

第9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12日(金)
時間：10:00～12:00
場所：総務省8階 第一特別会議室

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) これまでの議論を踏まえた論点の整理について
- 3 閉会

配布資料

- (資料1) これまでの議論を踏まえた論点の整理について

これまでの議論を踏まえた 論点の整理について①

論点整理の進め方

- 車体課税の課税根拠、経緯等
- 我が国の自動車業界の概況、地球温暖化対策の取組
- 地方団体管理道路等の概況と課題
- 令和7年度与党税制改正大綱を踏まえた関係団体等の提言等
- 今後における車体課税の基本的な考え方
- 取得段階における課税のあり方の方向性
- 保有段階における課税のあり方の方向性
- 車体課税に関するその他の課題について

今回の検討会
において議論

次回以降の検討会
において議論

車体課税の課税根拠、経緯等

自動車税・軽自動車税の沿革、課税根拠

- 自動車税は、**財産税的性格**と**道路損傷負担金的性格**を併せ持つ税として、昭和25年度に都道府県税として創設。税率区分の指標として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)等が採用され、保有に対する税として、毎年度定額課税。
- 軽自動車税についても、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税として、昭和33年度に、従前の自転車荷車税を廃止して新たに市町村税として創設。
- 両税ともに、創設当初より道路特定財源ではなく一般財源。
- 令和元年10月から、自動車税、軽自動車税ともに、**種別割**と**環境性能割**の2つの割から構成。

[自動車税]

- ・ 昭和25年 自動車税創設(一般財源)
- ・ 昭和54年 税率区分を軸距→排気量に変更(乗用車)
- ・ 平成13年 グリーン化制度創設
- ・ 令和元年 環境性能割(取得段階)と種別割(保有段階)の2つの割から構成

[軽自動車税]

- ・ 昭和33年 自転車荷車税創設
軽自動車税創設(一般財源)
- ・ 平成28年 経年車重課、グリーン化特例(軽課)の導入
- ・ 令和元年 環境性能割(取得段階)と種別割(保有段階)の2つの割から構成

[自動車税・軽自動車税 種別割 課税の趣旨]

第204回国会 参議院 本会議 第9号 令和3年3月12日(抄)

○国務大臣(武田良太君)

軽自動車税種別割は**財産税的性格**と**道路損傷負担金的性格**を併せ持つ税であり、いわゆるナンバープレートが付され、道路を走行できる場合には、地方税法上、課税対象となるものであります。

環境性能割①

- 自動車の取得に対する税としては、昭和25年度の自動車税創設時に課税対象から外されて以降、複数の府県において法定外税として課税され、その後昭和43年度から、自動車取得税として法定化。
- 令和元年10月の消費税(国・地方)10%引上げに伴い、自動車取得税が廃止され、新たに自動車税及び軽自動車税に**環境性能割が創設**。
- 環境性能割の創設に至るまでの間に設置されていた地方財政審議会の「自動車税制のあり方に関する検討会」においては、環境性能等に応じた課税の制度設計に関する提案として複数の選択肢を提示した上で、「購入時における課税が効果的」、「課税のタイミングとして、消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮することが、環境インセンティブを最も効果的なものとする」と評価していたところ。(平成25年11月同検討会報告書)

[自動車税・軽自動車税 環境性能割 沿革]

- ・ 令和元年 環境性能割の導入
- ・ 令和3年 環境性能割の税率区分の見直し
- ・ 令和5年 環境性能割の税率区分の見直し

[自動車税・軽自動車税 環境性能割 課税の趣旨]

第217回国会 参議院 決算委員会 第2号 令和7年4月9日(抄)

○国務大臣(村上誠一郎君)

自動車税、軽自動車税の環境性能割は、CO2の排出や道路の損傷等の様々な社会的費用に係る行政需要に着目した**原因者負担金的な性格を有する**ものであります。加えて、自動車による環境負荷の低減を図るため、**環境性能に応じて税率を決定する環境税制としての側面**を有しておりまして、電気自動車や環境性能の優れた自動車には非課税となっております。

環境性能割②

- 環境性能割は、自動車をもたらすCO2排出、道路の損傷等の様々な社会的費用にかかる自治体の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、**環境性能に応じて0～3%（軽自動車税は0～2%）**の税率を決定し、取得価額を課税標準としている。
- なお、環境性能に応じた各税率の適用を受ける自動車については、**2年ごとに見直し**を行うこととされている（地方税法第149条第5項、第157条第7項等）。
- また、取得価額が50万円以下の自動車については環境性能割の免税点以下として課税されない（地方税法第158条、第452条）。

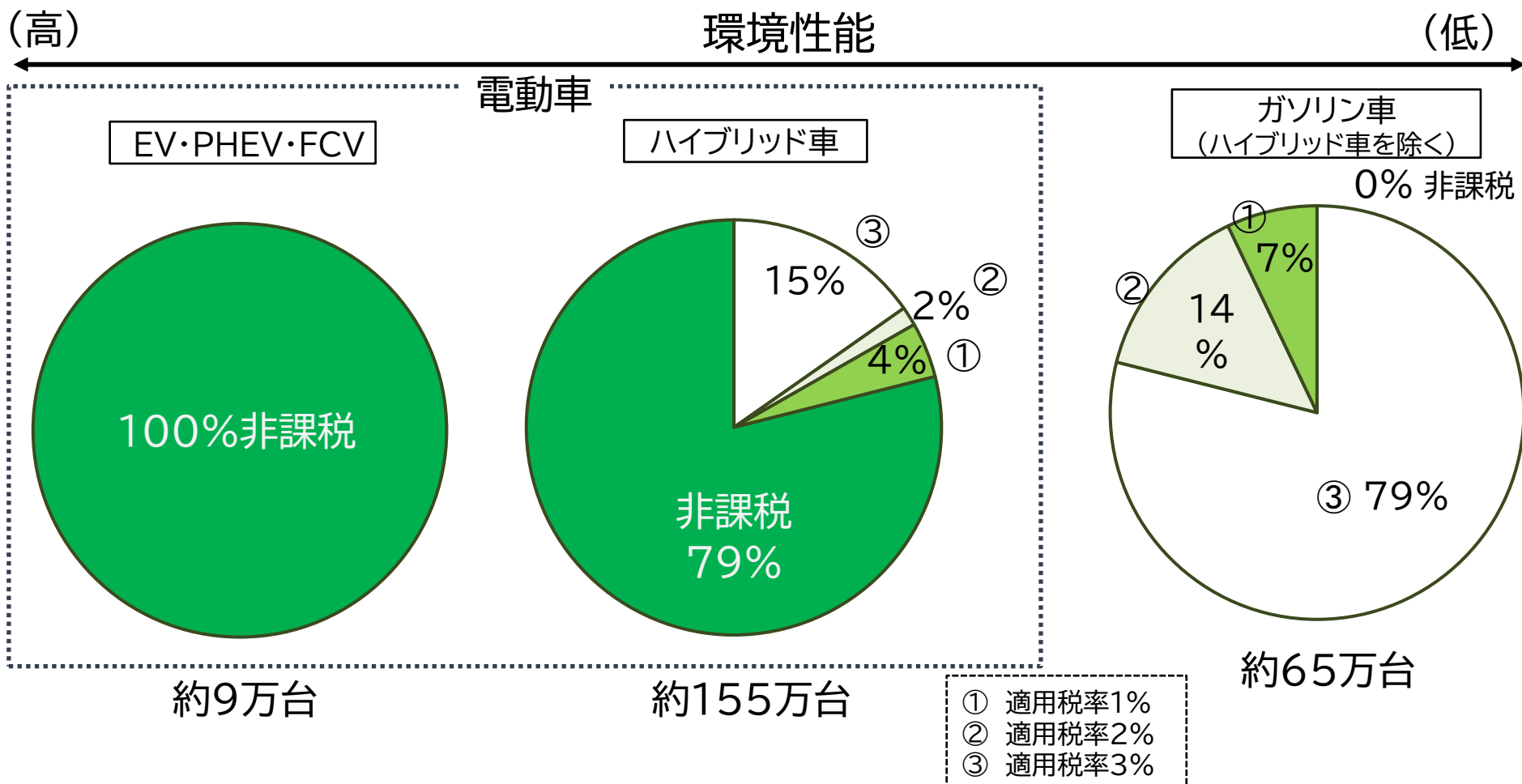
[環境性能割の税率]

車 種		R7.4～	
(自家用乗用車)	税率区分	自動車税	軽自動車税
電気自動車 プラグイン ハイブリッド車等	非課税	すべて	
ガソリン車、 石油ガス車、 ディーゼル車 (いずれもHVを含む)	非課税	2030年度燃費基準 95% 達成～	2030年度燃費基準 80% 達成～
	1%	85% 達成～	75% 達成～
	2%	75% 達成～	
	3% (軽は2%)	上記以外 又は 2020年度燃費基準未達成	

環境性能割③

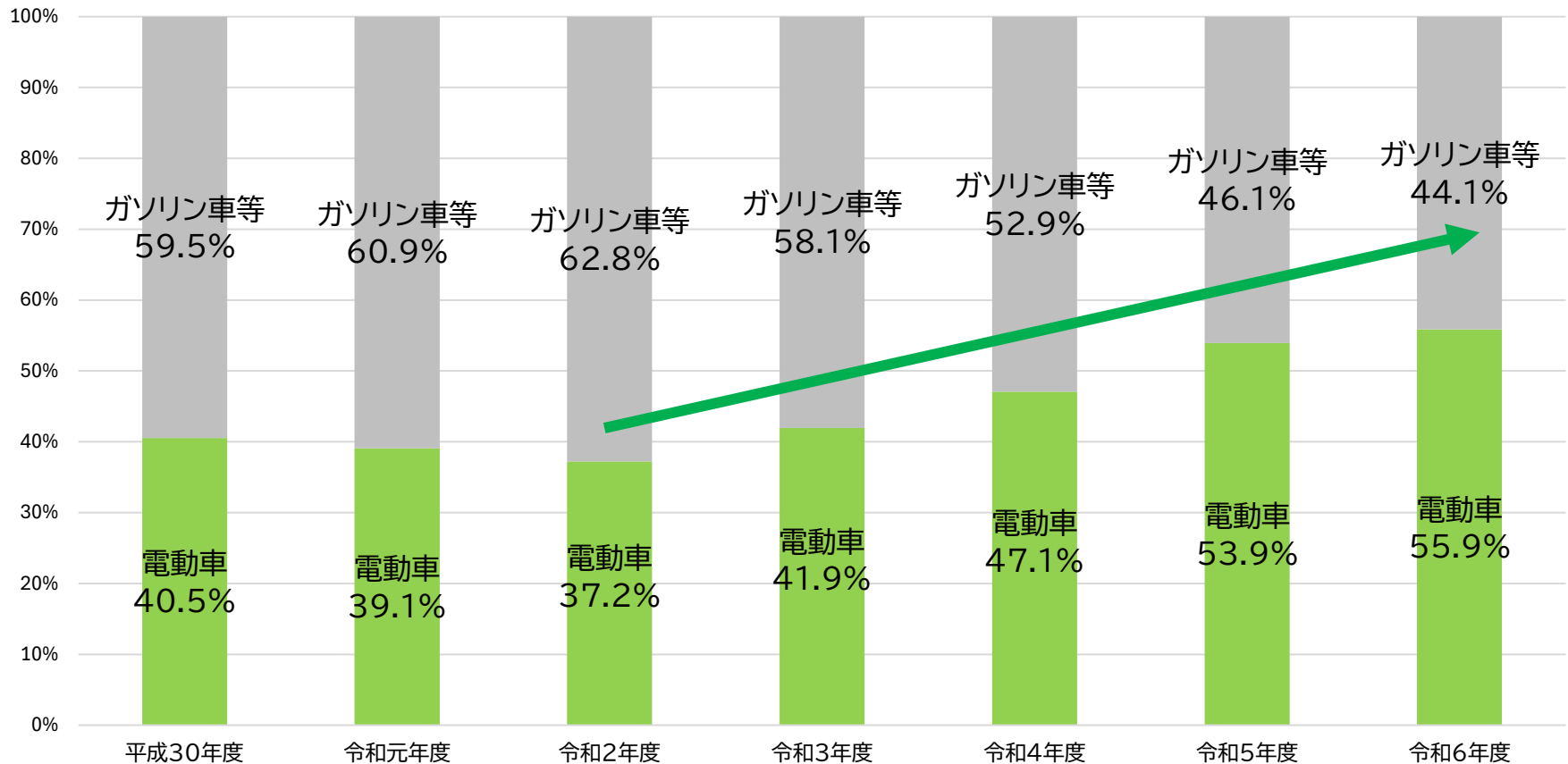
- 令和5年度においては、EV、PHEV等は一括非課税、HVの約8割は非課税であり、一方で、ガソリン車の約8割は3%の税率が適用。

自動車税環境性能割の税率の適用状況(令和5年度新車新規)



環境性能割④

○ 環境性能割が導入された令和元年度以降、登録車の新車販売に占める**電動車(EV、PHEV、HV等)**の割合は**3割台から5割台に急伸**。令和4年度以降はガソリン車等を上回る状況が継続しており、環境性能割が自動車を購入する際の一定の環境インセンティブ機能を発揮。



令和元年10月 環境性能割導入

■ ガソリン車等 (ガソリン車、ディーゼル車、LPG車等)
■ 電動車 (ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車等)

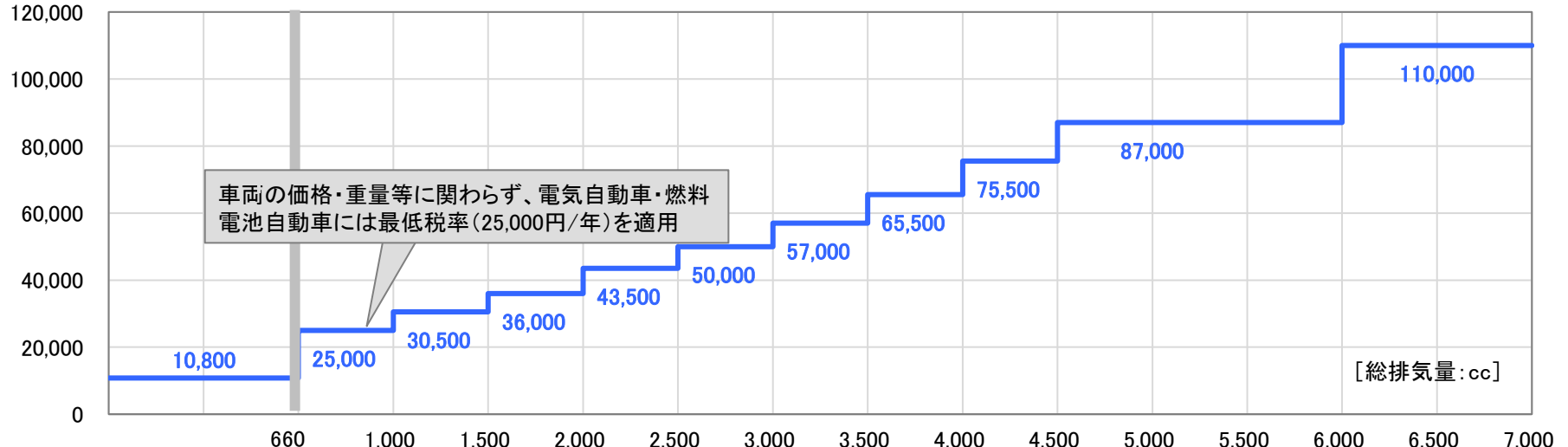
種別割①

- 令和元年10月の環境性能割の創設に伴い、従来の保有に対する税については、自動車税及び軽自動車税の**種別割**として新たに位置づけ。
- 税率区分の指標として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)等が採用され、保有に対する税として、毎年度定額課税。

項 目	自動車税種別割	軽自動車税種別割
1. 課税団体	都道府県	市区町村
2. 課税客体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車及び特殊自動車を除く)	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
3. 納税義務者	自動車の所有者	軽自動車等の所有者
4. 賦課期日(納期)	4月1日 (自動車税は5月中、軽自動車税は4月中において、当該地方団体の条例で定める。)	
5. 税 率	自動車・軽自動車等の種別、総排気量等ごとに設定 (制限税率は、標準税率の1.5倍)	
6. 税 収	1兆4,889億円 (令和7年度地方財政計画額)	3,135億円 (令和7年度地方財政計画額)

自家用乗用車の標準税率

[税率:円] 軽自動車税 ← → 自動車税



種別割②

自動車税種別割の税率表(主なもの※)

区 分		標準税率	
		営業用	自家用
乗用車 総排気量	1,000cc以下	7,500円	25,000円 (29,500円)
	1,000cc超 1,500cc以下	8,500円	30,500円 (34,500円)
	1,500cc超 2,000cc以下	9,500円	36,000円 (39,500円)
	2,000cc超 2,500cc以下	13,800円	43,500円 (45,000円)
	2,500cc超 3,000cc以下	15,700円	50,000円 (51,000円)
	3,000cc超 3,500cc以下	17,900円	57,000円 (58,000円)
	3,500cc超 4,000cc以下	20,500円	65,500円 (66,500円)
	4,000cc超 4,500cc以下	23,600円	75,500円 (76,500円)
	4,500cc超 6,000cc以下	27,200円	87,000円 (88,000円)
トラック 最大積載量	6,000cc超	40,700円	110,000円 (111,000円)
	1t以下	6,500円	8,000円
	1t超 2t以下	9,000円	11,500円
	2t超 3t以下	12,000円	16,000円
	3t超 4t以下	15,000円	20,500円
	4t超 5t以下	18,500円	25,500円
	5t超 6t以下	22,000円	30,000円
	6t超 7t以下	25,500円	35,000円
	7t超 8t以下	29,500円	40,500円
バス 乗車定員	8t超(加算額)	4,700円	6,300円
	一般乗合用	12,000円	33,000円
	30人以下	14,500円	41,000円
	30人超 40人以下	17,500円	49,000円
	40人超 50人以下	20,000円	57,000円
	50人超 60人以下	22,500円	65,500円
	60人超 70人以下	25,500円	74,000円
	70人超 80人以下	29,000円	83,000円
	80人超		

軽自動車税種別割の税率表

区 分			標準税率	
四輪等	軽自動車 <660cc以下> 及び 小型特殊 自動車	四輪以上のもの 乗用のもの 貨物用のもの	自家用 10,800円(7,200円) 5,000円(4,000円)	営業用 6,900円(5,500円) 3,800円(3,000円)
		三輪のもの	3,900円(3,100円)	
二輪等(ミニカーを含む)	二輪の小型自動車<250cc超>		6,000円	
	二輪の軽自動車(側車付を含む)<125cc超 250cc以下>		3,600円	
	原動機付 自転車 <125cc以下>	ミニカー(三輪以上のもの で、総排気量20cc超 のもの)	3,700円	
		二輪のもので、総排気量 90cc超のもの(☆を除く)	2,400円	
		二輪のもので、総排気量 125cc以下かつ最高出力が4.0kW以下のもの (☆)	2,000円	
		二輪のもので、総排気量 50cc超90cc以下のもの (☆を除く)	2,000円	
		総排気量50cc以下のもの (☆及びミニカーを除く)	2,000円	

(注1) 営業用：道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する軽自動車
自家用：営業用の軽自動車以外のすべての軽自動車

(注2) 平成27年3月31日以前に初めて車両番号の指定を受けた三輪以上の軽自動車については、()内の標準税率が適用される。

※上記の他、けん引車、被けん引車、三輪の小型自動車といった区分がある。

(注1) 営業用：道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する自動車
自家用：営業用の自動車以外のすべての自動車

(注2) 電気自動車である自動車に係る税率については、総排気量1,000cc 以下の区分の税率によることが適当であるとしている。

(注3) 乗用車のうち、()内の税率は、令和元年9月以前に初回新規登録を受けたものに係る旧税率。

種別割③

- 自動車税においては、乗用車に対する税率区分の指標としては、昭和28年度以降、普通乗用車については軸距(前輪の車軸と後輪の車軸の間の距離)が採用されていたが、昭和54年度改正において、乗用車の多様化による自動車性能の正確な反映等を考慮して「**総排気量**」が採用され、今日に至っている。
- 一方、軽自動車税については、総排気量660cc以下等の一定の規格を有する自動車が課税対象であり、一律の定額課税。

【自家用】

区分	S27	S28	S29	S37	S40	S50	S51	S52	S54	S59	H1	H14	R1※
小型自動車	1.0ℓ以下	4,500	7,200	12,000	18,000	→	23,500	→	25,500	29,500	29,500	→	25,000
	1.0ℓ超1.5ℓ以下												
	1.5ℓ超2.0ℓ以下												
普通自動車	2.0ℓ超2.5ℓ以下	15,000	30,000	→	軸距 3.048m 以下 54,000	→	軸距 3.048m 以下 70,000	→	71,000	81,500	45,000	→	43,500
	2.5ℓ超3.0ℓ以下										51,000		50,000
	3.0ℓ超3.5ℓ以下										58,000		57,000
	3.5ℓ超4.0ℓ以下										66,500		65,500
	4.0ℓ超4.5ℓ以下										76,500		75,500
	4.5ℓ超6.0ℓ以下										88,000		87,000
	6.0ℓ超										111,000		110,000
トラック(4t超5t以下)	10,000	14,000	15,000	→	→	→	20,000	→	22,000	25,500	→	8,000～ 40,500	→

※令和元年10月1日以後に初回新規登録を受けた自家用乗用車から適用することとし、令和元年9月30日以前に初回新規登録を受けた自家用乗用車については、旧税率を適用する。

軽自動車(四輪) 自家用

区分	S25	S28	S29	S33	S36	S40	S51	S54	S59	H27※
乗用	自動車税			1,500	3,000	4,500	5,900	6,500	7,200	10,800
貨物用	500	700	1,500		2,500	→	3,300	3,650	4,000	5,000

※平成27年3月31日以前に取得した車には従前の税率を適用

種別割④

○ 近年においては、**グリーン化特例**として、環境性能に応じた初年度軽課、後年度重課が特例措置として講じられている。

①これまでの改正経緯 ※ 2年ごとに適用期限の延長、対象車両の見直し等を実施(令和5年度改正では適用期限を3年延長)。

- 平成13年度 自動車税のグリーン化特例の創設
排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置を導入(税込中立を前提)。
- 平成26年度 軽自動車税の経年車重課の創設(適用は平成28年度から)
自動車税のグリーン化特例の重課割合を引上げ
- 平成27年度 軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の創設
- 令和元年度 種別割の税率引下げ(恒久減税)に対する地方税財源の確保策として、軽課の対象を電気自動車等に重点化(平成31年度与党大綱において「最終的な結論」とされている。消費税率の引上げに配慮し、令和3年度取得分から適用。)
- 令和3年度 グリーン化特例(軽課)の対象からクリーンディーゼル車(構造要件)を除外

②グリーン化特例の適用対象車両

取得期間(軽課): 令和5年4月1日～令和8年3月31日 ※自家用乗用車の例

適用対象車		特例割合
軽課	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※	▲75%軽減 (取得翌年度)
重課	ガソリン車(13年超、 <u>ハイブリッド車は含まない</u>)、 ディーゼル車(11年超)	登録車 15%重課 軽自動車 20%重課

※ 軽課については一定の排ガス性能を要求

※ 重課の対象からは電気自動車、天然ガス自動車、(混合)メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合用バス及び被けん引車を除外

(参考)自動車重量税①

- 自動車重量税は、自動車の走行が、道路混雑、交通安全、道路事故等に関連して多くの社会的費用をもたらしていることや社会資本の充実の要請が強いことを考慮して、広く自動車の使用者に負担を求めるために道路特定財源として昭和46年度に創設され(平成21年度以降一般財源化)、自動車が車検を受け又は届出を行うことによって走行可能になるという法的地位又は利益を受けることに着目して課税される一種の権利創設税という位置づけ。

課税物件等

課税物件	・検査自動車 ・届出軽自動車	課税の タイミング	車検時 ※自動車重量税の納付は自動車検査証の交付等や車両番号の指定を受けるための要件
納税義務者	・自動車検査証の交付等を受ける者 ・車両番号の指定を受ける者	納付方法	・自動車重量税印紙の貼付 ・キャッシュレス納付 など

主な税率

車種		車検期間・税率		1年		2年		3年	
		当分の間税率	本則税率	当分の間税率	本則税率	当分の間税率	本則税率	当分の間税率	本則税率
乗用車 (車両重量 1.5tの場合)	自家用	12,300	7,500	24,600	15,000	36,900	22,500		
	営業用	7,800		—	—	—	—		
軽自動車 ※車両重量に よらず定額	自家用	3,300	2,500	6,600	5,000	9,900	7,500		
	営業用	2,600		5,200		—	—		
トラック (車両総重量 8 t の場合)	自家用	32,800	20,000	65,600	40,000	—	—		
	営業用	20,800		41,600					

(注1) 13年超／18年超の経年車には異なる税率が適用される。例えば自家用乗用車の場合、13年未満は4,100円であるが、13年超は5,700円、18年超は6,300円(いずれも0.5 t ごと・1 年あたりの額)となる。なお、平成22年度税制改正前は、経過年数に関わらず一律6,300円とされていた。

(注2) 足元のエコカー減税の対象となる車等、一定の環境性能を有する車両に該当する場合、本則税率が適用される(13年超／18年超の場合を含む)。

(参考)自動車重量税②

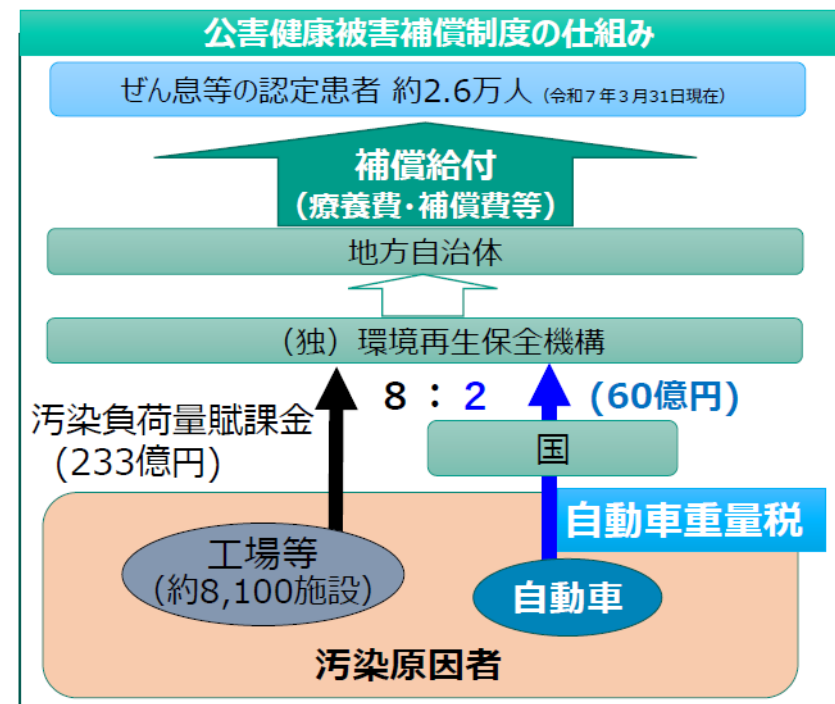
- 自動車重量税の約4割は自動車重量譲与税として地方団体(特に市町村)に譲与。
- なお、自動車重量税の一部(令和7年度予算額:60億円)は、「公害健康被害の補償等に関する法律」(昭和48年法律第111号)に基づき、公害健康被害補償制度の財源の一部に充当。

自動車重量譲与税の概要

1 創設年度	昭和46年度
2 譲与総額	自動車重量税の収入額のうち、令和4～15年度は、357/1,000(当分の間431/1,000) 令和1～3年度は348/1,000(当分の間422/1,000) 令和16年度は401/1,000(当分の間475/1,000) 令和17年度以降は、416/1,000(当分の間490/1,000)
3 譲与団体	全市町村及び全都道府県(特別区を含む)
4 譲与基準	○市町村 1/2 各市町村の区域内に存する市町村道の延長 1/2 各市町村の区域内に存する市町村道の面積 (注) 人口、道路の種類・幅員等による補正あり (昼間人口が多い団体は別途補正)。 ○都道府県 自家用乗用車(登録車)の課税台数
5 用途	条件・制限無し
6 譲与時期	6・11・3月
7 譲与額	3,077億円(令和7年度地財計画額)

公害健康被害補償制度の概要

- 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、自動車重量税の税收の一部を引き当て(公健法附則第9条)



我が国の自動車業界の概況、 地球温暖化対策の取組

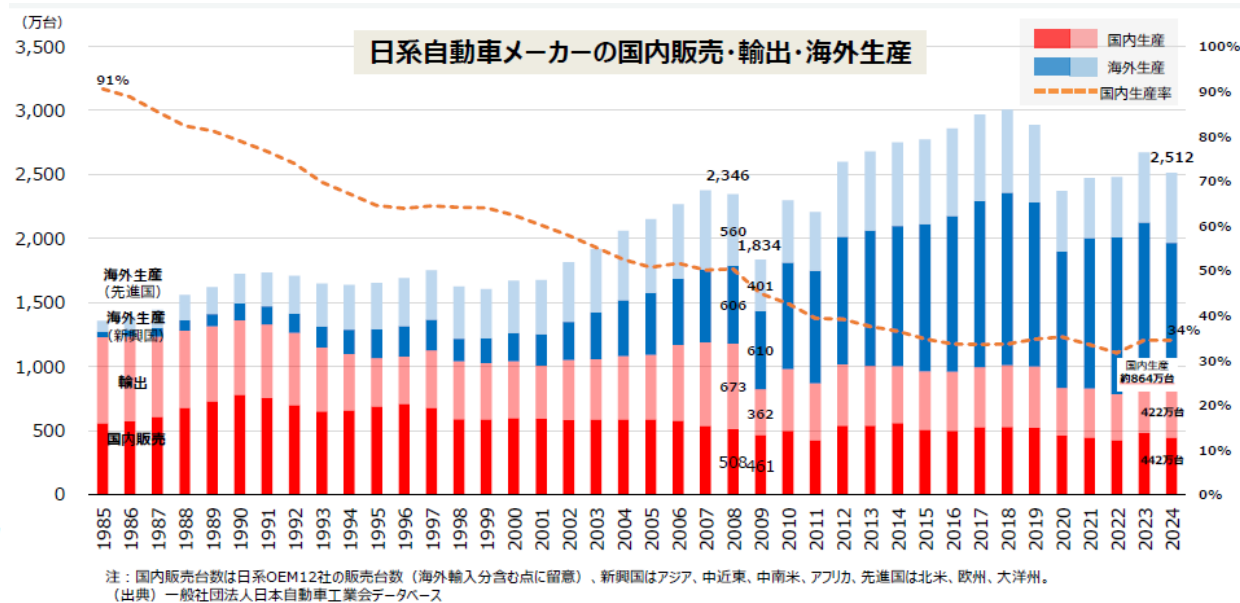
我が国における生産台数、輸出状況等

- 自動車産業は、製造業出荷額の約2割(約63兆円)、全産業の雇用の約1割(約558万人)等を占める**我が国の基幹産業**の一つであり、工場立地地域を中心に**地域経済にも大きな影響力**。
- 我が国における自動車生産台数は約864万台、そのうち国内販売台数は約442万台であり、約422万台は北米、オセアニア、中東・アフリカ等を中心に輸出。
- 国内販売台数については、近年は400～500万台で推移。

自動車関連産業の規模

	総計	割合
出荷	約63兆円	製造業の約2割
雇用	約558万人	全産業の約1割
設備投資	約1.5兆円	製造業の約3割
研究開発	約3.9兆円	製造業の約3割

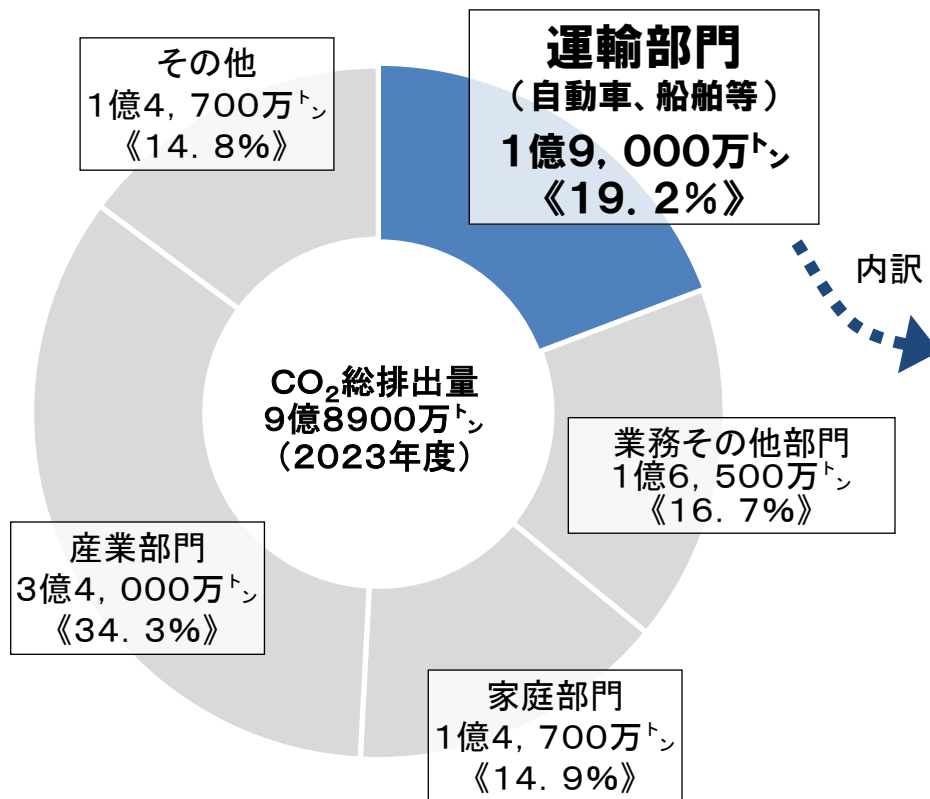
注) 出荷は2022年、雇用は2023年、設備投資は2023年度、研究開発は2022年度のデータ



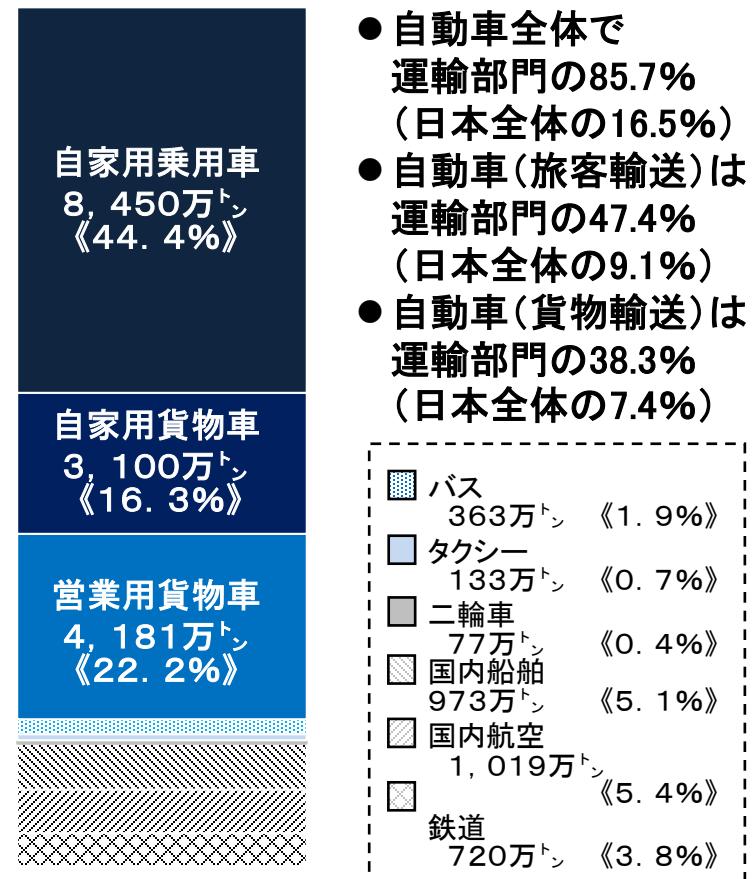
自動車部門からのCO₂排出、エネルギー基本計画等①

- 2022年度の日本のCO₂総排出量約10.3億トンのうち、運輸部門からのCO₂排出量はその約19.2%(約1.9億トン)。そのうち自家用乗用車が0.9億トンなど**自動車全体で日本のCO₂総排出量の約16.5%**を占める。

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)



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)

自動車部門からのCO₂排出、エネルギー基本計画等②

- 令和7年2月に閣議決定された「地球温暖化対策計画」及び「エネルギー基本計画」においては、「運輸部門の二酸化炭素排出量の86%を占める自動車については、2050年ネット・ゼロ実現に向け、多様な選択肢を追求し、**2050年に自動車のライフサイクルを通じた二酸化炭素排出ゼロを目指す**」、「エネルギー効率に優れる次世代自動車(EV、FCV、PHEV、ハイブリッド自動車(HV)等)の普及拡大を推進する」とし、具体的な目標として、「**乗用車については、2035年までに、新車販売で電動車(EV、FCV、PHEV、HV)100%の実現を目指す**」と明記。

第3章 第2節 1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策 (1)①D. 運輸部門の取組

(略)運輸部門の二酸化炭素排出量の86%を占める自動車については、2050年ネット・ゼロ実現に向け、多様な選択肢を追求し、**2050年に自動車のライフサイクルを通じた二酸化炭素排出ゼロを目指す**。また、物流分野におけるエネルギー効率の向上、航空・港湾・海運分野における次世代燃料の活用などの取組を進めていくことが重要である。将来の脱炭素技術の開発、実証及び実装の状況を踏まえ、適切な時期に対策の具体化・見直しを行う。

(b)自動車単体対策

○次世代自動車の普及、燃費改善等

エネルギー効率に優れる次世代自動車(EV、FCV、PHEV、ハイブリッド自動車(HV)等)の普及拡大を推進する。

そのため、現時点では導入初期段階にありコストが高いなどの課題を抱えているものについては、補助制度や税制上の優遇等の支援措置等を行うなど、電動車・インフラの導入拡大等の包括的な措置を講ずる。蓄電池については、遅くとも2030年までに国内製造基盤150GWh/年の確立を目指して、蓄電池・部素材・製造装置の製造基盤の国内立地・技術開発への支援等を進めていく。また、車載用蓄電池のリユースや車両からの給電設備の整備を促進し、再生可能エネルギーの有効利用に貢献する。

こうした取組により、**乗用車については、2035年までに、新車販売で電動車(EV、FCV、PHEV、HV)100%の実現を目指す**。また、商用車については、8トン以下の小型車については新車販売で、2030年までに電動車20～30%、2040年までに電動車と合成燃料等の脱炭素燃料車で100%を目指す。8トン超の大型車については、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。

国内市場における電動化の状況と今後の方向性①

- 軽自動車を含めた乗用車の2024年度の国内販売シェアは、EV1.5%、PHEV1.1%、HV53.3%となっており、電動車は合計で55.9%。
- 2035年までに、**新車販売で電動車100%の実現を目指す政府目標に向けて、更なる取組が必要な状況。**

電動車	販売シェア					次世代自動車戦略 (2030年目標) ※販売シェア	第7次エネルギー基本計画／ 地球温暖化対策計画 (2035年目標) ※販売シェア
	(2020年度)	(2021年度)	(2022年度)	(2023年度)	(2024年度)		
電気自動車	0.4 %	0.7 %	2.1 %	2.1 %	1.5 %	20~30%	/
プラグイン ハイブリッド車	0.4 %	0.8 %	1.1 %	1.4 %	1.1 %		
燃料電池 自動車	0.0 %	0.1 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	~3%	
ハイブリッド車	36.4 %	40.4 %	43.8 %	50.4 %	53.3 %	30~40%	
電動車 計	37.2 %	42.0 %	47.1 %	53.9 %	55.9 %	50~73%	100%
ガソリン車 等	62.8 %	58.1 %	52.9 %	46.1 %	44.1 %	30~50%	ゼロ

【出典】一般社団法人日本自動車販売協会連合会及び一般社団法人全国軽自動車協会連合会の資料を元に作成。

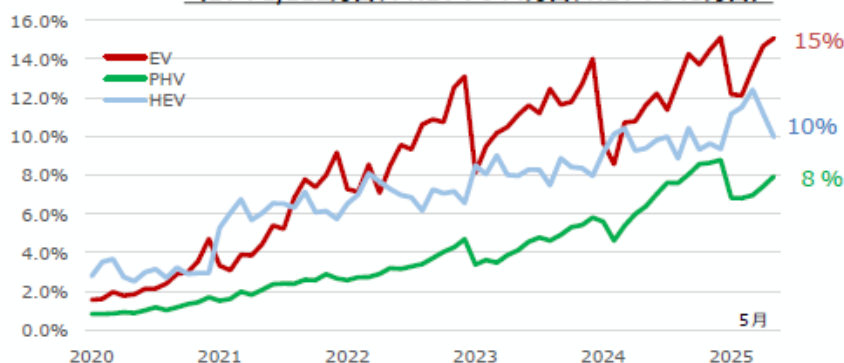
国内市場における電動化の状況と今後の方向性②

- グローバル市場においては、EV販売比率は増加傾向で、世界平均で15%、特に中国では28%に達している。
- 一方、日本は1%と、先進国では低い水準で推移しており、EVの普及が遅れている。

(カッコ内は2024年の年間販売台数)

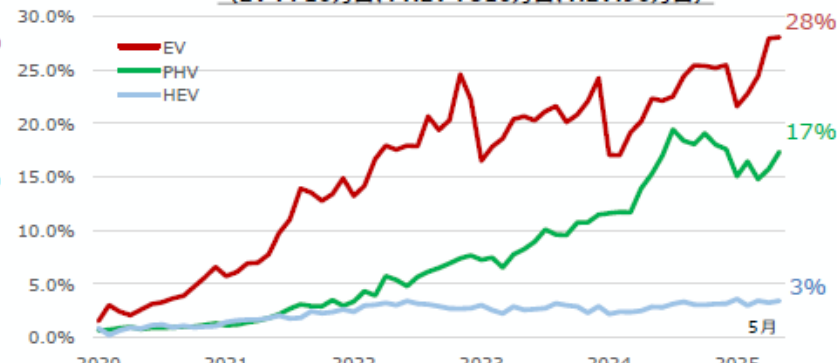
世界

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



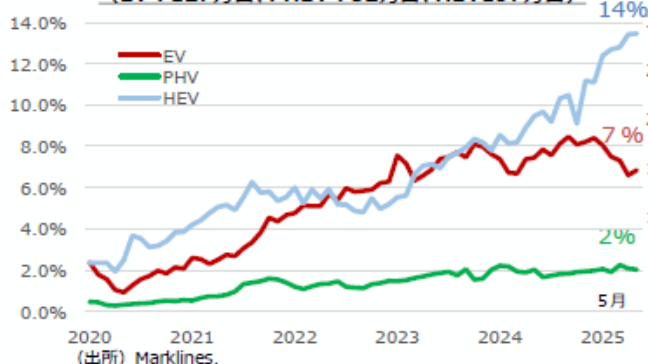
中国

(EV : 710万台、PHEV : 510万台、HEV : 90万台)



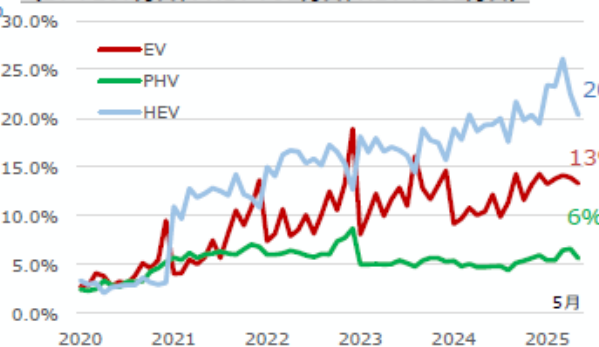
米国

(EV : 127万台、PHEV : 32万台、HEV : 157万台)



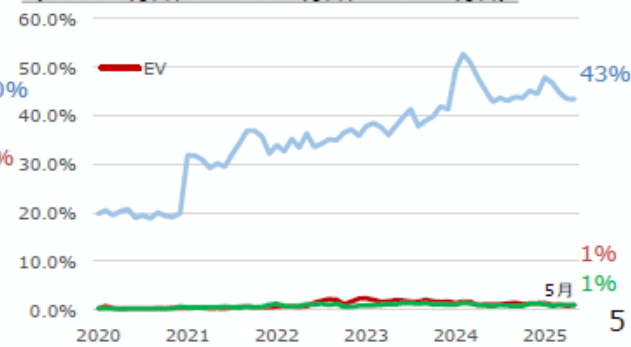
欧州

(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)



国内市場における電動化の状況と今後の方向性③

- 前頁のとおり、国内においては、**主要先進国の中で最もEVの普及が遅れている**。そのため、国においては、EV及びPHEVの購入補助金(CEV)制度をはじめ、急速充電設備の整備、蓄電池製造能力強化などの取組を実施。
- なお、経済産業省からのヒアリングによれば、我が国の自動車産業については、EV、PHEV、HV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**」が基本戦略であるとされている。また、クルマのデジタル化(SDV化)をはじめとするモビリティDXを推進するとされている。

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



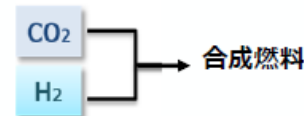
②モビリティ分野での水素活用

- **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



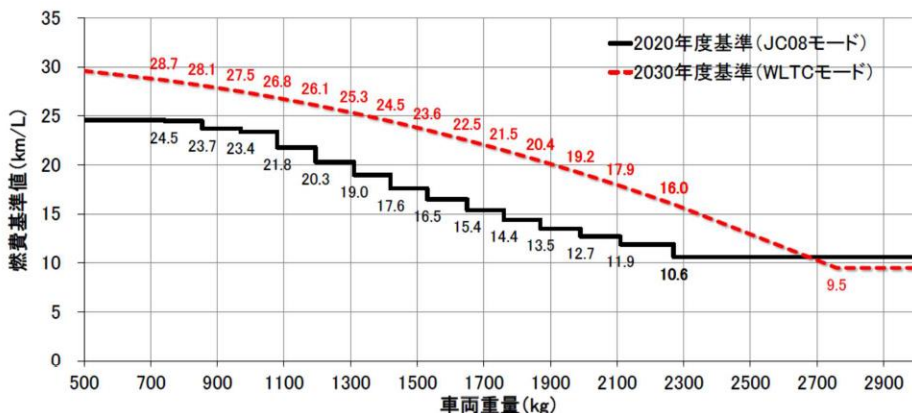
④サプライヤー等の事業転換支援（ミカタプロジェクト）

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)

省エネ法に基づく燃費基準等①

- エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律(省エネ法)では、燃費が最も優れている車両をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて**目標となる燃費基準値を設定**することとされている(トップランナー制度)。
- 製造事業者又は輸入事業者は、目標年度において出荷した乗用車の**企業別平均燃費が、基準を下回らないようにすることが求められる**ほか、エネルギー消費効率に関し定められた事項の表示が義務付けられている。
- なお、目標年度において基準が達成できない製造事業者等については、罰金(100万円以下)が科せられる場合がある。

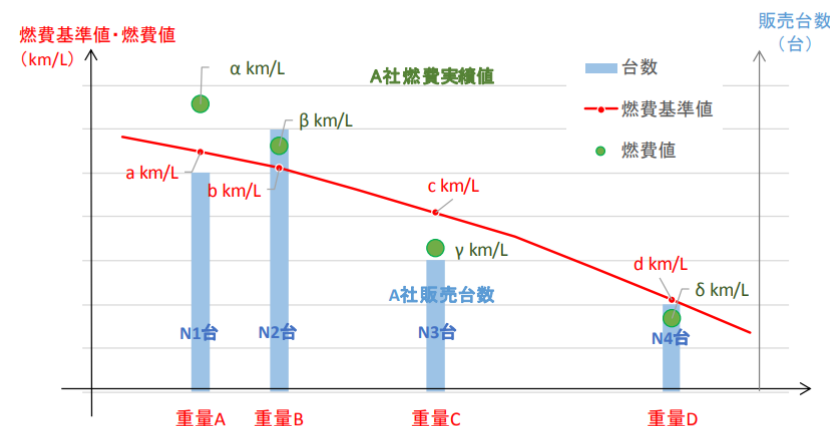
車両重量別燃費基準値(2030年度目標)



2030年度基準における燃費基準値FEと車両重量Mの関係は以下のとおり。

$$FE = \begin{cases} -2.47 \times 10^{-6} \times M^2 - 8.52 \times 10^{-4} \times M + 30.65 & (M < 2759 \text{ kg}) \\ 9.5 & (M \geq 2759 \text{ kg}) \end{cases}$$

企業別平均燃費基準方式のイメージ

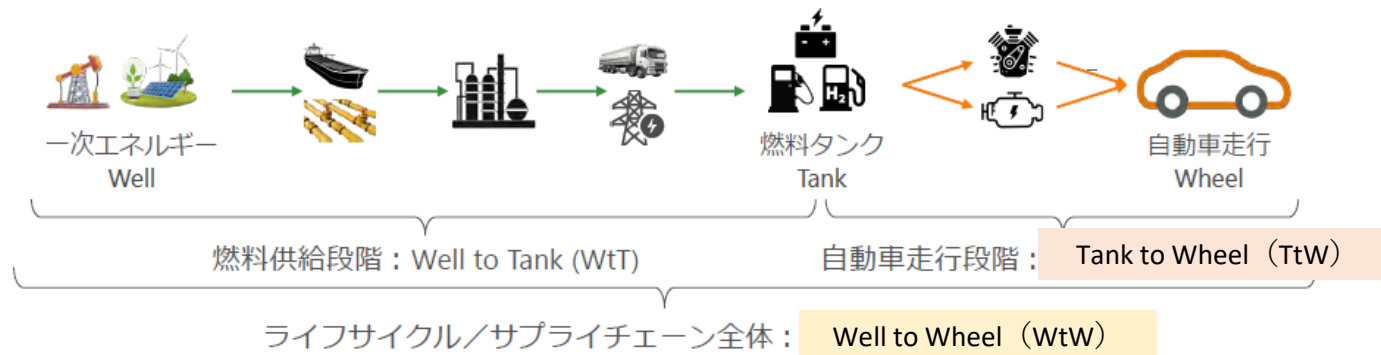


$$\text{A社のCAFE値} = \frac{N_1 + N_2 + N_3 + N_4}{\frac{N_1}{a} + \frac{N_2}{b} + \frac{N_3}{c} + \frac{N_4}{d}} \geq \text{A社のCAFE基準値} = \frac{N_1 + N_2 + N_3 + N_4}{\frac{N_1}{a} + \frac{N_2}{b} + \frac{N_3}{c} + \frac{N_4}{d}}$$

省エネ法に基づく燃費基準等②

- 自動車の燃費の評価方法には、「**Tank to Wheel(TtW)**評価」と「**Well to Wheel(WtW)**評価」の2つの評価方法があり、TtW評価が自動車の走行段階の燃費のみを考慮するのに対し、WtW評価においては、より上流にあたるエネルギー精製段階等のエネルギー消費効率も考慮して算定する点で異なる。

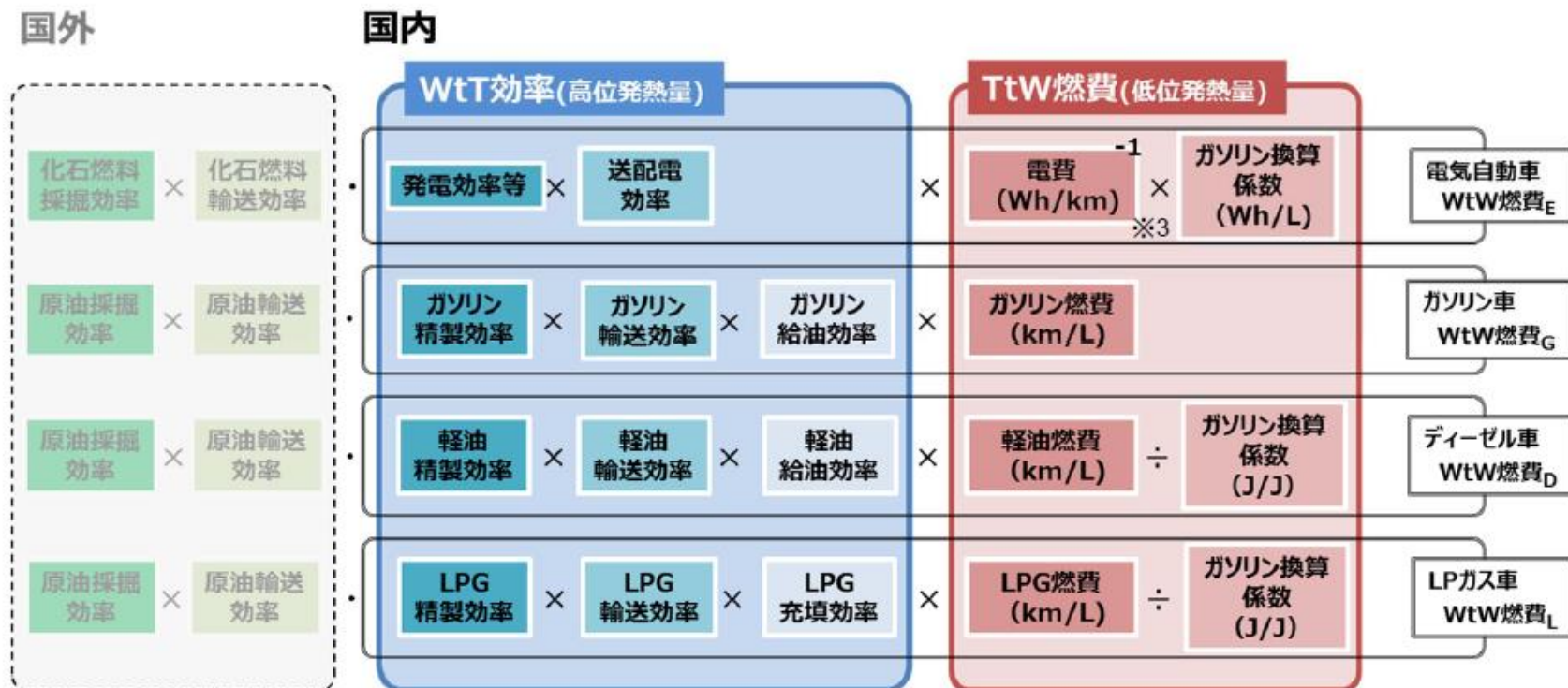
	概要
TtW評価	エネルギーの <u>使用段階</u> のエネルギー消費効率を評価
WtW評価	使用段階だけでなく <u>エネルギーの精製や変換、輸送段階等、上流(WtT)のエネルギー消費効率を含めて評価</u>



省エネ法に基づく燃費基準等③

- 乗用車の2030年度燃費基準(令和元年度策定)においては、ガソリンや電気等のエネルギーが車両に供給されるよりも上流側の効率も考慮(WtW評価)することで、**各パワートレインに対する燃費性能の評価を技術中立的に行う**こととしている。
- なお、電気については、2030年度の電力需給の見通し等を踏まえて評価することとされている。
- 2020年度基準との連続性を確保するため、目標値の設定は、それぞれのエネルギー消費効率についてガソリンのWtT段階の損失分を控除した数値を用いて行われる。

ガソリン車のTtW燃費と比較可能な数値 $E, D, L = TtW \text{ 燃費}_{E, D, L} \times WtT \text{ 効率}_{E, D, L} / WtT \text{ 効率}_G$

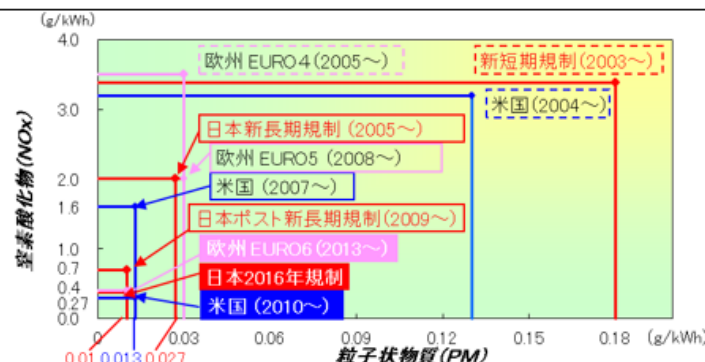


自動車排出ガス規制

- 日本では、昭和41年から自動車の排出ガス規制を開始され、年々強化されてきている。
- 現行の環境性能割においては、**排出ガス規制の超過達成を税率優遇の要件**としており、大気汚染物質排出の削減に一定寄与。
- 排出ガス規制も、大気汚染防止の観点から引き続き考慮すべき重要な観点。

重量車(ディーゼルトラック・バス)の排出ガス規制

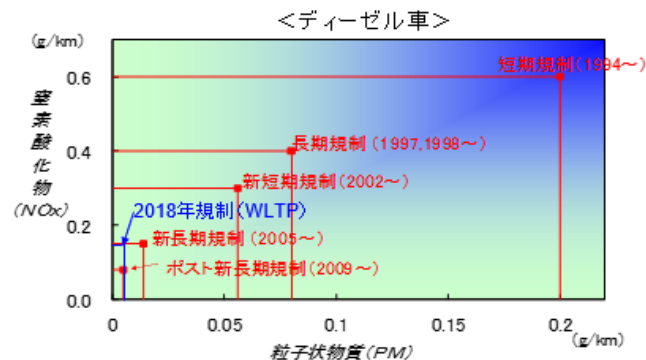
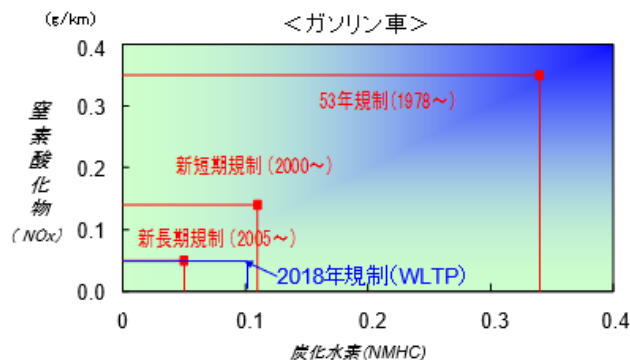
- 短期規制が導入された1994年以降、順次、排ガス規制を強化し、新長期規制を2005年から適用。
- 新長期規制の約1/3程度の厳しいポスト新長期規制を、2009年以降、順次適用。
- 2010年7月の中央環境審議会第10次答申に基づき、2016年10月より、挑戦目標値を適用した次期規制及び国際調和試験法であるWHDC、OCE、WWH-OBDによる新たな規制の適用を開始。



乗用車の排出ガス規制

※軽量車、中量車も同様

- 数度にわたる規制強化により、乗用車(ガソリン・ディーゼル)の排出ガスは大幅にクリーン化。
- ディーゼル車に対する2009年のポスト新長期規制適用開始により、ガソリン車並の排出ガス性能を有するクリーンディーゼル車が登場。
- 2016年には中央環境審議会第12次答申に基づき、世界統一試験法であるWLTPを導入し、2018年10月より適用を開始。WLTPでは、冷機条件を100%(従前は25%)とする等、試験条件が厳格化され、実質的には規制強化。

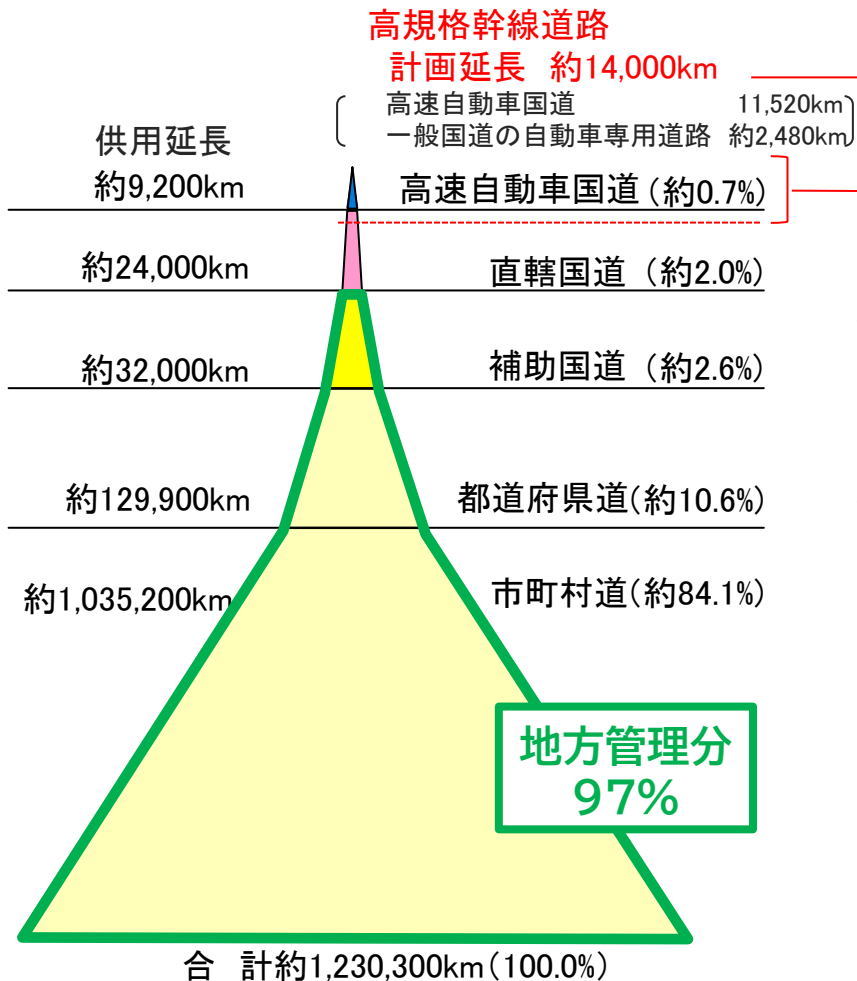


地方団体管理道路等の概況と課題

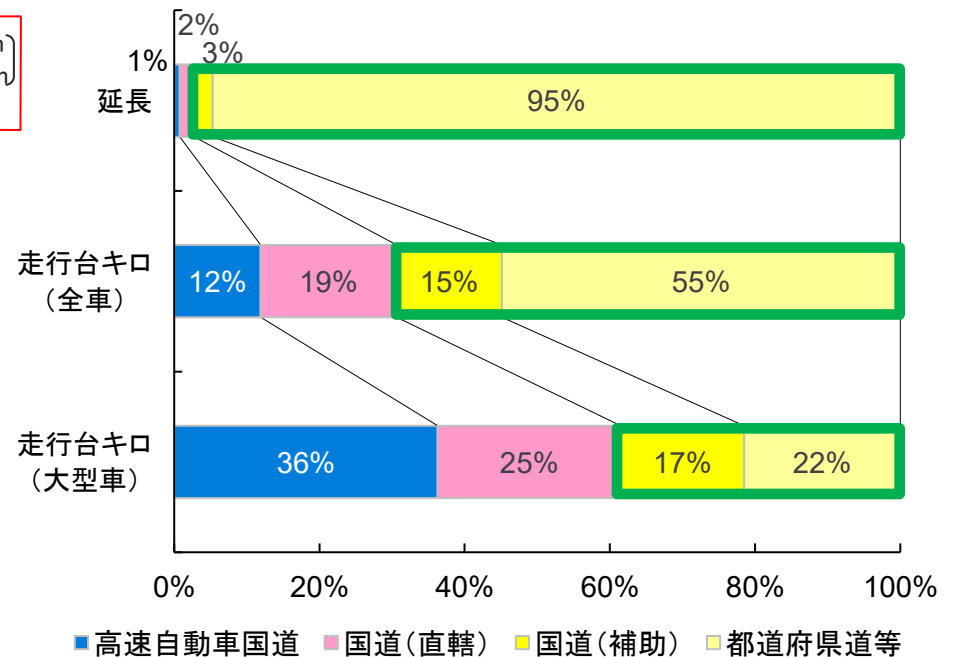
地方団体管理道路等の現況①

- 我が国に存在する約120万kmの道路ネットワークのうち、**地方団体が管理する道路が97%**を占める(維持・修繕を地方団体が担う補助国道を含む)。
- 国の管理する道路は延長割合は低いものの、大型車の交通量の6割を担っており、物流の面で大きな重要性を占めていることから、**国・地方を通じて安定的な財源の確保が必要**。

道路の構成



道路別 延長及び物流等のシェア



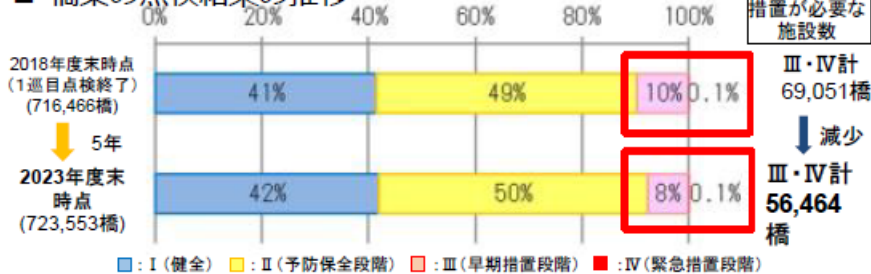
※高速自動車国道については、令和7年4月1日時点。その他は令和4年3月31日時点。

※走行台キロは、「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査」
「自動車燃料消費量調査(令和3年度分)」による。

地方団体管理道路等の現況②

- 地方公共団体では修繕等が必要な約40,000橋の措置が未だ完了しておらず、これまでの予算水準では予防保全への移行までに約20年必要。

■ 橋梁の点検結果の推移



1巡目点検終了時に比べて、老朽化対策は着実に進捗

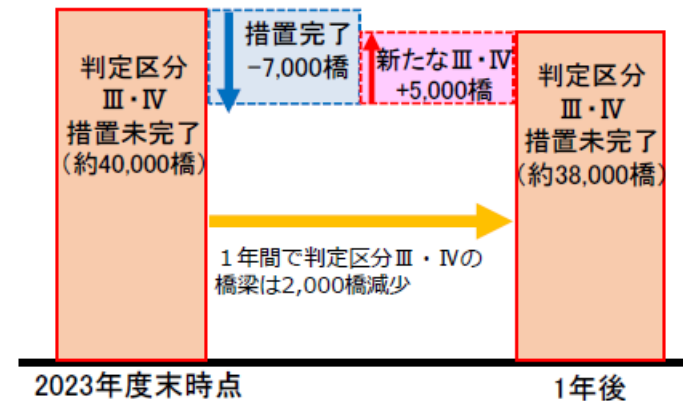
■ 修繕等措置状況

管理者 (点検数)	措置が必要な施設数 (Ⅲ・Ⅳ判定)	(2023年度末時点)	
		着手済み	うち完了
全体 (723,553)	56,464	27,413 (49%)	11,858 (21%)
国土交通省 (38,362)	3,724	2,388 (64%)	716 (19%)
高速道路会社 (24,117)	2,714	1,223 (45%)	530 (20%)
地方公共団体 (661,074)	50,026	23,802 (48%)	10,612 (21%)

地方公共団体では未だ修繕等が必要な約40,000橋の措置が完了していない。

(50,026 - 10,612 = 39,414)

■ 地方公共団体の措置完了数推移イメージ



2023年度末時点 措置未完了の橋梁数 約40,000橋

1年間に減少する 判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数 約2,000橋/年

$\div$ 約20年

これまでの予算水準では、
予防保全への移行に約20年かかる。

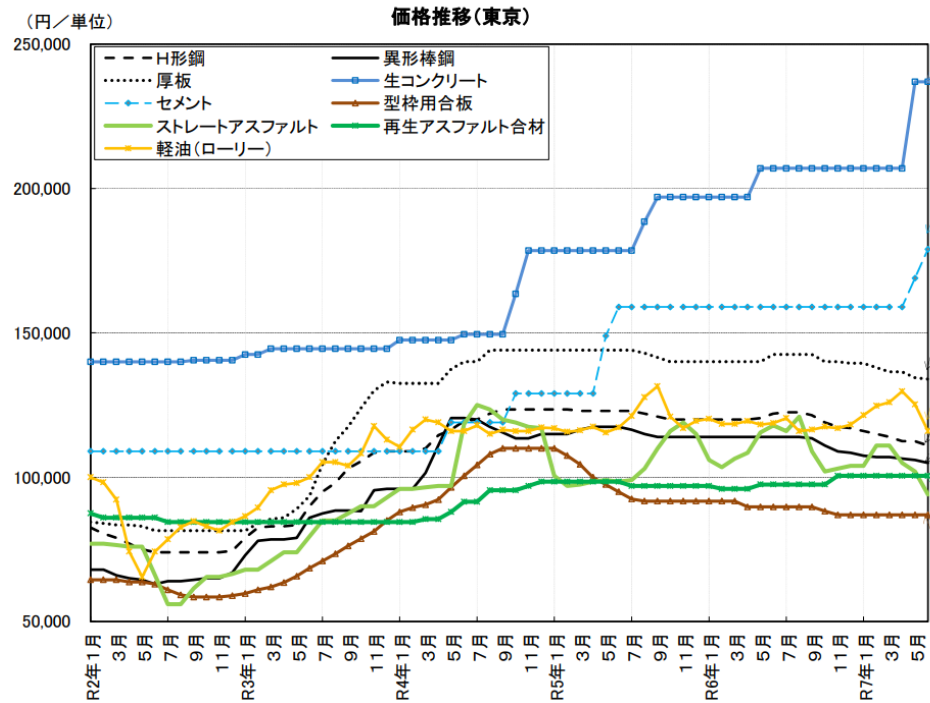
(参考) 健全性の診断区分

I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

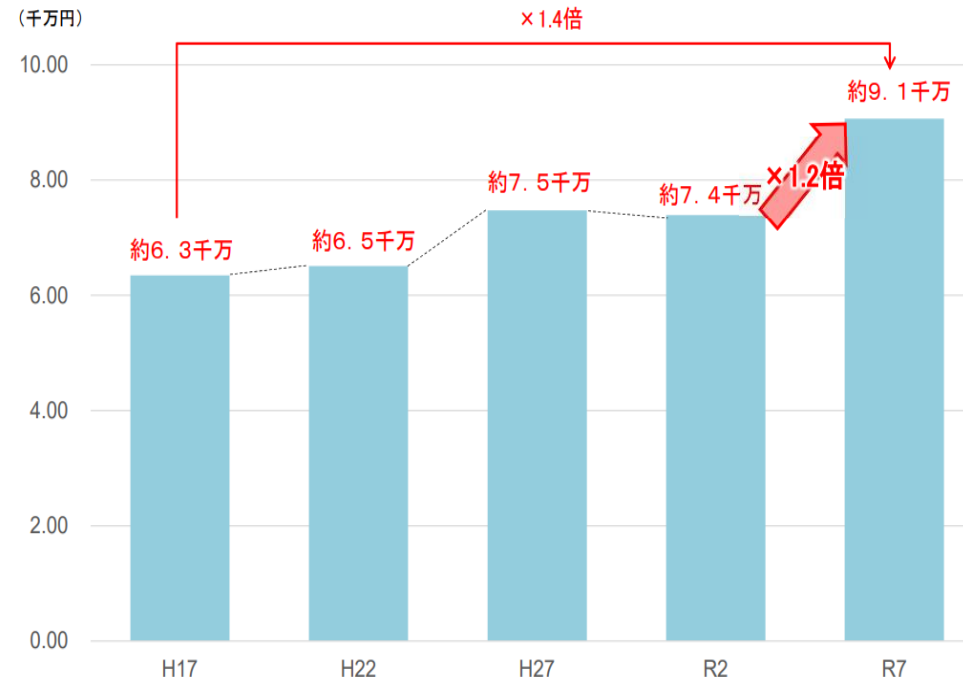
地方団体管理道路等の現況③

○ 主要建設資材の価格の高騰や、労務単価の上昇等により、道路の舗装工事費の単価は過去20年間で約1.4倍に増加している。

主要建設資材の価格推移

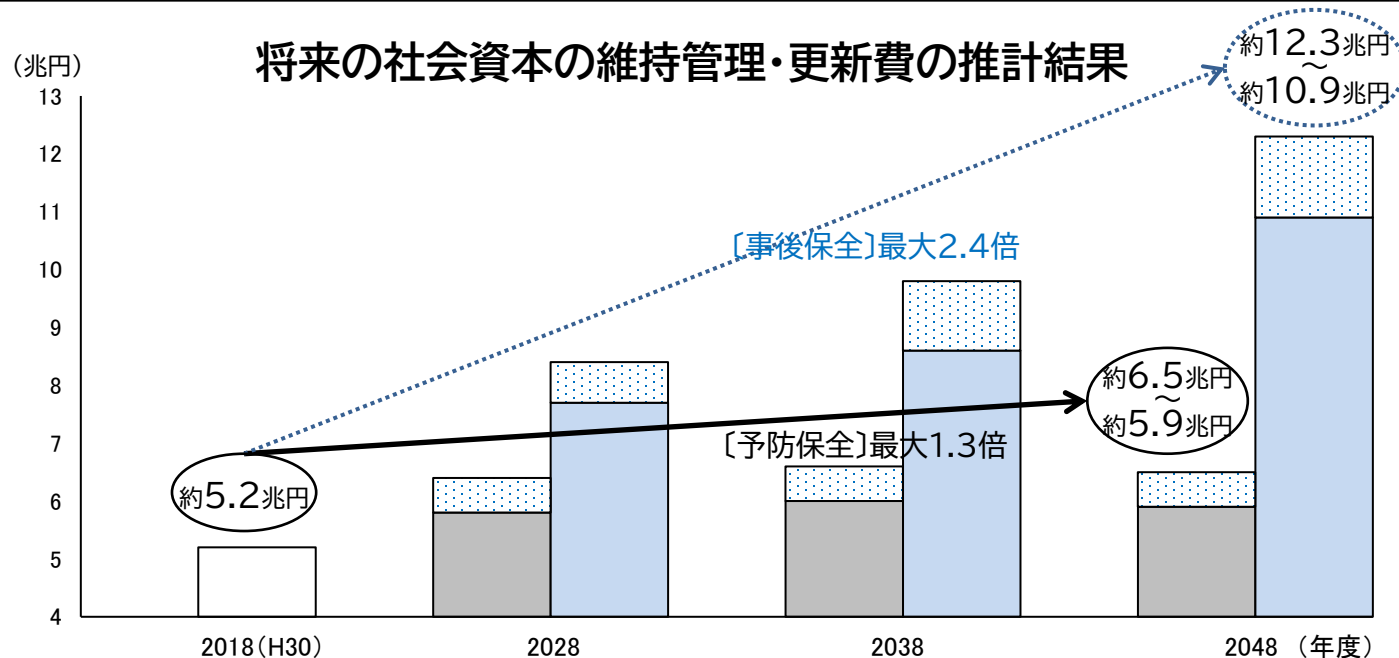


道路の舗装工事費の単価



今後の財政需要の見通し等

- 社会資本の維持管理・更新費は、予防保全を行った場合でも、この先30年間程度で約1.3倍に増加する見込み。



予防保全：施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。

事後保全：施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。

建設後50年以上経過する社会資本の割合

	R5年3月	R12年3月	R22年3月
道路橋 (橋長2m以上)	約37%	約54%	約75%
トンネル	約25%	約35%	約52%

※ 国土交通省HP「インフラメンテナンス情報」を基に作成。

令和7年度与党税制改正大綱を踏まえた 関係団体等の提言等

与党大綱の概要

- **取得段階における負担軽減**を例示としつつ、その課税のあり方を見直す方針。
- **保有段階**において、**自動車の重量**及び**環境性能**に応じた公平・中立・簡素な税負担のあり方等について検討する方針。
- 上記の検討・見直しを行うに際しては、「**国・地方の税収中立の下で**」との基本原則。
- 上記について、「令和8年度税制改正において結論を得る」との方針。

令和7年度与党税制改正大綱（抄）（令和6年12月20日 自由民主党 公明党）

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、使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、使途、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。

地方団体からの提言等

- 地方団体からは、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、その**財源の安定的な確保を求める声**が大きい。
- そのほか、**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との声もある。

全国知事会

「令和7年度地方税財源の確保・充実等に関する提言(抄)」(令和7年7月)

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。

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。

全国市長会

「重点提言 一都市行財政関係一(抄)」(令和7年6月)

軽自動車税をはじめとした自動車関係諸税は、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から、そのあり方の検討に当たっては、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。

全国町村会

「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)

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。

(参考)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)

(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ないことがないよう、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。

全 国 知 事 会 会 長	村井 嘉浩
全国都道府県議会議長会会長	藏内 勇夫
全 国 市 長 会 会 長	松井 一實
全国市議会議長会会長	丸子 善弘
全 国 町 村 会 会 長	棚野 孝夫
全国町村議会議長会会長	中本 正廣
指 定 都 市 市 長 会 会 長	久元 喜造

自動車関係税制のあり方に関するヒアリング

- 第5回～第8回の検討会において、地方三団体、自動車関係団体、関係省庁からのヒアリングを実施。

地方三団体

【第7回(8/27)】

- ・ 全国知事会
- ・ 全国市長会
- ・ 全国町村会

自動車関係団体

【第5回(8/19)】

- ・ 全国軽自動車協会連合会
- ・ 全国ハイヤー・タクシー連合会

【第6回(8/22)】

- ・ 日本自動車工業会
- ・ 日本自動車販売協会連合会
- ・ 日本中古自動車販売協会連合会
- ・ 全日本トラック協会

【第7回(8/27)】

- ・ 日本自動車連盟
- ・ 全日本自動車産業労働組合総連合会
- ・ 日本バス協会
- ・ 日本自動車輸入組合

関係省庁

【第8回(9/2)】

- ・ 経済産業省
- ・ 国土交通省
- ・ 環境省

ヒアリング結果(地方三団体)

○ ヒアリングにおいて、地方三団体から示された車体課税に係る主な意見は以下のとおり。

- ・ 環境性能割について、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。
- ・ 電気自動車(EV)に対する種別割の課税の基準については、公平性の観点から、課税趣旨を踏まえ、見直すべき。
- ・ 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。
- ・ 自動車に関する行政サービス費用について、現在でも自動車関係諸税の税収を上回っており、今後さらに増嵩していく見込み。
- ・ 道路インフラの災害対策・安全対策は喫緊の課題であり、道路インフラの維持管理の財源として、道路関係の税財源を確保していただくことが必要。
- ・ 道路インフラの整備について、新規整備のニーズは一段落しており、老朽化している道路の維持改良に要する費用が増えていく見込み。

ヒアリング結果(自動車関係団体)

○ ヒアリングにおいて、自動車関係団体から示された車体課税に係る主な意見は以下のとおり。

【取得時課税について】

- ・ 取得時の負担軽減のため、**環境性能割は廃止すべき**。その場合、**環境性能については、取得段階ではなく保有段階で評価**していくべき。(自工会、自動車総連等)
- ・ 環境性能割の性急な基準の切上げは行わず、現行の区分を維持すべき。(全軽自協、全ト協等)
- ・ 大半のHVは環境性能割が非課税となり、業界としても売りやすく感じる。(全軽自協、全タク連)
- ・ 環境性能割が環境車の促進になっているとは言い難い。燃費性能や補助金の方が有効である。(自販連)

【保有時課税について】

- ・ **自動車税種別割の課税の基準を重量に統一し、自動車重量税と一本化した上で、環境性能に応じて税額を増減させる仕組み**とすべき。(自工会、自販連)
- ・ 保有時課税の見直しまでの間、グリーン化特例を現行水準で延長すべき。(自工会、全軽自協等)
- ・ 軽自動車税種別割は、パワートレインにかかわらず一律の税額であり、公平である。(全軽自協)
- ・ グリーン化特例における経年車に対する重課措置は廃止すべき。(中販連、JAF)
- ・ EV・PHEV・FCVなど、電動車の普及を加速させるための税制とすべき。(輸入組合)

【その他】

- ・ 長期的には、自動車ユーザー以外も含め、幅広い負担の仕組みを検討すべき。(自工会等)
- ・ 公共交通機関・輸送機関の重要性に鑑み、営自格差は堅持・拡充すべき。(全タク連、バス協会等)
- ・ 自動車ユーザーからは、税の使途について、納得性や丁寧な説明を求める声がある。(JAF)

ヒアリング結果(関係省庁)

経済産業省

- 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。
- 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。
- 「新たなモビリティ社会」を踏まえた見直し
 - ・ 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。

国土交通省

- 自動車税等に係る特例措置(**環境性能割・グリーン化特例**)の**延長**
- 自動車関係諸税の課税のあり方の検討
 - ・ 令和7年度与党税制改正大綱を踏まえ、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
- 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

環境省

- 車体課税のグリーン化
 - ・ 取得時における負担軽減等課税のあり方を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。

今後における車体課税の基本的な考え方

- 自動車税及び軽自動車税においては、「**財産税的性格**」と「**道路損傷負担金的性格**」を併せ持つとする税の性格は引き続き維持することが適当。
- 加えて、カーボンニュートラルの実現に向けて、**環境税制としての側面**を有するものとして、より積極的に位置づけるべき。

自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書(H25.11) 抜粋

自動車税は、**財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税**であるとされている。税率区分の指標として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)等が採用されており、前者が主に財産的価値を、後者が主に道路損傷負担の程度を測るものと考えられている。保有に対する税として、毎年度定額課税されている。

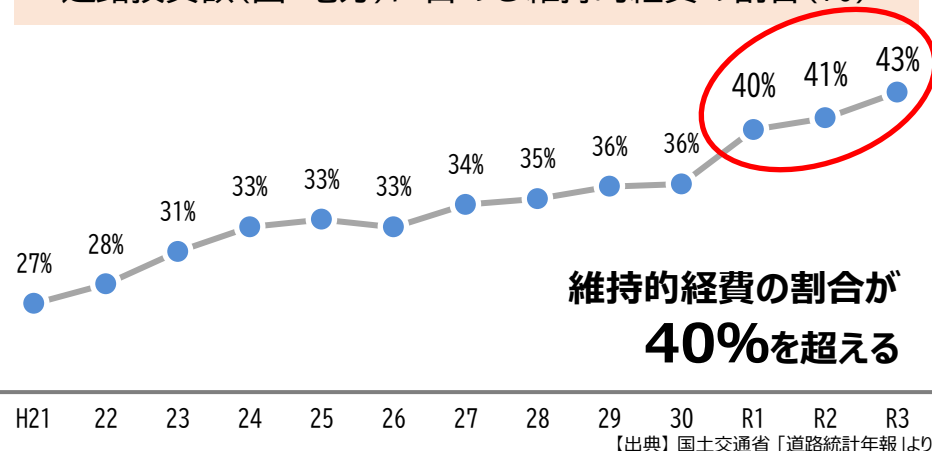
近年においては、環境性能に応じた初年度軽課、後年度重課が特例措置として講じられるなど、**環境損傷負担金的性格も併せ持つ**こととなっている。

軽自動車税における税率区分の指標としては総排気量及び規格が採用されており、自動車税と同様、**財産税的性格と道路損傷負担金的性格を有するもの**である。また、登録自動車と比べ総排気量及び規格が小さいものではあるが、環境に対し一定の負荷を与えるものであるため、環境損傷負担金的性格も併せ持つべき税と考えることができる。保有に対する税として毎年度定額課税されている。

今後の社会インフラ整備等の財政需要を踏まえた負担水準のあり方①

- 地方団体が管理する道路等の社会インフラについては、新規の整備に加え、進行する**老朽化対策の財政需要が増加**する見込み。

道路投資額(国・地方)に占める維持的経費の割合(%)



老朽化するインフラの事例

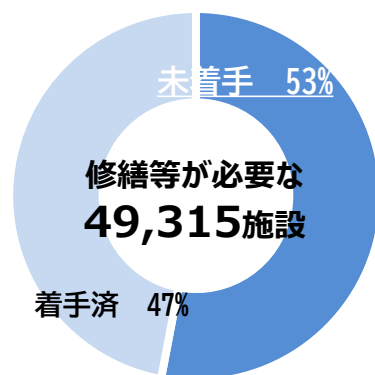
経年劣化した橋脚



八潮市道路陥没事故

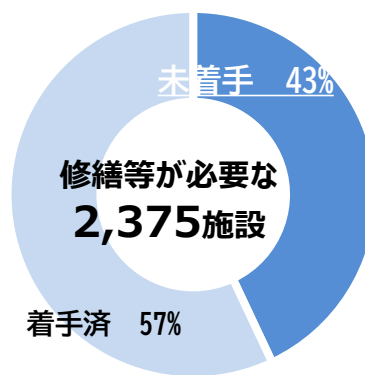


耐震等の防災対策や修繕等に着手する必要があるインフラの多くが未着手(地方公共団体分のみ)



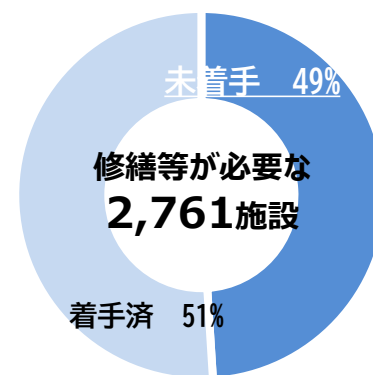
① 2019～2023年度に点検した**橋梁**

※ この他、2014～2018年度の点検分のうち
修繕等が必要な60,482施設について**17%が未着手**



② 2019～2023年度に点検した**トンネル**

※ この他、2014～2018年度の点検分のうち
修繕等が必要な3,131施設について**5%が未着手**



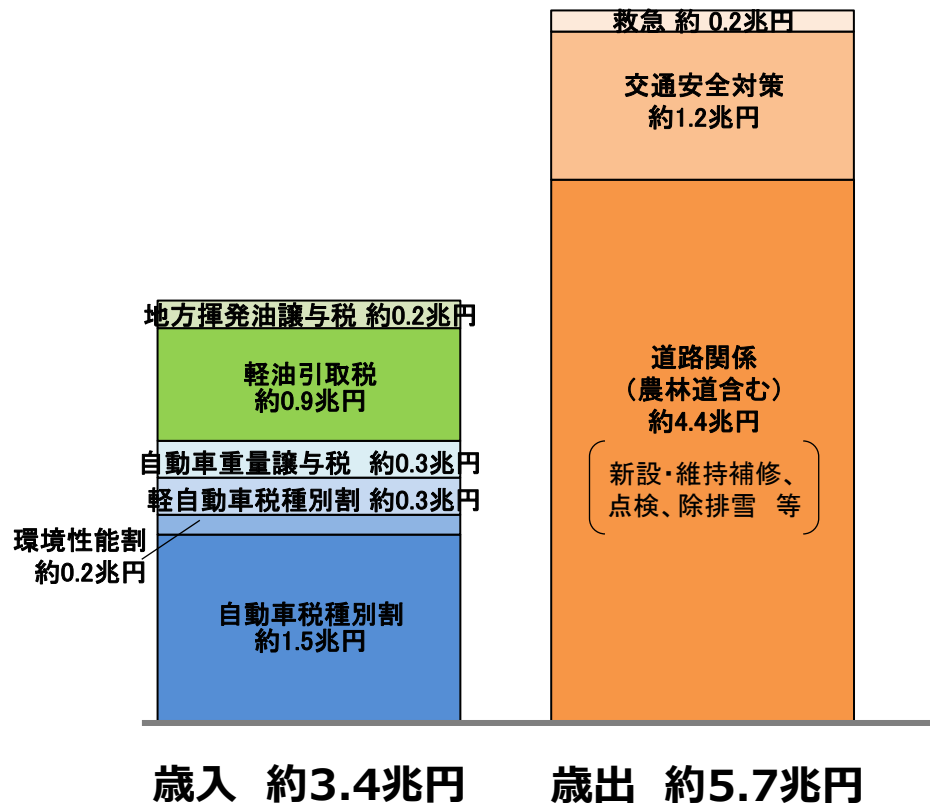
③ 2019～2023年度に点検した**道路附属物等**

※ この他、2014～2018年度の点検分のうち
修繕等が必要な3,737施設について**6%が未着手**
道路附属物等…シェッド・大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等

今後の社会インフラ整備等の財政需要を踏まえた負担水準のあり方②

- 一方で、国・地方を通じて、巨額の財政赤字を抱えている状況下において、**自動車関連行政サービスの費用が自動車関係諸税の税負担を上回っている。**
- 自動車税及び軽自動車税の課税根拠等に鑑みれば、自動車税及び軽自動車税が引き続き都道府県及び市町村の貴重な財源として重要な役割を果たすべき。

地方団体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に要する費用



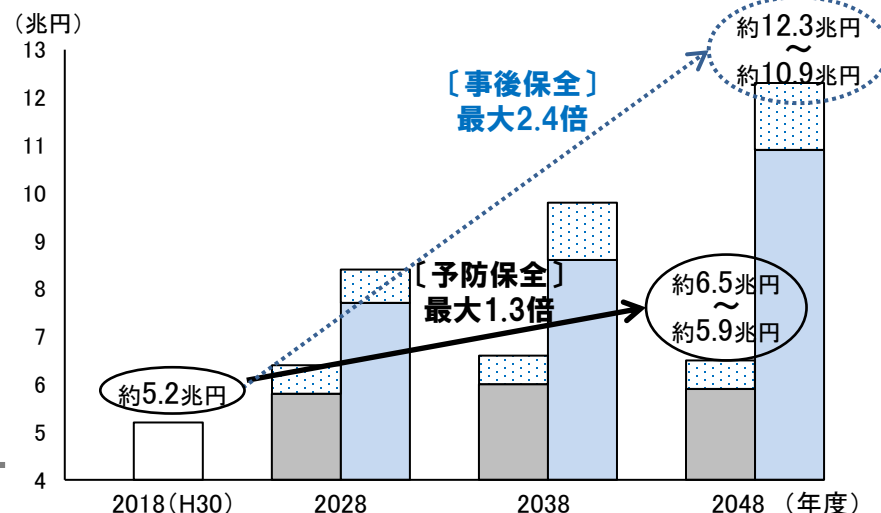
※歳入及び歳出については令和5年度決算額。
※端数処理の関係で合計が一致しない。

建設後50年以上経過する社会資本の割合

	R5年3月	R12年3月	R22年3月
道路橋 (橋長2m以上)	約37%	約54%	約75%
トンネル	約25%	約35%	約52%

※ 国土交通省HP「インフラメンテナンス情報」を基に作成。

将来の社会資本の維持管理・更新費の推計結果



予防保全: 施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。

事後保全: 施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。

今後の社会インフラ整備等の財政需要を踏まえた負担水準のあり方③

- 自動車ユーザーに対する車体課税の信頼性を確保するためには、地方団体において、**車体課税の税収が道路をはじめとした地域の社会インフラの整備等に活用されていることを分かりやすく説明するための工夫**について、検討が必要。

【参考】地方消費税の例

- 地方税法(昭和25年法律第226号) 抄

(地方消費税の用途)

第七十二条の百十六 道府県は、前条第二項に規定する合計額から同項の規定により当該道府県内の市町村に交付した額を控除した額に相当する額を、**消費税法第一条第二項に規定する経費その他社会保障施策(社会福祉、社会保険及び保健衛生に関する施策をいう。次項において同じ。)**に要する経費に充てるものとする。

2 市町村は、前条第二項の規定により道府県から交付を受けた額に相当する額を、**消費税法第一条第二項に規定する経費その他社会保障施策に要する経費に充てるものとする。**

- 引上げ分に係る地方消費税収の用途の明確化について(H26.1.24付け都道府県税課長通知) 抜粋

地方団体においては、この趣旨を踏まえ、引上げ分の地方消費税収を全て社会保障施策に要する経費に充て、事務費や事務職員の人件費等には充てないようにするとともに、**引上げ分の地方消費税収の上記経費への充当について、国の予算書等も参考に予算書や決算書の説明資料等において明示していただきますようお願いいたします。**

【参考】森林環境譲与税の例

- 森林環境税及び森林環境譲与税に関する法律(平成31年法律第3号) 抄

(森林環境譲与税の用途)

第三十四条 市町村は、譲与を受けた森林環境譲与税の総額を**次に掲げる施策に要する費用に充てなければならない。**

一 森林の整備に関する施策

二 森林の整備を担うべき人材の育成及び確保、森林の有する公益的機能に関する普及啓発、木材の利用(脱炭素社会の実現に資する等のための建築物等における木材の利用の促進に関する法律(平成二十二年法律第三十六号)第二条第三項に規定する木材の利用をいう。)の促進その他の森林の整備の促進に関する施策

2 都道府県は、譲与を受けた森林環境譲与税の総額を**次に掲げる施策に要する費用に充てなければならない。**

一 当該都道府県の区域内の市町村が実施する前項各号に掲げる施策の支援に関する施策

二 当該都道府県の区域内の市町村が実施する前項第一号に掲げる施策の円滑な実施に資するための同号に掲げる施策

三 前項第二号に掲げる施策

3 市町村及び都道府県の長は、地方自治法第二百三十三条第三項の規定により決算を議会の認定に付したときは、遅滞なく、**森林環境譲与税の用途に関する事項について、インターネットの利用その他適切な方法により公表しなければならない。**

(参考)地方団体における地方消費税・森林環境譲与税の使途の公表例

地方消費税の公表例

引上げ分の地方消費税収（社会保障財源化分の市町村交付金を除く。）又は市町村交付金（社会保障財源化分）が充てられる社会保障4経費その他社会保障施策に要する経費

（歳入）
【都道府県の場合】・引上げ分の地方消費税（社会保障財源化分の市町村交付金を除く。） 〇. 〇億円

【市町村の場合】・市町村交付金（社会保障財源化分） 〇. 〇億円

（歳出）
・社会保障4経費その他社会保障施策に要する経費 〇. 〇億円

【社会保障4経費その他社会保障施策に要する経費】（単位：千円）

事業名（例）		経費	財 源 内 訳				
			特 定 財 源			一 般 財 源	
			国(県)支出金	県(市)債	その他	引上げ分の地方消費税(社会保障財源化分の市町村交付金)	その他
社会福祉	障害者福祉事業	〇〇,〇〇〇					
	高齢者福祉事業						
	児童福祉事業						
	母子福祉事業						
	生活保護扶助事業						
	⋮						
	小 計						
社会保障	介護保険事業						
	国民健康保険事業						
	⋮						
	小 計						
保健衛生	高齢者医療事業						
	病院事業						
	疾病予防対策事業						
	医療提供体制確保事業						
	⋮						
	小 計						
合 計							

森林環境譲与税の公表例

●●県●●市における森林環境譲与税の活用について

■活用状況（全体像）

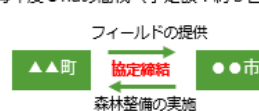
区分	令和元年度～令和4年度	令和5年度	計	令和5年度末時点の活用率	未執行額の活用方針
活用額（円）	29,145,900	9,950,570	39,096,470	70%	▲▲県▲▲町と連携した森林整備及び市内公共建築物等への木材利用
譲与額（円）	41,637,000	13,879,000	55,516,000		

■令和5年度の具体的な活用状況

区分	事業区分	事業費（円）		事業内容
			うち 森林環境譲与税	
森林整備	公有林整備	3,408,200	3,408,200	▲▲県▲▲町と締結した森林整備協定に基づき、対象区域●haのうち、●haの間伐を実施した。
人材育成	担い手確保	145,000	145,000	意欲ある林業経営体が新規就業を希望する者の体験研修を行った場合に必要経費を支援した（研修に必要な人件費や消耗品費を1日●万円助成）。
木材利用	木造公共建築物の整備等	12,426,823	6,397,370	流域内で生産された間伐材●m³を活用し、保育所の多目的ホールの床や腰壁の木質化を実施した。
基金積立		3,928,430	3,928,430	●●市森林環境譲与税積立基金
合計		19,908,453	13,879,000	

■今後の実施計画

①▲▲県▲▲町と締結した森林整備協定に基づく森林整備の実施
対象区域●haのうち令和●年度～令和●年度の5年間に毎年●haの間伐（予定額：約3百万円/年）を実施する。



②●●市公共建築物整備計画に基づく地域材利用の促進
森林資源の有効利用を図るため、●●市公共建築物整備計画に基づき、市内の公共建築物等において地域材の利用を促進する。

	R●年度	R●年度	R●年度	R●年度
対象施設	●●小学校 内装整備	—	●●地区交流施設建設	●●保育所 改築
予定額（円）	1,000,000	—	20,000,000	5,000,000

今後の社会インフラ整備等の財政需要を踏まえた負担水準のあり方④

- 今後、自動車の「保有」から「利用」への形態の移行に際して、車体課税にどのような影響が及ぶのかについては引き続き注視が必要。ただし、基本的には、カーシェア等の利用料金や物流コスト等には、当該自動車の所有者が負担する車体課税の税額相当額が含まれることが通例であり、現行制度においても、適正な価格転嫁を前提として、**自動車の利用者が実質的に一定の税額相当額を負担**していることに留意が必要。



【出典】令和8年度税制改正に関する経済産業省要望（経済産業省HPより）

環境インセンティブ機能のあり方①

- 自動車起源のCO₂排出量や排ガスの抑制に向け、引き続き、**環境インセンティブ機能**を車体課税にビルトインすることは、社会的要請でもあり、わが国の自動車産業の技術開発へのインセンティブ効果としても重要。
- 環境インセンティブ機能を発揮させるためには、「グッズ減税・バズ課税」の考え方に立ち、**環境負荷の大きな車両に対してより重い負担を求める**こととなるように制度設計することが必要。
- また、乗用車については、「**2035年までに、新車販売で電動車(EV、FCV、PHEV、HV) 100%の実現**を目指す」と閣議決定されている国の目標と整合的な税制とすることが基本。

【参考】グッズ減税・バズ課税について

これまで環境負荷を低減させるため、いかに租税手段を活用すべきかを議論してきた。具体的にそれを環境税として用いようとする、大別して二つのタイプに分けられることに気がつく。

まず第一のタイプが、汚染物質の排出量を実際に測定し、それを直接に課税算定上の基礎として、排出量単位当たりの租税を決めるものである。この実績排出量課税は、先の外部不経済を是正するために検討したピグー的課税と同じである。(中略)

第二の租税手段のタイプは、汚染の排出量の測定値に対する明示的な課税を、間接的に代替しようとするものである。その典型的な例は、**個別消費税、売上税、付加価値税などの間接税の税率を変更させ、ピグー的課税と近似させようとする手段**に見られる。具体的には、生産や消費において、環境に悪影響を与える財・サービスに重い課税(例えば、炭素税や電池・農薬に対する課税)がなされ、逆に環境保全に役立ったと考えられる財・サービスにその代替物より軽く課税(例えば、有鉛ガソリンより無鉛ガソリンの税率を軽減)する。(中略)

さてこれまでの分析により、実際に環境政策として税制を活用しようとしたとき、留意すべきこととして次の二点が浮かび上がってくる。第一に、租税手段のうち、第二の間接税タイプの環境税がより現実的である。そして第二に、**環境を汚染するバズ(bads—マイナスの財)に課税もしくは他の財より重課し、環境改善に資するグッズ(goods)には非課税とするかもしくは軽課する**かである。現に炭素税を導入していない先進諸国においても、バズ課税を主流に一部グッズ減税を実施している国も多い。

【出典】石弘光「環境税とは何か」(岩波新書)

環境インセンティブ機能のあり方②

- 令和7年度与党税制改正大綱においては、車体課税の見直しについて「**国・地方の税収中立の下で**」行うこととされているが、**税収のみならず、環境インセンティブ機能についても、全体を通じて現在以上の効果が発揮されるよう、取得時及び保有時におけるバランスの取れた課税のあり方を一体的に検討することが重要。**

バランスのとれた課税 税収中立

	取 得	保 有
道府県税	自動車税 環境性能割 〔1,652億円〕	自動車税 種別割 〔1兆4,899億円〕
市町村税	軽自動車税 環境性能割 〔237億円〕	軽自動車税 種別割 〔3,135億円〕

国際的な車体課税の動向①

○ 諸外国においても、一般的な付加価値税(VAT)に加えて、自動車の取得及び保有段階における課税を実施している国が多い。

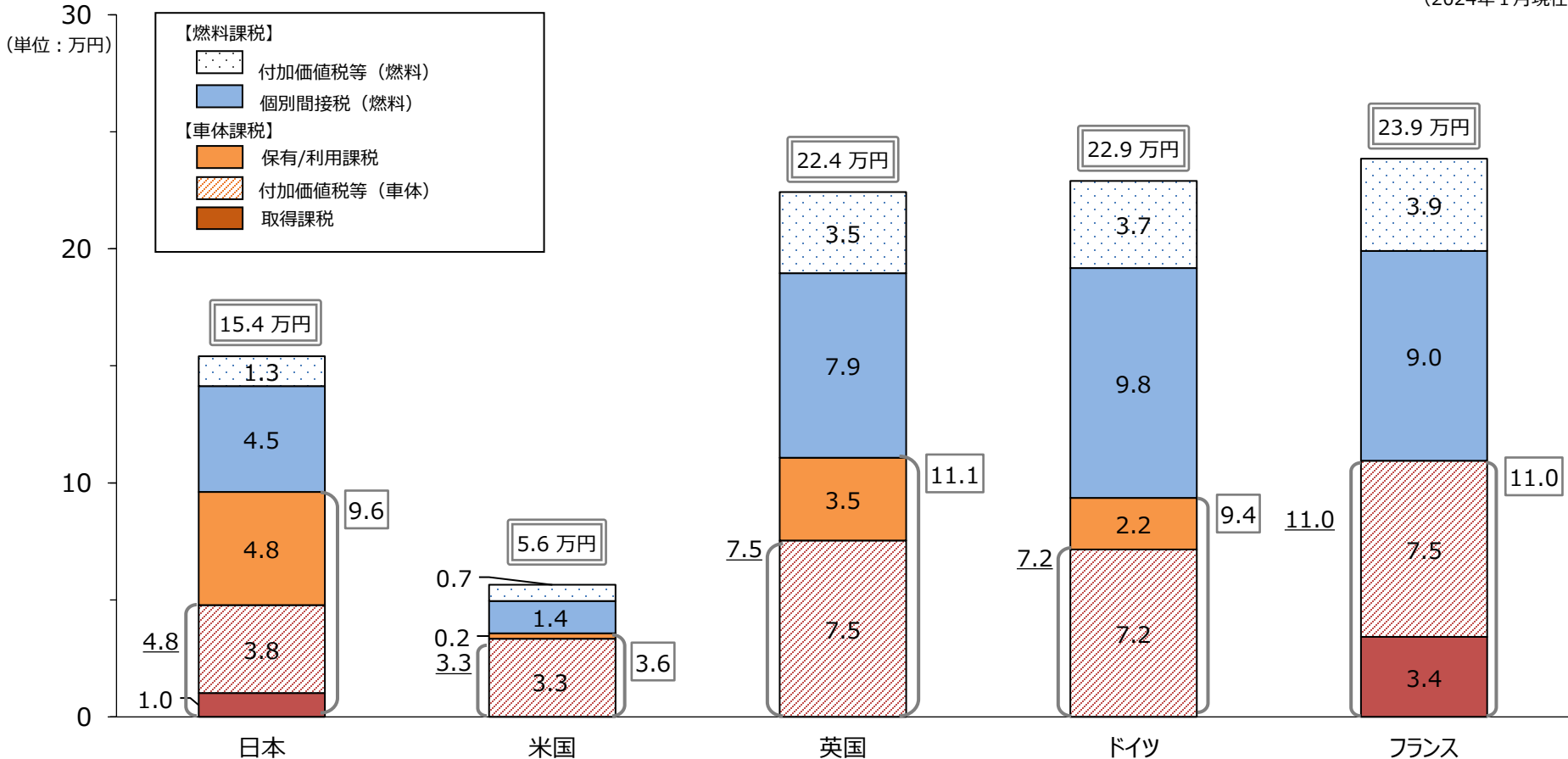
国名	付加価値税(VAT)等	自動車(乗用車)の 取得 に対する課税等 ※取得時に徴収	
		税目名	課税の基準
ドイツ	19%	車両登録料【州】	定額
フランス	20%	車両登録固定税【国】	定額
		車両登録州税【国(州財源)】	課税馬力
		CO ₂ マルス【国】 ※CO ₂ 排出量の少ない車両への補助金(CO ₂ ボーナス)と組み合わせの制度	CO ₂ 排出量
		重量マルス【国】	車両総重量
イギリス	20%	登録料【国】	定額
中国	13%	物品税【国】	排気量 車両価格(売上高)
		車両取得税【国】	車両価格

国名	自動車(乗用車)の 保有 に対する課税等 ※毎年徴収		
	税目名		課税の基準
ドイツ	自動車税【国】	EV・FCV以外	①CO ₂ 排出量 ②排気量
		EV・FCV	車両総重量
フランス	CO ₂ 年税【国】	※商用車のみ対象。年間使用日数に応じて税額を決定。	CO ₂ 排出量
	大気汚染年税【国】		排ガス性能
イギリス	自動車税【国】	1年目 (First Year Rate)	CO ₂ 排出量
		2年目以降	定額
中国	車船税【地方政府】		排気量

国際的な車体課税の動向②

○ 税負担の水準でも、**車体課税と燃料課税の合算ベースで日本は中位程度**であることに十分留意が必要。

(2024年1月現在)



(注1) 車両重量1.38t、燃費16.6km/ℓ、総排気量1,986cc、年間ガソリン消費量800ℓ、車体価格（税抜本体価格）2,636,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、平均保有期間（7年）を勘案し、取得時の税額の7分の1を1年分の税負担として計算している。

(注2) 燃料価格（消費課税等の税込み）は日本175円/ℓ（2024年1月29日時点、資源エネルギー庁）、米国0.818ドル/ℓ（2024年1月29日時点、「U.S. Energy Information Administration」）、英国1.399ポンド/ℓ（2024年1月29日時点、「National Statistics Weekly road fuel prices」）、ドイツ1.802ユーロ/ℓ、フランス1.824ユーロ/ℓ（2024年1月29日時点、欧州委員会「Weekly Oil Bulletin」）。

(注3) 日本の車体課税については、環境性能割を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有または利用課税として、それぞれ整理している。日本の個別間接税（燃料）については石油石炭税を含む。ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、2024年1月現在は、2.8円/ℓが適用されている。

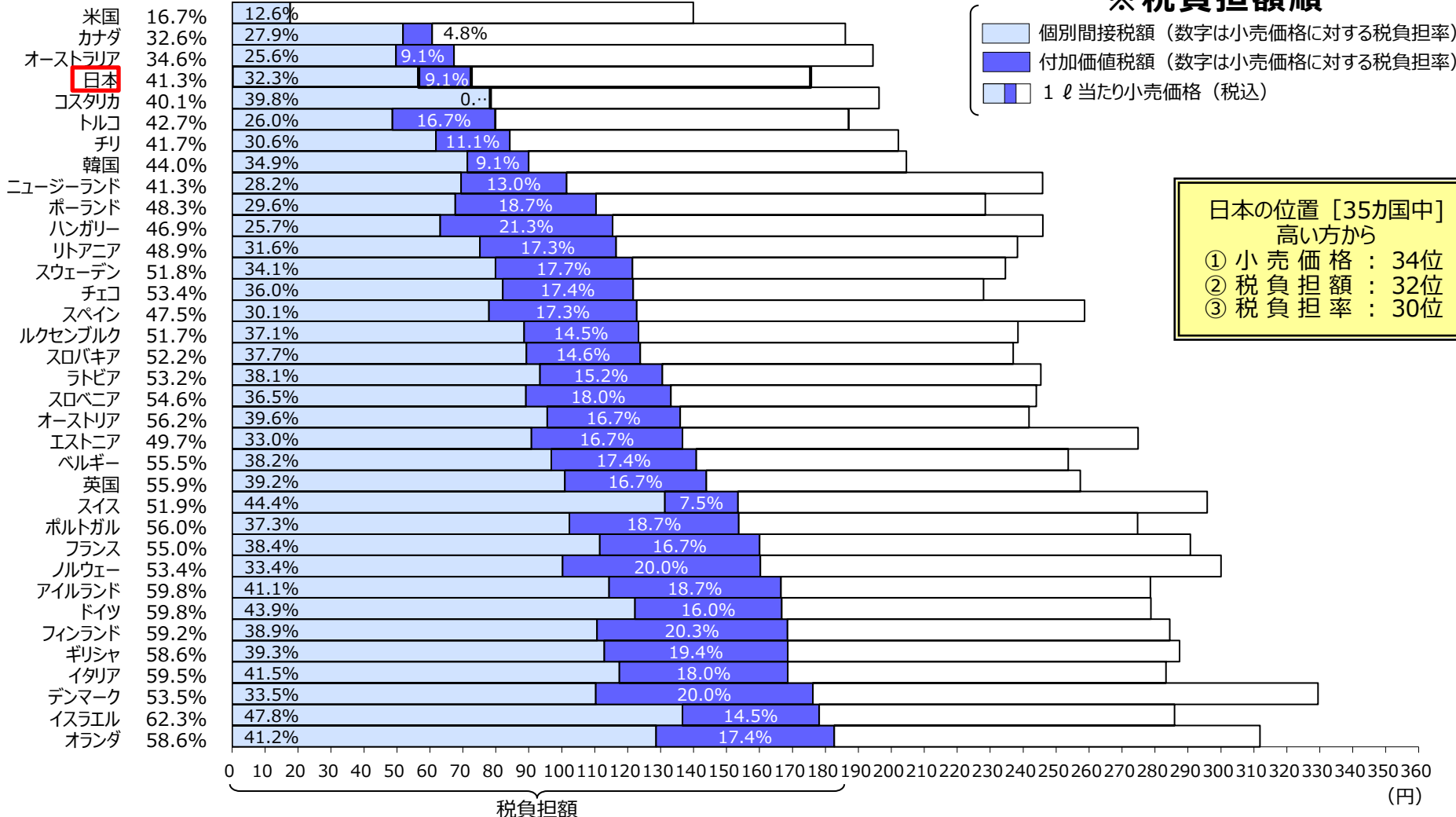
(注4) 米国の州・地方政府により課される税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率による。

(注5) 上記の他に、フランスにおいては社用自動車税（法人の所有する自動車対象）がある。

(備考) 邦貨換算レートは、1ドル=150円、1ポンド=186円、1ユーロ=162円（基準外国為替相場及び裁定外国為替相場：令和6年（2024年）1月中適用）。
 なお、端数を四捨五入しているため、各項目の合計が総計に一致しない場合がある。

(参考)OECD加盟国(35カ国)におけるガソリン1ℓ当たりの価格と税の比較(2024年第4四半期)

(税負担率：計)



(注1) 原則、IEA “Energy prices and taxes”から2024年第4四半期のデータを記載。リトアニア、スペイン、エストニア、スロベニアについては、2024年第3四半期のデータを記載。なお、OECD加盟国のうちコロンビア、アイスランド、メキシコについては、比較可能なデータが存在しないため、掲載していない。

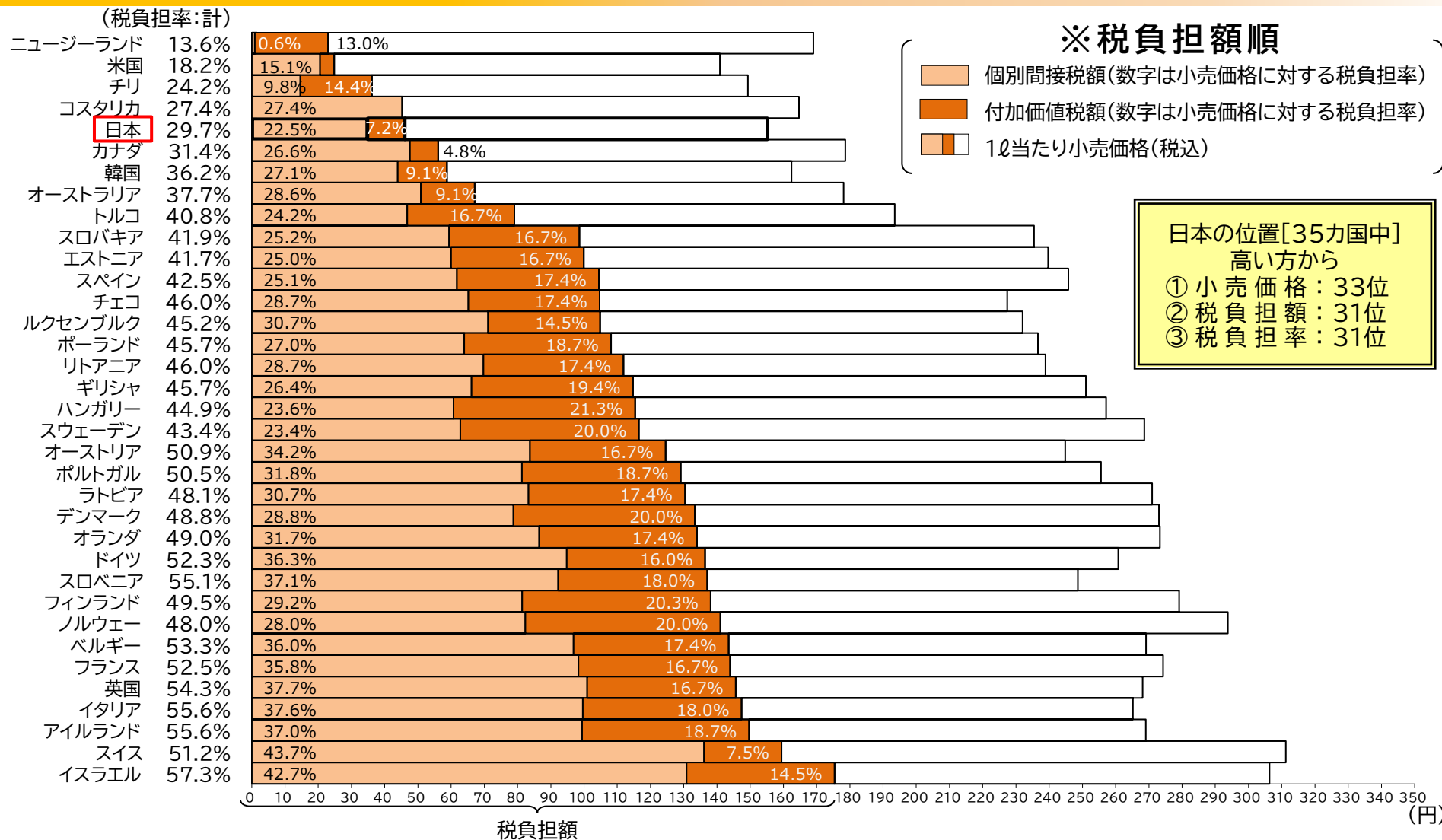
(注2) 個別間接税にはエネルギー消費に課される付加価値税に相当しないすべての税（例：エネルギー税、炭素税）が含まれ、日本の個別間接税は、揮発油税、地方揮発油税及び石油石炭税である。なお、ガソリンに係る日本の石油石炭税の本則税率は2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、2.8円/ℓとなっており、本比較では、これを基に計算している。

(注3) 日本の消費税及び地方消費税は、付加価値税に区分している。なお、米国は、連邦における付加価値税は存在せず、地方税として小売売上税は存在するものの、IEAによると平均的な小売売上税を計算するために必要な細分化された消費データが入手困難なため、上記グラフでの付加価値税額には含まれていない。

(注4) 四捨五入の関係上、各項目の計数の和が合計値と一致しないことがある。

(備考) 邦貨換算レートは、基準外国為替相場及び裁定外国為替相場：データに対応する四半期の平均値を適用。

(参考)OECD加盟国(35カ国)における軽油1ℓ当たりの価格と税の比較(2024年第4四半期)



(注1)原則、IEA“Energy prices and taxes”から2024年第4四半期のデータを記載。ラトビア、スウェーデン、リトアニアについては、2024年第3四半期のデータを記載。スペインについては2024年第2四半期のデータを記載。なお、OECD加盟国であるコロンビア、アイスランド、メキシコについては、比較可能なデータが存在しないため、掲載していない。

(注2)個別間接税にはエネルギー消費に課される付加価値税に相当しないすべての税(例：エネルギー税、炭素税)が含まれ、日本の個別間接税は、軽油引取税及び石油石炭税である。なお、軽油に係る日本の石油石炭税の本則税率は2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、2.8円/ℓとなっており、本比較では、これを基に計算している。

(注3)日本の消費税及び地方消費税は、付加価値税に区分している。なお、米国は、連邦における付加価値税は存在せず、地方税として小売売上税は存在するものの、IEAによると平均的な小売売上税を計算するために必要な細分化された消費データが入手困難なため、上記グラフでの付加価値税額には含まれていない。

(注4)四捨五入の関係上、各項目の計数の和が合計値と一致しないことがある。

(備考)邦貨換算レートは、基準外国為替相場及び裁定外国為替相場：データに対応する四半期の平均値を適用。