

第8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9月2日(火)
時間：13:30～15:30
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
経済産業省
国土交通省
環境省

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」
ヒアリング資料(経済産業省)
- (資料2) 「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(国土交通省)
- (資料3-1) 車体課税のグリーン化について(環境省)
- (資料3-2) 揮発油税等の当分の間税率の廃止の
影響試算について(環境省)

「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

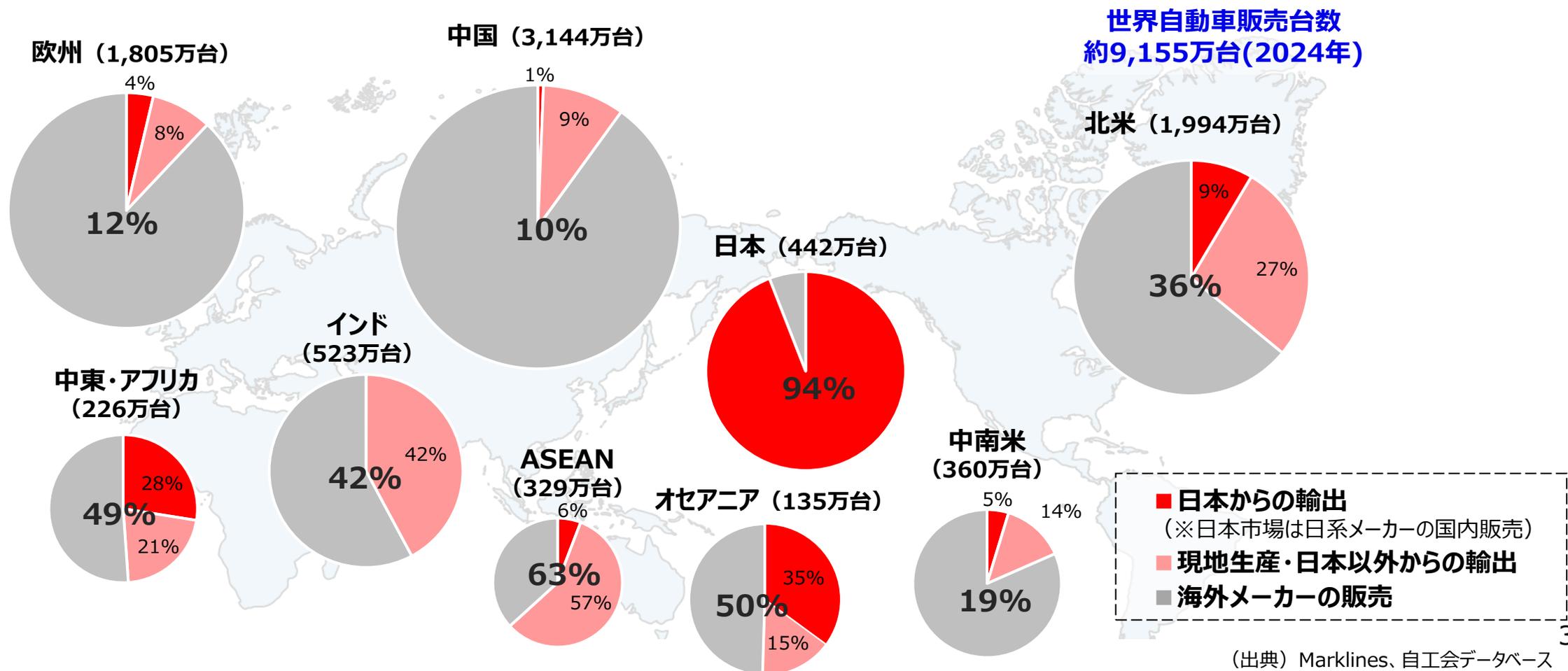
2. GX・DXに向けた取組

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

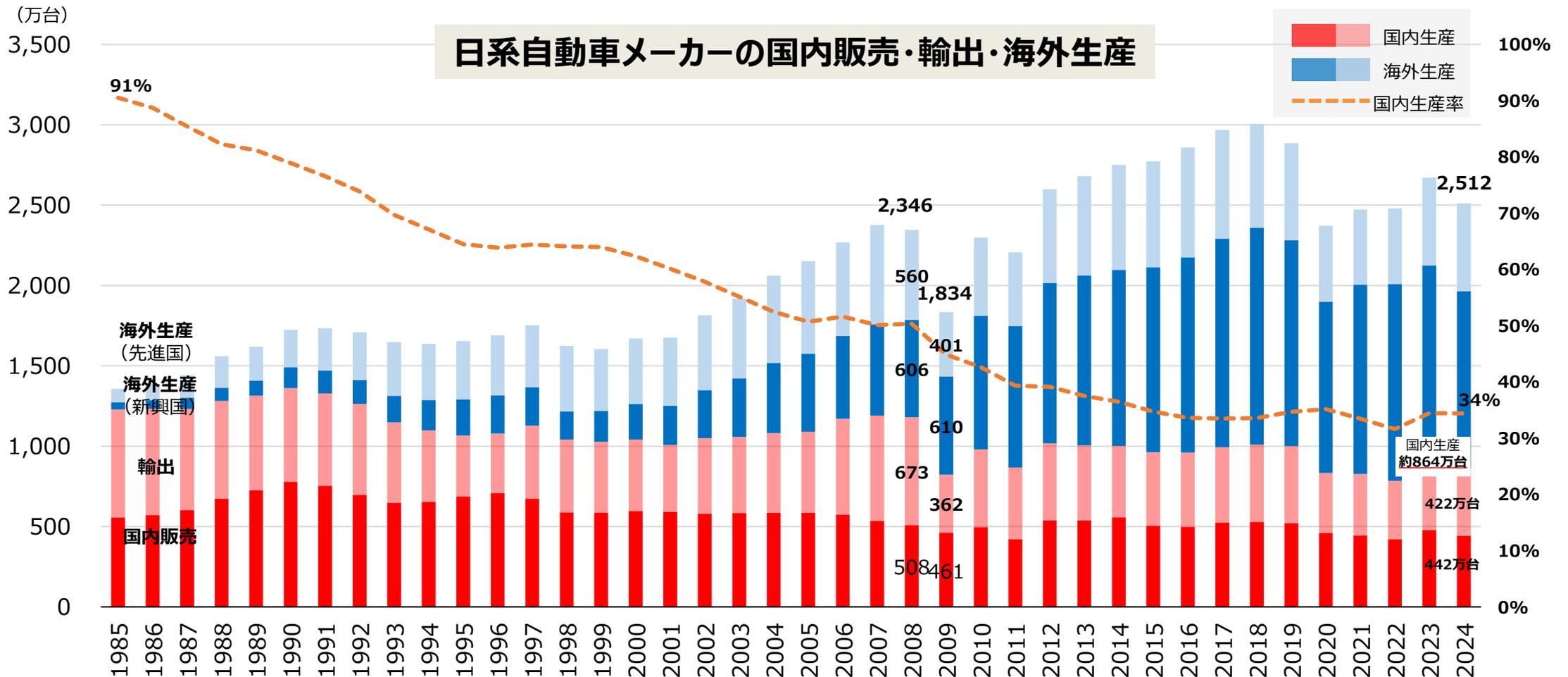
自動車産業のマーケット構造について（販売台数）

- 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

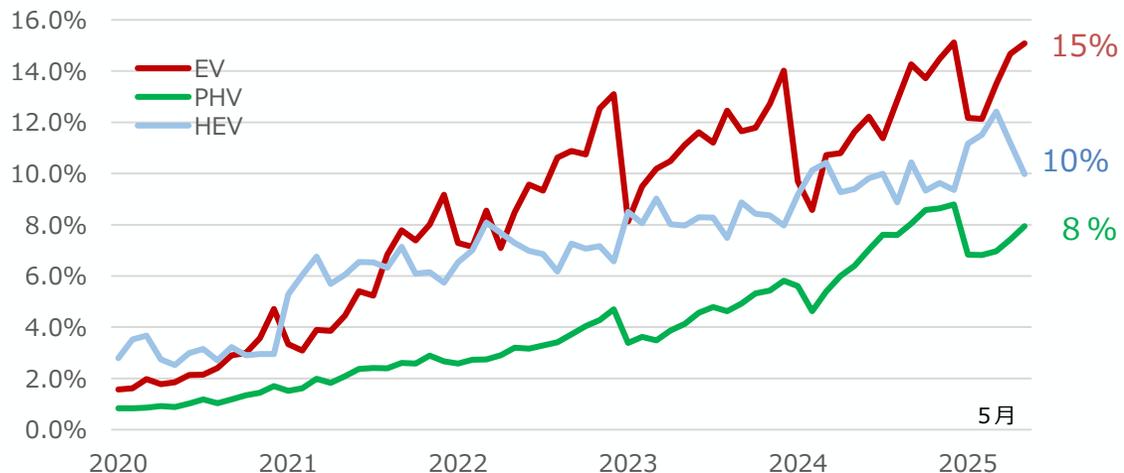
主要地域の市場における電動化の動向

- 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)

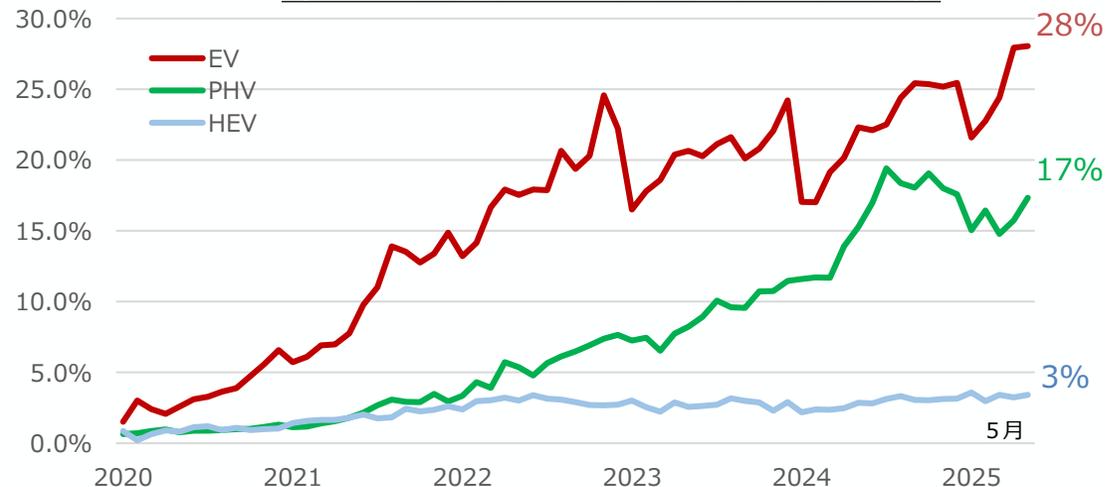
世界

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



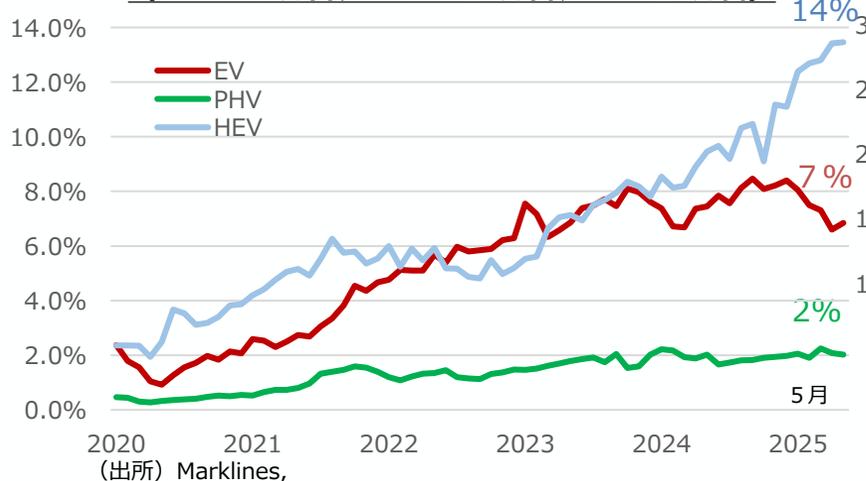
中国

(EV : 710万台、PHEV : 510万台、HEV:90万台)



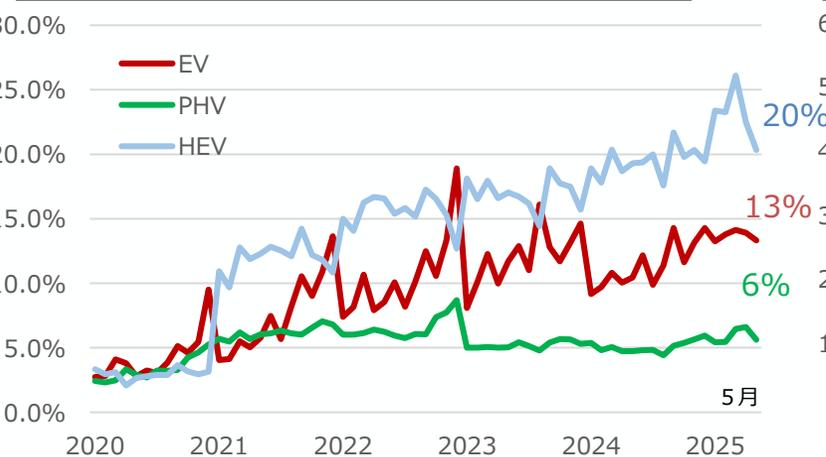
米国

(EV : 127万台、PHEV : 32万台、HEV157万台)



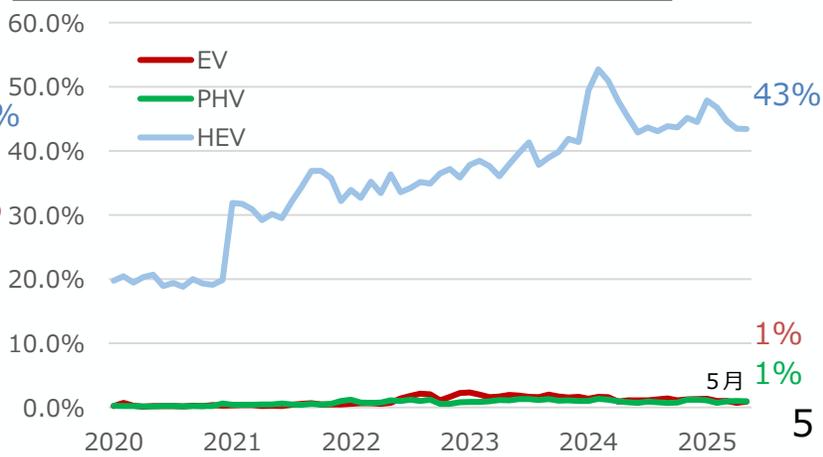
欧州

(EV : 207万台、PHEV : 92万台、HEV : 352万台)



日本

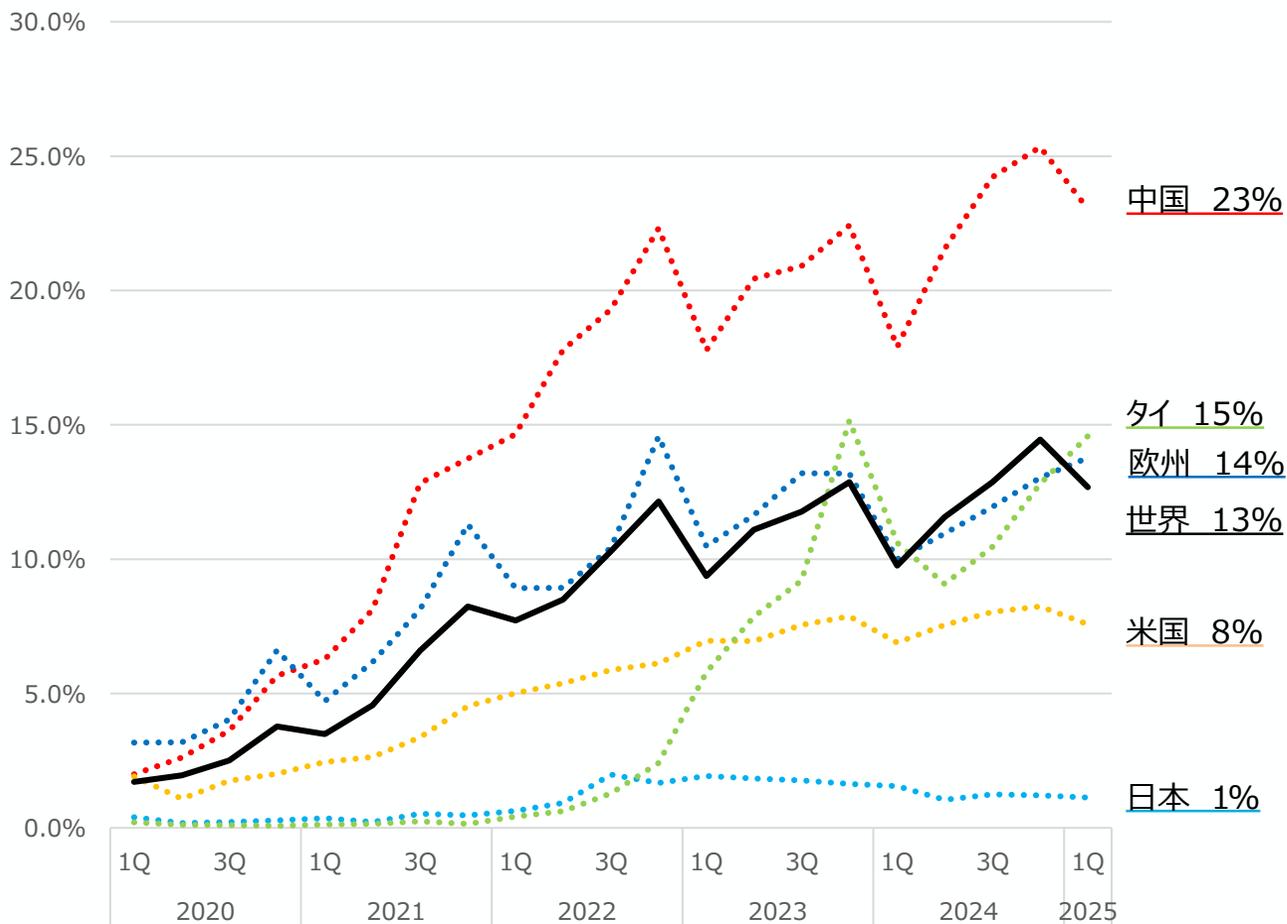
(EV : 5.6万台、PHEV : 4.3万台、HEV:203万台)



世界のEV市場の動向

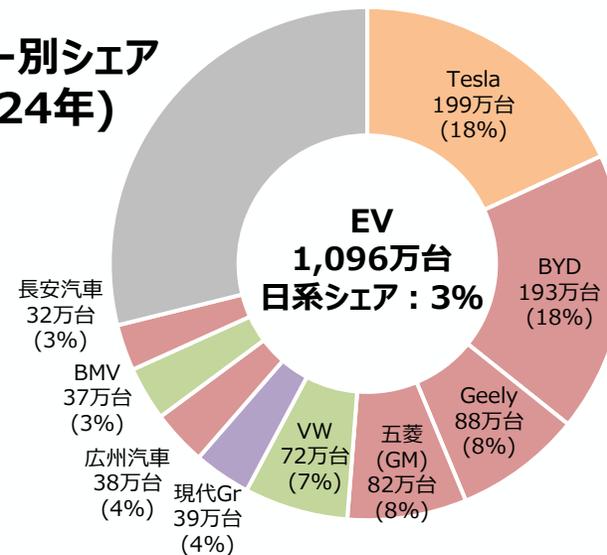
- 世界全体のEV販売比率の伸びは減速傾向。25年1Qの販売比率は13%。
- EV市場はテスラに加え、BYDをはじめとした中国企業が上位を占めている。

EV販売比率の推移



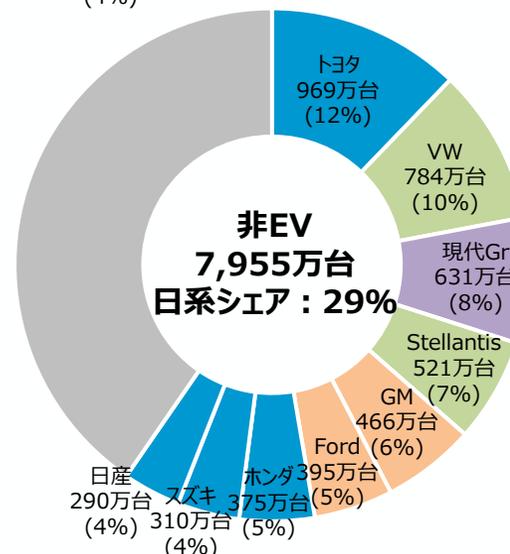
(出所) Marklines

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

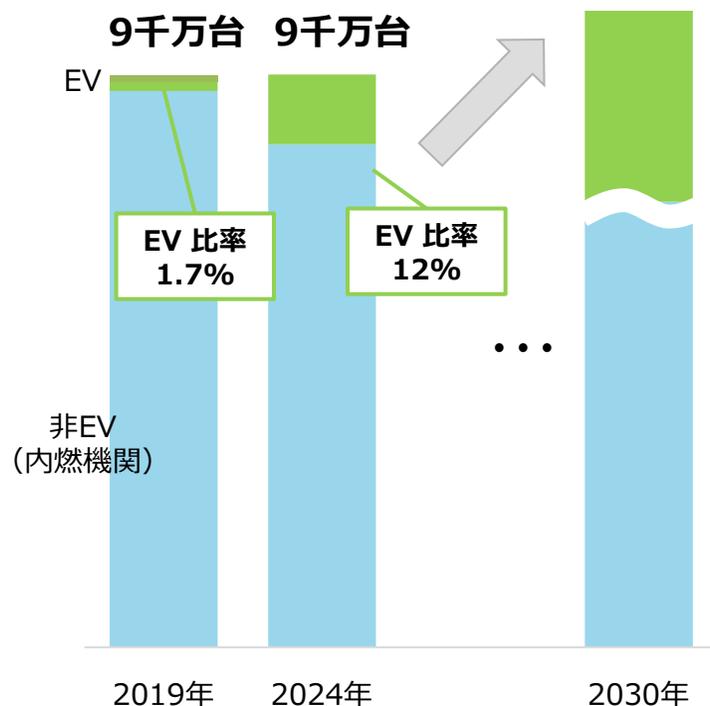
- **SDV化の進展に伴い車両と外部が繋がる中、半導体、通信機器等のサプライチェーン (SC) やセキュリティへの懸念が今後一層高まるおそれ。**

※ 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

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

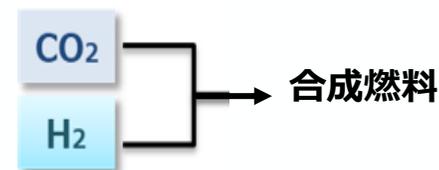


③ 合成燃料・バイオ燃料

- **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)



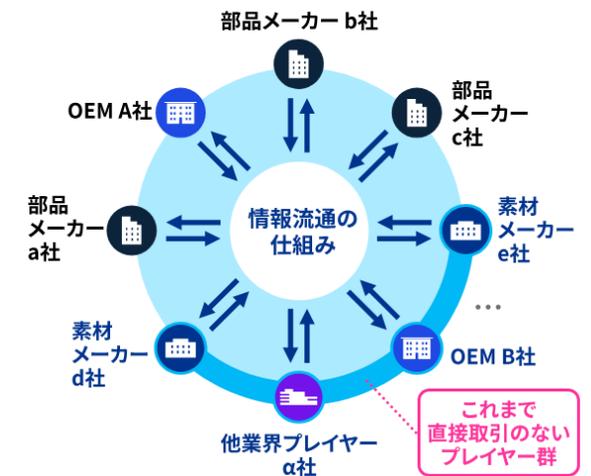
出所：画像は各社HP・SNSアカウントより引用

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
<ul style="list-style-type: none">✓ <u>自動運転AIモデル開発促進</u>✓ <u>シミュレーションの認証・認可への活用検討</u>、<u>E2E安全性評価手法構築</u>✓ <u>サイバーセキュリティ対応強化</u>(SBOM活用等)	<ul style="list-style-type: none">✓ <u>自動運転タクシーの地方展開含む標準モデル</u>、<u>オープンデータセット構築</u>✓ <u>政府調達</u>の活用など、自動運転の<u>早期社会実装に向けた取組</u>	<ul style="list-style-type: none">✓ SDV関連部品等の<u>グローバルSCの把握・強靱化のためのデータ連携</u>の推進✓ <u>ウラノスエコシステムでのユースケース拡張</u>(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) ク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) ク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

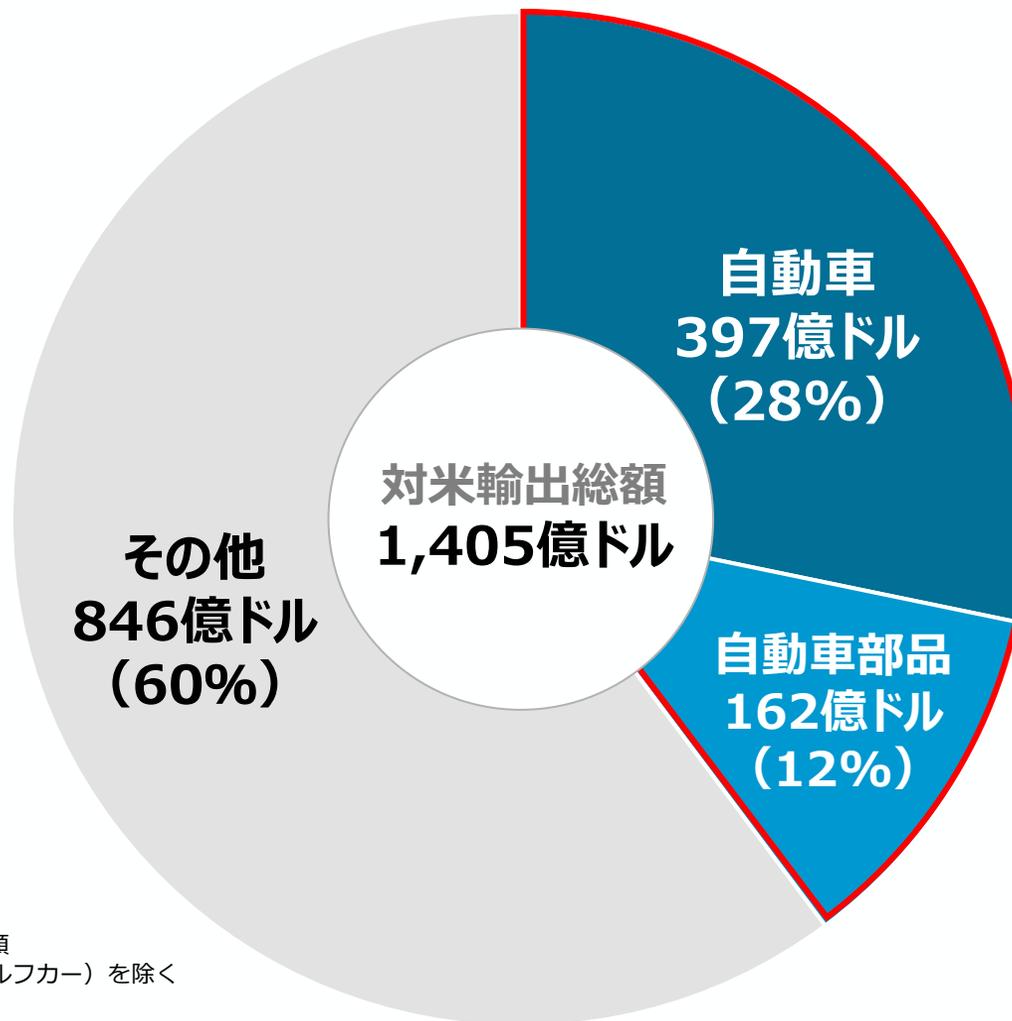
上限420億円

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。

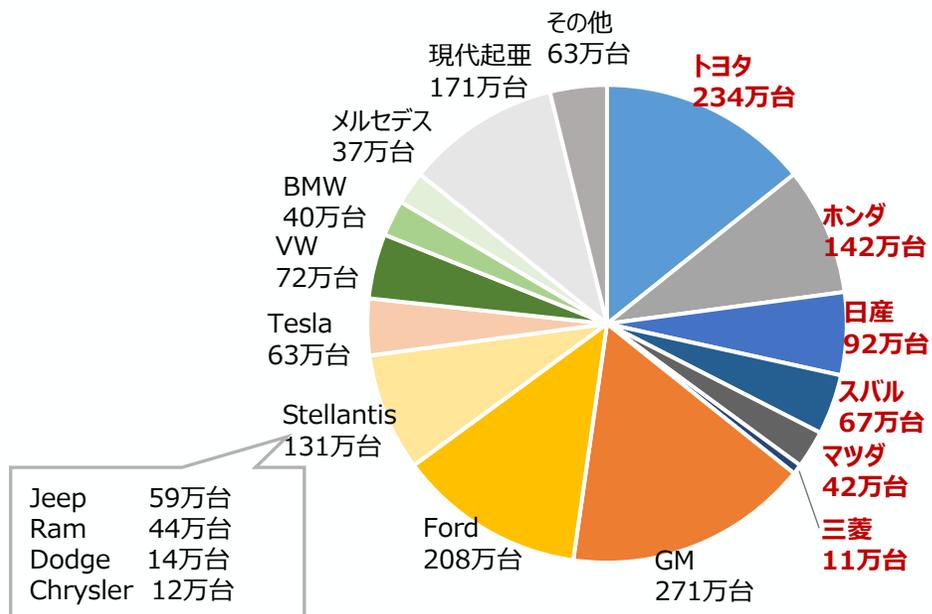


※輸出額は、貿易統計 (Global Trade Atlas) に基づく日本の輸出額
輸出の対象はHS8702, 8703, 8704で870310 (雪上走行車、ゴルフカー) を除く
※大統領令で指定されている自動車部品品目で算定。

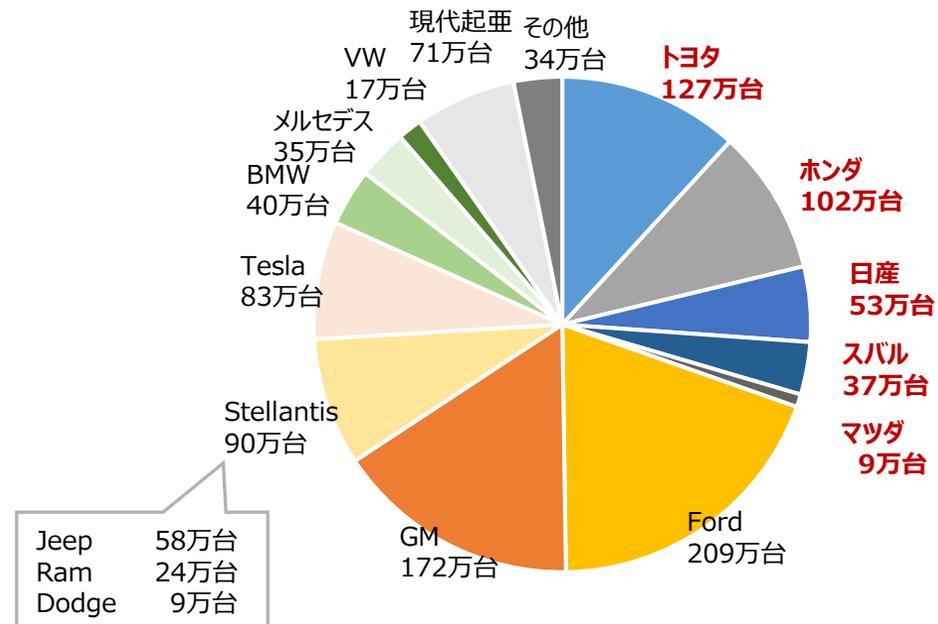
米国における自動車（商用車含む）の販売・生産（自動車メーカー別）

- 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)

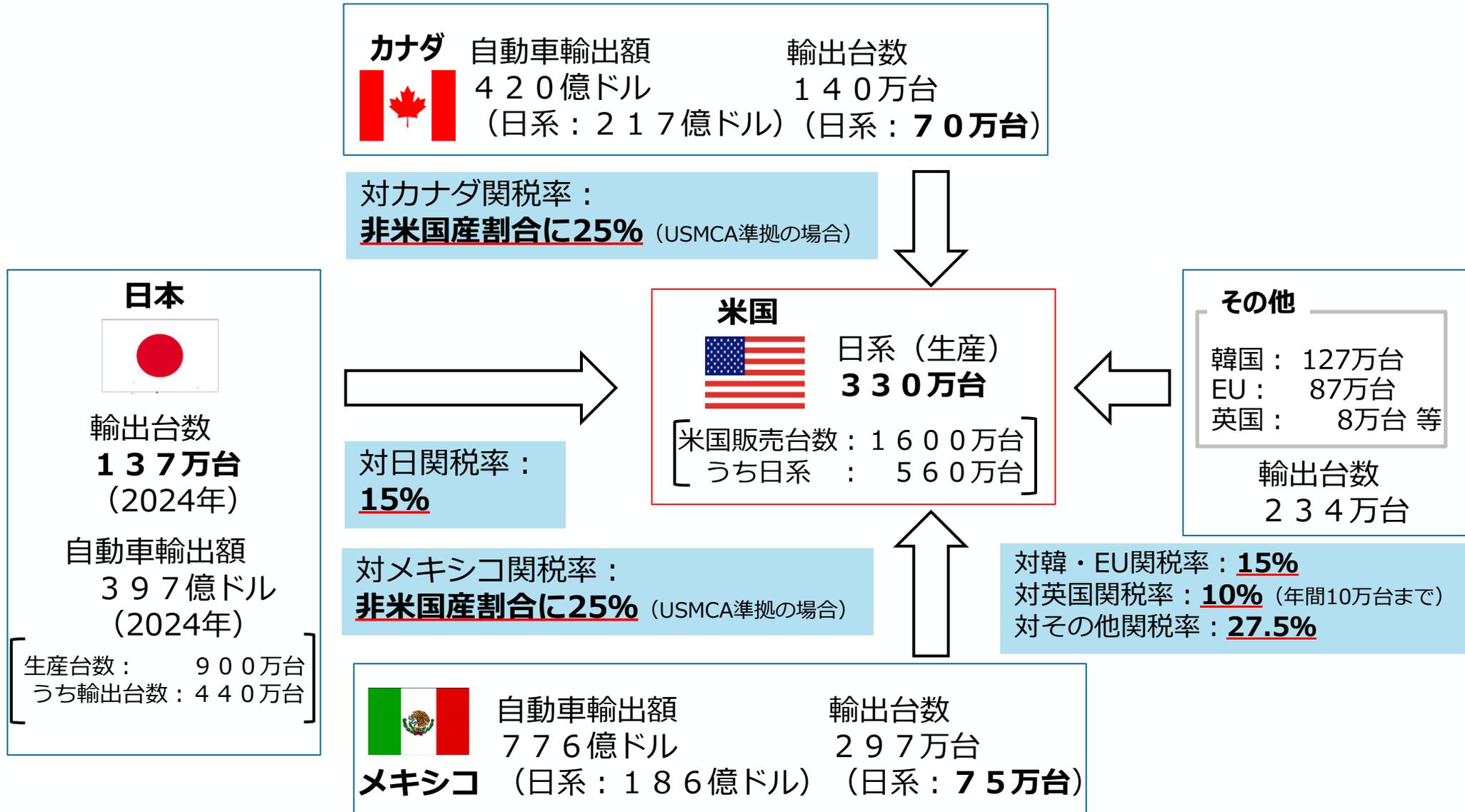
- 日本は、以下の事項に関連する対応をとる(**農産品を含め、日本側の関税引下げは含まれていない**)。
 - バイオエタノール、大豆、トウモロコシ及び肥料等を含む米国農産品、及び半導体、航空機等の米国製品の購入の拡大。
 - MA米制度の枠内で、日本国内のコメの需給状況等も勘案しつつ、必要なコメの調達を確保。
 - LNG等米国産エネルギーの安定的及び長期的な購入。アラスカLNGプロジェクトに関する検討。

(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）

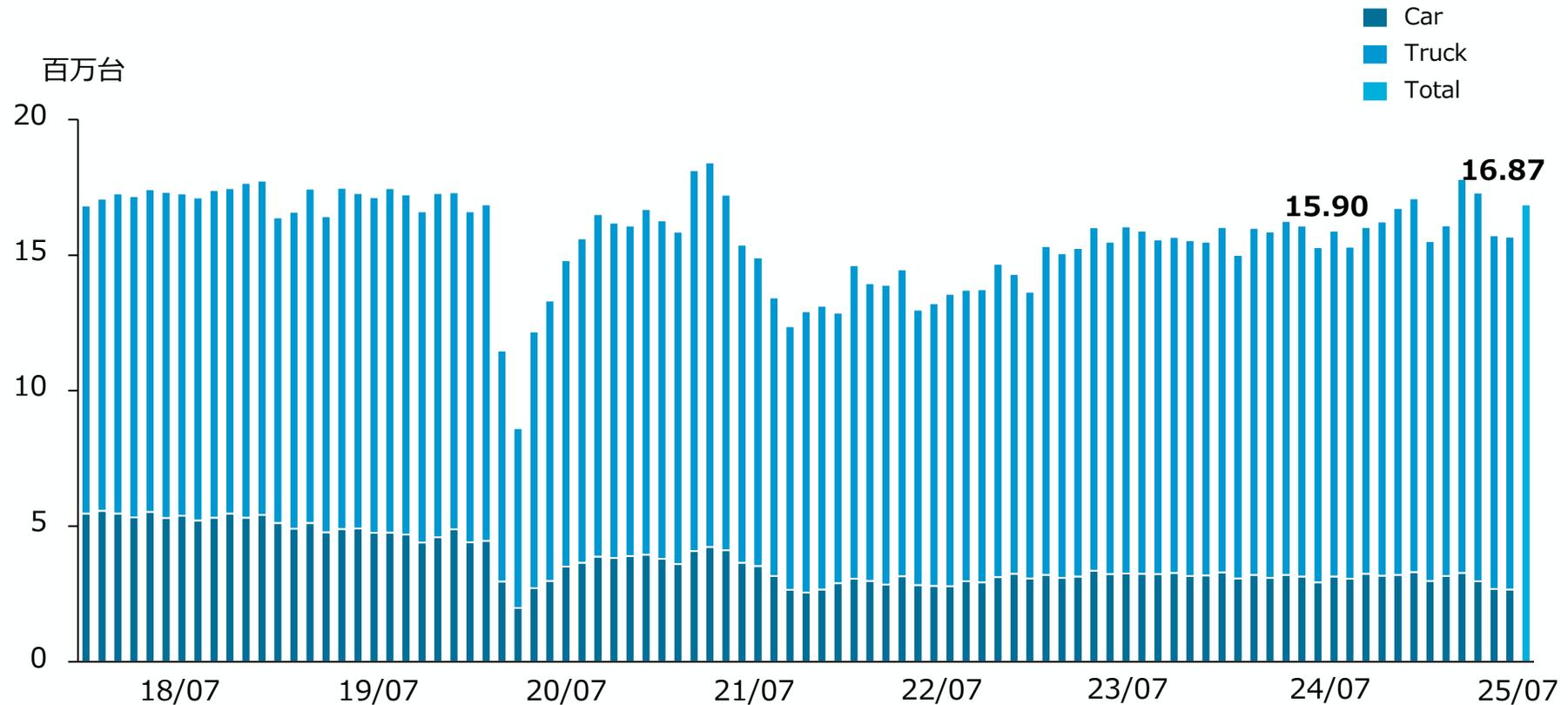
- ① 自動車メーカーの関税コスト負担
- ② 値上げした場合は、米国市場の縮小、日本からの輸出台数減による国内経済への影響



※輸出額・台数は、貿易統計（Global Trade Atlas）に基づく米国の輸入額・台数や個社からの聞き取り

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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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。

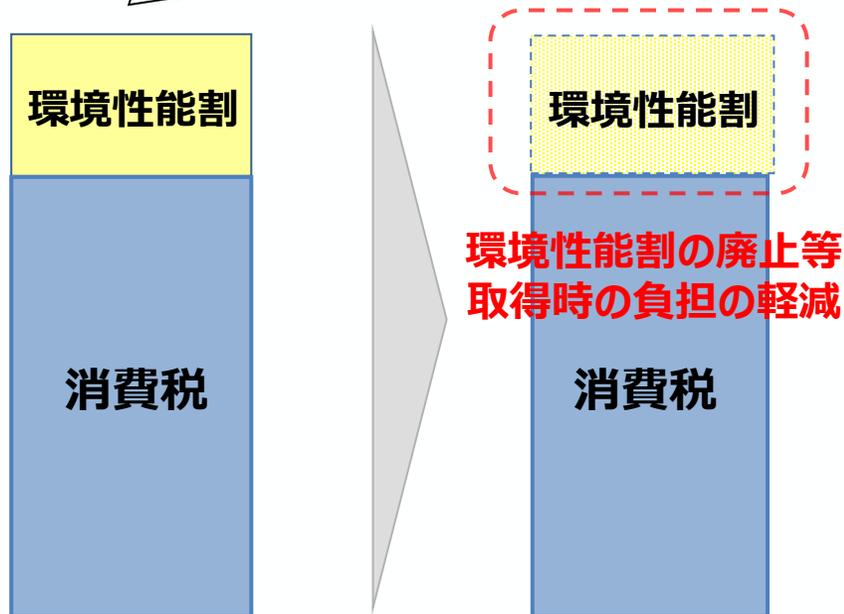
(1) 国内市場の活性化のための環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減

- 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

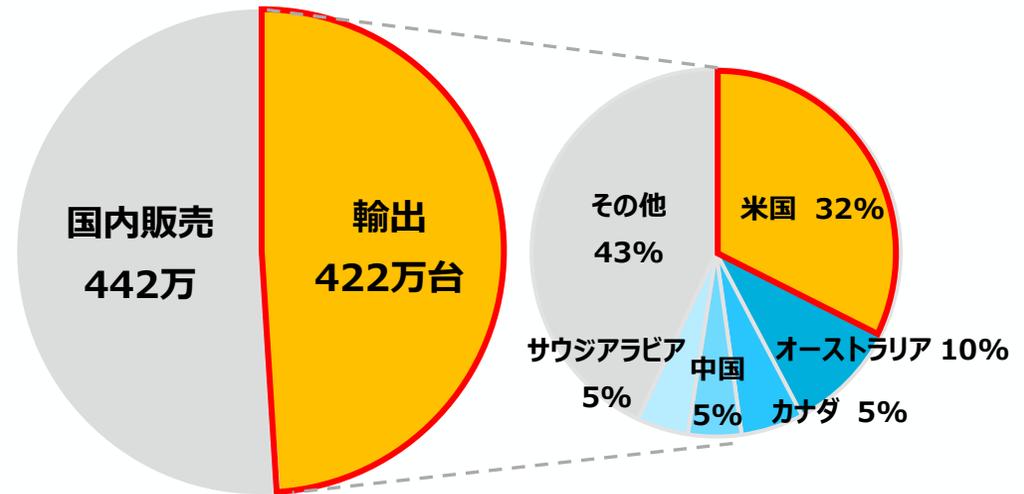


■ 日本の自動車生産と米国向け輸出 (2024年)

⇒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



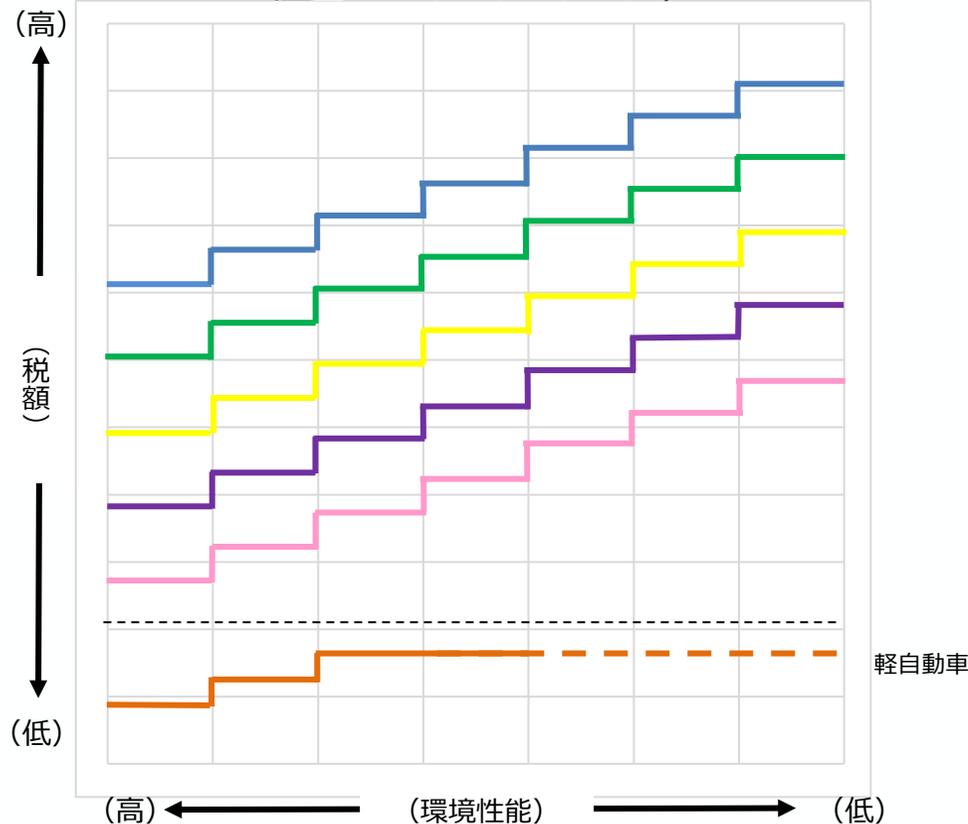
(出典) 日本自動車工業会データベースより経済産業省作成

(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。

■ 税額イメージ

(重量： ■ < ■ < ■ < ■ < ■)



※軽自動車については車重が狭い範囲内に集中することから重量の段差は設けない。

■ 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	▲50%	
2030年度燃費基準90%達成		
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	

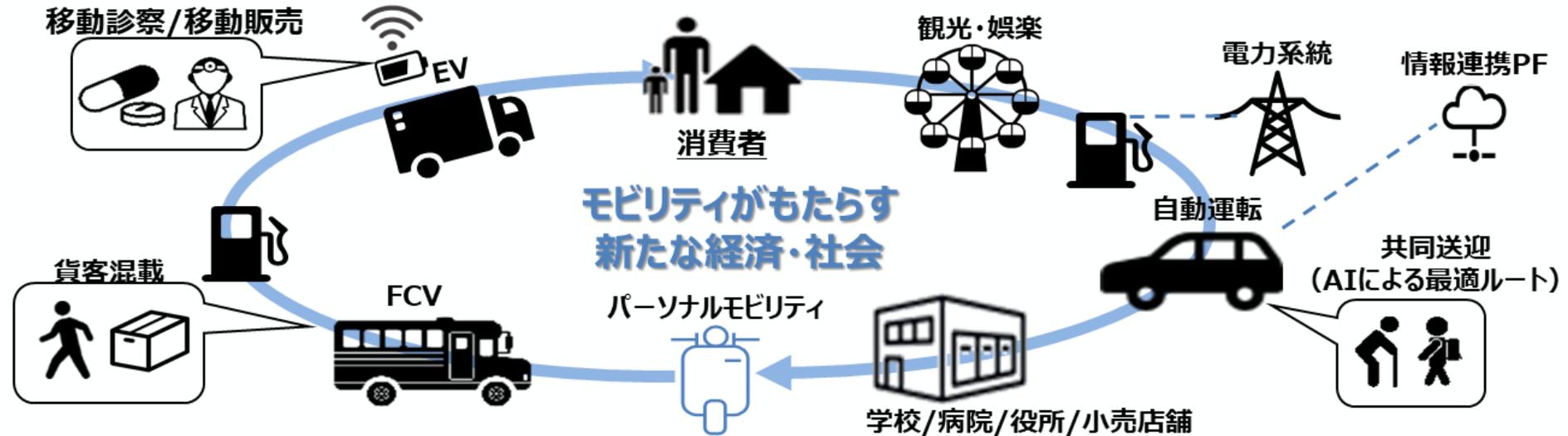
■ グリーン化特例 (自動車税/軽自動車税)

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

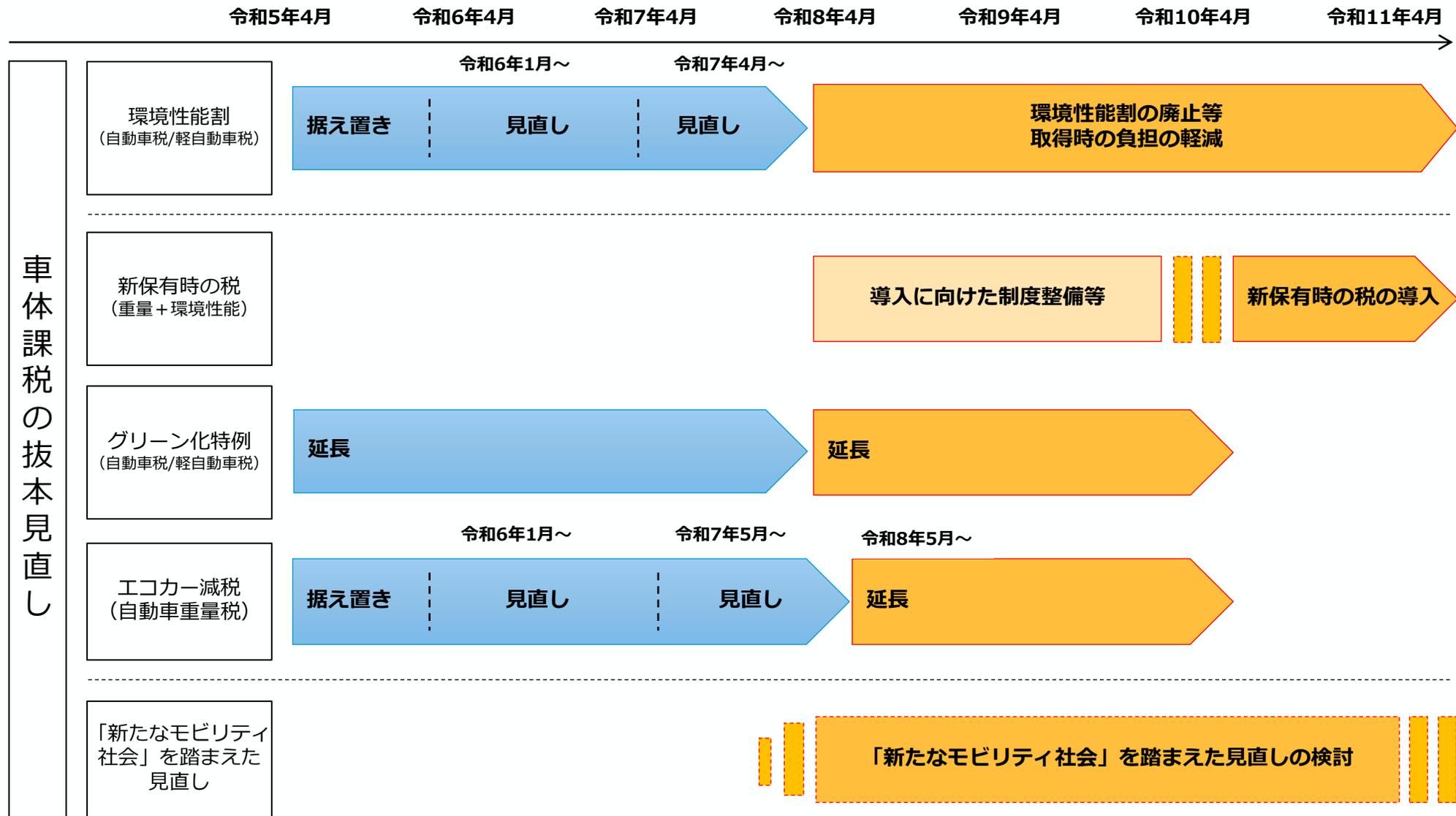
- データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等も踏まえるとの考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から検討し、見直しを行う。
 - 「新たな社会」における変化の具体化（保有から利用への変化、モビリティによる受益者の広がり（MaaS、データ利活用等）、GX/DX技術の普及等）を踏まえた課税体系の見直し



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)

令和5年度税制改正事項

令和8年度税制改正要望事項



「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

令和7年9月2日

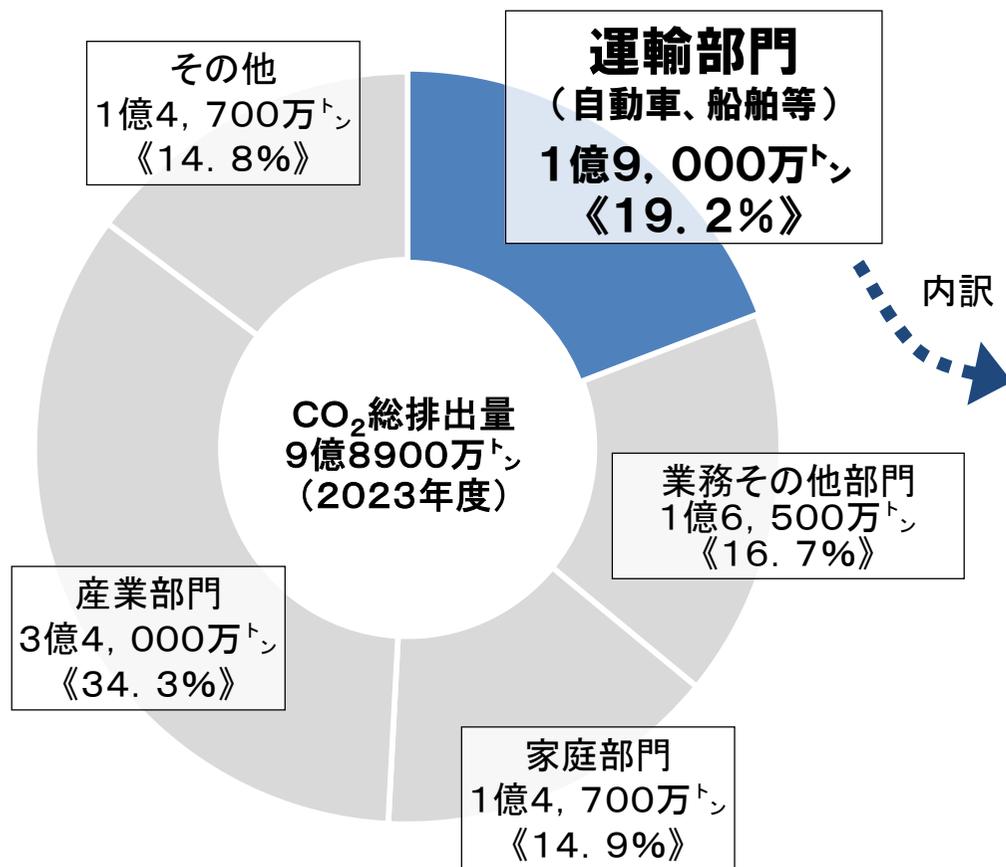
国土交通省 物流・自動車局

- 自動車に係る環境政策の概況
- 自動車運送事業の概況
- 令和8年度税制改正要望事項一覧

二酸化炭素排出量の現状（2023年度確報値）

- 日本の二酸化炭素排出量（2023年度）のうち、運輸部門からの排出量は19.2%
- 自動車全体では、運輸部門のうち85.7%（日本全体の16.5%）を排出

日本の各部門における二酸化炭素排出量



運輸部門における二酸化炭素排出量(配分後)



- 自動車全体で
運輸部門の85.7%
(日本全体の16.5%)
- 自動車(旅客輸送)は
運輸部門の47.4%
(日本全体の9.1%)
- 自動車(貨物輸送)は
運輸部門の38.3%
(日本全体の7.4%)

バス	363万トン	《1.9%》
タクシー	133万トン	《0.7%》
二輪車	77万トン	《0.4%》
国内船舶	973万トン	《5.1%》
国内航空	1,019万トン	《5.4%》
鉄道	720万トン	《3.8%》

出典:「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2023年度)確報値」(2025)

「GXにつきましては、EVや合成燃料水素など多様な選択肢を可能とするイノベーションの推進～(略)～が重要」

石破総理施策方針演説に対する質疑
令和7年1月28日



(自動車の電動化に関する政府目標)

● 乗用車

- 2035年までに、新車販売で電動車※100%
※「電動車」…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、ハイブリッド自動車

● 大型トラック・バス(8t超)

- 2020年代に電動車の5,000台の先行導入
- 2030年までに2040年の電動車の普及目標を設定

● 小型トラック・バス(8t以下)

- 2030年までに新車販売で電動車20~30%
- 2040年までに新車販売で電動車と脱炭素燃料対応車合わせて100%

グリーン成長戦略における電動化目標

グリーン成長戦略本文

- ✓ 乗用車： **2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%**を実現できるよう、包括的な措置を講じる。
- ✓ 商用車(8t超)： 貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、**2020年代に5,000台の先行導入を目指す**とともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、**2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する。**
- ✓ 商用車(8t以下)： **2030年までに、新車販売で電動車20~30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%**を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。

2021年 2030年 2035年 2040年 2050年

乗用車



トヨタ プリウス

2021年度
電動化比率42%

電動化目標
新車販売100%

中大型



日野 プロフィア

総重量8t

2030年目標設定に向けて、実証を行っていく

実証等を踏まえ
目標設定

先行導入5,000台

電動化目標●%
※脱炭素燃料対応車を含む

小型



三菱自動車

MINICAB-MiEV

電動化目標
新車販売20~30%

電動化目標
新車販売100%
※脱炭素燃料対応車含む

カーボンニュートラル

各国の電動化目標

- 乗用車においては、ハイブリッド車の扱いが各国で異なる
- 商用車においては、乗用車よりも緩やかな電動化目標を掲げている
- EV化一辺倒の流れから各国・各メーカーにおいて揺り戻しが起きており、投資家もそれを評価している模様

	乗用車	商用車
EU 	2035年 までにHEVを含むガソリン車・ディーゼル車を実質的に販売禁止 ※カーボンニュートラル燃料専用車は許容 ※2026年に目標見直し可否を評価（PHEVの取扱いを含む）	2040年 までに2019年比でCO2排出量を90%削減 2035年 までに都市バスを100%ゼロ・エミッション化 ※2024年1月に欧州議会・理事会が暫定合意
ドイツ 	2030年 までにEV保有台数1500万台	2030年 までに走行距離の1 / 3を電動車又は合成燃料（e-fuel）対応車
イギリス 	2035年 までに新車販売の100%をゼロ・エミッション化 ※ゼロ・エミッション車：EV・FCV ※2024年22%から段階的に2030年には80%	2035年 までに小型商用車の新車販売の100%をゼロ・エミッション化 ※ゼロ・エミッション車：EV・FCV ※2024年10%から段階的に2030年には70%
フランス 	2028年 までにEV・FCV・PHEV 480万台普及 2040年 までに電動化 ※HEVの扱い非公表	2028年 までにEV・FCV・PHEV 50万台普及（小型） FCV 800-2200台普及（大型）
米国 	2030年 までにEV・FCV・PHEVの販売比率約50% ⇒大統領令撤回（2025年1月） ※米環境保護局（EPA）排ガス規制案：2032年に新車販売の35~56%がBEVの見込（2024.3 目標を下方修正） ※カリフォルニア州：2035年100%⇒無効化する共同決議に大統領署名	2030年 までにEV・FCV・PHEVの販売比率約50%（乗用車含む） ⇒大統領令撤回（2025年1月） ※カリフォルニア州：2035年100%（小型）、2045年100%（大型） ⇒無効化する共同決議に大統領署名
イタリア 	2035年 までに内燃機関車の新車販売を段階的に廃止する ※EUの2035年までにHEVを含むガソリン車・ディーゼル車を販売禁止することに反対	2040年 までに小型商用車の内燃機関車の新車販売を段階的に廃止する 2030年 までに大型商用車の公共調達の85%をEVまたはHEV（場合によっては、メタンまたは水素燃料車を含む）
カナダ 	2035年 までにEV・FCV・PHEVの販売比率100%	2030年 までに中・大型車のEV・FCV・PHEVの販売比率35% 2035年 までに小型車のEV・FCV・PHEVの販売比率100% 2040年 までに中・大型車のEV・FCV・PHEVの販売比率100%
日本 	2035年 までに電動車の販売比率100% ※電動車：EV・FCV・PHEV・HEV	8 t 以下の小型車： 2030年 までに電動車20-30% 2040年 までに電動車・脱炭素燃料対応車100% 8 t 超の大型車： 2030年 までに実証、早期導入を図りつつ目標決定

- 自動車の燃費基準の策定、税制優遇措置・補助制度、基準の国際調和により、次世代自動車の環境性能向上及び普及促進を図る。

燃費基準の策定

■ 野心的な燃費基準の策定

1. 乗用車

- 2030年度基準を策定（2020年）

2. 重量車

- 世界で初めて重量車の燃費基準を策定（2006年）
- 2025年度基準を策定（2019年）

税制優遇措置・補助制度

■ 税制優遇措置（エコカー減税等）

- EV等次世代自動車への減免 等

■ 次世代自動車の導入補助

- 環境性能に優れた自動車を導入等に、一定額を補助。

基準の国際調和（WP29）

■ ライフサイクル評価（LCA）

- カーボンニュートラルの実現には、自動車のライフサイクル全体でCO2排出量を評価することが必要。
- 公平で国際的に整合されたLCA手法の構築に向け、日本が議長国として議論をリード。

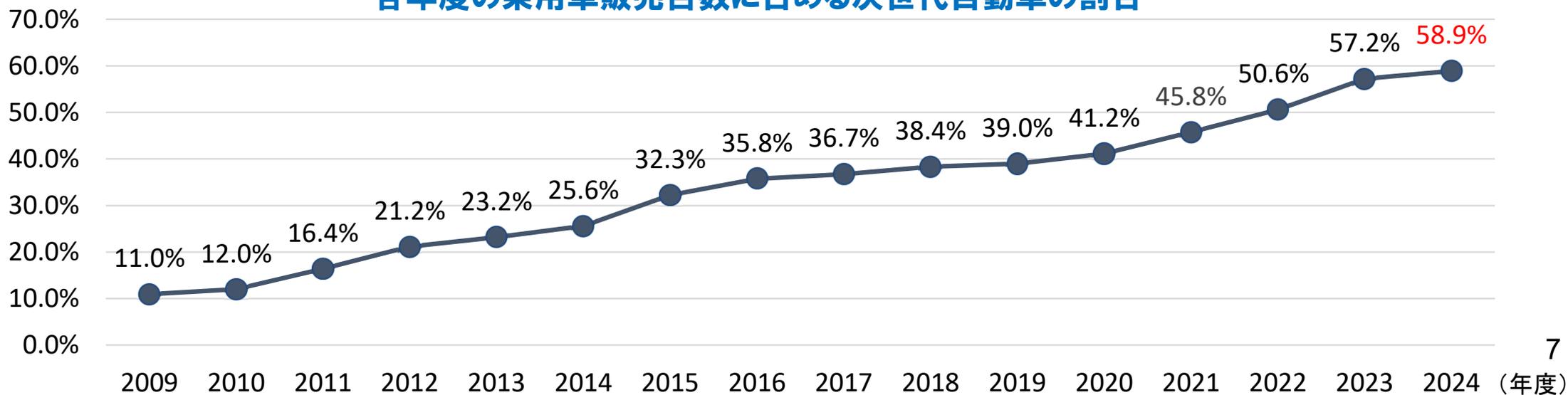
次世代自動車(乗用車)の普及状況

乗用車販売台数推移

単位：千台

年度	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2030	
乗用車(四輪)全体	4,175	3,880	4,010	4,439	4,837	4,454	4,115	4,243	4,350	4,364	4,173	3,858	3,468	3,614	3,807	3861		
次世代自動車 合計	457 (11.0%)	465 (12.0%)	658 (16.4%)	940 (21.2%)	1,122 (23.2%)	1,139 (25.6%)	1,327 (32.3%)	1,517 (35.8%)	1,597 (36.7%)	1,674 (38.4%)	1,626 (39.0%)	1,588 (41.2%)	1,587 (45.8%)	1,828 (50.6%)	2,179 (57.2%)	2273 (58.9%)	政府目標 50%~ 70%	
燃料電池自動車 (FCV)	0	0	0	0	0	0.1	0.5	1.2	0.7	0.6	0.7	1.5	2.0	0.5	0.6	0.5	0.5 (0.01%)	~3%
電気自動車(EV)	2	7	11	14	16	15	13	13	24	23	19	14	25	77	79	57	57 (1.5%)	20% ~ 30%
プラグインハイブリッド車(PHV)	0	0	4	13	13	15	15	14	34	21	17	17	27	40	53	42	42 (1.1%)	30% ~ 40%
ハイブリッド車(HV)	452	448	631	857	1,015	1,009	1,145	1,341	1,380	1,451	1,423	1,402	1,391	1,565	1,892	2,023	2,023 (52.4%)	
クリーンディーゼル乗用車(CD)	4	11	12	56	78	100	154	148	158	178	166	154	142	146	154	152	152 (3.9%)	5%~ 10%

各年度の乗用車販売台数に占める次世代自動車の割合



自動車運送事業の概況

	貨物自動車 運送事業 (トラック)	旅客自動車運送事業 (令和6年3月末時点)	
		(バス)	(タクシー)
事業者数	約63,000社	約6,000社	約42,000社
保有車両数等	約117万台	約11万台	約22万台
就業者数	約199万人	約17万人	約28万人
営業収入	約19.3兆円	約1.3兆円	約1.4兆円

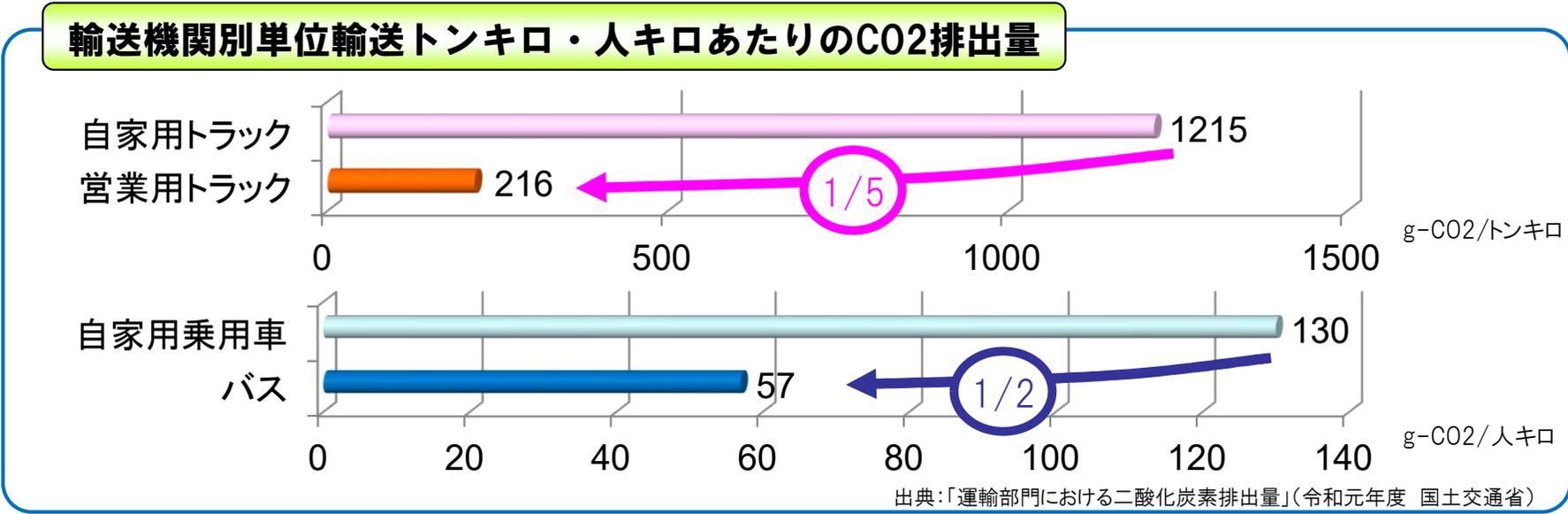
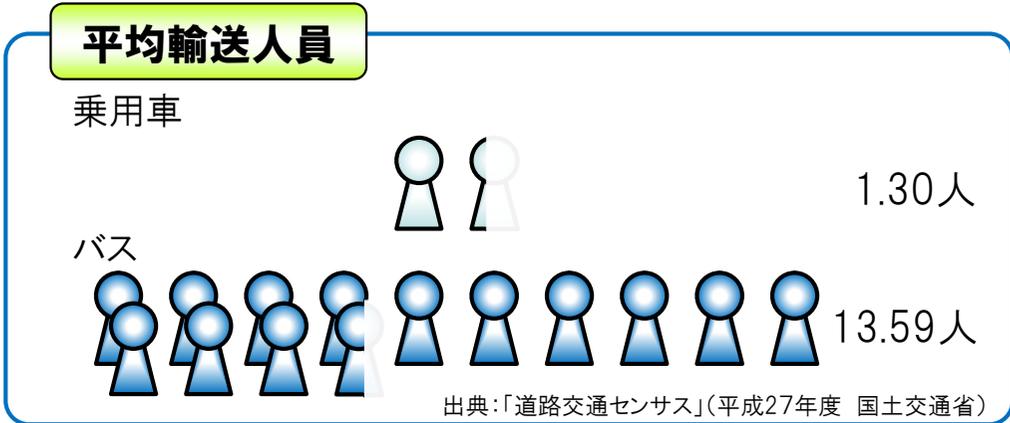
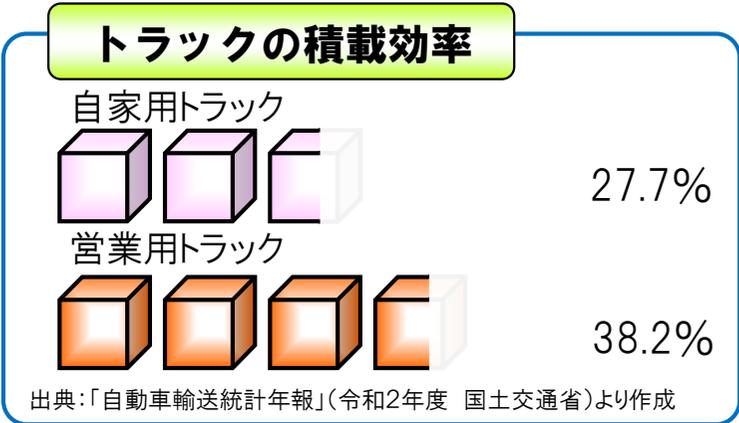
営業用自動車と自家用自動車の構成比

	自家用	営業用	計
乗用車	99.7% (約6,174.4万台)	0.3% (約20.9万台)	100% (約6,195.3万台)
トラック	89.8% (約1,303万台)	10.2% (約148.7万台)	100% (約1,451.7万台)
バス	49.8% (約10.6万台)	50.2% (約10.6万台)	100% (約21.2万台)

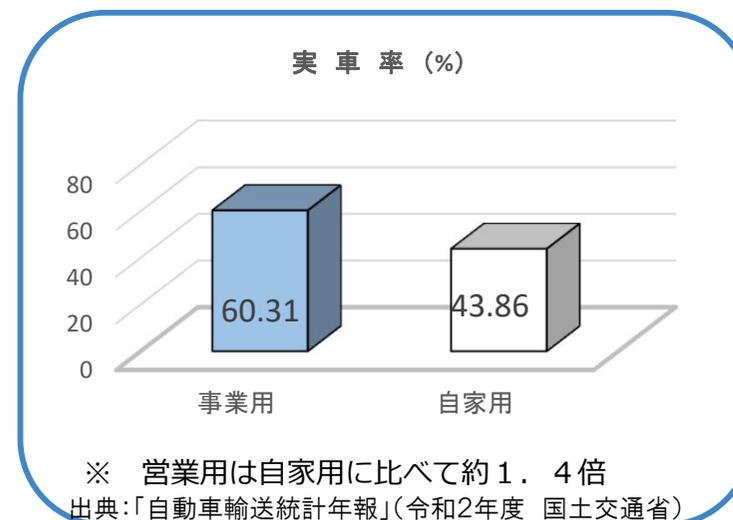
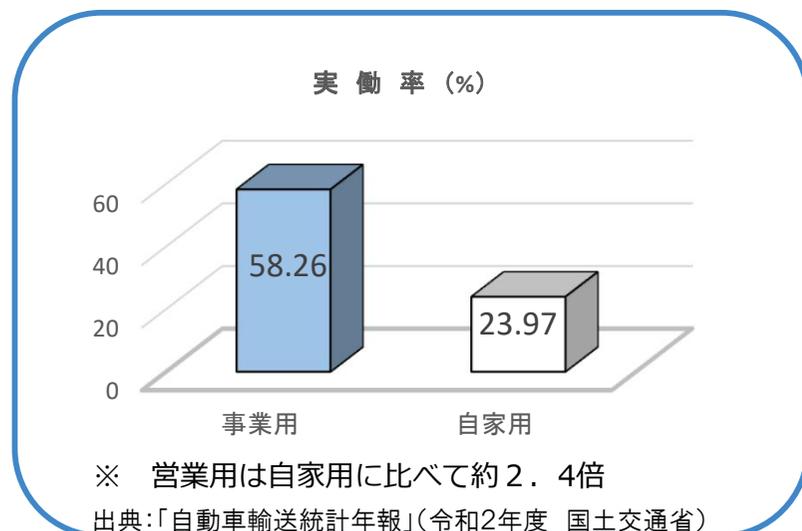
<自家用、営業用の例>

- 乗用車 { 自家用:マイカー、社用乗用車、レンタカー
営業用:タクシー、ハイヤー
- バス { 自家用:社員送迎用バス、児童・生徒送迎用バス、旅館の送迎用バス
営業用:一般乗合バス(路線バス、高速バス)、観光用貸切バス
- トラック { 自家用:自社トラック(建設業の資材運送等)、自社用バン(貨客兼用車)、商品の配達用トラック
営業用:運送業のトラック

○営業用トラック・バスは、自家用トラック・乗用車に比べて積載率や平均輸送人員が多い等、効率的な輸送サービスを提供。また、トンキロ・人キロあたりのCO2排出量も大幅に低い等、環境負荷も小さい。

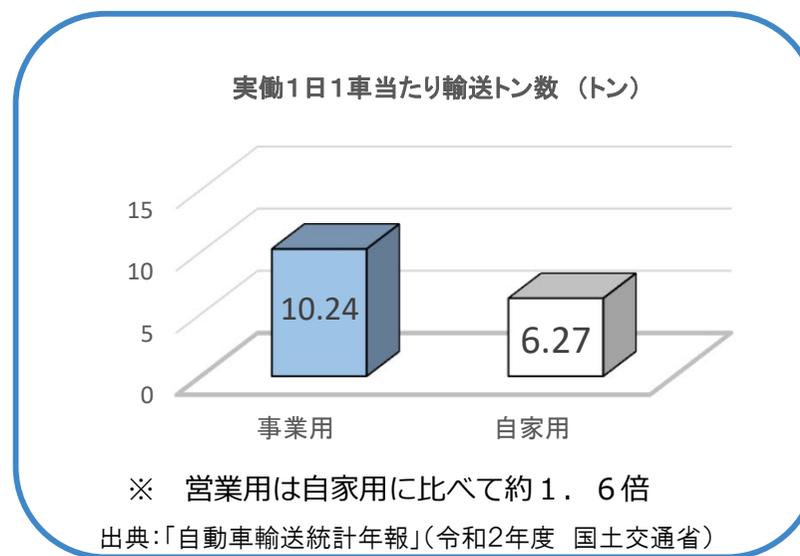


○営業用トラックは自家用に比べ、実働率2.4倍、実車率1.4倍、実働1日1車当たり輸送トン数1.6倍。



実働率: $\text{延べ稼働日数} \div \text{自動車の実在延べ日数}$ 。自動車の利用効率を示す。

実車率: $\text{全走行距離中に占める実車距離(貨物を乗せ走行した距離)の割合}$ 。
実車率が高いほど生産効率が高い。

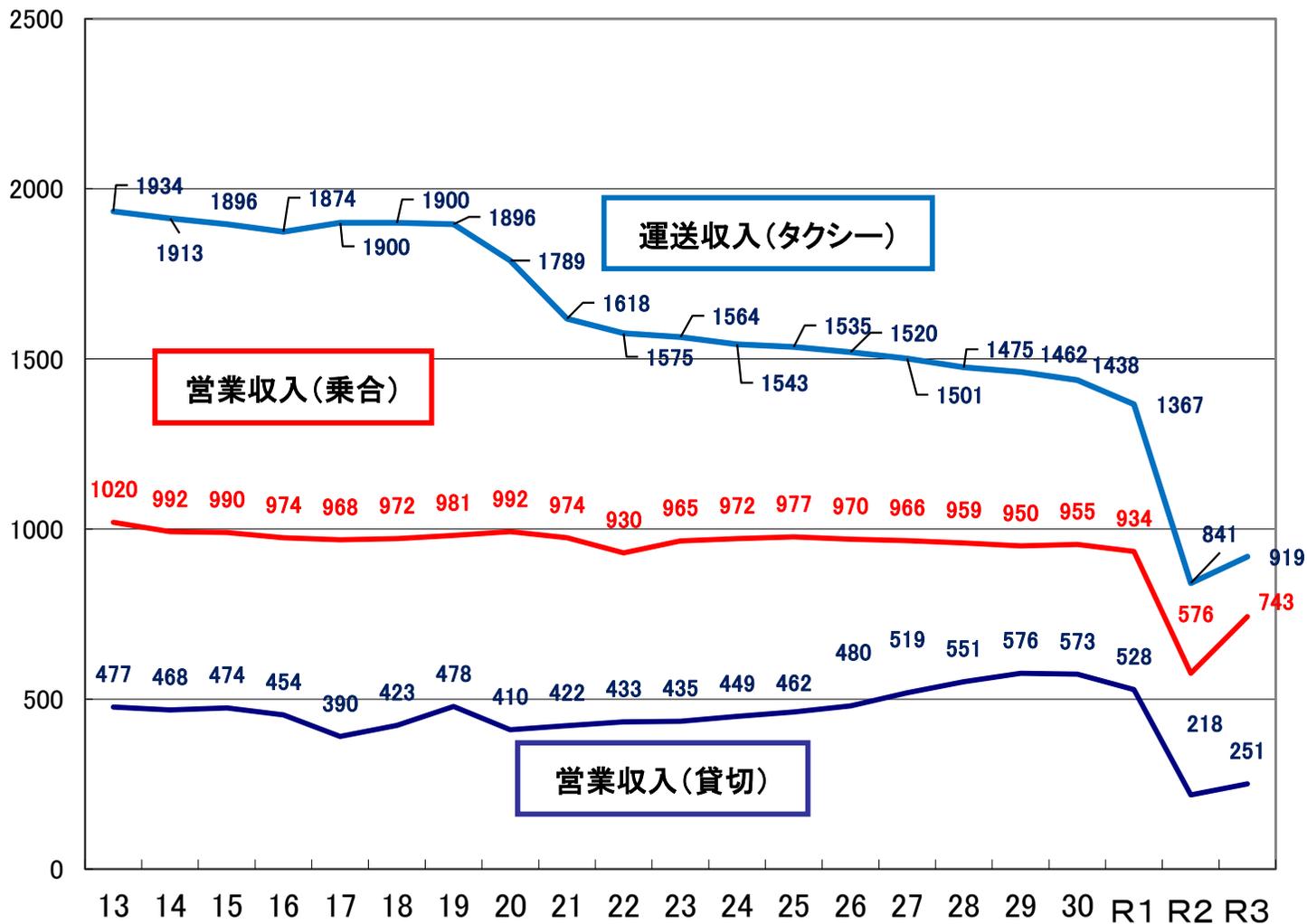


バス事業とタクシー事業を取り巻く現状

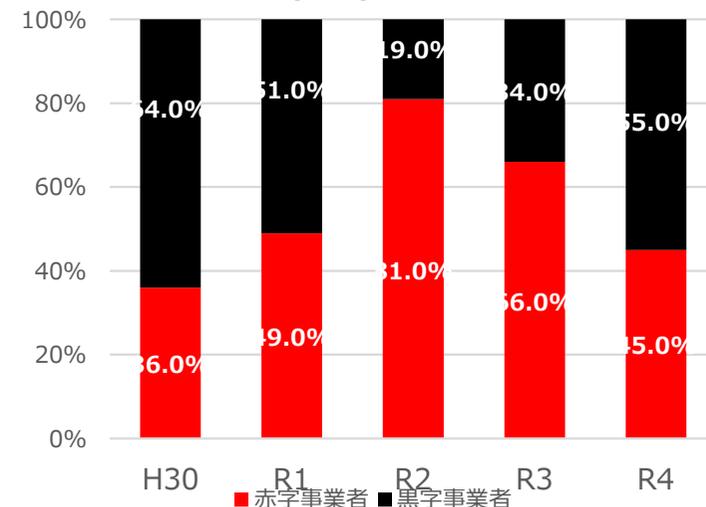
- 営業収入については**バス事業、タクシー事業**ともにコロナ禍を期に大きく減少している。
- 収支状況についても**乗合バス事業、貸切バス事業**ともにコロナ禍を期に大きく減少となっている。

収入状況（乗合、貸切、タクシー）

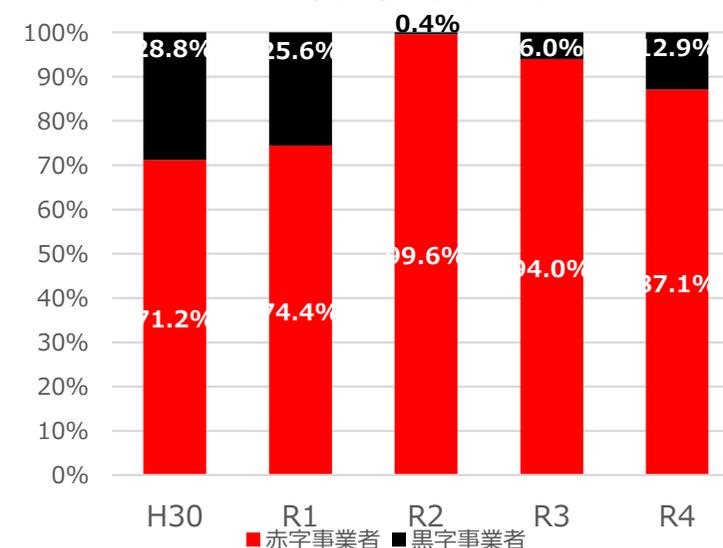
営業等収入(十億円)



収支状況（貸切）

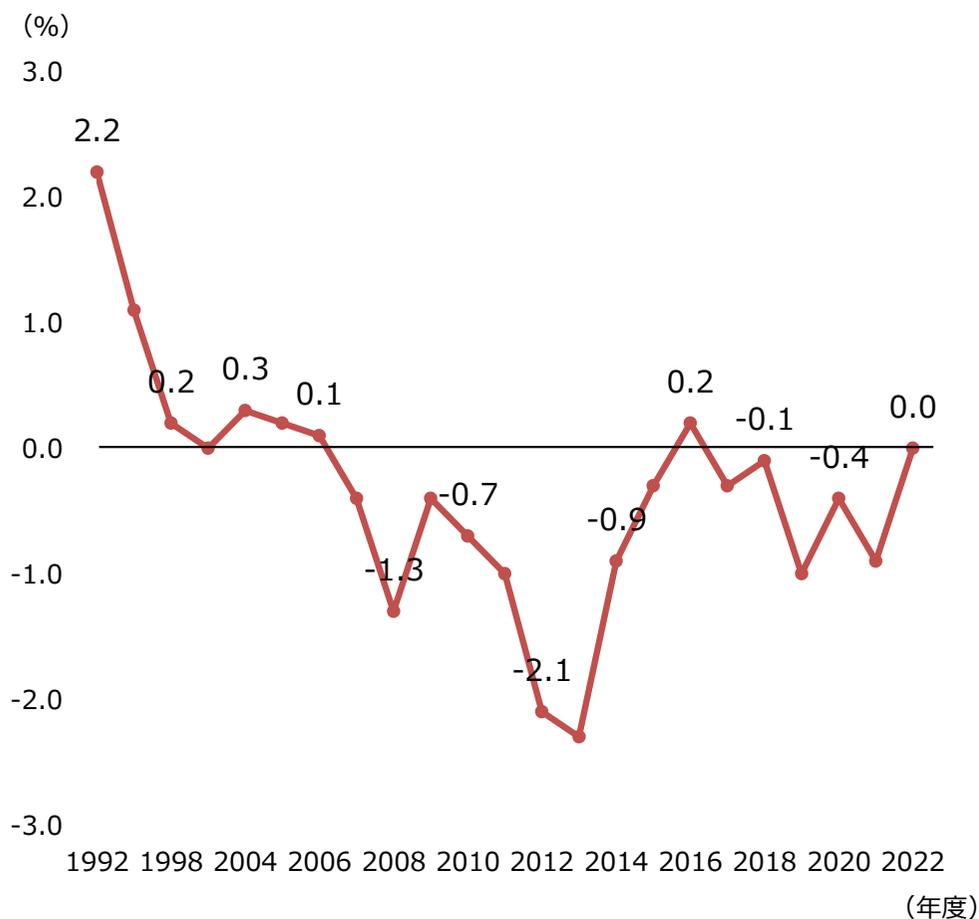


収支状況（乗合）



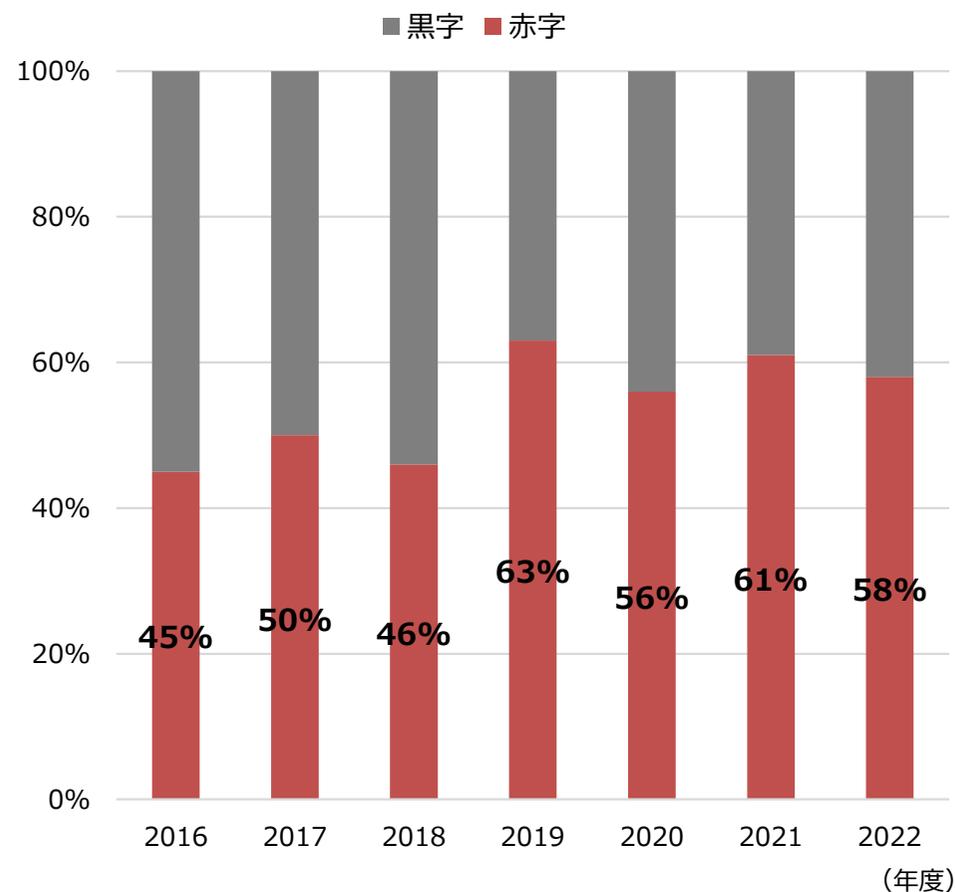
○ **トラック事業**については、ここ20年ほど、**営業利益率の平均が0以下である状態**や、**赤字企業の割合が半分を超える状態**が続いている。

＜トラック運送業における営業利益率の推移＞



出典：全日本トラック協会「経営分析報告書」

＜トラック運送業における赤字企業割合の推移＞



出典：全日本トラック協会「経営分析報告書」

営自格差について

「営自格差」とは

- ・ 車体課税((軽)自動車税(環境性能割・種別割)、自動車重量税)において、営業用車を自家用車よりも税率で優遇する措置

「営自格差」を措置している政策的背景

- ・ 公共交通機関であるバス・タクシーや、輸送効率や環境面で優れている営業用トラックの果たす公共的な役割を踏まえ、旅客・貨物輸送において、自家用から営業用への転換を進めている。

<参考>

○交通政策基本法(平成25年法律第92号)

(交通に係る環境負荷の低減に必要な施策)

第23条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、・・・公共交通機関の利用者の利便の増進、・・・その他必要な施策を講ずるものとする。

○地球温暖化対策計画(令和7年2月閣議決定)

「自家用トラックから営業用トラックへの転換を推進する。」

「営自格差」の具体例

- ・ 自動車税(環境性能割) ⇒ 自家用 3% > 営業用 2%
- ・ 自動車重量税 ⇒ 自家用 4,100円 > 営業用 2,600円 (※乗用車の場合 0.5トン・年あたり)
- ・ 自動車税(種別割) ⇒ 自家用 36,000円 > 営業用 9,500円 (※乗用車(2,000ccクラス)の場合 年あたり)
- ・ 軽自動車税(種別割) ⇒ 自家用 5,000円 > 営業用 3,800円 (※ 貨物車の場合 年あたり)

国土交通省においては、安全で環境性能が高く、UD(ユニバーサルデザイン)に配慮した自動車の普及・進を目指すとともに、公共インフラである自動車運送事業者への負荷軽減、自動車ユーザー等の利便性向上等に向けた取組みに資するため以下の令和8年度税制改正において要望。

1. 自動車重量税、自動車税等に係る特例措置(エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例)の延長

〔自動車重量税・自動車税(種別割、環境性能割)・軽自動車税(種別割、環境性能割)〕

令和7年度税制改正大綱等を踏まえ、2050年カーボンニュートラル実現へ向け、現在の自動車の燃費基準に対する達成率、電気自動車の普及状況を鑑み、以下の方向で延長するとともに所要の検討を行う。

- ① 自動車重量税のエコカー減税について現行の措置を延長
- ② 自動車税・軽自動車税の環境性能割及びグリーン化特例について現行の措置を延長

2. 自動車関係諸税の課税のあり方の検討

自動車関係諸税については、令和7年度与党税制改正大綱を踏まえ、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」目標の実現に向けた積極的な貢献、地域公共交通へのニーズの高まり、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、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、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、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮した見直しを行う。

3. 電気バス等に係る特例措置の創設

〔自動車重量税・自動車税(種別割)・軽自動車税(種別割)〕

バス事業における温室効果ガスの排出量を削減し、「2050年カーボンニュートラル」社会の実現に貢献するため、電気バス等に係る特例措置を創設する。

4. 先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長

〔自動車重量税・自動車税(環境性能割)〕

交通事故の防止及び被害の軽減のため、衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を搭載したトラック等の取得に係る自動車重量税の特例措置を2年4か月間延長する。

また、特例措置の対象にオートレベリングを追加する(自動車重量税:3年間、自動車税(環境性能割):1年間)。

5. ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長

〔自動車重量税〕

高齢者や障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、バリアフリー車両(ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー)に係る自動車重量税の特例措置を3年間延長する。

自動車重量税、自動車税等に係る租税特別措置 (エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例)の延長等

我が国の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえつつ、現在の自動車の燃費基準に対する達成率、電動車の普及状況等を鑑みて引き続き特例措置を実施し、「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となることを目指す。

施策の背景

	自動車重量税	自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	自動車税・軽自動車税 (種別割)
税の種別	国税	地方税(自動車税:都道府県税、軽自動車税:市町村税)	
課税客体	自動車検査証の交付等を受ける自動車 車両番号の指定を受ける軽自動車	自動車等の取得	自動車等の保有
課税標準	自動車の重量	自動車等の取得価額	総排気量 ※トラック:最大積載量、バス:乗車定員
本則税率	0.5t当たり2,500円 ※登録乗用車の場合	3% ※自動車税における自家用車の場合	年額25,000円～110,000円 ※自動車税における自家用乗用車の場合

要望の概要

現行の特例措置

○【自動車重量税】エコカー減税

令和12年度燃費基準						電気自動車等
75%	80%	90%	100%	120%	125%	
本則税率	▲25%	▲50%	免税	免税(2回)		

○【自動車税等】環境性能割、グリーン化特例

環境性能割	令和12年度燃費基準								電気自動車等
	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	
自営	3%			2%		1%		非課税	
営	2%		1%		0.5%		非課税		

グリーン化特例	令和12年度燃費基準			電気自動車等
	70%	80%	90%	
自営	対象外			▲75%
営	対象外			▲75%

要望内容

- 現行の特例措置を3年間(自動車重量税:令和8年5月1日～令和11年4月30日、自動車税・軽自動車税:令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長等する。
- 【エコカー減税】2回免税となる環境性能の高い車両について、新車新規登録後に自動車検査証の記録事項に変更があった場合でも、次回(2回目)の検査時に免税を受けられるよう、所要の措置を講じる。

自動車関係諸税の課税のあり方の検討 (自動車重量税・自動車税等)

我が国の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、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総合的に検討し、見直しを行う。

施策の背景

令和7年度税制改正大綱(令和6年12月20日)(抜粋)

4. 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・地方の税込中立の下で、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。

要望の概要

○ 令和7年度税制改正大綱の記載内容を踏まえつつ、併せて、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮した見直しを行う。

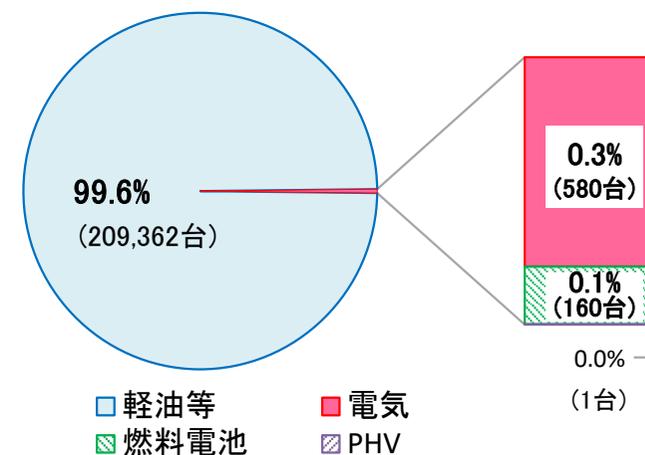
電気バス等に係る特例措置の創設 (自動車重量税・自動車税)

バス事業者が電気バス等を導入しやすい環境を整備することにより、バス事業における「2050年カーボンニュートラル」社会に向けた貢献と持続可能な公共交通の実現を目指す。

施策の背景

- 我が国は「2050年カーボンニュートラル」社会の実現を政府目標として掲げており、運輸産業においても温室効果ガスの排出量の削減が求められているところ。
- 温室効果ガスの削減には電動車等への転換が大きく貢献するものの、特に事業用の電気バス(EVバス)等については、既存車両より車体価格が高額であるほか、
 - ・ 車両の導入それ自体は、収入増加に直接的には結びつかない投資となること
 - ・ バッテリー交換など既存車両に比べて維持・管理コストがかかることといった理由から電気乗用車(一般のEV車)に比して著しく普及が遅れており、事業者における導入を促進することが必要である。

バスの保有台数の内訳(令和6年3月末時点)



出典:自動車検査登録情報協会統計より国交省にて作成

要望の概要

電気バス等※について、以下の特例措置を、3年間
(自動車重量税:令和8年5月1日~令和11年4月30日、
自動車税・軽自動車税:令和8年4月1日~令和11年3月31日)
の措置として創設する。

※ 電気バス、燃料電池バス又はプラグインハイブリッドバス

- 【自動車重量税】取得後5年間、免税とする。
- 【自動車税(種別割)】取得した年の翌年度から5年間、税額を概ね75%軽減する。



電気バス



燃料電池バス



プラグインハイブリッドバス



特例措置の対象となる車両(イメージ)

先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の拡充・延長 (自動車重量税・自動車税)

先進安全技術を搭載した車両の早期普及を促進することで、交通事故による死者数の低減を図り、もって安心・安全な社会の実現を目指す。

施策の背景

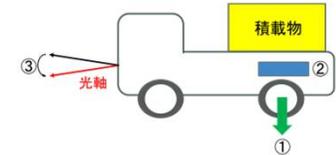
- 「第11次交通安全基本計画」(令和3年3月中央交通安全対策会議決定)において交通事故による年間の死者数を2,000人以下とする政府目標が掲げられている中、令和6年の死者数は2,663人であり、更なる取組の強化が必要な状況にある。
- 特に、トラック・バスなどの大型車両は、事故発生時の被害が大きくなりやすく、高い事故防止・被害軽減効果が期待される先進安全技術を搭載した車両の早期の普及・導入が求められている。他方、そうした車両は従来のものより高額であるため、車両導入時の事業者負担を軽減することが不可欠である。

① 衝突被害軽減ブレーキ※1	
死亡事故	2,786件
うち、対歩行者	904件
低減効果※2	32.4%



※1 表中の数値は平成24年～令和3年のデータ。
※2 事業用トラックの死亡事故のうち、装置により防ぎうるタイプの事故の件数から試算。

② オートレベリング※3	
夜間の死亡事故	1,717件
うち、光軸不適等による 発見遅れ	477件
低減効果※4	27.8%



※3 表中の数値は平成24年～令和3年のデータ。
※4 夜間の死亡事故のうち、装置により防ぎうるタイプの事故の件数から試算。

- ① 荷物の重さにより車両後部が下がる
- ② センサが車両の傾きを検知
- ③ 光軸を適切な角度へ自動的に補正

要望の概要

現行の特例措置

- バス及び車両総重量3.5t超のトラックであって、
- 【自動車重量税】 AEBS(歩行者検知機能付き)を搭載した車両について、令和8年4月30日までの間、税額から25%を軽減する。
 - 【自動車税(環境性能割)】 AEBS(歩行者検知機能付き)を搭載した車両について、令和9年3月31日までの間、取得価格から175万円を控除する。

要望内容

- 【自動車重量税】 現行の特例措置を3年間(令和8年5月1日～令和11年4月30日※)延長するとともに、対象装置にオートレベリングを追加する。
※ただし、AEBSは義務化前まで(令和10年8月31日まで)
- 【自動車税(環境性能割)】 対象装置にオートレベリングを追加する。

対象装置	自動車重量税 (税額からの軽減額)	自動車税 (環境性能割) (取得価格からの控除額)
AEBS	25%軽減※1	175万円控除※3
オートレベリング	25%軽減※2	175万円控除※3
AEBS及び オートレベリング (2装置装着)	50%軽減※1	350万円控除※3

バス及び車両総重量3.5t超のトラックに対する措置

- : 延長要望
- ▨ : 拡充要望

- ※1 令和10年8月31日まで
- ※2 令和11年4月30日まで
- ※3 令和9年3月31日まで

ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等の バリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車重量税）

自動車交通におけるバリアフリー車両の導入を促進することで、高齢者、障害者等を含む全ての者が安心して移動・生活することができるユニバーサル社会の実現を目指す。

施策の背景

- 高齢化が進展する我が国では、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保し、全ての人が安心して生活することができるユニバーサル社会の実現が求められている。このため、これらの者がバス、タクシーなどの自動車交通を利用して安全・円滑に移動できるよう、バリアフリー車両の普及を加速させていく必要がある。
- 他方、バリアフリー車両の導入は、直接的な需要増には結びつかない投資であること、通常の車両より高額であること等によりその普及が低調な状況にある。このため、バリアフリー車両の取得時における負担を軽減することが不可欠である。

乗合バス(路線バス・空港アクセスバス等)	
ノンステップバス	70.5% (約80%)
リフト付きバス	8.6% (約25%)
空港アクセスバス※1	41.2% (約50%)
貸切バス(観光バス等)	
ノンステップバス・リフト付きバス	1,229台 (約2,100台)
タクシー	
福祉タクシー	52,553台 (約90,000台)
UDタクシー※2	4/47 (47/47)

バリアフリー車両の導入状況(令和5年度末)

(括弧内は「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における目標)

- ※1 平均利用者数2,000人/日以上航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線の運行系統の総数
- ※2 総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数

要望の概要

現行の特例措置

- 【自動車重量税】一般乗合旅客自動車運送事業者等が取得するバリアフリー車両について、自動車重量税(初回新規登録分)を免税とする。



要望内容

- 現行の特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。

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%

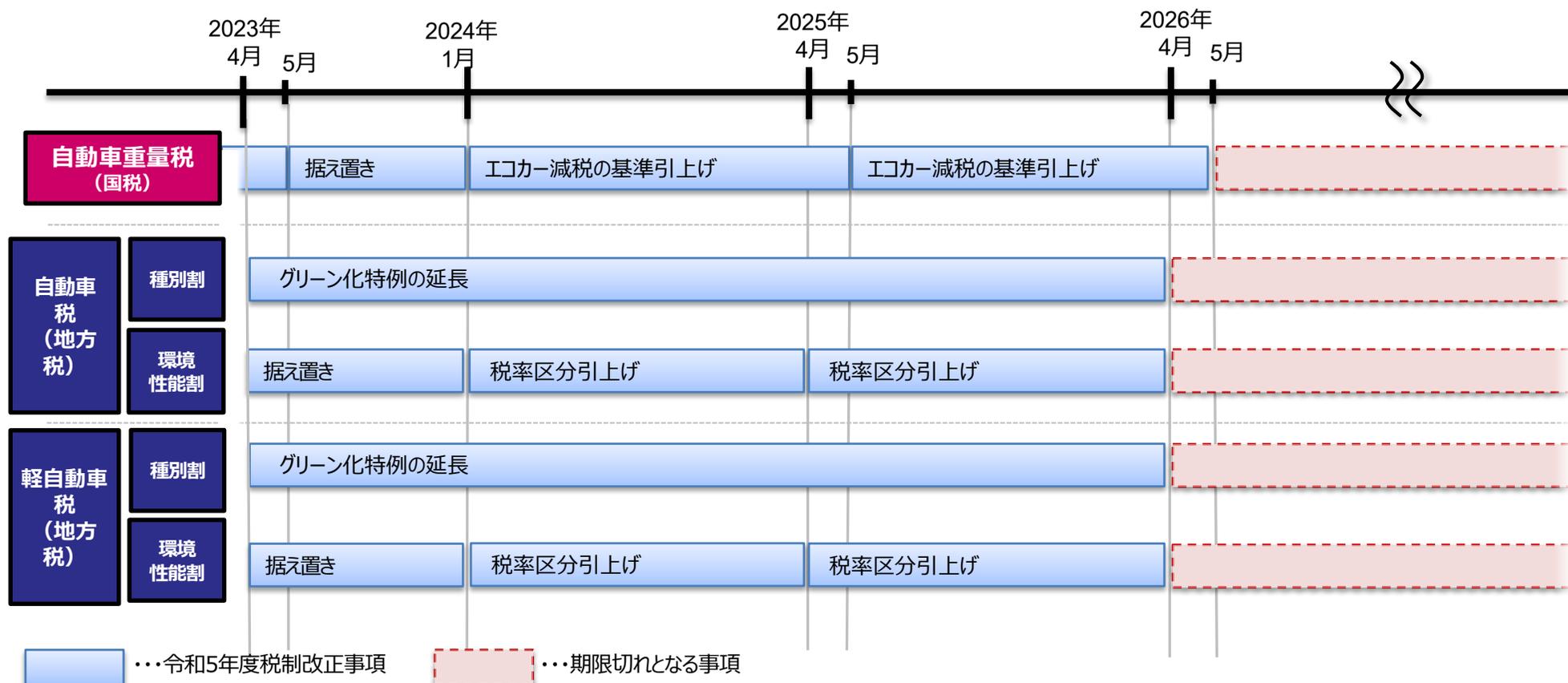
2025年4月1日 ～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 95%達成		
2030年度基準 85%達成		1%
2030年度基準 80%達成		
2030年度基準 75%達成	2%	1%
上記以外	3%	2%

〈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

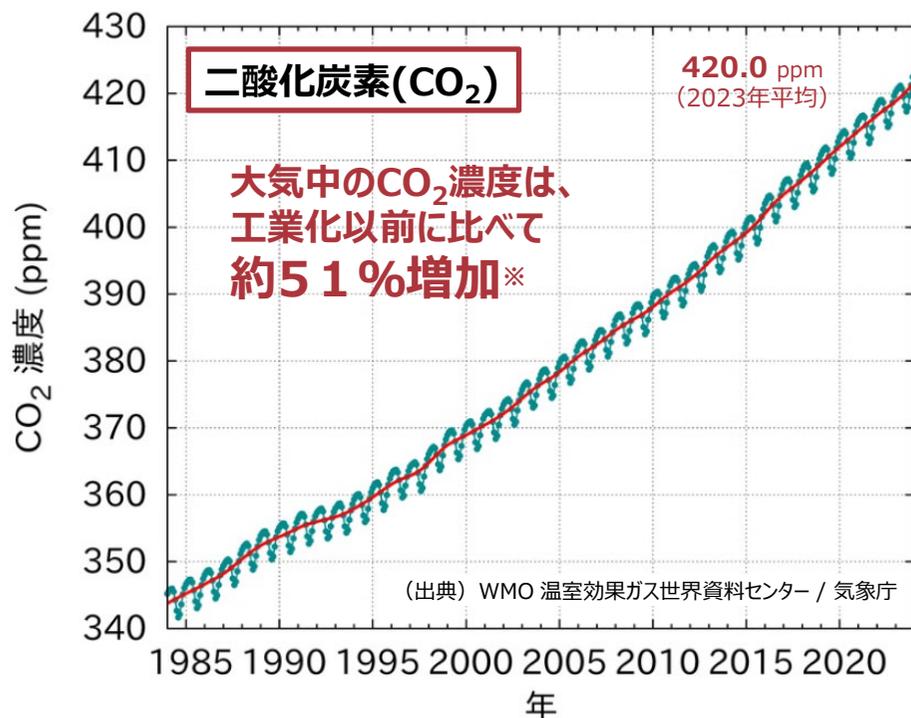
車体課税については、カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献するものとすべく、国・地方の税収中立の下で、取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和8年度税制改正において結論を得る。

（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。

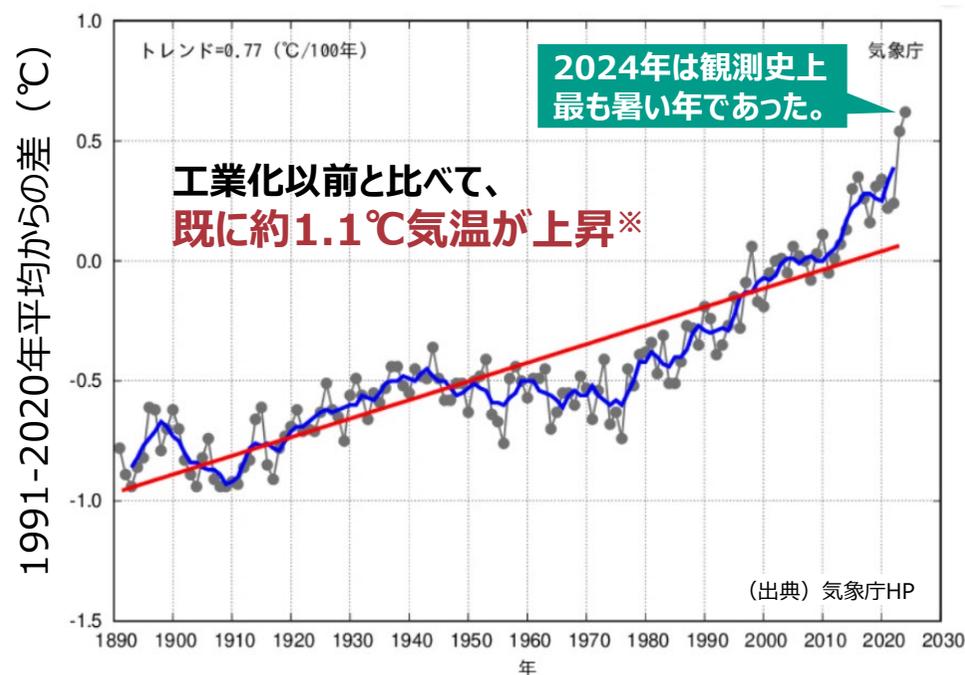
- 20世紀以降、化石燃料の使用増大等に伴い、世界の二酸化炭素（CO₂）排出は大幅に増加し、大気中のCO₂濃度が年々増加。
- 世界気象機関（WMO）は、**2024年が観測史上最も暑い年**であり、世界全体の年平均気温が工業化以前と比べて**1.55℃上昇**したと発表した（2025年1月）。

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。

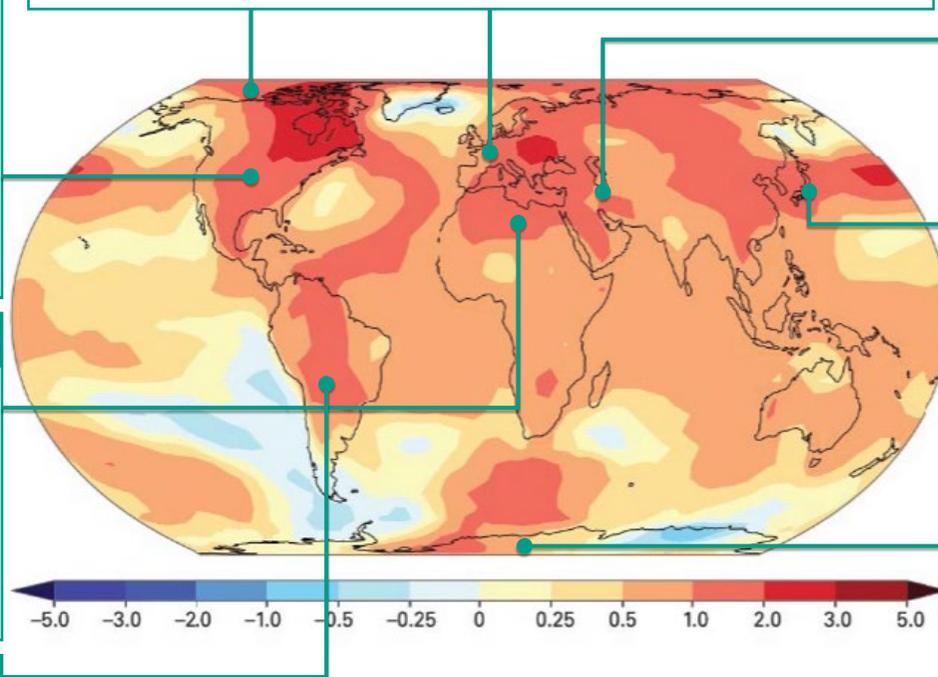
南極

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

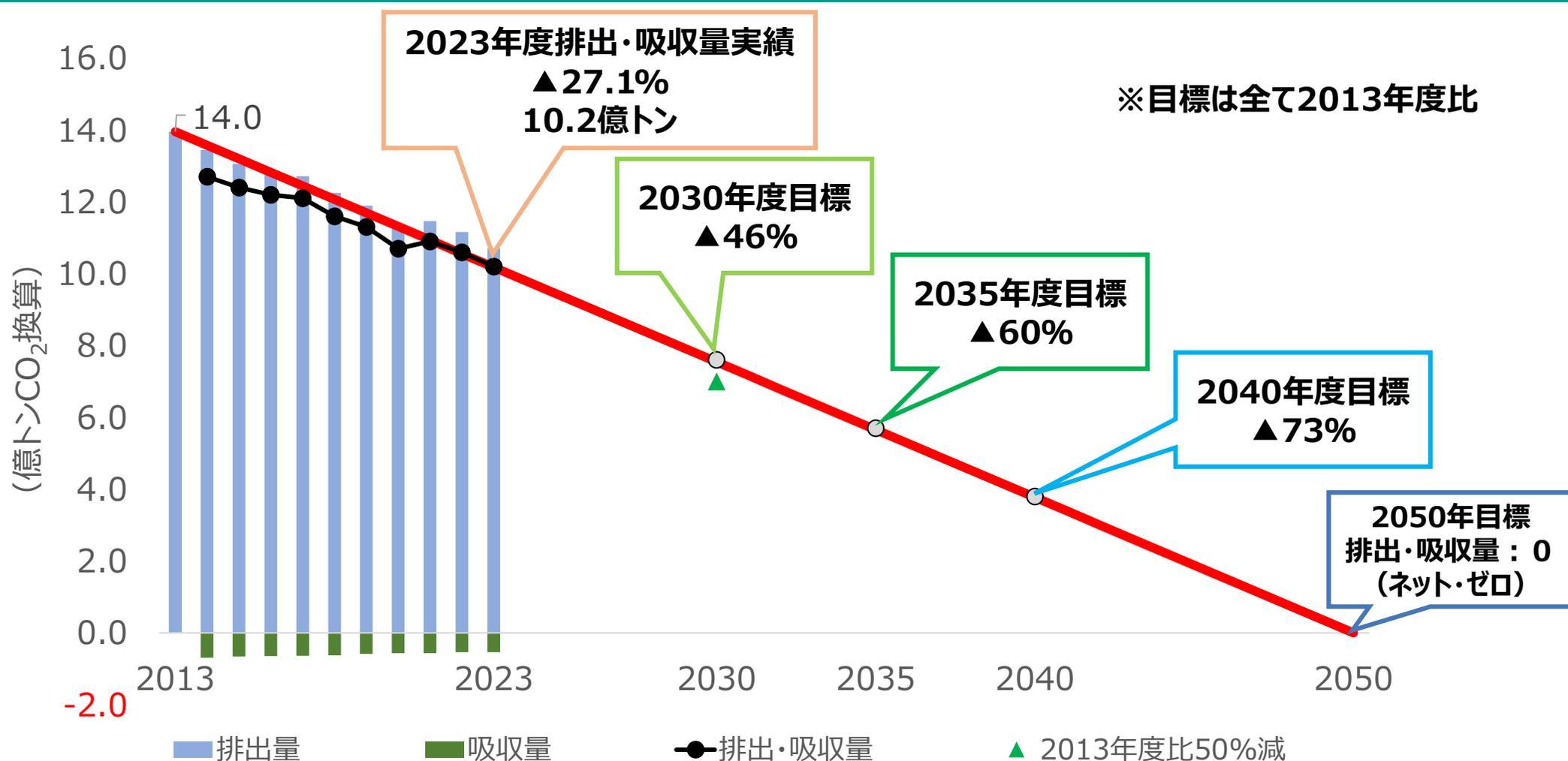


図：1991-2020年の平均気温に対する2024年の平均気温の偏差

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。

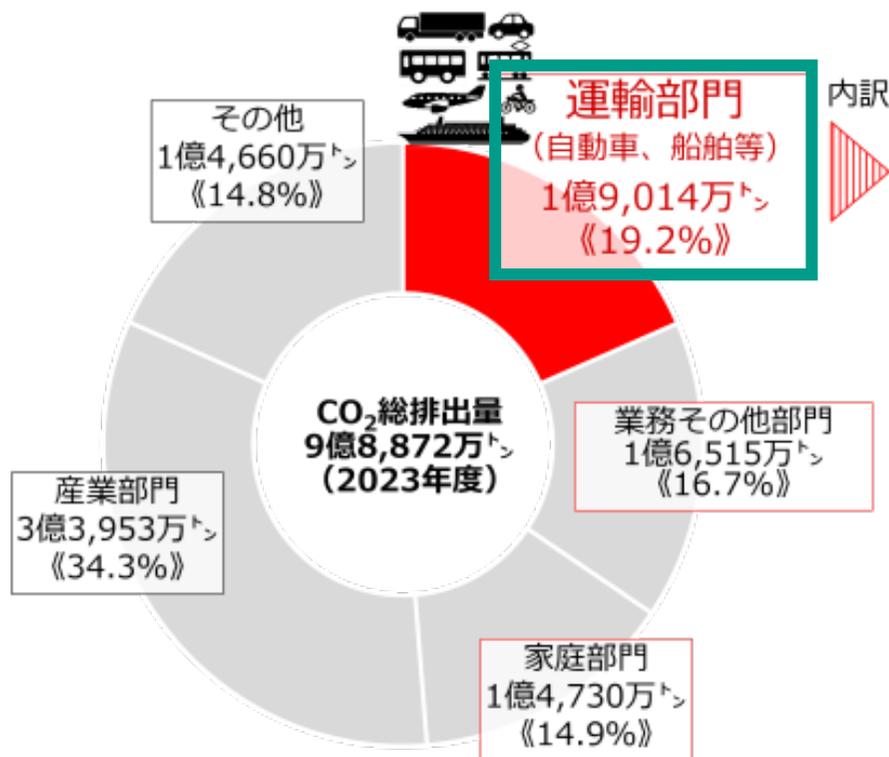
※3 さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

※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。

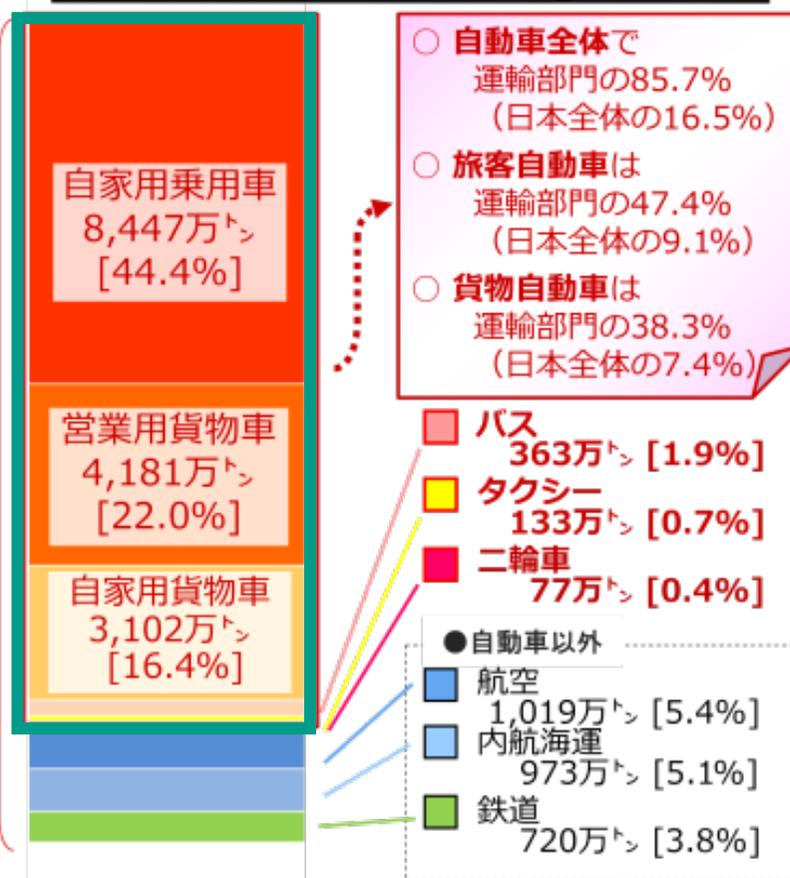
我が国の運輸部門のCO2排出量

- 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



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

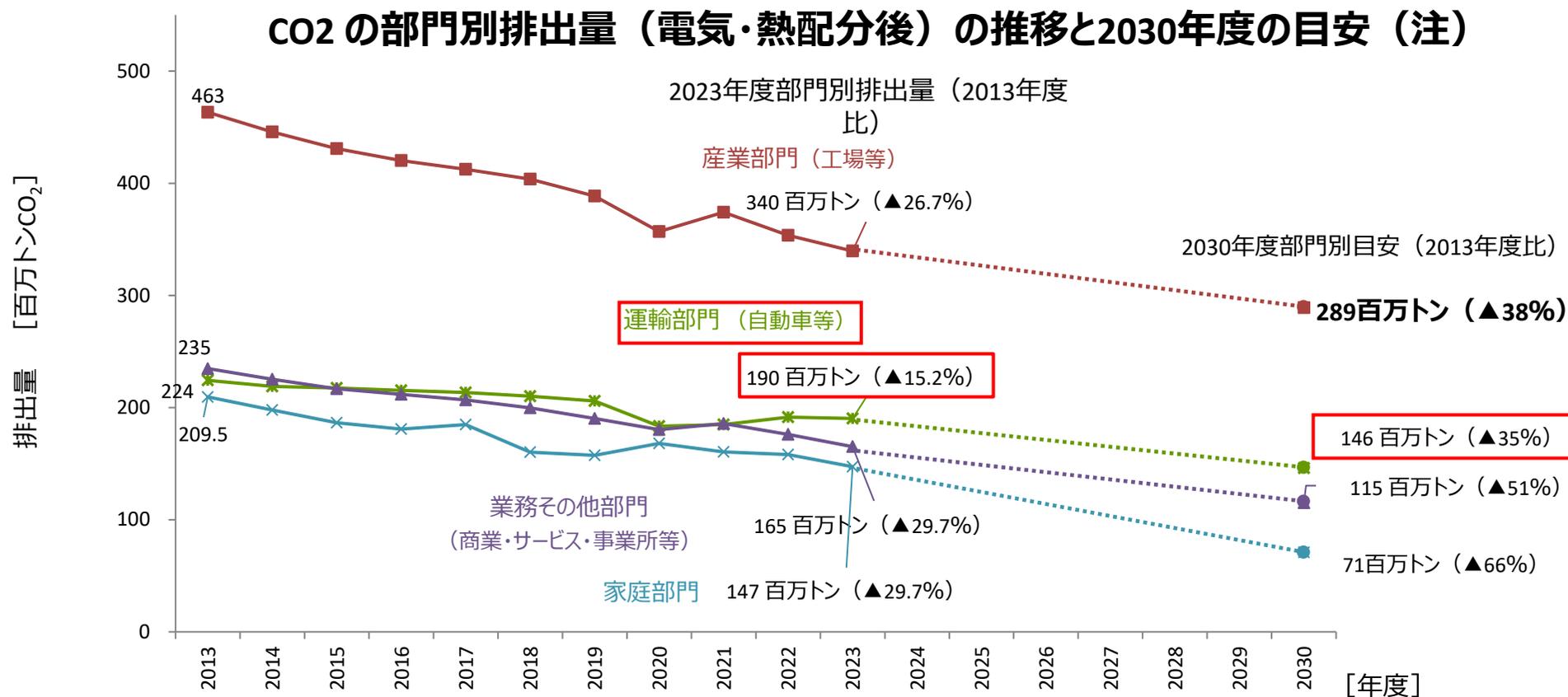
※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。

※ 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】

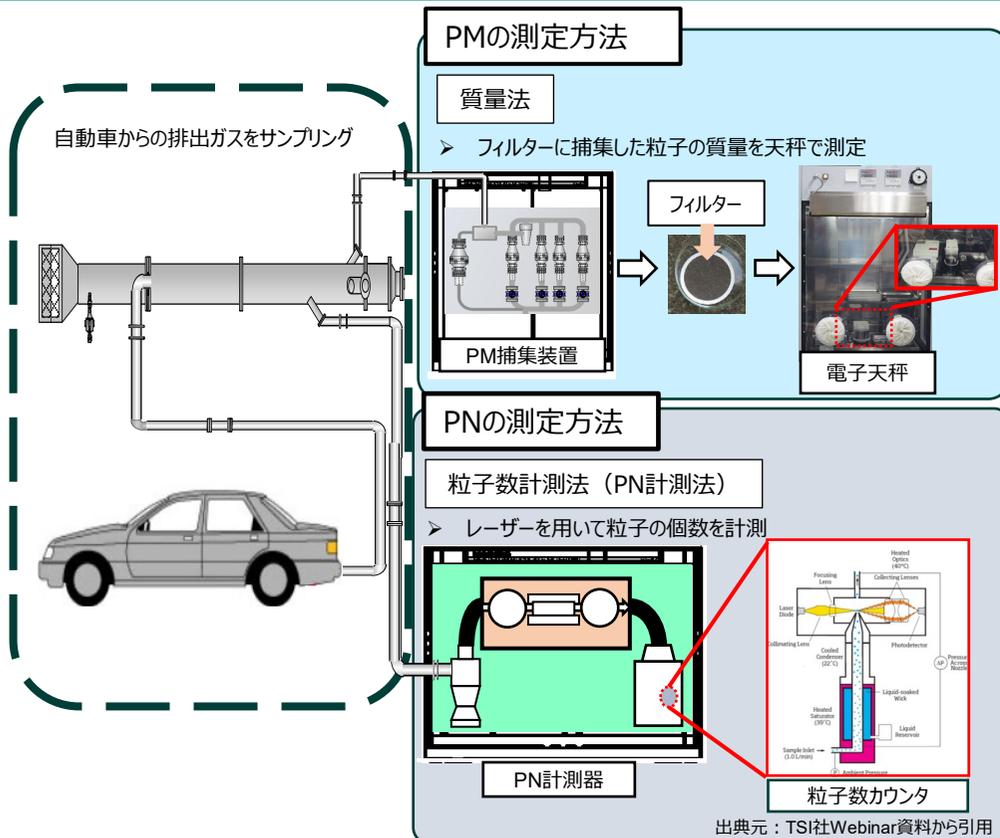
- 8トン未満：2030年までに、新車販売で電動車20～30%
- 8トン超：2020年代に5,000台の先行導入を目指す

【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。

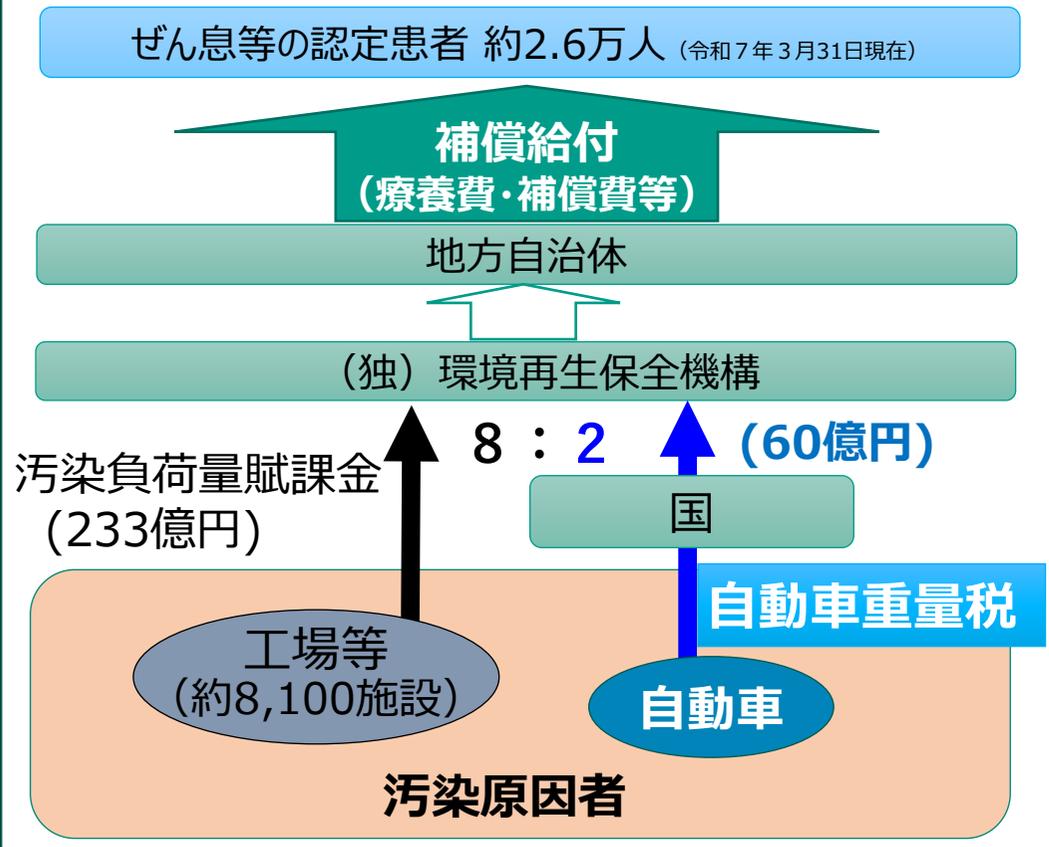


<微小粒子状物質の規制値の例>

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

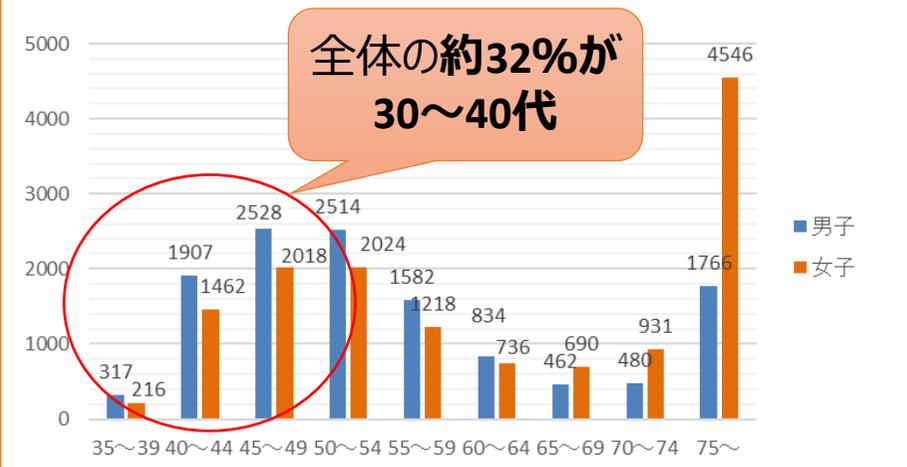


(注) 金額及び施設数は令和7年度見込みの数字

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
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	▲50%	
2030年度基準 60%達成	▲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	▲50%	
2030年度基準 70%達成	▲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	▲50%	
2030年度基準 80%達成	▲25%	
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。

資料3-2

揮発油税等の当分の間税率の廃止の影響試算について

2025年度試算の方法

- 揮発油税等の当分の間税率が仮に2026年に廃止された場合のCO2排出量への影響を試算する。当分の間税率が継続された場合(基準シナリオ)の排出量と、廃止された場合との排出量の差分から、税率廃止の影響を評価する。

- ・ 対象年は2030年及び2040年。将来のGDP成長率等のマクロフレームは経済財政諮問会議の成長移行ケースをもとに設定。基準シナリオの温室効果ガス削減量は、日本のNDC(2030年度に2013年度比46%削減、2035年度に同60%、2040年度に同73%削減)に準拠。

- 次の①②を実施。

① 最新データを用いた価格弾性値の推計

- 輸送用燃料の価格下落に伴う輸送用燃料の需要増加に伴う「運輸部門」におけるCO2排出量への影響を評価するための基礎として、最新データを用いて価格弾性値を推計。

② 応用一般均衡(CGEM)モデルを用いた分析

- ①による「運輸部門」におけるCO2排出量への影響に加えて、輸送燃料の価格が下落し、実質的な所得が増加する。その結果、その他の製品・サービスの購入(購買力)が増加することに伴う「運輸以外の部門」におけるCO2排出量への影響。

【運輸部門のCO2排出量増加】

輸送用燃料の価格下落に伴う輸送用燃料の需要増加によるCO2への影響。①の価格弾性値を活用。

【運輸以外の部門のCO2排出量増加】

輸送用燃料の価格下落に伴い、その他の製品・サービスの購入(購買力)が増加することによる、運輸以外の部門におけるCO2排出量への影響。

価格弾性値の推定結果

- エネルギー消費量を民間最終消費支出やエネルギー価格で説明する価格弾性値モデルを部門別(旅客輸送、貨物輸送)に構築し、価格弾性値を推定。揮発油税等の当分の間税率の廃止による輸送用燃料の価格下落に伴い、輸送用燃料の需要が増加する。

価格弾性値モデル(部門別多項分布ラグモデル)

$$\ln(E_t) = \alpha + \beta \ln(Y_t) + \sum_{i=t-T}^t \gamma_i \ln(PRICE_i) + u_t$$

E_t : t期におけるエネルギー消費量

Y_t : t期における実質民間最終消費支出(旅客運輸部門) / 鉱工業生産指数(貨物運輸部門)

$PRICE_t$: t期における実質平均エネルギー価格

u_t : その他項 α : 係数 β : 所得弾力性

γ_i : 第i番目のラグ年数時の価格弾力性 ($i = t-T, \dots, t$: 最大ラグ年数はT年)

γ_{t-T} : 短期の価格弾力性 $\gamma_{t-T} \sim \gamma_t$ の合計値: 長期の価格弾力性

エネルギー需要の価格弾力性の推定結果(運輸部門)

推計期間	旅客運輸部門		貨物運輸部門	
	短期	長期	短期	長期
1990-2022年度	-0.16	-0.56	-0.05	-0.13

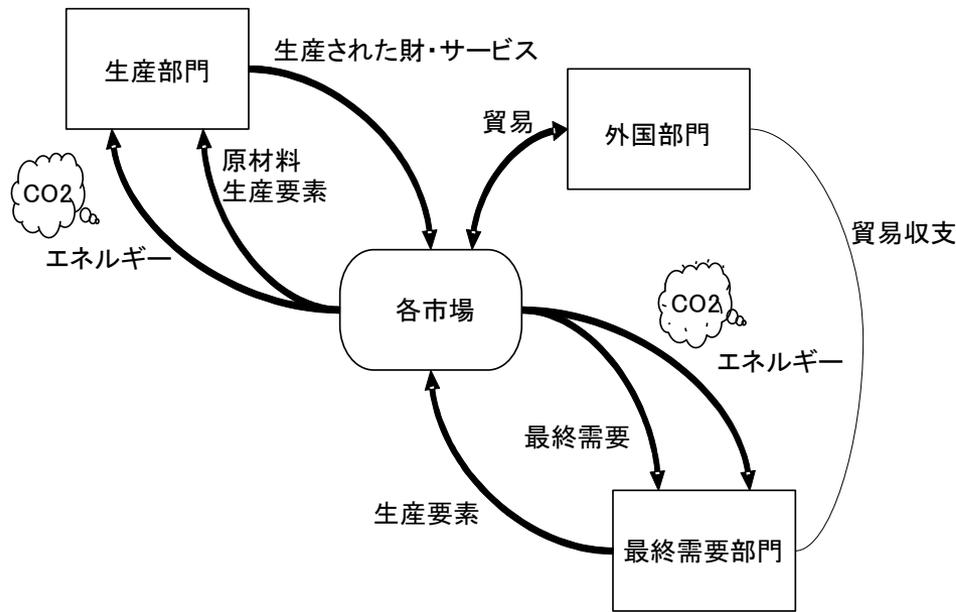
※1 価格弾性値は、最小二乗法でエネルギー需要関数を、実質エネルギー価格(燃料種別エネルギー価格を加重平均した値)を用いて推定。短期とは当期の値、長期とは当期から最大ラグ期間(旅客運輸、貨物運輸ともに10年)での各年における係数推定値を合計した値。

※2 中央環境審議会第2回グリーン税制とその経済分析等に関する専門委員会(2008)資料1(天野)に準じた手法。

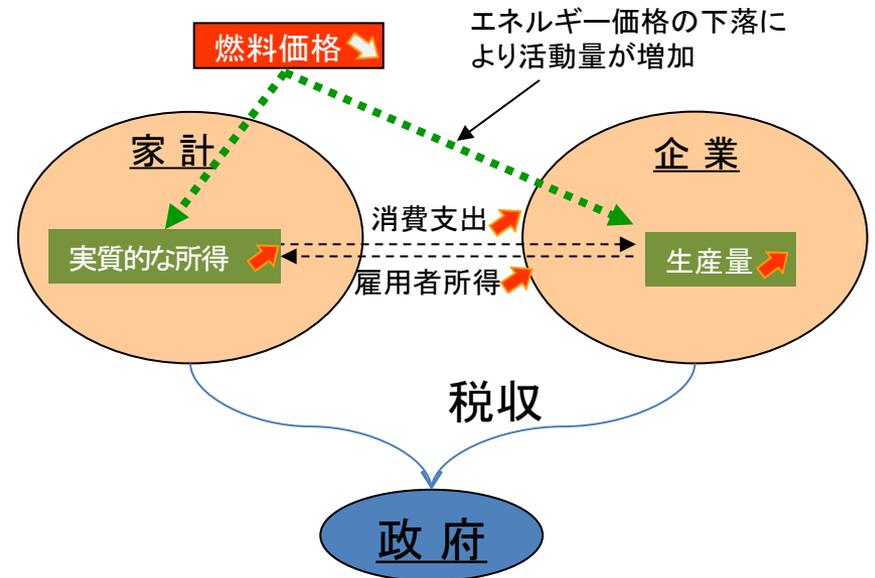
(参考) 応用一般均衡モデルの概要

- 揮発油税等の当分の間税率の廃止による影響分析のため、国立環境研究所等が開発したAIM経済モデル(AIM/CGE)を活用。減税によりエネルギー価格が下落し、燃料購入への支出が減少し、それ以外の製品・サービスの支出や生産量が増加し、全体の活動量が増加する。

モデルの全体構造



燃料価格下落の経済影響



AIM経済モデル(AIM/CGE[Japan])の概要

- 概要: 日本を対象とした逐次均衡型の応用一般均衡モデル
- 分析期間: 2005年～2040年(1年ずつ計算)
- 活動: 49部門(発電はさらに11種に細分化) 52財

当分の間税率を廃止した場合のCO2排出量への影響(2025)

- 今般国立環境研究所が行った試算では、2050年ネット・ゼロ及び2030年度46%減の達成を前提に、現行の地球温暖化対策計画(令和7年2月18日閣議決定)に位置付けられているあらゆる対策・施策を講じたとしても、当分の間税率を廃止した場合には、2030年に610万トンCO2の排出量増加が見込まれることとなった。
- したがって、当分の間税率の廃止は我が国の排出削減目標の達成に大きな影響を与え得ることから、その廃止に当たっては、同等以上の環境保全効果を確保するための所要の措置を検討する必要がある。

当分の間税率廃止によるCO2排出量への影響試算(国立環境研究所(2025))

環境研究総合推進費 1-2302「わが国の脱炭素社会実現に向けた都道府県の脱炭素計画に係る課題の統合的分析」

	2030年	(参考)2040年
排出量の増加	全部門:610万トンCO ₂ e (2030年度のエネルギー起源CO ₂ 排出量の約1%に相当)	全部門:230万トンCO ₂ e (2040年度のエネルギー起源CO ₂ 排出量の約0.6%に相当)
	運輸部門:360万トンCO ₂ (2030年度の運輸部門CO ₂ 排出量の約2.5%に相当)	運輸部門:200万トンCO ₂ (2040年度の運輸部門CO ₂ 排出量の約2.5~5%に相当)

※()内の値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標・目安の数値を用いて算出

<試算の前提等>

- ・ ガソリンについては、揮発油税及び地方揮発油税の当分の間税率(53.8円/ℓ)と本則税率(28.7円/ℓ)の差分(25.1円/ℓ)、軽油については、軽油引取税の当分の間税率(32.1円/ℓ)と本則税率(15.0円/ℓ)の差分(17.1円/ℓ)がそれぞれ減税された場合を想定。その他、将来のGDP成長率等のマクロフレームは、経済財政諮問会議の成長移行ケースをもとに設定。また、当分の間税率を維持した場合の温室効果ガス削減量は、日本のNDC(2030年度に2013年度比46%削減、2035年度に同60%、2040年度に同73%削減)に準拠している。
- ・ 運輸部門におけるCO₂排出量への影響は、ガソリン及び軽油の直接消費によるもの、運輸部門以外への影響は、それ以外の商品やサービスの消費、生産活動の変化によるもの。いずれも、当分の間税率を維持した場合の排出量と比べた増加分を示す。
- ・ 2013年度の日本のエネルギー起源CO₂排出量=1,235百万トン(うち運輸部門は224百万トン)、地球温暖化対策計画(2025)における2030年度の日本のエネルギー起源CO₂排出量の目安は677百万トン(うち運輸部門146百万トン)。
- ・ 留意点として、NDC達成を前提としており経年で排出削減が進むことから、2040年における税率廃止の影響は2030年よりも小さくなる。