全国的な政策推進・政策実現に向けて
～自動車総連地方政策～

２　０　２　２　年　６　月
全日本自動車産業労働組合総連合会
（　自　動　車　総　連　）

■本日の目次

◆ 自動車関係諸税に関する取り組み

- 取り組みの意義、魅力あるまちづくりの推進
- 令和５年度税制改正に向けた要望のポイント

◆ 2050年カーボンニュートラル実現に向けて

- 自動車総連の受け止め
- カーボンニュートラルを進めるにあたって

◆ グリーンリカバリーを通じた地域経済活性化

- 魅力あるまちづくりに向けた取り組み
- 具体的要望項目（自動車関係諸税・デジタル化・グリーンリカバリー）

自動車関係諸税に関する取り組み

複雑且つ過重で不条理な自動車税制の解消

「国民負担の軽減」と「公正な税制」

生活減税

消費税率引上げに対する国民の家計負担の軽減（特に地方での軽減）

雇用対策

地方を含め、広く日本の雇用を支える自動車産業の活性化

経済対策

日本の基幹産業である自動車産業が生み出す経済波及効果

車社会の未来創設

誰もが自由で安全な移動を享受できる道路交通社会の実現

「簡素化・負担の軽減」を図るべき！

■令和５年度税制改正に向けた要望のポイント

自動車関係諸税を取り巻く環境

◆ 取得・保有・走行段階における複雑かつ過重な税負担が継続

◆ **政府より、令和5年度税制改正にて抜本的に見直すことが明記**

◆ 2050年カーボンニュートラル実現に向けた電動車普及促進

将来の環境技術に対するユーザー負担と地域独自の魅力ある「まちづくり」を勘案すると、

自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減が、これまで以上に必要かつ重要な取り組み

複雑かつ過重で不条理な自動車税制の解消を前提に、以下を要望

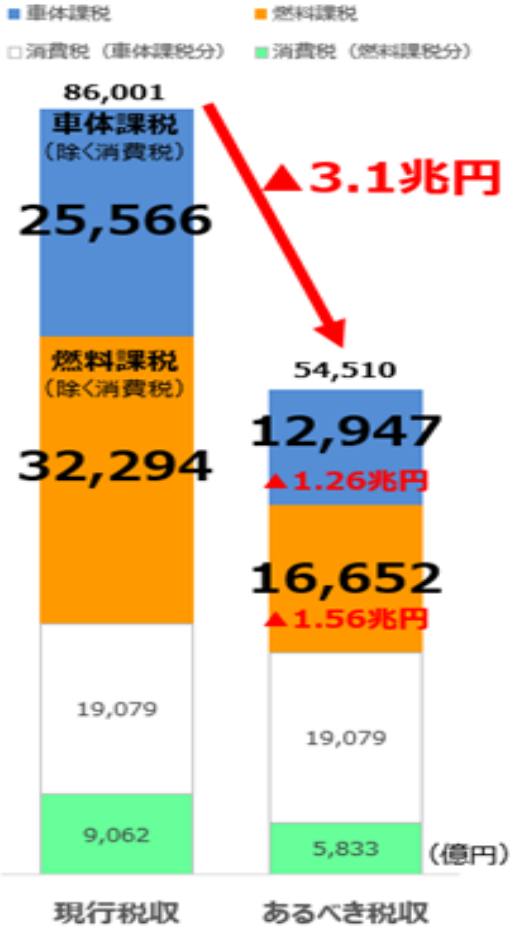
自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減に向けた抜本改革
一般財源化により課税根拠を喪失していることに鑑み、
税目の使途を明確化し、今後財源が必要となる分野への特定財源化

■自動車総連が考える課税根拠を明確にしたあるべき税収

【政府】2050年カーボンニュートラル実現・2035年新車販売電動車100%達成
【自動車産業】電動車（EV・PHV・FCV・HV)の普及促進

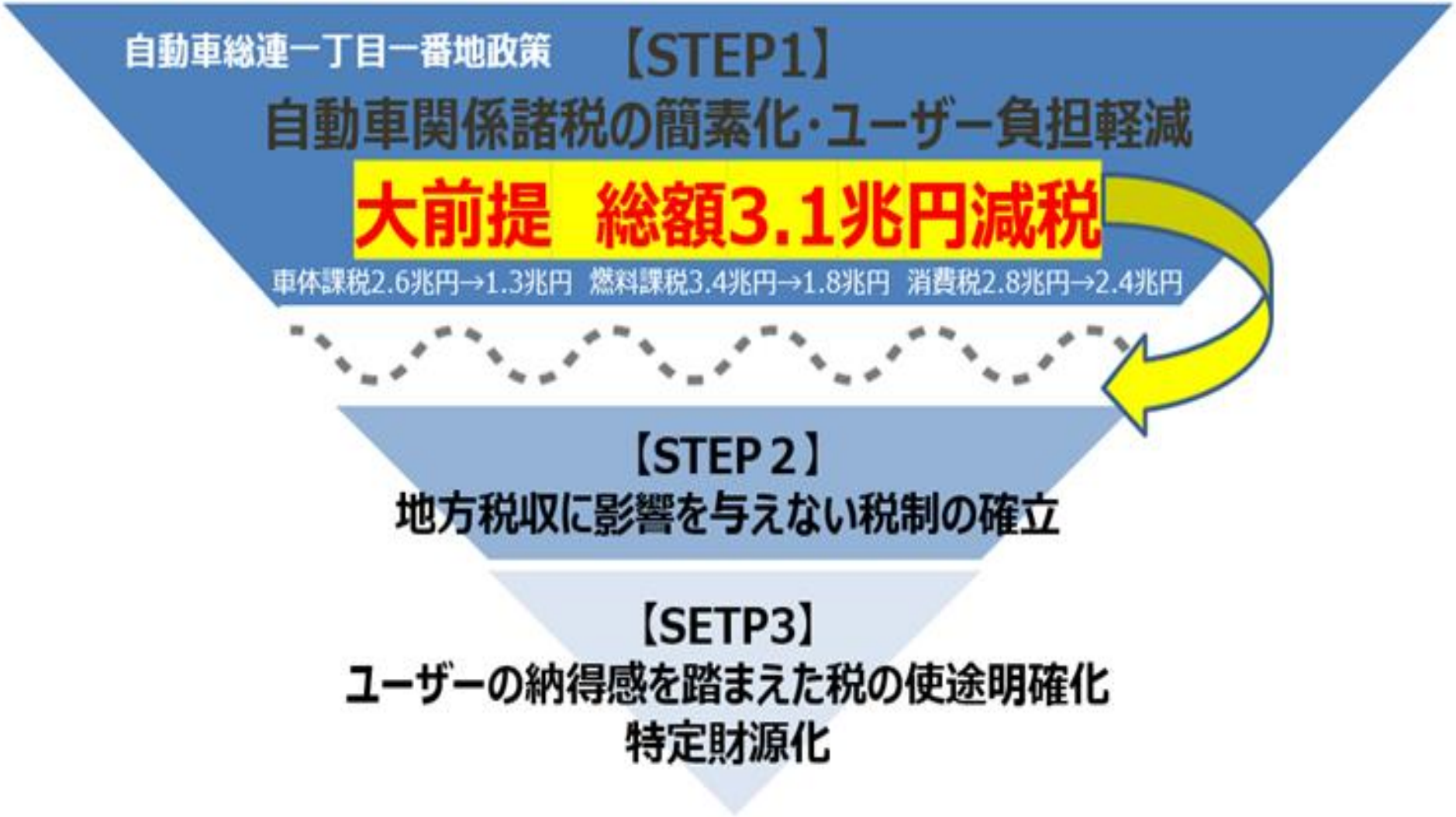
自動車関係諸税が電動車普及の足かせとならないよう、
ユーザー負担軽減に向けた大規模減税（約▲3.１兆円）が必要

現行税収			あるべき税収	
自動車重量税	6,609	当分の間税率廃止（本則1.64倍）	自動車保有税 次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源	4,030
自動車税（種別割）	15,134	自動車税（種別割）現行の軽自動車税水準		8,917
軽自動車税（種別割）	2,798			
自動車税・軽自動車税（環境性能割）	1,025	自動車税・軽自動車税（環境性能割）廃止		
消費税（車体課税分）	19,079		消費税（車体課税分）	19,079
車体課税総額	44,645		車体課税総額	32,026
揮発油税	20,700	当分の間税率廃止（本則２倍）	燃料税 カーボンニュートラル促進特定財源	10,350
地方揮発油税	2,214	（本則1.18倍）		1,876
軽油引取税	9,300	（本則2.14倍）		4,345
石油ガス税	80	（本則通り）		80
消費税（燃料課税分）	9,062	タックス・オン・タックス解消	消費税（燃料課税分）	5,833
燃料課税総額	41,356		燃料課税総額	22,485



左図出典：日本自動車工業会「日本自動車工業2021」

■総額3.1兆円の減税を前提とした3つの取り組みステップ



自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減と地域経済活性化

グリーンリカバリーの推進による
暮らしやすい（人口流入）働きやすい（雇用創出）まちへの発展

デジタル化やCASE/MaaS活用を踏まえた地域独自のまちづくり

必要となる財源については、

自動車関係諸税の複雑かつ過重で不条理な税制を解消した上で、税目を特定財源化

次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源	カーボンニュートラル促進特定財源
車体課税	**燃料課税**
自動運転の普及や電動車普及につながる急速充電スタンドや水素ステーションなどの設置・管理（二輪の電動化や物流ハブの活用なども含む）	水素燃料や次世代燃料（e-fuel）などの社会実装に向けた研究開発費・設備投資助成金 エネルギーの脱炭素化、再生可能エネルギーの普及

※道路利用の受益は全国民で負担するとの考えの元、**道路の維持管理・修繕保守費は一般財源より拠出**

実施にあたって、自動車関係諸税の地方税部分が減税される際には、**国税からの譲与**を伴うことを前提とする等、**地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減策を求める**。

参考）自動車関係諸税に課せられている本来の税率以上の負担

項目		本来の税率	現在の税率	本来の税率との比較（増税率）	上乗せ期間
車体課税	自動車重量税	2,500円/0.5t	4,100円/0.5t	1.6倍	47年
燃料課税	揮発油税	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2.0倍	47年
	地方揮発油税	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	1.2倍	47年
	軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍	45年

（引用：日本自動車工業会「日本自動車工業2020（税率は2020年5月1日現在）」より、浜口事務所作成資料）

不条理な税の上乗せ（増税）が50年近くも続いている

参考）自動車関係諸税の課税項目

車体課税		燃料課税
取得段階	保有段階	走行段階
消費税 環境性能割	自動車重量税 自動車税・軽自動車税	揮発油税 地方揮発油税 軽油取引税 石油ガス税 消費税

取得・保有・走行の各段階で課せられる税項目は9種にも及ぶ

参考）自動車関係諸税の課税経緯

自動車税

1940年創設
当時は戦費調達目的
戦後は都道府県税の一般財源

自動車取得税

1968年創設
都道府県及び市町村の道路整備を目的とした道路特定財源

自動車重量税

1971年創設
道路等、交通社会資本整備を目的とした道路特定財源

軽自動車税

1958年自動車税より分離独立
市町村の一般財源

1974年道路整備5か年計画財源確保のため
本則税率を上まわる**「暫定税率」**による税率引き上げ

2005年「道路特定財源の**見直しに関する基本方針**」**策定**
2008年「道路特定財源等に関する基本方針」**閣議決定**

2009年 道路特定財源の一般財源化
暫定税率を含めた税率の在り方は、今後の税制抜本改革時に検討することとし、それまでの間、現行の税率水準を**「当分の間税率」**として維持

2016年大綱
引下げに関し言及

2015年増税
（7200円→10800円）

2019年10月消費税増税（8%→10%）
- ✓ 自動車取得税廃止
- ✓ 自動車税・軽自動車税 環境性能割が創設
- ✓ 自動車税・軽自動車税が「自動車税・軽自動車税 種別割」と名称変更
- ✓ 新規登録に限り「自動車税 種別割」の税率引下げ

2019年 環境性能割創設
自動車取得税からの置換

自動車税　種別割
課税客体：排気量・車種
30,500円/年（1001～1500CC）
※自家用車

軽自動車税　種別割
課税客体：車種
10,800円/年
※自家用車

自動車税
環境性能割
課税客体：**取得価格**
環境負荷に応じて0~3%

軽自動車税
環境性能割
課税客体：**取得価格**
環境負荷に応じて0~3%

自動車重量税
課税客体：車両重量
4,100円/0.5t年
※本則税率との比較1.64倍

参考）自動車総連が考えるあるべき税体系

段階	現行の税目
取得段階	消費税
	環境性能割（自動車税・軽自動車税）
保有段階	種別割（自動車税・軽自動車税）
	自動車重量税
走行段階	揮発油税
	地方揮発油税
	軽油取引税
	石油ガス税
	消費税

取得時は消費税のみ

保有段階で係る税は原則一種類

燃料に係る税目は一本化しタックス・オン・タックスを解消

段階	あるべき税体系	一般財源化からの脱却
取得段階	消費税	-
	廃止	
保有段階	自動車保有税（仮称※1）	**次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源**
	廃止	
走行段階	燃料税（仮称）	**カーボンニュートラル促進特定財源**
	消費税	-

※1：現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階で係る税は原則1種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。
但し、検討にあたっては、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状に鑑み、充分な配慮が必要。

参考）自動車関係諸税に関する課題概要

令和4年度与党税制改正大綱における記載（抜粋）

車体課税については、自動車業界がCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面する中、**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したところである。車体課税の見直しに当たっては、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。

【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**、モビリティーの多様化を受けた利用者の広がり等の～～（一部省略）～～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。

参考）自動車関係諸税に係る受け止め

自動車総連の受け止めと今後の対応

- 昨年に続き、コロナ禍により自動車関係諸税に関する抜本改革議論が先送りされたことは、**課題を先延ばし**にするだけでなく、**担税力に応じていない税負担を課す結果**となったと受け止める。
- 令和5年4月末「エコカー減税」の終了に合わせ、**税制を通じてカーボンニュートラルの実現に積極的に貢献する**ことを念頭におき抜本的に見直す方針が掲げられたことについては、その**実現性を確保するべく取り組みを強化**する。併せて、急速な**グリーン化の推進**に向けては、**激変緩和措置**、**雇用への対策**（公正な移行の実現）を求めていく。
- **走行距離課税**については、地方に暮らす自動車ユーザーの負担が過重になることを踏まえ、**引き続き導入に反対**する。
- 自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減を前提に、地域社会・経済の活性化、モビリティーを中心とした魅力ある地域づくりの推進につながる議論を求めると共に、**財源確保を前提とした議論は受け入れられない**ことを引き続き主張していく。

2050年カーボンニュートラル実現に向けて

■政府の取り組み：2050年カーボンニュートラル

これまでの経緯

2020年9月、菅新政権が発足

2020年10月、所信表明演説にて**日本経済の再生を主軸とした成長戦略**が提示

2020年12月、**「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」**が策定

成長戦略の方向性

✓ **2050年までに温室効果ガス実質ゼロ**

► 再生可能エネルギーの導入促進

► 石炭火力発電に対する政策の抜本的転換

► 14分野におけるグリーン成長戦略の実行計画を策定

✓ **2035 年までに、乗用車新車販売で電動車 100 %を実現**

※電動車の定義

電気自動車(EV)・燃料電池車(FCV)・プラグインハイブリッド車(PHV)・ハイブリッド車(HV)

►今後10年、電気自動車の導入を強力に進め、電池をはじめ世界をリードする産業サプライチェーンとモビリティ社会を構築する

►軽自動車や商用車等の電動化への転換については、特段の対策を講じる

►蓄電池のスケール化や低価格化、リユース等に関するルール整備・標準化

■2050年カーボンニュートラルに対する受け止め

受け止め

菅政権が掲げる成長戦略は、国内雇用維持を前提とした日本経済の持続的成長の下支え政策を求める我々にとって、**評価すべき点も見受けられる**

上記認識の元、政策全容に対する具体的方向性が不透明であることを踏まえ、国民が安心して暮らし働いていくことのできる社会の実現に向け、**警鐘を鳴らすべき点については意見する**

- グリーン化に対する**日本の取り組みは諸外国と比較し大きく遅れ**を取っており、輸出比率の高い自動車産業としては、世界の潮流を踏まえると、**グローバルに取り残されないための取り組みが必要**
- 2050年カーボンニュートラル実現には、**自動車をはじめとする運輸部門（排出量17%）だけのCO_2排出ゼロでは達成は難しい**
- CO_2排出量の37%を占める発電部門における再生可能エネルギーの活用など、**14分野のグリーン成長戦略の着実な対応**が不可欠
- **国が中心となり、産業界とも緊密に連携**をとり、欧米や中国を凌駕する税制面や助成金等の支援策を講じることが必要
- **先進環境対応車の普及は、産業の責務**
- 製品・商品軸における**日本の技術力を最大発揮し、世界をリードできる体制**が必要

参考）14の成長戦略における自動車産業に関わる分野

政府が掲げる14の成長戦略（2021年6月改訂）

足下から2030年、
そして2050年にかけて成長分野は拡大

エネルギー関連産業

- ①洋上風力・太陽光・地熱産業（次世代再生可能エネルギー）
- ②水素・燃料アンモニア産業
- ③次世代熱エネルギー産業
- ④原子力産業

輸送・製造関連産業

- ⑤自動車・蓄電池産業
- ⑥半導体・情報通信産業
- ⑦船舶産業
- ⑧物流・人流・土木インフラ産業
- ⑨食料・農林水産業
- ⑩航空機産業
- ⑪カーボンリサイクル・マテリアル産業

家庭・オフィス関連産業

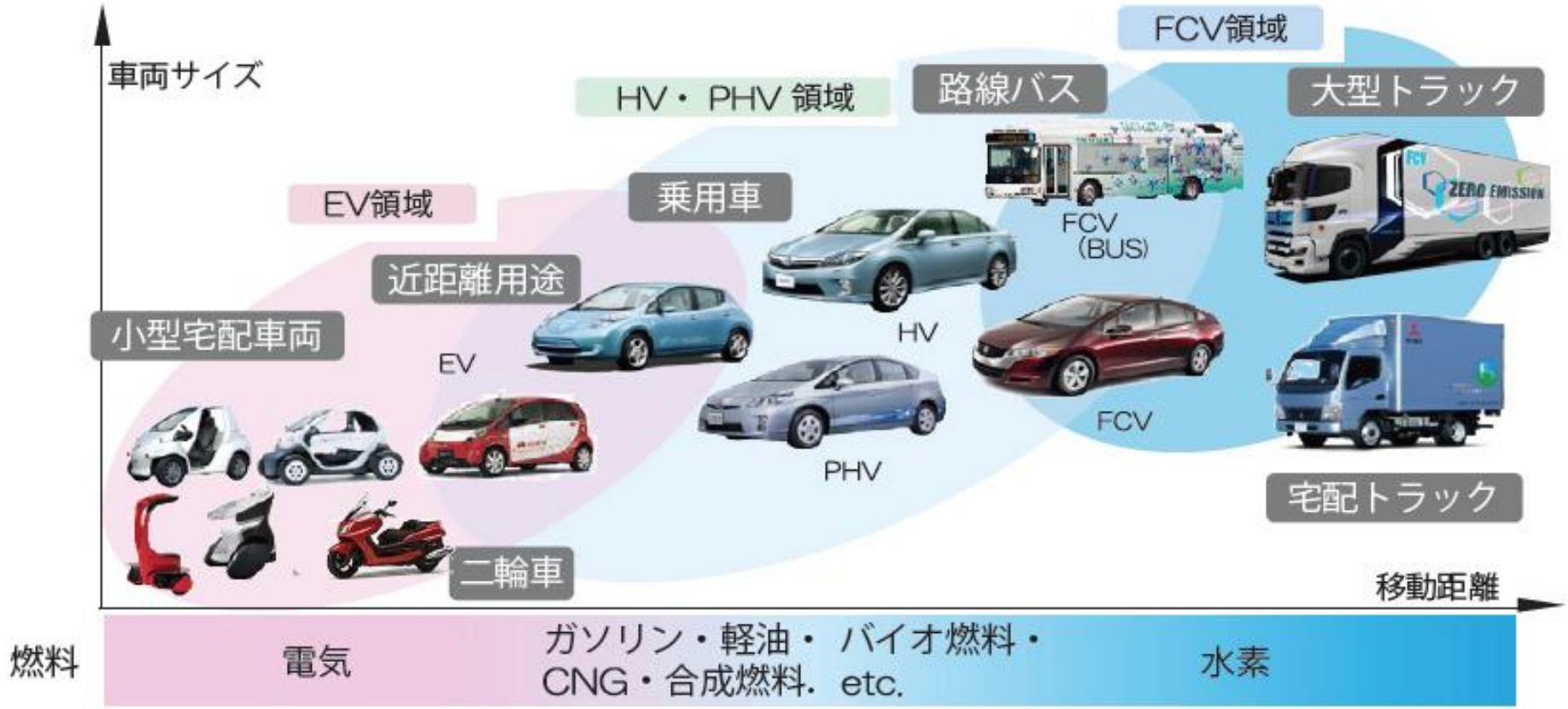
- ⑫住宅・建築物産業・次世代電力マネジメント産業
- ⑬資源循環関連産業
- ⑭ライフスタイル関連産業

出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

■電動車の特性に合わせた棲み分け

電気自動車（EV）：短時間の充電で短中距離程度の走行
ハイブリッド車（HV・PHV）：モーターとガソリンで走行、代替燃料の技術進展がカギ
燃料電池車（FCV）：一度の充填で長距離走行、積載スペース確保が容易

これからの電動車の棲み分け（普及イメージ）



（引用：日本自動車工業会・経済産業省資料に基づき、自動車総連にて作成）

車両の特性に応じたモビリティ展開、新たなモビリティ構造への転換

■カーボンニュートラルを進めるにあたって

自動車産業の将来発展に向けた３つの柱

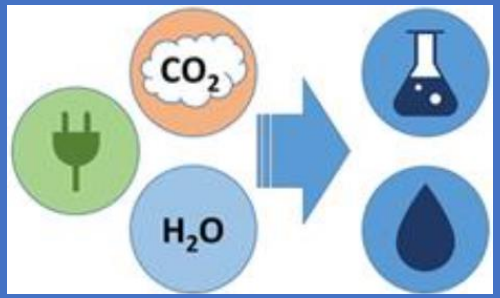
電動車

EV・FCV・HV

水素事業

水素発電・水素充電ステーション

次世代燃料（e-fuel）



二酸化炭素と水素の合成燃料

- 車両の電動化だけでは、達成困難（運輸部門のCO2排出量17%）
- 電力部門の脱炭素化が急務（火力発電比率日本75%・欧州37%）
- LCAの観点から、発電部門のグリーン化が進まない限り、国内での事業継続は困難
- 技術的優位性の高い「水素事業」をより向上させ、国内基盤の強化・グローバル競争力向上につなげる

全方位戦略（電動車・水素事業・次世代燃料）でのグリーンリカバリー推進が、日本経済・地域経済活性化につながる

グリーンリカバリーを通じた地域経済活性化

■地域経済活性化 魅力ある地域づくりに向けて

地域が抱える課題

- ✓ **人口減少・少子高齢化、都市部への人口流出、労働力不足、デジタル化推進**
- ✓ 税収が減少傾向にあり、財源確保が難しい
- ✓ 地方毎の特性（大都市・地方都市など）があり、共通的な産業課題形成は難しい
- ✓ 組織内地方議員が存在しない地協も多く、地方自治体との距離が遠い
- ✓ 地方連合会との距離感は地協により様々、政策提言につながらない地協も多い
- ✓ 自動車総連政策は、国レベルが多く、地方で取り組む政策との連携が取りづらい

課題は様々あるが、目指す姿はただ一つ

持続的な都市の発展×誰一人取り残さない社会の実現

《まち・ひと・しごと創生》 出典：内閣府総合サイト「地方創生」

- ✓ 稼ぐ地域をつくるとともに、**安心して働ける**ようにする
- ✓ 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ✓ 地方とのつながりを築き、地方への**新しいひとの流れ**をつくる
- ✓ ひとが集う、**安心して暮らす**ことができる魅力的な地域をつくる

そうした中において、自動車産業の代表者である我々には、
モビリティを通じた幸福度向上に貢献する責務がある

■地域経済活性化 魅力ある地域づくりに向けて

取り組みイメージ図・政策効果

生活面のメリット
事業面のメリット

2050カーボンニュートラル達成

グリーンリカバリー

デジタル化加速への取り組み

CASE、MaaS発展への取り組み

行政手続きの効率化
住民の利便性向上
行政コストの抑制

交通網の効率化による渋滞緩和や物流効率の向上
温室効果ガスの抑制
物流・輸送部門の新事業推進
観光業の再興

モビリティを中心としたまちづくり

ゼロカーボンシティ

スマートシティ

環境に優しいまちづくり
脱炭素化などの新事業推進

地域の魅力を向上・創造

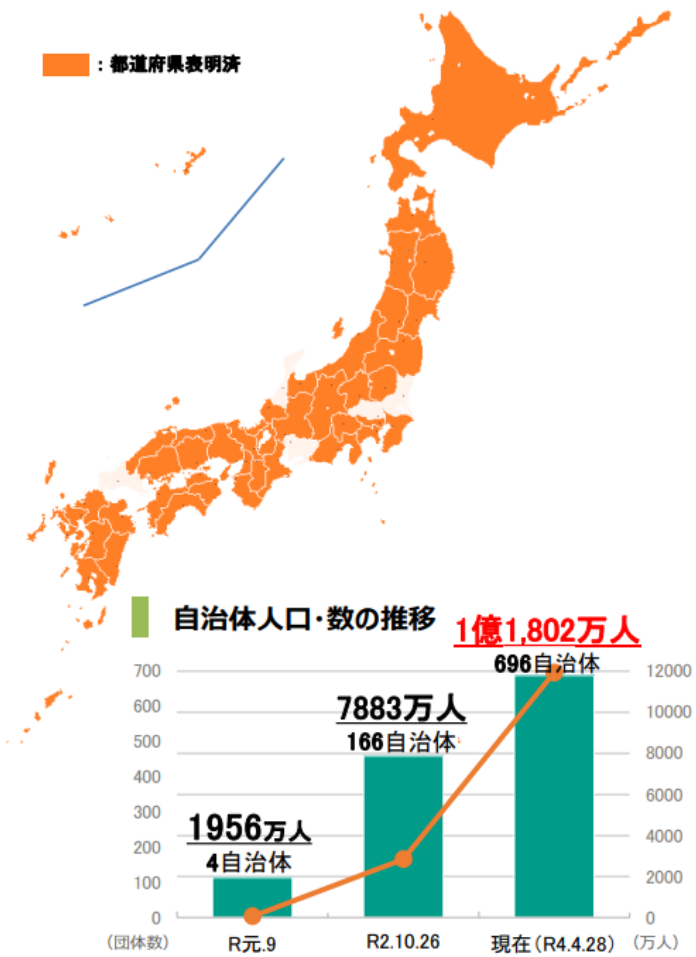
安全・安心な移動の享受
個人移動の利便性向上
効率的なエネルギー利用

グリーンリカバリーの推進により、
暮らしやすい（人口流入）働きやすい（雇用創出）まちへ発展
地域経済の活性化につながる

【参考】ゼロカーボンシティ（脱炭素都市）とは、
再生可能エネルギーによって稼働される都市であり、二酸化炭素排出量がなく、**温室効果ガス排出において地球に害を及ぼすことはない都市**を指す。

環境省では、2050年に二酸化炭素（温室効果ガス）排出量を実質ゼロにすることを目指す旨を首長が公表した地方自治体をゼロカーボンシティとするとし、公募を実施。**ゼロカーボンシティを表明した自治体数は696自治体**にのぼる（2022.4.28時点）

表明都道府県（1億590万人）



表明市区町村（8,519万人）

北海道
吉平町 月形町 札幌市 知内町 ニセコ町 鶴居村 石狩市 八雲町 稚内市 浜中町 釧路市 鹿部町 厚岸町 京極町 羅臼町 真狩村 嘉茂別町 美深町 鹿追町 和寒町 羅臼町 斜里町 富良野市 東神楽町 当別町 中川町 小樽市 厚真町 紋別市 遠別町 苫小牧市 美瑛町 足寄町 更別村 清水町 沼田町 旭川市 室蘭市 名寄市 大樹町 秩父別町 釧路町 弟子屈町 三笠市 妹背牛町 上士幌町 留寿都村 苫前町 白糠町 千歳市 枝幸町 北見市 登別市 士別市 函館市 音更町 せたな町 当麻町 美幌町 幌加内町 標茶町 下川町 東川町 比布町

青森県
八戸市 七戸町 つがる市 深浦町 佐井村 五所川原市 東通村 **岩手県** 久慈市 二戸市 葛巻町 普代村 軽米町 野田村 九戸村 洋野町 一戸町 八幡平市 宮古市 一関市 紫波町 釜石市 岩泉町 大船渡市 **宮城県** 気仙沼市 富谷市 美里町 仙台市 岩沼市 名取市 多賀城市 登米市 塩竈市 亘理町 白石市

秋田県
大館市 大潟村 鹿角市 大仙市 **山形県** 東根市 米沢市 山形市 朝日町 高畠町 庄内町 飯豊町 南陽市 川西町 鶴岡市 尾花沢市 白鷹町 最上町 天童市 寒河江市 **福島県** 郡山市 大熊町 浪江町 福島市 広野町 桧葉町 本宮市 喜多方市 白河市 会津若松市 飯舘村 南相馬市

茨城県
水戸市 土浦市 古河市 結城市 常総市 高萩市 北茨城市 牛久市 鹿嶋市 潮来市 守谷市 常陸大宮市 那珂市 筑西市 坂東市 稲川市 つくばみらい市 小美玉市 茨城町 城里町 東海村 五霞町 境町 取手市 下妻市 ひたちなか市 笠間市 つくば市 日立市 **栃木県** 那須塩原市 大田原市 那須烏山市 那須町 那珂川町 鹿沼市 宇都宮市 日光市 矢板市

群馬県
太田市 藤岡市 神流町 みなかみ町 大泉町 館林市 嬬恋村 上野村 千代田町 前橋市 みどり市 高山村 沼田市 片品村 **埼玉県** 秩父市 さいたま市 所沢市 深谷市 小川町 飯能市 狭山市 入間市 日高市 春日部市 久喜市 越谷市 草加市 三郷市 吉川市 八潮市 松伏町 川越市 本庄市 美里町 上尾市 鴻巣市 桶川市 吉見町 行田市 北本市 嵐山町 川口市 三芳町 富士見市 羽生市

千葉県
山武市 野田市 我孫子市 浦安市 四街道市 千葉市 成田市 八千代市 木更津市 銚子市 船橋市 佐倉市 館山市 南房総市 君津市 匝瑳市 白井市 市川市 松戸市 柏市

東京都
葛飾区 多摩市 世田谷区 豊島区 武蔵野市 調布市 足立区 国立市 港区 狛江市 中央区 新宿区 荒川区 北区 江東区 墨田区 利島村 中野区 杉並区 千代田区 府中市 小金井市 町田市 板橋区 目黒区 練馬区 小平市 文京区 八王子市 大田区 あきる野市 国分寺市 台東区 西東京市 青梅市

神奈川県
横浜市 小田原市 鎌倉市 川崎市 開成町 三浦市 相模原市 横須賀市 藤沢市 厚木市 秦野市 葉山町 茅ヶ崎市 寒川町 真鶴町 松田町 伊勢原市 逗子市 座間市 大井町 綾瀬市 平塚市 大和市 **新潟県** 佐渡市 粟島浦村 妙高市 十日町市 新潟市 柏崎市 津南町 村上市 新発田市 胎内市 小千谷市 **富山県** 魚津市 南砺市 立山町 富山市 小矢部市

石川県
加賀市 金沢市 白山市 小松市 かほく市 野々市市 **福井県** 坂井市 福井市 大野市 鯖江市 敦賀市 越前市 勝山市 あわら市 池田町 **山梨県** 南アルプス市 甲斐市 笛吹市 上野原市 中央市 市川三郷町 富士川町 昭和町 北杜市 甲府市 富士吉田市 都留市 山梨市 大月市 韮崎市 甲州市 早川町 身延町 南部町 道志村 西桂町 忍野村 山中湖村 鳴沢村 富士河口湖町 小菅村 丹波山村

長野県
白馬村 池田町 小谷村 軽井沢町 立科町 南箕輪村 佐久市 小諸市 東御市 松本市 上田市 高森町 伊那市 飯田市 長野市 須坂市 千曲市 坂城町 小布施町 高山村 信濃町 小川村 飯綱町 岡谷市 大町市 諏訪市 **岐阜県** 大垣市 郡上市 羽島市 中津川市 大野町 関市 美濃加茂市 輪之内町 飛騨市 恵那市

静岡県
御殿場市 浜松市 静岡市 牧之原市 富士宮市 御前崎市 藤枝市 焼津市 伊豆の国市 島田市 富士市 袋井市 湖西市 裾野市 森町 沼津市 三島市 小山町 **愛知県** 豊田市 みよし市 半田市 岡崎市 大府市 田原市 武豊町 犬山市 蒲郡市 小牧市 春日井市 常滑市 知多市 稲沢市 豊橋市 長久手市 刈谷市 西尾市 知立市 日進市 幸田町 東海市

三重県
志摩市 南伊勢町 桑名市 多気町 明和町 大台町 大紀町 紀北町 度会町 尾鷲市 **滋賀県** 湖南市 近江八幡市 草津市 長浜市 大津市 **京都府** 京都市 与謝野町 宮津市 大山崎町 京丹後市 京田辺市 亀岡市 福知山市 綾部市 城陽市 八幡市 京丹波町 宇治市 木津川市 長岡京市

大阪府
枚方市 東大阪市 泉大津市 大阪市 阪南市 豊中市 吹田市 高石市 能勢町 河内長野市 堺市 八尾市 和泉市 熊取町 岸和田市 太子町 泉佐野市 摂津市 茨木市 岬町 河南町 池田市 交野市 **兵庫県** 明石市 神戸市 西宮市 姫路市 加西市 豊岡市 芦屋市 三田市 尼崎市 宝塚市 高砂市 淡路市 丹波篠山市 加古川市 宍粟市 **奈良県** 生駒市 天理市 三郷町 田原本町 葛城市 **和歌山県** 那智勝浦町 日高川町

鳥取県
北栄町 南部町 米子市 鳥取市 境港市 日南町 倉吉市 **島根県** 松江市 邑南町 美郷町 出雲市 安来市 津和野町 **岡山県** 真庭市 岡山市 津山市 玉野市 総社市 備前市 瀬戸内市 赤磐市 和気町 早島町 久米南町 美咲町 吉備中央町 倉敷市 奈義町 西粟倉村 新見市 **広島県** 尾道市 広島市 大崎上島町 東広島市 三原市 **山口県** 下関市 山口市 柳井市 **徳島県** 阿南市 北島町 三好市

香川県
善通寺市 高松市 東かがわ市 丸亀市 坂出市 宇多津町 観音寺市 三木町 多度津町 **愛媛県** 松山市 新居浜市 伊予市 **高知県** 四万十市 宿毛市 南国市 高知市 黒潮町 本山町 梼原町 日高村 いの町 **福岡県** 大木町 福岡市 北九州市 久留米市 大野城市 鞍手町 小竹町 太宰府市 みやま市 篠栗町 宗像市 古賀市 みやこ町 古賀市 中間市 うきは市 朝倉市 新宮町 直方市 那珂川市 須恵町 粕屋町 久山町 飯塚市

佐賀県
武雄市 佐賀市 基山町 小城市 **長崎県** 平戸市 五島市 長崎市 長与町 時津町 西海市 南島原市 佐世保市 **熊本県** 菊池市 宇土市 宇城市 阿蘇市 合志市 美里町 玉東町 大津町 菊陽町 高森町 西原村 山都町 荒尾市 球磨村 あさぎり町 八代市 五木村 人吉市

大分県
大分市 宇佐市 日田市 国東市 別府市 杵築市 **宮崎県** 串間市 宮崎市 都農町 日南市 木城町 高鍋町 **鹿児島県** 鹿児島市 知名町 指宿市 薩摩川内市 瀬戸内町 肝付町 南大隅町 錦江町 阿久根市 長島町 鹿屋市 志布志市 南さつま市 和泊町 南九州市 鹿屋市 益城町 甲佐町 山都町 宇検村 大崎町 **沖縄県** 久米島町 竹富町 沖縄市 宮古島市

＊朱書きは表明都道府県、その他の色書きはそれぞれ共同表明団体、市区町村の表明のない都道府県名は省略

出典：環境省 HP/ 環境省_地方公共団体における2050年二酸化炭素排出実質ゼロ表明の状況 (env.go.jp)

【参考】脱炭素先行地域　募集（第1弾）結果→ 49自治体26件〈応募102自治体79件〉

脱炭素先行地域とは、2050 年カーボンニュートラルに向けて、民生部門（家庭部門 及び業務その他部門）の電力消費に伴う CO2 排出の実質ゼロを実現し、運輸部門や熱利用等も含めて2030年までにCO2排出実質ゼロを目指す地域。各種政府支援等を受けることができる。

脱炭素先行地域選定結果（第1回）一覧

都道府県	市区町村	共同提案者
北海道	石狩市	
北海道	上士幌町	
北海道	鹿追町	
宮城県	東松島市	一般社団法人東松島みらいとし機構
秋田県	秋田県	秋田市
秋田県	大潟村	
埼玉県	さいたま市	埼玉大学、芝浦工業大学、東京電力パワーグリッド株式会社埼玉総支社
神奈川県	横浜市	一般社団法人横浜みなとみらい２１
神奈川県	川崎市	脱炭素アクションみぞのくち推進会議、アマゾンジャパン合同会社
新潟県	佐渡市	新潟県
長野県	松本市	大野川区、信州大学
静岡県	静岡市	
愛知県	名古屋市	東邦ガス株式会社
滋賀県	米原市	滋賀県、ヤンマーホールディングス株式会社
大阪府	堺市	
兵庫県	姫路市	関西電力株式会社
兵庫県	尼崎市	阪神電気鉄道株式会社
兵庫県	淡路市	株式会社ほくだん、シン・エナジー株式会社
鳥取県	米子市	境港市、ローカルエナジー株式会社、株式会社山陰合同銀行
島根県	邑南町	おおなんきらりエネルギー株式会社
岡山県	真庭市	
岡山県	西粟倉村	株式会社中国銀行、株式会社エックス都市研究所、テクノ矢崎株式会社
高知県	梼原町	
福岡県	北九州市	直方市、行橋市、豊前市、中間市、宮若市、芦屋町、水巻町、岡垣町、遠賀町、小竹町、鞍手町、香春町、苅田町、みやこ町、吉富町、上毛町、築上町
熊本県	球磨村	株式会社球磨村森電力、球磨村森林組合
鹿児島県	知名町	和泊町、リコージャパン、一般社団法人サステナブル経営推進機構

出典：環境省 HP/ 環境省_地域脱炭素 (env.go.jp)

■要望項目①（自動車関係諸税）

自動車に係る税の負担軽減

✓ **複雑かつ過重で不条理な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減**

- 車体課税を抜本的に見直し、簡素化・負担軽減を図る
  - 自動車重量税は廃止を前提に、まずは「当分の間税率」を廃止
  - 自動車税・軽自動車税（環境性能割）を廃止
  - 自動車税・軽自動車税（種別割／四輪車・二輪車等）の税額引き下げによる負担軽減措置を講ずる
  - 複雑な車体課税を簡素化
- 燃料課税を抜本的に見直し、簡素化・負担軽減を図る
  - 「当分の間税率」を廃止
  - 複雑な燃料課税を簡素化
  - タックス・オン・タックスを解消

✓ **地方税収に影響を与えないユーザー負担軽減する**

- 地方税収に係る税が減税される際には、地方財源に影響を与えないよう国税から地方への譲与を伴うことを前提とする

✓ **自動車の使用に係るユーザー負担軽減**

- 自動車保険（任意保険）の所得控除対象化
- 高速道路料金の引き下げ
- すべての年齢を対象とした「サポカー補助金」制度の創設

税目に対する使途の明確化

✓ **車体課税は、次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源化**

✓ **燃料課税は、カーボンニュートラル促進特定財源化**

■要望項目②（デジタル化とグリーンリカバリー）

デジタル社会の実現

- ✓ マイナンバーの活用幅拡充により、**資産や所得の適正把握に努め、公正・公平な徴税につなげる**（**全ての口座を紐付け**る）
- ✓ 制度の一層の活用に向けたインフラ整備の推進、および安心して利用できる**セキュリティー体制構築、普及促進**を求める
- ✓ 行政改革や地方分権の推進につなげるべく、行政サービスの効率化、簡便化など、**メリットが最大限発揮できる仕組み構築**を求める
- ✓ 行政のデジタルにとどまらず、**産業全体でシステム統一・標準化等が図られるよう政府主導での対応**を求める

グリーンリカバリーにおける産業の構造転換（雇用の確保・公正な移行）

- ✓ 急速なグリーン化の推進は、内燃機関エンジン関連事業など、特定の事業に対する多大な影響が推測されることから、**規制強化の際は産業界の意見も踏まえた激変緩和措置を求める**
- ✓ 目指す低炭素社会の全体の姿・方向性について、国民的な合意形成を行うとともに、**特定の業界に留まらない政策インセンティブの導入**などを求める

■要望項目③（グリーンリカバリー）

電動車の普及に向けた課題（自動車ユーザーの負担・賃金上昇）

- ✓ 先進環境対応による車両の高額化が進む一方で、国民がコスト負担できる賃金水準が確保できていないことから、**自家用乗用車の普及に向けた購入補助金や減免等の税優遇**や、事業者が電動車を導入しやすくなるよう、購入補助金や金利政策、税優遇（車両購入費および法人税の減免等）などを求める
- ✓ 将来を見据えた**計画的な国民生活の水準引上げ（賃金上昇・最低賃金）に向けた政策的取り組み**を求める

電動車の普及に向けた課題（インフラ整備）

- ✓ 電動化を進める上で、最も時間を要し継続的な対応が求められるのがインフラ整備の充実であることから、**早急な水素ステーション・急速充電器等の新規設置・保守の整備**、並びに過去整備した設備の**定期的なメンテナンスも含めた管理**を求める
- ✓ インフラ整備を進めていく上では、**日本の国土や、地域毎に異なる気象条件に配慮し、豪雨・豪雪災害などへの対応を踏まえた道路整備**を求める

以下、参考資料

参考）要求項目の提言例①

自動車関係諸税の負担軽減

- ✓ 自動車関係諸税の地方税部分に対する課税自主権を活用した税制変更
  例）自動車税・軽自動車税の減免などによる次世代自動車導入促進税制

デジタル化の推進

- ✓ 新規登録・検査、保管場所証明、自賠責保険・自動車諸税の納付などを、オンラインにより一括して行うことができる「OSS（ワンストップサービス）」の全都道府県での普及と利用促進
- ✓ 行政のデジタル化を進める際に、システムの統一化を図る

産業の構造転換（雇用の確保・公正な移行）

- ✓ 新事業へチャレンジする企業などに対する法人税や固定資産税の減免措置や、研究開発費の税額控除
- ✓ 新事業へ移行する労働者に対する職業訓練や新規企業の誘致推進

参考）要求項目の提言例②

電動車普及に対するユーザー負担軽減、保有促進

- ✓ 電動車購入に対する購入補助金や取得・保有時における減免等の税優遇や、金利政策（電動車購入事業者に対する法人税減免等）
- ✓ 各自治体が保有する公用車の電動車への入れ替え推進

電動車普及に向けたインフラ整備

- ✓ 水素ステーションや急速充電器等の新規設置・保守の整備の拡充推進
- ✓ 幹線道路や高速道路における非接触充電等の道路の高度化対応の推進
- ✓ 電動二輪車の普及促進につながるバッテリースポットの整備・拡充
- ✓ 電動車普及に必要なインフラ整備にあたって、安全性を確保した上でより設置しやすくなるよう規制緩和を推進
- ✓ ガソリンスタンド等の燃料供給設備の維持・整備において、中長期的な燃料の安定供給の役割を果たすための「生活拠点・地域サービスの拠点」として、地域振興と一体とった取り組みを推進

参考）要求項目の提言例③

CASE,MaaS推進

- ✓ 二輪車のグローバル競争力向上に向け、国際的な販売動向に応じた「車両区分」や「免許制度」の見直し
- ✓ 二輪車駐輪場の整備・拡充に資する条例見直し（一定割合の二輪車駐輪場を義務付けるなど）や、民間駐車事業者に対する助成制度の整備充実
- ✓ サービスエリア等駐停車時の車両占有面積や、走行時の道路損傷度が少ないことから、二輪車に対する高速道路・有料道路料金負担を引き下げ
- ✓ 物流の効率化や安定供給体制強化のための、ハブ拠点網による分散型物流網の構築、および拠点間アクセス向上に資する道路整備
- ✓ 自動運転レベル３～５に対応した車両への購入助成制度（自家用車・営業車問わず）
- ✓ 中心市街地と既設公共機関の結節性を高めた幹線道路整備の推進
- ✓ 市街地活性化に向けた公共交通機関の有効活用
- ✓ 中心市街地において自家用車の通行を制限し、公共交通機関主体による移動を享受できるまちづくりの推進
- ✓ 交通弱者の生活の足確保のため、既存の路線バスや鉄道などが廃止・縮小されないよう、利便性の維持・向上を図ることで利用を促進
- ✓ 廃止路線の代替や交通空白地域の解消のため、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー、介護・福祉タクシーなどの公共交通サービスを充実

参考）東京都におけるカーボンニュートラル実現に向けた事業例

	事項	4 年度（百万円）	3 年度（百万円）	増減（百万円）
総務局	東京リカレント（仮称）プロジェクト	90	90	0
環境局	水素を活用したスマートエネルギーエリア形成推進事業	386	450	▲64
	ZEV 導入促進事業	6,826	5,988	838
	次世代タクシー導入促進事業	2,646	25	2,621
	燃料電池バス導入促進事業	7,627	809	6,818
	EV バイク等利活用促進事業	270	0	270
	ZEV トラック早期実装化事業	1,304	0	1,304
	燃料電池フォークリフト導入促進事業	101	0	101
	ZEV 普及のための大規模イベントの調査	183	182	1
	充電設備導入促進事業	5,524		
	都有施設における充電設備設置事業	447		
	水素ステーション設備等導入促進事業	17,720		
	空白地解消に向けた水素ステーション設備事業	128		
	水素社会実現に向けた燃料電池ごみ収集車運用事業	39		
	ZEV 庁有車の導入	956		
	低公害・低燃料車（HV トラック・HV バス）の普及促進	99		
産業労働局	躍進的な事業推進のための設備投資支援事業（イノベーション推進）	10,117	5,590	4,527
	ゼロエミッション東京の実現に向けた技術開発支援事業	658	244	414
	ゼロエミッション実現に向けた経営推進支援事業	62	0	62
	ゼロエミッション推進に向けた事業転換支援事業	311	0	311
	ゼロエミッションに資するモビリティ産業支援事業	314	0	314
	中小企業制度融資	327,000	314,382	12,618
	中小企業人材スキルアップ支援事業	349	154	195

黄色網掛け：新規計上　／　朱字：億単位増額

次世代自動車の促進に向けた
各自治体における支援状況は
下記URL先のHPにて確認できます。
〈掲載にタイムラグはございます〉
北海道・東北地方 ｜ 全国の地方自治体の補助制度・融資制度・税制特例措置 ｜ 一般社団法人次世代自動車振興センター (cev-pc.or.jp)

引用：令和4年度　東京都主要事業