



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 3 年 6 月
全日本自動車産業労働組合総連合会
(自 動 車 総 連)

◆ 自動車関係諸税に関する取り組み

- 令和6年度税制改正に向けた要望のポイント
- 中長期的な自動車関係諸税のあり方に関する方向性について
- 取り組みの意義、魅力あるまちづくりの推進

◆ 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・グリーンリカバリー・デジタル化）

自動車関係諸税に関する取り組み

自動車関係諸税を取り巻く環境

- ◆ 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
- ◆ 走行距離課税やEV・FCVに対する新たな課税等、税収ありき論議

- 抜本的な見直しは令和8年度の税制改正へ
- 取得・保有・走行段階で複雑かつ過重で不条理な税負担が継続
- 税制自体の枠組み、課税のあり方については早期に検討開始

- ・ 2035年乗用車国内新車販売 電動車100%達成
- ・ 環境性能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

さらなる電動車普及促進、自動車関係諸税の簡素化・特に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

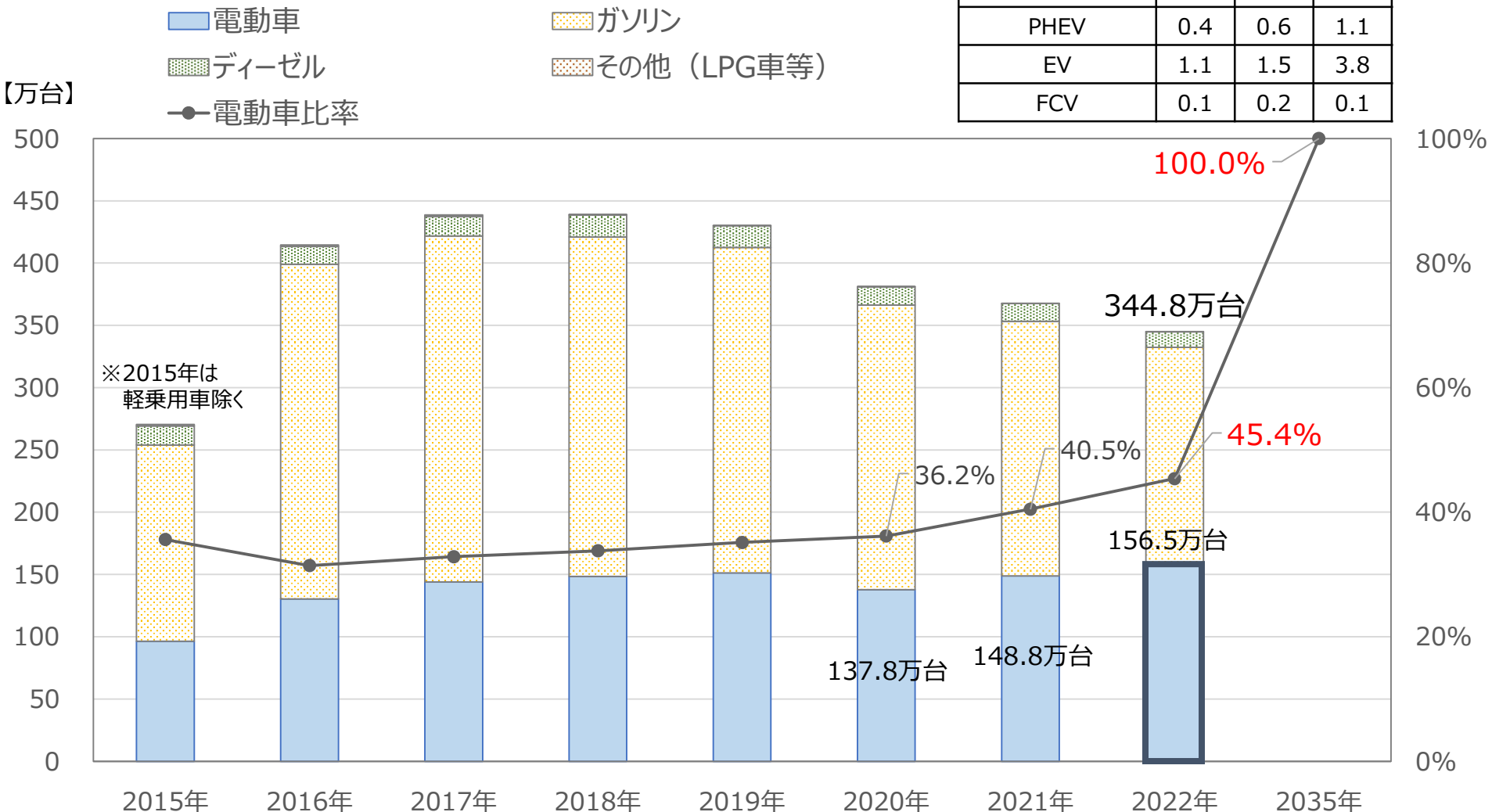
簡素化・ユーザー負担軽減に向けた抜本改革を前提に、税目の用途を明確化したうえで、今後財源が必要となる分野への特定財源化を要望する

中長期的な自動車関係諸税のあり方に関する主張を強め、走行距離課税やEV・FCVに対する増税等、税収確保ありきの論議には断じて反対の意を示す。

国内電動車の推移

乗用車国内新車販売状況（登録車＋軽乗用車）

電動車内訳 [%]	2020	2021	2022
HV	97.8	96.8	93.8
PHEV	0.4	0.6	1.1
EV	1.1	1.5	3.8
FCV	0.1	0.2	0.1

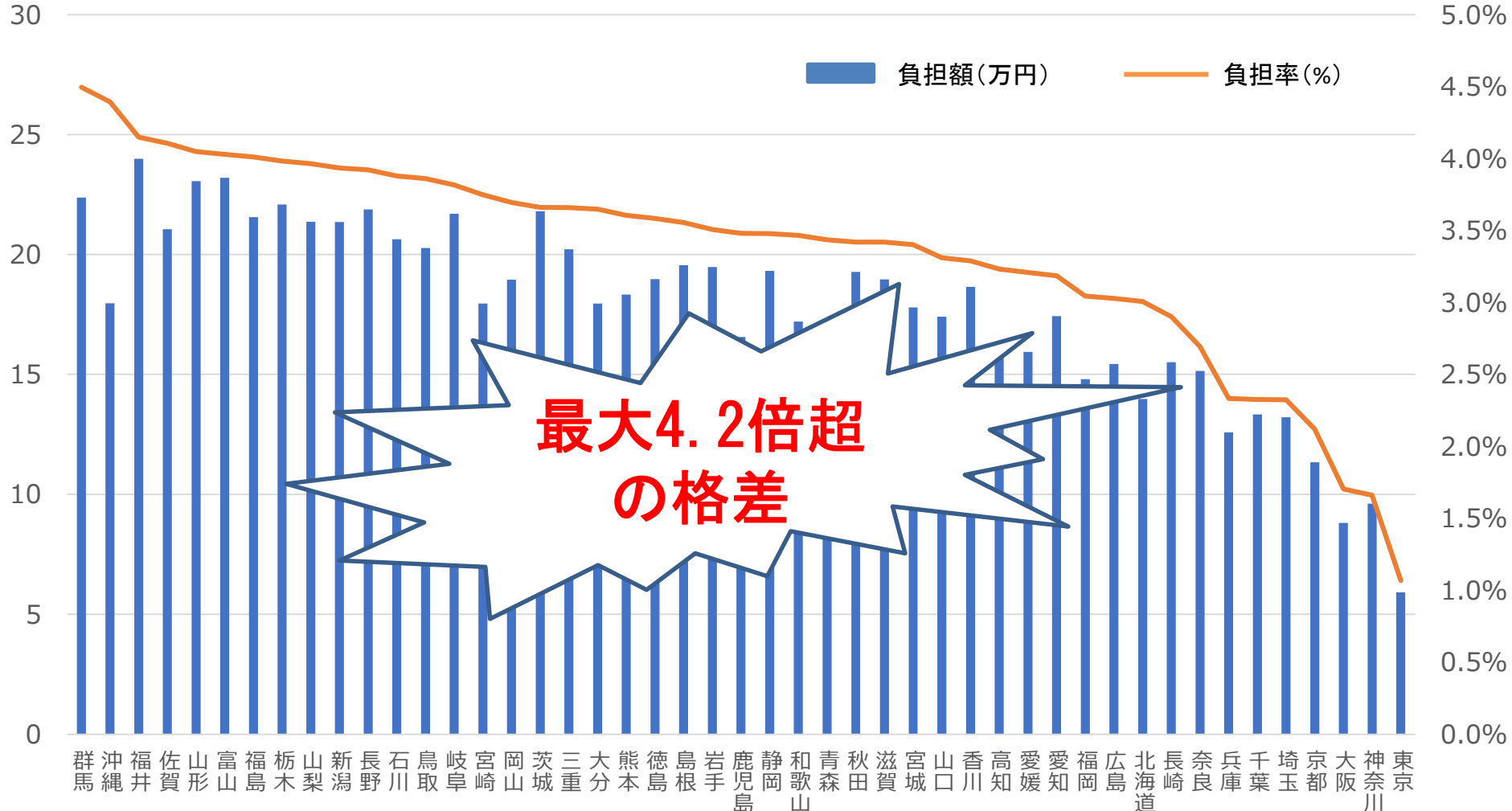


データ引用：自販連HP・全軽自協公表数値

電動車比率は年々高まっているが、2035年100%に向け加速が必要

■ 地方ほど過重な自動車関係諸税

【万円】



※年間負担額前提条件は「日本の自動車工業2022(自工会)」の「自家用自動車ユーザーの税負担額(13年間)」より関係諸税を抽出し単純平均したもの、自動車検査登録情報協会調べの一世帯あたり保有台数令和4年3月末時点からの算出[自動車総連算出]

※保有台数は普通乗用車(3ナンバーの自家用)、小型乗用車(5,7ナンバーの自家用)及び軽自動車(5,7ナンバーの自家用)の合計[自動車検査登録情報協会調べ]

※世帯収入は「2019年全国家計構造調査 家計収支に関する結果」における「総世帯」の都道府県別(千円単位で四捨五入)

可処分所得に応じていない、地方ユーザーへの過重な税負担が未だ継続

■ 中長期的な自動車関係諸税のあり方に関する方向性について 7

- ・ 昨今の道路整備の主眼は、既存インフラの老朽更新や、自転車の利用機会増加を念頭とした全ての交通参加者が円滑に移動できる道路環境の整備や、誰しも「個々の自由な移動」を享受するために自動運転などの安全技術を普及させるための機能追加である。「円滑な運輸・物流による経済活動」による受益と合わせて、全国民の負担により維持・改修されるべきである。
- ・ また、平成14年（2002年）8月、有識者などにて構成された国土交通省における社会資本整備審議会がとりまとめた報告にて「一定の量的ストックは形成された」とする一方で、「道路は自動車のためだけのものではない。1億3千万人すべてが道路ユーザーと言っても良い」と、道路行政の方針転換を促したことに鑑みても、また、移動手段の多様化やオンライン消費の進展などを踏まえ、国民経済にとって必要不可欠な社会資本（公共財）である道路に係る負担は自動車ユーザーだけに限定することなく、全国民の負担により、すべての道路ユーザーが満足すべく道路行政を進めるべきである。

自動車総連スタンス：道路利用の受益者負担は、全国民で負担する

参考：道路利用の受益と負担について

社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会【報告（2002.8.2）抜粋】
（道路ユーザーが満足する道路行政への転換）

道路は自動車のためだけのものではない。我が国に居住する人々はすべて、歩行者、自転車利用者、公共交通利用者、沿道住民、沿道空間利用者など何らかの形で道路と関係しており、**1億3,000万人すべてが道路ユーザーと言っても良い。**

これまでは、自動車を優先した「台」で数える道路行政であったが、今後は、人間や地域の尊重、多様性、自主性を重視し、**すべての道路ユーザーである「人」が満足する道路行政へ転換することが必要である。**

公共財の定義（公平な負担という理念と道路利用のDX）

【2020.11.24／（公社）土木学会 論説委員、日本道路協会舗装委員長】

国土交通省道路局監修の「道路行政」（2000年版）には、道路無料公開の「思想」とあり、「身体的自由、居住の自由等とともに道路についても通行の自由を強く求めたのである」とある。**経済学では、道路は公共財となり社会的余剰を最大化するためには無料とするべきとされている。公共財の定義は「非排除性（料金をとるのが困難）」と「非競合性（利用者が増えても供給コストは一定）」の二つの性質を有する財とされており、一般の道路は両方の性質を有している。**

■ 私たちがなぜ、自動車関係諸税に関する要望を行うのか

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

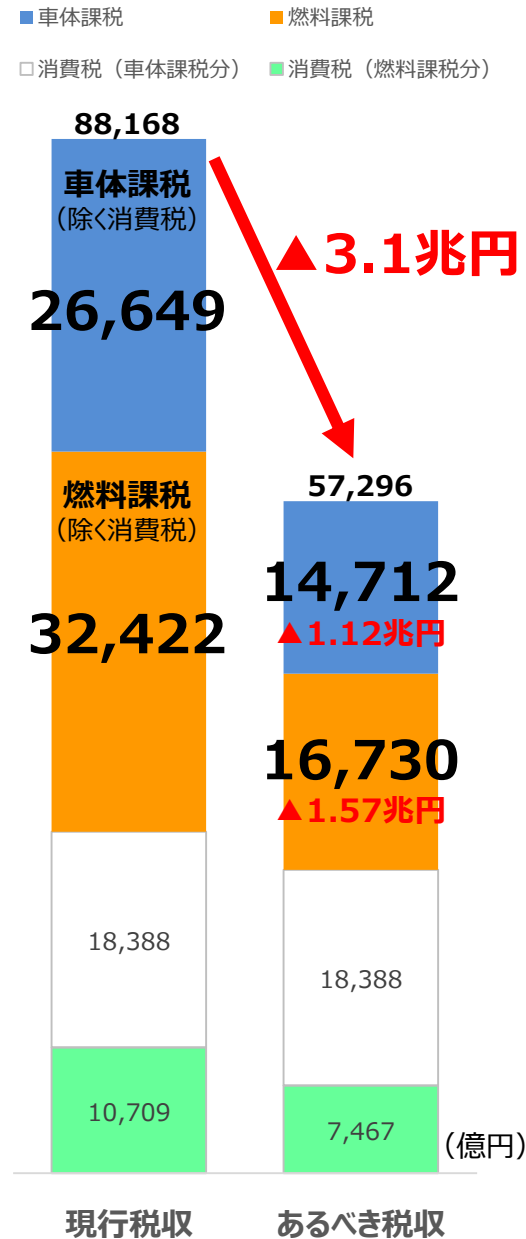
脱炭素社会の推進

電動車普及促進によるカーボンニュートラル社会の実現

「簡素化・負担の軽減」を図るべき！

■ 自動車総連が考える課税根拠を明確にしたあるべき税收 10

現行税收			あるべき税收		
自動車重量税	6,766	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	4,126	
自動車税 (種別割)	15,283			自動車税(種別割) 現行の 軽自動車税水準 軽自動車税(種別割) 現行水準を軽減	10,586
軽自動車税 (種別割)	2,943				
自動車税・軽自動車税 (環境性能割)	1,657			自動車税・軽自動車税 (環境性能割) 被けん引車廃止	
消費税 (車体課税分)	18,388	当分の間税率廃止 (本則2倍) (本則1.18倍) (本則2.14倍) (本則通り)	消費税 (車体課税分)	18,388	
車体課税総額	45,037		車体課税総額	33,100	
揮発油税	20,790		燃料税 カーボンニュートラル 促進特定財源	10,395	
地方揮発油税	2,225			1,885	
軽油引取税	9,307			4,349	
石油ガス税	100			100	
消費税 (燃料課税分)	10,709		タックス・オン・タックス解消	消費税 (燃料課税分)	7,467
燃料課税総額	43,131	燃料課税総額		24,196	



左図出典：日本自動車工業会「日本自動車工業2022」

自動車総連一丁目一番地政策【STEP1】

自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減

大前提 総額3.1兆円減税

車体課税2.66兆円→1.47兆円 燃料課税3.24兆円→1.67兆円 消費税2.91兆円→2.59兆円

【STEP2】

地方税収に影響を与えない税制の確立

【STEP3】

ユーザーの納得感を踏まえた税の使途明確化
特定財源化

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。**

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

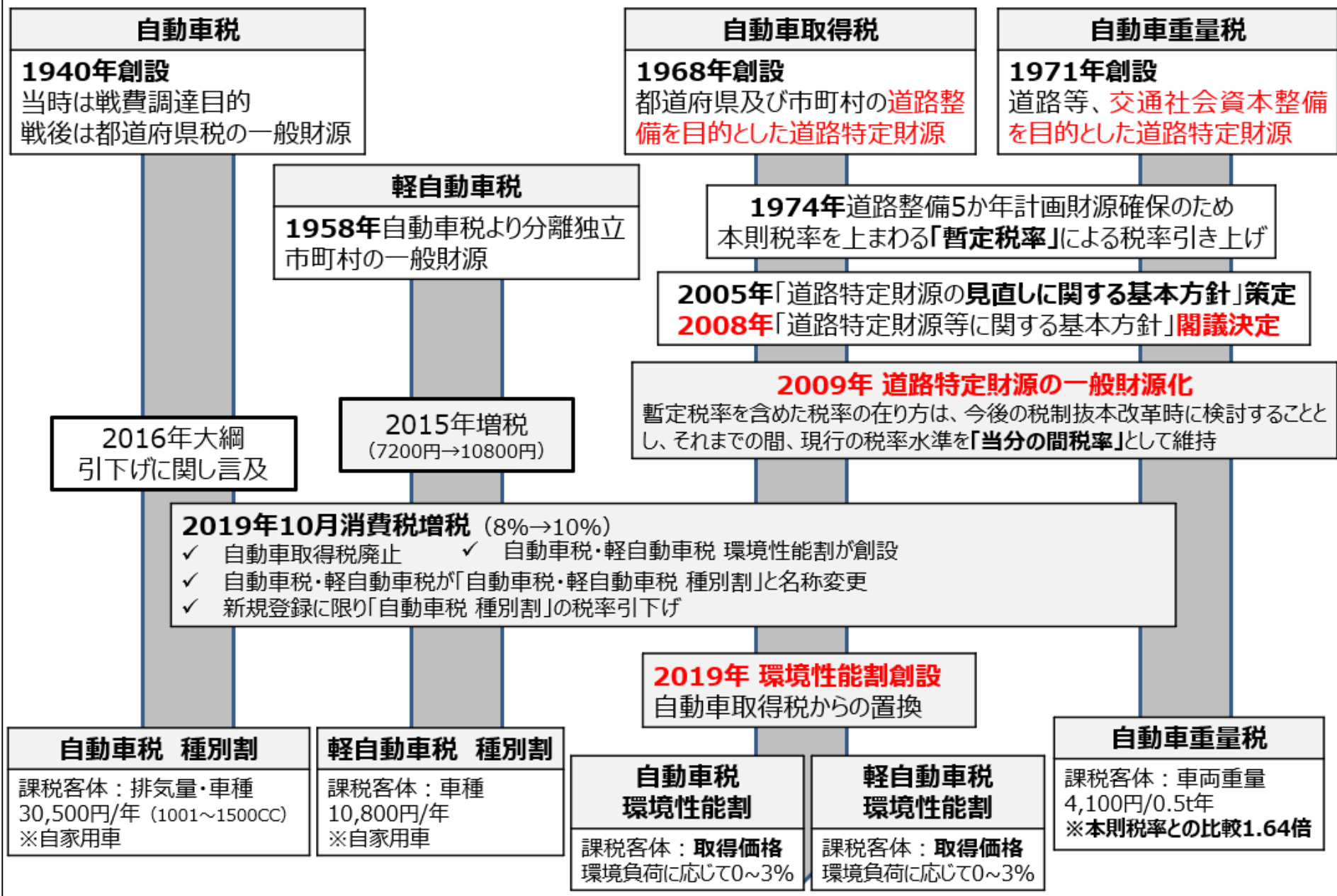
(引用：日本自動車工業会「日本自動車工業2020（税率は2020年5月1日現在）」より、浜口事務所作成資料)

**「当分の間税率」として不条理な税の上乗せ
(増税) が50年近くも続いている**

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 

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



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		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	取得時は 消費税のみ	取得段階	消費税	-
	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)			廃止	
保有段階	種別割 (自動車税・軽自動車税)	保有段階で 係る税は 原則一種類	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
	自動車重量税			廃止	
走行段階	揮発油税	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	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
	地方揮発油税				
	軽油取引税				
	石油ガス税				
	消費税			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、十分な配慮が必要。

令和5年度税制改正大綱における記載 (抜粋)

• 「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、**モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向**、～～～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**。

• **その際**、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、～～～利用に応じた負担の適正化等に向けた**具体的制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時まで**に検討を進める。

• また、電気自動車等の普及等のCNに向けた動きを考慮し、**税負担の公平性を早期に確保**するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ**検討する**。

まとめ：令和6年度 自動車関係諸税などに関する要望について

- ・ 令和8年（2026年）度における抜本的な見直し論議を待つことなく、税制自体の枠組みや課税のあり方を検討するとされたこの2年間（2023.1～2024.12）で世論喚起を行い、**税込確保ありきの論議を何としても阻止する必要がある。**
- ・ よって、**令和6年（2023年）度における要望については、中長期的な自動車関係諸税のあり方に関する主張を強めていく。**
- ・ **そして、**自動車総連が永きに渡り取り組みを進めてきた自動車関係諸税の抜本改革は不変であり、引き続き、複雑かつ過重で不条理な自動車税制の解消を前提に、自動車関係諸税がコロナ禍により低迷した経済回復、そして、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べく、**簡素化・ユーザー負担軽減に向けた抜本改革**を求めていく。
- ・ 具体的には、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減を前提に、地方税収に影響を与えない税制を確立し、自動車ユーザーの納得感を踏まえ、課税根拠を明確化し、**地域社会の活性化、モビリティを中心とした魅力ある地域づくりの推進を求めていく。**

中長期的な自動車関係諸税のあり方に関する主張を強め、走行距離課税やEV・FCVに対する増税等、税込確保ありきの論議には断じて反対の意を示す。

2050年カーボンニュートラル実現に向けて

■ 2050年カーボンニュートラル実現に向けた取り組み²⁰

➤ 2020年12月「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

- **自動車に関しては「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）

受け止め

- 先進環境対応車の普及は、産業の責務

- 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、政府はもとより、

オールジャパンとして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CN実現には、**自動車をはじめとする運輸部門（排出量約17%）だけの**

CO₂排出実質ゼロでは達成は困難

- CO₂排出量の約40%を占める発電部門における再生可能性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〈産業・エネルギー政策をセットで考える〉

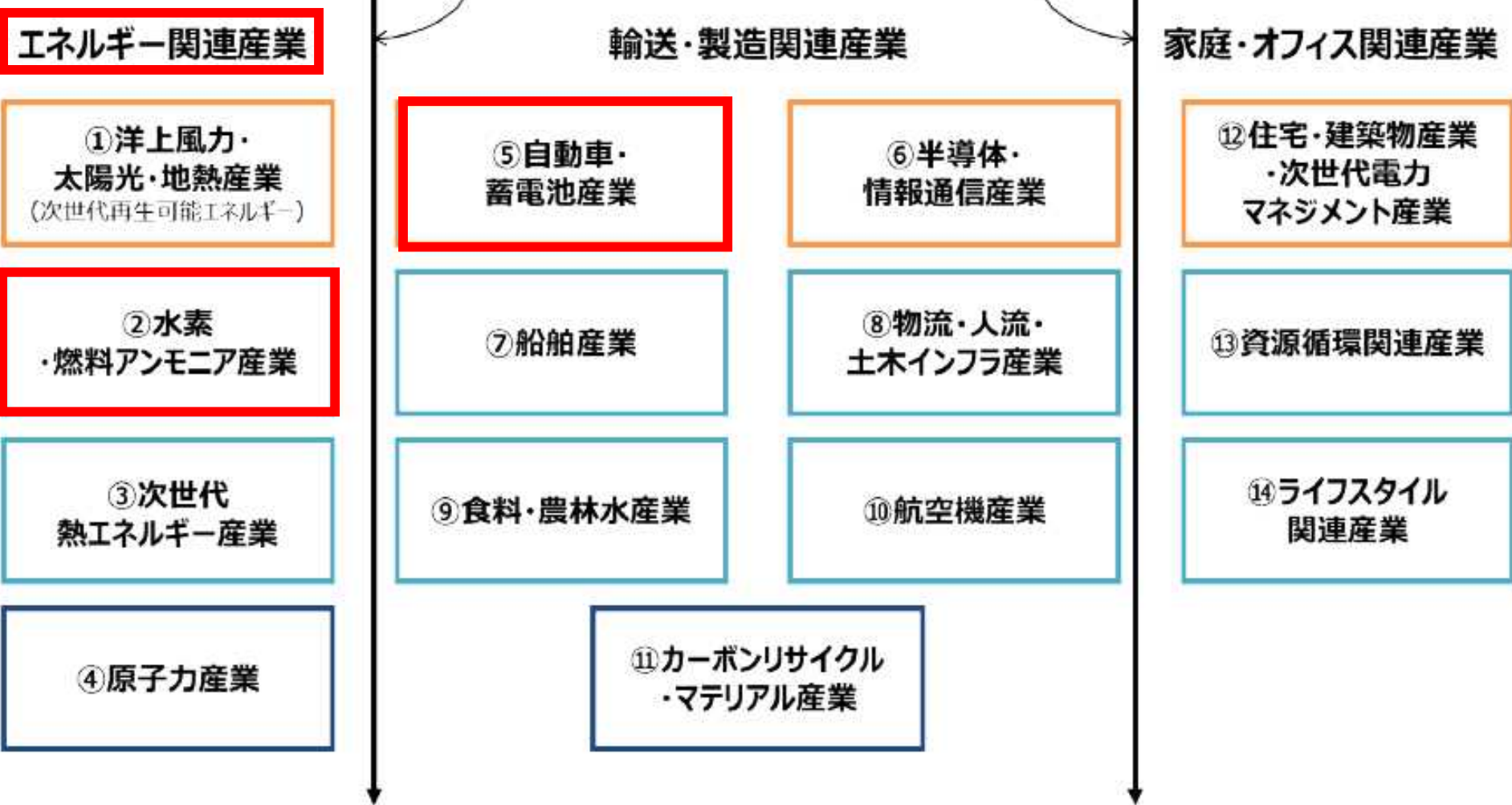
- 国が中心となり、産業界とも緊密に連携をとり、欧米や中国などを凌駕する税制面や

助成金等の支援策を講じることが必要

- 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

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



■ 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

自動車産業の将来発展に向けた3つの柱

電動車



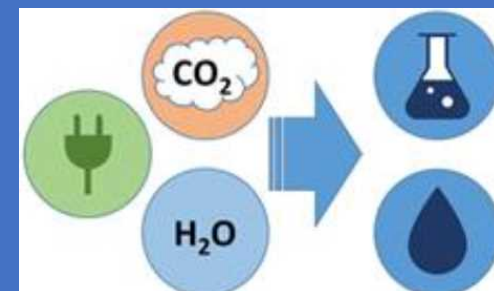
EV・PHEV・FCV・HV

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



参考：独立行政法人 エネルギー・金属鉱物資源機構HP

代替・混合燃料として、現在のインフラを利用し多様な動力源に利用可能／安定供給、ガソリンなどとの価格差などが課題。国を挙げた取り組みと、サプライチェーンの構築・拡大が必要。

- 2022年10月、2035年以降、**実質的に内燃機関自動車の新車販売を禁止し、ゼロエミッション車（EV/FCV）に限定する法案**が欧州委員会、欧州議会、閣僚理事会の三者間で最終合意に達し、2023年2月14日に立法機関である**欧州議会**で採択。
- 同年3月7日に予定していた**閣僚理事会**（EU各国の閣僚から構成される政策調整機関）での**最終投票**を目前に、イタリアやポーランド等が反対意見を表明。加えて、ドイツからはゼロエミッション車にe-fuelを使う内燃機関を搭載する新車販売を認めない限り、同法案を支持しない旨が表明されたことを受け、同理事会議長国のスウェーデンは、法律成立の条件の1つである「EU加盟国人口の65%以上の賛成」を満たせないことが明らかとなったため、3月7日の投票を延期。
- 同年3月28日、EUとドイツ間において、e-fuelのみを使用する内燃機関車については、2035年以降も販売を可能とするような法的措置を早期に講じる旨を前文に追記することで合意し「2035年に新車販売における排出ゼロ車両（ZEV）を100%とする規制案」にドイツが賛成。同規制案は原文のままEU理事会にて最終投票を経て可決に至り、今後、他の加盟国も交え正式な法制化への手続きを進めることとなった。

- ✓ 2023年4月15日から16日にかけて開催された**G7札幌 気候・エネルギー・環境大臣会合**における**共同宣言**にて、PHVや合成燃料などの**技術開発**を初めて評価すると記載。
- ✓ 脱炭素化に向け各国がとるべき方策として、多様な道筋があることを認識し、EVやFCVに限定することなく、**技術領域で多様な選択肢を掲げ取り組みを進める日本の目標**と併せて、**合成燃料を含む持続可能なカーボンニュートラル燃料の促進**が、欧米の目標と並列で位置づけられた。

EUをはじめ、グローバルにおけるCN実現に向けたZEV化（EV/FCV限定）推進政策に変化が生じはじめている。

グリーンリカバリーを通じた地域経済活性化

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

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

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

地域の魅力を向上・創造

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

中長期的な自動車関係諸税のあり方に関する論議の方向性

➤ 道路利用の受益者負担については、全国民で負担する。

- ・ 昨今の道路整備の主眼は、既存インフラの老朽更新や、自転車の利用機会増加を念頭とした全ての交通参加者が円滑に移動できる道路環境の整備や、誰しも「個々の自由な移動」を享受するために自動運転などの安全技術を普及させるための機能追加である。「円滑な運輸・物流による経済活動」による受益と合わせて、全国民の負担により維持・改修されるべきである。
- ・ また、平成14年（2002年）8月、有識者などにて構成された国土交通省における社会資本整備審議会がとりまとめた報告にて「一定の量的ストックは形成された」とする一方で、「道路は自動車のためだけのものではない。1億3千万人すべてが道路ユーザーと言っても良い」と、道路行政の方針転換を促したことに鑑みても、また、移動手段の多様化やオンライン消費の進展などを踏まえ、国民経済にとって必要不可欠な社会資本（公共財）である道路に係る負担は自動車ユーザーだけに限定することなく、全国民の負担により、すべての道路ユーザーが満足すべく道路行政を進めるべきである。

➤ 地方に暮らす自動車ユーザーの負担がさらに過重になり、地域経済の活性化を阻害しかねない走行距離課税に加え、電動車普及促進の足かせとなるEV・FCVに対するみなし課税の増税や新たな課税が検討されることには断固反対する。

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

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

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

以下、參考資料

誰もが暮らしやすい、働きやすいまちづくり、持続可能なまちづくり

- ✓ 地域経済の活性化、誰もが暮らしやすい、働きやすい、持続可能なまちづくりをめざすなか、自動車を保有し移動せざるを得ない住民への更なる負担増、安定した物流、自由な移動を阻害し、地方の衰退や過疎化にもつながりかねない「走行距離課税」論議には反対する。

電動車普及促進に向けたユーザー負担軽減、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
- ✓ 電動車の普及促進の足かせとなる税込確保ありきによるEV・FCVに対する増税論議には、反対する。

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、地域振興と一体とした取り組みを推進

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

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

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

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。〈掲載にタイムラグがございます〉

[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 \(cev-pc.or.jp\)](#)

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