

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・自動車局企画・電動化・自動運転参事官室）

項 目 名	自動車関係諸税の課税のあり方の検討		
税 目	自動車重量税		
要 望 の 内 容	自動車関係諸税については、令和 7 年度与党税制改正大綱を踏まえ、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」目標の実現に向けた積極的な貢献、地域公共交通へのニーズの高まり、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つつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、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、併せて、営自格差の確保を含め、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮した見直しを行う。 【関係条文】 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		
		平年度の減収見込額	－ 百万円
		(制度自体の減収額)	(－ 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 「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とともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等、自動車を取り巻く環境の大きな変化に対応していく必要がある。また、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う地域公共交通や社会インフラとしての物流維持へのニーズの高まり、物価高騰等に伴うトラック事業及びバス事業の経営環境の悪化などの環境変化にも対応する必要がある。さらに、インフラの維持管理や機能強化の必要性等もある中で、自動車産業ひいては日本経済全体の活性化を図るため、自動車関係諸税の公平・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、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮した見直しについて検討を行う。 (2) 施策の必要性 ① 自動車業界は CASE に代表される 100 年に 1 度ともいわれる大変革に直面している。世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車の急速な普及、内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上などの動きに代表されるこの大変革に対応できるか否かは単に一産業の問題ではなく、日本の経済・雇用を大きく左右しかねない極めて重要な課題である。 ② 令和 7 年度与党税制改正大綱においては、「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」目標の実現に向けた積極的な貢献、地域公共交通へのニーズの高まり、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、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、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。 ③ 我が国の国民生活及び経済全体を支える社会インフラであるトラック事業及びバス事業は、担い手不足の深刻化に加え、昨今の物価高騰等の影響により、大変厳しい経営環境に直面している。このような状況下において、自動車関係諸税の見直しにあたっては、公共性の高いトラック事業及びバス事業の輸送コストに与える影響を考慮し、営業用と自家用に差をつける、いわゆる営自格差を設けることが必要である。 ④ 上記を踏まえ、2050 年カーボンニュートラル、将来のモビリティ社会像を見据えつつ、自動車関係諸税のあり方について、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う地域課題の深刻化に加え、持続可能な公共交通・物流の維持等の視点も踏まえた検討を行う必要がある。		
今回の要望（租税特別措置	合理性	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 ① 第 2 次交通政策基本計画（令和 3 年 5 月 28 日閣議決定） 「交通事業が独立採算制を前提とすることは、これまでも増して困難となってくるとの認識に立ち、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う。」 ② 第 5 次社会資本整備重点計画（令和 3 年 5 月 28 日閣議決定） 戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資に関して、「これらの実施に必要な財源のあり方については、PPP/PFI 等の民間資金の活用を推進するとともに、受益者負担を求めうる分野については、社会経済状況の変化や脱炭素社会の実現に向けた取組、海外における利用者負担等に関する状況等を踏まえつつ、利用実態に即

			した適切な負担のあり方についての検討を進める。また、それ以外の分野についても、特に気候変動による災害リスクの増大への対応の必要性等を踏まえつつ、適切な負担のあり方についての検討を行う。」 ③ 物流革新に向けた政策パッケージ（令和5年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定） 物流は我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要がある。一方、物流分野においては、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られている。
		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割とすることを目指す。
		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	新車販売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%
	有効性	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）	—
	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	—
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—

		要望の措置 の 妥 当 性	令和7年度与党税制改正大綱においては、「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」目標の実現に向けた積極的な貢献、地域公共交通へのニーズの高まり、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つつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、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。」とされていることを踏まえ、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮しつつ、その検討を行う。
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	○自動車重量税のエコカー減税（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	
	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、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。	
	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			—