

令和 8 年度 税制改正 要望事項 (新 設 ・ 拡 充 ・ 延 長)

(経済産業省製造産業局自動車課)

項 目 名		車体課税の抜本見直し						
税 目		自動車重量税 自動車重量税法全文 自動車重量税法施行令全文 自動車重量税法施行規則全文 租税特別措置法第 90 条の 10～15 自動車重量譲与税法全文 自動車重量譲与税法施行規則全文						
要 望 の 内 容	令和 7 年度与党税制改正大綱における基本的考え方を踏まえ、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、市場の活性化に寄与し、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、環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減を行い、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) 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。 (2) 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、自動車重量税のエコカー減税、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。 (3) 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。 <table><tr><td>平年度の減収見込額</td><td>— 一百万円</td></tr><tr><td>(制度自体の減収額)</td><td>(— 一百万円)</td></tr><tr><td>(改正増減収額)</td><td>(— 一百万円)</td></tr></table>			平年度の減収見込額	— 一百万円	(制度自体の減収額)	(— 一百万円)	(改正増減収額)
平年度の減収見込額	— 一百万円							
(制度自体の減収額)	(— 一百万円)							
(改正増減収額)	(— 一百万円)							

新 設 ・ 拡 充 又 は 延 長 を 必 要 と す る 理 由	(1) 政策目的 令和7年度与党税制改正大綱における基本的考え方を踏まえ、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、市場の活性化に寄与し、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、環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減を行い、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7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。 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。」とされたところ。 上記を踏まえ、車体課税について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、市場の活性化に寄与し、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、環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減を行い、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。	
今回の要望（租税特別措置）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%とすることを目指す。 （関連する与党税制改正大綱、閣議決定等） ○令和 7 年度税制改正大綱（令和 6 年 12 月 20 日） 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、 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。 （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るべく、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。 ○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 割とすることを目指す。 （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（政府目標） <table><tr><td>次世代自動車</td><td>50～70%</td></tr><tr><td>ハイブリッド自動車</td><td>30～40%</td></tr><tr><td>電気自動車 プラグインハイブリッド 自動車</td><td>20～30%</td></tr><tr><td>燃料電池自動車</td><td>～3%</td></tr><tr><td>クリーンディーゼル自動車</td><td>5～10%</td></tr></table> ○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。	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%
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%											
	租税特別措置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＞ <table><tr><td>令和 2 年度</td><td>466 万台</td></tr><tr><td>令和 3 年度</td><td>422 万台</td></tr><tr><td>令和 4 年度</td><td>439 万台</td></tr><tr><td>令和 5 年度</td><td>453 万台</td></tr><tr><td>令和 6 年度</td><td>457 万台</td></tr></table>	令和 2 年度	466 万台	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	457 万台
令和 2 年度	466 万台											
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	457 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 2 年度 37.2% 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%
	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 万台前後で推移しており、これらの自動車ユーザーの負担軽減となる。 ＜国内自動車販売台数の推移＞ 令和 2 年度 466 万台 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 457 万台
		要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	令和 7 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、 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。 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。」とされており、この方針の実現を図る。
	相 当 性	当該要望項目以外の税制上の措置	—
		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6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	令和7年度与党税制改正大綱における基本的考え方を踏まえ、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、市場の活性化に寄与し、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、環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減を行い、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。
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項		租税特別措置の適用実績	<新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合> 令和2年度 62.7% 令和3年度 68.8% 令和4年度 67.2% 令和5年度 69.8% 令和6年度 67.3% <エコカー減税（自動車重量税（財務省試算））> 令和2年度 ▲600億円 令和3年度 ▲510億円

		令和４年度 ▲４００億円 令和５年度 ▲３８０億円 令和６年度 ▲５００億円
	租特透明化 法に基づく 適用実態 調査結果	—
	租税特別措 置の適用に 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の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		—