

これまでの議論を踏まえた 論点の整理について③

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

前回までの検討会
において議論

今回の検討会
において議論

保有段階における課税のあり方の方向性

種別割の概要

- 種別割は、**財産税的性格・道路損傷負担金的性格**を有するとともに、グリーン化特例の導入以後は、**環境損傷負担金的性格**をも併せ持つこととされている。
- 財産税的性格・道路損傷負担金的性格を踏まえ、昭和54年度以降、乗用車に係る自動車税種別割の課税の基準として「**総排気量**」を用いている。

昭和54年 改正地方税制詳解(地方財務協会) 抜粋

今回の改正では、乗用車で普通自動車に属するものについて、従来の軸距(wheelbase)による税率区分を排気量による区分に改めている。これは、自動車の車種が多様化の傾向をたどっている今日においては、**軸距よりもむしろ排気量の方が自動車の性能をあらわす指標として適切であり、引いては税率区分の基礎として適当である**と考えられたこと、従来から排気量による基準の統一について地方団体から要望があつたこと等の理由によるものであり、税率引上げの機会に同時に懸案の解決を図つたものである。

第112回国会 参議院 地方行政委員会 第6号 昭和63年3月31日

○梶山静六自治大臣

ECから、普通乗用車の税率は小型乗用車と比較をして極めて高く、普通乗用車の多い外国車に対し差別的なものになっているので是正してほしいという要望がございます。これに対しまして、**自動車税についてはその財産税的性格及び道路損傷負担金的性格から排気量に着目して税率を設けております。**(略)

地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会 ―自動車関係諸税に係る調査研究WG― 報告書(R4.3自治総合センター) 抜粋

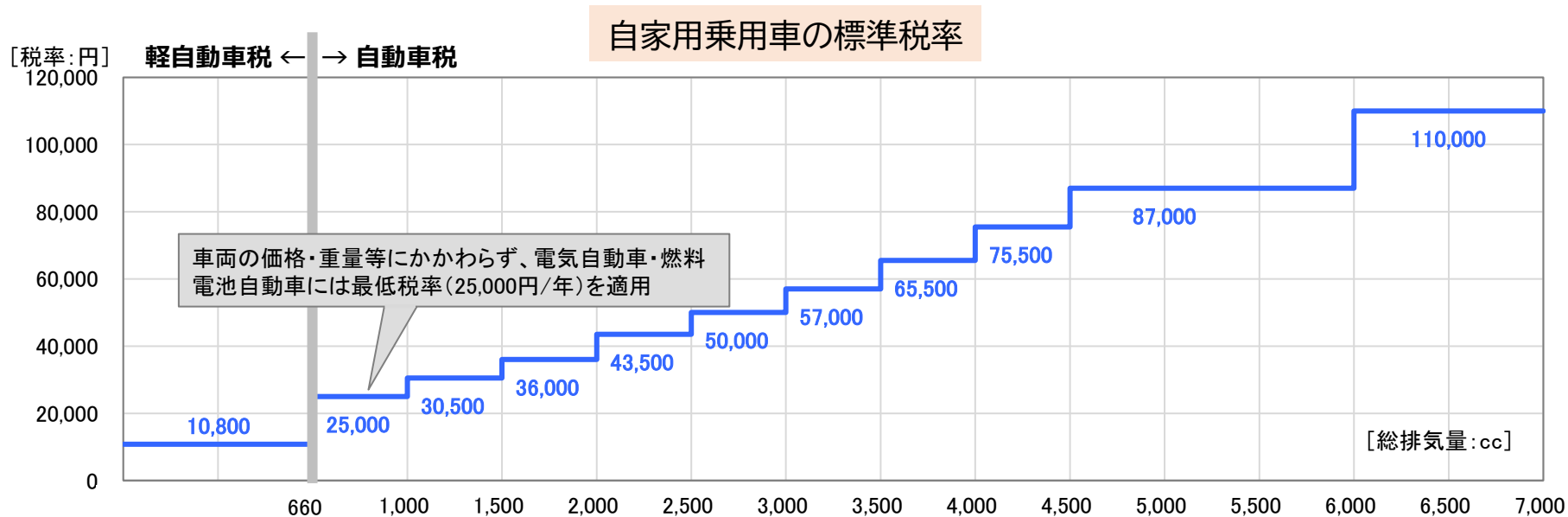
以上を踏まえ、EVに係る課税指標としていかなるものが適切かが論点となる。

なお、現行の**自動車税種別割は、①財産税的性格、②道路損傷負担金的性格、③環境損傷負担金的性格を併せ持つ税と整理**されているが、③環境損傷負担金的性格は、グリーン化特例の導入(平成13年度税制改正)により付加された経緯がある。

したがって、EVについて新たな課税指標を検討するに当たっては、**①財産的価値を表す指標であることを基本として、②道路損傷をもたらす程度をも加味できるものを選定することが望ましい**と考えられる。

総排気量を有しないEV等の取扱い①

○ 電動車の中でも、総排気量の値のないEV及びFCVについては、現在1,000ccクラスの最低税率を自動車税種別割において一律に適用。



パワートレイン別の平均税率等(登録車・自家用乗用車・R6年度新車新規ベース)

	新規登録台数	台数シェア	平均新車価格 (円)	平均総排気量 (cc)	平均車両重量 (kg)	平均税率 ^注 (円)
非電動車	944,847	36.6%	3,239,799	1,795	1,478	35,282
HV	1,560,373	60.5%	3,515,910	1,740	1,501	34,488
PHEV	41,677	1.6%	6,704,774	2,322	2,011	41,972
EV・FCV	34,106	1.3%	7,001,957	—	1,947	25,000
合計	2,581,003	100.0%	3,499,190	1,747	1,507	34,774

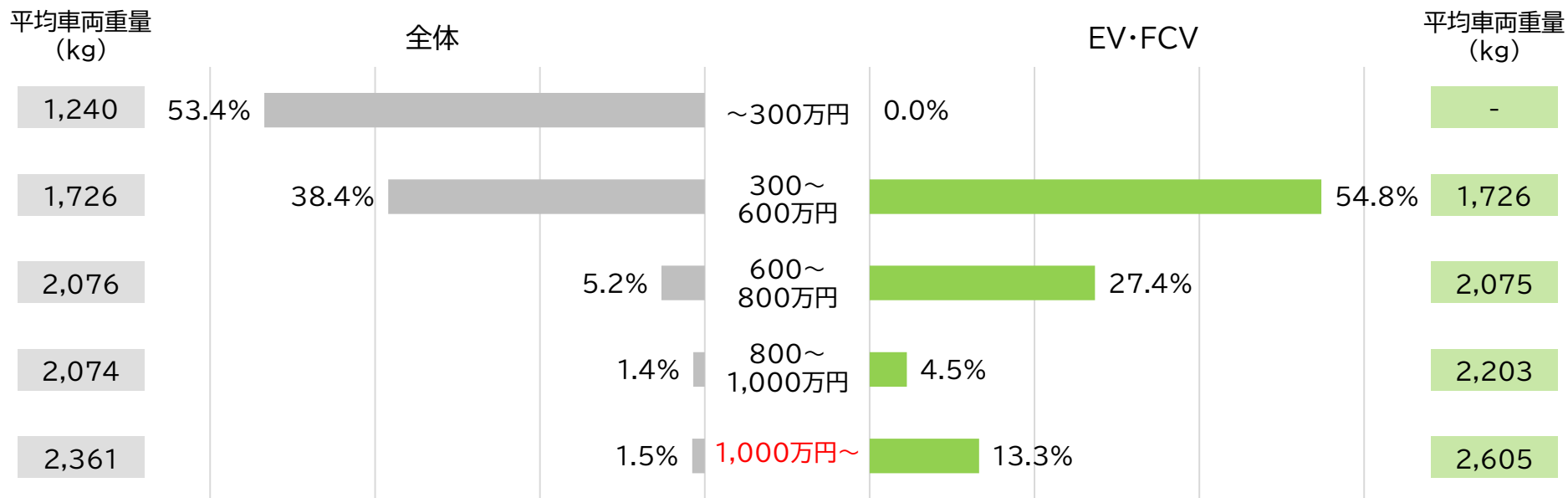
【出典】国土交通省提供データ・地方財務協会提供データ等より総務省作成

注 総排気量のデータに基づいて機械的に試算したもの。グリーン化特例等の影響は無視している。

総排気量を有しないEV等の取扱い②

- EVの普及が進み、1,000万円を超える**高級EVの車種が増加**する一方で、種別割の税率が一律で最低税率とされていることは、**課税趣旨に沿わず、税負担の公平性の観点からも問題**があることから、**早急な是正が必要**ではないか(地方財政審議会としても、累次の提言で指摘)。
- なお、**高級EV**は他の電動車と比して**重量が著しく重く**、道路損傷性の観点からも留意が必要。

EV・FCVにおける取得価額構成比(登録車・自家用乗用車・R6年度新車新規ベース)



【出典】国土交通省提供データ・地方財務協会提供データ等より総務省作成

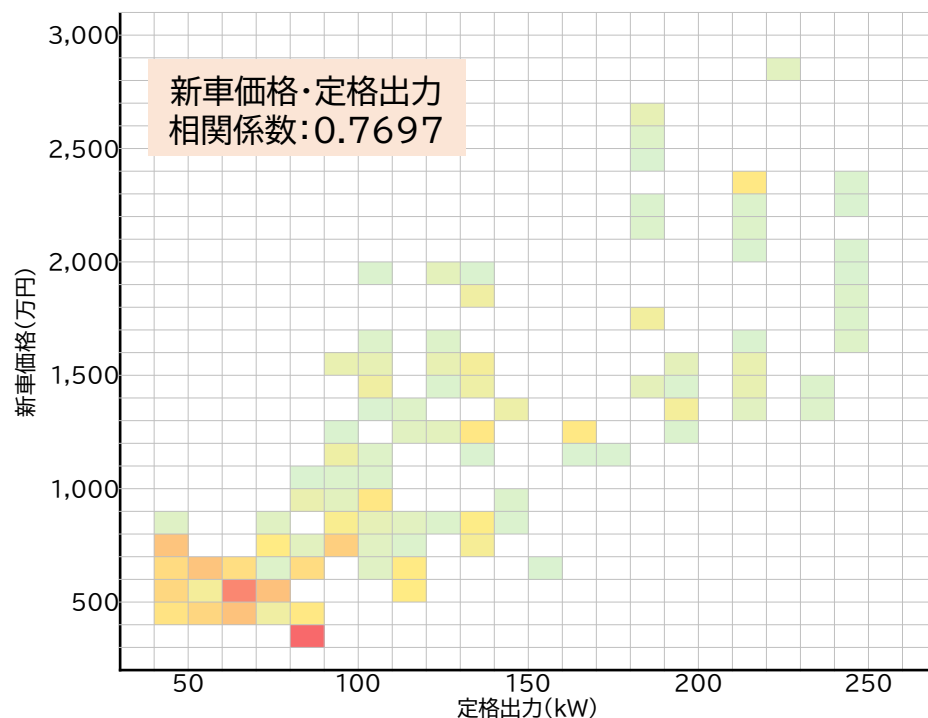
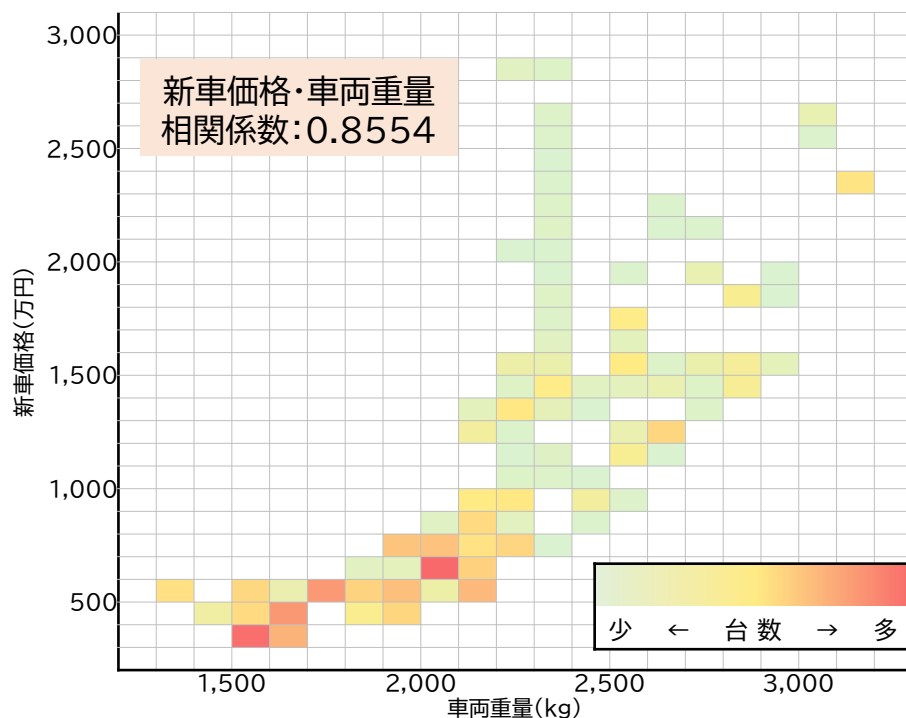
○ 令和7年度地方税制改正等に関する地方財政審議会意見(令和6年11月26日)(抄)

昨今、**電気自動車等**については、**高額な車種が増加**しており、**税負担の公平性等の観点から課題**がある。こうした状況に鑑み、**電気自動車等について、種別割の課税趣旨を適切に踏まえ、財産的価値や道路損傷その他の車両から生じる影響を適切に反映した新たな課税の基準及び税率等につき、早期に検討を進めることが必要**と考えられる。

総排気量を有しないEV等の取扱い③

- EV・FCVについて、**総排気量に代わる課税の基準を定める必要があるが、その際、**
 - ・ 課税趣旨を踏まえ、**新車価格(財産的価値)・車両重量(道路損傷性)と一定の相関を有すること**
 - ・ 国土交通省が定める車検証の記載事項に含まれており、その**客観的な測定方法が明確に定められていること**等の条件を満たすことが必要。
- 「定格出力」「車両重量」等が候補となりうるが、早期の是正が必要であることを踏まえ、国土交通省において既に測定方法が明確に定められている**「車両重量」**をEV・FCVに係る新たな課税の基準としてはどうか。

EV・FCVにおける相関(登録車・自家用乗用車・R6年度新車新規ベース)



乗用車に係る自動車税種別割の課税の基準①

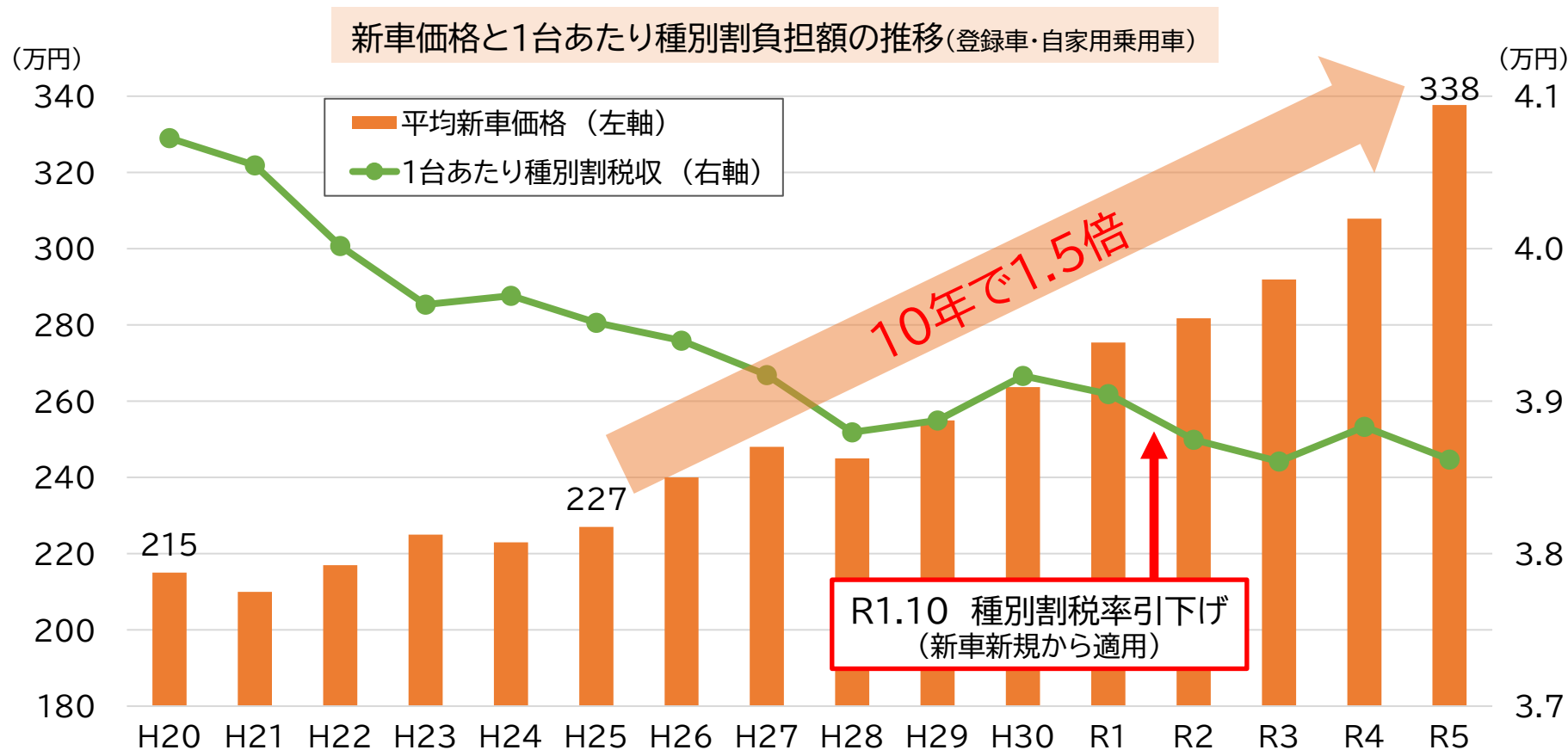
- 経済産業省等からは、自動車税種別割の課税の基準について、「パワートレイン間で公平な税制とすべく、EV・FCVに限らず**全ての車両に「車両重量」を適用すべき**」との意見がある。
- しかしながら、仮に全てのパワートレインについて車両重量を課税の基準とする場合、基本的な構造として、車両重量の軽い非電動車が最も優遇され、**車両重量の重いEV・FCVの税負担が比較的重くなる**ことが見込まれ、カーボンニュートラル目標と整合しないのではないかと。
- この点について、経済産業省等は「環境性能に応じて税額を増減すべき」と主張しているが、車両重量に応じた税負担をベースにしつつ、環境性能により税額を大きく増減させる仕組みは、少なくとも総排気量により税額を定める現行制度より分かりにくく、**簡素な税制とは言えない**のではないかと。
- その上で、仮に環境性能に応じて税額を増減させる仕組みを導入するとすれば、その際の「環境性能」の評価については、課税の公平性が確保され、自動車ユーザー等の周知・理解が得られる指標が必要ではないかと。

パワートレイン別の平均車両重量
(登録車・自家用乗用車・R6年度新車新規ベース)

	平均車両重量(kg)
非電動車	1,478
HV	1,501
PHEV	2,011
EV・FCV	1,947
合計	1,507

乗用車に係る自動車税種別割の課税の基準②

- 近年、新車価格は右肩上がりの状況にあり、**ここ10年で1.5倍に上昇**している。
- 一方、自動車税種別割においては、物価上昇等を理由に平成元年度に税率を引き上げて以降、約30年間税率を据え置いた上に、令和元年の消費税率10%引上げ時に税率引下げを実施。その結果、**1台あたりの種別割税収は下落**しており、**実質的な税負担は低下**している。
- 少なくとも取得時の負担軽減を図る場合には、種別割において増収策をセットで講じるなど、「**税收中立**」に基づいて**制度設計**することが重要ではないか。



※ 令和元年9月以前は、自動車取得税非課税の車両の価格は平均の算定対象に含まれていない。

※ 1台あたり種別割税収は、自動車税種別割(令和元年9月以前は自動車税)の税収を課税台数で除して算定。

バス・トラックに係る自動車税種別割の課税の基準

- バス・トラックについては、自動車税種別割の課税の基準として、「最大積載量」(トラック)や「乗車定員」(バス)が用いられており、EV・FCVとそれ以外の車両との間で課税の公平性を欠く特段の事情がないこと等に鑑みれば、**基本的に現行の仕組みを継続することが適当**ではないか。

バス・トラックにおける自動車税種別割の標準税率

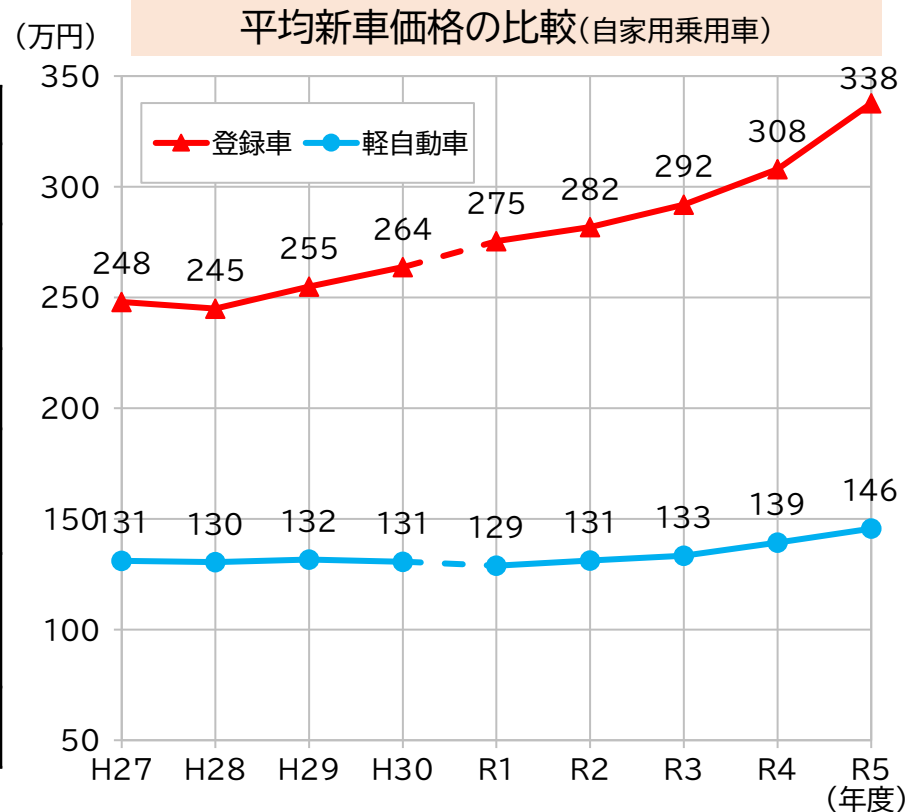
区 分		標準税率		
		営業用		自家用
トラック	最大積載量	1t以下	6,500円	8,000円
	1t超 2t以下	9,000円		11,500円
	2t超 3t以下	12,000円		16,000円
	3t超 4t以下	15,000円		20,500円
	4t超 5t以下	18,500円		25,500円
	5t超 6t以下	22,000円		30,000円
	6t超 7t以下	25,500円		35,000円
	7t超 8t以下	29,500円		40,500円
	8t超(1t毎の加算額)	4,700円		6,300円
バス	乗車定員	一般乗合用	一般乗合用以外	
	30人以下	12,000円	26,500円	33,000円
	30人超 40人以下	14,500円	32,000円	41,000円
	40人超 50人以下	17,500円	38,000円	49,000円
	50人超 60人以下	20,000円	44,000円	57,000円
	60人超 70人以下	22,500円	50,500円	65,500円
	70人超 80人以下	25,500円	57,000円	74,000円
	80人超	29,000円	64,000円	83,000円

軽自動車税種別割①

- 軽自動車については、車両の基本性能の保持に必要な最小限の規格として日本独自に定められたもの。
- 軽自動車は、公共交通機関が必ずしも充足していない地方部を中心に、日常生活に不可欠な移動手段として広く普及しており、わが国の新車販売台数の4割程度を占める。

軽自動車税種別割の概要

項 目	軽自動車税種別割
1. 課税団体	市区町村
2. 課税客体	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	軽自動車等の所有者
4. 賦課期日(納期)	4月1日 (4月中において、当該地方団体の条例で定める。)
5. 税 率	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	3,135億円(令和7年度地方財政計画額)

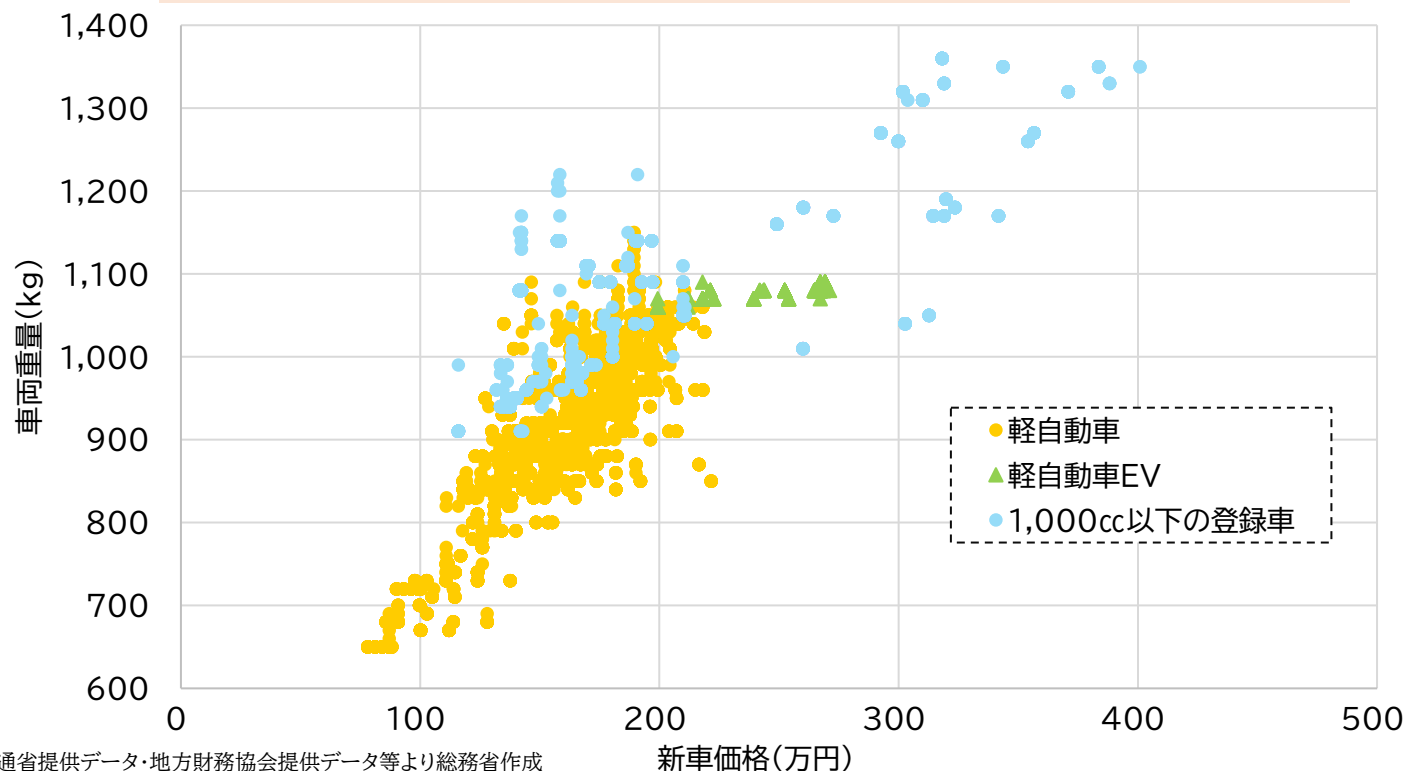


※ 令和元年9月以前は、自動車取得税非課税の車両の価格は平均の算定対象に含まれていない。

軽自動車税種別割②

- 現在、1,000cc以下の登録車と同等以上の価格、車両重量、走行性能等を有する軽自動車も普及。また、軽自動車の中でも特にEVについては相対的に車両重量が重く価格が高い。
- 平成26年度改正において、
 - ・ 価格や車両重量の面において、軽自動車と小型自動車との差異が縮まっていること
 - ・ 総排気量1,000cc以下の車両に係る自動車税種別割と軽自動車税種別割の税率差が2万円以上あるのは、軽自動車の特殊性を勘案してもバランスを欠いていること等の理由から、**税率を1.5倍に引上げ**、平成27年4月以降に新規登録された軽自動車(四輪・自家用乗用車)については、一律で年額10,800円とされたところ。

軽自動車と1,000cc以下の登録車における車両重量・新車価格の分布



種別割における環境インセンティブ機能①

- 環境性能割の創設以降、種別割におけるグリーン化特例については、環境性能割を補完する制度として、環境性能割が非課税となっているEV等に対して減税措置を講じるとともに、一定年数を経過した比較的環境負荷の高い車両に対して重課を行うことで、より環境性能の優れた自動車の普及を促す仕組み。
- 今後とも、カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献する税制とするため、「グッツ減税、バツズ課税」の考え方に立脚して、種別割における環境インセンティブ機能は基本的に強化していくことが必要。

第211回国会 衆議院 総務委員会 第4号 令和5年2月16日

○松本剛明総務大臣

御案内のとおり、自動車税、軽自動車税種別割のグリーン化特例は、環境性能割を補完する制度として、より環境性能の優れた自動車の普及を促進する役割を担っている制度であります。

このうち、委員御指摘の重課制度については、電気自動車やプラグインハイブリッド自動車などの特に環境性能の優れた自動車には適用しない、そして、一定年数を経過した自動車のうち、ハイブリッド自動車を除くガソリン車やディーゼル車などが対象となっていますが、これには、今御指摘がありましたが、早期廃車による環境負荷などの点も考慮をいたしておりまして、これを考慮した上で、総合的に見て、比較的環境負荷の高い車両を対象としたものであります。(略)

種別割における環境インセンティブ機能②

- グリーン化特例(重課)は、13年(ディーゼル車は11年)超の自動車について概ね15%(軽自動車税は20%)種別割を重課する仕組み。この制度は、**新車に比べて、相対的に燃費が悪く、排出ガスが多い、一定年数を経過した自動車について重課**することにより、全体として、環境性能に優れた自動車の普及を促すものであり、「グズ減税・バズ課税」の考え方に基づくもの。
- 現行のグリーン化特例(重課)においては、HV等が対象から除外されているが、**一定の車齢が経過したHVは、最新のHVに比して相対的に環境負荷が大きい**と考えられること等を踏まえ、カーボンニュートラルの実現及び異なるパワートレイン間の税負担の公平性の観点から、**HVに対するグリーン化特例(重課)のあり方について検討すべき**。

	ガソリン車	HV	PHEV	EV・FCV
環境性能割 (適用税率)	燃費性能等に応じて税率決定 (R12基準95%達成:非課税、85%達成:1%、 75%達成:2%、左記以外・R2基準未達成:3%)		非課税	
種別割 (適用税率)	総排気量に応じて税率決定 (1ℓ以下:25,000円、1ℓ超1.5ℓ以下:30,500円、1.5ℓ超2ℓ以下:36,000円、 2ℓ超2.5ℓ以下:43,500円、・・・4.5ℓ超6ℓ以下:87,000円、6ℓ超:110,000円)			一律 25,000円 (総排気量1ℓ以下相当)
(グリーン化特例軽課)	適用なし		適用あり (取得翌年度分 75%軽減)	
(グリーン化特例重課)	適用あり (初回新規登録から13年経過車 概ね15%重課)	適用なし		
自動車重量税 (適用税率)	燃費性能等に応じて税率決定 (免税対象車等※2 本則税率(2,500円)、 上記以外 当分の間税率(4,100円))※1		本則税率 (2,500円)	
(13・18年経過車税率)	燃費性能等に応じて税率決定 (免税対象車等※2 本則税率(2,500円)、 上記以外 当分の間税率(135,700円、186,300円))※1		本則税率 (2,500円)	
(エコカー減税)	燃費性能等に応じて減免 (R12基準125%達成:2回免税、100%達成:初回免税、90%達成: 初回▲50%、80%達成:初回▲25%、75%達成:本則税率)		2回免税	

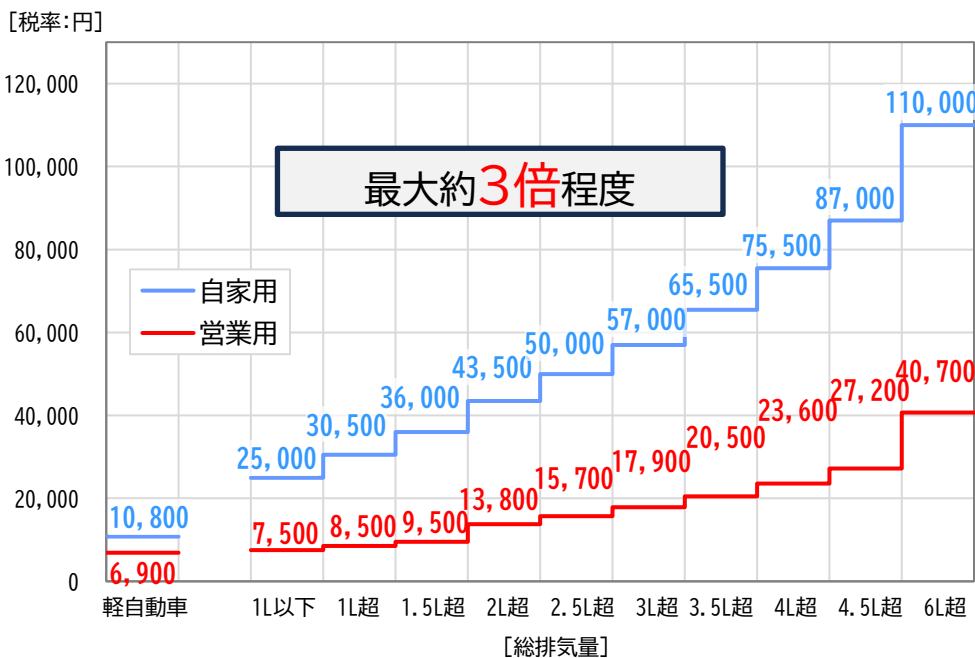
※1 車検期間1年・車両重量0.5t当たりの税額、※2 エコカー減税適用基準を満たす車両・当該車両と環境性能が同程度の車両

車体課税に関するその他の課題について

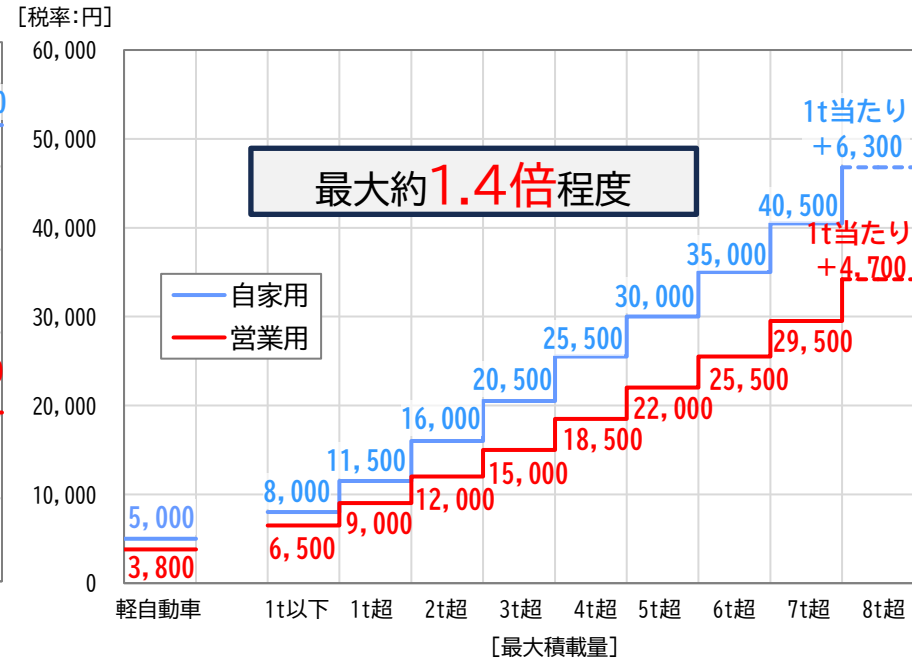
営自格差

- 自動車税及び軽自動車税における**営業用自動車と自家用自動車の税率の違い(営自格差)**については、特に道路損傷負担金的性格の観点から営業用自動車の方が利用頻度は高いこと等に鑑みて、現在の最大約3倍の格差は合理性を欠いているという指摘もあり。
- 一方で、営業用自動車を運行している**民間路線バスやタクシー等の公共交通機関が地域社会において果たしている役割**や、**貨物用営業用自動車**が物流等において必要不可欠な存在となっている状況についても十分配慮する必要。

乗用車における自動車税種別割の標準税率



トラックにおける自動車税種別割の標準税率



課税庁(地方団体)等の準備期間、自動車ユーザー等への周知期間の確保

- 仮に車体課税について大きな見直しを行う場合には、行政や自動車関係団体等が連携しつつ、自動車ユーザー等に対して、見直しの概要等についての**周知・広報を十分行うことが重要**。
- また、47の都道府県と1,741の市区町村(792市、23特別区、743町、183村)において課税システムの変更や条例改正等、一定の準備期間を要することを十分踏まえ、現場の混乱を生じることがないように、**施行時期等については慎重な検討が必要**。

全国知事会「地方税財源の確保・充実等に関する提言」(R7.7.23) 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**。