

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 ヒアリング資料

2025年9月2日

経済産業省 製造産業局 自動車課



1. 自動車産業の現状

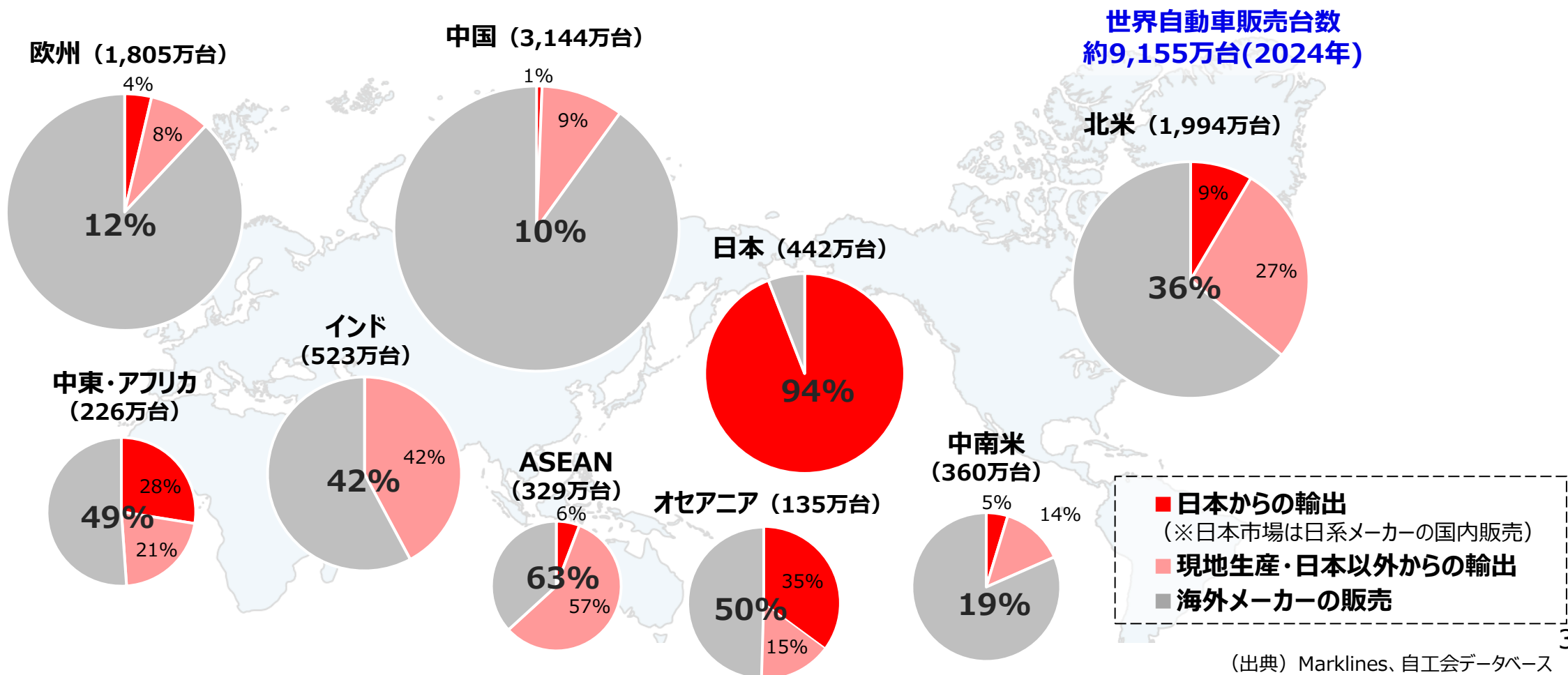
2. GX・DXに向けた取組

3. 米国関税措置に係る対応状況

4. 車体課税の抜本見直し

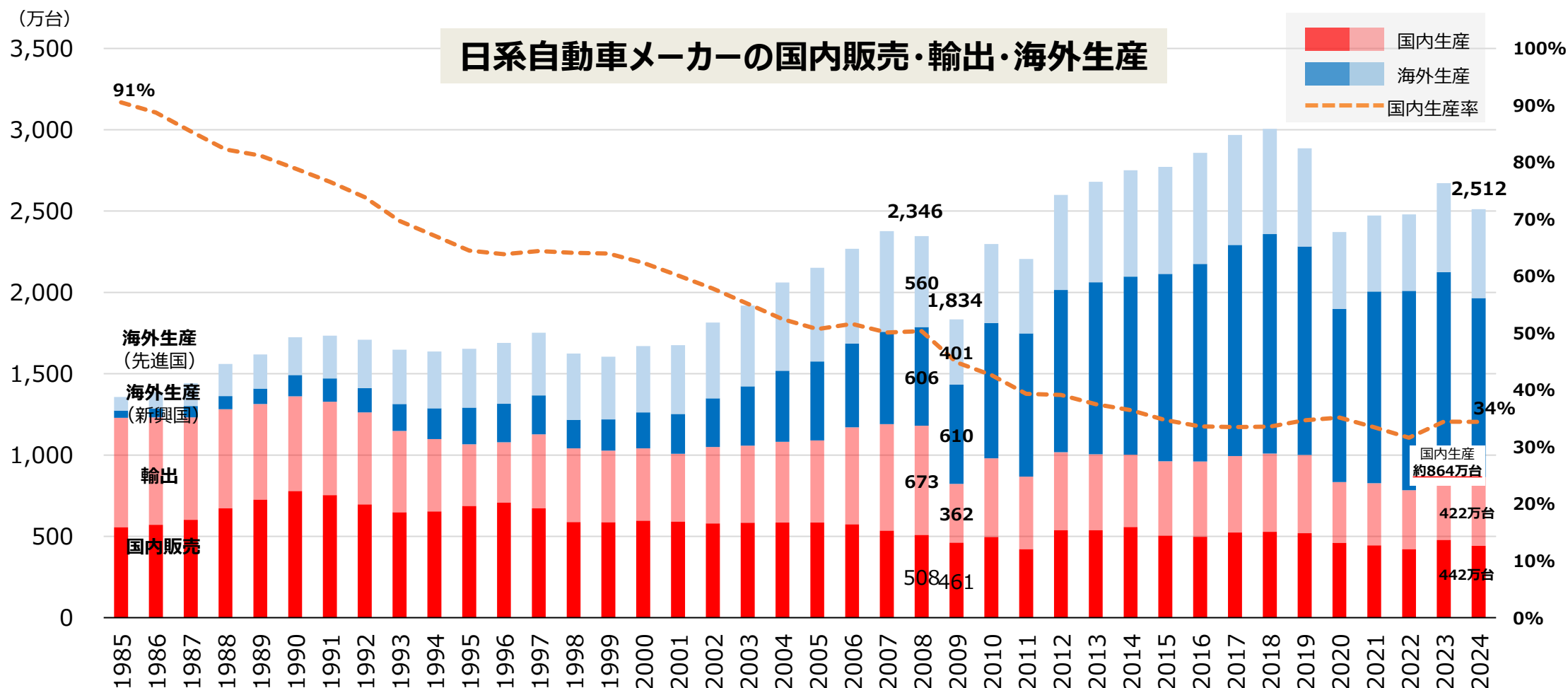
自動車産業のマーケット構造について（販売台数）

- グローバルの自動車販売台数（2024年）は、約9,200万台（日系約2,400万台・シェア約26%）、日本国内は約440万台。グローバル市場を意識した国際競争力の確保・強化が不可欠。
- 市場が大きい中国・北米・欧州（特に日系シェアが高く、日本からの輸出も多い北米）のほか、今後シェア拡大の見込まれる新興国、特に、日系の生産拠点が集積するASEAN・インドは重要。



日本の自動車産業の国内生産・販売の推移

- 国内生産比率は海外生産比率の拡大に伴い低下。足下の国内生産台数は約864万台。
- 国内販売台数は、1990年代は概ね600万台を超えていたが、2000年台は500万台へ。足下では500万台を下回り、昨年は約442万台。



注：国内販売台数は日系OEM12社の販売台数（海外輸入分含む点に留意）、新興国はアジア、中近東、中南米、アフリカ、先進国は北米、欧州、大洋州。
（出典）一般社団法人日本自動車工業会データベース

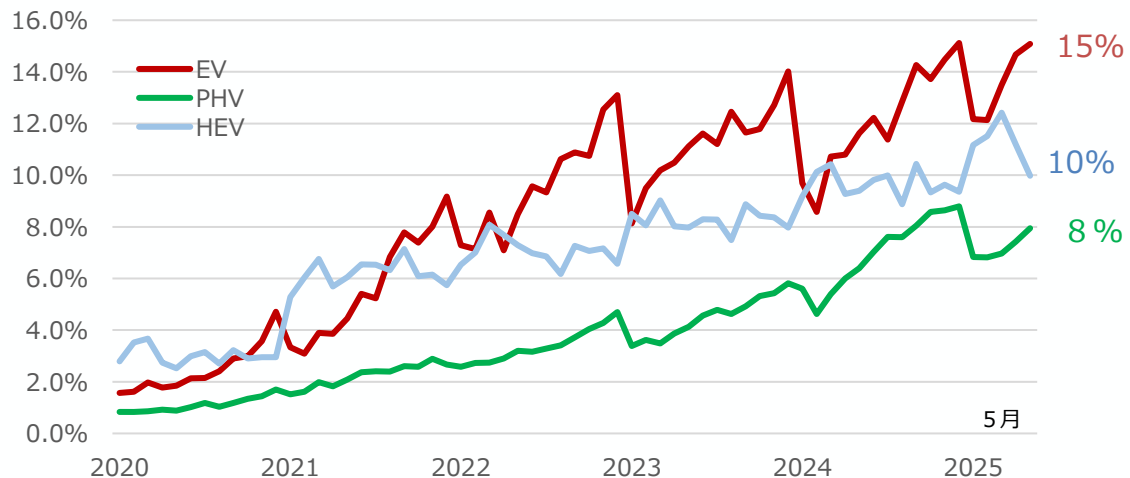
主要地域の市場における電動化の動向

- グローバルでEVの販売比率は基本的には増加トレンド。
- 欧米では、HEV販売比率も増加傾向。

(カッコ内は2024年の年間販売台数)

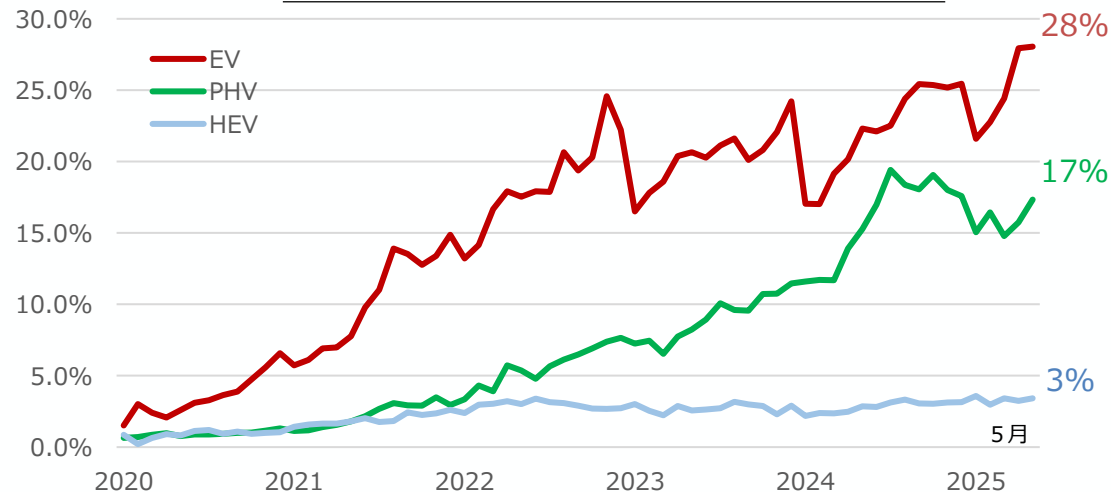
世界

(EV : 1,112万台、PHEV : 644万台、HEV : 845万台)



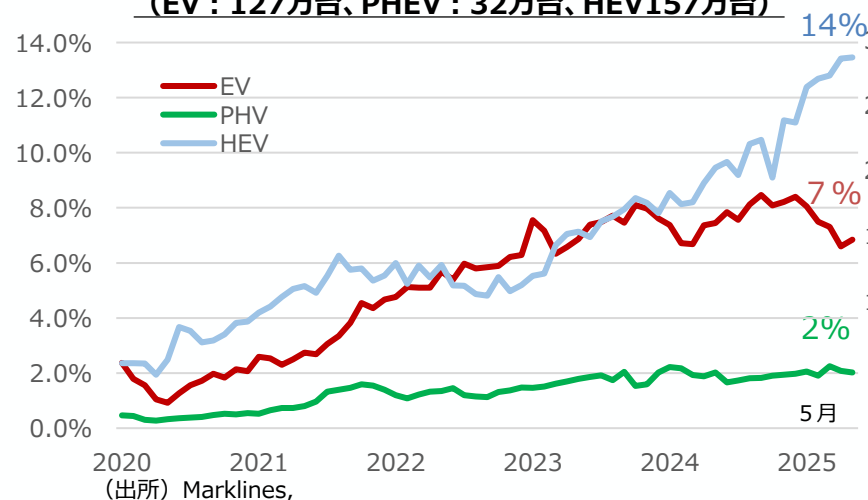
中国

(EV : 710万台、PHEV : 510万台、HEV:90万台)



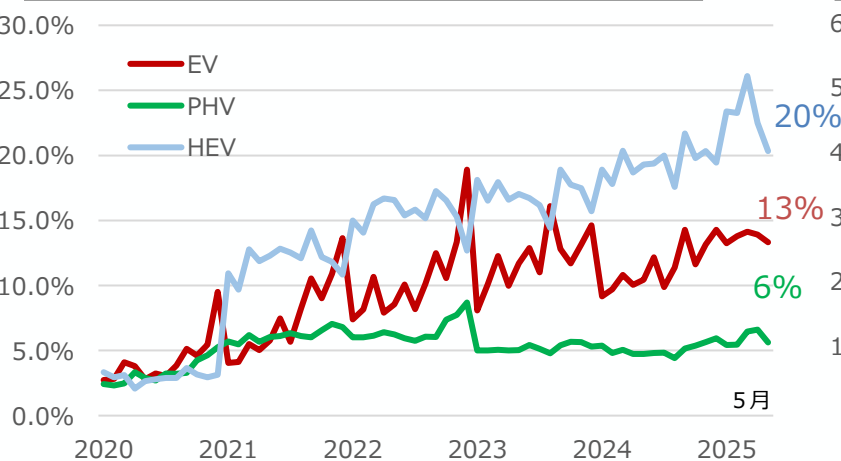
米国

(EV : 127万台、PHEV : 32万台、HEV157万台)



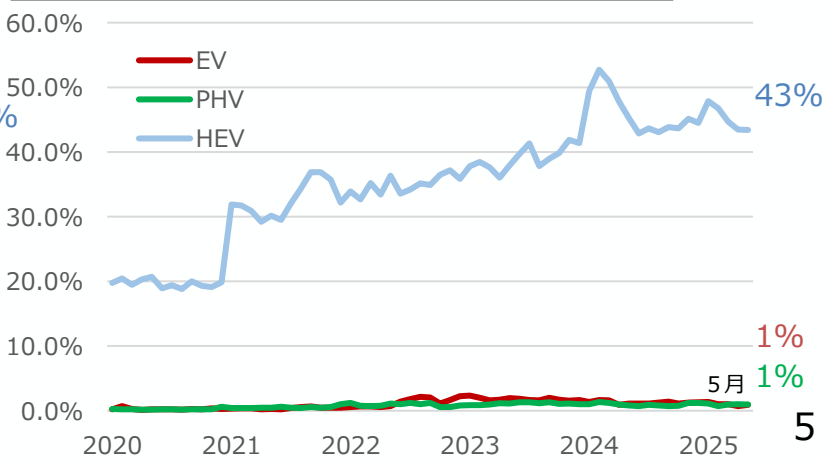
欧州

(EV : 207万台、PHEV : 92万台、HEV : 352万台)



日本

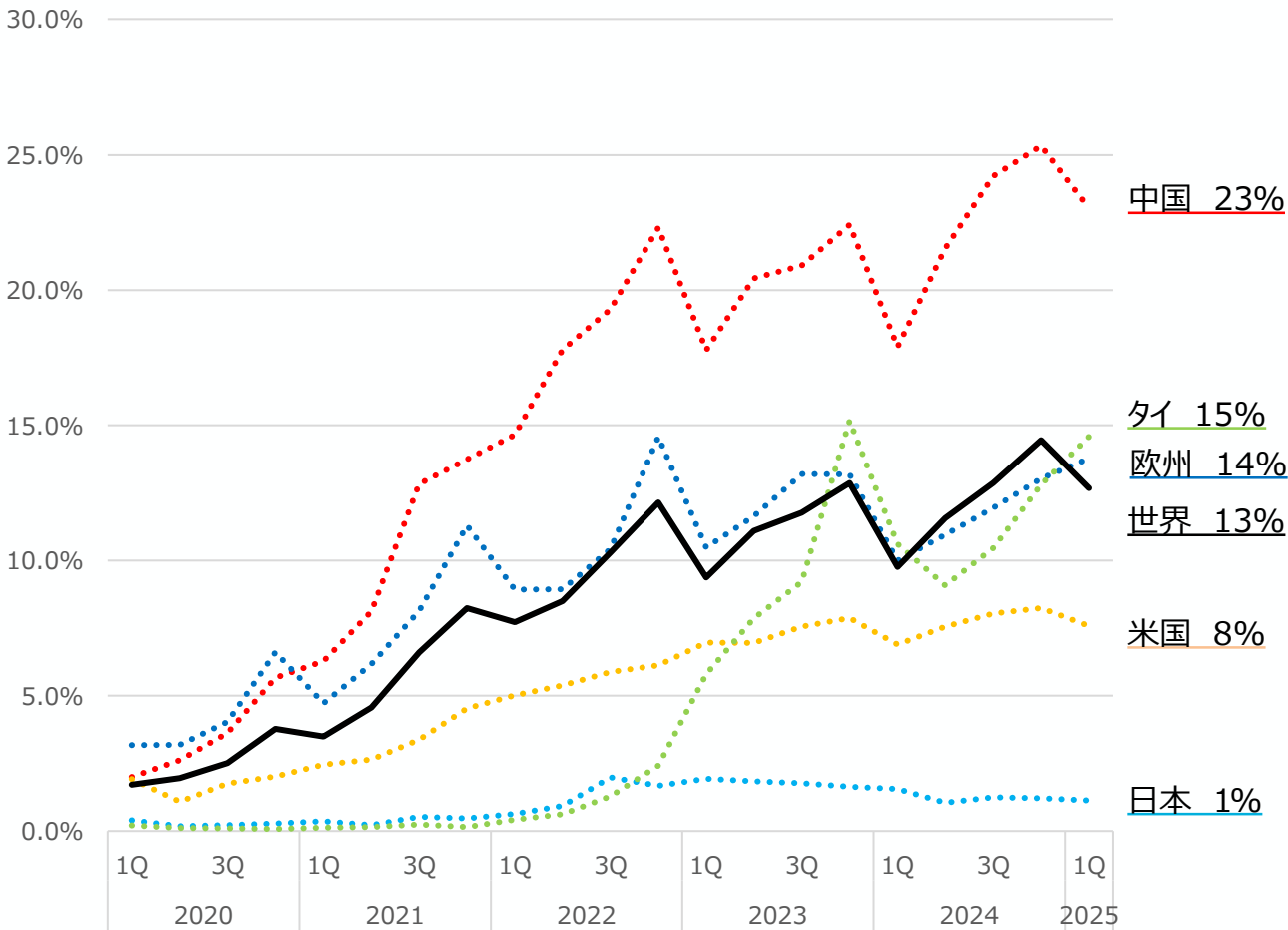
(EV : 5.6万台、PHEV : 4.3万台、HEV:203万台)



世界のEV市場の動向

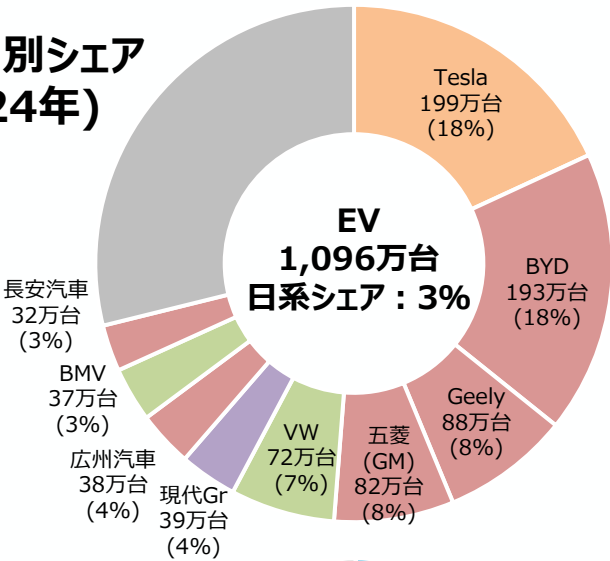
- 世界全体のEV販売比率の伸びは減速傾向。25年1Qの販売比率は13%。
- EV市場はテスラに加え、BYDをはじめとした中国企業が上位を占めている。

EV販売比率の推移



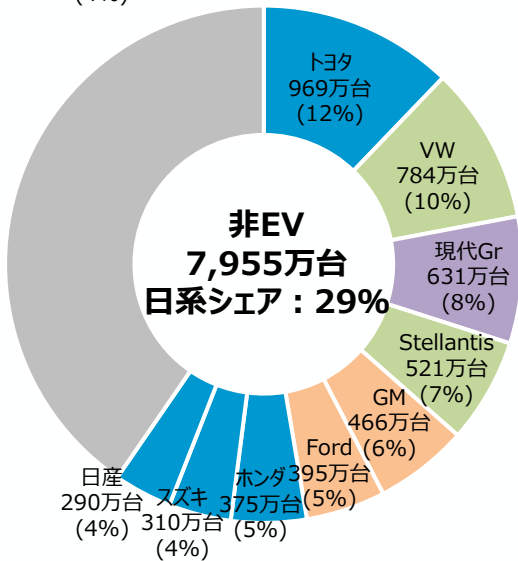
(出所) Marklines

メーカー別シェア
(2024年)



EVシェア

中国系 : 55%
米国系 : 21%
欧州系 : 16%
日系 : 3%





1. 自動車産業の現状

2. GX・DXに向けた取組

3. 米国関税措置に係る対応状況

4. 車体課税の抜本見直し

自動車産業を巡る現状

- カーボンニュートラル・地域の足の確保といった**社会的な要請**や**ユーザーニーズの深化**、またこれに応える**技術の進展**を背景に、**GX/DX両面でのグローバルな大競争**が進展。

社会的な要請

カーボン
ニュートラル
【CN実現(50年)】

人口減少
【1億人割れ(56年)】

事故・渋滞に
よる経済損失

物流問題
【2024年問題】

ユーザーニーズ

所有から利用へ

パーソナライズ

体験重視

GX・DX両面での大競争

GX（グリーン・トランスフォーメーション）

- ・ **自動車のライフサイクル全体でのカーボンニュートラル**が世界共通の課題に。
- ・ その実現に向けて「**多様な道筋**」でのイノベーション等が加速。
- ・ **電動化の進展の中で新興メーカーも台頭し、新たな競争の時代**に。

DX（デジタル・トランスフォーメーション）

- ・ **SDV***の登場で、クルマづくりやビジネスモデルが大きく変化。**他方、セキュリティ上のリスク増大懸念も。**
- ・ 米中では**新たなAIモデルによる自動運転の社会実装**が進展。
- ・ 欧州をはじめ、**データ連携基盤の構築とデータ利活用の動き**

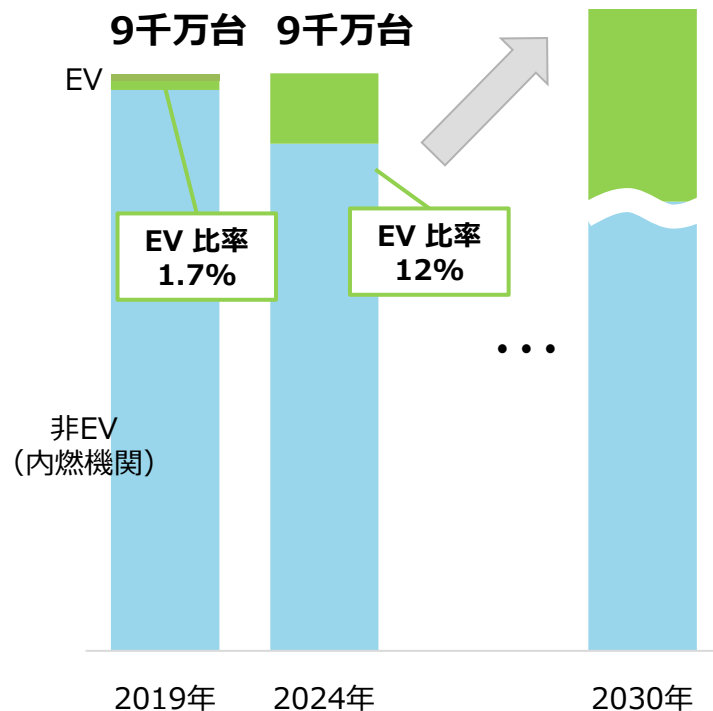
地政学リスクの高まり

- ・ **SDV化の進展に伴い車両と外部が繋がる中、半導体、通信機器等のサプライチェーン（SC）やセキュリティへの懸念が今後一層高まるおそれ。**

自動車分野のGXに向けた政府の取組（EVと内燃機関、両市場で勝つ）

- 世界市場の動向や、それぞれの技術の課題等を踏まえると、EV、FCV、ハイブリッドなど「多様な選択肢」を通じてカーボンニュートラルを実現していく、「マルチパスウェイ戦略」が日本の基本戦略。
- その戦略の下で、①取組が遅れている「EVでも勝つ」べく競争力の強化を急ぐとともに、②内燃機関においても勝ち続ける取組を進めて行く。

世界自動車販売台数とEV比率の推移



（１）多様な道筋（マルチパスウェイ）を軸とした海外への働きかけ

- ✓ 多様な道筋（マルチパスウェイ）に関する国際理解の醸成（G7、COP等）
- ✓ 安定的な蓄電池サプライチェーン構築、重要鉱物の確保
- ✓ 米国IRA等も踏まえた同志国連携による「公正な市場」の整備
- ✓ 戦略拠点であるアジアにおける各国との「次世代自動車産業」の共創

（２）EVにおける競争力の強化（EVでも勝つ）

- ✓ 競争力の源泉となる技術開発（全固体電池・モーター等）
- ✓ 国内生産基盤の構築（EV等の国内投資支援）
 - －蓄電池の製造能力強化、戦略分野国内投資促進税制
 - －サプライヤーの事業再構築・電動化対応支援
- ✓ 魅力ある国内市場の構築
 - －車両導入支援
 - －充電・充てんインフラ整備

（３）内燃機関等でも勝ち続ける取組

- ✓ 合成燃料の開発加速化、バイオ燃料の導入拡大
- ✓ 円滑な事業再編・業態転換
- ✓ 水素モビリティ社会構築（商用車への重点的支援）

自動車分野のGXに向けた政府の取組

①電動化

- **GI基金による技術開発**
 - ・次世代電池・モーターの開発支援
- **電池等の戦略物資の確保**
 - ・電池工場の国内立地支援
- **電気自動車等の購入補助**
 - ・乗用車、商用車の購入補助
- **充電インフラの整備支援**
 - ・設置費用の支援
 - ・充電口数の増加、高出力化を進める。
- **戦略分野国内生産促進税制**
 - ・EV、PHEV、FCVの生産・販売量に応じた税額控除



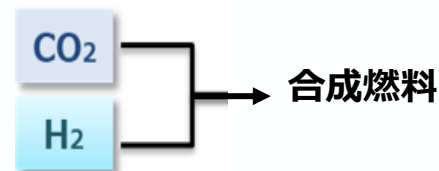
②モビリティ分野での水素活用

- **水素社会の構築**
 - ・水素社会推進法(2024年6月に施行)
 - ・GI基金による技術開発支援
- **商用車に重点化した導入支援**
 - ・商用FCVの導入支援の充実
 - ・大規模水素ステーションへの支援強化
 - ・初期需要の創出に向け、重点地域を選定し、官民の投資を集中



③合成燃料・バイオ燃料

- **GI基金による合成燃料の技術開発**
 - ・大規模かつ高効率な製造技術
 - ・商用化目標を2040年から2030年代前半に前倒し
- **バイオ燃料導入拡大に向けた検討**
 - ・合成燃料の商用化に向けた取組と並行してバイオ燃料を推進
 - ・石油業界との対話を進め、円滑な導入拡大に向け検討を加速
- **国際連携の強化**
 - 合成燃料やバイオ燃料に関する国際会議や二国間対話を通じた各国連携の強化



④サプライヤー等の事業転換支援（ミカタブプロジェクト）

地域の自動車産業や雇用を支える部品サプライヤーなどが円滑にGX/DXに対応できるよう支援。

（セミナー・実地研修、相談窓口、専門家派遣、設備投資等支援）

モビリティDX分野における世界の動向

- クルマのデジタル化（SDV化）、自動運転等の新たなモビリティサービスの提供、データ利活用などの分野で、グローバルに取組が進展。

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

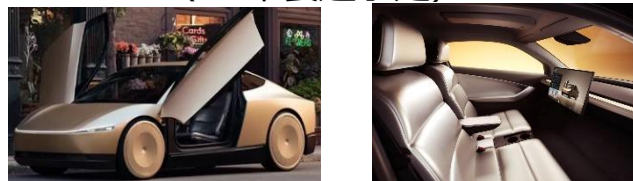
＜米国・Waymo＞
250台規模
(23年時点)



＜中国・百度＞
1,000台規模
(同)



＜米国・Tesla＞
(26年製造予定)



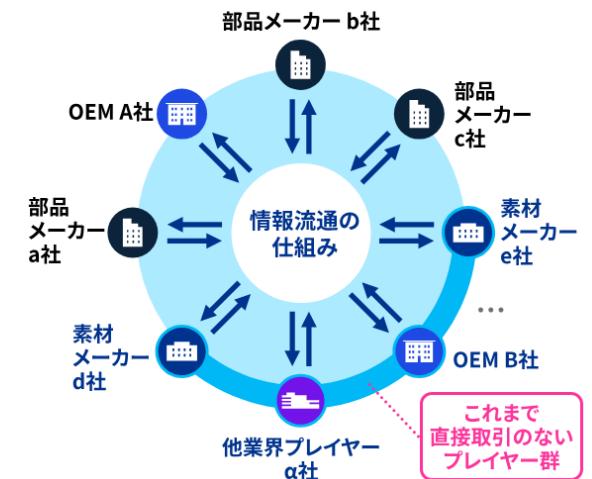
出所：画像は各社HP・SNSアカウントより引用

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KPMGLレポートより引用

「モビリティDX戦略」2025年のアップデート

「モビリティDX戦略」2025年のアップデート（2024年 5月24日公表版をアップデート）

<戦略の目標（2030年及び2035年）>

- **SDVのグローバル販売台数における「日系シェア3割」の実現**

※ SDV（Software Defined Vehicle）：クラウドとの通信により、自動車の機能を継続的にアップデートすることで、運転機能の高度化など従来車にない新たな価値が実現可能な次世代の自動車

<アップデートの背景>

- **SDVの重要技術を巡る開発競争の更なる激化**

- ✓ 最先端のAIの開発・実装等により自動運転機能が大きく向上。既にグローバルに自動運転サービスの展開を始めたプレイヤーも出現。
- ✓ SDV化による自動車の新たな機能・価値が社会で享受され始めており、こうした流れは、SDVの開発スピードにも直結。

- **地政学リスクの高まり**

- ✓ SDV化の進展に伴い車両と外部が繋がる中、半導体、通信機器等のサプライチェーン（SC）やセキュリティへの懸念が今後一層高まるおそれ。

<目標の実現に向けたアップデート・取組強化のポイント>

① **新たなAI技術を活用した自動運転技術**の開発・実証、② **SDV開発に対応した産業構造の構築**、③ **地政学上のリスクに対応したSCの強靱化**

SDV領域	モビリティサービス領域	データ利活用領域
✓ 自動運転AIモデル開発促進 ✓ シミュレーションの認証・認可への活用検討、E2E安全性評価手法構築 ✓ サイバーセキュリティ対応強化(SBOM活用等)	✓ 自動運転タクシーの地方展開含む標準モデル、オープンデータセット構築 ✓ 政府調達の活用など、自動運転の早期社会実装に向けた取組	✓ SDV関連部品等のグローバルSCの把握・強靱化のためのデータ連携の推進 ✓ ウラノスエコシステムでのユースケース拡張(半導体データプラットフォーム、有事のSC情報連携)

領域横断

- ✓ SDV関連システムの**国内生産基盤強化**
- ✓ 国内SDVエコシステムの構築に向けた**SDV開発プロセス標準化・デジタル化、サービス／アプリケーションプラットフォーム構築**
- ✓ モビリティDXプラットフォーム等による**ソフトウェア人材不足の解消・企業間連携**の推進

自動車関連予算（令和8年度概算要求等）のポイント

I. 多様な選択肢に係る研究開発の推進

（１）グリーン・イノベーション基金を通じた技術開発

①次世代蓄電池・モーター開発

②水素サプライチェーン構築

③合成燃料

（２）次世代蓄電池・材料評価技術開発事業

（３）水素利用拡大に向けた共通基盤強化のための研究開発事業



上限6,440億円

36億円

72億円

II. 環境性能の高い車両等の導入支援

（１）グリーンエネルギー自動車導入促進補助金

（２）商用車等の電動化促進事業

（３）グリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てん設備等導入促進補助金

1,050億円

300億円

197億円

III. 蓄電池の製造サプライチェーンの強靱化

（１）蓄電池等の製品の持続可能性向上に向けた基盤整備・実証事業

13億円

IV. 電動化の推進に向けたサプライヤーの業態転換支援

（１）CASE対応に向けた自動車部品サプライヤー事業転換支援事業

10億円

V. 自動車分野のDXの推進

（１）SDVの安定供給に向けたデータ連携基盤整備事業

（２）無人自動運転サービス実装推進事業

（３）グリーンイノベーション基金を通じた技術開発

①車載CP・シミュレーション技術開発

②スマートモビリティ社会の構築

3億円

10億円

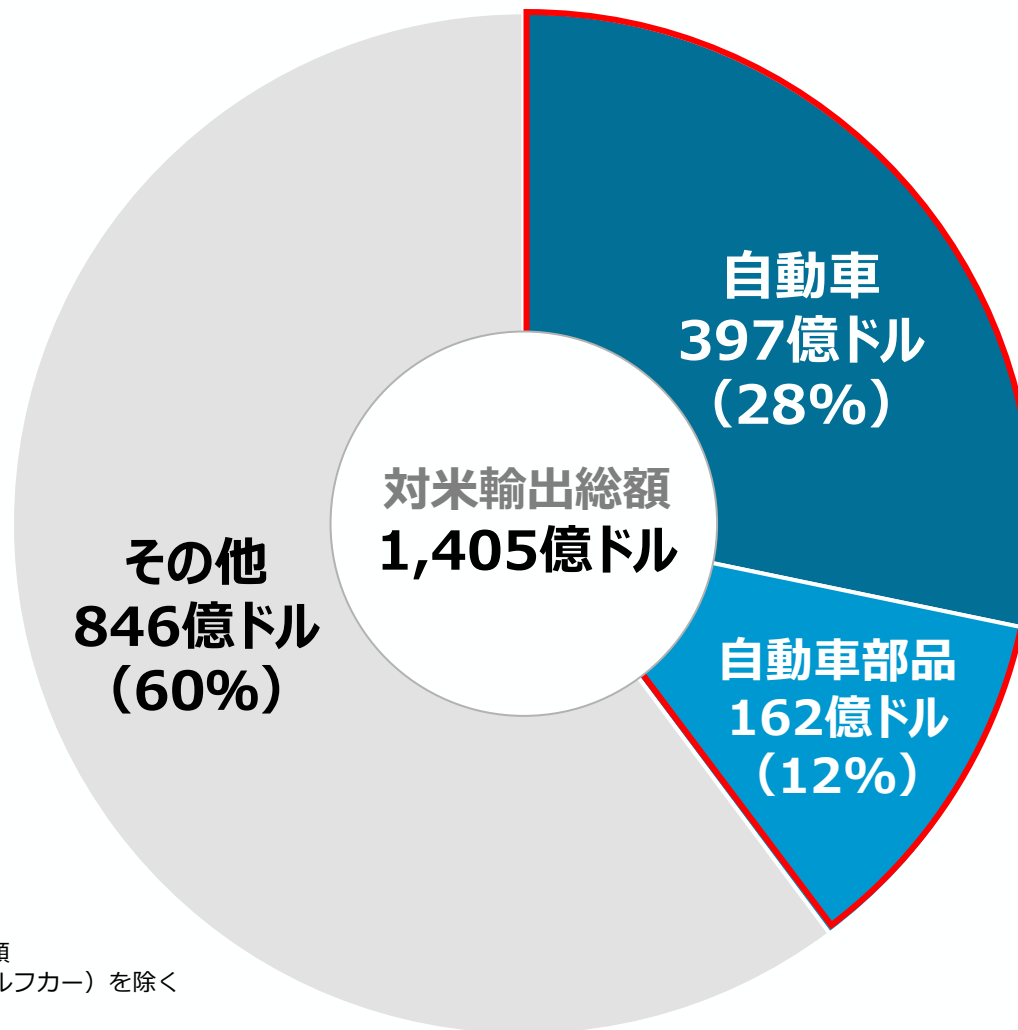
上限420億円

上限1,130億円

- 
1. 自動車産業の現状
 2. GX・DXに向けた取組
 - 3. 米国関税措置に係る対応状況**
 4. 車体課税の抜本見直し

日本から米国への輸出品目(2024年)

- 日本から米国への全輸出品目のうち、自動車・自動車部品関税の対象品目は輸出総額の約40%を占めている。

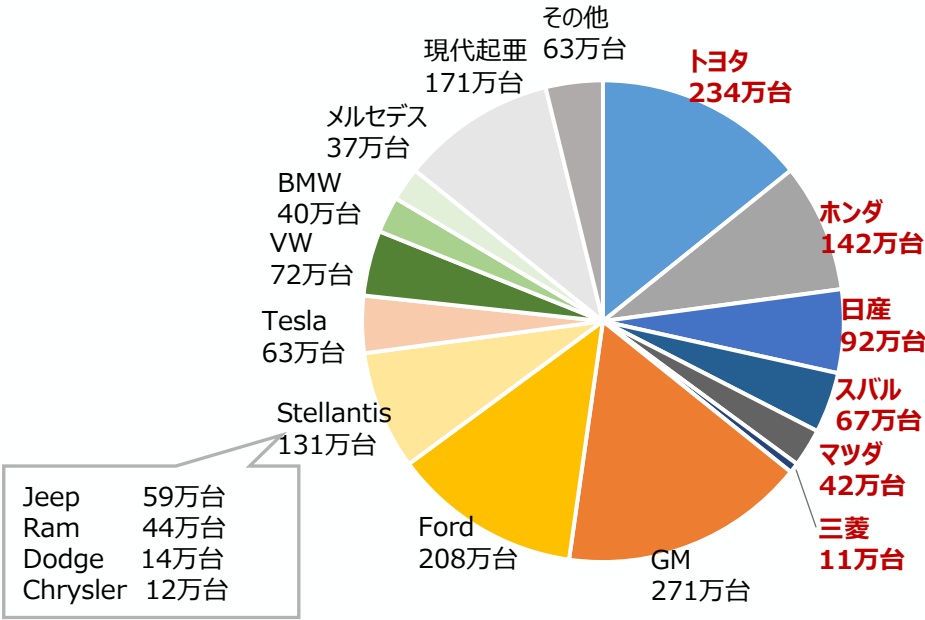


※輸出額は、貿易統計（Global Trade Atlas）に基づく日本の輸出額
輸出の対象はHS8702, 8703, 8704で870310（雪上走行車、ゴルフカー）を除く
※大統領令で指定されている自動車部品品目で算定。

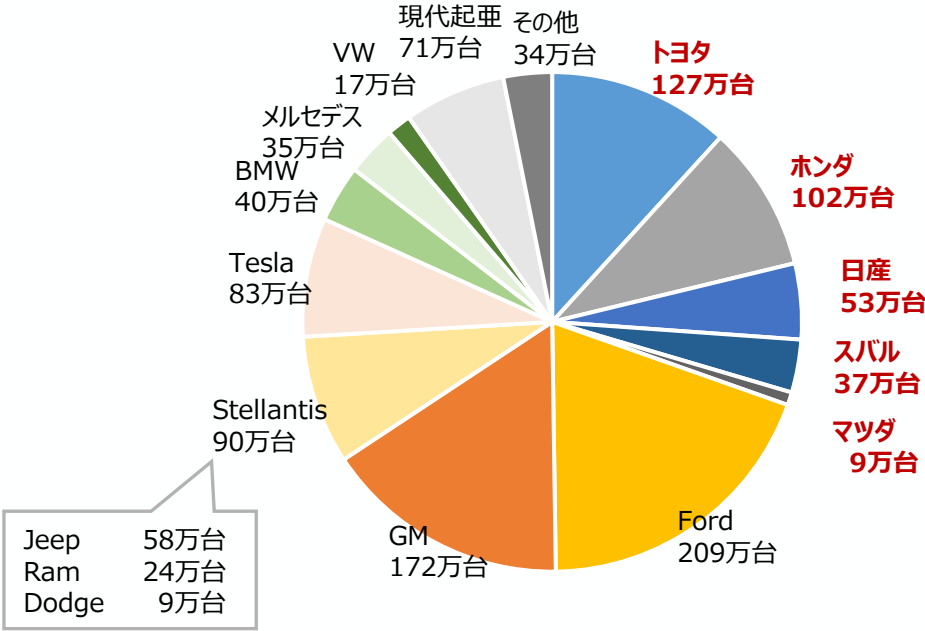
米国における自動車（商用車含む）の販売・生産（自動車メーカー別）

- 24年米国での販売台数は**1,644万台**。うち**日本車の販売台数は591万台**。
- 24年米国での生産台数**1,080万台**（米国から他国への輸出含む）。うち**日本車の生産台数は328万台**で**約3割**。

●販売（2024）：約1,644万台
うち日本車販売台数 591万台（約36%）



●生産（2024）：約1,080万台
うち日本車生産台数328万台（約30%）



(出所) Marklines ※対象は乗用車・トラック・バス

(米国の関税措置の見直し)

- **相互関税** 追加関税25% (8月1日以降) → **15% (含：MFN税率) (注)**
(注) MFN関税率が15%以上の品目には追加関税は課されず、15%未満の品目については15%となる。
- **自動車・自動車部品関税** 追加関税25% → **15% (含：MFN税率) (注)**
(注) 自動車の場合、MFN税率は2.5%。自動車の追加関税は半減。
- **半導体・医薬品関税** 仮に分野別関税が課される場合も **日本を他国に劣後する形で扱わない**

(経済安全保障面での協力)

- 日米は、日本企業による米国への投資を通じて、経済安全保障上重要な9つの分野等 (注) について、**日米がともに利益を得られる強靱なサプライチェーンを米国内に構築**していくため、緊密に連携。
(注) 半導体、医薬品、鉄鋼、造船、重要鉱物、航空、エネルギー、自動車、AI／量子等
- 日本は、その実現に向け、**政府系金融機関が最大5500億ドル規模の出資・融資・融資保証を提供**することを可能にする。出資の際における日米の利益の配分の割合は、双方が負担する貢献やリスクの度合いを踏まえ、1：9とする。

(貿易の拡大)

- 日本は、以下の事項に関連する対応をとる(**農産品を含め、日本側の関税引下げは含まれていない**)。
 - バイオエタノール、大豆、トウモロコシ及び肥料等を含む米国農産品、及び半導体、航空機等の米国製品の購入の拡大。
 - MA米制度の枠内で、日本国内のコメの需給状況等も勘案しつつ、必要なコメの調達を確保。
 - LNG等米国産エネルギーの安定的及び長期的な購入。アラスカLNGプロジェクトに関する検討。

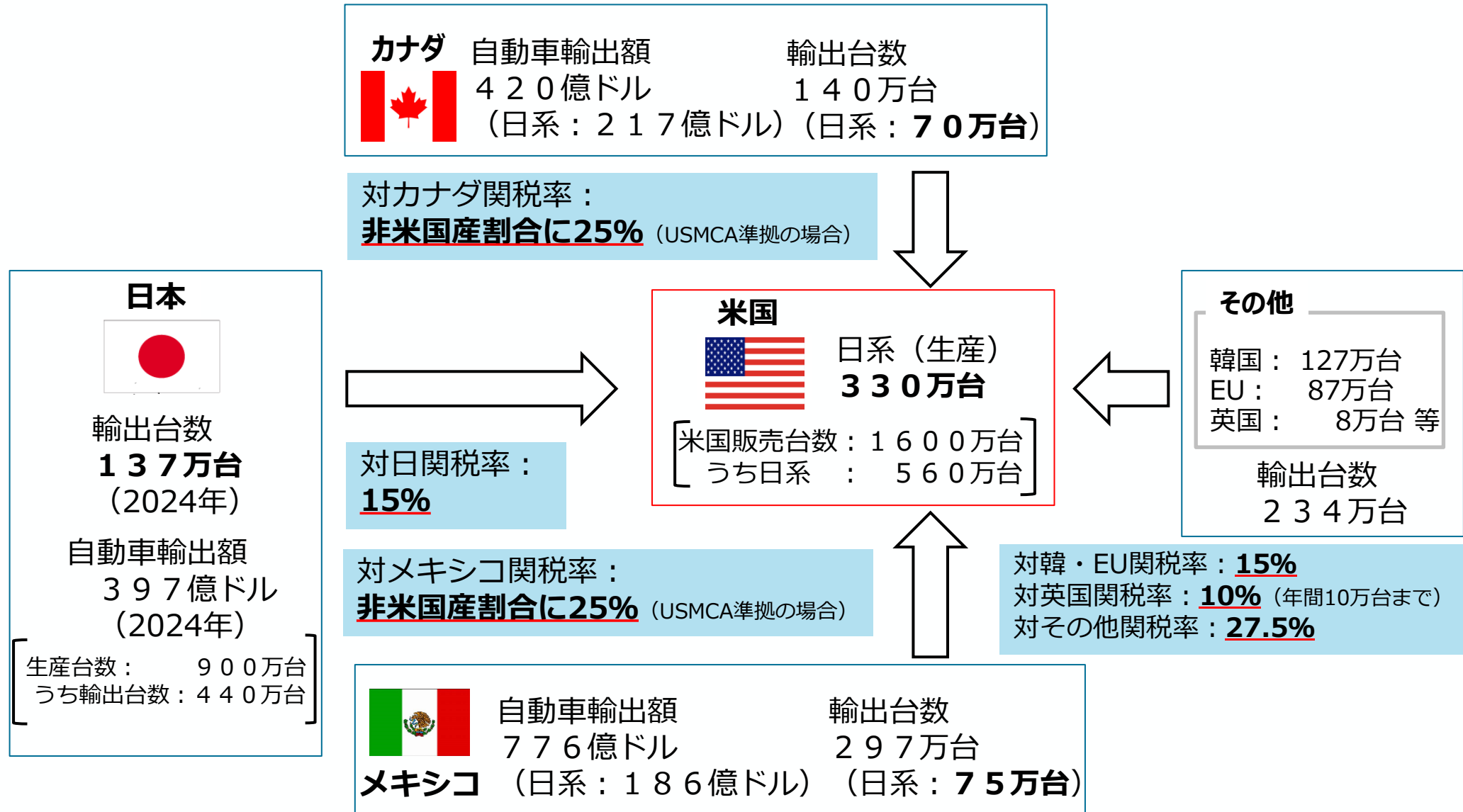
(非関税措置の見直し)

- 日本は、日本の交通環境においても安全な、米国メーカー製の乗用車を、追加試験なく輸入可能とする。
- 日本は、グリーンエネルギー自動車 (CEV) 導入促進補助金の運用に関して適切な見直しを行う。

米国の自動車関税引き上げによる影響（台数・輸出額は2023年）

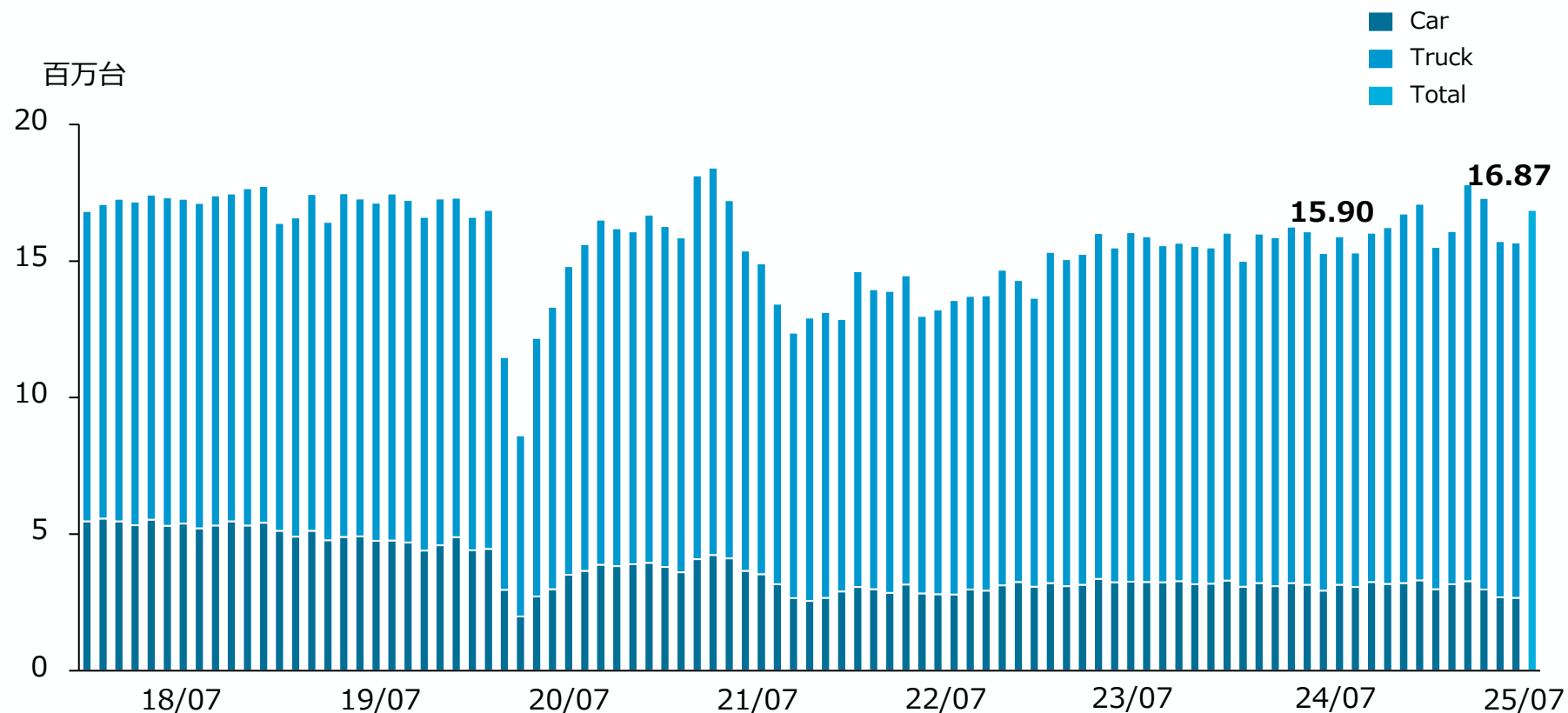
① 自動車メーカーの関税コスト負担

② 値上げした場合は、米国市場の縮小、日本からの輸出台数減による国内経済への影響



米国市場における自動車販売台数

- 2025年7月の米国市場の年間販売台数（季節調整※済み年率換算値）は1,687万台（前月比+7.6%）。



（資料）Marklines、Motor Intelligenceより作成

※季節調整：原数値から、季節変動（営業日等を起因として発生）を取り除いた数値

注：25年7月の値のみCar/Truckの内訳なし

日系OEMの対応状況・方針

※（）内の日付は2026年3月期第1四半期決算発表日。

	トヨタ（8/7）	ホンダ(8/6)	日産(7/30)	マツダ(8/5)	SUBARU(8/7)	三菱自(7/24) *8/27に関税影響額修正
2024年度 営業利益	4.8兆円	1.2兆円	698億円	1,861億円	4,053億円	1,388億円
2025年度 営業利益 見通し	3.2兆円	7,000億円	未定	500億円	2,000億円	700億円
想定為替	145円/USD	140円/USD	145円/USD	145円/USD	145円/USD	145円/USD
関税 影響額	(前回:1800億円(4-5月)) <u>1.4兆円（通期）</u>	(前回:6,500億円) <u>4,500億円（通期）</u>	(前回:最大4,500億円) <u>最大3000億円（通期）</u>	(前回：通期影響は示さず) <u>2,333億円（通期）</u>	(前回:25億ドル (=約3800億円)) <u>2100億円（通期）</u>	(前回・前々回：400億円) <u>420億円（通期）</u>
関税 負担	仕入先とは各社毎に関税影響額を算定。各社が出来る事をやった上で、価格改定するものはしていく	- 仕向地の変更や、米工場の稼働率の引き上げを行っている - 関税による値上げは現時点で行っていない。今後値上げするかは慎重に見極める	生産拠点の最適化、部品の調達先の調整、構成部品の改善を行っている	仕向地変更等による関税圧縮881億円、その他コスト削減800億円で関税影響の60%以上をオフセットする	価格改定、インセンティブの抑制、生産拠点の変更などにより、通期で1,257億円の挽回を見込む	関税影響を自社努力で吸収するのか、一部価格に転嫁するのか、市場状況見ながら慎重に判断

※SUBARUの関税影響額は1US\$= 152円（2025年3月期SUBARU決算為替レート）で換算。

日米交渉の合意に関する自動車業界との意見交換（7/31 石破総理・武藤大臣）

- 米国の関税措置により影響を受ける自動車業界・自動車部品業界の声を直接聞くため、7/31に石破総理大臣、武藤経産大臣が日本自動車工業会を訪問し、意見交換を実施。
- 政府としては、プッシュ型で国内産業・雇用への影響をよりきめ細やかに把握し、追加的な対応が必要であれば躊躇なく実施していく。

意見交換 結果概要

訪問日時・場所：7月31日（木）16:00～17:15（日本自動車会館）

対応者：＜政府＞石破総理、武藤経済産業大臣、藤木次官、伊吹製造局長

＜自動車メーカー＞片山自工会会長(いすゞ)、大崎社長(SUBARU)、佐藤社長(トヨタ)、
エスピノーサ社長(日産)、三部社長(ホンダ)、毛籠社長(マツダ)、中村副社長(三菱)

＜部品メーカー＞ 茅本部工会会長(日本発条)、齋藤社長(豊田合成)、白柳社長(トヨタ紡織)

企業からの主なご意見：

- 関税の引き下げを歓迎。合意内容の早急かつ確実な実行を求める。
- 15%関税は引き上げ前に比べると上昇幅は極めて大きく、今後価格と数量の両面で影響が出てくる。また、米国市場がどう動くか見通せない中、サプライチェーン支援及び税制の見直しなど国内需要喚起に期待。
- 自動車産業としては、開かれた自由な貿易に基づくビジネス環境を引き続き希望。米国以外の市場を開拓するための日本と新興市場との通商交渉にも期待。



＜自動車業界・自動車部品業界との意見交換＞

- 
1. 自動車産業の現状
 2. GX・DXに向けた取組
 3. 米国関税措置に係る対応状況
 - 4. 車体課税の抜本見直し**

令和7年度税制改正大綱（抜粋）

第一 令和7年度税制改正の基本的考え方

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 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。

車体課税の抜本見直し

(自動車重量税、自動車税環境性能割、自動車税種別割、軽自動車税環境性能割、軽自動車税種別割)

見直し

- 車体課税について、米国追加関税等の国内自動車産業への影響も踏まえつつ、市場の活性化に寄与し、2050年カーボンニュートラルの実現にも積極的に貢献するものとすべく、環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減を行い、保有時において重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じて負担を決定する公平・中立・簡素な制度とするとともに、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を踏まえつつ、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

(1) 国内市場の活性化のための環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減

- 米国追加関税等の国内自動車産業への影響も踏まえつつ、国内市場を活性化するため、環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減を行う。

(2) カーボンニュートラルに資する保有時の課税のあり方の見直し

- カーボンニュートラルに積極的に貢献するため、保有時の課税について、重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じた公平・中立・簡素な制度とする。
- 上記の見直しに伴う経過措置として、自動車重量税のエコカー減税、自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例について、延長を行う。

(3) 「新たなモビリティ社会」を踏まえた見直し

- 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検討を行う。

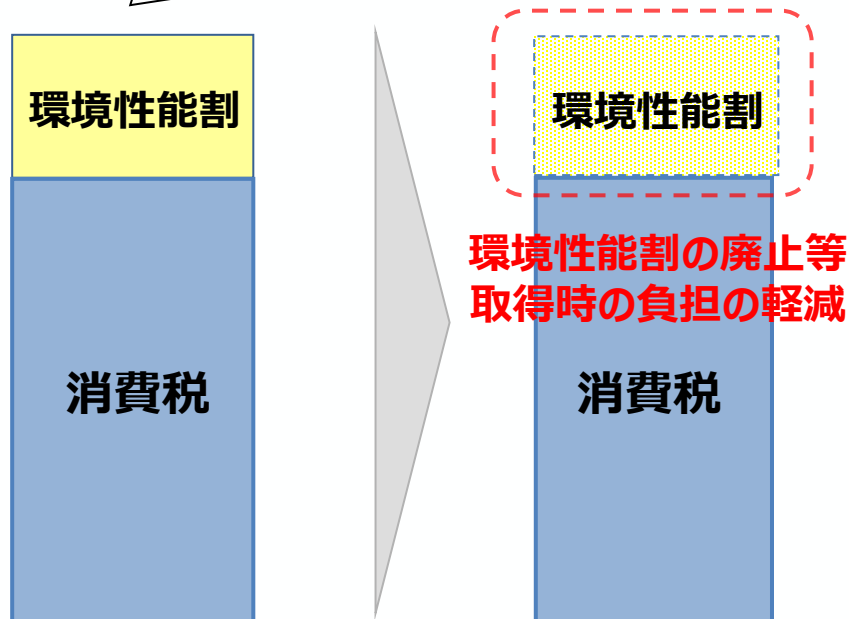
(1) 国内市場の活性化のための環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減

- 米国追加関税等の国内自動車産業への影響も踏まえつつ、国内市場を活性化するため、環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減。

■ 取得時の見直しイメージ

⇒環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減を行い、国内市場活性化

燃費性能等に応じて、登録車は0~3%、軽自動車は0~2%を課税

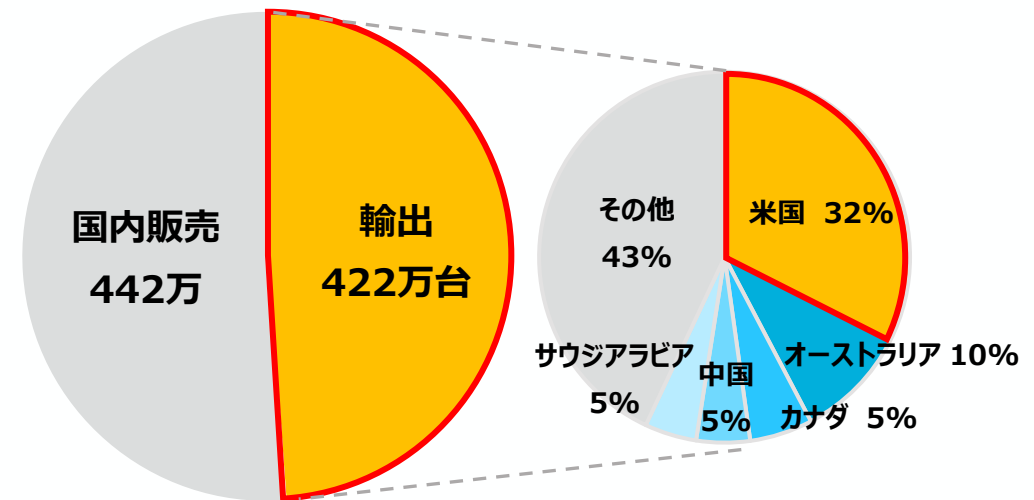


■ 日本の自動車生産と米国向け輸出（2024年）

⇒2024年の国内生産（864万台）の約48%が輸出。
うち、米国向けの輸出は約32%を占める。
(国内生産全体の約15%)

国内生産のうち国内販売及び輸出台数

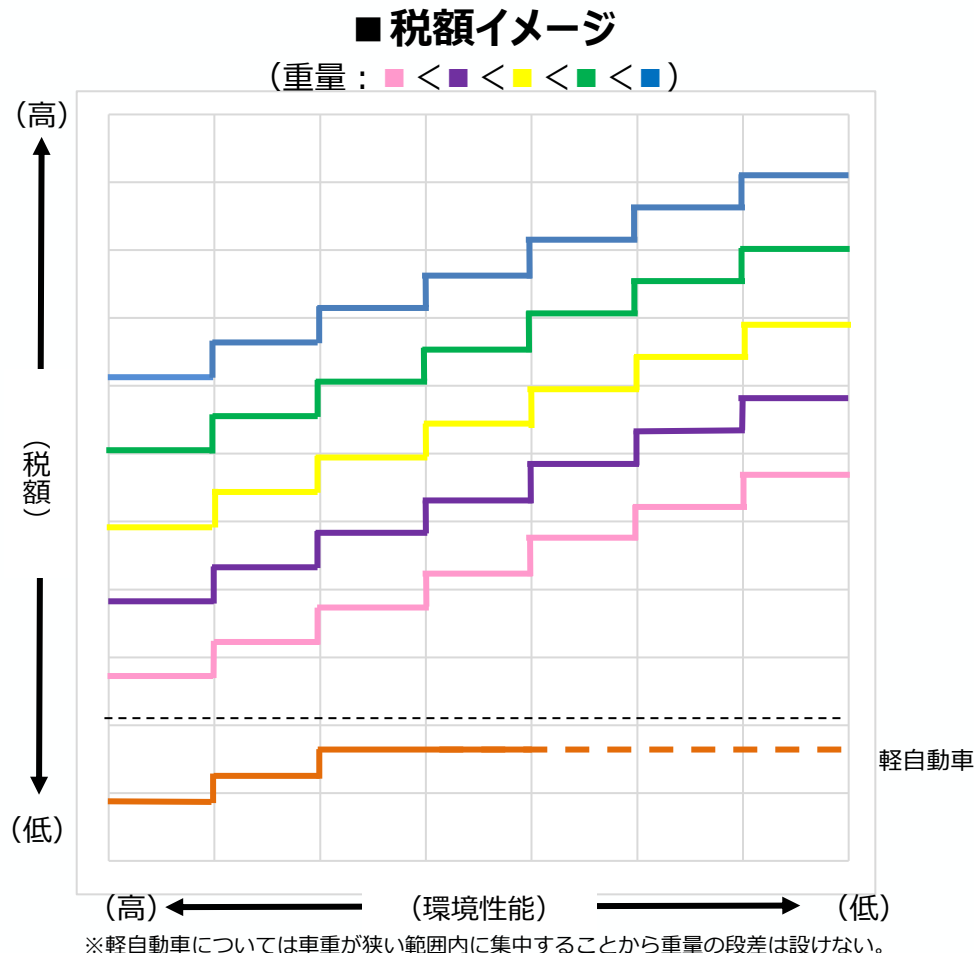
国別輸出割合



(出典) 日本自動車工業会データベースより経済産業省作成

(2) カーボンニュートラルに資する保有時の課税のあり方の見直し

- カーボンニュートラルに積極的に貢献するため、保有時の課税について、**重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じた公平・中立・簡素な制度とする。**
- 上記の見直しに伴う経過措置として、**自動車重量税のエコカー減税、自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例**について、延長を行う。



■ エコカー減税（自動車重量税）

令和7年5月1日～令和8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年度燃費基準125%達成		
2030年度燃費基準100%達成		
2030年度燃費基準90%達成	▲50%	
2030年度燃費基準80%達成	▲25%	
2030年度燃費基準75%達成	本則税率	

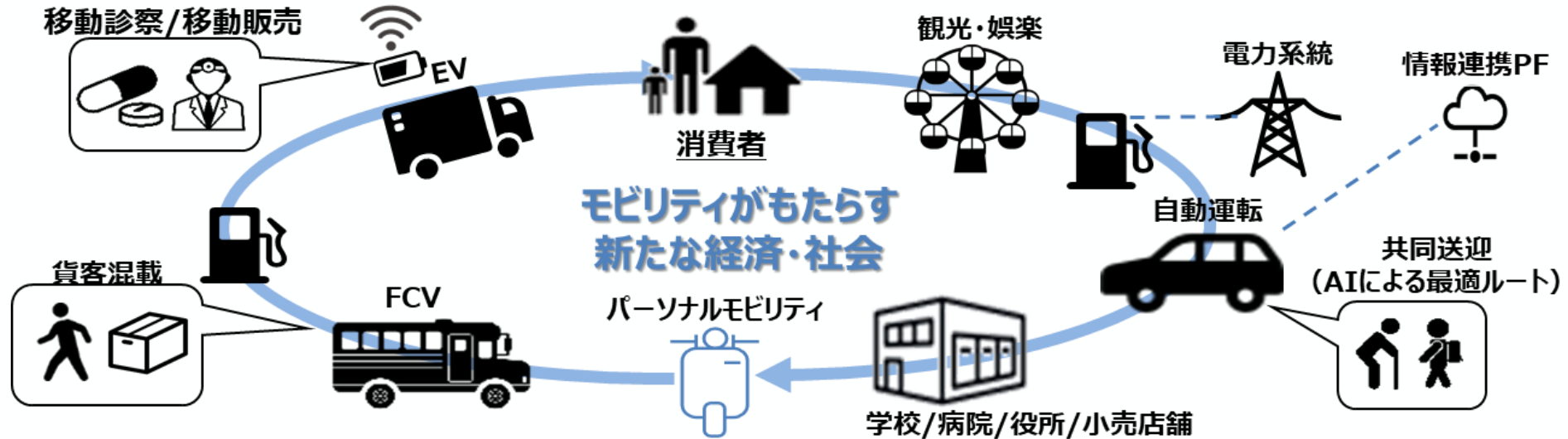
■ グリーン化特例（自動車税/軽自動車税）

令和5年4月1日～令和8年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等（※）	▲75%	▲75%

※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

(3) 「新たなモビリティ社会」の姿を踏まえた見直し

- 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検討し、見直しを行う。
- 「新たな社会」における変化の具体化（保有から利用への変化、モビリティによる受益者の広がり（MaaS、データ利活用等）、GX/DX技術の普及等）を踏まえた課税体系の見直し



車体課税の抜本見直し (自動車重量税、自動車税環境性能割、自動車税種別割、軽自動車税環境性能割、軽自動車税種別割)

