

令和9年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（新設・拡充・延長・その他）

No	22	府省庁名 経済産業省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（自動車税、軽自動車税）	
要望項目名	車体課税の抜本見直し	
要望内容（概要）	・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 自動車税、軽自動車税 ・特例措置の内容 2050年カーボンニュートラルの実現にも積極的に貢献するものとすべく、保有時において重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じて負担を決定する公平・中立・簡素な制度とするとともに、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。 （1）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。 （2）自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等も踏まえるとの考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から検討を行う。	
関係条文	自動車税 地方税法第145条～第171条、附則第12条の3～第12条の5、 地方税法施行令第44条～第44条の3、地方税法施行規則第9条の2 軽自動車税 地方税法第442条～第463条、附則第30条～第30条の2、 地方税法施行令第52条の18～第52条の19、地方税法施行規則第16条、附則第6条	
減収見込額	[初年度] - (-) [平年度] - (-) [改正増減収額] - (単位：百万円)	
要望理由	（1）政策目的 2050年カーボンニュートラルの実現にも積極的に貢献するものとすべく、保有時において重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じて負担を決定する公平・中立・簡素な制度とするとともに、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。 （2）施策の必要性 令和8年度与党税制改正大綱において、 「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、 ①CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性、地域公共交通のニーズの高まり等を踏まえつつ、自動車関係諸税全体として、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提とする ②わが国のマルチパスウェイ戦略の下で、多様な動力源（パワートレイン）が併存していくことを踏まえた税制とする	

	また、わが国の自動車産業を取り巻く国際環境の変化を踏まえ、補助金等も活用しつつ、市場活性化や産業基盤の維持発展に配慮するとともに、電費改善等のイノベーションを促し、質の高い電気自動車等の普及に資する税制とする ③二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組に積極的に貢献するものとする ④自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏まえつつ、用途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分かりやすく説明していく その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等も踏まえるとの考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う。」とされたところ。 上記を踏まえ、車体課税について、2050 年カーボンニュートラルの実現にも積極的に貢献するものとするべく、保有時において重量及び CO2 排出量削減に資する環境性能に応じて負担を決定する公平・中立・簡素な制度とするとともに、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う必要がある。
本要望に対応する縮減案	-

今回の要望（税負担軽減措置等）に関連する事項	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	1. 経済構造改革の推進及び地域経済の発展
------------------------	-----	-------------------	-----------------------

政策の
達成目標

- ①自動車市場の拡大を通じて、自動車産業、ひいては日本産業全体の活性化を図る。
②環境性能に優れた自動車の普及促進のため、乗用車の新車販売について、2030 年までに次世代自動車の割合を 5～7 割（うち電気自動車とプラグインハイブリッド自動車を合わせた割合を 2～3 割）、2035 年までに電動車の割合を 100%とすることを旨とする。

（関連する閣議決定等）

○未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 15 日）

第 2 具体的な施策 I [2] 1. エネルギー・環境（1）KPI の主な進捗状況

《KPI》2030 年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を 5～7 割とすることを旨とする。

（参考）次世代自動車戦略 2010（平成 22 年 4 月 12 日）2030 年の乗用車車種別普及目標

次世代自動車	50～70%
ハイブリッド自動車	30～40%
電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	20～30%
燃料電池自動車	～3%
クリーンディーゼル自動車	5～10%

○エネルギー基本計画（令和 7 年 2 月 18 日閣議決定）

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。

		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	-
		同上の期間中の達成目標	-
		政策目標の達成状況	国内自動車市場はバブル期をピークに縮小している。自動車市場の拡大を通じて、自動車産業、ひいては日本経済全体の活性化を図ることが必要。 <国内自動車販売台数の推移> 令和3年度 422万台 令和4年度 439万台 令和5年度 453万台 令和6年度 458万台 令和7年度 453万台 エコカー減税等により、環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるものの、2030年までに乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合を5～7割（うち、電気自動車とプラグインハイブリッド自動車を合わせた割合を2～3割）とすることを目指す、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現するという政府目標の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。 <新車販売台数に占める電動車の割合> 令和3年度 41.7% 令和4年度 46.6% 令和5年度 53.2% 令和6年度 55.0% 令和7年度 53.2%
有効性		要望の措置の適用見込み	国内の自動車販売台数は400～500万台前後で推移。 <国内自動車販売台数の推移> 令和3年度 422万台 令和4年度 439万台 令和5年度 453万台 令和6年度 458万台 令和7年度 453万台
		要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	令和8年度与党税制改正大綱において、「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、 ①CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性、地域公共交通のニーズの高まり等を踏まえつつ、自動車関係諸税全体として、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提とする ②わが国のマルチパスウェイ戦略の下で、多様な動力源（パワートレイン）が併存していくことを踏まえた税制とする また、わが国の自動車産業を取り巻く国際環境の変化を踏まえ、補助金等も活用しつつ、市場活性化や産業基盤の維持発展に配慮するとともに、電費改善等のイノベーションを促し、質の高い電気自動車等の普及に資する税制とする ③二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組に積極的に貢献するものとする ④自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏まえつつ、使途の明確化を図

相当性			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。」とされており、本要望により、この方針の実現を図るもの。
	当該要望項目以外の税制上の支援措置		－
	予算上の措置等の要求内容及び金額		クリーンエネルギー自動車導入促進補助金 －令和7年度補正予算額：1,100億円 －電気自動車等の購入者に対し、車両価格の一部を補助 環境・エネルギー制約への対応の観点から、優れた環境性能を有する電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等の普及促進を図る。
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係		本税制改正要望は、自動車市場の拡大を通じて、自動車産業、ひいては日本経済全体の活性化を図ることに加え、ハイブリッド自動車等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、上記補助金は、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等の環境性能が特に優れ、従来車との価格差が大きい自動車に対して、購入補助を行うことで、初期需要を喚起するために行うものである。
	要望の措置の妥当性		2050年カーボンニュートラルの実現にも積極的に貢献するものとするべく、保有時において重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じて負担を決定する公平・中立・簡素な制度とするとともに、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

これまでの税負担軽減措置等の適用実績と効果に関連する事項	税負担軽減措置等の適用実績	<新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合> 令和4年度 67.2% 令和5年度 69.7% 令和6年度 67.0% 令和7年度 今後公表予定 <エコカー減税（自動車重量税（財務省試算））> 令和4年度 ▲400億円 令和5年度 ▲380億円 令和6年度 ▲500億円 令和7年度 ▲400億円
	「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績	<自動車税のグリーン化特例> 令和4年度 軽課分 10億円 重課分 435億円 令和5年度 軽課分 15億円 重課分 440億円 令和6年度 軽課分 18億円 重課分 440億円 <軽自動車税のグリーン化特例> 令和4年度 軽課分 0億円 重課分 335億円 令和5年度 軽課分 3億円 重課分 348億円 令和6年度 軽課分 3億円 重課分 354億円
	税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）	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。
	前回要望時の達成目標	-
	前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由	-
これまでの要望経緯		-