

## 最近の電動車の普及状況

- 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)において、「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%※」との目標が設定。 ※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

### 電動車の普及状況 [ 上段 : 販売台数、下段 : 合計に占めるシェア ]

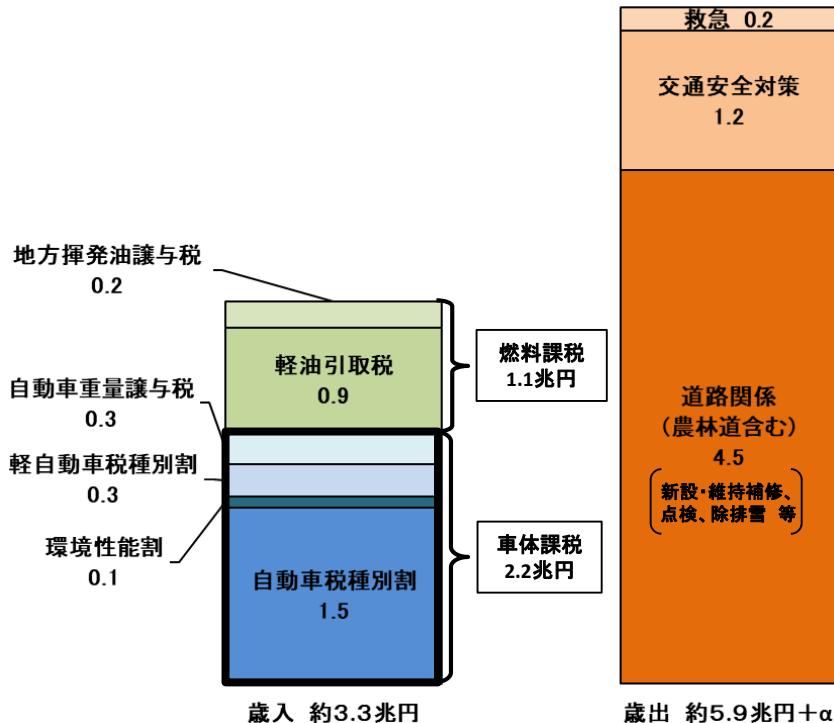
|          | 電気自動車                   | 燃料電池自動車                | プラグイン<br>ハイブリッド<br>自動車  | ハイブリッド<br>自動車             | 電動車 (小計)                  | 電動車以外                       | 合 計         |
|----------|-------------------------|------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|-------------|
| 令和2年度上半期 | 4,727 台<br><b>0.3%</b>  | 203 台<br><b>0.0%</b>   | 5,253 台<br><b>0.3%</b>  | 608,179 台<br><b>36.4%</b> | 618,362 台<br><b>37.0%</b> | 1,051,134 台<br><b>63.0%</b> | 1,669,496 台 |
| 令和2年度下半期 | 9,676 台<br><b>0.4%</b>  | 1,342 台<br><b>0.1%</b> | 11,522 台<br><b>0.5%</b> | 794,950 台<br><b>36.3%</b> | 817,490 台<br><b>37.3%</b> | 1,371,364 台<br><b>62.7%</b> | 2,188,854 台 |
| 令和3年度上半期 | 10,043 台<br><b>0.6%</b> | 1,247 台<br><b>0.1%</b> | 10,396 台<br><b>0.6%</b> | 654,505 台<br><b>39.0%</b> | 676,191 台<br><b>40.3%</b> | 1,000,379 台<br><b>59.7%</b> | 1,676,570 台 |
| 令和3年度下半期 | 14,973 台<br><b>0.8%</b> | 750 台<br><b>0.0%</b>   | 16,671 台<br><b>0.9%</b> | 745,986 台<br><b>41.7%</b> | 778,380 台<br><b>43.5%</b> | 1,012,611 台<br><b>56.5%</b> | 1,790,991 台 |
| 令和4年度上半期 | 30,348 台<br><b>1.9%</b> | 214 台<br><b>0.0%</b>   | 20,161 台<br><b>1.3%</b> | 665,377 台<br><b>42.3%</b> | 716,100 台<br><b>45.6%</b> | 855,314 台<br><b>54.4%</b>   | 1,571,414 台 |

【出典】一般社団法人 日本自動車販売協会連合会、一般社団法人 全国軽自動車協会連合会の公表データ等より作成

# 自動車に関する行政サービスと自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の状況

- 応益課税は、地方税の原則の一つ。
- 地方団体における自動車に関する行政サービスに要する費用は、自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の税収を上回っている。
- 今後見込まれる道路や橋梁、トンネルなどの更新・老朽化対策や、防災・減災事業が確実に実施できるよう、社会インフラ財源の確保は地方団体にとって極めて重要である。

## 地方団体における自動車関係諸税の税収と自動車に関する行政サービスに要する費用



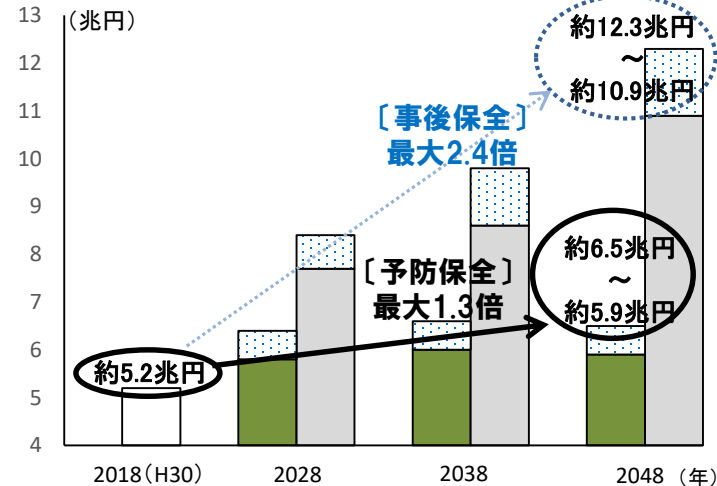
※歳入及び歳出については令和2年度決算額。  
※端数処理の関係で合計が一致しない。

## 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



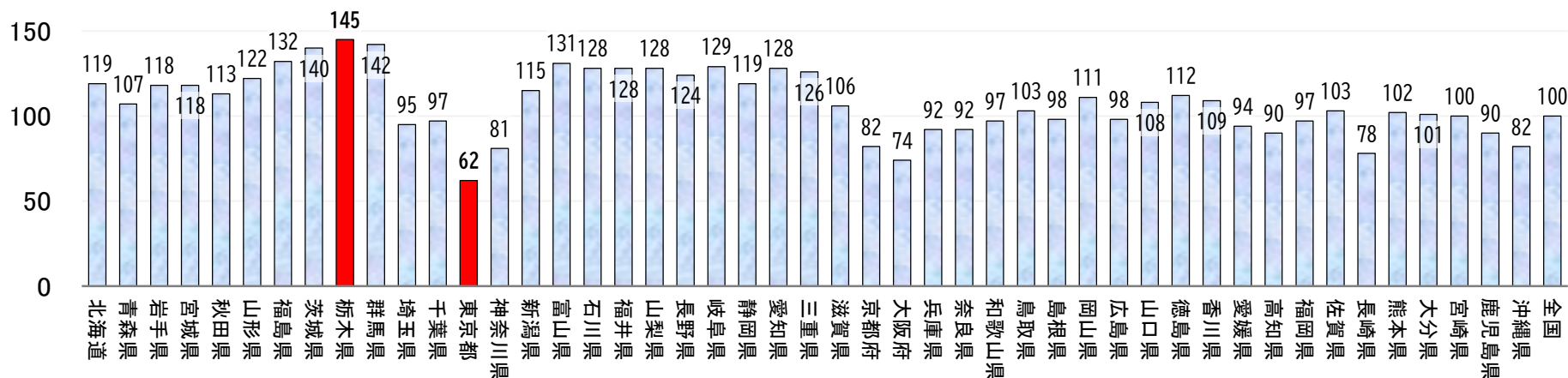
**予防保全**: 施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。  
**事後保全**: 施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。  
※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。  
※平成30年度予算における国の道路の維持管理費は約3,700億円。

# 地方財源における車体課税

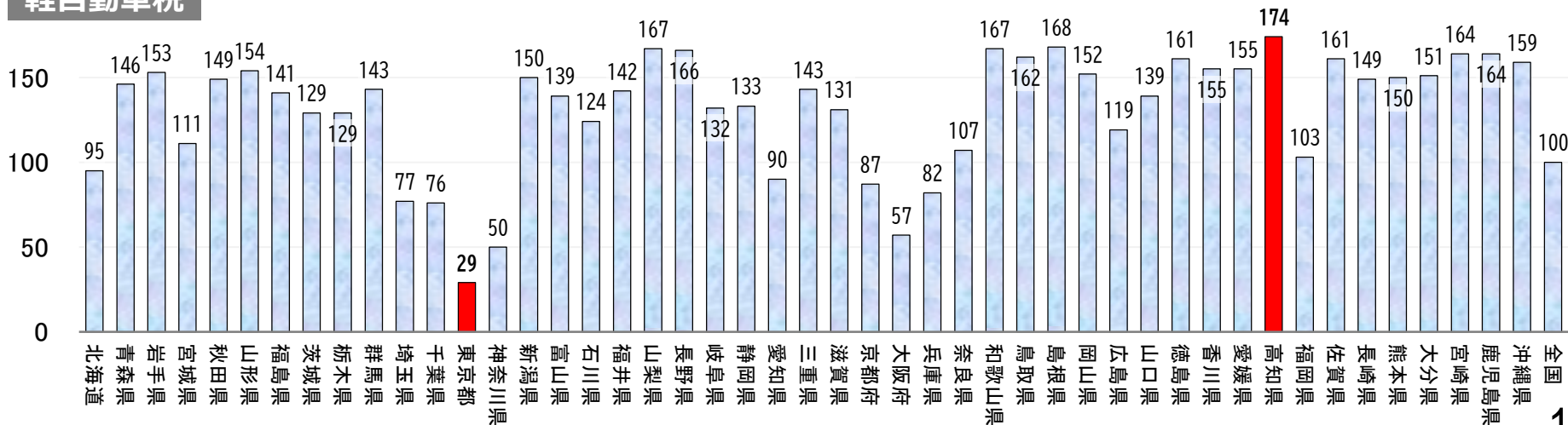
○ 地方の車体課税は、税収が安定的で、また、地方部の方が都市部よりも人口一人当たり税収額が大きいことから、「偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系の構築」を目指していく中で、重要な税となっている。

## 自動車税

人口一人当たりの税収額の指数(令和2年度決算額)



## 軽自動車税



## 自動車関係諸税等の国際比較

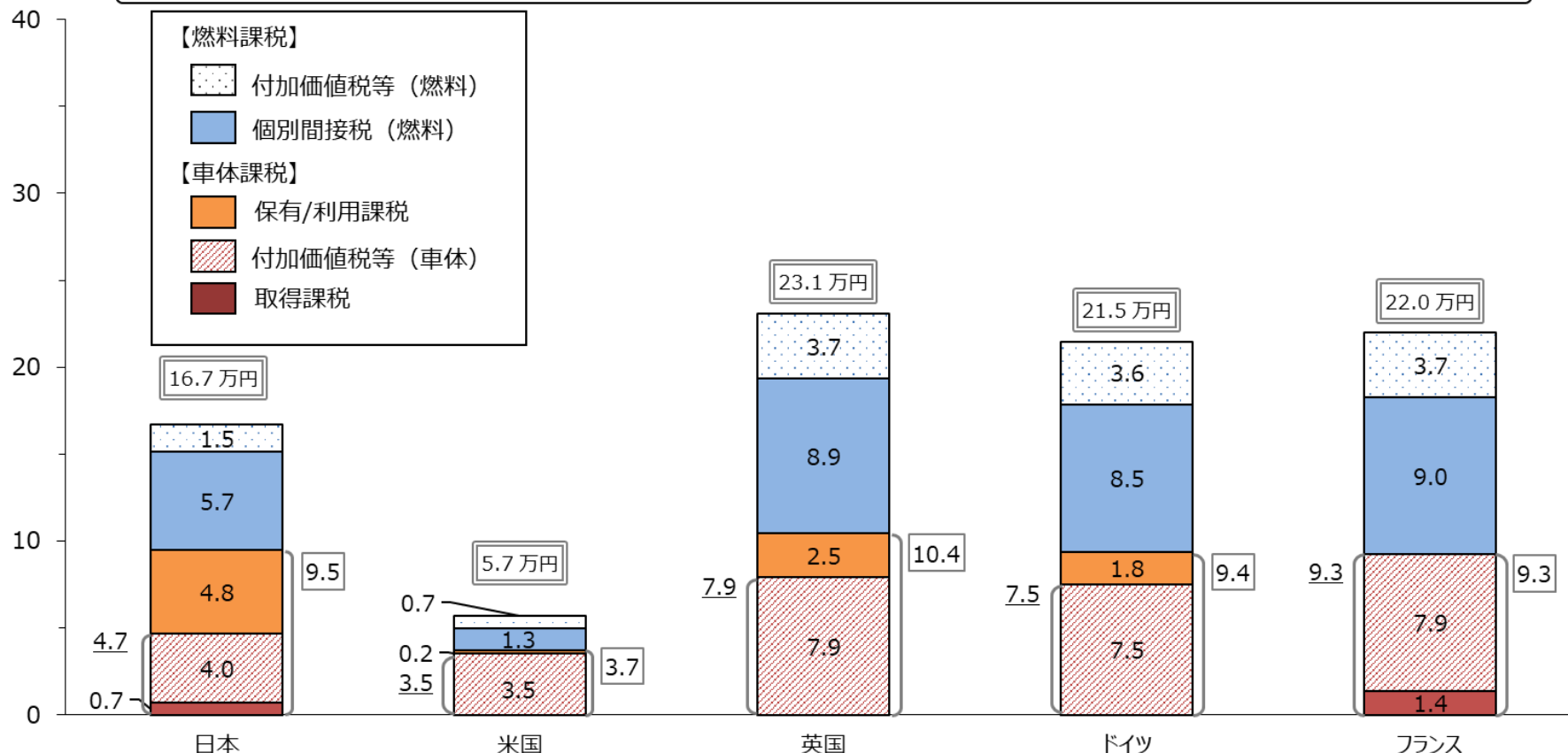
## 主要国における燃料課税と車体課税の国際比較（年間税負担額）（イメージ）

（ある特定車種（2,000CCクラス）の自家用車を想定した場合の仮定試算）

（2022年1月時点）

（単位：万円）

○車体課税と燃料課税を合わせた税負担額で見れば、日本の水準は、国際的に見ても低い。



（注1）車両重量1.49t、燃費16.4km/ℓ、総排気量1,997cc、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格（税抜本体価格）2,769,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、平均保有期間（7年）を勘案し、取得時の税額の7分の1を1年分の税負担として計算している。

（注2）燃料価格（消費課税等の税込み）は日本170.2円/ℓ（2022年1月24日時点、資源エネルギー庁）、米国0.878ドル/ℓ（2022年1月24日時点、「U.S.Energy Information Administration」）、英国1.449ポンド/ℓ（2022年1月24日時点、「National Statistics Weekly road fuel prices」）、ドイツ1.743ユーロ/ℓ、フランス1.725ユーロ/ℓ（2022年1月24日時点、欧州委員会「Weekly Oil Bulletin」）。

（注3）日本の車体課税については、環境性能割を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有または利用課税として、それぞれ整理している。日本の個別間接税（燃料）については石油石炭税を含む。ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、2022年1月現在は、2.8円/ℓが適用されている。

（注4）米国の州・地方政府により課される税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率による。

（注5）上記の他に、フランスにおいては社用自動車（法人の所有する自動車が課税対象）がある。

（備考）邦貨換算レートは、1ドル=114円、1ポンド=154円、1ユーロ=130円（基準外国為替相場及び裁定外国為替相場：令和4年（2022年）1月中適用）。  
なお、端数を四捨五入しているため、各項目の合計が総計に一致しない場合がある。

## 第一 令和3年度税制改正の基本的考え方

〔令和2年12月10日  
自由民主党・公明党〕

### 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。(略)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。
- 今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な収支中立の確保、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。

## 第三 検討事項

- 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4年度与党税制改正大綱において、上記第一については「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。」とされ、第三については同一の内容とされている。