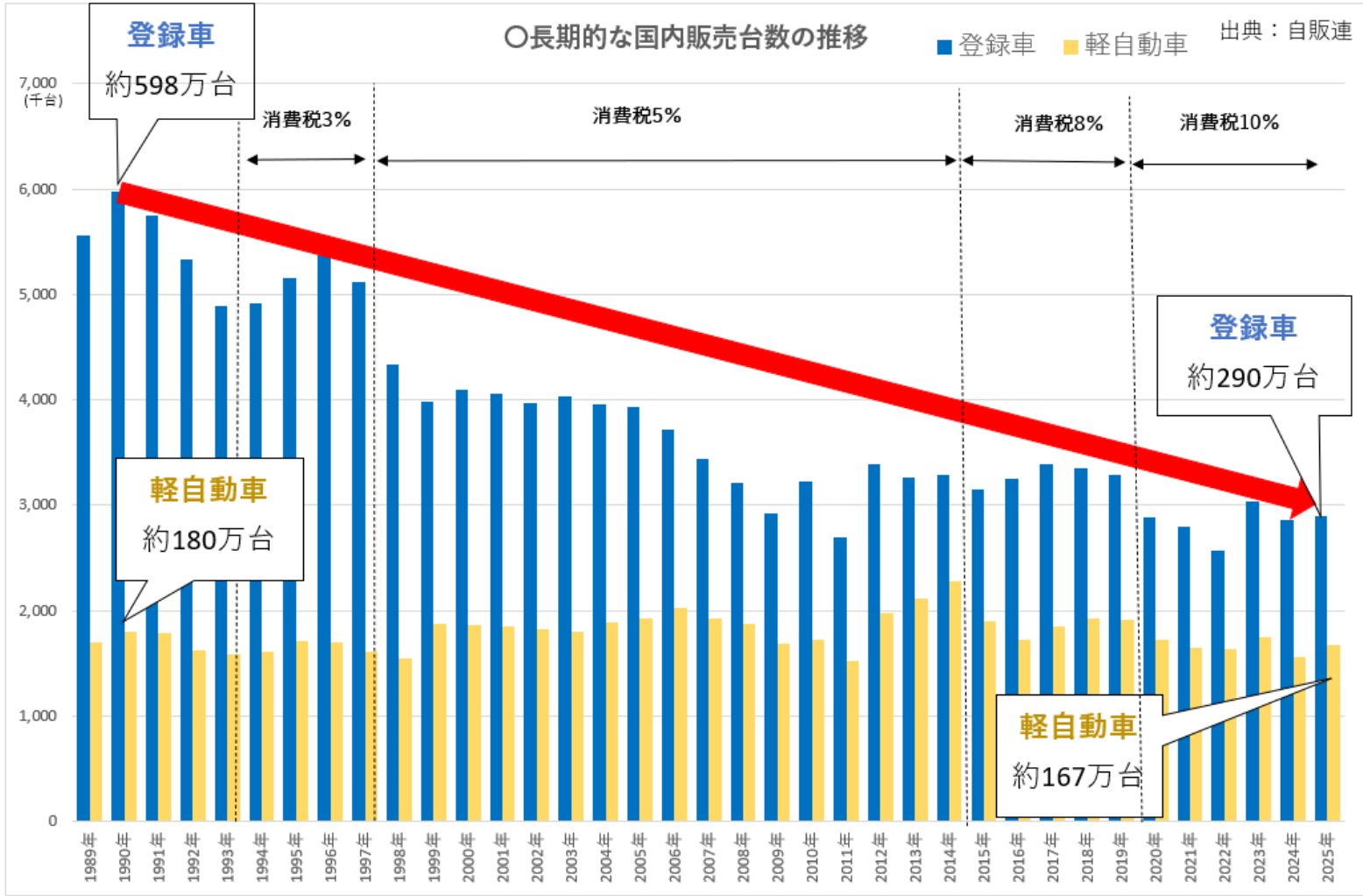
令和９年度
税制改正等に関する要望書

令和８年(2026年)９月

一般社団法人日本自動車販売協会連合会愛知県支部
愛知県自動車販売店協会

Ⅰ．国内自動車市場の活性化①　　市場半減 ― 過重な車体課税が招いた国内市場の長期低迷

登録車の国内販売台数は、1990年に約598万台であったが、足元では2025年の販売台数が約290万台とピーク時からおおむね半減となった。過重な車体課税に加え、消費税率の引き上げが大幅な落ち込みを誘発し、長期的な低迷に繋がっている。



①1989年4月
- 物品税を廃止し、消費税を導入
  普通乗用車23%→6%
  小型乗用車18.5%→6%
- 自動車税（３ナンバー車）の税率引上げ

②1992年
- 消費税の経過措置（6%→4.5%）

③1994年
- 消費税の経過措置を廃止（4.5%→3%）

④1997年4月
- 消費税増税（3%→5%）

⑤2008年
- リーマンショック

⑥2009年4月～10年9月
- 第1次エコカー補助金

⑦2011年3月
- 東日本大震災

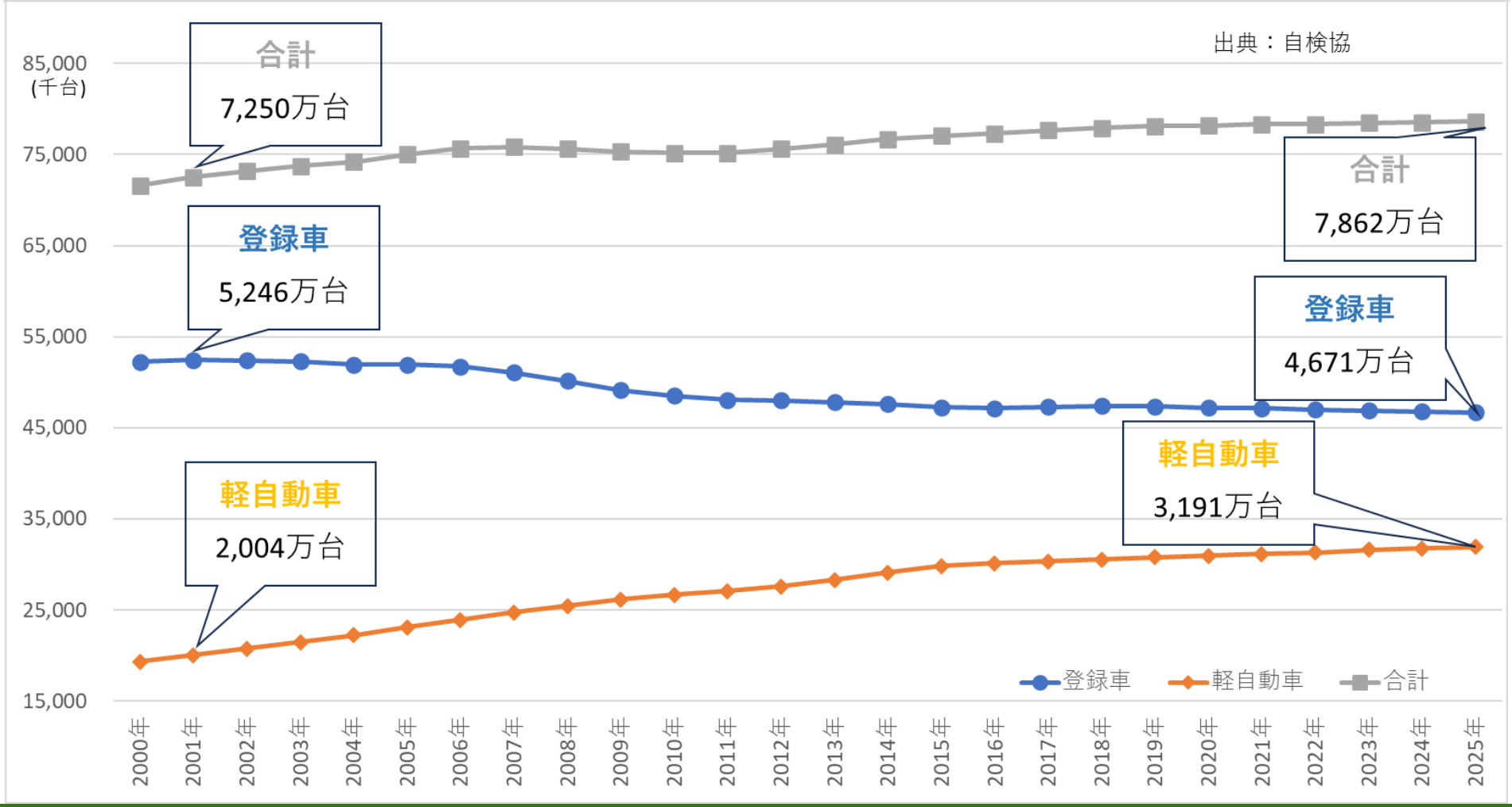
⑧2011年12月～12年9月
- 第2次エコカー補助金

⑨2014年4月
- 消費税増税（5%→8%）

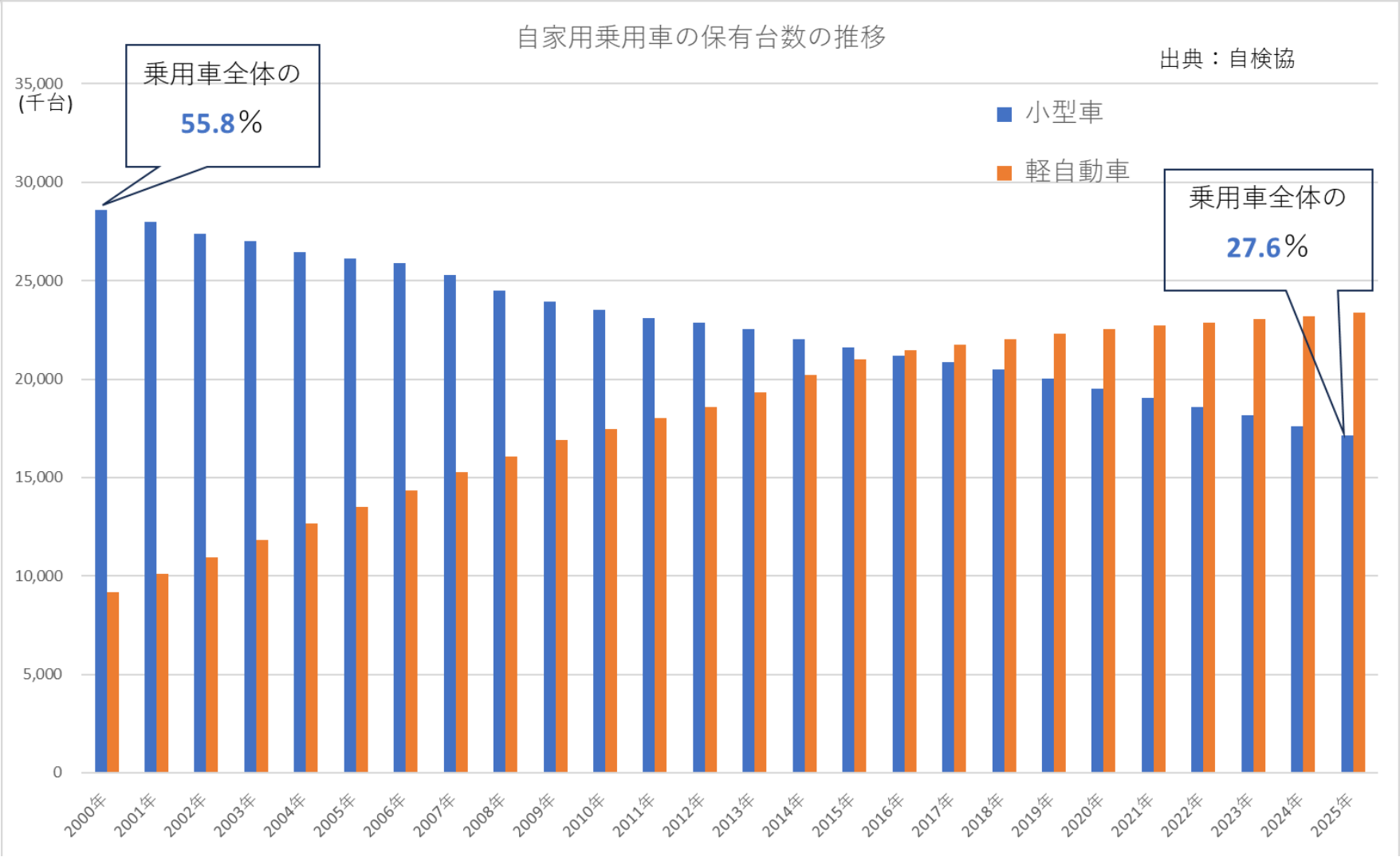
⑩2019年10月
- 消費税増税（8%→10%）
- 自動車税額引下げ

⑪2020年1月～2023年4月
- 新型コロナウイルス感染症

登録車の保有台数はピーク時から既に1割以上減少している。税負担が軽減されなければ、引き続き、登録車の保有は減少し、総保有台数も減少していくものと考えられる。他方で、税負担の軽い軽自動車の保有台数は2001年から1.5倍以上に増えており、軽自動車にシフトしてきている。

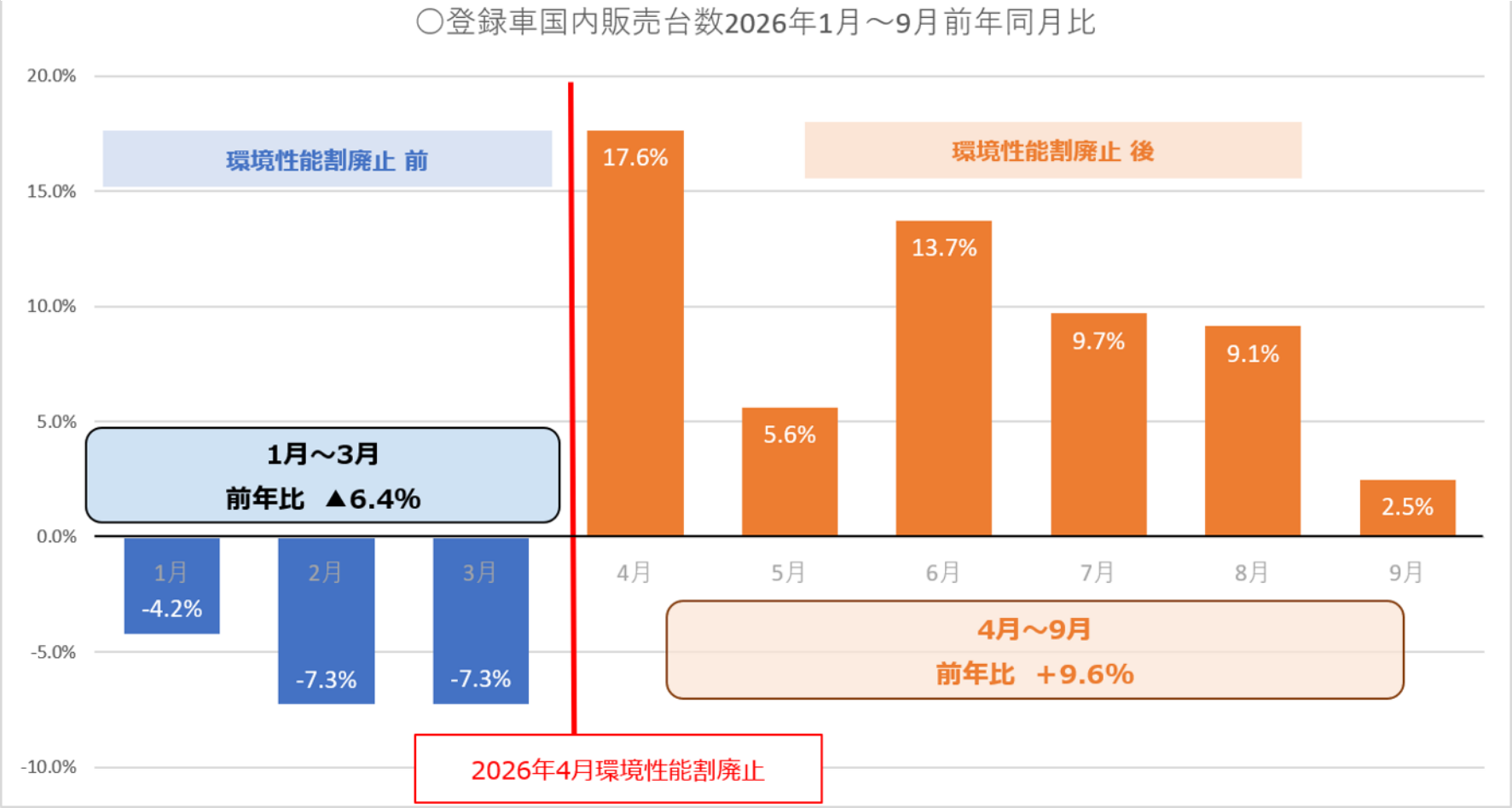


特に、登録車においてボリュームゾーンとなっている自家用小型乗用車(５ナンバー)の保有台数は大幅な減少傾向となっている。
他方、自家用軽乗用車は増加傾向で推移している。



自動車税環境性能割の廃止後、登録車市場は前年を上回る伸びを示しており、取得時の税負担軽減が販売台数の増加に大きな効果をもたらしたと考えられる。自動車ユーザーの負担を軽減し、買換えを促進することは、国内自動車市場の持続的な成長と競争力の強化につながるものと考えられる。

自動車税環境性能割の廃止前後の登録車国内販売台数の推移（2026年1～9月前年同月比）



国内の販売が縮小する中で、生産についても減少が進み、2025年の国内生産台数は1990年比で約4割減となっている。さらに、中東情勢の悪化等、国際情勢の不確実性が増す中、自動車メーカー各社の減産及び海外移転が進めば、産業空洞化は不可避。国内生産及び雇用の維持のためには、国内自動車市場の再生による内需拡大が不可欠。

自動車関連就業人口557万人（2025年）
(全就業人口の8.2%)

製造部門 …… 877,000人



- 自動車製造業（二輪自動車を含む） …… 208,000人
- 自動車部分品・付属品製造業 …… 644,000人
- 自動車車体・付随車製造業 …… 25,000人

関連部門 …… 368,000人



- ガソリンステーション（燃料小売業） …… 294,000人
- 損害保険 …… 7,900人
- 自動車リサイクル …… 1,700人
- 駐車場業 …… 64,000人

利用部門 …… 2,793,000人



- 道路貨物運送業 …… 1,777,000人
- 道路旅客運送業 …… 476,000人
- 運輸に付帯するサービス業等 …… 387,000人
- 自動車賃貸業 …… 50,000人
- 郵便業 …… 103,000人

資材部門 …… 524,000人



- 電気機械器具製造業 …… 95,000人
- 非鉄金属製造業 …… 19,000人
- 鉄鋼業 …… 104,000人
- 金属製品製造業 …… 40,000人
- 化学工業（塗料含む）、繊維工業、石油精製業 …… 34,000人
- プラスチック・ゴム・ガラス …… 158,000人
- 電子部品・デバイス製造業 …… 34,000人
- 生産用機械器具製造業 …… 5,000人
- 情報サービス業 …… 36,000人

販売・整備部門 …… 1,009,000人

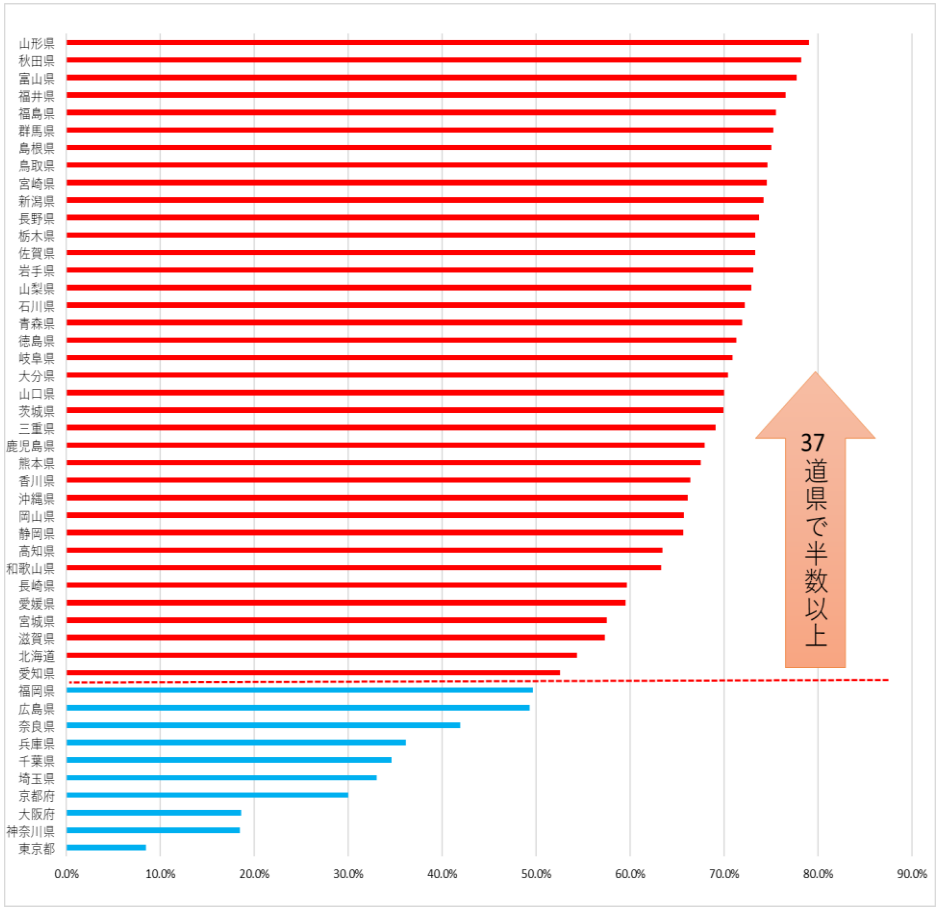


- 自動車小売業（二輪車含む。新車・中古車・自動車部分品・附属品、等） …… 568,000人
- 自動車卸売業（二輪車含む。中古車・中古部品・自動車部分品・附属品、等） …… 221,000人
- 自動車整備業 …… 220,000人

出典：自工会

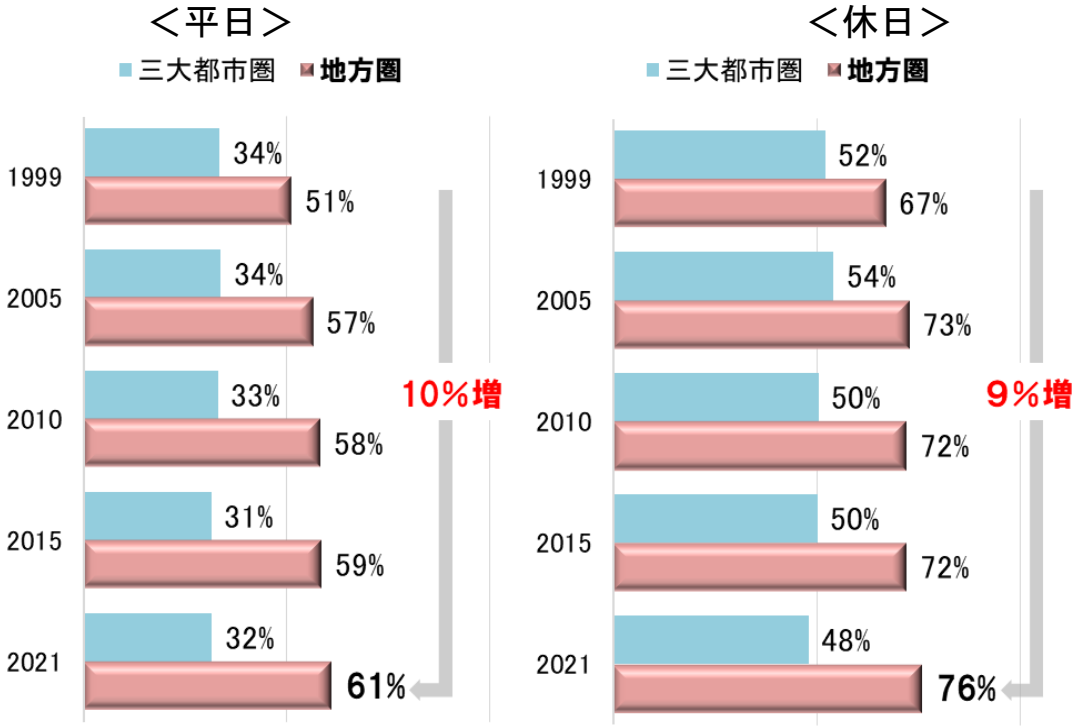
公共交通機関の乏しい地方部ほど、自動車の役割は益々重要となる。
自動車は、37道県で半数以上の人が通勤・通学で使用。移動手段における自動車の割合は、地方部において増加傾向にあり、自動車が移動の要となっている。

通勤・通学で自家用車のみを使用している割合（都道府県別）



出典：令和2年国勢調査

移動手段　自動車の分担率



出典：国土交通省　全国都市交通特性調査
✓「全国都市交通特性調査（パーソントリップ調査）」は、都市における人の移動に着目し、世帯や個人に関する情報と1日の移動をセットで調査することにより「どのような交通手段で移動しているか」などを把握
※交通分担率とは、人が目的地に移動する際にどのような交通手段を利用したかの割合
※自動車＝乗用車・軽自動車・レンタカー・カーシェアリング・タクシー等。（バスは含まれない）

路線バスの廃止などの公共交通の縮小により、「交通空白地区」が全国で拡大。
地方では、自動車が、通勤・通学、買い物、通院などの日常生活を支える不可欠な移動手段となっている。

バスや鉄道の利用が難しい「交通空白」地区が全国で2,740か所（国交省）

国土交通省が「交通空白解消本部会議」（2026.6.10）において、**公共交通機関の利用が難しい交通空白地区が**去年から683か所増加して、**全国2,740**か所あると発表。
「**交通空白は**地域と個人の成長の機会を奪い、**見えない壁として地方の生活や経済に大きな影響を与えている。「交通空白」解消に向けた取組は、地域の将来を切り拓く、成長戦略の一翼を担う取組**である」（談：金子国交大臣会見、2026.6.10）

	地区数 (自治体数)	居住人口 ／全人口 (%)	面積 ／国土面積(%)
「交通空白」地区	R7 2,057 → R8 2,740（＋683） (717自治体→892自治体：＋175)	17,207千人 （13.9%）	115,737㎢ （31.4%）

出典：国土交通省2026年「交通空白」リストアップ調査

「交通空白地区」とは：都市部では駅から半径500m以上、バス停から半径300m以上、
地方では駅から1000m以上、バス停から500m以上離れた地域

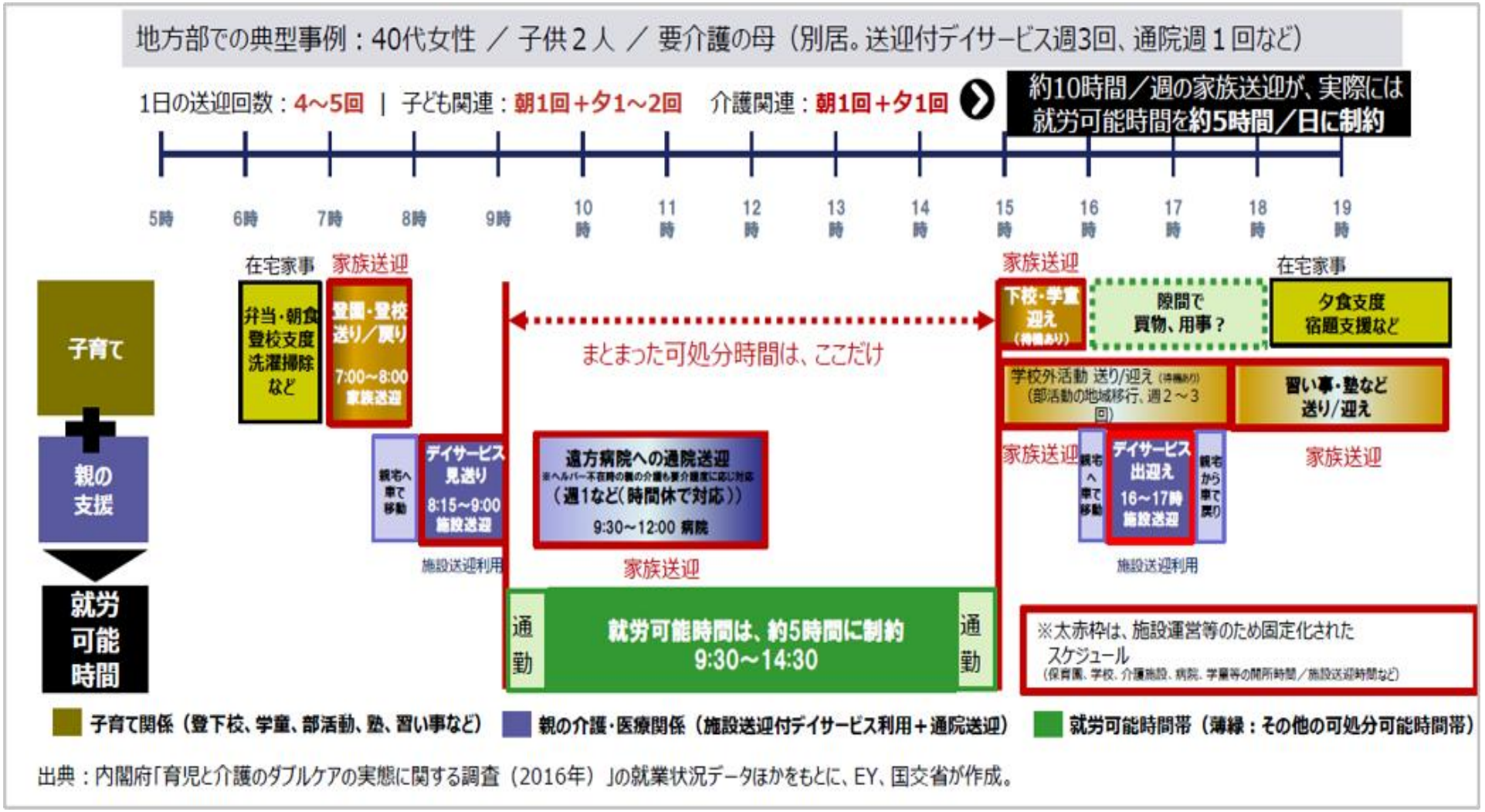
路線バスの廃止キロの推移

（単位：km）

	完全廃止
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
2023年度	2,496
2024年度	3,887
計	18,706

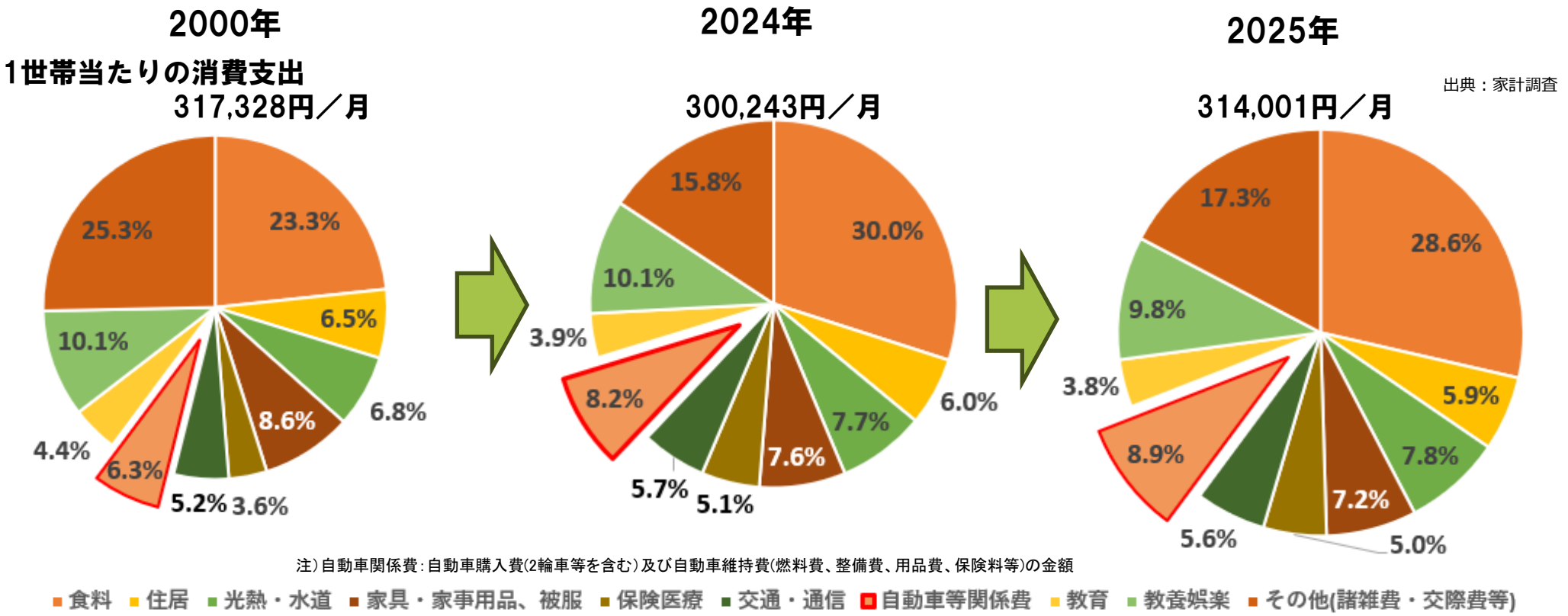
出典：国土交通省　令和8年度交通政策白書

地方部において、子育てと介護を同時に担う世帯にとって、自動車が無ければ生活そのものが成り立たない。<u>自動車への税負担をさらに高めることは、少子高齢化対策や人手不足対策に逆行</u>する。

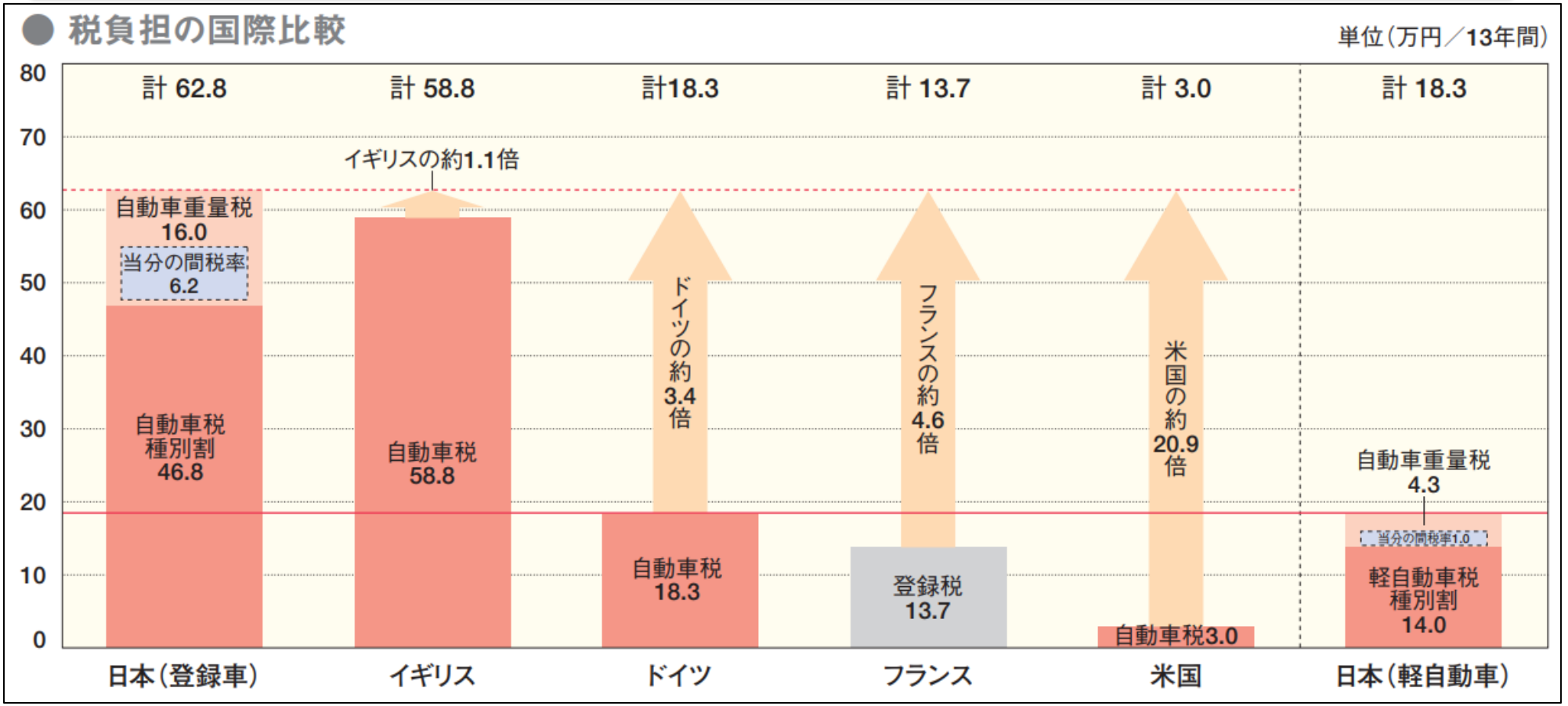


出典：内閣府「育児と介護のダブルケアの実態に関する調査（2016年）」の就業状況データほかをもとに、EY、国交省が作成。

物価高が続く中、消費支出に占める自動車関係費の比率は、2000年の6.3%から2025年には8.9%へと増加して家計を圧迫している。
特に、複数保有世帯の多い地方部では、自動車関係費の負担増が自動車の購入や買換えの抑制につながり、地域住民の移動や生活に大きな影響を及ぼす懸念がある。
自動車ユーザー全体の実質的な負担増を生じさせないことが重要である。



日本の登録車の負担は、欧米諸国と比較して最大20.9倍。グローバルスタンダードに近い軽自動車の負担水準をベースに登録車の税負担の軽減が必要。



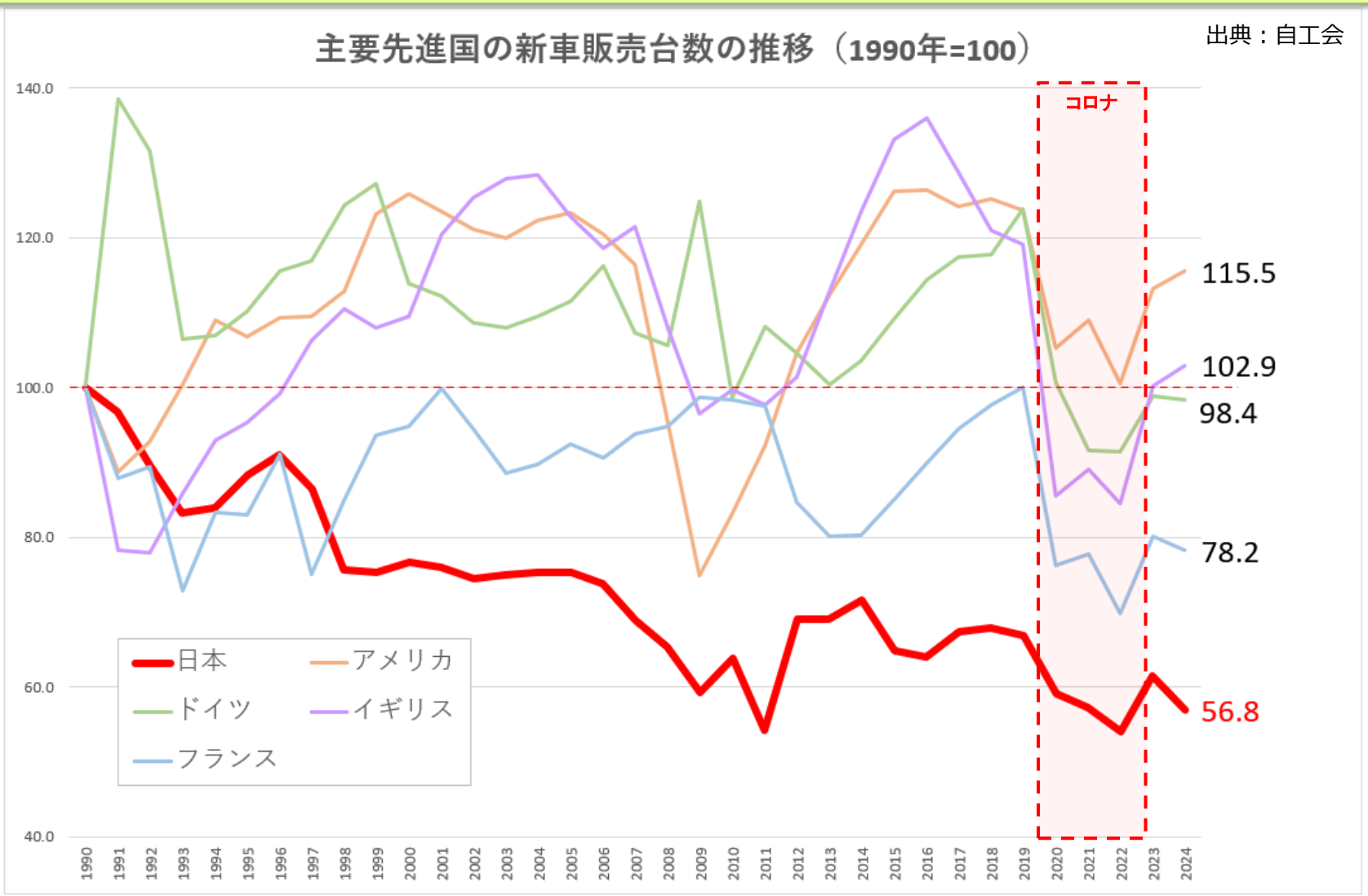
出典：自工会

※2026年4月時点の税体系に基づく試算
※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず
※前提条件：①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③WLTCモード燃費値 20.2km/ℓ（CO2排出量115g/km）④車体価格318万円（軽は162万円）⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥13年間使用（平均使用年数：自検協データより）⑦為替レートは1€＝¥176、1£＝¥206、1＄＝¥152（2025/4～2026/3の平均）
※自動車固有の税金に加え、以下のとおり付加価値税等も課税される。（日本の場合は消費税、米国・ニューヨーク市の場合は小売売上税）日本（登録車）31.8万円、イギリス63.6万円、ドイツ60.4万円、フランス61.6万円、米国28.2万円、日本（軽自動車）16.2万円

Ⅱ．自動車ユーザー負担の軽減・簡素化⑥　主要先進国で際立つ日本市場の長期下落

主要先進国において、日本だけが長期的な下落傾向が続く。過重な車体課税の軽減等、積極的な政策対応による新車需要の底上げが求められる。国民所得が伸びない中、消費税も含めた車体課税について増税が繰り返されていることが主たる原因ではないか。

出典：自工会

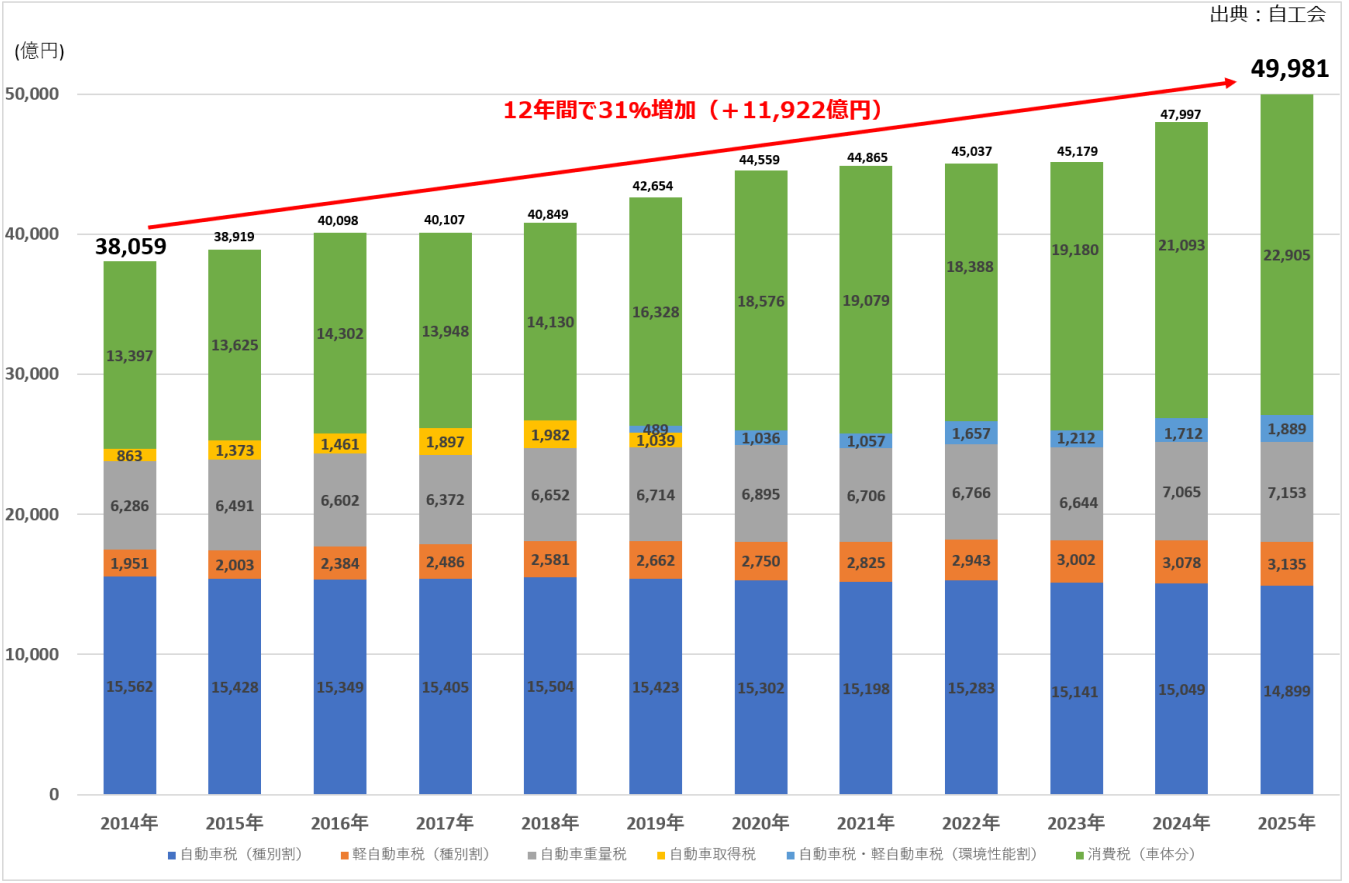


自動車ユーザーは、取得・保有・走行の各段階で複雑かつ過重な税負担を強いられている。販売台数が減少する状況にあっても、車体からの税収は増加しており、自動車ユーザーにとって過重な負担。抜本的な軽減・簡素化が求められる。

○自動車関係諸税の概要（2025年）

	税目	国税・地方税	税収（億円／2025年）	使途
取得段階	自動車税・軽自動車税（環境性能割）	都道府県税	1,889	一般財源
	消費税（車体）	国税・地方税	22,905	一般財源
保有段階	自動車税（種別割）	都道府県税	14,899	一般財源
	軽自動車税（種別割）	市町村税	3,135	一般財源
	自動車重量税	国税	7,153	一般財源（元道路特定財源）
車体課税計			**49,981**	
走行段階	揮発油税	国税	19,760	一般財源（元道路特定財源）
	地方揮発油税	国税	2,114	一般財源（元道路特定財源）
	軽油引取税	都道府県税	8,997	一般財源（元道路特定財源）
	石油ガス税	国税	80	一般財源（元道路特定財源）
	消費税（燃料）	国税・地方税	11,093	一般財源
燃料課税計			**42,044**	
総合計			**92,025**	

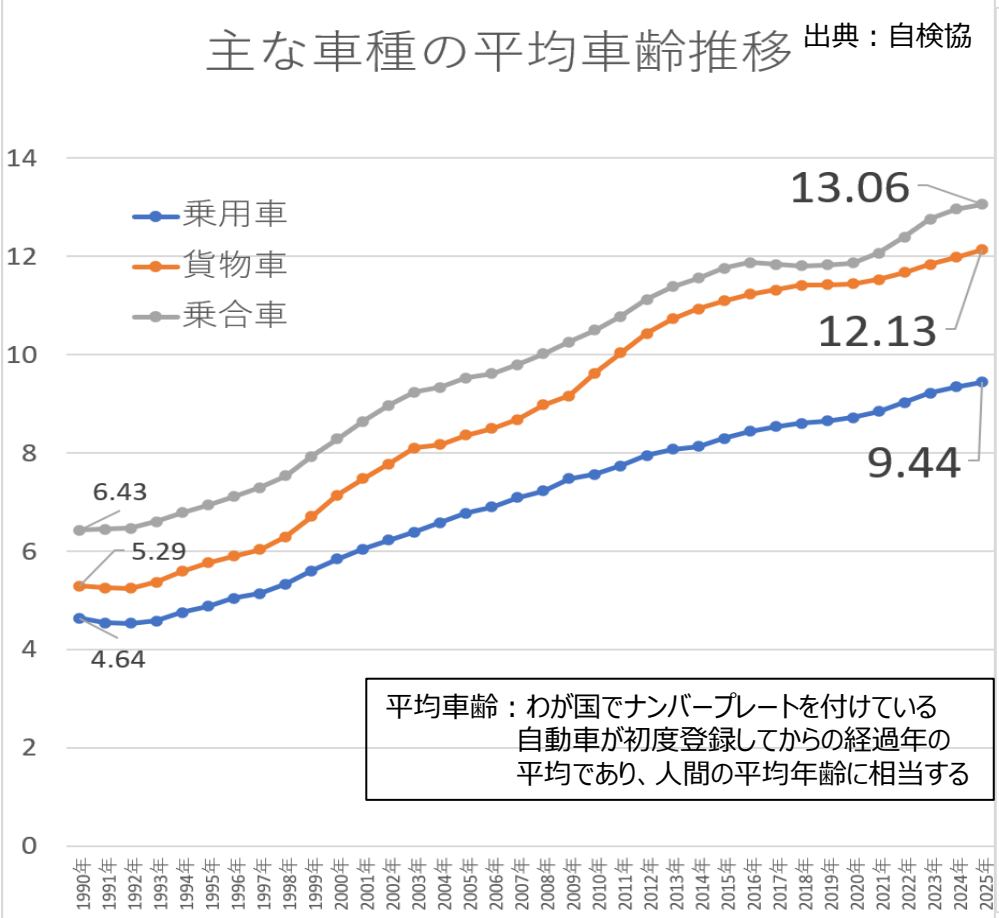
○車体課税の推移



乗用車の平均車齢は9.44年（2025年3月末）で、33年連続で長期化が進んでいるほか、平均使用年数も約13年と長期化。車の性能向上もあるが、国民の所得水準が伸びず、家計への圧迫が続いている中、環境性能の良い新しい車への買換えが進まず、保有台数における電動車比率も高まらないものと考えられる。

主な車種の平均車齢推移

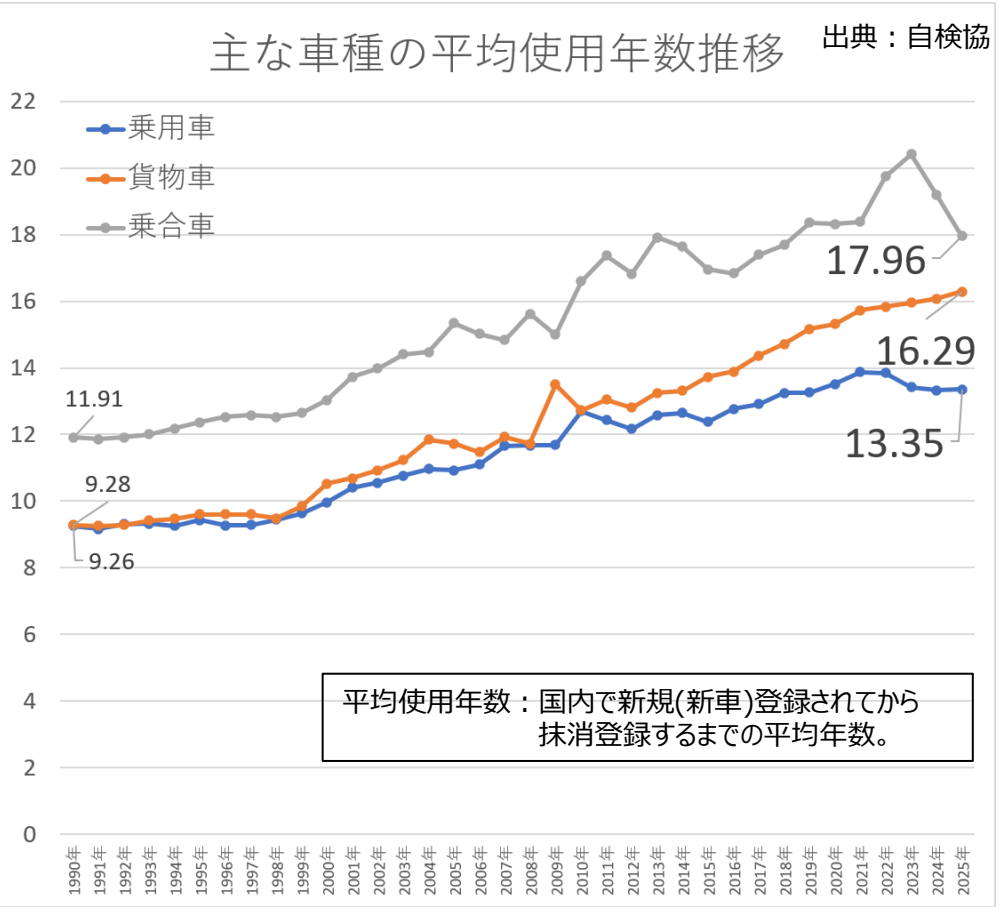
出典：自検協



平均車齢：わが国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の経過年の平均であり、人間の平均年齢に相当する

主な車種の平均使用年数推移

出典：自検協

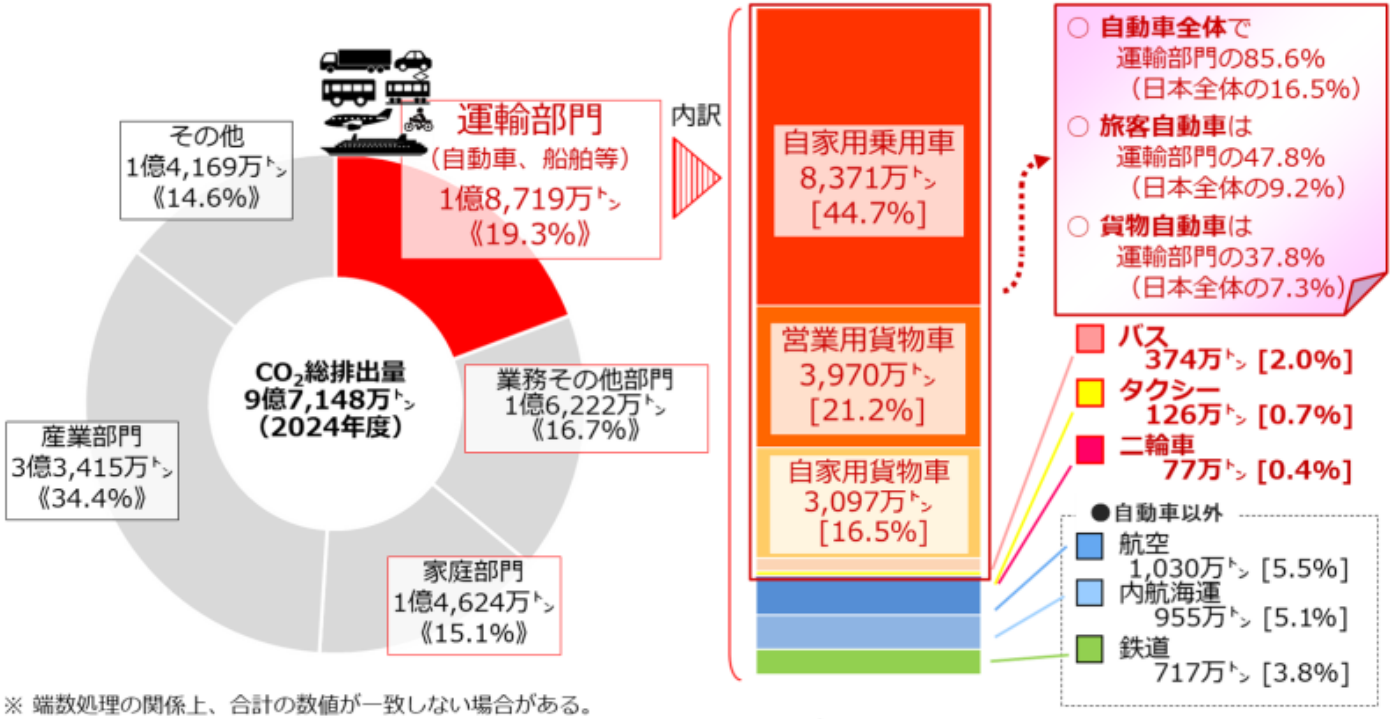


平均使用年数：国内で新規(新車)登録されてから抹消登録するまでの平均年数。

自動車の走行時におけるCO_2排出量は日本全体の約16.5%（2024年）を占めており、カーボンニュートラルの実現には、環境性能の高い電動車への買換えが不可欠。

運輸部門における二酸化炭素排出量

出典：国土交通省

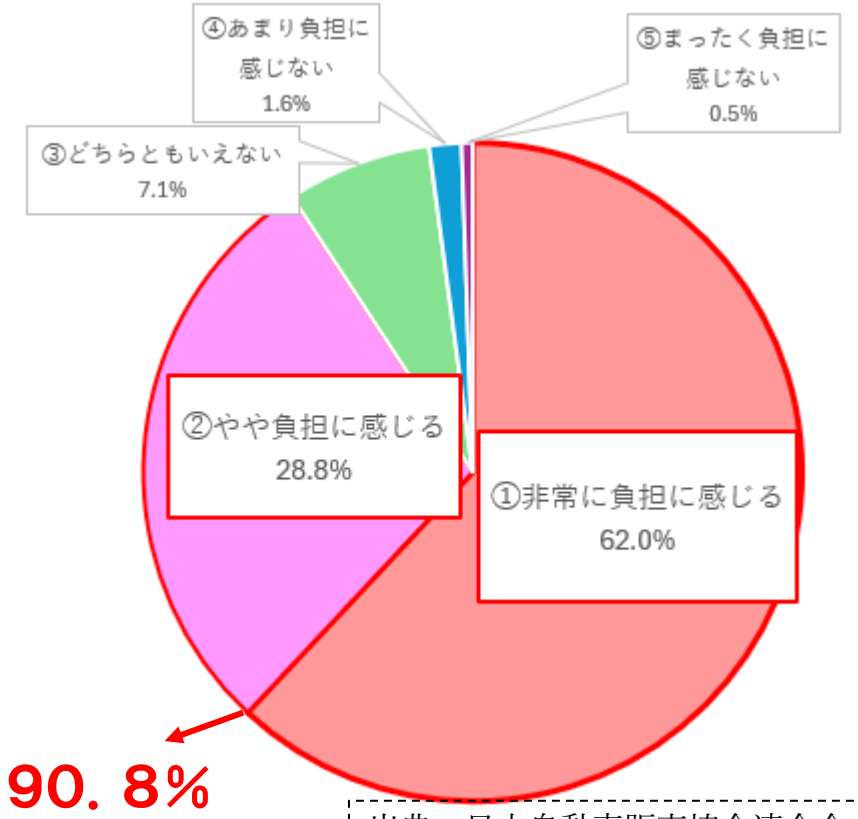


※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2024年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。
※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

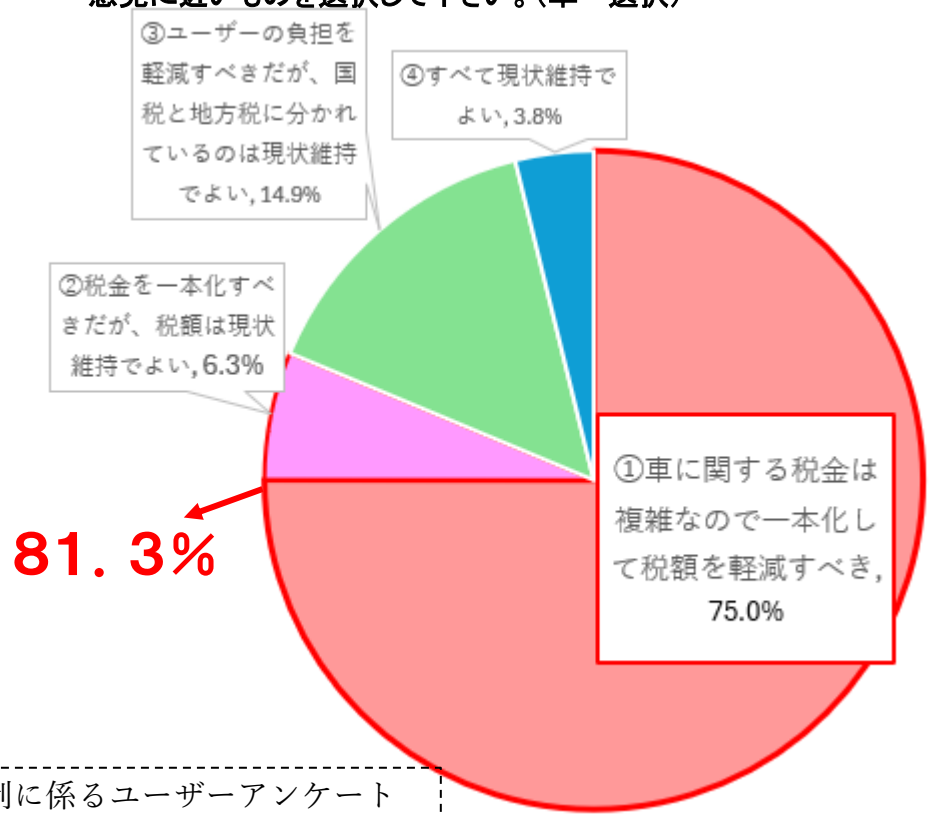
Ⅳ. 自動車ユーザーの声①　税負担への不満は9割　国税・地方税一本化への支持は8割

自動車ユーザーの90.8%が「クルマの税金に負担を感じる」と回答しているほか、81.3%が車体課税の一本化を求めており、自動車関係諸税の軽減・簡素化はユーザーの切実な声である。

Q　自動車にかかる税金の負担感を教えてください。（単一選択）



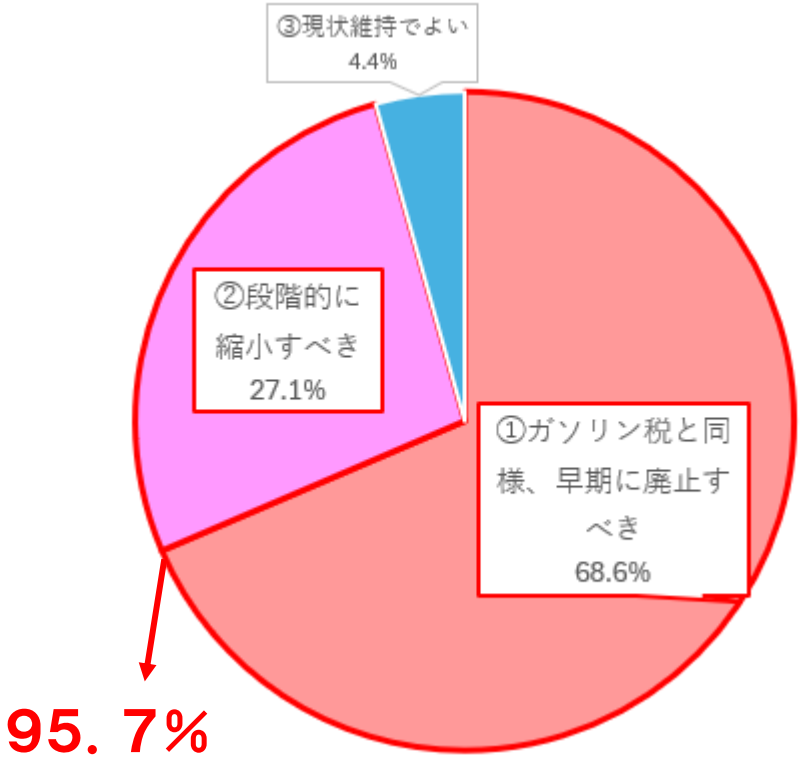
Q　現行の制度では、税目ごとに国税と地方税に分かれており、納付のタイミングや納付先、税額も異なります。この制度についてあなたの意見に近いものを選択して下さい。（単一選択）



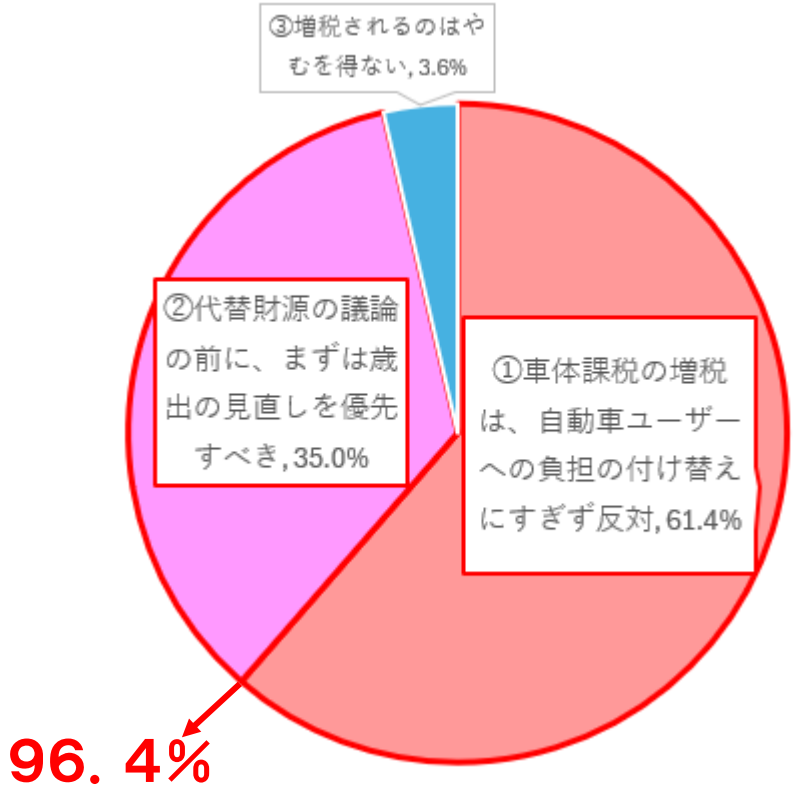
出典：日本自動車販売協会連合会　自動車税制に係るユーザーアンケート
・調査対象：全国の自動車ディーラーに来店された自動車保有者
・調査方法：チラシQRコードを使用し店頭で回答
・調査期間：2026年5月7日～8月31日
・有効回答者数：41,182件

自動車ユーザーの95.7%が自動車重量税の暫定税率の廃止・縮小を求めている。
また、96.4％が自動車税環境性能割や、ガソリン税暫定税率の減税分の車体課税への付け替えに反対している。

Q　昨年12月末をもってガソリン税の暫定税率が廃止されましたが、自動車重量税にも暫定税率が50年以上課せられたままになっています。これについてあなたの意見に近いものを選択して下さい。（単一選択）



Q　本年3月末に廃止された自動車税環境性能割や昨年12月末に廃止されたガソリン税暫定税率の減税分を、自動車税や自動車重量税などを増税することで取り返そうという議論があります。これについてあなたの意見に近いものを選択して下さい。（単一選択）



1．国内自動車市場の活性化

登録車の国内市場の縮小が続けば、自動車産業の空洞化は不可避。
国内の雇用を守り、日本の競争力を強化していくには、国内自動車市場の再生が不可欠である。

①自動車税環境性能割やガソリンの暫定税率廃止は販売増に大きく貢献しており、これら代替財源を車体課税に求めるのは断固反対

代替財源を車体課税に求めることは減税効果を相殺。自動車ユーザーの理解は得られず、国内自動車市場の活性化に逆行。

②市場活性化につながる保有課税への転換

保有課税の見直しの際には、自動車ユーザーの実質的な負担軽減を通じて新車への買換えを促進し、国内自動車市場の活性化につながる税制にすべき。

2．保有課税の見直し、カーボンニュートラルの実現

物価高騰により国民の家計負担が増す中、今必要なのは自動車への更なる負担増ではなく、複雑かつ過重な税体系を抜本的に見直し、ユーザー負担の軽減・簡素化を図るべき。また、カーボンニュートラルの実現には、保有ベースで環境に優しい車への買換えが進むことが不可欠。

①保有課税のグリーン化による買換え促進税制の実現

現行の保有課税（自動車税及び自動車重量税）は、統合を視野に入れた一体的な見直しにより、課税標準を重量に統一して、環境性能に応じて評価する仕組みを構築し、環境性能の高い車への買換えを促進する税制にすべき。
見直しに際して、自動車税の月割課税及び自動車重量税の暫定税率を即刻廃止すべき。

②EV等の普及促進に配慮した自動車重量税特例加算分の見直し

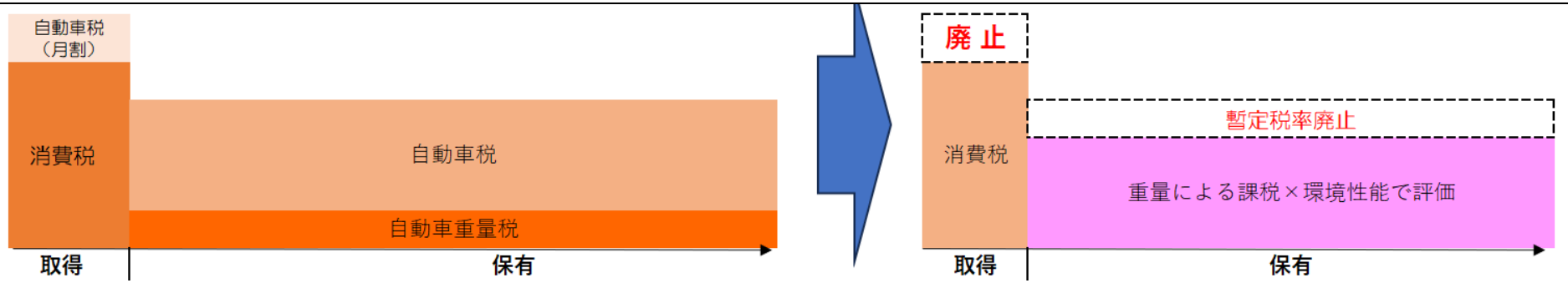
自動車重量税の特例加算分については、EV等の普及を阻害しないよう、最低限の負担水準にすべき

③軽自動車並みの負担水準の実現

グローバルスタンダードに近い軽自動車の負担水準をベースに、登録車の税負担を軽減すべき。特に、ボリュームゾーンである小型車に対する負担軽減が不可欠。

④走行距離課税の導入には断固反対

地方への負担増、カーボンニュートラルへの逆行につながる新税の導入には断固反対。



1．カーボンニュートラル実現に向けた予算要望

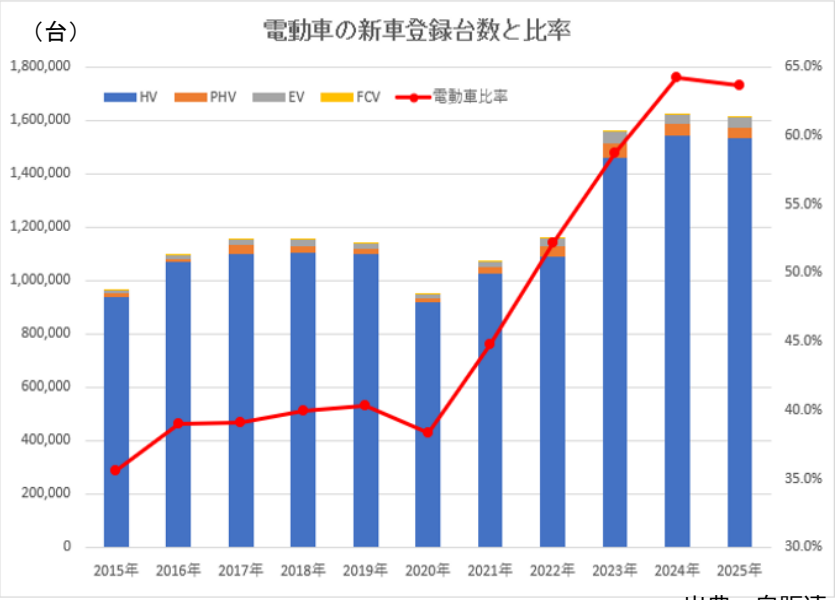
①CEV補助金の拡充。

②充電・充てんインフラ設備への補助金の拡充。

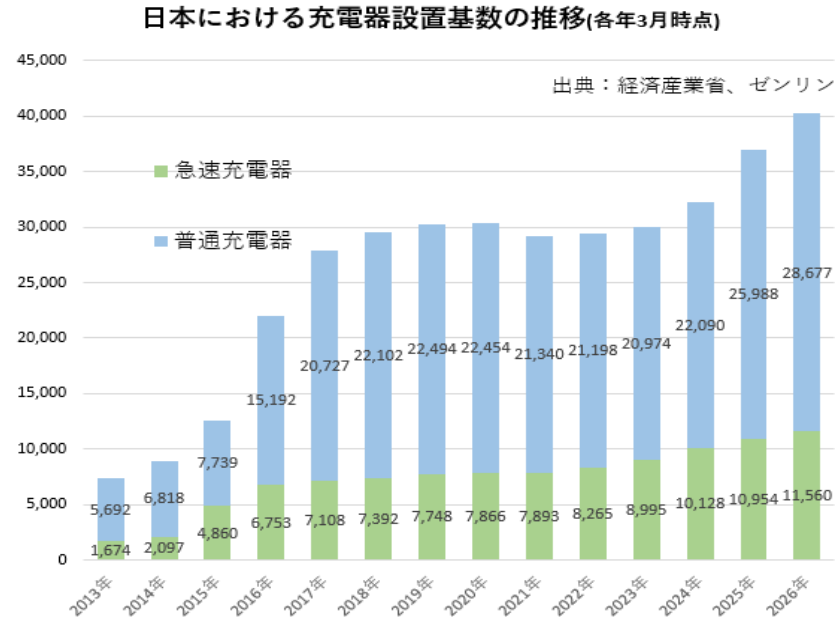
⇒電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、
燃料電池自動車が持続的に使用できる環境構築の実現

2．災害時における地方公共団体への電動車等の提供・貸出に対する支援

地方公共団体等と災害時に電気自動車を提供する等の協定を締結し、現実に災害時に提供された電動車等について、自動車税を減免すべき。



出典：自販連



国内市場の活性化による「強い経済」の実現

「重点投資17分野」に位置づけられる半導体の国産化やGXの推進などの投資の効果を経済成長に結びつける最大の受け皿は、自動車関連産業である。同産業を税制面から継続的に支援することが不可欠である。

新車需要を喚起し、国内自動車市場の活性化と経済成長を実現し、その成果を税収増へつなげることは、「強い経済」の実現を掲げる政府の方針にも合致する。

