自動車関連税制をめぐる現状と欧米諸国の動向

京都府立大学
Kyoto Prefectural University

2025/5/23

東京都税制調査会
川勝健志
（京都府立大学）

自動車関連税をめぐる諸課題

従来からの課題

- 総排気量と財産価値の比例関係
- 低炭素社会の実現に向けた車体課税
- 税負担水準の適正化に関する諸課題
- 税体系の簡素化

自動車を取り巻く環境の変化

「CASE」という大変革

- 内燃機関自動車の所有を前提とした現行の税体系
- EV普及や所有者の規模縮小による税収の減少
- EVや自動運転技術等の普及で減少する行政需要もあれば、新たに発生・増加する行政需要もある

出所：東京都税制調査会『自動車関連税制のあり方に関する分科会報告（概要版）』より抜粋

Outline

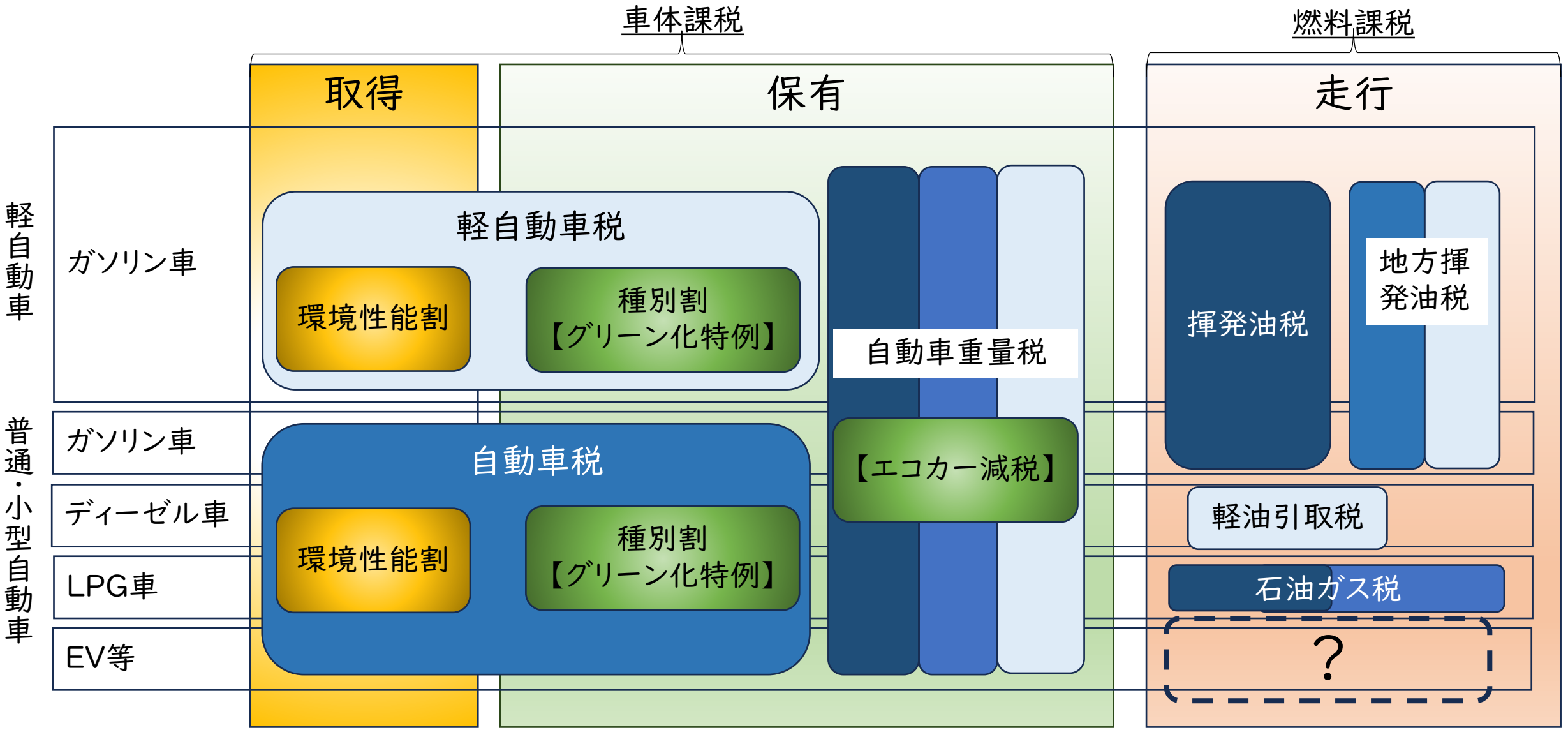
1、課税根拠からみた日本の自動車関連税制の現状

2、欧米の動向や議論にみる自動車関連税制の考え方

3、「走行距離課税」構想から「保有から利用へ」を考える

1、課税根拠からみた日本の自動車関連税制の現状

自動車関連税制の全体像



出所：川村（2020）図表1及び（一社）自治総合センター（2020）に基づき作成

自動車関連税の性格

税目	段階	課税根拠
自動車税・軽自動車税環境性能割	取得	道路損傷負担 環境損傷負担
自動車税種別割	保有	応能負担 応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
軽自動車税種別割	保有	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
自動車重量税	保有	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
揮発油税 地方揮発油税 軽油引取税	走行	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担

出所：東京都税制調査会『自動車関連税制のあり方分科会報告書』令和3年3月、資料1より抜粋して作成

- 1つの税目に複数の根拠が混在
- 1つの根拠が複数の税目で重複
- 共通しているのは、社会的費用の原因者負担金的性格
- 他方、原因者負担金的性格のみでの説明も困難

各税の相互関係について再整理が必要

社会的費用をどの程度負担しているか

- 燃料課税は乗用車で21.4%、小型貨物で18%、普通貨物車で7.8%しか外部費用を負担していない（鈴木2010）
- 燃料課税は燃料・走行にかかる外部費用に対して過少負担；保有課税を含めても外部費用の30%程度（岡田2014）
- 自動車関連税制を通じて、自動車利用者が負担している費用は2割程度（上岡2022）

→社会的費用の大半は走行に起因するが、燃料課税だけでは外部費用を負担できていない

社会的費用の観点から見直す

- EU域内では、自動車の運行がもたらす費用は大気汚染やCO2排出だけでなく、渋滞によるものも大きい（Dender2019）
- 日本でも地域別の推計結果では、混雑によるものが大きく、外部費用は人口密度が高い地域ほど大きい（鈴木2010）
- 東京は自動車の外部費用として、走行時及び駐車時の空間占有に伴う機会費用が他都市より高い（清水2014）

- 「社会的費用の原因者負担金的性格」を強めていくのであれば、幅広い外部費用の推計とそれに見合う負担のあり方の検討が必要
- 「営自格差」や「軽自格差」は、税負担の公平性だけでなく、環境負荷に対する費用という意味でも望ましくない
- ただし、原因者に担税力があるとは限らないので、逆進性への配慮から応能負担を含められる保有課税には一定の意義がある

応益性からみた取得・所有課税

「地方税としての妥当性」（中東2014）

- 取得や保有に課税することは、運転距離に応じて課税されるわけではないので、環境に対する負荷と税負担が正確に対応するとは限らない
- しかし、原因者の税負担は原因者が居住（受益）する自治体の税収とは一致している

- 日本の自動車関連税には、主に道路延長や道路面積を配分基準とする譲与税方式が多い
- 現行の配分基準は自動車の外部費用の大きさを示す代理指標として適切か？その妥当性の検討が必要

車体課税のグリーン化効果

・環境性能割は排ガス基準をクリアした自動車に対して、燃費基準の達成率によって燃費性能の高い車ほど税率が軽減される仕組み
・自動車重量税のエコカー減税の対象は、燃費等で減税や重課の割合を区分

- 自動車の燃費は、走行方法や走行条件で変化するので、燃費基準を満たしていてもその燃費で走行されるとは限らない
- 技術革新によって自動車の性能が向上すれば、“グッズ”として扱われてきたHVも脱炭素社会の構築においては“バッズ”となりうる
- 取得時に環境性能の高い車の購入を促し、所有者に車の買い替えを促すインセンティブを有するが、大きなCO_2削減効果は期待できない

→とはいえ、脱炭素の車体の所有や利用を促すには、課税標準をCO_2排出量基準に見直す必要がある

出所：（一社）自治総合センター（2022）に基づき作成

税率差別制度と税収効果

【例：オランダの自動車登録税】
・環境性能の高い車体に対してはほぼ非課税だが、ある一定のCO_2排出量を超えると税額が高くなる
・毎年税率を見直し、環境基準を高めながら税収を確保
・グッズとバッズに適用される税額の差が大きい→バッズ税収＞グッズ税収
→2014年以降、自動車登録税の税収が増加傾向にあるのは、課税標準をCO_2排出量に移行し、税率差別制度に転換した結果（柴2021）

- 日本でも技術進歩に合わせて、軽課対象となる環境基準を段階的に見直し、インセンティブ効果と税収維持を一定両立
- 車体課税においてバッズ課税は緩く適用されてきたので、税率差別制度が採用されてもその差は小さい→「減税による税収減＞重課分の税収増」

2、欧米の動向や議論にみる自動車関連税制の考え方

欧州における車体課税の動向

2005年：EUは取得課税を廃止し、保有へと移行して、自動車課税の一定割合をCO_2排出量の要素を取り入れる案を提案→加盟国は同意せず（柴2021）
【理由】
①自動車の取得は登録や車検と連動しており、課税情報の入手コストは低い
②取得課税の税率を規制するEU規則はなく、加盟国の裁量で税率設定が可能
→EUでは取得課税を採用する国は増加（OECD2020）

- 取得課税において、CO_2排出量基準の課税標準を採用している国では、CO_2排出量が減少（Runkel and Mahler 2018）
- EUでは、20ヶ国以上が車体課税の課税標準をCO_2排出量とする方法に移行（環境省2018）

→車体課税の税率差別化は、CO_2排出量のみに基づくべきではないが、脱炭素社会への移行を推進する適切なインセンティブを導入する必要がある

欧米主要国の自動車関連税制

国名	制度	取得		保有			走行		
米国	税目	多消費者税【連邦】		自動車登録料【州・地方】			燃料物品税【連邦】	燃料税【州・地方】	走行距離課金【一部の州】
	課税標準	燃費性能		車両重量、車齢、車両価格等			燃料の数量	燃料の数量	走行距離
	税収使途	一般財源		【カリフォルニア州】州基金（道路整備）等			道路信託基金（HTF）※1	【カリフォルニア州】州運輸基金	【オレゴン州】州高速道路基金
英国	税目			自動車税【国】※2			炭素水素油税【国】		
	課税標準			車両種別、CO_2排出量等			燃料の数量		
	税収使途			一般財源					
ドイツ	税目			自動車税【連邦】			エネルギー税【連邦】		
	課税標準			排気量、CO_2排出量※3			燃料の数量		
	税収使途			一般財源					
フランス	税目	自動車登録税【地域圏】	ボーナス・マルス【国】	①CO_2排出税【国】※5	②大気汚染物質排出税【国】※5	③大型貨物車走行距離課金【国】※5	エネルギー製品に対する国内消費税【国】		
	課税標準	馬力	CO_2排出量※4	CO_2排出量	大気汚染物質排出性能	車両区分※6	燃料の数量		
	税収使途	州一般財源	ボーナス財源	社会保障基金		一般財源	一般財源		

※1「道路勘定」と「公共交通勘定」に充当され、道路財源を公共交通の整備にも流用可　※2高額車両に対し、新規登録後2~6年目の5年間に追加課税
※3一定の閾値を超える排出量に比例税率を適用;2021年1月以降に登録した乗用車に対しては累進税率を適用　※4【ボーナス】EV等の取得に補助;【マルス】①CO_2排出量と②重量に応じて重課（②は累進税率を適用）　※5社有車のみ課税。HVは①は2025年以降、課税対象　※6車両重量、車軸数、サスペンション方式

出所：（一社）自治総合センター（2020）、佐藤・三浦（2025）表4~表11、各国ウェブサイト等に基づき作成

欧米主要国におけるEV等の取扱い

国名	優遇措置	課税／課金	課税／課金の理由
米国	2023~32年までに一定の要件を満たすクリーン車両を対象に連邦所得税を税額控除	①39州が自動車登録料を追加課金 ②公共EV用充電施設での供給電力に課税※1	EV等の普及に伴い減少する燃料税収の代替財源の確保、税負担の公平性確保
英国	・EV等の自動車税を免税 ・HV等の代替燃料車の自動車税に軽減措置 →2025年4月から廃止	・2025年4月以降に新規登録されるEVは、1年目はCO2排出量1~50g/kmで課税され、2年目以降はガソリン車と同じ標準税率を適用されるほか、高額車追加課税の対象になる ・HV等の代替燃料車は、2025年4月以降、ガソリン車と同じ標準税率が適用される	EV等の普及により、税負担の公平性確保
ドイツ	・EV及びFCVの自動車税を最長10年間免税※2 ・2020年6月12日~2024年12月末までに新規登録された低排出車の自動車税を最長5年間、30€/年軽減	EV等の優遇措置を廃止し、課税する動きなし	
フランス	・EV及びFCVの自動車税は全ての地域圏で免税 ・HV等のクリーン車両の自動車登録税は地域圏により一部または全部減免 ・EV及びFCVのマルス及び大気汚染物質排出税は非課税 ・PHV及びHVに対するマルス（重量割）は一定の負担を軽減	一定のPHV（電気モードで航続距離が50キロ超の車両）は2025年以降は、マルスの重量割を課税	EV等の普及を見据えて、マルスの重量割の課税対象にEVを含めること等を検討

※1：2024年11月現在で①39州、②は8州が導入。②はa)1kwh当たりの税率を設定、b)小売価格に一定税率を適用、c)電力のガソリン・ガロンへの換算値のいずれかを基に、燃料税と同じ税率を適用。

※2：免税期間が終了する2030年12月末以降は、自動車税を50%減額。

出所：（一社）自治総合センター（2020）、佐藤・三浦（2025）、各国ウェブサイト等に基づき作成

走行距離課税をめぐる欧州の動向

1999年：ユーロビニエット指令の制定

【目的】欧州統合に伴う国境を越える重量貨物車に適正な道路整備負担を求める

【概要】「利用者負担原則」及び「汚染者負担原則」を明確化し、EU域内における重量貨物者の道路利用に対する課金についての共通ルールを策定

→3度の改正を経て、対象車両及び道路の拡大、課金を通じた自動車の外部費用の抑制強化が図られた

☆2022年改正

①課金対象車両の拡大：全ての重量車＋乗用車等の軽量車も対象に追加

②課金方式を走行距離課金に移行：2030年3月25日以降は、原則として「利用期間課金」を廃止

③課金額の差別化に用いる環境基準の見直し：重量車は排ガス性能からCO_2排出性能へ

④外部費用の範囲の見直し：渋滞とCO_2排出量を含める

走行距離課金を実施する国と利用期間課金を実施する国がある一方で、道路課金を実施せず、既存の有料高速道路制度に基づき通行料を課す国もある

【ドイツの動向】

- 対象車両：基準値を12トンから7.5トン（2015年～）→3.5トン超（2024年7月～）へ
- 対象道路：従前の高速道路（1.2万km）に連邦道路（4万km）を追加（2018年～）
- 課金額：インフラ費用と大気汚染に基づいていた外部費用に騒音（2019年～）→CO_2排出を追加（2023年12月～）
- 2030年以降、全ての道路と全車両を対象に走行距離ベースの通行料を課し、2030～2035年にかけて段階的な料率の引き上げを予定

出所：（一社）自治総合センター（2020）、佐藤・三浦（2025）、各国ウェブサイト等に基づき作成

走行距離課税をめぐる米国の動向

2009年：全米陸上交通インフラ資金調達委員会報告書

【背景】インフラ老朽化に伴う道路整備費が増加する一方で、EV等の普及やガソリン車等の燃費性能の向上の影響で燃料税収（=HTF）が減少
【概要】原則、利用者及び受益者が交通システムの利用に伴うコスト（社会的費用を含む）をすべて負担する「利用者負担・受益者負担」の原則を明確化
→2020年までに財源調達方式を燃料税から走行距離課金への移行を提言

2015年12月：「米国陸上交通整備法（FAST Act）」の成立以降、連邦が州政府の走行距離課金プログラムの実施や検討を継続的に支援
→各州が走行距離課金の導入・検討
【特徴】
①恒久的な「任意参加」方式を採用
② EV等に対する自動車登録料の追加課金や年間道路使用料の課金と合わせて制度化
③ガソリン車の参加者：走行距離課金額から負担した燃料税を控除
④走行距離の把握方法は、自主申告方式とGPS機能付き車載器orその他の測定機器を設置した自動計算方式から任意選択

【ハワイ州の動向】

- 2025年7月～：開始当初は課金対象をEVに限定
- ¢0.8／マイル（年$50を上限）or自動車登録料の追加課金（年$50）のいずれかを選択可
- 走行距離の測定方法：年次の車両検査時に走行距離計の数値を読みとる
- 2028年6月末：EVに対する自動車登録料の追加課金は廃止
→同年7月以降、走行距離課金の適用を義務づけ予定

出所：（一社）自治総合センター（2020）、佐藤・三浦（2025）、米国ハワイ州ウェブサイト等に基づき作成

小括

- 欧州では財源調達手段に加えて、CO_2排出量など自動車の運行に伴う幅広い外部費用を内部化する政策手段として活用→車体課税の環境税化
- 米国や英国ではEV等の普及を受けて、それらは税制上の優遇対象から課税対象に含めた新たな税制構築へ
- 走行距離課税の導入・検討が広がりつつある背景は、欧州では国境を越える道路利用者の負担（社会的費用を含む）の公平性確保、米国ではEV等の普及やガソリン車等の燃費性能の向上に伴い減少する燃料税収（道路財源）の代替財源の確保等

- 欧米の議論に共通するのは、自動車関連税制の枠組みを超えて公共交通を含む陸上交通や交通モード間の競争条件の均等化など総合交通に関する費用負担のあり方が問われていること（立岡2020）

3、「走行距離課税」構想から「保有から利用へ」を考える

国際エネルギー機関（IEA）の評価

評価項目	車体課税	燃料課税（炭素税）	走行距離課税
長期的な税収の安定性	○	△	○
GHG排出費用の内部化	△	○	△
大気汚染費用の内部化	△	△	○
インフラ費用の回収	△	△	○
行政コスト	○	○	△

- 車体課税は、EV等にも課税が可能で長期的な税収安定性も見込めるが、環境政策上の効果に限界
- 燃料課税はCO_2排出に伴う外部費用を内部化しうるが、EV等への移行で税収が減少し、地域性に応じた税率設定に難点
- 走行距離課税は安定した税収を確保し地域性に応じた税率設定は可能だが、行政コストが高い
- 燃料課税（炭素税）の段階的引き上げ＋走行距離課税により、税収を維持しつつゼロエミッション車への移行にも対応可

出所：IEA(2019), Table5.5及び川村（2020）図表4、佐藤・三浦（2025）に基づき作成

都税調分科会構想

IEAが評価しているのは、都税調分科会構想案「気候変動・社会的費用分離型」（案3の2）に近いモデル？

分類	現行制度維持補修型		現行制度改善型	
案	案1-1	案1-2	案2-1	案2-2
制度	環境性能割＋種別割（財産価値区分の見直し）＋自動車重量税＋揮発油税等・軽油引取税	環境性能割＋種別割（財産価値区分の見直し）＋自動車重量税＋揮発油税等・電気使用量	環境性能割＋財産価値に応じた課税＋揮発油税等・電気使用量	環境性能割＋財産価値に応じた課税＋走行距離
分類	気候変動・社会的費用分類型		走行距離集約型	現行
案	案3-1	案3-2	案4	
制度	取得価額×燃費基準＋財産価値＋走行距離×重量＋燃料消費量・電気使用量×燃費基準	取得価額×CO_2基準＋重量に応じた課税＋走行距離＋燃料消費量×CO_2基準	走行距離＋走行距離×重量＋走行距離×CO_2基準	環境性能割＋種別割＋自動車重量税＋揮発油税等・軽油引取税

出所：東京都税制調査会『自動車関連税制のあり方分科会報告書』（令和3年3月）に基づき作成

測定方法別にみた走行距離課税の課題

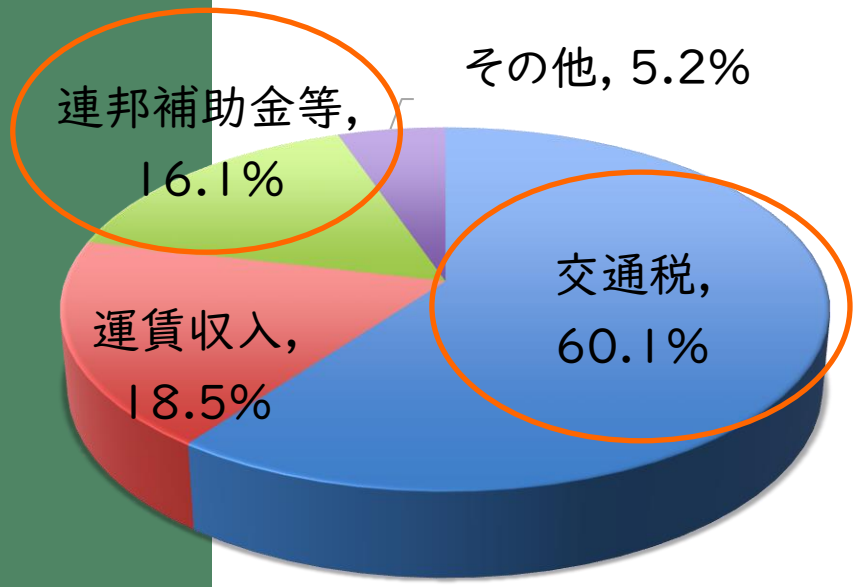
測定方法 （導入国）	GPS方式 （ドイツ等）	路側機方式 （オーストリア等）	OBD方式※ （フランス、米国オレゴン州等）	ビニエット方式 （オランダ等）
走行距離の測定	精緻な測定が可能	路側機間の距離のみ測定可	最近の自動車では測定可	走行距離の測定なし
設置費用	車載器の設置費用が必要	車載器や路側機の設置費用が必要	最近の自動車にはOBDが装備済みだが、OBDの情報取得が必要	ステッカーの購入や取り締まり等の仕組みの整備が必要
プライバシー	走行経路を他人に知られてしまう可能性あり	車両が路側側の場所の情報に限定	走行経路等は秘匿保持	走行経路等は秘匿保持
地方部の負担	移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性あり	移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性あり	移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性あり	時間単位の課金なので、距離あたりの負担額は割安になる可能性あり
徴収方法	車載器からの通信で随時課税できれば、精算時等の問題は生じない	高速道路と同様の徴収となり、大きな課題なし	最初の車検時や抹消時等の取り扱いなどの課題あり	抹消時の清算はあり得るが、課題は少ない

※OBD（車載式故障診断装置）：エンジンやトランスミッション等の電子制御装置（ECU）内部に搭載された故障診断機能。ECUは断線やセンサの機能機能異常等の不具合が生じた場合には、その情報をECUに自動記録。
出所：（一社）自治総合センター（2020）に基づき作成

【地方部の負担】川村（2020）：走行距離課税を税収中立で導入した場合の税収影響を都道府県別に定量評価
→都市部では大気汚染や騒音による税負担が増加し、地方部では気候変動や道路損傷による税負担が増加するが、全体の年間税負担額はむしろ「都市部＞地方部」であると推計→地域間で税率を差別化し、税負担を調整

負担の地域間格差を考える

米国ポートランド都市圏の
公共交通の財源構成



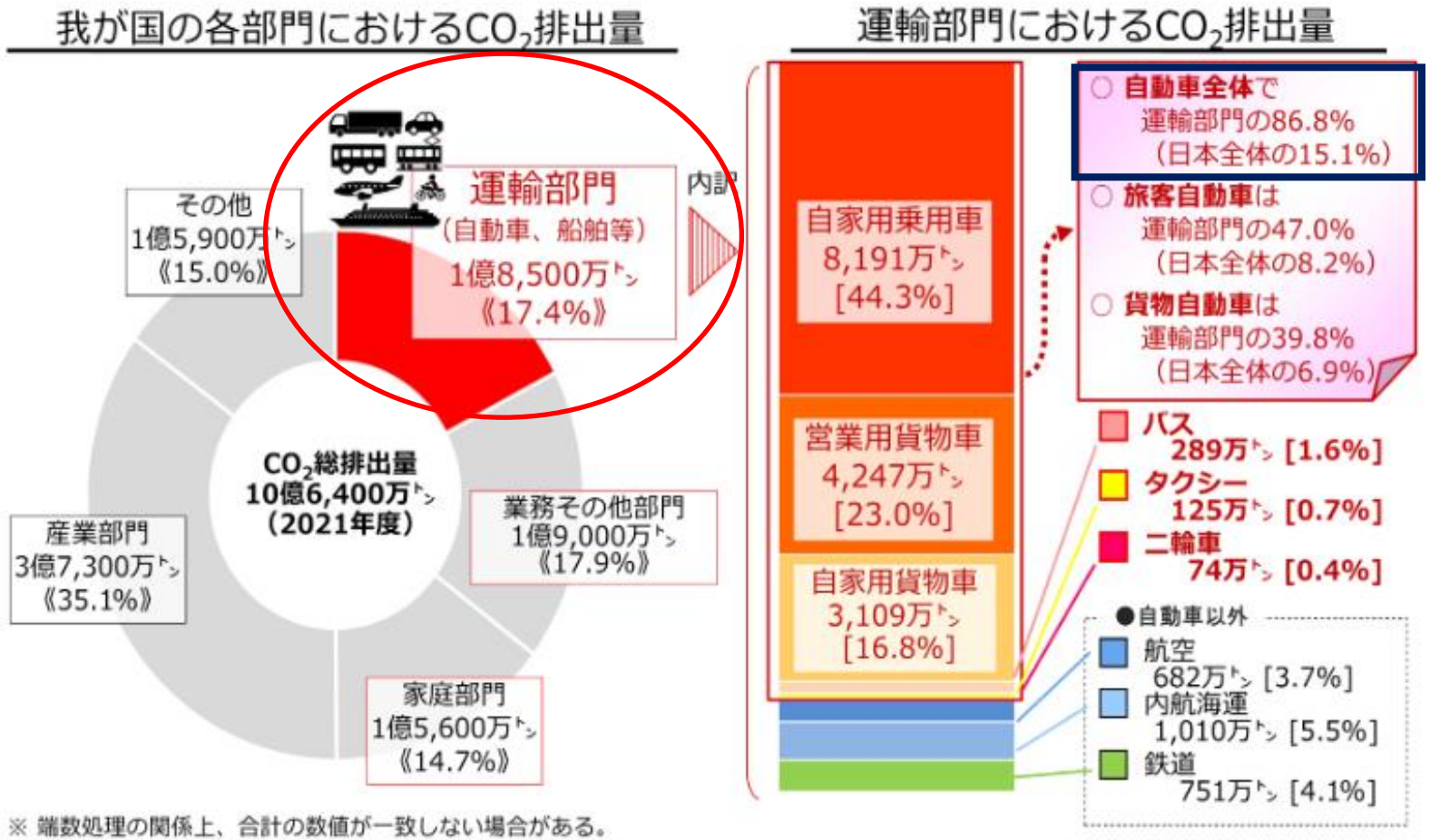
（2019年度決算）

Source: TriMet, *Adopted Budget 2022-2023*

- 自動車保有割合が高い地域では公共交通が未発達or衰退傾向にあり、移動手段として自動車を選択せざるを得ない
- 自動車以外の選択が可能な住民に比べると、引っ越しをする以外に税負担を回避できず、現状でも地域間で負担の格差が生じているのでは？
- 欧米では（すべてが同じレベルではないが）地方都市でも公的支援に支えられた「質の高い」公共交通サービスという選択肢がある

自動車の社会的費用の内部化は、走行距離課税を含む自動車関連税制だけでなく、中長期的には公共交通の整備や規制などを含めた検討が必要

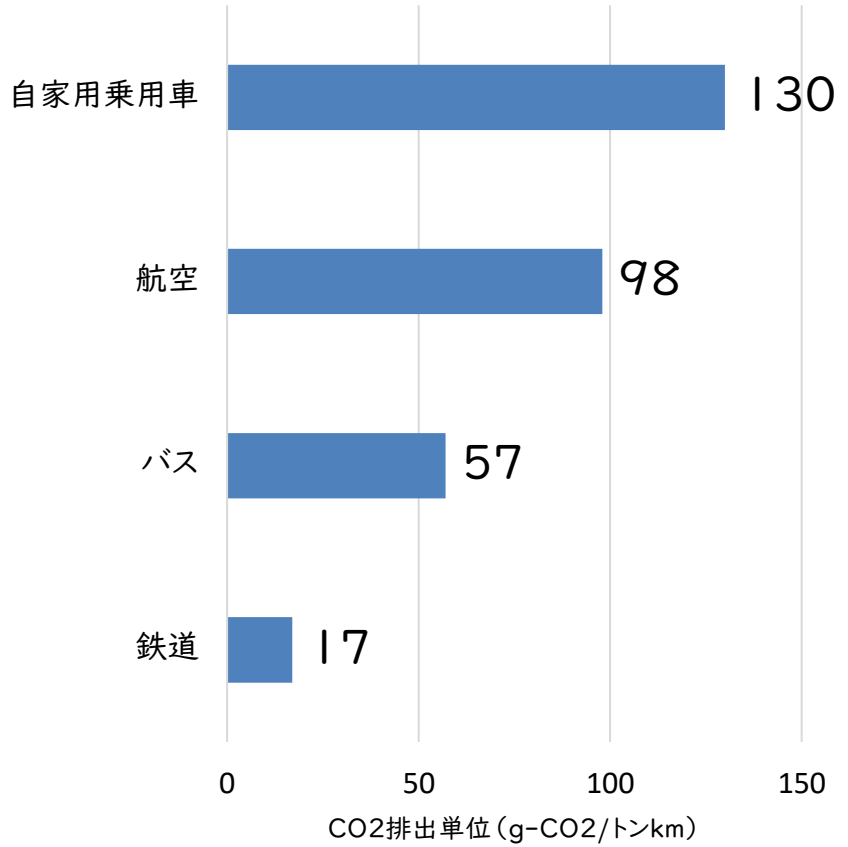
運輸部門の脱炭素化



※ 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（1990～2021年度）確報値」より国交省環境政策課作成。
※ 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。

出所：国土交通省https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

輸送量当たりのCO2排出量（旅客）



出所：国土交通省『令和4年度国土交通白書2022～気候変動と私たちの暮らし～』

次世代自動車の普及、自家用乗用車から公共交通機関へのシフトが必要

「保有から利用へ」を考える

- 「利用」（走行課税や燃料課税など）を強めることは、理論的にも欧米の動向を見てもトレンド（Dender2019）
- 他方、保有軽課ないし廃止する「走行距離集約型（案4）」は、地域公共交通の衰退に拍車をかけないか？（浅妻2014）

※東京23区では車以外の選択肢も充実しているが、、

- 保有課税の廃止で自動車への依存がより高まると、公共交通の採算が落ちて利便性が下がり、地方ではさらに自動車が必需化する（カーシェアリングもMaasも全国的に普及しない）可能性
- 自動車を運転できない／したくない人には不便でコンパクトシティ化も進められなくならないか？

- 各地域が中長期的にも車社会を前提とするのか、車以外の選択肢もあるまちづくりに転換するのかに依存

今後の課題

- （あらためて）費用負担原則の明確化
- 各外部費用の発生要因に合わせた課税方法の選択とそれに基づいた税体系の見直し
- 所得分配や地域間の負担の公平性確保
- 次世代自動車の普及や技術進歩に合わせた段階的な移行のロードマップ

※電動化の課題

参考文献・資料

IEA (2019) “Global EV Outlook 2019: Scaling-up the transition to electric mobility,”https://iea.blob.core.windows.net/assets/7d7e049e-ce64-4c3f-8f23-6e2f529f31a8/Global_EV_Outlook_2019.pdf

Kurt van Dender (2019) “Taxing Vehicles, Fuels and Road Use: Opportunities for Improving Transport Tax Practice 19,” *OECD Taxation Working Papers,* No.44

Martthias Runkel, Alexander Marhler (2018) “A Comparison of CO2-based car taxation in EU-28, Norway and Switzerland,” *Report for Transport & Environment*: https://foes.de/pdf/2018-03_FOES_vehicle%20taxation.pdf

OECD(2020) *Tax Policy Reforms 2020: OECD and Selected Partner Economics* (Paris: OECD Publishing, 2020)

浅妻章如（2014）「車両・乗り物の保有課税ー償却資産への固定資産税と自動車税」『IATSS Review』38(3), 47-54

岡田啓（2014）「自動車の社会的費用と自動車関連税制」『IATSS Review』38(3), 55-62

川村淳貴（2020）「我が国における自動車の外部性を考慮した走行距離課税の検討ー中長期的な自動車関係諸税の見直しに向けてー」『みずほ情報総研レポート』20, 1-16

環境省（2018）『諸外国における車体課税のグリーン化の動向』平成30年7月：https://www.env.go.jp/content/900498774.pdf

佐藤良・三浦啓（2025）「諸外国の自動車関係税」『レファレンス』889, 121-167

（一社）自治総合センター（2020）『地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会―自動車関係諸税に係る調査研究WG―報告書』令和2年3月

https://www.jichi-sogo.jp/wp/wp-content/uploads/2020/04/R1-03-1-zei.pdf

（一社）自治総合センター（2022）『地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会―自動車関係諸税に係る調査研究WG―報告書』令和4年3月

https://www.jichi-sogo.jp/wp/wp-content/uploads/2022/03/R3-03-2-zeiwg.pdf

清水哲夫（2014）「都市における自転車と自動車の外部費用の試算」『観光科学研究』(7), 29-35

柴由花（2021）「脱炭素社会と消費課税：車体課税を中心として」『租税法研究』(49), 84-104

自動車関係税制のあり方に関する検討会（2013）『自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書』

https://www.soumu.go.jp/main_content/000258313.pdf

鈴木裕介（2010）「地域の自動車利用に対する費用負担に関する分析ー燃料税に関する議論を中心にー」『交通学研究/2009年研究年報』125−134

立岡健二郎（2020）「自動車関係課税のあるべき方向性を考える」『JRIレビュー』76, 77-104

東京都税制調査会（2021）『自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書』令和3年3月

https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/tax/11_8

中東雅樹（2014）「地方税としての自動車関連税のあり方に関する論点整理」『IATSS Review』38(3),39-46