
車体課税のグリーン化について

水・大気環境局
モビリティ環境対策課

令和7年9月2日

- 1、車体課税の概要等
- 2、環境性能割廃止によるCO2排出量の試算
- 3、今年度の税制改正要望の内容

①車体課税の概要等

我が国の車体課税の概要



税目 (課税主体)	概要	課税対象	税率※	税収 (令和7年度予算)	用途
自動車重量税 (国)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車検査証の交付等を受ける者及び車両番号の指定を受ける者に重量に応じて課税、車検時に徴収 2009年度から、「エコカー減税（環境性能に優れた自動車の税を減免）」を導入 2010年度から、環境性能に応じた複数税率の仕組みを導入 	自動車検査証の交付等を受ける検査自動車及び車両番号の指定を受ける届出軽自動車	[例] 継続検査時：乗用車車両重量0.5t・1年当たり ・自家用 2,500円(エコカー) 4,100円 5,700円(13年超) 6,300円(18年超) ・営業用 2,500円(エコカー) 2,600円 2,700円(13年超) 2,800円(18年超) (本則税率：いずれも2,500円)	7,153億円	一般財源 ・税収の24/1,000は都道府県の一般財源として譲与、税収（本則）333/1,000及び税収（当分の間）の407/1,000は市町村の一般財源として譲与 ・税収の一部を公害健康被害の補償費用として交付
自動車 (都道府県)	環境性能割	自動車	[例] 乗用車 ・自家用：取得価額の0～3% ・営業用：取得価額の0～2%	1,652億円	一般財源 ・税収の47/100は市町村に交付
	種別割	4月1日に所有する自動車	[例] 乗用車・自家用 総排気量1.5～2ℓ ・令和元年10月1日以降新車新規登録 36,000円/年 ・令和元年9月30日以前 “ 39,500円/年	14,899億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	環境性能割	三輪以上の軽自動車	[例] 乗用車 ・取得価額の0～2%	237億円	一般財源
	種別割	4月1日に所有する軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車	[例] 軽乗用車・自家用 ・平成27年4月1日以降新車新規登録 10,800円/年 ・平成27年3月31日以前 “ 7,200円/年	3,135億円	

※バス及びトラックに関しては、以下の方法で税率を決定
 ・自動車重量税：車両総重量及び燃費基準を基に決定
 ・環境性能割：車両総重量及び燃費基準を基に決定
 ・種別割：バスは乗車定員、トラックは最大積載量を基に決定

(注) 税率は令和7年1月時点。自動車重量税の譲与割合は令和4年度（2022年度）から令和15年度（2033年度）の値。

(出典) 財務省「令和7年度租税及び印紙収入予算額」、総務省「令和7年度地方団体の歳入歳出総額の見込額（地方財政計画）」、自動車重量税法、地方税法、総務省「自動車税・軽自動車税環境性能割」、同「自動車税・軽自動車税種別割」等より作成。

計 2兆7,076億円

令和5年度税制改正後の特例措置

自動車重量税

○自動車重量税の免税等の特例措置（エコカー減税）は、2023年4月末までとされていた措置を2023年末まで据え置き。2024年1月1日から2026年4月末にかけて、段階的に税率の基準となる燃費基準の達成度を引上げ。

2021年5月1日 ～2023年4月30日 →2023年12月31日 まで据え置き	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税
2030年度基準 120%達成		
2030年度基準 90%達成		
2030年度基準 75%達成		
2030年度基準 60%達成	▲50%	
	▲25%	



2024年1月1日 ～2025年4月30日	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税
2030年度基準 120%達成		
2030年度基準 90%達成		
2030年度基準 80%達成		
2030年度基準 70%達成	▲50%	
	▲25%	

2025年5月1日 ～2026年4月30日	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税
2030年度基準 125%達成		
2030年度基準 100%達成		
2030年度基準 90%達成		
2030年度基準 80%達成	▲50%	
2030年度基準 75%達成	▲25%	
	本則税率	

※電気自動車等：
電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車

※別途、排出ガス規制（平成30年規制等）や2020年度燃費基準達成に係る条件がある。

自動車税・軽自動車税

○環境性能割は、2023年3月末までとされていた措置を2023年末まで据え置き。2024年1月1日から2026年3月末にかけて、段階的に税率の基準となる燃費基準の達成度を引上げ。
○種別割（グリーン化特例）は、2023年3月末までとされていた措置を2026年3月末まで延長。

〈環境性能割〉

2021年4月1日 ～2023年3月31日 →2023年12月31日 まで据え置き	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 85%達成		
2030年度基準 75%達成		1%
2030年度基準 60%達成		
上記以外	3%	2%



2024年1月1日 ～2025年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 85%達成		
2030年度基準 80%達成		1%
2030年度基準 70%達成		
上記以外	3%	2%

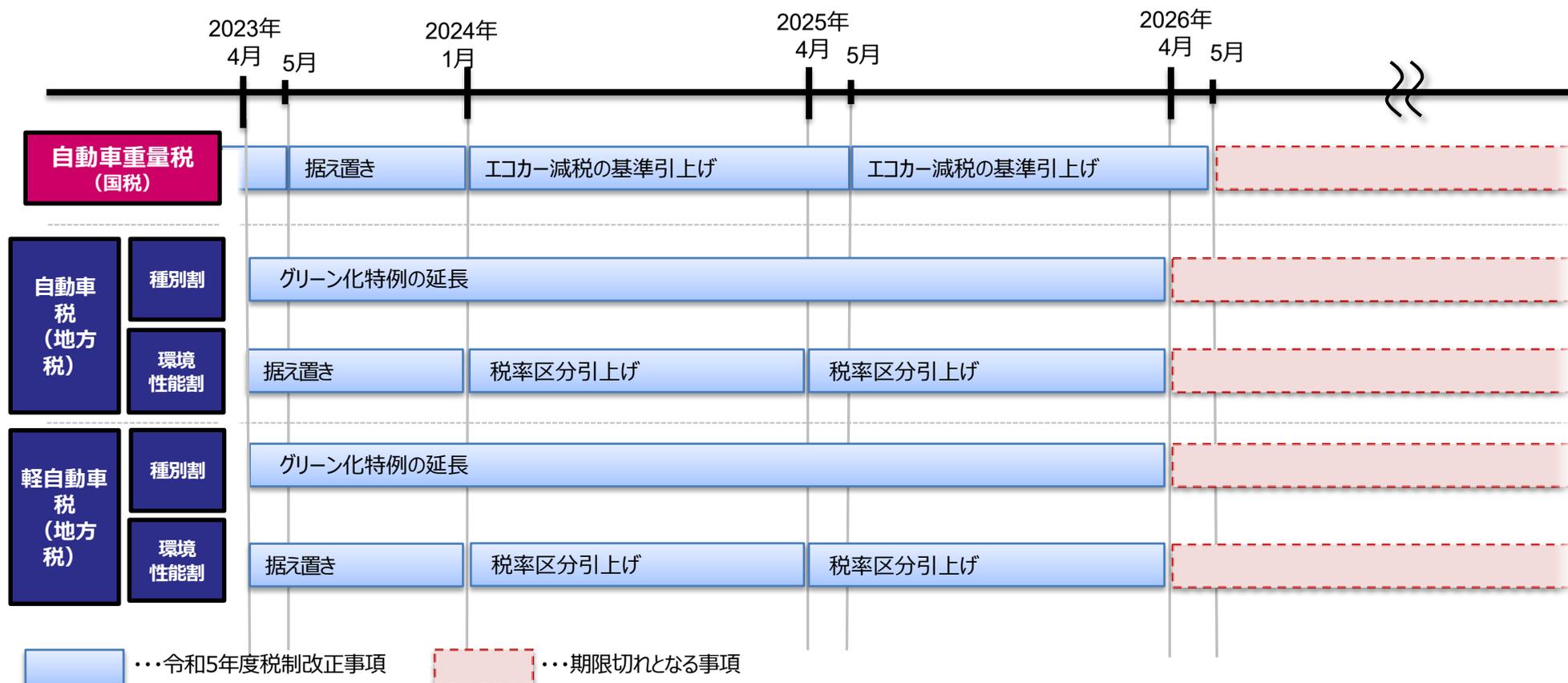
2025年4月1日 ～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 95%達成		
2030年度基準 85%達成		1%
2030年度基準 80%達成		
2030年度基準 75%達成	2%	1%
上記以外	3%	2%

〈種別割〉

2023年4月1日～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	▲75%	▲75%

※別途、排出ガス規制（平成30年規制等）や2020年度燃費基準達成に係る条件がある。

令和5年度税制改正により、自動車重量税のエコカー減税は2026年4月末、自動車税・軽自動車税の環境性能割と種別割は2026年3月末が適用期限とされている。



第一 令和7年度税制改正の基本的考え方

（略）

「基幹産業」としてわが国経済を牽引する自動車産業は、技術面や国際環境など、大きな変化を迎えている。こうした中、自動車関係諸税の見直しについて、わが国の技術的優位性を踏まえた「マルチパスウェイ」等の自動車戦略や国・地方の安定的な財源確保、カーボンニュートラル目標等を踏まえ、今後、車体課税・燃料課税を含む総合的な観点から検討し、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげていく。

（略）

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。

4. 自動車関係諸税の総合的な見直し

（1）見直しに当たっての基本的考え方

自動車関係諸税については、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。その上で、

- ① C A S Eに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性、地域公共交通のニーズの高まり等を踏まえつつ、自動車関係諸税全体として、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提とする
- ② わが国のマルチパスウェイ戦略の下で、多様な動力源（パワートレイン）が併存していくことを踏まえた税制とする
また、わが国の自動車産業を取り巻く国際環境の変化を踏まえ、補助金等も活用しつつ、市場活性化や産業基盤の維持発展に配慮するとともに、電費改善等のイノベーションを促し、質の高い電気自動車等の普及に資する税制とする
- ③ 二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組みに積極的に貢献するものとする
- ④ 自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏まえつつ、用途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分かりやすく説明していく
その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等も踏まえる
との考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う。

（2）車体課税の見直し

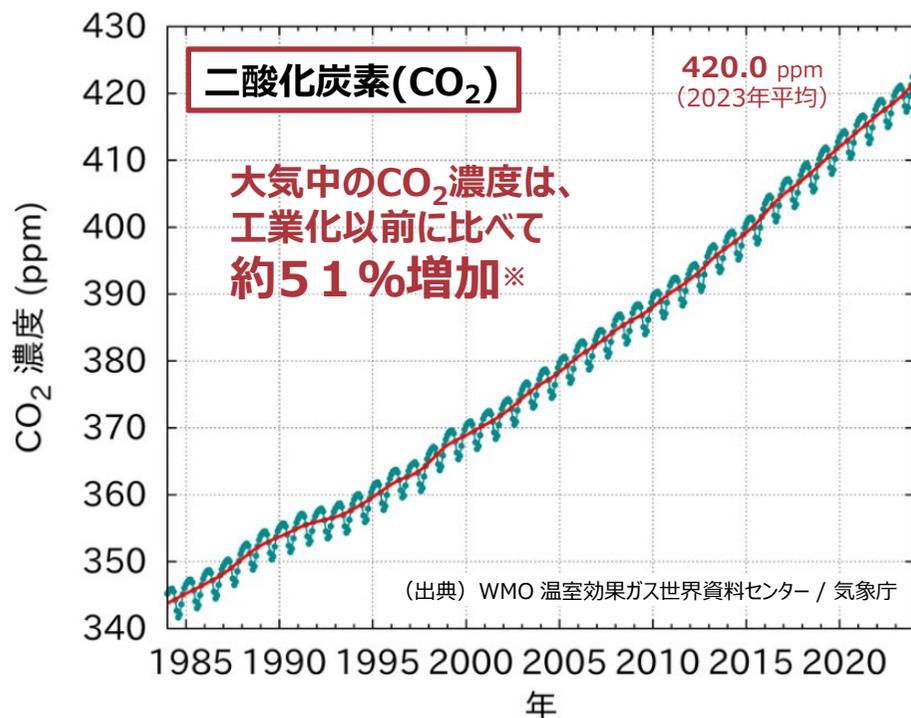
車体課税については、カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献するものとすべく、国・地方の税収中立の下で、取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和8年度税制改正において結論を得る。

（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。

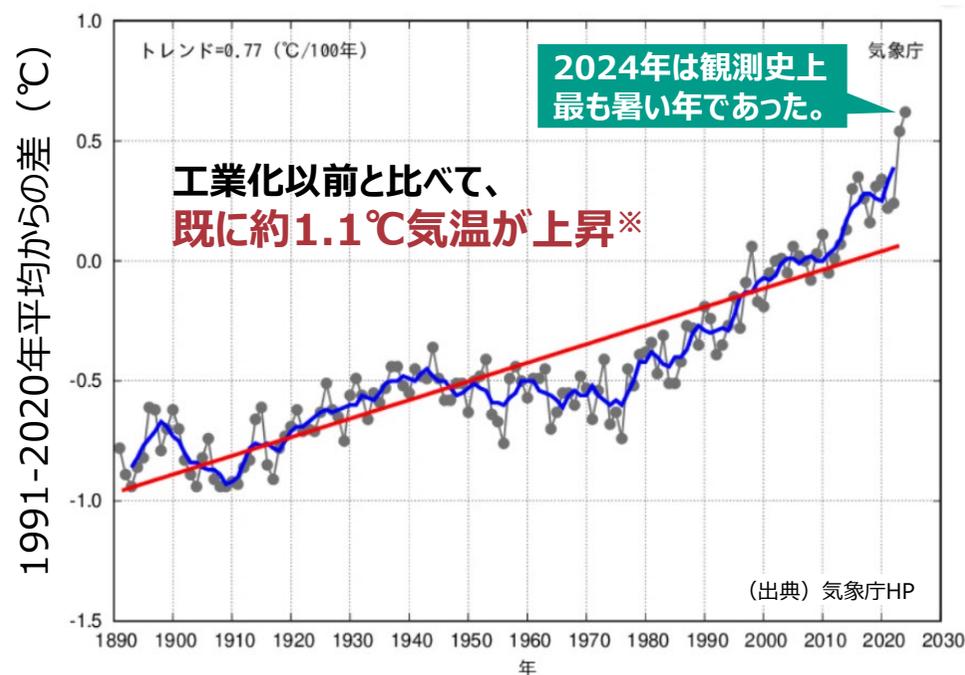
- 20世紀以降、化石燃料の使用増大等に伴い、世界の二酸化炭素（CO₂）排出は大幅に増加し、大気中の**CO₂濃度が年々増加**。
- 世界気象機関（WMO）は、**2024年が観測史上最も暑い年**であり、世界全体の年平均気温が工業化以前と比べて**1.55℃上昇**したと発表した（2025年1月）。

全球大気平均CO₂濃度



※工業化以前（1750年）の大気中のCO₂濃度の平均的な値を約278ppmと比較して算出

世界の年平均気温の変化



※2011～2020年と工業化以前（1850～1900年平均）の世界平均気温を比較して算出（気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第6次評価報告書）

- 近年、世界中で異常気象が頻発しており、気候変動の影響が指摘されている事例もある。
- 今後、こうした**極端な気象現象が、より強大、頻繁になる可能性**が予測されている。

北極付近

海氷面積

2019年9月に、日あたり海氷面積が衛星観測記録史上2番目に小さい値を記録。
2021年8月中旬に、グリーンランド氷床の標高 3,216mの最高点で初めて降雨を観測した。

北米

熱帯低気圧

2024年9月、米国南東部ではハリケーン「HELENE」により220人以上が死亡したと伝えられた（米国連邦緊急事態管理庁）。米国のテネシー州メンフィス国際空港では月降水量251mm（平年比392%）となった。

高温

カナダでは、2023年に発生した森林火災により約18.5万平方キロメートルが焼失し、1983年以降で最大の焼失面積になったと伝えられた（カナダ省庁間森林火災センター）。

アフリカ

大雨

2023年9月にリビアでは、9月の低気圧「Daniel」による大雨の影響で**12,350人以上**が死亡したと伝えられた(EM-DAT)。リビア北東部のベニナでは9月の月降水量**52mm**（平年比963%）。
2024年東アフリカ北部～西アフリカでは、3～9月の大雨により合計で2,900人以上が死亡したと伝えられた（EM-DAT）。

南米

高温

2023年11月19日、ブラジル南東部のアラスアイでは、**44.8℃**の日最高気温を観測し、ブラジルの国内最高記録を更新した（ブラジル国立気象研究所）。

ヨーロッパ

高温

2022年7月上旬から西部を中心に顕著な高温。スペイン南部のコルドバでは、7月12日、13日に最高気温**43.6℃**を観測。イギリス東部のコニングスビーでは、7月19日に最高気温**40.3℃**を記録したと報じられ（イギリス気象局）、最高気温の記録を更新。

大雨

2024年10月、スペイン東部では大雨により230人以上が死亡したと伝えられた（スペイン政府、EM-DAT）。

中東～南西アジア

高温

2024年6月、サウジアラビアでは熱波により1,300人以上が死亡したと伝えられた（EM-DAT、世界気象機関）。

大雨・洪水

2023年6～8月、アフガニスタン～インドでは、大雨により**1,010人以上**が死亡したと伝えられた（EM-DAT）。
インド西部：アーメダバードでは3～5月の3か月降水量**81mm**（平年比900%）、ベラーバルでは6月の月降水量**439mm**（平年比311%）

日本

高温

2024年は東・西日本と沖縄・奄美では年平均気温が1位、及び夏・秋の2季節連続で季節平均気温が1位の高温（タイ記録含む）となった。

大雨

2024年は東海地方で1946年の統計開始以降、年降水量が1998年と並んで1位タイの多雨となった。

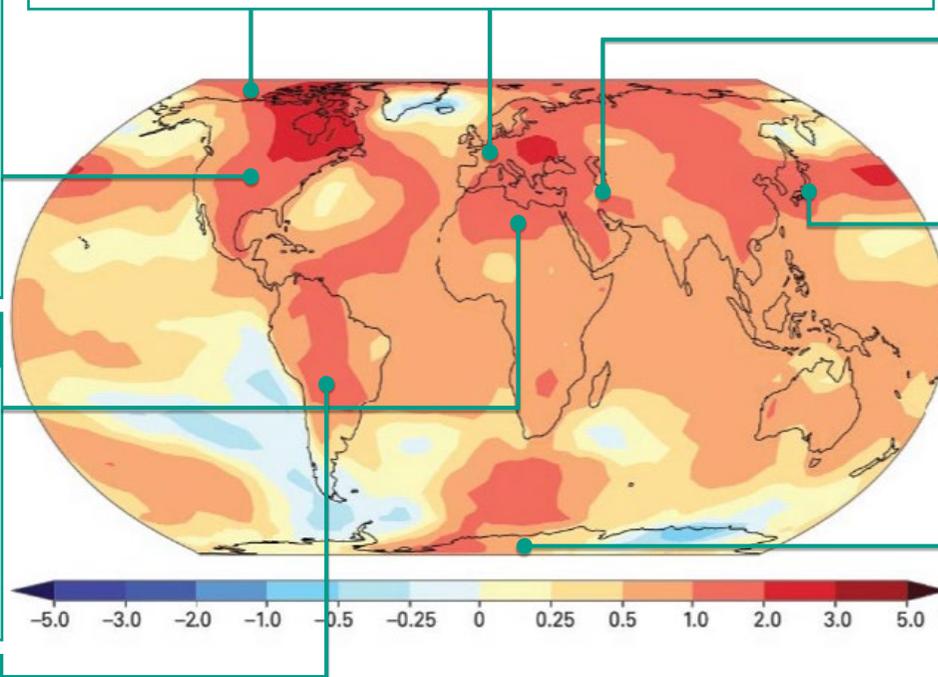
南極

高温

2020年2月、観測史上最高の**18.4℃**を記録。

海氷面積

2023年9月、冬季海氷面積として衛星観測史上最小値を記録

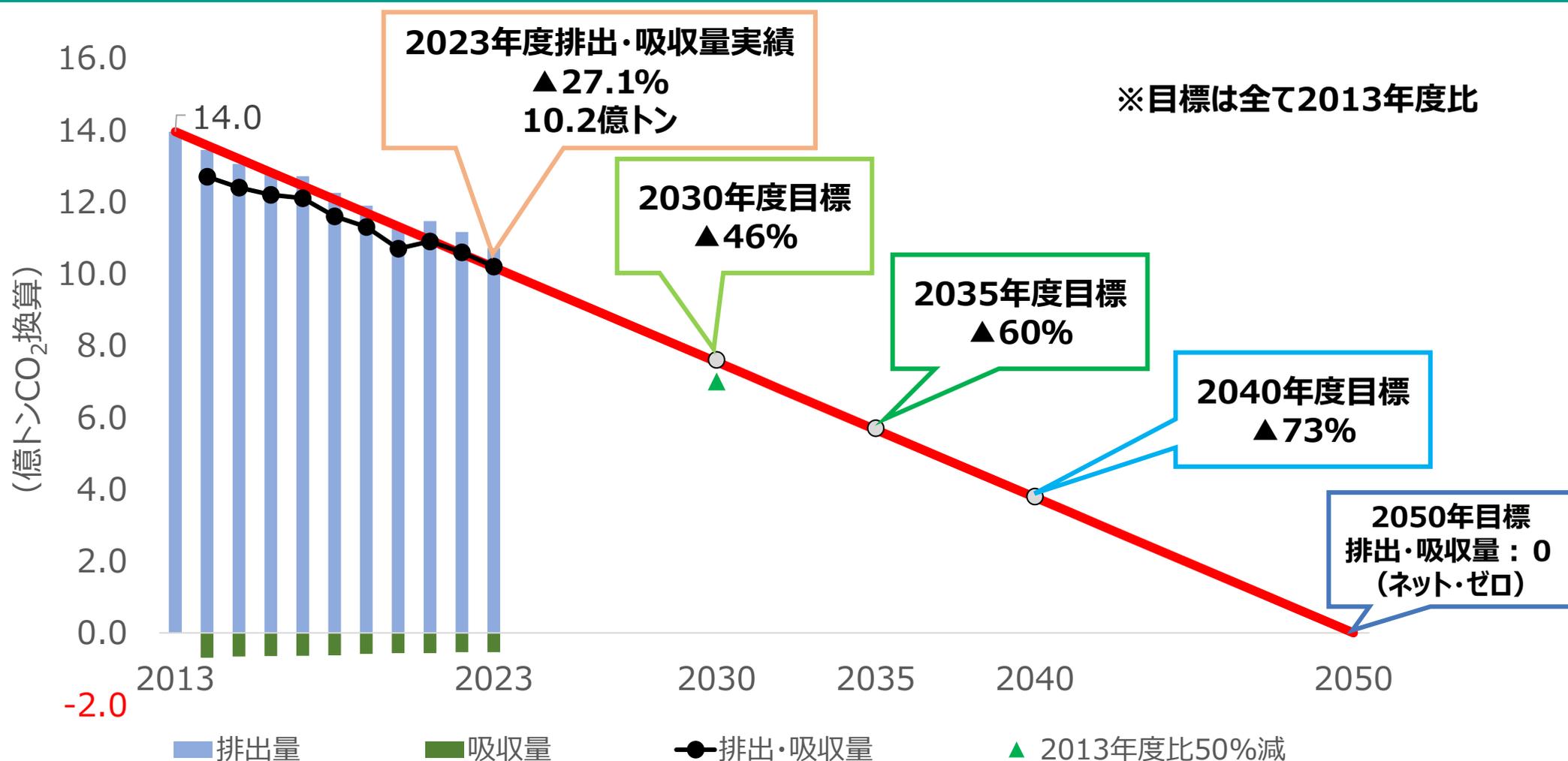


図：1991-2020年の平均気温に対する2024年の平均気温の偏差

資料：
「State of the Global Climate 2024」、
気象庁HP、JAXAHPより環境省作成

我が国の排出・吸収量の状況及び新たな削減目標（NDC）

- 我が国は、**2030年度目標と2050年ネット・ゼロを結ぶ直線的な経路を、^{たゆ}弛まず着実に歩んでいく。**
- 新たな削減目標については、**1.5℃目標に統合的で野心的な目標**として、2035年度、2040年度において、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ**60%、73%削減**することを目指す。
- これにより、中長期的な**予見可能性**を高め、**脱炭素と経済成長の同時実現**に向け、**GX投資を加速**していく。



温室効果ガス別の排出削減・吸収量の目標・目安

【単位：100万t-CO₂、括弧内は2013年度比の削減率】

	2013年度実績	2030年度（2013年度比）※1	2040年度（2013年度比）※2
温室効果ガス排出量・吸収量	1,407	760（▲46%※3）	380（▲73%）
エネルギー起源CO ₂	1,235	677（▲45%）	約360～370（▲70～71%）
産業部門	463	289（▲38%）	約180～200（▲57～61%）
業務その他部門	235	115（▲51%）	約40～50（▲79～83%）
家庭部門	209	71（▲66%）	約40～60（▲71～81%）
運輸部門	224	146（▲35%）	約40～80（▲64～82%）
エネルギー転換部門	106	56（▲47%）	約10～20（▲81～91%）
非エネルギー起源CO ₂	82.2	70.0（▲15%）	約59（▲29%）
メタン（CH ₄ ）	32.7	29.1（▲11%）	約25（▲25%）
一酸化二窒素（N ₂ O）	19.9	16.5（▲17%）	約14（▲31%）
代替フロン等4ガス	37.2	20.9（▲44%）	約11（▲72%）
吸収源	-	▲47.7（-）	▲約84（-）※4
二国間クレジット制度（JCM）	-	官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。	官民連携で2040年度までの累積で2億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。

※1 2030年度のエネルギー起源二酸化炭素の各部門は目安の値。

※2 2040年度のエネルギー起源二酸化炭素及び各部門については、2040年度エネルギー需給見通しを作成する際に実施した複数のシナリオ分析に基づく2040年度の最終エネルギー消費量等を基に算出したもの。

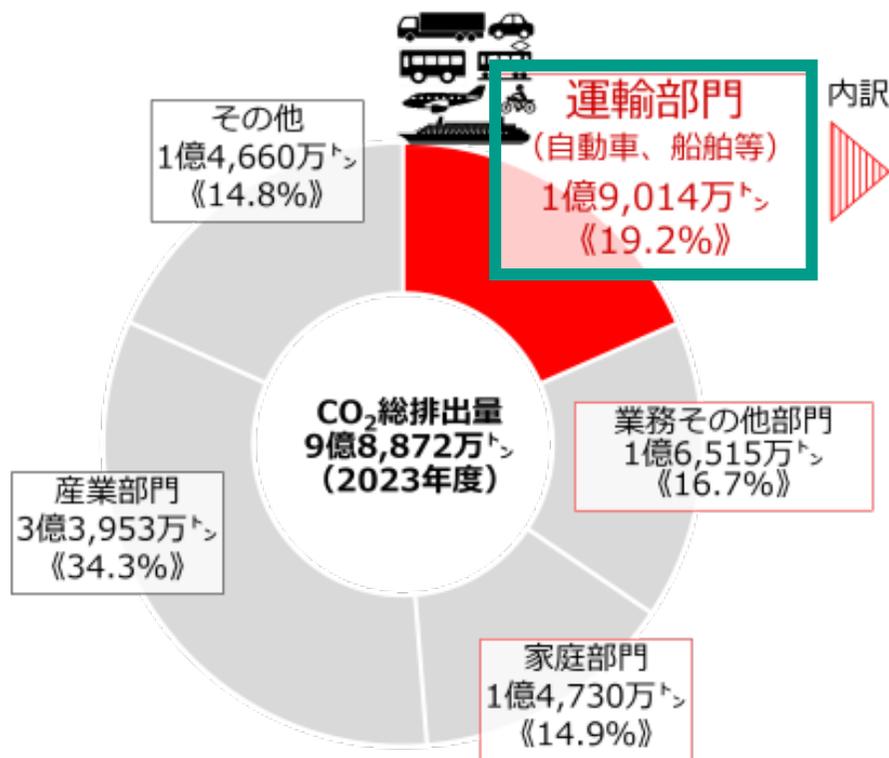
※3 さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

※4 2040年度における吸収量は、地球温暖化対策計画第3章第2節3.（1）に記載する新たな森林吸収量の算定方法を適用した場合に見込まれる数値。

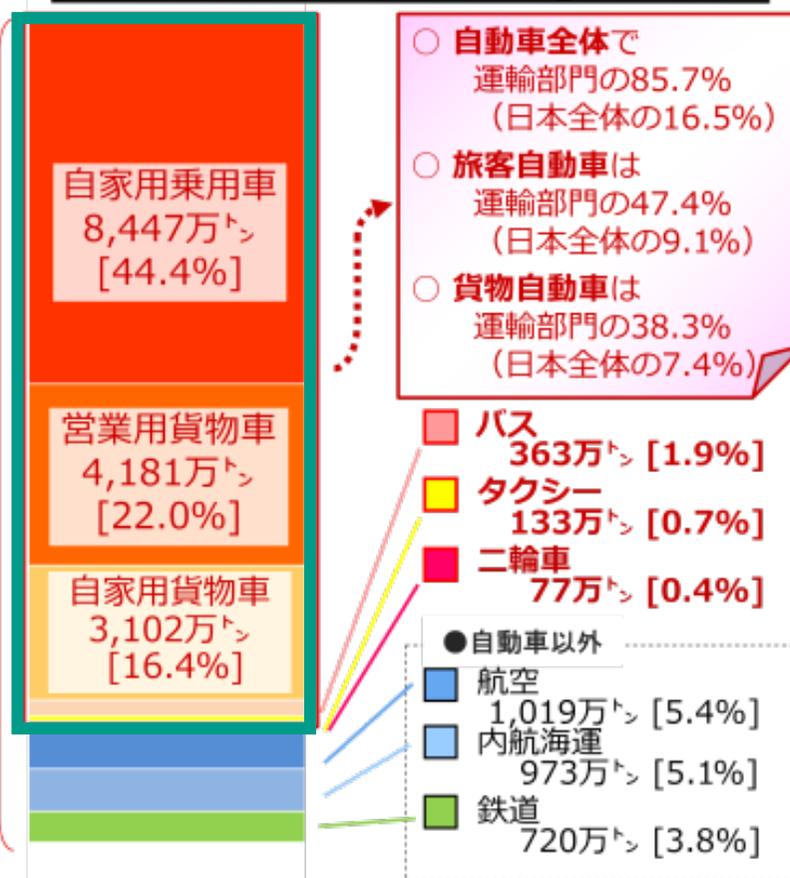
我が国の運輸部門のCO2排出量

- 運輸部門全体のCO2排出量は1億9,014万トン（日本全体の19.2%）
- 自動車全体では、運輸部門の85.7%（日本全体の16.5%）

我が国の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量



- 自動車全体で
運輸部門の85.7%
(日本全体の16.5%)
- 旅客自動車は
運輸部門の47.4%
(日本全体の9.1%)
- 貨物自動車は
運輸部門の38.3%
(日本全体の7.4%)

※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

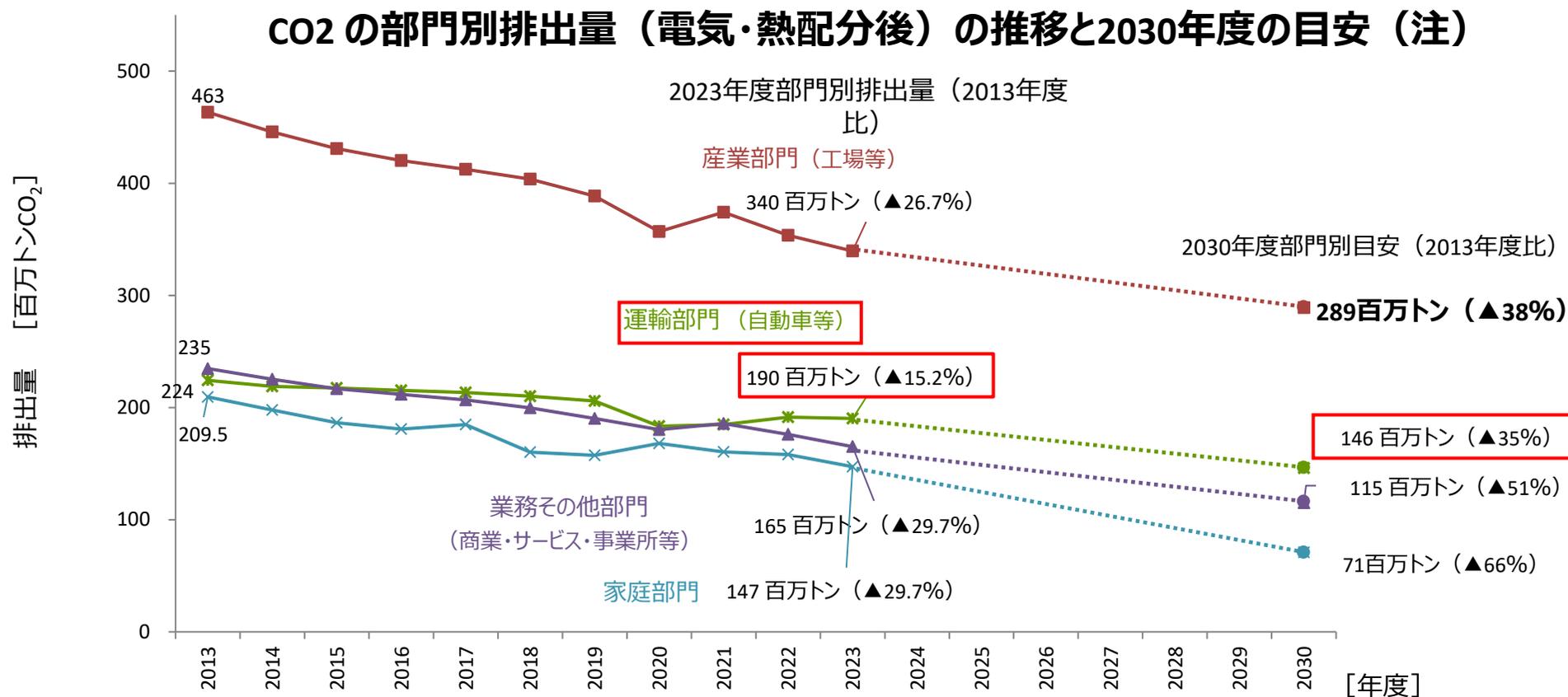
※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。

※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2023年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。

※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

出典：国交省HP
(令和7年4月25日)

■ 運輸部門（自動車等）の排出量は2013年から2023年まで概ね2億トン前後で緩やかな減少傾向で推移しており、2023年は1億9千万トン・2013年度比▲15.2%である。



（出典）環境省HP 温室効果ガス排出量及び吸収量等の算定と報告 図5 CO2の部門別排出量（電気・熱配分後）の推移より一部加工。
 （注）部門別目安は、地球温暖化対策計画（令和7年2月18日閣議決定）関連資料1の排出量の部門別の目安の数値。

- 政府目標で、乗用車、商用車それぞれについて、電動化の目標を設定。
- 関係省庁が役割分担して、電動化を推進。

【電動車に係る政府目標】

- 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（2021年6月）

【乗用車】

- 2035年までに、新車販売で電動車100%

【商用車】

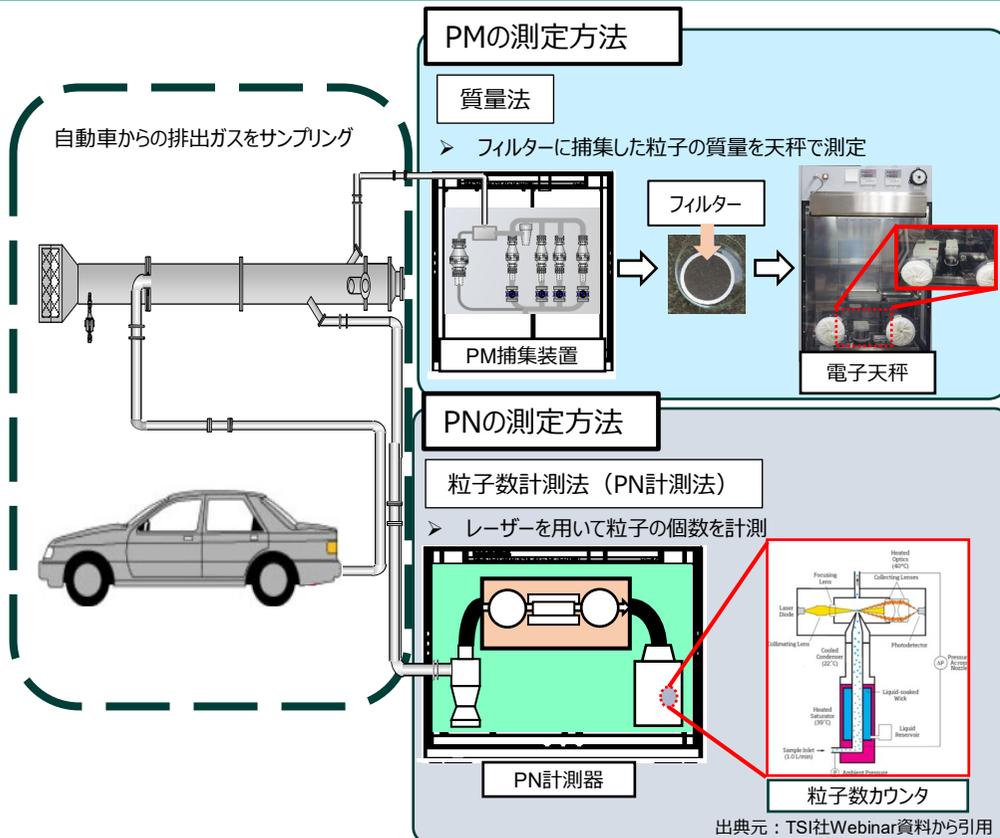
- 8トン未満：2030年までに、新車販売で電動車20～30%
- 8トン超：2020年代に5,000台の先行導入を目指す

【電動車の種類と関係省庁の分担】

	ハイブリッド自動車(HV)	プラグインハイブリッド自動車 (PHEV)	電気自動車 (EV)	燃料電池自動車 (FCV)
駆動方式	エンジン+モーター 	エンジン+モーター (外部給電可能) 	モーター (外部給電) 	モーター (水素を燃料として燃料電池で発電)
	HV	PHEV	EV	FCV
乗用車	○	○	○	○
商用車	タクシー	○	○	○
	トラック	○	○	○
	バス	○	×	○

【GX購入補助】 環境省 経産省 ○：販売中、×：未販売

- 自動車排出ガス規制については、中央環境審議会における審議を経ながら、これまで逐次の規制強化を行ってきた。
- **令和2年8月**に取りまとめられた中央環境審議会の**第十四次答申**において、微小粒子状物質については、測定感度の問題から従来の質量規制（PM規制）を強化することは困難であるため、**PM規制に加え、より高感度な計測が可能な粒子数による規制（PN規制）を導入することが適当**であると示された。
- 本答申を踏まえて法令改正が行われ、**ディーゼル車の新型車については令和5年10月**から、**ガソリン車（直接噴射式）の新型車については令和6年10月**から適用が開始されている。
- **令和6年9月**に取りまとめられた**第十五次答申**では、**ディーゼル特殊自動車**に対して**令和9年末までにPN規制の適用を開始することが適当**とされ、令和7年3月に大気汚染防止法に基づく告示の改正を行った。

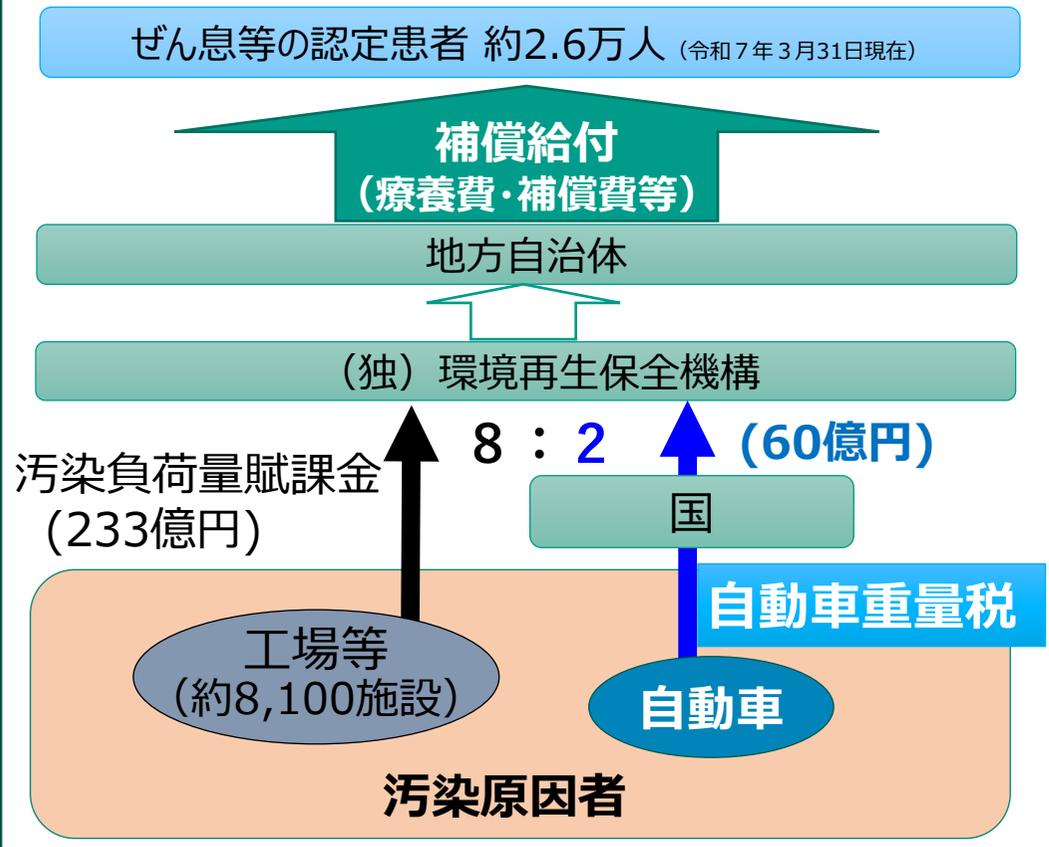


<微小粒子状物質の規制値の例>

種別	PM（質量） (g/km)	PN（粒子数） (個/km)
ガソリン乗用車 (直接噴射式)	0.005	6.0×10^{11}

- 公害健康被害患者への補償費用は、汚染者負担原則の下、**公害健康被害の補償等に関する法律**（公健法）に基づき、施行時（昭和49年）以来、以下のとおり負担。
 - 大気汚染の寄与度に応じて、工場等が8割、**自動車が2割**の割合で負担
 - 自動車分は、その走行がもたらす社会的費用を負担する観点から、**自動車重量税の税収の一部を引き当て**（公健法附則第9条）
- 公健法の認定患者は**比較的若い世代も数多くいる**ことから、長期・安定的な財源確保が不可欠。

公害健康被害補償制度の仕組み

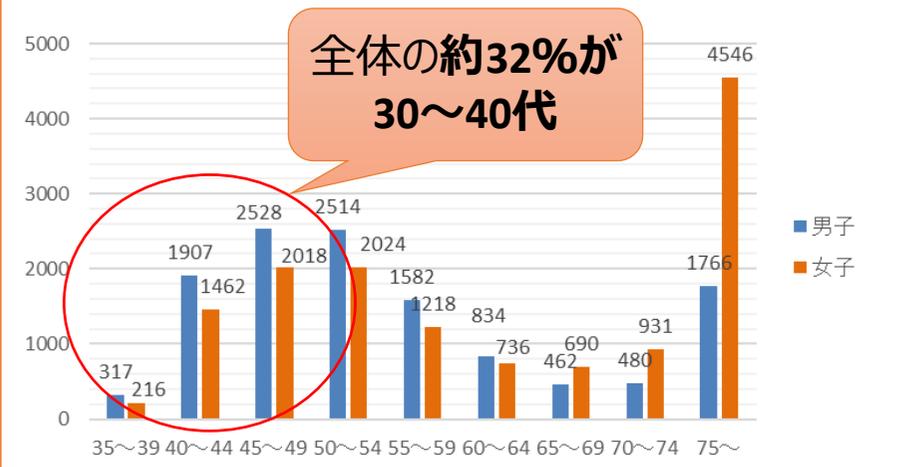


(注) 金額及び施設数は令和7年度見込みの数字

中央環境審議会環境保健部会検討結果（平成29年12月）

自動車の走行がもたらす諸社会的費用に充てるために設けられた自動車重量税の趣旨・目的並びに昭和49年度及び昭和51年度の税率引上げに際し環境保全等の社会的要請にも十分配慮することとされた経緯に鑑み、この措置は**必要な費用を公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとして合理的なもの**と考える。

年齢階層別・性別被認定者数（令和7年3月末現在）



(注) 令和7年3月1日時点の年齢階級で集計

②環境性能割廃止によるCO2排出量の試算

(試算元) みずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社 (環境省請負業務にて作成)

環境性能割を廃止した場合のCO2排出量への影響

- 環境省が委託した民間のシンクタンクが行った試算では、環境性能割を廃止する場合、取得に係る環境インセンティブの消失に伴い、次世代自動車と内燃機関自動車の価格差が拡大し、新車販売構成の変化により、現行の税制を維持した場合と比べ**2030年には乗用車（登録車＋軽自動車）からのCO2排出量が約100～130万トン増加（※）**すると見込まれることとなった。
- 令和7年度与党税制改正大綱を踏まえ、**取得時における負担軽減等課税のあり方の見直しや保有時の税負担の検討に当たっては、より一層のグリーン化を確保するための所要の措置が必要**。

（※）乗用車からのCO2排出量の約1%に相当

試算に当たっての主な設定条件等

- 新車販売台数、自動車諸元（重量、排気量、燃費、車両価格等）、走行距離、ガソリン価格、排出係数等を用いて、現行の環境性能割が将来にかけて適用される場合と、環境性能割が廃止される場合（環境性能割以外の税制は現行制度と同一）との**乗用車の新車販売構成変化によるCO2排出量**を推計。
- 乗用車の新車販売台数のシェアは、地球温暖化対策計画等により設定された2030年のシェア（HV：40%、PHEV・BEV：20～30%、FCV：1～3%）に向かって線形に増加するとの仮定のもとに設定。
- **消費者のエコカー選択行動は、価格差の影響を有意に受けると仮定し**、ロジスティック分布により**自動車選好パターンを定式化**。
このパターンは**将来にかけて同一**とする。
- **本試算では、2024年の登録車と軽自動車の新車販売台数（373万台）を用いることとし、将来にかけて台数を一定と仮定**。
- **[CO2影響の推計式]**

1台あたり型式別CO2排出量（kgCO₂）＝年間平均走行距離（10,000km）×ガソリンCO₂排出係数（2.32kgCO₂/L）÷型式別燃費（km/L）

新車販売（全体）のCO₂排出量（kgCO₂）＝Σ（1台あたり型式別CO₂排出量×型式別販売台数）

③今年度の税制改正要望の内容

車体課税のグリーン化（自動車税・軽自動車税）

現行の税制措置

- 環境性能割は、2023年3月末までとされていた措置を2023年末まで据え置き。2024年1月1日から2026年3月末にかけて、段階的に税率の基準となる燃費基準の達成度を引上げ。
- 種別割（グリーン化特例）は、2023年3月末までとされていた措置を2026年3月末まで延長。

〈環境性能割〉

2021年4月1日 ～2023年3月31日 →2023年12月31日 まで据え置き	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 85%達成		
2030年度基準 75%達成	1%	
2030年度基準 60%達成	2%	1%
上記以外	3%	2%



2024年1月1日 ～2025年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 85%達成		
2030年度基準 80%達成	1%	
2030年度基準 70%達成	2%	1%
上記以外	3%	2%

2025年4月1日 ～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 95%達成		
2030年度基準 85%達成	1%	
2030年度基準 80%達成	2%	
2030年度基準 75%達成		1%
上記以外	3%	2%

〈種別割〉

2023年4月1日～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	▲75%	▲75%

※別途、排出ガス規制（平成30年規制等）や2020年度燃費基準達成に係る条件がある。

要望の内容

地球温暖化対策・公害対策の一層の推進、汚染者負担の性格を踏まえた公害健康被害者補償のための安定財源確保の観点から、車体課税の一層のグリーン化を推進する。また、令和7年度与党税制改正大綱を踏まえ、取得時における負担軽減等課税のあり方の見直しや保有時の税負担の検討に当たっては、より一層のグリーン化を確保するための所要の措置を求める。

期待される効果

地球温暖化・公害対策の一層の推進、エネルギー転換・脱炭素化に資するイノベーションの推進。

車体課税のグリーン化（自動車重量税）

現行の税制措置

- 自動車重量税の免税等の特例措置（エコカー減税）は、2023年4月末までとされていた措置を2023年末まで据え置き。2024年1月1日から2026年4月末にかけて、段階的に税率の基準となる燃費基準の達成度を引上げ。

2021年5月1日 ～2023年4月30日 →2023年12月31日 まで据え置き	初回 車検	2回目 車検	2024年1月1日 ～2025年4月30日	初回 車検	2回目 車検	2025年5月1日 ～2026年4月30日	初回 車検	2回目 車検
電気自動車等	免税	免税	電気自動車等	免税	免税	電気自動車等	免税	免税
2030年度基準 120%達成			2030年度基準 120%達成			2030年度基準 125%達成		
2030年度基準 90%達成		2030年度基準 90%達成	2030年度基準 100%達成					
2030年度基準 75%達成		▲50%	2030年度基準 90%達成		▲50%			
2030年度基準 60%達成		▲25%	2030年度基準 80%達成		▲25%			
			2030年度基準 70%達成			2030年度基準 75%達成	本則税率	

※電気自動車等：
電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車

※別途、排出ガス規制（平成30年規制等）や2020年度燃費基準達成に係る条件がある。

要望の内容

地球温暖化対策・公害対策の一層の推進、汚染者負担の性格を踏まえた公害健康被害者補償のための安定財源確保の観点から、車体課税の一層のグリーン化を推進する。また、令和7年度与党税制改正大綱を踏まえ、取得時における負担軽減等課税のあり方の見直しや保有時の税負担の検討に当たっては、より一層のグリーン化を確保するための所要の措置を求めるとともに、自動車重量税が汚染者負担による公害健康被害補償のための安定的財源として果たしてきた役割を踏まえ、引き続き、これを自動車重量税から引き当てることを求める。

期待される効果

地球温暖化・公害対策の一層の推進、エネルギー転換・脱炭素化に資するイノベーションの推進。