

令和7年度東京都税制調査会 第3回 小委員会

【テーマⅡ】

自動車関連税制の在り方

令和7年8月21日

「自動車関連税制の在り方」 目次

資料名	頁
「自動車関連税制の在り方」に関する論点	1
令和7年度与党税制改正大綱（令和6年12月20日）（抜粋）	2
自動車関係諸税の見直しに係る東京都の提案要求及び全国知事会の提言（抜粋）	3
令和6年度東京都税制調査会報告（車体課税）	4～5
車体課税の全体像	6
車体課税（地方税）の税收推移	7
自動車保有台数の推移	8
自動車（乗用車）保有台数の推移と推計	9
自動車関連税の概要及び課税根拠	10
〈参考〉自動車関連税の概要及び課税根拠の詳細（自動車税環境性能割・種別割）	11
〈参考〉自動車関連税の概要及び課税根拠の詳細（自動車重量税・燃料課税）	12
自動車税環境性能割の概要と適用件数・割合	13
〈参考〉軽自動車税環境性能割の概要と適用件数・割合	14
自動車税・軽自動車税 環境性能割の主な沿革	15

「自動車関連税制の在り方」 目次

資料名	頁
自動車税種別割の概要	16
〈参考〉軽自動車税種別割の概要	17
自動車税・軽自動車税 種別割の主な沿革	18
自動車税種別割のグリーン化税制の概要	19
自動車税種別割の重課・軽課対象車数と割合の推移（乗用車）	20
〈参考〉欧米主要国の自動車関連税制	21
〈参考〉欧米主要国におけるEV等の取扱い	22
燃料別新車乗用車数の推移（軽自動車を除く）	23
燃料別の自動車税環境性能割・種別割における課税及び特例の適用状況（自家用乗用車）	24
ガソリン車・ハイブリッド車・電気自動車の税負担の比較（自動車税種別割）	25
燃料課税について	26
〈参考〉CASEに代表される自動車革命	27
〈参考〉自動車重量税の概要	28

論点

今後の税制改正を見据え、自動車関連税制はどうあるべきか

<検討事項>

- 税込中立の下、取得時における課税の在り方（負担軽減等）や、保有時における税負担の在り方（重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担）
 - － 課税根拠（原因者負担、財産税的性格 等）
 - － 課税標準（重量、CO₂排出量 等）
 - － グリーン化の促進と重課・軽課（EV・HVの課税の在り方）

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、

- 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、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べく、国・地方の税收中立の下で、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、用途、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。

自動車関係諸税の見直しに係る東京都の提案要求及び全国知事会の提言（抜粋）

東京都「令和8年度 国の施策及び予算に対する東京都の提案要求」（令和7年6月）

自動車関係諸税の見直し及び地方税財源の確保

- 自動車を取り巻く環境の変化等を踏まえ、自動車関係諸税の課税の在り方を見直すこと。
- 自動車関係諸税は、環境負荷など自動車の社会的コストに対し、地方自治体が実施する施策のための貴重な財源となっていることから、その課税の在り方を見直す場合には、地方自治体に減収が生じることのないよう、税収規模を維持すること。

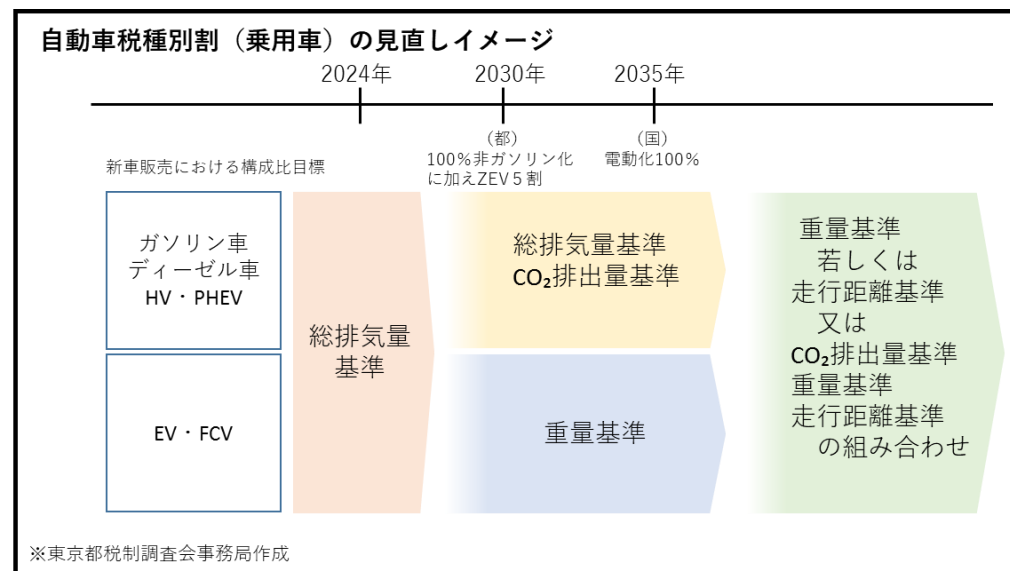
全国知事会「地方税財源の確保・充実等に関する提言（ポイント）」（令和7年7月31日）

自動車関係諸税の見直し

- 環境性能割は、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとされているため、結果的に CO₂排出量の多い自動車に課税されており、地方の重要な財源である。取得時負担軽減の見直しでは、こうした点を十分に踏まえつつ検討すること。
- 電気自動車等は自動車税種別割で最低税率が適用され税負担の公平性に課題があることから、課税趣旨を適切に踏まえつつ、電気自動車等を含むすべてのパワートレイン間で公平・普遍で簡素な税体系の構築について、早期に検討し結論を得ること。

■ 中長期的な自動車関連税改革の検討

- 脱炭素社会実現に向けた取組は、一刻の猶予も許されない時機にきている。車体課税へのCO₂排出量基準の導入により、CO₂の排出量に従って税額が決定されることが周知され、消費者が、よりCO₂排出量の少ない自動車を選ぶようになるというアナウンスメント効果が期待される。そのため、CO₂排出量基準の導入について、速やかに検討する必要がある。
- 環境配慮へのインセンティブを一層強化し、環境負荷の小さい自動車への転換を促進する一方で、中長期的な方向性としては、安定的な財源確保のため、例えば、課税標準を車体重量若しくは走行距離に、又はCO₂排出量・重量・走行距離の組合せとする方法を検討する必要がある。



■ 車体重量に基づく課税

- 全ての自動車に共通する「車体重量」を課税指標とした場合は、将来新たな動力源を用いた自動車が登場した場合にも対応できることや、課税指標が共通するという観点からもシンプルで分かりやすいものとなる。そのため、EV、FCV等については、現行の税率の問題点や車体課税の持つ「財産税的性格」及び「道路損傷負担金的性格」を踏まえつつ、可能な限り早期に、車体の重量基準に基づく課税体系を構築すべきである。その際、これらの環境性能に優れた自動車の普及を阻害することのないよう、税率等に工夫が必要である。

■ 走行距離に基づく課税

- 走行距離は全ての自動車に共通する指標であり、自動車の走行による道路利用の受益、道路の損傷及び環境への負荷に強く関係している。その点を重視すれば、保有課税から利用課税への転換を図る走行距離課税は望ましい公平な税制度である。一方で、その実現に向けては主に以下のような課題がある。
 - ① 地方部の負担の問題 ② 個人情報保護の課題 ③ GPSの不具合等への対応
 - ④ 中古車の引継ぎ時の対応に関する課題

■ 当面のグリーン化税制の在り方

- HVは普及が進み、現在、我が国の乗用車新車販売台数の約6割を占めるまでになっており、こうした状況に鑑みると、自動車の低炭素化を進める上では、HVに対して環境性能に応じた税負担を求めることで、より環境性能に優れたHVの選択を促進することが重要である。
- HVの環境性能については、燃費性能に幅が生じており、車種によってはガソリン車と性能の変わらないものが存在している。グリーン化税制の重課対象について、環境性能を反映する形に見直すべきである。

■ 電気自動車等の普及

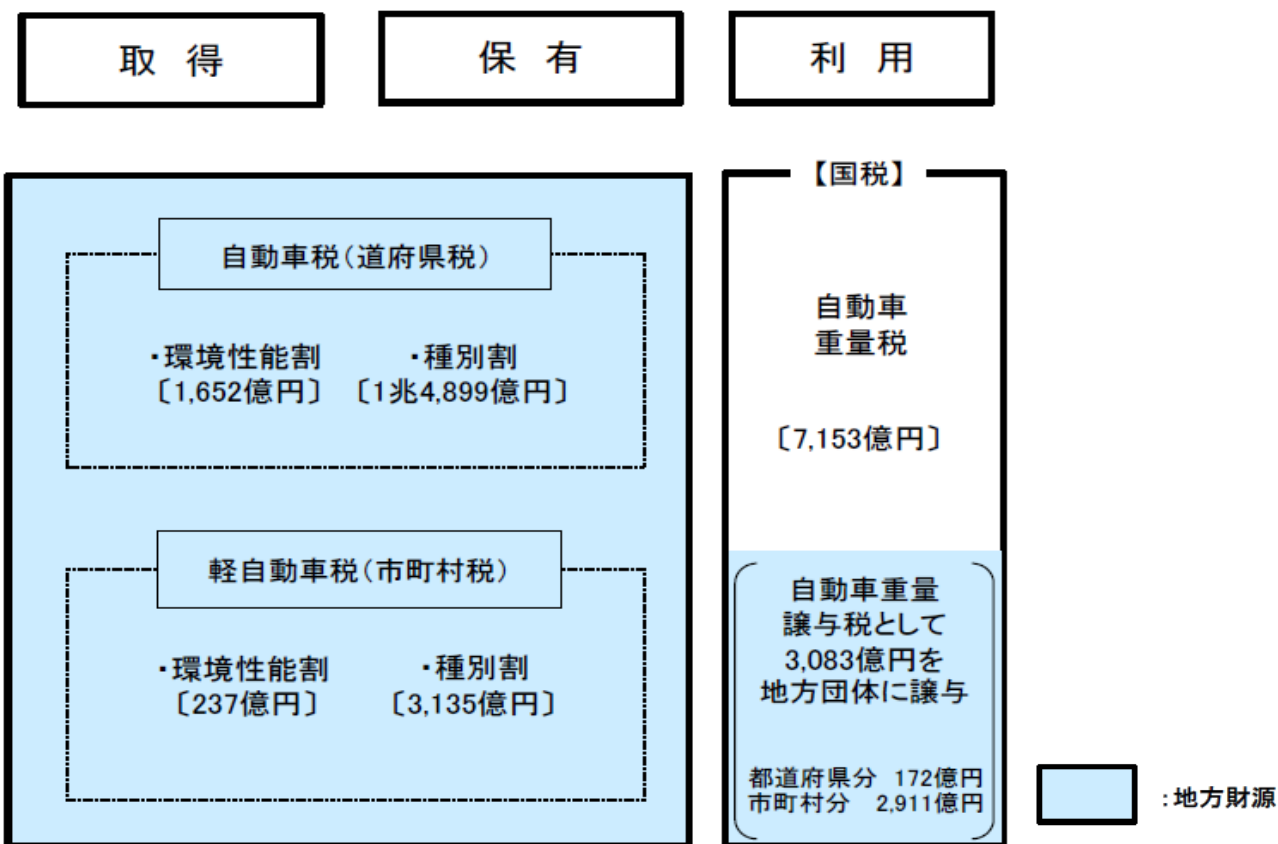
- EVやFCV等に係る自動車税種別割の現行の税率は、排気量がないものとして、排気量1,000cc以下の最低税率で課税されているが、公平性等の観点から議論があるところであり、課税の在り方を検討する必要がある。

車体課税の全体像

- 令和7年度の自動車関連税収(車体課税)の総額は2兆7,076億円を見込んでいる
- そのうち地方分は2兆3,006億円であり、地方自治体にとって重要な財源である

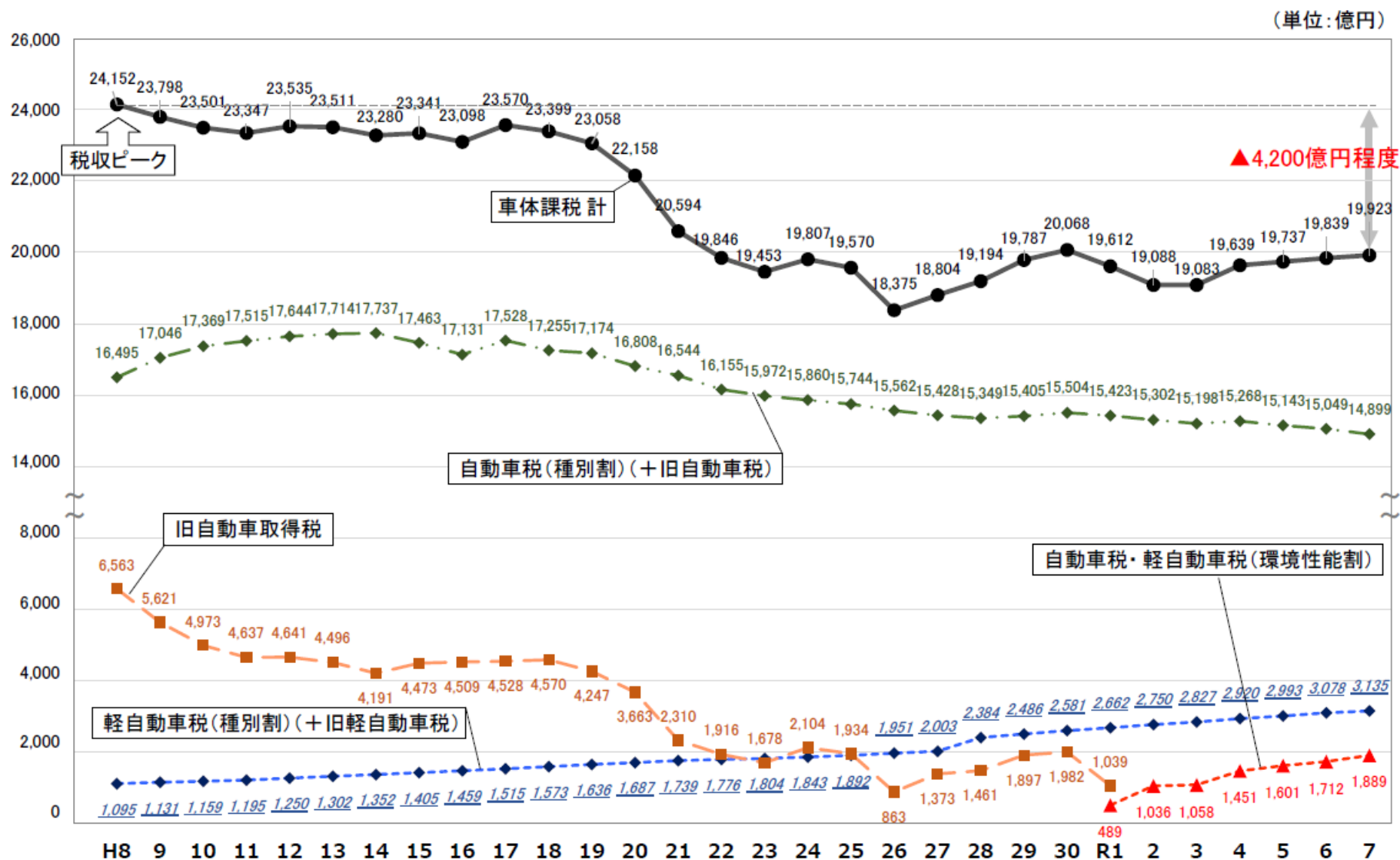
車体課税(2.7兆円)は8割超が地方財源(2.3兆円)

(うち都道府県分1.6兆円、市町村分0.7兆円)



車体課税（地方税）の税收推移

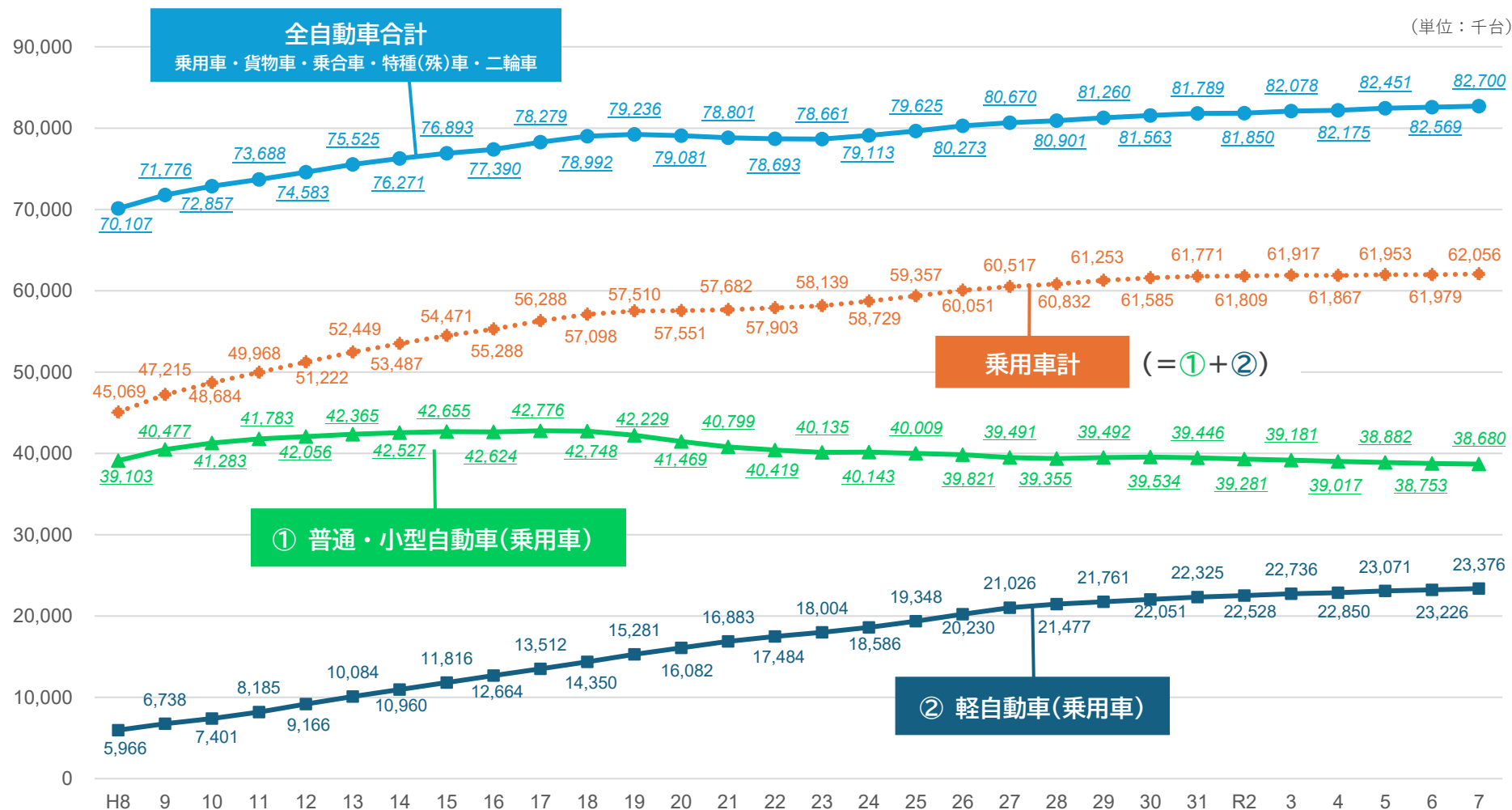
■ 令和7年度の税收は1兆9,923億円、ピーク時の平成8年度と比較すると▲4,200億円程度の減と見込まれている



(注) 表中における計数は、令和5年度までは決算額、令和6年度以降は地財計画額による。

自動車保有台数の推移

- 税収の減少傾向が続く一方で、自動車の保有台数(全自動車合計)は、これまでのところ増加傾向
- 軽自動車の保有台数は年々上昇しており、令和7年のシェアは乗用車のうち37.7%に及ぶ
- 税収が減少していることを踏まえると、自動車1台当たりの税負担は減少

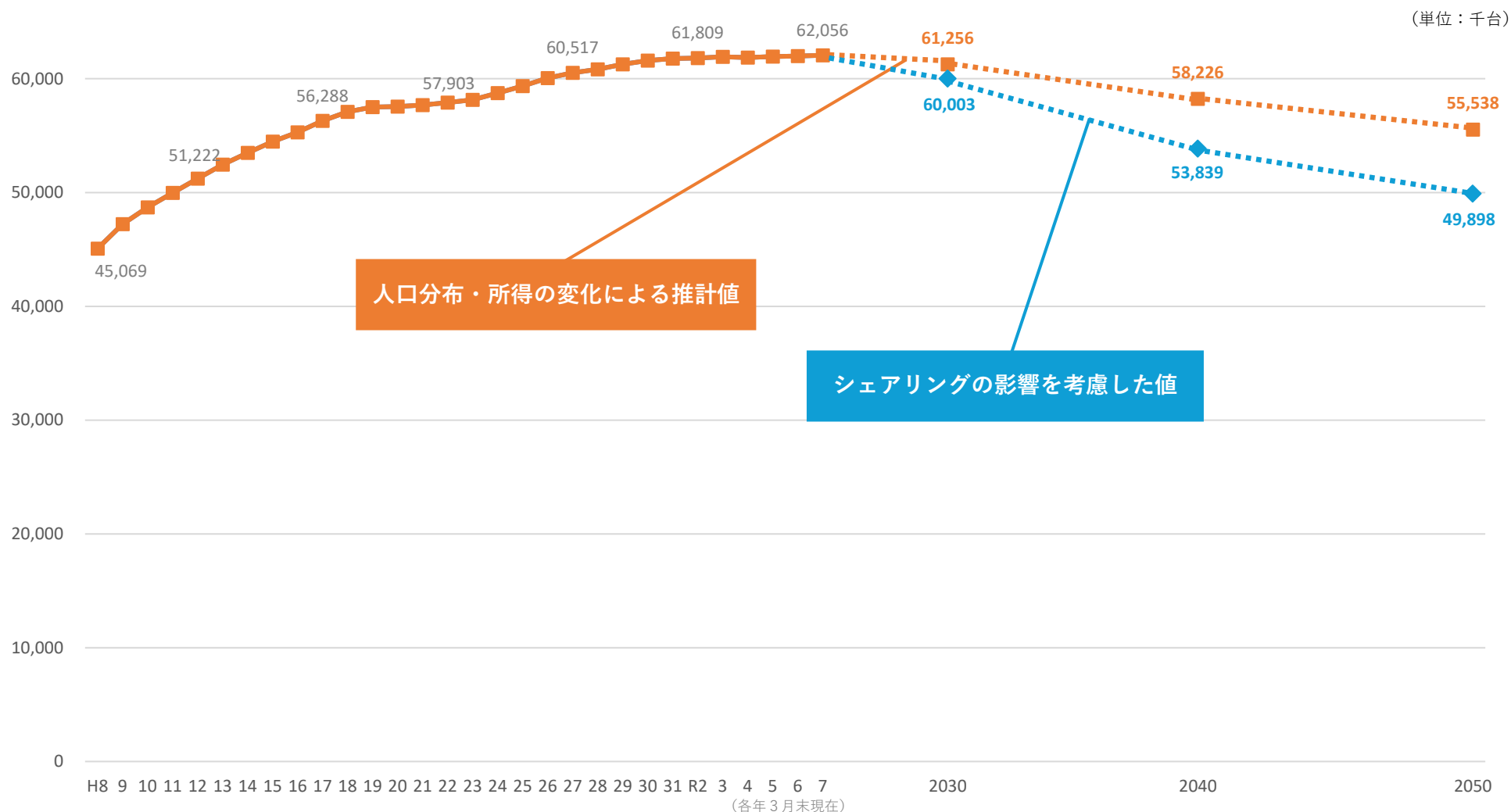


各年3月末現在

注1 (一社)自動車検査登録情報協会「自動車保有台数推移表」、軽自動車検査協会「自動車保有車両数の推移」より作成
 2 台数は、百の位を四捨五入した値

自動車（乗用車）保有台数の推移と推計

- 自動車(乗用車)の保有台数は、これまでのところ増加しており、令和7年3月末時点で約6,200万台に及ぶ
- 今後の保有台数の推計は、人口分布・所得の変化による推計値では、2050年に約5,600万台まで減少
- シェアリングの影響を考慮した推計値では、2050年に約5,000万台まで減少



注1 R7までは（一社）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数推移表」より作成

2 2030年以降は、東京都主税局委託調査「自動車関連税制に関する税収シミュレーション等調査」（令和3年3月）より作成

3 台数は、百の位を四捨五入した値

自動車関連税の概要及び課税根拠

税目	課税標準(基準)等	課税根拠
自動車税・軽自動車税 環境性能割	・ <u>取得価額</u>に応じ、取得時に課税 ・ <u>燃費基準</u>達成度等に応じた段階税率 ・ 電気自動車等は非課税	・ 道路損傷負担金的性格 ・ 環境損傷負担金的性格 (環境インセンティブ強)
自動車税・軽自動車税 種別割	・ [自]<u>排気量</u>(乗用車)、<u>最大積載量</u>(トラック)、<u>最大定員</u>(バス)等に応じ、毎年度課税 ・ [軽]<u>車種</u>ごとに区分して税率が設定され、毎年度課税 ＊[自]H13年度から<u>グリーン化特例</u>導入 ＊[軽]H27年度から<u>グリーン化特例</u>導入	・ 財産税的性格(応能負担) ・ 道路損傷負担金的性格 + 環境損傷負担金的性格(弱)
自動車重量税	・ <u>重量</u>に応じて課税、車検時徴収 ＊H21年度から<u>エコカー減税</u>導入 ＊H22年度から<u>燃費性能・経過年数</u>に応じた複数税率の仕組みを導入	・ 権利創設税的性格 ・ 道路損傷負担金的性格(重視) + 環境損傷負担金的性格(弱)
揮発油税、地方揮発油税、 軽油引取税	・ <u>数量</u>に応じて課税	・ 道路損傷負担金的性格 ・ 環境損傷負担金的性格

※応益負担(受益者負担)は共通

〈参考〉自動車関連税の概要及び課税根拠の詳細（自動車税環境性能割・種別割）

東京都税制調査会「自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書」より

自動車税・軽自動車税環境性能割（令和元年10月導入）〔道府県税・市町村税〕

- ・ 自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化及び財源確保の観点から、**環境性能課税を自動車の取得時の課税として実施**
- ・ 自動車をもたらすCO₂排出、道路損傷、交通事故、公害、騒音等の社会的コストに係る行政需要に着目した**原因者負担金的性格**を有する
- ・ 税率は、**環境インセンティブを最大化**する政策的意図に基づき、燃費基準達成度等に応じて、非課税、1%、2%、3%の中から決定

〈参考〉 自動車取得税(R元. 9廃止)〔道府県税〕

- ・ 自動車の使用と道路損傷の密接な関係に着目し、その税収を道路の整備に充てるものとする道府県目的税としてS43に創設
- ・ 自動車の取得の事実という資産の権利移転に担税力を見出して課される流通税

自動車税種別割（旧自動車税）（令和元年10月導入）〔道府県税〕

- ・ S15に創設され、S25にシャープ勧告を受けた地方税法の制定により、現在の自動車税となった
- ・ 自動車という特定の財産に対して課される**財産税としての性格**を有すると同時に、自動車が必然的に道路を使用する財産であるという特性から、**道路損傷負担金的性格**も有する
- ・ 一部の自動車にあっては、それを所有すること自体が一種の奢侈的行為と認められるため、**奢侈税としての性格**も併せ持つ
- ・ H13からグリーン化特例を導入し、環境性能に応じた軽課、重課措置を組み込んでおり、**環境損傷負担金的性格**も併せ持つこととなった

軽自動車税種別割（旧軽自動車税）（令和元年10月導入）〔市町村税〕

- ・ 廃止された自転車荷車税のうち原動機付自転車が存続し、道府県税から二輪小型自動車及び軽自動車の移譲を受ける形でS33に創設
- ・ 自動車税と同様に、軽自動車という特定の財産に対して課される**財産税としての性格と道路損傷負担金的性格**を有する
- ・ H28からグリーン化特例を導入し、環境性能に応じた軽課、重課措置を組み込んでおり、**環境損傷負担金的性格**も併せ持つこととなった

〈参考〉自動車関連税の概要及び課税根拠の詳細（自動車重量税・燃料課税）

東京都税制調査会「自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書」より

自動車重量税（昭和46年創設）〔国税〕

- 道路等の社会資本の充実の要請が強いことを考慮し、広く自動車の使用者に負担を求めるため創設
- 自動車が車検を受け又は届出を行うことによって走行が可能になるという法的地位に着目した**権利創設税的性格**を有する
- 自動車の走行が道路損傷、交通事故、CO₂排出、大気汚染など多くの**社会的費用**をもたらしていること、自動車ユーザーが**道路整備等により利益を享受している**ことを踏まえて課税
- H21に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、自動車重量税及び自動車重量譲与税も一般財源とされた
- R1に自動車税率の引下げに伴う地方税財源の確保のために、都道府県自動車重量譲与税制度が創設
- H21にエコカー減税制度（燃費性能等に応じた軽減措置）が創設、H22には、燃費性能や経過年数に応じた複数税率を導入しており、**環境損傷負担金**的性格も併せ持つこととなった

燃料課税（昭和24年創設）〈揮発油税〔国税〕 地方揮発油税〔国税〕 軽油引取税〔道府県税〕〉

- S29から道路特定財源とされ、道路のための**目的税的性格**（**受益者負担金**的性格・**道路損傷負担金**的性格）を持つ
- 地方揮発油税は、道路整備が緊急の課題であったことから、地方自治体に対し、**道路財源**を譲与するために特定財源としてS30に創設
- 軽油引取税は、燃料課税において税負担のないディーゼル車が急増している状況において、**道路整備の緊急性**や、揮発油を燃料とするガソリン車と軽油を燃料とするディーゼル車との税負担の均衡を図る観点から、S31に道路特定財源として創設
- H21年に、道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、これら燃料課税も一般財源化された
- 燃料課税の税率は、S49税制改正、S51税制改正において、暫定的な措置として租税特別措置法等により税率の特例措置が講じられた
- この措置をめぐって、H22税制改正大綱では、「化石燃料消費が地球温暖化に与える影響も度外視できない状況にある」として、現行の税率水準を維持することが決定され、現在に至っており、**燃料課税は環境負荷抑制の側面**も併せ持っている

自動車税環境性能割の概要と適用件数・割合

- 自動車をもたらすCO₂排出、道路損傷、交通事故、公害、騒音等の社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格を有する
- 環境インセンティブを強化する観点から、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計
- 課税されるのは、ガソリン車等の「燃費性能の悪い(CO₂排出量の多い)自動車」となっている

自動車税環境性能割

【概要】

項目	自動車税環境性能割
課税団体	都道府県
課税客体	自動車の取得 (特殊自動車を除く)
納税義務者	自動車の取得者
免税点	50万円
課税標準	取得価額
税率	0%～3%
交付金	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、100分の43を市区町村に交付
税收	1,652億円 (R7地方財政計画額)

【税率表】

車種	自家用			
	税率 (R5.4.1から R5.12.31まで)	税率 (R6.1.1から R7.3.31まで)	税率 (R7.4.1から R8.3.31まで)	
電気自動車（燃料電池自動車を含む）	非課税			
プラグインハイブリッド自動車				
天然ガス自動車				
ガソリン車（HVを含む）※乗用車のみ抜粋				
排出ガス基準（H30年基準50%低減又はH17年基準75%低減）かつR2年度燃費基準達成				
かつ 令和12年度 燃費基準	95%達成	非課税	非課税	非課税
	90%達成			1 %
	85%達成			
	80%達成	1 %	1 %	2 %
	75%達成	2 %	2 %	
	70%達成		3 %	3 %
	60%達成			
上記以外		3 %	3 %	3 %

〈参考〉 R5適用件数の割合（件数）	
自家用	
非課税	非課税の枠はR7.4.1から縮小されているがR5適用件数でみると半数以上が非課税
	53.3% (約163万台)
	1% 4.2% (約13万台)
	2% 4.9% (約15万台)
	3% 37.6% (約115万台)

〈参考〉軽自動車税環境性能割の概要と適用件数・割合

軽自動車税環境性能割



【概要】

【税率表】

項目	軽自動車税 環境性能割	車種	自家用			〈参考〉 R5適用件数の割合（件数）			
			税率 (R5.4.1から R5.12.31まで)	税率 (R6.1.1から R7.3.31まで)	税率 (R7.4.1から R8.3.31まで)	自家用			
課税団体	市区町村 ※当分の間、都道府県が 賦課徴収を行う	電気自動車（燃料電池自動車を含む）	非課税			非課税の枠はR7.4.1 から縮小されているが R5適用件数でみると 6割以上が非課税			
課税客体	三輪以上の 軽自動車の取得 (特殊自動車を除く)	天然ガス自動車							
納税義務者	軽自動車等の 取得者	ガソリン車（HVを含む）※乗用車のみ抜粋							
免税点	50万円	排出ガス基準（H30年基準50%低減又はH17年基準75%低減）かつR2年度燃費基準達成							
課税標準	取得価額	かつ 令和12年度 燃費基準	80%達成	非課税	非課税	非課税			
税率	0%～3% ※当分の間、0～2%		75%達成	非課税	1%	1%			
税收	237億円 (R7地方財政計画額)		70%達成				1%	2%	2%
			60%達成						
			55%達成						
		上記以外	2%						
						非課税 66.3% (約95万台)			
						1% 12.8% (約18万台)			
						2% 20.9% (約30万台)			

注 東京都主税局HP、総務省 第1回 自動車関係税制のあり方に関する検討会資料（令和7年4月23日）より作成

令和元年

環境性能割の導入、環境性能割の臨時的軽減

- ・令和元年10月、消費税率の10%への引上げにあわせ、自動車取得税を廃止・自動車税に環境性能割を導入
- ・消費税率の10%への引上げに伴う自動車の取得時の負担感を緩和

⇒令和元年10月～令和2年9月までの間

自家用自動車（登録車及び軽自動車）の環境性能割の税率を1%分軽減
（地方税収の減収は、全額国費で補てん）

令和3年

環境性能割の税率区分の見直し

- ・新たな令和12（2030）年度燃費基準の下で税率区分を見直し（軽減対象車の割合は従前と同水準）
- ・クリーンディーゼル車を構造要件による非課税対象から除外（2年間の激変緩和措置）

令和5年

環境性能割の税率区分の見直し

- ・新型コロナウイルス感染症等を背景とした半導体不足等の状況を踏まえ、異例の措置として、
従前の税率区分を令和5年12月末まで据え置き
- ・2035年電動車100%（乗用車新車販売）とする政府目標と整合させ、電動車の一層の普及促進を図る
観点から、各税率区分における燃費基準達成度を3年間で段階的に引上げ

自動車税種別割の概要

- 財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であり、税率区分の指標として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)等が採用
- 創設当初より道路特定財源ではなく、一般財源
- 電気自動車は、エンジンを持たず総排気量がないため、最低税率(1,000cc以下／25,000円)を適用

自動車税種別割



【概要】

項目	自動車税種別割
課税団体	都道府県
課税客体	自動車 (二輪の小型自動車、軽自動車及び特殊自動車を除く)
納税義務者	自動車の所有者
賦課期日	4月1日
税收	1兆4,899億円 (R7地方財政計画額)

【税率表】 自動車の用途、総排気量や最大積載量等によって定められる(乗用車のみ抜粋)

車種		自家用		営業用
		令和元年9月30日以前に初回新規登録を受けた車	令和元年10月1日以降に初回新規登録を受けた車	
	電気自動車	29,500円	25,000円	7,500円
乗用車 (総排気量)	1 ℓ 以下	29,500円	25,000円	7,500円
	1 ℓ 超～1.5 ℓ 以下	34,500円	30,500円	8,500円
	1.5 ℓ 超～2 ℓ 以下	39,500円	36,000円	9,500円
	2 ℓ 超～2.5 ℓ 以下	45,000円	43,500円	13,800円
	2.5 ℓ 超～3 ℓ 以下	51,000円	50,000円	15,700円
	3 ℓ 超～3.5 ℓ 以下	58,000円	57,000円	17,900円
	3.5 ℓ 超～4 ℓ 以下	66,500円	65,500円	20,500円
	4 ℓ 超～4.5 ℓ 以下	76,500円	75,500円	23,600円
	4.5 ℓ 超～6 ℓ 以下	88,000円	87,000円	27,200円
	6 ℓ 超	111,000円	110,000円	40,700円

軽自動車税種別割



【概要】

項目	軽自動車税種別割
課税団体	市区町村
課税客体	軽自動車 二輪の小型自動車 原動機付自転車 小型特殊自動車
納税義務者	軽自動車等の所有者
賦課期日	4月1日
税収	3,135億円 (R7地方財政計画額)

【税率表】 自動車の種別、総排気量等によって定められる

	車種		自家用	営業用
軽自動車	四輪以上	乗用	10,800円	6,900円
		貨物用	5,000円	3,800円



	車種	年額	
軽自動車	二輪（側車付を含む）	3,600円	
	三輪	3,900円	
二輪の小型自動車		6,000円	
原動機付自転車	総排気量50cc以下 又は定格出力600W以下		2,000円
	二輪	総排気量125cc以下かつ 最高出力4.0kW以下	2,000円
		総排気量50cc超90cc以下 又は定格出力600W超800W以下	2,000円
		総排気量90cc超 又は定格出力800W超	2,400円
	三輪以上	総排気量20cc超 又は定格出力250W超	3,700円



自動車税・軽自動車税 種別割の主な沿革

昭和25年	現行の自動車税創設 シャープ勧告を受けた地方税制の改革により現在の地方税法が制定
昭和33年	軽自動車税創設
昭和54年	自動車税・軽自動車税の税率の引上げ・税率区分の変更 (自動車の販売価格の上昇、道路に要する経費の増大を考慮) 税率区分を軸距⇒排気量に変更 (乗用車の多様化による自動車性能の正確な反映等を考慮)
平成元年	普通乗用自動車に係る税率の改正 小型自動車と普通自動車間の税率引上げ幅を大幅に縮小 ⇒普通自動車の需要が急速に拡大したこと、諸外国からガット規定違反であるとの指摘があったことによる
平成13年	自動車税のグリーン化制度の創設 排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減し、 新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置を導入(税込中立を前提)
平成27年	軽自動車税の税率の引上げ(軽四輪車等) 自家用乗用車は1.5倍に、その他の区分は約1.25倍に引上げ(H26税制改正)
平成28年	軽自動車税への経年車重課、グリーン化特例(軽課)の導入 二輪車等に係る軽自動車税の税率の引上げ ・初回の新規検査から13年を経過した軽四輪車等について標準税率の概ね20%を重課する措置を導入(H26税制改正) ・一定の環境性能を有する軽四輪車等について、税率を軽減するグリーン化特例(軽課)を導入(H27税制改正)
令和元年	「種別割」への名称変更、種別割の標準税率の引下げ ・自動車税環境性能割の導入に伴い、従来の自動車税・軽自動車税を自動車税種別割・軽自動車税種別割に名称変更 ・令和元年10月1日以後に初回新規登録を受けた自家用乗用車から、自動車税種別割の税率を引下げ ・環境性能割の導入を契機に、自家用乗用車に係るグリーン化特例(軽課)の適用対象を、電気自動車等に限定 (R3.4.1以降取得車から適用)

自動車税種別割のグリーン化税制の概要

- グリーン化税制は、地球環境を保護する観点から平成13年度に創設された
- 脱炭素化の推進と税収確保の観点から、環境負荷の大きい自動車に対する重課の在り方を検討する必要がある

環境負荷の大きい自動車に対する【重課】

▶ 初回新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車に対しては税率を重く設定

車種		対象条件	重課割合
ガソリン自動車 LPG自動車	バス・トラック	4月1日現在初回新規登録後 13年 を超えるもの	おおむね10%
	バス・トラック以外		おおむね15%

* ハイブリッド自動車（ガソリンを燃料とするもの）、電気・天然ガス自動車等を除く

環境負荷の小さい自動車に対する【軽課】

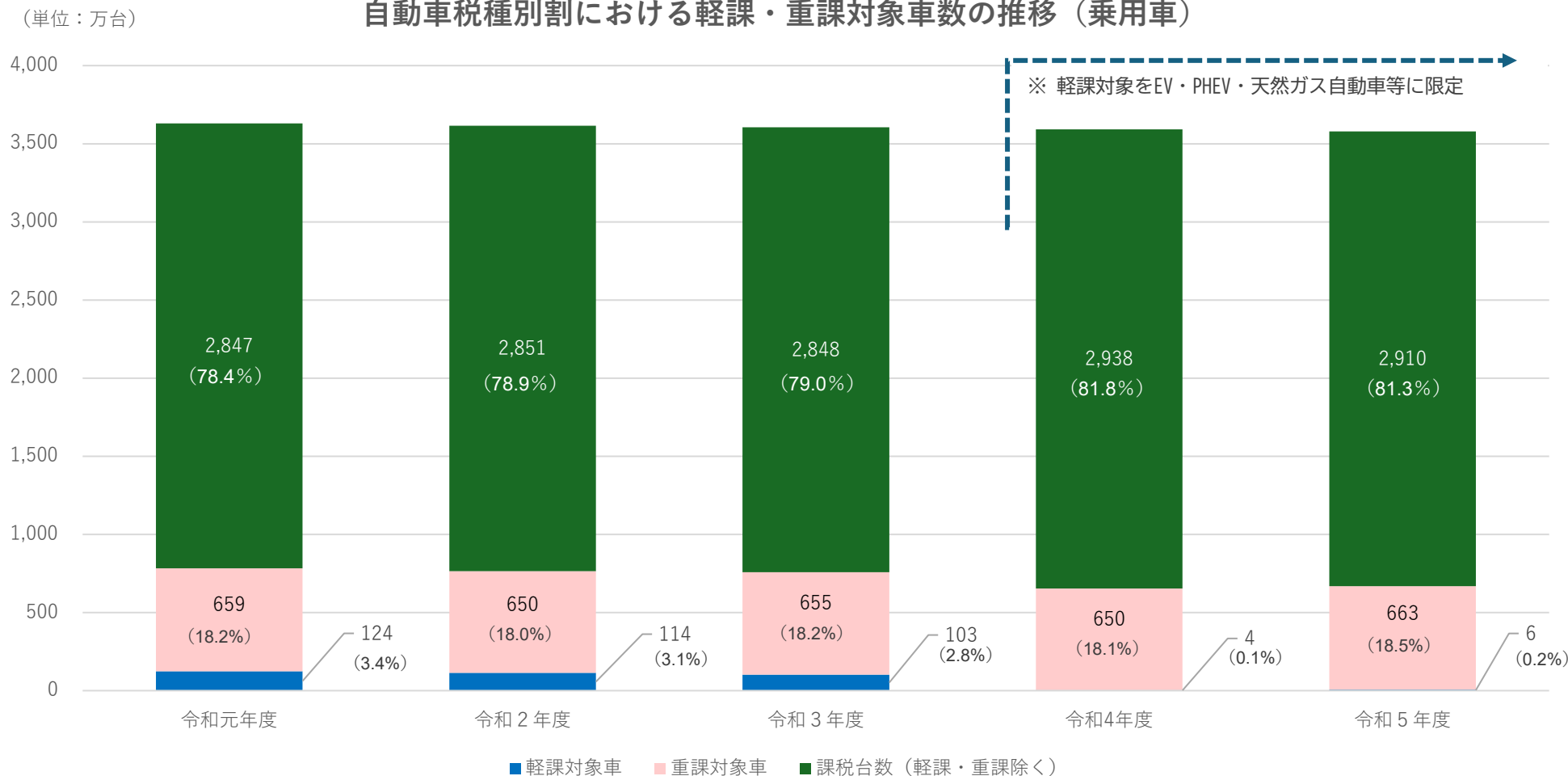
▶ 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車に対して自動車税種別割を軽減

車種	新車新規登録 (初度登録)	軽減基準		軽減割合	軽減期間
		排出ガス基準	燃費基準		
営業用乗用車（ガソリン又はLPG）	令和 7 年度	平成30年排出ガス基準 50%低減（☆☆☆☆）又は 平成17年排出ガス基準 75%低減（☆☆☆☆）	令和12年度燃費基準 90%達成かつ令和2 年度燃費基準達成	おおむね75%	初回新規登録 した年度の 翌年度分のみ 軽減
電気自動車（燃料電池自動車を含む）				おおむね75%	
プラグインハイブリッド自動車					
天然ガス自動車（平成30年排出ガス基準適合又は平成21年排出ガス基準NOx10%以上低減）					

自動車税種別割の重課・軽課対象車数と割合の推移（乗用車）

- 初回新規登録後13年超の自動車は重課の対象となっている
- 令和元年度から令和5年度の乗用車課税台数のうち約18%が重課対象車であり、横ばいで推移
- 軽課は、初回新規登録年度の翌年度のみ(1年分)が対象となるため、割合が小さい

自動車税種別割における軽課・重課対象車数の推移（乗用車）



注1 総務省 道府県税の課税状況等に関する調（令和元年度から令和5年度）より作成

2 台数は、千の位を四捨五入した値

欧米主要国の自動車関連税制

国名	制度	取得		保有			走行		
米国	税目	多消費者税【連邦】		自動車登録料【州・地方】			燃料物品税【連邦】	燃料税【州・地方】	走行距離課金【一部の州】
	課税標準	燃費性能		車両重量、車齢、車両価格等			燃料の数量	燃料の数量	走行距離
	税收使途	一般財源		【カリフォルニア州】 州基金（道路整備）等			道路信託基金（HTF）※1	【カリフォルニア州】 州運輸基金	【オレゴン州】 州高速道路基金
英国	税目			自動車税【国】※2			炭素水素油税【国】		
	課税標準			車両種別、CO ₂ 排出量等			燃料の数量		
	税收使途			一般財源					
ドイツ	税目			自動車税【連邦】			エネルギー税【連邦】		
	課税標準			排気量、CO ₂ 排出量※3			燃料の数量		
	税收使途			一般財源					
フランス	税目	自動車登録税【地域圏】	ボーナス・マルス【国】	①CO ₂ 排出税【国】※5	②大気汚染物質排出税【国】※5	③大型貨物車走行距離課金【国】※5	エネルギー製品に対する国内消費税【国】		
	課税標準	馬力	CO ₂ 排出量※4	CO ₂ 排出量	大気汚染物質排出性能	車両区分※6	燃料の数量		
	税收使途	州一般財源	ボーナス財源	社会保障基金		一般財源	一般財源		

※1「道路勘定」と「公共交通勘定」に充当され、道路財源を公共交通の整備にも流用可 ※2高額車両に対し、新規登録後2～6年目の5年間に追加課税
※3一定の閾値を超える排出量に比例税率を適用;2021年1月以降に登録した乗用車に対しては累進税率を適用 ※4【ボーナス】EV等の取得に補助;
【マルス】①CO₂排出量と②重量に応じて重課(②は累進税率を適用) ※5社有車のみ課税。HVIは①は2025年以降、課税対象 ※6車両重量、車軸数、サスペンション方式

出所：(一社)自治総合センター(2020)、佐藤・三浦(2025)表4・表11、各国ウェブサイト等に基づき作成

欧米主要国におけるEV等の取扱い

国名	優遇措置	課税／課金	課税／課金の理由
米国	2023～32年までに一定の要件を満たすクリーン車両を対象に連邦所得税を税額控除	①39州が自動車登録料を追加課金 ②公共EV用充電施設での供給電力に課税※1	EV等の普及に伴い減少する燃料税収の代替財源の確保、税負担の公平性確保
英国	・EV等の自動車税を免税 ・HV等の代替燃料車の自動車税に軽減措置 →2025年4月から廃止	・2025年4月以降に新規登録されるEVは、1年目はCO2排出量1～50g/kmで課税され、2年目以降はガソリン車と同じ標準税率を適用されるほか、高額車追加課税の対象になる ・HV等の代替燃料車は、2025年4月以降、ガソリン車と同じ標準税率が適用される	EV等の普及により、税負担の公平性確保
ドイツ	・EV及びFCVの自動車税を最長10年間免税※2 ・2020年6月12日～2024年12月末までに新規登録された低排出車の自動車税を最長5年間、30€/年輕減	EV等の優遇措置を廃止し、課税する動きなし	
フランス	・EV及びFCVの自動車税は全ての地域圏で免税 ・HV等のクリーン車両の自動車登録税は地域圏により一部または全部減免 ・EV及びFCVのマルス及び大気汚染物質排出税は非課税 ・PHV及びHVに対するマルス（重量割）は一定の負担を軽減	一定のPHV（電気モードで航続距離が50キロ超の車両）は2025年以降は、マルスの重量割を課税	EV等の普及を見据えて、マルスの重量割の課税対象にEVを含めること等を検討

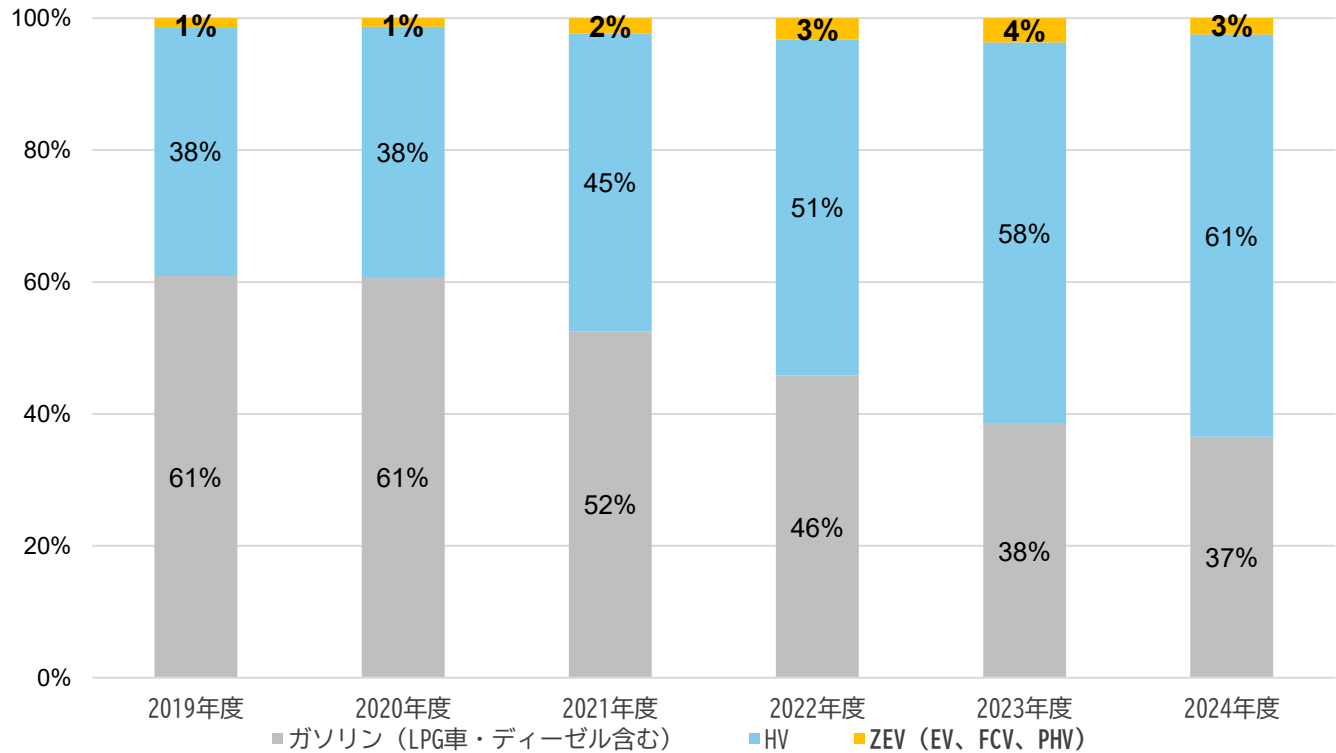
※1:2024年11月現在で①39州、②は8州が導入。②はa)1kwh当たりの税率を設定、b)小売価格に一定税率を適用、c)電力のガソリン・ガロンへの換算値のいずれかを基に、燃料税と同じ税率を適用。

※2:免税期間が終了する2030年12月末以降は、自動車税を50%減額。

出所：（一社）自治総合センター（2020）、佐藤・三浦（2025）、各国ウェブサイト等に基づき作成

燃料別新車乗用車数の推移（軽自動車を除く）

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
ガソリン		1,664,991	1,516,505	1,200,155	1,072,157	980,349	948,671
H V		1,031,449	946,259	1,033,216	1,193,118	1,472,608	1,572,660
Z E V		37,264	32,699	53,218	75,950	93,964	76,284
内訳	E V	19,476	14,379	24,154	35,559	40,327	33,967
	F C V	712	1,545	1,997	490	574	557
	P H V	17,076	16,775	27,067	39,901	53,063	41,760
合計		2,733,704	2,495,463	2,286,589	2,341,225	2,546,921	2,597,615



注1 (一社) 日本自動車販売協会連合会 「燃料別登録台数」より作成

2 軽自動車を除く

3 E Vは電気自動車、F C Vは燃料電池自動車、P H Vはプラグインハイブリッド車を指す

4 構成比は小数点以下第1位を四捨五入しているため、必ずしも100とはならない

燃料別の自動車税環境性能割・種別割における課税及び特例の適用状況（自家用乗用車）

- 電気自動車等(EV・FCV)は、エンジンを持たず総排気量がないため、最低税率(1,000cc以下／25,000円)を適用
- ハイブリット車(HV)は、環境性能に関わらず、一律重課の対象外となっている

	電気自動車 (EV) 燃料電池自動車 (FCV)	プラグイン ハイブリッド車 (PHV)	ハイブリッド車 (HV)	ガソリン車
自動車税 環境性能割 (適用税率)	非課税		燃費性能等に応じて税率決定	
自動車税 種別割 (適用税率)	排気量がないため 最低税率で課税	総排気量に応じて税率決定		
(グリーン化特例軽課)	軽課あり		軽課なし	
(グリーン化特例重課)	重課なし		全てのHVについて 一律重課なし	重課あり

注 （一財）自治総合センター「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会」（令和5年3月）資料より作成

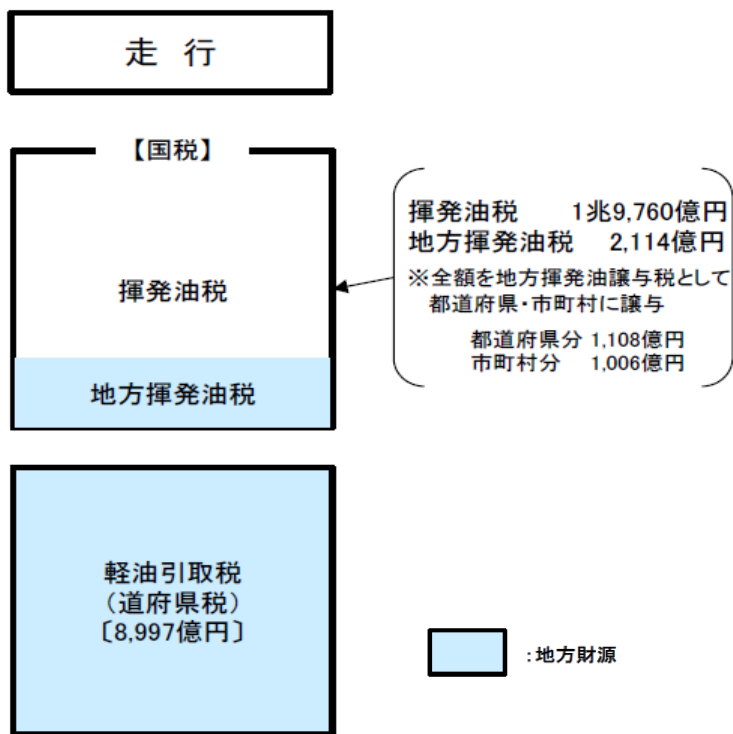
ガソリン車・ハイブリッド車・電気自動車の税負担の比較（自動車税種別割）

- 電気自動車等(EV・FCV)は、エンジンを持たず総排気量がないため、最低税率を適用
⇒この結果、その価格・出力・重量等に比して低い税負担となっている
- 自動車税種別割の性格を踏まえれば、税負担の公平性(ガソリン車・HVとの税負担の公平性、EV間でのグレード等に応じた適切な税負担の実現)について検討が必要

ガソリン車（A車）	ハイブリッド車（B車）	電気自動車（C車）	電気自動車（D車）
税 抜 価 格： <u>225 万円</u>	税 抜 価 格： <u>291 万円</u>	税 抜 価 格： <u>371 万円</u>	税 抜 価 格： <u>483 万円</u>
全 長： 4,375 mm	全 長： 4,600 mm	全 長： 4,480 mm	全 長： 4,720mm
重 量： <u>1,350 kg</u>	重 量： <u>1,400 kg</u>	重 量： <u>1,520 kg</u>	重 量： <u>1,829kg</u>
総 排 気 量： 1,986 cc	総 排 気 量： 1,986 cc	総 排 気 量： - cc	総 排 気 量： -
最 高 出 力： 125 kW	最 高 出 力： 112 kW	最 高 出 力： 110 kW	最 高 出 力： 250kW
税 額： <u>36,000 円</u>	税 額： <u>36,000 円</u>	税 額： <u>25,000 円</u>	税 額： <u>25,000 円</u>

※地方税法（昭和25年法律第226号）第147条第1項第1号ロ（1）において総排気量が1リットル以下のものの税額は25,000円/年とされており、「地方税法の施行に関する取扱いについて（道府県税関係）」（平成22年4月1日総税都第16号総務大臣通知）において、電気自動車である乗用車に係る税率については、総排気量1リットル以下の区分の税率によることが適当であるとされている。

燃料課税(3.1兆円)は4割程度が地方財源(1.1兆円)
(うち都道府県分1.0兆円、市町村分0.1兆円)



注 総務省 第1回 自動車関係税制のあり方に関する検討会資料(令和7年4月23日)より作成

※野党7党共同提出法案(令和7年8月1日提出)

租税特別措置法及び東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律案要綱(抜粋)

- 一 揮発油税及び地方揮発油税の「当分の間税率」の廃止等
 - 1 揮発油税及び地方揮発油税の「当分の間税率」は廃止するものとし、これに関連する規定を削除すること。
 - 2 (略)
 - 3 政府は、この法律の施行後直ちに、地方揮発油税の「当分の間税率」の廃止に伴う地方揮発油譲与税の額の減少が地方公共団体の財政に悪影響を及ぼすことがないように、当該額の減少に伴う地方公共団体の減収の全額を補填するために必要な措置を講ずるものとする。
- 二 施行期日等
 - 1 この法律は、令和7年11月1日から施行すること。(以下略)

令和7年度与党税制改正大綱(令和6年12月20日)(抜粋)

- (略)
- なお、衆議院における令和6年度補正予算の採決に当たり、令和6年12月11日に自由民主党、公明党及び国民民主党の幹事長間で、以下の合意がなされた。
 - 「(略)
 - 一、いわゆる「ガソリンの暫定税率」は、廃止する。
- 上記の各項目の具体的な実施方法等については、引き続き関係者間で誠実に協議を進める。」

〈参考〉全国知事会「地方税財源の確保・充実等に関する提言(ポイント)」(令和7年7月31日)

- いわゆる「ガソリンの暫定税率」の廃止については、地方の意見を尊重し、地方の減収については代替の恒久財源を措置するなど、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提に、丁寧に議論を進めること。

〈参考〉CASEに代表される自動車革命

（令和3年度東京都税制調査会報告）

- 近年、自動車を取り巻く環境は、**CASE**(Connected , Autonomous , Shared & Service , Electric)と呼ばれる大変革に見舞われており、これは電気自動車等の普及拡大をはじめ、自動運転技術の向上、自動車のICT化、カーシェアリングの拡大等に現れている。
- 例えば、現行の自動車税・軽自動車税種別割は、自動車の保有に担税力を見出し課税しているが、保有から利用への変化に伴い、都市部を中心にシェアリングサービスの急速な普及が見られること等を踏まえ、自動車の保有ではなく利用量に応じた負担を求めているという議論がある。
- こうした自動車を取り巻く大きな環境変化に対応していくためには、**自動車関係諸税の課税のあり方の見直し**を検討していく必要がある。



〈参考〉自動車重量税の概要

自動車重量税



時期

性格

納税義務者

車検時

権利創設的性格
道路損傷負担
環境損傷負担

自動車検査証の交付等を受ける者
車両番号の指定を受ける者

【税率】車体重量0.5tごと

車体重量	3年				
	①	本則税率			④
		(本則税率から軽減)		-	
		②50%減	③25%減		
0.5t以下	免税	3,700	5,600	7,500	12,300
～ 1 t		7,500	11,200	15,000	24,600
～1.5t		11,200	16,800	22,500	36,900
～ 2 t		15,000	22,500	30,000	49,200

注 国土交通省HPより作成
自家用乗用車の新車新規
登録時における税率区分

【エコカー減税の概要】車種や排出ガス基準、燃費基準に応じて軽減

車種	R7.5.1からR8.4.30	車種	R7.5.1からR8.4.30	
電気自動車	①免税（初回継続検査も免税）	ガソリン車（HVを含む）		
燃料電池自動車		排出ガス基準（H30年基準50%低減）かつR2年度燃費基準達成		
プラグインハイブリッド自動車		かつ令和12年度 燃費基準	125%達成	①免税（初回継続検査も免税）
天然ガス自動車			100%達成	①免税
			90%達成	②50%軽減
	80%達成		③25%軽減	
注 国土交通省HPより作成、乗用車における区分		上記以外		④軽減なし・本則税率

注 国土交通省HPより作成、乗用車における区分