

# 令和8年度与党税制改正大綱（抄）（令和7年12月19日 自由民主党・日本維新の会）

## 第一 令和8年度税制改正の基本的考え方

（略）

「基幹産業」としてわが国経済を牽引する自動車産業は、技術面や国際環境など、大きな変化を迎えている。こうした中、自動車関係諸税の見直しについて、わが国の技術的優位性を踏まえた「マルチパスウェイ」等の自動車戦略や国・地方の安定的な財源確保、カーボンニュートラル目標等を踏まえ、今後、車体課税・燃料課税を含めた総合的な検討を行う。

恒久政策には安定財源が必要との考えの下、揮発油税等の当分の間税率廃止及びいわゆる教育無償化に係る財源確保、防衛力強化に係る財源確保について税制上の対応を行う。

（略）

## 5.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、

- ① C A S E 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み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）環境性能割の廃止

自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、米国関税措置がわ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、令和8年3月31日をもって廃止する。地方税の減収分については、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、国の責任で手当する。

## （3）自動車税及び軽自動車税のあり方

令和10年度以後における自動車税及び軽自動車税のあり方については、その課税趣旨を踏まえつつ、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、令和9年度税制改正において結論を得る。その際、以下の点に留意するものとする。

- ① 地方公共団体における社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業等に係る財源の将来に向けた安定的な確保
- ② 「2050年カーボンニュートラル」目標や2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す政府目標など、脱炭素化等の環境対策に向けた取組みに対する積極的な貢献
- ③ 乗用車における多様な動力源（パワートレイン）の特性・普及状況等を踏まえた公平性の確保
- ④ 現行の自動車税及び軽自動車税におけるバス・トラック等や営業用自動車に対する課税のあり方との整合性
- ⑤ 自動車税及び軽自動車税を負担する自動車ユーザーの理解の増進
- ⑥ 課税庁である地方公共団体や関係機関の課税実務等への影響

総排気量の値を有しない電気自動車（燃料電池自動車を含む。以下（3）において同じ。）の乗用車については、課税趣旨を踏まえた公平性の確保等の観点から、最低税率を一律に適用する現行の自動車税の取扱いを見直し、令和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ては、車両重量に応じた課税方式を導入する。電気自動車の乗用車に対する具体的な税率等は、上記の自動車税及び軽自動車税のあり方の検討と併せて令和9年度税制改正において結論を得る。その際、当該税率の平均的な水準については、電気自動車が、相対的に高い財産的価値や道路損傷性を有する一方で、脱炭素化に向けた取組みに積極的に貢献する観点からは更なる普及が求められていること等を踏まえ、電気自動車以外の自動車における現行の平均税率と同水準とすることを基本とする。

自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例については、現行の措置を2年延長する。

## （4）エコカー減税の見直し

自動車重量税のエコカー減税については、2030年の次世代自動車（電動車、クリーンディーゼル車等）に関する政府目標や2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す政府目標を踏まえ、電動車の一層の普及促進を図る観点から、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を引き上げた上で2年延長する。その際、令和9年5月の引上げに際しては、激変緩和措置を講ずることとする。

今後のエコカー減税の期限到来に当たっては、これまでの実施状況、今後期待される成果や制度の意義についての検証を行う。その際、エコカー減税が果たす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。

また、次のエコカー減税の期限到来に向けて、令和12年度燃費基準に基づく燃費基準の対象とされている電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、燃費値の表示に関する検討等を進めつつ、その結果も踏まえ、エコカー減税における燃費基準の達成度に応じた評価について引き続き検討し、結論を得る。

## （5）利用段階における負担の適正化に向けた課税

利用段階における異なる動力源（パワートレイン）間の税負担の公平性を早期に実現する観点から、技術面及び執行面においてより公平な課税・徴収が可能となるまでの間、道路への負荷等が重量に応じて大きくなることや自動車関係諸税全体の整合性も考慮し、自家用の乗用自動車（二輪の小型自動車を除く。）のうち電気自動車及び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する。

具体的には、納税・徴収実務の簡素化のため、現行の自動車重量税の特例加算分として車検時に徴収することとし、以下を内容とする仕組みを令和 9 年度税制改正において法制化する。

- 自動車ユーザーへの周知期間や円滑な執行に向けた準備期間を確保するため、令和 10 年 5 月 1 日を施行日とし、同日以後に受ける車検から適用する。
- ガソリン車について燃料課税を前払いしていないこととの均衡や取得時の実質的な負担軽減等の観点から、新車の新規検査に係る分について本特例分の課税を免除する。既販車については、経過措置として、施行日以後最初に受ける継続車検に係る分について本特例分の課税を免除する。
- 具体的な税率については、異なる動力源間の税負担の公平性の観点から、ガソリン車についてユーザーが平均的に負担している揮発油税及び地方揮発油税の額を踏まえ、令和 9 年度税制改正において検討し、結論を得る。その際、重量と道路損傷との相関の度合を踏まえ、平均的な重量を超える電気自動車等には応分の負担を求める。他方、平均的な重量を下回る電気自動車等については、電気自動車等の普及との両立や、軽量化に向けた技術開発や自動車ユーザーによる選択を後押しする観点から、過度な負担とならないよう配慮する。プラグインハイブリッド自動車に係る税率については、揮発油税等を一定程度負担していることから、電気自動車に係る税率の 2 分の 1 を目安として設定する。
- 本特例分は、異なる動力源間の税負担の公平性を実現する趣旨で設けることを踏まえ、現行の自動車重量税のエコカー減税は、本特例分には適用しない。

営業用車両及びバス、トラック等の車両の取扱いについては、これらの車両が地域公共交通、物流等の分野において果たしている公共的な役割の重要性や、それを十分に考慮した営自格差等を検討し、令和 9 年度以降の税制改正において結論を得る。

燃料電池自動車及び天然ガス自動車に係る同様の負担のあり方については、今後、検討する。

## （6）軽油引取税の当分の間税率の廃止

令和 7 年 11 月 5 日の自由民主党、立憲民主党、日本維新の会、国民民主党、公明党及び日本共産党の 6 党間での合意に基づき、軽油引取税の当分の間税率を令和 8 年 4 月 1 日に廃止する。

## 7. 揮発油税等の当分の間税率廃止及びいわゆる教育無償化に係る財源確保

揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税の当分の間税率廃止（以下、「当分の間税率廃止」という。）については、令和7年11月5日の与野党6党合意に示された方針の下、安定財源を確保する必要がある。

また、いわゆる教育無償化については、自由民主党・公明党・日本維新の会の実務者がとりまとめた「三党合意に基づく令和8年度以降の高校教育等の振興方策について」（同年10月29日。以下、「高校教育等の振興方策」という。）及び「学校給食費の抜本的な負担軽減（いわゆる給食無償化）について」（同年12月18日）において安定財源確保の方針を示すとともに、上記の合意を踏まえた令和7年末までに結論を得ると決定された所要額に係る安定財源の確保については、同年10月31日に与党として、当分の間税率廃止と合わせて検討を行う旨を確認している。

その上で、令和8年度税制改正では、政策効果等を踏まえた租税特別措置の適正化、税負担の公平性の確保の観点から、

- ① 賃上げ促進税制の見直し
- ② 極めて高い水準の所得に対する負担の適正化措置の見直し
- ③ 教育資金一括贈与に係る贈与税非課税措置の廃止

等を行うこととしており、これらを通じて確保された税収（注1）を当分の間税率廃止及びいわゆる教育無償化に係る安定財源として充てるものとする（注2）。

（注1） ①に伴う地方法人税等の税収や、②の現行制度の税収を含む。

（注2） ③は高校教育等の振興方策の財源に充てる。

この結果、令和8年度税制改正により約1.2兆円（平年度ベース）の財源が確保されることとなる。

これに加え歳出改革等の努力による財源捻出によってもなお不足する財源については、与野党6党合意等を踏まえ、道路関連インフラ保全の重要性、物価動向等やCO2削減目標との関係にも留意しつつ、安定財源を確保するための具体的な方策を引き続き検討し、令和9年度税制改正において結論を得る。

地方の安定財源については、上記の税制措置による地方増収分を活用するほか、具体的な方策を引き続き検討し、令和9年度税制改正において結論を得る。

安定財源を確保するまでの間も、安易に国債発行に頼らず、つなぎとして、税外収入等の一時財源を確保して対応するとともに、地方の財政運営に支障が生じないよう、地方財政措置において適切に対応する。