

令和6年度東京都税制調査会 第1回 小委員会

【テーマⅠ】

自動車関連税制の在り方
(脱炭素化の促進・CASE革命への対応)

令和6年5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 及び検討項目	1
燃料別新車乗用車数の推移	2
国と都の乗用車新車販売台数における次世代自動車普及目標	3
自動車税種別割のグリーン化税制について	4
自家用乗用車に対する課税上の取扱い	5
平成24年 3 月時点の自動車燃費比較	6
令和 6 年 3 月時点の自動車燃費比較	7
標準的な車種別のコストと支援策等のイメージ	8
燃費基準達成状況の分布と環境性能割の税率	9
CO ₂ 排出量基準について	10
自動車税環境性能割について	11
自動車税種別割について	12
「自動車関連税制の在り方」に関する論点 2 及び検討項目	13
CASEに代表される自動車革命	14
（参考）交通事故ゼロへの道のり（地図・通信技術の活用）	15
（参考）自動運転の社会実装に向けた取組	16
（参考）エネルギーシステムとの融合	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
令和 4 年度東京都税制調査会報告	19
（参考）自動車重量税について	21

論点 1

脱炭素化の観点から、車体課税はどうあるべきか。

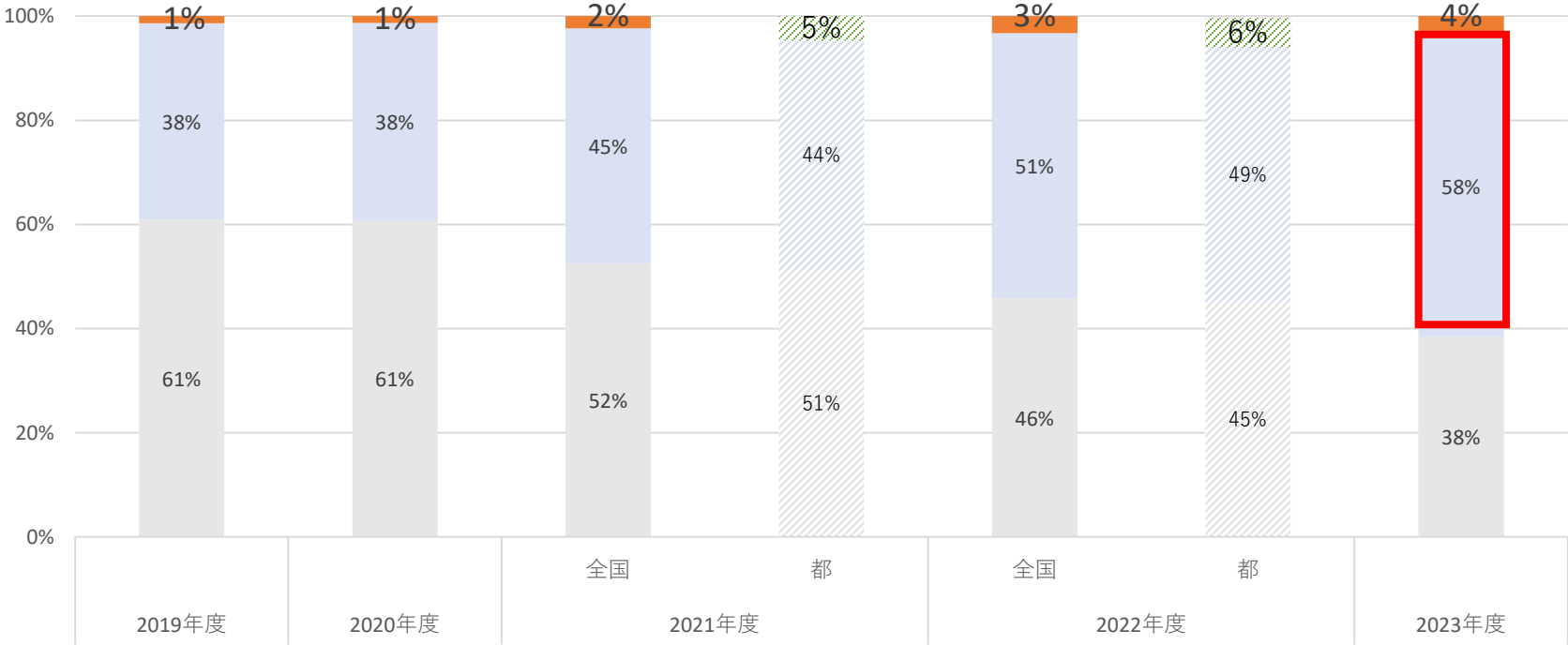
< 検討項目 >

- ・ **グリーン化税制について**
 - － 重課制度における環境性能に応じた H V の取扱い
 - － Z E V 化を促進するインセンティブとしての軽課制度の在り方
- ・ **脱炭素化のインセンティブを高める方向での環境性能割の税率設定について**
- ・ **「C O₂排出量基準」の導入について（令和 4 年度の報告を踏まえて）**
 - － 環境性能割における燃費基準との関係
 - － 種別割の課税根拠との関係

燃料別新車乗用車数の推移

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

都		2021年度	2022年度
ガソリン		94,187	81,209
H V		81,193	88,870
Z E V		8,706	10,315
内訳	E V	4,135	5,215
	F C V	527	140
	P H V	4,044	4,960
合計		184,086	180,394



■ ガソリン（LPG車・ディーゼル含む） ■ H V ■ ZEV(EV、FCV、PHV)（全国） ■ ZEV(EV、FCV、PHV)（都）

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

注 2 軽自動車を除く。

注 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。

注 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。

国と都の乗用車新車販売台数における次世代自動車普及目標

国

目標	電動車				ガソリン車等
	EV	PHV	FCV	HV	
2030年	20～30%		～3%	30～40%	30～50%
2035年	100%				非ガソリン化

注 経済産業省「第1回 充電インフラ整備促進に関する検討会」（令和5年6月）より作成

- ▶2030年までに乗用車新車販売に占める電動車の割合をそれぞれ実現
- ▶2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現

都

目標	非ガソリン車				ガソリン車等
	ZEV			HV	
	EV	PHV	FCV		
2030年	100%				非ガソリン化
	50%			50%	

注 東京都「環境基本計画2022（令和4年）年9月」より作成

- ▶2030年までに乗用車新車販売を100%非ガソリン化
- ▶2030年までに走行時にCO₂等の排出ガスを出さないZEVの新車販売割合を50%へ

自動車税種別割のグリーン化税制について

グリーン化税制とは・・・

地球環境を保護する観点から平成13年度より開始

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（ガソリン自動車又はLPG自動車）	令和 6 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
			令和12年度燃費基準 70%達成かつ令和2 年度燃費基準達成	おおむね50%	
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%低減）					

注 東京都主税局ホームページより作成

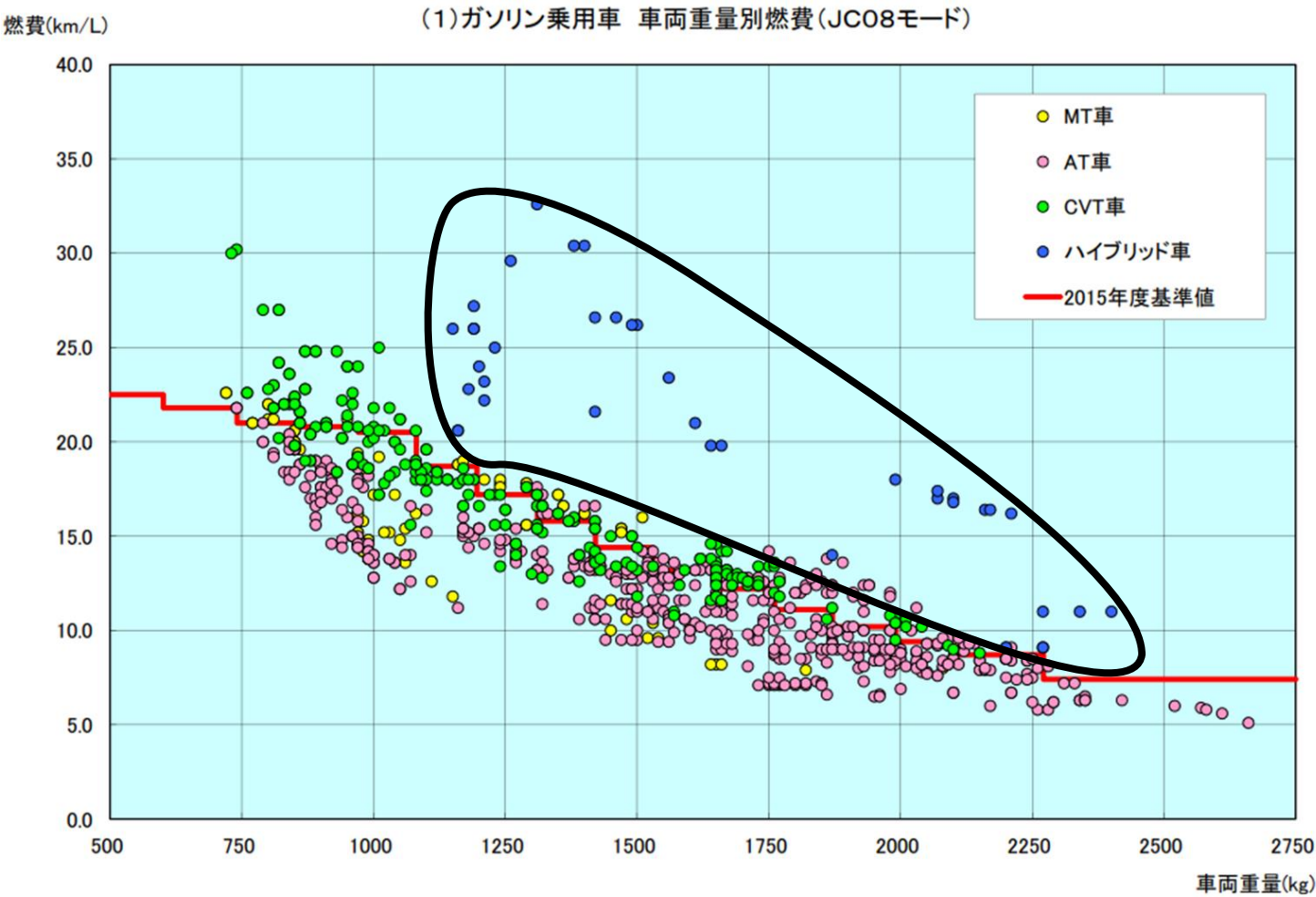
自家用乗用車に対する課税上の取扱い

	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）			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

○平成24年度よりHVが重課の対象から除外

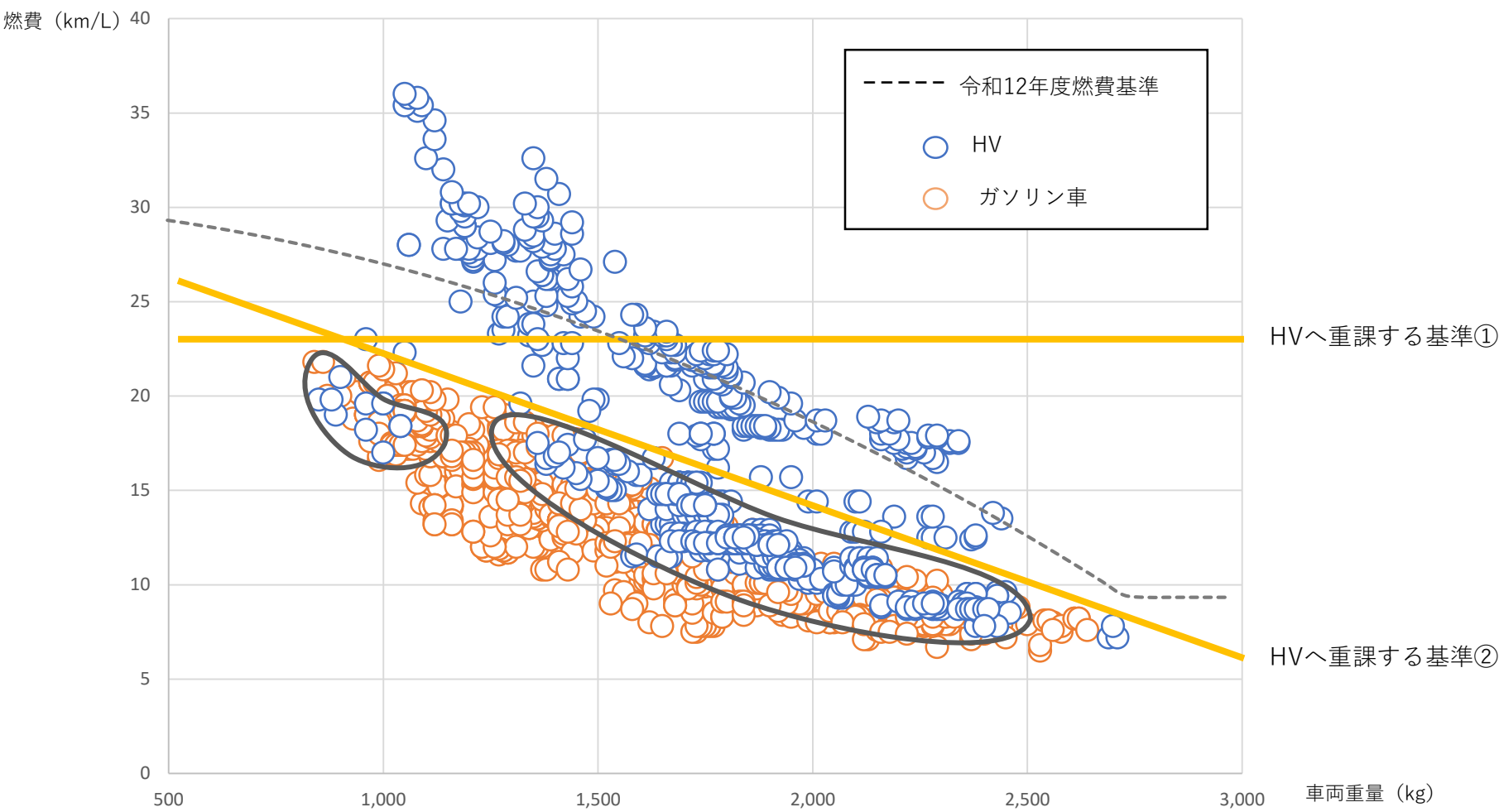
平成24年 3 月時点の自動車燃費一覧において、2015年度（平成27年度）基準値を大幅に超過達成している状況等を踏まえ、重課の対象からHVを除外。



注 国土交通省 自動車燃費一覧（平成24年 3 月）ガソリン乗用車燃費（1）普通/小型自動車（JC08モード）より黒枠事務局追記

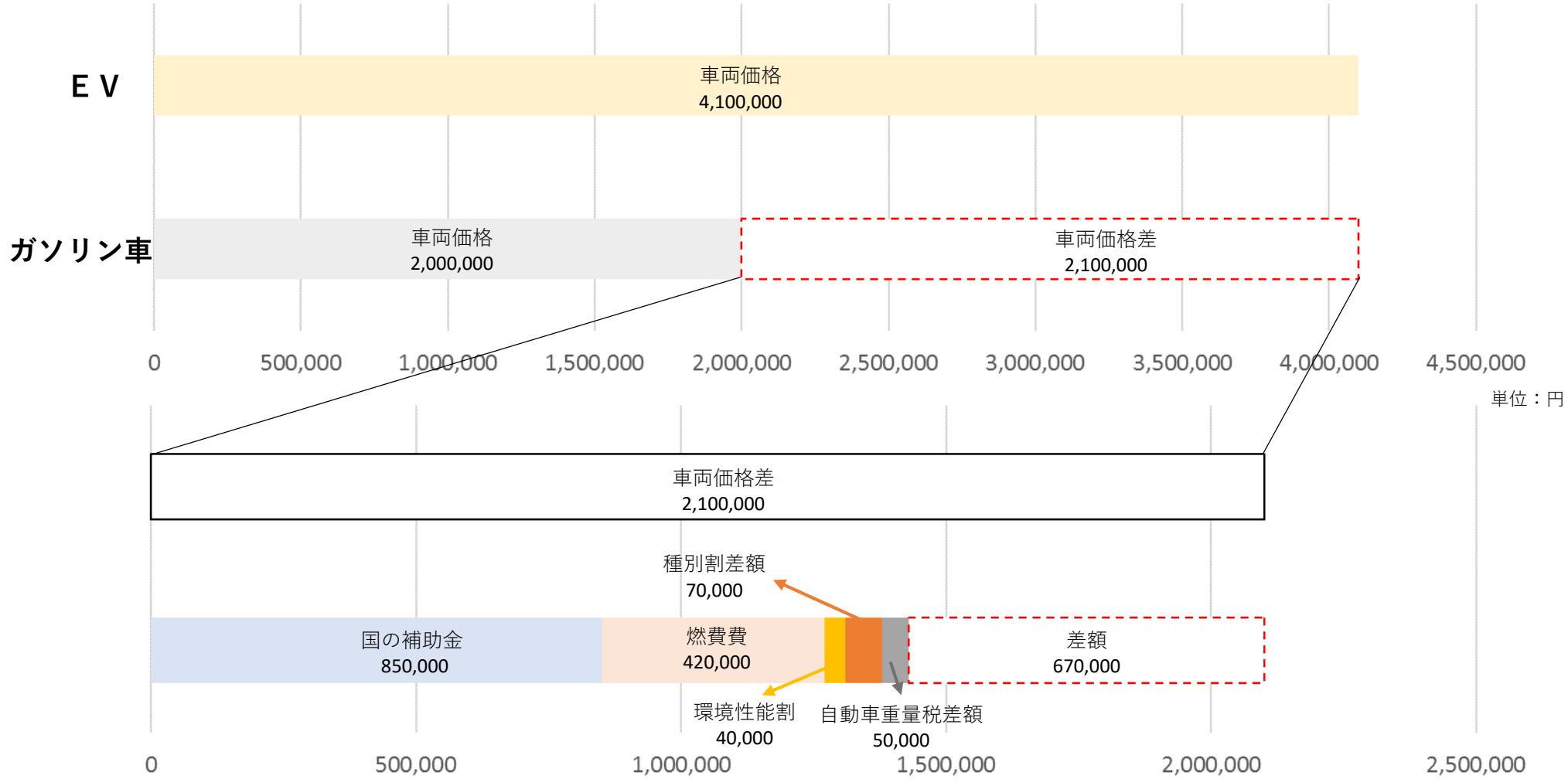
○HVとガソリン車の分布が混在 HVを一律重課対象外とすることが適当か

令和 6 年 3 月時点の自動車燃費一覧において、2030 年度（令和12年度）基準値で見ると、HV の中には燃費性能においてガソリン車を上回るものと、ガソリン車と混在しているものが発生している。
環境性能の違いに着目した重課制度の在り方について検討が必要である。



注 国土交通省 自動車燃費一覧（令和 6 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

標準的な車種別のコストと支援策等のイメージ

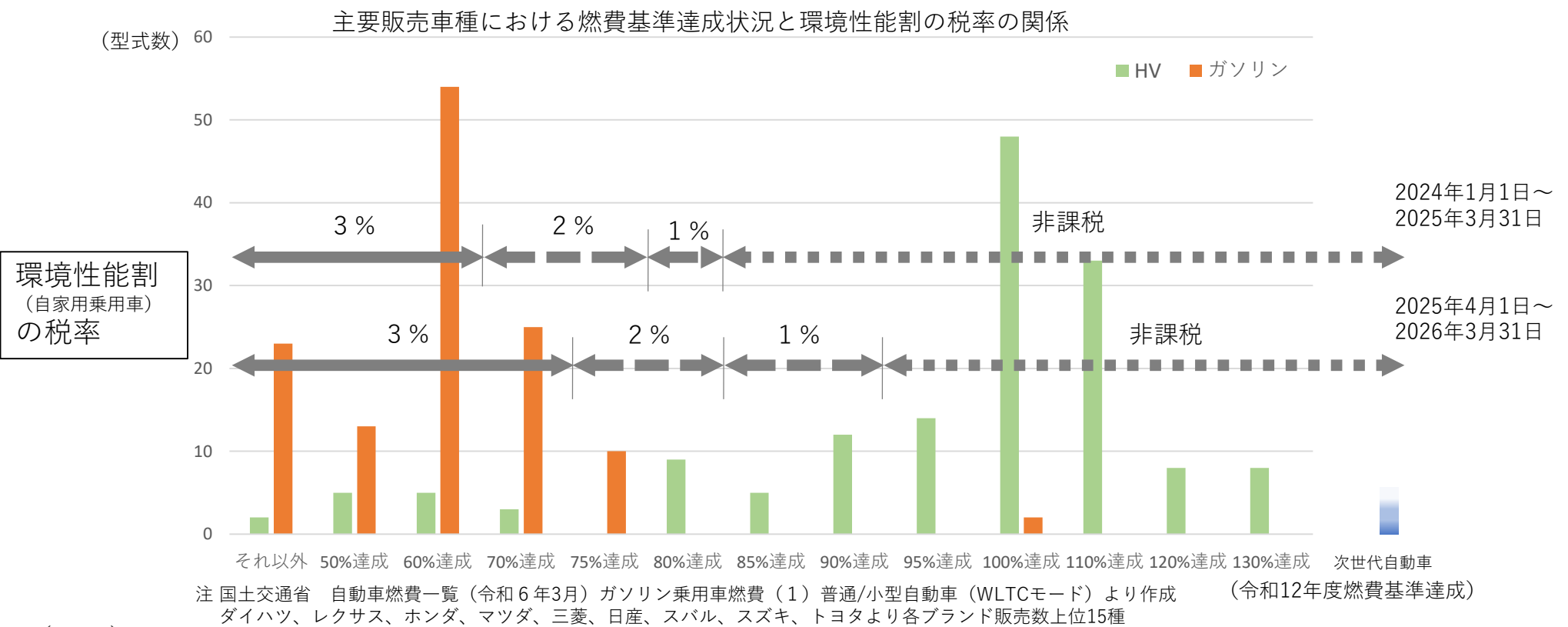


注1 国土交通省 自動車燃費一覧（令和6年3月）ガソリン乗用車燃費（1）普通/小型自動車（WLTCモード）より作成
注2 E Vは普通乗用車で販売台数の最も多い車種とし、ガソリン車は同E Vと同じサイズ（総排気量1.5 L）の車種をモデルとしている。
注3 燃料費や各種税金の差額は10年分を想定して計算した。
注4 都道府県のうち、補助を実施している自治体は少数のため、自治体の補助金は含めていない。
注5 電気料金31円/kwh（全国家庭電気製品公正取引協議会の新電力料金目安価格）、ガソリン料金175円/L（令和6年5月20日時点全国平均価格）とし、10年間で10万km走行するものとして計算した。

単位：円

Z E Vの普及促進に向けて、軽課の軽減期間の在り方をどう考えるか。

OHVのボリュームゾーンが非課税



(課題)

HVのボリュームゾーンが非課税となっており、1%と2%の税率が適用される型式数が少ない。

HVの環境性能を高めていくために、環境性能の差に応じた税負担をどのように実現していくか。

ZEVへのシフトを促進するため、ガソリン車やHVの非課税対象や軽減対象を重点化すべきではないか。

《参考》 経済産業省における車体課税の見直し及び延長の考え方 (環境性能割)

燃費性能の向上を踏まえつつ、現行の軽減対象割合 (7割)、非課税対象割合 (5割) を維持する形で、2025年度までの見直しを実施。 9

注 経済産業省「令和5年度税制改正 (車体課税の見直し及び延長)」より抜粋

令和 4 年度東京都税制調査会報告

(脱炭素社会の実現に向けた車体課税改革)

- 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。

≪ 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	類別区分番号	原動機		変速装置 の型式及び 変速段数	車両重量 (kg)	乗車 定員 (名)	WLTCモード				
				型式	総排 気量 (L)				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)
ニッサン	ノート	6AA-E13	0001,0005	HR12-EM47	1.198	-	1,190	5	29.5	79	18.7	21.8	26.1
		6AA-E13	0002,0003,0006,0007, 0009,0010	HR12-EM47	1.198	-	1,220~1,230	5	28.4	82	17.2	20.3	25.9

注 国土交通省 自動車燃費一覧（令和 6 年3月）ガソリン乗用車燃費（1）普通/小型自動車（WLTCモード）

- 燃費性能基準達成度
- ▶燃費値が車体重量に基づき定められた燃費基準値をどれくらい超えているか評価する。
- CO₂排出量
- ▶燃費値に燃料別に定められたCO₂排出量係数を組み合わせて算出する。

自動車税環境性能割について

自動車税環境性能割



時期	性格	納税義務者
取得時	道路損傷負担 環境損傷負担	自動車の取得者

【税率】 自動車の通常の取得価額を課税標準額とし、自動車の種別、環境性能に応じて税率が異なる。

車種			自家用		営業用		
			税率（R6.1.1から R7.3.31まで）	税率（R7.4.1から R8.3.31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		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（平成30年基準50％低減又は平成17年基準75％低減）、かつ令和2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		非課税		1%
			85％達成			2%	
			80％達成	1%			0.5%
			75％達成	2%	1%		
			70％達成	3%		3%	
	60％達成						
上記以外							

注 東京都主税局ホームページより作成



自動車税種別割

時期

取得時（月割課税）
毎年度

性格

道路損傷負担
環境損傷負担
財産税的性格

納税義務者

自動車の所有者

【税率】 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

注 東京都主税局ホームページより作成

ドイツのCO₂排出量基準導入

課税段階	保有
税目	自動車税
制度概要	2009年～ ・ CO₂排出量 及び排気量を課税基準として課税。
税率	・ CO₂排気量基準 →95gCO ₂ /km超の車に対し、超過1 g 当たり2 ユーロ課税。 ・ 排気量基準(100cc当たり) →ガソリン車2 ユーロ、ディーゼル車9.5ユーロ
次世代車(電気自動車等)の取扱い	・ 電気自動車・燃料電池自動車は免税。 2011年5月17日以前 新車登録車：5年間免税。 2011年5月18日～ 2020年12月31日 新車登録車：10年間免税。 ※免税期間終了後は車両重量200kg当たり11.25～12.78ユーロ（重量に応じて異なる）をさらに50％軽減した税率で課税。

注 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）より作成

論点2

C A S E 革命を見据え、車体課税はどうあるべきか。

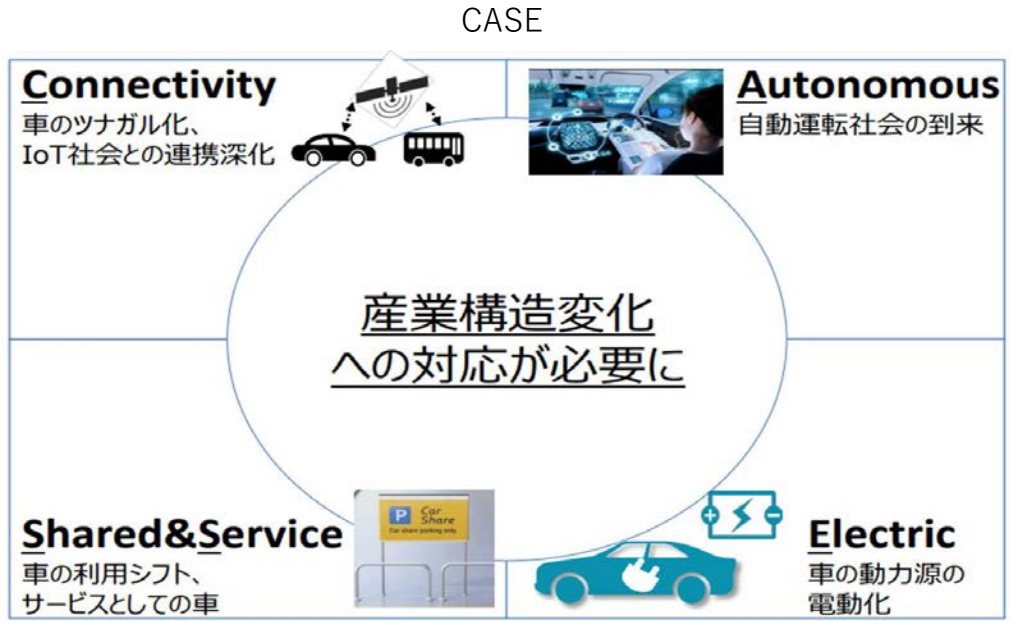
<検討項目>

- ・カーシェアリングの普及と自動車に対する課税の在り方について
- ・今後の自動車税の在り方及び課税根拠と基準の整理について

(令和4年度までの報告を踏まえて)

(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かどうかという議論がある。
- 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。



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

コネクテッド
Connected

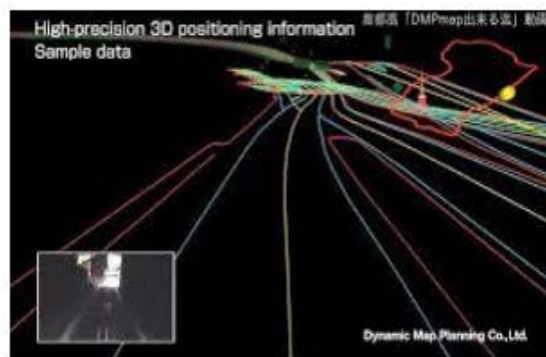


あらゆるモノとの相互接続が進み
クルマの“外”とも連携したサービスが実現

- 自動車だけでなく、都市や地域のインフラやクラウドとの連携を通じて、事故や渋滞を防ぐべく、車車間・路車間通信やダイナミックマップの標準的な運用を目指した取組を推進。

実装・普及が期待される地図・通信技術の例

高精度地図 (静的地図)



出典：ダイナミックマップ基盤株式会社

路面や車線などの情報について、
点群データ (機械が読める地
図) 化したもの

普及すれば、位置測位技術 (みち
びき等) と組み合わせて、「絶対的
な位置」を、把握・送信可能に

動的情報



「秒単位」「分・時間単位」で変化す
る交通環境や路面状況など

例えば「静的地図」などと組み合わせ
て、事故や渋滞などの解消に寄与

※ データの送受信には、ユースケースごとに、「クラウド経由」
「車車間・路車間通信」など様々な方法が存在

車車間・路車間通信



出典：レスポンス社HP

「秒単位」で変化する状況を車両
相互やインフラとの間でデータ連
携する仕組み

クラウド経由では間に合わない、突
発的事故の防止、自動運転に活
用可能

普及のための取組推進

標準化・ユースケース検証のための実証推進

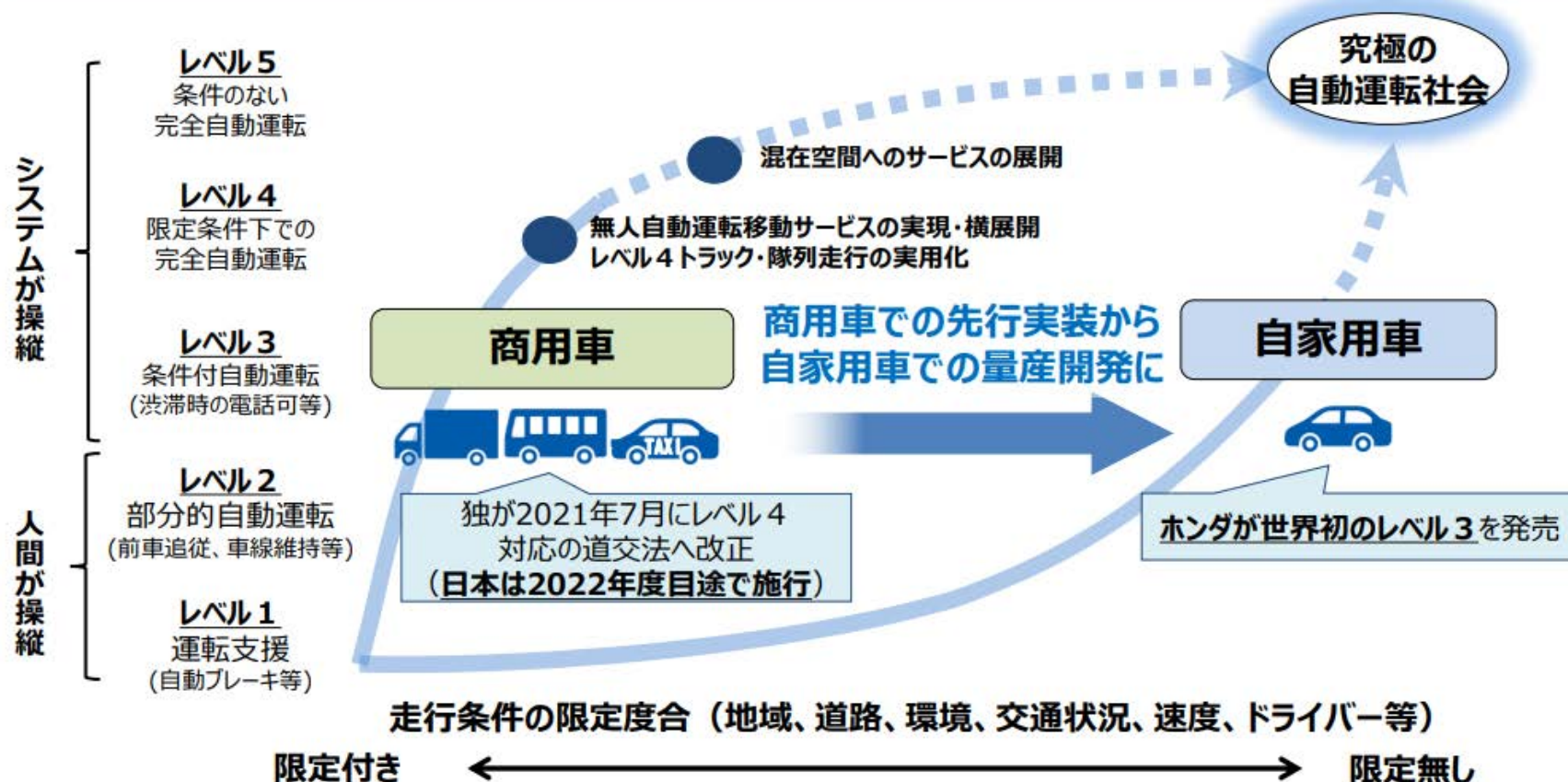
(参考) 自動運転の社会実装に向けた取組

自動運転
Autonomous



限定シーン/エリアでの自動運転端緒に、
最終的には完全自動運転が実現

- 完全自動運転（レベル5）までには、様々な課題が存在することから、走行条件の絞り込みが容易なサービスカーから、レベル4を先行実装するべくプロジェクト(RoAD to the L4プロジェクト)を推進。ドイツに続いてレベル4に対応した改正道交法が2022年4月19日に成立。22年度目途で施行予定。
- 2025年頃までに無人自動運転サービスを40カ所で実現、高速道路でのレベル4トラックの実用化などを
目指し、さらに歩行者や他車両と混在する空間へのサービスの拡張を図る。

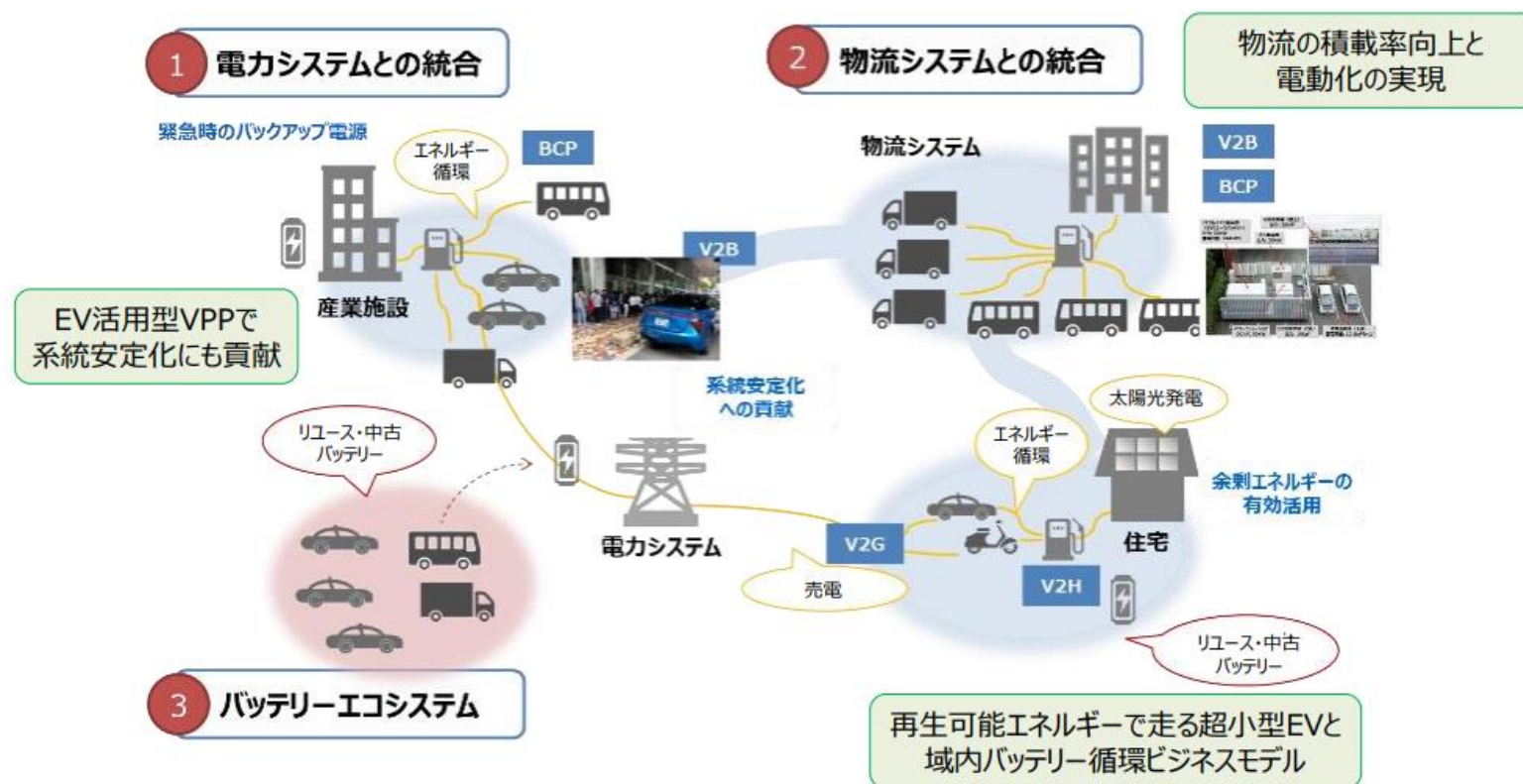


電動化 Electrification



EVやFCV等の動力源のクリーン&
多様化の進展による環境負荷低減

- 電動化したモビリティとエネルギーインフラが融合することで、V2HやV2G・VPPなどの域内エネルギー循環が実現。リユースしたバッテリーの定置用蓄電池としての活用も期待される。



注 経済産業省「第4回 モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会」(令和4年4月)より作成

BCPとは、企業が自然災害などの緊急事態に遭遇した場合において、事業の継続あるいは早期復旧を可能とするため、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための計画

V2B (Vehicle to Building) とは、電気自動車とビルの間で電力を相互供給する技術

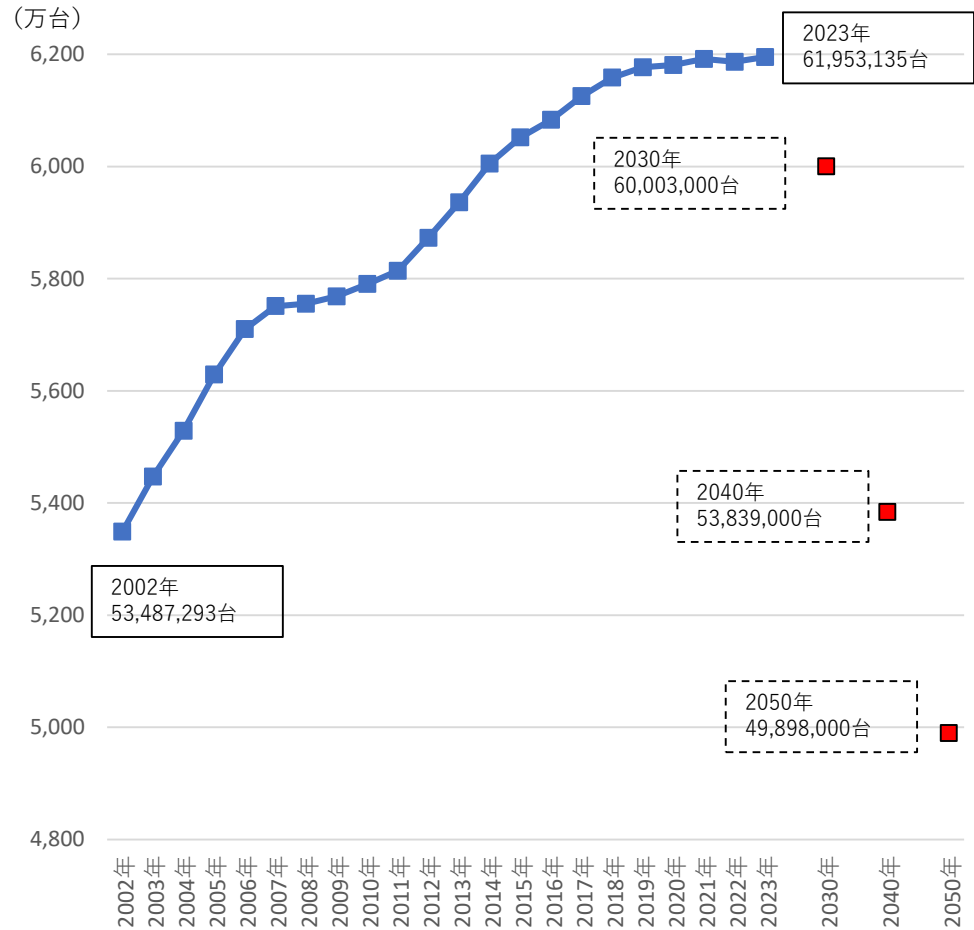
V2G (Vehicle to Grid) とは、電気自動車を蓄電池として活用し、電力会社の電力系統に接続し相互に活用する技術

V2H (Vehicle to Home) とは、電気自動車やプラグインハイブリッド自動車に貯めている電力を、家庭へ供給する仕組み

VPP (Virtual Power Plant) とは、太陽光や蓄電池、EVなどのエネルギーリソースをIoT技術で管理・制御することにより、一つの発電所のように機能させる仕組み

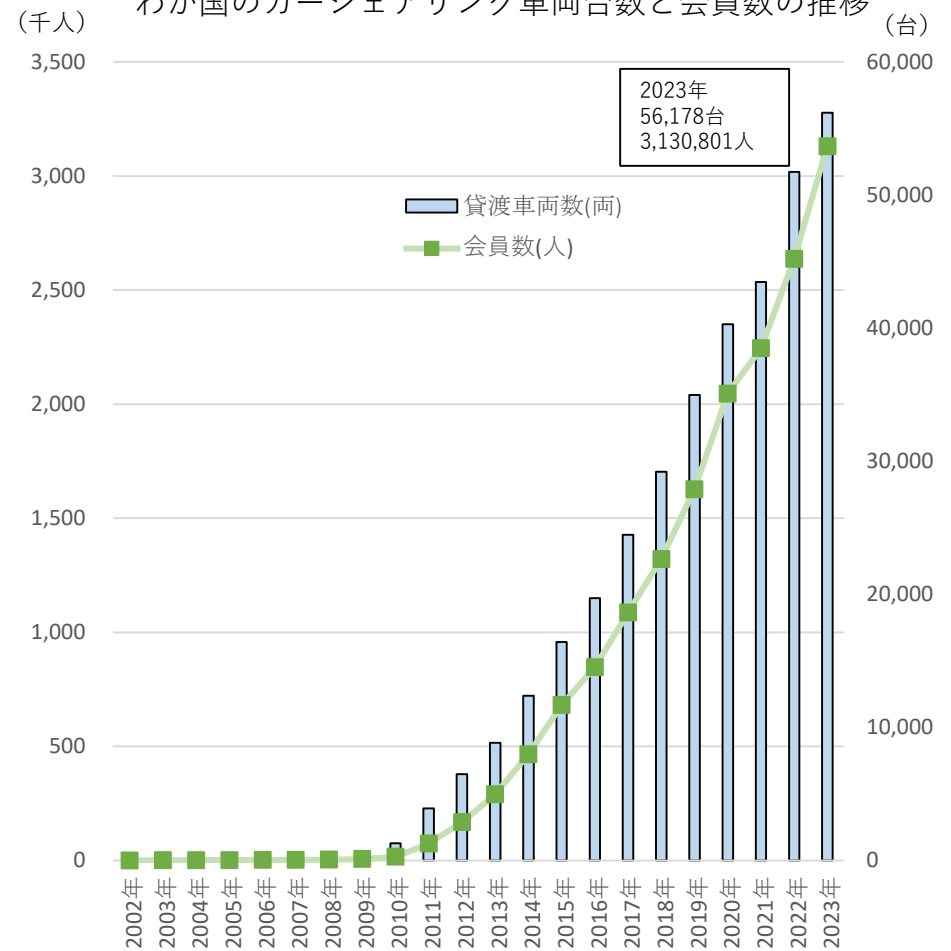
自動車保有台数とカーシェアリング車両台数等の推移について

自動車保有台数の推移



注 (一財)自動車検査登録情報協会「わが国の自動車保有動向」より作成
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

わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移



注 (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
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。

自動車保有台数の減少やカーシェアリングの普及が進む中、道路損傷負担、環境損傷負担、財産税的性格、税収確保の視点から、保有時に課税する種別割をどのような基準で課税していくのがよいか。

(中長期的な自動車関連税改革の検討)

- 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)

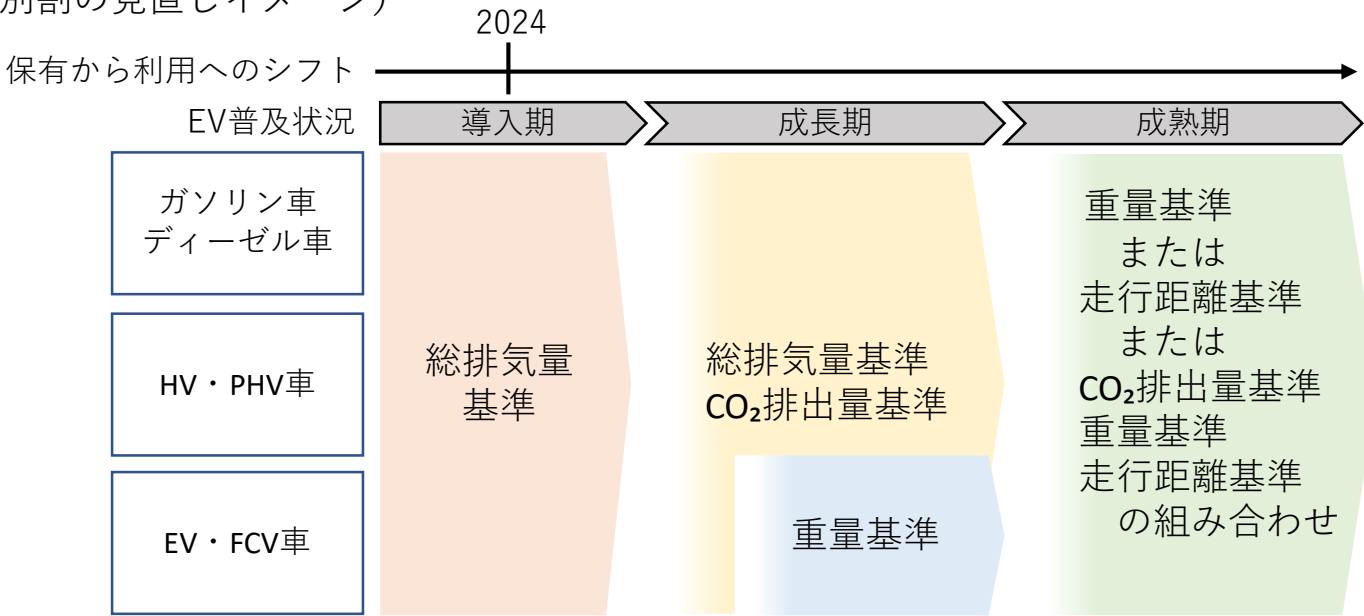
- 全ての自動車に共通する「車体重量」を課税指標とした場合は、将来新たな動力源を用いた自動車が登場した場合にも対応できることや、課税指標が共通するという観点からもシンプルで分かりやすいものとなる。そのため、電気自動車（EV）、燃料電池自動車（FCV）等については、現行の税率の問題点や車体課税の持つ「財産税的性格」及び「道路損傷負担金的性格」を踏まえつつ、可能な限り早期に、車体の重量基準に基づく課税体系を構築すべきである。その際、これらの環境性能に優れた自動車の普及を阻害することのないよう、税率等に工夫が必要である。

(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 ③GPS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

(種別割の見直しイメージ)



(参考) 自動車重量税について

自動車重量税



時期

車検時

性格

権利創設的性格
道路損傷負担
環境損傷負担

納税義務者

自動車検査証の交付等を受ける者

【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 国土交通省ホームページ
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	R6.1.1からR7.4.30まで	車種	R6.1.1からR7.4.30まで
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（平成30年基準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	120%達成 ①免税（初回継続検査も免税）
天然ガス自動車			90%達成 ①免税
			80%達成 ②50%軽減
			70%達成 ③25%軽減
		上記以外	④当分の間税率

注 国土交通省ホームページより作成