

令和 8 年度 税制改正要望事項（新設・拡充・延長）

（国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課）

項目名	自動車重量税に係るエコカー減税の延長等		
税目	自動車重量税		
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措置を講じる。 ○ 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措置を延長する。 ○ 2 回免税となる環境性能の高い車両（電気自動車等）について、新車新規登録後に自動車検査証の記録事項に変更があった場合でも、次回（2 回目）の検査時に免税を受けられるよう、所要の措置を講じる。 【関係法令】 自動車重量税法第 7 条 自動車重量税法施行令第 4 条、5 条 自動車重量税法施行規則第 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 租税特別措置法施行令第 51 条の 2 租税特別措置法施行規則第 40 条の 2、第 40 条の 4		
	平年度の減収見込額	—	百万円
	（制度自体の減収額）	(▲40,000	百万円)
	（改正増減収額）	(—	百万円)

新設・拡充又は延長を必要とする理由	(1) 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。 (2) 施策の必要性 地球温暖化問題や自動車からの排出ガス（NO_x・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、自動車重量税等について、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り、2050年カーボンニュートラル実現向け、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、制度の見直しが行われるまでの間、引き続き自動車重量税のエコカー減税について現行の措置を延長する必要がある。 また、エコカー減税において、2回免税となる電気自動車等の環境性能の高い車両について、新車新規検査後から次回検査までの間に、自動車検査証の記録事項（車両重量等）の変更があった場合、免税措置が適用されないが、環境性能が高いことに変わりはないため、2回目の免税が適用されるよう措置を講じる必要がある。		
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	○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 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
		政 策 の 達成目標	① 自動車の環境負荷の低減等を図る。 ② 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。
		租税特別措置の適用又は延長期間	3 年間（令和 8 年 5 月 1 日～令和 11 年 4 月 30 日）
		同上の期間中の達成目標	—
		政策目標の達成状況	新車販売台数に占める次世代自動車の割合 平成 20 年度（エコカー減税導入前）： 3.0% 令和 6 年度（エコカー減税導入後）： 58.9%
力 有	要 望 の 措 置 の	—	

		適用見込み									
	要望の措置 の効果見込み (手段としての有効性)	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。 ○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 割合</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th></tr><tr><td></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：1,827,861／3,613,705 令和 5 年度：2,178,767／3,806,720 令和 6 年度：2,273,953／3,860,783	年度 割合	R4	R5	R6		50.6%	57.2%	58.9%	
年度 割合	R4	R5	R6								
	50.6%	57.2%	58.9%								
相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	自動車税・軽自動車税に係る環境性能割及びグリーン化特例の延長等（自動車税・軽自動車税）									
	予算上の措置等の要求内容及び金額	（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）令和 8 年度概算要求額：105,000 百万円 ・商用車：商用車等の電動化促進事業（環境省）（国交省連携事業）令和 8 年度概算要求額：30,000 百万円 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）令和 8 年度概算要求額：3,302 百万円									
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	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。 一方で、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。									

		要望の措置 の 妥 当 性	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、税制措置により、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。								
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：1,827,861／3,613,705 令和5年度：2,178,767／3,806,720 令和6年度：2,273,953／3,860,783 ○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	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%							
	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)	エコカー減税の導入以降、自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例等の効果と相まって、新車の平均燃費や次世代自動車の普及率が大幅に向上するなど、自動車のグリーン化が急激に進展してきている。									
	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	平成21年度 創設 平成24、27、29、30、31、令和3、5年度 見直し、延長										