

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称		自動車重量税に係るエコカー減税の延長
2	対象税目	① 政策評価の対象税目	自動車重量税：外（国税 23）
		② 上記以外の税目	
3	要望区分等の別		【新設・拡充・ 延長 】 【 単独 ・主管・共管】
4	内容		《現行制度の概要》 環境性能の優れた自動車への代替を促し、自動車に起因する環境負荷の低減を図るため、環境性能の優れた自動車に対して、自動車重量税の減免を行う。 《要望の内容》 令和7年度与党税制改正大綱等に沿って、以下の方向で延長するとともに所要の検討を行う。 ○ 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、電動車の普及状況を鑑み、引き続き自動車重量税のエコカー減税について現行の特例措置を3年間延長する。 《関係条項》 自動車重量税法第7条、同法施行令第4条、5条、同法施行規則第2条 租税特別措置法第90条の11、第90条の11の2、第90条の11の3、第90条の12、同法施行令第51条の2、同法施行規則第40条の2、第40条の4
5	担当部局		国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課
6	評価実施時期及び分析対象期間		評価実施時期：令和7年8月 分析対象期間：令和4年度～令和6年度まで
7	創設年度及び改正経緯		《エコカー減税（自動車重量税）の経緯》 ○平成 21 年度 創設 ・一定の排ガス性能・燃費性能等を備えた自動車に係る自動車重量税を時限的に減免。 ○平成 24 年度 拡充・延長 ・平成 27 年度燃費基準等の切り替えを行うとともに、特に環境性能に優れた自動車に対する軽減措置を拡充した。（燃費基準+20%達成車を免税対象に追加、免税対象車に 2 回目車検時の重量税 ▲50%軽減を追加） ○平成 26 年度 拡充・延長 ・軽減措置の拡充、延長。（2回目車検時の ▲50%→免税。） ○平成 27 年度 拡充・延長 ・令和2年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、現行の平成

			27 年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講じた。 ○平成 29 年度 拡充・延長 ・対象車に LPG 車を追加し、対象範囲を令和2年度燃費基準の下で見直し、平成 30 年度以降は平成 27 年度燃費基準+10%達成車を対象外とする等政策インセンティブ機能を強化した上で延長。 ○平成 31 年度 拡充・延長 ・政策インセンティブ機能の強化の観点から、1 回目車検時の軽減割合等を見直すとともに、2 回目車検時の免税対象を電気自動車等や極めて燃費水準が高いハイブリッド車に重点化。 ○令和3年度 拡充・延長 ・令和 12 年度燃費基準の下での区分見直し等、所要の措置を講じた。 ○令和5年度 拡充・延長 ・令和 12 年度燃費基準の下での区分見直し等、所要の措置を講じた。
8	適用又は延長期間		3年間(令和8年5月1日～令和 11 年4月 30 日)
9	必要性等	① 政策目的及びその根拠	《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 ○環境性能の優れた自動車への代替を促し、自動車に起因する環境負荷の低減等を図る。 ○地球温暖化問題や自動車からの排出ガス(NOx・PM)による大気汚染問題等の環境対策に加え、国際競争力の強化等の行政課題に的確に対応するため、自動車重量税等に令和7年度与党税制改正大綱等に沿って、見直しを行う必要がある。 《政策目的の根拠》 ○2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(令和3年6月 18 日) ・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。 ・商用車については、8トン以下の小型の車について、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。8 トン超の大型の車については、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。 ○地球温暖化対策計画(令和7年2月 18 日閣議決定) ・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。 ・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。 ○エネルギー基本計画(令和7年2月18日閣議決定) ・自動車分野は、運輸部門のCO₂排出量の86%(2022年度時点)を占めており、カーボンニュートラル化に向け、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CO₂ゼロを目指す。 ・乗用車については、2035年までに、新車販売で電動車(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及びハイブリッド自動車)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。 ○経済財政運営と改革の基本方針 2025(令和7年6月13日閣議決定) ・(略)モビリティ関連分野の脱炭素化(略)の促進に取り組む。 ○新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2025年改訂版(令和7年6月13日閣議決定) ・(略)以下のような取組等を推進する。 ・(略)モビリティ関連の脱炭素化
		② 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標3 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 参考指標 22 新車販売に占める次世代自動車の割合
		③ 租税特別措置等により達成しようとする目標	①自動車の環境負荷の低減等を図る。 ②2030年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車(※1)の割合を5～7割とすることを目指す。 (※1)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及びクリーンディーゼル自動車
		④ 政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与	エコカー減税の導入により、環境性能の優れた自動車については、自動車の保有段階における税負担が軽減されることから、より環境性能の優れた自動車の普及促進、延いては、自動車の環境負荷の低減等という目標の実現に大きく寄与している。
10	有効性等	① 適用数	(参考) 「新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合(自動車工業会公表情報)」

		<table><tr><td>年度</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td></tr><tr><td>割合</td><td>68.2%</td><td>67.0%</td><td>69.7%</td></tr></table> (エコカー減税対象車台数／新車販売台数) 令和3年度 : 2,392,589／3,507,050 令和4年度 : 2,429,738／3,627,480 令和5年度 : 2,668,286／3,827,941 本措置の適用割合は各年度約7割程度であり、適用要件を満たす全ての自動車が対象であるため、特定の者に偏ってはいない。 【算定根拠】 一般社団法人 日本自動車工業会 エコカー減税 対象台数(販売) JAMA - 一般社団法人日本自動車工業会	年度	R3	R4	R5	割合	68.2%	67.0%	69.7%
年度	R3	R4	R5							
割合	68.2%	67.0%	69.7%							
②	適用額	— 【算定根拠】								
③	減収額	○エコカー減税における減収額(財務省試算) 令和4年度 : 約 400 億円 令和5年度 : 約 380 億円 令和6年度 : 約 500 億円 【算定根拠】 財務省 法人税関係以外の租税特別措置の増減収見込額								
④	効果	《政策目的(9①)の達成状況及び租税特別措置等により達成しようとする目標(9③)の実現状況》 エコカー減税の導入以降、次世代自動車の普及率は平成 21 年度の 11.0%から令和6年度には 58.9%に大幅に向上しているなど(約 48 ポイント増加)、本措置による効果も合わさって環境性能に優れた自動車の普及に大きな効果を発揮し、目標に向かって着実に向上していることから、税負担の軽減による普及促進効果は大きい。 加えて、エコカー減税の導入以降、新車の平均燃費が向上していることから、市場競争を通じてエンジン技術や軽量化などの共通基盤技術が磨きあげられていると考えられ、自動車の技術革新の加速化、延いては、新興市場を含めたグローバル市場における我が国自動車メーカーの国際競争力の更なる強化等の効果も期待できる。 「乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合(自動車工業会調べ)」 <table><tr><td>年度</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td></tr><tr><td>割合</td><td>50.6%</td><td>57.2%</td><td>58.9%</td></tr></table> (次世代自動車の新車販売台数／乗用車の新車販売台数) 令和4年度 : 1,827,856／3,613,705 令和5年度 : 2,178,766／3,806,720 令和6年度 : 2,273,953／3,860,783	年度	R4	R5	R6	割合	50.6%	57.2%	58.9%
年度	R4	R5	R6							
割合	50.6%	57.2%	58.9%							

		【使用したデータ(文献等の概要又は所在に関する情報を含む)】 一般社団法人 日本自動車工業会より提供 《租税特別措置等により達成しようとする目標(9③)に対する租税特別措置等の直接的効果》 「乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合(自動車工業会調べ)」 <table><tr><th>年度</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th></tr><tr><td>割合</td><td>50.6%</td><td>57.2%</td><td>58.9%</td></tr></table> (次世代自動車の新車販売台数／乗用車の新車販売台数) 令和4年度 : 1,827,856／3,613,705 令和5年度 : 2,178,766／3,806,720 令和6年度 : 2,273,953／3,860,783 【使用したデータ(文献等の概要又は所在に関する情報を含む)】 一般社団法人 日本自動車工業会より提供 《適用数(10①)が僅少等である場合の原因・有効性の説明》 —	年度	R4	R5	R6	割合	50.6%	57.2%	58.9%
年度	R4	R5	R6							
割合	50.6%	57.2%	58.9%							
	⑤: 税収減を是認する理由等	エコカー減税の導入により、環境性能の優れた自動車については、自動車の保有段階における税負担が軽減されることから、自動車の燃費性能の公表制度等との相乗効果により、消費者の環境意識が高められ、自動車の購入時及び定期的な車検時において、より環境性能の優れた自動車を選択する消費者が増加し、その結果、より環境性能の優れた自動車の普及促進、延いては、自動車の環境負荷の低減等という目標の実現に大きく寄与している。								
11 相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	これまでも適用対象の重点化等の見直しを行ってきており、環境性能の優れた自動車の普及促進、自動車の環境負荷の低減等の政策目的に照らして、適切かつ必要最小限の措置となっている。また、予算の範囲で対象が限定され、申請や審査等に多大な事務コストがかかる補助金等と異なり、比較的簡素な手続きにより、要件を満たす自動車を購入等する消費者が等しく適用を受けることができることから、租税特別措置としての妥当性が認められる。								
	②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	(弊省所管外)電気自動車・プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等について補助金あり。 ・乗用車:「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金」(経済産業省) ・商用車:「商用車の電動化促進事業」「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」(環境省)(国交省連携事業) 税制改正要望は、環境性能の優れた自動車への代替を促し、自動車に起因する環境負荷の低減等を図るため、エコカー減税対象車を見								

			直し、グリーン化を強化するとともに、自動車重量税の負担の軽減を図り、ハイブリッド自動車を含む環境性能に優れた自動車の普及促進を目的としている。 一方で、上記の補助金の目的は、ガソリン車等の従来車との価格差が大きい電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等についての初期需要や、低炭素な車両の開発を促進すべく、普及初期の導入加速を支援するものである。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—
12	有識者の見解		—
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		令和4年8月(国交 06)