

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

はじめに

我が国では自動車は、広く普及し、移動、輸送手段として人々の生活に豊かさをもたらしている。また、自動車産業は、我が国の経済を支える重要な基幹産業の一つとなっている。

その一方、経済成長に伴う車社会の進展が、交通事故の増大、大都市における大気汚染や騒音の発生といった深刻な問題を招いてきたことも事実である。

さらに今日の自動車には、地球規模での気候変動対策や超高齢社会における交通事故防止対策など、今日的課題の解決に向けた社会的要請も高まっている。

そして今、自動車を取り巻く環境は、急速に進む技術革新とその普及に向けた積極的な政策的支援、人々の自動車に対する価値観の変化を背景に大転換期を迎えている。加えて、新型コロナウイルス感染症による人々の行動の変容が、移動・輸送などにさらなる変化をもたらしていることも想像に難くない。

電動モビリティの普及、自動運転技術の向上、シェアリングサービスの台頭は、これまでの自動車の概念を塗り替えつつある。CASEと言われるこの自動車の大変革は、自動車産業のみならず、我が国の交通インフラのあり方や人々のライフスタイルをも大きく変える可能性を有している。

国や地方自治体は、こうした自動車をめぐる動向を正確に捉え、社会が望ましい方向に向かうよう制度づくりや社会資本への投資など、新たなモビリティのかたちに対応した環境整備を着実に推進していく責務がある。

しかしながら、現行の自動車関連税制は、「内燃機関自動車」の「所有」を前提とした税体系で構築されており、現在進行中の、あるいは将来予想されるモビリティの変化に十分対応しているとは言い難い。現行税制を今後も存置した場合、税負担の公平性や中立性、ひいては納税者の信頼を損なう恐れがある。加えて「所有から利用へ」の流れが進展する中で、地方自治体が深刻な自動車関連税の減収に直面することも避けられない。

こうした観点から、本分科会では、自動車関連税制について、改めてその本質的意義に立ち戻って整理するとともに、現在起こりつつある自動車の変化を的確に捉え、あるべき税制の姿を提案すべく議論を重ねてきた。

この議論の結果に基づき、今後必要となる制度改革等について、本分科会の見解をここに取りまとめる。

目次

I	自動車関連税制の概要	1
1	各税目の概要.....	1
2	税制のグリーン化.....	4
II	自動車関連税の現状	6
III	現行税制における課題	9
IV	自動車をめぐる環境の変化（将来動向）	11
1	自動車の様々な変化.....	11
2	電動化・電気自動車.....	11
3	新技術・新サービス.....	14
4	税収への影響.....	16
5	新たな行政需要.....	17
V	自動車に対する課税のあり方	18
VI	課税方法・課税標準	21
1	利用量に応じた課税（走行距離課税）	21
2	財産価値に応じた課税.....	24
3	環境負荷に応じた課税.....	26
4	営自格差、軽自格差.....	28
5	税制の簡素化及び国と地方の税源配分.....	29
[参考]	自動車関連税制の将来像について	31

I 自動車関連税制の概要

1 各税目の概要

本報告書では、車体課税である自動車取得税、自動車税・軽自動車税（種別割・環境性能割）、自動車重量税のほか、主な燃料課税である揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税を取り上げ、これらを総称して自動車関連税という。自動車関連税制における各税目の概要は以下のとおりである。

① 自動車税・軽自動車税環境性能割（令和元年 10 月導入） （道府県税・市町村税）

自動車税・軽自動車税環境性能割は、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化及び財源確保の観点から、環境性能課税を自動車の取得時の課税として実施するものとして、令和元年 10 月に導入された。

自動車がもたらす CO₂排出、道路損傷、交通事故、公害、騒音等、様々な社会的コストに係る行政需要に着目した原因者負担金的性格を有する。

課税標準は自動車の取得価額である。税率は、環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づき、自動車の燃費基準達成度等に応じて、非課税、1 %、2 %、3 %の中から決定する仕組みとして設計されている。なお、消費税率 10 %への引上げに伴う臨時的軽減措置として、自動車取得時の負担感を緩和するため、税率の軽減措置が講じられている。

<参考> 自動車取得税（令和元年 9 月廃止）（道府県税）

自動車取得税は、自動車の使用と道路損傷の密接な関係に着目し、その税収を道路の整備に充てるものとする道府県目的税として昭和 43 年に創設された。

自動車の取得の事実という資産の権利移転に担税力を見出して課される流通税である。

平成 21 年度に道路特定財源の一般財源化に伴い、目的税から普通税に改められ、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。

課税標準は自動車の取得価額である。税率は、自家用自動車（軽自動車を除く）が 3 %（本則税率）、営業用自動車及び軽自動車が 2 %（当分の間の措置。本則税率は 3 %）である（令和元年 9 月時点）。

環境性能の優れた自動車への買換え・購入需要を促進するため、平成 21

年度にエコカー減税制度を創設し、燃費性能等に応じた軽減措置を講じてきた。

② 自動車税種別割（令和元年 10 月導入・旧自動車税）（道府県税）

自動車税は、昭和 15 年に創設され、昭和 25 年にシャープ勧告を受けた地方税法の制定により、現在の自動車税となった。

自動車という特定の財産に対して課される財産税としての性格を有すると同時に、自動車が必然的に道路を使用する財産であるという特性から、道路損傷負担金的性格も有する。

また、一部の自動車にあつては、それを所有すること自体が一種の奢侈的行為と認められるため、奢侈税としての性格も併せ持つ。

さらに、平成 13 年度からグリーン化特例を導入し、環境性能に応じた軽減、重課の特例措置を組み込んでおり、環境損傷負担金的性格も併せ持つこととなった。

自動車税は、乗用車、トラック、バス、三輪の小型自動車の車種ごとに区分され、乗用車の場合は総排気量、トラックの場合は最大積載量によって税率が設定されている。

④ 軽自動車税種別割（令和元年 10 月導入・旧軽自動車税）（市町村税）

軽自動車税は、廃止された自転車荷車税のうち原動機付自転車が存続し、道府県税から二輪の小型自動車及び軽自動車の移譲を受ける形で、市町村税として昭和 33 年に創設された。

自動車税と同様に、軽自動車という特定の財産に対して課される財産税としての性格と道路損傷負担金的性格を有する。

また、平成 27 年度からグリーン化特例を導入し、環境性能に応じた軽減、重課の特例措置を組み込んでおり、環境損傷負担金的性格も併せ持つこととなった。

⑤ 自動車重量税（国税）

自動車重量税は、自動車の走行が多く、社会的費用をもたらしていること、道路その他の社会資本の充実の要請が強いことを考慮して、広く自動車の使用者に負担を求めるため、昭和 46 年に創設された。

自動車が車検を受け又は届出を行うことによって走行が可能になるという法的地位に着目した権利創設税的性格を有する。また、自動車の走行が道路損傷、交通事故、CO₂排出、大気汚染など多くの社会的費用をもた

らしていること、自動車ユーザーが道路整備等により利益を享受していることを踏まえて課税されている。

根拠法上、税収の使途は特定されていないが、運用によって、市町村に対する自動車重量譲与税分を除いた国の歳入分の約 8 割相当額が道路特定財源として道路の整備等に充てられ、また、市町村への譲与分は道路特定財源として使途が制限されていた。その後、平成 21 年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、自動車重量税及び自動車重量譲与税も一般財源とされた。なお、令和元年度には、自動車税率の引下げに伴う地方税財源の確保のために都道府県自動車重量譲与税制度が創設されている。

平成 21 年度には、エコカー減税制度が創設され、燃費性能等に応じた軽減措置が講じられた。また、平成 22 年度には、燃費性能や経過年数に応じた複数税率の仕組みを導入している。

税率は、車種ごとに、車検の有効期間や自動車の重量等に応じて決定される。なお、公害健康被害の補償等に関する法律の規定により、税収の一部は、公害健康被害補償財源として活用されている。

⑥ 燃料課税

（揮発油税（国税）、地方揮発油税（国税）、軽油引取税（道府県税））

揮発油税は、昭和 24 年度に一般財源として創設されたが、昭和 29 年度から道路特定財源として使途を制限され、道路のための目的税的性格（受益者負担金的性格・道路損傷負担金的性格）を持つこととなった。

地方揮発油税（創設時は地方道路税）は、地方道路の整備が緊急の課題となっていたことから、都道府県及び市町村に対し、道路に関する費用に充てる財源を譲与するために道路特定財源として昭和 30 年度に創設された。

軽油引取税は、燃料課税において税負担のないディーゼル車が急増している状況において、地方道路整備の緊急性や、揮発油を燃料とするガソリン車と軽油を燃料とするディーゼル車との税負担の均衡を図る観点から、昭和 31 年度に道路特定財源として創設された。

平成 21 年度には、道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、これら燃料課税も一般財源化された。

揮発油税及び地方揮発油税の税率については、昭和 49 年度税制改正において税率引上げが行われた際に、暫定的な措置として、租税特別措置法により税率の特例措置が講じられた（軽油引取税は昭和 51 年度税制改正により措置）。

この措置をめぐって、平成 22 年度の税制改正大綱では、「化石燃料消費

が地球温暖化に与える影響も度外視できない状況にある」として、現行の税率水準を維持することが決定され、現在に至っている。こうした経緯から、燃料課税は環境負荷抑制の側面も併せ持っているといえる。

【資料 1 自動車関連税の概要】

税目	段階	概要	課税の考え方
自動車税・軽自動車税 環境性能割 (R1.10 導入) 【道府県税・市町村税】	取得	・取得価額に応じて課税 ・燃費基準達成度等に応じた段階税率	道路損傷負担 環境損傷負担
自動車取得税 (R1.9 廃止) 【道府県税】	取得	・取得価額に応じて課税 ・H21年度に一般財源化 ・H21年度からエコカー減税導入	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
自動車税種別割 (R1.10導入・旧自動車税) 【道府県税】	保有	・排気量(乗用車)・最大積載量(トラック)、 最大定員(バス)等に応じて、毎年度課税 ・H13年度からグリーン化特例導入	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 (R1.10導入・旧軽自動車税) 【市町村税】	保有	・車種ごと区分して税率が設定され、 毎年度課税 ・H27年度からグリーン化特例導入	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
自動車重量税 【国税】	保有	・重量に応じて課税、車検時徴収 ・H21年度に一般財源化 ・H21年度からエコカー減税導入 ・H22年度から燃費性能・経過年数に応じた 複数税率の仕組みを導入	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
揮発油税 【国税】 地方揮発油税 【国税】 軽油引取税 【道府県税】	走行	・数量に応じて課税 ・「当分の間」税率の適用	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担

2 税制のグリーン化

環境重視の持続可能な社会を構築していく上では、国民や事業者による環境に配慮した行動が不可欠である。税制においても、環境負荷の抑制を図る汚染者負担の考え方などに基づき、各経済主体に経済的インセンティブを付与することで環境に配慮した行動を促がす「税制のグリーン化」が今日では重要な位置を占めている。また、将来世代に与える環境影響を防止する観点で、現役世代と将来世代との間の公平性の確保を図るものである。

我が国の環境問題に対する取組は、高度成長期における公害対策や自然保護に始まったが、近年世界的に、従来の規制的手法に加え、排出量取引や環境税などの経済的手法が活用されている。環境省では、諸外国の状況を含め、環境関連税制等の環境効果等について総合的・体系的に調査・分

析を行う「税制全体のグリーン化推進検討会」が設置され、平成 24 年度以降、持続可能な社会の構築に向け、継続的に税制面からの検討を進められている。

温室効果ガスは地球温暖化をもたらす要因であり、持続可能性の観点からは、とりわけ、地球温暖化への影響が大きい CO₂ の排出抑制を図ることが最優先課題の一つである。我が国における CO₂ 排出量をみると、全体に占める自動車からの排出量は、平成 30 年度で約 18.5% となっている¹。自動車は大きな CO₂ 排出セクターであり、自動車関連税制のグリーン化は、CO₂ 排出抑制に向けた取組の中でも重要な役割を担っている。

我が国における自動車関連税制に係るグリーン化措置としては、古くは昭和 50 年度に創設された、電気自動車に対する自動車取得税の軽減措置がある。

平成 11 年 4 月には、都は国に先駆け、地域における大気汚染の改善を図るため、自動車関連税制のグリーン化の取組として、自動車税の超過不均一課税制度を創設した。その後、国では平成 11 年 5 月の「運輸政策審議会」の答申や、同年 7 月の「自動車環境税制研究会」の報告書において、自動車をもたらす大気汚染、地球温暖化等の問題への対応として税制を活用する必要性が言及され、平成 13 年 4 月から地方税法において自動車税のグリーン化特例が導入された（軽自動車税は平成 27 年度に導入）。

また、平成 20 年に開催された洞爺湖サミットを契機とする地球温暖化問題への国民の関心の高まりなどを受け、同年に取りまとめられた経済財政改革の基本方針、いわゆる「骨太の方針 2008」に税制のグリーン化を進めることが明記された。こうした背景の下、翌平成 21 年度から、環境性能に優れた自動車に対するエコカー減税制度が自動車取得税及び自動車重量税に導入された。

さらに、令和元年 10 月の消費税率引上げに合わせ、自動車取得税が廃止されるとともに、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能割が自動車税及び軽自動車税に導入されることとなった。

¹ 参考資料 p. 1 「運輸部門における CO₂ 排出量」

Ⅱ 自動車関連税の現状

（自動車関連税の税収推移）

国と地方を合わせた自動車関連税の合計税収について、自動車税のグリーン化特例が導入される以前からの推移をみると、平成 12 年度決算額は合計約 7.8 兆円であるのに対し、平成 30 年度決算額は合計約 6.2 兆円と、約 1.6 兆円もの大幅な減少となっている²。

そのうち、車体課税については、平成 12 年度における合計税収は約 3.5 兆円であるのに対し、平成 30 年度は約 2.7 兆円と、約 0.8 兆円の減少となっている。

また、燃料課税においては、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税の三税の合計税収は、平成 12 年度は約 4.3 兆円であったが、平成 30 年度は約 3.6 兆円と約 0.7 兆円の減少となっている。

（地方の自動車関連税の税収推移）

地方税である自動車取得税、自動車税、軽自動車税及び軽油引取税は、税源が全国に広く分布し、多くの地方自治体にとって重要な財源となっているが、四税の合計税収の推移をみると、平成 12 年度決算額は約 3.6 兆円であるのに対し、平成 30 年度決算額は約 3.0 兆円と、約 0.6 兆円の減少となっている³。地方税収総額に占める割合をみても、平成 12 年度が約 10.0%であるのに対し、平成 30 年度は約 7.3%と下がっている。

税目別でみると、自動車取得税では、一台当たりの税額がエコカー減税導入後から大きく減少し、平成 30 年度では平成 12 年度の半分以下となっている⁴。また、課税台数はさほど減少していないにもかかわらず、約 0.3 兆円の減収が生じている。

自動車税では、平成 12 年度と平成 30 年度を比較すると、一台当たり税額の縮小は小幅にとどまっている一方、課税台数は約 600 万台も減少し、税収は約 0.2 兆円の減少となっている。

軽自動車税では、四輪自動車の増加や税率引上げにより、一台当たりの税額は高くなっている。また、平成 30 年度の軽自動車税の課税台数は平成 12 年度と比べると約 700 万台増加し、約 0.1 兆円の増収となっている。

燃料課税である軽油引取税では、平成 12 年度は約 1.2 兆円であるのに

² 参考資料 p. 1 「自動車関連税の税収推移」

³ 参考資料 p. 2 「地方の自動車関連税の税収推移」「人口一人当たり税収額指数（平成 30 年度決算）」

⁴ 参考資料 p. 3 「車体関係税額・台数・一台当たり税額の推移」

対し、平成 30 年度は約 1.0 兆円と、約 0.2 兆円の減少となっている。

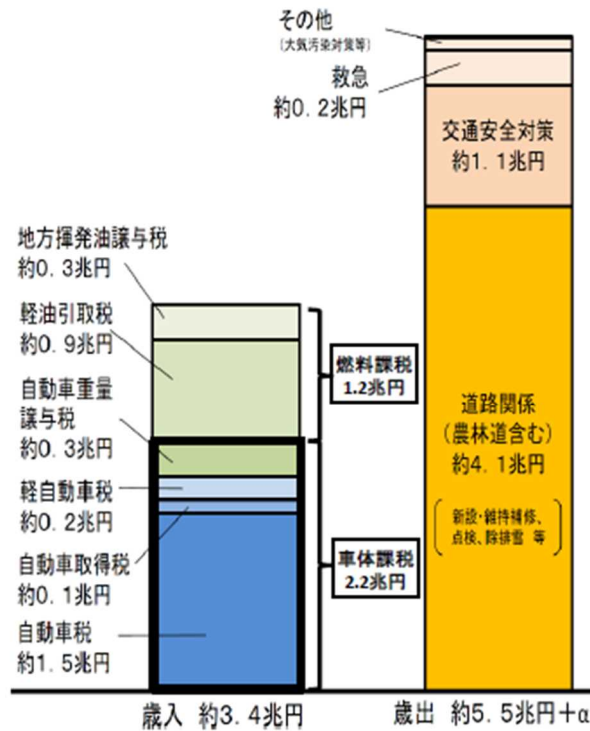
（自動車に係る行政需要）

自動車が安全に走行し、自動車の利便性や快適性を最大限享受するためには、道路等施設の新設・維持管理、交通安全対策など様々な社会インフラの整備が必須である。また、国や地方自治体には、自動車から排出される大気汚染物質や温室効果ガス、騒音、振動、さらに、自動車の普及に伴って増加する交通渋滞や交通事故への対応が求められている。特に近年我が国で社会問題化している高齢ドライバーによる交通事故の防止に向けた取組が求められ、例えば、都では、アクセルとブレーキの踏み間違いを防ぐ安全運転支援装置の購入・設置に係る費用の一部を補助する⁵取組も行われている。

地方自治体における自動車関連税収と自動車に係る行政需要の関係をみると、平成 28 年度決算額において、地方自治体における車体課税及び燃料課税を合わせた自動車関連税の税収が約 3.4 兆円であるのに対し、自動車に関する行政サービスに要する費用は、道路の新設・維持補修等の道路関係が約 4.1 兆円、交通安全対策が約 1.1 兆円、救急が約 0.2 兆円となっており、その他環境汚染対策等を合わせると約 5.5 兆円となっている。自動車に係る行政需要は、自動車関連税収を大きく上回っている状況である。

⁵ 令和 2 年 4 月 1 日から同年 10 月 31 日までの間に安全運転支援装置を購入・設置した場合は、費用の 9 割を補助。令和 2 年 11 月 1 日から令和 3 年 3 月 31 日までの間に購入・設置した場合は、費用の 5 割を補助する。

【資料2 地方自治体における自動車関係税の税収と自動車に関する行政サービスに要する費用】



※歳入及び歳出については平成28年度決算額。
※端数処理の関係で合計が一致しない。

注 総務省「地方財政審議会」
(平成31年4月19日) 資料より抜粋。

道路、橋梁等は自動車の通行など国民の経済活動及び生活を支える上で、欠かすことのできない重要な社会資本である。一方、我が国の社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備されており、急速に老朽化が進んでいる。今後20年間で、建設後50年以上経過する道路橋やトンネル等社会資本の割合は加速度的に高くなる見込みであり、将来の経済と社会を支える良質な社会資本ストックを次世代に継承するためには、戦略的な維持管理・更新が必要となる。道路に係る維持管理・更新経費は、30年後には約1.2倍に増加し、今後30年間の累計は最大約76兆円程度になると見込まれている⁶。

超高齢社会に突入している我が国では、自動車の安全・快適な走行のみならず、高齢者の安全な歩行の確保なども考慮したインフラ整備や安全対策が必要となっている。今後、様々な観点から増加が見込まれる行政需要に確実に対応できるよう、地方自治体にとって自動車関連税収の確保が極めて重要となる。

⁶ 参考資料 p. 3 「社会資本の老朽化の現状と将来」

Ⅲ 現行税制における課題

（総排気量と財産価値の比例関係）

現行の自動車税種別割では総排気量を税率区分としている。しかし、近年、エンジン性能の改良が進んでおり、排気量の大きさと自動車の財産的価値との間に必ずしも比例関係があるわけではないとの指摘がある。

また、現行税制において、排気量がない電気自動車については、総務省の取扱通知⁷により最も低額な税率区分である総排気量 1,000cc 以下が適用されているが、電気自動車は、ガソリン車と比較して相対的に価格が高く、また、重量の重い電池を搭載するため同じ規格のガソリン車に比べて車両重量が比較的重くなっていることを考慮すると、総排気量 1,000cc 以下の税率で取り扱うことが適切かどうかという指摘もある。

（低炭素社会の実現に向けた車体課税）

欧州では、自動車からの CO₂排出抑制を目的として、主に保有段階において CO₂排出量基準を取り入れている。一方、我が国では、環境性能割において燃費基準による段階税率を、種別割において燃費基準による負担軽減策を取り入れているが、CO₂排出量基準とはなっていない。

地球温暖化等の環境問題を解決し、持続可能な社会を実現するため、CO₂排出量基準を取り入れるなど一層環境重視の考え方を税制に組み込むべきとの指摘がある。

（税負担水準の適正化に関する諸課題）

自動車関連税制においては、営業用自動車と自家用自動車の課税上の差異（以下「営自格差」という。）、軽自動車税と自動車税の税目間の格差（以下「軽自格差」という。）が存在しており、税負担水準の適正化の観点から、これまで何度も議論が行われている。

営自格差については、自動車税種別割において、自家用自動車は営業用自動車の 3～4 倍程度の税率となっている⁸。また、自動車税環境性能割、軽自動車税、自動車重量税においても、営業用自動車の税率は低く設定されている。

道路損傷や環境損傷負担の観点でみれば、営業用自動車と自家用自動車に差異はなく、両者の税負担に差を設けることの合理性はないとの指摘が

⁷ 平成 22 年 4 月 1 日付総税都第 16 号「地方税法の施行に関する取扱いについて（道府県税関係）」

⁸ 参考資料 p. 4 「自動車税・軽自動車税における営自格差の推移」

ある。

また、軽自格差については、規格や制度上の差異に加え、税率についても差異が存在している⁹。軽自動車と小型自動車の税負担の差異については、昭和 29 年度には自家用乗用車において約 10 倍もの差があったが、その後、昭和 36 年度及び平成 28 年度における軽自動車税の引上げ等によりその差は縮小されてきたものの、なお 2 倍以上の開きがある。

近年では、軽自動車の高性能化等に伴い、軽自動車と小型自動車は価格面で接近していること、道路損傷や環境負荷の観点でみても車両重量や性能にも大きな差はなくなってきており、軽自動車を軽課する現行の税体系は合理性を欠いているのではないかとの指摘もある。

（税体系の簡素化）

現行の自動車関連税制について、納税者や業界団体からは、取得・保有・走行の各段階で消費税を含め 9 種類の税目があること、保有段階で課税根拠の重複する自動車税（軽自動車税）種別割と自動車重量税が課税されていることから複雑な税体系で、重税感があるとの指摘がある。

また、車体課税における税制のグリーン化措置については、制度の趣旨は理解できるものの、税目によって環境性能に応じた免税や軽減の適用対象車が異なるなど、仕組みが分かりにくいとの指摘もある。

⁹ 参考資料 p. 4～5 「軽自動車の規格」「軽自格差の推移」

IV 自動車をめぐる環境の変化（将来動向）

1 自動車の様々な変化

自動車の次世代技術やサービスの新たな潮流を表す言葉に「CASE（コネクテッド・自動運転・シェアリング・電動化の造語）」がある。

CASE は、気候変動対策への貢献をはじめ、デジタル化による新たな価値創造、「保有」から「共有」への価値観の変化、高度な自動運転などによる社会構造の大きな変化をもたらすといわれている。

2 電動化・電気自動車（Electric）

（気候変動対策と電気自動車の普及）

2015 年 12 月、フランス・パリで開催された気候変動枠組条約第 21 回締約国会議（COP21）において、2020 年以降の温室効果ガス削減等のための新たな国際枠組みであるパリ協定が採択され、2016 年 11 月に発効した。パリ協定においては、世界全体の平均気温の上昇を工業化以前よりも 2℃ 高い水準を十分下回るものに抑えるとともに、1.5℃ 高い水準までに制限するための努力を継続すること、そのために、今世紀後半に人為的な温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを目指している。

パリ協定によって、主要国の自動車に対する CO₂ 排出量削減に向けた政策は加速している。北欧を皮切りに欧州諸国¹⁰や中国¹¹、そして我が国においても、2030 年から 2040 年にかけてガソリン車・ディーゼル車の販売を禁止とする政策目標が近年矢継ぎ早に打ち出されている。また、中国では NEV 規制¹²、米国ではカリフォルニア州等、州レベルで ZEV 規制¹³と、環境性能の良い自動車を一定比率以上販売することを義務付ける制度が導入されている。

¹⁰ フランスでは、2040 年までにガソリン車・ディーゼル車の販売を禁止する方針を打ち出している。英国では、2035 年にはガソリン・ディーゼル車の販売を禁止するとともに、ハイブリッド車も禁止対象とする計画を発表していたが、2020 年 11 月に 5 年前倒しし、2030 年に禁止することを発表した。ドイツでは、連邦議会が 2030 年までにガソリン車・ディーゼル車の販売を禁止する決議案を採択している。

¹¹ 中国では、2035 年までに新車販売台数に占める割合の 50% を電気自動車等の新エネルギー車（NEV）に、残りの 50% をハイブリッド車とする方針を打ち出している。

¹² 2019 年に導入。国内の一定規模以上の自動車メーカー及び輸入事業者に対して、その新車販売台数の一定割合以上を NEV（電気自動車・プラグインハイブリッド車・燃料電池自動車といった新エネルギー車）にすることを義務付ける制度。

¹³ 1990 年に導入。州内において一定量以上の車を販売する自動車メーカーに対して、その販売台数の一定割合以上をゼロエミッションビークル（ZEV）にすることを義務付ける制度。その後、同州を含め、12 の州が同規制を採用するに至っている。

また、新型コロナウイルスの感染拡大により打撃を受けた経済社会の復興を契機に、「グリーン・リカバリー¹⁴」の動きが EU を中心に広まっており、各国が EV 購入補助金の引上げや関連インフラの整備をはじめとする政策を打ち出すなど、電気自動車への移行に向けた動きが加速している。

我が国では、「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和 2 年 12 月 25 日）において、2030 年代半ばまでに乗用車の新車販売で電動車¹⁵100%を実現できるよう、包括的な措置を講じることが掲げられた。その後、令和 3 年 1 月の通常国会において首相が、2035 年までに実現することを表明し、達成時期を明確化した。

都においても、「きれいな空と都市 東京フォーラム」（平成 30 年 5 月）において、東京都知事が 2030 年までに、都内乗用車新車販売台数に占める ZEV の割合を 50%まで高めるとの目標を掲げた。また、「ゼロエミッション東京戦略」（令和元年 12 月）を策定し、都内を走る自動車は全て ZEV 化という 2050 年に目指すべき姿に向け、普及促進に取り組んでいる。加えて、令和 2 年 12 月の都議会において東京都知事が、都内で新車販売される乗用車を 2030 年までに、二輪車を 2035 年までに「100%非ガソリン化¹⁶」することを目指すことを表明した。

国際エネルギー機関（IEA）が発表した 2017 年の全世界の乗用車販売台数の見通しでは、2025 年の車種別割合では、内燃機関自動車（HV、PHV を含む）が 95.6%、電気自動車が 4.4%となっており、2035 年には、内燃機関自動車が 84.4%、電気自動車が 11.2%、燃料電池自動車が 4.4%の割合になると予測している。また、電気自動車の普及台数について、世界各国の普及政策や、バッテリー等の性能向上、価格の低下により、2030 年には 2 億台を超えると予測している¹⁷。これらの次世代自動車は、パリ協定を契機に世界各国が政府主導で積極的に普及を推進しており、今後、ますますシェアが高まっていくと考えられる。

¹⁴ 経済社会の復興と脱炭素社会への移行の両立を目指す景気刺激策。EU における予算総額 1.85 兆ユーロの復興計画案では、復興財源を最大限に活用することでグリーンとデジタルの 2 つの移行を加速し、より公正でレジリエントな社会を構築することを目指すとしている。

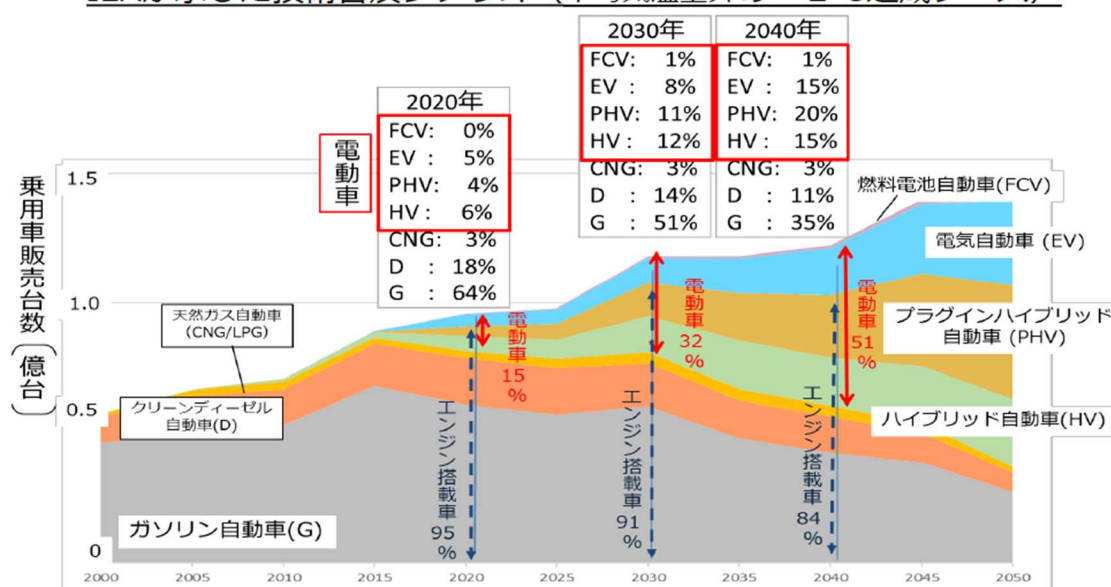
¹⁵ 電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車

¹⁶ 都内乗用車新車販売台数に占める ZEV・HV の割合を 100%にする方針。

¹⁷ IEA “Global EV Outlook 2018” における、2030 年までに、全ての自動車（バス、トラック含む）を対象として、新車販売シェアに占める電気自動車の割合を、参加国全体で 30%以上とすることを目指すシナリオでの予測。

【資料3 全世界乗用車販売台数の見通し（IEA）】

IEAが示した技術普及シナリオ（平均気温上昇の▲2℃達成ケース）



注 経済産業省「自動車新時代戦略会議（第1回）」（平成30年4月18日）資料より抜粋。
表は、経済産業省がIEA“ETP（Energy Technology Perspectives）2017”に基づき作成。

（電気自動車の特徴）

電気自動車は、蓄電池（バッテリー）に蓄えた電気を動力源とし、モーターを回転させて走るものであり、従来車とエネルギー源や動力源、構造・性能が異なるものである¹⁸。従来車と比べ、エネルギー効率に優れており、走行時にCO₂や大気汚染物質を全く出さず、走行時の騒音も低減されている。

一方、動力源である電池は、従来車と比べ、航続距離や性能保証期間が短く、高価格であること、電池搭載により車体重量の増加をもたらすことなどが指摘されている。

【資料4 「車載用蓄電池分野の技術戦略策定に向けて」

（国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構（2015年））

1回の充電あたりの電動走行距離は、EVで120～200km程度、PHEVで20～60km程度であり、ユーザー利便性や十分なCO₂削減効果を確保するには、これらを飛躍的に伸長する必要がある。また、搭載されている電池パックの性能保証期間は5～8年間であり、ガソリン車の寿命の目安と言われている10～15年まで伸ばす必要がある。更に、販売価格についても300万円以上のモデルが大半を占め、消費者意識として割高感が存在しており、車両コストを抜本的に低減する必要がある。

¹⁸ 参考資料 p. 5 「主な次世代自動車の仕組みについて」

3 新技術・新サービス

（自動運転 Autonomous）

自動運転技術には、交通事故削減や渋滞緩和、環境負荷低減、地域移動手段の確保、物流サービス等における運転手不足の解決など多岐にわたる効果が期待されており、近年国内外においてその開発が急速に進展している。

我が国では、「自動運転に係る制度整備大綱」（平成 30 年 4 月 17 日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進連絡会議決定）において、自動運転車の早期実用化を実現させるため、官民が一体となり技術開発を更に進めるとともに、必要となる道路交通関連の法制度の見直しに関する政府全体の方向性が示された。令和元年 5 月には、自動運転車の公道走行ルールを盛り込んだ道路運送車両法及び道路交通法の改正法が成立（令和 2 年 4 月施行）し、高速道路等での自動運行装置を備える自動車の走行が制度上可能となった。

現在、レベル 5 と呼ばれる完全運転自動化の実現に向けた研究開発や公道実験が盛んに行われている¹⁹。令和 2 年 11 月には世界初のレベル 3 の型式指定が行われ、令和 3 年 3 月にはレベル 3 の自動運転機能を備えた新型車が発売されるなど、ハイレベルな自動運転技術の実用化に向けた動きが進行している。レベル 3 とは、システム作動時には自動運転システムが操縦の主体となるものである。

自動運転の実用化に向けては、高精度地図の整備、通信インフラ、安全性能など様々な技術開発が必要であり、また、自動車本体への高精度カメラやミリ波レーダーなどの機能の搭載も必要となり、自動車本体が高付加価値化していくと予想されている。

今後、ハイレベルな自動運転技術が実用化すれば、安全性が飛躍的に向上し、自動運転車での移動に対する心理的ハードルが低下するため、業務や日常生活での利用が急速に進んでいくと考えられる。また、先行車の自動追従システムが普及すれば、心理的、肉体的負担が低下し、休日の買物・レジャーなどの遠出が増加する。これにより、都市間高速道路での交通量が増加し、観光地では観光客が増加することも考えられる。

¹⁹ 参考資料 p. 6 「運転自動化レベルの定義の概要」

（コネクテッド Connected）

ICT 機能を搭載した自動車（コネクテッドカー）は、車両の状態や周囲の道路状況などの様々なデータをセンサーにより取得し、ネットワークを介して集積・分析することが可能となる。また、ネットワークを通じて、他の車や路側インフラ機器とつながることで、自動車単体では困難であった事故防止や円滑な走行が可能になる。

また、ネットワークとつながることで、例えば、事故発生時の緊急通報、運転状況に合わせた保険サービス（テレマティクス保険）、効率的な運送サービス、災害時の通行情報、音楽・映画・ゲームなどの提供、メンテナンスサービスなど、様々な価値を生み出すことができるとされている。

IoT や AI を活用したモビリティサービスも広がっており、海外では、複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供されるマルチモーダルサービス、需要に応じて運行ルート等を柔軟に変更するデマンドバス運行サービス、旅客交通と貨物交通の融合、シェアリングエコノミーの潮流を反映したカーシェアリングや相乗りサービスなどが拡大している。

我が国においても IoT や AI を活用したモビリティサービスを実装し、移動の質を高めようとする動きが始まっている。スマートフォンアプリにより手軽に利用できるカーシェアリングが急速に拡大しつつあるほか、オンデマンド型のタクシー配車や相乗りタクシー、物流業界では貨客混載やラストマイル配送など、様々な取組が進行している。

（シェアリング Shared & Service）

ICT 技術の進展と相まって、自動車への価値観が「利用型」にシフトしつつある。海外では、会員制により複数人で共同利用するカーシェアリングが急速に普及するとともに、米国の Uber や中国の滴滴出行等が提供するドライバーと利用者をアプリによって結ぶライドシェアサービスは新たなビジネスモデルとなっている。

我が国においても、都市部を中心にカーシェアリングが急速に増加している。令和 2 年 3 月時点でのカーシェアリングの車両台数は約 4 万台、会員数は約 205 万人であり、5 年前に比べて約 3 倍となっている²⁰。

また、国や地方自治体では、地域活性化、観光、省エネや公共交通の

²⁰ 参考資料 p. 6 「我が国のカーシェアリングに関する動向」

補完などの施策の一環として、官民連携によるカーシェアリングの普及促進の取組を進めている。

カーシェアリングの利用が増加することで、自動車1台当たりの稼働率が上がる分、使用可能期間は短くなる。また、所有から利用への移行により、個人が所有する自動車の台数は減少すると考えられる。民間企業の調査では、シェアカーが1台増えると個人所有の新車販売台数が2台減少するとの予測もある²¹。

近年では、マッチングプラットフォームを通じて個人間で自動車を有償でシェアするC to C型のビジネスも登場するなど、カーシェアリングの形態も多様化しつつある。

ライドシェアについて、我が国では、災害のため緊急を要する場合等を除き、原則として自家用自動車を用いた有償運送を禁止している。

平成18年5月に国家戦略特別区域法の一部改正により、訪日外国人等の観光客の移動の利便性のために有償運送の活用を拡大することが可能となり、対価は燃料代等の実費の範囲であるが、一部の地域ではライドシェアが実施されている。

今後、ライドシェアが解禁された場合、タクシー等の営業用車と自家用車の境界が曖昧になることも考えられる。

4 税収への影響

現行の自動車関連税制は、従来の内燃機関自動車の所有を前提に構築された仕組みであり、電気自動車の普及やシェアリングの拡大などの変化によって、必然的に税収が低減していくことは容易に想像できる。

電気を動力源とする電気自動車は、ガソリン等の燃料を使用しないため、燃料税の負担がなく、普及すれば確実に税収が減少していく。自動車税種別割においても、エンジンのない電気自動車は、総排気量基準が当てはまらず（現在は排気量1,000cc以下の税率を適用）、燃料税と同様、税収の減少は避けられない。

また、自動運転技術の進歩やカーシェアリングの拡大は自動車の稼働率を増加させるが、総体として所有が減少すると考えられる。加えて、シェアリングビジネスによる自動車の商用化や機能向上に伴う高付加価値化によって個人所有の規模が縮小する。こうした変化により、車体課税であ

²¹ 参考資料 p. 7 「シェアリングの普及による新車販売台数への影響（PwC コンサルティング合同会社提供資料）」

る自動車税種別割や自動車重量税の税収が先細りしていく。

現行税制を今後も存置した場合、地方自治体、特に地方部の自治体に大きな税収減の影響を与えると予想され、地方道路の基盤整備や維持補修等の財政需要に見合った財源確保がますます困難になる。

5 新たな行政需要

自動運転技術の向上により交通事故が減少し、電気自動車の普及により CO₂排出が抑制されるなど、自動車を取り巻く様々な変化によって既存の行政需要は、一定程度減少すると考えられる。その一方、自動運転による自動車利用の増加に伴い新たなインフラ整備等が必要となり、また、車両重量の重い電気自動車が普及することによる道路損傷の増加への対応など、新たな行政需要が発生することが予想される。

例えば、自動運転レベル 3 以上の自動運転技術では、道路区画の白線認識や高精度 GPS（全地球測位システム）を利用した車両走行位置の検出、距離データとデジタル地図の重ね合わせによる自車周辺地物の認識などが必要となる。そのためには、道路上における白線表記の品質維持や、工事・舗装の張替え時における地図データへの反映の仕組みなどが必要となると考えられる。

また、電気自動車の普及に伴って、サービスエリア・パーキングエリア等長距離移動時の利用施設における充電設備の充実や、充電が集中する地点での発送電といったインフラ整備なども必要となると考えられる。

V 自動車に対する課税のあり方

自動車は、道路を利用して人や物を様々な場所に輸送でき、移動の自由や経済成長等、大きな恩恵をもたらしている。一方、自動車が走行するための道路等の施設建設や維持管理、老朽化の対応が必要であるほか、負の側面として、環境負荷や交通渋滞・交通事故等の問題も抱えており、こうした費用は国や地方自治体の支出によって賄われている。

昨今、動力性能や燃費性能が向上し、環境負荷等について改善・低減されてきているものの、こうした側面は今日においても存在しており、引き続き、自動車の利用に対して一定の負担を求めることは合理性がある。

こうした課税根拠を踏まえつつ、望ましい負担のあり方、課税方法について以下の各視点から検討した。

（応益負担）

「応益負担」は、行政からの受益を踏まえて負担を求めるものであるが、自動車を走行することで行政サービスを享受するものであることから、その利用量に応じて負担を求める考え方（例：揮発油税等）がある一方、自動車を利用することは少なからず行政サービスを受ける前提にあることから、利用量によらず、利用者に一律又は定額で負担を求める考え方（例：自動車税種別割等）もある。

また、双方の観点から、二つ以上の課税方法により負担を求める考え方もあり、現行税制度においても自動車税種別割と揮発油税の組合せにより負担を求める税体系になっている。

（応能負担）

「応能負担」は、能力に応じて負担を求めるものであるが、自動車は、生活の足として耐久消費財の側面がある一方、動力性能や内装・設備等のグレードの高い車も存在する。さらに今後は、自動運転技術の進歩や ICT 化による利便性向上により、高付加価値化した自動車が登場することも予想される。こうした観点から、所得等に対する逆進性にも配慮し、財産価値に応じた負担を求めることが望ましい。

現行の自動車税種別割においては、財産価値として総排気量の大きさに応じて税率を変える仕組みになっている。

（原因者負担（道路損傷及び環境負荷に対する負担））

「原因者負担」は、社会的損失等の原因者に対し負担を求めるものであるが、原因者負担的要素は、その原因を発生させる自動車の利用量に応じて負担を求めることが望ましい。

この観点から、道路損傷や騒音・振動等は概ね走行距離や重量に比例すること、CO₂や大気汚染物質の排出は概ね燃料消費量に比例することを踏まえて負担を求めることが望ましい。

（税制のグリーン化）

自動車に対する低炭素化の要請は世界的に高まっており、ガソリン・ディーゼル車の販売禁止や電気自動車の普及に向けた動きが各国で先を競うように加速している。我が国でも、前述のとおり、「2050年カーボンニュートラルに伴う成長戦略」において、EVの普及加速、充電インフラの拡充を推進するとともに、2050年に自動車の生産、利用、廃棄を通じたライフサイクル全体でCO₂ゼロを目指すことを掲げており、都も「ゼロエミッション東京戦略」において、2050年に都内を走る自動車はすべてZEV化することを目指すべき姿として、普及促進に取り組んでいる。環境性能に優れた自動車の開発・普及が促されることで、運輸部門のCO₂排出抑制が期待されるが、その実効性を高めるためには、地球規模の環境問題に対し、国民一人ひとりが意識を深め、行動を変えていくことが非常に重要である。

自動車関連税制において環境配慮の観点を重視した仕組みは、その契機となる重要な役割を担うため、税制のグリーン化をこれまで以上に強く推進していく必要がある。

（課税自主権を積極的に活用できる仕組み）

地方自治体が政策課題の解決に向け、税制を活用することは有効な方策の一つである。

自動車関連税制においては、例えば都では、環境負荷の小さい自動車の取得を支援するZEV導入促進税制を行っており、他の自治体においても、自らの責任と判断において、超過税率や軽減措置などにより政策課題に取り組んでいる事例もある。

自動車をめぐっては、地球温暖化への対応、環境負荷低減、産業振興をはじめ、少子・高齢化や人口減少社会における都市や地方が抱える交通の課題解決、地域に合ったモビリティ政策の推進など、自動車の技術革新と相まって、今後一層、自治体における様々な政策との結びつきが強くなる

ことが考えられる。

こうした観点を踏まえると、まず自動車の様々な変化に対応し、全国ベースで課税指標の見直しを行いつつ、地方自治体がそれぞれの地域の課題解決の一つの手段として、引き続き、課税自主権を活用できるようにすることが望ましい。

（自動車関連税制のあるべき姿に向けて）

自動車関連税制を構築する上では、自動車の走行に必要なインフラ整備及び走行によって生ずる環境汚染等、資産価値に応じた負担を求めることが必要不可欠であり、自動車の様々な変化を的確に捉え、将来動向も見据えながら、それぞれの観点において最適な課税標準を用いて、適切に負担を求めることが可能な税体系にすることが重要である。

また、業界団体からは、保有段階の税負担が欧米諸国と比べて過重であることや、道路損傷負担等の課税根拠が複数の税目で存在し、税負担が重複しているという意見がある一方、地方自治体には、自動車関連税収を上回る行政需要があり、重要な財源である自動車関連税収の確保は欠かせない。

将来に向けた税制度を描くにあたっては、課税根拠に応じた税目をできる限り整理統合し、「何のための税負担なのか」を明確化することで、納税者にとって分かりやすい仕組みにすることが重要である。

さらに、大都市と比較し、地方都市や郊外は公共交通機関が限られ、自動車の利用率も増加傾向にあり、生活必需品という側面がより強いといえることから、地域特性を考慮し、地方の自動車ユーザーに過度の負担が及ばないような配慮も求められる。

VI 課税方法・課税標準

「V 自動車に対する課税のあり方」に基づき、電気自動車の普及やシェアリングエコノミーによる自動車利用の変化など、自動車をめぐる様々な変化を踏まえ、将来にふさわしい税制度に資する課税方法の検討を行った。

1 利用量に応じた課税（走行距離課税）

自動車の利用量に応じた課税方法として、現行税制度では、燃料消費量による燃料課税がある。燃料を使用しない電気自動車を含め、すべての自動車に対し利用量に応じた負担を求める課税の方法として、既に欧州や米国においては「走行距離課税」を導入している例がある²²。

（欧州における走行距離課税）

欧州では、EU の成立によって域内の自由走行が可能となり、経済の一体化が進み、特に長距離貨物車の通過交通が増加してきた。これら国境をまたがって長距離移動をする重量貨物車については、高速道路が無料である国においてはその国で燃料を購入しない限り道路の整備費用を負担しないことになるため、道路等インフラ利用に関する負担の公平の観点から、1999 年に、重量貨物車を対象とする道路インフラ課金に関するルールが EU 指令により制定された。

この指令に基づき、欧州の一部の国では GPS の利用による走行距離に応じた課金やビニエット方式などによる重量貨物車課金が導入されている。

（米国における走行距離課税）

米国各州では、燃費の向上や電気自動車等の普及による燃料課税の税収減少に対する危機感が高く、オレゴン州では 2006 年から走行距離課税の試験プログラムを行い、2015 年には 10,000 ポンド（約 4.5 トン）以下の車両を対象（任意参加）に、走行距離課税（OReGO）を導入している。

また、2009 年、全米陸上交通インフラ資金調達委員会の「Paying Our Way」において、現行の燃料税主体の財源調達方法は長期的には持続可能でなく、将来的に道路インフラや公共交通システムを維持・改善するた

²² 参考資料 p. 8～9 「諸外国における主な走行距離課税に関する動向」「ドイツの重量貨物車通行税」「米国オレゴン州の道路利用課徴金プログラム」「米国カリフォルニア州の道路課金パイロットプログラム」

めの投資額が確保できないことが指摘され、走行距離課税が長期的には解決策となることが提言された。

さらに、2015年には、米国陸上交通整備法（FAST Act）に基づく陸上交通システム代替基金（STSFA）により、道路等交通インフラの財源調達を行う州レベルの取組に対する財政的な支援が行われることとなり、米国内ではカリフォルニア州など多くの州で走行距離課税のプロジェクトが行われている。

（走行距離課税の導入方法）

既に欧州や米国において導入・実証実験がなされている走行距離課税を設計モデルとした場合、主に、①GPS、②オドメーター、③ビニエットを用いた方法が挙げられる²³。それぞれの概要と特徴は、以下のとおりである。

① GPS を用いた方法

車両本体に外付けした車載器又はスマートフォンのGPS機能により車両の現在位置、走行経路を特定することで、自動的に走行距離を計測する方法であり、導入国では、行政機関又は委託を受けた民間プロバイダが、携帯電話無線網を通じて収集した走行距離に基づいて税額を計算し課税を行っている。

GPSの利用により「いつどこを走行したか」が捕捉でき、精緻な走行距離の計測とそれに基づく課税が可能となる一方、位置情報は個人情報であるとして、プライバシーの保護が求められている。この点について、導入国では、民間プロバイダが走行距離の収集から、税額計算、徴収までを行い、行政機関に対しては走行距離・税額の合計を提供することで、行政機関が個々の納税者の詳細な走行情報を把握できない仕組みとしている。

また、GPSを利用する場合、車載器などの設置が必要となるため、インフラへの多大な投資が必要となり、さらに、意図的に車載器を取り外す、スマートフォンの電源を切ることによる脱税の可能性がある。加えて、GPS単独では、高層ビルなど遮蔽物の多い場所や地下・トンネルにおいては衛星からの信号が途切れるため、正確な走行距離の計測が困難になるといった問題もある。

²³ 参考資料 p.10 「走行距離課税の方法」

② オドメーターを用いた方法

車両に装備されているオドメーター（走行距離計）を利用して走行距離を把握する方法であり、導入国では、納税者が一定期間ごとに計測して行政機関に自己申告し、それに基づき後払いで納税を行っている。

我が国では、オドメーターは「道路運送車両法」に基づき取付が義務付けられており、全ての自動車に装備されていることから、定期的な検査により走行距離を把握することが可能であり、GPS と比べインフラ整備のコストははるかに小さいといえる。一方、オドメーターの改ざんによる脱税がなされる可能性がある。

③ ビニエットを用いた方法

走行距離や走行期間に応じて事前に税金（料金）を支払うことでビニエット（通行証）を発行する方法であり、導入国では、納税者が対象道路を走行する際に通行証（ステッカー）を視認可能な場所に貼ることを義務付け、不正防止のために巡廻員やカメラ等による目視を行っている。

ビニエットによる課税（課金）は、GPS を利用した課税に比べてインフラ投資や技術的要件が小さく、実施が容易である。一方で、ビニエットによる方法は、実際に走行した距離を把握するものではない点で、GPS やオドメーターと負担の求め方に違いがある。

（今後の方向性）

走行距離は全ての自動車に共通する指標であり、自動車の走行による道路損傷と比例関係にあることから、原因者負担の観点から走行距離課税は望ましい公平な税制度であるといえる。また、走行距離課税を導入した場合、道路損傷負担を走行距離課税で求め、環境損傷負担を燃料課税で求めることが可能となり、それぞれの利用量に応じて負担を求めることも可能となる。

走行距離課税の方法については、既に導入・実証実験が行われている諸外国を参考に、GPS やオドメーターを活用することで技術的には十分可能であるが、個人情報の保護や車載器の取外し、データ改ざんなどによる脱税への対応も不可欠となる。

こうした観点も踏まえ、走行距離課税の導入に向けては、納税者のプライバシーへの配慮、データの管理方法や課税・徴収の仕組み、税負担の規模、地域特性など慎重に制度設計を行うとともに、納税者に対して丁寧な説明し、理解を得ることが重要である。

（「電気使用量」に応じた課税）

電気自動車に対する利用量に応じた課税の方法としては、燃料課税の代替指標として電気使用量（一定期間の総量）を課税標準とすることも考えられる。

現在、電気自動車の蓄電池の性能診断技術の精度は向上しており、蓄電池の容量や残量が計測できることから、こうした技術を活用して電気自動車の電気使用量を把握できると考えられる。また、発電時のエネルギーが化石燃料か、再生可能エネルギーかの把握もでき、充電する電気のエネルギー由来を基にCO₂排出量に応じた負担区分を設定することも可能であると考えられる。

一方、電気自動車は、動力源に電気を使用するだけでなく、車内のエアコン等で使用したり、蓄積した電気を家庭に放電することで電力需給を融通したりする検討も進んでおり、走行以外で多くの電気を使用することが考えられる。また、電力消費率（電費）の向上や電池の経年劣化により単位当たりの走行距離が変わるため、電気使用量が実際の走行距離を表さない可能性がある。

電気使用量を課税指標とする仕組みを構築するに当たっては、自動車の利用量に応じた課税という観点から、こうした点を十分に考慮して検討する必要がある。

2 財産価値に応じた課税

（「総排気量」基準）

自動車税種別割は創設以来、財産価値を表す指標に着目し、その大きさに応じて税率を定めており、現在は「総排気量」を税率区分の指標として採用している²⁴。

しかし、近年は排気量の大きさと財産価値は必ずしも比例関係があるわけではないこと、電気自動車の登場により総排気量を指標とすることが実態と合わなくなっていることが指摘されている。

（財産価値との相関分析）

そこで、現在の自動車における財産価値と正の相関のある指標を検証するため、新車販売されている自動車を標本とし、動力性能や車体重量、電

²⁴ 参考資料 p.10 「自動車税における税率区分の変遷」

池容量と、取得価額との相関分析を行った。

結果は資料5のとおりであるが、内燃機関を有する自動車の取得価額と総排気量は、パワートレイン（車の動力源）によって多少のばらつきはあるものの、概ね正の相関があった。また、内燃機関のない電気自動車は、車体重量や電池容量が高い正の相関があった。なお、全ての自動車に共通する車体重量においては、多少のばらつきはあるものの、概ね正の相関があった。

【資料5 パワートレイン別の相関分析²⁵】

	対象台数	総排気量 (ℓ)	車体重量 (kg)	エンジン馬力等		モーター馬力等		電池容量 (kWh)
				最高出力 (kW)	最大トルク (Nm)	最高出力 (kW)	最大トルク (Nm)	
ガソリン車	209	0.81	0.69	0.90	0.89	—	—	—
HV	109	0.88	0.75	0.83	0.87	0.61	0.54	—
PHV	26	0.67	0.57	0.82	0.83	0.35	0.64	—
電気自動車	11	—	0.94	—	—	0.91	0.81	0.94

※HV:ハイブリッド車 PHV:プラグインハイブリッド車

（今後の方向性）

このことから、今後の電気自動車の普及を見据えれば、財産価値に応じた課税指標として、内燃機関を有する自動車については「総排気量」とし、電気自動車については「車体重量又は電池容量」とすることが一つの選択肢として考えられる。

また、すべての車に共通する「車体重量」を課税指標とした場合は、将来新たな動力源を用いた自動車が登場した場合にも対応できることや、課税指標が共通するという観点からもシンプルで分かりやすいものとなる。一方、電気自動車の電池は、性能保証期間が短く、重いという特徴があることから、過度の負担が及ばないよう配慮する仕組みが必要である。

パワートレイン別に正の相関が最も強い指標を用いる方法も考えられる。この場合、それぞれ異なる税率区分の設定が必要であり、複雑な仕組みとなること、パワートレインごとの負担のバランスにも配慮することが必要となる。

²⁵ 参考資料 p.11 「車両価格との相関係数表」

（取得価額に応じた課税）

自動車税種別割は、歴史的にも財産価値を表す指標により税率が設定されてきたが、環境性能割と同様の「取得価額」とすることも考えられる。

取得価額に応じて税率区分を設定する方法は、米国の自動車登録料（Vehicle License Fee）の例がある。この場合、新車と中古車で取得価額に差があるため、同一車種でも税負担の差が生じることに留意する必要がある。

また、固定資産税（償却資産）の例に倣い、取得価額に耐用年数に応ずる減価を考慮して価額を算定する方法もある。この方法による場合、年々評価額が減少していくため、長期間所有することにより税負担が減っていくことに留意する必要がある。

3 環境負荷に応じた課税

（燃費基準）

我が国では、昭和 54 年に「エネルギーの使用合理化等に関する法律」（省エネ法）に基づいてガソリン乗用車におけるエネルギー消費効率である燃費（km/L）の目標値を定めた燃費基準が策定された。平成 11 年には、省エネルギー及び CO₂排出削減対策を推進するため、乗用車、小型貨物車のトップランナー基準が導入され、その後燃費目標が 5 年ごとに引き上げられている。製造事業者又は輸入事業者は、目標年度において出荷した乗用車の企業別平均燃費が、基準を下回らないようにすることが求められるほか、エネルギー消費効率に関し定められた事項の表示が義務付けられている。

税制においては、平成 13 年度に導入された自動車税のグリーン化特例、平成 21 年度に導入された自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税、平成 27 年度に導入された軽自動車税のグリーン化特例、また、令和元年 10 月から導入された自動車税・軽自動車税環境性能割において燃費基準が採用された。

令和元年 6 月には、現在の燃費基準では対象となっていない電気自動車及びプラグインハイブリッド車について、内燃機関自動車等と比較可能にするため、車両に供給されるよりも上流側のエネルギー消費効率を考慮した「Well-to-Wheel」の考え方を採用し、燃料消費率（燃費：km/L）と電力量

消費率（電費：km/kWh）をともに評価することとした新燃費基準²⁶が発表されている。

（欧州における CO₂排出量基準）

一方、欧州では、地球温暖化問題について早い時期から高い関心を寄せ、気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）以前から CO₂排出目標値を決める動きが見られ、欧州委員会が2005年に、車体課税の2分の1に CO₂排出量の要素を取り入れた課税とするべき旨の指令案を示している。

また、2009年には、EUにおいて CO₂排出規則が成立し、2019年4月には域内で販売する新車乗用車の CO₂排出量を2030年までに2021年削減目標比で37.5%減とする、世界で最も厳しい水準の目標値が設定されている。

こうした環境配慮の動きに連動する形で、欧州の多くの国が保有段階を中心に CO₂排出量基準（gCO₂/km）を導入している²⁷。例えば、フランスでは、取得段階で、自動車登録税の課税標準に CO₂排出量基準の要素が取り入れられるとともに、CO₂排出量の少ない自動車の取得については補助金（ボーナス）を支給し、CO₂排出量の多い自動車の取得については課税（マルス）を行うボーナス・マルス制度が導入されている。また、イギリスにおいても、新車新規登録初年度は CO₂排出量基準に応じて税額が設定されている。さらに、ドイツでは、自動車税の財産課税や奢侈品課税としての性格という観点に加え、環境的な観点から、これまでの排気量に応じた課税と CO₂排出量基準に応じた課税が併用されている。

（今後の方向性）

CO₂排出抑制の観点でみると、燃費向上に比例して CO₂排出量が減少することから、燃費基準も CO₂排出量基準も大きな差はないといえる。

一方、自動車関連税制において、自動車の CO₂排出抑制という目的を明確に示し、ユーザーの意識をより低炭素なものに変えていく観点から、欧州と同様、CO₂排出量基準とすることも一つの選択肢である。

なお、自動車に関わる原材料の調達から製造、流通、使用、廃棄、そしてリサイクルに至るライフサイクル全体を対象に、自動車が排出する CO₂を定量化し、総合評価する手法「ライフサイクルアセスメント」（LCA）や、

²⁶ 参考資料 p.11 「新燃費基準について」、p.12 「乗用車新車平均燃費の推移」

²⁷ 参考資料 p.12～13 「諸外国における車体課税の CO₂排出量基準について」「EUにおける CO₂排出量の把握方法」

再利用やリサイクルによって資源を可能な限り循環させることでCO₂排出を抑制する「サーキュラーエコノミー（循環経済）」の考え方も欧州を中心に世界的に広まりつつある。地球温暖化対策を税制面から後押ししていく観点からは、将来的には、こうした評価方法を課税標準に取り入れていくことが望ましいと考える。

4 営自格差、軽自格差

（営自格差）

自家用自動車と営業用自動車の税率の差異は、自動車税創設当時、個人所有の自動車について多少の奢侈的な側面を認めて設けられたものである。その後も、物価や公共料金への反映を考慮して、営業用自動車については低い税率とされてきたところであるが、車体課税における道路損傷負担や環境損傷負担の観点からみれば、自家用自動車と営業用自動車に事実上の差異はない。

また、近年では、シェアリングエコノミーの広がりにより、世界でカーシェアリングやライドシェアリングが拡大し、我が国においてもカーシェアリングの車両台数・会員数は急激に増加している。今後、自動車の所有形態において、個人所有が事業者所有（商用車）に代替されることで、自動車全体に占める商用車の割合が増加すると考えられる。

営業用自動車とは、道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する自動車をいい、一般的にはタクシーや乗合バス、運送業のトラックなどがこれに当たる。旅客自動車運送事業は営業用自動車でのみ可能となっており、自家用自動車による旅客自動車運送事業は法律上規制されている。

しかし、自動運転技術の向上やコネクテッドカーの普及、全国規模の規制緩和が行われれば、地域に応じた様々なシェアリングサービスが登場し、自家用自動車を利用して、有償で人や物を運ぶ事業が行われることが予想され、営業用自動車との線引きは曖昧になってくると考えられる。

今後は、このような自動車の利用の変化や法規制も踏まえながら、公共交通機関の利用促進など運輸政策上の観点にも配慮をしつつ、車体課税の課税根拠等に鑑みて、税負担水準の適正化を図っていくことが望ましい。

（軽自格差）

軽自動車については、我が国特有の規格として車両の基本性能の保持に必要な最小限の規格が定められている。四輪の軽自動車については昭和 59 年以降、二度の規格変更により長さや幅、排気量が拡大され、その結果、軽自動車の規格は小型自動車に近づき、現在では長さ 3.40m、幅 1.48m、高さ 2.00m、排気量 660cc 以下の車両とされている。

軽自動車と小型自動車の制度上の違いをみると、一部の地域を除き車庫証明が不要であることや、所有権の公証機能を有する登録制度がないこと、また、高速道路での最高速度や積載物の高さの制限などが挙げられる。また、軽自動車は、人口が少ない地域や人口密度の低い地域で普及率が高く、とりわけ公共交通機関が利用しにくい地域において、通勤・通学・買物などの移動手段として、あるいは小規模事業者の輸送手段として、生活に欠かせない自動車として利用されている側面がある。

一方、軽自動車を取り巻く環境の変化も著しく、現在では、軽自動車規格の電気自動車等の次世代自動車が登場している。また、自動運転機能やインターネット機能が搭載された軽自動車も登場しており、こうした高付加価値化した軽自動車は、小型自動車と比べても財産的価値に差異はないと考えられる。また、軽自動車規格であっても、電気自動車の重量は重く、道路損傷程度を考慮すると、税負担の差を設けることの合理性はなくなっているといえる。

軽自格差については、両者の税負担水準も縮小されてきた経緯を考慮し、我が国特有の規格である軽自動車への政策的配慮をしつつ、税負担水準の適正化を図っていくことが望ましい。

5 税制の簡素化及び国と地方の税源配分

平成 17 年 12 月「道路特定財源の見直しに関する基本方針」において、国の厳しい財政事情や、特定財源税収が歳出を大幅に上回ることが見込まれることなどに触れ、道路特定財源の一般財源化の基本方針が示され、平成 21 年度に、地方道路整備臨時交付金に代わる新たな交付金（現：社会資本整備総合交付金）の創設などの措置を講じたうえで一般財源化された。

税金の無駄遣いや財政の硬直化を回避する観点から、一般財源化は望ましい方向であるが、地方自治体は、道路整備等の歳出に比べて自動車関連税収が超過している国とは異なり、一般財源を投入して必要な道路整備を行っている。

こうした状況から、自動車関連税制においては、税制度の見直しとともに、国と地方の役割に応じた税源配分に見直すことが重要である。

自動車関連税制において保有段階の課税として、課税根拠が重複する自動車税（軽自動車税）種別割と自動車重量税がある。この点に関して、これまでも総務省の研究会や東京都税制調査会において、課税の仕組みの簡素化や、納税者にとっても分かりやすく理解を得られやすい税とする観点から、統合する構想案が示されている。

そこで、保有段階で課税している自動車税種別割と自動車重量税を統合し、国と地方の役割に応じた税源配分に見直すことも一つの合理的な手法であると考えられる。

〔参考〕 自動車関連税制の将来像について

「Ⅴ 自動車に対する課税のあり方」及び「Ⅵ 課税方法・課税標準」を踏まえ、自動車関連税制の将来像について、以下のとおり複数案を提示する。

（基本コンセプト）

案１ 現行制度維持補修型

現行税制度の枠組みを維持し、電気自動車に対応していない自動車税種別割の「総排気量」と、揮発油税・軽油引取税の「燃料税」について代替指標で補う。

案２ 現行制度改善型

「保有から利用へ」の価値観の変化を踏まえ、現行税制度の枠組みを発展させ、自動車の利用に応じた負担に比重をシフトする。

具体的には、原因者負担的要素を走行距離又は燃料等消費量といった利用量での課税に寄せ、保有段階での原因者負担をなくすことで、利用に応じた負担の比重を高めるとともに、税負担の理由を明確にする。

また、保有段階においては、税制度の簡素合理化を図る観点から、自動車税種別割と自動車重量税を統合するとともに、応能負担・応益負担的性格として位置づける。

案３ 気候変動・社会的費用分離型

気候変動対策としての負担と、他の社会的費用に対する負担を明確に区分する。

具体的には、取得段階と燃料又は電気の消費においては、CO₂排出に着目した負担とし、応能負担、応益負担、道路損傷負担金的人格は、財産価値、走行距離と重量の組合せによる負担とする。

なお、CO₂排出量に応じた課税については、走行時のCO₂排出に着目した欧州諸国で実施しているCO₂排出量基準と、車両に供給されるよりも上流のエネルギー消費効率を考慮した国の新燃費基準（Well-to-Wheel）の二つの選択肢がある。

案４ 走行距離集約型

自動車における社会インフラの維持・建設に対する受益、道路損傷等の原因者負担は、すべて走行距離に応じた負担というシンプルな仕組みである。応益負担は走行距離に、道路損傷は走行距離と重

量と組み合わせ、環境負荷は走行距離と CO₂排出量基準を組み合わせることが、より利用実態に近いことから、これらに応じた負担とする。

（税制度の仕組み（太字部分詳細））

（案 1－1 現行制度維持補修型（その 1））

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・軽油引取税

種別割（財産価値区分の見直し）について、内燃機関自動車は「総排気量」、電気自動車は財産的価値として正の相関が強い「重量」を課税指標とする。

また、燃料を使用しない電気自動車には、走行段階における応益負担、原因者負担についても、種別割に取り入れ、定額の負担とする。

※ 大きな制度改正を要せずに対応できる反面、内燃機関自動車と電気自動車で、負担の考え方に違いがあるため、不公平感が残ることが課題として挙げられる。

（案 1－2 現行制度維持補修型（その 2））

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

案 1－1 と同様、種別割（財産価値区分の見直し）について、内燃機関自動車は「総排気量」、電気自動車は財産的価値として正の相関が強い「重量」を課税指標とする。

また、燃料を使用しない電気自動車には、燃料消費量に代えて、電気使用量（一定期間の総量）を課税指標とし、これに応じた負担とする。

※ 電気自動車に対しても消費量に応じた負担を求めることができるが、税制度がこれまで以上に複雑化することが課題として挙げられる。

(案 2－1 現行制度改善型 (その 1))

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

保有段階における応能負担・応益負担（財産価値に応じた課税）は、パワートレイン（車の動力源）ごとに課税指標（動力性能、重量等）を定め、規格等に応じた段階的な負担とする。

案 1－2 と同様、燃料を使用しない電気自動車に対し、燃料消費量に代えて、電気使用量（一定期間の総量）を指標とし、これに応じた負担とする。

※ 保有段階の税目を統合することで仕組みが簡素化される一方、走行段階の課税が複雑となる。

(案 2－2 現行制度改善型 (その 2))

環境性能割 + 財産価値に応じた課税 + 走行距離

案 2－1 と同様、保有段階における応能負担・応益負担（財産価値に応じた課税）は、パワートレイン（車の動力源）ごとに課税指標（動力性能、重量等）を定め、規格等に応じた段階的な負担とする。

また、走行段階における応益負担、原因者負担については、走行距離による負担とする。

※ 環境負荷については、動力源によって CO₂排出量等の性能が異なるため、一律走行距離で負担を求めることに不公平感が残ることが課題として挙げられる。

(案 3－1 気候変動・社会的費用分離型 (その 1))

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

気候変動対策として、取得段階においては、取得価額と新燃費基準 (Well-to-Wheel) により、CO₂排出に着目した負担とする。また、走行段階においては、燃料及び電気使用量と新燃費基準により、CO₂排出量に応じた負担とする。

社会的費用として、保有段階における応能負担・応益負担（財産価値に応じた課税）は、案 2－1 と同様、パワートレイン（車の動力源）ごとに課税指標（動力性能、重量等）を定め、規格等に応じた段階的な負担とする。また、走行段階における応益負担、原因者負担については、道路損傷

の度合いが重量に比例することに着目し、走行距離に重量を加味した負担とする。

※ 走行距離と重量の掛け算で負担を求める仕組みは、原因量を測る指標として適切である反面、貨物車等の長距離を走る重量車に対し、重税となる。また、電池が重い電気自動車等次世代自動車についても同様のことが当てはまる。

(案3-2 気候変動・社会的費用分離型 (その2))

$$\boxed{\text{取得価額} \times \text{CO}_2 \text{基準}} + \boxed{\text{重量に応じた課税}} + \boxed{\text{走行距離}} \\ + \boxed{\text{燃料消費量} \times \text{CO}_2 \text{基準}}$$

気候変動対策として、取得段階においては、取得価額とCO₂排出量基準により、CO₂排出に着目した負担とする。また、走行段階においては、燃料消費量とCO₂排出量基準により、CO₂排出量に応じた負担とする。

社会的費用として、保有段階における応能負担・応益負担（重量に応じた課税）は、すべての自動車について重量を課税指標とし、規格等に応じた段階的な負担とする。また、走行段階における応益負担、道路損傷負担については、走行距離に応じた負担とする。

(案4 走行距離集約型)

$$\boxed{\text{走行距離}} + \boxed{\text{走行距離} \times \text{重量}} + \boxed{\text{走行距離} \times \text{CO}_2 \text{基準}}$$

応益負担については、走行距離に応じた負担とする。

道路損傷負担については、案3-1と同様、走行距離と重量（走行距離×重量）による負担とする。

環境損傷負担については、走行距離とCO₂排出量基準により、CO₂排出量に応じた負担とする。

※ すべての負担が走行距離に応じた負担となるため、走行抑制効果が相当強くなると考えられる。

自動車関連税制の将来像(構想案)

	取得段階		保有・走行段階					
	購入額に応じた課税	環境損傷負担	自動車規格・動力性能等に応じた課税	走行量・使用量に応じた課税				
	道路損傷負担	環境損傷負担	応益負担	道路損傷負担	環境損傷負担	応益負担	道路損傷負担	環境損傷負担
現行	(軽)自動車税環境性能割 0.2兆円			(軽)自動車税種別割・自動車重量税 2.2兆円			揮発油税・軽油引取税 3.6兆円	
	取得価額×燃費(基準)			財産価値区分(排気量、積載量、定員)			燃料消費量×税率	
				重量区分				
案1-1	環境性能割			種別割(財産価値区分の見直し)			揮発油税・軽油引取税	
案1-2	環境性能割			自動車重量税			揮発油税・軽油引取税	
案2-1	環境性能割			種別割(財産価値区分の見直し)			電気使用量	
案2-2	環境性能割			自動車重量税			揮発油税・軽油引取税	
案3-1	取得価額×燃費(基準)			財産価値	-	-	電気使用量	
案3-2	取得価額×CO ₂ (基準)			財産価値	-	-	走行距離	燃料消費量×燃費(基準) 電気使用量×燃費(基準)
案4	-	-	-	重量	-	-	走行距離	燃料消費量×CO ₂ (基準) 走行距離×CO ₂ (基準)

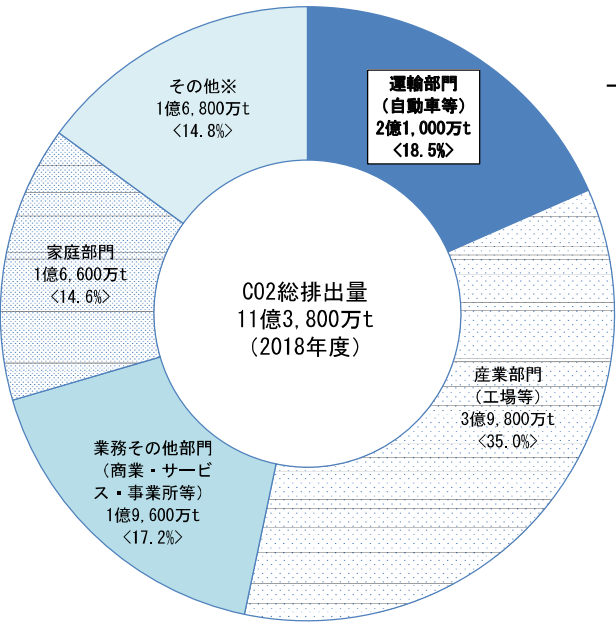
※財産価値の指標は、総排気量等の動力性能、重量、自動車の取得価額・評価額等を想定

※税収は平成30年度決算額

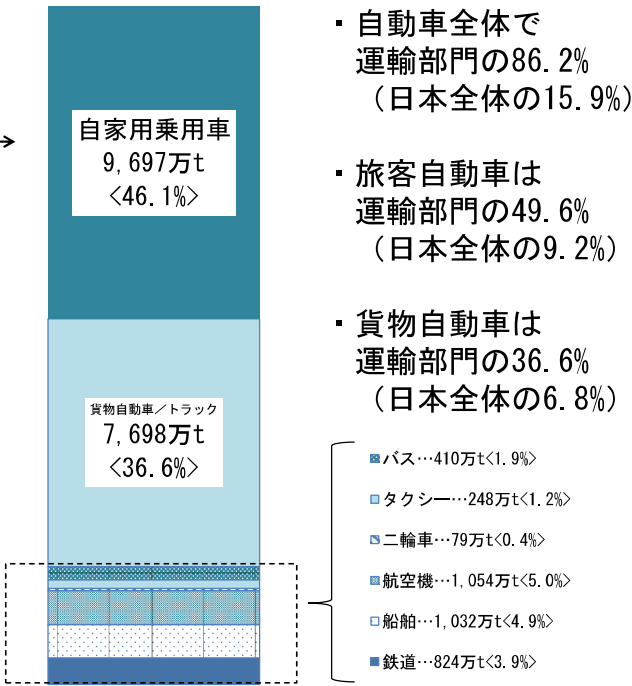
参 考 資 料

運輸部門におけるCO₂排出量

○日本の各部門におけるCO₂ 排出量



○運輸部門におけるCO₂ 排出量



- 自動車全体で運輸部門の86.2% (日本全体の15.9%)
- 旅客自動車は運輸部門の49.6% (日本全体の9.2%)
- 貨物自動車は運輸部門の36.6% (日本全体の6.8%)

※ エネルギー転換部門（発電所等）、非エネルギー起源（工業プロセス及び製品の使用、廃棄物の焼却等）による排出量。
注1 国土交通省資料、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（1990～2018年度）確報値」より作成。
2 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。
3 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

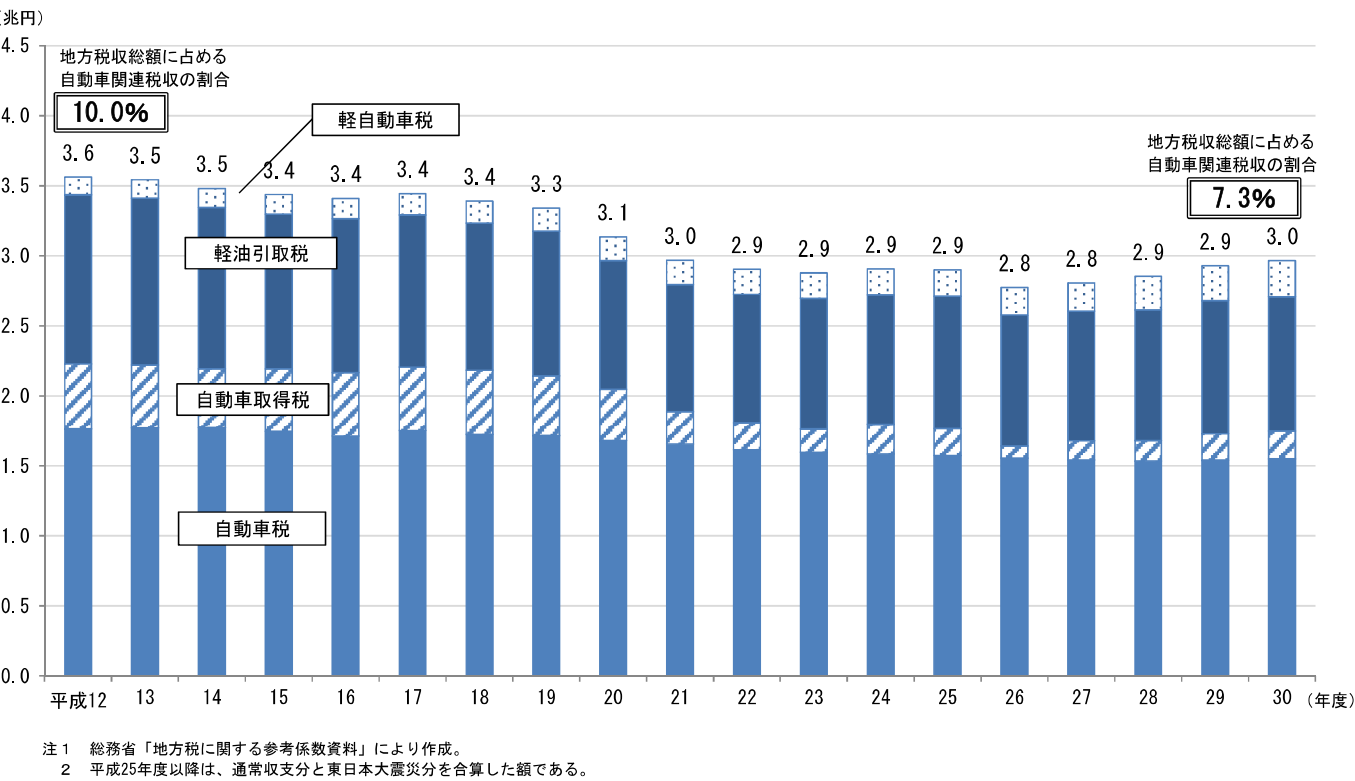
自動車関連税の税收推移

(単位：億円)

年度	自動車取得税	自動車税	軽自動車税	自動車重量税	車体課税合計 (A)	燃料課税 (B)	合計 (A+B)
H12	4,641	17,644	1,250	11,347	34,882	42,724	77,606
H13	4,496	17,714	1,302	11,395	34,906	43,051	77,958
H14	4,191	17,737	1,352	11,262	34,543	42,924	77,467
H15	4,473	17,463	1,405	11,270	34,611	42,966	77,577
H16	4,509	17,131	1,459	11,241	34,340	43,082	77,422
H17	4,528	17,528	1,515	11,356	34,927	43,055	77,982
H18	4,570	17,255	1,573	11,071	34,469	42,130	76,599
H19	4,247	17,174	1,636	11,090	34,147	41,561	75,708
H20	3,663	16,808	1,687	10,794	32,952	37,763	70,715
H21	2,310	16,544	1,739	9,621	30,214	39,140	69,354
H22	1,916	16,155	1,776	7,546	27,393	39,623	67,016
H23	1,678	15,972	1,804	7,558	27,012	38,636	65,648
H24	2,104	15,860	1,843	6,775	26,582	38,273	64,855
H25	1,934	15,744	1,892	6,465	26,035	37,930	63,965
H26	863	15,562	1,951	6,271	24,647	36,880	61,527
H27	1,373	15,428	2,003	6,493	25,297	36,528	61,825
H28	1,461	15,349	2,384	6,572	25,766	36,279	62,045
H29	1,897	15,405	2,486	6,438	26,226	36,013	62,239
H30	1,982	15,504	2,581	6,633	26,700	35,574	62,274

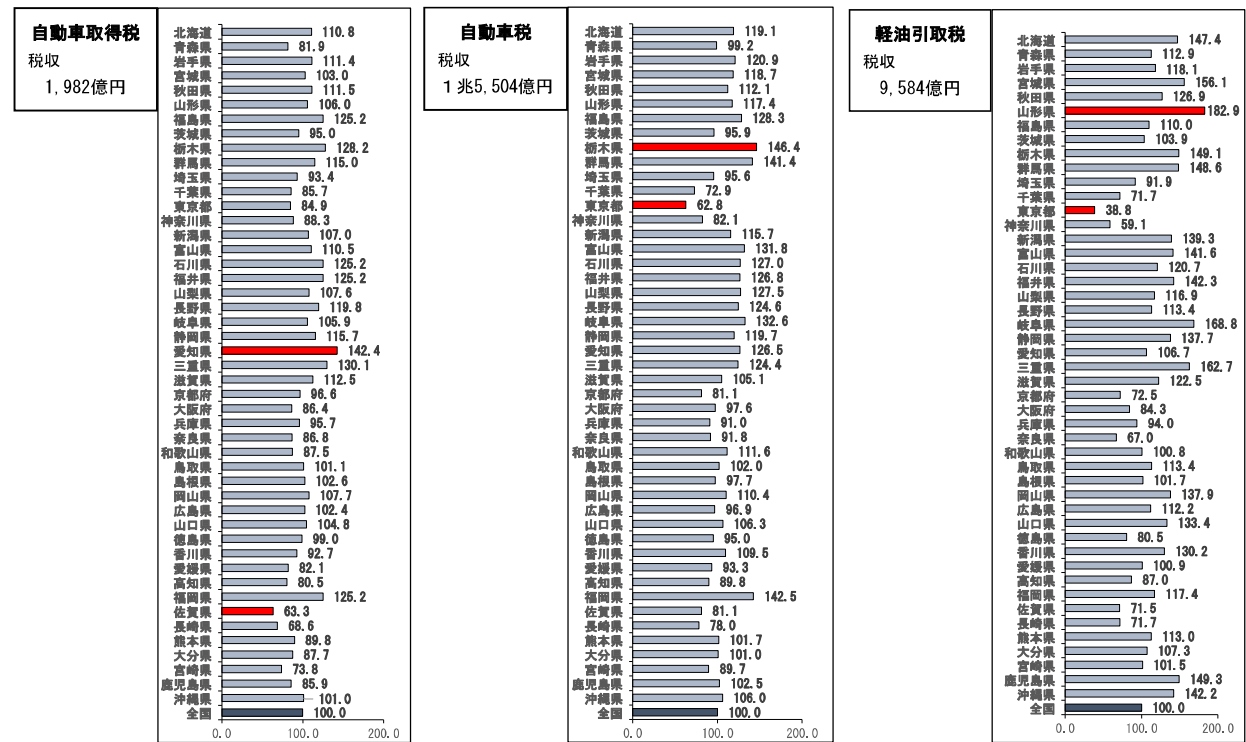
注1 総務省「地方財政白書」「地方税に関する参考係数資料」、財務省「租税及び印紙収入決算額調」等より作成。税收は決算額。
2 燃料課税の内訳は、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税である。地方揮発油税の税收について、平成21年度の地方道路税の一般財源化により地方道路税が地方揮発油税に改められているため、平成20年度分までは地方道路税収額を記載している。
3 端数処理の関係上、合計と一致しない場合がある。

地方の自動車関連税の収支推移



人口一人当たり税収額指数（平成30年度決算）

○ 道府県税である自動車取得税、自動車税及び軽油引取税について、都道府県別の人口一人当たりの税収額指数をみると、都市部と比較して地方部ほど一人当たりの税収額が大きくなっている。



車体関係税額・台数・一台当たり税額の推移

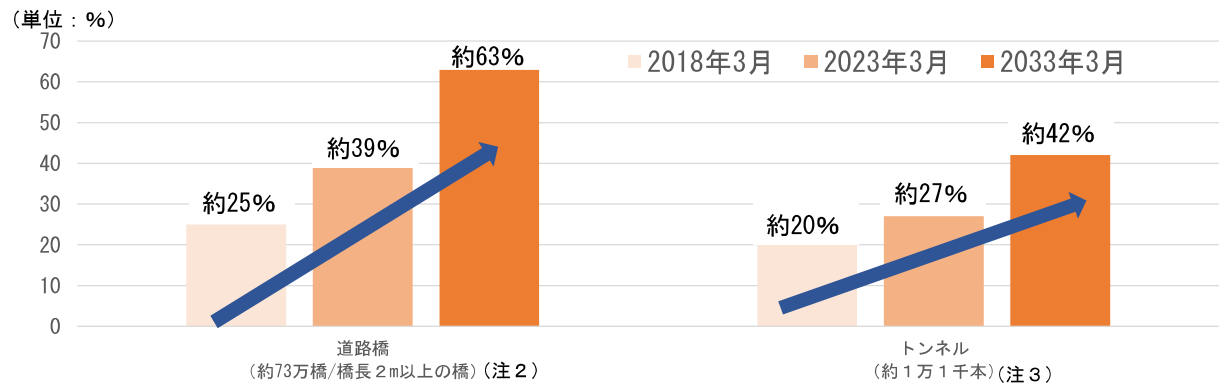
年度	自動車取得税			自動車税			軽自動車税		
	税額 ① (億円)	台数 ② (台)	一台当たり 税額 (円) (①/②)	税額 ① (億円)	台数 ② (台)	一台当たり 税額 (円) (①/②)	税額 ① (億円)	台数 ② (台)	一台当たり 税額 (円) (①/②)
12	4,641	15,838,186	29,304	17,793	50,597,036	35,167	1,272	34,742,365	3,661
13	4,496	15,797,775	28,462	17,910	50,706,443	35,322	1,325	35,141,070	3,772
14	4,198	15,938,494	26,339	18,023	50,562,854	35,645	1,378	35,611,335	3,870
15	4,470	16,161,588	27,659	17,788	50,409,264	35,287	1,433	36,108,805	3,969
16	4,485	15,891,173	28,220	17,417	49,808,991	34,967	1,487	36,718,268	4,050
17	4,529	16,984,115	26,664	17,745	49,719,888	35,689	1,544	37,340,596	4,134
18	4,571	16,674,824	27,412	17,510	49,366,227	35,469	1,601	38,034,255	4,209
19	4,248	16,074,564	26,426	17,445	48,724,596	35,803	1,661	38,725,624	4,290
20	3,663	15,145,247	24,184	17,107	47,939,595	35,684	1,908	39,243,124	4,862
21	2,310	14,518,727	15,913	16,765	46,909,008	35,739	1,764	39,784,935	4,435
22	1,916	14,419,340	13,285	16,324	46,332,611	35,232	1,797	40,007,210	4,493
23	1,678	14,483,909	11,585	16,103	45,736,780	35,207	1,822	40,047,215	4,549
24	2,105	15,171,265	13,873	16,002	45,671,663	35,037	1,857	40,348,361	4,603
25	1,934	15,889,955	12,172	15,882	45,346,249	35,024	1,904	40,808,493	4,666
26	863	15,097,970	5,714	15,732	45,074,903	34,903	1,963	41,446,278	4,736
27	1,373	14,831,523	9,257	15,537	44,704,378	34,756	2,010	41,917,928	4,796
28	1,461	14,899,341	9,804	15,417	44,545,746	34,609	2,407	41,938,723	5,738
29	1,897	15,146,931	12,524	15,472	44,679,230	34,629	2,506	41,830,790	5,991
30	1,982	15,544,216	12,751	15,591	44,701,144	34,878	2,596	41,778,910	6,214

注1 総務省「道府県税の課税状況等に関する調査」及び「市町村税課税状況等の調査」より作成。
2 (自動車取得税) ○税額: 「自動車取得税に関する調査」のうち、税額を記載。
○台数: 「自動車取得税に関する調査」のうち、新規登録、新規検査又は届出台数、移転登録台数、自動車検査証(軽自動車の届出済証)の記入に係るもの(非課税、課税免除及び免税点以下台数を含む)を記載。
(自動車税) ○税額: 「自動車税に関する調査」のうち、賦課期日現在調定額を記載。
○台数: 「自動車税に関する調査」のうち、賦課期日現在台数(非課税、課税免除及び減免台数を含む)を記載。
(軽自動車税) ○税額: 「軽自動車税に関する調査」のうち、調定額を記載。
○台数: 「軽自動車税に関する調査」のうち、賦課期日現在台数(非課税、課税免除及び減免台数を含む)を記載。

社会資本の老朽化の現状と将来

○ 高度経済成長期以降に整備された道路橋、トンネル等について、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に上昇

◇ 建設後50年以上経過する社会資本の割合



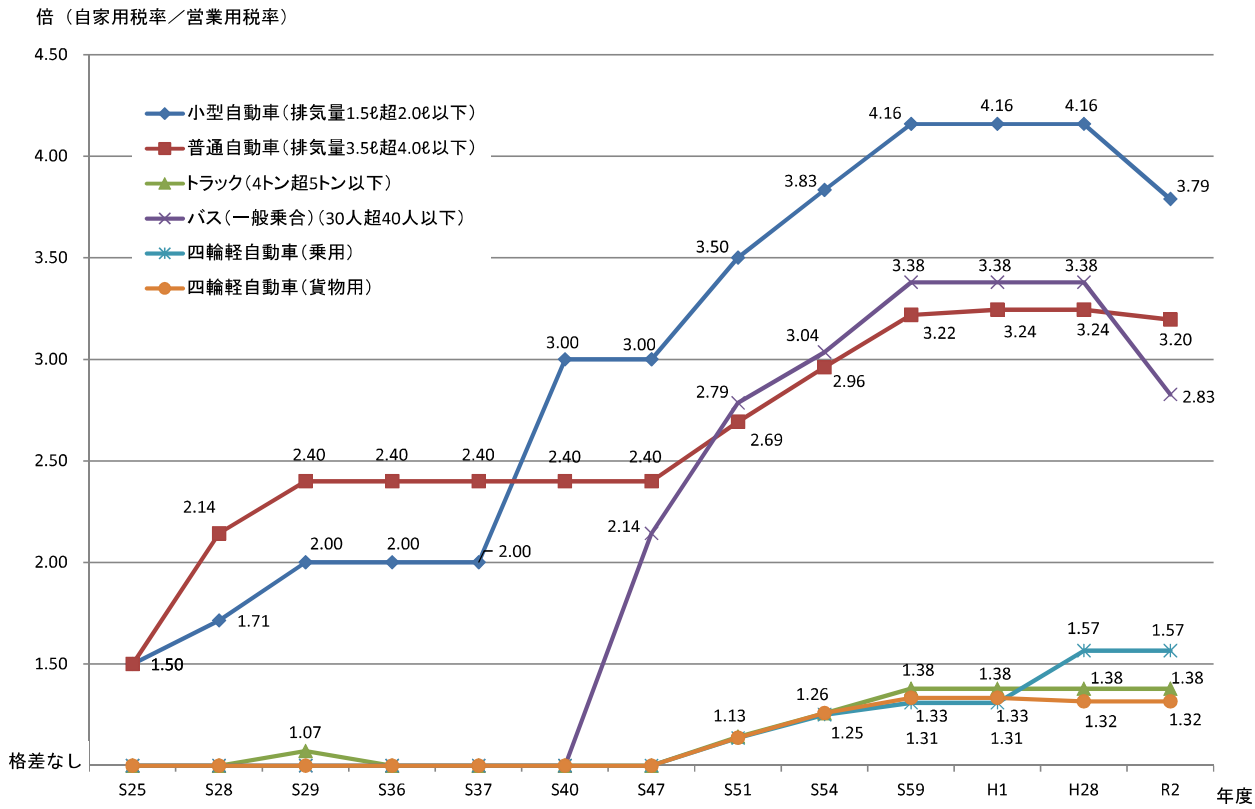
◇ 道路の維持管理・更新費の推計結果（平成30年度）（注4）

（単位：兆円）

2018年度 (注5)	2023年度 (5年後)	2028年度 (10年後)	2038年度 (20年後)	2048年度 (30年後)	30年間合計 (2019～2048年度)
1.9	2.1～2.2	2.5～2.6	2.6～2.7	2.1～2.2	71.6～76.1

注1 国土交通省「第42回社会資本整備審議会計画部会及び第40回交通政策審議会交通体系分科会計計画部会」（平成31年2月21日）より作成。
注2 道路橋約73万橋のうち、建設年度不明橋梁の約23万橋については、割合の算出にあたり除いている。（2017年度集計）
注3 トンネル約1万1千本のうち、建設年度不明トンネルの約400本については、割合の算出にあたり除いている。（2017年度集計）
注4 国、都道府県、市町村、地方道路公社等が管理者のものを対象に推計。
注5 2018年度の値は、実績値ではなく、今回実施した推計と同様の条件のもとに算出した推計値。

自動車税・軽自動車税における営自格差の推移



軽自動車の規格

○ 規格の変遷 (軽三輪・四輪自動車について)

規格制定時
長さ 2.80m 幅 1.00m 高さ 2.00m
排気量 100cc、150cc

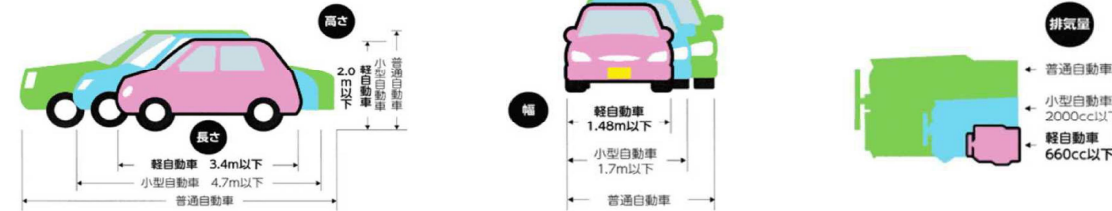
➡

現在
長さ 3.40m 幅 1.48m 高さ 2.00m
排気量 660cc

年月	規格の制定及び変更	
昭和24年7月	軽自動車の規格制定	
	【長さ】 2.80m 【幅】 1.00m 【高さ】 2.00m 【排気量】 150cc (4サイクル) 100cc (2サイクル)	
昭和25年7月	軽自動車の中に二輪、三輪、四輪の区別新設 (車両規則改正)	
	【長さ】 3.00m 【幅】 1.30m 【高さ】 2.00m 【排気量】 300cc (4サイクル) 200cc (2サイクル)	
昭和26年6月	軽三輪・四輪の排気量の拡大	
	【排気量】 360cc (4サイクル) 240cc (2サイクル)	

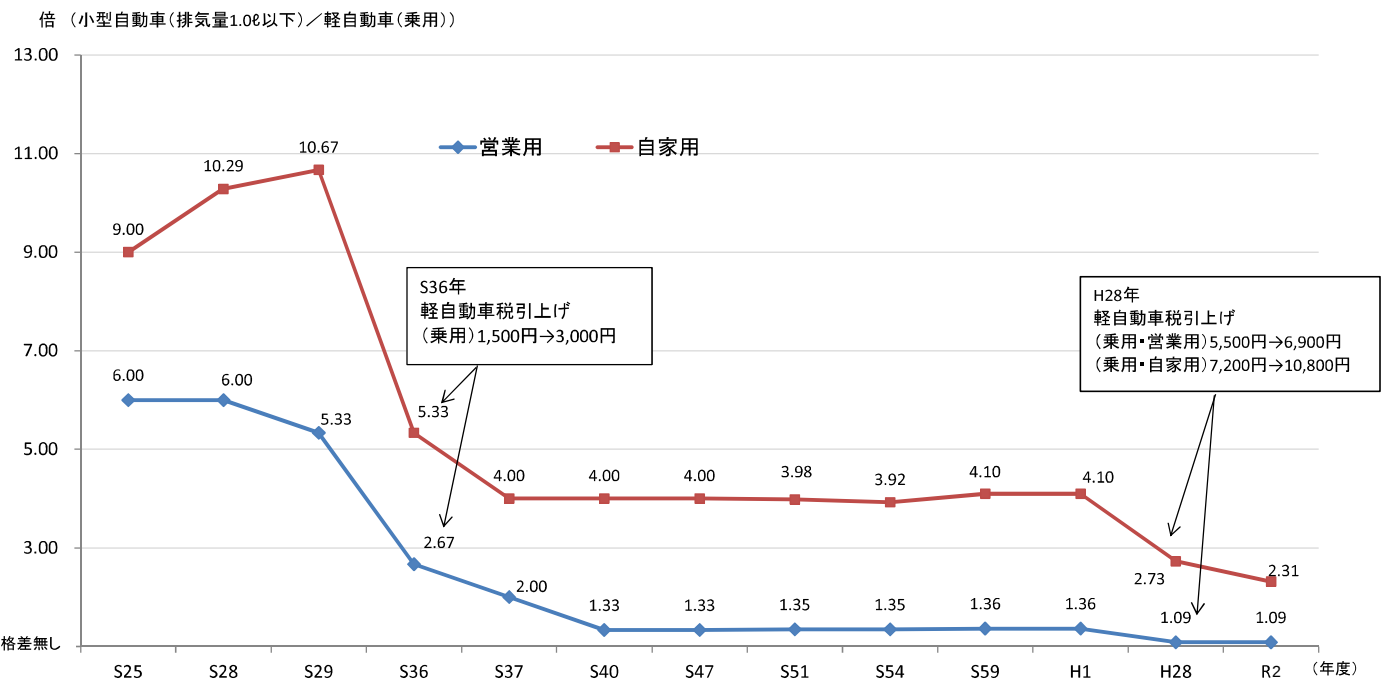
年月	規格の制定及び変更	
昭和29年10月	4・2サイクルの別撤廃	
	【排気量】 360cc	
昭和47年6月	軽三輪・四輪自動車の検査制度開始	
昭和50年9月	軽三輪・四輪自動車の規格改定	
	【長さ】 3.20m 【幅】 1.40m 【排気量】 550cc	
平成元年2月	軽三輪・四輪自動車の規格改定	
	【長さ】 3.30m 【排気量】 660cc	
平成8年9月	軽三輪・四輪自動車の規格改定	
	【長さ】 3.40m 【幅】 1.48m	

○ 小型自動車・普通自動車との比較



注 軽自動車検査協会ホームページ、一般社団法人全国軽自動車協会連合会ホームページ及び埼玉県軽自動車協会より作成。

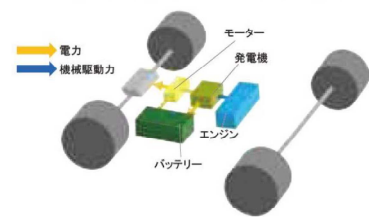
軽自格差の推移



主な次世代自動車の仕組みについて

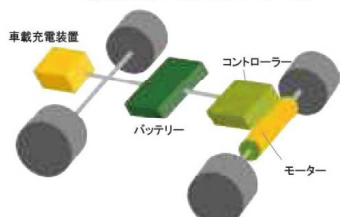
種類	駆動方式	仕組み等
ハイブリッド車	内燃機関（ガソリンエンジン等）と電動モーターの併用	○通常の走行時には、ガソリン車やディーゼル車と変わらないが、減速時の制動エネルギーを電気エネルギーに変えて保存し、発進や加速、登坂時に、そのエネルギーを使う
プラグインハイブリッド車		○ハイブリッド車の機能に加え、家庭用電源などの電気を車両側のバッテリーに充電し、電気自動車としての走行割合を増やすことが可能
電気自動車	電動モーターのみ	○自動車からの排出ガスは一切なく、走行騒音も大幅に減少 ○鉛電池等を使用するため車両重量が重い
燃料電池自動車		○燃料は気体水素が主流（その他、液体水素、天然ガス等も燃料として利用可能） ○直接水素を燃料とする場合、排気されるのは水のみ

ハイブリッド自動車（シリーズ方式）の仕組み（一例）



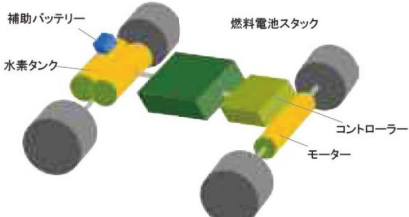
〔資料〕各種自動車メーカー等の資料を参考に作成

電気自動車の仕組み（一例）



〔資料〕（国研）新エネルギー・産業技術総合開発機構

燃料電池自動車の仕組み（一例）



〔資料〕（国研）新エネルギー・産業技術総合開発機構

注 環境省・経済産業省・国土交通省「次世代モビリティガイドブック2019-2020」、総務省資料等より作成。

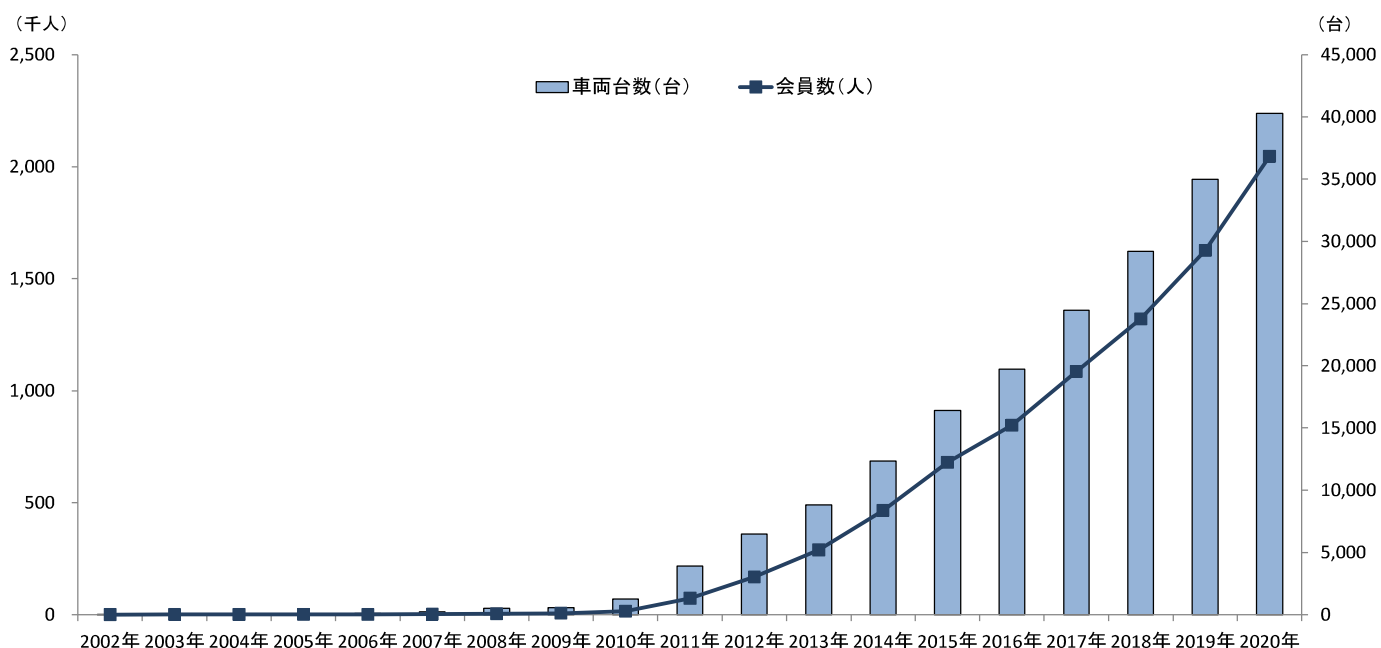
運転自動化レベルの定義の概要

レベル	概要	操縦の主体
運転手が一部又は全ての動的運転タスクを実行		
レベル0 運転自動化なし	・運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者
レベル1 運転支援	・システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
レベル2 部分運転自動化	・システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行		
レベル3 条件付運転自動化	・システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 ・作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム （作動継続が困難な場合は運転者）
レベル4 高度運転自動化	・システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム
レベル5 完全運転自動化	・システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	システム

注 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民ITS構想・ロードマップ2020」（2020年7月15日）より作成。

我が国のカーシェアリングに関する動向

- 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団による2020年3月の調査では、我が国のカーシェアリング車両ステーション数は19,119カ所（前年比10.9%増）、車両台数は40,290台（同15.2%増）、会員数は2,046,581人（同25.8%増）と、引き続き増加している。
- カーシェアリング車両ステーションは、都市部を中心に設置が進んでいる。



注1 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団ホームページより作成。

2 2002年から2005年までは4～6月調べ、2006年から2014年までは1月調べ、2015年からは3月調べ。

シェアリングの普及による新車販売台数への影響

(PwCコンサルティング合同会社提供資料)

1 新車販売台数

シェアリングは個人所有を減らす要因となる一方、自動運転化に伴い急速に普及すると自動車移動ニーズの増加をもたらす得る

シェアカーを用いた代表的モビリティサービスの比較

● 高評価 ○ 低評価

モビリティの高度化

		普及ポテンシャル		普及による影響	
種類	サービス	形態	経済性	利便性	新車販売台数への影響
非自動運転シェアカー	カーシェア (タイムズ、Car2Go等)	- 事業者による貸出し - 使用者が運転	 レンタカーと同程度	 乗り捨て不可の1way式が主流	従来の個人所有車の移動ニーズを満たす代替手段となるため、 個人所有車の販売台数が減少する (シェアカー1台当たり2台の個人所有者減効果を見込む)
	ライドシェア (Uber、Lyft等)	個人所有車を使用した相乗り	 タクシーと同程度	 配車~支払いまでアプリ内で完結	
			既に普及		
自動運転シェアカー	ロボタクシー (Waymo、Cruise等)	- 事業者及び個人による貸出し - センサを利用した自動運転	 タクシーの10分の1程度の価格	 ライドシェアと類似の利用法、運転手によらず一定の利用体験	経済性・利便性の高さから公共交通機関から移動ニーズがシフトし、 新車販売台数が増加する可能性
				実用化されれば爆発的な普及の可能性	

出所: 文献調査、Strategy&分析

PwC

シェアリングの普及による新車販売台数への影響

(PwCコンサルティング合同会社提供資料)

1 新車販売台数

稼働率と車両のメーカー保証走行距離を考慮すると、シェアカー1台増加につき個人所有車の新車販売台数は平均2台減少すると予測される

シェアカーの普及による新車販売台数への影響

		保有用自動車	シェア用自動車
想定	平均年間走行距離	12,000 km/年 (平均的な値)	120,000 km/年 (保有用自動車の10倍の稼働率を想定)
	車両の寿命 (買替えに至る平均走行距離)	180,000 km	360,000 km ²⁾ (タクシー同様の保証走行距離を想定 ²⁾)
試算結果	平均買替えサイクル	15 年/台 (メーカー保証走行距離まで利用する想定)	3 年/台 (メーカー保証走行距離まで利用する想定)
	15年間の走行距離 ¹⁾ を賄う必要台数	10 台 (10 台 × 1 サイクル)	5 台 (1 台 × 5 サイクル)

シェア用自動車1台につき、保有用自動車は2台減少
(シェア用自動車5台で保有用自動車10台分の移動ニーズをカバー)

1) 1,800,000 km を想定 2) タクシーの保証走行距離は一般保有用自動車の2倍と想定
出所: エキスパートインタビュー(PwCアドバイザー)、Strategy&分析

PwC

諸外国における主な走行距離課税に関する動向

欧州における主要な動向

年	国	内容
1999年7月	ユーロピニエット指令制定 (Directive 1999/62/EC; Eurovignette I)	12トン以上の重量貨物車に対し、道路損傷等のインフラ費用に対する課金の考え方を規定
2001年	スイス	重量貨物車を対象とする走行距離、車両積載量、排ガスクラスに応じた課徴金 (HVC) を導入
2004年	オーストリア	重量貨物車を対象とする走行距離及び車軸数に応じた通行税 (GO-Box) を導入
2005年	ドイツ	重量貨物車を対象とする走行距離、車両重量、車軸数に応じた通行税 (LKW-Maut) を導入
2006年6月	ユーロピニエット指令改正 (Directive 2006/38/EC; Eurovignette II)	対象車両 (3.5トン超の貨物車まで) や対象道路の拡大等を規定
2007年	チェコ	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2010年	スロバキア	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2011年10月	ユーロピニエット指令改正 (Directive 2011/76/EU; Eurovignette III)	大気汚染及び騒音の外部費用に対する課金の考え方を規定
2011年	ポーランド	重量貨物車・バスを対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2013年	ハンガリー	重量貨物車・バスを対象とする走行距離等に応じた通行税 (HO-GO) を導入
	フランス	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税 (Ecotaxe) の導入を無期限延期することを発表
2016年	ベルギー	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2017年5月	欧州委員会	乗用車や軽量貨物車等への走行距離課金を政策オプションの1つに掲げたEurovignette IIIの改正案を提出
2018年	スロベニア	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入

米国における主要な動向

年	州・地域	内容
2006年	オレゴン州	299台の車両を対象に1度目のパイロット事業を実施 (～2007年3月)
2009年2月	陸上交通インフラ資金調達委員会	燃料税から道路利用課徴金への変更を提言した報告書「Paying Our Way」を公表
2012年	オレゴン州	88台の車両を対象に2度目のパイロット事業を実施 (～2013年3月)
2015年	オレゴン州	5,000台を上限 (自主的参加) に道路利用課徴金の運用を開始
2016年	カリフォルニア州	5,000台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (～2017年3月)
	コロラド州	100台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (～2017年4月)
2018年	デラウェア州	道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (～2018年7月)
	ワシントン州	2,000台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (～2019年1月)
	I-95 Corridor Coalition	1,000台の貨物車を対象に州間高速道路95号線 (I-95) 沿線16州が道路利用課徴金のパイロット事業を実施 (～2019年春)

その他諸外国の主要な動向

年	国	内容
1978年	ニュージーランド	車両総重量3.5トン超の車両及び燃料税が課されない乗用車 (ディーゼル車等) を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2013年	ベラルーシ	乗用車及び重量貨物車 (車両総重量3.5トン超) を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2015年	ロシア	重量貨物車 (車両総重量12トン超) を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入

(出典) 各国政府資料等をもとに作成。

注 環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」(令和2年7月17日) 資料より抜粋。

【走行段階】ドイツの重量貨物車通行税

○ドイツは2005年に走行距離、大気汚染基準、車両重量及び車軸数に応じた重量貨物車通行税 (Lkw-Maut) を導入。GPS及びカメラセンサ等のITSを活用し、自動的に徴収する仕組みを実現。

ドイツの重量貨物車通行税の概要

概要	2005年、車両総重量12トン以上の貨物車を対象に導入。 2012年8月及び2015年7月に区域を拡大。 2015年10月、車種を車両総重量7.5トン以上の貨物車に拡大。 2018年7月、区域を高速道路(全長約40,000km)に拡大。					
対象車種	ドイツ国内の対象区域を通行する車両総重量7.5トン以上の全ての貨物車(国外登録車も含む)。					
対象区域	連邦高速道路及び連邦幹線道路(全長52,000km)。 ※一部の高速道路区間は対象外。					
税率 (2019年1月時点)	徴収額は以下の数式で計算される: 走行距離当たり税率(セント/km)※× 走行距離(km) ※走行距離当たり税率は、車両総重量及び車軸数に応じた道路損傷の税率、排出クラスに応じた大気汚染の税率、騒音に対する税率(一律0.2セント/km)の合計値。					
<道路損傷に対する税率>						
重量・車軸数	7.5-11.9t	12-18t	18t超・3軸	18t超・4軸以上		
税率(セント/km)	8.0	11.5	16.0	17.4		
<大気汚染に対する税率>						
排出クラス	A	B	C	D	E	F
税率(セント/km)	1.1	2.2	3.2	6.4	7.4	8.5
※排出クラスの定義(欧州排ガス基準に則る場合)						
A	Euro 6					
B	EEV 1又はEuro 5					
C	Euro 4又はEuro 3(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)					
D	Euro 3又はEuro 2(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)					
E	Euro 2					
F	Euro 1又はEuro 0					

課税方法	- 車載器 (On-Board Unit; OBU) を運転者が設置。 - GPS及びカメラセンサ等によるモニタリングシステムで走行距離の測定及び不正取締を実施。 - TOLL COLLECT社がOBUから無線通信で走行情報を収集し、利用者に対して税金を請求。
罰則	税金の滞納等に対して最大2万EURの罰金、不正確な走行情報の報告等に対して最大1万EURの罰金を科す。
免税還付措置	商業的な道路輸送を目的としない車両は免税。 (具体例) バス・コーチ、軍用車両、警察車両、消防車両、緊急用救急車、道路メンテナンス車両 等
税収使途	Tollシステムの管理費用、運送会社の雇用・環境・安全等の連邦プログラム資金 (上限4.5億EUR) に拠出した後、残りは全てを幹線道路の改善に充当する。
税収規模	46.7億EUR (2017年)、51.2億EUR (2018年)

(参考) 左図: 車載器 右図: 路上に設置されたカメラセンサ



(備考) 為替レート: 1EUR=約126円 (2017～2019年の為替レート (TTM) の平均値、みずほ銀行)
(出典) BMVI (連邦交通デジタルインフラ省) ウェブページ「The HGV tolling scheme」、BAG (連邦貨物輸送庁) ウェブページ「Lkw-Maut」、ドイツ連邦司法省「Bundesfernstraßenmautgesetz - BFStrMG」、Toll Collect社ウェブページ等より作成。

注 環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」(令和2年7月17日) 資料より抜粋。

【走行段階】米国オレゴン州の道路利用課徴金プログラム

○ オレゴン州は2015年に、10,000ポンド以下の車両(上限5,000台)を対象に、走行距離に応じた道路利用課徴金を適用するプログラム(Oregon's Road Usage Charge Program: OREGO)を導入。

米国オレゴン州の道路利用課徴金の概要

概要	2006年3月、初の試験プログラム実施(～2007年3月) 2012年11月、2度目の試験プログラム実施(～2013年3月) 2015年7月、10,000ポンド(約4.5トン)以下の車両5,000台を対象としたプログラム「OReGO」を導入。 2020年1月、制度改正のための法令(HB2881)が施行され、対象車両の上限規定及び重量の規定を撤廃。但し、20mpg以上の乗用車のみとする参加要件を追加。										
対象車種	- オレゴン州内で車両登録される10,000ポンド以下の車両のうち、自主的に参加する車両。 - 燃費性能20mpg(約8.5km/L)以上の乗用車に限る。 ※燃費性能40mpg(約17km/L)以上の車両及び電気自動車は、制度参加により年間登録料を引下げ(33～110USD／年)。										
対象区域	- 個人のプライバシー保護の観点から、参加者はGPS対応・非対応の選択が可能。 - GPS対応を選択した場合は対象区域は州内の公道となり、GPS非対応を選択した場合は対象区域は州内外の道路(私道含む)となる。 ※GPS非対応の場合、走行位置の州内・州外の識別ができないため、州外における走行距離も課税対象となる。										
税率 (2020年1月時点)	1.8セント/マイル - 税率は2022年に引上げ予定 <道路利用課徴金の税率推移> <table><tr><th>年月</th><th>2015年7月</th><th>2018年1月</th><th>2020年1月</th><th>2022年1月</th></tr><tr><td>税率(USD/mile)</td><td>0.015</td><td>0.017</td><td>0.018</td><td>0.019</td></tr></table>	年月	2015年7月	2018年1月	2020年1月	2022年1月	税率(USD/mile)	0.015	0.017	0.018	0.019
年月	2015年7月	2018年1月	2020年1月	2022年1月							
税率(USD/mile)	0.015	0.017	0.018	0.019							

(備考)単位は1ガロン=3.785L、1マイル=1.609km、1USD=約111円(2017～2019年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)ODOT(オレゴン州交通局)ホームページ、ODOT(2017)「Oregon's Road Usage Charge The OREGO Program Final Report」、ODOT(2016)「Road User Fee Task Force Recommends Expansion of OREGO, Oregon's Road Usage Charge Program」、SB 810、HB 2017、HB 2881、オレゴン州(2017)「オレゴン州法 Chapter153」等より作成。

注 環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」(令和2年7月17日)資料より抜粋。

課税方法

- 参加者は納税・還付を管理するアカウントマネジャーを選択。(州交通局・民間企業2社のうち1つを選択する。)

＜アカウントマネジャーの特徴＞

団体名	GPS対応・非対応	支払い方法
Azuga	どちらも可能	口座に前払い
emovis	GPSのみ可能	四半期毎の後払い
州交通局	GPS非対応のみ可能	四半期毎の後払い

- 米国で搭載が義務化されている車両診断情報取得用のOBD II (On-board diagnostics II) コネクタに、専用のMRD (マイレージ・レポート・デバイス)を接続。MRDはGPS受信モジュールと広域通信モジュールを内蔵。
- GPSにより車両が対象区域内かを識別。走行距離データは無線通信で管理団体に転送され、納税額・還付額が集計処理される。

罰則

- 車載器未接続・機能不全の放置や車載器への意図的な細工による虚偽報告は、個人には最大2,000USD、企業には最大4,000USDの罰金を課す。

免税還付措置

- GPS対応：対象区域内での燃料消費量相当の州燃料税(36セント/ガロン(2020年1月時点))、州内の私道走行にかかる道路利用課徴金を還付
- GPS非対応：全走行にかかる州燃料税を還付

税収使途

- 州の高速道路基金に充当。州交通局に50%、郡に30%、市に20%配分。道路・橋・サービスエリアの建設、維持管理に活用。

税収規模

- 842.8USD(2015) ※税収から州燃料税還付額を減じた後の値

【走行段階】米国カリフォルニア州の道路課金パイロットプログラム

○ カリフォルニア州では、2016年7月から2017年3月にかけて、連邦陸上交通システム代替基金の助成を活用し、乗用車や重量商用車等を対象に、走行距離に応じた道路課金のパイロットプログラムを実施。

米国カリフォルニア州の道路課金パイロットプログラムの概要

概要	2014年、州議会の上院法案SB 1077に基づき、州内道路課金を議論する技術諮問委員会(TAC)を設置。TACでは、燃料税(gas tax)に代わる道路課金の検討、パブリックコメントの収集、パイロットプログラムの設計等について議論。 2015年に制定された米国陸上交通整備法(FACT Act)に基づく陸上交通システム代替基金(STSFA)からの助成金を活用し、2016年7月1日から2017年3月31日までパイロットプログラムを実施。(助成額は、2016年:75万USD、2017年:175万USD、2018年:203万USD) 2017年12月、パイロットプログラムに関する最終報告書を提出。 2018年、TACの運営を2023年1月1日まで延長することを決定。
対象車種	- 軽自動車(車両重量10,000ポンド以下)及び重量商用車 - 対象車両は自主的に参加した5,129台(うち自家用車4,471台、政府車両333台、軽量商用車261台、重量商用車55台、州外参加車両6台、原住民族地区参加車両3台)
対象区域	- 走行距離を報告する際に位置情報を捕捉可能な方式を選択した場合は、州内の全ての公道のみ - 走行距離を報告する際に位置情報を捕捉不可能な方式を選んだ場合は、州内の全ての公道に加え、州内の未舗装道路(Off-road)、私道(Private road)、州外の全ての道路が対象
税率	軽自動車、重量商用車いずれも1.8セント/マイル
課税方法	参加者は下記の納税手段を自身で選択する。 ① Time Permit(時間許可証方式) 走行距離を報告したくない層に配慮するため、10日間(12.38USD)、30日間(37.13USD)、90日間(111.40USD)から選択し、事前に料金を支払う方式。 ② Mileage Permit(走行距離許可証方式) 1,000マイル、5,000マイル、10,000マイルから選択し、事前に料金を支払う方式。走行距離の確認のため、専用アプリで走行距離計を撮影し、報告すること等が求められる。
課税方法(続)	③ Odometer Charge(オドメーターを用いた課金方式) 3か月ごとに走行距離計で計測した走行距離を手動で報告し、それに基づき後払いで料金を支払う方式。 ④ Plug-in Device(車載器を用いた課金方式) 車載器(OBD-II)を取り付けて走行距離を自動的に捕捉され、後払いで料金を支払う方式。プライバシーに配慮するためGPS機能の有無を参加者は選択可能。GPS機能を搭載しない場合、州外、未舗装道路、私道の走行を区別せずに課金される。 ⑤ Smartphone(スマートフォンを用いた課金方式) スマートフォンに専用アプリをインストールする方式で、プライバシーに配慮するためGPS機能の有無を参加者は選択可能。GPS機能を搭載しない場合、毎月走行距離計を撮影することで計測する。GPS機能を搭載する場合、GPSデータやWi-Fi信号等の情報から自動的に走行距離を計測する。 ⑥ In-vehicle Telematics(テレマティクスを用いた課金方式) 搭載されているテレマティクスの位置情報に基づき、走行距離を自動的に捕捉され、後払いで料金を支払う方式。自動車メーカーとの同意が必要となることに加え、2013年以降の車種に限られる。 ⑦ Commercial Vehicle Electronic Logging(商用車の電子ログ記録装置を用いた課金方式) 電子ログ記録装置(ELD)の位置情報に基づき、走行距離を自動的に捕捉され、後払いで料金を支払う方式。
罰則	ー(パイロットプログラムのため規定せず)
免税還付措置	パイロットプログラム参加者(納税手段としてTime Permit又はMileage Permitを選択した者は除く)は、燃料税のうちガソリンは35.4セント/ガロン、ディーゼルは11.4セント/ガロンの分を還付
税収使途	ー(パイロットプログラムのため規定せず。TACで議論を継続。)
税収規模	総税収:約60万USD、燃料税の還付総額:約50万USD、純税収:約10万USD(2016年7月～2017年3月)

(備考)単位は、1ポンド=0.4536kg、1ガロン=3.785L、1マイル=1.609km、約111円(2017～2019年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)カリフォルニア州交通局(2017)「California Road Charge Pilot Program Final Report 2017」、カリフォルニア州議会(2014)「Senate Bill 1077」、カリフォルニア州交通局ホームページ等より作成。

注 環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」(令和2年7月17日)資料より抜粋。

走行距離課税の方法

方法	特徴
GPS方式 （ドイツ、オレゴン州、カリフォルニア州） GPS機能を搭載した車載器（外付け機器）やスマートフォンアプリを用いて精緻に計測した走行距離に基づいて課税する方法	・<u>走行情報というプライバシーの問題</u>について、導入国では、民間プロバイダが走行距離の収集から、税額計算、徴収までを行い、行政機関に対しては走行距離・税額の合計を提供することで、<u>行政機関が納税者の詳細な走行情報を把握できない仕組み</u>とすることで対応 ・外付け機器の導入が必要となるため、<u>インフラコストが大きい</u> ・車載器の取外しやスマートフォンの電源を切ることによる<u>脱税の可能性</u>（オレゴン州では罰則あり、カリフォルニア州はパイロットプログラムのため罰則なし）
オドメーター方式 （カリフォルニア州） 車両に装備されているオドメーター（走行距離計）を利用して走行距離を計測、一定期間ごとに計測して行政機関に自己申告し、後払いで納税する方法	・オドメーターは車両への取付が義務付けられているため、<u>インフラ整備のコストが小さく、実施が容易</u> ・オドメーターの改ざんによる<u>脱税の可能性</u>（カリフォルニア州はパイロットプログラムのため罰則なし）
ビニエツ方式 （英国、オランダ、カリフォルニア州） 走行距離や走行期間に応じて事前に料金を支払うことでビニエツ（通行証）を発行する方法	・GPS方式に比べると<u>インフラ投資や技術要件が小さく、実施が容易</u> ・実際の走行距離に応じた課税ではないため、<u>走行量に応じた税負担を求めることはできない</u>

注 東京都主税局委託調査「車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際化比較調査・分析委託報告書」（令和2年3月）より、東京都主税局作成。

自動車税における税率区分の変遷

	昭和 25 年	昭和 29 年	昭和 37 年	昭和 54 年
小型乗用車	車種による定額制			総排気量
普通乗用車	軸距			

【昭和25年度】 ～車種による定額制（小型乗用車、普通乗用車） ・シャープ勧告に基づき創設 ・固定資産税の場合、非事業者の自動車に対し課税することができない ・物価の変動に合わせて相応しい負担額で調整できることから、定額制が定められた
【昭和29年度】 ～軸距による課税（普通乗用車）～ ・自動車税収5割程度増収を図る観点から、高級乗用車により重い税を課すこととなった ・普通乗用車の中でも、軸距が3.048mを超える普通乗用車を高級乗用車として区分 ※軸距基準は、当時関税及び物品税等で用いられていた
【昭和37年度】 ～総排気量による課税（小型乗用車）～ ・当時の自動車産業の発展に伴い、小型乗用車の価格性能等の中で著しい差が生じており、車種間の税負担の均衡をはかるため、総排気量により税率を区分することとされた
【昭和54年度】 ～総排気量による課税（普通乗用車）～ ・軸距基準が物品税等で用いられなくなったこと、普通乗用車の多様化に伴い総排気量がエンジン性能ひいては全体としての自動車の性能をより正確に反映するものであること、自動車登録ファイルを基にして行われている自動車税の課税実務にとってはその登録事項とされている総排気量を基準として課税する方が、課税事務における合理化が図られること等の理由で、総排気量が課税指標として採用された

注 「衆議院 地方行政委員会 昭和25年7月18日議事録」「衆議院 地方行政委員会 昭和28年7月22日議事録」、「衆議院 地方行政委員会 昭和29年3月8日議事録」、「衆議院 地方行政委員会 昭和29年3月26日議事録」、財団法人地方財務協会「昭和37年改正地方税制詳解」190—191頁、同「昭和54年改正地方税制詳解」209—211頁等より作成。

車両価格との相関係数表

	対象台数	総排気量 (ℓ)	車体重量 (kg)	エンジン馬力等		モーター馬力等		電池容量 (kWh)
				最高出力 (kW)	最大トルク (Nm)	最高出力 (kW)	最大トルク (Nm)	
ガソリン車	209	0.81	0.69	0.90	0.89	－	－	－
HV	109	0.88	0.75	0.83	0.87	0.61	0.54	－
PHV	26	0.67	0.57	0.82	0.83	0.35	0.64	－
電気自動車	11	－	0.94	－	－	0.91	0.81	0.94 ※

- 今回の試算では、分析対象車を次のように選択した。

《ガソリン車、HVの分析対象車》
 資料1掲載の、平成30年12月末時点で新車として販売されている車（普通・小型乗用車、国産車/燃費基準がWLTCモード、JC08モード）で、資料2、4のデータと突合可能な車
 ・特別仕様車、スポーツタイプ、オプション追加車、燃費基準の違い（WLTC、JC08）により重複している車は除く。
 ・同型式・同燃費の場合、車両価格が最安のものを採用。

《PHV、電気自動車の分析対象車》
 資料3より、令和2年1月7日時点の普通乗用車全型式の車（標本数が少ないため、国産車及び輸入車も対象とした）で、資料4のデータと突合可能な車。
 ・同型式の中に複数車種がある場合、車両価格が最安のものを採用。
 ※データ突合の関係で、「電池容量」は11台中9台を対象として分析した。
- 資料1 国土交通省「自動車燃費一覧（平成31年3月）」
資料2 「自動車税環境性能割・軽自動車税環境性能割の課税標準基準額及び税額一覧表（新車版）」（令和元年度）（10月追録）
資料3 一般社団法人次世代自動車振興センター「CEV補助金対象一覧」（令和2年1月7日現在）
資料4 各社ホームページ掲載の諸元表

新燃費基準について

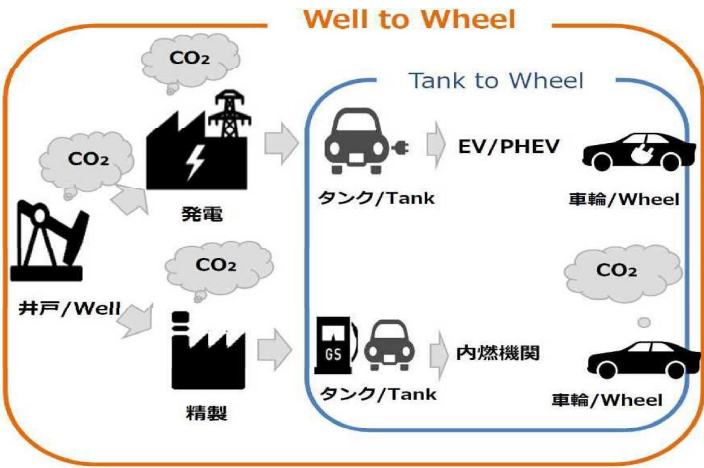
新燃費基準の概要

- 国土交通省・経済産業省が令和元年6月3日に発表
- 目標年度：2030年
- 基準値：25.4km/L（2016年度実績値比で32.4%の改善）
- 対象範囲：ガソリン自動車、ディーゼル自動車、LPG自動車、**電気自動車、プラグインハイブリッド自動車**
- エネルギー消費効率（燃費値）の算定方法：
 新たに対象となる電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車の燃費値とガソリン自動車等の燃費値を比較可能とするため、電力やガソリン等が車両に供給されるよりも上流側の効率を考慮した「**Well-to-Wheel**」で評価

Well-to-Wheelの考え方

- Tank-to-Wheel**：自動車の燃料タンク（Tank）から実際に走行させる段階（車輪）までのこと

Well-to-Wheel：燃料を手に入れる段階（井戸）から実際に走行させる段階（車輪）までのこと
- 自動車の燃料を手に入れる段階から実際に走行させる段階まで、全体を通して見た時の自動車の環境負荷を考慮する**

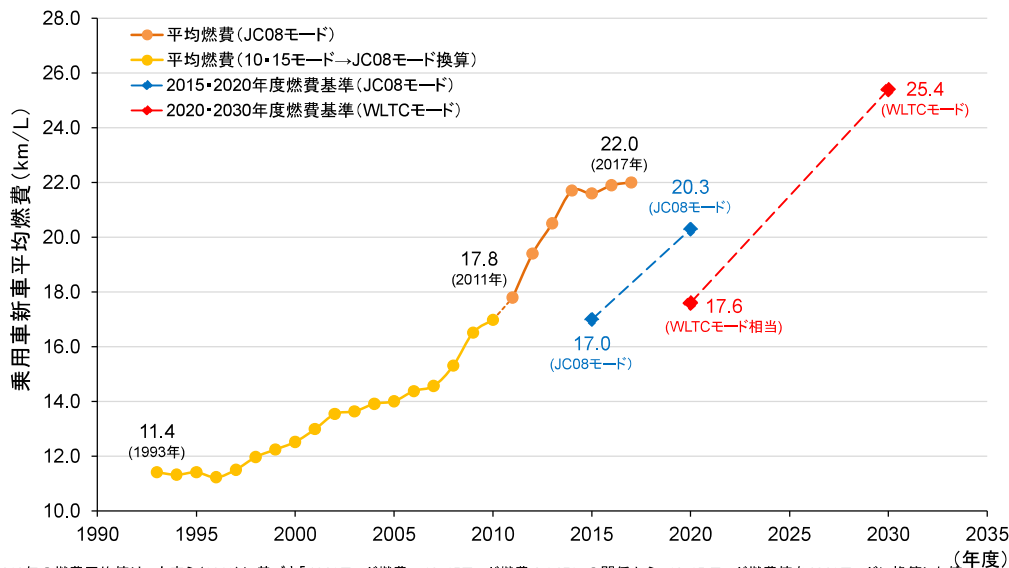


注 総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会自動車判断基準ワーキンググループ・交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費基準小委員会 合同会議 取りまとめ（乗用車燃費基準等）（令和元年6月25日）、資源エネルギー庁ホームページ等より作成。

乗用車新車平均燃費の推移

- 乗用車新車平均燃費（JC08モード）は、2017年度で22.0km/L（2011年度比23.6%改善）。
- 2030年度の目標値（WLTCモード）は25.4km/Lとなっているが、測定モードが異なるため、2017年度実績値と単純に比較することはできない。

乗用車新車平均燃費の推移と燃費目標



(注1) 1993年から2010年の燃費平均値は、大宅ら(2012)に基づき「JC08モード燃費＝10・15モード燃費÷1.078」の関係から、10・15モード燃費値をJC08モードに換算した値。
(注2) 国土交通省によれば、2015年度の燃費平均値が前年度から低下した主な要因は、車両重量が軽く、燃費が良い車両区分の出荷比率の相対的な低下と分析されている。
(出典) 国土交通省(2019)「ガソリン乗用車のJC08モード燃費平均値の推移」、国土交通省(2016)「ガソリン乗用車の10・15モード燃費平均値の推移(ガソリン乗用車全体)」、総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会 自動車判断基準ワーキンググループ・交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会 自動車燃費基準小委員会 合同会議 取りまとめ(乗用車燃費基準等) (令和元年6月25日)より作成。
注 環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」(令和2年11月)資料より抜粋。

諸外国における車体課税のCO₂排出基準について

(2018年1月時点)

	ドイツ	フランス			英国
課税段階	保有	取得	取得	取得	保有
税目／制度名	自動車税	自動車登録税	Bonus-Malus制度	Conversion Bonus	汚染車税
制度概要	2009年～ ・CO ₂ 排出量及び排気量を課税標準として課税。	1998年～ ・課税標準の課税馬力の算出にCO ₂ 排出量を追加。	2008年～ ・自動車取得後初めての登録時に、CO ₂ 排出量の大きい車に課税(malus)、排出量の少ない車に補助金(bonus)を支給。	2018年～ ・一定年数経過したガソリン車・ディーゼル車を廃棄し、かつ電気自動車・燃料電池自動車又は一定量以下のCO ₂ 排出量の車を取得した場合に補助金(bonus)を支給。	2009年～ ・自家用車に対し、CO ₂ 排出量を課税標準として課税。
税率	・CO ₂ 排気量基準 →95gCO ₂ /km超の車に対し、超過1g当たり2ユーロ課税。 ・排気量基準(100cc当たり) →ガソリン車2ユーロ、ディーゼル車9.5ユーロ	・CO ₂ 排出量と馬力で計算される課税馬力に応じて設定。 課税馬力(CV) =CO ₂ 排出量÷45+(馬力(kW)÷40) ^(1/6) ・課税馬力当たりの税率は地域によって異なる。 ※パリ市の場合、1課税馬力当たり46.15ユーロ	・20gCO ₂ /km以下の車に対して、6,000ユーロを補助。(購入額の27%以内) ・120gCO ₂ /km以上の車の取得に対して、50～10,500ユーロを課税。	・1997年以前登録のガソリン車又は2001年以前登録のディーゼル車(商用2006年)を廃棄し、かつ ①新車電気自動車・燃料電池自動車取得時に2,500ユーロ支給。 ②中古電気自動車・燃料電池自動車又は新車・中古の130gCO ₂ /km未満のガソリン車・ディーゼル車取得時に1,000ユーロ(商用2,000ユーロ)を支給。	・191gCO ₂ /km以下の車に対し、毎年一律160ユーロ課税。
次世代車(電気自動車等)の取扱い	・電気自動車・燃料電池自動車は免税。 2011年5月17日以前新車登録車:5年間免税 2011年5月18日～2020年12月31日新車登録車:10年間免税。 ※免税期間終了後は車両重量200kg当たり11.25～12.78ユーロ(重量に応じて異なる)をさらに50%軽減した税率で課税。	・電気自動車、燃料電池自動車は50%又は100%減免。(課税対象地により減免率は異なる。)	特になし	特になし	・特になし
					・初年度(FYR)はCO ₂ 排出量基準。 ガソリン車・ディーゼル車:1gCO ₂ /km超に10～2,000ポンド課税 その他:51gCO ₂ /km超に15～1,990ポンド課税 ・2年目(SR)以降は一定額を課税。 ガソリン車、ディーゼル車:140ポンド課税 その他:130ポンド課税 ・ゼロエミッション車(電気自動車・燃料電池自動車)は免税。 ※販売価格が40,000ポンド以上の場合、2年目から5年間、追加課税分の支払いが求められる。

注 環境省「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)、東京都主税局委託調査「平成30年度フランスにおける車体課税のグリーン化及び今後の見通しに関する調査・分析等委託」より作成。

EUにおけるCO₂排出量の把握方法

- EU（欧州連合）では、加盟国に対して、欧州議会及び理事会規則（（EU）2019/631）に基づき、毎年、国内で登録された新車の固有情報（メーカー、燃費、CO₂排出量等）を欧州委員会に伝達することを義務付けており、この情報を用いて、各国のCO₂排出量をモニタリングしている。
- CO₂排出量の測定方法は、従来の燃費試験法（NEDC）から、国際的に整合した新たな試験方法（WLTP）への切り替えが段階的に進められている。

■ 乗用車のCO ₂ 排出量のWLTP/NEDC比率				(参考)NEDC試験モードとWLTP試験モードの主な違い		
車種タイプ	排気量	比率		項目	NEDC	WLTP
内燃機関平均		1.21	天然ガス			
ガソリン	平均	1.22	ハイブリッド	< 1.4 l	1.37	
		1.24	ガソリン	1.4-2.0 l	1.32	
		1.15		> 2.0 l	1.23	
		1.07	ハイブリッド	< 1.4 l	1.38	
ディーゼル	All	1.2	ディーゼル	1.4-2.0 l	1.34	
		1.26		> 2.0 l	1.3	
		1.21	PHEV		1	
		1.14	BEV/FCV	Small	1.258	
LPG		1.16		Medium	1.283	
				Large	1.299	

※WLTP試験モードでは、より実走行状態に近い値が得られるため、NEDCと比べてCO₂排出量の値は大きくなる傾向がある。

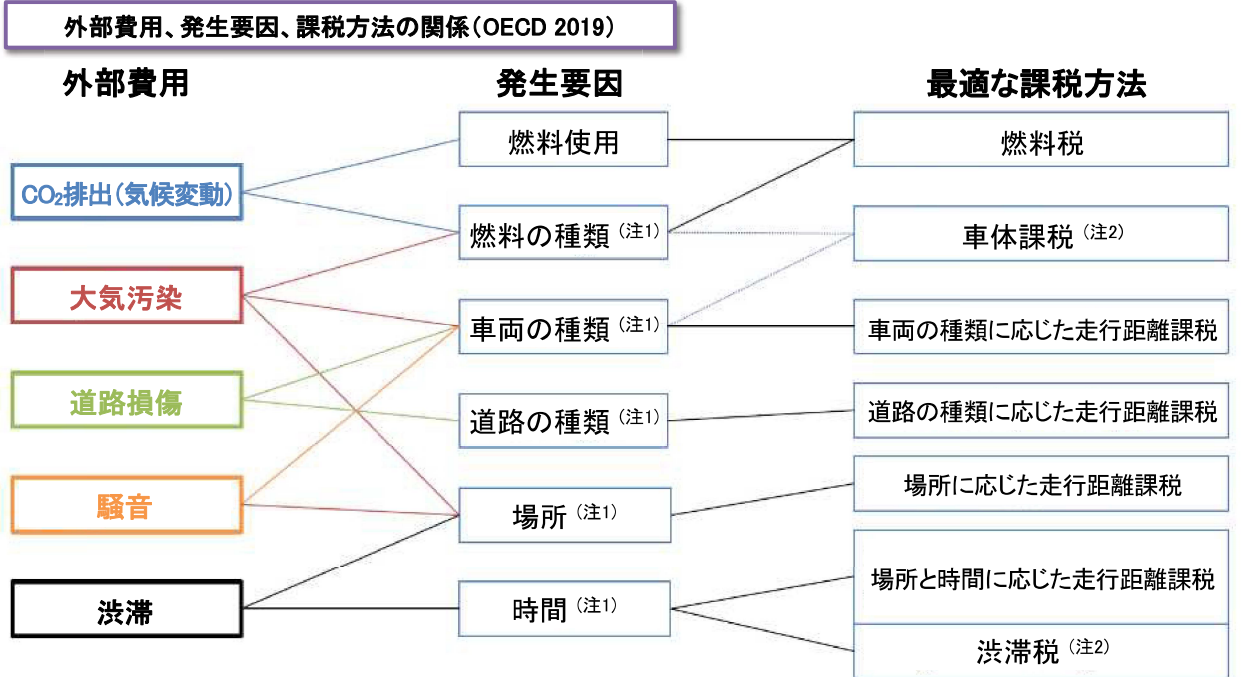
■ NEDCからWLTPによる移行プロセス

時期	移行内容
2017年9月～	2017年9月以降に販売される新たな車種の型式認証に、WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) 試験モードを適用。 NEDC (New European Driving Cycle) 試験モードで認証された車種も引き続き販売可能。
2018年9月～	全ての新車の型式認証にWLTP試験モードを適用。
2019年9月～	NEDC試験モードで認証された未販売車両の販売を禁止。
2020年～	欧州委員会は、CO ₂ 排出目標をNEDCモードベースからWLTPモードベースに変換し、メーカーのCO ₂ 排出目標の達成状況を監視。加えて、自動車のラベリング指令のCO ₂ や燃費の値をWLTPモードベースに変換。 加盟各国は、車体課税の税率をWLTPモードベースに変換。加えて、車のラベリング

注 REGULATION (EU) 2019/631、環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」（令和2年7月17日）資料等より作成。

各外部性に対応する課税標準と最適な税制（OECD2019）

- OECD（2019）では、外部費用に関連する発生要因に紐づけて、各外部費用を内部化するための適切な課税方法を提示している。



(注1) 走行距離との併用
(注2) 走行距離に応じた課税以外の課税
(出典) OECD (2019) 「Taxing vehicles, fuels, and road use Opportunities for improving transport tax practice」より作成。
注 環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」（令和2年7月17日）資料より抜粋。

付 録

- 1 自動車関連税制のあり方に関する分科会の概要
- 2 自動車関連税制のあり方に関する分科会議事要旨

「自動車関連税制のあり方に関する分科会」の概要

1 設置趣旨

自動車は、CO₂排出の大きなセクターとなっている。地球温暖化等の環境問題を解決し持続可能な社会を実現するためには、自動車関連税制について、環境重視の考え方を税制に組み込むことで、より積極的に環境税制として位置づけていくことが極めて効果的である。

一方で、税制のグリーン化の進展等により自動車関連税収は大幅に減少しており、地方自治体にとってその充実確保が重要な課題となっている。更に、自動車をめぐる技術革新・サービス等の向上も目覚ましく、次世代自動車が普及するとともに、自動車に対する価値基準が変化し、保有形態が多様化することで、課税のあり方について見直すことも必要になると考えられる。

こうしたことから、平成 30 年度東京都税制調査会答申では、「税制のグリーン化と税負担のあり方という両面において、中長期的な視点から自動車関連税改革について検討を行っていくべきである。」と提言している。そこで、今後の自動車関連税制のあり方に関して、東京都税制調査会の議論に資する調査・分析を行うため、「自動車関連税制のあり方に関する分科会」を設置する。

2 委員

◎小 林	航	千葉商科大学政策情報学部教授
諸 富	徹	京都大学大学院経済学研究科教授
吉 村 政 穂		一橋大学大学院国際企業戦略研究科教授

◎は分科会長

3 開催経過

(開催日時)	(議 事)
第1回 平成30年12月6日(木)	自動車関連税制の将来像 自動車関連税制に係る委託調査
第2回 平成31年3月19日(火)	自動車関連税制に係る委託調査 自動車関連税制の将来像
第3回 令和元年10月4日(金)	自動車関連税制に係る委託調査 自動車関連税制の将来像
第4回 令和2年1月16日(木)	有識者ヒアリング 自動車関連税制の将来像
第5回 令和2年1月21日(火)	有識者ヒアリング 自動車関連税制の将来像
第6回 令和2年2月4日(火)	有識者ヒアリング 自動車関連税制の将来像
第7回 令和2年2月13日(木)	有識者ヒアリング 自動車関連税制の将来像
第8回 令和2年3月16日(月) ～令和2年3月20日(金) (書面による開催)	分科会報告書案 自動車関連税制に係る委託調査
第9回 令和3年3月2日(火)	分科会報告書案 自動車関連税制に係る委託調査

平成 30 年度東京都税制調査会小委員会
第 1 回「自動車関連税制のあり方に関する分科会」議事要旨

【開催日時等】

- 開催日時 平成 30 年 12 月 6 日（木） 10:00～12:00
- 場 所 都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 22
- 出席者
〔委 員〕 小林分科会長、諸富委員、吉村委員
〔事務局〕 税制調査担当部長、税制調査課長、税制調査担当課長、税制課長、税制改正担当課長、自動車税担当課長

【議題】

- 1 自動車関連税制の将来像
- 2 自動車関連税制に係る調査委託
 - （1）平成 30 年度委託調査「フランスにおける車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する調査・分析等委託」進捗報告
 - （2）令和元年度調査委託

事務局より自動車関連税制に係る制度の概要及び現状、課題等について説明を行い、税制のあり方について以下のとおり意見交換を行った。

また、事務局より平成 30 年度委託調査の進捗報告及び令和元年度委託調査の着眼点等について説明を行った。

委員発言要旨

・本分科会では、長期的な視野で議論していきたい。一方で、国も自動車関連税制の抜本的見直しを検討しており、そちらも視野に入れながら、議論していければよい。

・自動車関連税について、その必要性を根本からゼロベースで考えた場合、税込確保とインセンティブという 2 つの論点を考えていく必要がある。自動車関連税の必要性の根拠として考えられるのは、応能負担、受益者負担、原因者負担の 3 つで、応能負担とは、車体課税と資産課税の側面を持っており、自動車を購入・所有できるということに対し担税力を見出し、課税をするということである。応益負担については、従来の車体課税が根拠とするところであったが、環境配慮や道路損傷という視点に立てば、原因者負担の側面が出てくる。自動車に対する課税は、自動車の利用に対するコストであるため、結果として利用をセーブするインセンティブが働いてしまう。したがって、応益負担を根拠として課税し税込確保するのであれば、「ある納税者に対して想定される利用量」に対して、実際の利用量にかかわらず、課税するのが理論的には理想である。ただし、制度としては難しいため、走行距離や燃料消費量に依存した課税が現実的に考えられる方法ではないか。また、原因者負担を根拠とした自動車への課税は、外部性を抑制する機能があるため、社会厚生観点で見れば望ましく、インセンティブを発揮すべきところであり、インセンティブ税制と原因者負担という側面は同じ方向性で議論ができる。どういう視点から、自動車あるいは燃料・走行に対する課税というものを位置付けていくかを議論の根本に据える必要がある。

- ・自動車の利用者や保有者に応益的な税を課するのは、当初は道路整備の予算を賄うための政治的な合意の決定としてであった。しかし現在では道路の老朽化対策に対する手当という側面が強くなり、納税者としては、利益を感じにくい状況にあり、走行距離課税の議論もそのような状況を背景として始まったのではないかと感じている。
- ・他の交通手段とのバランスの観点から、車に対して負担を求めるのは合理的である。また、道路損傷という観点からも、道路建設、維持管理に対する対価を税として負担していくということは意味のあることである。
- ・今後走行距離課税が大きな論点になっていくと考えられる。将来、電気自動車が普及した際に燃料税に代わるものとして走行距離に課税するという方向になっていくのではないかと考えられるので、燃料税を維持したまま走行距離課税を導入するというのは納税者の理解を得にくいのではないかと感じる。また、高速道路はすでに利用料金が徴収されているが、その上に走行距離で課税されるということになる。道路に係るコストが違うため高速道路にはより高い負担をするという考え方もある。すでに負担されているコストについてどうするかは整理が必要である。
- ・原因者負担で考えた場合、自動車の外部性は、燃料消費と走行そのものに起因するものに分けることができる。例えば自動車の外部性として混雑も挙げられるが、混雑の抑制という観点でいえば、エリアや時間帯によってメリハリを効かせた課税の必要がある。また、道路損傷の観点でいえば、重量と走行距離を合わせた方法が理想的であるなど、走行距離課税の目的についての整理が必要である。
- ・走行距離課税をする際の走行距離がストックかフローかにより、議論の方向性が変わってくる。ストックの走行距離ということであれば、どれだけ利用したかにより課税することになり、買い替え促進の効果が出てくる。その場合廃棄物の処理に係るコストが発生するため、廃棄やリサイクルの視点も議論に含める必要があると感じている。
- ・走行距離課税の構成をイメージする際、日常生活の中で自動車がどのように走るかというまちづくり的な視点と、高速道路も含めた道路の利用者負担という視点では方向性が変わってくる。まちづくり的な視点でみると、エリアによって自動車の走行を抑制したいということであればリアルタイムで自動車の位置を把握し、特定のエリアに進入した際に課税するというようなシステムも考えられる。単純に走行距離ということであれば、車検時に適正に把握するという前提で走行距離を記録し差分に課税ということもできる。なんのための走行距離課税かを決めないと、いろいろなオプションがありうる。
- ・走行距離課税の導入に関しては移行期があるのではないかと感じる。現在は事実上燃料課税が走行距離課税を代替しているが、電気自動車の普及により燃料課税ができなくなるため、代理指標ではなく実際の走行距離を何らかの方法で把握して課税する必要があるといえる。一方、電気自動車が普及するスピードにもよるが、いきなり GPS で走行距離を把握することができるかどうかといえれば難しい。したがって、最初は遠距離交通・都市間交通・運輸業など適用を一部に絞るところから始まり、電気自動車の比率が高まるにつ

れ従来の燃料課税の比率が低くなり走行距離課税の比率が高まるというイメージを持っている。

- 走行距離課税のあり方をどのように考えるかによって、具体的にどのような技術を利用するかについての方向性が大きく変わってくる。
- カーシェアリングが普及し、保有自体がマイナー化することも考えられる中、税制でも所有から利用へ税体系も変えていかなければならない、というテーマ自体が本当に正しいのか。シェアリングの普及に反比例し保有台数が減っているということは必ずしも言えないようであり、わからない部分である。したがって、保有に対する課税を減らしながら、走行に対する課税を徐々に増やしていくというようにする必要もあると考えられる。

(事務局文責)

平成 30 年度東京都税制調査会小委員会
第 2 回「自動車関連税制のあり方に関する分科会」議事要旨

【開催日時等】

- 開催日時 平成 31 年 3 月 19 日（火） 10:00～12:00
- 場 所 都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 22
- 出席者
〔委 員〕 小林分科会長、諸富委員、吉村委員
〔事務局〕 税制調査担当部長、税制調査課長、税制調査担当課長、税制課長、税制改正担当課長、自動車税担当課長

【議題】

- 1 平成 30 年度委託調査「フランスにおける車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する調査・分析等委託」中間報告（みずほ情報総研株式会社）
- 2 令和元年度委託調査「車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較調査・分析等委託（案）」について
- 3 自動車関連税制の将来像

みずほ総合研究所株式会社より平成 30 年度委託調査の中間報告を行い、事務局より令和元年度委託調査の対象国等の説明を行った。

また、事務局より自動車関連税の課税根拠、課題等の説明を行い、自動車の取得・保有・走行の各段階における課税のあり方について以下のとおり意見交換を行った。

委員発言要旨

- ・環境性能がより優れた自動車の普及を促進するという観点から、取得段階は、保有段階よりも高いインセンティブ効果が期待できるが、消費税との関係性が問われてくる。取得段階では、税収は求めず、インセンティブ効果を狙った課税に特化するというのも一つの見方としてある。
- ・自動車取得税の廃止及び環境性能割の導入が既に決定しているところで、その方向でいいのか、その他の切り口はないかという視点で議論を行うことが、取得段階の課税のあり方を考える上では現実的なのではないか。
- ・取得課税の必要性をどのように考えるかによって、環境性能割の位置づけは変わってくる。取得段階の課税を環境性能割にすることにより、消費者が環境性能の良い自動車に誘導され、これに対応してメーカーとしても環境性能の高い自動車を開発するインセンティブとなる。自動車取得税のエコカー減税に関しては、開発インセンティブが働いてきたということを自動車業界も積極的に評価しており、環境性能割的な課税は今後も重要で、残していくべきものである。
- ・取得段階では税収を期待しないのであれば、環境性能の悪い自動車に課税し、その税収を補助金に充てるという考え方はある。しかし補助金政策については、基準を常に見直していかなければいけないということや、補助金額が膨らんでいくことも考えられるの

で、制御が難しい。さらに、補助金が前提のビジネスになってしまう可能性もあるため、産業育成という視点でもその効果はわからない部分がある。個人的には、課税の枠組みの中で政策インセンティブを働かせるのが良いと思っている。

- ・制度の中で補助金の原資を賄うという枠組みにすると、長期的な見通しが立てづらいところがあり、方向性としては現在のように課税を行う中での環境への負荷に応じた差別化という形を維持していくことにならざるをえない。
- ・取得段階が適当かは別として、重量による道路損傷は考慮しなければならない。ロードプライシング的な制度ができるのであれば、取得段階では必要ないという考え方もある。
- ・環境性能割の課税標準には価額が用いられており、ここに重量等の物的標準をいれると制度が複雑化する。重量を課税ベースに取り入れるのであれば、保有段階の方が良い。
- ・車両重量への課税を、道路を損傷した対価と捉えるのであれば、走行距離課税や保有段階の課税で対応可能である。
- ・保有段階でも同様のことが言えるが、自動車に財産価値があると認めて取得段階で課税をするのであれば、電気自動車が普及し、従前のように排気量が自動車の財産価値を測る指標とならなくなってきた時に、課税標準に、取得価額を利用するというのはい一つの論点になる。
- ・取得価額を課税標準に利用したとして、生活必需品と奢侈品という区別をつけ累進課税を行う必要があるかは疑問である。
- ・取得段階での課税は流通税としての位置づけになってきており、課税標準は取得価額が妥当。その中で累進課税も一つの選択肢としてありうる。
- ・保有段階の課税については、課税根拠に応能的な側面と応益的な側面をもっており、意味のあるもの。
- ・現在の自動車税の課税標準である「排気量」がない電気自動車の普及や、「保有」から「利用」への流れ等に伴い保有台数が減少していくなかで、税収確保が難しくなることをどのように考えるかが論点となる。
- ・財産課税的な視点で見た場合、固定資産税との関連について整理する必要がある。企業の設備に対しては償却資産課税がなされるが、同様に自動車を償却資産とみなし、取得価額を課税標準として減価償却するという選択肢も考えられる。ただ、自動車の他の機能も考慮され自動車税として独自の位置づけに置かれているはずで、その点についてどのように考えるかということも論点となる。
- ・道路特定財源が一般財源化されたことは、税収使途が制限されていることによる非効率性の発生を防ぐために、制限を緩和したと捉えるのであれば、応益負担の側面は残る。

- ・シェアリングの普及や、人口減少により、保有台数が減少していったときに、税収が減っていくことをどう捉えるかということは論点となる。
- ・政策インセンティブについては、環境性能と重量が重要となる。環境性能も重量も、自動車が行走して初めて環境や道路を損傷することに関わるものであり、走行段階と組み合わせて考える必要がある。
- ・排気量は一定程度適切な課税標準であり、今後もガソリン車については、排気量ベースが継続すると思うが、電気自動車が普及した段階のことを考えれば、電気自動車における課税ベースについて、重量や車軸など、排気量に代わる資産価値や道路損傷を表す指標を検討していく必要がある。
- ・自動車に対する課税は、奢侈品課税の側面は捨て去ることが難しい。
- ・償却資産課税は事業用資産に限られるが、自動車は個人が持っていたとしても捕捉可能性が高く、税収規模もそれなりに大きいことから、課税のメリットは大きい。
- ・ロードプライシングや走行距離課税との関係で、保有段階の課税は、精緻な制度設計が難しい走行距離課税の代替に過ぎないのか、奢侈品課税的な独自の意義があり、精緻な走行距離課税の制度設計が可能であったとしても必要なものなのか、考える必要がある。
- ・現在の電気自動車に対する自動車税の優遇措置が、電気自動車の普及を目的とするのであれば、電気自動車が普及した段階ではガソリン車と同じ扱いをすべきであるということになり、同じ扱いをするときにどう扱うかということになってくる。すると、排気量ベースを維持するのは難しくなるのか、あるいは、同じような指標を電気自動車等で作るのかという考え方になる。
- ・取得価額を課税標準にできないのであれば、排気量、もしくは排気量に代わるものを考える必要がある。
- ・海外では、複数の課税指標に係数を乗じたものを合計するという税額計算がとられていることも多く、複数根拠があるのであれば、それらをすべて包含するような形で税額計算するのは、わかりやすい方法であると考えられる。取得価額を課税ベースとして利用するのであればこのような方法は一つの選択肢となる。消費税との二重課税となるため、取得価額が課税ベースに利用できないのであれば、別の指標を利用し、その上で環境性能や重量等を加えて税額を計算していけば良いのではないかな。
- ・現行の自動車税は、排気量について区分して段階的に税率が定められているが、非常に複雑な印象を受ける。海外では課税指標に一定の係数を乗じて計算しているものも多く、課税技術上は日本でもこのような方法をとることは可能なはずである。実際、税収のシミュレーションを行うのであれば、段階的な区分よりも一定の比例という形のほうが計算しやすく、選択の余地はある。

- ・排気量と環境性能という複数の指標を考慮して税額を決定するという現在の制度は、今後も継続すると考えられるため、その枠組みの中における課税指標が排気量かその他のものなのか考える必要がある。また、環境性能を示す指標については、燃費なのか、走行距離に対するCO₂排出量なのか、自動車のライフサイクルの中で排出されるCO₂量なのか等も考慮する必要がある。
- ・重量を課税指標として利用するのであれば、自動車重量税との関係が問題になってくるが、自動車税と自動車重量税を一本化して財産価値と環境性能と重量をそれぞれ入れた形で税額計算をするというものの一つのあり方ではある。
- ・自動車税と自動車重量税を一本化するか、現行通り国と地方でそれぞれが考えるかといった、国と地方の配分については、平成31年度税制改正で、自動車重量譲与税を調整し地方への譲与分を増やしているということがあるので、税収を国と地方でどのように配分するか先の話であって、分け方を考える必要はあまりないのではないかと。
- ・現在は、燃料課税を行うことにより利用量に応じて実質的には課税できているが、電気自動車等燃料を使用しない自動車が普及したときにどのように利用量を測るのかということが論点となる。
- ・走行距離で課税するということを考えたとき、欧州での事例を見てみると、貨物車にGPSをつけているが、自家用車にはつけていない。例えばドイツの場合では、アウトバーンを無料で貨物車が走行していることに関して、利潤の創出のために道路を物流で使っているにもかかわらず負担をしていないことに関し、CO₂の問題や、道路損傷的な問題から住民の負担が高まり、貨物車に走行距離で課税するという流れになってきている。日本は既に高速道路が有料なので、料金という形で課税しているとも言えるため、既に負担がされていると考えられる。
- ・GPSを自家用車につけるとなるとプライバシーの問題で難しいということも含めて考えれば、電気自動車の場合はスタンドで給電するときに課税するという仕組みを新たに作るのが良いのではないかと。
- ・走行距離課税の議論が出てきている理由は、電気自動車が普及し、燃料課税では対応できないということになるが、その場合であれば燃料に引き続き課税した上で、電力にも課税することで対応できる。
- ・一方、走行距離の独特の課税根拠として原因者負担的な側面が出てくることになるため、例えば道路損傷的な意味で課税するとすれば、重量の大きい自動車には走行距離で課税し、重量の小さい自動車には走行距離課税は行わないという形もありうる。その場合、高速道路で十分対応できていれば、新たに制度を仕組む必要はないが、高速道路以外の道路では対応できない。現状では一般道路の道路損傷負担については、走行距離には応じていないが自動車重量税で課税しているということになっている。一般道路でも走行距離に応じて課税するのであればGPSや、プライバシーの問題があるのであれば距離メ

ーター等を活用できれば妥当なのではないか。

- 混雑問題に対する対応を考えた場合は、走行時間帯や走行場所による柔軟な料金体系が本来は理想であり、そのために GPS を利用することが考えられる。GPS を利用しないのであれば、一定のエリアに進入したら課金するという形のものでは、プライバシーの問題も発生しない。
- 走行段階の課税ベースは、課税の目的によるところがある。CO₂排出に対する課税であれば、燃料課税で、道路損傷に対する課税であれば走行距離課税ということになる。
- シェアリングや自動運転が普及する将来を見据えた場合の税制上の諸課題については、燃料と電気ともに課税することで対応できる。税率の設定次第で、走行量に応じた課税ということになるため、ハードルの高い走行距離課税を行う必要性も低くなる。
- 燃料と電気両方カバーすることで事実上は走行距離課税となるが、その場合はガソリンスタンドに相当する給電所でメーターに応じて課税する仕組みにできるか、という技術的な課題がある。
- 環境損傷の視点からは、燃料と電気に課税できるのであれば、走行距離課税を行う必要はあまりない。道路損傷や混雑緩和の視点から考えても、重量も織り込んだ形でロードプライシングができるのであれば、走行距離課税をあえて導入する必要はない。
- 走行距離に課税することが容易だとした場合、走行距離のみに課税するのはわかりやすい税体系ではあるが、その場合に燃料による CO₂排出をどのように捉えるかについて考える必要がある。
- アメリカで一部実験しているように、GPS デバイスを搭載することに対し同意がとれた納税者に対してのみ走行距離課税を行うという選択制にするという方法も考えられる。

(事務局文責)

令和元年度東京都税制調査会小委員会
第3回「自動車関連税制のあり方に関する分科会」議事要旨

【開催日時等】

- 開催日時 令和元年 10 月 4 日（金） 13:00～15:02
- 場 所 都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 21
- 出席者
 - 〔委 員〕 小林分科会長、諸富委員、吉村委員
 - 〔事務局〕 税制調査担当部長、税制調査課長、税制調査担当課長、税制課長、税制改正担当課長

【議題】

- 1 令和元年度委託調査「車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較」中間報告及び現地ヒアリング調査について（みずほ情報総研株式会社）
 - 2 自動車関連税制の将来像
-

みずほ総合研究所株式会社より令和元年度委託調査についての中間報告を行った。

また、事務局より営業用と自家用の税率の差（以下「営自格差」という。）、軽自動車と登録自動車の税率の差（以下「軽自格差」という。）についての説明を行い、課税のあり方について以下のとおり意見交換を行った。

委員発言要旨

- ・軽自格差は、これまでの税制改正において、その差が徐々に狭まってきた推移を踏まえると、関係者の間で長年意識されてきたと思われる。都税調においてもずっと議論されてきたし、総務省の地方財政審議会でも自動車関係税について議論した際にも、ほとんどの委員が軽自格差はなるべく縮めていくべきという意見で一致していた。
- ・自動車税の排気量ごとの税率差と比べて、軽自格差が非常に大きいとのことだが、この差がなぜ設けられているのかを考えたとき、軽自動車がほとんど生活手段として使われている生活密着型であるという性格が背景にあるのかもしれない。例えば、代替的な交通手段もない中で、炭素税が導入されて、軽自動車ユーザーの負担が大きくなった場合、パリのイエローベストのような反乱が起きるかもしれない。軽自格差の議論をする際は、軽自動車の性格も考える必要があるのではないかと。
- ・軽自格差が徐々に縮小されてきた一方、営自格差は広がる状況であり、営自格差について焦点を当てていく時期なのかと思う。
- ・自家用は、担税力のある人が持っていることから、奢侈品だった、あるいは財産だったとして、排気量が大きくなれば、より価値のある財産を持っているので、税率を上げる。それに対して、営業用は、財産ではなく生産手段として所有しているため、自家用より低い税率にしていると考えられる。
- ・都税調は営自格差について、従来から「運輸政策上の配慮をしながら、車体課税の課税

根拠等を踏まえて、税負担水準の適正化について検討をするべき」との見解を示している。この都税調の論理に対して、「今、営自格差をなくしていくべき時代に入った」という論拠を十分にたてられるかどうかには論点が集約されると思う。

- ・営自格差の議論の際、最適課税論の生産効率性定理の、「中間財に課税しないことが望ましい」という考えに基づくと、営業用は中間財のような性質もあり、営自格差は正当化されると考えていた。しかし、児童・生徒送迎用バスは自家用、一般乗合バスは営業用という区別を見ると、どちらも自社のビジネスのために投入するものであり、営自格差を生産効率性定理によって説明することは難しいと感じた。また、過去の議論では、自家用は奢侈的なものであり、持つ人に担税力があると捉えているが、今は自家用が必需品になっていることも考えられ、全て「奢侈的」であることで正当化するのは難しいのではないか。
- ・軽自格差について、昭和 36 年当時においても格差に対する問題意識があり、少し縮小して様子を見るような形で進められている。本来なら、自動車の重量及び排気量の違いで税率の差が設けられているのであれば理解できるが、それ以上の格差は本来あるべきではないと考える。しかし、政治的な問題があるとすれば、時間がかかると思う。目指すべき姿は、軽自動車税と自動車税の一本化ではないか。一本化すれば、排気量に応じた差になると思う。または、軽自動車を少し引き上げ、自動車を少し引き下げるという形で、格差縮小を図る方法も考えられる。税を一本化した場合、市町村に対しては、軽自動車税に代えて、交付金によって財源を確保するという方法も考えられる。
- ・自動車税の道路損傷負担金の観点からすれば、営自に関係なく発生する。もし、今後走行税が議論され、道路損傷負担金的性格を持つならば、営自に関係なく発生する。営業用も自家用も同様に負担すべきという方向になると思う。
- ・軽自格差が縮小した理由として、まず、軽自動車の需要の盛り上がりに伴い、軽自動車に力を入れていないメーカーが軽自格差を問題視し始めたことがあると聞いている。また、軽自動車の性能が改良され、軽自動車と登録自動車というカテゴリーに分ける意味がなくなったことなどが、背景にあったとも聞いている。これらの背景を考えると、小林分科会長の「一本化」という方向性の前提条件が整ってきたとも言える。
- ・直感的な話だが、営自格差については、カーシェアリング等の区分が、営自どちらになるのかという曖昧さはあるにせよ、現在の営自間の区分というのは明確に線引きされているように思う。地方の人口減少が進む中で、バス等の公共交通機関の存続が難しくなっていることを踏まえると、営業用に課税を強化していくことは難しいと思われる。
- ・また、営業用に自家用並みの税金をかけた場合、その増税分は料金への転嫁ということで乗客に負担が行くのか、転嫁できず会社自身が負担するのか、といった点も考える必要がある。
- ・営業用に対する課税が強化された場合、恐らく料金等への転嫁が行われると思われるが、料金に転嫁されない場合、例えば、会社自身が無理をしながら増税分を支出するとした時、今度は安全性の観点から問題が生じることも考えられる。また、料金へ転嫁された

場合も、公共交通機関が、社会的に弱い立場の人たちに利用されているとするならば、料金への転嫁はそのような人たちへの負担になるのではないか。さらにいえば、輸送・販売等への料金の転嫁により、経済活動自体の縮小にもつながる可能性もある。一方、営業用の税率を低めに抑えた上で、営自格差の解消を図るのであれば、自家用車を営業用の税率に合わせるという理屈になるが、その場合、税収が減ることが問題となる。

- ・自治体側からすれば、営自に関係なく自動車走行のために環境整備をしているから、税金を納めてほしいと考えるだろう。その際、自動車関係税を応益負担的に考えるか、道路損傷負担金的に考えるか、環境課税的に考えるか、財産税的に考えるか、という選択肢がある。その中で、応益的に考えるのであれば、営自格差の根拠はあまりないのではないか。一方、営自格差をなくした場合、産業政策的な観点と公共交通機関の必要性に留意することが必要だと思われる。例えば公共交通機関の場合、料金が値上がれば、利用者が減り、減便につながり、さらに利用者が減っていくという悪循環に陥る可能性もある。営自格差をなくすことのメリット・デメリット、料金転嫁の影響を考えなければならないと思う。
- ・例えば、環境面では、一人で乗るマイカーよりも、複数人が乗る営業用車の方が環境面で優れているのではないか、という意見も出てくるように、どのような視点で見るかにより、営自格差を残すか廃止するかという議論も変わってくると思われる。自動車税の性格をどのように考えるかが決まらないと、結論は出てこないのではないか。
- ・トラック業界団体からは、営業用トラックは自家用車の9倍の輸送効率をあげているという主張がある。確かに、エネルギー効率から見ると、非常に効率的であるが、その高い輸送効率故に、道路損傷も大きくなると考えられる。そのため、様々な観点から、負担の割合を導き出せることが良いと思われる。
- ・道路損傷負担、環境損傷負担の側面は原因者負担であり、営自に関係なく税負担を課することが妥当だと思われる。一方、最終財か中間財かということを考えると、一定の営自格差は理論的にはありうると思われる。この線引きがどこまで許容されるのかという点について、結論を出すことは難しいが、それぞれの性格を踏まえた税負担のあり方を考える必要がある。また、営業用か自家用か、というのは、他人を乗せるかどうかという点で線引きするということが、一つ分かりやすい区切りではあるが、その区切りが果たして適当かどうかということについては、さらに議論が必要だと思われる。

(事務局文責)

令和元年度東京都税制調査会小委員会
第4回「自動車関連税制のあり方に関する分科会」議事要旨

【開催日時等】

- 開催日時 令和2年1月16日（金） 13:04～15:06
- 場 所 都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 22
- 出席者
 - 〔委 員〕 小林分科会長、諸富委員、吉村委員
 - 〔事務局〕 税制調査担当部長、税制調査課長、税制調査担当課長、税制課長、税制改正担当課長

【議題】

- 1 有識者ヒアリング（株式会社三菱総合研究所 杉浦孝明氏）
 - 2 自動車関連税制の将来像
-

株式会社三菱総合研究所 杉浦孝明氏から、自動車の電動化や自動化等の将来動向についてヒアリングを行った。

また、事務局より走行段階における税制の課題、諸外国の税制等について説明を行い、走行段階での課税のあり方について以下のとおり意見交換を行った。

委員発言要旨

- ・前半のヒアリングから、近々に電気自動車が普及してガソリン車に取って代わるような大きなシェアとなることは考えにくいとの話があったが、そうであれば既存の燃料課税に加え、燃料で捕捉できない電気自動車については別の指標で補うなど、足りない部分を補うという考え方もある。
- ・もちろん、走行距離課税に切り替えるというのであれば、いろいろな選択肢がある。
- ・走行段階を捉えることが重要だということは、大前提として考えてよいと思う。先ほどのヒアリングで、電気自動車の高付加価値化が進み、また、自動車に様々な機能が標準装備されていくことで、軽自動車も含めて自動車の価格は非常に高くなることが考えられるという話があったが、そうすると一層「保有から利用」という流れに変わるのではないか。また、所有しなくても利用しやすい環境ができれば移動に対するニーズが増える可能性があるという話も出ていた。「保有から利用」という変化がいつ、どれほどの規模で起こるか不明だが、いずれ私的所有物という性格から、公共財的な性格が強くなり、道路損傷の負担なども所有者から利用者が変わってくるように思う。
- ・報道では近年、自動車が個人保有から法人保有へ変化しているとあったが、将来的には法人が所有してモビリティサービスを提供することが主流になるかもしれない。また、移動距離の把握方法については、5Gなどで情報処理が飛躍的に高まると従来のGPSよりも精緻な方法が登場し、一般道でも詳細に移動距離をとることが可能になってくるのではないかと。そうならば、移動サービスを提供する法人に代理徴収義務を課して、利用者から徴収してもらうようなニーズになっていくかもしれない。

- ・今回の議論では走行段階の課税に焦点を当てているが、そもそも、なぜ自動車ユーザーに税負担してもらうのかを考えた場合、公共財である道路の利用者負担、CO₂等の環境負荷に対する原因者負担、道路損傷の原因者負担があると考えられる。これらは、基本的に、走行距離にある程度比例するので、まず走行段階での課税を基本とし、走行段階で十分に捕捉できない、あるいは差別化できない部分を所有段階で補うという考え方もできる。
- ・燃料課税は、走行距離が燃料使用量と比例しているので、受益者負担及び環境負荷に応じた課税を実現できているが、電気自動車の普及した場合を考えると、「燃料課税と電気課税」、「燃料課税と走行距離課税」といった併用というパターンが有力だと思われる。
- ・自動車の「保有から利用へ」が進む中で、「保有から利用へ」と、課税対象もシフトさせることを考えた場合、従来保有段階で担った機能を利用・走行の段階に担わせることができるのかどうかについても考えなければならない。
- ・走行段階で道路損傷に応じた負担を求めるのであれば、重量が大きいほど道路への負荷が大きくなることを踏まえると、走行距離に重さをかけることなどが考えられる。
- ・重量を走行距離課税の係数として使う場合、現状の燃料課税についても、重量によって税率を差別化することができれば、非常に理論的だと思う。
- ・今の税制度を大きく変えていこうということであれば、現在の技術であれば、燃料課税でも、車体課税でも、道路損傷負担を求める形で課税を設計するということは十分可能であると考えられる。
- ・道路損傷などの原因者負担については、その量に応じた課税がいいと思うが、道路利用の受益者負担という観点からは、厳密に利用量に応じた課税では、利用にブレーキをかけてしまうことになる。そのため、理想としては、目安の走行距離（例えば、平均的な走行距離）を定額で定期的に課税する方法が望ましく、車体課税との組合せ方も考える必要がある。

（事務局文責）

令和元年度東京都税制調査会小委員会
第5回「自動車関連税制のあり方に関する分科会」議事要旨

【開催日時等】

- 開催日時 令和2年1月21日（火） 9:00～11:06
- 場 所 都庁第一本庁舎 42 階 特別会議室 B
- 出席者
 - 〔委 員〕 小林分科会長、諸富委員、吉村委員
 - 〔事務局〕 税制調査担当部長、税制調査課長、税制調査担当課長、税制課長、税制改正担当課長

【議題】

- 1 有識者ヒアリング（PwC コンサルティング合同会社 早瀬慶氏、北川友彦氏）
- 2 自動車関連税制の将来像

PwC コンサルティング合同会社 早瀬慶氏、北川友彦氏から、自動車の販売台数の見通しや、コネクテッド・シェアリングの将来動向等についてのヒアリングを行った。

また、事務局より取得・保有段階における税制の課題、諸外国の税制等について説明を行い、取得・保有段階での課税のあり方について以下のとおり意見交換を行った。

委員発言要旨

- ・燃費基準か CO₂排出量基準かを考えたとき、これまでは、ガソリン車が主であり、燃費でも CO₂排出量でも大きな違いがないので、従前からの燃費基準を使っているのではないと思われる。どちらも同じことを意味しているとしても、なぜ燃費基準を使い続けるのか、という疑問はある。
- ・例えば、電力だと発電に関して石炭、石油、天然ガス等の化石燃料があるが、エネルギー消費量だけで CO₂をいくら排出しているのかという差別化はできないので、CO₂に着目した炭素税に置き換えていく、ということは議論の起点になりうる。諸外国の例も踏まえるとメッセージを表に出すという意味で CO₂排出量基準にすることも選択肢の一つとして考えられる。今後電気自動車やプラグインハイブリッド車等が増えていくことを考えると、燃費という概念が合わなくなるので、現行の環境性能割が取得価額と燃費基準という方法のままでいいのか、ということも議論する必要があると思う。
- ・また、国土交通省等が発表した新燃費基準の「Well to Wheel」は、発電という上流部分まで遡って CO₂を考慮する考え方だが、この「Well to Wheel」を税制で用いるかどうか議論になる。例えば、自動車の課税の枠内では、車体の燃費なり、環境性能なりを基準とすればよく、上流までさかのぼる必要はない、というのも一つの考え方であると思う。
- ・保有段階の課税について、自動車の財産的価値、道路損傷、環境負荷という3つの考え方の中でもとりわけ財産的価値は重要であり、今後、電気自動車等の普及により、排気量を課税標準とする課税の仕組みが立ち行かなくなるので、排気量に代わる課税標準を

検討する必要がある。

- ・「重量」という指標は、自動車の財産的価値を体現し、かつ道路損傷負担金的性格を持つものとして、機能するのではないかと思う。また、重量以外に、排気量に代わる指標としては、「馬力」もありうる。いずれにしても、自動車の財産的価値は、道路損傷負担金的性格や社会的費用の要素も勘案しながら、財産的価値を示す指標を組み合わせるという考え方もありうるのではないか。
- ・保有段階の課税について、財産的価値を中心に考えたとき、今後シェアリングが普及していく状況の中で、なお自動車を保有するということは、担税力があるという見方ができるのではないか。軽自動車のように地域によっては日常の足として必要だということもあるのでメリハリは必要だが、自動車を持つことが珍しかった時代の財産的性格と、今はまた違う状況から財産的性格を強調することはできるのではないか。
- ・走行段階の課税と取得・保有段階の課税について、どのような役割分担をさせるかを考えると、例えば、取得段階では奢侈品課税、保有段階では財産税、走行段階では道路の利用量や燃料消費量に応じた課税に特化するとわかりやすいが、道路損傷が重量の大きさによって変わることや、環境負荷の部分が走行量や燃料消費量に比例した課税の仕方だけで捕捉できるのかと考えると、走行段階だけでなく車体課税でも負担を求める、ミックスするという考え方が必要である。前回と今回のヒアリングでは、財産的価値について、例えば、自動車の購入後に、新たな機能が付加されることで、財産的価値が増えるケースもあるという話があったが、これを精緻に捉えようとする、車軸、排気量、重量という限られた指標だけでは捕捉が難しいと思われる。
- ・昔と今では、自動車の財産的性格が異なるという意見は同感であり、その仕組みとしては、道路を使うことなどの受益者負担の性格の中に応能負担を加えていくような、応益・応能を複合した形が考えられる。

(事務局文責)

令和元年度東京都税制調査会小委員会
第6回「自動車関連税制のあり方に関する分科会」議事要旨

【開催日時等】

- 開催日時 令和2年2月4日（木） 10:04～12:06
- 場 所 都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 22
- 出席者
 - 〔委 員〕 小林分科会長、諸富委員、吉村委員
 - 〔事務局〕 税制調査担当部長、税制調査課長、税制調査担当課長、税制課長、税制改正担当課長

【議題】

- 1 有識者ヒアリング（株式会社三菱総合研究所 杉浦孝明氏）
- 2 自動車関連税制の将来像

株式会社三菱総合研究所 杉浦孝明氏から、自動車の付加価値や自動運転技術、モビリティサービスの将来動向等についてのヒアリングを行った。

また、事務局より取得・保有・走行の各段階における負担の考え方、税制のグリーン化について説明を行い、自動車関連税制の将来像について以下のとおり意見交換を行った。

委員発言要旨

- ・自動車関連税における燃費基準の取扱いとして、これまでの燃費基準のように Tank to Wheel での CO₂排出量を取るのであれば、電気自動車は CO₂を排出しない車ということになるが、新たな燃費基準の Well to Wheel を取るのであれば、発電段階において CO₂を排出しているため、どちらを取るのかにより、電気自動車やハイブリッド車等に対する評価が変わってくると考えられる。
- ・現行税制では、インフラ整備の負担や CO₂排出抑制など、自動車に対する課税の考え方が各税目で混ざったものになっている。自動車関連税制の将来像を考える際、現行税制のような曖昧な形にするのか、それとも取得、保有、走行の各段階における課税根拠を明確に区分するのか、そうした方向性を決める必要があると思う。
- ・自動車関連税制の機能として、道路利用による受益者負担の側面、財産的価値による応能負担の側面、道路損傷や環境負荷という原因者負担の側面があると考えられる。
- ・道路利用については、燃料や電気を対象とするならば、燃料課税と充電量に応じた課税が考えられる。また、走行距離を捕捉できるのであれば走行距離課税一本で課税していくという選択肢も考えられる。
- ・一方、財産価値に対する課税は総排気量等を使用し、電気自動車は、総排気量の一番低い税率が適用されているが、その考え方が財産価値という観点からみて合理的ではないように見えるので、自動車の財産価値について考えていく必要がある。

- 例えば、ガソリン車等の従来車については、総排気量と取得価額の相関関係は一定程度あると思われる。しかし、昔と比べると相関が弱くなった、あるいは昔から相関は高くはなかったのかもしれないので、可能であれば事務局にて検証できる資料を用意してほしい。
- ガソリン車を前提とした課税の仕方はもう通用しなくなっていくとしても、電気自動車を例外的なものだと考え、電気自動車だけ違う指標を使うという選択肢もあると考えられる。
- 保有段階を見ると、今後、電気自動車やハイブリッド車の比率が高くなれば、現行の課税のままでは、税収減のインパクトが大きくなる。そのため、電気自動車の課税について、ガソリン車とは別基準で行うか、統一の基準で行うか、考える必要がある。
- また別の課題として、「所有から利用へ」が進み、自動車の保有台数が減ることへの対応がある。保有段階の税収について将来的な減少が見込まれるという意見もあるため、どういうペースで所有から利用への転換が起きてきて、どのように保有台数が減り、税収が落ちるのか、そしてその減収分を補うには、どういうペースで利用課税比率を上げるべきなのか、見通しを立てる必要がある。その上で、課税の方法を燃料課税のエネルギー主流で行くのか、GPS等の新しいテクノロジーを入れて走行距離でいくのかを中心に議論していくことがいいと思う。
- 保有台数が減っていく中で、どのように税収を確保するかというところが大きな論点になってくると思う。その際、もともと、保有段階でなければ負担を求めることができないことは何かを考える必要がある。利用段階では、これまでガソリン車について燃料課税を課していたが、それができない電気自動車等については充電量に応じて課税するか、あるいはすべて走行距離課税に統一するか、ということになれば、保有段階の課税は必要なのかということになる。
- 保有段階では、財産価値に応じた部分と、走行段階で捉えきれない部分で負担を求めるのか。例えば、環境負荷はCO₂排出量に、道路損傷は車両重量に比例してくるなど、走行距離や燃料消費量だけでは捉えきれない部分については、保有段階で負担を求めるのか、あるいは、利用段階の課税の中で、車の性能等を踏まえ、税率を変えて対応するなどの選択肢が考えられる。
- 自動車関連税制について、ゼロベースで新たな税体系のモデルを示すことも分科会として非常に意義がある。それとは別の視点で、税収にどのようなインパクトがあるかという観点から、減収分をどのように補うのがフェアであるかを問うような示し方もあると思う。
- その点に関しては、税収の変化をシミュレーションし、定量的なものを出すことを検討しているので、その成果も踏まえて都税調の小委員会に報告できればと考えている。
- シミュレーションについては、予測の範囲であるとしても、保有から利用へのシフトが

どのように起こるのか、保有台数がどのように変化するかなどが見えれば、将来的に自動車関連税収を安定化させるために、どれくらいのスピード感で税制を変えていかなければいけないのか、ということも見据えて備えることができると思う。

- 国の電気自動車の普及促進は、脱炭素の観点だけでなく、国際的な電気自動車シフトの動きから産業政策上の理由もあると思う。同時に電源の脱炭素化も進めていくことになっており、この両方が並行して進んでいかないと十分とは言えない。
- 一方、保有段階の自動車課税を考える場合、燃料や発電のほうは炭素税に任せて、保有では Tank to Wheel だという考え方でいけば、ゼロカーボンの車かそうでない車かに明確に分けることができ、もし、CO₂の排出量で区別して階段を設けるような形になるのであれば、電気自動車普及促進を進めるような税制になる。
- 国の Well to Wheel の場合はその点は薄まるので、どちらの考えを取るかにより、税制として電気自動車普及促進を支えていくかどうかという点も変わってくる。ただ、いずれの変化が起きるにせよ、変化が起きたときに、電気自動車であっても税金を取れる仕組みを準備しておく必要はある。
- 電気自動車の普及促進は、産業政策的な視点と環境の話と二つあるとのことだが、自動車関連税制ではあくまで環境負荷の観点から検討していきたい。税制において Tank to Wheel の考え方を取るか、Well to Tank の部分も考慮するのは、大きな選択肢になると思う。

(事務局文責)

令和元年度東京都税制調査会小委員会
第7回「自動車関連税制のあり方に関する分科会」議事要旨

【開催日時等】

- 開催日時 令和2年2月13日（木） 13:00～15:02
- 場 所 都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 21
- 出席者
〔委員〕 小林分科会長、諸富委員、吉村委員
〔事務局〕 税制調査担当部長、税制調査課長、税制調査担当課長、税制課長、税制改正担当課長

【議題】

- 1 有識者ヒアリング（PwC コンサルティング合同会社 早瀬慶氏、北川友彦氏）
- 2 自動車関連税制の将来像

PwC コンサルティング合同会社 早瀬慶氏、北川友彦氏から、都市・地方の自動車利用や商用車の将来動向等についてのヒアリングを行った。

また、事務局より将来に向けた自動車関連税制における税体系（複数パターン案）、自動車の財産価値に関する相関分析等の説明を行い、自動車関連税制の将来像について以下のとおり意見交換を行った。

委員発言要旨

- ・ 報告書のとりまとめの方向性として、自動車に課税する目的と、課税上の利用可能な技術を整理しながら、課税の仕組みについていくつかの具体的なパターンを示していきたいと考えている。
- ・ 自動車に対する課税の目的は、原因者負担、応益負担、応能負担の3つの観点があるが、その中でも原因者負担については、自動車に関連する外部性であり、道路損傷、環境負荷に加え、安全性や渋滞の問題などが挙げられ、さらに環境負荷については、CO₂を中心としたグローバルポリューションの問題と CO₂以外の NO_x、So_x 等のローカルポリューションの問題に分けられる。原因者負担ではこれらの要素を全て合わせて考えることが望ましいが、論点が多く、複雑になるため、現行の規制である程度カバーできている安全性と環境負荷のローカルポリューション、それに渋滞に対するロードプライシングについては、今回の検討では直接的な論点としないことにしたい。
- ・ 応益負担について、道路利用を抑制しないようにすることを考えれば、定額で求めることが望ましいが、自動車を頻繁に利用する人とあまり利用しない人との間で税負担の不公平が生じると考えられる。そこで、一律又は定額による負担と実際の走行量に応じた負担を組み合わせることで、中立性と公平性が担保できると思う。また、道路を利用する人たちで、一律の課税をする場合の逆進性に配慮して、財産価値に応じて負担を求める、いわば応能負担の性格を取り入れることも必要ではないかと思っている。

- ・道路損傷負担と環境負荷負担については、原因量に応じて適切な価格を課すことは理にかなっている。そして、この量に応じた負担という点が、道路損傷や環境負荷に対し抑制的な効果をもたらすと思う。
- ・事務局が示した課税のパターンであるが、応益負担、応能負担、原因者負担をすべて走行距離で課税する案は、税制として「保有から利用へ」に対応したときの究極の姿だと思うが、実現には様々な条件が整わないと当面は難しいと感じる。
- ・また、ガソリン車の燃料税に代えて電気自動車に対して充電量に応じて課税をするという案は一見パッチワーク的な感じだが、現行制度を大幅に変える必要がない点で、早期導入が期待できる。
- ・事務局が分析した車両価格との相関関係をみると、電気自動車は、重量が財産価値との相関関係が高く、道路損傷負担とも比例関係があることから、今後の普及を見据えれば、重量というのは二つの側面を表す非常に重要な指標であるといえる。また、ガソリン車やハイブリッド車は、総排気量の相関関係が高く、今後も基準とすることはそれなりに適切であることいえる。
- ・重量を指標とする場合、自動車重量税との二重課税の問題が発生しうる。自動車税にも重量を入れるか、自動車税と自動車重量税を統合するなど、複数のパターンが考えられる。
- ・また、自動車税には環境性能割と種別割があり、取得価額と排気量を基準としているが、割り切って、取得価額一つにすれば、種別割は減価償却分をどのように減らすかという議論になるので、それも一つの選択肢として考えられるのではないかな。
- ・あるいは、車種によって財産的価値の指標を変えるということも一つの選択肢として考えられる。
- ・CO₂排出に応じた課税を考える場合、Well to Wheel で自動車ユーザーに負担を求めるのか、実際の走行で排出するCO₂、Tank to Wheel で求めるのかによって電気自動車への課税の仕方が違ってくると考えられる。
- ・電気自動車に外部性がないわけではなく、電気を作る段階でCO₂を排出している。Well to Wheel の考えに基づけば、電気自動車に対しても「CO₂排出量」による課税が必要ではないか。電気自動車については、充電量に応じて、その炭素排出係数がわかるため、その係数を乗せてイコールフットィングさせることが考えられる。
- ・走行距離を指標として使えるようになると、課税方法の様々なバリエーションが出てくる。走行距離課税において、車検時にオドメーターで捕捉する方法をイメージしていたが、すべての車にデバイス等が搭載されれば、走行距離を使ってもっときめ細かく課税することも可能である。現時点では、対応できる車も少ない状況なので、難しいと思うが、今回示されたパターンは、既存の制度を併用していくものもあり、経過措置的に活

用することも可能だと思う。

- ・今回示したパターンに対して、いろいろな意見が出たので、ご意見を踏まえて再検討したうえで報告書の原案に取り入れていきたい。（事務局文責）

令和元年度東京都税制調査会小委員会
第8回「自動車関連税制のあり方に関する分科会」議事要旨

【開催日時等】

- 開催日時 令和2年3月16日（月）～3月20日（金）
- 書面開催
- 出席者
〔委員〕小林分科会長、諸富委員、吉村委員

【議題】

- 1 分科会報告書案
 - 2 自動車関連税制に係る委託調査
-

「自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書（案）」に関し、委員から以下の意見があった。

IV 自動車をめぐる環境の変化（将来動向）

3 新技術・新サービス

（自動運転 Autonomous）

- ・自動運転に関する法令改正の動向として、令和元年5月に、道路運送車両法及び道路交通法の改正法が成立しているので、記述してはどうか。

4 税収への影響

- ・有識者ヒアリングでは、自動運転技術の進歩により、自動車での移動に対する心理的・肉体的な負担が低下することで自動車の需要拡大の可能性があることについて言及があった。その点も踏まえて自動車の所有に関する将来動向を記述してはどうか。

V 自動車に対する課税のあり方

（応能負担）

- ・応益負担の項において、利用量に応じた負担の例として揮発油税等を挙げており、応能負担の項においても担税力に応じた課税の例として、総排気量の大きさを財産価値として課税している自動車種別割を加えてはどうか。
- ・所得税のような基幹税であればともかく、特定の税目だけを取り上げて、「逆進的な負担にならないよう」と強調することについて違和感がある。配慮が必要といった程度の記述に変えてはどうか。

（自動車関連税制のあるべき姿に向けて）

- ・租税原則のひとつ、中立性の原則は、税制の財源調達機能に焦点を当てたとき、資源配分（≡人々の行動）への影響をできるだけ小さくすべし、というものであるが、環境税制のような政策税制では、あえて資源配分に影響を及ぼすことを意図しており、この原則は当てはまらない。本文中、環境配慮型の税制の記述において「中立」という表現を使用しており、不適切ではないか。

VI 課税方法・課税標準

1 利用に応じた課税（走行距離課税）

- ・走行距離課税については、欧米諸国の一部の国や州で導入例があるものの、すべての国で導入している状況ではないので、その点を踏まえた記述にしてはどうか。

（「電気使用量」に応じた課税）

- ・電気自動車は、電池の経年劣化により単位当たりの走行距離が減るため、その点も考慮すべきものとして文言を加えてはどうか。

2 財産価値に応じた課税

- ・自動車税種別割の総排気量は、税率区分の指標であるので、課税標準という表現は不適切ではないか。また、「相関関係がある」については、「正の相関がある」という表現に改めたほうがよいと思う。

3 環境に配慮した課税

- ・「燃費」の定義を記述すると読みやすいと思う。

（今後の方向性）

- ・CO₂排出抑制のために、ライフサイクルアセスメントの観点で税制を考えることは望ましい方向といえる。さらに言えば、再利用やリサイクルによって資源を可能な限り循環させることでCO₂排出を抑制する、「サーキュラーエコノミー（循環経済）」の観点もあり、文言を加えてはどうか。

5 税制の簡素化及び国と地方の税源配分

- ・自動車重量税の税収の一部が公害健康被害補償財源となっていることから、自動車重量税の税収をすべて地方の自主財源にすることは、現実的に難しいと考えられるため、その点を考慮した書きぶりにしてはどうか。

〔参考〕 自動車関連税制の将来像について

- ・新たな税体系のパターンをいくつか示したことは、都税調小委員会の議論を深める意味で有用であると思う。
- ・案4「高速道路料金型」については、誤解を招く表現なので「走行距離集約型」という呼び方はどうか。

（事務局文責）

令和 2 年度東京都税制調査会小委員会
第 9 回「自動車関連税制のあり方に関する分科会」議事要旨

【開催日時等】

- 開催日時 令和 3 年 3 月 2 日（火） 10:00～12:09
- 場 所 都庁第二本庁舎 31 階 特別会議室 22
- 出席者
 - 〔委員〕 小林分科会長、諸富委員、吉村委員
 - 〔事務局〕 税制部長、税制調査課長、税制調査担当課長、
税制課長、税制改正担当課長

【議題】

- 1 令和 2 年度委託調査「自動車関連税制に関する税収シミュレーション」中間報告について（株式会社 三菱総合研究所）
 - 2 自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書（案）について
-

株式会社 三菱総合研究所より、令和 2 年度委託調査についての中間報告を行った。

また、事務局より自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書（案）についての説明を行い、以下のとおり意見交換を行った。

委員発言要旨

- ・改めて、脱炭素などの政策的要請と、本来税制が持つ使命である適正・公平な課税を両立させる難しさを感じるところであるが、先ほどの委託調査の報告にあるとおり、HV がかなりのシェアを占め、EV・FCV のシェアがまだまだ小さい状況であることを考慮すると、普及段階に入ったHVはしっかり通常の課税をし、EV等は優遇することで普及促進を図っていく段階にきていると思う。
- ・また、10 年後の 2030 年、さらに 2040 年、2050 年と電動車の普及状況を見るとパワートレイン別のシェアがだいぶ変わるので、どの段階を見て税制を議論するかによって、方向性がだいぶ違ってくると思われる。
- ・普及の過程を見ながら税制優遇措置を見直していくことは非常に重要な視点。分科会では自動車の将来動向を見据えつつ、まずは等しく公平に課税できる仕組みをベースに、重課や軽減措置について課税自主権として行使できる仕組みを検討してきた。報告書では大きく 4 つの課税パターンを示しており、分科会としてどれがいいかという判断は保留しているが、普及に応じてどのような形で税制を構築するのがいいのか、4 パターンも例に小委員会で議論を深めていければいいと思う。
- ・報告書の 19 ページにある「新たな行政需要」について、自動運転や新技術が展開されるときは、先回りして整備する必要があるかもしれないが、だれが財政負担をするべきなのか、そのあたりの位置づけがはっきりせず、受け身な印象がある。

- ・配送事業のような産業的観点での新しい技術であれば、それは自動車ユーザーが負担すべきものなのか、そうでないのか、そこを明確に書いていないことは事実。報告書では今後の議論を見据えて、新たに発生する行政需要の例を記述するにとどめたと考えている。
- ・道路特定財源でなくなった時点で、行政需要と財源を直接関連付けて主張することは難しいと言わざるを得ないが、特定財源の頃から地方税収は足りていなかったことはいえる。この報告書では、行政需要のすべてを自動車ユーザーに負担を求めるという前提ではなく、自動車ユーザーに公平に負担を求めるならばどういう課税方法が考えられるか、ということを柱に取りまとめたと考えている。
- ・報告書の修正は軽微であり、分科会長へ一任とした。

(事務局文責)