で定める路線を運行する乗合バス車両取得に係る特例措置(条例バス特例)

生活交通路線を維持するため、都道府県の条例で定める路線の運行に使用する乗合バス車両取得への特例措置。

特例措置の内容

自動車税 環境性能割	非課税
------------	-----

営業用バスに関する税制特例措置

自動車税種別割におけるグリーン化特例

自動車税種別割において、自動車の環境負荷に応じて税率を軽減する特例措置。

特例措置の内容

	電気自動車・燃料電池自動車・ プラグインハイブリッド自動車・天然ガス自動車
自動車税種別割	取得の翌年度のみ75%軽減

自動車重量税におけるエコカー減税

環境性能に優れた自動車(エコカー)に対して、自動車重量税を軽減または免除する制度。

特例措置の内容

	令和7年度燃費基準		電気自動車等※1
	95%	100%	
自動車重量税	▲50%	免税	免税※2

※1 電気自動車・燃料電池自動車・プラグインハイブリッド自動車・天然ガス自動車

※2 電気自動車等は取得時および初回継続検査時についても免税

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 ヒアリング ご説明資料

2025年8月27日
日本自動車輸入組合 (JAIA)

1. JAIAの概要

我が国のモータリゼーションの健全な発展と自動車輸入貿易の健全な発展に寄与

2. ユーザー負担の抜本的軽減（環境性能割の廃止）

消費税率引き上げ、環境性能割導入のタイミングで新規登録台数が激減

3. BEVの販売動向と課題へのJAIAの取り組み

カーボンニュートラルを実現するため、政府の政策と一体となり活動

JAIA会員は政府の目標達成に向け努力しているが、目標達成にはさらなる普及促進が必要

電動車の販売が失速すれば、充電インフラ整備も失速。両輪で進めていく必要

4. 2026年度税制改正要望

自動車ユーザーは、取得・保有・走行の各段階で複雑かつ過重で、国際的にも重い税を負担している

ユーザー負担の抜本的軽減、簡素化並びに公平性の確保の観点から、自動車税環境性能割を廃止し、

取得時の負担軽減を行うことが肝要

保有時の税負担のあり方の検討にあたっては、低炭素化の大きな効果が望める電動車を含む重量車両への

過度な税負担は避ける制度設計を要望

1. 自動車税環境性能割の廃止、取得時の課税負担軽減

2. 自動車重量税の廃止、少なくとも当分の間税率（旧暫定税率）の廃止

3. 自動車税種別割の更なる引き下げ

4. 自動車税種別割の初年度月割課税の廃止

1. JAIAの概要

- 日本で自動車の輸入が自由化された1965年（昭和40年）に、輸出入取引法に基づく非営利法人として設立。
- 海外の自動車メーカーと直接輸入契約を結ぶインポーターと賛助会員で構成。
- 我が国自動車市場に関わる諸制度と海外諸国との国際的調和等を目指して事業活動に取り組み、我が国のモータリゼーションの健全な発展と自動車の輸入貿易の健全な発展に寄与するよう努めている。

名 称：日本自動車輸入組合 (JAIA : Japan Automobile Importers Association)

所在地：〒105-0014 東京都港区芝3-1-15 芝ボートビル5階

根拠法：輸出入取引法

設 立：1965年11月1日

代 表 者：理事長 ゲルティンガー 剛

(メルセデス・ベンツ日本合同会社 会長)

会 員：四輪27社、二輪12社（2025年7月末現在）

賛助会員：充電・充填インフラ関連14社、バッテリー・リサイクル関連4社、
整備人材関連1社（2025年7月末現在）



理事長 ゲルティンガー 剛

■ 会員企業 四輪27社*

	会員名
1.	ASF株式会社
2.	Aston Martin Japan 合同会社
3.	ビー・エム・ダブリュー株式会社
4.	BYD Auto Japan株式会社
5.	BYD JAPAN株式会社
6.	株式会社キャロッセ
7.	Ferrari Japan株式会社
8.	ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社
9.	本田技研工業株式会社
10.	Hyundai Mobility Japan株式会社
11.	ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社
12.	エルシーアイ株式会社
13.	マセラティ ジャパン株式会社
14.	マクラーレンオートモーティブアジア Pte Ltd.
15.	メルセデス・ベンツ日本合同会社
16.	ニコル・レーシング・ジャパン合同会社
17.	ピーシーアイ株式会社
18.	ポルシェジャパン株式会社
19.	ルノー・ジャポン株式会社
20.	株式会社RTC
21.	スカニアジャパン株式会社
22.	Stellantisジャパン株式会社
23.	Tesla Japan合同会社
24.	トヨタ自動車株式会社
25.	UDトラックス株式会社
26.	フォルクスワーゲン グループ ジャパン株式会社
27.	ボルボ・カー・ジャパン株式会社

■ 会員企業 二輪12社*

	会員名
1.	ビー・エム・ダブリュー株式会社
2.	BRPジャパン株式会社
3.	ドウカティ ジャパン株式会社
4.	ハーレーダビッドソン ジャパン株式会社
5.	株式会社カワサキモーターズジャパン
6.	KTM Japan株式会社
7.	キムコジャパン株式会社
8.	ピーシーアイ株式会社
9.	ピアッジオ グループ ジャパン株式会社
10.	株式会社プロト
11.	ポラリス ジャパン株式会社
12.	トライアンフ モーターサイクルズ ジャパン株式会社

*2025年7月末現在

■ 充電・充填インフラ関連14社*

	会員名
1.	ABB株式会社
2.	ベルエナジー株式会社
3.	株式会社e-Mobility Power
4.	株式会社エネゲート
5.	ENEOS 株式会社
6.	株式会社ファム
7.	岩谷産業株式会社
8.	ニチコン株式会社
9.	日東工業株式会社
10.	株式会社プラゴ
11.	株式会社パワーエックス
12.	株式会社東光高岳
13.	Terra Charge 株式会社
14.	ユビ電株式会社

■ バッテリー・リサイクル関連4社*

	会員名
1.	DOWAエコシステム株式会社
2.	JFEエンジニアリング株式会社
3.	株式会社JOH
4.	オオノ開発株式会社

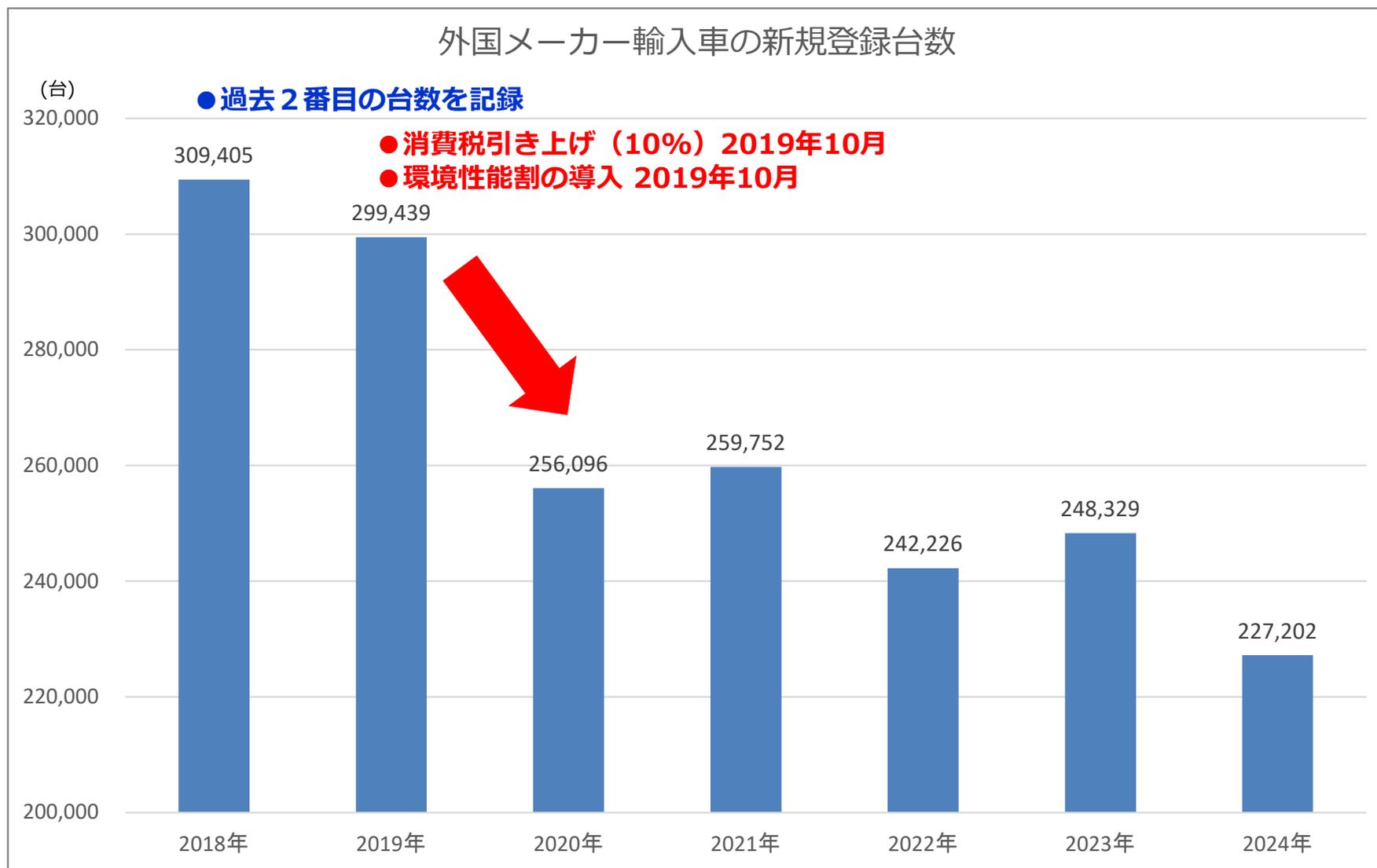
■ 整備人材関連1社*

	会員名
1.	在日ドイツ商工会議所

*2025年7月末現在

2. ユーザー負担の抜本的軽減（環境性能割の廃止）

外国メーカー輸入車の新規登録台数推移



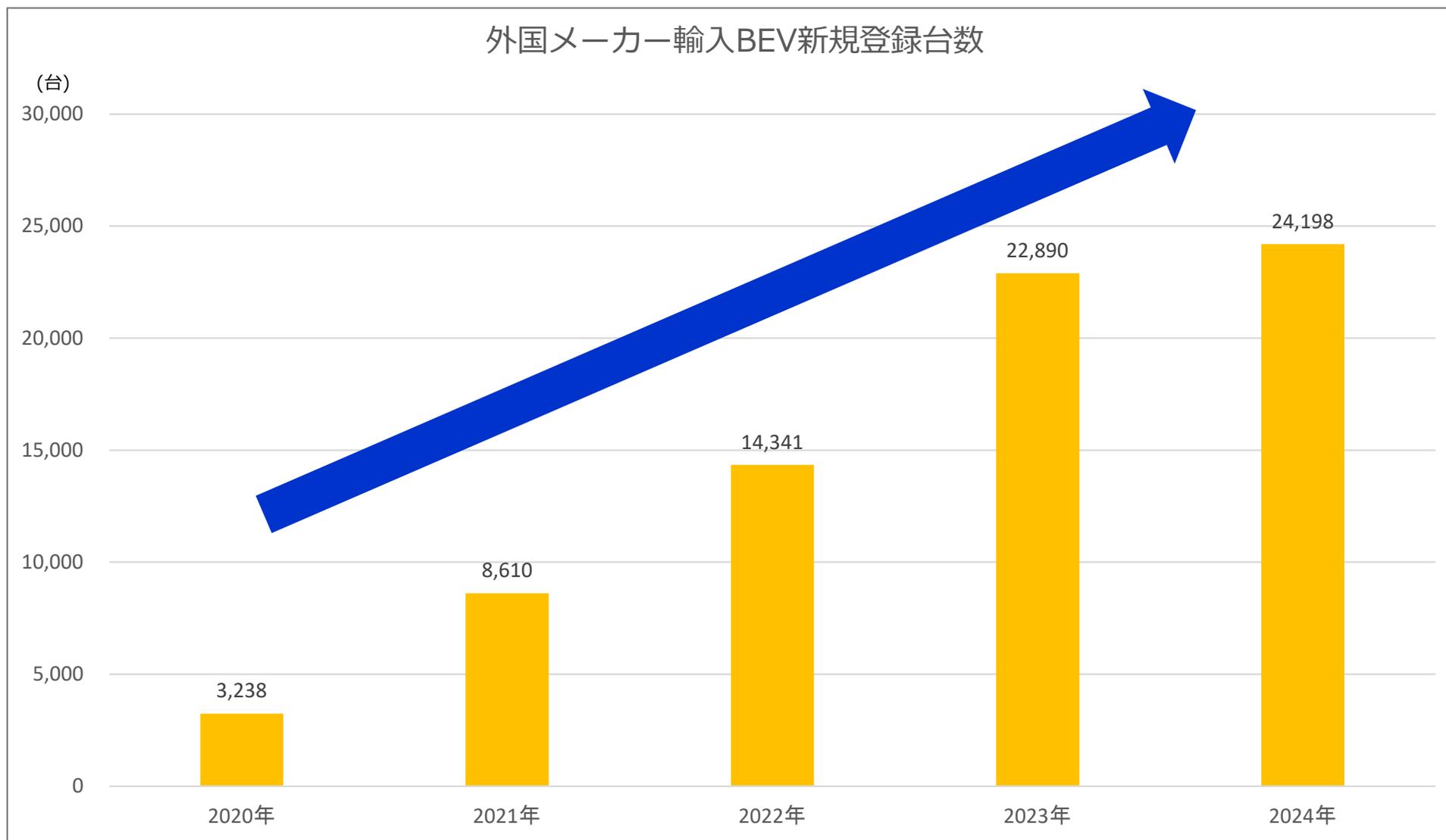
参考：外国メーカー輸入車の新規登録台数は、1996年に過去最高の324,973台を記録。一方で、1997年4月に消費税引き上げ（5%）があった後、1998年には245,175台とピーク時から約25%減少。2024年には227,202台とピーク時から約30%減少。

消費税率引き上げ、環境性能割導入のタイミングで新規登録台数が激減

■ 要望のポイント

- 令和7（2025）年度税制改正大綱において、「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年度税制改正にて結論を得る」こと等が発表されました。
- 自動車ユーザーは、取得・保有・走行の各段階で複雑かつ過重で、国際的にも重い税を負担している。今後この税制大綱の方針に基づき、ユーザー負担の抜本的軽減、簡素化並びに公平性の確保の観点から、**自動車税環境性能割を廃止し、取得時の負担軽減を行うことが肝要**です。
- 一方で、日本の電気自動車（EV）等の普及は現時点では低水準であり、これからカーボンニュートラル実現に貢献する電動車の普及を加速する必要がある中で、ユーザーの負担増につながる制度改正は避けるべきであり、BEV、PHEV、FCVなど、電動車の普及を加速させる為の税制改正の検討を要望致します。
- 特に、保有時の税負担のあり方の検討にあたっては、低炭素化の大きな効果が望める電動車を含む重量車両への過度な税負担は避ける制度設計を要望致します。
また、新たな制度が施行されるまでの間は、現行のエコカー減税及びグリーン化特例の継続を要望します。

3. BEVの販売動向と課題へのJAIAの取り組み



参考：外国メーカー輸入BEVラインナップ数

2020年：10ブランド 20モデル、2024年：22ブランド 173モデル

外国メーカーがラインナップを充実し認知向上を図り、政府側ご支援の税インセンティブと補助金効果もあり、充電インフラ環境の改善に伴い、堅調に推移 11

■ 2020年度にJAIAが実施したアンケート結果 *1

- (1) 輸入EV/PHEVに対するユーザー認知が十分でない
- (2) 特定のユーザー層への偏りが見られる
- (3) 充電インフラが充実していないことによるユーザー不安が生じている

*1 調査期間：2020年9月10日～9月23日

対象：EV/PHEV/HEV/ICEユーザー

サンプル数：1,132

■ 2024年度にJAIAが実施したアンケート結果 *2

- (1) EVを購入しない理由として、全体の4割以上の方が「車両価格が高いから」
- (2) 電動車ユーザーの約8割が、「政府の支援が電動車購入の後押しになった」

*2 調査期間：2024年9月27日～10月8日

対象：EV/PHEV/HEV/ICEユーザー

サンプル数：989

日本自動車輸入組合(JAIA)は、2021年より輸入電動車普及促進のプラットフォームとして活動し、輸入電動車の認知向上に向けたイベントを開催しています。

2021年は東京、2022年は大阪、2023年は神戸でイベントを開催し、2024年は東京・丸の内エリアで開催しました。

■ 2021年「輸入電動車促進イベント」概要

2021年1月18日の菅内閣総理大臣施政方針演説でのグリーン成長戦略実現によるグリーン社会を実現する方針が示された。同年6月10日に「輸入電動車普及促進イベント」を開催。

場所：大手町三井ホール

内容：最新の輸入電動車のラインナップの展示

主催：日本自動車輸入組合 (JAIA)

後援：経済産業省、国土交通省、環境省



フォトセッション

■ 2024年「カーボンニュートラル促進イベント in 東京」概要

場所：東京・丸の内エリア

内容：最新の輸入電動車のラインナップの展示、トークセッション、輸入電動車同乗試乗会

主催：日本自動車輸入組合 (JAIA)

共催：日刊自動車新聞社

後援：経済産業省、国土交通省、環境省、東京都、千代田区、日本自動車会議所、日本自動車工業会、
日本自動車販売協会連合会、2025年日本国際博覧会協会、日本貿易会



テープカット・フォトセッション
JAIA理事長・副理事長・理事、
三省庁(METI、MLIT、MOE)、東京都、
共済・後援団体、在京大使館の皆さま



「行幸通り」での展示風景



トークセッション開催の様子
経済産業省、国土交通省、東京都、
充電インフラ事業者等が登壇



日本国際博覧会公式キャラクター
「ミヤクミヤク」も開会式典に来場



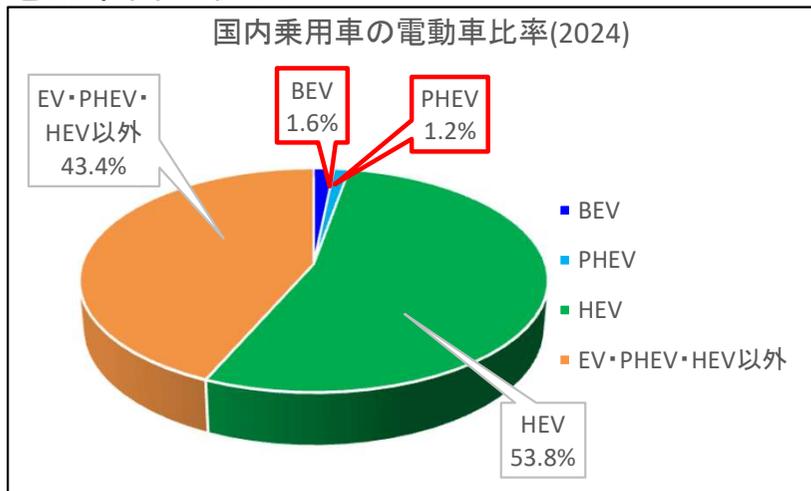
大阪・関西万博が発信する脱炭素・
資源循環の取り組みを紹介

■政府の電動車普及目標

新車販売目標(乗用車)			出典
年	種別	割合	
2030	BEV/PHEV	20~30%	次世代自動車戦略(2010.4.12)
	FCV	~3%	
	HEV	30~40%	
2035	電動車	100%	グリーン成長戦略(2021.6.18)

- 政府の電動車普及目標が設定されており、JAIA会員は目標達成に向け努力している
- なお、2030年度燃費基準*の前提としては、2030年時点の電動車普及割合が定められている

■電動車普及状況



- 2024年時点では、BEVとPHEVあわせて2.8%の普及状況

*2030年度燃費基準(乗用車)

出展：令和元年6月25日 総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会自動車判断基準ワーキンググループ・交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費基準小委員会 合同会議 取りまとめ(乗用車燃費基準等)

- 新燃費基準は、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車を新たに対象とし、その普及を見込むなど、極めて野心的な燃費向上の努力を製造事業者等に求めることになる。
- 2030年に新車販売台数に占める割合を、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車については20%、クリーンディーゼル自動車については5%となるよう設定した。

電動化目標達成には、さらなる普及促進が必要

- 電動化に関する技術課題（充電インフラ関連）について、解決に向けた要望活動をJAIAとして行っており、進捗状況は以下の通り

① 現状の基礎充電がまだ十分であるとは言えないことから、集合住宅を含む基礎充電設備とそれを補うための住宅地周辺の公共充電施設を充実

- ⇒ 令和6年度から、既存・新築マンションや工場・事務所・駐車場に設置する基礎充電も補助金対象。
- ⇒ マンション専用の急速充電器を設置したり、SSに急速充電器を設置する動きもあり。
- ⇒ 東京都は2025年から、一定程度を超える規模の駐車場を持つ都内新築建物について、充電器の整備を義務化。

② 郊外では戸建てユーザーが主体となるものの、現状普通充電器設置にあたっての補助が無いことから、一戸建て住宅を含む基礎充電設備への補助を充実

- ⇒ 東京都は戸建てへの充電器設置補助を行っており、2025年から、駐車場を有する新築戸建てへ、充電器設置のための配管の敷設を義務化。

③ 進捗している、6kWを超える普通充電器などへの補助金の拡充の早期実現

- ⇒ 2024年2月、AC用普通充電器の認証基準が改訂され、出力の上限を6kWから10kWに引き上げ。

④ 高電圧化等に向けた制度的な規制緩和の早期実現（自家用電気工作物に加えて一般用電気工作物への規制緩和）およびそれに対応した商業施設等に設置する充電器に対する補助金の拡充

- ⇒ METIは2024年10月、高圧受電する急速充電器に関し、DC1,500Vまでの高電圧出力を可能とするため、電気技術基準の解釈を改正し、2024年10月公開。
- ⇒ 東光高岳が400kWクラス急速充電器を2025秋に高速道路他に配備開始。

⑤ 公道への充電器の設置促進を支援

- ⇒ 横浜市の公道急速充電実証実験施設の全て（しらとり台、センター北、みなとみらい）が2024年4月から事業化。
- ⇒ 東京都は芝公園、代官山、信濃町に加え2024年8月、東京駅南口と芝増上寺裏に増設。

⑥ 経路充電としての高速道路等における充電渋滞等解消 （例：インターチェンジ付近の高速道路外の充電器の積極的活用）

- ⇒ 政府は従来の90kW以下から、令和6年度より150kW以上も対象とし補助金上限額を引き上げ。
- ⇒ e-Mobility Powerは2021年より、高速道路のSA/PAの急速充電器を多口化・大容量化。
- ⇒ 経済産業省、国土交通省、NEXCO3社は2023年12月、高速道路一時退出を実現するための初回対応案を説明。
- ⇒ NEXCO中日本は2024年4月、岐阜県内の道の駅で充電のための一時退出実証実験を開始。
- ⇒ 2024年11月のJAIAイベントのトークショーで一時退出関連についてMETIよりコメント。

⑦ 依然喫緊の課題である都心におけるタワーパーキングを含む機械式駐車場等駐車場への充電インフラの整備

- ⇒ 国土交通省は2024年6月、マンション標準管理規約を改正し、充電器設置を過半数の普通決議化。
- ⇒ 東京都内の新築マンションは、2025年度からEV充電器の一定規模の設置が都条例により義務化。あわせて、1台以上の駐車場のある戸建てへの充電器設置用配管設置が義務化。
- ⇒ 2025年1月ユビ電が機械式駐車場向けソリューションを発表。

電動車の販売が失速すれば、充電インフラ整備も失速
両輪で進めていく必要がある

■ 要望のポイント

- 令和7（2025）年度税制改正大綱において、「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年度税制改正にて結論を得る」こと等が発表されました。
- 自動車ユーザーは、取得・保有・走行の各段階で複雑かつ過重で、国際的にも重い税を負担している。今後この税制大綱の方針に基づき、ユーザー負担の抜本的軽減、簡素化並びに公平性の確保の観点から、自動車税環境性能割を廃止し、取得時の負担軽減を行うことが肝要です。
- 一方で、**日本の電気自動車（EV）等の普及は現時点では低水準であり、これからカーボンニュートラル実現に貢献する電動車の普及を加速する必要がある中で、ユーザーの負担増につながる制度改正は避けるべきであり、BEV、PHEV、FCVなど、電動車の普及を加速させる為の税制改正の検討を要望致します。**
- 特に、保有時の税負担のあり方の検討にあたっては、低炭素化の大きな効果が望める電動車を含む重量車両への過度な税負担は避ける制度設計を要望致します。
また、新たな制度が施行されるまでの間は、現行のエコカー減税及びグリーン化特例の継続を要望します。

4. 2026年度税制改正要望

■ 要望内容

1. 自動車税環境性能割の廃止、取得時の課税負担軽減

- 消費税率10%の引き上げと同時に自動車取得税が廃止され、取得時点の課税として、自動車税の環境性能割が導入されたが、これは、「自動車取得税の付け替え」そのものであり、単に代替財源確保を目的に課税を行うことは不合理である。
- 環境性能割の導入により、消費税との二重課税は解消しておらず、依然として自動車関係諸税の複雑さが継続している。
本来であれば、取得時課税は消費税のみとすべきである。

2. 自動車重量税の廃止、少なくとも当分の間税率（旧暫定税率）の廃止

- 自動車の保有段階では自動車税との二重課税でもあり、ユーザー負担の軽減、簡素化の観点から廃止を含めた抜本的な見直しを行うことが必要。
- 自動車重量税は一般財源化されており、すでに課税根拠を喪失している。道路等のインフラ整備のための財源は一般財源全般に求めるべきであり、ユーザーに過重な負担を求めるべきではない。

3. 自動車税種別割の更なる引き下げ

- 登録車への課税は、現行の軽自動車税程度の水準へ比例的に引き下げる必要あり。
- 日本の登録車の自動車関係諸税への負担は、国際的水準まで下げるべきである。

4. 自動車税種別割の初年度月割課税の廃止

- 自動車取得時の負担軽減と、課税の公平性を確保することが必要。
- 自動車の取得段階では、消費税と自動車税環境性能割といった価格に応じた課税が二種類・二重に課されており、加えてこの自動車税の初年度月割課税により、更に自動車ユーザーに対して複雑かつ過大な負担を強いている。
- 軽自動車税には初年度月割課税が適用されていない。