

自動車関係税制のあり方に関する検討会 報告書

令和 7 年11月

目次

はじめに	1
1. 車体課税の課税根拠、経緯等	2
（1）自動車税・軽自動車税の沿革、課税根拠	2
（2）取得段階の課税（環境性能割）	2
（3）保有段階の課税（種別割）	3
（4）自動車重量税（国税・参考）	4
（5）車体課税のグリーン化	4
2. 我が国の自動車業界の概況、地球温暖化対策の取組	5
（1）我が国における自動車の生産台数、輸出状況等	5
（2）自動車からのCO ₂ 排出の状況、地球温暖化対策計画等	5
（3）国内市場における電動化の状況と今後の方向性	6
（4）省エネ法に基づく自動車の燃費基準等	7
（5）自動車排出ガス規制	7
3. 地方団体管理道路等の概況と課題	8
（1）地方団体管理道路等の現況	8
（2）今後の財政需要の見通し等	8
4. 与党大綱を踏まえた関係団体等の提言等	9
（1）令和7年度与党税制改正大綱の概要	9
（2）地方団体からの提言	10
（3）自動車関係税制の関係者からのヒアリング	10
5. 車体課税の基本的な考え方	11
（1）課税根拠	11
（2）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	12
（3）環境インセンティブ機能	13
6. 取得段階における課税のあり方の方向性	13
（1）乗用車に係る環境性能割のあり方	13
（2）乗用車以外の自動車に係る環境性能割のあり方	17
7. 保有段階における課税のあり方の方向性	18
（1）乗用車に係る自動車税種別割のあり方（課税の基準）	18
（2）バス・トラックに係る自動車税種別割のあり方（課税の基準）	21
（3）軽自動車税種別割のあり方	21
（4）グリーン化特例のあり方（環境性能）	22
8. 車体課税に関するその他の課題について	23
（1）営自格差	23
（2）自動車ユーザー等への周知期間、課税庁（地方団体）等の準備期間の確保	23
おわりに	24

はじめに

地方税である自動車税及び軽自動車税を中心とする車体課税については、令和7年度与党税制改正大綱（令和6年12月20日 自由民主党・公明党）において、「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。」等とされた。

本検討会は、この令和7年度与党税制改正大綱で示された見直しの方向性に関し、令和8年度税制改正に向けた議論の参考となるべく、関係者の意見を聴取しつつ専門的な立場から検討を行い、一定の見解を取りまとめることを目的として、総務大臣からの要請に基づき、地方財政審議会の下に設置されたものである。

第1回の検討会を令和7年4月23日に開催して以降、計13回にわたり、地方財政審議会の5名の委員に学識経験者からなる特別委員5名を加えた計10名の委員により、精力的な議論を行い、当該報告書を取りまとめるに至っている。

この間、専門的な観点から検討を深めるべく、道路行政や自動車産業等を所管する省庁（国土交通省、経済産業省及び環境省）、自動車のエンジン等に知見を有する有識者からヒアリングを実施するとともに、課税庁（地方団体）の長の連合組織である地方3団体や、日本自動車工業会、日本自動車連盟（JAF）等の自動車関係団体から税制改正に関する要望について聴取し、意見交換を行ったところである。この場をお借りして、ヒアリングにご協力いただいた関係各位に感謝の意を表したい。

1. 車体課税の課税根拠、経緯等

(1) 自動車税・軽自動車税の沿革、課税根拠

自動車税は、財産税¹的性格と道路損傷負担金²的性格を併せ持つ地方税であり、昭和25年度に道府県税として創設された。

また、軽自動車税も同様に、財産税¹的性格と道路損傷負担金²的性格を併せ持つ地方税であり、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された。

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として、都道府県及び市区町村が提供する広範な行政サービスを支える貴重な財源となっている。

なお、消費税率（国・地方）が10%に引き上げられた令和元年10月からは、自動車税、軽自動車税ともに、種別割と環境性能割の2つの割から構成される税となり、今日に至っている。

<参考資料P. 1>自動車関係諸税（車体課税＋燃料課税）の概要

<参考資料P. 2>車体課税（地方税）の税収推移

(2) 取得段階の課税（環境性能割）

自動車の取得に対する税については、昭和30年代に複数の府県において法定外税として創設された後、昭和43年度に自動車取得税として法定目的税化され、地方団体における道路特定財源とされた。

この自動車取得税については、平成21年度改正において一般財源化された後、消費税率（国・地方）を5%から10%に引き上げること等を内容とする「社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律」（平成24年法律第68号。以下「抜本改革法」という。）第7条第1号カにおいて、「国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化（中略）の観点から、見直しを行う」とされた。

これらを踏まえ、平成25年に総務大臣からの要請に基づき設置された地方財政審議会の「自動車関係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、「課税のタイミングとしては、購入時点の差が最もインセンティブとして効果的」、「課税方式については、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」との結論が示されている²。

¹ ここでは、自動車という財産（資産）の所有に担税力を見いだして課す租税を指す。

² 「自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書」（平成25年11月）

その後、与党税制調査会等における累次の検討を踏まえつつ、令和元年10月の消費税率（国・地方）の引上げ（8%→10%）に伴い、自動車取得税が廃止され、グリーン化機能を維持・強化する新たな環境税制として、自動車税及び軽自動車税に環境性能割が創設された³。

環境性能割は、自動車をもたらす二酸化炭素（CO₂）の排出、道路の損傷等の様々な社会的費用に係る地方団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%）の税率を決定する仕組みを備えた、自動車の通常の取得価額を課税標準とする税である。

なお、通常の取得価額が50万円以下の自動車については、免税点に係る規定が適用され、環境性能割は課税されない⁴。

<参考資料P. 3～5>自動車税・軽自動車税(環境性能割)の概要

<参考資料P. 6>自動車取得税の主な沿革

<参考資料P. 7>社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律（平成24年8月22日法律第68号）（抄）

<参考資料P. 8～9>自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（平成25年11月）（概要）

<参考資料P. 10>自動車取得税の廃止・環境性能割の創設に関する与党税制改正大綱の内容

<参考資料P. 11>自動車税・軽自動車税(環境性能割)の沿革

（３）保有段階の課税（種別割）

令和元年10月の環境性能割の創設に伴い、従来の自動車税及び軽自動車税については、自動車税種別割及び軽自動車税種別割として新たに位置づけられた。種別割は、自動車の保有に対する税であり、毎年度4月1日を賦課期日として定額課税されている。

自動車税種別割における課税の基準としては、財産税的性格及び道路損傷負担金的性格を踏まえて総排気量（乗用車）や最大積載量（トラック）等が採用されている。なお、乗用車に対する課税の基準としては、昭和29年度以降、普通自動車については軸距（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、軽自動車税種別割については、総排気量660cc以下等の一定の規格に適合する軽自動車等が課税対象であり、総排気量等の諸元にかかわらず税率は一律

³ 第190回国会参議院本会議（平成28年1月7日）

⁴ 環境性能割の免税点は、旧自動車取得税の免税点（50万円）を参考にして設定された（地方税法第158条等）。なお、旧自動車取得税の免税点は、本則上は15万円とされていたが、時限的な特例措置として、平成元年度までは30万円、平成2年度からは50万円に引き上げられ、令和元年9月末の同税廃止まで継続していた。

とされている。

近年においては、グリーン化特例として、環境性能に応じ、初年度の税額を軽減するとともに後年度の税額を重課する特例措置が自動車税種別割・軽自動車税種別割それぞれにおいて講じられており、これにより、財産税的性格及び道路損傷負担金的性格に加え、環境損傷負担金的性格をも併せ持つとされている。

＜参考資料P. 12～13＞自動車税・軽自動車税（種別割）の概要

＜参考資料P. 14～15＞自動車税・軽自動車税（種別割）の主な沿革

＜参考資料P. 16＞自動車税（種別割）の税率の推移

＜参考資料P. 17＞軽自動車税（種別割）の標準税率の推移

＜参考資料P. 18＞グリーン化特例の概要（種別割）

（４）自動車重量税（国税・参考）

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⁵として昭和46年度に創設された国税である。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位置づけられており、税収の約4割は自動車重量譲与税として地方団体に譲与されている⁶。

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されている。

＜参考資料P. 19～20＞（参考）自動車重量税

（５）車体課税のグリーン化

車体課税において、自動車環境対策の観点から初めて本格的なグリーン化税制が盛り込まれたのは、平成13年度改正における自動車税へのグリーン化特例の導入であった。グリーン化特例は、地球温暖化対策の観点のみならず、当時、ディーゼル車の排出ガスの健康への影響が社会問題化していたことを背景として、地域における環境対策の観点から、主として窒素酸化物（NOx）等、排出ガスに係る環境負荷に着目して導入された。

その後、平成21年度改正において、自動車の排出ガス性能や燃費性能等に応じ、自動車取得税及び自動車重量税の税額を軽減する、いわゆる「エコカー減税」の仕組みが設けられた。

令和元年度には、前述のとおり、抜本改革法においてグリーン化等の観点から

⁵ 平成21年度以降は一般財源となっている。

⁶ 自動車重量税の税収のうち、2.4%が都道府県に、40.7%が市区町村に譲与される。

自動車取得税を見直すとされたこと等を踏まえ、環境性能割が創設された。こうした経緯から、環境性能割は、地方税法上においても「自動車の（中略）環境への負荷の低減に資する程度に応じ、自動車に対して課する自動車税」（地方税法第145条第1号）等と定義され、エコカー減税が特例的な税率として地方税法附則で規定されていた自動車取得税とは異なり、環境性能に応じた税率決定が基本構造として地方税法本則に組み込まれている。さらに、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も地方税法本則に規定されている（地方税法第157条第7項等）。

なお、環境性能割の創設以降、種別割の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位置づけられている。

環境性能割における環境性能の評価については、排出ガス性能も考慮しつつ、燃費基準達成度が重視されている。これは、車体課税のグリーン化や累次の規制強化により排出ガス性能に優れた車両の普及が進むとともに、気候変動問題等を踏まえ、CO₂排出量の削減がより切迫した課題として認識されるようになったことを反映している。

<参考資料P. 21>環境性能割の地方税法上の位置づけ

2. 我が国の自動車業界の概況、地球温暖化対策の取組

（1）我が国における自動車の生産台数、輸出状況等

自動車産業は、製造業出荷額の約2割（約72兆円）、全産業の雇用の約1割（約559万人）等を占める⁷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役割を果たしている。

また、我が国における年間の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している。国内販売台数については、1990年代の約600万台から減少し、近年は約400万台で推移している。

（2）自動車からのCO₂排出の状況、地球温暖化対策計画等

政府は、「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言し⁸、国際公約として掲げている。

こうした中において、令和5年度の日本のCO₂総排出量約9.9億トンのうち、運輸部門からのCO₂排出量はその約19%（約1.9億トン）となっており、そのうち、

⁷ 「2025年版 日本の自動車工業」（令和7年8月 日本自動車工業会）

⁸ 第203回国会衆議院本会議（令和2年10月26日）

自家用乗用車が0.8億トンなど自動車全体で約86%を占めている。

そのため、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「第7次エネルギー基本計画」においては、「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」等と明記している。

<参考資料P. 22>二酸化炭素排出量の現状（2023年度確報値）

<参考資料P. 23>地球温暖化対策計画（抄）（令和7年2月18日閣議決定）

（3）国内市場における電動化の状況と今後の方向性⁹

国内市場においては、他国と比べてHVの普及が大きく進んでおり、軽自動車を含めた乗用車の令和6年度の国内販売シェアは、EV及びFCV1.5%、PHEV1.1%、HV52.4%となっている。電動車全体で55.0%に達しており、国際的に見ても高い水準といえるが、裏を返せば、非電動車がなお半分近くを占めており、「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にある。

他方で、グローバル市場ではEV販売比率が増加傾向にあり、特に中国では2割を超えているが、我が国は主要先進国の中でEVの普及が最も遅れている。その要因として、他のパワートレインより価格が高額であること、充電インフラの整備が遅れていること等が指摘されている。このため、国においては、EV、FCV及びPHEVの購入に対するクリーンエネルギー自動車導入促進補助金（以下「CEV補助金」という。）¹⁰をはじめ、急速充電設備の整備、蓄電池製造能力強化など、EVの更なる普及を促進している。

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、FCV、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。

<参考資料P. 24>国内市場における電動化の状況と今後の方向性

<参考資料P. 25>主要地域の市場における電動化の動向

⁹ 以下、本報告書においては、記述の簡素化のため、それぞれ次のとおり表記する。

EV：電気自動車（燃料電池自動車を除く。）

FCV：燃料電池自動車

PHEV：プラグインハイブリッド自動車

HV：ハイブリッド自動車

電動車：EV、FCV、PHEV及びHV

非電動車：電動車以外の自動車

¹⁰ 令和6年度補正予算に基づく補助上限額（令和7年4月1日現在）は、EV：90万円（小型自動車、軽自動車等は58万円）、FCV：255万円、PHEV：60万円。ただし、メーカー希望小売価格（税抜）が840万円以上の車両については、算定された補助額に0.8を乗じた額が補助額となる。

（４）省エネ法に基づく自動車の燃費基準等

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（昭和54年法律第49号。以下「省エネ法」という。）では、現在出荷されている車両のうち燃費が最も優れている車両をベースとして、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値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て定められた事項の表示が義務付けられている（いわゆる「カタログ表示義務」）。なお、目標年度以降において基準を達成できない製造事業者等については、勧告及び命令が行われた上で、罰金（100万円以下）が課せられる場合がある。

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つがある。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て、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両者は異なっている。

乗用車の最新の基準となる「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、EVの動力源となる電気については、2030年度の電力需給の見通し等を踏まえて評価されている。

この「2030年度燃費基準達成度」については、令和3年度以降、自動車税・軽自動車税の環境性能割の適用税率区分や自動車重量税のエコカー減税の減免判定に用いられている。

<参考資料P. 26～27>省エネ法に基づく自動車の2030年度燃費基準

（５）自動車排出ガス規制

我が国においては、昭和41年から自動車に対する排出ガス規制が開始され、段階的に強化されてきた歴史がある。現行の自動車税及び軽自動車税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軽減等の要件としており、環境性能割は大気汚染物質¹¹の排出削減にも一定程度寄与している。

排出ガス規制については、大気汚染防止の観点から、車体課税において引き続き考慮することが重要である。

<参考資料P. 28>自動車排出ガス規制

¹¹ 窒素酸化物（NO_x）、粒子状物質（PM）等

3. 地方団体管理道路等の概況と課題

自動車税及び軽自動車税は一般財源であり、地方団体が住民に身近で広範な行政サービスを提供する上で重要な財源となっている。

一般財源とはいえ、自動車税及び軽自動車税の税収は、道路の保全・整備や交通安全対策、救急など自動車に関する地方の行政サービスに幅広く活用されているが、現状においても、自動車に関する行政サービスに要する費用は、自動車関係諸税（車体課税＋燃料課税）の税収を大きく上回っている¹²。特に、地方団体管理道路等の現況や今後の財政需要見通し等を勘案すれば、自動車関係諸税の地方財源としての重要性は更に増している。

＜参考資料P. 29＞自動車に関する行政サービスと自動車関係諸税（車体課税＋燃料課税）の状況

（１）地方団体管理道路等の現況

我が国に存在する約120万kmの道路ネットワークのうち、地方団体の管理する道路（維持・修繕を地方団体が担っている補助国道を含む。）が97%を占めている。一方で、国の管理する道路については、その延長割合は低いものの大型車の交通量の6割を占めており、物流の面で大きな役割を果たしている。したがって、自動車が安全・安心に走行する上で基盤となる道路の保全等の観点からも、国・地方を通じた安定的な財源の確保が重要な課題となっている。

＜参考資料P. 30＞地方団体管理道路等の現況

（２）今後の財政需要の見通し等

我が国の道路はモータリゼーションが進んだ高度経済成長期前後を中心に急速に整備されてきたため、現在においては、建設後50年以上経過する老朽化した道路インフラ等の維持・更新が喫緊の課題となっている。道路インフラの老朽化対策は、損傷が深刻化してから大規模な修繕を行う「事後保全型」から、損傷が軽微なうちに補修を行う「予防保全型」に転換することにより、構造物の長寿命化及びライフサイクルコストの縮減が期待できる。しかし、地方団体では、早期に修繕等が必要な全国約37,000橋の措置が未だ完了しておらず、これらの措置を完了させて「予防保全型」の対策に移行するには、これまでの予算水準では約20年を要する状況にある。加えて、主要建設資材の価格の高騰や、人手不足等を背景とする労務単価の上昇等により、例えば道路の舗装工事費の単価は過去20年間（平成17年→令和7年）で約1.4倍に増加している。社会資本の維持管理・更新費は、「予防保全型」の対策を行った場合でも、今後30年間程度（平成30年→令和30

¹² 自動車に関する行政サービスに要する費用が約5.7兆円であるのに対し、自動車関係諸税の税収は約3.4兆円となっている（令和5年度決算額ベース）。

年)で最大1.3倍に増加する見込みであるなど、増加する財政需要に対応する地方財源の確保は極めて重要である。

<参考資料P. 31～32>今後の財政需要の見通し等

4. 与党大綱を踏まえた関係団体等の提言等

(1) 令和7年度与党税制改正大綱の概要

令和6年12月20日に策定された令和7年度与党税制改正大綱においては、「自動車関係諸税の総合的な見直し」として方針が明記されている。その主な内容は以下のとおりである。

令和7年度与党税制改正大綱（令和6年12月20日 自由民主党・公明党）

(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・地方の税收中立の下で、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。

（２）地方団体からの提言

令和７年度与党税制改正大綱を踏まえて、地方３団体（全国知事会、全国市長会及び全国町村会）をはじめ各地方団体は、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提言を発表している。そのほか、EV等を含む全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提言も示されている。

（３）自動車関係税制の関係者からのヒアリング

本検討会においては、令和７年度与党税制改正大綱において「関係者の意見を聴取しつつ検討」とされていることを踏まえ、第５回から第８回にかけて、地方３団体、自動車関係団体及び関係省庁からのヒアリングを実施した。聴取した主な意見については、以下のとおりである。

【地方３団体】

- ・ 環境性能割について、環境性能に優れた自動車为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。
- ・ 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に要する費用について、現在でも自動車関係諸税の税収を上回っており、今後更に増嵩していく見込み。
- ・ 道路インフラの災害・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。

【自動車関係団体】

- 取得段階における課税について
 - ・ 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。
 - ・ 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。
 - ・ 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。
 - ・ 環境性能割が環境性能に優れた車両の販売促進になっているとは言い難い。燃費性能自体の高さや補助金の方が有効である。
- 保有段階における課税について
 - ・ 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。
 - ・ 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。
 - ・ 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。
 - ・ 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。
 - ・ 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。

- その他
 - ・ 長期的には、自動車ユーザー以外も含め、幅広く負担する仕組みを検討すべき。
 - ・ 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。
 - ・ 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。
- 【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。
 - ・ 引き続き、自動車重量税から公害健康被害補償のための財源を引き当てることを求める。

5. 車体課税の基本的な考え方

（1）課税根拠

自動車の取得・保有者は、自動車をもたらすCO₂排出、交通事故、公害、騒音等の社会的費用に対応して地方団体が提供する行政サービスから便益を受けており、また、自動車が安全・安心に走行するためには道路等の社会インフラの整備等が必須である。こうした実態に鑑みれば、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べきものである。加えて、カーボンニュートラルの実現等が我が国における大きな社会課題であることを踏まえれば、「環境損傷負担金的性格」につ

いても積極的に位置づけることが適当である。

(2) 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

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であり、これらの財政需要に対応する財源確保はこれまで以上に重要な課題である。さらに、人口減少が進む中で、地域公共交通サービスの維持や、物流業界のドライバー不足といった課題の解決に向け、自動運転技術等の開発・実証が急速に進められている。これらに伴い、道路状況をセンサー等で検知し、自動運転車へ情報提供する仕組みの構築など、道路インフラに係る新たな財政需要が増大することも想定される。

また、自動車の安全性能等の向上により減少傾向が継続するものの、今なお全国交通事故による死亡者数は年間2,663人(令和6年)、事故件数は約29万件(同)にのぼっている。自動車ユーザーは、交通安全対策や消防救急、公立病院における救急医療をはじめ多くの行政サービスの提供を受けており、これらの財源の安定的な確保も重要な課題となっている。

一方で、国・地方を通じて財政赤字を抱える状況下にあつて、上述した自動車関連行政サービスの費用は自動車関係諸税の税収を大きく上回っている。人口減少が進む中で自動車関係税収の大幅な自然増は期待し難い反面、社会インフラの維持管理等に要する費用の大幅な抑制もまた困難であり、自動車税及び軽自動車税が「財産税的性格」と「道路損傷負担金的性格」を有することに照らせば、両税は都道府県及び市区町村の貴重な財源として、引き続き重要な役割を果たす必要がある。

したがって、仮に自動車関係諸税の見直しにより地方財源の恒久的な減収が生じる場合には、その恒久的な代替財源を同時一体的に確保することを基本とすべきである。

他方で、自動車ユーザーからの車体課税に対する信頼性を確保するためには、政府や課税庁である地方団体において、例えば、道路をはじめとする地域の社会インフラの整備等にどの程度の費用が必要であるか示すとともに、その財源の一部に車体課税が活用されていることを分かりやすく図示して説明するなど、車体課税の意義に係るアカウンタビリティの確保・強化について工夫することも重要な課題である。

なお、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である。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である。

<参考資料P. 33>社会インフラの老朽化対策に係る財政需要

<参考資料P. 34>自動運転移動サービスに求められるインフラ支援（一般道）

<参考資料P. 35>車体課税の意義に係るアカウントビリティの確保・強化（可児市の事例）

（３）環境インセンティブ機能

自動車起源のCO₂排出や排出ガスの抑制に向け、引き続き、環境インセンティブ機能（グリーン化機能）を車体課税に組み込んでいくことは、社会的要請でもあり、我が国における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である。

そのため、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」とされている政府目標と整合的な税制とすることを基本とし、自動車税及び軽自動車税の財源調達機能とグリーン化機能の両立を図るため、「グッズ減税・バズ課税」の仕組みを基本に制度設計すべきである。

なお、CO₂排出抑制の観点から環境性能の評価に用いる指標としては、CO₂排出量、燃費（電費）値、燃費基準達成度等が候補となり得る。その中で、課税の公平性や課税実務における捕捉可能性を確保する観点からは、現時点においては、省エネ法に基づいて算定ルールが明確に定められ、国土交通省において自動車検査証（以下「車検証」という。）に記録する運用がなされている燃費基準達成度のみが採用可能だと考えられる。もっとも、カーボンニュートラルの実現に向けては、引き続き、CO₂排出量そのものを指標として用いることなどについて、関係省庁において幅広く検討を続けることが求められる。

6. 取得段階における課税のあり方の方向性

（１）乗用車に係る環境性能割のあり方

① 環境性能割に対する評価

直近の自動車税環境性能割の適用実績¹³を見ると、EV、PHEV等は一律で、HVは約9割が非課税となっている一方で、ガソリン車（PHEV及びHVを除く。以下同じ。）の約9割には最も高い3%の税率が適用されている¹⁴。

環境性能割が導入された令和元年度以降、乗用車の新車販売に占める電動車の

¹³ 令和6年度新車新規ベースにおける推計。なお、令和7年4月時点では、HVやガソリン車等について、2030年度燃費基準95%以上達成車を環境性能割非課税としている。

¹⁴ ガソリン車のうち、税率2%適用車は6%、同1%適用車は1%であり、非課税対象車は存在しない。

割合は急速に増加しており、令和5年度以降は非電動車を上回る状況にある。国におけるCEV補助金の対象がEV、PHEV等に限定されている中であって、環境性能割は、自動車を購入する消費者に対して、HVも含めた環境性能に優れた電動車の選択を促す効果を有するという点で、購入段階において環境インセンティブ機能を発揮する唯一の恒久的な政策手法として、電動車の普及に一定の役割を果たしている。加えて、環境性能に応じて税率を決定する仕組みとしている環境性能割は、自動車メーカーに対して、より環境性能の高い電動車の開発・生産を奨励する側面を有しており、グローバル市場においてEVやPHEVへのシフトが進む中において、日本の自動車メーカーにおける国際競争力の維持・強化にも資する税制となっているといえる。

なお、CEV補助金は毎年度の予算措置を前提とした仕組みであり、種別割のグリーン化特例や自動車重量税のエコカー減税も時限的措置である一方で、環境性能割は、環境性能の優れた車両の普及を促す唯一の恒久的な制度である点にも着目すべきである。

<参考資料P. 36>自動車税環境性能割の税率の適用状況(令和6年度新車新規ベース)

<参考資料P. 37>乗用車の新車販売に占める電動車の割合

② 環境性能割を廃止すべきとする主張の問題点

経済産業省等からは「米国関税措置の国内自動車産業への影響を踏まえ、国内市場活性化のため、環境性能割を廃止すべき」とする主張が示されている。

しかしながら、仮に現段階で環境性能割を廃止すると、課税対象の約8割を占めるガソリン車が減税の恩恵を大きく受け、電動車100%化目標に大幅に逆行することとなる。環境省の委託により民間のシンクタンクが行った試算によれば、この結果、2030年には乗用車からのCO₂排出量が約100～130万トン増加すると見込まれており、カーボンニュートラルの実現に支障を来す恐れがあるとの見解が示されている。加えて、消費者に対し、環境性能の優れた自動車の取得を選択しなくてもよいという誤ったメッセージを伝えかねないことも踏まえれば、環境政策として環境性能割の単純廃止は適当ではない。

また、都道府県が約900億円、市区町村が約1,000億円の減収となるため、地方団体の財政運営に大きな影響を与え、老朽化する道路インフラの維持・更新等に支障が生じることも懸念される。経済産業省等は「保有段階の課税の見直しに先行してまず環境性能割を廃止すべき」と主張しているが、保有段階の課税の具体的な制度設計が不明な中で、環境性能割を先行して廃止することは、令和7年度与党税制改正大綱の「税収中立」に反するものであり、上述のとおり地方団体の財源確保の重要性がむしろ高まっている状況等に鑑みれば適当ではない。

むしろ、カーボンニュートラルの実現に向けて環境性能の優れた自動車を早期

に普及させる必要性を考慮すれば、環境性能割を存続させた上で、保有段階の課税における環境インセンティブ機能を強化することも議論の俎上に載せることを検討すべきである。

経済産業省等は「環境性能を加味した仕組みは保有段階の課税で導入し、環境性能割は廃止すべき」と主張しているが、環境性能に応じた課税としては、「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して購入時に課税する仕組みが最も環境インセンティブとして効果的」と整理した上で環境性能割を創設した経緯がある。加えて、以下に挙げるとおり、国外の多くの実証研究においては、一般的に、取得段階における課税の方が保有段階における課税より環境インセンティブの面で効果的であるとの結論が得られていることから、その整理は今日においても引き続き妥当である。

取得・保有の各段階における環境インセンティブ機能の比較に係る実証研究等

- ・ 英国の小型乗用車を対象に、取得段階のCO₂排出量に応じた課税・補助金制度と、保有段階のCO₂排出量に応じた課税とでCO₂排出量の削減効果を推計し、比較した研究において、前者の方がより早期に、かつ多くのCO₂を削減するとの結果が得られた¹⁵。
- ・ 米国の各州で平成12年から平成18年まで実施されたHVの普及に係るインセンティブ政策の効果を比較した研究において、取得段階の課税（売上税）の軽減措置の方が、保有段階の課税（所得税）の控除措置より、優遇対象額は少なかったにもかかわらず、HVの売上高に3倍以上影響を与えたとの結果が得られた¹⁶。
- ・ EU15か国における平成13年から平成22年までの自動車関係税制と新車のCO₂排出量の関係を分析した研究において、取得段階の課税がCO₂排出量と大きく関連するほど燃費のよい車両の購入につながることが分かった一方で、保有段階の課税におけるCO₂排出量の考慮は逆効果となる可能性が示唆された¹⁷。
- ・ CO₂排出量に応じた課税を導入したフランス・ドイツ・スウェーデンの3か国を対象に、導入前後における税率の増減と車両登録数の増減との関係を比較した研究において、取得段階において段階的な税率設定で導入したフランスの方が、保有段階において連続的な税率設定で導入したドイツ・スウェーデンより影響が大きかった（負の相関が強かった）との結果が得られた¹⁸。
- ・ オランダ環境評価庁が行った自動車所有者へのアンケート結果に基づく分析において、取得段階で課される税額を含んだ価格が車種の選択に影響を与える一方で、保有段

¹⁵ Brand, C., Anable, J., & Tran, M. (2013). Accelerating the transformation to a low carbon passenger transport system: The role of car purchase taxes, feebates, road taxes and scrappage incentives in the UK. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 49, 132-148.

¹⁶ Gallagher, K. S., & Muehlegger, E. (2011). Giving green to get green? Incentives and consumer adoption of hybrid vehicle technology. *Journal of environmental economics and management*, 61(1), 1-15.

¹⁷ Gerlagh, R., van den Bijgaart, I., Nijland, H., & Michielsen, T. (2018). Fiscal Policy and CO₂Emissions of New Passenger Cars in the EU. *Environmental & Resource Economics*, 69(1), 103-134.

¹⁸ Klier, T., & Linn, J. (2015). Using Taxes to Reduce Carbon Dioxide Emissions Rates of New Passenger Vehicles: Evidence from France, Germany, and Sweden. *American Economic Journal: Economic Policy*, 7(1), 212-242.

階の課税は車種の選択に大きな影響を与えないことが分かった¹⁹。

また、こうした実証研究を踏まえ、取得段階における課税を行っていないドイツのシンクタンクにおいて、政府に対し、保有段階の課税における環境インセンティブ機能の不十分さを指摘した上で、取得段階における環境性能に応じた課税を導入するよう、提言がなされている例もある²⁰。

環境性能割については、「消費税との二重課税」との主張もある。しかし、

- ・ 環境性能割は自動車の取得の事実に応じた課税力と認め課される税であり、広く消費一般に課される消費税とはそもそも課税根拠が異なること
- ・ 欧州諸国を中心に取得時の車体課税と消費税（付加価値税等）との併課が一般的であること
- ・ そのような整理の下に消費税率10%引上げ時に環境性能割が創設された経緯があること

に鑑みれば、二重課税との批判は当たらない。

<参考資料P. 38>環境性能割を廃止した場合のCO₂排出量への影響（環境省試算）

<参考資料P. 39～40>国際的な車体課税の動向

<参考資料P. 41>300万円の乗用車（新車）を取得した場合の税負担に係る国際比較

③ 環境性能割の今後の方向性

今なお新車販売の半分近くを非電動車が占めることを踏まえると、「2035年までに新車販売で電動車100%の実現」という政府目標の達成に向けて、非電動車から電動車への転換を更に促進していく必要がある。そのため、環境性能割については、その基本的な仕組みを維持した上で、政府目標達成に向けて、より効果的に環境インセンティブ機能を果たしていくための税制と整理するなど、その役割をより明確化することが重要である。

その上で、2035年の政府目標と統合的な税制のあり方として、電動車の購入に対して環境性能割を優遇し、取得時の負担軽減を図るべきである。一方で、非電動車に対しては、地方税法の規定に基づいて令和8年度税制改正において行うこととされている、各税率区分（自動車税は0～3%、軽自動車税は0～2%）の適用を受ける自動車の見直しの中で、税率区分の判定に用いる燃費基準達成度の厳格化等により、少なくとも現在以上の高い税率区分が適用されることとすべきである。ただし、電動車の中でもHVについては、非電動車の燃費性能を下回る車両

¹⁹ van Meerkerk, J., Renes, G., & Ridder, G. (2014). Greening the Dutch car fleet: the role of differentiated sales taxes. *Netherlands Environmental Assessment Agency (PBL)*.

²⁰ Bär, H., Runkel, M., & Kirchgäßner, B. (2020). Bewertung des Entwurfs der Bundesregierung zur Reform der Kfz-Steuer. *Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)*.

も存在するため、環境性能割の優遇に当たっては、2030年度燃費基準達成度等により示される環境性能の高いHV等に限定することが適当である。

なお、軽自動車については、登録車²¹に比して電動車の普及が遅れ、2030年度燃費基準達成度も低い状況にある。他方で、軽自動車の絶対的な環境負荷が登録車より低いこと等を理由として、既に環境性能割においては軽自動車の最高税率を2%とする措置が講じられている。このため、軽自動車税環境性能割の税率区分の設定に当たっては、2035年の政府目標との整合を基本としつつ、こうした軽自動車特有の状況等も勘案して検討する必要がある。

環境性能の高い電動車の購入に対して環境性能割を優遇し、取得時の負担軽減を図る場合、電動車の普及に伴って環境性能割の税収が逡減していくことになるが、当該減収分については、保有時の課税において、カーボンニュートラルの実現にも資する増収策を講じるなど、令和7年度与党税制改正大綱に示された「税収中立」の考え方に基づいて制度設計することが重要である。

<参考資料P. 42>HV・非電動車の2030年度燃費基準達成度の状況（登録車）

（２）乗用車以外の自動車に係る環境性能割のあり方

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「第7次エネルギー基本計画」においては、バス・トラックを含む商用車について、

- ・ 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

と明記している。

一般に、バス・トラックについては、乗用車に比して重い車が多い傾向にあり、引き続き、道路損傷等に応じた一定の税負担を求めることには合理性があると整理できる。ただし、バス・トラックのうち一定数を占める営業車に対しては、物価に及ぼす影響等を踏まえ、最高税率を2%とする特例が既に適用されており、また、生活交通路線の運行の用に供する乗合バスについては、特例により環境性能割が非課税とされている。

こうしたことも考慮しつつ、バス・トラックに係る環境性能割のあり方については、道路損傷等に応じた一定の税負担を求めることを前提に、乗用車の見直しに準じた取得時の負担軽減について検討が必要である。一方で、乗用車に比して電動化の目標年度が遠いこと等を踏まえ、当面の間は、各カテゴリーに定められ

²¹ 道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第3条に規定する普通自動車及び小型自動車を指す。

ている省エネ法に基づく燃費基準達成度に応じて税率を設定する枠組みを継続することで、環境性能に優れた車の取得を促すべきである。

＜参考資料P.43＞バス・トラックにおけるカーボンニュートラル達成に向けたロードマップ

7. 保有段階における課税のあり方の方向性

（１）乗用車に係る自動車税種別割のあり方（課税の基準）

① 総排気量を有しないEV等の取扱い

前述のとおり、自動車税種別割においては、乗用車に係る課税の基準として、総排気量が採用されているが、総排気量の値のないEV及びFCV（以下「EV等」という。）については、現在、最低税率（総排気量1,000cc以下の車両に対する税率）を一律に適用する取扱いとされている。

EV等に対する種別割（旧自動車税）の取扱いについては、昭和43年の通達²²において、総排気量が1,000cc以下に該当するものの車体を使用して製造されたEVに対する税率として、レシプロエンジン²³を搭載した自動車の税率との均衡を考慮し、自家用乗用車について18,000円（当時の最低税率）とされた。その後、平成13年度における取扱通知の改正²⁴においても「電気自動車²⁵である乗用車に係る税率については、総排気量1リットル以下の区分の税率によることが適当であること」と示され、現在に至っている²⁶。

その一方で、平成10年代まではEV等は広く普及していなかったが、バッテリー技術の革新等により、平成20年代以降、徐々にその普及が進み、同時に車格や性能等において多様な車両が国内市場で販売されるようになってきている。

こうした中において、EV等に対する種別割の税率が一律で最低税率とされていることについては、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、地方財政審議会としてもこれまで累次の提言で問題として指摘してき

²² 電気自動車に対する自動車税の税率について（昭和43年9月30日付け自治府第146号自治省税務局長通達）

²³ シリンダー内におけるピストンの往復運動により力を生み出すエンジンをいう。

²⁴ 地方税法の施行に関する取扱いについて（道府県税関係）の一部改正について（平成13年4月1日総税都第15号総務事務次官通知）

²⁵ 地方税法上、「電気を動力源とする自動車で内燃機関を有しないもの」（第149条第1項第1号）とされており、EVだけでなくFCVをも含む語として用いられている。

²⁶ この取扱通知は、標準税率の区分により難しい自動車について、都道府県が条例で「自動車の諸元により区分を設けて、種別割の税率を定めることができる。この場合においては、前各項の規定を適用して定められる税率（注：標準税率）と均衡を失しないようにしなければならない。」とする地方税法第177条の7第5項の規定を踏まえた技術的助言として、課税庁である都道府県に対して示されている。

た。特に、価格が著しく高い高級EVの車種が昨今において増加している²⁷が、高級EVは平均的な車両と比べて車両重量が極めて重く、道路損傷への影響が大きいことも勘案すれば、現行制度を早急に是正し、財産的価値の高い高級EVを所有する担税力の高い自動車の所有者には相応の税負担を求めるよう見直すべきである。

総排気量を有しないEV等について、財産的価値・道路損傷性を種別割の税率に適切に反映させるためには、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
- ・ 客観的な測定方法が明確に定められており、公平性が担保されること
- ・ 国土交通省が定める車検証の記録事項に含まれており、課税実務上、課税庁による捕捉が容易であること

等の条件を満たす指標を用いることが求められる。

早期の是正が必要であることを踏まえると、既に車検証の記録事項に含まれている「定格出力」「車両重量」が候補となりうるが、

- ・ 「定格出力」については、型式指定の際に複数の測定方法が認められており、また、複数のモーターを搭載している車両について車検証に記録されている「定格出力」は、車両全体の定格出力となっていない²⁸こと
- ・ 「定格出力」を課税の基準とすることに対しては、技術革新によりバッテリーの出力向上を目指している自動車メーカーの開発インセンティブを阻害するという指摘があること
- ・ 「車両重量」は、道路損傷性に直結する指標であるとともに、新車価格（財産的価値）との相関も「定格出力」より強いこと
- ・ 「車両重量」を課税の基準とすることは、道路損傷の軽減につながる車両の軽量化へのインセンティブとなり、自動車メーカーにおける技術開発の方向性にも合致すると考えられること

を考慮すれば、EV等に係る新たな課税の基準は「車両重量」とすることが適当である。

なお、「車両重量」を基準とするEV等に係る新たな税率の設定等については、政

²⁷ 例えば、新車価格（税抜）が1,000万円を超える車種は、令和4年度の25車種から、令和7年度には59車種に増加している。なお、登録車である自家用乗用車について、全てのパワートレインを通じた平均新車価格は約350万円である（令和6年度新車新規ベース）。

²⁸ 現在、複数モーターを有している車両については、各原動機の定格出力の合算値が記載されており、車両全体の定格出力ではない場合がある。

府・与党における税制改正に向けた議論の中で具体的に検討されるべきである。その上で、当該検討に際しては、

- ・ EV等は他のパワートレインに比べ、比較的高額で財産的価値が高く、また重い傾向にあるため道路損傷性も高いと認められる一方で、
- ・ 我が国では諸外国に比してEV等の普及が遅れており、国においてCEV補助金等を通じて更なる普及を進めている段階にあることにも留意が必要である。

こうした現状等に鑑みれば、EV等に係る新たな種別割の税率の平均的な水準は、HVをはじめとしたそれ以外のパワートレインにおける現行の平均的税負担水準と同水準とすることを基本とすべきである。

<参考資料P. 44>乗用車に係る自動車税種別割の課税の基準

<参考資料P. 45>EV・FCVと他のパワートレインとの比較

<参考資料P. 46>EVに対する自動車税種別割の現状と課題

<参考資料P. 47>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）

② EV等以外のパワートレインにおける取扱い

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等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、EV等以外のパワートレインについては、現在でも「総排気量」が新車価格・車両重量と一定の相関を有しており、財産的価値・道路損傷性を十分に捕捉できていることから、制度の大改正による多大なコストを要してもなお「総排気量」による課税を全面的に転換するに足る合理的な理由は現時点において見だし難い。そのため、国内販売シェアの過半を占めるHVをはじめ、エンジンを搭載し、総排気量を有する車両については、「総排気量」を課税の基準として維持することが妥当である。

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した場合、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等の税負担が比較的重くなることとなる。道路損傷負担金的性格にはなじむものの、現在、最低税率が適用されているEV等において急激な税負担の増加が生じうる見直しは、カーボンニュートラルの実現に向けた環境政策の方向性に逆行するという課題がある。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」という一つの指標に基づいて税額を定める現行制度より分かりにくく、簡素な税制と逆行する点も大きく懸念される。なお、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を用いて行う必

要があることは当然留意すべきである。

また、中長期的には、パワートレインの多様化など自動車の技術開発の動向等に応じ、適切な課税の基準について不断に検証することも重要である。

自動車税種別割においては、昭和25年度の創設時以来、物価上昇等を理由に累次に税率を引き上げてきたが、平成元年度に引上げを行って以降、約30年間税率を据え置いた上に、令和元年の消費税率10%引上げ時には税率の引下げを行った。その結果、登録車である自家用乗用車の新車価格（税抜）が直近10年で1.5倍に上昇している中、1台あたりの種別割税収は下落し、その財産的価値に係る実質的な税負担は低下している状況にある。

こうした状況に鑑みれば、仮に環境性能割において、環境性能の高い電動車を購入する場合に更なる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、少なくとも「税収中立」の考え方に基づいて制度設計することが極めて重要である。

<参考資料P.48>新車価格と1台あたり種別割負担額の推移（登録車・自家用乗用車）

（２）バス・トラックに係る自動車税種別割のあり方（課税の基準）

自動車税種別割の課税の基準について、バスについては乗車定員が、トラックについては最大積載量が用いられており、EV等とそれ以外のパワートレインとの間で課税の公平性を欠く特段の事情がないこと等を踏まえれば、バス・トラックに係る自動車税種別割のあり方については、基本的に現行の仕組みを継続することが適当である。

（３）軽自動車税種別割のあり方

軽自動車規格は、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ており、大きさ及び総排気量において登録車と区分されている。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、我が国の新車販売台数の4割程度を占めている。

近年、総排気量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が進んでおり、また、軽自動車の中でも特にEVについては相対的に価格が高く、車両重量も重い傾向にある。

その一方で、軽自動車税種別割については、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

等の理由から税率が引き上げられ、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）における税率は10,800円と、従前の1.5倍に見直されたところである。

その後、登録車との価格差等が大幅に拡大していない現況等を踏まえれば、直ちに見直しを行う状況にはないと認められる。その上で、軽自動車におけるEVの普及状況等にも留意しつつ、引き続き、軽自動車と登録車のバランス等については注視する必要がある。

<参考資料P.49>軽自動車の状況

（４）グリーン化特例のあり方（環境性能）

種別割におけるグリーン化特例は、環境性能割が非課税となっているEV、FCV、PHEV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車両の普及を促す仕組みである。今後とも、税制としてカーボンニュートラルの実現に積極的に貢献していくため、「グッズ減税・バズズ課税」の考え方に立脚し、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である。

グリーン化特例のうち重課の制度は、新規登録から13年（ディーゼル車は11年）経過した車両について、種別割の税額を概ね15%（軽自動車税は概ね20%）重課する仕組みとなっている。一部の自動車関係団体からは制度の合理性に疑問を呈する意見があったが、この制度は、最新の車両に比べて、相対的に環境負荷が大きい一定年数を経過した車両について重課することにより、全体として、環境性能に優れた車両の普及を促す効果を有する仕組みとして評価できる。

現行制度では、重課対象となる車両から電動車が全て除外されているが、このうちHVについては、

- ・ グリーン化特例（軽課）等、他の制度と比較した場合の取扱いが不均衡となっていること
- ・ 非電動車と同様に、一定の車齢が経過した車両は最新の車両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）の適用について検討すべきである。

<参考資料P.50>各パワートレインにおける課税上の取扱いのあり方（自家用乗用車の場合）

8. 車体課税に関するその他の課題について

(1) 営自格差

自動車税及び軽自動車税においては、環境性能割・種別割の双方において、営業用自動車の税率を自家用自動車より低く設定している（営自格差）。例えば総排気量が1,500cc超2,000cc以下の自家用乗用車における自動車税種別割の税率は、自家用自動車が36,000円であるのに対し、営業用自動車は9,500円と、3分の1以下の水準となっている。

特に道路損傷負担金的性格の観点から、道路の利用頻度は営業用自動車の方が高いこと等に鑑みれば、現行の税率の格差は合理性を欠いているという指摘もある。

一方で、営業用自動車によって運行され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、営業用トラック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に配慮することが必要である。

<参考資料P.51> 営自格差

(2) 自動車ユーザー等への周知期間、課税庁（地方団体）等の準備期間の確保

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、見直しの内容等に係る周知・広報を十分に行うことが重要である。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、税条例の改正や基幹税務システムの改修等の対応が必要となるため、施行に一定の準備期間を要することを十分に踏まえ、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に検討すべきである。

<参考資料P.52> 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

おわりに

自動車産業は、我が国の経済や地域の雇用を支える裾野の広い基幹産業であり、CASEに代表される環境の変化に伴って世界的に競争が激化している中において、税制としても、我が国の自動車産業の国際競争力の維持・強化に資する仕組みを構築していくことが求められる。

一方で、自動車の安全・安心な走行のためには、地方団体等において道路等の社会インフラが適切に整備・管理されることが必要不可欠であり、その他の自動車に起因して提供される行政サービスも含めて、その財源を安定的に確保していくことも重要である。

加えて、気候変動問題が喫緊の課題となる中で、2050年のカーボンニュートラルの実現に向け、国を挙げて積極的に取組を進めていくことも重要な課題であり、自動車起源のCO₂排出量が日本全体の2割弱を占めることを踏まえれば、環境性能のより優れた車両の普及を促す仕組みを組み込むことも車体課税の検討に当たって欠かすことのできない要素である。

本検討会においては、こうした基本的な認識に立ちつつ、今後の我が国の自動車産業の進むべき方向性と地方税としての車体課税のあり方の両立について真摯に検討を進めてきた。

その結果として、

- ・ 2035年までに新車販売で電動車100%化を目指す政府目標に向け、環境性能の高い電動車の積極的な普及を促すために取得時の負担軽減を図るとともに、
- ・ 税の性格等に照らした合理的な範囲において、特に財産的価値や道路損傷性が高い高級EVの車種が充実してきていることを踏まえ、異なるパワートレイン間における保有時の税負担の公平を図ること等により、
- ・ 令和7年度与党税制改正大綱に示された「税収中立」の考え方を踏まえ、社会インフラの整備・管理等に係る地方財源を安定的に確保することが重要であるとの結論に至ったところである。

本検討会の提言が、今後の政府・与党における税制改正等の議論に活かされ、より望ましい車体課税制度の構築につながることを期待する。

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」開催要綱

(令和 7 年 3 月 21 日 地方財政審議会決定)

1. 趣 旨

令和 7 年度与党税制改正大綱において示された自動車関係諸税の総合的な見直しに関し、地方財政審議会の下で本検討会を開催し、令和 8 年度税制改正に向けて、専門的検討を行う。

2. 名 称

本検討会は、「自動車関係税制のあり方に関する検討会」（以下「検討会」という。）と称する。

3. 構 成

地方財政審議会委員、別紙に掲げる地方財政審議会特別委員（関連する分野の学識経験者として、地方財政審議会令第 2 条第 2 項に基づき総務大臣が任命）をもって、検討会を構成する。

4. 運 営

- (1) 検討会に座長を置き、地方財政審議会会長がこれを務める。
- (2) 検討会は、座長が運営する。
- (3) 検討会は、必要に応じ、関係者の出席を求めることができる。
- (4) 検討会の会議は、原則として公開しないが、会議終了後、配布資料を公表するとともに、必要に応じブリーフィングを行う。また、速やかに会議の議事概要を作成し、これを公表するものとする。
- (5) この要綱に定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項は、座長が決定する。

自動車関係税制のあり方に関する検討会 委員（敬称略）

（地方財政審議会委員）

◎小西 砂千夫 会長

内田 明憲

西野 範彦

古谷 ひろみ

星野 菜穂子

（特別委員）

赤井 伸郎 大阪大学大学院国際公共政策研究科教授

岡村 忠生 京都大学名誉教授

柏木 恵 キヤノングローバル戦略研究所研究主幹

勢一 智子 西南学院大学法学部教授

諸富 徹 京都大学大学院公共政策大学院教授

（◎は座長）

自動車関係税制のあり方に関する検討会 開催実績

第1回：令和7年4月23日（水）

- （1）検討会の運営について
- （2）自動車税・軽自動車税の現状等について
- （3）自由討議
- （4）今後の検討会の進め方について

第2回：令和7年5月20日（火）

- （1）自動車産業の現況・今後の方向性について（経済産業省）

第3回：令和7年6月24日（火）

- （1）第1回検討会で寄せられた質問等に対する説明について

第4回：令和7年7月23日（水）

- （1）道路事業について（国土交通省）
- （2）燃費基準の概要等について（塩路昌宏 京都大学名誉教授）

第5回：令和7年8月19日（火）

- （1）自動車関係税制のあり方に関するヒアリング
 - ・ 一般社団法人全国軽自動車協会連合会
 - ・ 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

第6回：令和7年8月22日（金）

- （1）自動車関係税制のあり方に関するヒアリング
 - ・ 一般社団法人日本自動車工業会
 - ・ 一般社団法人日本自動車販売協会連合会
 - ・ 一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会
 - ・ 公益社団法人全日本トラック協会

第7回：令和7年8月27日（水）

- （1）自動車関係税制のあり方に関するヒアリング
 - ・ 全国知事会 ・ 全国市長会 ・ 全国町村会
 - ・ 一般社団法人日本自動車連盟
 - ・ 全日本自動車産業労働組合総連合会
 - ・ 公益社団法人日本バス協会
 - ・ 日本自動車輸入組合

第8回：令和7年9月2日（火）

- （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

第9回：令和7年9月12日（金）

- （1）これまでの議論を踏まえた論点の整理について

第10回：令和7年9月26日（金）

- （1）これまでの議論を踏まえた論点の整理について

第11回：令和7年10月6日（月）

- （1）これまでの議論を踏まえた論点の整理について

第12回：令和7年10月20日（月）

- （1）自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（素案）について

第13回：令和7年10月30日（木）

- （1）自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（案）について

自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書 参考資料一覧

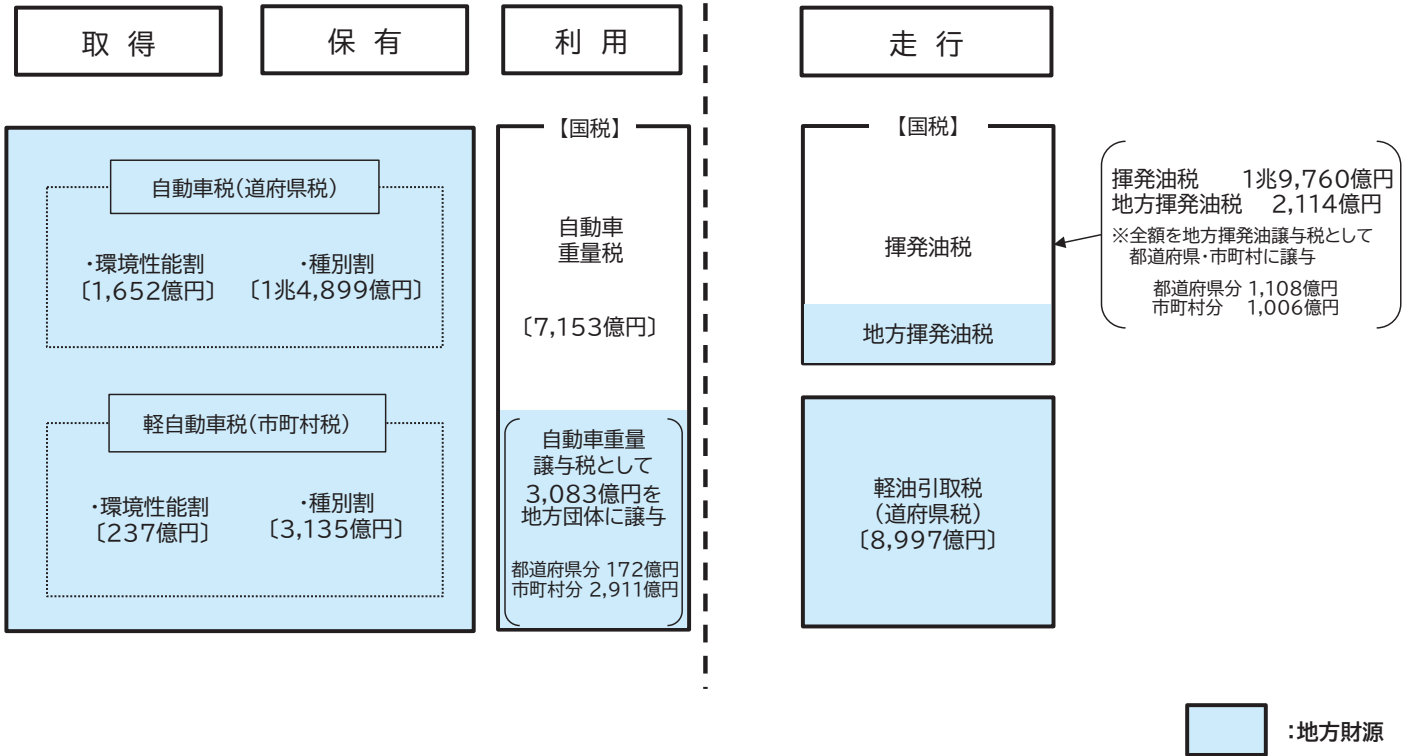
自動車関係諸税（車体課税＋燃料課税）の概要	1
車体課税（地方税）の税収推移	2
自動車税・軽自動車税（環境性能割）の概要	3
自動車取得税の主な沿革	6
社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律（平成 24 年 8 月 22 日法律第 68 号）（抄）	7
自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（平成 25 年 11 月）（概要）	8
自動車取得税の廃止・環境性能割の創設に関する与党税制改正大綱の内容	10
自動車税・軽自動車税（環境性能割）の沿革	11
自動車税・軽自動車税（種別割）の概要	12
自動車税・軽自動車税（種別割）の主な沿革	14
自動車税（種別割）の税率の推移	16
軽自動車税（種別割）の標準税率の推移	17
グリーン化特例の概要（種別割）	18
（参考）自動車重量税	19
環境性能割の地方税法上の位置づけ	21
二酸化炭素排出量の現状（2023 年度確報値）	22
地球温暖化対策計画（抄）（令和 7 年 2 月 18 日閣議決定）	23
国内市場における電動化の状況と今後の方向性	24
主要地域の市場における電動化の動向	25
省エネ法に基づく自動車の 2030 年度燃費基準	26
自動車排出ガス規制	28
自動車に関する行政サービスと自動車関係諸税（車体課税＋燃料課税）の状況	29
地方団体管理道路等の現況	30
今後の財政需要の見通し等	31
社会インフラの老朽化対策に係る財政需要	33
自動運転移動サービスに求められるインフラ支援（一般道）	34
車体課税の意義に係るアカウントビリティの確保・強化（可児市の事例）	35
自動車税環境性能割の税率の適用状況（令和 6 年度新車新規ベース）	36
乗用車の新車販売に占める電動車の割合	37
環境性能割を廃止した場合の CO ₂ 排出量への影響（環境省試算）	38
国際的な車体課税の動向	39
300 万円の乗用車（新車）を取得した場合の税負担に係る国際比較	41
HV・非電動車の 2030 年度燃費基準達成度の状況（登録車）	42
バス・トラックにおけるカーボンニュートラル達成に向けたロードマップ	43
乗用車に係る自動車税種別割の課税の基準	44
EV・FCV と他のパワートレインとの比較	45
EV に対する自動車税種別割の現状と課題	46
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）	47
新車価格と 1 台あたり種別割負担額の推移（登録車・自家用乗用車）	48
軽自動車の状況	49
各パワートレインにおける課税上の取扱いのあり方（自家用乗用車の場合）	50
営自格差	51
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	52

参 考 資 料

自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の概要

車体課税(2.7兆円)は8割超が地方財源(2.3兆円)
(うち都道府県分1.6兆円、市町村分0.7兆円)

燃料課税(3.1兆円)は4割程度が地方財源(1.1兆円)
(うち都道府県分1.0兆円、市町村分0.1兆円)

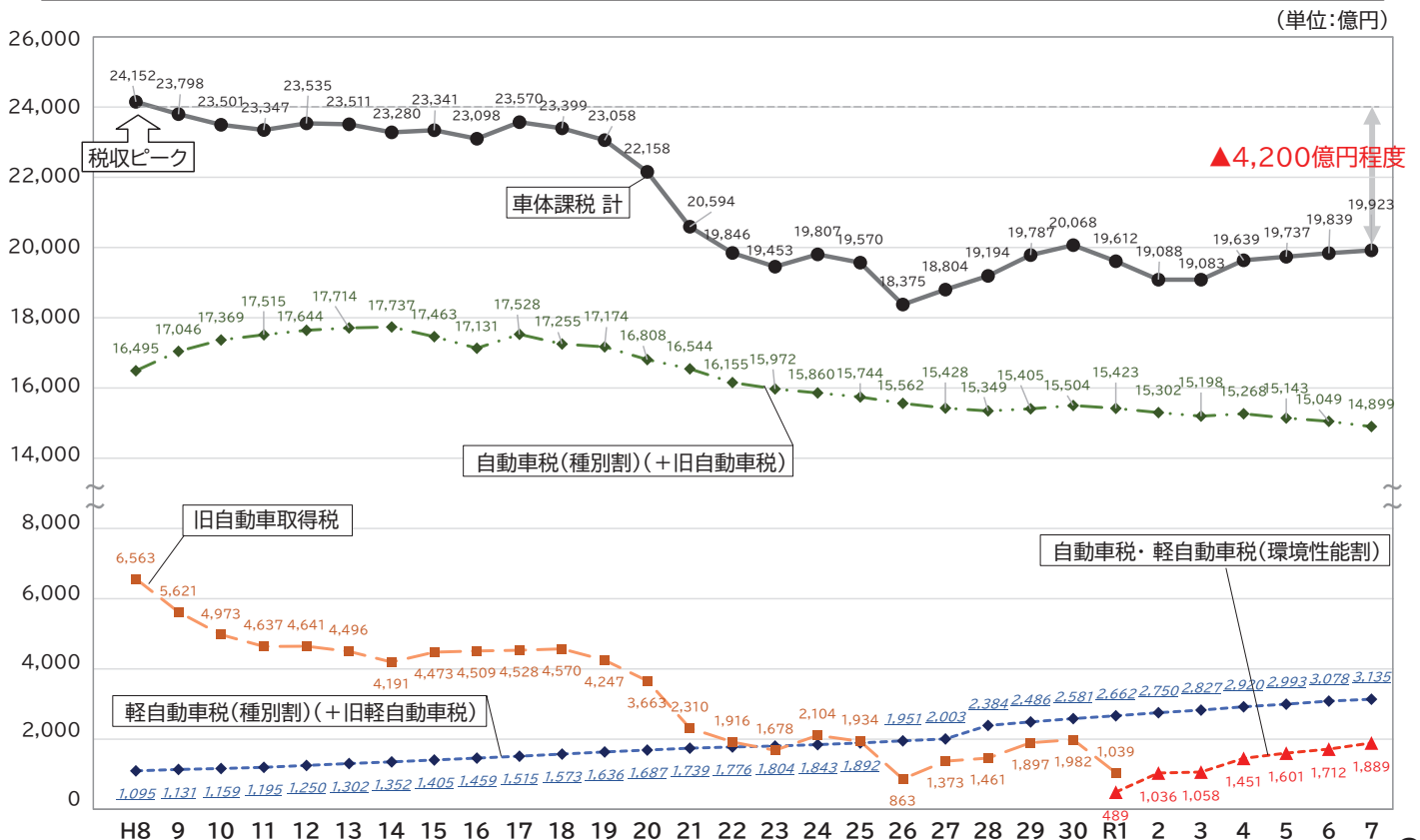


※ 税額について、地方税は令和7年度地方財政計画額(市町村分の財源には、環境性能割交付金及び軽油引取税交付金を含む。)、国税は令和7年度当初予算額により計上している。

1

車体課税(地方税)の税収推移

○ 令和7年度においては1兆9,923億円、ピーク時の平成8年度と比較すると▲4,200億円程度の減と見込まれている。



2

自動車税・軽自動車税(環境性能割)の概要①

項 目	自動車税(環境性能割)	軽自動車税(環境性能割)
1. 課税団体	都道府県	市区町村 ※ただし、当分の間、都道府県が賦課徴収を行う
2. 課税客体	自動車の取得(特殊自動車を除く)	三輪以上の軽自動車の取得(特殊自動車を除く)
3. 納税義務者	自動車等の取得者	
4. 課税標準	自動車等の通常の取得価額 ※その他バリアフリー自動車や先進安全装置を備えたバス・トラックについての課税標準の特例等あり	
5. 税 率	0～3%(環境性能等に応じて税率が決定) ※営業用自動車及び軽自動車は、0～2%(当分の間の措置)	
6. 免 税 点	50万円	
7. 徴収方法	申告納付	
8. 交 付 金	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、100分の43を市区町村に交付 (更に政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分を交付) ※令和3年度以前は都道府県に納付された税額の100分の95のうち、100分の47を市区町村に交付	
9. 税 収	1,889億円(令和7年度地方財政計画額) ※自動車税環境性能割:1,652億円、軽自動車税環境性能割:237億円	
10. 沿 革	令和元年 消費税率10%への引上げ(令和元年10月)に伴い環境性能割の創設 (参考:自動車取得税) 昭和43年 都道府県及び市町村の道路に関する費用に充てるため、目的税として創設(税率3%) 昭和49年 自家用自動車(軽自動車を除く)に特例税率(いわゆる暫定税率)を導入(3%→5%) 平成21年 道路特定財源の一般財源化に伴い、目的税から普通税に改め、使途制限を廃止 平成22年 これまでの10年間の暫定税率は廃止した上で、当分の間、5%の税率水準を維持 平成26年 消費税率8%への引上げに伴う当分の間税率の見直し(自家用5%→3%、営業用及び軽自動車3%→2%) 令和元年 消費税率10%への引上げ(令和元年10月)に伴い廃止	

3

自動車税・軽自動車税(環境性能割)の概要②

- 環境性能割は、自動車がかたらすCO₂排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した**原因者負担金的性格**を有している。
- **環境インセンティブを強化する観点から、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組み**として設計。
⇒ **環境性能割が課税されるのは、ガソリン車等の「燃費性能の悪い(CO₂排出量の多い)自動車」となっている。**
- 自動車税・軽自動車税環境性能割(約1,900億円)は**貴重な地方団体の財源**となっている。

環境性能割の税収 **1,889億円**のうち都道府県分:約890億円 うち市町村分:約999億円
(R7地財計画ベース)

(乗用車)

車 種	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	

(参考)R6適用件数の割合(件数)		
税率区分	自動車税	軽自動車税
非課税	約半数が非課税	
	54.8% (約141万台)	44.2% (約55万台)
1%	2.3% (約6万台)	32.1% (約41万台)
2%	3.9% (約10万台)	23.7% (約30万台)
3% (軽は2%)	38.9% (約100万台)	

※ 自家用の自動車の場合の税率

4

自動車税・軽自動車税(環境性能割)の概要③

(軽量・中量バス)				(軽・軽量・中量トラック)						(重量バス・トラック)					
区 分			税 率	区 分			税 率			区 分			税 率		
排ガス要件		燃費要件		排ガス要件		燃費要件	軽	軽量	中量	排ガス要件		燃費要件			
電気自動車、燃料電池自動車、 天然ガス自動車、プラグインハイブリッド車				電気自動車、燃料電池自動車、 天然ガス自動車、プラグインハイブリッド車				非課 税	非課 税	非課 税	電気自動車、燃料電池自動車 天然ガス自動車、プラグインハイブリッド車				
ガ ソ リ ン ・ デ ィ ゼ ル 車	★★★★ H21規制適合	2020年度基準 110%達成～	非課税	★★★★ H21規制適合	2022年度基準 105%達成～	×	×								
	★★★★ H30規制適合／ H21規制▲10%	2020年度基準 105%達成～		★★★★ H30規制適合／ H21規制▲10%	2022年度基準 100%達成～	1%	1%								
	★★★ H21規制適合			★★★ H21規制適合		×	×								
	★★★★ H30規制適合／ H21規制▲10%	2020年度基準 100%達成～		★★★★ H30規制適合／ H21規制▲10%	2022年度基準 95%達成～	2%	2%								
	★★★ H21規制適合			★★★ H21規制適合		3% →2%	3%		2%	3%					
上記以外			3%	上記以外						上記以外			3%		

※ いずれも自家用の自動車の場合の税率

5

自動車取得税の主な沿革

○ 昭和30年代 法定外普通税としての自動車取得税の創設

地方財政の悪化と財政再建の要請のもと、財源を求める道府県の一部で法定外普通税として自動車取得税が創設される。

【課税団体：北海道、山形県、長野県、三重県、京都府、和歌山県、徳島県、愛媛県】

【税率：100分の0.8～100分の3】

○ 昭和43年 自動車取得税の創設

【創設の理由】 地方道(特に市町村道)の整備の立ち後れから、道路整備の緊急性と道路目的財源における国、地方配分の状況を勘案し、道路特定財源(目的税)として創設。

【課税根拠】 著しい自動車の増加と道路整備の必要性との関連、自動車による道路使用と道路整備の密接な受益関係に着目し、自動車の取得者に、取得の際の担税力に応じて負担を求めるもの。

○ 平成21年 自動車取得税の一般財源化・エコカー減税の創設

【自動車取得税の一般財源化】

「平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止し、地方税法などの所要の改正を行う。」(H21与党税制改正大綱)とされ、自動車取得税についても、目的税から普通税に改められ、使途制限が廃止された。

【エコカー減税の創設】

自動車の買換え・購入需要を促進するとともに、低炭素社会の実現を目指すため、環境性能の優れた新車の取得について、3年間の時限的軽減措置(H21.4～H24.3)を講ずることとされ、以降、自動車取得税廃止まで、基準の見直しを行いながら延長された。

6

社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための 消費税法の一部を改正する等の法律(平成24年8月22日法律第68号)(抄)

(税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策に関する措置)

第七条 第二条及び第三条の規定により講じられる措置のほか、政府は、所得税法等の一部を改正する法律(平成十一年法律第十三号)附則第百四条第一項及び第三項に基づく平成二十四年二月十七日に閣議において決定された社会保障・税一体改革大綱に記載された消費課税、個人所得課税、法人課税、資産課税その他の国と地方を通じた税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策について、次に定める基本的方向性によりそれらの具体化に向けてそれぞれ検討し、それぞれの結果に基づき速やかに必要な措置を講じなければならない。

一 消費課税については、消費税率(地方消費税率を含む。以下この号において同じ。)の引上げを踏まえて、次に定めるとおり検討すること。

(略)

カ 自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化(環境への負荷の低減に資するための施策をいう。)の観点から、見直しを行う。

社会保障・税一体改革に関する三党実務者間会合合意文書(平成24年6月15日) 税関係協議結果

政府提出の税制抜本改革2法案については、以下のとおり修正・合意した上で、今国会中の成立を図ることとする。

○ 第7条(消費税率引上げに当たっての検討課題等)について

・ 自動車取得税及び自動車重量税については、第7条第1号ワ※法案修正後はカの規定に沿って抜本的見直しを行うこととし、消費税率(国・地方)の8%への引上げ時までに結論を得る。

7

自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書(平成25年11月)(概要)①

○ 報告書は、政府・与党における検討に資するよう、税収を確保しつつ、環境性能等に応じた課税・負担軽減の重点化を図る複数の選択肢を提示し、それらに対する評価を提示。

【税率区分の指標の基本的な考え方について】

- ・ 自動車税の税率区分の指標として、現時点では、自動車の持つ経済的価値を外形的に把握できる排気量が、一定の合理性を持っていると考えられる。
- ・ 税収確保の観点も踏まえ、当面は、排気量を課税標準の中心として維持することが適当である。
- ・ 将来的にはハイブリッド自動車や過給器(ターボチャージャー等)を搭載した自動車、電気自動車や燃料電池車等の普及が進むと考えられること等から、今後の課題として、財産税にふさわしい課税標準の導入について、検討していくことも必要である。
- ・ 車体課税の環境課税としての性格を強化していく観点からは、「排気量」の値を持たない電気自動車等については、現在、1,000ccクラスの小型自動車の税率を適用しているが、その財産価値に応じ「みなし排気量」を与えることなどを検討する必要がある。
- ・ 経済産業省及び国土交通省が省エネ法に基づいて自動車の燃費基準を定め、燃費値を把握していること、燃費値はエネルギー消費効率を示す指標として消費者に広く浸透していることを踏まえ、車体課税においても、課税標準又はこれを補完する要素として、燃費値を用いることを検討すべきである。
- ・ なお、現時点で、CO2排出量については、具体的に把握することが法律上要請されていないこと等から、使用は困難であるが、将来の課題として、環境負荷をより正確に反映する観点も含め、引き続き検討を行うべきである。

自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書(平成25年11月)(概要)②

【環境性能等に応じた課税の制度設計に関する提案】

○ 課税のタイミングについて案A～案Cの3例、課税の方法について案1～案3の3例の選択肢を提示。

①課税のタイミング

案A:自動車登録期間全体

案B:取得から最初の継続検査までの3年度間

案C:購入時に初年度特例課税(First Year Rate)を実施又は環境性能割を導入

- ・ 課税のタイミングとしては、購入時点の差が最もインセンティブとして効果的であることから、案Cがグリーン化機能が最も強いと評価できる。また、徴税効率の観点から、購入時における課税が効果的なことにも留意する必要がある。
- ・ なお、案A～案Cの選択はどれか一つに限られるものではなく、取得時のみならず平年時の自動車税及び軽自動車税においてもグリーン化機能を担わせるべきとの観点からは、案Cを基本に据えつつ案Aの要素を入れ込んでいくなど、複数案を組み合わせることもあり得るものである。

②課税の方法

案1:現在の排気量割に加えて、燃費性能を課税標準として課税

税額 = (基準燃費値 - 当該車の燃費値) × 税率(一定額)

案2:現在の排気量に応じた税額を、燃費に応じ補正して課税

税額 = 税率 × [1 + {(基準燃費値 - 当該車の燃費値) × 税率(割増率)}]

案3:燃費値及び取得価額(一定額の基礎的な控除を導入)をベースとして課税

方式①: 控除額を燃費値に応じて補正する方法

税額 = [取得価額 - {基礎控除額 + 燃費控除額 × (燃費値 - 基準燃費値)}] × 税率

方式②: 税率を燃費値に応じて補正する方法

税額 = (取得価額 - 基礎控除額) × {基本税率 + (基準燃費値 - 燃費値) × 補正税率}

- ・ 課税方式については、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ことから、案3が最もグリーン化機能が強いと評価できる。

9

自動車取得税の廃止・環境性能割の創設に関する与党税制改正大綱の内容

平成25年度与党税制改正大綱(抄)

第一 2(3)②

- イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることを前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。
- (ロ) 消費税率10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

平成26年度与党税制改正大綱(抄)

第一 2(1)

- ① (略)自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時(平成27年10月予定)に廃止する。そのための法制上の措置は、消費税率10%段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる。
- ② (略)消費税率10%段階において、平成25年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税(環境性能割)を、自動車税の取得時の課税として実施することとし、平成27年度税制改正で具体的な結論を得る。その大要は、以下のとおりとする。
- イ 課税標準は取得価額を基本とし、控除及び免税点のあり方等について併せて検討する。税率は、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、0～3%の間で変動する仕組みとする。具体的な燃費基準値達成度の税率への反映方法等については、省エネ法に基づく平成32年度燃費基準への円滑な移行を視野に入れて検討を行う。

平成28年度与党税制改正大綱(抄)

第一 5

自動車取得税については、平成26年度与党税制改正大綱等を踏まえ、消費税率10%への引上げ時である平成29年4月1日に廃止するとともに、自動車税及び軽自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能割をそれぞれ平成29年4月1日から導入する(注:消費税率の引上げが平成31年10月に延期されたことから平成31年10月1日から導入)。

環境性能割においては、税率区分として平成32年度燃費基準を用いるとともに、平成27年度燃費基準も一部用いることとし、自動車の消費を喚起するとともに、自動車取得税の廃止と環境性能割の導入を通じた負担の軽減を図る。環境性能割の税率区分については、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2年毎に見直しを行う。

10

自動車税・軽自動車税(環境性能割)の沿革

○令和元年 環境性能割の導入、環境性能割の臨時的軽減

【環境性能割の導入】※令和元年10月～

消費税率の10%への引上げにあわせ、自動車取得税を廃止・自動車税に環境性能割を導入

【環境性能割の臨時的軽減】

消費税率の10%への引上げに伴う自動車の取得時の負担感を緩和

⇒ 令和元年10月～令和2年9月までの間

自家用自動車(登録車及び軽自動車)の環境性能割の税率を1%分軽減
(地方税収の減収は、全額国費で補てん)

○令和3年 環境性能割の税率区分の見直し

・新たな2030年度燃費基準の下で税率区分を見直し(軽減対象車の割合は従前と同水準)

・クリーンディーゼル車を構造要件による非課税対象から除外(2年間の激変緩和措置)

○令和5年 環境性能割の税率区分の見直し

・新型コロナウイルス感染症等を背景とした半導体不足等の状況を踏まえ、異例の措置として、従前の税率区分を令和5年12月末まで据え置き

・2035年電動車100%(乗用車新車販売)とする政府目標と整合させ、電動車の一層の普及促進を図る観点から、各税率区分における燃費基準達成度を3年間で段階的に引き上げ

11

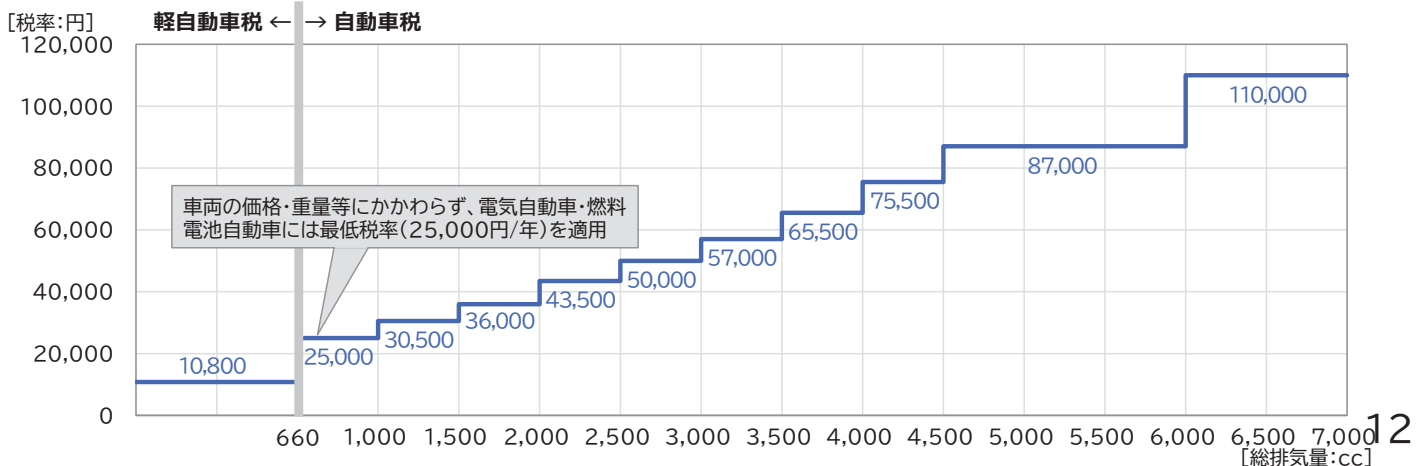
自動車税・軽自動車税(種別割)の概要①

○ 自動車税・軽自動車税(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。

○ 課税の基準として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)等が採用されている。

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



12

自動車税・軽自動車税(種別割)の概要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
	1,000cc超 1,500cc以下	8,500円
	1,500cc超 2,000cc以下	9,500円
	2,000cc超 2,500cc以下	13,800円
	2,500cc超 3,000cc以下	15,700円
	3,000cc超 3,500cc以下	17,900円
	3,500cc超 4,000cc以下	20,500円
	4,000cc超 4,500cc以下	23,600円
トラック 最大積載量	1t以下	6,500円
	1t超 2t以下	9,000円
	2t超 3t以下	12,000円
	3t超 4t以下	15,000円
	4t超 5t以下	18,500円
	5t超 6t以下	22,000円
	6t超 7t以下	25,500円
	7t超 8t以下	29,500円
バス 乗車定員	30人以下	12,000円
	30人超 40人以下	14,500円
	40人超 50人以下	17,500円
	50人超 60人以下	20,000円
	60人超 70人以下	22,500円
	70人超 80人以下	25,500円
	80人超	29,000円
	一般乗合用以外	64,000円

※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。

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)	
	二輪の小型自動車<250cc超>		6,000円	
二輪等（ミニカーを含む）	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。

13

自動車税・軽自動車税(種別割)の主な沿革①

○昭和25年 現行の自動車税創設

シャープ勧告を受けた地方税制の改革により現在の地方税法が制定

自動車税の課税対象から自動車の取得が除外され、自動車附加税(市町村税)が廃止

○昭和29年 自転車荷車税の創設等

○昭和33年 自転車荷車税廃止・軽自動車税創設

・零細課税を整理する観点から自転車荷車税を廃止

・うち原動機付自転車は存続させ、

道府県税から二輪の小型自動車及び軽自動車の移譲を受け、

市町村税として新たに軽自動車税を創設

○昭和54年 自動車税・軽自動車税の税率の引き上げ・税率区分の変更

・税率区分を軸距→排気量に変更

(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)

○平成元年 普通乗用自動車に係る税率の改正

小型自動車と普通自動車の間の税率引き上げ幅を大幅に縮小

→ 普通自動車の需要が急速に拡大したこと、

普通自動車を日本に輸出している諸外国からガット規定違反であるとの指摘が

あったことによる

14

自動車税・軽自動車税(種別割)の主な沿革②

○平成13年 自動車税のグリーン化制度の創設

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27年 軽自動車税の税率の引上げ(軽四輪車等)

自家用乗用車は1.5倍に、その他の区分は約1.25倍に引上げ(平成26年度税制改正)

○平成28年 軽自動車税への経年車重課、グリーン化特例(軽課)の導入

二輪車等に係る軽自動車税の税率の引上げ

- ・初回の新規検査から13年を経過した軽四輪車等について
標準税率の概ね20%を重課する措置を導入(平成26年度税制改正)
- ・一定の環境性能を有する軽四輪車等について、
税率を軽減するグリーン化特例(軽課)を導入(平成27年度税制改正)

○令和元年 「種別割」への名称変更、種別割の標準税率の引下げ

- ・自動車税環境性能割の導入に伴い、従来の(軽)自動車税を
「(軽)自動車税種別割」に名称変更
- ・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、
自動車税種別割の税率を引下げ

15

自動車税(種別割)の税率の推移

【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	16,000	12,000	18,000		23,500		25,500	29,500	29,500		25,000
	1.0ℓ超1.5ℓ以下				14,000	21,000		27,500		30,000	34,500	34,500		30,500
	1.5ℓ超2.0ℓ以下				16,000	24,000		31,500		34,500	39,500	39,500		36,000
普通自動車	2.0ℓ超2.5ℓ以下	15,000	30,000	軸距 3.048m 以下 36,000		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			軸距 3.048m 超 60,000	軸距 3.048m 超 90,000		軸距 3.048m 超 117,000		77,000	88,500	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										129,000	148,500	111,000	
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	

(注) H13まで、4t超5t以下のトラックのみ税率を法定(営業用も同様)

【営業用】

区分		S27	S28	S29	S37	S40	S50	S51	S52	S54	S59	H1	H14	R1
小型自動車	1.0t以下	3,000	4,200	8,000	6,000	6,000		7,000		7,000	7,500	7,500		
	1.0t超1.5t以下				7,000	7,000		8,000		8,000	8,500	8,500		
	1.5t超2.0t以下				8,000	8,000		9,000		9,000	9,500	9,500		
普通自動車	2.0t超2.5t以下	10,000	14,000	軸距 3.048m 以下 15,000		軸距 3.048m 以下 22,500		軸距 3.048m 以下 26,000		24,000	25,000	13,800		
	2.5t超3.0t以下											15,700		
	3.0t超3.5t以下											17,900		
	3.5t超4.0t以下			軸距 3.048m 超 30,000	軸距 3.048m 超 45,000	軸距 3.048m 超 52,000		26,000	27,500	20,500				
	4.0t超4.5t以下									23,600				
	4.5t超6.0t以下									27,200				
	6.0t超									40,700				
トラック(4t超5t以下)		10,000	14,000	14,000				17,500		17,500	18,500		6,500～ 29,500	

※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。

16

軽自動車税(種別割)の標準税率の推移

区 分				S25	S28	S29	S30	S33	S36	S37	S40	S51	S54	S59	S60	H27	H28	R1	R7			
原動機付 自転車 (125cc以下)	50cc以下			500	自転車税 200	自転車荷車税 500	500	500	—	—	—	650	700	1,000	—	—	2,000	—	—			
	50cc超90cc以下				—	—	800	800	—	—	—	1,000	1,100	1,200	—	—	2,000	—	—			
	125cc以下かつ 最高出力4.0kW以下				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,000			
	90cc超				自動車税(軽自動車) 700	1,500	1,000	1,000	—	—	—	1,300	1,450	1,600	—	—	2,400	—	—			
	ミニカー			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,500	—	3,700	—	—			
軽自動車 (660cc以下)	二輪(側車付を含む) (250cc以下)			都道府県税	500	700	1,500	1,500	1,500	—	—	2,000	2,200	2,400	—	—	3,600	—	—			
	三輪								2,000	—	—	2,600	2,850	3,100	—	3,900 ※①	※③ (4,600 ※②)	—	—			
	四輪	乗用	営業用						—	—	—	5,200	—	5,500	—	6,900 ※①	※③ (8,200 ※②)	—	—			
			自家用						—	—	—	3,000	—	4,500	—	5,900	6,500	7,200	—	10,800 ※①	※③ (12,900 ※②)	—
		貨物用	営業用						—	—	—	2,900	—	3,000	—	3,800 ※①	※③ (4,500 ※②)	—	—			
			自家用						—	—	—	2,500	—	3,300	3,650	4,000	—	5,000 ※①	※③ (6,000 ※②)	—	—	
	二輪の小型自動車(250cc超)								1,000	1,400	2,500	—	2,500	—	—	3,300	3,650	4,000	—	—	6,000	—
〈参考〉 小型自動車 (1,000cc 以下)	乗用	営業用	3,000	4,200	8,000	—	—	—	6,000	—	7,000	—	7,500	—	—	—	—	—	—			
		自家用	4,500	7,200	16,000	—	—	—	12,000	18,000	23,500	25,500	29,500	—	—	—	25,000 ※④	—	—			

※① 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。

※② 平成28年度以降、初回車両番号指定を受けた月から起算して14年を経過した月の属する年度分の軽自動車税から適用。

※③ 平成28年度分以後の軽自動車税において、一定の排ガス性能及び環境性能を有する軽四輪車等について、初回車両番号指定の翌年度分の税率を概ね75%、50%又は25%軽減するグリーン化特例(軽課)を適用。

※④ 令和元年10月1日以降に初回新規登録を受けた車について適用。(令和元年9月30日以前に初回新規登録を受けた車には従来の税率を適用)

17

グリーン化特例の概要(種別割)

- 自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、自動車税の財産税的性格及び道路損傷負担金的性格に、**環境の観点を導入した環境配慮型税制**。
- **電気自動車等に対して取得翌年度の自動車税・軽自動車税(種別割)の税率を軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする。**

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、ハイブリッド車は含まない)、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

18

(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

車検期間・税率		1年		2年		3年	
車種		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)。

19

(参考)自動車重量税②

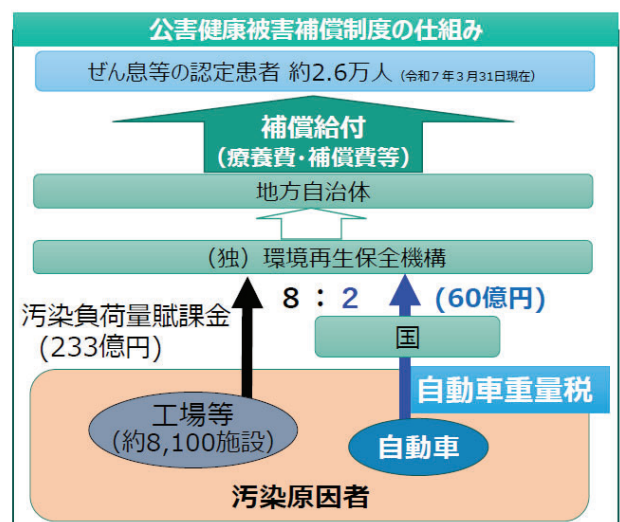
- 自動車重量税の約4割は自動車重量譲与税として地方団体(特に市町村)に譲与。
- なお、自動車重量税の一部(令和7年度予算額:60億円)は、「公害健康被害の補償等に関する法律」(昭和48年法律第111号)に基づき、公害健康被害補償制度の財源の一部に充当。

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、自動車重量税の税収の一部を引き当て(公健法附則第9条)



(注) 金額及び施設数は令和7年度見込みの数字

20

環境性能割の地方税法上の位置づけ

○ 環境性能割は、**環境性能に応じた税率決定が基本構造として地方税法本則に組み込まれており**、各税率の適用を受ける自動車について2年ごとに見直しを行うことも地方税法本則に規定されている。

○ 地方税法(昭和25年法律第226号)(抄)

(自動車税に関する用語の意義)

第百四十五条 自動車税について、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 環境性能割 **自動車のエネルギー消費効率の基準エネルギー消費効率に対する達成の程度その他の環境への負荷の低減に資する程度に応じ、自動車に対して課する自動車税をいう。**

二～五 略

(環境性能割の税率)

第百五十七条 次に掲げる自動車(第百四十九条第一項(同条第二項から第四項までにおいて準用する場合を含む。次項及び第三項において同じ。))の規定の適用を受けるものを除く。)に対して課する環境性能割の税率は、百分の一とする。

一 次に掲げるガソリン自動車

イ 略

ロ 自家用の乗用車のうち、次のいずれにも該当するもので総務省令で定めるもの

(1) 次のいずれかに該当すること。

(i) 平成三十年ガソリン軽中量車基準に適合し、かつ、窒素酸化物の排出量が平成三十年ガソリン軽中量車基準に定める窒素酸化物の値の二分の一を超えないこと。

(ii) 平成十七年ガソリン軽中量車基準に適合し、かつ、窒素酸化物の排出量が平成十七年ガソリン軽中量車基準に定める窒素酸化物の値の四分の一を超えないこと。

(2) エネルギー消費効率が令和十二年度基準エネルギー消費効率に百分の八十五を乗じて得た数値以上であること。

(3) エネルギー消費効率が令和二年度基準エネルギー消費効率以上であること。

ハ～ヘ 略

2～6 略

7 前各項の規定の適用を受ける自動車の範囲については、**二年ごとに見直しを行うものとする。**

21

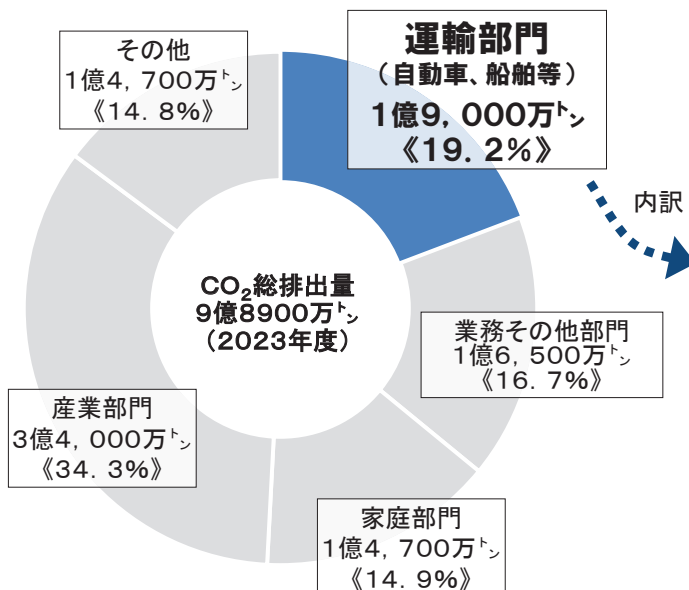
二酸化炭素排出量の現状(2023年度確報値)

国土交通省資料

○ 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)

22

地球温暖化対策計画(抄)(令和7年2月18日閣議決定)

第3章 目標達成のための対策・施策

※第7次エネルギー基本計画(令和7年2月18日閣議決定)においても同様の記載

第2節 地球温暖化対策・施策

1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策

(1) 温室効果ガスの排出削減対策・施策

① エネルギー起源二酸化炭素

D. 運輸部門の取組

運輸部門における2019年度の二酸化炭素排出量は、2億600万t-CO₂であり、2013年度比で8.2%減少している。主な減少要因は、自動車の燃費改善や貨物輸送における輸送量の減少等であり、この排出量の減少傾向を一層着実なものとするため、自動車・道路交通流対策、公共交通機関の利用促進、物流の効率化など、総合的な対策を推進する。

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。

23

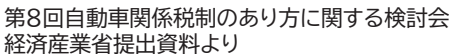
国内市場における電動化の状況と今後の方向性

- 軽自動車を含めた乗用車の2024年度の国内販売シェアは、EV・FCV1.5%、PHEV1.1%、HV52.4%となっており、電動車は合計で55.0%。
- 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 (EV)	0.4 %	0.7 %	2.1 %	2.1 %	1.5 %	20～30%	
プラグイン ハイブリッド車 (PHEV)	0.4 %	0.8 %	1.1 %	1.4 %	1.1 %		
燃料電池自動車 (FCV)	0.0 %	0.1 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %		
ハイブリッド車 (HV)	36.3 %	40.1 %	43.3 %	49.7 %	52.4 %	30～40%	100%
電動車 計	37.2 %	41.7 %	46.6 %	53.2 %	55.0 %	50～70%	
非電動車	62.8 %	58.3 %	53.4 %	46.8 %	45.0 %	30～50%	

【出典】国土交通省資料より総務省作成。

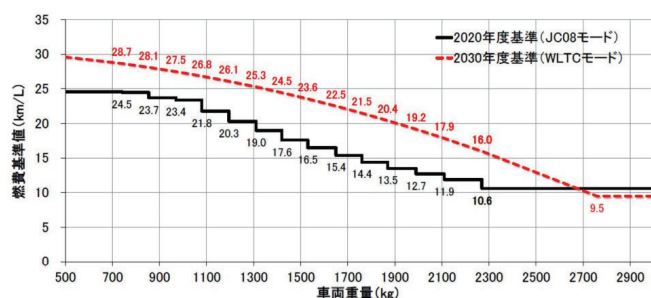
- グローバルでEVの販売比率は基本的には増加トレンド。
- 欧米では、HEV販売比率も増加傾向。



25

- 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。

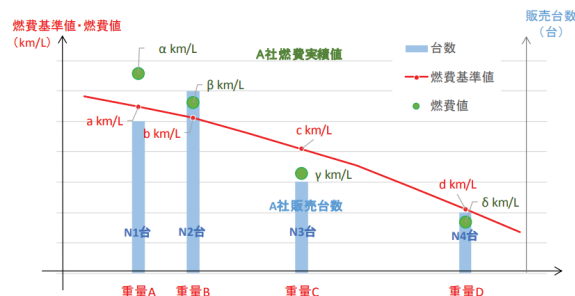
車両重量別燃費基準値(2030年度目標)



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。

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

企業別平均燃費基準方式のイメージ



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

26

省エネ法に基づく自動車の2030年度燃費基準②

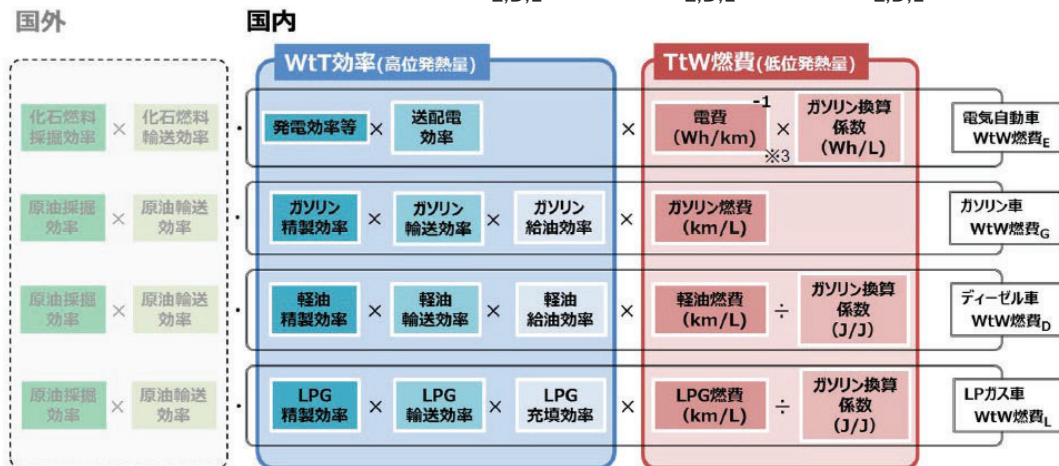
- 2030年燃費基準乗用車の2030年度燃費基準(令和元年度策定)においては、ガソリンや電気等のエネルギーが車両に供給されるよりも上流側の効率も考慮(WtW評価)することで、**各パワートレインに対する燃費性能の評価を技術中立的に行う**こととしている。
- なお、電気については、2030年度の電力需給の見通し等を踏まえて評価することとされている。

「Tank to Wheel(TtW)評価」と「Well to Wheel(WtW)評価」

TtW評価	エネルギーの使用段階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

2030年度燃費基準におけるWtW評価

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

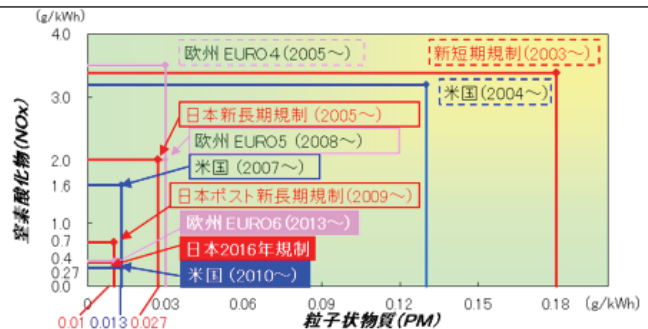


27

自動車排出ガス規制

重量車(ディーゼルトラック・バス)の排出ガス規制

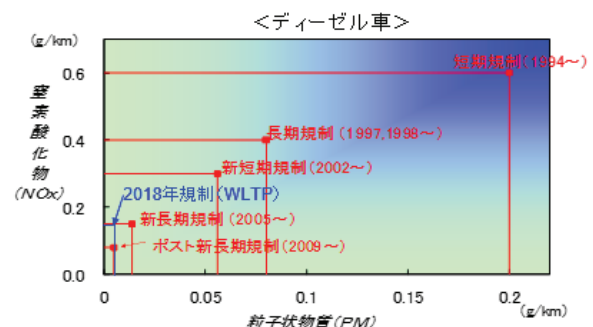
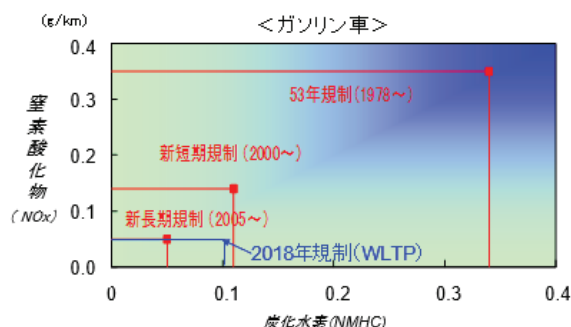
- 短期規制が導入された1994年以降、順次、排ガス規制を強化し、新長期規制を2005年から適用。
- 新長期規制の約1/3程度の厳しいポスト新長期規制を、2009年以降、順次適用。
- 2010年7月の中央環境審議会第10次答申に基づき、2016年10月より、挑戦目標値を適用した次期規制及び国際調和試験法であるWHDC、OCE、WWH-OBDによる新たな規制の適用を開始。



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。

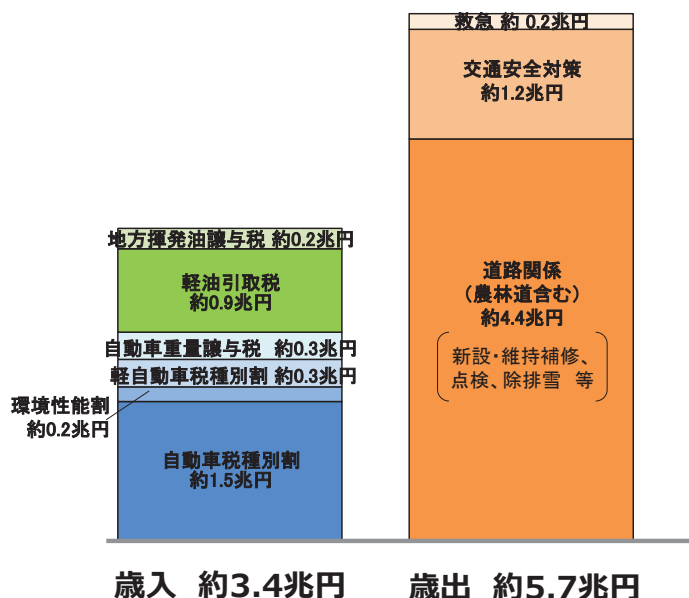


28

自動車に関する行政サービスと自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の状況

- 自動車に関する行政サービスに要する費用は、自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の税収を上回っている。
- 今後見込まれる道路や橋梁、トンネルなどの更新・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地方団体にとって極めて重要。**

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



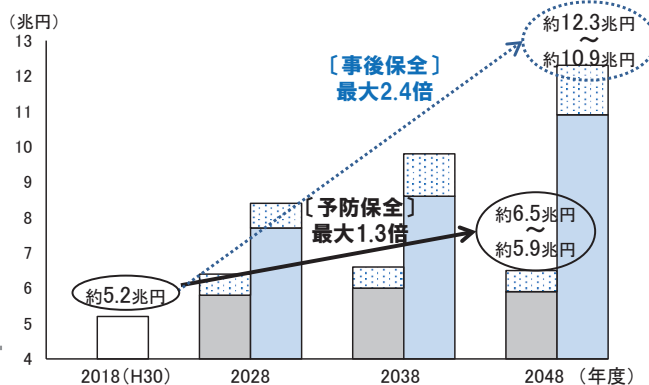
※歳入及び歳出については令和5年度決算額。
※端数処理の関係で合計が一致しない。

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



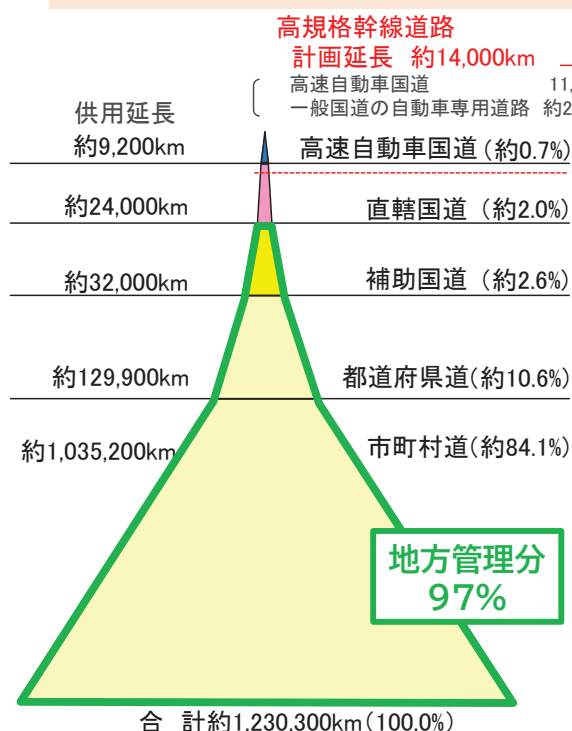
予防保全:施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
事後保全:施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。
※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国土交通省提出資料等を基に作成。

29

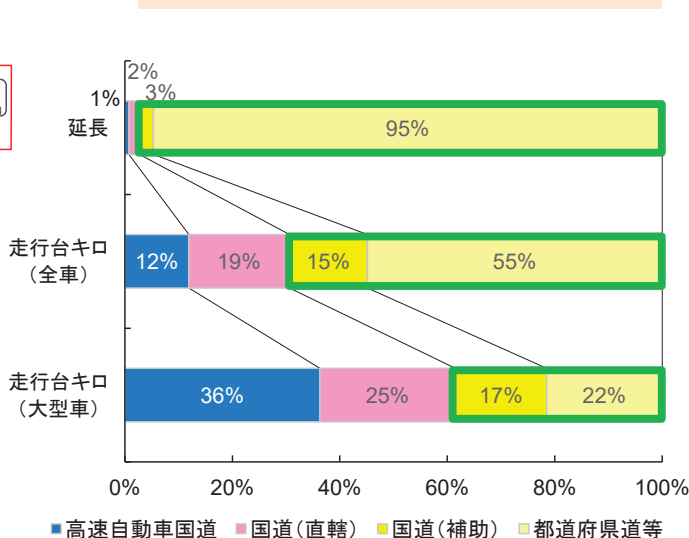
地方団体管理道路等の現況

- 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



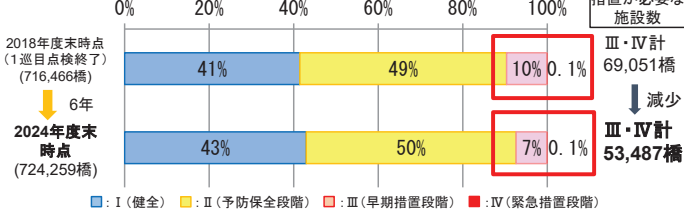
※高速自動車国道については、令和7年4月1日時点。その他は令和4年3月31日時点。
※走行台キロは、「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査」「自動車燃料消費量調査(令和3年度分)」による。

30

今後の財政需要の見通し等①

○ 地方公共団体では修繕等が必要な約37,000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

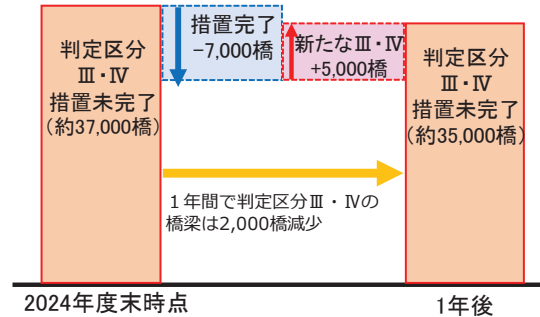
■ 修繕等措置状況

管理者 (点検数)	措置が必要な 施設数 (III・IV判定)	(2024年度末時点)	
		着手済み	うち完了
全体 (724,259)	53,487	25,788 (48%)	11,929 (22%)
国土交通省 (38,675)	3,636	2,200 (61%)	754 (21%)
高速道路会社 (24,303)	2,720	1,245 (46%)	571 (21%)
地方公共団体 (661,281)	47,131	22,343 (47%)	10,604 (22%)

地方公共団体では未だ修繕等が必要な
約37,000橋の措置が完了していない。

(47,131 - 10,604 = 36,527)

■ 地方公共団体の措置完了数推移イメージ



2024年度末時点
措置未完了の橋梁数
約37,000橋

1年間に減少する
判定区分III・IVの橋梁数
約2,000橋/年

約37,000橋 ÷ 約2,000橋/年 = 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。

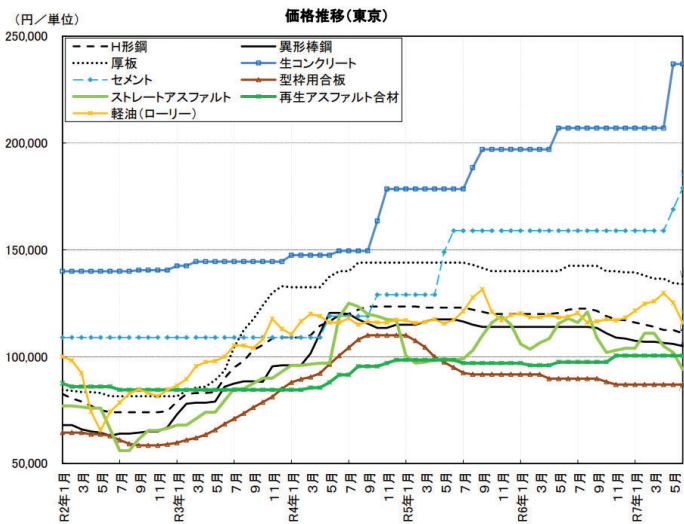
第4回自動車関係税制のあり方に関する検討会 国土交通省提出資料を時点更新

31

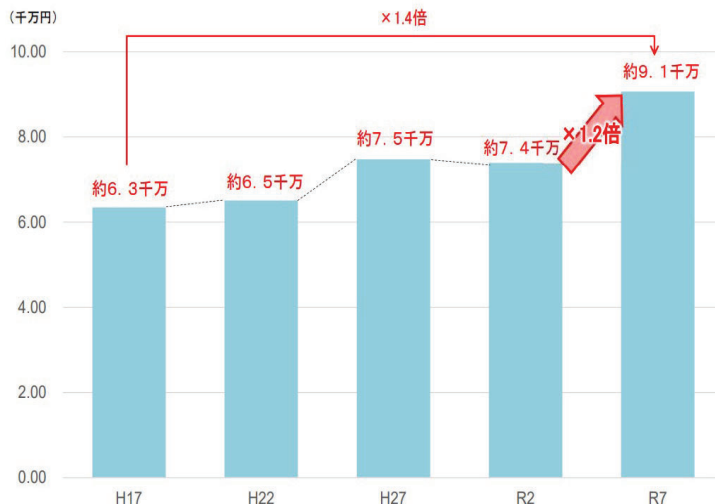
今後の財政需要の見通し等②

○ 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



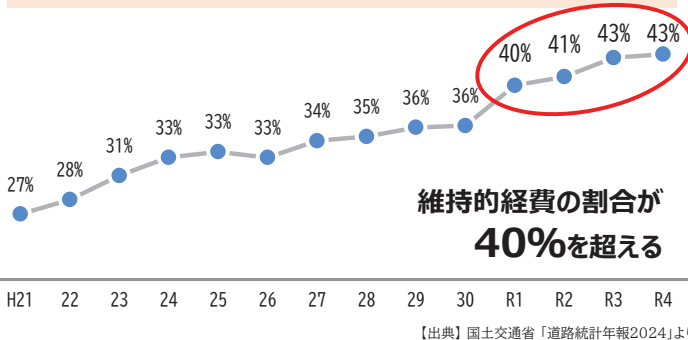
第4回自動車関係税制のあり方に関する検討会
国土交通省提出資料より

32

社会インフラの老朽化対策に係る財政需要

- 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

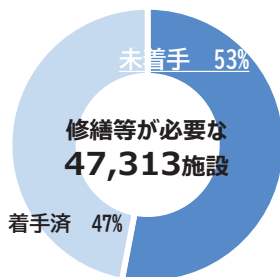


落下したトンネルの壁面

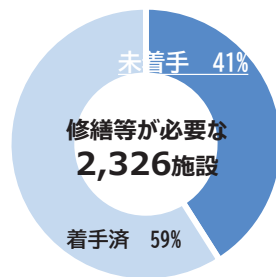


(出典)NHK ONE「橋がトンネルが壁が落ちる」74万のオープンデータを調べると
(<https://news.web.nhk.com/newsweb/na/na-k10013913441000>)

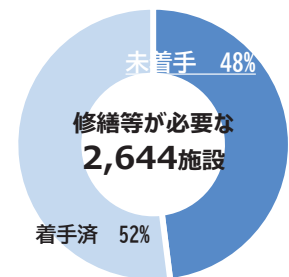
耐震等の防災対策や修繕等に着手する必要があるインフラの多くが未着手(地方公共団体分のみ)



① 2014～2024年度に点検した**橋梁**



② 2014～2024年度に点検した**トンネル**



③ 2014～2024年度に点検した**道路附属物等**※

※ 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

【出典】国土交通省「令和6年度道路メンテナンス年報」より

33

自動運転移動サービスに求められるインフラ支援(一般道)

- 地域公共交通サービスの維持・確保という課題の解決策として、自動運転の活用が期待。
- 道路インフラから自動運転車両に対して交差点等の状況を提供する路車協調システムや、自動運転の継続及び交通全体の安全性向上に資する走行空間の整備により、自動運転移動サービスの実現を支援。

路車協調システム

車載センサでは検知が困難な道路状況を道路に設置するセンサ等で検知し、自動運転車へ情報提供(安全で円滑な走行を支援)

地域の足として自動運転を活用



実証実験
(道路局公募)

R5年度：28自治体
R6年度：22自治体
R7年度：13自治体

路車協調システムを活用した右折



自動運転社会実装推進事業

物流・自動車局の補助事業と連携

補助事業(物流・自動車局公募)

R5年度：62事業
R6年度：99事業



走行空間

自動運転の継続や交通全体の安全性向上に資する走行空間を整備



バス専用レーン



歩行者等との分離



路上駐車対策
(走行位置の明示)



乗降場

実証実験(道路局公募)

R6年度：9自治体
R7年度：2自治体

<道路インフラからの支援に関する要望>

箇所例	道路インフラからの支援例
交差点	対向車や歩行者・自転車の位置・速度等の情報提供

2026年度までに路車協調システムの技術基準や走行空間に係るガイドラインを策定

第4回自動車関係税制のあり方に関する検討会
国土交通省提出資料より

34

令和7年度当初予算における財源の内訳

令和7年度当初予算額

主な事業

・道路維持事業（約10億円）

市道の舗装工事、修繕工事等の道路維持を計画的に実施する。



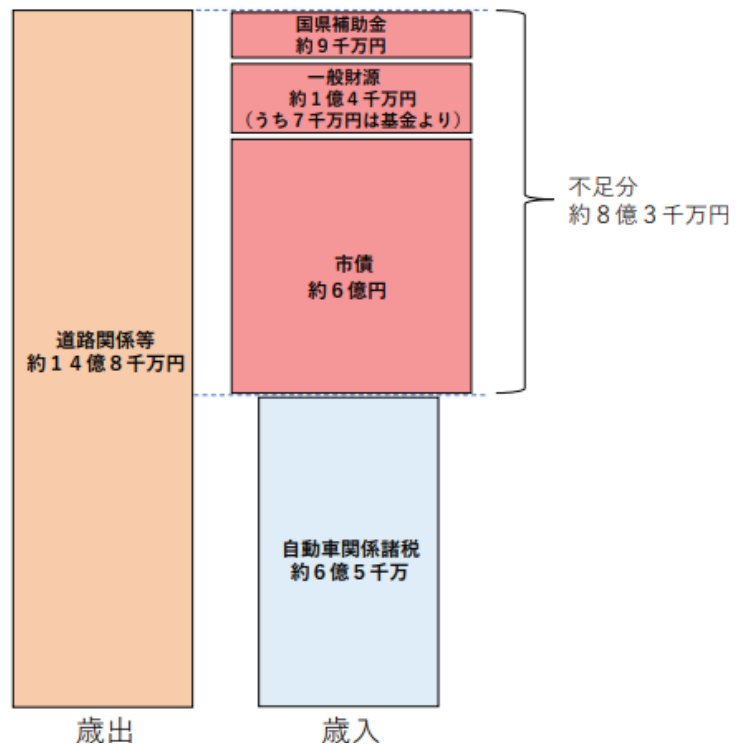
・道路改良事業（約5千万円）

基幹道路、生活道路の改良を行うことにより、安心、安全なまちづくりを目指す。



・橋りょう長寿命化事業（約1億6千万円）

橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、計画的に修繕を行う。

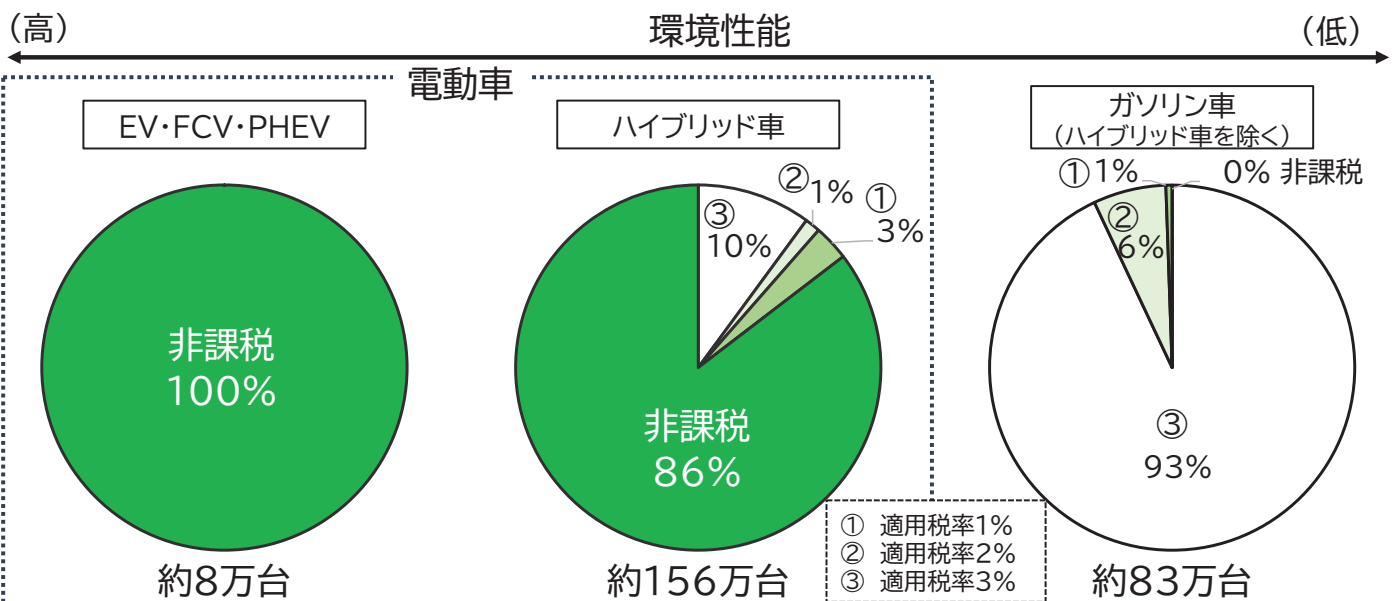


第7回自動車関係税制のあり方に関する検討会
全国市長会提出資料より

35

自動車税環境性能割の税率の適用状況(令和6年度新車新規ベース)

○ 令和6年度においては、EV、PHEV等は一律非課税、HVの約9割は非課税であり、一方で、ガソリン車の約9割は3%の税率が適用。課税対象の約8割がガソリン車となっている。



	非課税台数(万台)	課税台数(万台)
ハイブリッド車	133	23
ガソリン車(ハイブリッド車を除く)	0	83
計	133	105

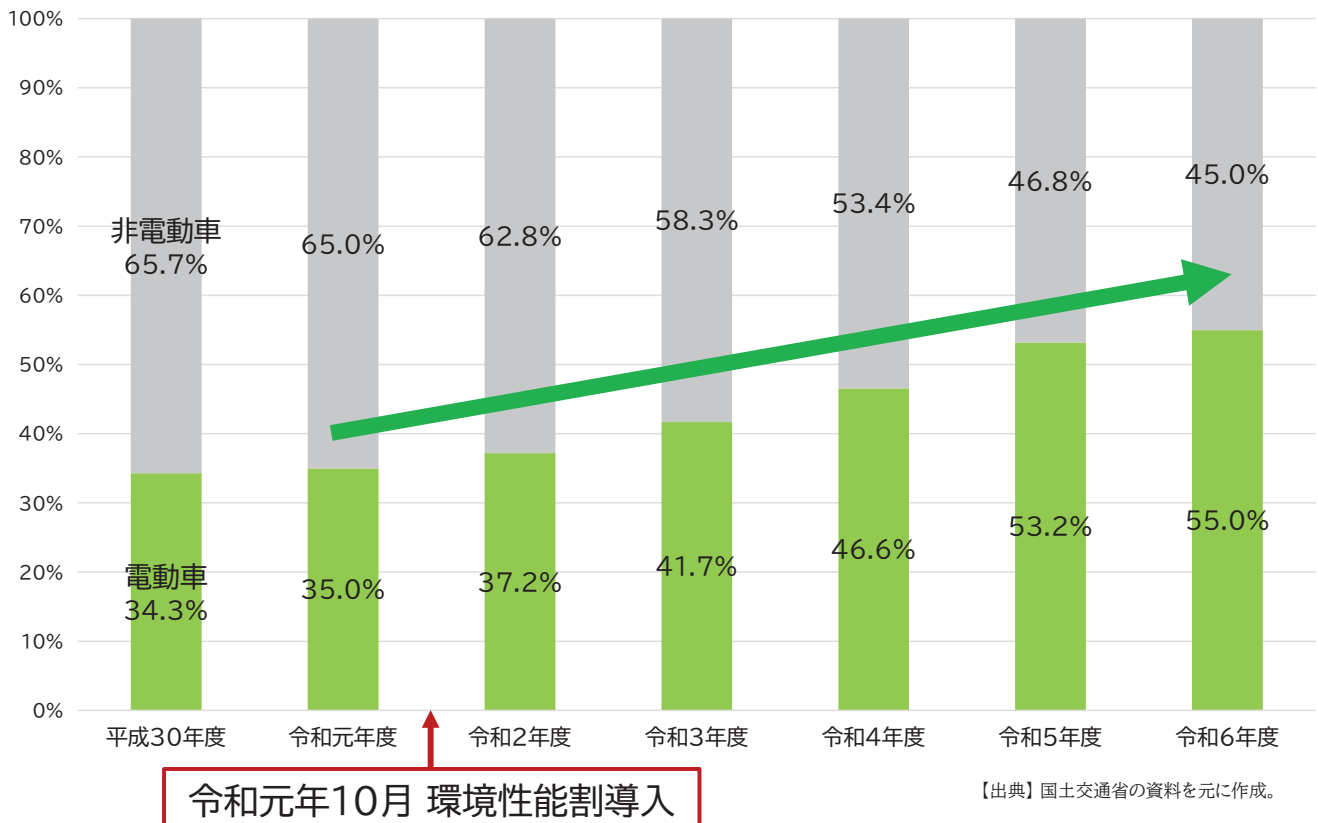
約8割が
ガソリン車

※端数処理により合計の一致しない箇所がある
【出典】国土交通省提供データ等より総務省作成

36

乗用車の新車販売に占める電動車の割合

- 環境性能割が導入された令和元年度に比べ、乗用車(登録車・軽自動車)の新車販売に占める電動車の割合は20ポイント増加。令和5年度以降は非電動車を上回っている。



37

環境性能割を廃止した場合のCO₂排出量への影響(環境省試算)

- 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)

38

国際的な車体課税の動向①

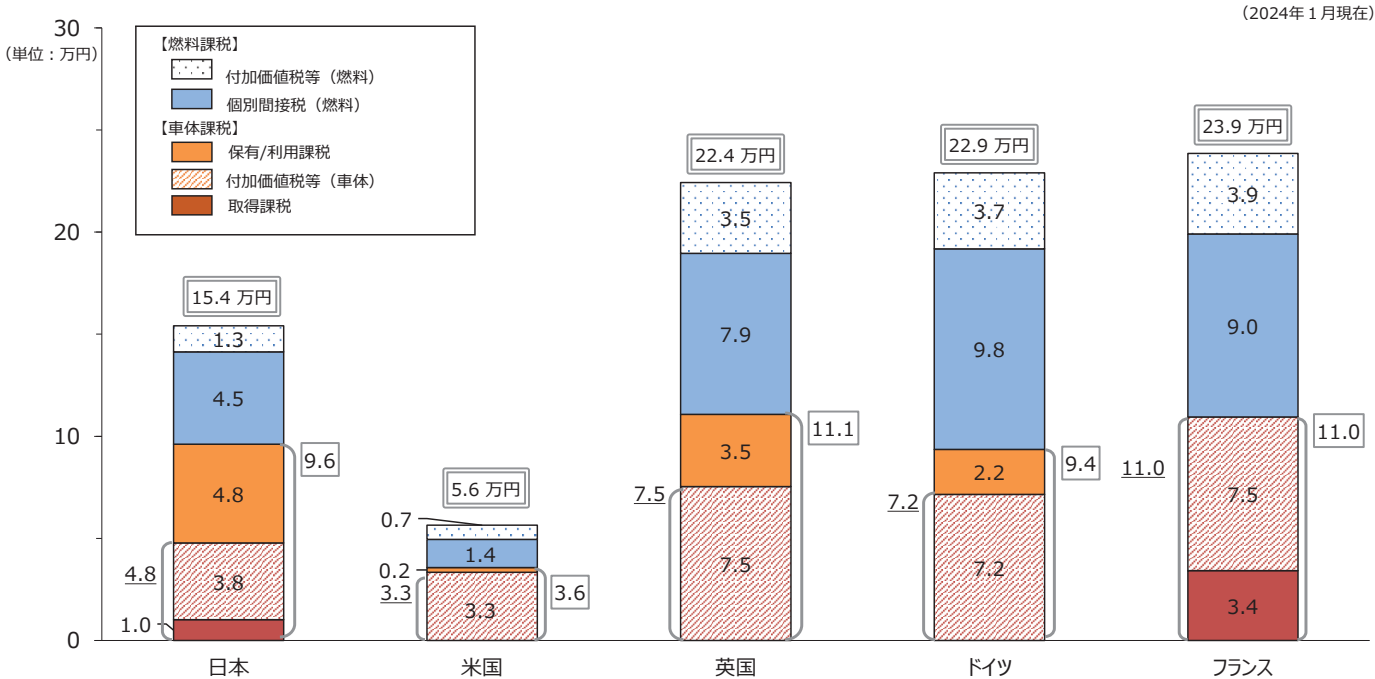
○ 諸外国においても、一般的な付加価値税(VAT)等に加えて、自動車の取得及び保有段階において課税を実施している国が多い。

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		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		税目名		課税の基準
ドイツ	19%	車両登録料【州】	定額	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	20%	車両登録固定税【国】	定額	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
		車両登録州税【国(州財源)】	課税馬力		大気汚染年税【国】		排ガス性能
		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	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	13%	物品税【国】	排気量 車両価格(売上高)	中国	車船税【地方政府】		排気量
		車両取得税【国】	車両価格				

39

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。



(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)については石油炭炭税を含む。ガソリンに係る日本の石油炭炭税の税率は、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。

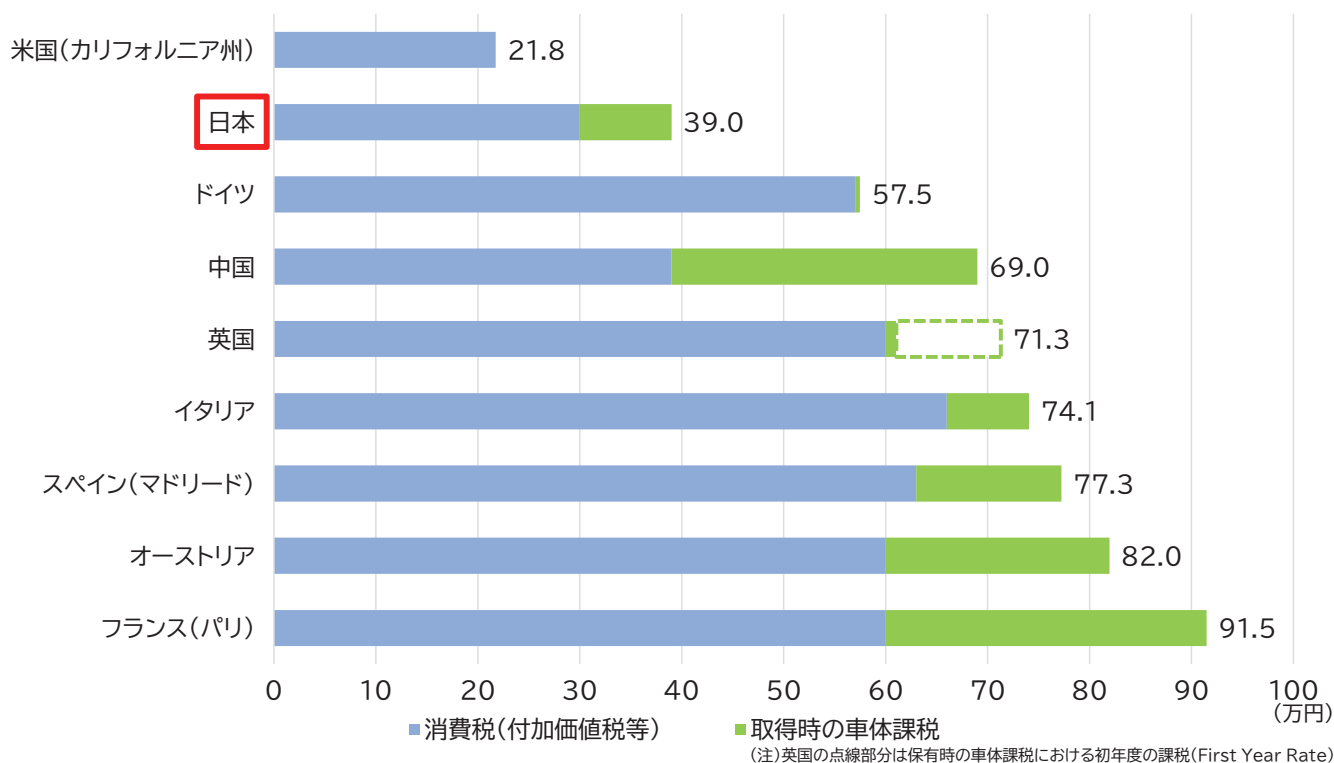
(注4) 米国の州・地方政府により課される税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録料は、パリ地方の税率による。

(注5) 上記の他に、フランスにおいては社用自動車(法人の所有する自動車が課税対象)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。

300万円の乗用車(新車)を取得した場合の税負担に係る国際比較

○ 欧米諸国を中心に、取得時の車体課税と消費税(付加価値税等)の併課が一般的となっている。



※ 自治体国際化協会による調査結果等に基づき総務省作成

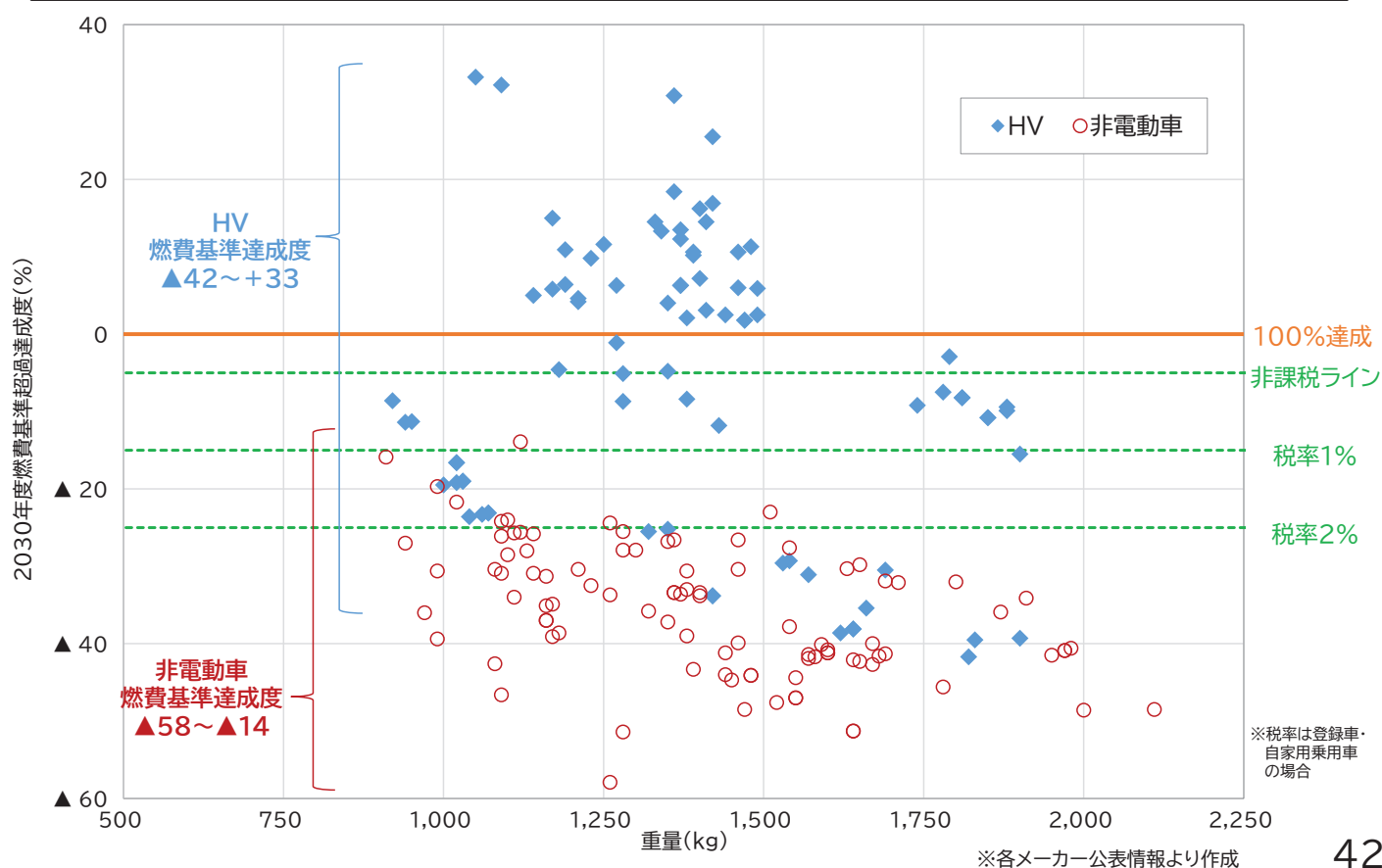
※ 車両重量:1,380kg、燃費:16.6km/L(CO₂排出量:140g/km)、総排気量1,986cc、定格出力110kWの自家用車(新車)を取得した場合の税負担額(料金として徴収されるものを含む。)を算出。

※ 1ドル(\$):148円、1ユーロ(€):172円、1ポンド(£):200円、1元:21円として算定(財務大臣が公示している基準外国為替相場・裁定外国為替相場レート(令和7年10月中において適用)を使用)。

41

HV・非電動車の2030年度燃費基準達成度の状況(登録車)

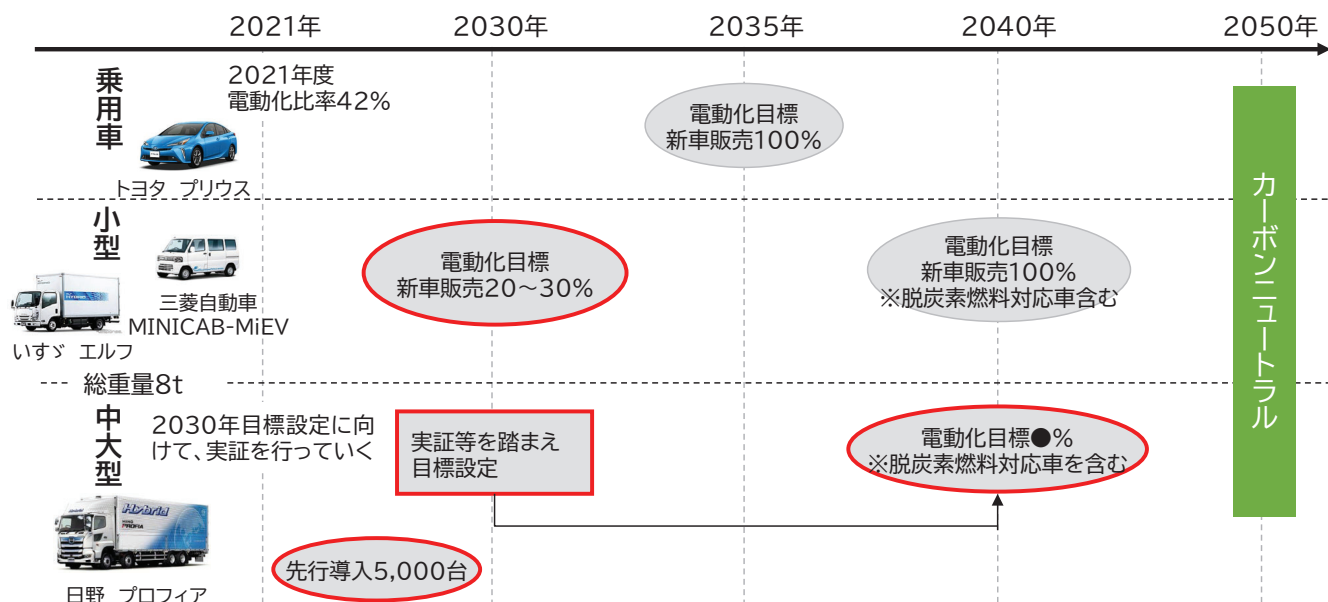
○ 電動車の中でもHVについては、非電動車の燃費性能を下回る車両も存在する。



42

バス・トラックにおけるカーボンニュートラル達成に向けたロードマップ

- 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、バス・トラックを含む商用車について、
- ・ 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と明記。



43

乗用車に係る自動車税種別割の課税の基準

- 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。

44

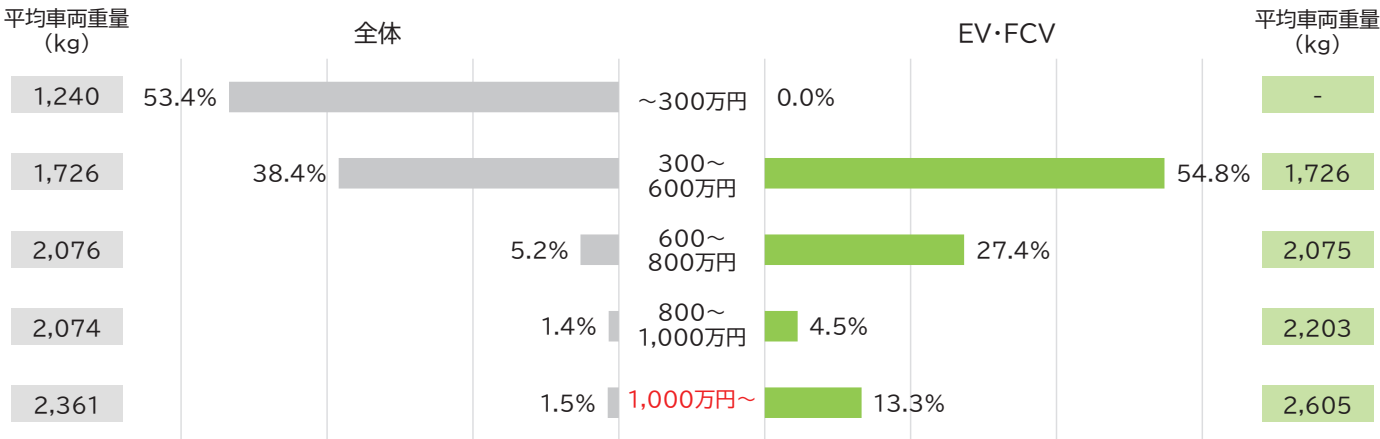
EV・FCVと他のパワートレインとの比較

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 ^{注1} (cc)	平均車両重量 (kg)	平均税率 ^{注2} (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	2,325	2,011	42,010
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

注1 ローターエンジンを搭載する車両は単室容積にローター数を乗じて得た値に1.5を乗じて得た値を総排気量として算定している。
注2 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。

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】いずれも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 45

EVに対する自動車税種別割の現状と課題

[EVの税負担の例]

電気自動車 A	電気自動車 B
税抜価格: <u>472 万円</u>	税抜価格: <u>1,401 万円</u>
全 長: 4,360 mm	全 長: 4,785 mm
重 量: <u>1,880 kg</u>	重 量: <u>2,420 kg</u>
総排気量: — cc	総排気量: — cc
最高出力: 160 kW	最高出力: 470 kW
税 額: <u>25,000 円</u>	税 額: <u>25,000 円</u>

車両価格1,000万円以上の高級EVは近年増加傾向

	R4	R7
1,000万円以上の車種	25車種	59車種
うち 1,000万円以上~ 2,000万円未満	22車種	46車種
2,000万円以上~ 3,000万円未満	3車種	11車種
3,000万円超	0車種	2車種
(参考)1,000万円未満の車種	43車種	87車種

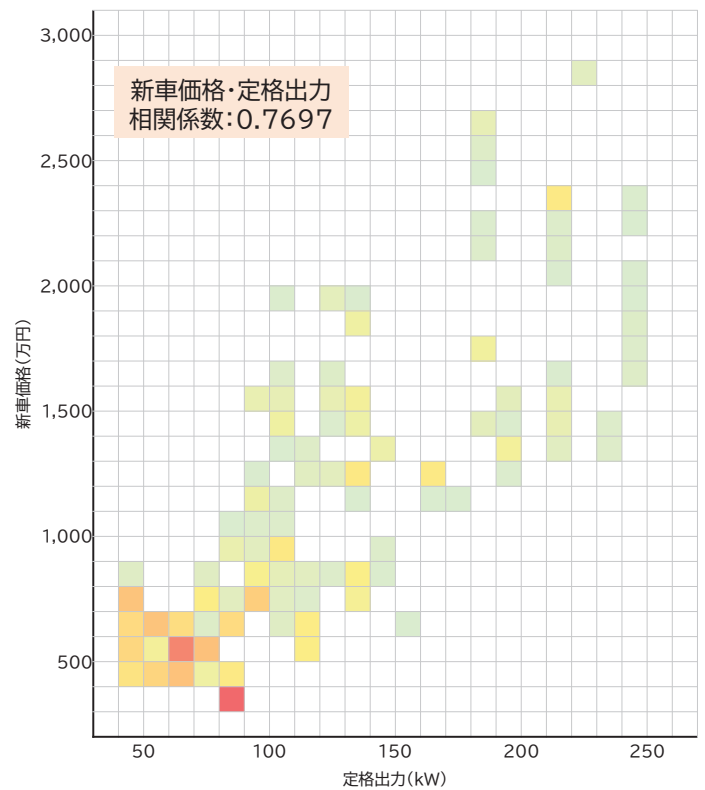
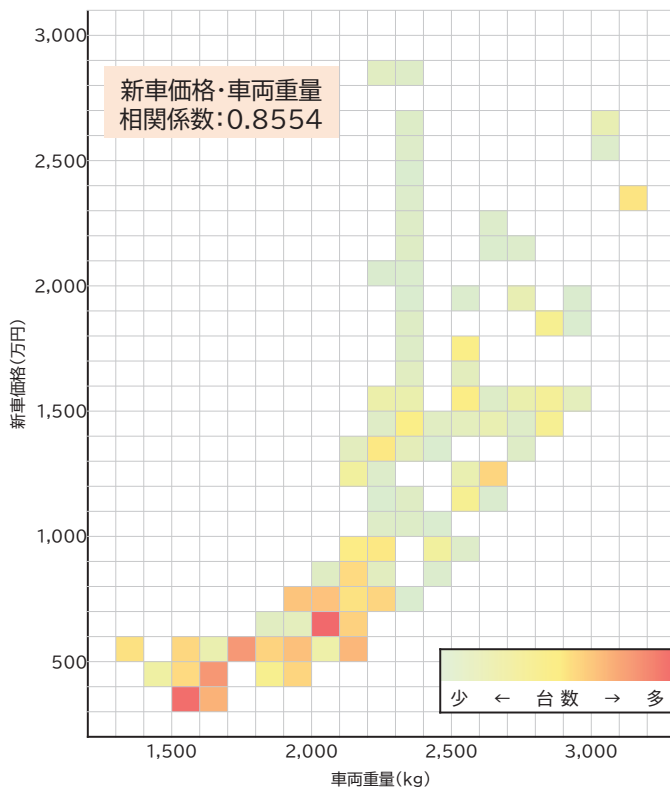
(2025.10時点) ※一般社団法人次世代自動車振興センター
「令和4年度クリーンエネルギー自動車導入促進補助金業務実施細則」及び
「令和6年度補正クリーンエネルギー自動車導入促進補助金業務実施細則(車両)」より集計

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。

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)

- EV・FCVにおける新車価格との相関は、「車両重量」の方が「定格出力」より強い。

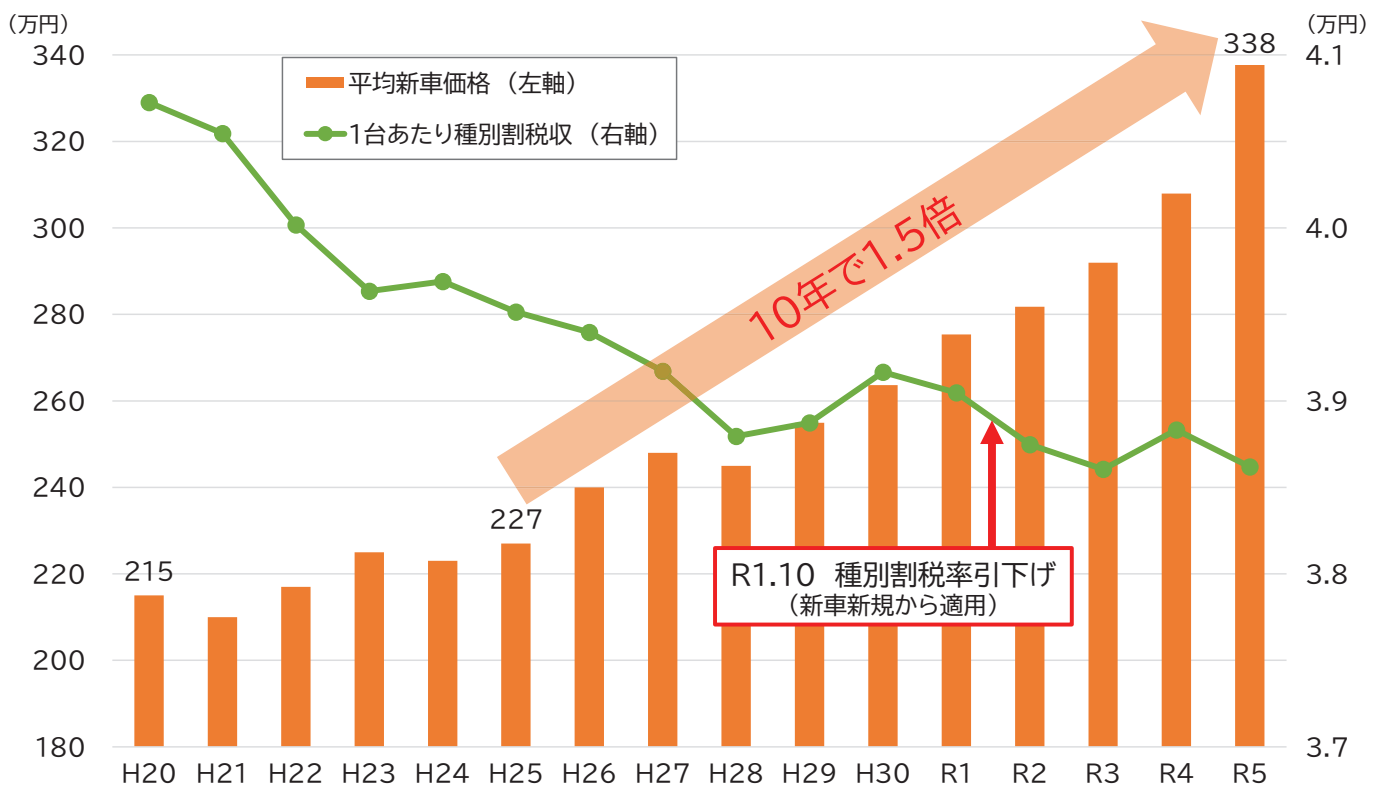


【出典】国土交通省提供データ・地方財務協会提供データ等より総務省作成

47

新車価格と1台あたり種別割負担額の推移(登録車・自家用乗用車)

- 新車価格(税抜)は直近10年で1.5倍に上昇。
- 一方で、乗用車1台あたりの種別割税率は下落しており、実質的な税負担は低下。



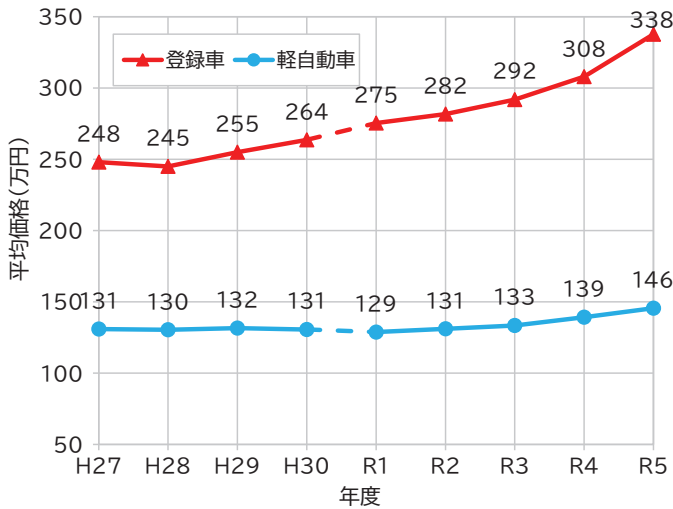
※ 令和元年9月以前は、自動車取得税非課税の車両の価格は平均の算定対象に含まれていない。
 ※ 1台あたり種別割税率は、自動車税種別割(令和元年9月以前は自動車税)の税収を課税台数で除して算定。

48

軽自動車の状況

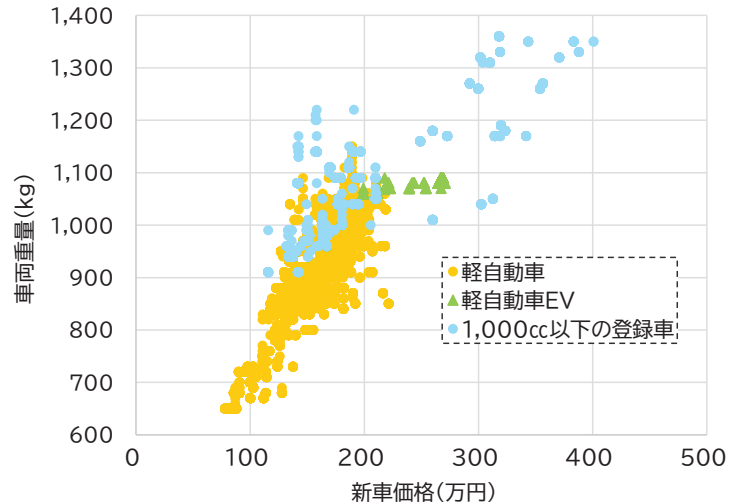
- 現在、1,000cc以下の登録車と同等以上の価格、車両重量、走行性能等を有する軽自動車も普及。また、軽自動車の中でも特にEVについては相対的に価格が高く、車両重量も重い傾向。

平均新車価格の比較(自家用乗用車)



※ 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。

軽自動車と1,000cc以下の登録車における車両重量・新車価格の分布



【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

49

各パートレインにおける課税上の取扱いのあり方(自家用乗用車の場合)

- 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。

	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(㊦5,700円、㊦6,300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

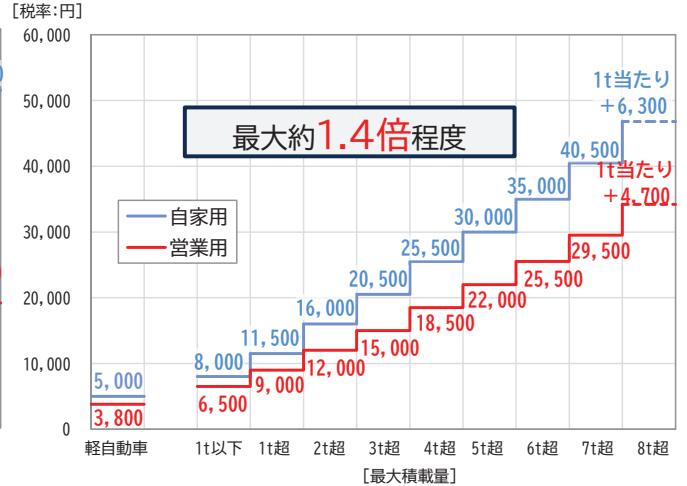
50

- 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は税率の違い(営自格差)**については、物価等への影響を考慮して現在の最大約3倍の格差が設けられている。

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。