

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	自動車関係諸税の足跡をたどる
著者 / 所属	村田 和彦 / 財政金融委員会調査室
雑誌名 / ISSN	経済のプリズム / 1882-062X
編集・発行	参議院事務局 企画調整室（調査情報担当室）
通号	254 号
刊行日	2026-7-16
頁	1-25
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/keizai_prism/backnumber/r08pdf/202625401.pdf

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください（TEL 03-3581-3111（内線 75044）／ 03-5521-7683（直通））。

自動車関係諸税の足跡をたどる

財政金融委員会調査室 村田 和彦

1. はじめに
2. 自動車関係諸税の沿革
3. 税率水準
4. 道路特定財源の一般財源化
5. 一般財源化後の自動車関係諸税
6. 燃料課税の特例税率の廃止
7. 今後の行方
8. おわりに

1. はじめに¹

令和7年3月末現在、我が国の自家用、営業用を含めた自動車保有台数（軽自動車含む。）は8,270.0万台であり、そのうち、自家用乗用車は6,183.2万台で75%を占める。世帯当たりの普及台数は1.009台であり、都道府県別に見ると、福井（1.670台）、山形（1.617台）、富山（1.616台）、群馬（1.558台）、栃木（1.537台）に対し、東京（0.405台）、大阪（0.611台）、神奈川（0.664台）、京都（0.784台）、兵庫（0.880台）と地域差がある²。また、移動手段で見ると、三大都市圏は自動車の利用が32.0%（平日）、48.6%（休日）に対し、地方都市圏は61.1%（平日）、75.9%（休日）³である。特に、地方都市圏における自家用乗用車は通勤や買い物など日常生活を支える生活必需品となっている。

自動車には取得、保有、利用、走行の各段階で税が課されており、自動車関係諸税と総称されている。そのうち、国税の揮発油税、地方揮発油税（道路特定財源時代は地方道路税）⁴、石油ガス税、自動車重量税は、揮発油税法（昭和

¹ 本稿は、令和8年6月19日現在の情報に基づき執筆している。

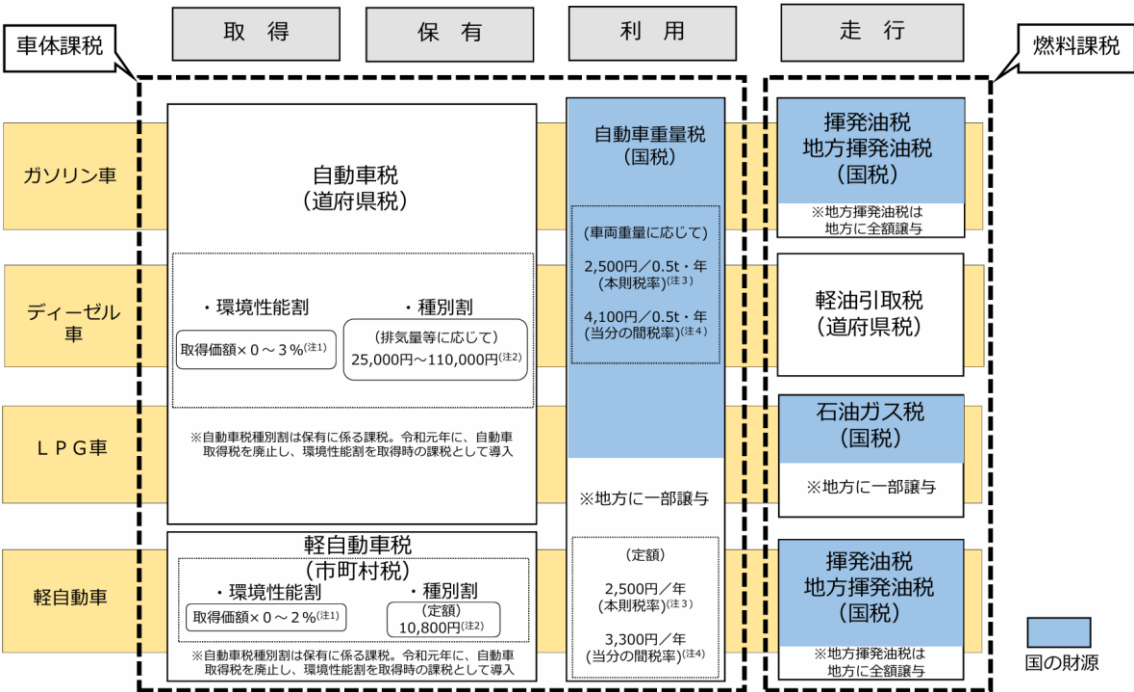
² 一般財団法人自動車検査登録情報協会「わが国の自動車保有動向」、同「自家用乗用車の世帯普及台数」

³ 国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室「都市における人の動きとその変化～令和3年度全国都市交通特性調査集計結果より～」（令5.11.28）

⁴ 本稿では、道路特定財源の一般財源化時点を境として、それ以前の記述の際は「地方道路税」

32年法律第55号)、地方揮発油税法(昭和30年法律第104号)、石油ガス税法(昭和40年法律第156号)、自動車重量税法(昭和46年法律第89号)の各税法で本則税率が、租税特別措置法(昭和32年法律第26号)で特例税率⁵が定められ⁶、地方税の自動車税、軽自動車税、軽油引取税、自動車取得税は、地方税法(昭和25年法律第226号)で本則税率が、同法附則で特例税率が定められてきた。

図表 1 自動車に係る課税関係



※本図表は自動車税・軽自動車税(環境性能割)の廃止前のものである。

- (注1) 燃費性能等に応じて税率を決定
- (注2) 13年超経過車は重課対象(電気自動車等は除く)
- (注3) エコカー減税によりさらに減免あり
- (注4) 13年超/18年超経過車は異なる税率が適用
- (出所) 財務省資料

自動車関係諸税は、6年度決算で見ると、国税収入の3.7%⁷、地方税収入の6.2%を占める一方で、一般社団法人日本自動車工業会によると、自家用乗用車を13年間使用した場合、自動車利用者の負担総額は約136万円となり、消費税を

を、それ以後の記述の際は「地方揮発油税」を用いている。

⁵ 旧道路特定財源であった税については、道路特定財源時代、暫定的に適用期限が定められていたことから「暫定税率」と呼ばれていたが、一般財源化後は、期限を定めず「当分の間」適用することとされたことから「当分の間税率」と呼ばれている。本稿では原則、いずれの場合も「特例税率」としている。

⁶ 石油ガス税は特例税率が設定された実績がない。

⁷ 地方譲与分を含む。

含めると約188万円に上るとされた⁸。

そうした中で、自動車利用者の税負担を軽減する側面から、長年、見直しが求められてきた燃料課税の特例税率が廃止された。また、自動車取得税に代わり導入された自動車税・軽自動車税（環境性能割）もあわせて廃止され、複雑とされる自動車関係諸税の税目が減少することとなった。

本稿では、自動車関係諸税の税率水準に影響を及ぼした道路特定財源制度にも触れつつ、特例税率の廃止に至るまでの経緯と今後の行方を概観することとしたい。

2. 自動車関係諸税の沿革

（1）自動車関係諸税の概要

自動車関係諸税は、過去、そのほとんどが道路特定財源とされ、道路投資額の拡大に合わせて、税率の引上げや新税創設が行われてきた。税収は、揮発油税が復活した昭和24年度は43.5億円であったが、最盛期の平成17年度は7兆8,272億円（いずれも決算額）まで達した。その後、燃費の良い自動車の普及やエコカー減税の導入など累次の減税措置により減少傾向をたどり、令和6年度は5兆8,597億円（決算額）であった。燃料課税の特例税率の廃止等が実施された8年度見込額は4兆1,577億円とされている⁹。長年、燃料課税の比率が高く、6年度は燃料課税54.2%に対し車体課税45.8%であったが、8年度は同じく38.9%に対し61.1%と一転して車体課税の比率が高くなる。

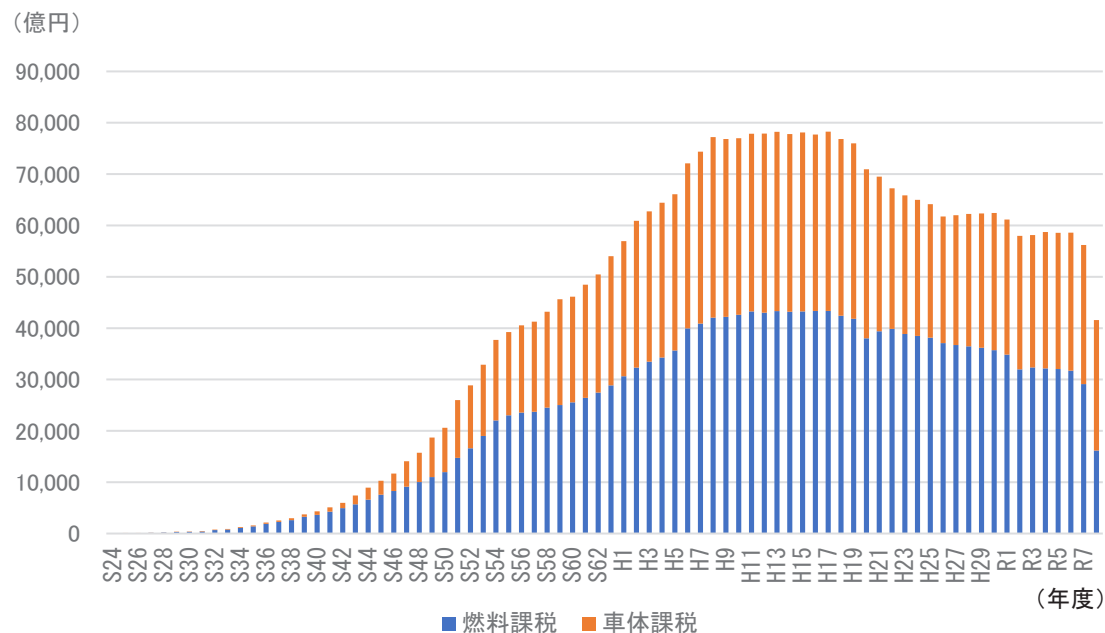
国と地方の関係では、6年度は、国税収入と地方税収入の比率がほぼ1：1であるのに対し、使用面では地方が約6割と比重が大きくなっていった。8年度は、税収、使用面のいずれも地方の比重がより大きくなる。自動車関係諸税の税収は、地方財政に及ぼす影響が大きいため、特例税率の廃止等に伴う減収分に対する代替となる恒久財源の措置を求める要望がなされていた¹⁰。自由民主党・日本維新の会「令和8年度税制改正大綱」では、地方の安定財源を確保するための具体的な方策を検討し、それまでの間、地方財政措置など国の責任で手当するとの方向性が示されている。

⁸ 試算の前提条件は、①2000ccで車体価格308万円（税抜き小売り価格）の乗用車、②車両重量1.5t以下、③年間燃料消費量1,000ℓ、④重量税は車検証交付時又は届出時に課税（第1年目は新車に限り3年分徴収）、⑤税率は令和6年4月1日現在、⑥消費税は10%としている。〈<https://www.jama.or.jp/operation/tax/burden/index.html>〉（令8.6.19最終アクセス）

⁹ 国税は予算額、地方税は地方財政計画による見込額

¹⁰ 地方六団体、指定都市市長会「いわゆる「ガソリンの暫定税率」廃止に関する緊急提言」（令7.8.27）

図表2 自動車関係諸税の税収の推移



(出所) 令和6年度までは決算額、国税：7年度は補正後予算額、8年度は予算額、
地方税：7年度、8年度ともに地方財政計画による見込額より作成

図表3 自動車関係諸税における国・地方の構造

	令和6年度(決算額)			令和8年度(見込額)		
		収入	使用		収入	使用
揮発油税	20,468	国	国 24,460 41.7%	9,720	国	国 13,970 33.6%
石油ガス税	42			40		
自動車重量税	3,950			4,210		
地方揮発油税(譲与税)	2,190	50.7%	地方 34,137 58.3%	1,760	45.6%	地方 27,607 66.4%
石油ガス譲与税	42			40		
自動車重量譲与税	2,992			3,189		
軽油引取税	8,999	地方	58.3%	4,620	地方	27,607 66.4%
自動車税(種別割)	15,014			—		
軽自動車税(種別割)	3,057			—		
自動車税(環境性能割)	1,616	28,913 49.3%	58.3%	—	22,618 54.4%	27,607 66.4%
軽自動車税(環境性能割)	226			—		
自動車税	—			14,767		
軽自動車税	—			3,231		
合計		58,597		41,577		

(注1) 単位：億円、単位未満四捨五入、各項目と集計した額が一致しない場合がある。

(注2) 令和8年度の軽自動車税欄は、軽自動車税(環境性能割)の現行法による収入見込額と税制改正による増減収見込額との差額を含む。

(出所) 6年度は決算額、8年度は国税が予算額、地方税が地方財政計画による見込額より作成

（２）燃料課税と道路特定財源制度

戦後、我が国の復興が進み自動車の普及に伴い、道路交通量も次第に増加してきた。しかし、道路の状況は劣悪であり、道路整備の推進が政策課題とされたが、その費用を租税等による一般会計歳入から捻出できる状況になかった。

一方、昭和24年、薪、木炭等の代用燃料を用いた車両がガソリン車と比較して割高であったことから、それとの均衡を図りつつ、財政需要に応ずるため、一般財源として揮発油税が復活した¹¹。ガソリンの需給、価格の状況等に顧みて、ガソリンに相当の担税力があると認められると判断されたことによる¹²。一方で、自動車利用者に対し課せられる負担は自動車利用者に還元されるべきであり、欧米諸国にならい揮発油税は道路整備費に充当されるべきであるとの世論が高まってきた¹³。しかし、大蔵省は、国の歳入の使途をあらかじめ固定させることは合理的でなく、歳出歳入の弾力性を失う意味において賛成できないとしていた¹⁴。

27年には、道路整備特別措置法（昭和27年法律第169号）¹⁵に基づく有料道路制度が創設されたが、拡大する道路交通需要に対応した道路整備を推進するには十分ではなかったとされる。28年には、29年度以降、揮発油税収入額の相当額を道路整備五箇年計画に基づく道路整備の財源に充当することを内容とする道路整備費の財源等に関する臨時措置法（昭和28年法律第73号）が制定され、道路特定財源制度が創設された。揮発油税の目的税化を求める意見もあったが、法律案の発議者の田中衆議院議員は、地方税的な目的税とした場合にガソリン使用量の多い都市偏重となる可能性、自動車以外にもガソリン使用者がいること、税の性格上、略奪的であり、税の軽減が求められていたこと、また、全国の道路網を短時日で整備を進める必要があることなどから、道路整備五箇年計画の実施のため揮発油税収相当額を充当する仕組みとしたとしている¹⁶。

第1次道路整備五箇年計画（29～33年度）（以下、累次の道路整備五箇年計画

¹¹ 昭和12年4月、代用燃料生産を助長する政策として揮発油税が従量税として創設されたが、18年7月、石油専売法（昭和18年法律第50号）の施行に伴いガソリンが配給制となり課税は廃止されていた。戦後復活時は小売販売価格に対し100%の従価税であったが、26年1月から従量税に改められ、現在に至る。

¹² 第5回国会参議院大蔵委員会会議録第15号7頁（昭24.4.21）

¹³ 全国道路利用者会議「道路行政 平成18年度版」（2007.3）130頁

¹⁴ 大蔵省財政史室編「昭和財政史—終戦から講話まで第7巻租税（1）」（東洋経済新報社、昭和52年）366頁

¹⁵ 国・地方公共団体以外の主体が借入金を主な財源として有料道路の整備ができるよう、同法を廃止した上で新たに道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）が制定され、現在に至る。

¹⁶ 第15回国会参議院建設委員会会議録第10号5～6頁（昭28.2.10）、第15回国会参議院建設・大蔵連合委員会会議録第1号3頁（昭28.2.16）

を「第○次計画」という。)の発足に伴い、地方が負担する道路整備費の増加に対応するため、29年度は揮発油税収の3分の1の額が都道府県と5大市の道路財源として譲与された。30年度には、全国統一的に地方の道路財源に充てるため、揮発油税から分離して地方道路税が創設された。同税は、揮発油税とともに徴収され、全額、地方へ譲与される。

31年には、大型トラックやバス等のディーゼルエンジンに使用される軽油について、揮発油税等との均衡を図り、合わせて都道府県及び指定市の道路に関する費用に充てるため、都道府県の目的税として軽油引取税が創設された。都道府県の目的税とされた理由は、地方財政がひっ迫する中、都道府県が実施する道路整備費用に充てる財源を確保する必要があるためとされるが、地方自治の側面から自主的に府県道の道路改良を進めていきたいとする考え方も示された¹⁷。当時、軽油自動車がガソリン自動車と比較して技術的に修繕その他の条件が劣るため、税率を揮発油の2分の1以下にしたとされる¹⁸。

33年には、道路整備費の財源等に関する臨時措置法を廃止した上で、道路整備緊急措置法（昭和33年法律第34号）が制定され、閣議決定の対象であった道路整備五箇年計画に道路整備事業量を明示するとともに、毎年度の揮発油税等の収入額の予算額に前々年度の揮発油税等の収入額の予算額と決算額との差額を調整した額を道路整備計画の実施経費の財源に充てる仕組みが確立された。あわせて、投資規模を財源調達見込額から自動車一台当たりの道路資産額を用いて算定した必要投資額へと改めるとともに、有料道路事業、地方単独事業も計画対象に追加され、新たに第2次計画（33～37年度）が策定された。

東京、大阪等の大都市を走るハイヤーやタクシーは、低コスト等によりLPG（液化石油ガス）を使用している車両が多い。39年度に揮発油税が引き上げられた結果、割高であったガソリンとの負担の均衡を図るため、41年2月に、石油ガス税が創設された。同税収の2分の1は都道府県及び指定市へ譲与されているが、単独事業の増加に見合う特定財源が不十分であり地方側から地方税化を求める要望があったことを勘案したものとされる。税率は、諸外国の例を踏まえて、当時の揮発油税率＋地方道路税率の35%に相当する17.5円/kg¹⁹としたとされる²⁰。

¹⁷ 第24回国会衆議院地方行政委員会、運輸委員会、建設委員会連合審査会議録第1号18、24頁（昭31.3.7）

¹⁸ 第24回国会衆議院地方行政委員会、運輸委員会、建設委員会連合審査会議録第1号19頁（昭31.3.7）

¹⁹ 新税創設に伴う負担の激変緩和のため、昭和41年分、42年分は軽減措置が講じられた。

²⁰ 第48回国会参議院大蔵委員会会議録第18号2、3頁（昭40.3.25）

道路特定財源制度は、国分は各税法ではなく道路整備緊急措置法（題名の変遷は4．参照）で定められ、地方分は道路財源のための目的税として、各譲与税法、地方税法で定められていた。

（３）自動車取得税

第5次計画（昭和42～46年度）の実施に当たり、地方負担分の財源、取り分け市町村が負担する財源の確保が課題となる中、43年7月、主に市町村の道路財源を拡充するため、自動車に対する権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税として、道路に関する費用に充てることを目的とする自動車取得税が創設された²¹。同税は都道府県の目的税であるが、その収入額の一定割合を、当該都道府県内の市町村（特別区を含む。）に交付するとされていた。また、指定市を包括する道府県は、当該道府県内の指定市への交付を行うとされていた。

新税創設ではなくガソリンに係る地方道路税や軽油引取税の税率引き上げも検討されたが、自動車取得税は、自動車取得時に1回、低率で課税されるのみであることから、燃料課税と異なり物価への影響も小さいと判断され、創設に至ったとされる²²。しかし、自動車取得税は、創設当時は物品税、消費税導入後は消費税との二重課税であるとの批判がなされてきた²³。

令和元年10月、消費税率10%への引き上げに伴い、自動車取得税は廃止された。

（４）自動車重量税

第6次計画（昭和45～49年度）における道路財源の不足に対処するため自動車新税が検討されていた。自動車が増加し、交通渋滞を始め、交通事故、公害など広範多岐に問題が生じていたこともあり、自動車新税は、道路整備の特定財源でなく、広く交通整備のための一般財源とすることが念頭に置かれていたとされる²⁴。

46年12月に創設された自動車重量税は、自動車が車検を受け又は届出を行う

²¹ 昭和30年代に、法定外普通税として自動車取得税が創設され、北海道、山形県、長野県、三重県、京都府、和歌山県、徳島県、愛媛県で課税されていたとされる。

²² 第58回国会衆議院地方行政委員会議録第12号8、11頁（昭43.3.22）

²³ 第58回国会衆議院地方行政委員会議録第11号15頁（昭43.3.21）、第125回国会閉会後参議院決算委員会会議録第1号28～29頁（平5.1.21）、第190回国会参議院財政金融委員会会議録第4号9～10頁（平28.3.17）など

²⁴ 大蔵省財政史室編「昭和財政史—昭和27～48年度第6巻租税」（東洋経済新報社、1990年）473頁

ことによって走行可能になるという法的地位又は利益を受けることに着目して課税される一種の権利創設税とされる。税収は一般財源とされたが、その一定割合²⁵を市町村の道路整備財源として譲与することとされた。自動車が必要品となり大衆課税とも言える状況であるが、道路を損壊し、また道路の整備によって受益者に応分の軽微の負担を求めることについて、自動車利用者も受け入れられるのではないかとの福田大蔵大臣の答弁を踏まえ²⁶、国分の8割相当額は道路整備費に充当することとされた。

創設時、佐藤内閣総理大臣は、道路、鉄道、海運、航空などの相異なる交通機関が一体として機能し、便利性、効率性、安全性等が確保されるよう、統一的な観点から最も望ましい総合交通政策を検討中であり、新税は、当面目的税として考えていないが、総合交通政策とその財源調達の在り方との関連のもとに、どのような形で育てていくべきか、なお十分検討したいと答弁しており²⁷、目的税化の可能性もうかがわれていた。

また、公害健康被害の補償等に関する法律(昭和48年法律第111号)に基づき、汚染者負担の原則を踏まえつつ、認定患者に対する補償給付や公害保健福祉事業を安定的に行い、その迅速かつ公正な救済を図るための財源の一部として、49年度以降、自動車重量税の収入見込額の一部に相当する金額が充当されている。現在、独立行政法人環境再生保全機構に交付されている。

自動車重量税は、創設時から自動車税、軽自動車税との二重課税であるとの批判があり²⁸、道路特定財源が一般財源化されている現在、廃止を求める意見もある²⁹。

(5) 自動車税、軽自動車税

自動車関係諸税のうち、自動車税、軽自動車税は、創設時から一貫して地方の一般財源である。いずれも、自動車の所有に担税力を見出して課する財産税

²⁵ 地方への譲与割合は当初4分の1であった。これは当初、昭和46年から50年までの税収が約5,000億円と見込まれる一方で、第6次計画実施のために、国が約3,000億円、市町村が1,000億円から1,200億円不足するとされ、市町村に1,200億円程度、税収の4分の1を譲与することとされたことによる(第65回国会衆議院大蔵委員会議録第32号20頁(昭46.5.12))。平成15年度、直轄方式による高速自動車国道の整備手法の導入、市町村道補助の採択基準の引上げによる補助削減により新たに必要となる地方負担を考慮して、国から地方への財源移譲のため、3分の1に拡充された。

²⁶ 第65回国会衆議院大蔵委員会地方行政委員会運輸委員会建設委員会連合審査会議録第1号14頁(昭46.5.14)

²⁷ 第65回国会衆議院本会議録第10号13～14頁(昭46.2.23)

²⁸ 第65回国会衆議院本会議録第34号25頁(昭46.5.20)

²⁹ 一般社団法人日本自動車連盟「2026年度自動車税制に関する要望書」(2025.10)など

的性格と、自動車が道路等を損傷することにより課する道路損傷負担金的性格とを併せ持つとされる。一部の自家用自動車は奢侈税的側面もあるとされる。

昭和15年、自動車税が道府県税として、自転車税、荷車税、自動車附加税が市町村税として創設された。25年、現行の地方税法の制定に伴い、現在の自動車税に改められ、その際、市町村税である自動車附加税が廃止されている。29年に揮発油税との負担の均衡を図るため、軽油自動車に対する税率が引き上げられたが、31年の軽油引取税の創設に合わせて移行している。33年には、自転車荷車税（前述の自転車税、荷車税）が廃止され、軽自動車税が市町村税として創設された。

令和元年10月に自動車取得税が廃止された際、環境インセンティブを強化する観点から、自動車税、軽自動車税に燃費性能等に応じて税率が決まる環境性能割が導入され、従来からの自動車税、軽自動車税は種別割とされた。8年4月、自動車税・軽自動車税（環境性能割）は、米国関税措置による我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、廃止された³⁰。しかし、カーボンニュートラルの実現への支障、地方財政への影響、老朽化する道路インフラの維持・更新等への支障等の観点からその廃止に反対する意見もあったとされる³¹。

3. 税率水準

（1）本則税率の引上げ

道路整備五箇年計画については、昭和30～40年代は、経済計画等との整合、道路交通需要の急速な増大等の理由により前倒して計画が改定され、その都度、投資額が1.5～4倍程度拡大している。その財源を確保するため、第4次計画（39～43年度）実施時には、ガソリンの税率が道路特定財源制度発足前の水準と比較して2.6倍、軽油引取税の税率が創設時と比較して2.5倍と、大幅に上昇している。しかし、揮発油の小売価格に対する税負担率が6割を超え、地方道路税を含めた揮発油への課税総額が国税の9%を占める中、税制調査会においても目的税としての負担にとどまらず、目的税の合理性自体の再検討が必要との指摘がなされたとされ、揮発油税の増税を見越した道路計画に対し、これ以

³⁰ これに伴い、自動車税、軽自動車税の種別割の区分もなくなり、元の名称に戻る。

³¹ 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（令7.11）。同検討会では、自由民主党・公明党「令和7年度税制改正大綱」で示された自動車関係諸税の総合的な見直しに関し、総務省の地方財政審議会の下で、令和8年度税制改正に向けて、専門的検討が行われた。

上の増税は困難であるとの指摘がなされた³²。

「40年不況」を経て、40年度補正予算で歳入補填公債が発行され、41年度から建設公債が発行されるなど、我が国財政は従来の均衡予算主義から転換した。しかし、公債残高が増加し、43年度には財政硬直化の打開が予算編成の方針として打ち出され、新規公共投資の財源の手当が困難になってきた。そこで、交通関係の諸投資をファイナンスするため、目的税的な税が新たに導入されていた³³。

（２）特例税率による引上げ

第7次計画（昭和48～52年度）の財源確保策が検討される一方で、48年10月以降の第1次オイルショックにより、消費者物価上昇率（対前年比）が11.7%（48年）、23.2%（49年）³⁴に達するなど、我が国経済を取り巻く環境が大きく変化した。第7次計画を前提とした負担水準の引上げに消極的な意見が出る一方で、定額税、従量税制度の場合、課税物品の価格が上昇すれば自動的に負担率が低下するとの問題が指摘され、負担の適正化を図る必要があるほか、資源節約、消費抑制、環境保全といった社会的要請に応える観点から、税率水準の引上げを求める意見も示され、49年度に、2年間の暫定的な措置として、揮発油税、地方道路税、自動車重量税等の税率が引き上げられた³⁵。

政府は、税率の引上げについては、道路整備計画の在り方、エネルギー資源の使い方など情勢を見極める必要があるため、自動車重量税法、揮発油税法等による恒久的なものではなく、租税特別措置法による2年間の暫定措置としたとしている。その際、物価への影響を考慮して、トラック、バス、ハイヤーに配慮したとしている。なお、増税により、道路計画における一般財源比率の減少分だけ一般会計の公債発行額の減少に貢献したとしている³⁶。

その後の期限延長と税率引上げにより54年度には、税率水準は、特例税率導入前と比べて、揮発油税、地方道路税が1.9倍、軽油引取税が1.6倍、自動車重量税が2.5倍、自動車取得税が1.7倍に上昇している³⁷。にもかかわらず、自家用

³² 大蔵省財政史室編「昭和財政史—昭和27～48年度第6巻租税」（東洋経済新報社、1990年）471頁

³³ 大蔵省財政史室編「昭和財政史—昭和27～48年度第6巻租税」（東洋経済新報社、1990年）470頁

³⁴ 内閣府「令和7年度年次経済財政報告」長期経済統計

³⁵ 財務省財務総合政策研究所財政史室「昭和財政史—昭和49～63年度第4巻租税」（東洋経済新報社、2003年）263頁

³⁶ 第72回国会衆議院大蔵委員会議録第17号12～15頁（昭49.3.12）

³⁷ 自動車重量税、自動車取得税ともに自家用自動車（軽自動車を除く。）

図表4 自動車関係諸税(道路特定財源)の税率の推移

道路整備五箇年計画等 (億円)	ガソリン課税計(円/kg)		軽油引取税(円/kg)	石油ガス税(円/kg)	自動車取得税 (対取得価額、%)	自動車重量税(円/0.5t年)
	揮発油税(円/kg)	地方道路税(円/kg)				
道路特定財源制度発足前	(S24.5)小売価格の100% (S26.1)11,000		(S24.5)小売価格の100% (S26.1)11,000			
第1次(S29年度～33年度) 2,600	(S29.4)13,000 (S30.8)11,000	(S30.8)2,000	(S29.4)13,000 (S30.8)13,000			
第2次(S33年度～37年度) 10,000	(S32.4)14,800 (S34.4)19,200	(S32.4)3,500 ↓	(S32.4)18,300 (S34.4)22,700			
第3次(S36年度～40年度) 21,000	(S36.4)22,100	(S36.4)4,000	(S36.4)26,100			
第4次(S39年度～43年度) 41,000	(S39.4)24,300	(S39.4)4,400	(S39.4)28,700	(S41.2)5 (S42.1)10		
第5次(S42年度～46年度) 66,000	↓	↓	↓	(S45.1)17.5	↓	(S46.12)2,500
第6次(S45年度～49年度) 103,500	↓	↓	↓			
第7次(S48年度～52年度) 195,000	(S49.4)24,300+4,900 (S51.7)24,300+12,200	(S49.4)4,400+900 (S51.7)4,400+2,200	(S49.4)28,700+5,800 (S51.7)28,700+14,400		(S49.4)3+2	(S49.5)2,500+2,500 (S51.5)2,500+3,800
第8次(S53年度～57年度) 285,000	(S54.6)24,300+21,300	(S54.6)4,400+3,800	(S54.6)28,700+25,100			
第9次(S58年度～62年度) 382,000	↓	↓	↓			
第10次(S63年度～H4年度) 530,000	↓	↓	↓			
第11次(H5年度～9年度) 760,000	(H5.12)24,300+24,300	(H5.12)4,400+800	(H5.12)28,700+25,100	(H5.12)15,000+17,100		
第12次(H10年度～14年度) 780,000	↓	↓	↓			
社会資本整備重点計画 (H15年度～19年度) 380,000	↓	↓	↓			
道路の中期計画(素案)	(H20.4)24,300 (H20.5)24,300+24,300	(H20.4)4,400 (H20.5)4,400+800	(H20.4)28,700 (H20.5)28,700+25,100	(H20.4)15,000 (H20.5)15,000+17,100	(H20.4)3 (H20.5)3+2	

(注1) 各欄の数値について、黒字は本則税率、赤字は特例上乗せ分を表す。

(注2) 自動車取得税、自動車重量税は自家用自動車の税率

(注3) 平成20年4月一箇月間は本則税率のみ適用(ガソリン課税(揮発油税、地方道路税)、軽油引取税、自動車取得税)

(出所) 財務省資料、総務省資料より作成

乗用車の世帯当たり普及台数は50年3月末の0.475台から55年3月末の0.628台へと増加した³⁸。そのため、図表2のとおり、税収は短期間で大きく増加した。

平成2年6月、日米構造協議における内需拡大要求に応える形で3年から10年間で総額430兆円に上る「公共投資基本計画」が閣議了解された。第11次計画（5～9年度）の策定に当たり、投資額について、第10次計画（昭和63～平成4年度）を20兆円以上上回る76兆円とすることとされた。この投資額を賄うため、揮発油税の税率を5円/ℓ、軽油引取税の税率を10円/ℓへの引上げが求められたが、当時、停滞していた景気に更に悪影響を及ぼすこと、国よりも財政的に余裕のあった地方公共団体の単独事業による道路整備を重点的に増やし財源をその一般財源で賄うことにすれば増税は不要ではないかなどの意見も示された。5年度税制改正では、揮発油税の税率が45,600円/klから48,600円/klへ引上げられ、地方道路税の税率が8,200円/klから5,200円/klへ引き下げられるとともに、軽油引取税の税率が24,300円/klから32,100円/klへ引き上げられた。特に、軽油引取税は、道路整備財源の確保、国民経済への影響への配慮のほか、ガソリンと軽油の税負担格差の縮小によりNO_x対策等に資するため、大きく税率が引き上げられた³⁹。第12次計画（10～14年度）の投資額は第11次計画とほぼ同水準のため税率が維持された。

（3）消費税との関係

揮発油税、地方揮発油税、石油ガス税は、いずれもメーカーが納税義務者であり⁴⁰、販売価格の一部を構成しているため、消費税が課される。類似の税として酒税、たばこ税、石油石炭税がある⁴¹。このように、個別消費税込みの価格に消費税が課される状態はタックス・オン・タックスと称されている。軽油引取税は、利用者が納税義務者であり販売価格に含まれないため、タックス・オン・タックスが生じない⁴²。平成元年4月の消費税の創設以降、ガソリン等のタックス・オン・タックスの解消が求められてきた。特に、平成9年4月の消費税率

³⁸ 一般財団法人自動車検査登録情報協会「自家用乗用車の世帯普及台数」

³⁹ 財務省財務総合政策研究所財政史室「平成財政史—平成元～12年度第4巻租税」（2014年）423～424頁

⁴⁰ 揮発油税法第3条、地方揮発油税法第5条、石油ガス税法第4条

⁴¹ 消費税法（昭和63年法律第108号）第28条、消費税法基本通達10-1-11、国税庁タックスアンサー（よくある税の質問）No. 6313「酒税、たばこ税などの個別消費税の取扱い」

⁴² 地方税法第144条の2、消費税法基本通達10-1-11。特別徴収義務者に該当しないサービス・ステーション等が販売する場合には、課税標準から軽油引取税を控除することはできないとされ、販売店によってはタックス・オン・タックスになる可能性がある（国税庁タックスアンサー（よくある税の質問）No. 6313「酒税、たばこ税などの個別消費税の取扱い」）。

5 %への引上げ時に、同問題を巡り議論になった。

関係業界からは、石油に係る消費税相当額の石油関係諸税における減税、自動車取得税の廃止を求める要望がなされていたが、ガソリン税等の調整については租税理論上難しいこと、道路整備を推進するために道路特定財源を確保すべきこと、我が国のガソリン税は諸外国と比較して低いことなどの意見が出され、見送られたとされる。また当時、自由民主党税制調査会では、①消費税の課税標準からガソリン税を外す、②ガソリン税の課税方式を軽油引取税と同様の方式に見直す案も検討されたが、①は、ガソリンだけを例外に扱うことが適当でない上に、EUの付加価値税も個別間接税が課税標準に含まれるものとされていること、②は、徴税コストが大きくなることから見送られたとされる⁴³。

（４）営自格差

自動車重量税、自動車税、軽自動車税、廃止された自動車税・軽自動車税（環境性能割）（旧自動車取得税）では、自家用自動車よりも営業用自動車の税率を優遇する措置（営自格差）が講じられている。営業用自動車は道路の利用頻度が高く、受益者負担、損傷者負担の側面からその是非について議論もあるが、公共交通機関であるバス・タクシーや、輸送効率や環境面で優れている営業用トラックの果たす公共的な役割を踏まえ、旅客・貨物輸送において、自家用から営業用への転換を促す観点から、営自格差が設けられている。

自動車重量税、自動車税・軽自動車税（環境性能割）（図表 5、6 参照）に加えて、自動車税（種別割）が自家用36,000円に対し営業用9,500円（乗用車2,000ccクラス・年）、軽自動車税（種別割）が同10,800円に対し6,900円（乗用車の場合・年）など、自家用と営業用との間に最大4倍程度の較差がある。

4. 道路特定財源の一般財源化

道路特定財源制度の創設時、法律案の発議者である田中衆議院議員は、法律により束縛される金額よりも、そのときの内閣が常に多額の費用を計上し、この法律案⁴⁴が有名無実になることを期待する旨、答弁している⁴⁵。現実には、道路特定財源制度は、期限延長を重ね、55年間にわたり有名無実化することなく存続した。これは特例税率にも重なる。

道路整備が進んでくると、無駄な道路建設を促すだけでなく、財政の硬直化

⁴³ 全国道路利用者会議「道路行政 平成18年度版」（2007.3）138～140頁

⁴⁴ 道路整備費の財源等に関する臨時措置法案（第15回国会衆第25号）

⁴⁵ 第15回国会参議院建設・大蔵連合委員会会議録第1号9頁（昭28.2.16）

を引き起こしていると指摘されるようになってきた。バブル経済崩壊後の度重なる財政出動などにより、我が国財政は危機的状況に陥り、財政再建が政策課題となる中、平成9年6月に閣議決定された「財政構造改革の推進について」では、従来からの道路特定財源の取扱い等の見直しについて総合的な観点から検討する方針が示された。当時、約28兆円まで膨張した国鉄長期債務の処理策として道路特定財源の活用が検討されたが、納税者の納得が得られないこと、道路整備に対する国民の強いニーズがあることなどの主張が展開され、実現に至らなかった⁴⁶。宮澤大蔵大臣は、既得権化していて大変な抵抗があった旨答弁している⁴⁷。

13年4月に発足した小泉内閣では、毎年の国債発行額を30兆円以下に抑制する方針が示され、その具体的な取組として公共事業費の抑制と合わせて道路特定財源の在り方を見直す方針が示された⁴⁸。14年度の道路整備予算（国費）は前年度比11.3%減とされた結果、道路特定財源税収を下回る水準となり、道路整備計画の実施経費以外にも道路特定財源が充当されることとなった。

15年には、道路整備五箇年計画は他分野の長期計画とともに社会資本整備重点計画に統合された。これに伴い、閣議決定の対象を道路整備五箇年計画から道路の整備に関する事業の量に改めた上で、道路特定財源制度を19年度までの5年間延長するとともに、道路特定財源を道路事業に密接に関連する環境対策事業などにも充当できるようにするため、道路整備緊急措置法が改正され、題名も「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改められた。

道路特定財源の使途の拡大や国・地方の配分の見直しが進められる一方で、道路の整備水準が向上する中、公共投資全体の抑制などを背景とする道路歳出の抑制等により、道路特定財源制度、特例税率の期限となる19年度には特定財源税収が歳出を大幅に上回ると見込まれたこともあり⁴⁹、道路整備や特定財源の在り方の見直しが課題となった。

18年6月に制定された、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推

⁴⁶ 全国道路利用者会議「道路行政 平成18年度版」（2007.3）140～141頁。なお、道路特定財源に代わる財源確保策として、一般会計における債務の承継等に伴い必要な財源の確保に係る特別措置に関する法律（平成10年法律第137号）が制定され、郵便貯金特別会計からの特別繰入れ（平成14年度まで）に加えて、たばこ特別税の創設等が行われた。

⁴⁷ 第143回国会衆議院日本国有鉄道清算事業団の債務処理及び国有林野事業の改革等に関する特別委員会議録第4号14頁（平10.9.7）

⁴⁸ 今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針（平13.6.26閣議決定）

⁴⁹ 例えば、国分の自動車重量税のうち道路財源充当分として、平成18年度5,712億円、19年度5,549億円、20年度5,541億円が見込まれていたが、いずれも当初予算段階では全額、道路整備以外の使途拡大等に充てられる状況であった。

進に関する法律（平成18年法律第47号）第20条では、道路特定財源の一般財源化の方向性、厳しい財政状況及び環境への影響に配慮してその税率水準を維持する方針が明確にされた。

20年度以降の道路特定財源の取扱いが課題となる中、19年11月、国土交通省は、人口減少や道路ストックの更新投資の本格化を見据え、国民の視点に立った分かりやすい成果を提示する観点や道路事業の実施に要する期間を考慮し、10年間の道路整備の姿を示した道路の中期計画（素案）を公表した⁵⁰。

20年の第169回国会（常会）では、20年度から10年間、特例税率を延長する、所得税法等の一部を改正する法律（平成20年法律第23号）、地方税法等の一部を改正する法律（平成20年法律第21号）が4月30日に成立した後⁵¹、道路特定財源制度を延長する、道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律（平成20年法律第31号）⁵²が5月13日に成立した。同法は、閣議決定の対象を道路整備事業の量とした上で、揮発油税等の税収が道路整備費を上回る部分について道路整備費への充当を不要とするとともに、その他の措置を追加するものであり⁵³、題名も「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」

⁵⁰ 事業量は、当初65兆円であったが、国会審議において、前提となる推計交通量が過大である、費用便益手法における人や車両の時間価値が高いなどの問題点が指摘されたことを受け、「道路特定財源の見直しについて（平19.12.7政府・与党）」を踏まえ、59兆円を上回らないものとする事とされた。なお、平成20年12月、「道路特定財源等に関する基本方針」（平20.5.13閣議決定）を踏まえ、20年度から5年間の計画期間とし、計画内容を「事業費」から「達成される成果」へと転換するとともに、厳格な事業評価、政策課題及び投資の重点化など今後の選択と集中の基本的な方向性を示すものとするとして、他の社会資本整備との連携を図り、社会資本整備重点計画と一体化することとされた。

⁵¹ いずれも衆議院から平成20年2月29日に参議院へ送付されていたが60日経過後も採決されず、4月30日、衆議院本会議で、日本国憲法第59条第4項に基づき、参議院が否決したものとみなすことを決定した後、同条第2項に基づき、出席議員の3分の2以上の多数により再議決された。

⁵² 当時、与党が多数を占める衆議院では国土交通委員会で審査されたが、野党が多数を占める参議院では、付託委員会について、与党が従来どおり道路事業を所管する国土交通委員会へ、野党が税財政を所管する財政金融委員会へと主張が分かれた。議院運営委員会は、民主党所属議員が委員長を務めており、付託委員会を決定する際、自由民主党所属の理事から国土交通委員会に付託すべき法律案であり財政金融委員会への付託は適当ではない旨の意見表明がなされたが、採決の結果、可否同数となり委員長決裁により、財政金融委員会への付託を決定した（第169回国会参議院議院運営委員会会議録第16号1～2頁（平20.4.16））。その後、財政金融委員会、国土交通委員会との連合審査を経て、参議院本会議で否決された後、平成20年5月13日、衆議院本会議で、日本国憲法第59条第2項に基づき、出席議員の3分の2以上の多数により再議決された。これに先立ち、21年度からの道路特定財源の一般財源化を明確にした「道路特定財源等に関する基本方針」が閣議決定された。なお、21年改正時は衆参とも国土交通委員会で審査された。

⁵³ 道路整備事業の地方負担軽減のための地方道路整備臨時貸付金制度（平成24年度までの5年間で5,000億円規模）の創設、高速道路料金の引下げとスマート・インターチェンジ等の整備を図るため、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が保有する高速道路債務を国が

に改められた。

4月の一箇月間、4月末が適用期限であった自動車重量税を除き、特例税率が失効した。その後、地方税等減収補てん臨時交付金に関する法律（平成20年法律第84号）により、軽油引取税、自動車取得税、地方道路譲与税について、特例税率失効期間中の減収を補てんする措置が講じられた。また、平成二十年度における地方道路整備臨時交付金の総額の限度額の特例に関する法律（平成21年法律第2号）により、地方道路整備臨時交付金について、揮発油税収の減額補正に伴う減額を行わず当初予算額を確保する特例措置が講じられた。

21年の第171回国会（常会）では、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律（平成21年法律第28号）⁵⁴とともに、所得税法等の一部を改正する法律（平成21年法律第13号）、地方税法等の一部を改正する法律（平成21年法律第9号）が成立した⁵⁵。21年度から道路特定財源は一般財源化され使途の制限がなくなったが、譲与税等の市町村への配分は道路の延長、面積が基準とされているなど道路特定財源時代の痕跡も残されている。

5. 一般財源化後の自動車関係諸税

（1）燃料課税

道路整備予算が削減され、道路特定財源の一般財源化の議論が高まる頃には、原油価格の高騰に伴いガソリン小売価格が上昇していたこともあり⁵⁶、特例税率の廃止が求められるようになった⁵⁷。これに対し、福田内閣総理大臣は、国、地方合わせて大幅な減収となり、地域の活性化や国民生活に必要な道路整備の推進や住民サービスの見直しなど地方行政への影響、地球温暖化対策への逆行などの理由から税率水準を維持する方針を示していた⁵⁸。

野党が多数を占めていた参議院では、平成19年度をもって道路特定財源を一般財源化し、合わせて特例税率を廃止することを内容とする、揮発油税等の税率の特例の廃止、道路特定財源諸税の一般財源化及び地方公共団体の一般財源

2.5兆円の範囲内で承継する仕組みなどが措置された。

⁵⁴ 道路特定財源制度に関連する条文が削除された。

⁵⁵ 地方道路税（同譲与税）から地方揮発油税（同譲与税）への改称、自動車取得税、軽油引取税の普通税化と使途制限の廃止、地方揮発油譲与税、石油ガス譲与税、自動車重量譲与税の使途制限の廃止が行われた。

⁵⁶ レギュラーガソリンの全国平均の小売価格は、平成19年7月以降140円/ℓ、11月には150円/ℓを超え、20年4月の特例税率の失効時に130円/ℓ台に低下するも、復活後の5月が160円/ℓ、8月に最高185.1円/ℓまで上昇した。（資源エネルギー庁「石油製品価格調査」）

⁵⁷ 第169回国会衆議院本会議録第2号3頁（平20.1.21）など

⁵⁸ 第169回国会参議院本会議録第3号6、10、16、28頁（平20.1.23）

の確保のための関係法律の一部を改正する等の法律案（第169回国会参第1号）が野党から提出され、財政金融委員会で質疑が行われた。

21年8月の衆議院議員総選挙において、民主党は衆議院の単独過半数を上回る議席を獲得したが、その際、選挙公約にガソリン税、軽油引取税、自動車重量税、自動車取得税の暫定税率の廃止を掲げていた。しかし、民主党を始めとする連立政権発足後、鳩山内閣総理大臣は、ガソリン税などのいわゆる暫定税率について、10年間の税率は廃止するが、厳しい財政事情、地球温暖化防止の観点、原油価格が安定している状況⁵⁹などを踏まえ、当分の間の措置として揮発油税等の税率水準は維持することとしたとしている⁶⁰。

また、22年度税制改正では、ガソリンの平均価格が3か月連続して160円/ℓを超える場合にガソリン小売価格が連続3か月にわたり130円/ℓを下回るまでの間、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税の本則税率を上回る部分の課税を停止する措置（トリガー条項）が創設された。その後、東日本大震災の復旧・復興の状況等を勘案して、東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律（平成23年法律第29号）等に基づき、トリガー条項は、別途法律で定める日までの間、適用を停止することとされた。

（２）車体課税

平成9年12月に開催された地球温暖化防止京都会議で、2010年を目途とした先進国の二酸化炭素排出量削減目標を定めた「気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書」が採択され、議長国の日本として、その目標達成手段の一つとして税制の活用が注目された。12年度税制改正の際、自動車重量税、自動車税、自動車取得税の税率を燃費に応じて増減させる「グリーン化税制」が提案された。当時は、道路特定財源であり道路整備など本来の目的以外の使用は認められないこと、自動車販売への影響が懸念されることなど、関係省庁の反対意見が強かったため、自動車重量税、自動車取得税への導入は見送られた⁶¹。13年度税制改正で、環境性能の優れた自動車の税率を軽減し、初回新規登録か

⁵⁹ ちなみに、レギュラーガソリンの全国平均の小売価格は、平成21年9月中旬は129円/ℓであった。（資源エネルギー庁「石油製品価格調査」）

⁶⁰ 第174回国会参議院本会議録第8号7頁（平22.3.10）

⁶¹ 財務省財務総合政策研究所財政史室「平成財政史—平成元～12年度第4巻租税」（2014年）723～725頁。なお、自動車取得税は、昭和50年度から電気自動車等を対象とした低公害車特例、平成11年度から二酸化炭素排出抑制を目的とした低燃費車特例が措置されていた。両特例は、エコカー減税導入後は中古車の取得に限定され、24年度に中古車特例として統合された後、自動車取得税の廃止に伴い、廃止された。

ら一定年数を経過した自動車の税率を重くする措置として、自動車税にグリーン化特例が創設された⁶²。

2008（平成20）年の世界金融危機に伴い、我が国の経済も厳しい状況を迎える中、自動車の買換・購入需要を促進し、自動車市場の後退に歯止めをかけるとともに、我が国が目指すべき低炭素社会の実現につながる措置が求められた。21年度税制改正において、自動車重量税、自動車取得税については、環境性能に優れた自動車の取得・継続保有に係る負担を時限的に免除・軽減するエコカー減税制度が創設された。以後、燃費水準の向上に対応し、より環境性能が優れた自動車の普及を継続的に促す観点から、概ね2年ごとに対象範囲の見直しが行われ、近年は政策インセンティブ機能の強化の観点から重点化されている。

21年12月に民主党から政府に提出された「平成22年度予算重要要点」において、自動車重量税については、暫定分の国分を環境のことも考えながら半分程度の減税を行うことが求められた。22年度税制改正において、10年間の特例税率を廃止した上で、当分の間、電気自動車、ハイブリッド自動車等には本則税率を適用し、単位重量当たりの二酸化炭素排出量が多いガソリン車（自家用自動車）等には本則税率の2倍の税率を設定することとされ⁶³、複数税率化された。また、自動車取得税も10年間の特例税率を廃止した上で、地球温暖化対策の観点から、当分の間、税率水準を維持することとされた。24年度税制改正において、自動車重量税は、地球温暖化対策や国・地方の厳しい財政事情を踏まえて負担軽減を図る自動車に優先順位を付ける観点から、13年経過した自動車を除き特例税率が引き下げられ、税率が細分化された。

24年8月に成立した社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律（平成24年法律第68号）第7条第1号カにおいて、「自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）の観点から、見直しを行う。」とされた。

この税制抜本改革法の趣旨を踏まえ、自由民主党・公明党「平成25年度税制改正大綱」において、①自動車取得税は、2段階で引き下げ、消費税率10%の

⁶² 軽自動車税には、平成26年度税制改正で新規検査から一定年数を経過した軽自動車への重課措置が、27年度税制改正で環境性能の優れた軽自動車へのグリーン化特例（軽課）が創設された。いずれも28年度から実施されている。

⁶³ 地方財政に減収を生じさせないようにするため、自動車重量譲与税の譲与割合は3分の1から1000分の407に引き上げられた。

時点で廃止するとした上で、８％の段階ではエコカー減税の拡充などグリーン化を強化する、②消費税率１０％段階で、自動車税において、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、環境性能等に応じた課税を実施する、③自動車重量税は、エコカー減税制度の基本構造を恒久化するとともに、消費税率８％段階では燃費性能等に応じて軽減する措置を講ずるなどの方針が示された。２６年度以降の税制改正で順次、具体化されていった。

図表５ 自動車重量税の税率構造の推移

	創設・改定	自動車(円／0.5t・年)				軽自動車(円／年)(定額)			
		※	13年未満	13年超	18年超	※	13年未満	13年超	18年超
自家用	S46.12	2,500				7,500(届出時)			
	S49.5	5,000				3,500			
	S51.5	6,300				4,400			
	H22.4	2,500	5,000		6,300	2,500	3,800		4,400
	H24.5	2,500	4,100	5,000	6,300	2,500	3,300	3,800	4,400
	H26.4	2,500	4,100	5,400	6,300	2,500	3,300	3,900	4,400
	H28.4(現行)	2,500	4,100	5,700	6,300	2,500	3,300	4,100	4,400
営業用	S46.12	2,500				7,500(届出時)			
	S49.5	2,500				2,500			
	S51.5	2,800				2,800			
	H22.4	2,500	2,700		2,800	2,500	2,700		2,800
	H24.5(現行)	2,500	2,600	2,700	2,800	2,500	2,600	2,700	2,800

(注１) ※欄は平成21年４月～24年４月までは次世代自動車、24年５月以降はエコカー減税対象車及びそれと同程度の環境性能を有する車両（13年超／18年超を含む。）

(注２) エコカー減税による減免は除く。

(出所) 財務省資料より作成

図表６ 自動車取得税、自動車税・軽自動車税（環境性能割）の税率構造の推移

	創設・改定	自家用自動車	営業用自動車 軽自動車
自動車取得税	S43.7	3%	3%
	S49.4	5%	3%
	H26.4	3%	2%
自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	R1.10	0～3%	0～2%
	R8.4	廃止	

(注１) 税率は取得価額に対する割合

(注２) 自動車取得税について、エコカー減税等による減免は除く。

(注３) 平成20年４月一箇月間は本則税率（３％）のみ適用

(注４) 令和元年10月～２年９月、自家用自動車（軽自動車含む。）の税率を１％軽減

(出所) 財務省資料、総務省資料より作成

（３）消費税率引上げ時の需要変動の平準化策としての見直し

令和元年度税制改正において、消費税率10%への引上げに合わせ、需要を平準化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図るため、自動車税（種別割）の税率区分に応じて税率が1,000円から4,500円引き下げられた。地方税の減収分は、エコカー減税等の見直しや国税から地方税への税源移譲により、財源を確保することとされた。そのうち、国費による地方財源確保策として、自動車重量税の譲与割合の段階的引上げ（都道府県自動車重量譲与税の創設）⁶⁴、揮発油税から地方揮発油税への税源移譲⁶⁵により賄われることとなった。

6. 燃料課税の特例税率の廃止

道路特定財源の一般財源化に際し、所得税法等の一部を改正する法律（平成21年法律第13号）附則第104条第3項第4号において、「自動車関係諸税については、簡素化を図るとともに、厳しい財政事情、環境に与える影響等を踏まえて、税制の在り方及び暫定税率を含む税率の在り方を総合的に見直し、負担の軽減を検討する。」とされた。グリーン化特例、エコカー減税の対象車や一定の経年車を除く自動車を対象とした車体課税の負担は軽減されたが、燃料課税の負担は道路特定財源時代から変わっていない。多くの自動車利用者からは、自動車関係諸税の在り方や税負担の見直しが求められてきた。

令和3年は、コロナ禍からの経済回復に伴ってエネルギー需要が急拡大する一方で、世界的な天候不順や災害、化石資源への構造的な投資不足、地政学的緊張等の複合的な要因によってエネルギー供給が世界的に拡大せず、エネルギーの需給がひっ迫し、同年後半以降、エネルギー価格が高騰した。4年2月に始まったロシアによるウクライナへの侵略を契機に、エネルギーの安定供給やエネルギーコストの面で、世界各国に大きな影響を与えることとなった。4年1月以降、燃料油の卸売価格の抑制のための手当てを通じて小売価格の急騰を抑制し消費者の負担を低減する、燃料油価格激変緩和対策事業が実施された。

6年10月の衆議院議員総選挙を経て衆議院で与党が少数となり政治環境が変化した。第216回国会（臨時会）の12月、国民民主党は、選挙公約で掲げた「手取りを増やす」政策の一環として「ガソリンの暫定税率の廃止」を実現するた

⁶⁴ 地方への譲与割合（都道府県分を含む。）は、令和元年度以降1000分の422、令和4年度以降1000分の431、令和16年度1000分の475、令和17年度以降1000分の490。

⁶⁵ 令和16年度から、いずれも本則税率について、揮発油税率が24,300円/klから24,000円/klへ、地方揮発油税が4,400円/klから4,700円/klへと改められる。

め、揮発油価格高騰時における揮発油税等税率特例停止措置の実施並びに揮発油税等の税率の特例の廃止及び脱炭素社会の実現等に資する税制の構築のための措置に関する法律案（第216回国会衆第3号）を提出した。その後、衆議院での6年度補正予算の採決に当たり、自由民主党、公明党、国民民主党間で、いわゆる「ガソリンの暫定税率」は、廃止することで合意された。

7年の第217回国会（常会）には、日本維新の会から、軽油引取税の税率の特例の廃止に関する法律案（第217回国会衆第12号）、揮発油税及び地方揮発油税の税率の特例の廃止に関する法律案（第217回国会衆第13号）が、立憲民主党から、租税特別措置法及び東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律案（第217回国会衆第26号）、地方税法の一部を改正する法律案（第217回国会衆第27号）が提出された。

6月、会期末を迎え、各党から提出されていたガソリン税関係の法律案を撤回した上で、野党統一の法律案として、租税特別措置法及び東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律案（第217回国会衆第53号）が提出されたが、審査未了（廃案）となった⁶⁶。

7月の参議院議員通常選挙を経て参議院も与党が少数となる中、自由民主党、立憲民主党、日本維新の会、国民民主党、公明党、日本共産党の各国会対策委員長間で「ガソリン暫定税率廃止に関する法案について」が合意された。8月に召集された第218回国会（臨時会）に、租税特別措置法及び東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律案（第218回国会衆第1号）が提出されたが、衆議院で継続審査とされた。

10月、自由民主党総裁選挙後、連立政権の枠組みが自由民主党、公明党から自由民主党、日本維新の会へ変わり、連立政権合意書にガソリン税の暫定税率廃止法案を令和7年臨時国会中に成立させる旨、盛り込まれた。第219回国会（臨時会）の11月には、自由民主党、立憲民主党、日本維新の会、国民民主党、公明党、日本共産党の六党において、5項目からなる「ガソリン税及び軽油引取税の暫定税率の廃止について」が合意された後、租税特別措置法及び東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律の一部を改正す

⁶⁶ 当時、衆議院財務金融委員長は、少数与党下で自由民主党所属議員が委員長を務めていたが、与党が廃止法案の審査に消極的であるとして財務金融委員長解任決議案が提出され、衆議院本会議で可決後、立憲民主党所属議員が委員長に選出された（第217回国会衆議院本会議録第35号1～8頁（令7.6.18））。その後、委員会審査を経て本会議で多数により可決され、参議院に提出された。与党が多数を占めていた参議院では、本会議で趣旨説明・質疑の後、財政金融委員会で質疑が行われたが採決に至らず、会期が終了した。

る法律（令和7年法律第81号）が成立し⁶⁷、12月31日をもって揮発油税、地方揮発油税の特例税率が廃止された⁶⁸。

自動車税・軽自動車税（環境性能割）の廃止⁶⁹については、8年度税制改正法案、8年度予算の年度内の早期成立などとともに、自由民主党・国民民主党党首間で合意され、令和8年度税制改正大綱に軽油引取税の特例税率、自動車税・軽自動車税（環境性能割）の廃止が盛り込まれた。第221回国会（特別会）の8年3月、地方税法等の一部を改正する法律（令和8年法律第2号）が成立し、4月1日、軽油引取税の特例税率、自動車税・軽自動車税（環境性能割）が廃止された。

一連の措置により、税率は、ガソリン課税が53,800円／*kl*から28,700円／*kl*（揮発油税が48,600円／*kl*から24,300円／*kl*、地方揮発油税が5,200円／*kl*から4,400円／*kl*）へ、軽油引取税が32,100円／*kl*から15,000円／*kl*へと、従来の2分の1程度の水準に低下した。その結果、平年度で、揮発油税・地方揮発油税が1兆205億円、軽油引取税が4,687億円、自動車税・軽自動車税（環境性能割）が1,938億円と、国・地方合計1兆6,830億円の減収が見込まれている⁷⁰。なお、自動車利用者の税負担軽減額は、前述の日本自動車工業会の試算条件で計算すると、13年間で約35万円、消費税を含めて約39万円が見込まれる。

自動車重量税に残る特例税率の廃止⁷¹について、高市内閣総理大臣は、国、地方の財政状況、税収の一部を地方公共団体に譲与していること、環境負荷に応

⁶⁷ 施行期日の「令和7年11月1日」から「令和7年12月31日」への変更、揮発油税、地方揮発油税の税率の特例の廃止に伴う経過措置、揮発油税、地方揮発油税の税率の特例の廃止を踏まえた軽油引取税の税率の特例に関する措置、安定財源の確保の方針について、衆議院で修正された。

⁶⁸ 揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税の特例税率が廃止されるまでの間は、令和7年5月以降に燃料油価格激変緩和対策事業を組み直した定額の価格引下げ措置が実施され、11月以降、ガソリン、軽油に対する補助金を特例税率による上乗せ分と同水準まで段階的に拡充された。その結果、軽油は11月27日以降、ガソリンは12月11日以降、特例税率が廃止されたのと同等の価格水準となった。

⁶⁹ 令和7年11月に、国民民主党から自動車税及び軽自動車税の環境性能割並びに自動車税及び軽自動車税の種別割の税率の上乗せに係る特例の廃止に関する法律案（第219回国会衆第3号）が提出され、衆議院で継続審査とされたが、8年1月に召集された第220回国会（常会）冒頭の衆議院解散に伴い審査未了（廃案）となった。第221回国会の6月に、自動車税及び軽自動車税の税率の上乗せに係る特例の廃止に関する法律案（第221回国会衆第16号）が改めて提出されている。

⁷⁰ 令和8年度税制改正の大綱（令7.12.26閣議決定）等

⁷¹ 令和7年11月に、国民民主党から自動車重量税率の上乗せに係る特例の廃止に関する法律案（第219回国会衆第4号）が提出され、衆議院で継続審査とされたが、8年1月に召集された第220回国会冒頭の衆議院解散に伴い審査未了（廃案）となった。第221回国会の6月に、自動車重量税率の上乗せに係る特例の廃止に関する法律案（第221回国会衆第17号）が改めて提出されている。

じた税率を設定していることなどを踏まえ、慎重に対応すべきとしている⁷²。

7. 今後の行方

自動車関係諸税は、自動車税・軽自動車税（環境性能割）の廃止により、9種類から7種類になったものの、複雑であることに変わらない。自動車関係諸税については、自動車重量税法案の審査時、福田大蔵大臣も非常に複雑であり今後の検討課題であると答弁しているが⁷³、半世紀以上に及ぶ。

他方、2050年カーボンニュートラルの実現目標と相まって、排出ガス、環境性能の優れた電気自動車、ハイブリッド自動車などが増加傾向にある。令和7年3月末現在、低公害車全体で1,417.9万台（全自動車比17.1%）であり、そのうち、ハイブリッド車1,365.7万台（同16.5%）、プラグインハイブリッド車28.8万台（同0.3%）、電気自動車が22.2万台（同0.3%）である⁷⁴。乗用車（軽自動車を含む。）の国内販売比率は、ハイブリッド車等の電動車が6年度は55.0%であるが、2035年までに100%とする政府目標を掲げている⁷⁵。その一方で、7年3月末現在の平均車齢⁷⁶は、乗用車が9.44年、トラックなどの貨物車が12.13年、バスなどの乗合車が13.06年と、乗用車は31年連続、貨物車は33年連続で最高値を更新し、高経年化が進行している⁷⁷。

電気自動車等は、燃料課税の負担が小さく、また、エコカー減税などにより車体に係る税負担が軽い。その一方で、特に電気自動車は、ガソリン車より重い道路への負荷が大きく⁷⁸、価格も高い⁷⁹。そのため、電気自動車等の税負

⁷² 第219回国会衆議院本会議録第7号13頁（令7.12.8）

⁷³ 第65回国会衆議院本会議録第10号14頁（昭46.2.23）

⁷⁴ 一般財団法人自動車検査登録情報協会「わが国の自動車保有動向」

⁷⁵ 自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（令7.11）。なお、令和7年度の軽自動車を除く乗用車の新車販売台数247.1万台のうち、電動車は160.5万台で64.9%を占めている（一般社団法人日本自動車販売協会連合会「2025年4月～2026年3月燃料別メーカー別台数（乗用車）」）。

⁷⁶ 各年3月末現在を基準日として、国内でナンバープレートを付けている自動車が初度登録してから経過年の平均を算出したものをいい、人間の平均年齢に相当する。算出に当たっては、基準日の保有台数を初度登録年度別に経過年係数で加重平均している。（一般財団法人自動車検査登録情報協会）

⁷⁷ 一般財団法人自動車検査登録情報協会「わが国の自動車保有動向」

⁷⁸ 重い車両の通行は道路構造物の劣化を早め、構造物の損傷やメンテナンスに係るコストの増額につながる。車両重量が構造物の疲労に及ぼす影響は、舗装で4乗倍、橋を通る車両の重みを橋桁や橋脚に伝える役割を果たすRC床版で12乗倍とされる。電気自動車はガソリン車に比べ、車両重量が20～30%（200～350kg）程度重いとされことから、舗装で約2～3倍、RC床版で約9～23倍、疲労ダメージを与えるとされる。

⁷⁹ 登録車・自家用乗用車の令和6年度新車新規ベースで、非電動車が324万円に対し、ハイブリッド車が352万円、プラグインハイブリッド車が670万円、電気自動車・燃料電池車が700万円とされる。（自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書（令7.11）参考資料45頁）

担の在り方については、公平性、道路損傷への負担等の側面からの課題が指摘されている⁸⁰。電気自動車等への課税方法の一例として走行距離に応じて課税する方式も挙げられている⁸¹。片山財務大臣、林総務大臣のいずれも導入は検討していないとしているが、警戒感も示されている⁸²。

令和8年度税制改正大綱では、自動車関係諸税について、①国・地方を通じた安定的な財源の確保、②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、③二酸化炭素排出量抑制により脱炭素化に向けた取り組みへの積極的な貢献、④受益と負担の対応関係の明確化に加えて、中長期的に経済的・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・簡素な課税の在り方について、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、見直しを行うとの考え方を示している。また、自動車税、軽自動車税について、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車両重量に応じた課税方式を導入するとし、その税率等は9年度税制改正において結論を得るとしている。さらに、パワートレイン間の税負担の公平性の観点から、電気自動車、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し、自動車重量税の特例加算分として車検時に徴収する仕組みを9年度税制改正において法制化するとの方向性が示されている。

8. おわりに

2026（令和8）年2月28日からの米国、イスラエルによるイランへの攻撃に伴う中東情勢の悪化によりホルムズ海峡が長期間、事実上封鎖された。ホルムズ依存度が9割を超える我が国の原油の代替輸送ルートが限られている中、原油及び粗油の輸入量の対前年伸率は4月が63.7%、5月が57.3%の減となるなど⁸³、我が国の国民生活、経済にも影響が生じている。

燃料課税の特例税率、自動車税・軽自動車税（環境性能割）の廃止により、自動車に係る税負担は軽減される。第1次オイルショックに伴う資源節約、消費抑制も特例税率導入の理由の一つであったことを考えると、中東情勢の問題は偶発的であるとは言え、今回の税負担の軽減は対照を成している。

⁸⁰ 令和7年度地方税制改正等に関する地方財政審議会意見（令6.11.26）

⁸¹ 第210回国会参議院予算委員会会議録第2号29頁（令4.10.20）

⁸² 第219回国会参議院予算委員会会議録第5号41～42頁（令7.12.12）、第221回国会衆議院本会議録第5号20、21頁（令8.3.5）

⁸³ 財務省「令和8年4月分貿易統計（速報）」、同「令和8年5月分貿易統計（速報）」。中東地域に限るとそれぞれ67.2%、61.9%の減となる。

燃料の利用効率の観点からは、自家用自動車から公共交通機関への利用の促進が求められる。しかしながら、人口減少、少子高齢化の加速による利用者減に加えて担い手不足も相まって、平成20年度から令和5年度にかけて、路線バスで約23,193km、鉄軌道で約632.9kmが廃止されるなど⁸⁴、地域を支える公共交通も弱体化している。特に地方では、公共交通サービス水準の低下が進んでおり、更なる人口減少・流出の悪循環につながりかねない。高齢者の免許返納、生活拠点（学校、医療機関、商業施設等）の集約・統廃合など、移動の社会的需要は存在しており、地域公共交通の意義は失われたとは言えない。

ところで、従来から道路関係予算と比べて地域公共交通関係予算が少なく、地域公共交通への財政面での拡充が求められている⁸⁵。国・地方ともに厳しい財政制約の下、行政や医療・福祉、商業等、生活に必要な各種機能を一定のエリアに集約化するとともに、各地域をネットワーク化することにより、まちの機能を向上させていくことが求められている。その実現には、公共交通、道路交通の特性を活かした取組が不可欠である。

自動車重量税は、創設時、道路整備財源としてだけでなく様々な交通分野への活用も視野にあったとされる。我が国の経済、社会を取り巻く環境が大きく変化する状況において、自動車利用者の負担軽減のみならず、幅広い視点から自動車関係諸税の在り方について考えていくことも必要であろう。

(内線75180)

⁸⁴ 国土交通省「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会とりまとめ 「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築～関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進～」(令7.12.26)

⁸⁵ 参議院国民生活・経済及び地方に関する調査会では、3年間の調査を取りまとめた調査報告書の決定に当たり行った「誰もが取り残されず希望が持てる社会の構築に関する決議」の中で、「地域公共交通による公益の増進を一層図るため、地域公共交通における官民の役割分担の見直しを検討すること。地域公共交通の公共サービスとしての側面をより重視し、地域公共交通に対する国の果たす役割の強化、各地域における地域公共交通の利便性の向上、必要な財源の確保等について、改めて議論し、所要の見直しを図ること。」を求めている。(第217回国会参議院国民生活・経済及び地方に関する調査会会議録第5号1頁(令7.6.4))