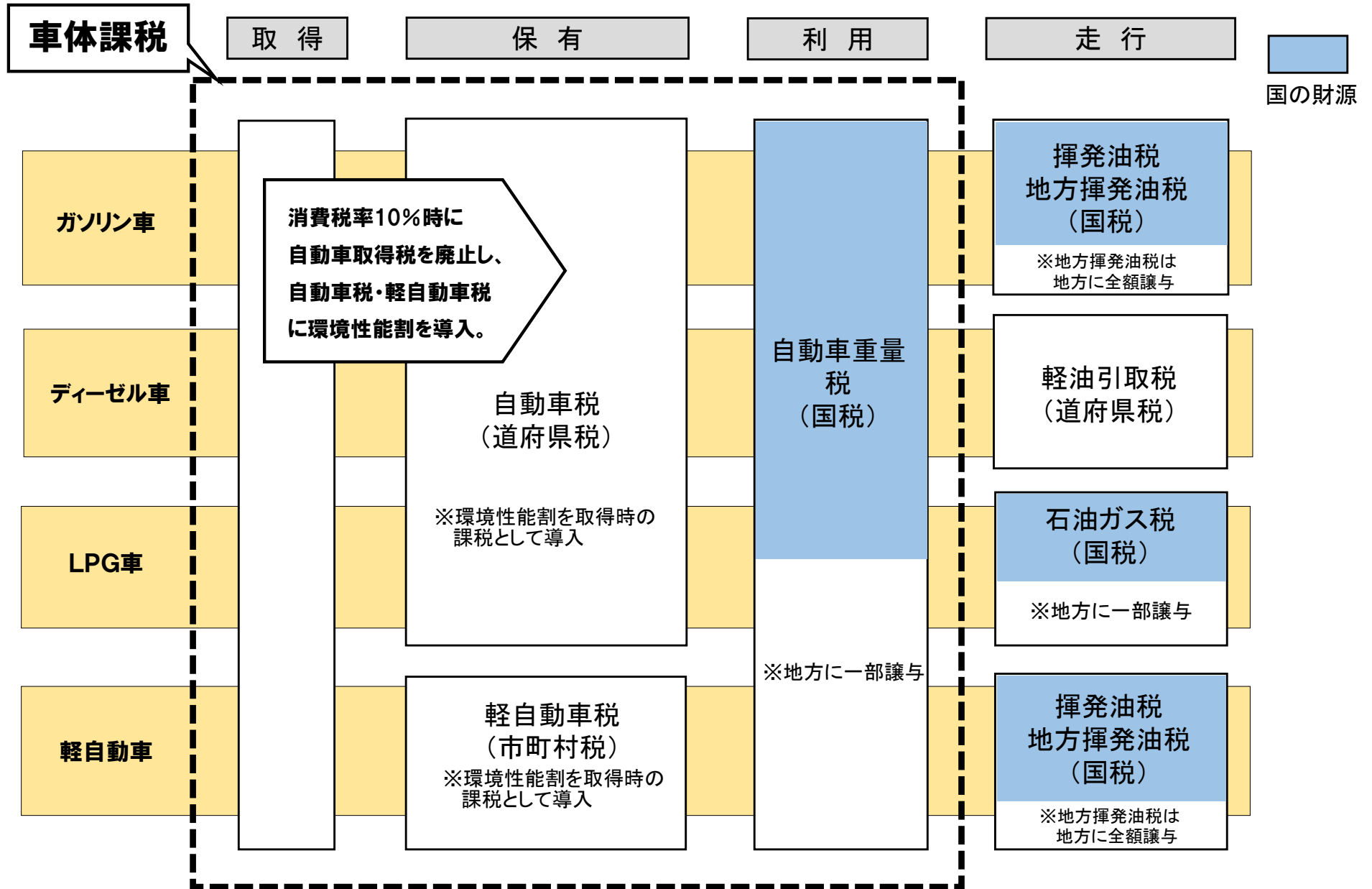


説明資料

〔消費課税②〕

令和 4 年 10 月 26 日 (水)
財 務 省

自動車に係る課税関係



(注) 揮発油税、地方揮発油税(旧地方道路税)、石油ガス税、自動車重量税、軽油引取税については、旧自動車取得税と合わせて、道路特定財源とされていたが、平成21年に一般財源化された。

自動車関係諸税諸税の概要(令和4年度)

		税 目	課 税 物 件	税 率	4年度税込 (億円)	備 考
国 税		揮 発 油 税	揮 発 油	48,600円/kℓ (本則税率: 24,300円/kℓ)	20,790	・国の一般財源
		地方揮発油税	揮 発 油	5,200円/kℓ (本則税率: 4,400円/kℓ)	2,225 (うち地方譲与分 2,225)	・地方の一般財源として全額譲与
		石油ガス税	自動車用石油ガス	17円50銭/kg	100 (うち地方譲与分 50)	・税込の1/2は地方の一般財源として譲与
		自動車重量税	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)	6,766 (うち地方譲与分 2,916)	・税込の一部を公害健康被害の補償費用の財源として交付 ・税込の431/1000は地方の一般財源として譲与
地 方 税	都 道 府 県 税	軽油引取税	軽 油	32,100円/kℓ (本則税率: 15,000円/kℓ)	9,307	・地方の一般財源 ※ 但し、一部を指定市へ交付
		自動車税	乗用車、トラック、バス等 (軽自動車等を除く)	・種別割(例: 乗用車 排気量2,000ccクラス) ・自家用 36,000円(年) ・営業用 9,500円(年) ・環境性能割 燃費区分等に応じ、取得価額の0~3%	16,765 (うち環境性能割 1,482)	・地方の一般財源 ※ 但し、環境性能割は、 一部を市町村(特別区含む)へ交付
	市 町 村 税	軽自動車税	軽自動車、小型二輪車、 原付自転車等	・種別割(例: 軽乗用車) ・自家用 10,800円(年) ・営業用 6,900円(年) ・環境性能割 燃費区分等に応じ、取得価額の0~2%	3,118 (うち環境性能割 175)	・地方の一般財源 ※ 但し、環境性能割は、当分の間、 都道府県が賦課徴収を行う。

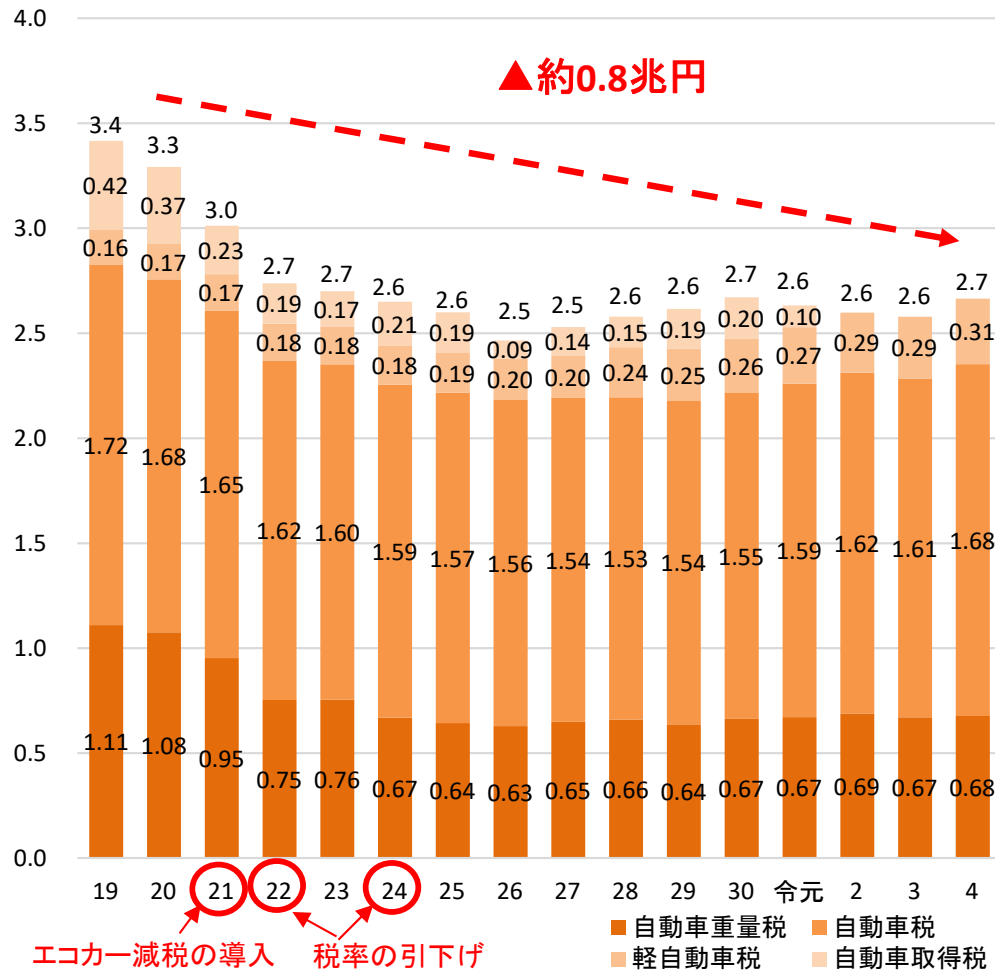
- (注) 1. 税込は、国税は予算額、地方税は地方財政計画額である。
 2. 揮発油税、地方揮発油税及び自動車重量税の税率は、租税特別措置法による当分の間税率であり、軽油引取税の税率は、地方税法附則による当分の間税率である。
 3. 令和16年4月1日より、揮発油税の税率については48,300円(本則税率: 24,000円)、地方揮発油税の税率については5,500円(本則税率: 4,700円)となる。

車体課税・燃料課税の税収の推移

○ 車体課税・燃料課税の税収は、燃費の良い自動車の普及や、エコカー減税の導入等累次の減税措置等により、15年間で合計で約1.7兆円減少。今後も、自動車の電動化等により、燃料課税の税収はさらに減少する可能性。

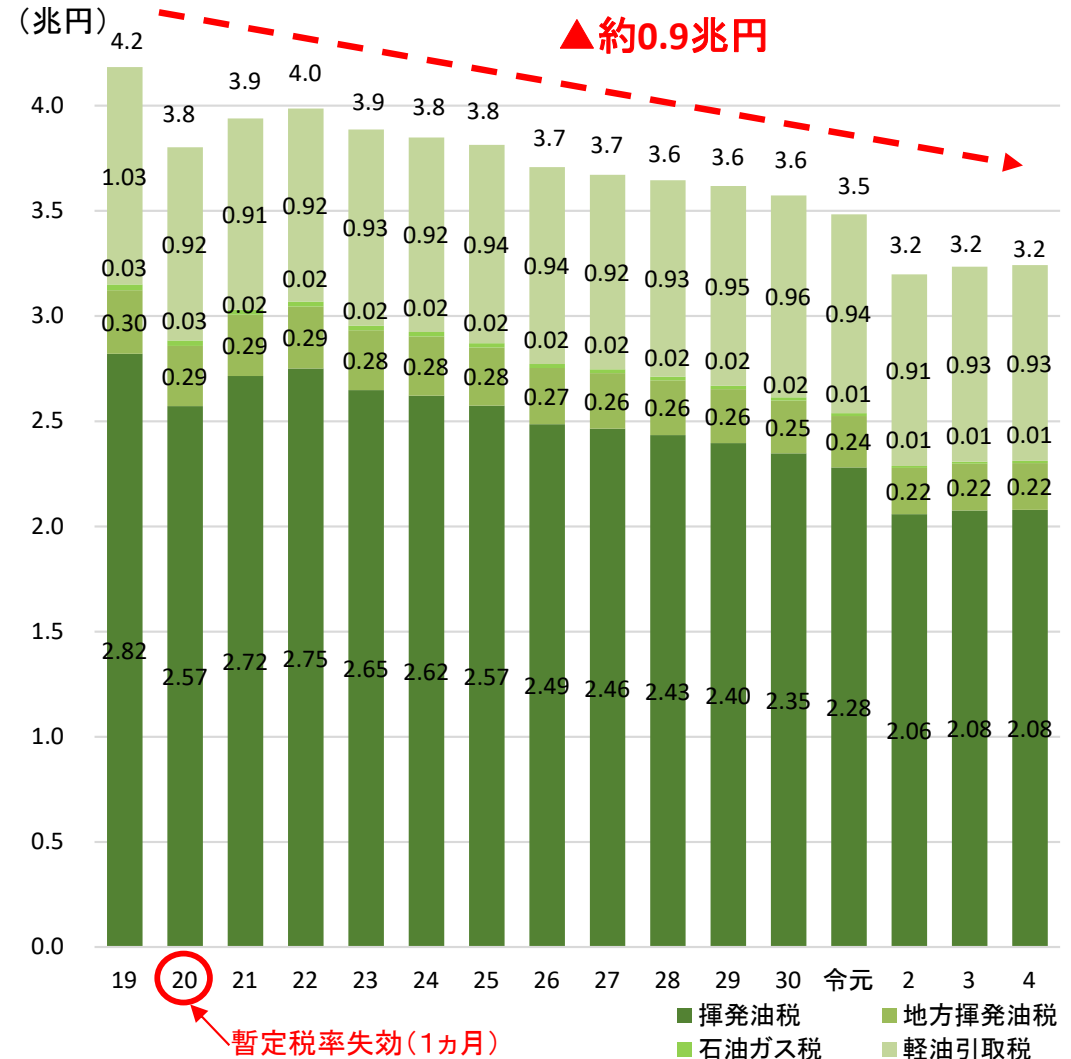
【車体課税の税収】

(兆円)



【燃料課税の税収】

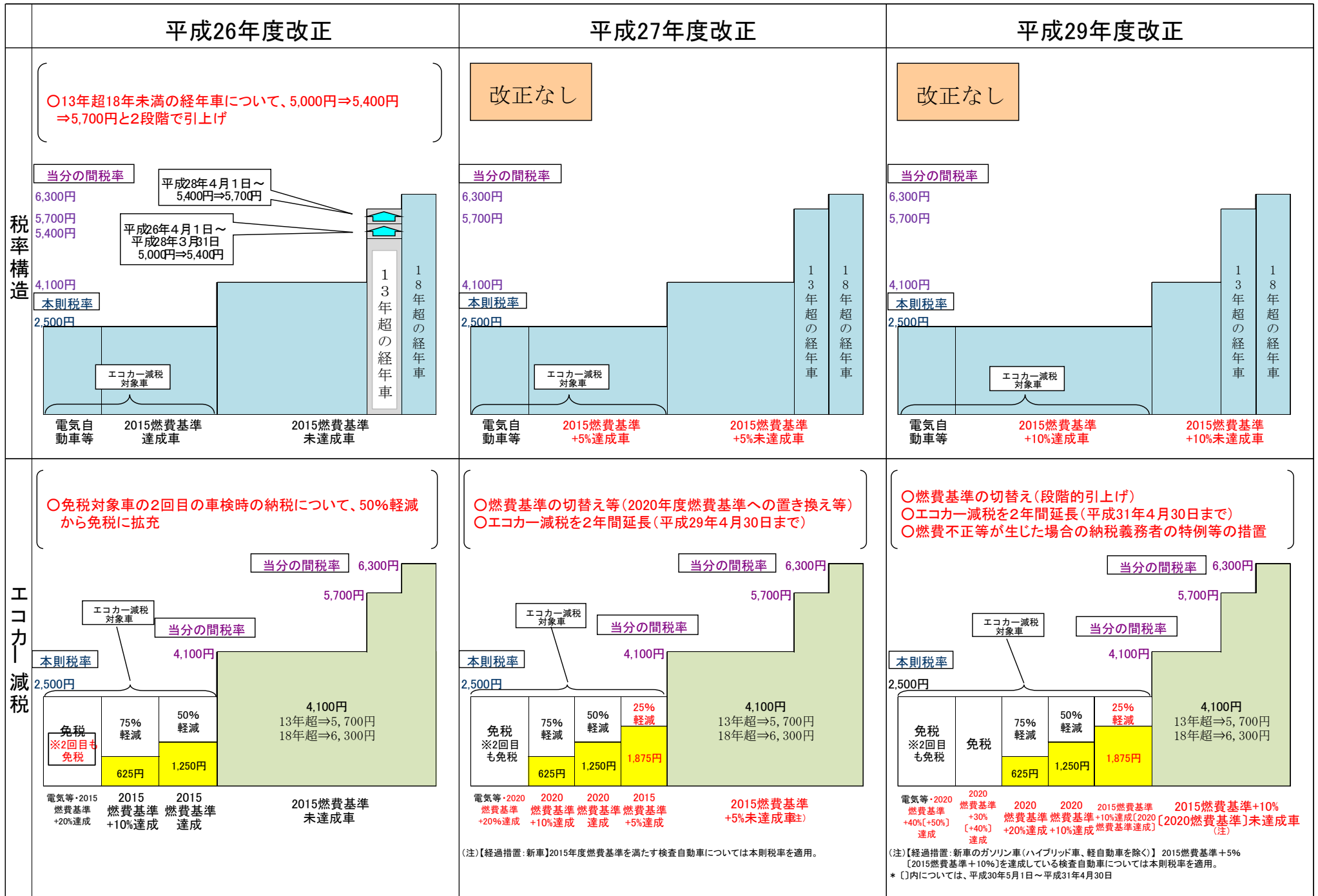
(兆円)



(注)国の税収は、令和3年度までは決算額、令和4年度は予算額。地方の税収は、令和2年度までは決算額、令和3年度は決算見込額、令和4年度は地方財政計画額。端数を四捨五入しているため、平成19年度と令和4年度の税収の差額が減少額に一致しない。

自動車重量税の改正について(平成21年度税制改正以降)

	平成21年度改正	平成22年度改正	平成24年度改正
税率構造	<p>改正なし</p> <p>暫定税率 6,300円</p> <p>全ての自動車に暫定税率(6,300円)を適用</p>	<p>○暫定税率を廃止し、当分の間税率に ○次世代自動車は本則税率(2,500円)を適用 ○それ以外の車は5,000円に引下げ ○但し18年超の経年車は据え置き</p> <p>当分の間税率 6,300円 5,000円 6,300円 ⇒ 2,500円 6,300円 ⇒ 5,000円</p> <p>本則税率 2,500円</p> <p>18年超の経年車</p> <p>次世代自動車 次世代自動車以外</p>	<p>○2015年度燃費基準達成車は全て本則税率を適用 ○それ以外の車は4,100円に引下げ ○但し13年超の経年車は据え置き</p> <p>当分の間税率 6,300円 5,000円 4,100円 2,500円</p> <p>本則税率 2,500円</p> <p>エコカー減税対象車</p> <p>電気自動車等 2015燃費基準達成車 2015燃費基準未達成車</p> <p>13年超の経年車 18年超の経年車</p>
エコカー減税	<p>○エコカー減税を導入(平成24年4月30日まで)</p> <p>暫定税率 6,300円</p> <p>免税 1,575円 3,150円</p> <p>75%軽減 50%軽減</p> <p>6,300円</p> <p>左記以外</p> <p>次世代自動車 2010燃費基準+25%達成 2010燃費基準+15%達成</p>	<p>改正なし</p> <p>当分の間税率 5,000円 6,300円</p> <p>本則税率 2,500円</p> <p>免税 1,250円 2,500円</p> <p>75%軽減 50%軽減</p> <p>5,000円 18年超⇒6,300円</p> <p>左記以外</p> <p>次世代自動車 2010燃費基準+25%達成 2010燃費基準+15%達成</p>	<p>○燃費基準を切替え(2015年度燃費基準採用など) ○エコカー減税を3年間延長(平成27年4月30日まで) ○免税対象車(次世代、2015燃費基準+20%達成)について2回目の車検時にも50%軽減(エコカー減税拡充)</p> <p>当分の間税率 6,300円 5,000円 4,100円</p> <p>本則税率 2,500円</p> <p>エコカー減税対象車</p> <p>免税 ※2回目も50%軽減 625円 1,250円</p> <p>75%軽減 50%軽減</p> <p>4,100円 13年超⇒5,000円 18年超⇒6,300円</p> <p>電気等・2015燃費基準+20%達成 2015燃費基準+10%達成 2015燃費基準達成 2015燃費基準未達成車</p>



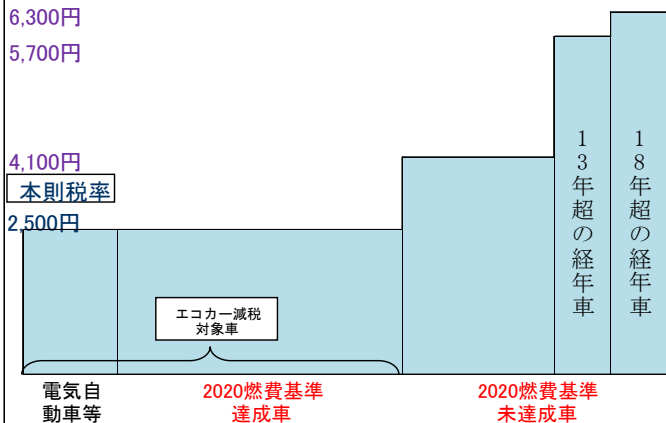
令和元年度改正

令和3年度改正

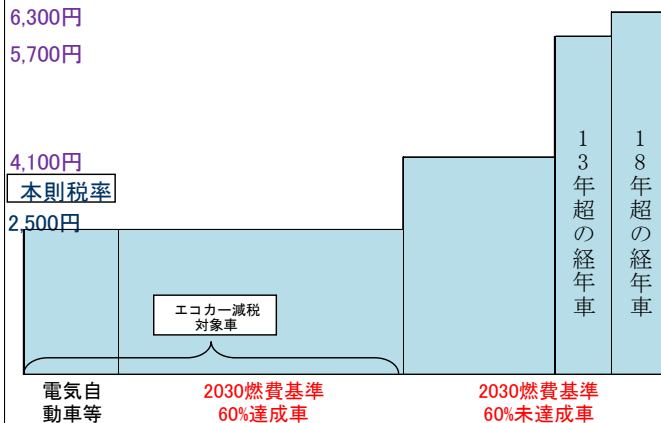
改正なし

改正なし

当分の間税率

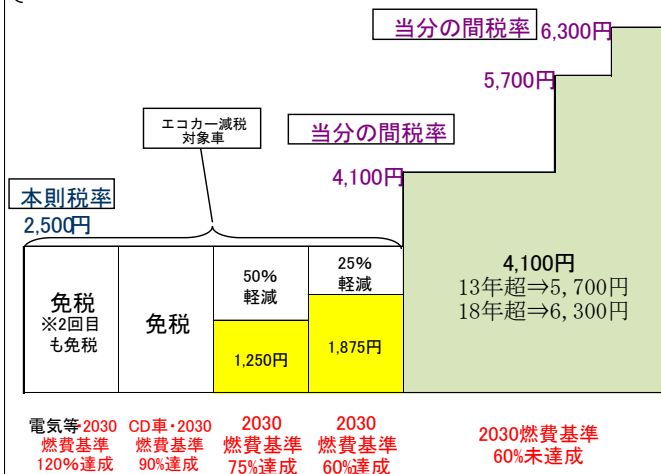
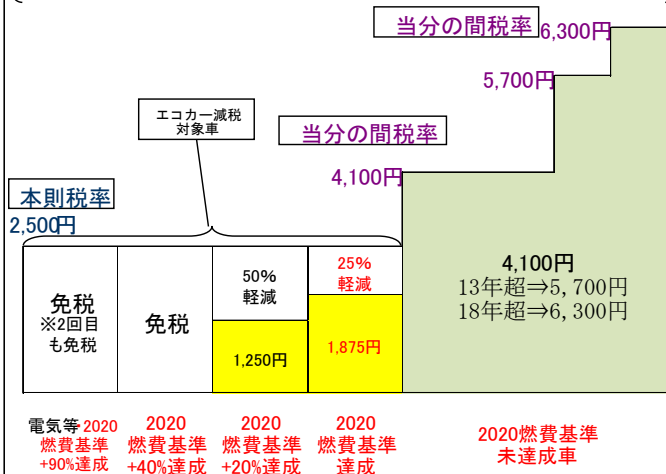


当分の間税率



- 軽減割合等の見直し
- 2回目免税の重点化
- エコカー減税を2年間延長(令和3年4月30日まで)

- 燃費基準の切替え(2030年度燃費基準への置き換え)
- クリーンディーゼル車の取扱いの見直し等
- エコカー減税を2年間延長(令和5年4月30日まで)



※1 令和4年5月1日～令和5年4月30日の間のクリーンディーゼル車の免税対象は、2020年度燃費基準達成車に限る。

※2 減税対象は、2020年度燃費基準達成車に限る。

自動車重量税のエコカー減税（乗用車）

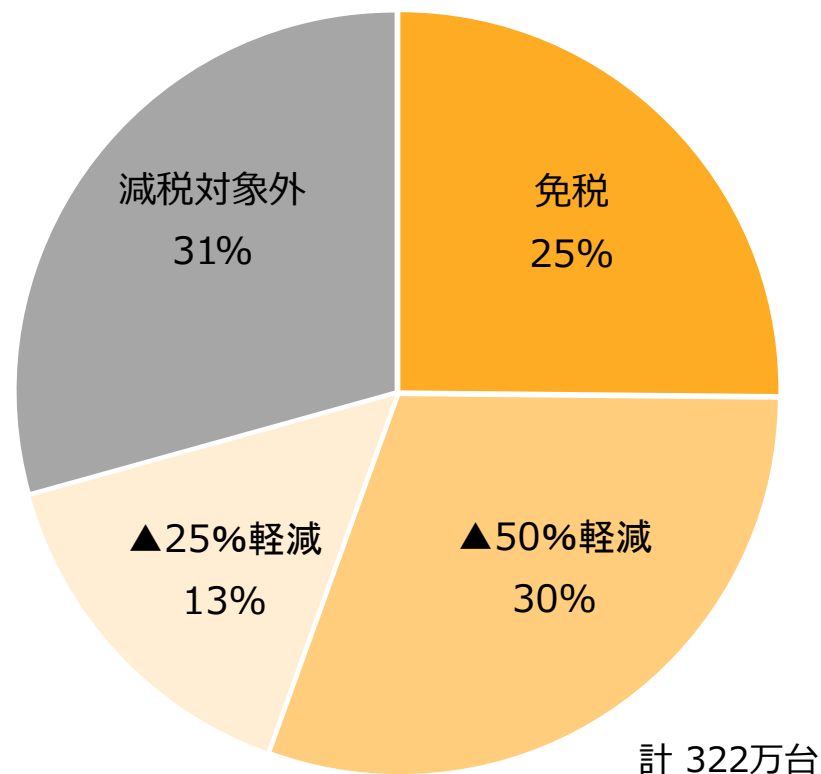
- **燃費性能等が優れた自動車の開発を促す**観点から、一定の排ガス性能を備えた自動車について、**燃費性能に応じて、新車の初回車検の際などの自動車重量税の税率を減免**。
- 平成21年度のエコカー減税導入以降、**適用期限到来ごとに燃費基準を引き上げて**おり、平均燃費は向上。足元では、概ね**新車10台中7台がエコカー減税の対象であり、また新車4台中1台が免税**といった状況になっている。

【エコカー減税の概要】

		初回車検	2回目車検
EV・FCV・PHV・CNG (注1)		免税	免税
上記以外 (注2)	2030年度燃費基準 120%達成～	免税	免税
	2030年度燃費基準 90%達成～	免税	
	2030年度燃費基準 75%達成～	▲50%軽減	
	2030年度燃費基準 60%達成～	▲25%軽減	

(注1) 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自動車、CNGは天然ガス自動車を指す。
 (注2) 減免対象は、2020年度燃費基準達成車かつ平成30年排出ガス基準50%低減車に限る

【エコカー減税の対象車の割合（販売台数）】



(出典) 日本自動車工業会、対象期間：令和3年4月～令和4年3月

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日経済産業省HP公表)

4. 重要分野における「実行計画」

(5)自動車・蓄電池産業

自動車は、電動化を推進する。(中略)さらに、日本の自動車産業は、世界各国に自動車を供給する、世界に冠たる総合的な技術力をもつ基幹産業であり、諸外国の電動化に関する目標や規制、支援等の施策や、これらの施策による電動車市場の状況に注目して、包括的な措置を講じる必要がある。関連産業には中小零細企業が多くを占める分野も多いことから、電動化への対応の他、新たな領域への挑戦、業態転換や多角化、企業同士の連携や合併等を通じて、カーボンニュートラル実現に向けて、前向きに取り組めるような産業構造を目指すべきである。

こうした基本的な考え方の下、以下の取組を進めていくことにより、日本はこの分野でのリーダーを目指さなければならない。

2035年までに、乗用車新車販売で電動車※100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる。

(中略)我が国においても、この10年間は電気自動車の導入を強力に進め、電池を始め、世界をリードする産業サプライチェーンとモビリティ社会を構築する。この際、特に軽自動車や商用車等の、電気自動車や燃料電池自動車への転換について、特段の対策を講じていく。

※ 電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車

地球温暖化対策計画(令和3年10月22日閣議決定)

第3章 目標達成のための対策・施策

第2節 地球温暖化対策・施策

○次世代自動車の普及、燃費改善等

エネルギー効率に優れる次世代自動車(EV、FCV、PHEV、ハイブリッド自動車(HV)等)の普及拡大を推進する。そのため、現時点では導入初期段階にありコストが高いなどの課題を抱えているものについては、補助制度や税制上の優遇等の支援措置等を行うなど、電動車・インフラの導入拡大、電池等の電動車関連技術・サプライチェーン・バリューチェーンの強化等の包括的な措置を講ずる。こうした取組により、2030年までに乗用車新車販売に占める次世代自動車の割合を5割～7割にすること、2035年までに乗用車新車販売に占める電動車(EV、FCV、PHEV、HV)の割合を100%にすることを目指す。

原因者負担・受益者負担

○ **車体課税**は、自動車重量税が車両重量に応じて課税される等、**道路損壊等に密接に関連**。累次の税制改正大綱において、「原因者負担・受益者負担」としての性格について言及がなされている。

【26年度与党税制改正大綱(抄)】

自動車重量税については、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、その原因者負担・受益者負担としての性格を踏まえる。

(参考)「道路に関する世論調査」(平成28年9月内閣府)によれば、道路整備等の費用を車利用者が負担することについて、約7割が「適切である」「やむを得ない」と回答。

国・地方の自動車関係税収と道路関係の支出

その他
(大気汚染対策等)

救急
約0.2兆円

交通安全対策
約1.1兆円

道路関係
(農林道含む)
約4.1兆円
(新設・維持補修、
点検、除排雪等)

道路整備
(直轄事業等)
約2.3兆円

揮発油税
約2.3兆円

軽油引取税
約1.0兆円

自動車税
約1.6兆円

地方揮発油税
約0.3兆円

石油ガス税
約0.02兆円

自動車重量税
約0.7兆円

軽自動車税
約0.3兆円

自動車取得税
約0.2兆円

歳入 約6.2兆円

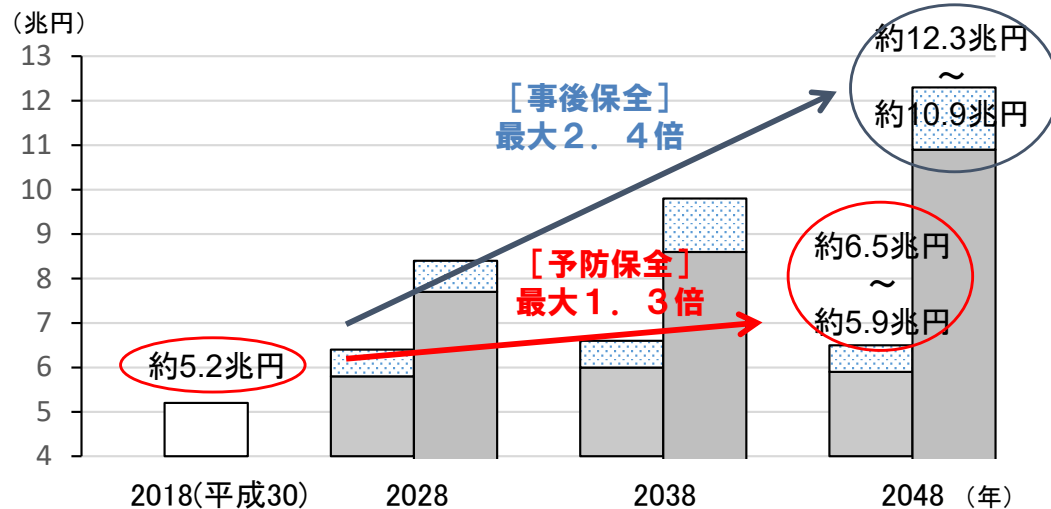
歳出 約7.8兆円+α

建設後50年以上経過する社会資本の割合

	H30年3月	R5年3月	R15年3月
道路橋(橋長2m以上)	約25%	約39%	約63%
トンネル	約20%	約27%	約42%

※ 国土交通省HP「インフラメンテナンス情報」を基に作成。

将来の社会資本の維持管理・更新費の推計結果



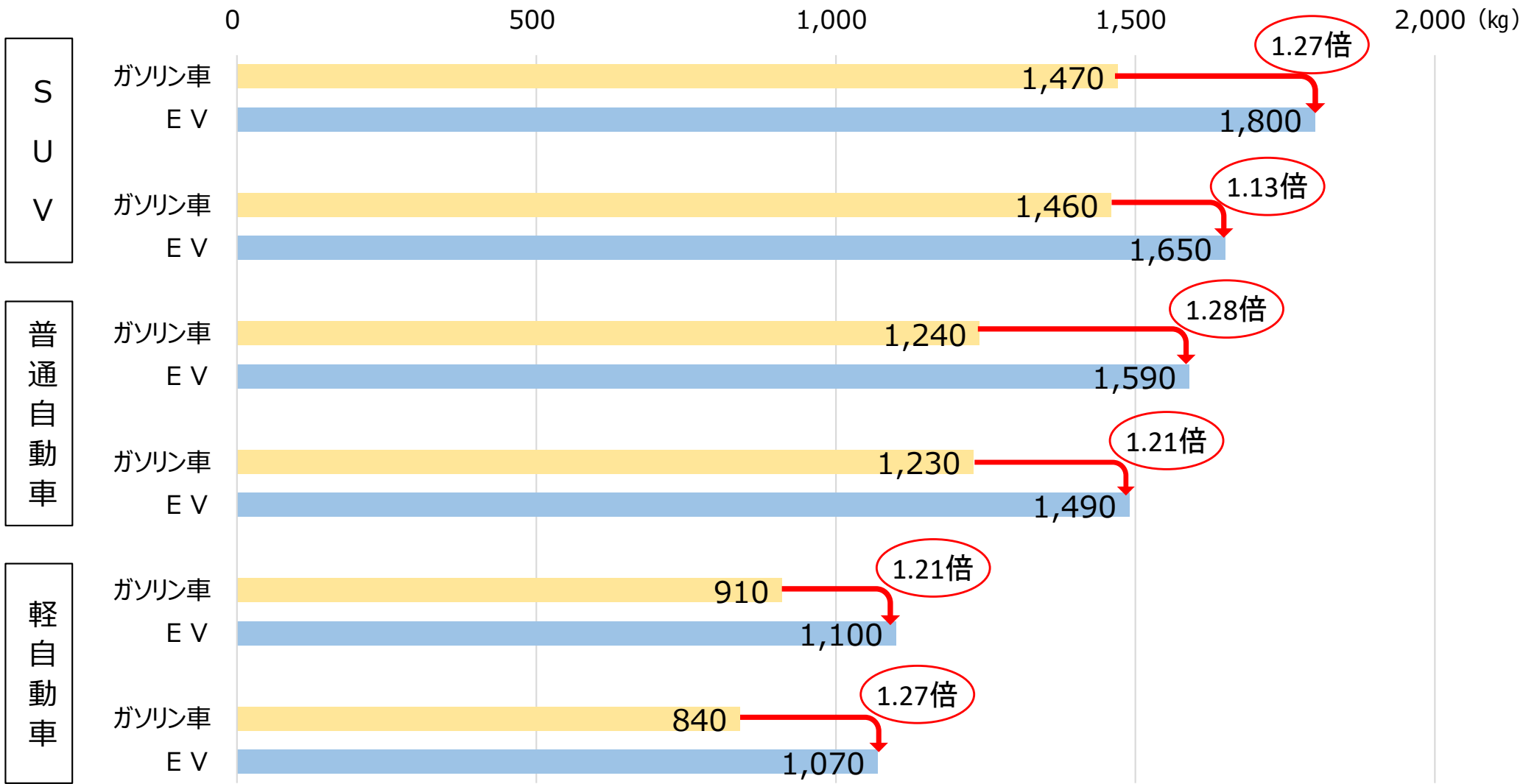
※ いずれも平成30年度決算額。端数処理の関係で合計が一致しない。

※ 歳出のうち道路整備(直轄事業等)については、決算書等をもとに一定の仮定を置いて試算したもの。その他の歳出は総務省試算。

※ 平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。

ガソリン車と電気自動車の車両重量の比較

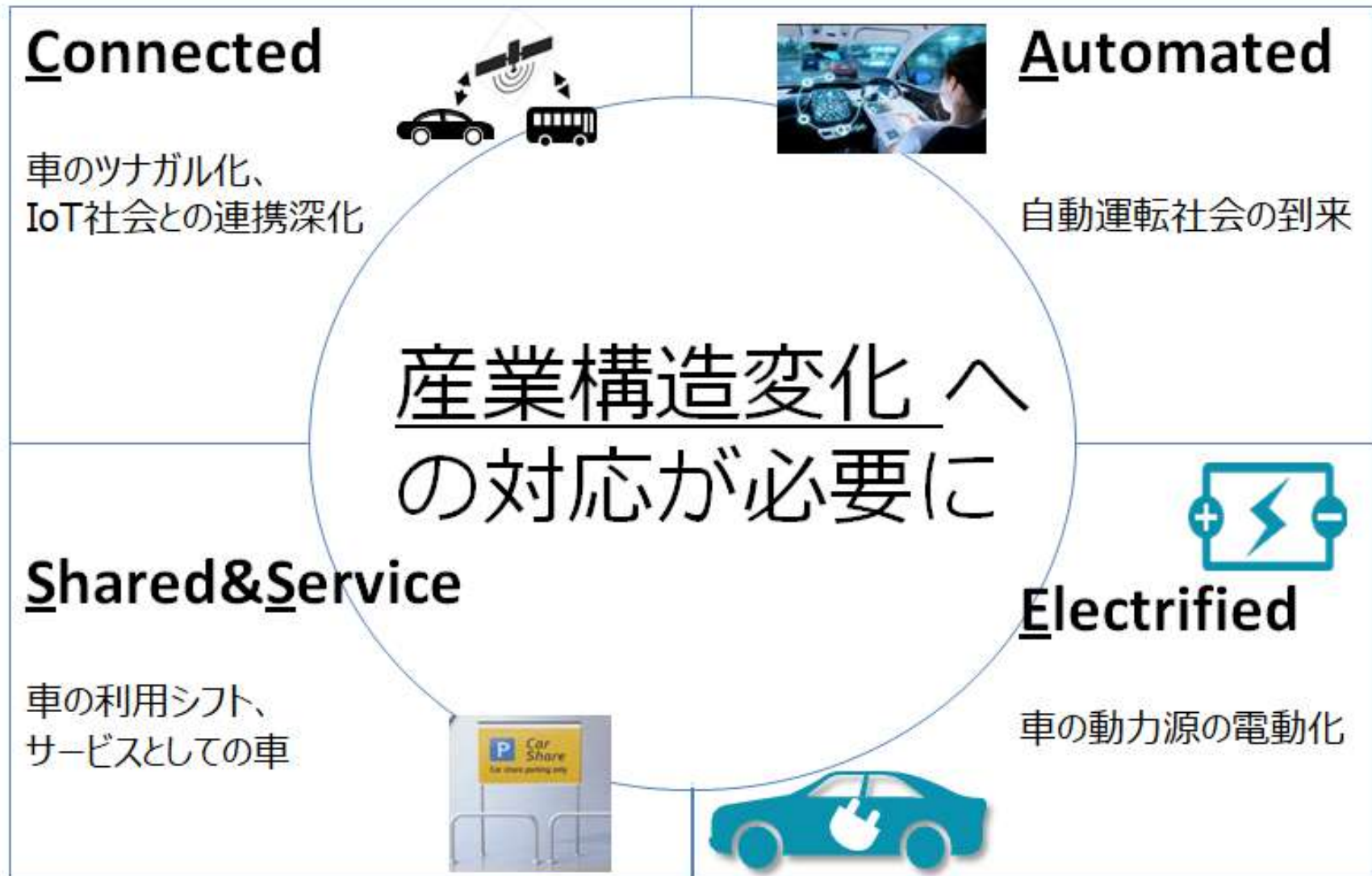
- 電気自動車（EV）はガソリン車に比べ、車両重量が約20%～30%（約200kg～350kg）重い。
 - 道路構造物への疲労ダメージは、舗装で約2倍、床板で約9倍大きくなる。
- ※車両の重量が構造物の疲労に及ぼす影響は、舗装で4乗倍、RC床板で12乗倍とされる。



(注) 同じ車種のガソリンモデルとEVモデルや、同じ骨格をベースとする規格の近いガソリン車とEV等を比較したもの。
 (出典) 第1回 大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会 資料、各メーカーHPより作成

自動車産業を取り巻く状況の変化(CASE)

“CASE”(ツナガル・自動化・利活用・電動化)の潮流が、世界の自動車産業構造を大きく変革すると言われている。



自動車業界の構造変化

- 世界的にライドシェア市場が拡大。車両の保有台数は、先進国を中心に頭打ちすることが予測されている。

世界でのライドシェア市場の拡大 (2018年で市場規模は613億ドル)

米国



ライドヘイリング、カープーリングやC2Cカーシェアがいち早く普及し、世界最大の市場に。
UBERの累計ダウンロード数は、6億を超える(2018年時点)

中国・ASEAN・インド

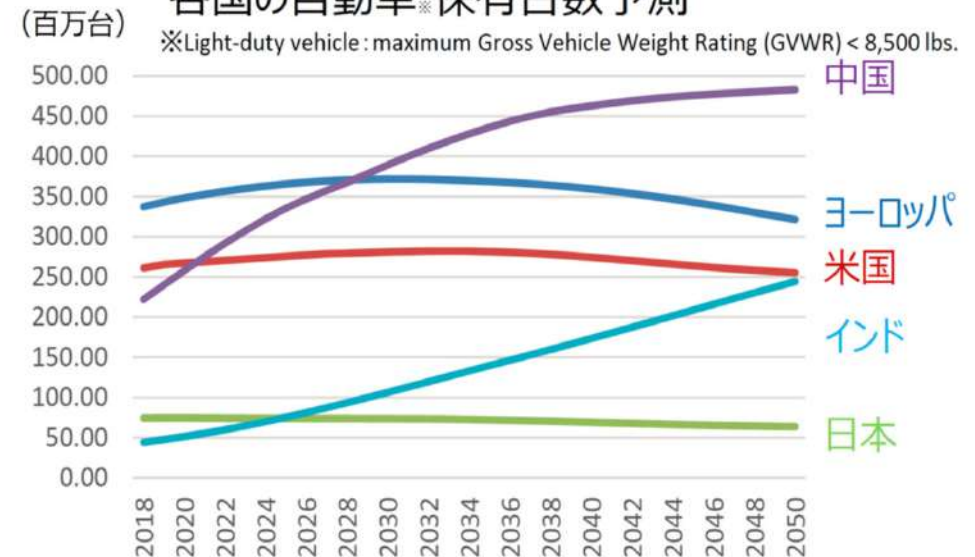


タクシー配車、ライドヘイリングが急速に拡大。大都市では、バイクシェアも普及。

DiDi, Grab, Olaの累計ダウンロード数は3億近くに達する(2018年時点)

欧米日では保有台数が頭打ち

各国の自動車保有台数予測



- 電動化が進む自動車産業において、**蓄電池産業の確立と電動車の普及・インフラの整備が肝**。
- また、**既存の自動車産業のサプライチェーン・バリューチェーンが電動化に対応するために業態転換**を図っていくことが必要。

蓄電池の国内生産基盤確保
1,000億円 (R3補正) + 15億円 (R4当初)

- コスト競争力を有する**国内生産基盤の確保(100GWh)**

⇒脱炭素電源でガソリン車の経済性と同等となる低コスト電池を生産 (1万円/kWh)

電動車の普及促進
250億円 (R3補正) + 140億円 (R4当初)

- 2035年までに、乗用車の新車販売で**電動車100%を実現**
(商用車は8t以下の小型車は2030年までに電動車20-30%、2040年までに電動車・脱炭素燃料対応車100%、8t超の大型車は実証、早期導入を図りつつ、2030年までに目標を決定)

インフラの整備
125億円 (R3補正) + 90億円 (R4当初)

- EV/FCVの普及の基礎となる充電・水素インフラの拡大

※**充電インフラ 3万基→15万基**
(うち公共急速3万基)
水素 169基→1000基

対応の方向性

- 全固体リチウムイオン電池等の**研究開発支援**
- 電池・材料の**大規模生産拠点の立地支援**
- 欧州バッテリー規則等の動向も踏まえた、**電池サプライチェーンの制度枠組み検討** (ライフサイクルでのCO₂排出量の見える化、材料の倫理的調達確保、リユース・リサイクル促進等)

対応の方向性

- 技術中立的な**燃費規制を活用**した燃費向上の促進
- CEV補助金等を通じた**導入支援**
- 2030年にストックベースで、**国の公用車を電動車100%に**

対応の方向性

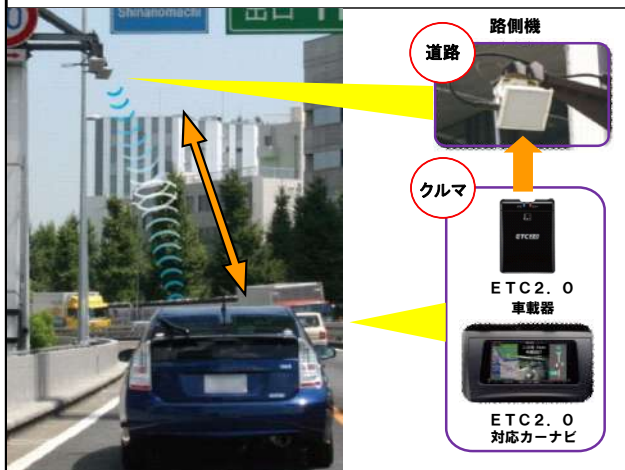
- 高速道路等における**急速充電/集合住宅等での普通充電など、ニーズを踏まえた充電インフラ整備**
- 四大都市圏を結ぶ幹線沿い等を中心とした**水素インフラの戦略的整備**
- インフラ拡大に資する**制度的対応** (関連規制の見直し等)

サプライチェーン・バリューチェーンの構造転換支援 (ミカタプロジェクト)
事業再構築補助金の内数 (R3補正) + 4億円 (R4当初)

- **中小部品サプライヤから自動車販売店・整備事業者、ガソリンスタンドに至るまで、円滑に電動化に対応できるよう業態転換を支援**

次世代自動車に対応した道路空間の高度化(イメージ)

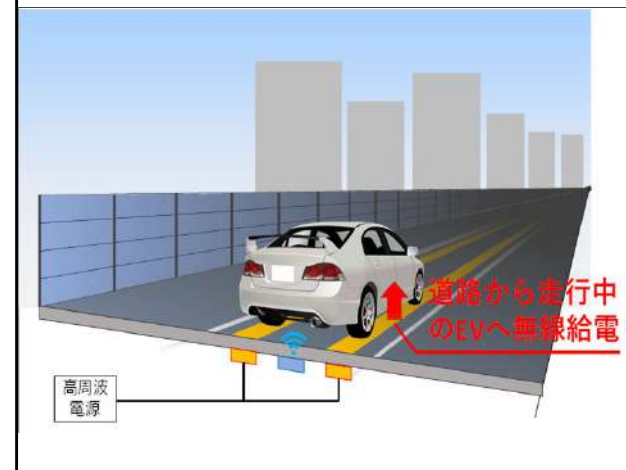
路車協調の精度を上げるための
路側機整備



磁気マーカ―や乗降拠点等の
自動運行補助施設の整備



充電施設、非接触給電の整備



自動運転等の車線検知に必要な
区画線の基準化、整備



シェアリングサービスに対応
した乗り降り拠点等の整備

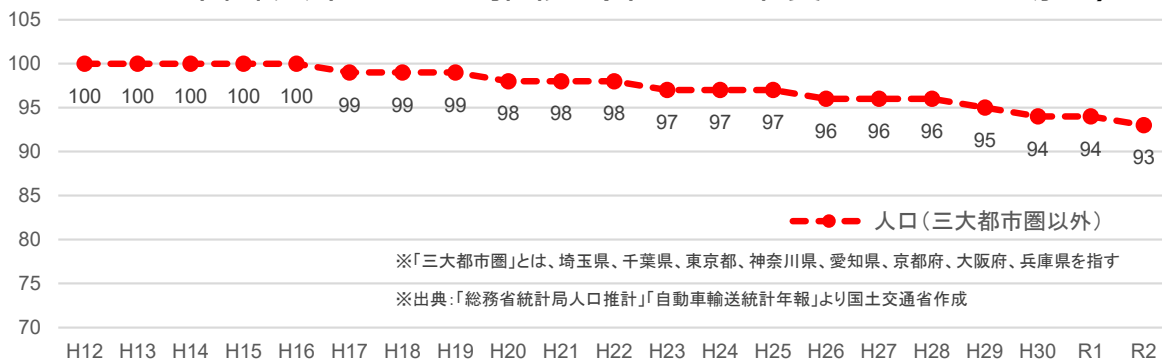


5Gコネクテッドカーを支える
光ファイバー網の強化(無電柱化)

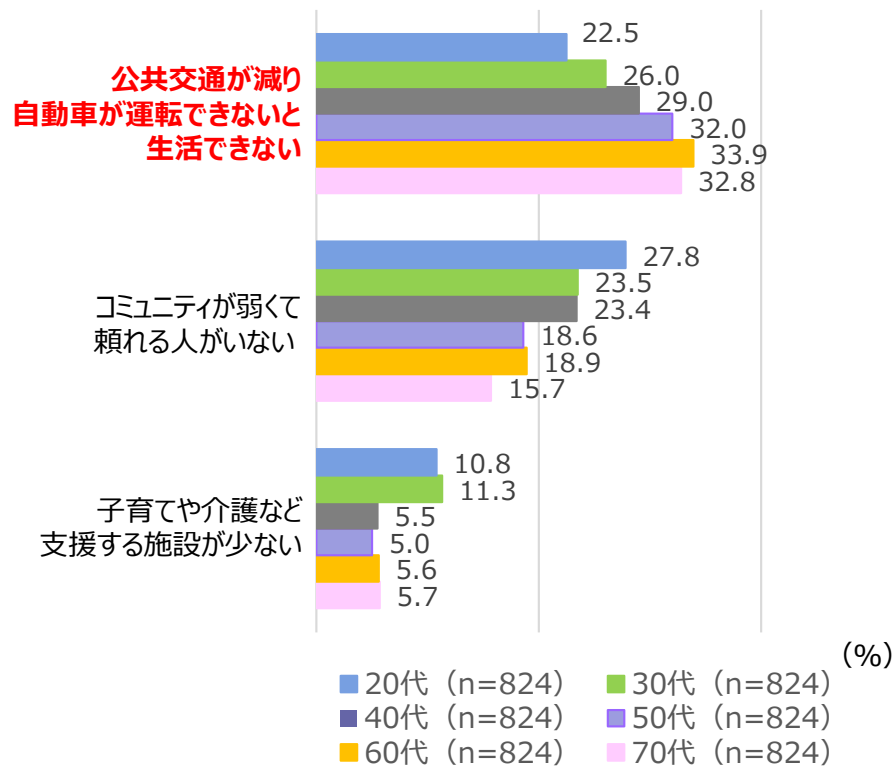


- 三大都市圏以外の人口は、長期低減傾向。
- 高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声大きい。

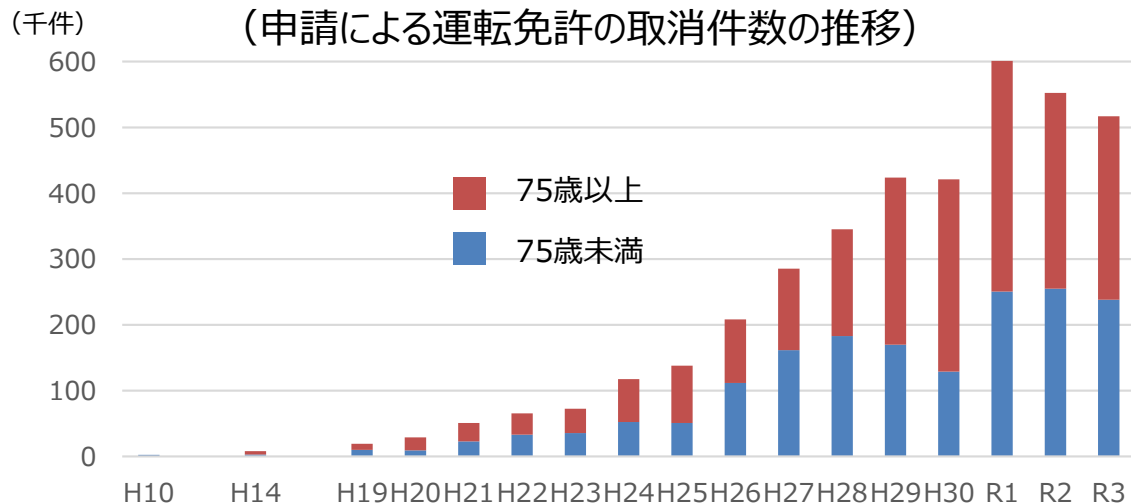
三大都市圏以外の人口の推移（平成12年度を100とした場合）



公共交通の減少が、現居住地に対する将来の不安の一大要素となっている。



免許返納は増加傾向
 (申請による運転免許の取消件数の推移)



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

(出典) 国土交通省国民意識調査より
 国土交通省総合政策局作成

ガソリン車と電気自動車等の課税関係

取得・保有

利用

走行

自動車税／軽自動車税

※取得時の課税として環境性能割
保有時の課税として種別割

自動車重量税

揮発油税及び
地方揮発油税

ガソリン車

あり

あり

あり

電気自動車
燃料電池自動車
プラグインハイブリッド車^(注1)

あり

※環境性能割 非課税
種別割 軽減^(注2)

あり

※2回免税

なし

(注1) プラグインハイブリッド車は、ガソリンを使用して走行する場合には走行時の課税が発生する。

(注2) グリーン化特例により新車に係る翌年度の自動車税種別割が75%軽減される他、電気自動車及び燃料電池自動車は排気量がないため最低税率で課税される。

(注3) 令和4年10月現在の課税関係を示している。

令和4年度与党税制改正大綱（抄）

（令和3年12月10日
自由民主党・公明党）

第一 令和4年度税制改正の基本的考え方（抄）

1. 成長と分配の好循環の実現

（8）経済と環境の好循環の実現

車体課税については、自動車業界がCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面する中、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を前提に、一定の猶予期間を設けることとしたところである。
車体課税の見直しに当たっては、令和3年度税制改正大綱で示した方針に基づき引き続き検討を進める。

第三 検討事項（抄）

5 自動車関係諸税については、「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の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

令和3年度税制改正大綱（抄）

（令和2年12月10日）
自由民主党・公明党

第一 令和3年度税制改正の基本的考え方（抄）

3. グリーン社会の実現

（2）車体課税

自動車業界はCASEに代表される100年に一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り、官民が総力を結集し危機感をもって対応していく必要がある。

税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならない。本来は車体課税についても変革に対応した見直しを早急に行うべきであるが、他方でわが国経済がコロナ禍にあることを踏まえれば、急激な変化は望ましくない。今回の見直しにおいては、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を前提に、一定の猶予期間を設けることとする。関係省庁及び自動車業界には、この期間内に上記の大変革に対応する準備を早急に整えていくことを望みたい。

第三 検討事項（抄）

5 自動車関係諸税については、「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の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。