

令和 9 年度 税制改正要望事項（新設・拡充・延長）

（環境省水・大気環境局モビリティ環境対策課）

項 目 名	車体課税のグリーン化		
税 目	自動車重量税		
要 望 の 内 容	令和 8 年度与党税制改正大綱を踏まえ、地球温暖化対策・公害対策の一層の推進の観点から、車体課税のグリーン化を推進する。また、利用段階における負担の適正化に向けた課税については、「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となるよう所要の措置を求める。加えて、自動車重量税の見直しを行う場合には、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）附則第 9 条に基づき、自動車重量税の収入見込額の一部が公害健康被害補償等の財源に充てられてきた実績と、自動車重量税が汚染原因者負担による公害健康被害補償等の安定財源として果たしてきた役割を踏まえ、引き続き、これを自動車重量税から引き当てることを求める。		
		平年度の減収見込額 (制度自体の減収額) (改正増減収額)	— 百万円 (— 百万円) (— 百万円)

(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よう、環境性能に優れた自動車の普及を推進し、地球温暖化防止、大気汚染の防止を図る。また、公害健康被害の補償等に関する法律に基づき、大気汚染系疾病に係る被認定者に対する補償給付を安定的に行い、もって被認定者の健康被害の回復及び生活の安定を図る。

(2) 施策の必要性

(ア) 令和 8 年度与党税制改正大綱では、

「5 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、

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。

(5) 利用段階における負担の適正化に向けた課税

利用段階における異なる動力源（パワートレイン）間の税負担の公平性を早期に実現する観点から、技術面及び執行面においてより公平な課税・徴収が可能となるまでの間、道路への負荷等が重量に応じて大きくなることや自動車関係諸税全体の整合性も考慮し、自家用の乗用自動車（二輪の小型自動車を除く。）のうち、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、車両重量に応じた一定の負担を求めることとする。

具体的には、納税・徴収実務の簡素化のため、現行の自動車重量税の特例加算分として車検時に徴収することとし、以下を内容とする仕組みを令和 9 年度税制改正において法制化する。

- ・ 自動車ユーザーへの周知期間や円滑な執行に向けた準備期間を確保するため、令和 10 年 5 月 1 日を施行日とし、同日以後に受ける車検から適用する。

- ・ ガソリン車について燃料課税を前払いしていないこととの均衡や取得時の実質的な負担軽減等の観点から、新車の新規検査に係る分について本特例分の課税を免除する。既販車については、経過措置とし

て、施行日以後最初に受ける継続車検に係る分について本特例分の課税を免除する。

- ・ 具体的な税率については、異なる動力源間の税負担の公平性の観点から、ガソリン車についてユーザーが平均的に負担している揮発油税及び地方揮発油税の額を踏まえ、令和 9 年度税制改正において検討し、結論を得る。その際、重量と道路損傷との相関の度合を踏まえ、平均的な重量を超える電気自動車等には応分の負担を求める。他方、平均的な重量を下回る電気自動車等については、電気自動車等の普及との両立や、軽量化に向けた技術開発や自動車ユーザーによる選択を後押しする観点から、過度な負担とならないよう配慮する。プラグインハイブリッド自動車に係る税率については、揮発油税等を一定程度負担していることから、電気自動車に係る税率の 2 分の 1 を目安として設定する。
- ・ 本特例分は、異なる動力源間の税負担の公平性を実現する趣旨で設けることを踏まえ、現行の自動車重量税のエコカー減税は、本特例分には適用しない。

営業用車両及びバス、トラック等の車両の取扱いについては、これらの車両が地域公共交通、物流等の分野において果たしている公共的な役割の重要性や、それを十分に考慮した営自格差等を検討し、令和 9 年度以降の税制改正において結論を得る。

燃料電池自動車及び天然ガス自動車に係る同様の負担のあり方については、今後、検討する。」

とされた。

(イ) また、地球温暖化対策計画（令和 7 年 2 月 18 日閣議決定）において、1.5℃目標に整合的で野心的な目標として、2035 年度、2040 年度において、温室効果ガスを 2013 年度からそれぞれ 60%、73%削減する新たな気候変動対策目標が定められた。加えて、運輸部門の CO2 排出量（2024 年度）は、約 1 億 8,719 万トン（日本全体の 19.3%）であり、運輸部門の 85.6%を自動車からの CO2 排出が占めることから、CO2 排出量のより少ない自動車への一層の転換が不可欠である。

(ウ) 本課税において求められる環境性能については、2020 年 3 月に策定された新たな 2030 年度燃費基準が達成された場合、燃費改善率は 2016 年度の実績値と比べて 32.4%改善、2020 年度燃費基準の水準（WLTC モード換算の推定値）と比べて 44.3%改善となることから、こうした燃費基準に基づく燃費改善を踏まえた環境性能が求められるとともに、大気汚染物質である二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）について安定的・継続的に大気環境基準を確保することが求められている状況であることから、自動車からの排出ガスによる大気汚染問題に的確に対応することが必要不可欠である。

(ア) ないし (ウ) を踏まえ、「2050 年カーボンニュートラル」目標の実現に貢献すべく、燃費改善等を踏まえた環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与え、その普及を促進し、大気汚染の改善及び地球温暖化の防止を図ることが必要である。

(エ) 公害健康被害の補償等に関する法律に基づく大気汚染系疾病に係る被認定者への補償給付等については、汚染者負担原則に基づき、8 割が固定発生源（工場）から徴収する汚染負荷量賦課金によって、2 割が移動発生源（自動車）に対する自動車重量税からの引当によって賄われている（同法附則第 9 条）。

移動発生源の費用負担が、自動車重量税引当方式となっているのは、汚染原因者負担の原則に基づき、負担の公平性を踏まえつつ、現実にも可能でかつ効率的な方式として、昭和 48 年の中央公害対策審議会において決定されたものであり、その後数年ごとの検討を踏まえた法改正を経て、平成 30 年の法改正において、当分の間、自動車重量税引当方式を継続することとされたところ。

		現在においても、大気汚染に起因する疾病に苦しんでいる被認定者は約 2.5 万人存在し、認定患者の方の健康被害の回復、生活の安定において、補償給付等は重要な役割を担っている。 このため、汚染原因者負担の原則に基づき安定的な財源確保を図るためには、引き続き、自動車重量税から引き当てる必要がある。	
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	(Ⅰ) 環境性能に優れた自動車の普及 施策 1. 地球温暖化対策の推進 目標 1－1 地球温暖化対策の計画的な推進による脱炭素社会づくり 施策 3. 大気・水・土壌環境等の保全 目標 3－1 大気環境の保全 (Ⅱ) 大気汚染系疾病に係る被認定者への補償給付 施策 8. 環境保健対策の推進 目標 8－1 公害健康被害対策（補償・予防）
		政策の達成目標	(Ⅰ) 環境性能に優れた自動車の普及 ○令和 8 年度与党税制改正大綱（令和 7 年 12 月 19 日） 5. 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、 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。

(5) 利用段階における負担の適正化に向けた課税

利用段階における異なる動力源（パワートレイン）間の税負担の公平性を早期に実現する観点から、技術面及び執行面においてより公平な課税・徴収が可能となるまでの間、道路への負荷等が重量に応じて大きくなることや自動車関係諸税全体の整合性も考慮し、自家用の乗用自動車（二輪の小型自動車を除く。）のうち電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、車両重量に応じた一定の負担を求めることとする。

具体的には、納税・徴収実務の簡素化のため、現行の自動車重量税の特例加算分として車検時に徴収することとし、以下を内容とする仕組みを令和9年度税制改正において法制化する。

- ・ 自動車ユーザーへの周知期間や円滑な執行に向けた準備期間を確保するため、令和10年5月1日を施行日とし、同日以後に受ける車検から適用する。
- ・ ガソリン車について燃料課税を前払いしていないこととの均衡や取得時の実質的な負担軽減等の観点から、新車の新規検査に係る分について本特例分の課税を免除する。既販車については、経過措置として、施行日以後最初に受ける継続車検に係る分について本特例分の課税を免除する。
- ・ 具体的な税率については、異なる動力源間の税負担の公平性の観点から、ガソリン車についてユーザーが平均的に負担している揮発油税及び地方揮発油税の額を踏まえ、令和9年度税制改正において検討し、結論を得る。その際、重量と道路損傷との相関の度合を踏まえ、平均的な重量を超える電気自動車等には応分の負担を求める。他方、平均的な重量を下回る電気自動車等については、電気自動車等の普及との両立や、軽量化に向けた技術開発や自動車ユーザーによる選択を後押しする観点から、過度な負担とならないよう配慮する。プラグインハイブリッド自動車に係る税率については、揮発油税等を一定程度負担していることから、電気自動車に係る税率の2分の1を目安として設定する。
- ・ 本特例分は、異なる動力源間の税負担の公平性を実現する趣旨で設けることを踏まえ、現行の自動車重量税のエコカー減税は、本特例分には適用しない。

営業用車両及びバス、トラック等の車両の取扱いについては、これらの車両が地域公共交通、物流等の分野において果たしている公共的な役割の重要性や、それを十分に考慮した営自格差等を検討し、令和9年度以降の税制改正において結論を得る。

燃料電池自動車及び天然ガス自動車に係る同様の負担のあり方については、今後、検討する。

○日本のNDC（令和7年2月提出）

日本は、世界全体での1.5℃目標と整合的で、2050年ネット・ゼロの実現に向けた直線的な経路にある野心的な目標として、2035年度、2040年度において、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指す、新たな「日本のNDC（国が決定する貢献）」を、国連気候変動枠組条約事務局へ提出

			○ 地球温暖化対策の推進に関する法律（平成 10 年第 117 号）で 2050 年カーボンニュートラルが明記。 ○ 地球温暖化対策計画において「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」こと、及び、「2035 年度、2040 年度に、温室効果ガスを 2013 年度からそれぞれ 60%、73%削減することを目指す」ことを規定。 ○ 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 日策定）「税制については、「令和 3 年度与党税制改正大綱」を踏まえ、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うこととし、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とするよう、検討を行う。」 ○ 成長戦略実行計画（令和 3 年 6 月 18 日閣議決定）「自動車分野においては、サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル化を目指し、エネルギーの脱炭素化と合わせて、包括的な支援策を実施し、電動化を推進する。」 ○ 自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針（令和 4 年 11 月 22 日閣議決定）対策地域において、令和 8 年度までに NO2 及び SPM に係る大気環境基準を確保。 （Ⅱ）公害健康被害の補償等に関する法律に基づき、大気汚染系疾病に係る被認定者に対する補償給付等を安定的に行い、もって被認定者の健康被害の回復及び生活の安定を図る。
		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	（Ⅰ）運輸部門の排出量は、2024 年度確報値で約 1 億 8,719 万トンであり、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて取組の一層の加速化を図る必要がある。 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、令和 6 年における電動車（HV・PHEV・BEV・FCV）の販売台数は約 211 万台、新車販売台数（乗用車）全体の約 56.6%であり、上記目標（新車販売で電動車 100%等）の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。 また、令和 5 年度大気環境基準達成率は、NO2 が 100%、SPM が 100%となっているが、引き続き NO2、SPM について安定的・継続的に大気環境基準を確保することが求められている状況にある。 （Ⅱ）昭和 49 年以来、自動車重量税からの引当が維持され、これまで大気汚染系疾病に係る被認定者の補償給付等が安定的に行われてきた（令和 8 年度の引当金は約 57 億円）。
あり		要望の措置の適用見込み	—

	相 当 性	要望の措置 の効果見込み(手段としての有効性)	(Ⅰ) 令和8年度与党税制改正大綱において「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を求められているところ、環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与えることにより、環境性能に優れた自動車の普及を一層促進する効果が期待できる。 環境性能に優れた自動車の普及により、自動車からのNOx・PM排出量の大幅な削減とそれに伴う大気環境の改善が期待できるとともに、CO2削減効果も大きく、地球温暖化防止にも資することから、本要望事項は有効である。 (Ⅱ) 自動車重量税からの引当により、汚染原因者負担の原則に基づき、徴収コストを抑えながら、安定的に補償財源を確保することが可能であることから、本要望事項は有効である。
		当該要望項目以外の税制上の措置	・(軽)自動車税に係るグリーン化特例
		予算上の措置等の要求内容及び金額	○ 商用車等の電動化促進事業 (経済産業省・国土交通省連携事業) (1) 令和7年度補正予算額：300億円 ※3年間で総額60億円の国庫債務負担 (2) 補助内容 補助対象：民間事業者等 対象事業：・電動化されたトラック・タクシー・バス等の導入支援 ・事業所や営業拠点への充電インフラの整備の支援 補助率：標準車両(ディーゼル車両等)との差額、安全・安心のための取組状況等を考慮して、車種ごとに定額等 ○ 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 (国土交通省・経済産業省連携事業) (1) 令和8年度予算額：33億円 (2) 補助内容 補助対象：民間事業者等 対象事業：HVトラック・バス等の導入支援 補助率：標準的燃費水準の車両との差額の1/2等
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	次世代自動車等環境性能の高い自動車の導入を税制及び財政の面から支援し、もって普及を促進することを目的としている。
		要望の措置の妥当性	(Ⅰ) 令和8年度与党税制改正大綱において、「2050年カーボンニュートラル」目標への実現に向けた積極的な貢献が求められていることを踏まえ、環境性能に優れた自動車の購入への税制上のインセンティブを与えることで、広く国民に対して、環境性能に優れた自動車の普及を一層促進するとともに、自動車からの大気汚染物質等の排出量削減によるNO2、SPMの大気環境基準の確保やCO2削減効果による地球温暖化防止を推進することが可能である。 (Ⅱ) 仮に予算措置で対応しようとするれば、汚染原因者負担の原則という、公害健康被害の補償等に関する法律の趣旨に反することとなる。また、仮に賦課金で措置しようとするれば、

			既存税制（自動車重量税）からの引当と比較し、徴収コストがかさむこととなり国民の理解を得ることができない。
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） 平成 25 年度：約 440 億円 平成 26 年度：約 720 億円 平成 27 年度：約 610 億円 平成 28 年度：約 730 億円 平成 29 年度：約 730 億円 平成 30 年度：約 660 億円 令和元年度：約 620 億円 令和 2 年度：約 600 億円 令和 3 年度：約 510 億円 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）	—	
	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 年度にいわゆる「エコカー減税」制度創設。 ・ 平成 24 年度税制改正において、燃費基準等の要件を引き上げた上で 3 年延長。 ・ 平成 26 年度税制改正において、エコカー減税拡充、経年車重課を行った。 ・ 平成 27 年度税制改正において、平成 32 年度燃費基準への単純置き換えを行うとともに、現行の平成 27 年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講じた。 ・ 平成 29 年度税制改正において、対象範囲を平成 32 年度燃費基準の下で見直し、政策インセンティブ機能を強化した上で 2 年間延長され、実施に当たっては、段階的に基準を引き上げる措置を講じた。

	・ 平成 31 年度税制改正において、政策インセンティブを強化するなどの観点から、軽減割合等の見直しを行うとともに、2 回目車検時の免税対象について電気自動車等や極めて燃費水準が高いハイブリッド車等に重点化を図った。 ・ 令和 3 年度税制改正において、対象範囲を乗用車の 2030 年度燃費基準の下で見直し、政策インセンティブ機能を強化した上で 2 年間延長され、実施に当たっては、段階的に基準を引き上げる措置を講じた。 ・ 令和 5 年度税制改正において、令和 6 年 1 月からは減免区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げた上で、現行制度を維持する期間を含めて適用期限を合計 3 年延長する措置を講じた。 ・ 令和 8 年度税制改正において、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を引き上げた上で、適用期限を 2 年延長する措置を講じた。
--	--