

令和8年度東京都税制調査会
第2回 小委員会

【テーマⅡ】

自動車関連税制の在り方

令和8年6月30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
自動車関連税制（車体課税・燃料課税）の全体像	2
令和8年度与党税制改正大綱（令和7年12月19日）（抜粋）	3～6
令和8年度与党税制改正大綱の概要及び東京都の提案要求	7
2050年ゼロエミッションに向けた都の取組	8
自動車関連税制【車体課税】の概要及び課税根拠	9
自動車税（旧自動車税種別割）の概要	10
令和7年度における車体課税に係る環境性能基準についての議論	11
CO ₂ 排出量基準について	12
自動車税（旧自動車税種別割）のグリーン化特例の概要	13
HV・ガソリン車の燃費性能比較	14
（参考）自動車重量税の概要	15
CASEに代表される自動車革命	16
燃料別新車登録台数の推移（乗用車）	17
自動車保有台数とカーシェアリング車両台数等の推移について	18

「自動車関連税制の在り方」目次

資料名	頁
過去の東京都税制調査会報告（中長期的な自動車関連税改革の検討）	19
走行距離課税方式における課題	20
燃料課税・エネルギー関係諸税について	21
（参考）地球温暖化対策のための税の概要	22

論点

令和8年度与党税制改正大綱において、車体課税・燃料課税を含めた総合的な見直しの方針が示される中、公平・中立・簡素の視点から今後の自動車関連税制はどう在るべきか

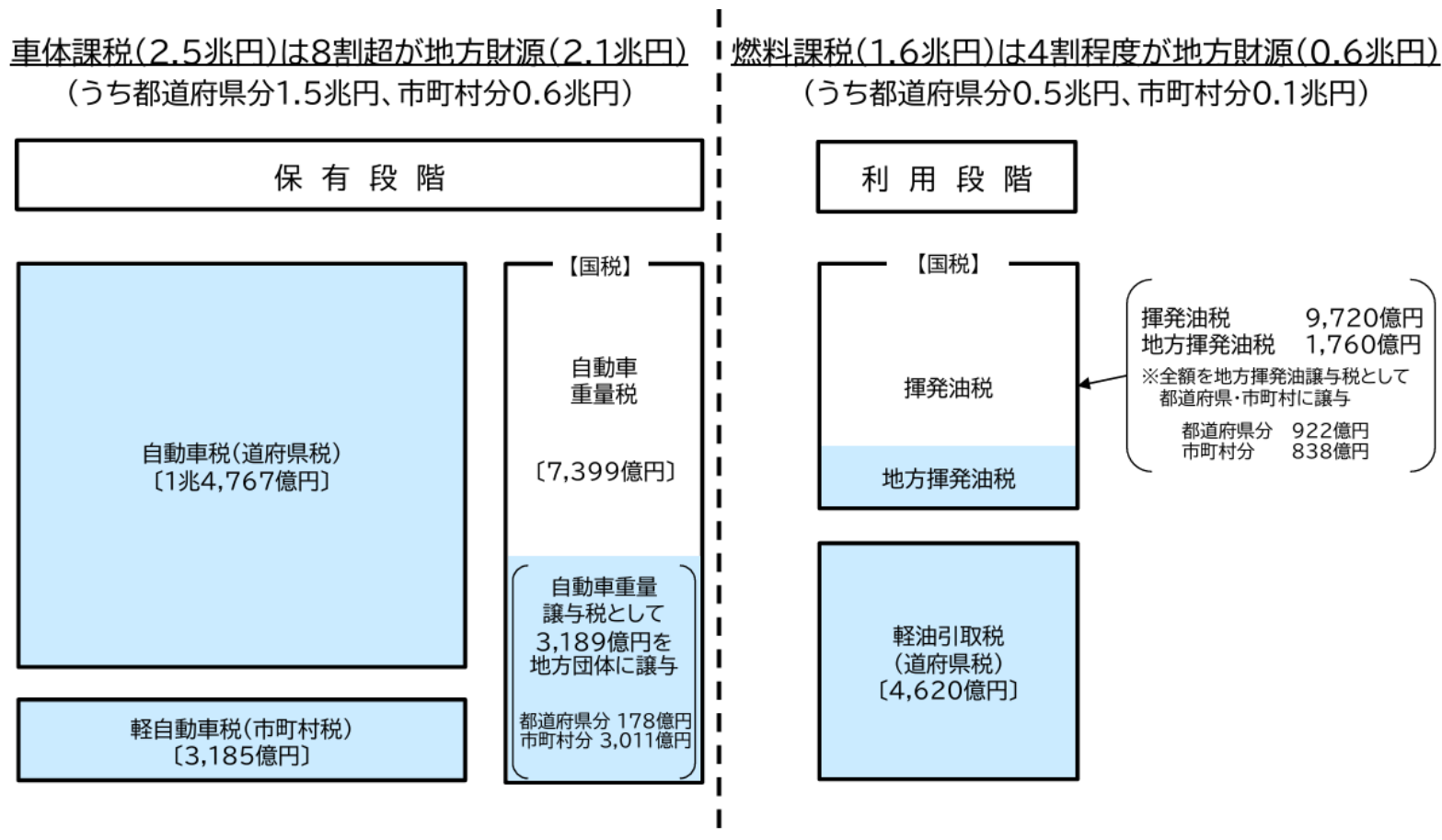
< 検討項目 >

- **環境性能割の廃止を踏まえ、脱炭素化に向けた車体課税の在り方について**
 - － 環境性能に応じた課税指標（CO₂排出量 等）、グリーン化特例（重課・軽課）
 - － E V等に対して新たに導入される重量基準の仕組み

- **C A S E 革命を見据え、利用段階も含めた中長期的な自動車関連税等の改革について**
 - － 動力源の多様化の進展を踏まえた公平な税負担の在り方

自動車関連税制（車体課税・燃料課税）の全体像

- 令和8年度の自動車関連税収（車体課税・燃料課税）の**総額は4兆1,451億円**と見込まれている
- そのうち**地方分は2兆7,521億円**であり、地方自治体にとって重要な財源である



※ 税額について、地方税は令和8年度地方財政計画額（市町村分の財源には、軽油引取税交付金を含む。）、国税は令和8年度当初予算額により計上している。
 ※ 上記のほか、軽自動車税環境性能割（市町村税）として46億円計上されている。（令和7年度取得車両分）

第一 令和8年度税制改正の基本的考え方

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、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）環境性能割の廃止

自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、**米国関税措置がわが国の自動車産業に及ぼす影響を緩和し、国内自動車市場の活性化を速やかに図るとともに、自動車ユーザーの取得時における負担を軽減、簡素化するため、令和8年3月31日をもって廃止する。**地方税の減収分については、安定財源を確保するための具体的な方策を検討し、それまでの間、国の責任で手当する。

（3）自動車税及び軽自動車税のあり方

令和10年度以後における自動車税及び軽自動車税のあり方については、その課税趣旨を踏まえつつ、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、令和9年度税制改正において結論を得る。その際、以下の点に留意するものとする。

- ① 地方公共団体における社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業等に係る財源の将来に向けた安定的な確保
- ② 「2050年カーボンニュートラル」目標や2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す政府目標など、脱炭素化等の環境対策に向けた取組みに対する積極的な貢献
- ③ 乗用車における多様な動力源（パワートレイン）の特性・普及状況等を踏まえた公平性の確保
- ④ 現行の自動車税及び軽自動車税におけるバス・トラック等や営業用自動車に対する課税のあり方との整合性
- ⑤ 自動車税及び軽自動車税を負担する自動車ユーザーの理解の増進
- ⑥ 課税庁である地方公共団体や関係機関の課税実務等への影響

総排気量の値を有しない電気自動車（燃料電池自動車を含む。以下（3）において同じ。）の乗用車については、課税趣旨を踏まえた公平性の確保等の観点から、最低税率を一律に適用する現行の自動車税の取扱いを見直し、令和10年度以後に新車新規登録を受けた電気自動車の乗用車に対しては、車両重量に応じた課税方式を導入する。電気自動車の乗用車に対する具体的な税率等は、上記の自動車税及び軽自動車税のあり方の検討と併せて令和9年度税制改正において結論を得る。その際、当該税率の平均的な水準については、電気自動車が、相対的に高い財産的価値や道路損傷性を有する一方で、脱炭素化に向けた取組みに積極的に貢献する観点からは更なる普及が求められていること等を踏まえ、電気自動車以外の自動車における現行の平均税率と同水準とすることを基本とする。

自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例については、現行の措置を2年延長する。

（4）エコカー減税の見直し

自動車重量税のエコカー減税については、2030年の次世代自動車（電動車、クリーンディーゼル車等）に関する政府目標や2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す政府目標を踏まえ、電動車の一層の普及促進を図る観点から、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2年延長する。その際、令和9年5月の引上げに際しては、激変緩和措置を講ずることとする。

今後のエコカー減税の期限到来に当たっては、これまでの実施状況、今後期待される成果や制度の意義についての検証を行う。その際、エコカー減税が果たす政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。（略）

（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。

（6）軽油引取税の当分の間税率の廃止

令和7年11月5日の自由民主党、立憲民主党、日本維新の会、国民民主党、公明党及び日本共産党の6党間での合意に基づき、**軽油引取税の当分の間税率を令和8年4月1日に廃止**する。

7. 揮発油税等の当分の間税率廃止及びいわゆる教育無償化に係る財源確保

揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税の当分の間税率廃止（以下、「当分の間税率廃止」という。）については、令和7年11月5日の与野党6党合意に示された方針の下、安定財源を確保する必要がある。

（略）

その上で、令和8年度税制改正では、政策効果等を踏まえた租税特別措置の適正化、税負担の公平性の確保の観点から、

- ① 賃上げ促進税制の見直し
- ② 極めて高い水準の所得に対する負担の適正化措置の見直し
- ③ 教育資金一括贈与に係る贈与税非課税措置の廃止

等を行うこととしており、これらを通じて確保された税収（注1）を**当分の間税率廃止**及びいわゆる教育無償化に係る**安定財源として充てる**ものとする（注2）。

（注1） ①に伴う地方法人税等の税収や、②の現行制度の税収を含む。

（注2） ③は高校教育等の振興方策の財源に充てる。

この結果、令和8年度税制改正により**約1.2兆円（平年度ベース）の財源が確保**されることとなる。

これに加え**歳出改革等の努力による財源捻出によってもなお不足する財源については、与野党6党合意等を踏まえ、道路関連インフラ保全の重要性、物価動向等やCO2削減目標との関係にも留意しつつ、安定財源を確保するための具体的な方策を引き続き検討し、令和9年度税制改正において結論を得る。**

地方の安定財源については、上記の税制措置による地方増収分を活用するほか、具体的な方策を引き続き検討し、令和9年度税制改正において結論を得る。

安定財源を確保するまでの間も、安易に国債発行に頼らず、つなぎとして、税外収入等の一時財源を確保して対応するとともに、地方の財政運営に支障が生じないよう、地方財政措置において適切に対応する。

令和8年度与党税制改正大綱の概要及び東京都の提案要求

令和8年度与党税制改正大綱の概要

5 (2) 【地方税】 環境性能割の廃止	<ul style="list-style-type: none">・ 令和8年3月31日をもって廃止する・ 地方税の減収分については、安定財源を確保するための具体的な方策を検討し、それまでの間、国の責任で手当する
5 (3) 【地方税】 自動車税及び軽自動車税のあり方	<ul style="list-style-type: none">・ 令和10年度以後における自動車税及び軽自動車税のあり方については、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、令和9年度税制改正において結論を得る・ グリーン化特例については、現行の措置を2年延長する
5 (4) 【国税】 エコカー減税の見直し	<ul style="list-style-type: none">・ 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2年延長する
5 (5) 【国税】 利用段階における負担の適正化に向けた課税	<ul style="list-style-type: none">・ 自家用の乗用自動車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。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、その仕組みを令和9年度税制改正において法制化する
5 (6) 【地方税】 軽油引取税の当分の間税率廃止	<ul style="list-style-type: none">・ 軽油引取税の当分の間税率を令和8年4月1日に廃止する
7 【地方税・国税】 揮発油税等の当分の間税率廃止に係る財源確保	<ul style="list-style-type: none">・ 安定財源を確保するための具体的な方策を引き続き検討し、令和9年度税制改正において結論を得る・ 廃止に係る安定財源を確保するまでの間、地方の財政運営に支障が生じないように、地方財政措置において適切に対応する

注 令和8年度与党税制改正大綱（令和7年12月19日）より作成

国の施策及び予算に対する東京都の提案要求（令和8年6月）

- 自動車を取り巻く環境の変化等を踏まえ、車体課税の在り方を見直すこと。
- 車体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。
- 環境性能割の廃止に伴う地方の減収分は、全ての地方自治体を対象として、国の責任で確実に補てんすること。
- いわゆる「ガソリン・軽油の暫定税率」の廃止に伴う地方の減収分は、引き続き、全ての地方自治体を対象として、国の責任で確実に補てんすること。

注 東京都「令和9年度国の施策及び予算に対する東京都の提案要求」「令和8年度国の予算編成に対する東京都の提案要求（主税局所管分抜粋）」（令和8年6月）より抜粋

「2050東京戦略」～東京もっとよくなる～

目標及び実績

		実績		
		2024年	目標	
新車販売台数に占める 非ガソリン車※割合	乗用車	65 %	2030年 100 %	2035年 100 %
	二輪車	18 %	35 %	100 %
EVバス導入台数		105 台	300 台	1,300 台
EVトラック導入台数		4,049 台	35,000 台	70,000 台

※非ガソリン車＝燃料電池自動車（FCV）、電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）及びハイブリッド自動車（HV）、PHV及びHVは特定低公害・低燃費車の基準に該当する自動車に限る

施策の具体例

◆ ゼロエミッションモビリティの普及拡大

- ・個人・事業者に対するZEVの購入補助、自動車分野のGXへ取り組んだメーカー車両へ上乗せ補助を実施
- ・EVバス・EVトラックの導入について、補助の上限額を引き上げ
- ・自動車環境管理計画書・実績報告書の提出及び特定低公害・低燃費車の一定割合以上の導入を事業者¹に義務付け

注 東京都「『2050東京戦略』～東京もっとよくなる～」（令和7年3月）、東京都「2050東京戦略政策目標一覧」（令和8年1月）、東京都環境局HPより作成

ZEV導入促進税制

概要：地球環境を保護する観点から、環境負荷の小さい自動車に対して、自動車税を軽減する**都独自の課税免除税制**

対象：平成21年度から令和12年度までに初回新規登録を受けた
電気自動車、燃料電池自動車（水素を燃料とするもの）、プラグインハイブリッド自動車

免除額：初回新規登録を受けた年度及び翌年度から5年度分の自動車税が**全額免除**

注 東京都主税局HPより作成

自動車関連税制【車体課税】の概要及び課税根拠

税目	課税標準（基準）等	令和8年度税制改正による 変更点	課税根拠
自動車税・ 軽自動車税 環境性能割	<ul style="list-style-type: none"> ・ 取得価額、燃費基準達成度等に応じて課税、毎年度徴収 ・ 電気自動車等は非課税 	<p>令和8年3月末廃止 ⇒ 令和8年度減収見込額1,892億円 ※ 令和8年度は特例交付金で全額補てん</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ⇒ 自動車税・ 軽自動車税	<ul style="list-style-type: none"> ・ [自] 総排気量（乗用車）、最大積載量（トラック）、乗車定員（バス）等に応じて毎年度課税 ・ [軽] 車種等に応じて、毎年度課税 <ul style="list-style-type: none"> * [自] H13年度からグリーン化特例導入 * [軽] H26年度から経年車重課導入、H27年度からグリーン化特例導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討 <ul style="list-style-type: none"> － EV等に対する車両重量に応じた課税方式の導入 ⇒ 令和9年度税制改正にて結論 ・ グリーン化特例 ⇒ 現行措置を2年延長 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 応益負担 ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重量に応じて、車検時に課税 <ul style="list-style-type: none"> * H21年度からエコカー減税導入 * H22年度から燃費性能・経過年数に応じた複数税率の仕組みを導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ EV・PHVに対する車両重量に応じた一定の負担の賦課 ⇒ 令和9年度税制改正において法制化 ・ エコカー減税 ⇒ 燃費基準の達成度を引き上げた上で2年延長 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 応益負担 ・ 権利創設税的性格 ・ 道路損傷負担金的性（強） + 環境損傷負担金的性格（弱）

注 総務省HP「自動車税・軽自動車税」、総務省「令和8年度 地方税に関する参考計数資料」（令和8年2月）、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」（令和3年3月）、令和8年度与党税制改正大綱（令和7年12月19日）より作成

▶ 検討のポイント

- ① 環境性能割の廃止に伴い、同制度が担っていた環境損傷負担金的性格をどのように代替するか
- ② 保有段階における環境インセンティブ強化の視点も踏まえ、EV等に対して新たに導入される重量基準の仕組みはどう在るべきか

自動車税（旧自動車税種別割）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、課税の基準として総排気量（乗用車）や最大積載量（トラック）等が採用されている
- 創設当初より道路特定財源ではなく、一般財源である
- 令和8年度与党税制改正大綱において、**EV等に対して車両重量に応じた課税方式を導入**するとされ、税率の平均的な水準について、**電気自動車等以外の自動車における現行の平均税率と同水準**とすることを基本とする、とされている

【概要】

項目	自動車税 (旧自動車税種別割)
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
税率	右図のとおり
税収	1兆4,767億円 (R8 地方財政計画額)

【税率表】 R8年度現在、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	総排気量	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	
乗用車	電気自動車（現行）	29,500円	25,000円	7,500円
	電気自動車（新課税方式）	車両重量に応じた課税方式を導入予定		
	1ℓ以下	29,500円	25,000円	7,500円
	1ℓ超～1.5ℓ以下	34,500円	30,500円	8,500円
	1.5ℓ超～2ℓ以下	39,500円	36,000円	9,500円
	2ℓ超～2.5ℓ以下	45,000円	43,500円	13,800円
	2.5ℓ超～3ℓ以下	51,000円	50,000円	15,700円
	3ℓ超～3.5ℓ以下	58,000円	57,000円	17,900円
	3.5ℓ超～4ℓ以下	66,500円	65,500円	20,500円
	4ℓ超～4.5ℓ以下	76,500円	75,500円	23,600円
4.5ℓ超～6ℓ以下	88,000円	87,000円	27,200円	
6ℓ超	111,000円	110,000円	40,700円	

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）、総務省「令和8年度地方団体の歳入歳出総額の見込額」より作成

【参考】 パワートレイン別 平均車両重量（登録車・自家用乗用車・R6年度新車新規ベース）
 非電動車：1,478kg HV：1,501kg PHEV：2,011kg EV・FCV：1,947kg
 ※総務省 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（令和7年11月） 参考資料より抜粋

令和7年度における車体課税に係る環境性能基準についての議論

● 税制全体のグリーン化推進検討会資料（環境省）

環境性能割を廃止した場合のCO₂排出量への影響（環境省）

- 環境省が委託した民間のシンクタンクが行った試算では、環境性能割を廃止する場合、**取得に係る環境インセンティブの消失**に伴い、次世代自動車と内燃機関自動車の価格差が拡大し、新車販売構成の変化により、現行の税制を維持した場合と比べ2030年には乗用車（登録車＋軽自動車）からの**CO₂排出量が約100～130万トン増加**（※）すると見込まれることとなった。
- 令和7年度与党税制改正大綱を踏まえ、取得時における負担軽減等課税のあり方の見直しや保有時の税負担の検討に当たっては、より一層のグリーン化を確保するための所要の措置が必要。
（※）乗用車からのCO₂排出量の約1％に相当

注 環境省 令和7年度第1回 税制全体のグリーン化推進検討会（令和7年7月2日）追加資料②より抜粋

● 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（総務省）

5. 車体課税の基本的な考え方

（3）環境インセンティブ機能

自動車起源のCO₂排出や排出ガスの抑制に向け、引き続き、**環境インセンティブ機能（グリーン化機能）を車体課税に組み込んでいくことは、社会的要請でもあり、我が国における自動車産業の技術開発へのインセンティブ効果としても重要である。**

そのため、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」とされている政府目標と統合的な税制とすることを基本とし、自動車税及び軽自動車税の財源調達機能とグリーン化機能の両立を図るため、「グッズ減税・バズ課税」の仕組みを基本に制度設計すべきである。

注 総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会 報告書」（令和7年11月）より抜粋

■ 令和7年度東京都税制調査会報告

（車体課税における環境性能基準の在り方）

- 自動車税・軽自動車税環境性能割の創設に際し、平成28（2016）年度の本調査会においては、自動車の取得段階における環境インセンティブ付与という効果はあるものの、**環境重視の考え方の定着化を図るためには、保有段階における環境性能割の導入を積極的に検討することが望ましい**との考え方を示した。
- 環境性能割について、一方で、負担軽減の方向で見直す場合には、**税込中立の下、環境インセンティブ機能を維持・強化する観点から、保有段階に課される種別割において、より環境税制としての位置付けを強めていくべき**である。

■ 令和7年度東京都税制調査会報告 (ガソリン車等へのCO₂排出量基準の早期導入)

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**。加えて、環境性能に優れた自動車は、保有期間全体にわたって税負担が軽減されることから、より高い環境インセンティブ効果も期待できる。そのため、**ガソリン車、HV等については、CO₂排出量基準を早期に導入すべき**である。

《参考》日本におけるCO₂排出量の把握方法

国土交通省ホームページにおいて、型式指定又は新型届出を受けた自動車について、各メーカー別・車種別・測定モード別に燃費値及び1km走行におけるCO₂排出量(g-CO₂/km)が公表されている。

ガソリン乗用車(普通・小型)

車名	通称名	型式	車両重量(kg)	乗車定員(名)	WLTCモード				
					燃費値(km/L)	1km走行におけるCO ₂ 排出量(g-CO ₂ /km)	平成27年度燃費基準値(km/L)	令和2年度燃費基準値(km/L)	令和12年度燃費基準値(km/L)
ホンダ	フィット	6AA-GR3	1,190	5	30.2	77	18.7	21.8	26.1
		6AA-GR3	1,190	5	29.0	80	18.7	21.8	26.1
		6AA-GR3	1,200	5	27.6	84	17.2	20.3	26.1

ディーゼル乗用車

車名	通称名	型式	車両重量(kg)	乗車定員(名)	JC08モード			
					燃費値(km/L)	1km走行におけるCO ₂ 排出量(g-CO ₂ /km)	平成27年度燃費基準相当値(km/L)	令和2年度燃費基準相当値(km/L)
マツダ	MAZDA CX-5	3DA-KF2P	1,630~1,650	5	19.0	136	14.6	18.2
		3DA-KF2P	1,660	5	18.5	140	13.5	17.0
		3DA-KF2P	1,690~1,720	5	18.0	144	13.5	17.0

自動車税（旧自動車税種別割）のグリーン化特例の概要

- **グリーン化特例**は、**地球環境を保護する観点**から平成13年度に導入された
- **ハイブリッド車**や電気自動車等は、環境性能に関わらず、**一律重課の対象外**となっている

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	4月1日現在、初回新規登録後13年を超えるもの	概ね15% ※バス・トラックは概ね10%
ディーゼル自動車	4月1日現在、初回新規登録後11年を超えるもの	

* **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を軽減

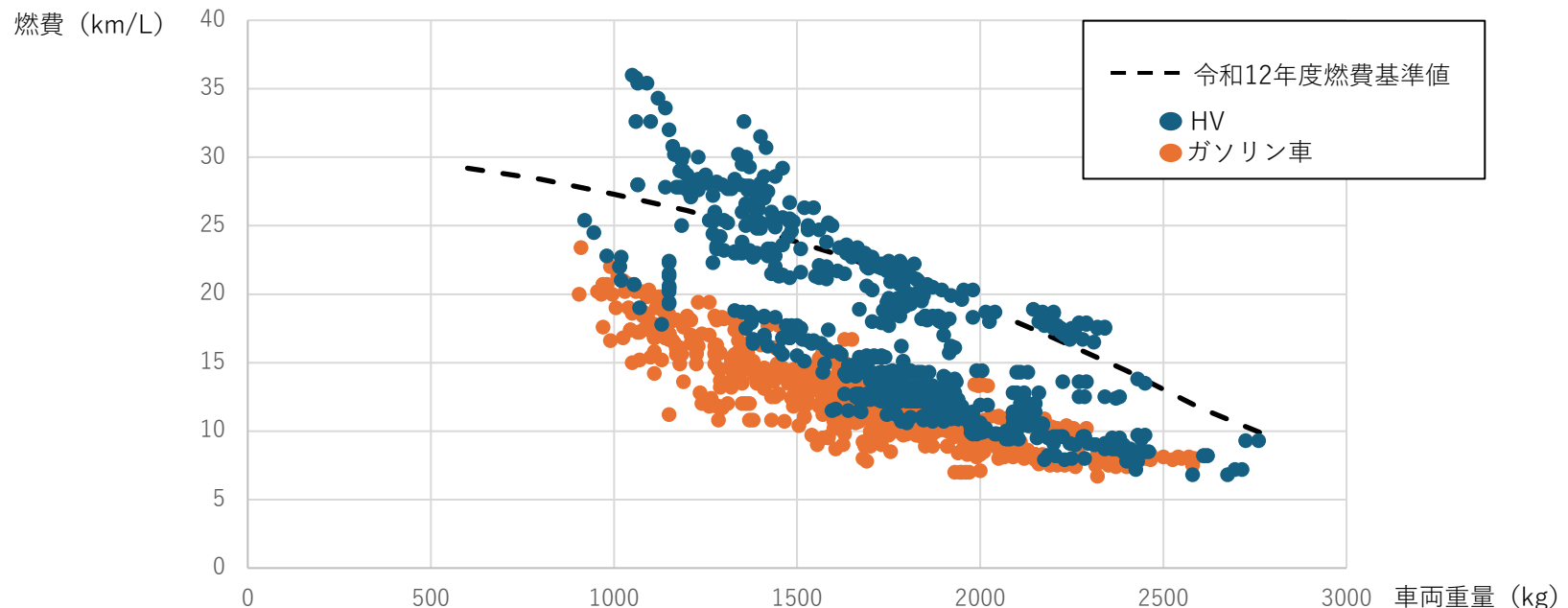
車種	初回新規登録	軽減基準		軽減割合	軽減期間
		排出ガス基準	燃費基準		
営業用乗用車	令和7年度	平成30年排出ガス基準 50%低減（☆☆☆☆）又は平成17年排出ガス基準 75%低減（☆☆☆☆）	令和12年度燃費基準 90%達成かつ令和2年度燃費基準達成	概ね75%	初回新規登録した年度の翌年度分のみ軽減
		平成30年排出ガス基準 適合又は平成21年排出ガス基準適合（クリーンディーゼル自動車）			
電気自動車（燃料電池自動車を含む）					
プラグインハイブリッド自動車					
天然ガス自動車	平成30年排出ガス基準適合又は平成21年排出ガス基準NOx10%以上低減				

注 東京都主税局HPより作成

HV・ガソリン車の燃費性能比較

- HVの中にはガソリン車と燃費性能が同程度のものもある
- 脱炭素化の推進の観点から、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
- 令和8年度税制改正において、グリーン化特例の2年間の延長が決定されたが重課・軽課の基準等は変更されていない

HV・ガソリン車の重量別燃費値の状況（登録車）



注 国土交通省 自動車燃費一覧（令和8年3月）ガソリン乗用車燃費（1）普通/小型自動車（WLTCモード）、（5）輸入自動車（WLTCモード）より作成

■ 令和7年度東京都税制調査会報告（種別割におけるグリーン化税制の在り方）

- 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り、種別割のグリーン化税制の重課対象について、ガソリン車と性能が変わらないHVも含めるなど、環境性能を反映する形に見直すべきである。
- 年々自動車の環境性能は向上しており、経過年数と環境損傷の程度は必ずしも相関関係にあるとは言えなくなっている。そのため、今後は、より環境性能の劣る自動車に対して重課するなど対象条件の見直しも検討すべきである。

(参考) 自動車重量税の概要

■ 令和8年度税制改正により、エコカー減税については、**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2年間延長**された

【時期】 車検時

【性格】 権利創設的性格、道路損傷負担的性格、環境損傷負担的性格

【納税義務者】 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	①	本則税率				当分の間税率
		(本則税率から軽減)				
		②75%減	③50%減	④25%減	-	
0.5t以下	免税	1,800	3,700	5,600	7,500	12,300
～ 1t		3,700	7,500	11,200	15,000	24,600
～1.5t		5,600	11,200	16,800	22,500	36,900
～ 2t		7,500	15,000	22,500	30,000	49,200
～2.5t		9,300	18,700	28,100	37,500	61,500
～ 3t		11,200	22,500	33,700	45,000	73,800

注 国土交通省HPより作成

令和8年5月1日から令和9年4月30日までに自家用乗用車の新車新規登録等を行うもののうち自動車検査証の有効期間が3年のもの

【エコカー減税の概要】

適用期間中に新車新規登録等を行った場合に限り、車種や排出ガス基準、燃費基準に応じて特例措置が適用（1回限り）

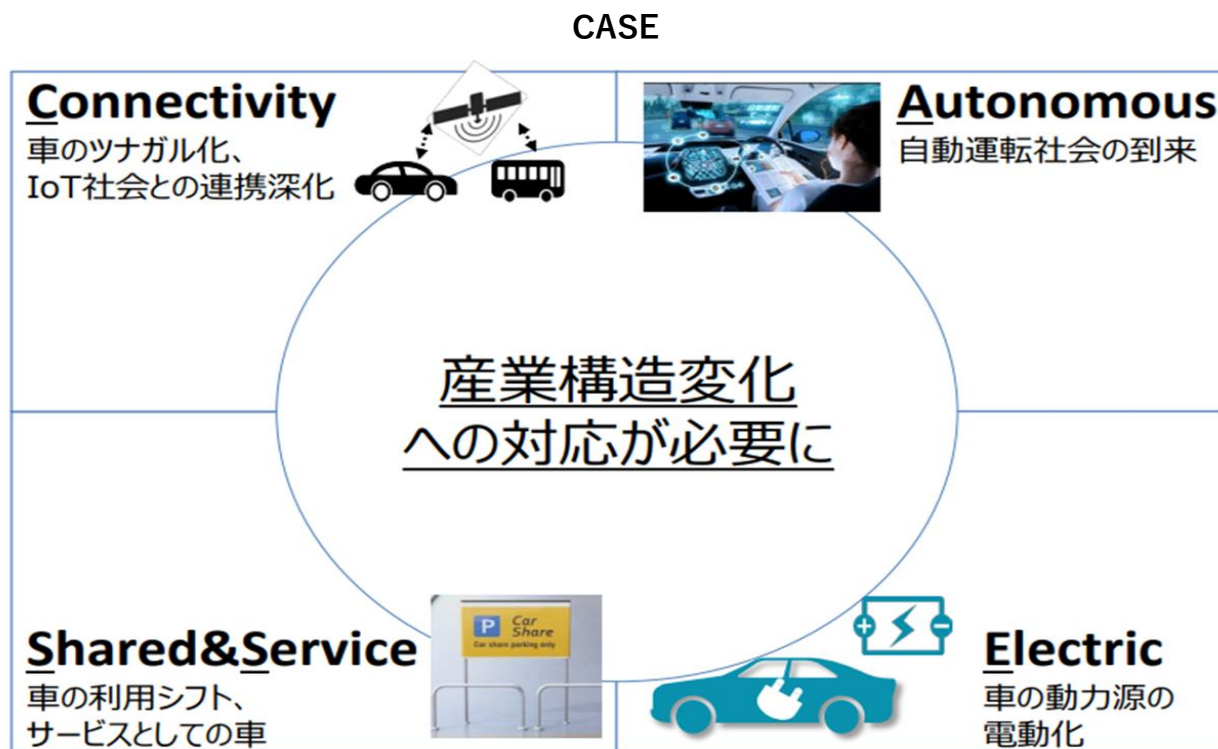
車種	軽減内容	車種	軽減内容	
電気自動車	①免税（初回継続検査も免税）	ガソリン車（HVを含む）		
燃料電池自動車		平成30年排出ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準達成		
プラグインハイブリッド自動車		かつ令和12年度燃費基準	125%達成	①免税（初回継続検査も免税）
天然ガス自動車			105%達成	①免税
			100%達成	②75%軽減
	95%達成		③50%軽減	
		80%達成	④25%軽減	
		上記以外	⑤当分の間税率	

注 国土交通省HPより作成

適用期間は令和8年5月1日から令和9年4月30日まで

■ 令和7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、EV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といった、**CASE**と呼ばれる大変革を迎えつつある。
- 加えて、カーシェアリングの拡大、自動運転技術の進展等は、自動車の稼働率を高める一方、少子高齢・人口減少社会の到来等と相まって、**保有車両の規模を縮小させるため、車体課税の減収も見込まれる**。
- これらの事象を踏まえると、**中長期的な自動車関連税収の逡減が想定される**。この問題は、公共交通機関の役割が大きい大都市圏よりも、自家用自動車等の役割が大きい地方圏の方で影響が大きい。

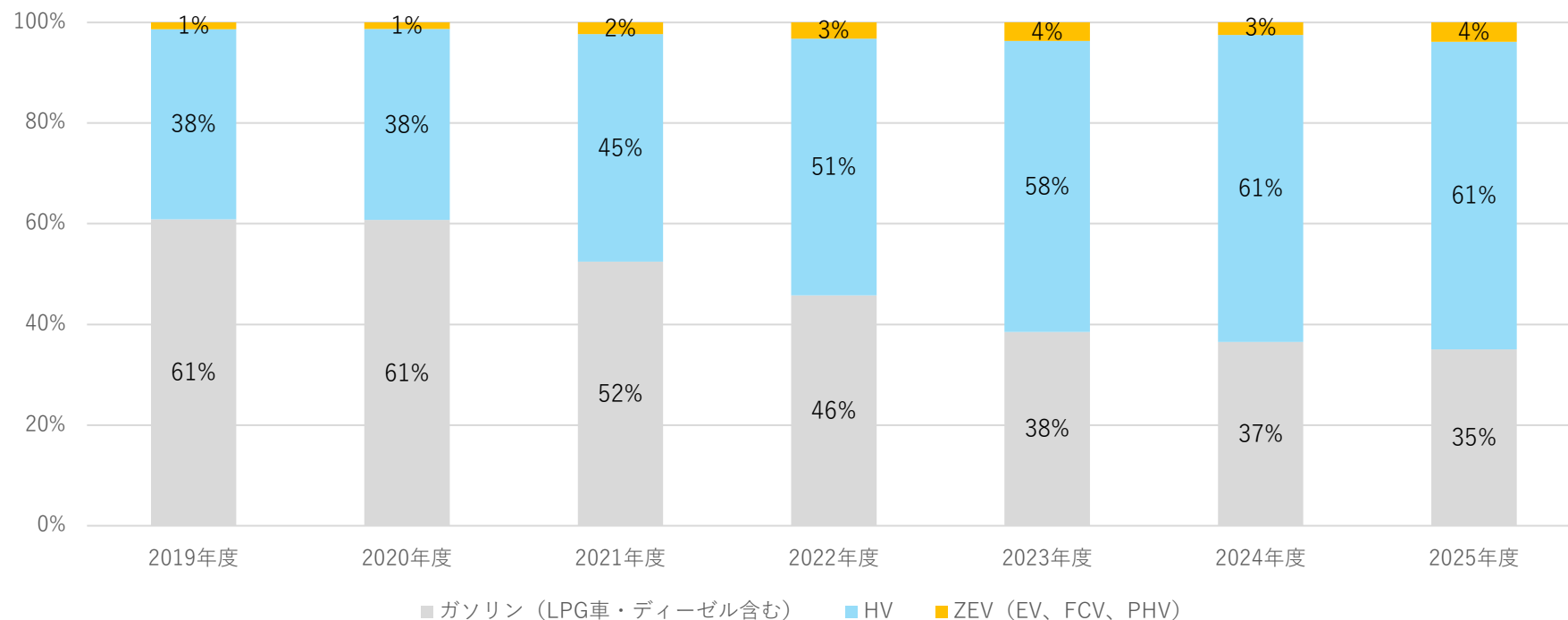


注 経済産業省「自動車リサイクル制度と新時代自動車戦略」（令和元年10月）より抜粋

燃料別新車登録台数の推移（乗用車）

■ 燃料別新車登録台数（乗用車）におけるガソリン車の割合は年々減少し、HVやZEVなど非ガソリン車は概ね増加傾向にある

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
ガソリン		1,497,861	1,363,152	1,067,228	942,856	851,153	830,053	754,985
HV		1,031,449	946,259	1,033,216	1,193,118	1,472,608	1,572,660	1,509,540
ディーゼル		166,693	153,211	132,789	129,228	129,098	118,546	111,463
LPG車等		437	142	138	73	98	72	37
ZEV		37,264	32,699	53,218	75,950	93,964	76,284	95,190
内訳	EV	19,476	14,379	24,154	35,559	40,327	33,967	54,390
	FCV	712	1,545	1,997	490	574	557	445
	PHV	17,076	16,775	27,067	39,901	53,063	41,760	40,355
合計		2,733,704	2,495,463	2,286,589	2,341,225	2,546,921	2,597,615	2,471,215



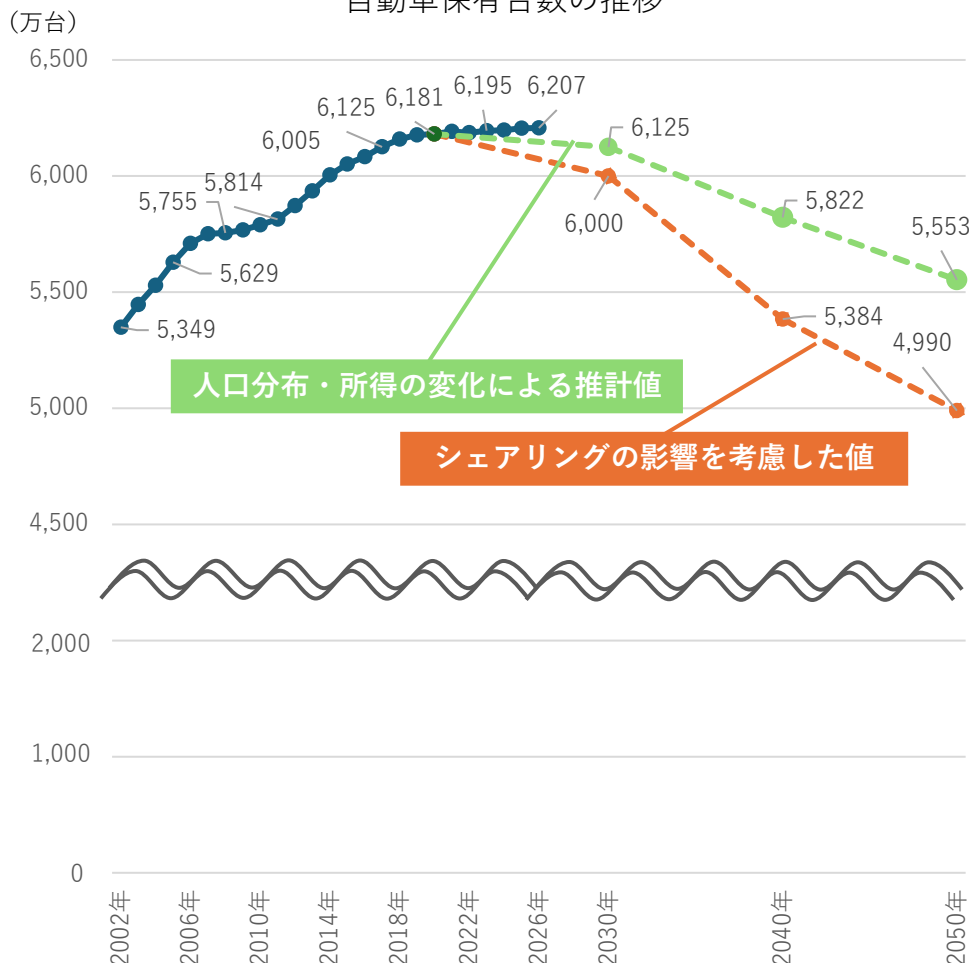
注1 (一社) 日本自動車販売協会連合会「燃料別登録台数」より作成
2 軽自動車を除く

3 EVは電気自動車、FCVは燃料電池自動車、PHV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

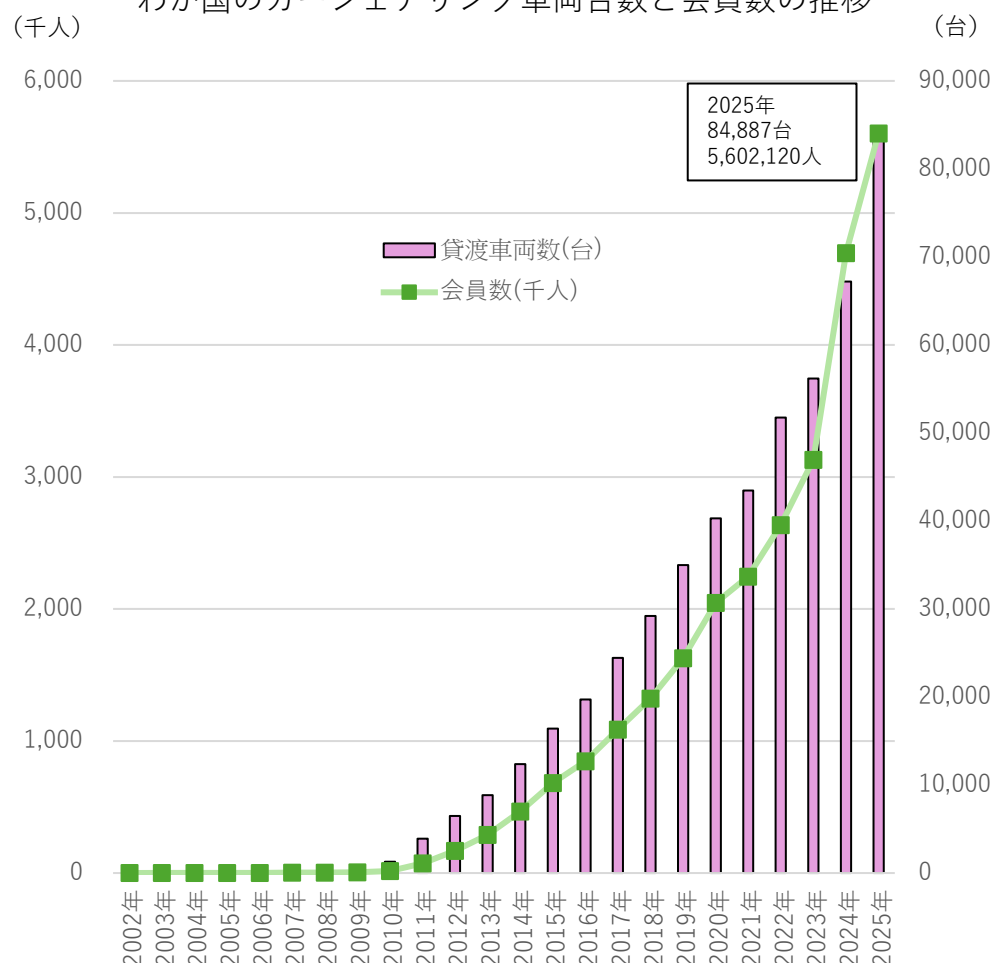
自動車保有台数とカーシェアリング車両台数等の推移について

- 自動車保有台数（乗用車）は横ばい傾向となっている一方で、2020年に行った推計によると2030年以降減少傾向となることが予測されている
- カーシェアリング車両台数と会員数は年々増加しており、自動車の利用形態について多様化の兆しがある

自動車保有台数の推移



わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移



注1 2026年までは（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
 注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
 注3 台数は、千の位を四捨五入した値
 注4 シミュレーション数値には新車販売台数を含む

注1 （公財）交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移」より作成
 注2 2002年から2005年までは4～6月調べ。2006年から2014年までは1月調べ。2015年からは3月調べ。

■ 令和7年度東京都税制調査会報告

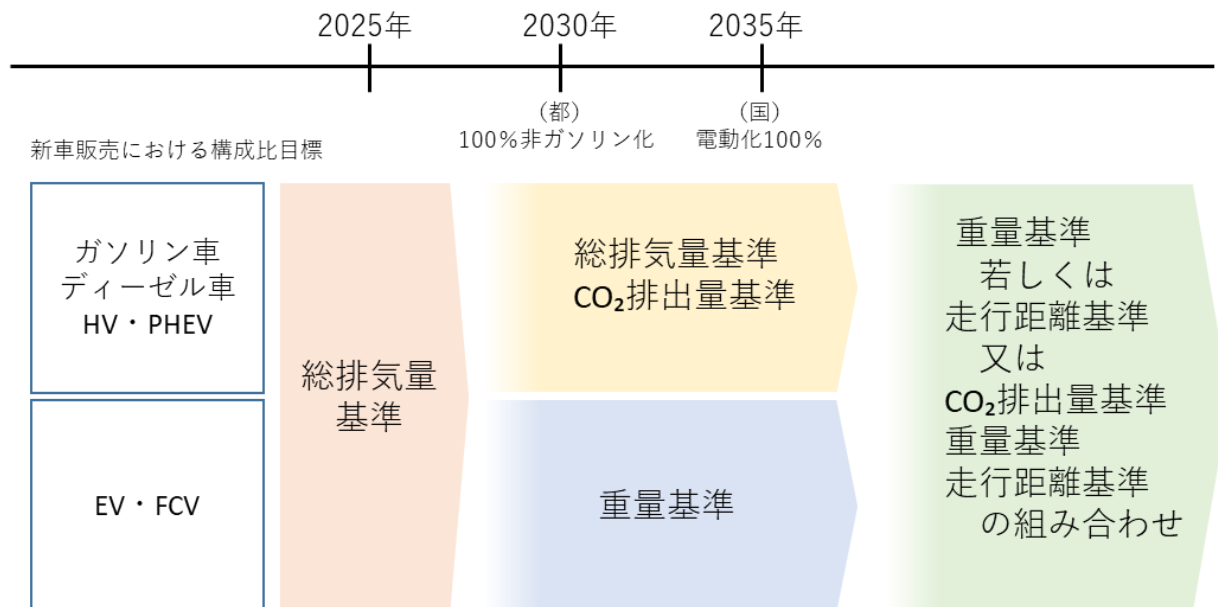
（中長期的な課税の在り方）

- 環境インセンティブ機能を一層強化し、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の検討が必要である。

（重量基準の導入）

- 「車体重量」を課税指標とした場合、将来新たな動力源を用いた自動車が登場したときにも対応できること及び課税指標が共通しシンプルで分かりやすいものとなることから、全ての自動車に対して重量基準を導入することが考えられる。
- ただし、自動車重量税は、現に車体重量を課税指標としていることから、課税根拠を整理するなどの検討が必要となる。

自動車税種別割（乗用車）の見直しイメージ



走行距離課税方式における課題

測定方法別にみた走行距離課税の課題

測定方法 (導入国)	GPS方式 (ドイツ等)	路側機方式 (オーストリア等)	OBD方式※ (フランス、米国オレゴン州等)	ビニエット方式 (オランダ等)
走行距離の測定	精緻な測定が可能	路側機間の距離のみ測定可	最近の自動車では測定可	走行距離の測定なし
設置費用	車載器の設置費用が必要	車載器や路側機の設置費用が必要	最近の自動車にはOBDが装備済みだが、OBDの情報取得が必要	ステッカーの購入や取り締まり等の仕組みの整備が必要
プライバシー	走行経路を他人に知られてしまう可能性あり	車両が路側側の場所の情報に限定	走行経路等は秘匿保持	走行経路等は秘匿保持
地方部の負担	移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性あり	移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性あり	移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性あり	時間単位の課金なので、距離あたりの負担額は割安になる可能性あり
徴収方法	車載器からの通信で随時課税できれば、精算時等の問題は生じない	高速道路と同様の徴収となり、大きな課題なし	最初の車検時や抹消時等の取り扱いなどの課題あり	抹消時の清算はあり得るが、課題は少ない

※OBD（車載式故障診断装置）：エンジンやトランスミッション等の電子制御装置（ECU）内部に搭載された故障診断機能。ECUは断線やセンサの機能異常等の不具合が生じた場合には、その情報をECUに自動記録。

注 東京都税制調査会令和7年度第1回総会 有識者ヒアリング資料「自動車関連税制をめぐる現状と 欧米諸国の動向」（京都市立大学 公共政策学部 川勝健志教授提出）より作成

■ 令和7年度東京都税制調査会報告（走行距離課税とその課題）

- 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。また、将来的にEV等が普及し、脱化石燃料化が進展した場合に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。また、将来的にEV等が普及し、脱化石燃料化が進展した場合における燃料課税の代替財源としても期待できる。しかし、その実現に向けては主に以下のような課題がある。

- ① 地方部への影響 ② 個人情報の保護 ③ GPSの不具合等への対応 ④ 中古車の引継ぎ時の対応

燃料課税・エネルギー関係諸税の概要

税目（課税主体）	課税対象	税率（令和8年4月1日時点）	備考
軽油引取税（都道府県）	軽油	15,000円／㎏	・ 地方の一般財源
揮発油税（国）	揮発油	24,300円／㎏	・ 国の一般財源
地方揮発油税（国）	揮発油	4,400円／㎏	・ 地方の一般財源として全額譲与
石油ガス税（国）	自動車用石油ガス	17円50銭／kg	・ 税金の1／2は地方の一般財源として譲与
自動車重量税（国）	乗用車、トラック、バス、軽自動車、バイク等	（例）乗用車車両重量0.5t・1年につき ・ 自家用4,100円 ・ 営業用2,600円 （本則税率：いずれも2,500円）	・ 税金の一部を公害健康被害の補償費用の財源として交付 ・ 税金の431／1000は地方の一般財源として譲与
石油石炭税（国）	原油、石油製品、天然ガス、石油ガス、石炭等	（本則税率） ・ 原油、石油製品 2,800円／㎏（2,040円／㎏） ・ 天然ガス、石油ガス等 1,860円／t（1,080円／t） ・ 石炭 1,370円／t（700円／t）	・ 燃料安定供給対策及びエネルギー需給構造高度化対策財源
航空機燃料税（国）	航空機燃料	15,000円／㎏（本則税率：26,000円／㎏）	・ 空港整備財源及び地方空港対策費（税金の4／15を地方の空港対策財源として譲与）
電源開発促進税（国）	一般送配電事業者等の販売電気	375円／1,000kwh	・ 電源立地対策、電源利用対策及び原子力安全規制対策財源

注 財務省HP「自動車関係諸税・エネルギー関係諸税の概要（令和7年度）」等より作成
石油石炭税の税率及び航空機燃料税率は、租税特別措置法による特例税率

■令和7年度東京都税制調査会報告

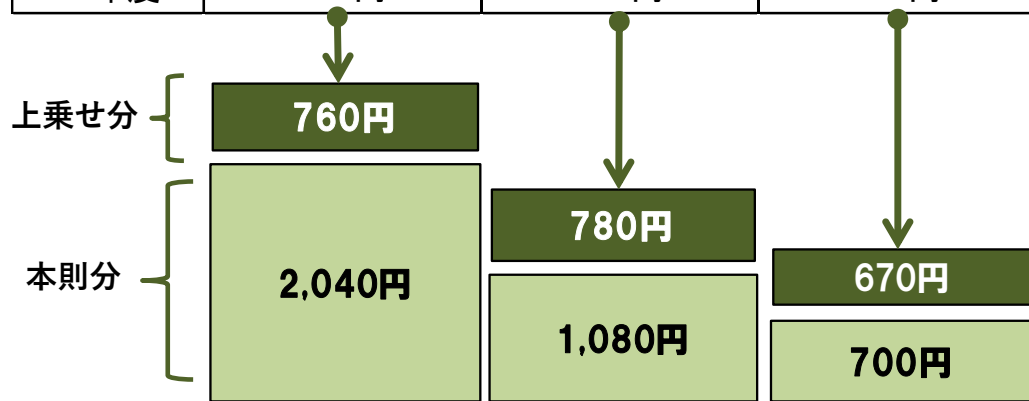
- ・ 自動車関連税を検討するに当たっては、車体課税の変革のみならず、**燃料課税を含めた広範な議論が求められる**。さらに、**環境重視の観点からは、石油石炭税、地球温暖化対策税、その他エネルギー諸税等との関係性・整合性も考慮しなければならない。**

(参考) 地球温暖化対策のための税の概要

- 全化石燃料に対して課税する石油石炭税に、CO₂排出量に応じた税率（289円/CO₂トン）を上乗せ
- 平成24年10月1日から施行し、**3年半かけて税率が段階的に引き上げられた**

○ 税率（税率の推移）

	原油・石油製品 [1klあたり]	ガス状炭化水素 [1tあたり]	石炭 [1tあたり]
24年度	250円	260円	220円
26年度	500円	520円	440円
28年度	760円	780円	670円



○ 税収

税収 [上乗せ分]
約390億円
約1,700億円
約2,600億円

○ 用途

省エネルギー対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料のクリーン化・効率化などのエネルギー起源CO₂排出抑制の諸施策

- 例)
- ・リチウムイオン電池などの革新的な低炭素技術集約産業の国内立地の推進
 - ・中小企業等による省エネ設備導入の推進
 - ・グリーンニューディール基金等を活用した地方の特性に合わせた再生可能エネルギー導入の推進

注 環境省HP、公益社団法人日本租税研究協会第67回租税研究大会記録（平成27年9月）その5（資料-財務省・総務省）より作成

■ 令和4年度東京都税制調査会報告（地球温暖化対策のための税の在り方）

- ・ 日本の温対税の税率水準は諸外国と比べて著しく低い。人々の行動・投資を脱炭素化に向けたオプションに転換させるため、**税率引き上げの早期実現に向けた取組を加速すべき**
- ・ 税収は、脱炭素化や低所得者層への支援に取り組んでいる**地方自治体の役割に見合った財源の確保について検討すべき**。また、地方自治体が創意工夫を凝らし、**税収を活用できる使い勝手の良い仕組みとする必要**がある
- ・ 温対税の税率引き上げに当たっては、産業の国際競争力、炭素リーケージの懸念、家計への負担増加の影響等を考慮した適切な措置を講じていく必要がある