

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称	エコカー減税の延長
2	対象税目	(自動車重量税:外)(国税)
	①: 政策評価の対象税目	
	②: 上記以外の税目	
3	要望区分等の別	【新設・拡充・延長】 【単独・主管・共管】
4	内容	《現行制度の概要》 環境性能に優れた自動車に対して、自動車重量税を減免する。
		《要望の内容》 カーボンニュートラルに積極的に貢献するため、保有時の課税について、重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じた公平・中立・簡素な制度とする。上記の見直しに伴う経過措置として、自動車重量税のエコカー減税について、延長を行う。
		《関係条項》 ○自動車重量税: 自動車重量税法全文 自動車重量税法施行令全文 自動車重量税法施行規則全文 租税特別措置法第90条の10～15 自動車重量譲与税法全文 自動車重量譲与税法施行規則全文
5	担当部局	製造産業局自動車課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:令和7年8月 分析対象期間:令和4年度～令和10年度まで
7	創設年度及び改正経緯	<p><エコカー減税(自動車重量税)の経緯></p> <ul style="list-style-type: none"> ○平成21年度創設 ○平成24年度 ・平成27年度燃費基準値に見直し ・軽減措置拡充(燃費基準+20%達成車を免税対象に追加、免税対象車は2回目車検時の重量税▲50%軽減を追加) ○平成26年度 ・軽減措置拡充(2回目車検時の▲50%→免税) ○平成27年度 ・令和2年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、現行の平成27年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等を措置 ○平成29年度 ・対象を重点化した上で適用期間を2年間延長 ○令和元年度 ・軽減割合等の見直しを行うとともに、2回目車検時の免税対象について電気自動車等や極めて燃費水準が高いハイブリッド車等に重点化を

			<p>図り、適用期間を2年間延長</p> <p>○令和3年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標年度が到来した令和2年度燃費基準を達成していることを条件に、令和12年度燃費基準の達成度に応じて減免する仕組みに切り替えるとともに、2回目車検時の免税対象について電気自動車等やこれらと同等の燃費性能を有するハイブリッド車等に重点化を図り、適用期間を2年間延長 ・クリーンディーゼル車については、燃費基準の達成状況や普及の状況等を総合的に勘案し、令和3年度、令和4年度は激変緩和措置を講じ、令和5年度以降はガソリン車と同等に取り扱う <p>○令和5年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・措置を令和5年末まで据え置くほか、据置期間後は、制度の対象となる軽減割合等の見直しを行う
8	適用又は延長期間		令和8年度～
9	必要性等	① 政策目的及びその根拠	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>○令和7年度与党税制改正大綱において、</p> <p>「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、</p> <p>①CASE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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>③二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組に積極的に貢献するものとする</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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るべく、国・地方の税収中立の下で、取得時における負</p>

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。」とされている。

○これを踏まえ、自動車市場の拡大を通じて、自動車産業、ひいては日本経済全体の活性化を図るため、エコカー減税の延長を行う。

○自動車産業として、2050年カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献し、GXに向けた取組を加速化させることが求められる中で、2030年までに乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合を5～7割(うち、電気自動車とプラグインハイブリッド自動車を合わせた割合を2～3割)とすることを目指す、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現するという政府目標の達成に向け、環境性能に優れた自動車の普及促進を図る。

《政策目的の根拠》

○令和7年度税制改正大綱(令和6年12月20日)

第一 令和7年度税制改正の基本的考え方

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、

①CASE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が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るべく、国・地方の税収中立の下で、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

			<p>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。</p> <p>(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。</p> <p>○未来投資戦略 2018(平成 30 年 6 月 15 日) 第2 具体的な施策 I [2]1. エネルギー・環境 (1) KPI の主な進捗状況 《KPI》2030 年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を 5～7 割とすることを目指す。 (参考) 次世代自動車戦略 2010(平成 22 年 4 月 12 日) 2030 年の乗用車車種別普及目標(政府目標)</p> <table border="1"> <tr> <td>次世代自動車</td> <td>50～70%</td> </tr> <tr> <td>ハイブリッド自動車</td> <td>30～40%</td> </tr> <tr> <td>電気自動車 プラグインハイブリッド自動車</td> <td>20～30%</td> </tr> <tr> <td>燃料電池自動車</td> <td>～3%</td> </tr> <tr> <td>クリーンディーゼル自動車</td> <td>5～10%</td> </tr> </table> <p>○エネルギー基本計画(令和7年2月 18 日閣議決定) 乗用車については、2035 年までに、新車販売で電動車(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及びハイブリッド自動車)100%の実現を目指す。</p>	次世代自動車	50～70%	ハイブリッド自動車	30～40%	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	20～30%	燃料電池自動車	～3%	クリーンディーゼル自動車	5～10%
次世代自動車	50～70%												
ハイブリッド自動車	30～40%												
電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	20～30%												
燃料電池自動車	～3%												
クリーンディーゼル自動車	5～10%												
	②	政策体系における政策目的の位置付け	1. 経済構造改革の推進及び地域経済の発展										
	③	租税特別措置等により達成しようとする目標	<p>① 自動車市場の拡大を通じて、自動車産業、ひいては日本経済全体の活性化を図る。</p> <p>② 環境性能に優れた自動車の普及促進のため、乗用車の新車販売について、2030 年までに次世代自動車の割合を 5～7 割(うち、電気自動車とプラグインハイブリッド自動車を合わせた割合を 2～3 割)、2035 年までに電動車の割合を 100%とすることを目指す。</p>										
	④	政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与	エコカー減税により、環境性能の優れた自動車については、自動車の税負担が軽減されることから、より環境性能の優れた自動車の普及促進、延いては、自動車の環境負荷の低減等という目標の実現に大きく寄与している。										
10	有効性等	① 適用数	<p><エコカー減税> ○国内の自動車販売台数は 400～500 万台前後で推移しており、これら自動車ユーザーの負担軽減となる。</p>										

		<p><国内自動車販売台数の推移> 令和4年度 439万台 令和5年度 453万台 令和6年度 457万台</p> <p>※令和7年度～令和10年度の販売台数について、過去3年間(令和4年度～令和6年度)の販売台数の実績の平均と仮定すると、以下の通り。 令和7年度 449万台 令和8年度 449万台 令和9年度 449万台 令和10年度 449万台</p> <p><エコカー減税の適用台数> 令和4年度 226万台 令和5年度 249万台 令和6年度 232万台</p> <p>※令和7年度～令和10年度の適用台数について、過去3年間(令和4年度～令和6年度)の適用台数の実績の平均と仮定すると、以下の通り。 令和7年度 235万台 令和8年度 235万台 令和9年度 235万台 令和10年度 235万台</p> <p>【算定根拠】 ○国内自動車販売台数の推移:日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会統計資料 ○エコカー減税の適用台数:日本自動車工業会資料(エコカー減税対象台数(販売))</p>
	②: 適用額	—
	③: 減収額	<p><エコカー減税(自動車重量税)> 令和4年度 ▲400億円 令和5年度 ▲380億円 令和6年度 ▲500億円</p> <p>※令和7年度～令和10年度の減収額について、過去3年間(令和4年度～令和6年度)の減収額の実績の平均と仮定すると、以下の通り。 令和7年度 ▲426億円 令和8年度 ▲426億円 令和9年度 ▲426億円 令和10年度 ▲426億円</p> <p>【算定根拠】 ○財務省 法人税関係以外の租税特別措置の増減収見込額</p>

		<p>④ 効果</p>	<p>《政策目的(9①)の達成状況及び租税特別措置等により達成しようとする目標(9③)の実現状況》</p> <p>○国内自動車市場はバブル期をピークに縮小している。自動車市場の拡大を通じて、自動車産業、ひいては日本経済全体の活性化を図ることが必要。</p> <p>＜国内自動車販売台数の推移＞</p> <p>令和4年度 439万台 令和5年度 453万台 令和6年度 457万台</p> <p>※令和7年度～令和10年度の販売台数について、過去3年間(令和4年度～令和6年度)の販売台数の実績の平均と仮定すると、以下の通り。</p> <p>令和7年度 449万台 令和8年度 449万台 令和9年度 449万台 令和10年度 449万台</p> <p>＜新車販売台数に占める電動車の割合＞</p> <p>令和4年度 46.6% 令和5年度 53.2% 令和6年度 55.0%</p> <p>※令和7年度～令和10年度の新車販売に占める電動車の割合について、過去3年間(令和4年度～令和6年度)の新車販売に占める電動車の割合の実績の平均と仮定すると、以下の通り。</p> <p>令和7年度 51.6% 令和8年度 51.6% 令和9年度 51.6% 令和10年度 51.6%</p> <p>【使用したデータ(文献等の概要又は所在に関する情報を含む)】</p> <p>○国内自動車販売台数の推移:日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会統計資料</p> <p>○新車販売台数に占める電動車の割合:日本自動車工業会より提供</p> <p>《租税特別措置等により達成しようとする目標(9③)に対する租税特別措置等の直接的効果》</p> <p>○エコカー減税等により、環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるものの、2030年までに乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合を5～7割(うち、電気自動車とプラグインハイブリッド自動車を合わせた割合を2～3割)とすることを目指す、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現するという政府目標の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。</p> <p>＜新車販売台数に占める電動車の割合＞</p> <p>令和4年度 46.6% 令和5年度 53.2% 令和6年度 55.0%</p>
--	--	-------------	--

※令和7年度～令和10年度の新車販売に占める電動車の割合について、過去3年間(令和4年度～令和6年度)の新車販売に占める電動車の割合の実績の平均と仮定すると、以下の通り。

令和7年度 51.6%
令和8年度 51.6%
令和9年度 51.6%
令和10年度 51.6%

○エコカー減税等により、環境性能に優れた自動車の普及が進んでおり、税負担の軽減による普及促進効果は大きい。電動車の割合は着実に向上しているものの目標の達成に向けては、引き続き、環境性能に優れた自動車の普及促進のための支援が必要。

<エコカー減税の適用台数>

令和4年度 226万台
令和5年度 249万台
令和6年度 232万台

※令和7年度～令和10年度の適用台数について、過去3年間(令和4年度～令和6年度)の適用台数の実績の平均と仮定すると、以下の通り。

令和7年度 235万台
令和8年度 235万台
令和9年度 235万台
令和10年度 235万台

<新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合>

令和4年度 67.2%
令和5年度 69.8%
令和6年度 67.3%

※令和7年度～令和10年度のエコカー減税対象車の割合について、過去3年間(令和4年度～令和6年度)のエコカー減税対象車の割合の実績の平均と仮定すると、以下の通り。

令和7年度 68.1%
令和8年度 68.1%
令和9年度 68.1%
令和10年度 68.1%

【使用したデータ(文献等の概要又は所在に関する情報を含む)】

○新車販売台数に占める電動車の割合:日本自動車工業会より提供
○エコカー減税の適用台数、新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合:日本自動車工業会資料(エコカー減税 対象台数(販売))

《適用数(10①)が僅少等である場合の原因・有効性の説明》

-

		⑤ 税収減を是認する理由等	○エコカー減税の導入により、環境性能の優れた自動車については、自動車の取得段階や保有段階における税負担が軽減されることから、自動車の燃費性能の公表制度等との相乗効果により、消費者の環境意欲が高められ、自動車の購入時及び定期的な車検時において、より環境性能の優れた自動車を選択する消費者が増加し、その結果、より環境性能の優れた自動車の普及促進、延いては、自動車の環境負荷の低減等という目標の実現に大きく寄与している。
11	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	○エコカー減税は、これまでも適用対象の重点化等の見直しを行ってきており、環境性能の優れた自動車の普及促進、自動車の環境負荷の低減等の政策目的に照らして、適切かつ必要最小限の措置となっている。また、予算の範囲で対象が限定され、申請や審査等に多大な事務コストがかかる補助金等と異なり、比較的簡素な手続きにより、要件を満たす自動車を購入等する消費者が等しく適用を受けることができることから、租税特別措置としての妥当性が認められる。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	○クリーンエネルギー自動車導入促進補助金 - 令和6年度補正予算額:1,100億円 - 電気自動車等の購入者に対し、車両価格の一部を補助 環境・エネルギー制約への対応の観点から、優れた環境性能を有する電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等の普及促進を図る。 ○本税制改正要望は、自動車市場の拡大を通じて、自動車産業、ひいては日本経済全体の活性化を図ることに加え、ハイブリッド自動車等を含む環境性能に優れた自動車の普及促進を目的としている。 ○一方で、上記補助金は、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等の環境性能が特に優れ、従来車との価格差が大きい自動車に対して、購入補助を行うことで、初期需要を喚起するために行うものである。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	① 自動車は消費者の経済・社会活動を支える生活の足であるが、取得段階で自動車税(又は軽自動車税)環境性能割、保有段階で自動車重量税、自動車税(又は軽自動車税)種別割の3つの税が課されている。特に、移動手段を車に依存せざるを得ず、複数台を保有する場合が多い地方ほど負担が重くなる構造。 ② 上記のとおり、ユーザーの負担軽減、国内市場の活性化を通じた国内自動車市場の活性化は、地方経済の活性化にも資する。本措置による税収減は一時的なものであり、中長期的な観点で見れば、自動車産業の活性化により将来的に増収が見込めるものである。 ③ また、2050年カーボンニュートラルの実現のためには、国のみならず地域における脱炭素化の取組も必要であり、その実現に向け、環境性能に優れた自動車の普及は重要な施策であることから、地方公共団体に協力を求めることは妥当。
12	有識者の見解		—
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		令和5年度(事前評価)