

平成 30 年度
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

報告書

2019 年 3 月

MIZUHO

みずほ情報総研

目次

| | |
|---|-----|
| はじめに | 1 |
| I. 基本的事項の調査 | 2 |
| 1. 概要 | 2 |
| 2. 財政・税制 | 8 |
| 3. 地方自治制度 | 16 |
| 4. CO2 排出量及び環境政策全体の動向 | 23 |
| II. 次世代自動車の普及促進に向けたこれまでの政策と将来像 | 27 |
| 1. 現状 | 27 |
| 2. 政策 | 46 |
| 3. 2040 年内燃機関自動車禁止方針(フランス気候計画における自動車関連の言及) | 59 |
| 4. 次世代自動車普及施策に対する各ステークホルダーの意見 | 61 |
| III. 自動車関連税 | 63 |
| 1. 取得段階の課税 | 63 |
| 2. 保有段階の課税 | 73 |
| 3. 利用段階の課税 | 79 |
| 4. 自動車関連税収 | 87 |
| IV. 自動車関連税に係る税制改正 | 88 |
| 1. フランスの税制改正動向 | 88 |
| 2. 税制改正動向の国際比較 | 90 |
| 3. フランスにおける車体課税の税制改正に対する各ステークホルダーの意見 | 93 |
| V. 自動車関連税の税額試算及び日本との比較 | 95 |
| 1. 前提条件 | 95 |
| 2. 試算結果 | 97 |
| VI. 自動車関連税制のグリーン化による効果(影響)とその評価 | 102 |
| 1. 調査対象 | 102 |
| 2. 各文献の内容 | 102 |
| VII. 今後の自動車関連税制のあり方に係る見通しや意見 | 109 |
| VIII. フランスの税制を踏まえた日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に対する考察・提言 | 111 |
| 1. 日本における自動車関連税制の現状と課題 | 111 |
| 2. フランスで得た知見に基づく中長期的な自動車関連税制の選択肢と考察 | 130 |
| 3. 日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に関する提言 | 134 |
| 付録 | |
| 1. 現地調査の概要 | |
| 2. 日本の自動車関連税制について(現地調査発表資料) | |

はじめに

我が国において導入されている車体課税は、取得段階で課税される自動車取得税、保有段階で課税される自動車重量税、自動車税、軽自動車税と多岐にわたり、それぞれにエコカー減税やグリーン化特例といった税制グリーン化措置を含むことで、CO₂ 排出削減及び国と地方の財源調達において重要な役割を担ってきた。

しかし、世界全体で脱炭素化に向けた動きが加速する中、車体課税の重要な役割である「CO₂ 排出削減」と「財源調達」の二つが両立しなくなるという大きな課題について、東京都税制調査会の答申等で指摘がなされているところである。また、平成31年度与党税制改正大綱においても、この課題について、中長期的な検討を行うとの記載がなされた。日本における中長期的な自動車関連税制のあり方についての議論は、重要な局面を迎えている。

東京都は、2018年5月に開催された環境国際会議「きれいな空と都市 東京フォーラム」において、2030年までに都内で販売される新車におけるゼロ・エミッション・ビークルの比率を5割とする目標を掲げた。これら先進的な取り組みを行う東京都が、今、国に先んじて、将来の日本の自動車関連税制のあり方を検討することは、今後の日本の道筋を占う上で極めて重要と考えられる。

こうした検討に資するべく、本調査では、次世代自動車へのシフトが見込まれるフランスを対象に、車体課税を含む自動車関連税制の現状や将来のあるべき姿に関する議論を体系的に調査・整理することで、日本における自動車関連税制のあり方の検討への示唆を得る。

調査内容

1. 基本的事項の調査

フランスの税財政全体や地方自治の仕組み等、基礎的な内容を調査・整理。

2. 次世代自動車の普及促進に向けた取組の調査

フランスやパリ県を中心に実施されている次世代自動車普及促進策の詳細を調査。

3. 自動車関連税制の調査

フランスの自動車関連税制(取得・保有・走行すべてを含む)の詳細を調査。

4. 自動車関連税制の税制改正経緯

フランスの自動車関連税制の主要な改正の時期や経緯を調査。

5. 自動車関連税の税額試算及び日本との比較

フランスの自動車関連税の税負担額と日本の税負担額を比較。

6. 自動車関連税制のグリーン化による効果

フランスの自動車関連税制の経済や環境への効果についての文献を調査。

7. 今後の自動車関連税制のあり方に係る見通しや意見

フランスでの現地ヒアリングを実施し、自動車関連税制の今後に関する議論を調査。

8. 日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に関する考察・提言

フランスの調査を踏まえ、日本における自動車関連税制のあり方について考察・提言。

I. 基本的事項の調査

1. 概要

1.1 フランスの行政区

フランスの第5共和制憲法(Constitution de la République française)第12章「地方自治体(Des collectivités territoriales)」¹第72条では、フランスにおける地方自治体(collectivités territoriales)として、以下の6つを列記している:①市町村(commune)、②県(département)、③州(région)、④特別な地位を有する地方自治体(collectivité à statut particulier)、⑤第74条の規定に基づく海外自治体(collectivité d'outre-mer)、⑥上記に代わり必要に応じて法律により創設される地方自治体。

なお、これら6つの地方自治体に対する基本的な法律事項に関する規定は、「地方自治体総合法典(CGCT:Code général des collectivités territoriales)」²において、法律群(Partie législative)及び行政命令群(Partie réglementaire)として、記されている。

表 I-1 : フランスの州と州都

| 州名 | 州都 |
|----------------------|---------|
| オーヴェルニュ=ローヌ=アルプ | リヨン |
| ブルゴーニュ=フランシュ=コンテ | ディジョン |
| ブルターニュ | レンヌ |
| サントル=ヴァール=ド=ロワール | オルレアン |
| コルス | アジャクシオ |
| グラン=テスト | ストラスブール |
| オー=ド=フランス | リール |
| イル=ド=フランス | パリ |
| ノルマンディー | ルーアン |
| ヌーヴェル=アキテーヌ | ボルドー |
| オクシタニー | トゥールーズ |
| ペイ=ド=ラ=ロワール | ナント |
| プロヴァンス=アルプ=コート=ダジュール | マルセイユ |

※欧州外領土を除く。

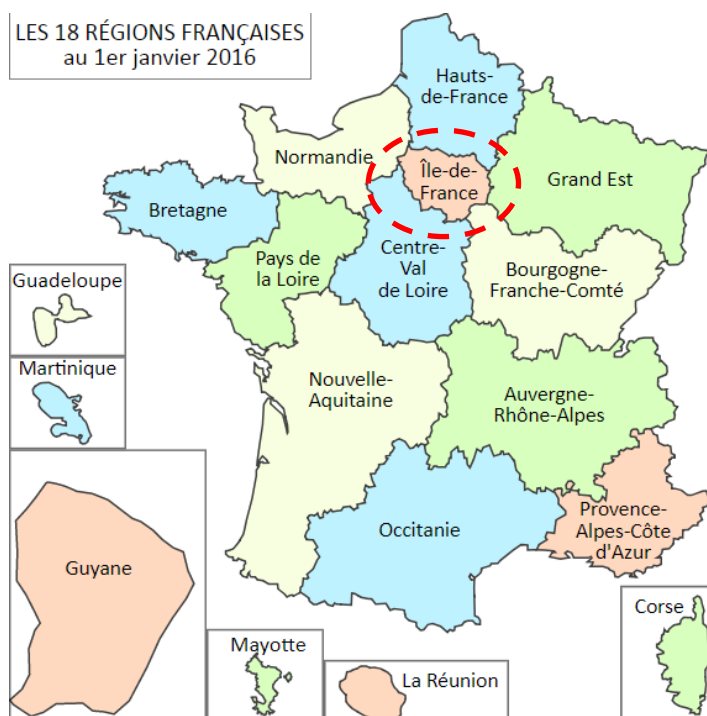


図 I-1 : フランスの州と立地

¹ 「Constitution de la République française」(ASSEMBLÉE NATIONALE ウェブページ) http://www.assemblee-nationale.fr/connaissance/constitution.asp#titre_12

² 「Code général des collectivités territoriales」(Légifrance, le service public de la diffusion du droit ウェブページ) <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070633&dateTexte=29990101>

下表は、フランス内務省、フランス国土団結・地方自治体関係省の資料³に基づき、地方自治体の団体数の推移を整理したものである。2018年1月現在、フランス全土(本土及び海外領土)に、18の州、101の県、35,443の市町村が存在する。

表 I-2 : 地方自治体の団体数の推移

| 地方自治体 | 分類 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 |
|---|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 市町村(commune) | 合計 | 36,767 | 36,744 | 35,971 | 35,502 | 35,443 |
| | フランス本土 | 36,552 | 36,529 | 35,756 | 35,287 | 35,228 |
| | 海外領土 | 215 | 215 | 215 | 215 | 215 |
| 県(département) | 合計 | 101 | 101 | 101 | 101 | 101 |
| | フランス本土 | 96 | 96 | 96 | 96 | 96 |
| | 海外領土 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 州(région) | 合計 | 27 | 27 | 18 | 18 | 18 |
| | フランス本土 | 22 | 22 | 13 | 13 | 13 |
| | 海外領土 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 特別な地位を有する地方自治体 (collectivité à statut particulier) | 合計 | 1 | 3 | 5 | 5 | 5 |
| | コルス公共団体 [※] | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | リヨンメトロポール | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | マルティニーク | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| | ギアナ | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| | マヨット | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |

(※)2017年までは Collectivité territoriale de Corse、2018年から Collectivité de Corse。

(出典)Ministère de l'intérieur, Ministère de la cohésion des territoires(2018)「Les collectivités locales en chiffres 2018」, Le découpage administratif de la République 2-1 より作成。

以下に、欧州領土における各州に属する県の一覧を示す。2016年に実施された合併により現在の13州となったが、統計上は古い区分が踏襲されている場合があるため、本調査の第II章以降では古い区分によって整理される場合がある。また、サントル＝ヴァール＝ド＝ロワール州については、2015年にサントル州から名称が変更されている。

本調査の主な調査対象の一つであるイル＝ド＝フランス州のパリは、一つの市で県が構成されるフランス唯一の例であり、パリ県とパリ市が同一であるが、本調査では「パリ県」と称することとする。

表 I-3 : フランスの県と州

| 県(département) | 州(région) | |
|----------------|-----------|-----------------|
| | 合併前 | 合併後 |
| アリエ県 | オーヴェルニュ | オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ |
| カンタル県 | | |
| オート＝ロワール県 | | |
| ピュイ＝ド＝ドーム県 | | |

³ Ministère de l'intérieur, Ministère de la cohésion des territoires(2018)「Les collectivités locales en chiffres 2018」

| 県 (département) | 州 (région) | |
|--------------------|---------------|------------------|
| | 合併前 | 合併後 |
| アン県 | ローヌ＝アルプ | |
| アルデシュ県 | | |
| ドローム県 | | |
| イゼール県 | | |
| ロワール県 | | |
| ローヌ県及びメトロポール・ド・リヨン | | |
| サヴォワ県 | | |
| オート＝サヴォワ県 | | |
| コート＝ドール県 | ブルゴーニュ | ブルゴーニュ＝フランシュ＝コンテ |
| ニエーヴル県 | | |
| ソーヌ＝エ＝ロワール県 | | |
| ヨンヌ県 | | |
| ドゥー県 | フランシュ＝コンテ | |
| ジュラ県 | | |
| オート＝ソーヌ県 | | |
| テリトワール＝ド＝ベルフォール県 | | |
| コート＝ダルモール県 | ブルターニュ | ブルターニュ |
| フィニステール県 | | |
| イル＝エ＝ヴィレーヌ県 | | |
| モルビアン県 | | |
| シェール県 | サントル | サントル＝ヴァル＝ド＝ロワール |
| ウール＝エ＝ロワール県 | | |
| アンドル県 | | |
| アンドル＝エ＝ロワール県 | | |
| ロワール＝エ＝シェール県 | | |
| ロワレ県 | | |
| コルス＝デュ＝シュド県 | コルス | コルス |
| オート＝コルス県 | | |
| バ＝ラン県 | アルザス | グラン＝テスト |
| オー＝ラン県 | | |
| アルデンヌ県 | シャンパーニュ＝アルデンヌ | |
| オーブ県 | | |
| マルヌ県 | | |
| オート＝マルヌ県 | | |
| ムルト＝エ＝モゼル県 | ロレーヌ | |
| ムーズ県 | | |
| モゼル県 | | |
| ヴォージュ県 | | |
| ノール県 | ノール＝パ＝ド＝カレー | オー＝ド＝フランス |
| パ＝ド＝カレー県 | | |
| エーヌ県 | ピカルディ | |
| オワーズ県 | | |
| ソンム県 | | |
| パリ(旧:セーヌ県) | イル＝ド＝フランス | イル＝ド＝フランス |
| セーヌ＝エ＝マルヌ県 | | |
| イヴリーヌ県 | | |

| 県 (département) | 州 (région) | |
|-------------------|----------------------|----------------------|
| | 合併前 | 合併後 |
| エソンヌ県 | | |
| オー＝ド＝セーヌ県 | | |
| セーヌ＝サン＝ドニ県 | | |
| ヴァル＝ド＝マルヌ県 | | |
| ヴァル＝ドワーズ県 | | |
| ウール県 | オート＝ノルマンディー | ノルマンディー |
| セーヌ＝マリティーム県 | | |
| カルヴァドス県 | バス＝ノルマンディー | |
| マンシュ県 | | |
| オルヌ県 | | |
| ドルドーニュ県 | アキテーヌ | ヌーヴェル＝アキテーヌ |
| ジロンド県 | | |
| ランド県 | | |
| ロット＝エ＝ガロンヌ県 | | |
| ピレネー＝アトランティック県 | | |
| シャラント県 | ポワトゥー＝シャラント | |
| シャラント＝マリティーム県 | | |
| ドゥー＝セーヴル県 | | |
| ヴィエンヌ県 | | |
| コレーズ県 | | |
| クルーズ県 | リムーザン | |
| オート＝ヴィエンヌ県 | | |
| アリエージュ県 | | |
| アヴェロン県 | | |
| オート＝ガロンヌ県 | | |
| ジェール県 | ミディ＝ピレネー | オクシタニー |
| ロット県 | | |
| オート＝ピレネー県 | | |
| タルヌ県 | | |
| タルヌ＝エ＝ガロンヌ県 | | |
| オード県 | ラングドック＝ルシヨン | |
| ガール県 | | |
| エロー県 | | |
| ロゼール県 | | |
| ピレネー＝オリアンタル県 | | |
| ロワール＝アトランティック県 | ペイ・ド・ラ・ロワール | ペイ・ド・ラ・ロワール |
| メーヌ＝エ＝ロワール県 | | |
| マイエンヌ県 | | |
| サルト県 | | |
| ヴァンデ県 | | |
| アルプ＝ド＝オート＝プロヴァンス県 | プロヴァンス＝アルプ＝コート・ダジュール | プロヴァンス＝アルプ＝コート・ダジュール |
| オート＝アルプ県 | | |
| アルプ＝マリティーム県 | | |
| ブーシュ＝デュ＝ローヌ県 | | |
| ヴァール県 | | |
| ヴォクリューズ県 | | |

1.2 人口・面積・国内総生産

以下に、フランス(欧州外領土を除く)の各州の人口、面積、GDP の一覧を示す。着色は上位3位を示す(濃:1位→薄:3位)。

表 I-4 : フランスの州の概要⁴

| 州 | 面積 | 人口 | GDP(百万 EUR) | | 一人当たり GDP(2015 年)(EUR) | 平均 可処分所得 |
|----------------------|---------|-------------|-------------|-----------|------------------------------|-------------|
| | | 2018年 1月 | 1990年 | 2015年 | | |
| オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ | 69,711 | 8,037,059 | 121,012 | 250,120 | 31,750 | 21,231 |
| ブルゴーニュ＝フランシュ＝コンテ | 47,784 | 2,813,289 | 43,761 | 73,942 | 26,212 | 20,340 |
| ブルターニュ | 27,208 | 3,336,643 | 41,683 | 91,910 | 27,904 | 20,511 |
| サントル＝ヴァル＝ド＝ロワール | 39,151 | 2,582,522 | 40,160 | 70,355 | 27,284 | 20,494 |
| コルス | 8,680 | 337,796 | 3,565 | 8,868 | 27,096 | 19,247 |
| グラン＝テスト | 57,433 | 5,548,090 | 88,925 | 152,170 | 27,373 | 20,502 |
| オー＝ド＝フランス | 31,713 | 6,023,336 | 85,460 | 156,922 | 26,110 | 18,982 |
| イル＝ド＝フランス | 12,012 | 12,246,234 | 299,535 | 668,823 | 55,356 | 22,639 |
| ノルマンディー | 29,906 | 3,342,467 | 50,864 | 91,740 | 27,474 | 20,087 |
| ヌーヴェル＝アキテーヌ | 84,061 | 5,994,336 | 79,535 | 163,898 | 27,725 | 20,148 |
| オクシタニー | 72,724 | 5,903,190 | 69,059 | 159,115 | 27,556 | 19,672 |
| ペイ＝ド＝ラ＝ロワール | 32,082 | 3,787,411 | 47,514 | 109,767 | 29,519 | 20,391 |
| プロヴァンス＝アルプ＝コート＝ダジュール | 31,400 | 5,065,723 | 72,770 | 154,879 | 30,926 | 20,265 |
| 合計 | 543,865 | 65,018,096 | 1,043,844 | 2,152,508 | — | — |
| 平均 | — | — | — | — | 30,176 | 20,347 |

(出典)INSEE. ※欧州外領土を除く。平均可処分所得は2015年の値。

下表は、州、県、市町村それぞれの住民規模別の団体数と、当該自治体に居住する住民の数の割合を整理したものである。また、下図では、市町村をグラフ化しているが、これを見ると、国民の約半分(3,321万人)が、人口1万人未満の市町村に居住しており、市町村の規模は極めて零細であることが分かる。

⁴ Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) (フランス国立統計経済研究所)
「Estimations de population (Population estimate)」、
「Comparateur de territoire (Territory comparison)」、
「Produits intérieurs bruts régionaux et valeurs ajoutées régionales de 1990 à 2015 (Regional gross domestic products from 1990–2015)」

表 I-5 : 州・県・市町村の規模別団体数と住民割合 (2018年1月1日)

| | 規模(人) | 団体数 | 規模別住民割合 | 住民累積 |
|-----------------|---------------------|--------|---------|--------|
| 州 (région) | 0-999,999 | 6 | 3.7% | 3.7% |
| | 1,000,000-3,999,999 | 5 | 23.7% | 27.4% |
| | 4,000,000-5,999,999 | 4 | 33.5% | 60.9% |
| | 6,000,000- | 3 | 39.1% | 100.0% |
| 県 (département) | 0-29,999 | 26 | 7.9% | 7.9% |
| | 30,000-49,999 | 23 | 13.1% | 21.0% |
| | 50,000-79,999 | 25 | 23.9% | 44.9% |
| | 80,000- | 27 | 55.1% | 100.0% |
| 市町村 (commune) | 0-199 | 8,894 | 1.6% | 1.6% |
| | 200-499 | 9,823 | 4.8% | 6.4% |
| | 500-1,999 | 11,320 | 16.7% | 23.1% |
| | 2000-4,999 | 3,153 | 14.6% | 37.8% |
| | 5,000-9,999 | 1,173 | 12.2% | 50.0% |
| | 10,000-19,999 | 532 | 11.0% | 61.0% |
| | 20,000-49,999 | 337 | 15.5% | 76.4% |
| | 50,000-99,999 | 83 | 8.3% | 84.8% |
| | 100,000- | 42 | 15.2% | 100.0% |

(出典)Ministère de l'intérieur, Ministère de la cohésion des territoires(2018)「Les collectivités locales en chiffres 2018」, 1 Les chiffres clés des collectivités locales より作成。

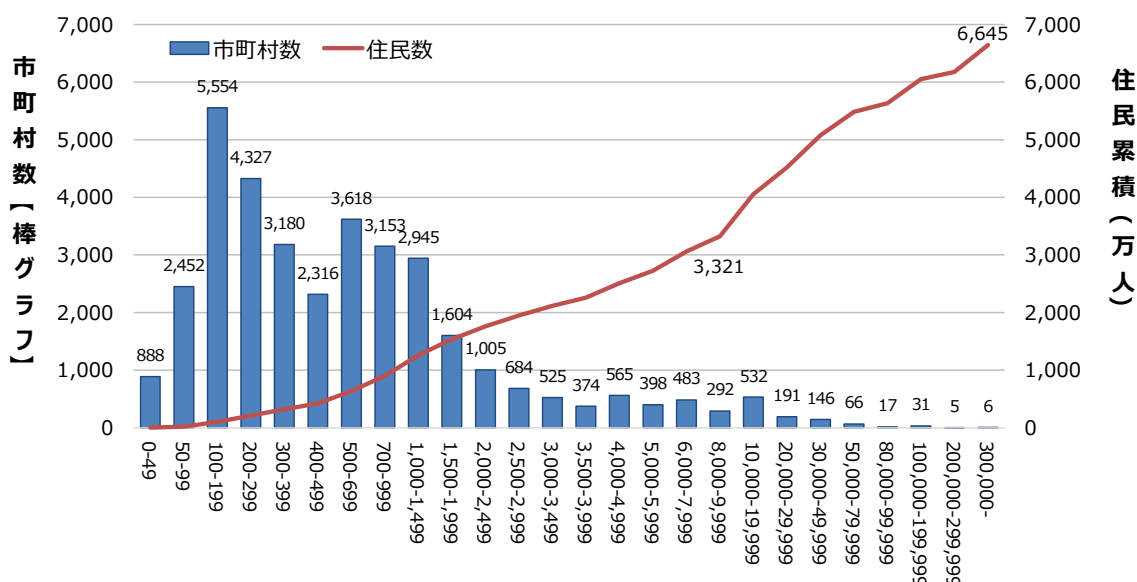


図 I-2 : 規模別の市町村数と人口規模 (2018年1月1日時点)

(出典)Ministère de l'intérieur, Ministère de la cohésion des territoires(2018)「Les collectivités locales en chiffres 2018」, 2-3a Les communes par taille より作成。

2. 財政・税制

2.1 歳入・歳出

フランス政府の歳入・歳出構造を以下に示す。税収の中では付加価値税が2,064億EURと最も大きく、次いで所得税(784億EUR)、法人税(577億EUR)となっている。税収以外の収入は132億EURと歳入全体の5%程度となっている。(フランスの税収構成と諸外国との国際比較について2.3参照)

表 I-6 : 2018 年のフランス政府の予算構成

| 分類 | 項目 | | 金額(百万 EUR) |
|------------------|----------------------|-------------|------------|
| 税収 (一般会計) | 合計 | (1) | 403,978 |
| | 所得税 | | 78,471 |
| | 法人税 | | 57,726 |
| | 法人税の社会保障分 | | 1,291 |
| | その他直接税 | | 13,770 |
| | エネルギー製品内国消費税 | | 13,341 |
| | 付加価値税 | | 206,422 |
| | その他税収 | | 32,958 |
| 還付分 | | (2) | 115,201 |
| 税収合計 | | (3)=(1)-(2) | 288,777 |
| 税以外の収入 (一般会計) | 合計 | (4) | 13,232 |
| | 配当金及び関連収入 | | 5,071 |
| | 国有製品 | | 2,440 |
| | 財・サービス販売収入 | | 1,113 |
| | 公債、前金、その他金融資産の利子・返済金 | | 461 |
| | 課徴金、罰金等 | | 1,582 |
| | その他 | | 2,565 |
| 地方分 | | (5) | 60,539 |
| 歳入合計 | | (3)+(4)-(5) | 241,470 |
| 歳出(税収からの歳出分のみ) | | | 99,811 |

(出典)フランス政府「ÉVALUATIONS DES VOIES ET MOYENS, Tome I Les évaluations de recettes」及び「ÉVALUATIONS DES VOIES ET MOYENS, Tome II Dépenses fiscales」より作成。

四捨五入しているため合計は必ずしも総計と一致しない。

2.2 税制

国の税務行政は、国の経済財務省の公共財政総局(direction générale des Finances publiques、DGFIP)が担当する。DGFIPの役割は、域内コミュニティの確実な徴税、歳出の管

理、財政の維持等を担当することとされている⁵。

州及び県の税務行政は、国の経済財務省の公共財政総局(DGFIP)の傘下にある各地域の公共財政局(DRFIP、DDFIP)が担当し、市町村レベルでは、各地域の税務署が担当している。⁶

表 I-7 : フランスの国税・地方税の税目

| 分類 | 税目 |
|---|--|
| 国税 | 直接税 |
| | 個人所得税 (Impôt sur le revenu) |
| | 法人税 (Impôt sur les bénéfices des sociétés et autres personnes morales) |
| | 付加価値税 (Taxe sur la valeur ajoutée) |
| | 高所得者特別税 (Contribution exceptionnelle sur les hauts revenus) |
| | 年間概算事業税 (Imposition forfaitaire annuelle des sociétés) |
| | 見習い追加税 (Contribution supplémentaire à l'apprentissage) |
| | 給与税 (Taxe sur les salaires) |
| | イルド＝フランス州事務所開設税、州事務所・商業施設・貯蔵施設・駐車場税 (Taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement perçue dans la région Ile-de-France) |
| | 空家税 (Taxe annuelle sur les logements vacants) |
| | 小規模住宅高額賃料税 (Taxe sur les loyers élevés des logements de petite surface) |
| | 雇用主及び農業従事者建設負担金 (Cotisation perçue au titre de la participation des employeurs à l'effort de construction et de la participation des employeurs agricoles à l'effort de construction) |
| | 雇用主による職業訓練費用負担金 (Participation des employeurs au développement de la formation professionnelle continue) |
| | 損害保険会社準備金税 (Taxe sur les excédents de provisions des entreprises d'assurances de dommages) |
| | 事業社会税 (Contribution sociale sur l'impôt sur les sociétés) |
| | 金融取引税 (Taxe sur les transactions financières) |
| | 金融システムリスク税 (Taxe de risque systémique) |
| | 鉄道収益税 (Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires) |
| | 民間航空税 (Taxe de l'aviation civile) |
| | テレビ広告税 (Taxe sur la publicité télévisée) |
| | 放送広告税 (Taxe sur la publicité diffusée par voie de radiodiffusion sonore et de télévision) |
| | テレビチャンネル広告税 (Taxe sur la publicité diffusée par les chaînes de télévision) |
| | 電子通信交換サービス税 (Taxe sur les services fournis par les opérateurs de communications électroniques) |
| | 広告費用税 (Taxe sur certaines dépenses de publicité) |
| | 農業売上税 (Taxe sur le chiffre d'affaires des exploitants agricoles) |
| | 執行士定額税 (Taxe forfaitaire sur les actes des huissiers de justice) |
| 仕出し業近代化年間投資税 (Contribution annuelle destinée à financer le fonds de modernisation de la restauration) | |

⁵ DGFIP (2017) 「RAPPORT D'ACTIVITÉ 2017 (Activity Report 2017)」

⁶ 梅原 (2017) 「フランスの財務行政の概要と最近の取組」税大ジャーナル 28

| 分類 | 税目 | |
|-----|---|---|
| | 商業面積追加税 (Taxe additionnelle à la taxe sur les surfaces commerciales) | |
| | 高速道路利用税 (Taxe due par les concessionnaires d'autoroutes) | |
| | 土地連帯税 (Contribution de solidarité territoriale) | |
| | テレビ放映権スポーツイベント放映移行税 (Contribution sur la cession à un service de télévision des droits de diffusion de manifestations ou de compétitions sportives) | |
| | 都市・産業下水汚泥リスク保証ファンド税 (Taxe destinée à financer le fonds de garantie des risques liés à l'épandage des boues d'épuration urbaines ou industrielles) | |
| | 賭博税 (Prélèvements sur les jeux et paris) | |
| | 間接税 | アルコール・アルコール飲料・たばこ税 (Alcools, boissons alcooliques et tabacs manufacturés) |
| | | 金・銀・プラチナ保証税 (Garantie des matières d'or, d'argent et de platine) |
| | | 特別砂糖税 (Taxe spéciale sur le sucre utilisé au sucrage en première cuvée) |
| | | シリアル連帯税 (Cotisation de solidarité sur les céréales) |
| | | オイルシード連帯税 (Cotisation de solidarité sur les céréales) |
| | | 興行税 (Impôt sur les spectacles) |
| | | 内国消費税 (Taxes intérieures) ※エネルギーへの課税 |
| | | 商用移動税 (Taxes sur les voyageurs de commerce) |
| | | 車軸税 (Taxe spéciale sur certains véhicules routiers) |
| | 資産税 | 登記税・不動産税 (Droits d'enregistrement et taxe de publicité foncière) |
| | | 印紙税 (Droits de timbre) |
| | | 富裕不動産税 (Impôt sur la fortune immobilière) |
| | | フランス国内法人所有価値税 (Taxe sur la valeur vénale des immeubles possédés en France par des entités juridiques) |
| | | 財産権信託税 (Prélèvement sur les biens, droits et produits placés dans un trust) |
| | | 保険契約税 (Taxe sur les conventions d'assurances) |
| | | 成長税 (Taxe d'accroissement) |
| | | 社有自動車税 (Taxe sur les véhicules des sociétés) |
| | | 中古乗用車追加税 (Taxes additionnelles à la taxe sur les certificats d'immatriculation) |
| | | 汚染車税 (Malus applicable aux voitures particulières les plus polluante) |
| | | オンライン賭博事業者税 (Droit fixe dû par les opérateurs de jeux ou de paris en ligne) |
| | | 住宅動産年間税 (Taxe annuelle due sur les résidences mobiles terrestres) |
| | | 指定手続税 (Droit fixe de procédure) |
| | | 視聴覚通信サービス証券譲渡税 (Taxe sur la cession de titres d'un éditeur de service de communication audiovisuelle) |
| 地方税 | 直接税 | |
| | 事業不動産税 (Cotisation foncière des entreprises: CFE) | |
| | 事業付加価値税 (Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises: CVAE) | |
| | 送配電企業定額税 (Imposition forfaitaire des entreprises en réseau) | |
| | 住民税 (Taxe d'habitation) | |
| | 固定資産税 (未建築固定資産税、既建築固定資産税) (Taxe foncière) | |
| | 電柱定額税 (Imposition forfaitaire sur les pylônes) | |
| | 鉱山税 (Redevance des mines) | |
| | 清掃税 (Taxe de balayage) | |
| | 家庭廃棄物収集税 (Taxe d'enlèvement des ordures ménagères) | |

| 分類 | 税目 |
|-----|---|
| 間接税 | 建設地売却定額税 (Taxe forfaitaire sur la cession à titre onéreux de terrains nus devenus constructibles) |
| | 商業土地税 (Taxe sur les friches commerciales) |
| | 水環境管理洪水防止税 (Taxe pour la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations) |
| | 商業面積税 (Taxe sur les surfaces commerciales) |
| | 自動車登録税 (Taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules) |
| | 不動産譲渡税 (Droits de mutation) |
| | 開発税 (Taxe d'aménagement) |
| | 対外広告税 (Taxe locale sur la publicité extérieure) |
| | 保険契約税 (Taxe sur les conventions d'assurance) |
| | 電力最終消費税 (Taxe sur la consommation finale d'électricité: TCFE) |
| | 旅行者税 (Taxe de séjour) |
| | 交通負担金 (Versement transport) |

*Fee や Levy に相当する「Redevance」と明記されているものは除外。

2.3 財政・税制の国際比較

(1) 税収・国民負担の国際比較

国民負担率

2015 年度のフランスの国民負担率(国民所得に占める総税収と社会保障負担の合計)は 67.1%、租税負担率(国民所得に占める総税収)は 40.5%である。これに対して、イギリスはそれぞれ 46.5%・36.1%、ドイツは 53.2%・31.1%、日本は 42.6%・25.4%であり、フランスは、国民負担率、租税負担率ともに最も高い水準にある⁷。

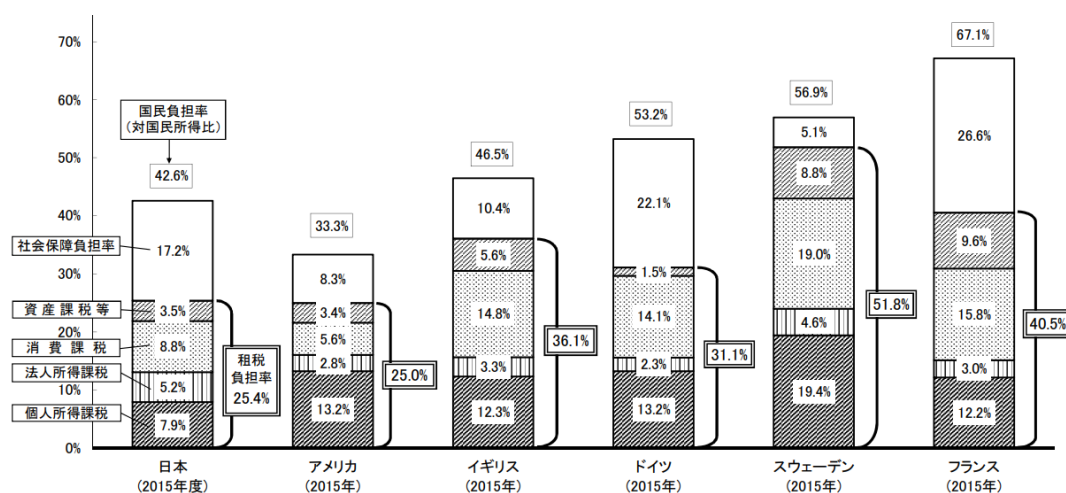


図 I-3 : 国民負担率 (対国民所得比) の内訳の国際比較

(出典)財務省「わが国税制・財政の現状全般に関する資料」

⁷ 財務省「わが国税制・財政の現状全般に関する資料」

税収構成比（国税+地方税）

2015年度のフランスの税収構成比(国税+地方税)は、所得課税(個人+法人)37.4%、資産課税等 23.6%、消費課税 39%である。他方、イギリスはそれぞれ 43.4%・15.5%・41.1%、ドイツは 50.1%・4.7%・45.3%、日本は 51.4%・13.9%・34.6%であり、国によって違いがみられる⁸。

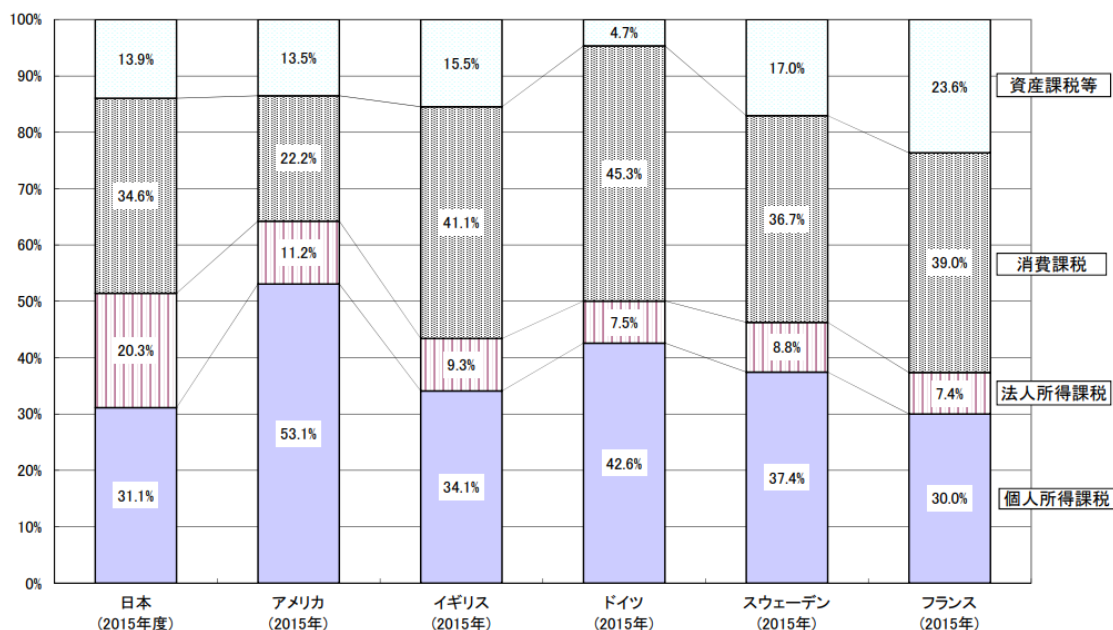


図 I-4：所得・消費・資産課税等の税収構成比の国際比較(国税+地方税)

(出典)財務省「わが国税制・財政の現状全般に関する資料」

(2) 主要税目の税率水準の国際比較

付加価値税（標準税率）

フランスの付加価値税は1968年に20%で導入され、その後の税率の変動を経て、2014年以降、税率は20%である。イギリスの付加価値税は1973年に10%で導入され、現在はフランスと同じ20%である。ドイツの付加価値税は1968年に10%で導入され、現在の税率は19%である。日本の消費税は1989年に3%で導入され、1997年に5%、2014年に8%に上げられ、2019年10月に10%への上げが予定されている⁹。

⁸ 同上

⁹ 財務省「消費税など(消費課税)に関する資料」

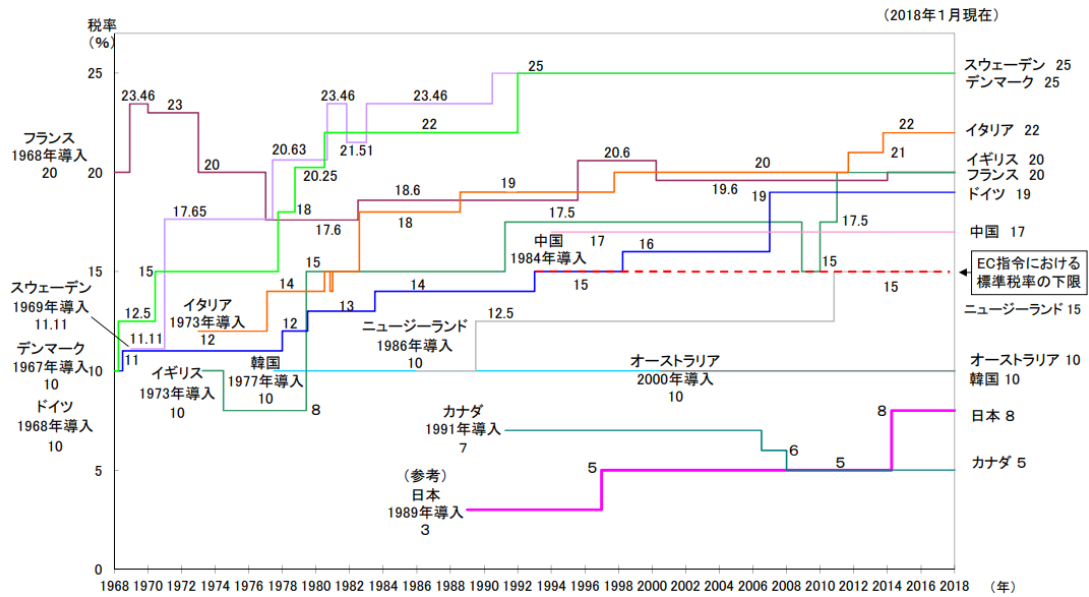


図 I-5 : 諸外国における付加価値税の標準税率の推移

(出典)財務省「消費税など(消費課税)に関する資料」

法人税 (実効税率)

フランスの法人実効税率(法人所得に対する税率(国税・地方税の合計))は 33.33%である。イギリスは 19%、ドイツは 29.83%、日本は 29.74%と、フランスが最も高い水準である。なお、フランスは 2018 年から税率を段階的に引下げ、2022 年には 25%となる予定¹⁰。

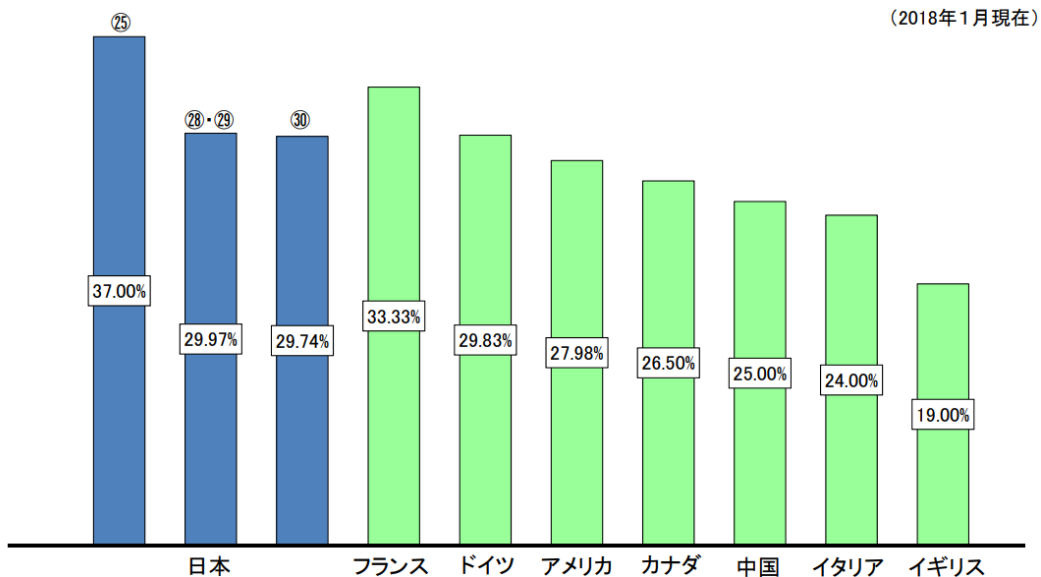


図 I-6 : 法人実効税率の国際比較

(出典)財務省「法人課税に関する基本的な資料」

¹⁰ 財務省「法人課税に関する基本的な資料」

所得税（実効税率）

フランスの所得税の税率は0%から45%の5段階となっている。イギリスは20%から45%の3段階、ドイツは0%から45%まで方程式によって計算され、日本は5%から45%の7段階である。なお、実際には、フランスは社会保障関連諸税が計9.7%上乗せされ、ドイツは連帯付加税が原則所得税額の5.5%上乗せされ、日本は個人住民税が一律10%課税されている¹¹。

財務省は、夫婦子2人(片働き)の給与所得者の個人所得課税(実効税率)の国際比較を行っている。これによれば、収入が1,000万円の場合の日本の実効税率は10.1%であるのに対して、イギリスは23.2%、ドイツは17.5%、フランスは14.4%といずれも日本より高い水準である。他方、3,000万円の場合、イギリス37.9%、ドイツ33.6%、日本32.6%、フランス29.7%と、4カ国の中ではフランスが最も低い水準にある¹²。

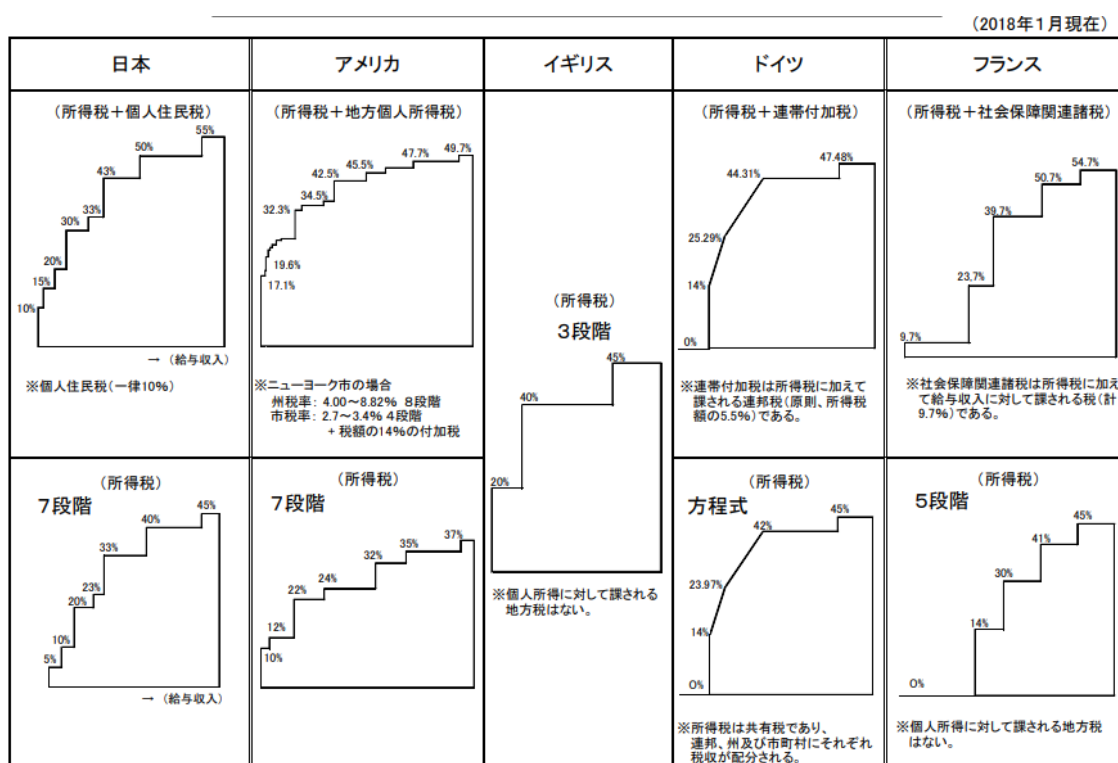


図 I-7：個人所得課税の税率構造の国際比較（イメージ）

(出典)財務省「税率・税負担等に関する資料」

¹¹ 財務省「税率・税負担等に関する資料」

¹² 同上

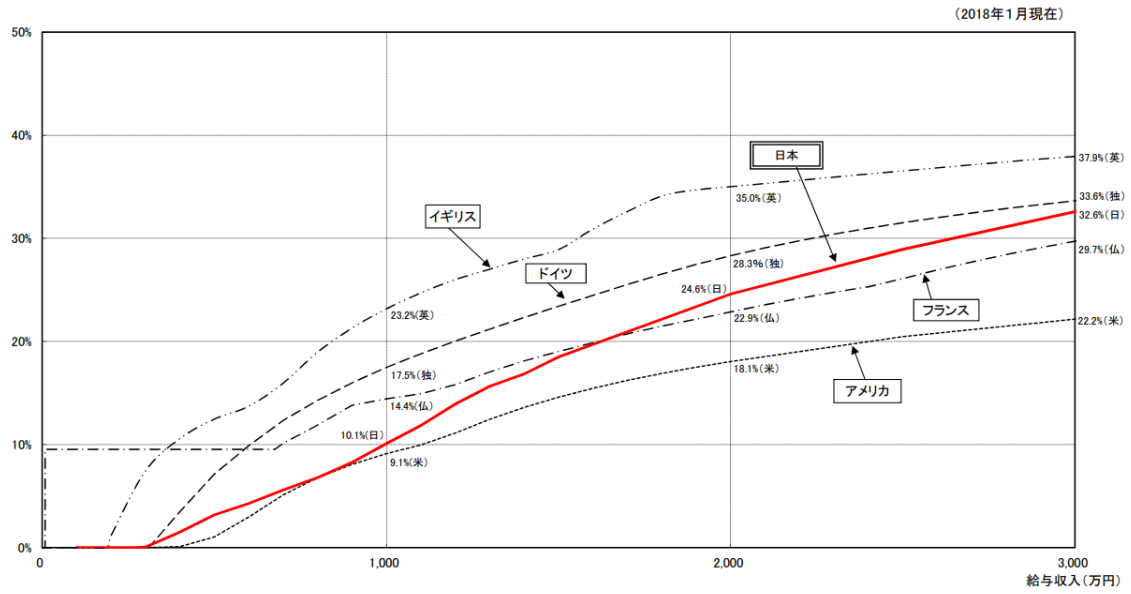


図 I-8 : 個人所得課税の実効税率の国際比較 (夫婦子2人(片働き)の給与所得者)

(出典)財務省「税率・税負担等に関する資料」

3. 地方自治制度

3.1 地方自治制度の概要

地方自治体の行政組織

フランスでは、国の代表である共和国大統領(Président de la République)は、国民の直接選挙によって選ばれる(任期5年・3選禁止)。

これに対して、地方自治体の代表である首長は、各地方団体の選挙で選出された議会議員の中から選出され、州と県の首長は「議会議長(président)」、市町村の首長は「市長(maire)」とそれぞれ呼ばれている。他方で、フランスの地方自治体の行政区画は、国の行政区画も兼ねることから、各団体には別途、国の代表者である「地方長官(préfet)」が置かれ、地方組織及び行為に対する国による監督が行われている。なお、地方長官は、地方自治体の決定等に対して事後的統制を行い、違法性が確認された場合は、行政裁判所等を通じて、必要な対応を行うこととされている。

州議会議長の任期は州議会議員と同じ5年で、県議会議長の任期は3年(県議会議員の任期は6年、3年毎に半分が改選)、市町村議員の任期は市町村議員と同じ6年である。

州及び県では、議長と地方長官は兼任できないが、市町村は例外的に、地方自治体の代表である市長が、地方長官を兼任し、国の代表としての権限も有している。

地方自治体の事務配分

地方自治体の事務配分については、オランド政権下の2015年に制定された「地方行政機構改革法(NOTRe法)」により、各階層間の二重行政の非効率性の低減を図るため、それまでの県と州の一般権限規定は廃止されることになり、法で定める明確で排他的な権限が各階層に与えられることとなった。その結果、州は、各種州計画の策定や鉄道・バス、河港等の設置・整備など地方における広域的なインフラ整備などを、県は、各種社会福祉関係の給付や医療検診等を、市町村は、小学校・幼稚園の設置・管理等の教育・文化行政に関することや廃棄物処理などを主に担っている。

なお、文化・スポーツ、観光、教育など全ての階層が関与している分野もある。以下表は、地方自治体間での事務配分を包括的に整理したものである¹³。

表 I-8 : 地方自治体間の事務配分の概略

| 分野 | 市町村 | 県 | 州 |
|------|--------------------------------|------------------------------|------------|
| 職業訓練 | — | — | 州政策の決定・実施 |
| 教育 | 小学校・幼稚園設置・管理、 通学用輸送(都市圏内)確保 | 中学校の設置・管理、通学 用輸送(都市圏外)の確保 | 高等学校の設置・管理 |
| 保育等 | 保育所の運営 | 許認可 | — |

¹³ 自治体国際化協会「フランスの地方自治(平成29年改訂版)」図表2.2より作成。

| 分野 | 市町村 | 県 | 州 |
|---------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 文化・スポーツ | 図書館、美術館、スポーツ設備・補助金 | 図書館、美術館、文化財保護、スポーツ設備・補助金 | 図書館、美術館、文化財保護、スポーツ設備・補助金 |
| 福祉・衛生 | 社会福祉センターの運営 | 社会福祉手当の給付、医療検診、母子保健センター | — |
| 都市計画 | 地区計画の策定、建築許可、協議整備地区の指定 | — | — |
| 開発 | 州計画への意見提出 | 州計画への意見提出 | 州計画、国・州間計画契約 |
| 環境 | 廃棄物の処理、上下水道の整備 | 廃棄物(県計画)の策定 | 産業廃棄物処理計画策定、自然公園の指定・整備 |
| 港・空港 | ヨットハーバー、移譲された漁港、空港 | 漁港(商業用も含む)、空港 | 州港、移譲された漁港、河川港湾・運河、空港 |
| 道路 | 市町村道の整備 | 県道の整備 | 州計画 |
| 公共交通 | 都市圏内交通(通学用含む) | 障害生徒用交通 | 州計画、州鉄道、バスターミナル |
| 住宅 | ファイナンス、住宅連帯基金、地域住居プログラム | ファイナンス、住宅連帯基金 | ファイナンス |
| 経済開発 | 間接支援 | 間接支援 | 直接・間接支援 |
| 治安 | 自治体警察、交通警察、駐車違反取締まり、犯罪予防 | 交通警察、犯罪予防、消防・救急 | — |

(出典)自治体国際化協会「フランスの地方自治(平成29年改訂版)」等より作成。

下表は、州、県、市町村それぞれの2017年の分野別支出構成額と支出全体に占める各項目の割合である。州は交通関係の支出が4分の1以上を占め、教育や職業訓練がそれに続く。県は3割を社会福祉関係の支出が占め、各種手当(RMI、APA、RSA)を含むと、社会保障関係の支出が半分以上を占める。他方、市町村は、規模によって多少の違いはあるものの、教育、環境、スポーツ等が支出の上位に位置している。

表 I-9 : 州の項目別歳出 (2017年)

| 費目 | 支出額(百万 EUR) | 支出額に占める割合 |
|---------|-------------|-----------|
| 交通 | 8,624 | 26.4% |
| 教育 | 6,395 | 19.6% |
| 職業訓練 | 5,417 | 16.6% |
| 経済活動 | 2,576 | 7.9% |
| 国土開発 | 1,162 | 3.6% |
| 文化・スポーツ | 1,020 | 3.1% |
| 健康 | 740 | 2.3% |
| 環境 | 496 | 1.5% |
| その他 | 6,183 | 19.0% |
| 合計 | 32,612 | 100.0% |

(出典) DGFIP/DGCL (2018) 「Les finances des collectivités locales en 2018」Annexe 2F より作成。

表 I-10 : 県の項目別歳出 (2017 年)

| 費目 | 支出額(百万 EUR) | 支出額に占める割合 |
|-----------------------|-------------|-----------|
| 社会活動(RMI、APA、RSA を除く) | 21,670 | 30.7% |
| RSA(積極的連帯手当) | 11,207 | 15.9% |
| インフラ整備 | 5,901 | 8.4% |
| APA(高齢者児童手当) | 5,893 | 8.4% |
| 教育 | 5,067 | 7.2% |
| 交通 | 2,876 | 4.1% |
| 安全 | 2,731 | 3.9% |
| 環境 | 2,022 | 2.9% |
| 文化・スポーツ | 1,723 | 2.4% |
| RMI(社会参入最低所得手当) | 37 | 0.1% |
| その他 | 11,382 | 16.1% |
| 合計 | 70,509 | 100.0% |

(出典) DGFIP/DGCL (2018) 「Les finances des collectivités locales en 2018」Annexe 2F より作成。

表 I-11 : 市町村 (居住者数 3,500~1 万人) の項目別歳出 (2017 年)

| 費目 | 支出額(百万 EUR) | 支出額に占める割合 |
|---------|-------------|-----------|
| 教育 | 2,218 | 15.0% |
| 環境・都市計画 | 2,067 | 14.0% |
| スポーツ | 1,445 | 9.8% |
| 交通 | 1,000 | 6.8% |
| 文化 | 858 | 5.8% |
| 健康 | 855 | 5.8% |
| 安全 | 469 | 3.2% |
| 経済活動 | 143 | 1.0% |
| その他 | 5,722 | 38.7% |
| 合計 | 14,777 | 100.0% |

(出典) DGFIP/DGCL (2018) 「Les finances des collectivités locales en 2018」Annexe 2F より作成。

表 I-12 : 市町村 (居住者数 1 万人以上) の項目別歳出 (2017 年)

| 費目 | 支出額(百万 EUR) | 支出額に占める割合 |
|---------|-------------|-----------|
| 教育 | 8,351 | 15.6% |
| 環境・都市計画 | 7,459 | 13.9% |
| 健康 | 6,037 | 11.3% |
| スポーツ | 5,678 | 10.6% |
| 文化 | 4,385 | 8.2% |
| 交通 | 2,473 | 4.6% |
| 安全 | 2,125 | 4.0% |
| 経済活動 | 660 | 1.2% |
| その他 | 16,462 | 30.7% |
| 合計 | 53,629 | 100.0% |

(出典) DGFIP/DGCL (2018) 「Les finances des collectivités locales en 2018」Annexe 2F より作成。

表 I-13：市町村（課税権のあるメトロポリタン、CU、CA）の項目別歳出（2017年）

| 費目 | 支出額(百万 EUR) | 支出額に占める割合 |
|---------|-------------|-----------|
| 環境・都市計画 | 6,576 | 26.5% |
| 交通 | 3,706 | 14.9% |
| 経済活動 | 1,668 | 6.7% |
| 健康 | 1,541 | 6.2% |
| 文化 | 1,507 | 6.1% |
| スポーツ | 1,182 | 4.8% |
| 安全 | 1,051 | 4.2% |
| 教育 | 536 | 2.2% |
| その他 | 7,068 | 28.5% |
| 合計 | 24,835 | 100.0% |

(出典) DGFIP/DGCL (2018) 「Les finances des collectivités locales en 2018」Annexe 2F より作成。

表 I-14：市町村（課税権のある居住者数 1 万人以上の地域）の項目別歳出（2017年）

| 費目 | 支出額(百万 EUR) | 支出額に占める割合 |
|---------|-------------|-----------|
| 環境・都市計画 | 1,628 | 21.4% |
| スポーツ | 836 | 11.0% |
| 健康 | 658 | 8.7% |
| 経済活動 | 518 | 6.8% |
| 交通 | 464 | 6.1% |
| 文化 | 330 | 4.3% |
| 教育 | 269 | 3.5% |
| 安全 | 161 | 2.1% |
| その他 | 2,745 | 36.1% |
| 合計 | 7,609 | 100.0% |

(出典) DGFIP/DGCL (2018) 「Les finances des collectivités locales en 2018」Annexe 2F より作成。

3.2 歳入・歳出及び財政調整制度

(1) 地方自治体の歳入・歳出の状況

下表は、フランスの 2016 年の市町村、県、州の歳入・歳出の状況である。

市町村、県、州を合計した全地方団体で見ると、地方団体の経常的な経費（経常収支）に関しては、経常収入 1,971 億 EUR に対して、経常支出 1,686 億 EUR であり、285 億 EUR の余剰が発生している。投資的経費については、投資収入 187 億 EUR に対して、投資支出 455 億 EUR であり、268 億 EUR の欠損が生じている。フランスではこのように、経常部門の余剰を投資部門の欠損に振り分けることで、歳出総額と歳入総額が概ね一致し、全体で見ると収支均衡が図られていることが分かる。

歳入・歳出を個別にみると、。歳入については、歳入全体(2,158 億 EUR)の 6 割程度(1,289 億 EUR)を地方税収(直接税、その他税の合計)が占めており、国からの交付金(554 億 EUR)

は 3 割弱である。税収の多くは、住民税(taxe d'habitation)、既建築固定資産税(taxe sur le foncier bâti)、未建築固定資産税(taxe sur le foncier non bâti)などの直接税によるものである。

歳出については、歳出全体(2,141 億 EUR)の 8 割程度(1,686 億 EUR)を物件費、人件費、利払い費等の経常支出が占め、残りが固定資産の取得等の投資支出である。

団体別では、歳出・歳入の半分強を市町村、3 分の 1 を県、残りを州が支出する構造となっている。

表 I-15 : 州・県・市町村別の歳出・歳入の構成 (2016 年、10 億 EUR)

| 費目 | 分類 | 市町村 | 県 | 州 | 全地方団体 | |
|-------------------------|-------------|-------|-------|------|-------|-------|
| 経常支出 | 合計 | (1) | 91.2 | 58.3 | 19.1 | 168.6 |
| | 物件費 | | 22.7 | 5.0 | 2.2 | 29.9 |
| | 人件費 | | 45.2 | 11.9 | 3.6 | 60.7 |
| | 利払い費 | | 3.0 | 0.8 | 0.6 | 4.4 |
| | 移転支出 | | 16.1 | 39.7 | 12.5 | 68.4 |
| | その他支出 | | 4.2 | 0.8 | 0.2 | 5.3 |
| 経常収入 | 合計 | (2) | 107.1 | 66.1 | 23.9 | 197.1 |
| | 直接税 | | 54.7 | 22.5 | 5.1 | 82.2 |
| | その他の税 | | 11.5 | 24.1 | 11.0 | 46.7 |
| | 国交付金 | | 23.1 | 11.8 | 6.4 | 41.2 |
| | 助成金 | | 4.9 | 4.7 | 1.1 | 10.8 |
| | 商品・サービス販売 | | 8.4 | 0.5 | 0.0 | 8.9 |
| | その他収入 | | 4.5 | 2.5 | 0.3 | 7.3 |
| 純貯蓄 | (3)=(2)-(1) | 16.0 | 7.8 | 4.8 | 28.5 | |
| 投資支出 | (4) | 27.3 | 9.1 | 9.0 | 45.5 | |
| 投資収入 | 合計 | (5) | 13.3 | 2.6 | 2.8 | 18.7 |
| | 国交付金 | | 9.6 | 2.1 | 2.5 | 14.2 |
| | その他投資収入 | | 3.8 | 0.5 | 0.3 | 4.5 |
| 歳出総額(返済分を除く) | (6)=(1)+(4) | 118.5 | 67.4 | 28.2 | 214.1 | |
| 歳入総額(借入分を除く) | (7)=(2)+(5) | 120.4 | 68.7 | 26.7 | 215.8 | |
| 差引額 | (7) - (6) | 1.9 | 1.2 | -1.4 | 1.7 | |
| 債務支払い | (8) | 8.3 | 3.2 | 1.9 | 13.4 | |
| 借入金 | (9) | 7.9 | 2.8 | 3.5 | 14.3 | |
| 歳出総額(返済分を含む) | (6) + (8) | 126.8 | 70.6 | 30.1 | 227.5 | |
| 歳入総額(借入分を含む) | (7) + (9) | 128.4 | 71.5 | 30.3 | 230.1 | |
| 運転資本の変化 | (7+9)-(6+8) | 1.5 | 0.9 | 0.2 | 2.6 | |
| 地方債残高(2016 年 12 月 31 日) | (10) | 88.8 | 33.7 | 26.1 | 148.6 | |
| 貯蓄率 | (3) / (2) | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | |
| 負債率 | (10) / (2) | 0.8 | 0.5 | 1.1 | 0.8 | |
| 償却期間(年) | (10) / (3) | 5.6 | 4.3 | 5.5 | 5.2 | |

(出典)Ministère de l'intérieur, Ministère de la cohésion des territoires(2018)「Les collectivités locales en chiffres 2018」, 2-3a Les communes par taille, 4-1 Les comptes des collectivités territoriales et de leurs groupements à fiscalité propre 等より作成。

(2) 財政調整制度

フランスでは、地方自治体間の平等を促進するため財政調整制度が設けられている。下表は国から地方自治体への財源移転を整理したものである。2016年の財政移転総額は1,001億EUR、そのうち交付金・補助金の額は654億EURである。

表 I-16 : 国から地方自治体への財源移転 (百万 EUR)

| 分類 | | 交付金 | 2016年 | 2017年 |
|--|-------------------------|---------------------------|---------------------|--------------------|
| 地方向け 交付金・ 補助金の 総枠 (enveloppe normée) | 予算の先取り (prélèvement) | 経常総合交付金(DGF) | 33,222 | 30,860 |
| | | 教育総合交付金(DSI) | 17 | 15 |
| | | 地方議員交付金 | 65 | 65 |
| | | コルス石油製品内国消費税(TICPE)還付 | 41 | 41 |
| | | 社会統合県動員基金(FMDI) | 500 | 500 |
| | | 中学校整備県交付金(DDEC) | 326 | 326 |
| | | 学校整備州交付金(DRES) | 661 | 661 |
| | | 教育施設建築・整備総合交付金(DGCES) | 3 | 3 |
| | | 鉱山税課税ベース損失補償交付金 | 25 | 74 |
| | | 地方税減税補償 | 1,637 | 2,053 |
| | | 職業税個別補償総合交付金(DUCSTP) | 163 | 51 |
| | | 地方直接税免税補償代替交付金(DTCE) | 629 | 536 |
| | | その他 | 173 | 176 |
| | | 合計 | 37,462 | 35,361 |
| | それ以外 (国の予算か ら交付) | 農村自治体公共事業交付金(DETR) | 816 | 996 |
| | | 市町村合併補助金(DSIL) | 800 | 570 |
| | | 県公共事業総合交付金(DGE) | 216 | 216 |
| | | 総合脱炭素交付金(DGD-Mission RCT) | 1,615 | 1,621 |
| | | その他 | 287 | 363 |
| | 合計 | 3,734 | 3,766 | |
| 地方向け 交付金・ 補助金の 総枠外 (hors enveloppe normée) | 予算の先取り (prélèvement) | 職業税改革補償交付金(DCRTP) | 3,324 | 3,099 |
| | | 職業税均衡化県基金(FDPTP) | 423 | 389 |
| | | 付加価値税補償基金(FCTVA) | 6,047 | 5,524 |
| | | 合計 | 9,794 | 9,012 |
| | それ以外 (国の予算か ら交付) | 交通罰則金交付金 | 672 | 665 |
| | | ストラクチャードローン基金(ETOX) | 198 | 193 |
| | | 各省補助金 | 2,242 | 3,282 |
| | | その他 | 11,335 | 11,271 |
| | | 合計 | 14,447 | 15,411 |
| | | その他の財源移転 | 職業訓練(職業訓練除く) | 31,745 |
| 職業訓練のための財源移転 | 955 | 957 | | |
| 教育のための財源移転 | 1,932 | 1,998 | | |
| 合計 | 34,632 | 36,352 | | |
| 国から地方自治体への財源移転の合計 [うち、地方向け交付金・補助金の合計] | | | 100,069 [65,437] | 99,902 [63,550] |

(出典)Ministère de l'intérieur, Ministère de la cohésion des territoires(2018)「Les collectivités locales en chiffres 2018」, 6.1 Vue d'ensemble des transferts financiers de l'État aux collectivités localesより作成。

フランスの交付金・補助金の特徴は大きく二つある。一点目は、物価上昇率や GDP などのマクロ経済指標に伸び率を連動させた補助金・交付金の総枠(enveloppe normée)を設けている点である。これにより、国・地方ともに補助金・交付金に対する予見可能性を高めることが可能となり、2016 年は、交付金・補助金全体(654 億 EUR)の 6 割以上(412 億 EUR)が総枠の枠内に置かれていた。また、このようにして決定された交付金総額を人口や面積あるいは1人当たり財政力といった指標で各地方に分配している。二点目は、国の収入の一部を歳入から控除して地方向けの交付金・補助金のために先取り(prélèvement)することが認められている点である。2016 年は、交付金・補助金全体の 7 割以上(473 億 EUR)が予算の確保が行われていた。

フランスにおける最も規模の大きな交付金が、経常費総合交付金(Dotation globale de fonctionnement : DGF)である。DGF は 1971 年に創設され、交付金・補助金全体の約 5 割(2016 年は 332 億 EUR、2017 年は 309 億 EUR)を占めている。DGF は、用途の限定されない一般交付金であり、元々地方税であったものが国税に統合されていく過程で、それまでの地方の財源を保障するための仕組みが設けられる中で交付金化された。

DGF の具体的な配分方法は、配付先(州、県、市町村)によって異なるが、財源保障的な性格を持つ定額交付金の総額はマクロ経済指標と連動して決定し、人口や面積などの指標により各地方団体に分配される。一方、自治体間の格差是正の平衡化の性格を持つ整備交付金は、一人当たり税収や一人当たり財政力(potentiel financier)といった指標も含めて配分されている。税負担が高い団体ほど、多額の DGF が支払われる仕組み。

これらの結果、2017 年は、DGF 全体の 59%が市町村・広域行政組織に、28%が県に、13%が州に配分されている。

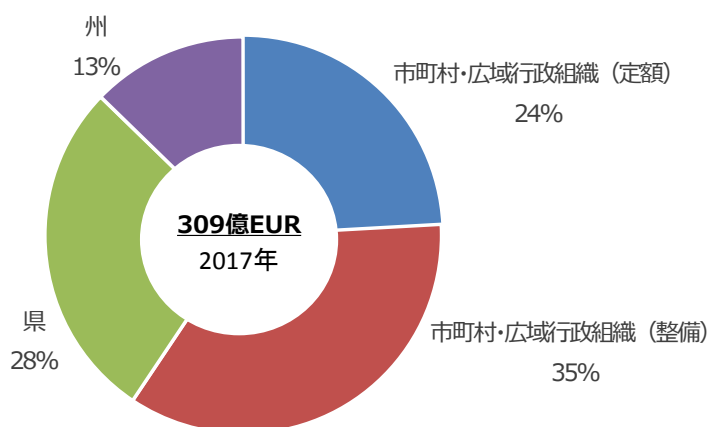


図 I-9 : DGF の配分額 (2017 年)

(出典)Ministère de l'intérieur, Ministère de la cohésion des territoires (2018)「Les collectivités locales en chiffres 2018」, 6.2 Les dotations et subventions de fonctionnement より作成。

4. CO2 排出量及び環境政策全体の動向

4.1 CO2 排出量

以下に、フランスにおける部門別のエネルギー起源 CO2 排出量の推移を示す。

表 I-17：フランスの部門別 CO2 排出量（1990、1995、2000、2005、2010、2016 年）

| 百万トン CO2 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2016 | 2016 内訳 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|---------|
| エネルギー産業(発電等) | 53 | 50 | 62 | 60 | 65 | 43 | 14.5% |
| 産業 | 82 | 76 | 70 | 76 | 55 | 46 | 15.8% |
| 運輸 | 114 | 122 | 133 | 131 | 123 | 122 | 41.6% |
| うち自動車 | 109 | 117 | 127 | 126 | 119 | 118 | 40.2% |
| うち自動車以外 | 5 | 5 | 6 | 5 | 5 | 4 | 1.4% |
| 業務 | 33 | 34 | 26 | 26 | 27 | 24 | 8.1% |
| 家庭 | 53 | 50 | 60 | 64 | 57 | 46 | 15.7% |
| 農林水産 | 11 | 11 | 12 | 12 | 11 | 11 | 3.7% |
| その他 | 0 | 0 | 2 | 3 | 2 | 2 | 0.6% |
| 合計 | 346 | 344 | 365 | 372 | 341 | 293 | 100.0% |

(出典)IEA「CO2 Emissions from Fuel Combustion 2018」

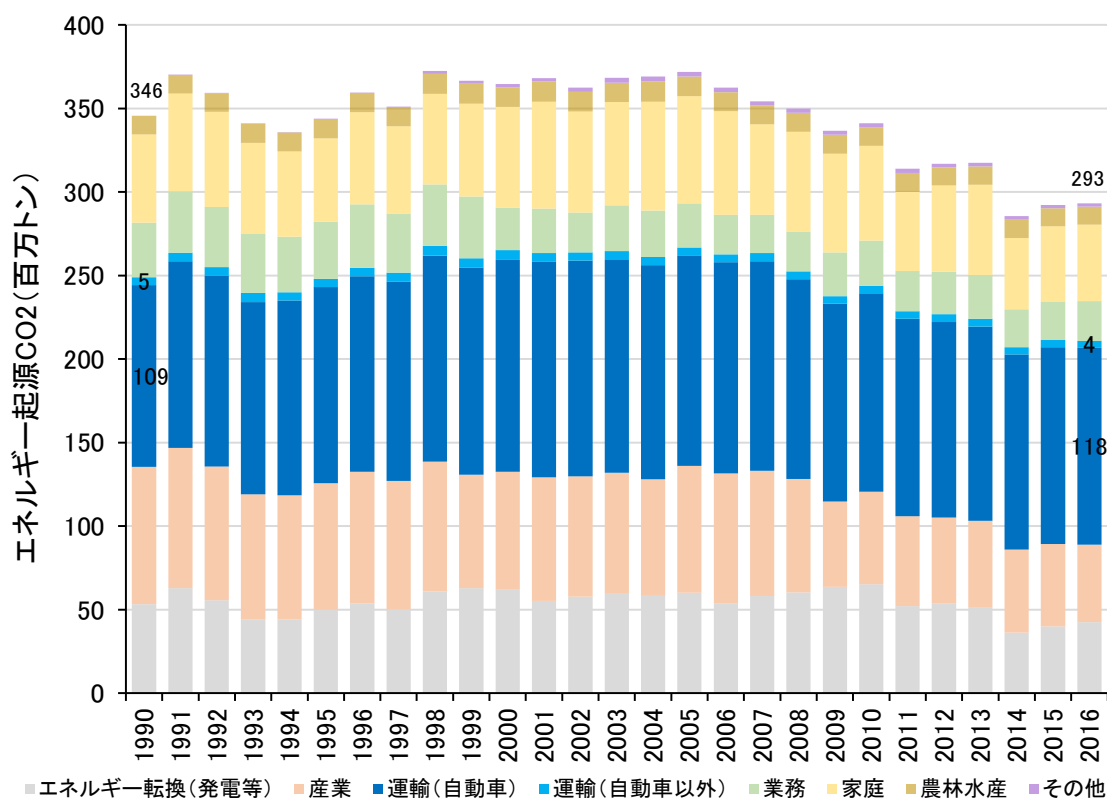


図 I-10：フランスのエネルギー起源 CO2 排出量の推移

(出典)IEA「CO2 Emissions from Fuel Combustion 2018」

また、一人当たりCO2排出量を以下に示す。

表 I-18 : フランスの部門別一人当たりCO2排出量 (1990、1995、2000、2005、2010、2016年)

| トン CO2/人 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2016 | 2016 内訳 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|---------|
| エネルギー産業(発電等) | 0.91 | 0.84 | 1.02 | 0.95 | 1.01 | 0.64 | 14.5% |
| 産業 | 1.41 | 1.27 | 1.16 | 1.20 | 0.85 | 0.69 | 15.8% |
| 運輸 | 1.95 | 2.06 | 2.18 | 2.07 | 1.90 | 1.82 | 41.6% |
| うち自動車 | 1.87 | 1.97 | 2.08 | 2.00 | 1.83 | 1.76 | 40.2% |
| うち自動車以外 | 0.08 | 0.08 | 0.09 | 0.07 | 0.07 | 0.06 | 1.4% |
| 業務 | 0.56 | 0.58 | 0.42 | 0.42 | 0.42 | 0.36 | 8.1% |
| 家庭 | 0.91 | 0.84 | 0.99 | 1.02 | 0.87 | 0.69 | 15.7% |
| 農林水産 | 0.19 | 0.19 | 0.20 | 0.19 | 0.17 | 0.16 | 3.7% |
| その他 | 0.00 | 0.00 | 0.03 | 0.04 | 0.04 | 0.03 | 0.6% |
| 合計 | 5.94 | 5.77 | 5.99 | 5.89 | 5.25 | 4.38 | 100.0% |

(出典)IEA「CO2 Emissions from Fuel Combustion 2018」、IEA「World Energy Statistics 2018」

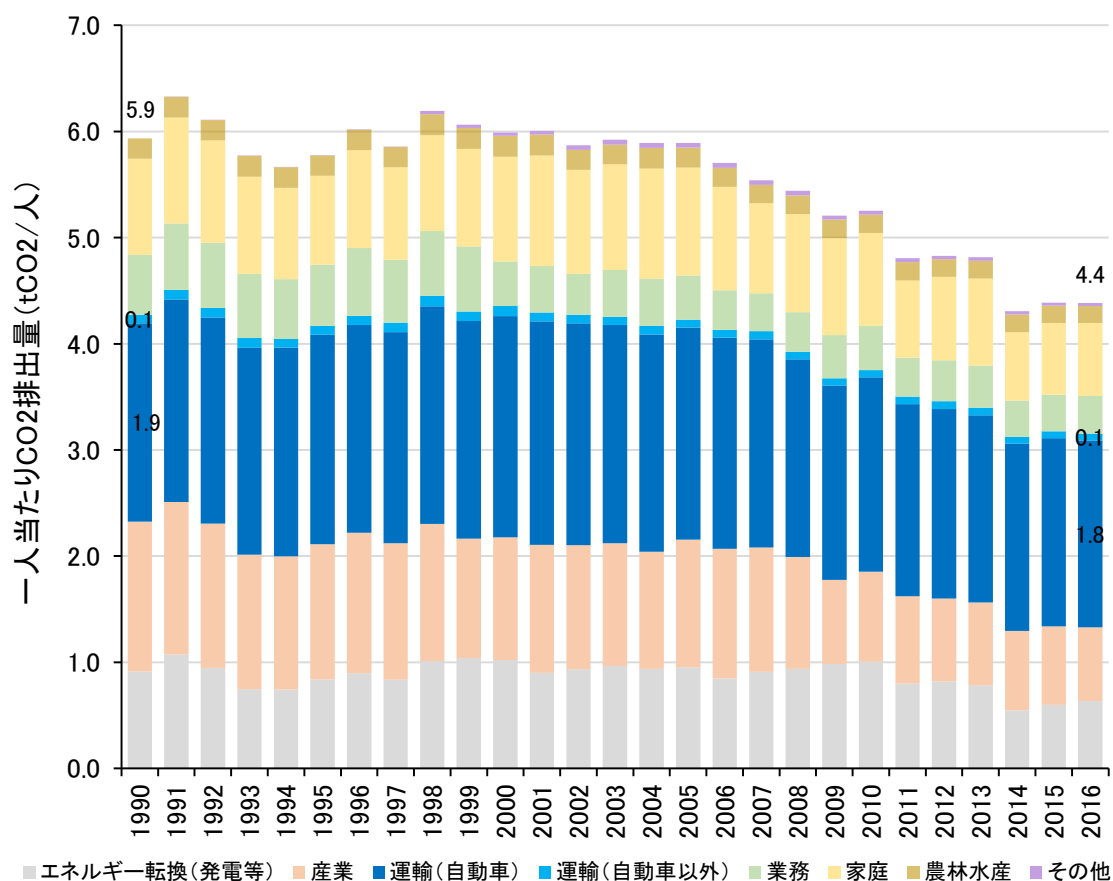


図 I-11 : フランスの一人当たりCO2排出量の推移

(出典)IEA「CO2 Emissions from Fuel Combustion 2018」、IEA「World Energy Statistics 2018」

4.2 国の環境政策の動向

2012年から2013年にかけて開催された「エネルギー移行に関する国民議論」等を踏まえ、2015年7月に、2030年までに温室効果ガス排出量1990年比40%減、2050年までに75%削減の目標を含む「グリーン成長のためのエネルギー移行法(Loi de transition énergétique pour la croissance verte)」が成立した。同法は、2014年4月に導入した炭素税について、税率を徐々に引き上げ、2030年に100EUR/tCO₂とすることとしている。また、「フランス国家低炭素戦略(Stratégie nationale bas carbone:SNBC)」およびカーボンバジェット(国全体の排出量の上限値)を早期に制定することとしており、これを受けて同年11月に「フランス国家低炭素戦略」¹⁴が発表となった。戦略の中では、2015-2018年、2019-2023年、2014-2028年の計3期のカーボンバジェットが示されたほか、部門別の対策の詳細が記されている。

2015年11月から12月には、フランス・パリでCOP21が開催され、同国のフェビウス外務大臣(当時)の議長のもと、気候変動対策の新たな国際的枠組み「パリ協定」が採択された¹⁵。パリ協定では、産業革命前からの平均気温上昇を2度より十分低く保つという目的に向け、「長期の温室効果ガス低排出発展戦略」の策定が求められており¹⁶、フランスは、2015年の国家低炭素戦略のリバイズ版を、同国の低排出発展戦略として2016年12月にUNFCCCに提出した。

2017年5月発足のマクロン政権のもと、7月に「気候計画(Plan Climat)」¹⁷が発表となり、2050年カーボンニュートラル、2040年ガソリン・ディーゼル車の販売終了、2022年までの石炭火力発電全廃、などの方針が示された。

表 I-19 : フランスにおける地球温暖化をめぐる近年の動向

| 日付 | 動向 | 政権 |
|----------|-----------------------|---|
| 2014年4月 | 炭素税導入 | フランソワ・オランド大統領 (社会党) (2012年5月～2017年5月) |
| 2015年7月 | グリーン成長のためのエネルギー移行法の成立 | |
| 2015年11月 | フランス国家低炭素戦略の発表 | |
| 2015年12月 | COP21においてパリ協定採択 | |
| 2016年12月 | フランス国家低炭素戦略をUNFCCCに提出 | |
| 2017年7月 | 気候計画の発表 | エマニュエル・マクロン大統領 (共和国前進党)(2017年5月～) |
| 2018年12月 | 国家低炭素戦略の改定案を発表 | |

¹⁴ MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE(2016)「Stratégie nationale bas-carbone de la France」

¹⁵ 「Historic Paris Agreement on Climate Change」UNFCCC ウェブページ
<http://newsroom.unfccc.int/unfccc-newsroom/finale-cop21/>

¹⁶ United Nations(2015)「Paris Agreement」

¹⁷ Ministère de la Transition écologique et solidaire(2017)「Le Plan Climat」

4.3 地方政府の取組

地方政府の環境政策は、主に環境連帯移行省の環境エネルギー管理庁(L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie: ADEME)が支援しており、地方の気候変動対策計画である気候エネルギー地域計画(Plan Climat Énergie Territorial: PCET)が、地方政府によってこれまで 300 以上策定されている。2015 年にグリーン成長のためのエネルギー移行法が策定されたことを受け、ADEME は地方政府に対し、PCET をアップデートした気候大気エネルギー地域計画(Plan Climat Air Energie Territorial: PCAET)を策定することを求めている。PCAET は、全部門を対象に、GHG 排出削減(緩和)及び適用、大気汚染物質の削減、省エネ・再エネの促進に関する戦略と実施の計画を定めるものである。

PCET は、イル＝ド＝フランス州で数多く策定されているほか、オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ州、オクシタニー州でも多くの策定事例がみられる。

なお、運輸部門の取組に着目すると、先進的な取組を行っているのはイル＝ド＝フランス州であり、その他の州では、公共交通機関の利用促進や、地方政府が所有する自動車の買い替え等が見られるが、次世代自動車の利用を促進する主だった取組は行われていないため、本調査では地方政府の取組としてイル＝ド＝フランス州を対象とする。イル＝ド＝フランス州の取組については、II 章を参照。

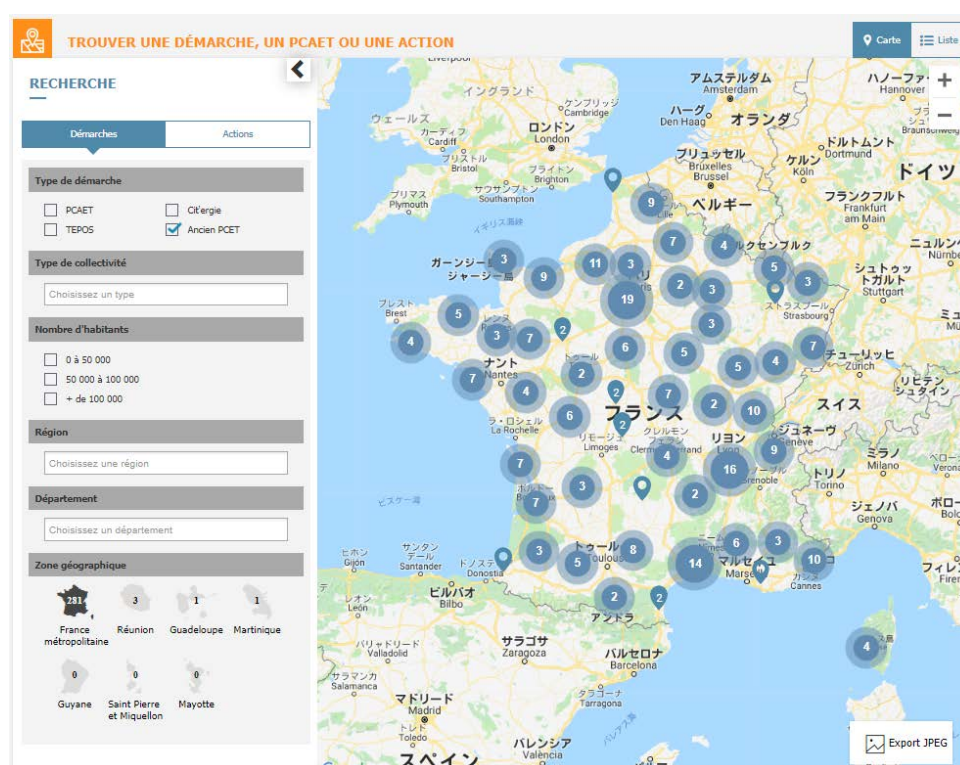


図 I-12 : フランスの地方政府による PCET の策定状況¹⁸

¹⁸ 「TROUVER UNE DÉMARCHÉ, UN PCAET OU UNE ACTION (FIND AN APPROACH, A PCAET OR AN ACTION)」(ADEME ウェブページ)

<https://www.territoires-climat.ademe.fr/observatoire/search>

II. 次世代自動車の普及促進に向けたこれまでの政策と将来像

1. 現状

1.1 新車登録台数

新車登録台数においては、乗用車に限り、2010～2017年における地域別・エネルギー種別の新車登録台数が公表されている。次世代自動車としては、ガソリンハイブリッド車、ディーゼルハイブリッド車、電気自動車の新車登録台数が公表されている。

(1) 新車登録総台数の経年推移

2010年以降の新車登録台数全体をみると、2013年まで減少傾向にあり、2014年以降は増加傾向にある。2017年には200万台まで回復している。エネルギー種別にみると、ディーゼル車が大幅に減少する一方で、ガソリン車への代替が進んでいる。

表 II-1：乗用車におけるエネルギー種別新車登録台数の推移（2010～2017年）

| 年 | ガソリン | ディーゼル | LPG | ガソリンHV | ディーゼルHV | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|-------|---------|-----------|--------|--------|---------|--------|-----|-----------|
| 2010年 | 568,175 | 1,556,353 | 75,537 | 9,663 | 0 | 187 | 271 | 2,210,186 |
| 2011年 | 575,081 | 1,557,403 | 11,866 | 12,882 | 753 | 2,630 | 313 | 2,160,928 |
| 2012年 | 476,266 | 1,345,064 | 1,922 | 18,015 | 9,802 | 5,661 | 283 | 1,857,013 |
| 2013年 | 530,292 | 1,168,193 | 2,754 | 32,795 | 13,935 | 8,781 | 202 | 1,756,952 |
| 2014年 | 589,776 | 1,119,954 | 2,250 | 33,679 | 9,499 | 10,567 | 130 | 1,765,855 |
| 2015年 | 736,339 | 1,070,443 | 1,524 | 41,537 | 18,960 | 17,269 | 157 | 1,886,229 |
| 2016年 | 875,900 | 1,027,912 | 356 | 53,519 | 4,783 | 21,758 | 243 | 1,984,471 |
| 2017年 | 993,666 | 978,184 | 943 | 80,229 | 1,310 | 24,910 | 273 | 2,079,515 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Immatriculations de véhicules neufs et d'occasion en 2017, 2.I.R.5 Immatriculations des voitures particulières neuves par département, région, source d'énergie et puissance administrative (depuis 2010)」より作成。

次世代自動車の割合は上昇傾向にあり、ディーゼルハイブリッドは縮小傾向にあるものの、ガソリンハイブリッド及び電気自動車は増加傾向にあり、2017年には全体の5%に達している。

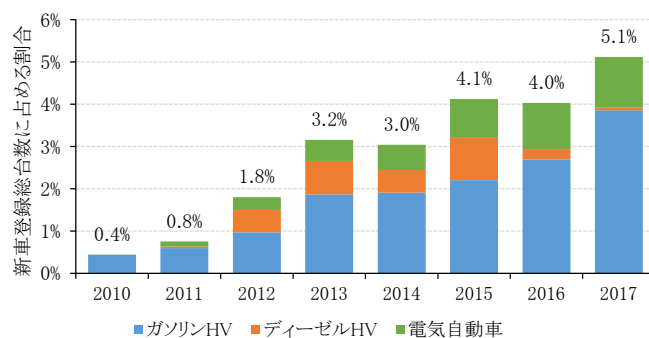


図 II-1：新車登録台数に占める次世代自動車の割合（2010～2017年）

(出典)同上

参考として、日本の乗用車における主な次世代自動車として、ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車の新車販売台数と新車販売総台数に占める割合の推移を以下に示す。日本ではハイブリッド車の普及が特に進んでおり、新車販売台数に占める次世代自動車のシェアは2017年に約37%に達している。

表 II-2：日本の次世代乗用車における新車販売台数の推移（2012～2017年）

| 車種 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ハイブリッド車 | 857,240 | 1,015,356 | 1,005,099 | 1,144,528 | 1,335,085 | 1,380,133 |
| プラグインハイブリッド車 | 13,178 | 12,972 | 14,714 | 14,997 | 13,847 | 34,102 |
| 電気自動車 | 11,705 | 14,494 | 14,649 | 12,794 | 13,056 | 23,634 |
| 燃料電池自動車 | 0 | 0 | 102 | 494 | 1,204 | 661 |
| クリーンディーゼル車 | 40,567 | 76,241 | 79,565 | 153,592 | 137,018 | 156,393 |
| 乗用車新車販売台数 | 4,439,092 | 4,836,746 | 4,453,510 | 4,115,436 | 4,243,393 | 4,349,777 |

(出典)次世代自動車振興センターウェブページ「EV等販売台数統計」、クリーンディーゼル普及促進協議会ウェブページ、日本自動車工業会データベース等より作成。

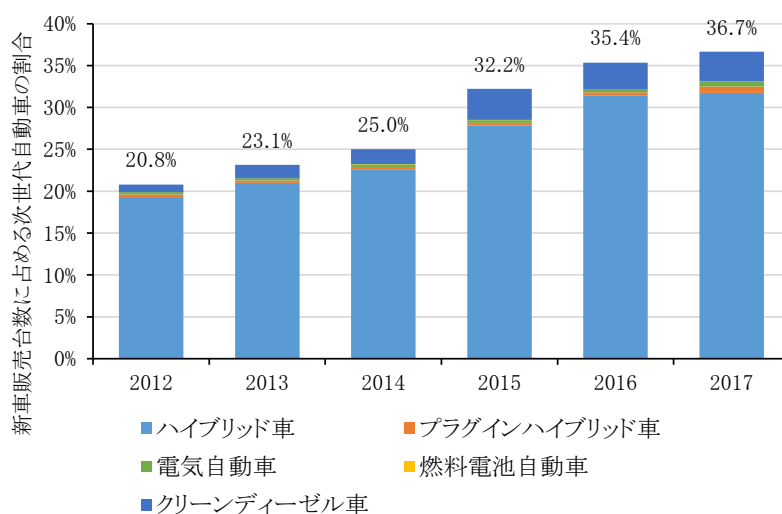


図 II-2：日本の新車販売台数に占める次世代自動車の割合（2012～2017年）

(出典)同上

(2) 州別新車登録台数

➤ 新車登録総台数

2017年における州別・エネルギー種別の乗用車新車登録台数を以下に示す。新車登録総台数ではイルド＝フランス州が最も多く、コルス島が最も少ない。

表 II-3 : 州別・エネルギー種別における乗用車の新車登録台数 (2017 年)

| 州 | ガソリン | ディーゼル | LPG | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|----------------------|---------|---------|-----|---------|----------|-------|-----|---------|
| イル＝ド＝フランス | 185,021 | 199,075 | 128 | 24,209 | 361 | 6,655 | 86 | 415,535 |
| オー＝ド＝フランス | 145,479 | 166,259 | 205 | 8,581 | 168 | 1,728 | 12 | 322,432 |
| オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ | 125,183 | 116,641 | 181 | 9,559 | 138 | 3,670 | 65 | 255,437 |
| ヌーヴェル＝アキテーヌ | 89,363 | 87,059 | 89 | 7,387 | 103 | 2,203 | 5 | 186,209 |
| グラン＝テスト | 83,262 | 80,465 | 64 | 5,944 | 138 | 1,911 | 19 | 171,803 |
| ノルマンディー | 79,734 | 82,677 | 27 | 4,196 | 84 | 1,458 | 7 | 168,183 |
| オクシタニー | 79,898 | 76,291 | 61 | 6,399 | 89 | 2,320 | 24 | 165,082 |
| プロヴァンス＝アルプ＝コート＝ダジュール | 86,420 | 66,556 | 77 | 6,956 | 90 | 2,182 | 20 | 162,301 |
| ペイ＝ド＝ラ＝ロワール | 60,012 | 55,805 | 100 | 5,146 | 89 | 1,885 | 55 | 123,092 |
| ブルターニュ | 52,315 | 43,264 | 45 | 3,810 | 73 | 1,337 | 8 | 100,852 |
| ブルゴーニュ＝フランシュ＝コンテ | 48,458 | 44,520 | 37 | 2,971 | 84 | 758 | 2 | 96,830 |
| サントル＝ヴァール＝ド＝ロワール | 36,250 | 34,620 | 26 | 2,668 | 49 | 1,082 | 6 | 74,701 |
| コルス | 25,841 | 21,157 | 2 | 657 | 6 | 138 | 0 | 47,801 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Immatriculations de véhicules neufs et d'occasion en 2017, 2.I.R.5 Immatriculations des voitures particulières neuves par département, région, source d'énergie et puissance administrative (depuis 2010)」より作成。

➤ 次世代自動車の割合

乗用車の新車登録台数に占める次世代自動車の上位下位 3 州の割合を以下に示す。最も次世代自動車の購入が進む州は、イル＝ド＝フランス州である。

表 II-4 : 上位下位 3 州の新車登録台数に占める次世代自動車の割合 (2017 年)

| 州 | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気自動車 | 合計 |
|--------|----------------------|----------|-------|------|
| 上位 3 州 | イル＝ド＝フランス | 5.8% | 0.1% | 7.5% |
| | ペイ＝ド＝ラ＝ロワール | 4.2% | 0.1% | 5.8% |
| | プロヴァンス＝アルプ＝コート＝ダジュール | 4.3% | 0.1% | 5.7% |
| 下位 3 州 | オー＝ド＝フランス | 2.7% | 0.0% | 3.3% |
| | ノルマンディー | 2.3% | 0.0% | 3.2% |
| | コルス | 1.2% | 0.0% | 1.5% |

(出典)同上

(3) 県別新車登録台数

▶ 新車登録総台数

2017年における県別・エネルギー種別の乗用車新車登録台数を以下に示す。新車登録総台数ではオワーズ県が最も多く、ロゼール県が最も少ない。

表 II-5 : 県別・エネルギー種別における乗用車の新車登録台数 (2017年)

| 県 | ガソリン | ディーゼル | LPG | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気 自動車 | その他 | 合計 |
|---------------|--------|--------|-----|------------|-------------|-----------|-----|---------|
| オワーズ | 58,649 | 74,071 | 12 | 2,872 | 23 | 233 | 0 | 135,860 |
| セーヌ＝マリティーム | 40,686 | 45,729 | 9 | 1,306 | 33 | 517 | 3 | 88,283 |
| オー＝ド＝セーヌ | 26,227 | 47,913 | 14 | 4,456 | 85 | 1,247 | 39 | 79,981 |
| ノール | 35,545 | 33,974 | 143 | 3,038 | 52 | 708 | 9 | 73,469 |
| イヴリーヌ | 35,521 | 33,086 | 24 | 2,894 | 49 | 1,261 | 2 | 72,837 |
| ローヌ | 25,786 | 32,338 | 49 | 2,126 | 54 | 908 | 19 | 61,280 |
| ブーシュ＝デュ＝ローヌ | 29,428 | 26,833 | 27 | 2,279 | 36 | 774 | 17 | 59,394 |
| パリ | 22,984 | 25,243 | 14 | 4,232 | 85 | 1,266 | 21 | 53,845 |
| ジロンド | 21,784 | 20,932 | 26 | 2,129 | 27 | 635 | 1 | 45,534 |
| セーヌ＝エ＝マルヌ | 19,953 | 19,189 | 13 | 2,308 | 36 | 582 | 2 | 42,083 |
| オート＝ガロンヌ | 19,324 | 18,629 | 22 | 1,589 | 18 | 677 | 3 | 40,262 |
| パ＝ド＝カレー | 20,232 | 18,482 | 20 | 1,140 | 17 | 358 | 1 | 40,250 |
| エソンヌ | 18,767 | 15,374 | 18 | 2,207 | 27 | 575 | 6 | 36,974 |
| ヴァール | 20,557 | 13,375 | 15 | 1,718 | 15 | 431 | 0 | 36,111 |
| バ＝ラン | 16,673 | 16,881 | 11 | 1,521 | 25 | 531 | 3 | 35,645 |
| アルプ＝マリティーム | 20,942 | 12,275 | 13 | 1,607 | 23 | 528 | 3 | 35,391 |
| イゼール | 17,686 | 14,097 | 38 | 1,476 | 12 | 638 | 5 | 33,952 |
| ロワール＝アトランティック | 17,035 | 14,837 | 30 | 1,421 | 29 | 521 | 23 | 33,896 |
| セーヌ＝サン＝ドニ | 13,190 | 16,948 | 6 | 1,817 | 26 | 462 | 3 | 32,452 |
| ヴァル＝ド＝マルヌ | 14,947 | 13,726 | 7 | 2,313 | 14 | 413 | 6 | 31,426 |
| オート＝サヴォワ | 16,956 | 12,287 | 17 | 1,660 | 11 | 465 | 6 | 31,402 |
| エロー | 15,744 | 13,811 | 8 | 1,294 | 19 | 454 | 6 | 31,336 |
| モゼル | 15,576 | 13,843 | 6 | 896 | 12 | 278 | 1 | 30,612 |
| ヴァル＝ドワーズ | 14,665 | 12,222 | 14 | 1,775 | 12 | 274 | 1 | 28,963 |
| ソンム | 12,377 | 13,704 | 6 | 565 | 12 | 107 | 0 | 26,771 |
| オー＝ラン | 13,359 | 10,789 | 4 | 829 | 31 | 337 | 6 | 25,355 |
| イル＝エ＝ヴィレーヌ | 12,023 | 11,691 | 18 | 997 | 15 | 374 | 2 | 25,120 |
| フィニステール | 13,061 | 9,546 | 7 | 830 | 16 | 284 | 2 | 23,746 |
| エーヌ | 9,338 | 13,014 | 12 | 483 | 32 | 161 | 1 | 23,041 |
| カルヴァドス | 11,185 | 9,957 | 5 | 867 | 14 | 221 | 0 | 22,249 |
| ムルト＝エ＝モゼル | 10,631 | 9,848 | 14 | 615 | 13 | 226 | 7 | 21,354 |
| ドゥー | 10,876 | 9,853 | 7 | 409 | 22 | 152 | 1 | 21,320 |
| ピレネー＝アトランティック | 11,270 | 8,792 | 9 | 945 | 8 | 222 | 0 | 21,246 |
| ガール | 11,083 | 8,561 | 6 | 860 | 6 | 282 | 0 | 20,798 |
| モルビアン | 10,795 | 8,217 | 10 | 899 | 18 | 265 | 2 | 20,206 |
| オート＝コルス | 9,821 | 10,147 | 0 | 167 | 2 | 42 | 0 | 20,179 |

| 県 | ガソリン | ディーゼル | LPG | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気 自動車 | その他 | 合計 |
|---------------|-------|-------|-----|------------|-------------|-----------|-----|--------|
| シャラント＝マリティーム | 9,945 | 8,483 | 12 | 858 | 12 | 225 | 0 | 19,535 |
| ロワール | 9,618 | 8,825 | 16 | 413 | 7 | 187 | 3 | 19,069 |
| ヴィエンヌ | 8,422 | 9,592 | 3 | 574 | 13 | 176 | 0 | 18,780 |
| アン | 9,199 | 8,342 | 8 | 680 | 10 | 227 | 5 | 18,471 |
| ロワレ | 8,864 | 8,267 | 10 | 670 | 14 | 335 | 4 | 18,164 |
| マルヌ | 8,059 | 9,082 | 6 | 756 | 15 | 176 | 0 | 18,094 |
| ヴォクリューズ | 8,982 | 8,150 | 15 | 671 | 9 | 217 | 0 | 18,044 |
| ピュイ＝ド＝ドーム | 9,026 | 7,964 | 7 | 646 | 11 | 199 | 0 | 17,853 |
| メーヌ＝エ＝ロワール | 7,742 | 8,675 | 12 | 726 | 9 | 323 | 3 | 17,490 |
| ヴァンデ | 8,386 | 7,816 | 11 | 784 | 11 | 281 | 6 | 17,295 |
| ウール | 7,832 | 7,619 | 2 | 489 | 8 | 216 | 0 | 16,166 |
| コート＝ダルモール | 8,218 | 6,905 | 5 | 542 | 12 | 207 | 1 | 15,890 |
| アンドル＝エ＝ロワール | 8,017 | 6,970 | 8 | 626 | 8 | 254 | 0 | 15,883 |
| サヴォワ | 7,759 | 7,060 | 5 | 562 | 10 | 213 | 3 | 15,612 |
| ピレネー＝オリアantal | 7,376 | 7,066 | 2 | 507 | 9 | 124 | 2 | 15,086 |
| コート＝ドール | 7,186 | 6,907 | 5 | 589 | 14 | 88 | 0 | 14,789 |
| ドローム | 6,988 | 6,498 | 15 | 535 | 4 | 268 | 6 | 14,314 |
| サルト | 7,024 | 6,476 | 12 | 574 | 3 | 162 | 0 | 14,251 |
| ソーヌ＝エ＝ロワール | 7,142 | 6,140 | 5 | 449 | 8 | 157 | 0 | 13,901 |
| コルス＝デュ＝シュド | 8,010 | 5,505 | 1 | 245 | 2 | 48 | 0 | 13,811 |
| ウール＝エ＝ロワール | 6,399 | 6,547 | 5 | 458 | 12 | 177 | 1 | 13,599 |
| ランド | 6,014 | 5,797 | 10 | 426 | 7 | 94 | 0 | 12,348 |
| マンシュ | 5,608 | 5,633 | 0 | 400 | 10 | 187 | 4 | 11,842 |
| ドルドーニュ | 5,273 | 5,205 | 6 | 446 | 6 | 164 | 0 | 11,100 |
| タルヌ | 4,998 | 5,284 | 3 | 326 | 4 | 169 | 0 | 10,784 |
| オート＝ヴィエンヌ | 5,021 | 5,145 | 2 | 326 | 5 | 105 | 1 | 10,605 |
| ヴォージュ | 5,049 | 4,923 | 3 | 235 | 10 | 98 | 1 | 10,319 |
| ロット＝エ＝ガロンヌ | 4,869 | 4,910 | 3 | 352 | 6 | 130 | 2 | 10,272 |
| オード | 4,717 | 4,666 | 0 | 390 | 4 | 99 | 0 | 9,876 |
| ヨンヌ | 4,013 | 4,398 | 7 | 348 | 7 | 92 | 0 | 8,865 |
| シャラント | 3,992 | 4,279 | 5 | 357 | 6 | 114 | 0 | 8,753 |
| コレーズ | 4,396 | 4,016 | 6 | 212 | 3 | 78 | 0 | 8,711 |
| アリエ | 4,353 | 3,914 | 7 | 254 | 2 | 96 | 0 | 8,626 |
| ドゥー＝セーヴル | 3,284 | 4,278 | 0 | 335 | 4 | 105 | 1 | 8,007 |
| ジュラ | 3,689 | 3,589 | 2 | 202 | 7 | 71 | 0 | 7,560 |
| オーブ | 3,530 | 3,543 | 6 | 328 | 8 | 73 | 1 | 7,489 |
| ロワール＝エ＝シェール | 3,781 | 3,253 | 0 | 294 | 4 | 96 | 1 | 7,429 |
| オルヌ | 3,238 | 3,782 | 6 | 267 | 5 | 96 | 0 | 7,394 |
| シェール | 3,439 | 3,420 | 1 | 227 | 3 | 73 | 0 | 7,163 |
| アルデシュ | 4,005 | 2,762 | 4 | 235 | 3 | 152 | 0 | 7,161 |
| アルデンヌ | 3,160 | 3,628 | 6 | 237 | 10 | 51 | 0 | 7,092 |
| アヴェロン | 2,831 | 3,329 | 1 | 242 | 10 | 89 | 1 | 6,503 |
| オート＝ピレネー | 3,159 | 2,990 | 5 | 246 | 7 | 80 | 0 | 6,487 |
| マイエンヌ | 2,790 | 3,164 | 5 | 220 | 8 | 77 | 0 | 6,264 |
| オート＝ソーヌ | 3,118 | 2,474 | 2 | 102 | 2 | 49 | 0 | 5,747 |

| 県 | ガソリン | ディーゼル | LPG | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気 自動車 | その他 | 合計 |
|------------------|-------|-------|-----|------------|-------------|-----------|-----|-------|
| タルヌ＝エ＝ガロンヌ | 2,363 | 2,762 | 1 | 206 | 3 | 77 | 0 | 5,412 |
| アンドル | 2,311 | 2,743 | 1 | 166 | 5 | 74 | 0 | 5,300 |
| ニエーヴル | 2,483 | 2,583 | 1 | 183 | 4 | 41 | 0 | 5,295 |
| オート＝ロワール | 2,701 | 2,267 | 5 | 154 | 3 | 61 | 13 | 5,204 |
| ジュール | 2,031 | 2,483 | 8 | 207 | 5 | 82 | 12 | 4,828 |
| アルプ＝ド＝オート＝プロヴァンス | 2,285 | 2,151 | 1 | 242 | 3 | 86 | 0 | 4,768 |
| テリトワール＝ド＝ベルフォール | 2,765 | 1,669 | 3 | 100 | 6 | 20 | 1 | 4,564 |
| ムーズ | 2,018 | 2,185 | 1 | 159 | 2 | 55 | 0 | 4,420 |
| ロット | 2,008 | 2,142 | 0 | 170 | 3 | 61 | 0 | 4,384 |
| オート＝マルヌ | 2,047 | 2,115 | 1 | 131 | 2 | 35 | 0 | 4,331 |
| カンタル | 1,907 | 1,945 | 2 | 138 | 1 | 29 | 0 | 4,022 |
| アリエージュ | 1,756 | 1,886 | 2 | 157 | 0 | 45 | 0 | 3,846 |
| オート＝アルプ | 1,941 | 1,621 | 5 | 197 | 1 | 60 | 0 | 3,825 |
| クルーズ | 1,101 | 1,351 | 2 | 70 | 0 | 41 | 0 | 2,565 |
| ロゼール | 752 | 796 | 1 | 48 | 1 | 36 | 0 | 1,634 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Immatriculations de véhicules neufs et d'occasion en 2017, 2.I.R.5 Immatriculations des voitures particulières neuves par département, région, source d'énergie et puissance administrative (depuis 2010)」より作成。

➤ 次世代自動車の割合

乗用車の新車登録台数に占める次世代自動車の上位下位3県の割合を以下に示す。最も次世代自動車の購入が進む県は、パリ県である。

表 II-6 : 上位下位3県の新車登録台数に占める次世代自動車の割合 (2017年)

| 県 | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気自動車 | 合計 |
|------|------------|----------|-------|-------|
| 上位3県 | パリ | 7.9% | 0.2% | 10.4% |
| | ヴァル＝ド＝マルヌ | 7.4% | 0.0% | 8.7% |
| | エソンヌ | 6.0% | 0.1% | 7.6% |
| 下位3県 | コルス＝デュ＝シュド | 1.8% | 0.0% | 2.1% |
| | セーヌ＝マリティーム | 1.5% | 0.0% | 2.1% |
| | オート＝コルス | 0.8% | 0.0% | 1.0% |

(出典)同上

1.2 保有台数

保有台数においては、乗用車は2011～2017年における地域別・エネルギー種別の保有台数、バン・トラックは2010～2017年における地域別・エネルギー種別の保有台数が公表されている。次世代自動車として、乗用車はガソリンハイブリッド車、ディーゼルハイブリッド車、電気自動車の保有台数、バン・トラックは電気自動車の保有台数がそれぞれ公表されている。

(1) 保有総台数の経年推移

乗用車

2011年以降の保有台数全体をみると、2013年まで増加傾向にあるが、2014年以降は減少に転じている。エネルギー種別にみると、未だにディーゼル車が大多数を占めている。

表 II-7：乗用車におけるエネルギー種別保有台数の推移（2011～2017年）

| 年 | ガソリン | ディーゼル | LPG | ガソリンHV | ディーゼルHV | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|-------|------------|------------|---------|---------|---------|--------|-------|------------|
| 2011年 | 11,968,109 | 20,427,939 | 225,918 | 44,579 | 0 | 2,658 | 6,769 | 32,675,972 |
| 2012年 | 11,191,776 | 21,127,658 | 223,377 | 56,617 | 752 | 4,867 | 6,463 | 32,611,510 |
| 2013年 | 10,699,315 | 21,857,605 | 207,684 | 73,683 | 10,666 | 10,105 | 6,288 | 32,865,346 |
| 2014年 | 10,163,313 | 22,355,928 | 184,011 | 105,110 | 24,619 | 17,533 | 5,988 | 32,856,502 |
| 2015年 | 9,640,726 | 22,515,837 | 169,613 | 137,378 | 34,202 | 26,512 | 5,659 | 32,529,927 |
| 2016年 | 9,390,800 | 22,493,657 | 161,929 | 177,085 | 53,499 | 42,838 | 5,191 | 32,324,999 |
| 2017年 | 9,388,440 | 22,178,720 | 153,985 | 225,936 | 59,191 | 63,020 | 4,910 | 32,074,202 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Immatriculations de véhicules neufs et d'occasion en 2017, 2.I.R.5 Immatriculations des voitures particulières neuves par département, région, source d'énergie et puissance administrative (depuis 2010)」より作成。

次世代自動車の割合は上昇傾向にあり、特にガソリンハイブリッド及び電気自動車の普及が拡大している。2017年には全体の1%に達した。

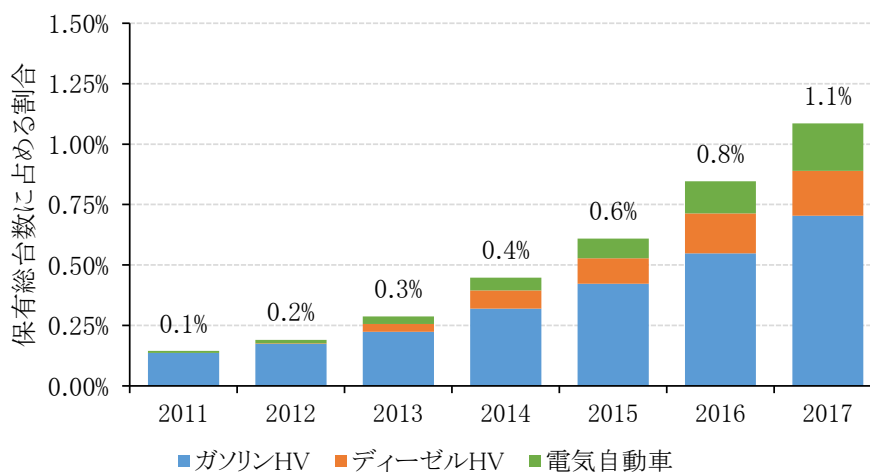


図 II-3：保有台数に占める次世代自動車の割合（2011～2017年）

(出典)同上

参考として、日本の乗用車における主な次世代自動車として、ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車の保有台数と保有総台数に占める割合の推移を以下に示す。日本ではハイブリッド車の普及が特に進んでおり、保有台数に占めるシェアは2017年に約12%に達している。

表 II-8：日本の次世代乗用車における保有台数の推移（2012～2017年）

| 車種 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| ハイブリッド車 | 2,833,443 | 3,792,886 | 4,640,743 | 5,501,595 | 6,473,943 | 7,409,635 |
| プラグインハイブリッド車 | 17,281 | 30,171 | 44,012 | 57,130 | 70,323 | 103,211 |
| 電気自動車 | 24,983 | 38,794 | 52,639 | 62,134 | 73,378 | 91,357 |
| 燃料電池自動車 | 0 | 0 | 150 | 630 | 1,807 | 2,440 |
| 乗用車保有台数 | 58,729,343 | 59,357,223 | 60,051,338 | 60,517,249 | 60,831,892 | 61,253,300 |

(出典)次世代自動車振興センターウェブページ「EV等販売台数統計」、自動車検査登録情報協会ウェブページ「自動車保有台数の推移(軽自動車を含む)」等より作成。

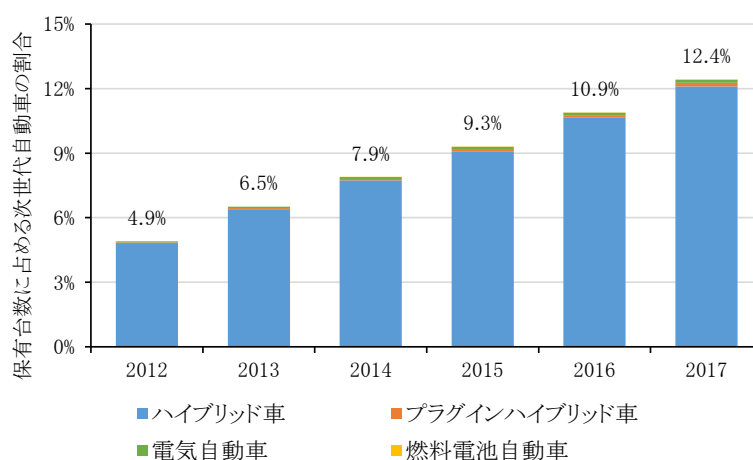


図 II-4：日本の保有台数に占める次世代自動車の割合（2012～2017年）

(出典)同上

バン・トラック

2010年以降の保有台数全体をみると、概ね横ばい傾向にある。エネルギー種別にみると、ディーゼル車が95%超を占めている。

表 II-9：バン・トラックにおけるエネルギー種別保有台数の推移（2010～2017年）

| 年 | ガソリン | ディーゼル | LPG | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|-------|---------|-----------|--------|--------|--------|-----------|
| 2010年 | 317,373 | 6,174,812 | 22,176 | 4,837 | 16,573 | 6,535,771 |
| 2011年 | 257,921 | 6,185,204 | 21,463 | 4,930 | 15,416 | 6,484,934 |
| 2012年 | 217,699 | 6,218,453 | 20,620 | 5,917 | 14,322 | 6,477,011 |
| 2013年 | 188,032 | 6,264,289 | 19,678 | 9,051 | 13,435 | 6,494,485 |
| 2014年 | 173,022 | 6,361,715 | 19,182 | 13,834 | 12,687 | 6,580,440 |
| 2015年 | 157,465 | 6,408,185 | 18,899 | 17,861 | 12,337 | 6,614,747 |
| 2016年 | 144,353 | 6,397,089 | 18,606 | 22,233 | 11,958 | 6,594,239 |
| 2017年 | 126,447 | 6,356,315 | 26,519 | 17,959 | 11,872 | 6,539,112 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Parc des véhicules au 1er janvier 2017, 5.P.R.3 - Parc au 1er janvier 2010 à 2017 par département, région et source d'énergie」より作成。

電気自動車の割合は概ね上昇傾向にあるが、2016年から2017年にかけて減少に転じている。

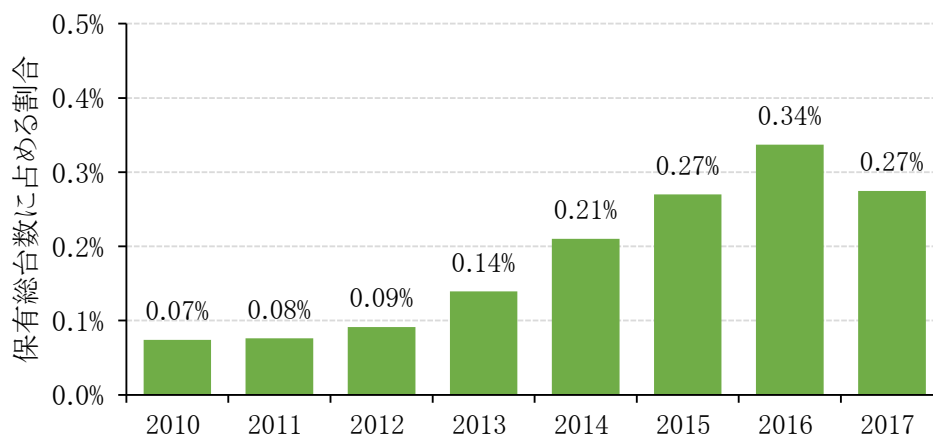


図 II-5：保有台数に占める電気自動車の割合（2011～2017年）

(出典)同上

(2) 州別保有台数

乗用車

➤ 保有総台数

2017年における州別・エネルギー種別の乗用車保有台数を以下に示す。保有総台数ではイル＝ド＝フランス州が最も多く、コルス島が最も少ない。

表 II-10：州別・エネルギー種別における乗用車の保有台数（2017年）

| 州 | ガソリン | ディーゼル | LPG | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|----------------------|-----------|-----------|--------|---------|----------|--------|-----|-----------|
| イル＝ド＝フランス | 1,992,912 | 3,641,424 | 24,069 | 76,690 | 15,685 | 18,796 | 786 | 5,770,362 |
| オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ | 1,329,742 | 3,057,709 | 21,596 | 26,824 | 8,783 | 7,864 | 928 | 4,453,446 |
| オー＝ド＝フランス | 874,671 | 2,410,498 | 19,596 | 17,460 | 5,622 | 4,455 | 433 | 3,332,735 |
| ヌーヴェル＝アキテーヌ | 867,001 | 2,383,479 | 17,172 | 20,506 | 4,900 | 6,174 | 391 | 3,299,623 |
| オクシタニー | 807,320 | 2,216,842 | 14,946 | 17,460 | 4,528 | 4,901 | 451 | 3,066,448 |
| グラン＝テスト | 852,790 | 2,121,012 | 12,443 | 16,192 | 5,850 | 5,005 | 503 | 3,013,795 |
| プロヴァンス＝アルプ＝コート＝ダジュール | 948,022 | 1,767,127 | 12,518 | 18,732 | 3,716 | 5,049 | 457 | 2,755,621 |
| ペイ＝ド＝ラ＝ロワール | 692,720 | 1,775,199 | 15,337 | 16,379 | 3,620 | 4,672 | 705 | 2,508,632 |
| ノルマンディー | 564,993 | 1,457,995 | 9,387 | 10,396 | 3,786 | 3,704 | 208 | 2,050,469 |
| ブルターニュ | 519,024 | 1,439,342 | 9,187 | 10,530 | 2,594 | 2,928 | 206 | 1,983,811 |
| ブルゴーニュ＝フランシュ＝コンテ | 478,308 | 1,212,879 | 8,260 | 8,994 | 3,512 | 2,378 | 316 | 1,714,647 |
| サントル＝ヴァル＝ド＝ロワール | 385,400 | 1,027,974 | 6,527 | 8,790 | 2,379 | 2,928 | 248 | 1,434,246 |
| コルス | 107,854 | 164,653 | 851 | 1,093 | 217 | 228 | 25 | 274,921 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Parc des véhicules au 1er janvier 2017, 2.P.R.2 - Parc au 1er janvier 2011 à 2017 par département, région, source d'énergie et classe de puissance administrative」より作成。

➤ 次世代自動車の割合

乗用車の保有台数に占める次世代自動車の上位下位3州の割合を以下に示す。最も次世代自動車の普及が進む州は、イル＝ド＝フランス州である。

表 II-11：上位下位3州の保有台数に占める次世代乗用車の割合（2017年）

| 州 | ガソリンHV | ディーゼルHV | 電気自動車 | 合計 |
|------|----------------------|---------|-------|------|
| 上位3州 | イル＝ド＝フランス | 1.4% | 0.3% | 2.0% |
| | プロヴァンス＝アルプ＝コート＝ダジュール | 0.7% | 0.1% | 1.0% |
| | サントル＝ヴァル＝ド＝ロワール | 0.6% | 0.2% | 1.0% |
| 下位3州 | ノルマンディー | 0.5% | 0.2% | 0.8% |
| | ブルターニュ | 0.5% | 0.1% | 0.8% |
| | コルス | 0.4% | 0.1% | 0.6% |

(出典)同上

バン・トラック

➤ 保有総台数

2017年における州別・エネルギー種別のバン・トラック保有台数を以下に示す。保有総台数ではイル＝ド＝フランス州が最も多く、コルス島が最も少ない。

表 II-12：州別・エネルギー種別におけるバン・トラックの保有台数（2017年）

| 州 | ガソリン | ディーゼル | LPG | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|----------------------|--------|---------|-------|-------|-------|---------|
| イル＝ド＝フランス | 21,212 | 922,324 | 5,959 | 4,042 | 2,044 | 955,581 |
| オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ | 17,000 | 861,155 | 3,186 | 2,085 | 1,972 | 885,398 |
| ヌーヴェル＝アキテーヌ | 10,147 | 676,685 | 3,586 | 1,634 | 974 | 693,026 |
| オクシタニー | 10,161 | 618,038 | 1,758 | 1,494 | 1,074 | 632,525 |
| グラン＝テスト | 13,451 | 515,001 | 1,897 | 1,197 | 1,296 | 532,842 |
| プロヴァンス＝アルプ＝コート＝ダジュール | 11,162 | 509,252 | 2,411 | 1,387 | 1,144 | 525,356 |
| オー＝ド＝フランス | 9,121 | 509,156 | 1,761 | 1,606 | 1,044 | 522,688 |
| ペイ＝ド＝ラ＝ロワール | 6,968 | 401,394 | 1,338 | 1,115 | 547 | 411,362 |
| ブルターニュ | 6,261 | 361,824 | 968 | 694 | 295 | 370,042 |
| ノルマンディー | 7,094 | 354,818 | 1,241 | 1,084 | 524 | 364,761 |
| ブルゴーニュ＝フランシュ＝コンテ | 7,335 | 298,589 | 1,169 | 930 | 452 | 308,475 |
| サントル＝ヴァル＝ド＝ロワール | 5,434 | 276,548 | 1,122 | 626 | 441 | 284,171 |
| コルス | 1,101 | 51,531 | 123 | 65 | 65 | 52,885 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Parc des véhicules au 1er janvier 2017, 5.P.R.3 - Parc au 1er janvier 2010 à 2017 par département, région et source d'énergie」より作成。

➤ 次世代自動車の割合

バン・トラックの新車登録台数に占める上位下位 3 州の次世代自動車の割合を以下に示す。最も次世代バン・トラックの普及が進む州は、イル＝ド＝フランス州である。

表 II-13：上位下位 3 州の保有台数に占める次世代バン・トラックの割合（2017 年）

| 州 | | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|--------|----------------------|-------|-------|-------|
| 上位 3 州 | イル＝ド＝フランス | 0.42% | 0.21% | 0.64% |
| | オー＝ド＝フランス | 0.31% | 0.20% | 0.51% |
| | プロヴァンス＝アルプ＝コート・ダジュール | 0.26% | 0.22% | 0.48% |
| 下位 3 州 | サントル＝ヴァル＝ド＝ロワール | 0.22% | 0.16% | 0.38% |
| | ブルターニュ | 0.19% | 0.08% | 0.27% |
| | コルス | 0.12% | 0.12% | 0.25% |

(出典)同上

(3) 県別保有台数

乗用車

➤ 保有総台数

2017 年における県別・エネルギー種別の乗用車保有台数を以下に示す。保有総台数ではノール県が最も多く、ロゼール県が最も少ない。

表 II-14：県別・エネルギー種別における乗用車の保有台数（2017 年）

| 県 | ガソリン | ディーゼル | LPG | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|---------------|---------|---------|--------|---------|----------|-------|-----|-----------|
| ノール | 325,082 | 879,087 | 10,725 | 8,186 | 2,256 | 1,808 | 235 | 1,227,379 |
| ブーシュ＝デュ＝ローヌ | 327,394 | 689,774 | 4,470 | 6,040 | 1,360 | 1,733 | 217 | 1,030,988 |
| ローヌ | 277,279 | 565,877 | 4,074 | 6,213 | 2,044 | 1,771 | 164 | 857,422 |
| ジロンド | 239,650 | 561,961 | 4,804 | 5,495 | 1,311 | 1,691 | 109 | 815,021 |
| イヴリーヌ | 307,157 | 487,843 | 3,688 | 8,565 | 2,116 | 2,623 | 125 | 812,117 |
| オー＝ド＝セーヌ | 265,887 | 464,394 | 1,876 | 15,314 | 3,137 | 7,681 | 123 | 758,412 |
| セーヌ＝エ＝マルヌ | 201,259 | 476,399 | 3,379 | 7,315 | 1,415 | 1,040 | 74 | 690,881 |
| オート＝ガロンヌ | 197,933 | 480,062 | 3,762 | 4,833 | 1,289 | 1,532 | 123 | 689,534 |
| パ＝ド＝カレー | 166,810 | 508,766 | 3,889 | 2,839 | 1,084 | 960 | 67 | 684,415 |
| ロワール＝アトランティック | 203,134 | 466,153 | 4,357 | 4,543 | 920 | 1,218 | 292 | 680,617 |
| セーヌ＝マリタイム | 209,789 | 459,100 | 2,411 | 2,509 | 1,224 | 1,285 | 64 | 676,382 |
| イゼール | 191,850 | 458,633 | 3,839 | 3,767 | 1,235 | 1,237 | 182 | 660,743 |
| エソンヌ | 216,158 | 411,841 | 3,141 | 7,306 | 1,413 | 1,385 | 53 | 641,297 |
| パリ | 250,655 | 337,116 | 1,830 | 11,756 | 2,646 | 1,984 | 124 | 606,111 |
| ヴァール | 212,737 | 363,194 | 2,409 | 4,306 | 748 | 1,001 | 57 | 584,452 |
| エロー | 166,312 | 405,475 | 2,579 | 3,749 | 747 | 801 | 78 | 579,741 |
| アルプ＝マリタイム | 253,270 | 316,277 | 2,347 | 4,941 | 736 | 1,440 | 116 | 579,127 |
| バ＝ラン | 177,172 | 391,562 | 2,169 | 4,426 | 1,164 | 1,279 | 207 | 577,979 |
| オワーズ | 176,054 | 391,184 | 1,795 | 3,486 | 946 | 595 | 77 | 574,137 |
| モゼル | 163,442 | 400,884 | 1,772 | 2,404 | 927 | 742 | 63 | 570,234 |

| 県 | ガソリン | ディーゼル | LPG | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気 自動車 | その他 | 合計 |
|---------------|---------|---------|-------|------------|-------------|-----------|-----|---------|
| ヴァル＝ド＝ワーズ | 184,258 | 369,164 | 2,542 | 5,771 | 1,207 | 1,074 | 51 | 564,067 |
| セーヌ＝サン＝ドニ | 153,845 | 374,772 | 2,269 | 5,819 | 1,206 | 808 | 100 | 538,819 |
| ヴァル＝ド＝マルヌ | 197,535 | 308,054 | 2,203 | 7,538 | 1,132 | 816 | 83 | 517,361 |
| イル＝エ＝ヴァレーヌ | 131,679 | 357,594 | 2,631 | 2,616 | 789 | 869 | 46 | 496,224 |
| オート＝サヴォワ | 167,770 | 312,001 | 2,271 | 4,613 | 1,025 | 949 | 76 | 488,705 |
| フィニステール | 132,729 | 342,579 | 2,021 | 2,583 | 570 | 670 | 34 | 481,186 |
| オー＝ラン | 139,107 | 270,437 | 1,456 | 2,615 | 991 | 1,025 | 94 | 415,725 |
| モルビアン | 102,868 | 282,869 | 1,651 | 2,457 | 511 | 539 | 48 | 390,943 |
| ガール | 106,951 | 276,002 | 1,649 | 2,087 | 519 | 577 | 34 | 387,819 |
| メヌ＝エ＝ロワール | 94,557 | 276,017 | 2,150 | 2,344 | 537 | 740 | 49 | 376,394 |
| ロワール | 103,202 | 268,388 | 1,820 | 1,175 | 716 | 463 | 79 | 375,843 |
| ムルト＝エ＝モゼル | 107,097 | 261,641 | 1,649 | 1,885 | 617 | 505 | 28 | 373,422 |
| ピレネー＝アトランティック | 110,712 | 250,867 | 1,765 | 2,725 | 472 | 599 | 16 | 367,156 |
| ヴァンデ | 87,201 | 263,715 | 1,498 | 2,586 | 636 | 882 | 21 | 356,539 |
| アン | 104,614 | 237,397 | 1,237 | 2,179 | 640 | 567 | 121 | 346,755 |
| カルヴァドス | 96,705 | 241,959 | 1,852 | 2,319 | 699 | 557 | 37 | 344,128 |
| ロワレ | 96,025 | 240,631 | 1,556 | 2,088 | 600 | 872 | 56 | 341,828 |
| ピュイ＝ド＝ドーム | 94,994 | 236,699 | 1,753 | 1,672 | 643 | 493 | 44 | 336,298 |
| シャラント＝マリタイム | 90,416 | 236,805 | 1,860 | 2,784 | 489 | 660 | 24 | 333,038 |
| ヴォクリューズ | 86,507 | 220,184 | 1,585 | 1,811 | 466 | 535 | 38 | 311,126 |
| コート＝ダルモール | 75,874 | 228,150 | 1,442 | 1,437 | 362 | 425 | 39 | 307,729 |
| ウール | 74,195 | 225,382 | 1,321 | 1,365 | 547 | 558 | 32 | 303,400 |
| ドゥー | 85,284 | 208,822 | 1,203 | 1,238 | 953 | 404 | 33 | 297,937 |
| アンドル＝エ＝ロワール | 87,678 | 197,736 | 1,742 | 2,328 | 472 | 614 | 33 | 290,603 |
| エーヌ | 70,528 | 209,302 | 1,133 | 901 | 441 | 386 | 20 | 282,711 |
| ソンム | 65,669 | 212,857 | 921 | 1,147 | 454 | 320 | 14 | 281,382 |
| マルヌ | 75,311 | 200,616 | 1,126 | 1,913 | 555 | 399 | 23 | 279,943 |
| ソーヌ＝エ＝ロワール | 77,394 | 197,985 | 1,360 | 1,281 | 487 | 358 | 56 | 278,921 |
| ドローム | 74,426 | 195,965 | 1,412 | 1,533 | 503 | 618 | 32 | 274,489 |
| サルト | 72,595 | 190,105 | 1,872 | 1,722 | 362 | 408 | 32 | 267,096 |
| コート＝ドール | 77,980 | 181,190 | 1,280 | 1,850 | 460 | 444 | 35 | 263,239 |
| マンシュ | 56,673 | 186,618 | 1,330 | 1,098 | 403 | 543 | 23 | 246,688 |
| ピレネー＝オリアantal | 72,415 | 166,803 | 764 | 1,262 | 296 | 311 | 17 | 241,868 |
| サヴォワ | 71,702 | 163,966 | 1,199 | 1,437 | 449 | 412 | 51 | 239,216 |
| ドゥー＝セーヴル | 49,238 | 178,356 | 950 | 1,325 | 370 | 467 | 59 | 230,765 |
| ランド | 57,000 | 167,554 | 1,127 | 1,089 | 336 | 261 | 30 | 227,397 |
| ウール＝エ＝ロワール | 57,380 | 166,217 | 1,029 | 1,195 | 390 | 400 | 12 | 226,623 |
| ヴィエンヌ | 52,380 | 156,271 | 1,313 | 1,305 | 311 | 681 | 39 | 212,300 |
| ドルドーニュ | 49,196 | 156,967 | 1,326 | 1,187 | 302 | 315 | 24 | 209,317 |
| タルヌ | 48,298 | 148,447 | 1,112 | 863 | 290 | 314 | 23 | 199,347 |
| ヴォージュ | 49,404 | 142,916 | 1,023 | 626 | 463 | 256 | 19 | 194,707 |
| オート＝ヴィエンヌ | 53,422 | 133,249 | 716 | 1,138 | 266 | 335 | 26 | 189,152 |
| オード | 45,690 | 137,260 | 710 | 841 | 217 | 241 | 11 | 184,970 |
| シャラント | 40,674 | 135,688 | 786 | 942 | 259 | 340 | 14 | 178,703 |
| ロット＝エ＝ガロンヌ | 38,036 | 130,899 | 809 | 857 | 258 | 246 | 24 | 171,129 |
| アリエ | 47,848 | 119,337 | 756 | 652 | 326 | 225 | 16 | 169,160 |
| ヨニス | 41,270 | 124,820 | 927 | 1,001 | 267 | 205 | 19 | 168,509 |

| 県 | ガソリン | ディーゼル | LPG | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|------------------|--------|---------|-------|---------|----------|-------|-----|---------|
| ロワール＝エ＝シェール | 42,887 | 123,207 | 737 | 962 | 251 | 384 | 22 | 168,450 |
| アルデシュ | 45,623 | 119,004 | 935 | 659 | 252 | 339 | 20 | 166,832 |
| シェール | 38,886 | 109,101 | 489 | 815 | 250 | 256 | 57 | 149,854 |
| オーブ | 37,737 | 108,556 | 650 | 775 | 298 | 199 | 12 | 148,227 |
| マイエンヌ | 32,099 | 113,056 | 1,103 | 641 | 245 | 206 | 19 | 147,369 |
| アヴェロン | 30,717 | 112,771 | 609 | 528 | 290 | 175 | 14 | 145,104 |
| ジュラ | 37,333 | 102,692 | 977 | 664 | 314 | 196 | 70 | 142,246 |
| アルデンヌ | 30,993 | 103,419 | 829 | 444 | 258 | 184 | 25 | 136,152 |
| オルヌ | 30,926 | 102,977 | 621 | 786 | 214 | 204 | 15 | 135,743 |
| コレーズ | 33,576 | 94,043 | 661 | 518 | 191 | 187 | 10 | 129,186 |
| オート＝ソーヌ | 29,633 | 95,794 | 477 | 321 | 231 | 125 | 11 | 126,592 |
| オート＝ピレネー | 30,317 | 87,867 | 794 | 606 | 134 | 197 | 17 | 119,932 |
| オート＝ロワール | 28,374 | 87,961 | 735 | 384 | 211 | 148 | 16 | 117,829 |
| アンドル | 23,658 | 81,981 | 485 | 587 | 166 | 146 | 11 | 107,034 |
| ニエーヴル | 27,439 | 73,866 | 475 | 563 | 144 | 99 | 52 | 102,638 |
| ジェール | 19,889 | 80,559 | 456 | 619 | 154 | 152 | 34 | 101,863 |
| オート＝コルス | 34,730 | 62,451 | 269 | 415 | 85 | 58 | 5 | 98,013 |
| ムーズ | 21,124 | 71,446 | 428 | 363 | 173 | 130 | 5 | 93,669 |
| ロト | 21,104 | 68,156 | 546 | 494 | 140 | 154 | 9 | 90,603 |
| コルス＝デュ＝シュド | 36,562 | 51,101 | 291 | 339 | 66 | 85 | 10 | 88,454 |
| アルプ＝ド＝オート＝プロヴァンス | 23,698 | 62,525 | 561 | 581 | 144 | 111 | 8 | 87,628 |
| オート＝マルヌ | 20,410 | 66,116 | 512 | 297 | 146 | 102 | 2 | 87,585 |
| アリエージュ | 16,511 | 59,587 | 506 | 454 | 89 | 104 | 36 | 77,287 |
| オート＝アルプ | 20,718 | 52,648 | 585 | 472 | 118 | 118 | 13 | 74,672 |
| カンタル | 17,446 | 55,084 | 328 | 361 | 99 | 75 | 6 | 73,399 |
| テリトワール＝ド＝ベルフォール | 23,995 | 46,520 | 281 | 226 | 196 | 103 | 5 | 71,326 |
| クルーズ | 12,027 | 45,131 | 269 | 199 | 76 | 52 | 2 | 57,756 |
| ロゼール | 7,567 | 31,593 | 155 | 139 | 74 | 28 | 5 | 39,561 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Parc des véhicules au 1er janvier 2017, 2.P.R.2 - Parc au 1er janvier 2011 à 2017 par département, région, source d'énergie et classe de puissance administrative」より作成。

➤ 次世代自動車の割合

乗用車の保有台数に占める上位下位3県の次世代自動車の割合を以下に示す。最も次世代自動車の普及が進む県は、オー＝ド＝ソーヌ県である。

表 II-15：上位下位3県の保有台数に占める次世代乗用車の割合（2017年）

| 県 | ガソリン HV | ディーゼル HV | 電気自動車 | 合計 |
|------|------------|----------|-------|------|
| 上位3県 | オー＝ド＝ソーヌ | 2.0% | 0.4% | 3.5% |
| | パリ | 1.9% | 0.4% | 2.7% |
| | ヴァル＝ド＝マルヌ | 1.5% | 0.2% | 1.8% |
| 下位3県 | クルーズ | 0.3% | 0.1% | 0.6% |
| | コルス＝デュ＝シュド | 0.4% | 0.1% | 0.6% |
| | オート＝ソーヌ | 0.3% | 0.2% | 0.5% |

(出典)同上

バン・トラック

➤ 保有総台数

2017年における県別・エネルギー種別のバン・トラック保有台数を以下に示す。保有総台数ではローヌ県が最も多く、テリトワール＝ド＝ベルフォール県が最も少ない。

表 II-16：県別・エネルギー種別におけるバン・トラックの保有台数（2017年）

| 県 | ガソリン | ディーゼル | LPG | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|---------------|-------|---------|-------|-------|-----|---------|
| ローヌ | 3,540 | 197,474 | 1,019 | 498 | 483 | 203,014 |
| ブーシュ＝デュ＝ローヌ | 3,492 | 196,425 | 978 | 513 | 560 | 201,968 |
| ノール | 3,398 | 182,176 | 920 | 857 | 580 | 187,931 |
| ジロンド | 2,468 | 161,698 | 1,133 | 524 | 440 | 166,263 |
| セーヌ＝サン＝ドニ | 2,903 | 159,564 | 489 | 703 | 271 | 163,930 |
| ロワール＝アトランティック | 2,675 | 145,311 | 713 | 487 | 324 | 149,510 |
| イゼール | 2,928 | 129,403 | 736 | 446 | 400 | 133,913 |
| セーヌ＝マリタイム | 2,804 | 128,972 | 591 | 509 | 252 | 133,128 |
| オート＝ガロンヌ | 1,671 | 124,014 | 545 | 333 | 251 | 126,814 |
| オー＝ド＝セーヌ | 2,500 | 121,988 | 1,363 | 340 | 322 | 126,513 |
| パリ | 3,956 | 119,923 | 1,304 | 975 | 353 | 126,511 |
| セーヌ＝エ＝マルヌ | 2,524 | 117,620 | 562 | 409 | 315 | 121,430 |
| エロー | 2,029 | 112,227 | 442 | 323 | 185 | 115,206 |
| パ＝ド＝カレー | 2,072 | 109,419 | 370 | 289 | 120 | 112,270 |
| イル＝エ＝ヴァーヌ | 1,752 | 109,454 | 384 | 253 | 129 | 111,972 |
| オワーズ | 1,527 | 108,426 | 124 | 200 | 167 | 110,444 |
| イヴリーヌ | 2,383 | 105,409 | 754 | 351 | 192 | 109,089 |
| エノンヌ | 2,111 | 104,258 | 385 | 458 | 155 | 107,367 |
| ヴァール | 2,655 | 103,758 | 234 | 275 | 193 | 107,115 |
| ヴァール＝ド＝ワーズ | 2,535 | 98,919 | 634 | 375 | 234 | 102,697 |
| フィニステール | 1,829 | 97,814 | 100 | 163 | 50 | 99,956 |
| パ＝ラン | 2,601 | 96,078 | 480 | 220 | 449 | 99,828 |
| アルプ＝マリタイム | 3,061 | 95,099 | 760 | 340 | 207 | 99,467 |
| ヴァール＝ド＝マルヌ | 2,300 | 94,643 | 468 | 431 | 202 | 98,044 |
| オート＝サヴォワ | 2,299 | 84,483 | 302 | 254 | 228 | 87,566 |
| モルビアン | 1,480 | 83,604 | 401 | 155 | 70 | 85,710 |
| メーヌ＝エ＝ロワール | 1,365 | 82,416 | 321 | 232 | 76 | 84,410 |
| ヴァンデ | 1,277 | 82,525 | 154 | 119 | 71 | 84,146 |
| ガール | 1,625 | 81,456 | 143 | 204 | 113 | 83,541 |
| モゼル | 1,955 | 77,892 | 148 | 93 | 147 | 80,235 |
| ロワール | 1,153 | 78,100 | 285 | 118 | 165 | 79,821 |
| マルヌ | 1,617 | 77,325 | 345 | 133 | 128 | 79,548 |
| シャラント＝マリタイム | 1,336 | 76,290 | 194 | 186 | 42 | 78,048 |
| ヴォクリューズ | 1,228 | 74,305 | 365 | 180 | 122 | 76,200 |
| カルヴァドス | 1,257 | 72,693 | 392 | 243 | 135 | 74,720 |
| ピレネー＝アトランティック | 1,172 | 71,785 | 358 | 176 | 52 | 73,543 |
| ロワレ | 1,563 | 70,600 | 471 | 181 | 175 | 72,990 |
| コート＝ダルモール | 1,200 | 70,952 | 83 | 123 | 46 | 72,404 |
| ピュイ＝ド＝ドーム | 1,237 | 67,016 | 277 | 149 | 171 | 68,850 |

| 県 | ガソリン | ディーゼル | LPG | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|---------------|-------|--------|-----|-------|-----|--------|
| ドローム | 1,080 | 65,561 | 111 | 156 | 114 | 67,022 |
| オー＝ラン | 2,530 | 63,729 | 274 | 232 | 256 | 67,021 |
| アン | 1,414 | 63,111 | 181 | 126 | 118 | 64,950 |
| アンドル＝エ＝ロワール | 1,136 | 62,717 | 363 | 181 | 71 | 64,468 |
| ソーヌ＝エ＝ロワール | 1,511 | 61,388 | 97 | 131 | 62 | 63,189 |
| ムルト＝エ＝モゼル | 1,229 | 61,101 | 442 | 157 | 94 | 63,023 |
| ウール | 1,290 | 58,846 | 102 | 161 | 64 | 60,463 |
| コート＝ドール | 1,322 | 58,204 | 396 | 188 | 64 | 60,174 |
| マンシュ | 1,214 | 57,880 | 91 | 104 | 49 | 59,338 |
| サルト | 1,203 | 56,589 | 100 | 174 | 55 | 58,121 |
| ソナム | 1,012 | 56,432 | 254 | 160 | 92 | 57,950 |
| サヴォワ | 1,304 | 55,205 | 107 | 144 | 130 | 56,890 |
| エーヌ | 1,112 | 52,703 | 93 | 100 | 85 | 54,093 |
| ドルドーニュ | 680 | 52,879 | 61 | 124 | 41 | 53,785 |
| ドゥー | 1,239 | 51,391 | 406 | 248 | 135 | 53,419 |
| ドゥー＝セーヴル | 748 | 49,666 | 110 | 105 | 42 | 50,671 |
| ヴィエンヌ | 645 | 48,855 | 326 | 106 | 46 | 49,978 |
| ウール＝エ＝ロワール | 866 | 46,915 | 110 | 76 | 44 | 48,011 |
| ランド | 740 | 46,193 | 68 | 119 | 48 | 47,168 |
| ピレネー＝オリアantal | 990 | 44,714 | 52 | 78 | 141 | 45,975 |
| ロット＝エ＝ガロンヌ | 488 | 44,188 | 853 | 85 | 106 | 45,720 |
| シャラント | 586 | 42,298 | 126 | 71 | 44 | 43,125 |
| タルヌ | 666 | 41,317 | 280 | 86 | 44 | 42,393 |
| ヴォージュ | 1,100 | 39,619 | 55 | 136 | 63 | 40,973 |
| オード | 744 | 39,943 | 66 | 68 | 44 | 40,865 |
| ヨンヌ | 832 | 39,021 | 64 | 150 | 59 | 40,126 |
| アヴェロン | 478 | 38,871 | 41 | 54 | 37 | 39,481 |
| オート＝ヴィエンヌ | 569 | 38,165 | 291 | 67 | 69 | 39,161 |
| ロワール＝エ＝シェール | 770 | 37,350 | 76 | 64 | 37 | 38,297 |
| アルデシュ | 776 | 37,193 | 53 | 86 | 46 | 38,154 |
| オルヌ | 529 | 36,427 | 65 | 67 | 24 | 37,112 |
| アリエ | 619 | 36,144 | 53 | 66 | 33 | 36,915 |
| オーブ | 736 | 34,604 | 94 | 93 | 50 | 35,577 |
| マイエンヌ | 448 | 34,553 | 50 | 103 | 21 | 35,175 |
| シェール | 614 | 32,374 | 58 | 45 | 92 | 33,183 |
| タルヌ＝エ＝ガロンヌ | 359 | 30,997 | 44 | 66 | 133 | 31,599 |
| ジュラ | 775 | 29,741 | 65 | 82 | 21 | 30,684 |
| コレーズ | 470 | 29,490 | 54 | 50 | 31 | 30,095 |
| ジュール | 351 | 27,744 | 35 | 87 | 31 | 28,248 |
| オート＝ロワール | 410 | 27,434 | 32 | 31 | 63 | 27,970 |
| オート＝コルス | 537 | 26,696 | 24 | 40 | 26 | 27,323 |
| アンドル | 485 | 26,592 | 44 | 79 | 22 | 27,222 |
| アルデンヌ | 676 | 25,934 | 20 | 62 | 61 | 26,753 |
| オート＝ソーヌ | 713 | 25,739 | 79 | 54 | 29 | 26,614 |
| コルス＝デュ＝シュド | 564 | 24,835 | 99 | 25 | 39 | 25,562 |
| オート＝ピレネー | 445 | 24,513 | 52 | 58 | 27 | 25,095 |
| ロット | 332 | 23,180 | 22 | 51 | 19 | 23,604 |

| 県 | ガソリン | ディーゼル | LPG | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|------------------|------|--------|-----|-------|-----|--------|
| ニエーヴル | 545 | 22,780 | 34 | 54 | 72 | 23,485 |
| アルプ＝ド＝オート＝プロヴァンス | 418 | 20,886 | 54 | 44 | 39 | 21,441 |
| カンタル | 240 | 20,031 | 30 | 11 | 21 | 20,333 |
| オート＝マルヌ | 521 | 19,452 | 16 | 39 | 28 | 20,056 |
| ムーズ | 486 | 19,267 | 23 | 32 | 20 | 19,828 |
| オート＝アルプ | 308 | 18,779 | 20 | 35 | 23 | 19,165 |
| アリエージュ | 295 | 17,297 | 27 | 64 | 35 | 17,718 |
| クルーズ | 245 | 15,178 | 12 | 21 | 13 | 15,469 |
| ロゼール | 176 | 11,765 | 9 | 22 | 14 | 11,986 |
| テリトワール＝ド＝ベルフォール | 398 | 10,325 | 28 | 23 | 10 | 10,784 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Parc des véhicules au 1er janvier 2017, 5.P.R.3 - Parc au 1er janvier 2010 à 2017 par département, région et source d'énergie」より作成。

➤ 次世代自動車の割合

バン・トラックの保有台数に占める次世代自動車の上位下位 3 県の割合を以下に示す。最も次世代自動車の普及が進む県は、パリ県である。

表 II-17：上位下位 3 県の保有台数に占める次世代バン・トラックの割合（2017 年）

| 県 | | 電気自動車 | その他 | 合計 |
|--------|---------|-------|-------|-------|
| 上位 3 県 | パリ | 0.77% | 0.28% | 1.05% |
| | ノール | 0.46% | 0.31% | 0.76% |
| | オー＝ラン | 0.35% | 0.38% | 0.73% |
| 下位 3 県 | クルーズ | 0.14% | 0.08% | 0.22% |
| | フィニステール | 0.16% | 0.05% | 0.21% |
| | カンタル | 0.05% | 0.10% | 0.16% |

(出典)同上

1.3 新車平均燃費

乗用車

乗用車は、EEA(European Environment Agency)において、2001 年から 2016 年の新車 CO2 排出量が公表されている。2001 年以降、乗用車の新車 CO2 排出量は常に減少傾向にあり、特に、bonus-malus が導入された 2008 年を機に加速していることが読み取れる。

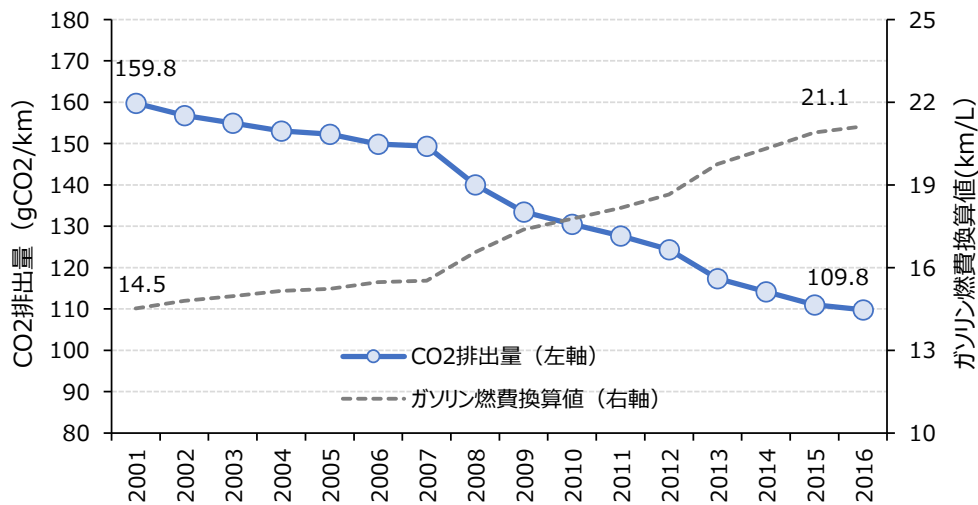


図 II-6 : 乗用車における新車平均 CO2 排出量の推移

(出典)European Environment Agency (2017) 「Monitoring CO2 emissions from new passenger cars and vans in 2016」より作成。

また、環境連帯移行省は、燃料種別・CO2 排出量別の乗用車新車登録台数を公表している。ここでは、ガソリン車、ディーゼル車、ガソリンハイブリッド車、ディーゼルハイブリッド車について、2013 年から 2017 年の CO2 排出量別の乗用車新車登録台数を示す。

➤ ガソリン乗用車

ガソリン乗用車は、2017 年にかけて全体的に新車販売台数が伸びており、特に 101～120gCO2/km 帯域の新車販売台数が伸びている。

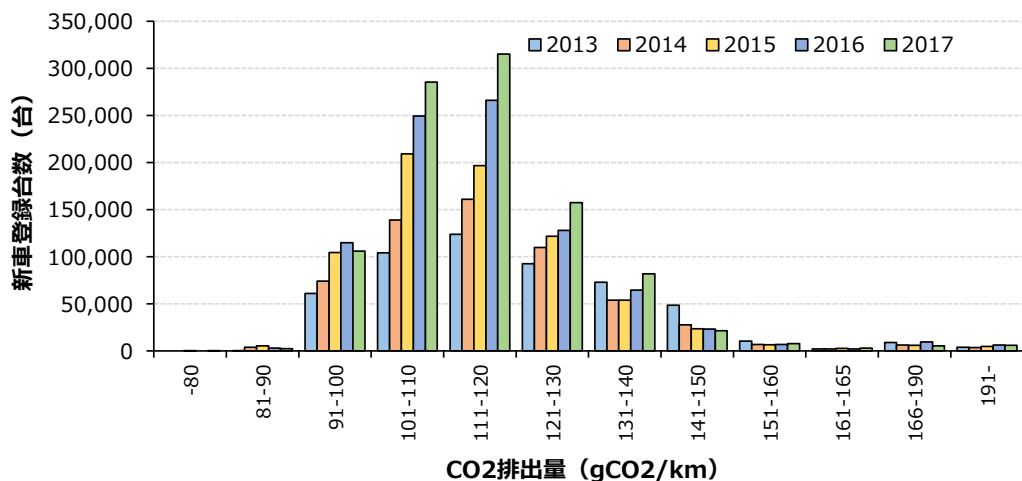


図 II-7 : ガソリン乗用車における平均 CO2 排出量別新車販売台数の推移

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Immatriculations de véhicules neufs et d'occasion en 2017 - 2.I.F.5 Immatriculations de voitures particulières neuves par source d'énergie et classe de CO2 (depuis 2003)」より作成。

➤ ガソリンハイブリッド乗用車

ガソリンハイブリッド乗用車は、2017 年にかけて全体的に新車販売台数が伸びており、特に 100gCO₂/km 以下の新車販売台数が大きく伸びている。

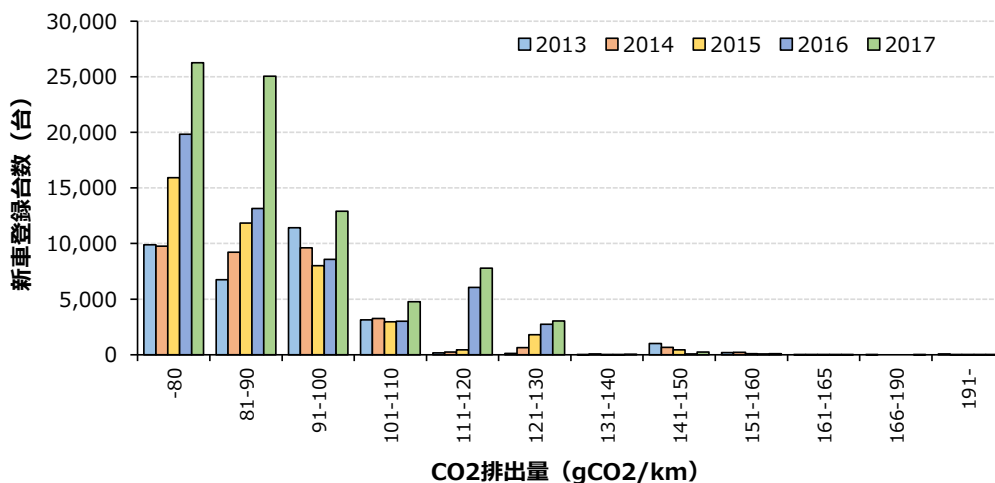


図 II-8 : ガソリンハイブリッド乗用車における平均 CO₂ 排出量別新車販売台数の推移
(出典)同上

➤ ディーゼル乗用車

ディーゼル乗用車は、121gCO₂/km 以上の新車販売台数は 2017 年にかけて減少傾向にあるが、100gCO₂/km 以下の新車販売台数は、依然としてガソリン乗用車を上回っている。

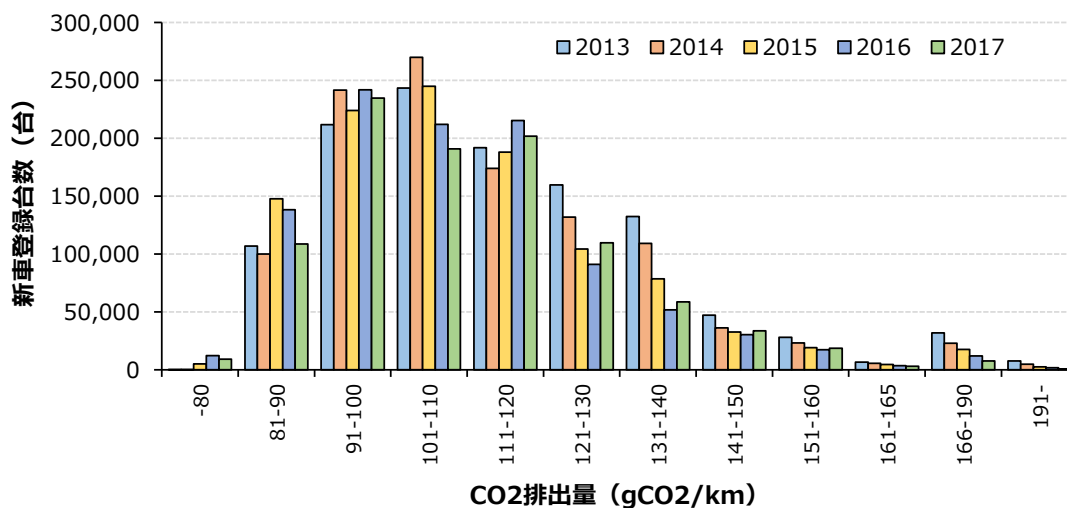


図 II-9 : ディーゼル乗用車における平均 CO₂ 排出量別新車販売台数の推移
(出典)同上

➤ ディーゼルハイブリッド乗用車

ディーゼルハイブリッド乗用車は、どの CO2 排出量帯においても 2017 年にかけて減少傾向にあり、2017 年においては、新車販売台数は約 1,300 台に留まっている。

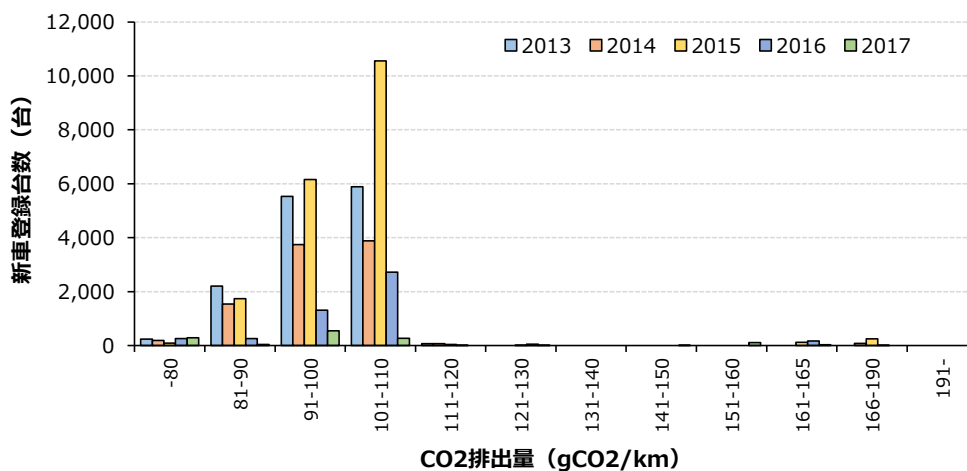


図 II-10 : ディーゼルハイブリッド乗用車における平均 CO2 排出量別新車販売台数の推移

(出典)同上

バン

バンについては、EEA において 2012 年から 2016 年の新車 CO2 排出量が公表されている。バンの新車 CO2 排出量は、概ね横ばい傾向にある。

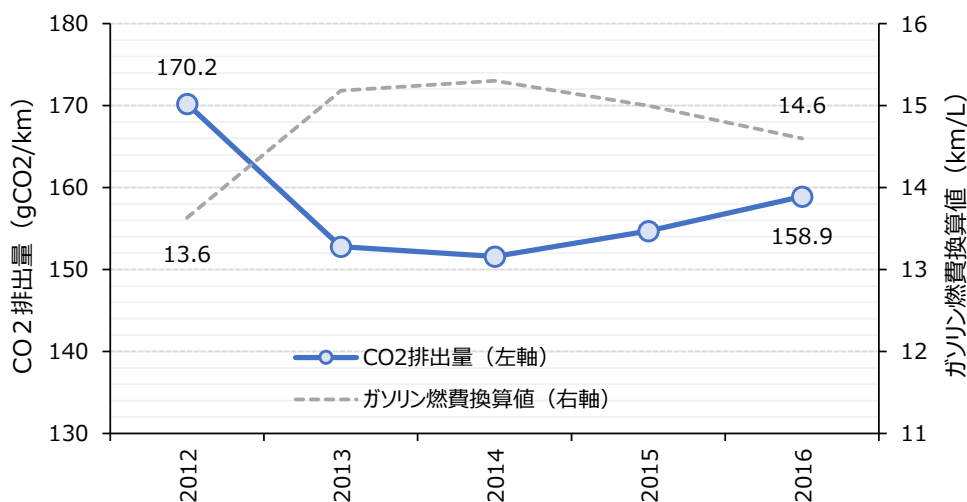


図 II-11 : バンにおける新車平均 CO2 排出量の推移

(出典)European Environment Agency (2017)「Monitoring CO2 emissions from new passenger cars and vans in 2016」より作成。

2. 政策

本節では、次世代自動車の普及に資する施策について整理する。下表に調査対象とする施策を示す。なお、国レベルの補助金制度である bonus-malus に付随するエコロジー・ボーナスやコンバージョン・プレミアムは、Ⅲ. 自動車関連税制において詳述するため、本節ではイル＝ド＝フランス州及びパリ県の補助金制度について調査を行う。

表 II-18 : 調査対象施策

| # | 施策 | 概要 |
|---|--|---|
| 1 | 欧州 CO2 排出規則 | 欧州加盟国における新車乗用車及び商用車の企業別平均 CO2 排出量を目標年までに一定値以下にすることを義務付ける規制的措置。 |
| 2 | 欧州排出ガス規制 | 欧州加盟国におけるガソリン車及びディーゼル車の CO、HC、NO _x 、PM について、一定値以下にすることを義務付ける規制的措置。 |
| 3 | Crit' Air | エンジン、登録年、排ガス量等に応じて 6 段階に分類されたステッカーを車両に貼ることで、車両情報を視認する情報的措置。 |
| 4 | イル＝ド＝フランス州のクリーン車補助金制度 | バン・トラック、タクシー等の商用車を対象に、電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス車等の購入を支援するイル＝ド＝フランス州独自の補助金制度。 |
| 5 | パリ県のモビリティ向け財政支援策 | 電動車全般の購入又はレンタルに対する個人向け、企業向けのパリ県独自の補助金制度。 |
| 6 | C40 Fossil-Fuel-Free Streets Declaration | 都市区域内の交通分野での化石燃料消費削減を目指す、都市レベルのイニシアチブ。パリ県が参画している。 |
| 7 | Electric Vehicles Initiative | 参加国の電気自動車普及政策やベストプラクティス等の情報共有を目的とした国レベルのイニシアチブ。IEA が事務局を務め、フランスが参画している。 |

2.1 欧州 CO2 排出規則

欧州 CO2 排出規則は 2009 年 4 月に成立した新車乗用車の 2015 年目標を皮切りに、バン(商用車)の 2017 年目標及び 2020 年目標、乗用車の 2021 年目標が法律で定められている。2018 年 10 月現在、乗用車、バン(商用車)、重量車の 2025 年目標及び 2030 年目標が欧州委員会から提出されており、欧州議会において議論されている。

表 II-19 : 欧州 CO2 排出規則の経緯

| 年月 | 概要 |
|--------------------------|---|
| 2009 年 4 月 ¹⁹ | 乗用車の CO2 排出目標を定める CO2 排出規則(443/2009/EC)が成立。新車乗用車の企業平均 CO2 排出量を 2015 年までに 130gCO ₂ /km 以下にすることを義務付け。 |
| 2011 年 5 月 ²⁰ | バン(商用車)の CO2 排出目標を定めるための CO2 排出規則改正案(510/2011/EU)が採択。新車商用車の企業平均 CO2 排出量を 2017 年までに 175gCO ₂ /km 以下、2020 年までに 147gCO ₂ /km 以下にすることを義務付け。 |

¹⁹ REGULATION (EC) No 443/2009 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 April 2009

²⁰ REGULATION (EU) No 510/2011 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 11 May 2011

| 年月 | 概要 |
|------------------------|---|
| 2014年3月 ²¹ | 乗用車の2021年CO2排出目標を定めるためのCO2排出規則改正案(331/2014/EU)が採択。新車乗用車の企業平均CO2排出量を2021年までに95gCO2/km以下にすることを義務付け。 |
| 2017年11月 | 欧州委員会が2025年及び2030年における乗用車及びバン(商用車)のCO2排出目標を定めるCO2排出規則改正案(COM/2017/676)を欧州議会に提出。乗用車及びバン(商用車)のいずれも2021年の企業平均CO2排出量比で、2025年までに15%減、2030年までに30%減を目標と設定。 |
| 2018年5月 | 欧州委員会が2025年及び2030年における重量車のCO2排出目標を定めるCO2排出規則改正案(COM/2018/284)を欧州議会に提出。2019年の企業平均CO2排出量比で、2025年までに15%減、2030年までに30%減を目標と設定。 |
| 2018年10月 ²² | 2017年11月に欧州委員会が提出した乗用車及びバン(商用車)に対するCO2排出規則改正案に対し、欧州議会が2025年までに20%減、2030年までに40%減に目標を引上げることがを提言。 |

(出典)各欧州指令より作成。

ICCT(International Council on Clean Transportation)は、各国の乗用車のCO2排出量目標又は燃費目標を、同一の尺度に換算した上で国際比較を行っている。下図に乗用車のCO2排出目標の国際比較を示す。欧州CO2排出規則の目標値は世界で最も厳しい水準となっていることが読み取れる。

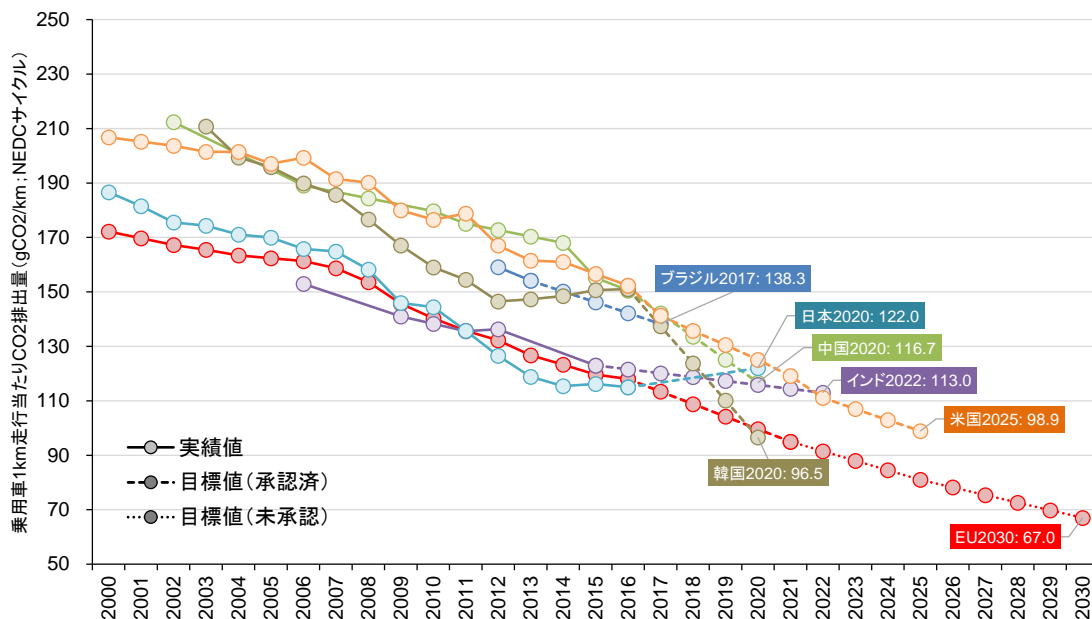


図 II-12 : 乗用車におけるCO2排出量の実績値と目標値の推移

(出典)ICCT「Data for ICCT global fuel efficiency comparison charts - April 2018」より作成。

²¹ REGULATION (EU) No 331/2014 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 11 March 2014

²² 「Parliament pushes for cleaner cars on EU roads by 2030」(欧州議会ウェブサイト) <http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20180925IPR14306/parliament-pushes-for-cleaner-cars-on-eu-roads-by-2030>

また、バン(商用車)についても同一の尺度に換算した上で国際比較を行っている。下図にバン(商用車)のCO2排出目標の国際比較を示す。乗用車と同様、欧州CO2排出規則の目標値は世界で最も厳しい水準となっていることが読み取れる。

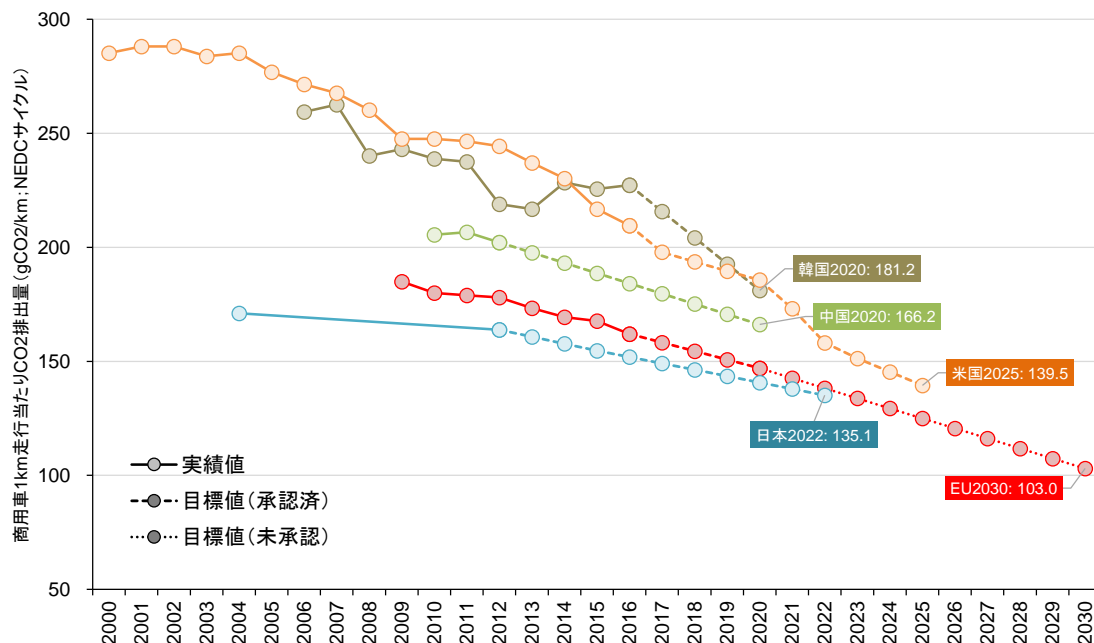


図 II-13 : バン (商用車) における CO2 排出量の実績値と目標値の推移²³

(出典)ICCT「Data for ICCT global fuel efficiency comparison charts - April 2018」より作成。

2.2 欧州排出ガス規制

欧州排出ガス規制は、1991年6月に発効された乗用車に対する一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NOx)、粒子状物質(PM)の基準値を定めるEURO 1から始まり、基準値の強化や規制対象の拡大を経て、2018年10月現在はEURO 6が施行されている。

表 II-20 : 欧州排出ガス規制の経緯

| 発効年月 | 名称 | 概要 |
|-----------------------|--------|---|
| 1991年6月 ²⁴ | EURO 1 | 乗用車に対する大気汚染物質(CO、HC+NOx、PM)の排出基準を定めるための欧州排出ガス基準(91/441/EEC)が成立。その後、1993年6月に、対象をバン(商用車)に拡大する改正案(93/59/EEC)が採択。 |
| 1994年5月 ²⁵ | EURO 2 | 乗用車に対するEURO 1の排出基準を上げるための改正案(94/12/EC)が成立。その後、1996年10月に、対象をバン(商用車)に拡大する改正案(96/69/EC)が採択。 |

²³ ICCT「Chart library: Passenger vehicle fuel economy - Data tables, April 2018」に基づき作成。

²⁴ Council Directive 91/441/EEC of 26 June 1991

²⁵ Directive 94/12/EC of the European Parliament and the Council of 23 March 1994

| 発効年月 | 名称 | 概要 |
|------------------------|--------|---|
| 1998年10月 ²⁶ | EURO 3 | 乗用車及びバン(商用車)に対するEURO 2の排出基準を上げるための改正案(98/69/EC)が成立。2000年以降に適用される基準としてEURO 3を設定。EURO 3からNO _x 単体の基準値、ガソリン車に対しては炭化水素(HC)単体の基準値が設定された。 |
| 1998年10月 ²⁷ | EURO 4 | 98/69/ECにおけるEURO 3の設定と同時に、2005年以降に適用される基準としてEURO 4を設定。その後、EURO 4の基準値を調整する改正案(2002/80/EC)が採択。 |
| 2007年6月 ²⁸ | EURO 5 | 乗用車及びバン(商用車)に対するEURO 4の排出基準を上げるための改正案(715/2007/EC)が成立。EURO 5から、ディーゼル車に対する大気汚染物質の粒子数(PN; Particle number)の基準値、ガソリン車に対する揮発性有機化合物(VOCs)の基準値が設定された。 |
| 2012年5月 ²⁹ | EURO 6 | 乗用車及びバン(商用車)に対するEURO 5の排出基準を上げるための改正案(459/2012/EC)が成立。EURO 6から、ガソリン直噴エンジンのガソリン車に対する大気汚染物質の粒子数の基準値が設定された。 |

(出典)各欧州指令より作成。

乗用車、車両重量 1,305kg未満の商用車(カテゴリ N₁-I)、車両重量 1,305kg以上 1,760kg以下の商用車(カテゴリ N₁-II)、車両重量 1,760kg超(最大 3,500kg)の商用車(カテゴリ N₁-III、カテゴリ N₂)におけるEURO 1からEURO 6までの基準値を下表に示す。

表 II-21 : 乗用車における欧州排出ガス規制の基準値

| 車種 | 規制名 | 規制開始年月 | CO (g/km) | HC (g/km) | NO _x (g/km) | HC+NO _x (g/km) | VOCs (g/km) | PM (g/km) | PN (#/km) |
|--------|---------|---------|--------------|--------------|---------------------------|------------------------------|----------------|----------------------|----------------------|
| ディーゼル | EURO 1 | 1992年7月 | 2.72 | - | - | 0.97 | - | 0.14 | - |
| | EURO 2 | 1996年1月 | 1.00 | - | - | 0.70 | - | 0.08 | - |
| | EURO 3 | 2000年1月 | 0.66 | - | 0.50 | 0.56 | - | 0.05 | - |
| | EURO 4 | 2005年1月 | 0.50 | - | 0.25 | 0.30 | - | 0.025 | - |
| | EURO 5a | 2009年9月 | 0.50 | - | 0.18 | 0.23 | - | 0.005 | - |
| | EURO 5b | 2011年9月 | 0.50 | - | 0.18 | 0.23 | - | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |
| ガソリン | EURO 6 | 2014年9月 | 0.50 | - | 0.08 | 0.17 | - | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |
| | EURO 1 | 1992年7月 | 2.72 | - | - | 0.97 | - | - | - |
| | EURO 2 | 1996年1月 | 2.20 | - | - | 0.50 | - | - | - |
| | EURO 3 | 2000年1月 | 2.30 | 0.20 | 0.15 | - | - | - | - |
| | EURO 4 | 2005年1月 | 1.00 | 0.10 | 0.08 | - | - | - | - |
| | EURO 5 | 2009年9月 | 1.00 | 0.10 | 0.06 | - | 0.068 | 0.005 | - |
| EURO 6 | 2014年9月 | 1.00 | 0.10 | 0.06 | - | 0.068 | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ | |

(出典)各欧州指令より作成。

²⁶ Directive 98/69/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 1998

²⁷ Directive 98/69/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 1998

²⁸ REGULATION (EC) No 715/2007 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 June 2007

²⁹ COMMISSION REGULATION (EU) No 459/2012 of 29 May 2012

表 II-22 : 車両重量 1,305kg 未満の商用車における欧州排出ガス規制の基準値

| 車種 | 規制名 | 規制開始年月 | CO (g/km) | HC (g/km) | NO _x (g/km) | HC+NO _x (g/km) | VOCs (g/km) | PM (g/km) | PN (#/km) |
|-------|---------|-------------|--------------|--------------|---------------------------|------------------------------|----------------|--------------|----------------------|
| ディーゼル | EURO 1 | 1994 年 10 月 | 2.72 | - | - | 0.97 | - | 0.14 | - |
| | EURO 2 | 1998 年 1 月 | 1.00 | - | - | 0.70 | - | 0.08 | - |
| | EURO 3 | 2000 年 1 月 | 0.64 | - | 0.50 | 0.56 | - | 0.05 | - |
| | EURO 4 | 2005 年 1 月 | 0.50 | - | 0.25 | 0.30 | - | 0.025 | - |
| | EURO 5a | 2009 年 9 月 | 0.50 | - | 0.18 | 0.23 | - | 0.005 | - |
| | EURO 5b | 2011 年 9 月 | 0.50 | - | 0.18 | 0.23 | - | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |
| | EURO 6 | 2014 年 9 月 | 0.50 | - | 0.08 | 0.17 | - | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |
| ガソリン | EURO 1 | 1994 年 10 月 | 2.72 | - | - | 0.97 | - | - | - |
| | EURO 2 | 1998 年 1 月 | 2.20 | - | - | 0.50 | - | - | - |
| | EURO 3 | 2000 年 1 月 | 2.30 | 0.20 | 0.15 | - | - | - | - |
| | EURO 4 | 2005 年 1 月 | 1.00 | 0.10 | 0.08 | - | - | - | - |
| | EURO 5 | 2009 年 11 月 | 1.00 | 0.10 | 0.06 | - | 0.068 | 0.005 | - |
| | EURO 6 | 2014 年 9 月 | 1.00 | 0.10 | 0.06 | - | 0.068 | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |

(出典)各欧州指令より作成。

表 II-23 : 車両重量 1,305kg 以上 1,760kg 以下の商用車における欧州排出ガス規制の基準値

| 車種 | 規制名 | 規制開始年月 | CO (g/km) | HC (g/km) | NO _x (g/km) | HC+NO _x (g/km) | VOCs (g/km) | PM (g/km) | PN (#/km) |
|-------|---------|-------------|--------------|--------------|---------------------------|------------------------------|----------------|--------------|----------------------|
| ディーゼル | EURO 1 | 1994 年 10 月 | 5.17 | - | - | 1.40 | - | 0.19 | - |
| | EURO 2 | 1998 年 1 月 | 1.25 | - | - | 1.00 | - | 0.12 | - |
| | EURO 3 | 2001 年 1 月 | 0.80 | - | 0.63 | 0.72 | - | 0.07 | - |
| | EURO 4 | 2006 年 1 月 | 0.63 | - | 0.33 | 0.39 | - | 0.04 | - |
| | EURO 5a | 2010 年 9 月 | 0.63 | - | 0.235 | 0.295 | - | 0.005 | - |
| | EURO 5b | 2011 年 9 月 | 0.63 | - | 0.235 | 0.295 | - | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |
| | EURO 6 | 2015 年 9 月 | 0.63 | - | 0.105 | 0.195 | - | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |
| ガソリン | EURO 1 | 1994 年 10 月 | 5.17 | - | - | 1.40 | - | - | - |
| | EURO 2 | 1998 年 1 月 | 4.00 | - | - | 0.60 | - | - | - |
| | EURO 3 | 2000 年 1 月 | 4.17 | 0.25 | 0.18 | - | - | - | - |
| | EURO 4 | 2005 年 1 月 | 1.81 | 0.13 | 0.10 | - | - | - | - |
| | EURO 5 | 2009 年 11 月 | 1.81 | 0.13 | 0.075 | - | 0.09 | 0.005 | - |
| | EURO 6 | 2014 年 9 月 | 1.81 | 0.13 | 0.075 | - | 0.09 | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |

(出典)各欧州指令より作成。

表 II-24 : 車両重量 1,760kg 超 (最大 3,500kg) の商用車における欧州排出ガス規制の基準値

| 車種 | 規制名 | 規制開始年月 | CO (g/km) | HC (g/km) | NO _x (g/km) | HC+NO _x (g/km) | VOCs (g/km) | PM (g/km) | PN (#/km) |
|-------|---------|-------------|--------------|--------------|---------------------------|------------------------------|----------------|--------------|----------------------|
| ディーゼル | EURO 1 | 1994 年 10 月 | 6.90 | - | - | 1.70 | - | 0.25 | - |
| | EURO 2 | 1998 年 1 月 | 1.50 | - | - | 1.20 | - | 0.17 | - |
| | EURO 3 | 2001 年 1 月 | 0.95 | - | 0.78 | 0.86 | - | 0.10 | - |
| | EURO 4 | 2006 年 1 月 | 0.74 | - | 0.39 | 0.46 | - | 0.06 | - |
| | EURO 5a | 2010 年 9 月 | 0.74 | - | 0.28 | 0.35 | - | 0.005 | - |
| | EURO 5b | 2011 年 9 月 | 0.74 | - | 0.28 | 0.35 | - | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |
| | EURO 6 | 2015 年 9 月 | 0.74 | - | 0.125 | 0.215 | - | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |
| ガソリン | EURO 1 | 1994 年 10 月 | 6.90 | - | - | 1.70 | - | - | - |
| | EURO 2 | 1998 年 1 月 | 5.00 | - | - | 0.70 | - | - | - |
| | EURO 3 | 2000 年 1 月 | 5.22 | 0.29 | 0.21 | - | - | - | - |
| | EURO 4 | 2005 年 1 月 | 2.27 | 0.16 | 0.11 | - | - | - | - |
| | EURO 5 | 2009 年 11 月 | 2.27 | 0.16 | 0.082 | - | 0.108 | 0.005 | - |
| | EURO 6 | 2014 年 9 月 | 2.27 | 0.16 | 0.082 | - | 0.108 | 0.005 | 6 × 10 ¹¹ |

(出典)各欧州指令より作成。

トラック及びバスについては、EURO I～EURO VI(ローマ数字)として、km 当たりではなくエンジンのエネルギー出力量である kWh 当たりで、一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NO_x)、粒子状物質(PM)の基準値が設定されている。基準値を下表に示す。なお、EURO IIIの 2000 年 10 月以降から試験サイクル方式が変更され、それに応じて基準値も見直しがなされている。

表 II-25 : トラック・バスのディーゼルエンジンにおける欧州排出ガス規制の基準値

| 規制名 | 規制開始年月 | CO (g/kWh) | HC (g/kWh) | NO _x (g/kWh) | PM (g/kWh) |
|----------|----------------------------|---------------|---------------|----------------------------|---------------|
| EURO I | 1992 年 10 月(エンジン出力 ≤ 85kW) | 4.5 | 1.1 | 8.0 | 0.612 |
| | 1992 年 10 月(エンジン出力 > 85kW) | 4.5 | 1.1 | 8.0 | 0.36 |
| EURO II | 1996 年 10 月 | 4.0 | 1.1 | 7.0 | 0.25 |
| | 1998 年 10 月 | 4.0 | 1.1 | 7.0 | 0.15 |
| EURO III | 1999 年 10 月 | 1.0 | 0.25 | 2.0 | 0.02 |
| | 2000 年 10 月 | 2.1 | 0.66 | 5.0 | 0.10 |
| EURO IV | 2005 年 10 月 | 1.5 | 0.46 | 3.5 | 0.02 |
| EURO V | 2008 年 10 月 | 1.5 | 0.46 | 2.0 | 0.02 |
| EURO VI | 2013 年 12 月末 | 1.5 | 0.13 | 0.4 | 0.01 |

(出典)各欧州指令より作成。

2.3 Crit' Air

Crit' Air は、車両を登録する際の証明書における燃料種(ガソリン・ディーゼル・電気等)、車両登録年、欧州排ガス規制水準等に応じて 6 つに分類され、該当するステッカーを車両に貼り付けることで車両情報を可視化する施策である。

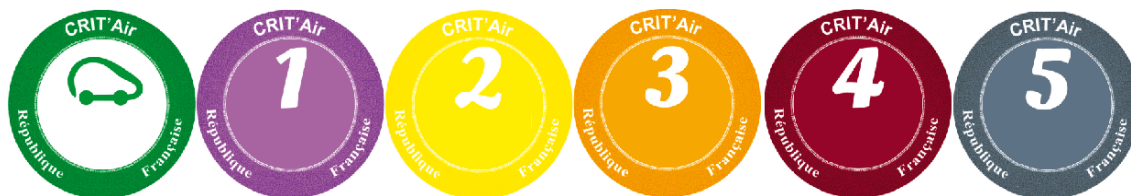


図 II-14 : Crit' Air のステッカー

(出典)Air Quality Certificate Service ウェブページ

対象は二輪車、オートバイ、モペッド、乗用車、軽商用車、重量車とするあらゆる車両となっており、1車両当たり 3.62EUR の登録料を支払うことで Crit' Air の申請を行うことができる。なお、登録料は税金には該当しない。乗用車及び軽商用車、重量車における Crit' Air の分類を下表に示す。

表 II-26 : 乗用車及び軽商用車における Crit' Air の分類

| 色 | カテゴリ | 対象車種 |
|------|------|---|
| 緑 | - | ・ 電気自動車又は燃料電池自動車 |
| 紫 | 1 | ・ プラグインハイブリッド車又はガス自動車 ・ EURO 5 又は EURO 6 に該当し、2011 年以降に登録されたガソリン車 |
| 黄 | 2 | ・ EURO 4 に該当し、2006～2010 年に登録されたガソリン車 ・ EURO 5 又は EURO 6 に該当し、2011 年以降に登録されたディーゼル車 |
| 橙 | 3 | ・ EURO 2 又は EURO 3 に該当し、1997～2005 年に登録されたガソリン車 ・ EURO 4 に該当し、2006～2010 年に登録されたディーゼル車 |
| 赤 | 4 | ・ EURO 3 に該当し、2001～2005 年に登録されたディーゼル車 |
| 灰 | 5 | ・ EURO 2 に該当し、1997～2000 年に登録されたディーゼル車 |
| 該当なし | | ・ 上記以外 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Tableau de classification - voitures particulières」及び「Tableau de classification - utilitaire」より作成。

表 II-27 : 重量車における Crit' Air の分類

| 色 | カテゴリ | 対象車種 |
|---|------|---|
| 緑 | - | ・ 電気自動車又は燃料電池自動車 |
| 紫 | 1 | ・ プラグインハイブリッド車又はガス自動車 ・ EURO VI に該当し、2014 年以降に登録されたガソリン車 |
| 黄 | 2 | ・ EURO V に該当し、2009 年 10 月～2013 年 12 月に登録されたガソリン車 ・ EURO VI に該当し、2014 年以降に登録されたディーゼル車 |

| 色 | カテゴリ | 対象車種 |
|------|------|---|
| 橙 | 3 | ・ EURO III又はEURO IVに該当し、2001年10月～2009年9月に登録されたガソリン車 ・ EURO Vに該当し、2009年10月～2013年12月に登録されたディーゼル車 |
| 赤 | 4 | ・ EURO IVに該当し、2006年10月～2009年9月に登録されたディーゼル車 |
| 灰 | 5 | ・ EURO IIIに該当し、2001年10月～2006年9月に登録されたディーゼル車 |
| 該当なし | | ・ 上記以外 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Tableau de classification - poids lourds」より作成。

Crit'Airの活用方法は地方自治体に裁量があり、県レベルでは、パリ、ストラスブール、グルノーブル、リヨン、トゥールーズで貼り付けが義務付けられ、一部交通ゾーンで一定水準以下の車両の通行を規制する措置を講じている。その他、Crit'Air の水準に応じて駐車料金を変更する措置を講じている地方自治体もあり、より大気汚染の小さい車両の利用を促している。

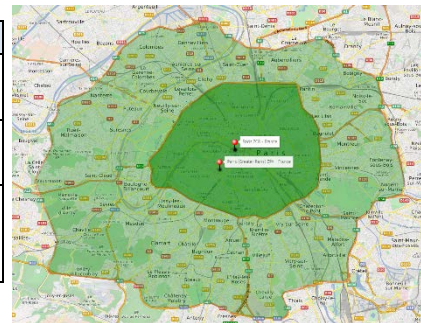
BOX 1 パリ県における Crit'Air の活用例

パリ県では、2015年9月にフランス政府が掲げた「地域大気品質計画(Plan régional de la qualité de l'air)³⁰」の5カ年計画に基づき、パリ県内を通行する車両の制限地区(ZCR; zone à circulation restreinte)の設定やそれに伴う罰金等の制裁措置を講じている。

通行車両の制限

平日午前8時から午後8時までの間、以下の対象車両についてパリ県内の一部の地区(下図の濃緑色部分³¹)の通行を禁じている。

| 年月 | 通行禁止対象車両 |
|--------------|--|
| 2015年 9月 | ・ EURO III以前の重量車及びバス・コーチ |
| 2016年 10月 | ・ EURO 2以前の乗用車及び軽商用車 ・ EURO 基準を満たさない二輪車 |
| 2017年 7月 | ・ EURO 2に該当するディーゼル乗用車及びディーゼル軽商用車 ・ Crit'Airのカテゴリ5に該当する重量車 |



制裁措置

以下の行為に対して罰金を含む制裁措置が講じられることとなっている。

- ・ 通行禁止対象車両でZCR内を通行すること
- ・ Crit'Airのステッカーを貼付していない車両をZCR内に駐車すること
- ・ 車両の特性に対応していないCrit'Airのステッカーを貼付すること

(出典)https://www.paris.fr/stoppollution#le-plan-qualite-de-l-air-les-interdictions-de-circuler-les-derogations_15

³⁰ 「La qualité de l'air」(フランス政府ウェブページ) <https://www.gouvernement.fr/conseil-des-ministres/2015-09-30/la-qualite-de-l-air>

³¹ 「Environmental zone ZCR Paris - France」(Green-zone.eu ウェブページ) <https://www.crit-air.fr/nc/en/information-about-the-critair-vignette/french-environmental-zones-zcr/paris-zone-zcr.html>

2.4 イル=ド=フランス州のクリーン車補助金制度³²

イル=ド=フランス州では、2016年6月に公表したイル=ド=フランス州地域大気品質計画(Changeons d'Air en Île-de-France : Plan régional de la qualité de l'air(2016-2021))の一環として、企業向けのクリーン車の新車中古車購入又はレンタルに対して補助金を交付している。

受益者

クリーン車(電気モーター、天然ガス、水素で駆動する車両)の新車、中古車を購入する又はレンタルする、イル=ド=フランス州に本社を置く個人経営者、タクシー会社、従業員数50人以上の企業。企業については、年間売上高又は貸借対照表上の資産が1千万EUR以下の中小企業が本制度の対象として好ましいとしている。

対象車種と補助金額

対象車種と補助金額を下表に示す。なお、本制度は国レベルのbonus-malusとの併用は可能だが、パリ県などの他の地方政府の補助金制度との併用は認められない。また、bonus-malusと併用する場合、購入金額の70%を上回る額は支給されない。

表 II-28 : イル=ド=フランス州によるクリーン車補助金制度の対象車種と補助金額

| 対象車種 | 補助金額(EUR) |
|--|-----------|
| 電気二輪車、電気三輪車、電気四輪車(バッテリー容量 10kWh 以下) | 1,500 |
| 電気二輪車、電気三輪車、電気四輪車(バッテリー容量 10kWh 超) | 3,000 |
| • 電動軽自動車(電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス車) • 電動タクシー(電気自動車、燃料電池自動車、CNG、PHV) | 6,000 |
| 車両総重量 3.5トン超の電気貨物車、天然ガス貨物車、燃料電池貨物車 | 9,000 |

(出典)イル=ド=フランス州政府ウェブサイト「Accompagnement des professionnels franciliens pour l'acquisition de véhicules propres」より作成。

³² 「Accompagnement des professionnels franciliens pour l'acquisition de véhicules propres」(イル=ド=フランス州政府ウェブサイト) <https://www.iledefrance.fr/aides-services/accompagnement-petites-entreprises-franciliennes-notamment-artisanales-l-acquisition>

2.5 パリ県のモビリティ(移動手段)向け財政支援策³³

パリ県は2017年12月の県評議会において、大気汚染管理の一環として、個人、企業、タクシー業者、マンション管理者を対象としたモビリティに関する財政支援パッケージを打ち出した。財政支援策は25項目にのぼり、2018年1月1日から適用されている。下表に各財政支援の内容を示す。

表 II-29 : パリ県のモビリティ向け財政支援策における対象と補助金額等

| 受益主体 | No. | 補助対象 | 補助金額等 | 上限等 |
|------|-----|--|--|------------------------|
| 個人 | 1 | 電動アシスト自転車の購入費用 | 税抜価格の33% | 400EUR |
| | 2 | 電動アシスト自転車への変換費用 | 変換費用の33% | 400EUR |
| | 3 | 二輪又は三輪カーゴバイクの購入費用 | 税抜価格の33% | 600EUR |
| | 4 | 電動二輪車の購入費用 | 税抜価格の33% | 400EUR |
| | 5 | Crit' Air のカテゴリ4以前のディーゼル車又はガソリン車を廃車した個人 | <ul style="list-style-type: none"> • 鉄道パスポート年間 400EUR • 電動アシスト自転車の購入費 400EUR • カーゴバイクの購入費 600EUR • レンタルサイクルサービス Vélib の年間契約料 | 左記の4つの支援策のうち、最大3つを選択可能 |
| | 6 | レンタルサイクルサービス Vélib の契約料 | 1年分払い戻し | 初回契約時のみ |
| 企業 | 7 | 車両重量1トン未満の電気貨物車、燃料電池貨物車、CNG貨物車の購入費用・レンタル費用 | 1,000EUR | - |
| | 8 | 車両重量3.5トン未満の電気貨物車、燃料電池貨物車、CNG貨物車の購入費用・レンタル費用 | 6,000EUR | - |
| | 9 | 車両重量3.5トン以上の電気貨物車、燃料電池貨物車、CNG貨物車の購入費用・レンタル費用 | 9,000EUR | - |
| | 10 | 電動二輪車の購入費用・レンタル費用 | 税抜価格の33% | 400EUR |
| | 11 | 電動二輪車向けの充電ステーションの建設費用 | 建設費用の50% | 2,000EUR |
| | 12 | 電動アシスト自転車の購入費用・レンタル費用 | 400EUR | - |
| | 13 | 電動カーゴバイク又は電動スクーターの購入費用・レンタル費用 | 1,200EUR | - |
| | 14 | 電動アシスト自転車への変換費用 | 400EUR | - |

³³ 「Lutte contre la pollution : les aides financières à la mobilité」(パリ県政府ウェブページ)
<https://www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/deplacements-et-stationnement/deplacements/lutte-contre-la-pollution-les-aides-a-la-mobilite-5373#pour-les-particuliers.20>

| 受益主体 | No. | 補助対象 | 補助金額等 | 上限等 |
|----------|-----|--|--|-----------------------|
| | 15 | イル＝ド＝フランス州内の旅客輸送向け船舶企業による、内燃機関用の汚染管理システム購入費用及び代替燃料エンジン購入費用 | <ul style="list-style-type: none"> 汚染管理システム購入費:1,200EUR 代替燃料エンジン購入費:9,000EUR | - |
| | 16 | パリ県内における貨物輸送向け船舶企業による、内燃機関用の汚染管理システム購入費用及び代替燃料エンジン購入費用 | <ul style="list-style-type: none"> 汚染管理システム購入費:1,200EUR 代替燃料エンジン購入費:9,000EUR | - |
| | 17 | 電気バス、燃料電池バス、CNGバスの購入費用・レンタル費用 | 9,000EUR | - |
| | 18 | パリ県内の学校職員 50 人以上の学校内を走行する電気バス、燃料電池バス、CNG バスの購入費用・レンタル費用 | 6,000EUR | - |
| タクシー業者 | 19 | ガソリンハイブリッド車の新車購入費用及び中古車購入費用 | <ul style="list-style-type: none"> 新車:4,000EUR 中古車:2,000EUR | - |
| | 20 | 電気自動車又は燃料電池自動車の新車購入費用及び中古車購入費用 | <ul style="list-style-type: none"> 新車:6,000EUR 中古車:3,000EUR | - |
| | 21 | 運転手が居住する共用住宅における電気自動車用充電ステーションの建設費用 | 建設費用の 50% | 4,000EUR |
| | 22 | パリ市内の Belib が運営する充電ステーションの充電費用 | 1 年間無料 | 年間充電回数 200 回 |
| マンション管理者 | 23 | 住宅者向けの電気自動車用充電ステーションの建設費用 | 建設費用の 50% | 4,000EUR |
| | 24 | 共用の電気自動車用充電ステーションの建設費用 | 建設費用の 50% | 4 設備まで、1 設備につき 500EUR |
| | 25 | 安全な駐輪場の建設費用 | 建設費用の 50% | 2,000EUR |

(出典)パリ県政府ウェブページ「Lutte contre la pollution : les aides financières à la mobilité」より作成。

2.6 C40 Fossil-Fuel-Free Streets Declaration³⁴

C40(The Large Cities Climate Leadership Group、世界大都市気候先導グループ)とは、2005 年に当時のロンドン市長によって提唱・創設された都市ネットワークであり、気候変動対策に取り組む大都市で構成される。2018 年 11 月時点で、全世界の 96 都市が加盟し、加盟都市の人口は 7 億人超、経済規模は世界全体の 4 分の 1 を占める。

C40 Fossil-Fuel-Free Streets Declaration は、2017 年 10 月 23 日に 12 都市(ロンドン、パリ、ロサンゼルス、コペンハーゲン、バルセロナ、キト、バンクーバー、メキシコシティ、ミラノ、シアトル、オークランド、ケープタウン)の市長による、都市内の交通分野における化石燃料の削減を目的とした共同宣言であり、2025 年以降はゼロエミッションバスに限り調達を認め、2030 年までに都市内の主要な区域でゼロエミッションを保証することを約束する。

³⁴ 「Fossil Fuel Free Streets Declaration」(C40 ウェブページ) <https://www.c40.org/other/fossil-fuel-free-streets-declaration>

C40 Fossil-Fuel-Free Streets Declaration は、2018 年 11 月時点で 26 都市が署名し、各都市の目標達成に向けた取組みを公表している。また、各都市は 2 年置きにこれらの取組みの進捗状況を公表することが要請される。下表に、パリ県が掲げる取組みをまとめる。

表 II-30 : C40 Fossil-Fuel-Free Streets Declaration で掲げるパリ県の取組み

| コミットメント項目 | コミットメントに対するアクション |
|---|--|
| Fossil-Fuel-Free Streets の主要なコミットメントに対するアクション | |
| 2025 年以降はゼロエミッションバスに限り調達を認める | 2014 年以降、ディーゼルバスの購入は無く、ハイブリッドバス、天然ガスバス、電気バスのみ購入となっている。RATP(パリ交通公団)は、「2025 年に全車両ゼロエミッション」の目標達成に関する計画を立てている。 |
| 2030 年までに都市内の主要な区域でゼロエミッションを保証する | 2017 年 1 月に低排出区域(Low Emission Zone)を設定しており、この区域には 1 年又は 1 年半毎に最も古い車両に対する通行制限を講じている。 |
| その他の支援的なアクション | |
| 市民に優しい計画策定を通じて都市を変革する | <ul style="list-style-type: none"> セーヌ川沿いの道路の歩行者専用化 歩行者や自転車利用者向けの公共空間の再調整を目的とした、複数のパリ県内の広場をリニューアルするプロジェクトの実施 |
| 徒歩、自転車、公共交通機関、全ての市民がアクセス可能な共同輸送機関の利用率を向上させる | サイクリングレーンを 1,000km 以上に倍増することにより、自転車利用のモーダルシェアを拡大することを目的とした「Cycling Plan」を導入している。 |
| 道路上の汚染車両数を減少させ、化石燃料由来の車両から移行する | 2017 年 1 月に低排出区域(Low Emission Zone)を設定しており、この区域には 1 年又は 1 年半毎に最も古い車両に対する通行制限を講じている。また、EURO1 及び EURO2 の車両は、平日午前 8 時から午後 8 時までのパリ県内の通行を禁止している。 |
| 可能な限り早く、地域内の全車両についてゼロエミッション車を調達する事例を先導する | 2014 年以降、都市内で購入されたディーゼル車はない。2020 年には全車両にディーゼル車はなくなるだろう。 |
| サプライヤー、車両事業者、企業と協力し、ゼロエミッション車への移行を加速させ、地域内の走行距離を削減する | 電気自動車 100 台の商用車向け公共カーシェアリングサービス「Utilib'」を設立した。2020 年にディーゼル車によらない走行を達成するために、あらゆる貨物運送業者と協力する。 |
| コミットメントを促進する利用可能な財源の具体例 | |
| サイクリング、スピード低下、低排出区域の発展、Autolib や Vélib 等の開発など、大気汚染防止計画と関連した 2014~2020 年の全ての措置の財源として 16 億 EUR を約束する。この財源には、公共交通機関の開発にかかる財源を含まない。 | |

(出典)C40「Fossil-Fuel-Free Streets Declaration - Planned Actions to Deliver Commitments(2018 年 9 月 25 日時点)」より作成。

2.7 Electric Vehicles Initiative³⁵

Electric Vehicles Initiative (EVI)とは、2010年7月に開催されたクリーンエネルギー大臣会合において立ち上げられた、電気自動車の導入と普及促進を目的としたイニシアチブである。国際エネルギー機関(IEA)が事務局を務め、フランスをはじめ、カナダ、チリ、中国、フィンランド、ドイツ、インド、日本、メキシコ、オランダ、ノルウェー、スウェーデン、英国、米国の計14カ国が参画する。

2016年11月には、本イニシアチブを通じて、カナダ、中国、フランス、日本、ノルウェー、スウェーデン、英国、米国の8カ国が電気自動車の普及拡大を推進するための共同宣言に署名し、それ以降も、世界全体の電気自動車の現況や見通しに関するレポート(Global EV Outlook)や個別地域を対象とした施策及びベストプラクティス集を公表するなどの活動を行っている。

また、本イニシアチブにおいて、2030年に電気自動車の新車販売シェア30%を目指す「EV30 @30 Campaign³⁶」と称する取組みが2017年7月に立ち上がっており、フランス、カナダ、中国、フィンランド、インド、メキシコ、ノルウェー、スウェーデンの8カ国が署名している。

³⁵ 「Electric Vehicles Initiative」(Electric Vehicles Initiative ウェブページ) <http://cleanenergyministerial.org/initiative-clean-energy-ministerial/electric-vehicles-initiative>

³⁶ 「EV 30@30」(Electric Vehicles Initiative ウェブページ) <http://cleanenergyministerial.org/campaign-clean-energy-ministerial/ev3030-campaign>

3. 2040 年内燃機関自動車禁止方針（フランス気候計画における自動車関連の言及）

3.1 具体的内容

フランス気候計画における“APPROACH 4. MAKING CLEAN TRANSPORT ACCESSIBLE TO ALL, AND DEVELOPING INNOVATION”の自動車関連の言及を以下に示す。

- 自動車部門は、温室効果ガス及び大気汚染物質の最大排出源の一つである。フランス政府は、この5年間にわたってガソリンとディーゼルの税制統合を保証することで、エコロジカルな移行政策に一貫した選択肢を提供する。
- 古い車を所有する低所得者層への影響を減らすため、**Crit' Air 基準を満たさない車両から低公害・低燃費の新車や中古車に買い替えるための移行ボーナス**を検討する。この措置は、自動車部門の排出削減や電気自動車の購入促進が実証されている **bonus-malus に統合される**。
- フランス政府は、代替燃料（電気、天然ガス／バイオガス、水素）の開発を支援する。投資計画において、**持続可能なモビリティ基金が創設**され、インフラの再構築と革新的な取り組みの発展を支援する。天然ガス重量車の取得は、税制を通じて促進される。
- フランス政府は、**欧州規模での野心的な EURO 7 基準の提案**及び **2040 年までに温室効果ガスを排出する車両の販売終了**のイニシアチブを取る。欧州・国際レベルでこの立場を取り、この目標を促進するための国々（オランダやインドなど）を集約する。
- 技術以外にも、2017 年後半に立ち上げる**モビリティに関する議会**において、特に道路利用料金の導入や輸送手段へのアクセス、物流セクターの再始動、ソフトモビリティやカープーリングの発展、都市部の交通等に関連する法律の準備に取り組む。移動性に乏しい海外の地域は特に注意を払う。

3.2 進捗状況

上記のうち、2019 年 1 月時点で明確に施策に反映された項目について詳述する。

ガソリンとディーゼルの税制統合

石油製品内国消費税（TICPE）におけるディーゼルとガソリンの税率について、2022 年までにディーゼルがガソリンの税率を上回るように設定することで、税率格差を是正する予定となっていた。しかしながら、2018 年 11 月に起こった燃料税引き上げに対するデモを受け、2019 年以降の税率の引き上げは白紙となり、今後の見通しは立っていない。

表 II-31：TICPE におけるガソリン及びディーゼルの基本税率（2018～2022 年）

| 燃料種 | 単位 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---------------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| レギュラーガソリン／SP 95-E10 | EUR/100L | 66.29 | 68.67 | 71.05 | 73.43 | 75.80 |
| ハイオクガソリン／SP 95-E5 | EUR/100L | 68.29 | 70.67 | 73.05 | 75.43 | 77.80 |
| ディーゼル | EUR/100L | 59.40 | 64.76 | 70.12 | 75.47 | 78.23 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Fiscalité des énergies」より作成。

Crit'Air 基準を満たさない車両から低公害・低燃費車に買い替えるための移行ボーナス

2018 年 1 月より、bonus-malus に統合される形で、コンバージョンプレミアム(prime à la conversion)として、追加的なスクラップインセンティブを導入している。対象となる廃車の車種は課税世帯・非課税世帯に応じて異なる。廃車対象車種及び補助金額を下表に示す。

表 II-32 : コンバージョンプレミアムの対象となる廃車の車種

| 対象世帯 | 対象車種 |
|---------------------------|---|
| 課税世帯 | <ul style="list-style-type: none"> • 2001 年以前に登録されたディーゼル車 • 1997 年以前に登録されたガソリン車 |
| 非課税世帯 (課税所得が一定額を下回る世帯) | <ul style="list-style-type: none"> • 2006 年以前に登録されたディーゼル車 • 1997 年以前に登録されたガソリン車 |

(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「bonus-malus écologique, prime à la conversion et bonus vélo」より作成。

表 II-33 : コンバージョンプレミアムの補助金額

| 対象車種 | 世帯区分 | 補助金額(EUR) |
|---|-------|-----------|
| 新車電気自動車 | — | 2,500 |
| 130gCO ₂ /km 未満かつ Crit' air のレベル1または2を 満たす内燃機関自動車・中古電気自動車 | 課税世帯 | 1,000 |
| | 非課税世帯 | 2,000 |
| 電気二輪車・電気三輪車 | 課税世帯 | 100 |
| | 非課税世帯 | 1,100 |

(出典)同上

持続可能なモビリティ基金の創設³⁷

持続可能なモビリティ基金は、未来投資プログラム PIA (Programme d'Investissements d'Avenir) の 1 つに位置づけられ、地方自治体による 20,000 スポット以上の充電設備設置プロジェクトに対して合計 6,100 万 EUR の助成が行われている。

³⁷ 「Le développement des infrastructures de recharge」(Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ) <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/developpement-des-vehicules-propres#e2>

4. 次世代自動車普及施策に対する各ステークホルダーの意見

4.1 フランス気候計画に対する各ステークホルダーの意見

現地ヒアリングで得られた、フランス気候計画に対する政府機関、地方自治体、産業界、学識者、国際機関の意見を下表に示す。

表 II-34 : フランス気候計画に対するステークホルダーの意見

| ステークホルダー | 意見 | | | | |
|----------|---|--------|---|---------|--|
| 政府機関 | <ul style="list-style-type: none"> 2040年の内燃機関自動車禁止に向けた主な課題として、1つは未だ高価な電気自動車に買い替えを促すための社会的な受容性、もう1つは充電インフラの整備と捉えている。電気自動車の買い替えを促すには、まだ補助金が必要である。 2022年の充電設備の設置目標を掲げている。現時点では約2万の充電スポットが設置済みだが、10台に対して1つの充電スポットが必要と言われており、2022年までに電気自動車を100万台普及させるとなると、現時点では足りないと認識している。 ユロ前大臣の辞任は政治的な影響はあるだろうが、政府機関が今取り組んでいることは以前の政権や大臣から変わっていないため、ユロ前大臣が辞任したことで政策の方向性が大きく変わるということは無いと考えている。 | | | | |
| 地方自治体 | <ul style="list-style-type: none"> 燃料税に対する引下げデモが行われているように、特にディーゼルに対する燃料税の税率が上がっており、貧困層に大きな影響を与えている。 電気自動車の普及において、国のbonus-malusの補助金では不足している。ディーゼル車と比較して電気自動車は高価であり、6,000EURの補助金では低所得層は購入できない。 電気自動車が増えることで、電力需要が上昇するが、原発の発電容量にも限界がある。電力需要の増加にどう対処するかが決まっていない。 都市部には自動車以外の交通手段が豊富にあり、インフラや公共設備が充実し、企業も多く立地しており、財源もある。一方で、地方部はインフラや公共設備が不十分で、移動手段は自動車に頼らざるを得ない。このような状況は是正すべきである。 | | | | |
| 産業界 | <table border="1"> <tr> <td>部品メーカー</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 内燃機関を用いるバイオ燃料やCNG、合成燃料の開発や普及も進められており、LCA(ライフサイクルアセスメント)の観点では、これらも有用な手段の一つとなる。 2022年に公共充電設備を10万機導入する目標は現実的でない。相当な投資と電力網の補強が必要となる。また、充電設備の費用は、地方政府の財政状況に依存する。 特に電気自動車が必要となる都市部では、集合住宅に住む傾向があり、駐車・充電スペースが乏しい。更に、充電には8時間かかり、渋滞とは別のストレスが生じる。 </td> </tr> <tr> <td>完成車メーカー</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ガソリンとディーゼル車の販売禁止の目標については、実現可能とは考えていない。法的拘束力はない。 100%脱炭素な液体燃料は利用可能であり、バイオ燃料や次世代バイオ燃料、E-fuelがそれにあたるが、それらを無視して内燃機関自動車の販売禁止を決めることはナンセンスである。 欧州の電力網では、2040年までに100%脱炭素な電気を供給することはほぼ不可能である。再エネが果たして火力発電や原発を補えるのか疑問。その上で、電気自動車100%を推進する理由はわからない。 </td> </tr> </table> | 部品メーカー | <ul style="list-style-type: none"> 内燃機関を用いるバイオ燃料やCNG、合成燃料の開発や普及も進められており、LCA(ライフサイクルアセスメント)の観点では、これらも有用な手段の一つとなる。 2022年に公共充電設備を10万機導入する目標は現実的でない。相当な投資と電力網の補強が必要となる。また、充電設備の費用は、地方政府の財政状況に依存する。 特に電気自動車が必要となる都市部では、集合住宅に住む傾向があり、駐車・充電スペースが乏しい。更に、充電には8時間かかり、渋滞とは別のストレスが生じる。 | 完成車メーカー | <ul style="list-style-type: none"> ガソリンとディーゼル車の販売禁止の目標については、実現可能とは考えていない。法的拘束力はない。 100%脱炭素な液体燃料は利用可能であり、バイオ燃料や次世代バイオ燃料、E-fuelがそれにあたるが、それらを無視して内燃機関自動車の販売禁止を決めることはナンセンスである。 欧州の電力網では、2040年までに100%脱炭素な電気を供給することはほぼ不可能である。再エネが果たして火力発電や原発を補えるのか疑問。その上で、電気自動車100%を推進する理由はわからない。 |
| 部品メーカー | <ul style="list-style-type: none"> 内燃機関を用いるバイオ燃料やCNG、合成燃料の開発や普及も進められており、LCA(ライフサイクルアセスメント)の観点では、これらも有用な手段の一つとなる。 2022年に公共充電設備を10万機導入する目標は現実的でない。相当な投資と電力網の補強が必要となる。また、充電設備の費用は、地方政府の財政状況に依存する。 特に電気自動車が必要となる都市部では、集合住宅に住む傾向があり、駐車・充電スペースが乏しい。更に、充電には8時間かかり、渋滞とは別のストレスが生じる。 | | | | |
| 完成車メーカー | <ul style="list-style-type: none"> ガソリンとディーゼル車の販売禁止の目標については、実現可能とは考えていない。法的拘束力はない。 100%脱炭素な液体燃料は利用可能であり、バイオ燃料や次世代バイオ燃料、E-fuelがそれにあたるが、それらを無視して内燃機関自動車の販売禁止を決めることはナンセンスである。 欧州の電力網では、2040年までに100%脱炭素な電気を供給することはほぼ不可能である。再エネが果たして火力発電や原発を補えるのか疑問。その上で、電気自動車100%を推進する理由はわからない。 | | | | |
| 学識者／国際機関 | <ul style="list-style-type: none"> フランスでは、長期的な目標を議論する前に、とても野心的な目標を設定し、アナウンスする傾向にあり、掲げられた目標が達成されるかはわからない。 多くの国が内燃機関自動車の販売禁止を発表しているが、重要な点はそれらはすべて法的拘束力を持たない点である。また、禁止しているのは販売であり、2040年より前に販売されたガソリン車やディーゼル車は引き続き走り続ける。但し、パリは市内での走行を禁止しているので、少し事情が異なるが、こちらも法的拘束力はない。 | | | | |

| ステークホルダ | 意見 |
|---------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> EVの充電ポイントの整備とグリッドの整備が不可欠である。EVを買う人は富裕層であるため、EVへの補助金はそれほど重要ではない。現在の補助金レベルはガソリンやディーゼル車を代替するには不十分。明らかに不足しているのはインフラの整備である。 |

(出典)現地ヒアリングに基づき作成。

4.2 地方自治体や産業界の対応

地方自治体の対応例としては、パリ県が2024年までにディーゼル車に対する県内の通行を禁止し、2030年までにガソリン車に対する県内の通行を禁止する、国よりも先んじた方向性を打ち出している³⁸。また、産業界の対応例としては、上述のパリ県による内燃機関自動車通行禁止のアナウンスを受け、PSAグループが「FREE2MOVE³⁹」という電気自動車24時間利用可能なカーシェアリングサービスを2018年12月3日から開始している。その他、現地ヒアリングで得られた地方自治体及び産業界の対応方針を下表に示す。

表 II-35：地方自治体や産業界のフランス気候計画への対応方針

| ステークホルダ | 対応方針 | |
|---------|--|--|
| 地方自治体 | <ul style="list-style-type: none"> イル＝ド＝フランス州の都市計画マスタープランでは、州の交通需要が年率7%増加すると見込む一方で、パリ県は内燃機関自動車の通行禁止を独自に実施しようとしている。 フランスの地方自治制度は非常に複雑で、州と県は独立関係にあるため、他の地方自治体が実施していることの把握や関与が困難である。これは重要な問題である。 イル＝ド＝フランス州が行っているクリーン車補助金は独自の判断で行っており、bonus-malusなどの国の政策や方向性に沿う形で実施するものではない。 | |
| 産業界 | 部品メーカー | <ul style="list-style-type: none"> 技術的中立性(Technology neutrality)の観点が重要。都市と地方では用途や1日の走行距離に応じて電気自動車やプラグインハイブリッド車だけでなく内燃機関自動車も適切な場合もある。サプライヤとしては、あらゆるエンジン・モータ技術を提供しなければならない。 |
| | 完成車メーカー | <ul style="list-style-type: none"> 新たなビジネスとして、パリ県内で誰もが使用可能な電気自動車を500台導入し、人々がアプリで使いたいときに使えて、使う分だけお金を払う仕組みの検討を進めている。今後も台数を増やす予定である。 |

(出典)現地ヒアリングに基づき作成。

³⁸ 「Fin du diesel et de l'essence : ce que Paris propose」(パリ県政府ウェブページ) <https://www.paris.fr/actualites/la-ville-de-paris-reagit-a-l-annonce-de-la-fin-des-vehicules-diesel-et-essence-5178>

³⁹ 「FREE2MOVE Car Shares in Paris!」(PSAGroupe ウェブページ) <https://www.groupe-psa.com/en/newsroom/brand/free2move-autopartage-a-paris/>

III. 自動車関連税

本章では、フランスの自動車関連税の概要について整理する。調査対象とする税目を下表に示す。なお、付加価値税は利用段階の燃料にも課税されるが、概要の整理においては取得段階で併せて扱うこととする。また、2013年10月に導入が無期限延期となっている重量貨物車に対する走行課徴金(écotaxe)については、導入から無期限延期に至った経緯などを中心にまとめる。

税率、税額、補助金額はすべて2018年時点の値を掲載。

表 III-1 : 調査対象とする税目

| 段階 | 税目 | フランス語 |
|------|-----------|---|
| 取得段階 | 自動車登録税 | Taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules (carte grise) |
| | 職業訓練税 | Taxe destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers |
| | ボーナス・マルス | bonus-malus |
| | 付加価値税 | Taxe sur la valeur ajoutée |
| 保有段階 | 社有自動車税 | Taxe sur les véhicules des sociétés (TVS) |
| | 汚染車税 | Malus applicable aux voitures particulières les plus polluantes |
| | 車軸税 | Taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR) |
| 利用段階 | 石油製品内国消費税 | Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) |
| | 電力最終消費内国税 | Taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE) |
| | 電力最終消費税 | Taxe sur la consommation finale d'électricité (TCFE) |
| | エコタックス | écotaxe |

1. 取得段階の課税

1.1 自動車登録税 (Carte grise)

| | |
|--------------------|--|
| 導入年 | 1988年 |
| 課税主体 ⁴⁰ | <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用車の場合:所有者の自宅がある州 ・ 商用車の場合:車両が配置される事業者がある州 |
| 課税客体 | あらゆる車両の登録 |
| 納税義務者 | 車両を保有する個人・法人 |

⁴⁰ Code général des impôts Article 1599 quindecies (一般税法典 第1599 quindecies 条)

| 納税時期 | 車両の登録時 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|---|---|------------|-----------------|----|------------------|----|--------|----|-----------------|------|-----|----|---------------|-------|------------------------|-------|---------------|----|--------------------|------|------------------|----|-----------|-------|-------------|----|---------|----|--------|----|-------------|----|----------------------|------|--------|----|--------|------|-------|----|---------|----|------|----|
| 納税方法 ⁴¹ | 電子小切手またはクレジットカードによる支払い | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税標準 ⁴² | 課税馬力(CV) ・ 課税馬力=1kmあたりCO2排出量÷45+(馬力(kW)÷40) ^{1/6} | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | <p>・ 地方税</p> <p>課税馬力あたりの税率は州の評議会によって決定され、それに車種別係数を乗じた値が課税額となる。州別の課税馬力あたり税率を以下に、車種別係数を下段の表に示す。車種別係数は州ごとに変更することはできない⁴³。</p> <p style="text-align: center;">表：自動車登録税（地方税分）の州別税率</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">州</th> <th style="text-align: right;">税率(EUR/CV)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>オーヴェルニュ=ローヌ=アルプ</td><td style="text-align: right;">43</td></tr> <tr><td>ブルゴーニュ=フランシュ=コンテ</td><td style="text-align: right;">51</td></tr> <tr><td>ブルターニュ</td><td style="text-align: right;">51</td></tr> <tr><td>サントル=ヴァル・ド・ロワール</td><td style="text-align: right;">49.8</td></tr> <tr><td>コルス</td><td style="text-align: right;">27</td></tr> <tr><td>アルザス(グラン・テスト)</td><td style="text-align: right;">40.16</td></tr> <tr><td>シャンパーニュ=アルデンヌ(グラン・テスト)</td><td style="text-align: right;">39.66</td></tr> <tr><td>ロレーヌ(グラン・テスト)</td><td style="text-align: right;">43</td></tr> <tr><td>ノールパドカレ(オー=ド=フランス)</td><td style="text-align: right;">40.2</td></tr> <tr><td>ピカルディ(オー=ド=フランス)</td><td style="text-align: right;">33</td></tr> <tr><td>イル=ド=フランス</td><td style="text-align: right;">46.15</td></tr> <tr><td>ヌーヴェル=アキテーヌ</td><td style="text-align: right;">41</td></tr> <tr><td>ノルマンディー</td><td style="text-align: right;">35</td></tr> <tr><td>オクシタニー</td><td style="text-align: right;">44</td></tr> <tr><td>ペイ・ド・ラ・ロワール</td><td style="text-align: right;">48</td></tr> <tr><td>プロヴァンス=アルプ=コート・ダジュール</td><td style="text-align: right;">51.2</td></tr> <tr><td>グアドループ</td><td style="text-align: right;">41</td></tr> <tr><td>ギューヤンヌ</td><td style="text-align: right;">42.5</td></tr> <tr><td>レユニオン</td><td style="text-align: right;">51</td></tr> <tr><td>マルティニーク</td><td style="text-align: right;">30</td></tr> <tr><td>マヨット</td><td style="text-align: right;">30</td></tr> </tbody> </table> | 州 | 税率(EUR/CV) | オーヴェルニュ=ローヌ=アルプ | 43 | ブルゴーニュ=フランシュ=コンテ | 51 | ブルターニュ | 51 | サントル=ヴァル・ド・ロワール | 49.8 | コルス | 27 | アルザス(グラン・テスト) | 40.16 | シャンパーニュ=アルデンヌ(グラン・テスト) | 39.66 | ロレーヌ(グラン・テスト) | 43 | ノールパドカレ(オー=ド=フランス) | 40.2 | ピカルディ(オー=ド=フランス) | 33 | イル=ド=フランス | 46.15 | ヌーヴェル=アキテーヌ | 41 | ノルマンディー | 35 | オクシタニー | 44 | ペイ・ド・ラ・ロワール | 48 | プロヴァンス=アルプ=コート・ダジュール | 51.2 | グアドループ | 41 | ギューヤンヌ | 42.5 | レユニオン | 51 | マルティニーク | 30 | マヨット | 30 |
| 州 | 税率(EUR/CV) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| オーヴェルニュ=ローヌ=アルプ | 43 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ブルゴーニュ=フランシュ=コンテ | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ブルターニュ | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| サントル=ヴァル・ド・ロワール | 49.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コルス | 27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アルザス(グラン・テスト) | 40.16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| シャンパーニュ=アルデンヌ(グラン・テスト) | 39.66 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ロレーヌ(グラン・テスト) | 43 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ノールパドカレ(オー=ド=フランス) | 40.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ピカルディ(オー=ド=フランス) | 33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| イル=ド=フランス | 46.15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ヌーヴェル=アキテーヌ | 41 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ノルマンディー | 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| オクシタニー | 44 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ペイ・ド・ラ・ロワール | 48 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| プロヴァンス=アルプ=コート・ダジュール | 51.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| グアドループ | 41 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ギューヤンヌ | 42.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| レユニオン | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| マルティニーク | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| マヨット | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁴¹ Code général des impôts Annexe 3, Article 313 BE (一般税法典附則3 第313 BE条)

⁴² Code général des impôts Article 1599 sexdecies (一般税法典 第1599 sexdecies条)

⁴³ Code général des impôts Article 1599 novodecies (一般税法典 第1599 novodecies条)

| 税率／ 税額表 | 表：自動車登録税（地方税）の車種別係数 | | | | | | | | | | | |
|--|---|-----------|-----------|---------|------|---|-------|-----|-------|-----|-------|-------|
| | 車種 | 車齢 | 係数 | | | | | | | | | |
| 総車両重量 3.5 トン未満の自家用車、三輪車、ライトバン | 10 年未満 | 1.0 | | | | | | | | | | |
| | 10 年以上 | 0.5 | | | | | | | | | | |
| 125cc 以上の二輪車 | 10 年未満 | 0.5 | | | | | | | | | | |
| | 10 年以上 | 0.25 | | | | | | | | | | |
| 125cc 未満の二輪車 | 10 年未満 | 0.5 | | | | | | | | | | |
| | 10 年以上 | 0.25 | | | | | | | | | | |
| モペッド(例えば 50cc のスクーター) | — | 0 | | | | | | | | | | |
| 車両総重量 3.5 トン以上の車両 | 10 年未満 | 0.5 | | | | | | | | | | |
| | 10 年以上 | 0.25 | | | | | | | | | | |
| トラクター・トラック | 10 年未満 | 0.5 | | | | | | | | | | |
| | 10 年以上 | 0.25 | | | | | | | | | | |
| 農業用車両 | — | 1.5 | | | | | | | | | | |
| トレーラー・セミトレーラー | — | 1.5 | | | | | | | | | | |
| W garage Certificate | 自動車専門家により設定 | 2.0 | | | | | | | | | | |
| <p>・ 中古乗用車追加税 ⁴⁴</p> <p>中古で所有者が再登録される乗用車は、課税馬力に応じて以下に示す税額を追加的に徴収される。</p> <p style="text-align: center;">表：自動車登録税における中古乗用車に対する税額</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>課税馬力</th> <th>税額(EUR)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9 以下</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>10～11</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>12～14</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>15 以上</td> <td>1,000</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ 高馬力車追加税 ⁴⁵</p> <p>2018 年 1 月 1 日以降に新車登録された乗用車のうち、課税馬力が 36CV を超える乗用車は高馬力車とされ、1CV 超過ごとに 500EUR(上限 8,000EUR)を追加的に徴収される。</p> | | | 課税馬力 | 税額(EUR) | 9 以下 | 0 | 10～11 | 100 | 12～14 | 300 | 15 以上 | 1,000 |
| 課税馬力 | 税額(EUR) | | | | | | | | | | | |
| 9 以下 | 0 | | | | | | | | | | | |
| 10～11 | 100 | | | | | | | | | | | |
| 12～14 | 300 | | | | | | | | | | | |
| 15 以上 | 1,000 | | | | | | | | | | | |
| 税収使途 ⁴⁶ | 州政府の一般財源に充当 | | | | | | | | | | | |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | <p>電動車(BEV、PHV、HV、FCV 含む)、バイオ燃料(B85)車、天然ガス車、LPG 車とするクリーン車については、州の評議会によって決定される減税率に応じて課税額が減免される ⁴⁷。州別の減税率を以下に示す。</p> | | | | | | | | | | | |

⁴⁴ Code général des impôts Article 1010 bis (一般税法典 第 1010 bis 条)

⁴⁵ Code général des impôts Article 1010 ter (一般税法典 第 1010 ter 条)

⁴⁶ Code général des impôts Article 1599 quindecies (一般税法典 第 1599 quindecies 条)

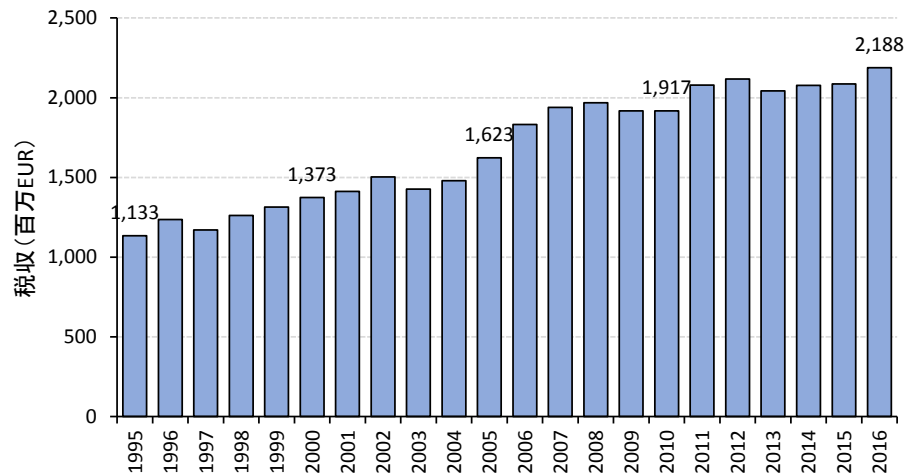
⁴⁷ Code général des impôts Article 1599 novodecies A (一般税法典 第 1599 novodecies A 条)

グリーン化に係る減免措置・重課等

表：自動車登録税（地方税）のクリーン車減税率

| 州 | 減税率 |
|------------------------|------|
| オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ | 100% |
| ブルゴーニュ＝フランシュ＝コンテ | 100% |
| ブルターニュ | 50% |
| サントル＝ヴァル＝ド＝ロワール | 0% |
| コルス | 100% |
| アルザス(グラン・テスト) | 100% |
| シャンパーニュ＝アルデンヌ(グラン・テスト) | 100% |
| ロレーヌ(グラン・テスト) | 100% |
| ノール＝パド＝カレ(オー＝ド＝フランス) | 100% |
| ピカルディ(オー＝ド＝フランス) | 50% |
| イル＝ド＝フランス | 100% |
| ヌーヴェル＝アキテーヌ | 100% |
| ノルマンディー | 100% |
| オクシタニー | 100% |
| ペイ＝ド＝ラ＝ロワール | 100% |
| プロヴァンス＝アルプ＝コート＝ダジュール | 100% |
| グアドループ | 0% |
| ギュイヤンヌ | 0% |
| レユニオン | 0% |
| マルティニーク | 0% |
| マヨット | 0% |

税込推移



図：自動車登録税の税込推移

(出典) European Commission taxation and Customs Union ウェブページ「Data on taxation - National tax lists」より作成。

1.2 職業訓練税⁴⁸ (Taxe destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers)

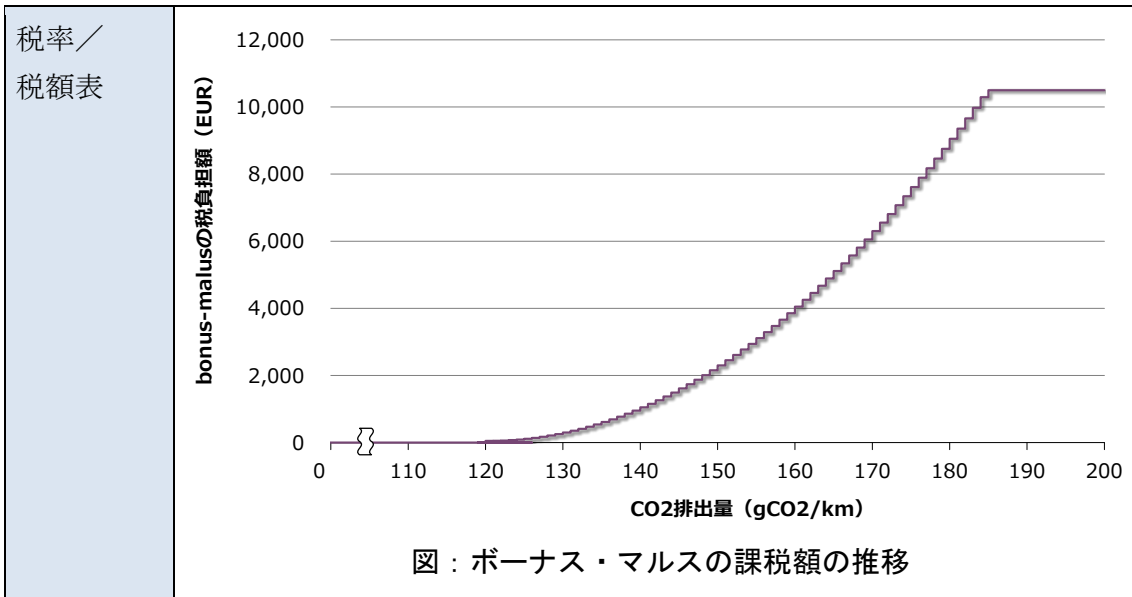
| 導入年 | 2004年 | | | | | | | | | | |
|------------------|--|-------|---------|---------|----|--------------|-----|-------------|-----|--------------|-----|
| 課税主体 | 国 | | | | | | | | | | |
| 課税客体 | 商用車(貨物車・バス等)の登録 | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 | 商用車(貨物車・バス等)を保有する個人・法人 | | | | | | | | | | |
| 納税時期 | 車両の登録時 | | | | | | | | | | |
| 納税方法 | 自動車登録税と同時に納税(電子小切手またはクレジットカードによる支払い) | | | | | | | | | | |
| 課税標準 | 車両総重量 | | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | <p>車両総重量に応じて表に示す税額が課税される</p> <p style="text-align: center;">表：職業訓練税の税額</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>車両総重量</th> <th>税額(EUR)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3.5トン以下</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>3.5トン超～6トン以下</td> <td>135</td> </tr> <tr> <td>6トン超～11トン以下</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>11トン超・公共交通車両</td> <td>350</td> </tr> </tbody> </table> | 車両総重量 | 税額(EUR) | 3.5トン以下 | 38 | 3.5トン超～6トン以下 | 135 | 6トン超～11トン以下 | 200 | 11トン超・公共交通車両 | 350 |
| 車両総重量 | 税額(EUR) | | | | | | | | | | |
| 3.5トン以下 | 38 | | | | | | | | | | |
| 3.5トン超～6トン以下 | 135 | | | | | | | | | | |
| 6トン超～11トン以下 | 200 | | | | | | | | | | |
| 11トン超・公共交通車両 | 350 | | | | | | | | | | |
| 税収使途 | Association pour le Développement de la Formation en Transports et Logistique(物流輸送訓練開発協会)に充当され、商用車運転手の職業訓練に活用される | | | | | | | | | | |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | なし | | | | | | | | | | |
| 税収推移 | <p>予算書によれば、2005～2006、2014～2015年の実績値は「nd」となっている。</p> <p style="text-align: center;">図：職業訓練税の税収推移</p> <p>(出典)フランス政府「ÉVALUATIONS DES VOIES ET MOYENS Les évaluations de recettes Tome I」の各年版より作成。</p> | | | | | | | | | | |

⁴⁸ Code général des impôts Article 1635 bis M (一般税法典 第1635 bis M条)

1.3 ボーナス・マルス⁴⁹ (bonus-malus)

| 導入年 | 2008年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|---|--------|---------|--------|---------|--------|---------|-------|---|-----|-------|-----|-------|-----|----|-----|-------|-----|-------|-----|----|-----|-------|-----|-------|-----|----|-----|-------|-----|-------|-----|----|-----|-------|-----|-------|-----|----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|--------|--|--|--|--|-------|--------|
| 課税主体 | 国 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税客体 | 乗用車の登録(特殊車両、障がい者保有車を除く) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 | 乗用車を保有する個人・法人 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税時期 | 車両の登録時 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税方法 | 自動車登録税と同時に納税(電子小切手またはクレジットカードによる支払い) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税標準 | 1kmあたりCO2排出量 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | <p>登録車の1kmあたりCO2排出量に応じて以下に示す税額が徴収される。但し、バイオエタノール(E85)を使用可能な車両は、CO2排出量を40%削減した値として算定する。また、子どもが3人以上いる扶養世帯で、5人乗り以上の乗用車を購入する場合、3人目から扶養児1人あたり20gCO2/km減少させた値で算定した税額となり、事後申請により還付を受けることができる。</p> <p style="text-align: center;">表：ボーナス・マルスの税額 (2018年時点)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>CO2排出量</th> <th>税額(EUR)</th> <th>CO2排出量</th> <th>税額(EUR)</th> <th>CO2排出量</th> <th>税額(EUR)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>119以下</td><td>0</td><td>141</td><td>1,153</td><td>163</td><td>4,673</td></tr> <tr><td>120</td><td>50</td><td>142</td><td>1,260</td><td>164</td><td>4,890</td></tr> <tr><td>121</td><td>53</td><td>143</td><td>1,373</td><td>165</td><td>5,113</td></tr> <tr><td>122</td><td>60</td><td>144</td><td>1,490</td><td>166</td><td>5,340</td></tr> <tr><td>123</td><td>73</td><td>145</td><td>1,613</td><td>167</td><td>5,573</td></tr> <tr><td>124</td><td>90</td><td>146</td><td>1,740</td><td>168</td><td>5,810</td></tr> <tr><td>125</td><td>113</td><td>147</td><td>1,873</td><td>169</td><td>6,053</td></tr> <tr><td>126</td><td>140</td><td>148</td><td>2,010</td><td>170</td><td>6,300</td></tr> <tr><td>127</td><td>173</td><td>149</td><td>2,153</td><td>171</td><td>6,553</td></tr> <tr><td>128</td><td>210</td><td>150</td><td>2,300</td><td>172</td><td>6,810</td></tr> <tr><td>129</td><td>253</td><td>151</td><td>2,453</td><td>173</td><td>7,073</td></tr> <tr><td>130</td><td>300</td><td>152</td><td>2,610</td><td>174</td><td>7,340</td></tr> <tr><td>131</td><td>353</td><td>153</td><td>2,773</td><td>175</td><td>7,613</td></tr> <tr><td>132</td><td>410</td><td>154</td><td>2,940</td><td>176</td><td>7,890</td></tr> <tr><td>133</td><td>473</td><td>155</td><td>3,113</td><td>177</td><td>8,173</td></tr> <tr><td>134</td><td>540</td><td>156</td><td>3,290</td><td>178</td><td>8,460</td></tr> <tr><td>135</td><td>613</td><td>157</td><td>3,473</td><td>179</td><td>8,753</td></tr> <tr><td>136</td><td>690</td><td>158</td><td>3,660</td><td>180</td><td>9,050</td></tr> <tr><td>137</td><td>773</td><td>159</td><td>3,853</td><td>181</td><td>9,353</td></tr> <tr><td>138</td><td>860</td><td>160</td><td>4,050</td><td>182</td><td>9,660</td></tr> <tr><td>139</td><td>953</td><td>161</td><td>4,253</td><td>183</td><td>9,973</td></tr> <tr><td>140</td><td>1,050</td><td>162</td><td>4,460</td><td>184</td><td>10,290</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>185以上</td><td>10,500</td></tr> </tbody> </table> | CO2排出量 | 税額(EUR) | CO2排出量 | 税額(EUR) | CO2排出量 | 税額(EUR) | 119以下 | 0 | 141 | 1,153 | 163 | 4,673 | 120 | 50 | 142 | 1,260 | 164 | 4,890 | 121 | 53 | 143 | 1,373 | 165 | 5,113 | 122 | 60 | 144 | 1,490 | 166 | 5,340 | 123 | 73 | 145 | 1,613 | 167 | 5,573 | 124 | 90 | 146 | 1,740 | 168 | 5,810 | 125 | 113 | 147 | 1,873 | 169 | 6,053 | 126 | 140 | 148 | 2,010 | 170 | 6,300 | 127 | 173 | 149 | 2,153 | 171 | 6,553 | 128 | 210 | 150 | 2,300 | 172 | 6,810 | 129 | 253 | 151 | 2,453 | 173 | 7,073 | 130 | 300 | 152 | 2,610 | 174 | 7,340 | 131 | 353 | 153 | 2,773 | 175 | 7,613 | 132 | 410 | 154 | 2,940 | 176 | 7,890 | 133 | 473 | 155 | 3,113 | 177 | 8,173 | 134 | 540 | 156 | 3,290 | 178 | 8,460 | 135 | 613 | 157 | 3,473 | 179 | 8,753 | 136 | 690 | 158 | 3,660 | 180 | 9,050 | 137 | 773 | 159 | 3,853 | 181 | 9,353 | 138 | 860 | 160 | 4,050 | 182 | 9,660 | 139 | 953 | 161 | 4,253 | 183 | 9,973 | 140 | 1,050 | 162 | 4,460 | 184 | 10,290 | | | | | 185以上 | 10,500 |
| CO2排出量 | 税額(EUR) | CO2排出量 | 税額(EUR) | CO2排出量 | 税額(EUR) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 119以下 | 0 | 141 | 1,153 | 163 | 4,673 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 120 | 50 | 142 | 1,260 | 164 | 4,890 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 121 | 53 | 143 | 1,373 | 165 | 5,113 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 122 | 60 | 144 | 1,490 | 166 | 5,340 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 123 | 73 | 145 | 1,613 | 167 | 5,573 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 124 | 90 | 146 | 1,740 | 168 | 5,810 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 125 | 113 | 147 | 1,873 | 169 | 6,053 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 126 | 140 | 148 | 2,010 | 170 | 6,300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 127 | 173 | 149 | 2,153 | 171 | 6,553 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 128 | 210 | 150 | 2,300 | 172 | 6,810 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 129 | 253 | 151 | 2,453 | 173 | 7,073 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 130 | 300 | 152 | 2,610 | 174 | 7,340 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 131 | 353 | 153 | 2,773 | 175 | 7,613 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 132 | 410 | 154 | 2,940 | 176 | 7,890 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 133 | 473 | 155 | 3,113 | 177 | 8,173 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 134 | 540 | 156 | 3,290 | 178 | 8,460 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 135 | 613 | 157 | 3,473 | 179 | 8,753 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 136 | 690 | 158 | 3,660 | 180 | 9,050 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 137 | 773 | 159 | 3,853 | 181 | 9,353 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 138 | 860 | 160 | 4,050 | 182 | 9,660 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 139 | 953 | 161 | 4,253 | 183 | 9,973 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 140 | 1,050 | 162 | 4,460 | 184 | 10,290 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 185以上 | 10,500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁴⁹ Code général des impôts Article 1011 bis (一般税法典 第1011 bis条)



税込用途⁵⁰ 次項に示す低排出ガス車両の取得に係る補助金であるエコロジーボーナス (bonus écologique)、コンバージョンプレミアム (prime à la conversion)、電動アシスト自転車ボーナス (bonus vélo) に全て充当される

グリーン化に係る減免措置・重課等⁵¹

- ・ **エコロジーボーナス (bonus écologique)**
2008年1月1日より、低排出ガス車の普及を促すための補助金制度を導入。補助金額及び補助金対象車種を以下に示す。

表：エコロジーボーナスの補助金額

| 対象車種 | 補助金額 | |
|---------------------------------|-------------------------|-------------------------------|
| 0-20gCO2/kmの自家用車・バン・特殊車両 | 6,000EUR (上限取得価格27%) | |
| 電動自転車・電気二輪車・電気三輪車(鉛蓄電池を使用しないもの) | バッテリー総電力量 3kWh以上 | 250EUR/kWh 上乗せ (上限1000EUR) |
| | バッテリー総電力量 3kWh未満 | 100EUR 上乗せ |

- ・ **コンバージョンプレミアム (prime à la conversion)**
2018年1月1日より、気候計画の一環として、古い車両から新しいクリーン車両への更新を促すスクラップインセンティブを導入。対象となる廃車の車種は課税世帯・非課税世帯に応じて異なる(下表)。補助金額を下表の表に示す。なお、コンバージョンプレミアムによる補助金は、エコロジーボーナスに上乗せされる形で支給される。

⁵⁰ Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「bonus-malus écologique, prime à la conversion et bonus vélo」

⁵¹ Code de l'énergie Article D251-3(エネルギー法第D251-3条)

グリーン化に係る減免措置・重課等

表：コンバージョンプレミアムの対象となる廃車の車種

| 対象世帯 | 対象車種 |
|-----------------------|---|
| 課税世帯 | <ul style="list-style-type: none"> 2001年以前に登録されたディーゼル車 1997年以前に登録されたガソリン車 |
| 非課税世帯(課税所得が一定額を下回る世帯) | <ul style="list-style-type: none"> 2006年以前に登録されたディーゼル車 1997年以前に登録されたガソリン車 |

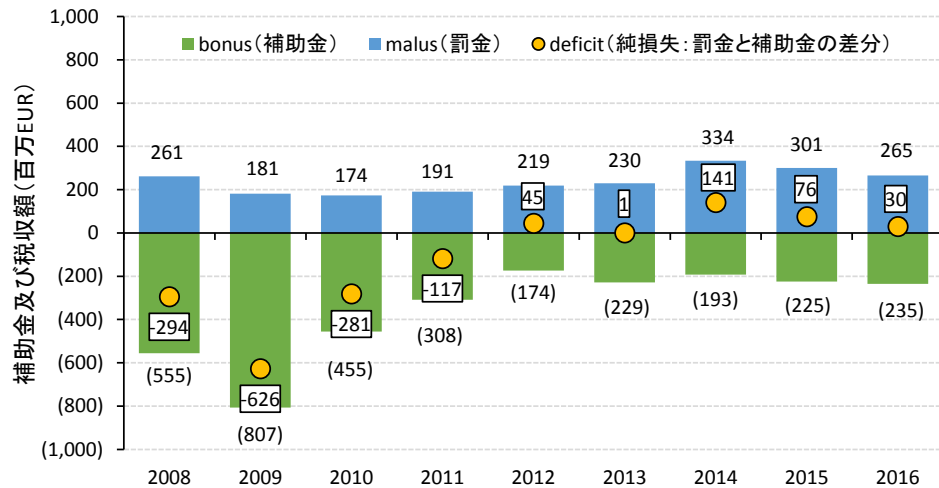
表：コンバージョンプレミアムの補助金額

| 対象車種 | 世帯区分 | 補助金額 |
|---|-------|----------|
| 新車電気自動車 | — | 2,500EUR |
| 130gCO ₂ /km 未満かつ Crit' air のレベル1または2を満たす内燃機関自動車・中古電気自動車 | 課税世帯 | 1,000EUR |
| | 非課税世帯 | 2,000EUR |
| 電気二輪車・電気三輪車 | 課税世帯 | 100EUR |
| | 非課税世帯 | 1,100EUR |

・ 電動アシスト自転車ボーナス(bonus vélo)

2017年2月19日より、最大定格出力が250Wで、補助速度範囲が25km/h以内の電動アシスト自転車(高速道路法第R.311-1条の条件を満たすもの)の購入に対し、取得価格の20%(上限200EUR)を補助。但し、他の自治体による同様の補助金制度との併用は不可。

税収推移



図：bonus-malus の補助金及び税収推移

(出典) Ministère de la Transition écologique et solidaire (2013) 「Evaluation économique du dispositif d'écopastille sur la période 2008-2012」及びフランス環境連帯移行省へのヒアリングに基づき作成。

1.4 付加価値税 (Taxe sur la valeur ajoutée; TVA)

| 導入年 | 1968 年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|--|--|----|------|-----|--------------------|-----|-----|------|---|-----|-----|------|------------------|-----|-----|------|----------------------|-----|-----|------|--|-----|-----|------|-----------------------------|-----|-----|------|-----------------------|------|------|------|---------------------------|-----|-----|------|-------|------|------|------|--------------------|-----|------|------|----------------------------|------|------|------|---------------------------|-----|------|------|-----------------------|------|------|------|----------------|------|------|------|------------------|-----|-----|------|---------------------------|------|------|------|------------------|------|------|------|
| 課税主体 | 国 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税客体 ⁵² | 国内における全ての財の取引又はサービスの提供、輸入貨物 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 | 有償により財貨の引渡又はサービスの提供を独立して行う者及び輸入者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税時期 | 1か月毎 (但し、課税売上高が一定額以下の場合には、1年の課税期間を選択することができ、付加価値税額が一定額以下の場合には、3か月の課税期間を選択することが可能) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税方法 | 納税義務者が納付すべき税額を、個々の取引に係るインボイス(税額が明記された取引伝票)に基づき算出する。課税売上に係る税額から、仕入れに係るインボイスに記載されている税額の合計額を差し引いたものが、納付税額となる。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税標準 | 財貨の引渡又はサービスの提供の対価の額、輸入の際の引取価格 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | <p>標準税率は 20%。但し、品目に応じて非課税・軽減税率 (2.1%、5.5%、10%) が適用され、さらにコルス島や海外県は本国と税率が異なる。地域別の非課税・軽減税率の適用品目例は以下のとおり。</p> <p>表：本国、コルス島、海外県における非課税・軽減税率の適用品目⁵³</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">適用品目</th> <th colspan="3">税率</th> </tr> <tr> <th>本国</th> <th>コルス島</th> <th>海外県</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ほぼ全ての財の取引及びサービスの供給</td> <td>20%</td> <td>20%</td> <td>8.5%</td> </tr> <tr> <td>乗馬センター(身体およびスポーツ活動のために動物を使用する権利に対応するサービス)</td> <td>20%</td> <td>20%</td> <td>8.5%</td> </tr> <tr> <td>アルコール飲料(現場で消費する)</td> <td>20%</td> <td>10%</td> <td>8.5%</td> </tr> <tr> <td>アルコール飲料(持ち帰りまたは納品する)</td> <td>20%</td> <td>20%</td> <td>8.5%</td> </tr> <tr> <td>特定の食品: 菓子、植物性脂肪(マーガリン)、キャビア、チョコレート、チョコレートまたはココアを含む複合製品</td> <td>20%</td> <td>20%</td> <td>8.5%</td> </tr> <tr> <td>食品や農作物に使用されていない未加工農産物または魚製品</td> <td>20%</td> <td>20%</td> <td>8.5%</td> </tr> <tr> <td>ノンアルコール飲料又は水(現場で消費する)</td> <td>5.5%</td> <td>2.1%</td> <td>2.1%</td> </tr> <tr> <td>ノンアルコール飲料又は水(持ち帰りまたは納品する)</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>2.1%</td> </tr> <tr> <td>学校の食堂</td> <td>5.5%</td> <td>2.1%</td> <td>2.1%</td> </tr> <tr> <td>動物用飼料用農産物または未加工魚製品</td> <td>10%</td> <td>2.1%</td> <td>2.1%</td> </tr> <tr> <td>食料品(卵、肉、魚、甲殻類、海産物、野菜、果物など)</td> <td>5.5%</td> <td>5.5%</td> <td>5.5%</td> </tr> <tr> <td>ホテル内の宿泊施設、家具付きレンタル、機内キャンプ</td> <td>10%</td> <td>2.1%</td> <td>2.1%</td> </tr> <tr> <td>社宅で提供される宿泊施設および支援サービス</td> <td>5.5%</td> <td>5.5%</td> <td>2.1%</td> </tr> <tr> <td>住居の改築作業(省エネ改修)</td> <td>5.5%</td> <td>5.5%</td> <td>2.1%</td> </tr> <tr> <td>住居の改築作業(省エネ改修以外)</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>2.1%</td> </tr> <tr> <td>特別な機器および器具、従業員(障害者または高齢者)</td> <td>5.5%</td> <td>5.5%</td> <td>2.1%</td> </tr> <tr> <td>ガス・電気料金(最大 36kW)</td> <td>5.5%</td> <td>2.1%</td> <td>2.1%</td> </tr> </tbody> </table> | 適用品目 | 税率 | | | 本国 | コルス島 | 海外県 | ほぼ全ての財の取引及びサービスの供給 | 20% | 20% | 8.5% | 乗馬センター(身体およびスポーツ活動のために動物を使用する権利に対応するサービス) | 20% | 20% | 8.5% | アルコール飲料(現場で消費する) | 20% | 10% | 8.5% | アルコール飲料(持ち帰りまたは納品する) | 20% | 20% | 8.5% | 特定の食品: 菓子、植物性脂肪(マーガリン)、キャビア、チョコレート、チョコレートまたはココアを含む複合製品 | 20% | 20% | 8.5% | 食品や農作物に使用されていない未加工農産物または魚製品 | 20% | 20% | 8.5% | ノンアルコール飲料又は水(現場で消費する) | 5.5% | 2.1% | 2.1% | ノンアルコール飲料又は水(持ち帰りまたは納品する) | 10% | 10% | 2.1% | 学校の食堂 | 5.5% | 2.1% | 2.1% | 動物用飼料用農産物または未加工魚製品 | 10% | 2.1% | 2.1% | 食料品(卵、肉、魚、甲殻類、海産物、野菜、果物など) | 5.5% | 5.5% | 5.5% | ホテル内の宿泊施設、家具付きレンタル、機内キャンプ | 10% | 2.1% | 2.1% | 社宅で提供される宿泊施設および支援サービス | 5.5% | 5.5% | 2.1% | 住居の改築作業(省エネ改修) | 5.5% | 5.5% | 2.1% | 住居の改築作業(省エネ改修以外) | 10% | 10% | 2.1% | 特別な機器および器具、従業員(障害者または高齢者) | 5.5% | 5.5% | 2.1% | ガス・電気料金(最大 36kW) | 5.5% | 2.1% | 2.1% |
| 適用品目 | 税率 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 本国 | コルス島 | 海外県 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ほぼ全ての財の取引及びサービスの供給 | 20% | 20% | 8.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗馬センター(身体およびスポーツ活動のために動物を使用する権利に対応するサービス) | 20% | 20% | 8.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アルコール飲料(現場で消費する) | 20% | 10% | 8.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アルコール飲料(持ち帰りまたは納品する) | 20% | 20% | 8.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 特定の食品: 菓子、植物性脂肪(マーガリン)、キャビア、チョコレート、チョコレートまたはココアを含む複合製品 | 20% | 20% | 8.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 食品や農作物に使用されていない未加工農産物または魚製品 | 20% | 20% | 8.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ノンアルコール飲料又は水(現場で消費する) | 5.5% | 2.1% | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ノンアルコール飲料又は水(持ち帰りまたは納品する) | 10% | 10% | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 学校の食堂 | 5.5% | 2.1% | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 動物用飼料用農産物または未加工魚製品 | 10% | 2.1% | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 食料品(卵、肉、魚、甲殻類、海産物、野菜、果物など) | 5.5% | 5.5% | 5.5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ホテル内の宿泊施設、家具付きレンタル、機内キャンプ | 10% | 2.1% | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 社宅で提供される宿泊施設および支援サービス | 5.5% | 5.5% | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 住居の改築作業(省エネ改修) | 5.5% | 5.5% | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 住居の改築作業(省エネ改修以外) | 10% | 10% | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 特別な機器および器具、従業員(障害者または高齢者) | 5.5% | 5.5% | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ガス・電気料金(最大 36kW) | 5.5% | 2.1% | 2.1% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁵² Code général des impôts Article 256 (一般税法典 第 256 条)

⁵³ Code général des impôts Article 261-261G, 278-0 bis-281 nonies, 298 septies 等

| | | | | |
|------------------|--|------|------|-------|
| 税率／ 税額表 | 動物園や映画館での入場料 | 5.5% | 2.1% | 2.1% |
| | 植物公園、博物館、モニュメント、展示会、見本市、ショー、見本市の試合、見本市や文化の名所の入場料 | 10% | 2.1% | 2.1% |
| | スポーツイベント(試合、競技、カーレース)のチケット料 | 5.5% | 5.5% | 2.1% |
| | 薬料(社会保障によって払戻されるもの) | 2.1% | 2.1% | 2.1% |
| | 薬料(社会保障によって払戻されないもの) | 10% | 10% | 2.1% |
| | HIV 自己検査料 | 5.5% | 5.5% | 2.1% |
| | 著作者または著作権者による原美術作品の販売 | 5.5% | 5.5% | 2.1% |
| | 旅客輸送 | 10% | 2.1% | 2.1% |
| | 報道機関による定期刊行物およびニュースリリースの印刷 | 10% | 2.1% | 2.1% |
| | オンラインプレスを含むプレスリリース | 2.1% | 2.1% | 1.05% |
| 税収用途 | 一般財源(一部医療保険に充当) | | | |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | なし | | | |
| 税収推移 | <p style="text-align: center;">図：付加価値税の税収推移</p> <p>(出典) European Commission taxation and Customs Union ウェブページ「Data on taxation - National tax lists」</p> | | | |

2. 保有段階の課税

2.1 社有自動車税 (Taxe sur les véhicules des sociétés; TVS) ⁵⁴

| | |
|------------|--|
| 導入年 | 1979 年 |
| 課税主体 | 国 |
| 課税客体 | 国内で企業が保有する乗用車(所有者の国籍や車両登録した国がフランスでなくても課税対象となる) |
| 納税義務者 | 国内のあらゆる営利企業 |
| 納税時期 | 毎年 1 月 |
| 納税方法 | 各企業の VAT 申告書(TVA déposée)と併せて支払い |
| 課税標準 | <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2 排出量または課税馬力(登録開始年または保有開始年に応じて異なる) ・ 燃料種及び初度登録年 |
| 税率／ 税額表 | <p>課税期間は 1 月 1 日～12 月 31 日。保有開始年の納税額は、保有を開始した四半期から当該暦年の残りの四半期までを課税期間とする。四半期の税率は当該税率の 4 分の 1 とする(例:4 月に購入した社有乗用車は 3 四半期分(4～6 月、7～9 月、10～12 月)として税率に 4 分の 3 を乗じた税額を支払う)。</p> <p>社有自動車税の税額は「CO2 排出量または課税馬力を課税標準とする要素」と「燃料種を課税標準とする要素」から計算された税額の合計値となる。但し、企業内の従業員個人または管理者個人が保有する場合は、年間走行距離に応じて重み付け係数(0・25・50・75・100%)を乗じた額に減額される。企業は保有する全ての社有乗用車の税額を合計した上で、そこから 15,000EUR を差し引いた額を納税する。</p> <p>・ CO2 排出量または課税馬力を課税標準とする要素</p> <p>2004 年 6 月 1 日以降に新車登録された社有乗用車または 2006 年 1 月 1 日以降に企業が保有を開始した社有乗用車は、CO2 排出量を課税標準として以下に示す税額が課される。それ以外の社有乗用車(2004 年 5 月 30 日以前に新車登録された社有乗用車または 2005 年 12 月 31 日以前に企業が保有を開始した社有乗用車)は、課税馬力を課税標準として以下に示す税額が課される。</p> |

⁵⁴ Code général des impôts Article 1010 (一般税法典 第 1010 条)

税率／
税額表

表：CO2 排出量を課税標準とする社有自動車税の税額

| CO2 排出量 | gCO2 当たり税率(EUR/gCO2) |
|----------------|----------------------|
| 20gCO2/km 以下 | 0 |
| 21～60gCO2/km | 1 |
| 61～100gCO2/km | 2 |
| 100～120gCO2/km | 4.5 |
| 121～140gCO2/km | 6.5 |
| 141～160gCO2/km | 13 |
| 161～200gCO2/km | 19.5 |
| 201～250gCO2/km | 23.5 |
| 250gCO2/km 超 | 29 |

表：課税馬力を課税標準とする社有自動車税の税額

| 課税馬力 | 税額 (EUR) |
|---------|----------|
| 3CV 以下 | 750 |
| 4～6CV | 1,400 |
| 7～10CV | 3,000 |
| 11～15CV | 3,600 |
| 15CV 超 | 4,500 |

・ 燃料種及び初度登録年を課税標準とする要素

大気汚染物質の排出量に応じた課税として、燃料種及び初度登録年を課税標準として以下に示す税額が課される。

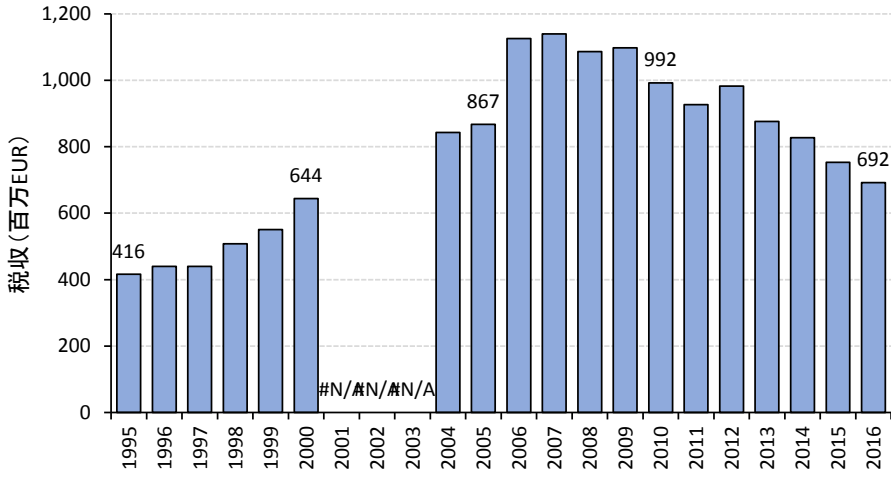
表：燃料種及び初度登録年を課税標準とする社有自動車税の税額

| 初度登録年 | 税額 (EUR) | |
|-------------|----------------|--------------|
| | ディーゼル／ディーゼル HV | ガソリン／ガソリン HV |
| 2000 年以前 | 600 | 70 |
| 2001～2005 年 | 400 | 45 |
| 2006～2010 年 | 300 | 45 |
| 2011～2014 年 | 100 | 45 |
| 2015 年以降 | 40 | 20 |

・ 従業員個人または管理者個人が保有する場合の重み付け係数による
減免措置⁵⁵

従業員個人または管理者個人が保有及び管理する社有乗用車に対しては、以下に示す年間走行距離に応じて重み付け係数を乗じた額が課税額となる。

⁵⁵ Code général des impôts Article 1010 A (一般税法典 第 1010A 条)

| <p>税率／ 税額表</p> | <p>表：個人所有車両に対する私有自動車税の重み付け係数</p> <table border="1" data-bbox="635 342 1129 577"> <thead> <tr> <th>年間走行距離</th> <th>重み付け係数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0～15,000km</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>15,001～25,000km</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>25,001～35,000km</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>35,001～45,000km</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>45,001km 以上</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> | 年間走行距離 | 重み付け係数 | 0～15,000km | 0% | 15,001～25,000km | 25% | 25,001～35,000km | 50% | 35,001～45,000km | 75% | 45,001km 以上 | 100% |
|-----------------------------|--|---------------------|---------|---------------------------|------|----------------------------|----------|-----------------------------|--------|-----------------|-----|-------------|------|
| 年間走行距離 | 重み付け係数 | | | | | | | | | | | | |
| 0～15,000km | 0% | | | | | | | | | | | | |
| 15,001～25,000km | 25% | | | | | | | | | | | | |
| 25,001～35,000km | 50% | | | | | | | | | | | | |
| 35,001～45,000km | 75% | | | | | | | | | | | | |
| 45,001km 以上 | 100% | | | | | | | | | | | | |
| <p>税収用途</p> | <p>社会保障機関に充当</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>グリーン化に係る減免措置・重課等</p> | <p>ガソリンハイブリッド車、バイオエタノール(E85)車、天然ガス車は、CO₂ 排出量に応じて以下の減免措置が適用されるが、ディーゼルハイブリッド車には減免措置は適用されない。電気自動車は 60gCO₂/km 以下に該当するため、課税対象から除外される。</p> <p>表：次世代自動車に対する私有自動車税の減免措置</p> <table border="1" data-bbox="598 920 1168 1077"> <thead> <tr> <th>CO₂ 排出量</th> <th>減免措置の内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>60gCO₂/km 以下</td> <td>全額免除</td> </tr> <tr> <td>61～100gCO₂/km</td> <td>12 か月分免除</td> </tr> <tr> <td>101～110gCO₂/km</td> <td>減免措置なし</td> </tr> </tbody> </table> | CO ₂ 排出量 | 減免措置の内容 | 60gCO ₂ /km 以下 | 全額免除 | 61～100gCO ₂ /km | 12 か月分免除 | 101～110gCO ₂ /km | 減免措置なし | | | | |
| CO ₂ 排出量 | 減免措置の内容 | | | | | | | | | | | | |
| 60gCO ₂ /km 以下 | 全額免除 | | | | | | | | | | | | |
| 61～100gCO ₂ /km | 12 か月分免除 | | | | | | | | | | | | |
| 101～110gCO ₂ /km | 減免措置なし | | | | | | | | | | | | |
| <p>税収推移</p> | <p>予算書及び欧州委員会の統計データでは、2001～2003 年の実績値が「nd」となっている。</p>  <p>図：私有自動車税の税収推移</p> <p>(出典) European Commission taxation and Customs Union ウェブページ「Data on taxation - National tax lists」</p> | | | | | | | | | | | | |

2.2 汚染車税 (Malus applicable aux voitures particulières les plus polluantes) ⁵⁶

| 導入年 | 2009 年 | | | | | | | | |
|--------------------|---|-------|-----------------|--------|--------------|-------------|--------------|----------|--------------|
| 課税主体 | 国 | | | | | | | | |
| 課税客体 | <p>初度登録年が 2009 年以降の以下の乗用車。初度登録年が 2009 年以前の場合は課税馬力 16 以上の乗用車が課税客体となる。</p> <p style="text-align: center;">表：課税客体となる乗用車</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>初度登録年</th> <th>課税客体となる CO2 排出量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009 年</td> <td>250gCO2/km 超</td> </tr> <tr> <td>2010～2011 年</td> <td>245gCO2/km 超</td> </tr> <tr> <td>2012 年以降</td> <td>190gCO2/km 超</td> </tr> </tbody> </table> | 初度登録年 | 課税客体となる CO2 排出量 | 2009 年 | 250gCO2/km 超 | 2010～2011 年 | 245gCO2/km 超 | 2012 年以降 | 190gCO2/km 超 |
| 初度登録年 | 課税客体となる CO2 排出量 | | | | | | | | |
| 2009 年 | 250gCO2/km 超 | | | | | | | | |
| 2010～2011 年 | 245gCO2/km 超 | | | | | | | | |
| 2012 年以降 | 190gCO2/km 超 | | | | | | | | |
| 納税義務者 | 課税客体を保有する個人 | | | | | | | | |
| 納税時期 ⁵⁷ | 毎年 12 月 31 日 (車両登録証明書の発行年の翌年から対象) | | | | | | | | |
| 納税方法 ⁵⁸ | 内務省が徴税書類を 10 月 31 日までに発行し、12 月 31 日までに納税する | | | | | | | | |
| 課税標準 | 初度登録年及び CO2 排出量 (または課税馬力) | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | 一律 160EUR | | | | | | | | |
| 税収使途 ⁵⁹ | 一般会計 | | | | | | | | |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | なし | | | | | | | | |
| 税収推移 | 税収規模が 100 万 EUR 未満と非常に小さく、税収額が公表されていない。 | | | | | | | | |

⁵⁶ Code général des impôts Article 1011 ter (一般税法典 第 1011 ter 条)

⁵⁷ Carte-Grise ウェブページ「Véhicules polluants: malus annuel de 160 €」

⁵⁸ Code général des impôts, annexe 3 - Article 313-0 BR quarter(一般税法典附則3 第 313-0 BR quarter 条)

⁵⁹ Ministère de la Transition écologique et solidaire (2017) 「Fiscalité environnementale Un état des lieux JANVIER 2017」

2.3 車軸税 (Taxe spéciale sur certains véhicules routiers; TSVR) ⁶⁰

| 導入年 ⁶¹ | 1971 年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|------------|------------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------|------|---------|----|-----|------|---------|-----|-----|------------|----------|----|-----|---------|-----|-----|-------------------|------|----------|---|----|---------|----|-----|------|----------|----|----|----------|-----|-----|----------|-----|-----|---------|-----|-----|------------|----------|-----|-----|---------|-----|-----|----------------|--|---------|----|----|
| 課税主体 | 国 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税客体 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両総重量 12 トン以上で車軸を2つ以上有するトラック ・ 車両総重量 12 トン以上のトラクター・セミトレーラー ・ 車両総重量 16 トン以上のトレーラー | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 ⁶² | 課税客体となる重量車の所有者またはリース契約の借主 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税時期 ⁶³ | 毎年 1 月 1 日と 7 月 1 日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税方法 | 税関オンラインサービス (https://pro.douane.gouv.fr/) 経由で支払い | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税標準 | 車両総重量及びエアサスペンションの有無 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 ⁶⁴ | <p>車種及び車軸数、車両総重量、エアサスペンションの有無に応じて以下に示す年当たり税額が徴収される。加えて、使用期間や最大許容重量の超過、支払期日の超過により、徴収額の減額や増額が行われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 半年の一部のみ対象車両を使用する場合、使用期間に比例して月単位で課税額を設定 ・ 最大許容重量の 5%超過毎に、税額の 25%を上乗せ(納税額が 8EUR 以上の場合のみ) ・ 支払期日から 2 ヶ月以上超過した場合、税額の 10%を上乗せ <p style="text-align: center;">表：車軸税の税額</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">車両のカテゴリ</th> <th rowspan="2">車両総重量</th> <th colspan="2">年間税額(EUR)</th> </tr> <tr> <th>エアサスペンション有</th> <th>エアサスペンション無</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">トラック</td> <td>2 車軸</td> <td>12 トン以上</td> <td>62</td> <td>138</td> </tr> <tr> <td>3 車軸</td> <td>12 トン以上</td> <td>112</td> <td>174</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">4 車軸 以上</td> <td>12~26 トン</td> <td>74</td> <td>114</td> </tr> <tr> <td>27 トン以上</td> <td>182</td> <td>270</td> </tr> <tr> <td rowspan="8">トラクター・ セミトレーラー</td> <td rowspan="2">1 車軸</td> <td>12~19 トン</td> <td>8</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>20 トン以上</td> <td>88</td> <td>154</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">2 車軸</td> <td>12~26 トン</td> <td>58</td> <td>86</td> </tr> <tr> <td>27~32 トン</td> <td>168</td> <td>234</td> </tr> <tr> <td>33~38 トン</td> <td>234</td> <td>354</td> </tr> <tr> <td>39 トン以上</td> <td>314</td> <td>466</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3 車軸 以上</td> <td>12~37 トン</td> <td>186</td> <td>258</td> </tr> <tr> <td>38 トン以上</td> <td>258</td> <td>350</td> </tr> <tr> <td colspan="2">トレーラー(車軸数に依らず)</td> <td>16 トン以上</td> <td>60</td> <td>60</td> </tr> </tbody> </table> | 車両のカテゴリ | | 車両総重量 | 年間税額(EUR) | | エアサスペンション有 | エアサスペンション無 | トラック | 2 車軸 | 12 トン以上 | 62 | 138 | 3 車軸 | 12 トン以上 | 112 | 174 | 4 車軸 以上 | 12~26 トン | 74 | 114 | 27 トン以上 | 182 | 270 | トラクター・ セミトレーラー | 1 車軸 | 12~19 トン | 8 | 16 | 20 トン以上 | 88 | 154 | 2 車軸 | 12~26 トン | 58 | 86 | 27~32 トン | 168 | 234 | 33~38 トン | 234 | 354 | 39 トン以上 | 314 | 466 | 3 車軸 以上 | 12~37 トン | 186 | 258 | 38 トン以上 | 258 | 350 | トレーラー(車軸数に依らず) | | 16 トン以上 | 60 | 60 |
| 車両のカテゴリ | | | | | 車両総重量 | 年間税額(EUR) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | エアサスペンション有 | エアサスペンション無 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| トラック | 2 車軸 | 12 トン以上 | 62 | 138 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 車軸 | 12 トン以上 | 112 | 174 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 車軸 以上 | 12~26 トン | 74 | 114 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 27 トン以上 | 182 | 270 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| トラクター・ セミトレーラー | 1 車軸 | 12~19 トン | 8 | 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 20 トン以上 | 88 | 154 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 車軸 | 12~26 トン | 58 | 86 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 27~32 トン | 168 | 234 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 33~38 トン | 234 | 354 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 39 トン以上 | 314 | 466 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 車軸 以上 | 12~37 トン | 186 | 258 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 38 トン以上 | 258 | 350 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| トレーラー(車軸数に依らず) | | 16 トン以上 | 60 | 60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税収用途 ⁶⁵ | 一般会計(一部、大型車の流通による追加的な道路費用に補填) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁶⁰ Code des douanes Article 284 bis (関税法典 第 284 bis 条)

⁶¹ Décret n° 70-1285 du 23 décembre 1970 relatif à la taxe spéciale sur certains véhicules routiers

⁶² Code des douanes Article 284 bis A (関税法典 第 284 bis A 条)

⁶³ Code des douanes Article 284 ter (関税法典 第 284 ter 条)

⁶⁴ Code des douanes Article 284 quater (関税法典 第 284 quater 条)

⁶⁵ Ministère de la Transition écologique et solidaire (2017) 「Fiscalité environnementale Un état des lieux JANVIER 2017」

| | |
|------------------|---|
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | なし |
| 税収推移 | <p style="text-align: center;">図：車軸税の税収推移</p> <p>(出典) European Commission taxation and Customs Union ウェブページ「Data on taxation - National tax lists」</p> |

3. 利用段階の課税

3.1 石油製品内国消費税 (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques; TICPE) ⁶⁶

| 導入年 | 1928 年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--|-------|----|----|---------------------|----------|-------|-------------------|----------|-------|-------|----------|-------|------------|----------|-------|----|----------|-------|--------|----------|----|-----|-----------|-------|----|-----------|-------|-----------|-----------|------|
| 課税主体 | 国 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税客体 | 燃料として使用されるエネルギー製品(ガソリン、軽油、ジェット燃料、灯油、重油、LPG、天然ガス(燃料用)等) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 | 燃料として使用されるエネルギー製品の生産業者及び輸入業者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税時期 ⁶⁷ | 10 日毎 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税方法 | 最終消費者から収集した TICPE をフランス税関当局に納税する | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税標準 | 各燃料の固有単位 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | <p>各燃料種の税率は以下のとおり。</p> <p style="text-align: center;">表：主要な燃料における TICPE の基本税率</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>燃料種</th> <th>単位</th> <th>税率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>レギュラーガソリン／SP 95-E10</td> <td>EUR/100L</td> <td>66.29</td> </tr> <tr> <td>ハイオクガソリン／SP 95-E5</td> <td>EUR/100L</td> <td>68.29</td> </tr> <tr> <td>ディーゼル</td> <td>EUR/100L</td> <td>59.40</td> </tr> <tr> <td>オフロードディーゼル</td> <td>EUR/100L</td> <td>18.82</td> </tr> <tr> <td>灯油</td> <td>EUR/100L</td> <td>15.62</td> </tr> <tr> <td>ジェット燃料</td> <td>EUR/100L</td> <td>免税</td> </tr> <tr> <td>LPG</td> <td>EUR/100kg</td> <td>20.71</td> </tr> <tr> <td>重油</td> <td>EUR/100kg</td> <td>13.95</td> </tr> <tr> <td>天然ガス(輸送用)</td> <td>EUR/100m3</td> <td>5.80</td> </tr> </tbody> </table> <p>ガソリン及びディーゼルについては、2011 年より各州及びコルシカ島の州協議会により、ガソリン:0.73EUR/100L、ディーゼル:1.35EUR/100L を上限として税率を引上げることが可能となり、その引上げ分は都市交通ネットワークの改善等、特別会計として充当できることとなった ⁶⁸。また、2017 年1月 1 日より、イル・ド・フランス州の調整上限が、ガソリン:1.02EUR/100L、ディーゼル:1.89EUR/100L に引き上げられた ⁶⁹。以下に 2018 年時点の州別税率を示す。</p> | 燃料種 | 単位 | 税率 | レギュラーガソリン／SP 95-E10 | EUR/100L | 66.29 | ハイオクガソリン／SP 95-E5 | EUR/100L | 68.29 | ディーゼル | EUR/100L | 59.40 | オフロードディーゼル | EUR/100L | 18.82 | 灯油 | EUR/100L | 15.62 | ジェット燃料 | EUR/100L | 免税 | LPG | EUR/100kg | 20.71 | 重油 | EUR/100kg | 13.95 | 天然ガス(輸送用) | EUR/100m3 | 5.80 |
| 燃料種 | 単位 | 税率 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| レギュラーガソリン／SP 95-E10 | EUR/100L | 66.29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ハイオクガソリン／SP 95-E5 | EUR/100L | 68.29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ディーゼル | EUR/100L | 59.40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| オフロードディーゼル | EUR/100L | 18.82 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 灯油 | EUR/100L | 15.62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ジェット燃料 | EUR/100L | 免税 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LPG | EUR/100kg | 20.71 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 重油 | EUR/100kg | 13.95 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 天然ガス(輸送用) | EUR/100m3 | 5.80 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁶⁶ Code des douanes Article 265 (関税法典 第 265 条)

⁶⁷ 政府財務当局の担当者へのヒアリングに基づく。

⁶⁸ Code des douanes Article 265 A bis (関税法典 第 265 A bis 条)

⁶⁹ Code des douanes Article 265 A ter (関税法典 第 265 A ter 条)

| 表：ガソリン及びディーゼルにおける TICPE の州別税率 ⁷⁰ | | | | |
|---|----------|------------|-------|-------|
| 燃料種 | 単位 | イル＝ド＝フランス州 | コルシカ島 | 他州 |
| レギュラーガソリン／SP 95-E10 | EUR/100L | 68.04 | 66.29 | 67.02 |
| ハイオクガソリン／SP 95-E5 | EUR/100L | 70.04 | 67.29 | 69.02 |
| ディーゼル | EUR/100L | 62.64 | 59.40 | 60.75 |

| | |
|--------------------|---|
| 税込用途 ⁷¹ | 一般会計 |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | なし |
| 税込推移 | <p style="text-align: center;">図：石油製品内国消費税の税込推移</p> <p>(出典) European Commission taxation and Customs Union ウェブページ「Data on taxation - National tax lists」</p> |

⁷⁰ Ministère de la Transition écologique et solidaire ウェブページ「Fiscalité des énergies」

⁷¹ Ministère de la Transition écologique et solidaire (2017) 「Fiscalité environnementale Un état des lieux JANVIER 2017」

3.2 電力最終消費内国税 (Taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité; TICFE) ⁷²

| | |
|--------------------|---|
| 導入年 | 2002 年 |
| 課税主体 | 国 |
| 課税客体 | 最終消費者に供給する電力 |
| 納税義務者 | <ul style="list-style-type: none"> 最終消費者に供給するために発電又は購入する者 自家発電による電力を使用する者 |
| 納税時期 | <ul style="list-style-type: none"> 前年の電力供給量が 40TWh 以上の事業者: 毎月 25 日 前年の電力供給量が 40TWh 未満の事業者: 四半期毎の基準月 25 日 |
| 納税方法 | 電力供給事業者は、最終消費者から収集した TICFE をフランス税関当局に納税する。なお、電力供給事業者は、最終消費者への請求書に電力の販売価格とは別に TICFE の課税額を表記する必要がある。 |
| 課税標準 | 供給電力量 |
| 税率／ 税額表 | 1MW あたり 22.5EUR |
| 税收使途 ⁷³ | 電力供給事業者の公共電力サービスに関連する追加費用に対する補填 |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | プラグインハイブリッドバス、電気バスに供給する電力の税率は 1MW あたり 0.5EUR に引下げられる。 |
| 税收推移 | <p style="text-align: center;">図：電力最終消費内国税の税收推移</p> <p>(出典) European Commission taxation and Customs Union ウェブページ「Data on taxation - National tax lists」</p> |

⁷² Code des douanes Article 266 quinquies C (関税法典 第 266 quinquies C 条)

⁷³ Ministère de la Transition écologique et solidaire (2017) 「Fiscalité environnementale Un état des lieux JANVIER 2017」

3.3 電力最終消費税 (Taxe sur la consommation finale d'électricité; TCFE)

| 導入年 ⁷⁴ | 2011年 | | | | | | | |
|------------------------|--|-----|-------------|---------|------|----------------------|------------------------|------|
| 課税主体 | 県・市町村 | | | | | | | |
| 課税客体 | 最終消費者に供給する電力 | | | | | | | |
| 納税義務者 | 電力供給事業者 | | | | | | | |
| 納税時期 ⁷⁵ | 四半期毎 | | | | | | | |
| 納税方法 | 納税義務者は、税収の清算や徴収に係る情報を申告書を公認会計士に提出し、それに応じた額を納税する。 | | | | | | | |
| 課税標準 | 契約容量(企業向け・非企業向け)及び電力消費量 | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | <p>契約容量(企業向け・非企業向け)に応じて 1MWh あたり基本税率は以下のとおり設定されており、2016年1月1日以降、基本税率は2013年基準の平均消費者物価指数(タバコを除く)の比率に応じて毎年更新されている。基本税率に次項に示す県による乗数を乗じた額と市町村による乗数を乗じた額の合計が、TCFEの課税額となる。</p> <p style="text-align: center;">表：TCFEの基本税率⁷⁶</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>燃料種</th> <th>税率(EUR/MWh)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>非企業向け電力</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">0.75</td> </tr> <tr> <td>契約容量 36kVA 未満の企業向け電力</td> </tr> <tr> <td>契約容量 36～250kVA の企業向け電力</td> <td style="text-align: center;">0.25</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ 県による乗数⁷⁷ 2、4、4.25 のいずれかから県が選択する。当該年の県による乗数は前年10月1日より前に県議会で決定される。</p> <p>・ 市町村(コミューン)による乗数⁷⁸ 0、2、4、6、8、8.5、10、12 のいずれかから市町村が選択する。当該年の市町村による乗数は前年10月1日より前に市町村議会で決定される</p> | 燃料種 | 税率(EUR/MWh) | 非企業向け電力 | 0.75 | 契約容量 36kVA 未満の企業向け電力 | 契約容量 36～250kVA の企業向け電力 | 0.25 |
| 燃料種 | 税率(EUR/MWh) | | | | | | | |
| 非企業向け電力 | 0.75 | | | | | | | |
| 契約容量 36kVA 未満の企業向け電力 | | | | | | | | |
| 契約容量 36～250kVA の企業向け電力 | 0.25 | | | | | | | |
| 税収使途 ⁷⁹ | 県、市町村、コミューン間協力公施設法人(EPCI; établissements publics de coopération intercommunale)の財源 | | | | | | | |

⁷⁴ 「TAXE SUR LA CONSOMMATION FINALE D'ÉLECTRICITÉ (TCFE)」(税務当局ウェブページ)

<https://www.impots.gouv.fr/portail/taxe-sur-la-consommation-finale-delectricite-tcfe>

⁷⁵ Code général des collectivités territoriales Article L3333-3-1 (地方団体一般税法典 第 L3333-3-1 条)

⁷⁶ Code général des collectivités territoriales Article L3333-3 (地方団体一般税法典 第 L3333-3 条)

⁷⁷ Code général des collectivités territoriales Article L3333-3 (地方団体一般税法典 第 L3333-3 条)

⁷⁸ Code général des collectivités territoriales Article L2333-4 (地方団体一般税法典 第 L2333-4 条)

⁷⁹ Ministère de la Transition écologique et solidaire (2017) 「Fiscalité environnementale Un état des lieux JANVIER 2017」

| グリーン化に係る減免措置・重課等 | なし | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--|---|--------------|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| <p>税込推移</p> | <p>図：電力最終消費税の税込推移</p> <p>(出典)フランス政府「ÉVALUATIONS DES VOIES ET MOYENS Les évaluations de recettes Tome I」の各年版より作成。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>税込推移 (百万EUR)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1995</td><td>0</td></tr> <tr><td>1996</td><td>0</td></tr> <tr><td>1997</td><td>0</td></tr> <tr><td>1998</td><td>0</td></tr> <tr><td>1999</td><td>0</td></tr> <tr><td>2000</td><td>0</td></tr> <tr><td>2001</td><td>0</td></tr> <tr><td>2002</td><td>0</td></tr> <tr><td>2003</td><td>0</td></tr> <tr><td>2004</td><td>0</td></tr> <tr><td>2005</td><td>0</td></tr> <tr><td>2006</td><td>0</td></tr> <tr><td>2007</td><td>0</td></tr> <tr><td>2008</td><td>0</td></tr> <tr><td>2009</td><td>0</td></tr> <tr><td>2010</td><td>0</td></tr> <tr><td>2011</td><td>1,894</td></tr> <tr><td>2012</td><td>2,000</td></tr> <tr><td>2013</td><td>2,200</td></tr> <tr><td>2014</td><td>2,150</td></tr> <tr><td>2015</td><td>2,200</td></tr> <tr><td>2016</td><td>1,588</td></tr> </tbody> </table> | 年 | 税込推移 (百万EUR) | 1995 | 0 | 1996 | 0 | 1997 | 0 | 1998 | 0 | 1999 | 0 | 2000 | 0 | 2001 | 0 | 2002 | 0 | 2003 | 0 | 2004 | 0 | 2005 | 0 | 2006 | 0 | 2007 | 0 | 2008 | 0 | 2009 | 0 | 2010 | 0 | 2011 | 1,894 | 2012 | 2,000 | 2013 | 2,200 | 2014 | 2,150 | 2015 | 2,200 | 2016 | 1,588 |
| 年 | 税込推移 (百万EUR) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1995 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1996 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1997 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1998 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1999 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2001 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 1,894 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2013 | 2,200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2014 | 2,150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2015 | 2,200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2016 | 1,588 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

3.4 エコタックス (écotaxe)

| | |
|-------------------------------|--|
| <p>導入及び無 期限延期の 経緯</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 2007 年に開催された環境グルネル会議にて、エコタックスの創設が議論される。 ・ 2009 年の財政法を規定する 2008 年 12 月の法令 (LOI n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009) 第 153 条において、関税法典第 269～283 条にエコタックスの具体的な規定を行う旨が明記される⁸⁰。 ・ 2011 年 10 月、エコタックスにおける GPS 機器や位置情報計測レーダー等の徴税システムの委託事業者であるエコムーヴ (ecomouv) 社が、2013 年中頃の制度導入に向け、各州とのパートナーシップ契約に署名⁸¹。 ・ 2013 年 7 月、エコタックスの導入に向け 3.5 トン超の貨物車に対する車両登録を開始⁸²。 ・ 2013 年 9 月、エコムーヴ社が提供するデバイスに誤作動が見つかったため、2014 年 1 月 1 日に導入を延期することを発表⁸³。 ・ 2013 年 10 月 14 日、ブルターニュ州でエコタックス導入に対する抗議デモが発生。3 週間(毎週土曜 14 日、21 日、28 日)にわたり抗議を行う。 ・ 2013 年 10 月 26 日、Pont-de-Buis で 1000 人規模のデモ隊が警官隊と衝突。デモ参加者は赤い帽子を被り、「ボンネット・ルージュ (bonnet rouge)」と称され、デモの象徴となる⁸⁴。 ・ 2013 年 10 月 29 日、当時のエロー首相がエコタックスの無期限停止を宣言。但し、廃止ではないため、導入の可能性を残す宣言と捉える報道がなされる⁸⁵。 ・ 2013 年 11 月 2 日、Quimper で 15,000 人規模のデモ隊が警官隊と衝突⁸⁶。レーダー装置への放火や破壊が行われた。その後は徐々に沈静化が進む。 ・ 2016 年 12 月の法令 (LOI n° 2016-1917 du 29 décembre 2016) 第 84 条において、関税法典におけるエコタックス関連の条文が廃止される旨が明記される⁸⁷。 ・ 道路新産業開発機構 (2018) では、他の税制との調整をせず、エコタックス分を上乗せする形で課税をしたことが、導入延期に繋がったと指摘している。 |
| <p>導入予定年</p> | <p>2014 年</p> |

⁸⁰ 「LOI n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 (1) (Légifrance ウェブページ) <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019995721&categorieLien=cid>

⁸¹ 「Taxe poids lourds : signature du contrat de partenariat relatif à sa collecte」(経済財政省ウェブページ) <https://www.economie.gouv.fr/taxe-poids-lourds-signature-du-contrat-de-partenariat-relatif-a-la-collecte>

⁸² 「Écotaxe poids lourds : l'enregistrement des véhicules a commencé」(経済財政省ウェブページ) <https://www.economie.gouv.fr/ecotaxe-poids-lourds-debut-enregistrement-vehicules>

⁸³ 「Report de l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds au 1er janvier 2014」(経済財政省ウェブページ) <https://www.economie.gouv.fr/report-lentree-en-vigueur-lecotaxe-poids-lourds-au-1er-janvier-2014>

⁸⁴ 「Écotaxe : les étonnantes alliances de la fronde bretonne」(lemonde 社ウェブページ) https://www.lemonde.fr/politique/article/2013/10/29/les-etonnantes-alliances-de-la-fronde-bretonne_3504692_823448.html

⁸⁵ 「Ayrault sur l'écotaxe : "suspension n'est pas suppression"」(lemonde 社ウェブページ) https://www.lemonde.fr/politique/article/2013/10/29/ayrault-suspend-la-mise-en-uvre-de-l-ecotaxe-sur-tout-le-territoire_3504798_823448.html

⁸⁶ 「Environ 15 000 "bonnets rouges" ont manifesté à Quimper」(lemonde 社ウェブページ) https://www.lemonde.fr/economie/article/2013/11/02/echauffourees-a-quimper-entre-bonnets-rouges-et-forces-de-l-ordre_3507212_3234.html

⁸⁷ 「LOI n° 2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017 (1) (Légifrance ウェブページ) https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=EB77FE07DEB751C161F2A90121BEB843.tplgfi32s_2?cidTexte=JORFTEXT000033734169&dateTexte=20190123

| 課税主体 | 国 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--|---------------------------|-----------|--------------------|----------|----------------------|-----------------|-------|------|------------|-----------|---------------------------|--------|---------|----------|---------|-----------------|----|------|------|-----|----|-----|-----|-----|
| 課税客体 | 貨物車による課税対象道路上の走行。課税対象道路は、無料高速道路、国道(約 10,000km)及び地方道(約 5,000km)の合計約 15,000km。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 ⁸⁸ | 3.5トン以上の貨物車の所有者又はリース車の運転者(国外からの通行車両も含む) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税時期 ⁸⁹ | 毎月 10 日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税方法 | エコムーヴ社が管理する車両の登録情報及び GPS 装置による位置情報に基づき徴税額を算定し、納税義務者に対して支払額を通知することで納税する | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税標準 ⁹⁰ | 走行距離、車軸及び車両総重量、欧州排ガス規制 ※課税標準の設定は、欧州指令と密接に関係 (BOX 2 参照) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 ⁹¹ | <p>走行距離あたりの税額に、欧州排ガス規制に応じた係数に 1 を加えた値を乗じた額を税率とする。</p> <p style="text-align: center;">表：車両総重量及び車軸数に応じた走行距離あたり税率</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>車種</th> <th>税率(ct/km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両総重量 12トン未満かつ 2 軸</td> <td>8.8</td> </tr> <tr> <td>車両総重量 12トン以上かつ 2~3 軸</td> <td>11.1</td> </tr> <tr> <td>4 軸以上</td> <td>15.4</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">表：欧州排ガス規制に応じた係数</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>排ガス 規制値</th> <th>電気 自動車</th> <th>EURO VI EURO V +EEV</th> <th>EURO V</th> <th>EURO IV</th> <th>EURO III</th> <th>EURO II</th> <th>EURO I +これ以前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>係数</td> <td>-40%</td> <td>-15%</td> <td>-5%</td> <td>0%</td> <td>10%</td> <td>15%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table> | 車種 | 税率(ct/km) | 車両総重量 12トン未満かつ 2 軸 | 8.8 | 車両総重量 12トン以上かつ 2~3 軸 | 11.1 | 4 軸以上 | 15.4 | 排ガス 規制値 | 電気 自動車 | EURO VI EURO V +EEV | EURO V | EURO IV | EURO III | EURO II | EURO I +これ以前 | 係数 | -40% | -15% | -5% | 0% | 10% | 15% | 20% |
| 車種 | 税率(ct/km) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両総重量 12トン未満かつ 2 軸 | 8.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両総重量 12トン以上かつ 2~3 軸 | 11.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 軸以上 | 15.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 排ガス 規制値 | 電気 自動車 | EURO VI EURO V +EEV | EURO V | EURO IV | EURO III | EURO II | EURO I +これ以前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 係数 | -40% | -15% | -5% | 0% | 10% | 15% | 20% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税収用途 ⁹² | 税収見込額 889.84 百万 EUR のうち、交通インフラ資金調達庁 (Agence de financement des infrastructures de transport de France; AFITF) に対して 684 百万 EUR、地方政府に対して 159.84 百万 EUR が充当される予定だった。なお、AFITF を通じて約 230 百万 EUR はエコムーヴ社の料金徴収経費として支払われることとなっていた。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | 電気自動車に対して最も軽減率の高い税率を適用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁸⁸ Code des douanes Article 272 (関税法典 第 272 条)

⁸⁹ Code des douanes Article 275 (関税法典 第 275 条)

⁹⁰ Code des douanes Article 275 (関税法典 第 275 条)

⁹¹ 「トラック走行課税のエコタックス制度を開始へー2014年1月1日から3.5トン以上の貨物車が対象ー」(JETRO ウェブページ) <https://www.jetro.go.jp/biznews/2013/10/526a02b4bc3b8.html>

⁹² Cour des comptes (2017) 「Rapport public annuel 2017 - L'écotaxe poids lourds : un échec stratégique, un abandon coûteux-」

| | |
|--|--|
| 税込 | 889.84 百万 EUR |
| BOX 2 重量貨物車の走行距離課金に関する欧州指令の経緯 | |
| <p>フランスのエコタックスの税率設定は、重量貨物車の走行距離課金に関する欧州指令に紐付くものであり、重量貨物車に対する走行距離課税はドイツやオーストリアなどで既に導入されている。欧州指令では、道路損傷や大気汚染、騒音による外部費用の内部化を目的に、重量貨物車に対する走行距離に応じた課徴金を推奨している。ここでは、欧州指令の経緯と概要についてまとめた。</p> <p>欧州指令の経緯と概要</p> <p>現行の指令は、1999 年に制定され、2006 年および 2011 年に改正されている。制定当初は道路損傷の外部費用のみを対象としていたが、2011 年の改正により大気汚染と騒音の外部費用も考慮することが求められている。</p> | |
| 年月 | 各指令の概要 |
| 1999 年 7 月 | 欧州指令 (Directive 1999/62/EC; Eurovignette I) 制定 ▶ 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 |
| 2006 年 6 月 | 欧州指令 (Directive 2006/38/EC; Eurovignette II) 制定 ▶ 対象車両や対象道路の拡大等を規定。車軸数、車両総重量、エアサスペンションの有無などに応じた車両クラスを設定し、クラスに応じた税率の設定を推奨。 |
| 2011 年 10 月 | 欧州指令 (Directive 2011/76/EU; Eurovignette III) 制定 ▶ 道路損傷に加え、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。大気汚染は欧州排ガス規制と紐付く設定を推奨。 |

4. 自動車関連税収

2016 年における各税目の税収及び国税または地方税に占める割合は以下のとおり。国税においては、利用段階の石油製品内国消費税と電力最終内国消費税で約 10%を占めている。但し、これらの税収は必ずしも自動車のみの利用に紐付くものではない。他方で地方税では、自動車登録税が 1.7%を占めている。

表 III-2 : 2016 年における各税目の税収と全体に占める割合（国税・地方税別）

(税収単位:百万 EUR)

| 税目 | 税収 | 割合 |
|-----------|---------|-------|
| 国税全体 | 348,762 | - |
| 職業訓練税 | 60 | 0.02% |
| 社有自動車税 | 692 | 0.20% |
| 車軸税 | 167 | 0.05% |
| 石油製品内国消費税 | 27,909 | 8.00% |
| 電力最終消費内国税 | 7,267 | 2.08% |

| 税目 | 税収 | 割合 |
|---------|---------|-------|
| 地方税全体 | 129,543 | - |
| 自動車登録税 | 2,188 | 1.69% |
| 電力最終消費税 | 1,588 | 1.23% |

全ての税収が自動車に紐付かない利用段階の税目を除き、取得段階及び保有段階の自動車関連税における 2004 年から 2016 年までの税収推移を以下に示す。これらの税収の合計は直近 5 年は減少傾向にあるが、概ね横ばいとなっている。なお、職業訓練税の 2005～2006、2014～2015 年の税収は各年の予算書によれば「nd」となっており、データがない。

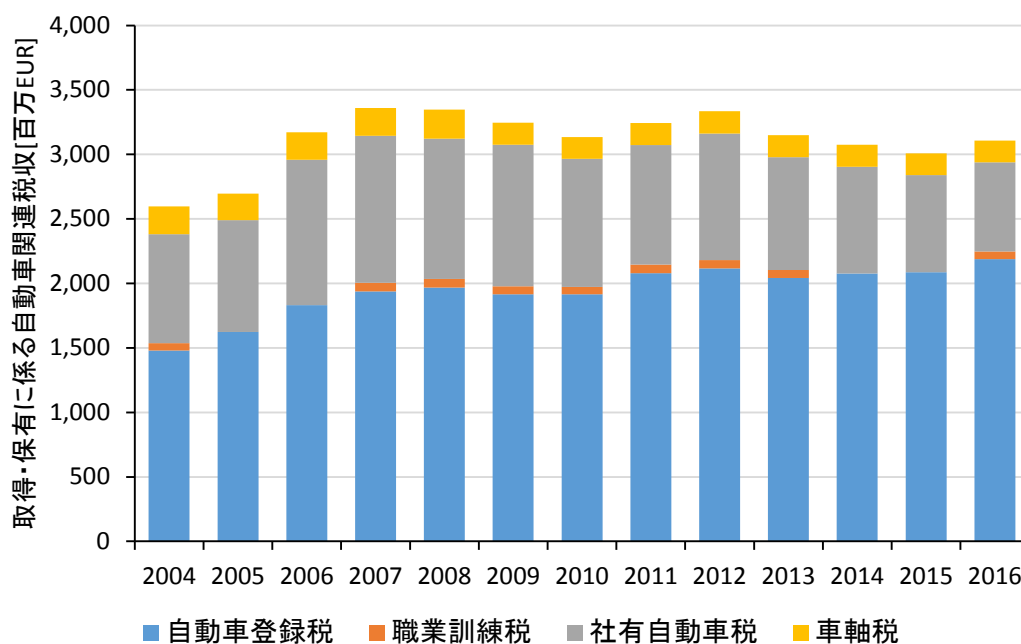


図 III-1 : 取得段階及び保有段階の自動車関連税収の推移 (2004～2016 年)

IV. 自動車関連税に係る税制改正

2000年以降のフランスの自動車関連税に関する主要な税制改正の動きを整理する。
フランスに加え、イギリス、ドイツの動向についても整理する。

1. フランスの税制改正動向

表 IV-1：フランスにおける地球温暖化をめぐる近年の動向

| 政権 | 予算等 | 税制改正の概要 |
|------|--------------------|--|
| シラク | 2003年 予算法 | <p>【低公害車に係る所得税の税額控除適用期限の延長】 2001年1月1日から2002年12月31日までの間に液化石油ガス自動車又はそのハイブリッドカーを新規に購入又は賃借した納税者に対し、1,525ユーロの所得税の税額控除(un crédit d'impôt sur le revenu)が認められており、さらにこれらの購入の際に、1992年1月1日以前に登録された一定の自動車の破棄も併せて行なうならば、当該税額控除の額は約50%増額され、2,300ユーロになる。今回の改正により、適用期限が2002年12月31日から2005年12月31日まで延長。2002年1月1日から2002年12月31日までの間に天然ガス自動車又はそのハイブリッドカーを新規購入又は賃借した納税者に対しても同様の控除を適用。</p> <p>【石油製品国内消費税】 原油価格の変動に応じて税率が変動する価格連動制をとっていたが、2003年1月1日よりこれを廃止する。</p> |
| シラク | 2004年 予算法 | <p>【石油製品国内消費税】 個人が利用する軽油の税率が1リットルあたり2.5ユーロセント引き上げられ、1リットルあたり41.69ユーロセントに。引上げは2004年1月1日より実施。商業用の運送に係る軽油については、税率引上げ分を払い戻す。増収分(約8.5億ユーロ)は国有鉄道の建設部門の債務償還に充当。</p> |
| シラク | 2006年 予算法 | <p>【低公害車に係る所得税の税額控除の引上げ】 2001年1月1日から2005年12月31日までの間、LG、NGV又は電気自動車(HV含む)を取得又は2年以上のリースを行った者は、1,525ユーロ(1991年末までに登録された車両を廃車にした場合は、2,300ユーロ)の所得税の税額控除が認められていた。今般の改正で、適用期限が2009年12月31日まで延長され、更に控除額が2,000ユーロ(同3,000ユーロ)に引き上げられる。</p> <p>【自動車税・社有自動車税】 個人・法人が所有する総重量3.5トン超の車両と3.5トン以下で法人が所有する車両は自動車税(地方税)が課されているが、2006年12月1日に自動車税は廃止される。一方、法人がフランスで登録している車両には、その課税馬力に応じて社有自動車税(国税)が課されているが、2006年1月以降の登録車両については課税馬力に応じた税率表ではなく、走行距離当たりのCO2排出量に応じた税率表が適用される。</p> |
| シラク | 2006年 修正 予算法 | <p>【石炭税】 CO2の排出度合いが大きい石炭の消費を対象に、電力換算によるエネルギー量を基準として1MWh当たり1.19ユーロを新たに課税する。税収は環境・エネルギー管理庁(ADEME)の財源として充当。2007年7月1日より施行。</p> |
| シラク | 2007年 修正 予算法 | <p>【ボーナス・マルス】 低公害車の購入及び利用を促進するためボーナス・マルス(自動車登録税付加税)を創設。(A)CO2排出量160g/km超(2008、2009年)、又は(B)課税馬力7超の車をフランスで初めて登録する際に課税される。他国で登録された後に輸入された車に関しては、税額は10分の1に縮減される。</p> |
| サルコジ | 2008年 予算法 | <p>【その他】 従来、汚染活動一般税(TGAP)の一部、天然ガス消費税(TICGN)、ボーナス・マルス、石炭税の税収が環境・エネルギー管理庁(ADEME)に充当されていたが、ADEMEの財源の簡素化のため、今回の改正により、汚染活動一般税の税収のみが充当されることになり、その他の税目の税収は一般財源化。 なお、上記税目から環境・エネルギー管理庁へ充当される税収の合計額は、2007年見積額で2.42億ユーロ。2008年税収においてもこの水準を保つため、汚染活動一般税から環境・エネルギー管理庁への充当額を2.42億ユーロに増加。</p> |

| 政権 | 予算等 | 税制改正の概要 |
|------|--------------------|--|
| サルコジ | 2008年 修正 予算法 | 【汚染車税】 フランスでは、2008年より、CO2排出量が少ない車両の利用を促進するため、CO2排出量が160g/km超の車両を対象に登録時にボーナス・マルスが課されているところ、2009年税制改正において、CO2排出量の多い自動車に対する課税を強化するため、250g/km超の自動車に対して、年間160ユーロの汚染排出車税を新たに課税。 |
| サルコジ | 2009年 予算法 | 【車軸税】 総重量12トン以上の大型トラックについては、車両の種類(車軸数等)及び総重量に応じた税率で車軸税が課されているところ、企業の税負担を軽減するため税率を引き下げる。当該措置に伴う減収額は約0.5億ユーロ程度。 |
| サルコジ | 2010年 予算法 | 【ボーナス・マルス】 2008年より車両のCO2排出量に応じてボーナス・マルスが課されているところ、温室効果ガス排出量の一層の削減のため、ボーナス・マルスの引上げを1年前倒して実施。 【石油製品内国消費税】 石油製品内国消費税(国税)は、毎年の予算法によって一定額が州及び県に譲与される。2007年以降、ガソリン及び軽油に係る石油製品内国消費税の税率は、州ごとに法定税率から一定の範囲内で引き下げることが認められているが、ガソリン及び軽油に係る石油製品内国消費税について法定税率から一定の範囲内での州毎の引上げが新たに認められることとなった。新たに認められた引上げ可能部分に対応した税収は各州において鉄道や運河等、道路に代わる持続的な輸送機関への投資に充てられることとされた。施行開始日は別途政令により決められ、遅くとも2010年7月1日に開始されることとされている。 【炭素税(断念)】 エネルギーの炭素含有量に応じて課税する炭素税を導入する法案が2010年予算法案に盛り込まれ2010年1月からの導入が予定されていた。しかし、2009年12月末に法案が両院で可決されたものの、憲法院により、予算法における炭素税の規定の一部について違憲であるとの判決がなされたため導入は事実上不可能となった(予算法は違憲部分を除いて施行)。 違憲とされた理由は、化石燃料を利用する大部分の企業にとって炭素税が免税となっているため、不公平で気候変動対策の目的に合致していない、というものであった。これを受け、政府は2010年7月からの導入を目指して炭素税の修正法案を検討していたが、2010年3月の地方選挙において与党UMPが大敗した直後、首相から炭素税の導入を事実上断念する旨が発表された。 |
| オランダ | 2014年 予算法 | 【炭素税(※)】 エネルギー製品の二酸化炭素含有量に比例した炭素税を新たに導入する。税率は2014年に1トンCO2当たり7ユーロで、2015年には14.5ユーロ、2016年には22.5ユーロとなる。税収は2014年に340百万ユーロ、2015年に25億ユーロ、2016年に40億ユーロとなる見込み。 |
| オランダ | 2015年 予算法 | 【石油製品内国消費税(※)】 2015年から軽油に課税される石油製品内国消費税の税収の一部を交通インフラ庁(AFITF)に充当。2015年は軽油に係る税率を1リットルあたり2サンチーム引き上げ、税収をAFITFに充当。 |

(凡例) **青字**:車体課税関連 **赤字**:エネルギー課税関連

(出典)財務省「財政金融統計月報」⁹³(但し、※は予算法案(Projet de loi de finances)を引用)

⁹³ https://www.mof.go.jp/pri/publication/zaikin_geppo/index.htm

2. 税制改正動向の国際比較

2.1 イギリスの税制改正動向

表 IV-2：イギリスにおける地球温暖化をめぐる近年の動向

| 政権 | 予算 | 税制改正の概要 |
|------|----------------|--|
| ブレア | 2000年 バジェット | <p>【燃料税】 汚染物質の排出が少ない低硫黄ガソリンについて、無鉛ガソリンよりも1ペンス低い47.82ペンス/リットルで課税する。</p> <p>【自動車税】 2001年3月以降に登録される自家用乗用車等は、CO₂排出基準に応じた税率表に基づいて課税する。また、現行制度で、軽減税率の適用対象と老年者控除(65～74歳)となっている小型車の範囲を排気量1100ccから1200ccに拡大するとともに、税率を引き上げ。</p> |
| ブレア | 2001年 バジェット | <p>【燃料税】 低硫黄ガソリン又は低硫黄ディーゼルに係る税率を1リットル当たりそれぞれ2ペンス、3ペンス引き下げる。また、スーパー無鉛ガソリン及び有鉛代替ガソリンに係る税率区分を廃止する。</p> <p>【自動車税】 現行で排気量1,200cc以下となっている軽減税率(年105ポンド)の適用対象を1,549cc以下に引き上げる。また、貨物自動車に係る税率を50%軽減するほか、農業用車両等は非課税とする。</p> |
| ブレア | 2004年 バジェット | <p>【燃料税】 2004年9月1日以降、燃料税の税率を引き上げる。また、無硫黄ガソリン及び無硫黄ディーゼル油の区分を新たに設け、税率を1リットル当たり0.4852ポンドとする。この税率は、低硫黄ガソリン及び低硫黄ディーゼル油よりも1リットル当たり0.005ポンド低い水準である。</p> <p>【自動車税】 2004年度は税率を据え置く。</p> |
| ブレア | 2005年 バジェット | <p>【燃料税】 2004年度予算では、2004年9月1日からの燃料税の税率引き上げを決定していた。しかし、世界的な原油価格の高騰を背景として、7月にその実施の延期を決定し、同年12月のブレ・バジェットにおいて再検討することとされた。再検討の結果、同年12月3日以降、一部の燃料税については税率が引き上げられることになったものの、ほとんどのものについて、税率は据え置かれることとされた。</p> <p>【自動車税】 自動車税：2005年4月1日より、CO₂排出量の多い階級について、税率を5ポンド/年引き上げる。</p> |
| ブレア | 2006年 バジェット | <p>【燃料税】 英国では、汚染物質の排出抑制と税収確保のため、燃料税の税率について、毎年、少なくともインフレ率に沿った税率の引き上げを行うこととしているが、原油価格の高騰が続いていることから、2004年度及び2005年度は、引き上げを凍結。バイオエタノールについては、2005年1月1日より税率が大幅に引き下げられることとなった。2006年度は、インフレ率に合わせて税率を引き上げることとするが、その実施は9月1日まで延期する。</p> <p>【自動車税】 環境に対するインセンティブを強化するため、CO₂排出量が225g/kmを超える自動車に対し新たな税率階級を設けて高い税率を課すとともに、CO₂排出量が少ない自動車に対しては、税率を大幅に引き下げることとする。</p> |
| ブレア | 2007年 バジェット | <p>【燃料税】 2009年度にかけて税率を引き上げる。バイオ燃料に対する優遇措置(1リットル当たり0.2ポンド)は、2009年度まで延長する。</p> <p>【自動車税】 2009年度にかけてCO₂課税を強化。なお、2007年度分については、2007年3月22日から適用する。</p> |
| ブラウン | 2008年 バジェット | <p>【燃料税】 2008年4月1日に予定されていた税率引き上げを、現在の経済状況への配慮、企業と家計への支援を行うため、6か月間延期し、10月1日に行うこととする。また、2010年にインフレ率に上乗せして0.5ペンス/リットル引き上げる。2007年バジェット・レポートにおいて予定されていた課税対象分類の簡素化については、予定どおり2008年4月に行われる。バイオ燃料については、これまでの燃料税において優遇税率(20ペンス/リットルの軽減)を適用することとしてきたが、2010年度からは税制での優遇措置ではなく、使用の</p> |

| 政権 | 予算 | 税制改正の概要 |
|-------|-----------------|---|
| | | <p>義務付けを行うことで、バイオ燃料の使用を促進する。2010 年度以降は、他の道路用燃料税と同様に課税する。</p> <p>【自動車税】 2009 年度以降、自動車保有に課される自動車税の税率帯が細分化され、税率帯の数も7から13に増える。これにより、CO2排出量が150g/km 未満の自動車については税率が引き下げられる一方、150g/km 以上の自動車については税率が引き上げられる。最高税率帯(M)は、CO2排出量が255g/km 超で、税率は年 440 ポンドとなる。2010 年 4 月からは、登録初年度自動車用(first year rate)と2 年目以降の自動車用(standard rate)との2 種類の税率帯が設けられる。登録初年度自動車用の税率帯は、2 年目以降の自動車用の税率帯と比べてCO2排出量の違いがより大きく税率に反映されるようになっている。(登録初年度自動車用の税率帯では、CO2排出量が130g/km までの自動車に適用される税率がゼロである一方、CO2排出量が255g/km を超える自動車について課される税率は年 950 ポンド。)</p> |
| ブラウン | 2009 年 バジェット | <p>【燃料税】 2009 年 9 月から1 リットル当たり2 ペンス引き上げ。その後、2010 年から2013 年まで毎年実質1リットル当たり1 ペンス引き上げ。</p> <p>【自動車税】 環境負荷の高い自動車には重課し、環境負荷の低い自動車には軽課することで、よりCO2排出量に応じた税率構造となるように以下の改正を行う。</p> <p>2009 年度 自動車税の税率帯数を増加(現行7→2009 年度以降13)。経済状況に鑑み、増税額は年5 ポンドを超えないこととする。</p> <p>2010 年度 新車購入者に環境負荷の低い自動車を購入するインセンティブを与えるため、特に新規登録車について、CO2排出量に強く応じた税率表を新たに設ける(年0 ポンド～950 ポンド)。新規登録車を除く自動車用の税率表についても、よりCO2 排出量に応じた税率構造となるように税率改正を行う(CO2排出量:150g/km 未満(年5～30 ポンドの減税)、176g/km 超(年20～30 ポンドの増税))</p> <p>CO2排出量基準の自動車税が導入された2001 年3 月1 日から2006 年3 月23 日までの間に登録された環境負荷の特に大きい自動車(225g/km 以上)については、本来ならば2009 年度以降、L または M 税率帯の税率が適用されること、2009 年、2010 年の両年についてはK 税率帯の税率が適用される。</p> <p>【自動車廃棄支援制度の創設】 登録後10 年超の自動車を廃棄し、新車に買い替えた場合、2,000 ポンドの割引を受けることができる。経費のうち、1,000 ポンド分は政府から、1,000 ポンド分は自動車メーカーからの拠出。</p> |
| キャメロン | 2011 年 バジェット | <p>【燃料税】 動力用燃料に対する課税は、歳入調達機能だけではなく、低炭素社会の構築にも寄与するものであるとの認識を示し、動力用燃料の税負担を引き上げることとされた。ただし、その急激な引き上げは足元の物価が上昇局面にある状況においては、家計に与える影響が大きいことから段階的に税率を引き上げる予定。</p> |
| キャメロン | 2012 年 バジェット | <p>【社有車税】 社有車を個人目的で使用する場合、原則として、取得原価に1km あたりのCO2 排出量に応じた適用割合(5%～35%)を乗じた額が、年間の受益額として所得に算入される。今回、CO2 排出量75g/km 以上の車輻に係る適用割合を2014 年度に1%引き上げる(最大適用割合は35%のまま)とともに、2015 年度及び2016 年度についてさらに2%引き上げ(最大適用割合37%)。また、社有車の減価償却については、1km 当たりのCO2 排出量に応じて初年度全額償却、18%定率法または8%定率法のいずれかが認められているところ、2013 年度以降、初年度全額償却及び18%定率法に係る排出量の基準を厳格化。</p> |
| キャメロン | 2013 年 バジェット | <p>【燃料税】 家庭と企業を支援する観点から、2011 年3 月より税率引上げを凍結している燃料に係る個別間接税について、昨年の秋の財政演説では2013 年9 月から引き上げるとされていたところ、9 月以降も引き続き凍結措置を延長する。</p> |
| キャメロン | 2014 年 バジェット | <p>【社有車税】 社有車を個人目的で使用する場合には、取得原価に1 キロ当たりのCO2 排出量に応じた適用率(7～37%)を乗じた額が年間の受益額として所得に算入されること、CO2 排出量が1 キロ当たり75 グラム以上の車については、適用率を2%引き上げる(ただし、上限の37%には変更なし)。</p> |

| 政権 | 予算 | 税制改正の概要 |
|-------|----------------|---|
| キャメロン | 2015年 バジェット | <p>【燃料税】 2015年9月より実施予定であった小売物価指数の上昇に伴う燃料課税の税率引上げを中止。</p> <p>【社有車税】 社有車を私的に利用する場合、取得原価に一定割合を乗じた額が年間の受益額として所得に算入される場所、一部の車種につき当該割合を3%引上げ。</p> |

(凡例) 青字: 車体課税関連 赤字: エネルギー課税関連

(出典) 財務省「財政金融統計月報」⁹⁴

2.2 ドイツの税制改正動向

表 IV-3 : ドイツにおける地球温暖化をめぐる近年の動向

| 政権 | 予算等 | 税制改正の概要 |
|--------|---|---|
| シュレーダー | 2005年 | <p>【自動車税】 2005年1月より、1997年4月成立の自動車税改革法に基づく累次の自動車税率の引上げの最終段階が実施される。</p> |
| メルケル | 2008年 『成長強化による雇用保護パッケージにおける税法上の規則変更のための法律』 | <p>【自動車税】 本法律は、第一次景気対策の中で主に税法上の改正をまとめた法律。自動車税については、①2008年11月5日から2009年6月30日までの期間に新車を購入した場合、1年間自動車税を免除。ただし、特に厳しい汚染物質排出基準を満たす低公害車については、最大2年間自動車税を免除(但し自動車税の免除期間は、購入時期に関わらず、2010年12月31日に終了)。②既に購入済みの低公害車について、2009年分の自動車税を免除。特に厳しい汚染物質排出基準を満たす低公害車とは、欧州委員会によって定められている汚染物質排出基準ユーロ5及び6を満たす自動車を目指す。</p> |
| メルケル | 2009年 『基本法改正のための法律』 | <p>【自動車税】 第二次景気対策では、現在州税である自動車税を、2009年7月より連邦税とすることが発表された。各税の税収の帰属は基本法によって規定されており、本法律は、基本法の改正によって自動車税を連邦税とするための法律である。なお、連邦税への変更に伴い、州の歳入減を緩和するため、連邦から州に対し財源を補填する旨も規定されている。</p> |
| メルケル | 2009年 『自動車税の新規則及びその他の法律の変更のための法律』 | <p>【自動車税】 第二次景気対策では、自動車税について、CO2排出量も考慮した新たな課税方式が具体的に示された。本法律はそれを法制化したものであり、主要内容は以下の通りである。①2009年7月より、CO2排出量も考慮した課税方法を採用(2007年より検討されていた課税方式への変更の段階的实施)。排気量比例部分と二酸化炭素排出量比例部分の合計が、自動車税として課される。②排気量比例部分: ガソリンエンジン車には排気量100cc当たり2ユーロ、ディーゼルエンジン車には同9.5ユーロを課税。③CO2排出量比例部分: 自動車のCO2排出量から一定量(2010年及び2011年: 120g/km、2012年及び2013年: 110g/km、2014年以降: 95g/km)を控除した残りの部分に、一定の税率(1g/km当たり2ユーロ)を適用して算出された税額を課税。④2009年6月30日までに購入された自動車については、2013年より新たな課税方式に移行。</p> |

(凡例) 青字: 車体課税関連

(出典) 財務省「財政金融統計月報」⁹⁵

⁹⁴ https://www.mof.go.jp/pri/publication/zaikin_geppo/index.htm

⁹⁵ https://www.mof.go.jp/pri/publication/zaikin_geppo/index.htm

3. フランスにおける車体課税の税制改正に対する各ステークホルダーの意見

フランスにおけるこれまでの車体課税の税制改正について、フランスでの現地ヒアリングにより調査した。

以下に、フランスの車体課税の税制改正に対する意見を、発言主体ごとに整理する。

表 IV-4：フランスの車体課税の税制改正に対する主な意見

| 発言主体 | 税目 | 意見 |
|-------|-------------|---|
| 政府 | bonus-malus | <ul style="list-style-type: none"> bonus-malus の税率は、過去や現在の新車販売構成から次の年の新車販売構成を推計し、bonus と malus で収支が合うように malus の税率と bonus の対象を設定する。2 年先といった近い将来ですら市場の先行きを見通すことが難しい上、税率は毎年の議会で決定することが定められていることから、1 年以上先の税率を決定することはできない。 |
| 地方自治体 | 自動車登録税 | <ul style="list-style-type: none"> Carte grise の税率は、州の財政状況のみを鑑みて財政部門が決定する。環境部門が財政部門に対して、例えばクリーン車補助金の財源を要求したとしても、予算の都合上、縮小される可能性がある。Carte grise は州の一般財源に充てられるため、Carte grise の税率は自動車だけに紐づく訳ではない。州に高校を新たに建設したいから、財源を確保するために Carte grise の税率を引き上げることもあり得る。 Carte grise の軽減率の設定根拠は、環境的な側面を考慮していることもあるが、昨今のエネルギー移行法や気候変動の問題に対して、州が取り組んでいるというメッセージに近い。現在はクリーン車の販売台数が少ないため、税収への影響は無いが、クリーン車が徐々に増えてきて税収が大きく減少するようであれば、軽減率を見直すだろう。 |
| | 全体 | <ul style="list-style-type: none"> 都市部には自動車以外の交通手段が豊富にあり、インフラや公共設備が充実し、企業も多く立地しており、財源もある。一方で、地方部はインフラや公共設備が不十分で、移動手段は自動車に頼らざるを得ない。このような状況は是正すべきである。 |
| 自動車産業 | bonus-malus | <ul style="list-style-type: none"> 基本的には bonus-malus はよく機能している。2008 年の導入以降、自動車全体の CO2 排出量は大きく減少した。企業努力による寄与分もあるので、100%bonus-malus の効果ではないかもしれないが。 2018 年には、30 万台、2019 年には 40 万台のスクラップ・新車代替が行われると政府は見積もっているが、2017 年には 10 万台が実際にスクラップしたという統計があり、2018 年にそれが果たして 3 倍に伸びるのか、という懸念がある。 フランス政府は bonus の対象となる基準を毎年変更する。頻繁な制度変更は、最終消費者には意味をなさないし、企業の投資計画にとっても悪影響である。 まだまだ PHEV の普及を進める必要があったにも関わらず、政府は 2018 年に PHEV への bonus を廃止してしまった。政府に対して再開してもらおう働きかけている。 すべての bonus を malus の税収でまかなうためには、malus 基準値のカーブを大幅に引上げなければならないが、不可能なレベルの税率に |

| | | |
|----------|--------|--|
| | | <p>なるので難しい。2019年には malus の基準値のカーブが引き上げられることが決定しているが、それ以上の引上げは難しいだろう。したがって、より多くの資金を一般会計から拠出しなければならなくなる。そのような巨額の支援を継続的に拠出できるのか疑問である。</p> |
| | 自動車登録税 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 技術的中立性(Technology neutrality)の観点で、LPG車や天然ガス車、バイオ燃料(B85)車も減免措置の対象に含む点で内燃機関自動車廃止の方針とは異なる。1つの技術(電気自動車)をプッシュするわけではない。 ・ 部品メーカーは、内燃機関、ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車、あらゆる自動車に対して投資している。1つの技術のみに投資することはできない。 |
| | エコタックス | <ul style="list-style-type: none"> ・ 重量車を対象に2008年から検討が始まったが、トラック事業者・輸送業界からの反対を受けて導入が見送りとなった。フランス政府は10億EUR分のインフラ投資(カメラ等)を行っていたが、すべて無駄になってしまった。無期限延期による財源の補填として、トラックに適用される軽油の軽減税率の軽減幅を縮小した。 ・ 走行距離課税として検討されたエコタックスは、重量車のインフラ損傷に係る税であり、道路補修の財源が足りない地方政府を助けることにつながる可能性がある。 |
| 国際機関・学識者 | 内国消費税 | <ul style="list-style-type: none"> ・ フランスの昨今の暴動は、フランス政府が国民に対して十分なコミュニケーションを行っていないことや、貧困層に対して配慮措置を講じていないため起きた問題といえる。 |
| | エコタックス | <ul style="list-style-type: none"> ・ トラックによる道路損傷の外部費用の内部化を目的に高速道路以外の道路に導入しようとした。政治的にも受け入れられていたが、実際に導入する段階において、ブルターニュ地方で反対デモが起きた。エコタックスの税収は道路インフラのファンドとして充当される予定であった。 |

(出典)現地ヒアリングに基づき作成。

V. 自動車関連税の税額試算及び日本との比較

本章では、フランス及び日本両国で販売されている同一車種の乗用車について、取得、保有、利用に係る年間税負担額を試算し、比較を行う。

1. 前提条件

1.1 対象車種及び諸元

本分析における対象車種は、ガソリン車(G-ICV)、ディーゼル車(D-ICV、日本の場合はクリーンディーゼル車を想定)、ハイブリッド車(G-HV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、電気自動車(BEV)の5車種とする。各車種の自動車諸元を以下に示す。なお、PHV はガソリン走行または電力走行で消費する燃料が異なるため、堀(2014)⁹⁶を参考に、ガソリン走行と電力走行の比率を3:7と仮定した。

表 V-1 : 対象車種の諸元

| 諸元 | 単位 | G-ICV | D-ICV | G-HV | PHV | BEV |
|--------------|-------------|-------------------------------|-------------------|---------------------|-------------------------|---------------|
| 車両価格 | 万円 | 172.4 | 168.0 | 229.5 | 302.0 | 291.7 |
| 排気量 | cc | 1496 | 1498 | 1797 | 1797 | - |
| 車両重量 | kg | 1090 | 1130 | 1360 | 1510 | 1490 |
| 燃費 | km/L | 23.4 | 26.4 | 37.2 | 37.2 | - |
| CO2 排出係数 | kgCO2/L | 2.32 | 2.58 | 2.32 | 2.32 | - |
| CO2 排出量 | gCO2/km | 99.1 | 97.7 | 62.4 | 62.4 | 0 |
| 最高出力(馬力) | kW | 80 | 77 | 72 | 72 | 110 |
| 課税馬力 | CV | 5 | 5 | 4 | 4 | 5 |
| 電力消費量 | Wh/km | - | - | - | 94.9 | 120.0 |
| 年間走行距離 | km | 10,000 | 10,000 | 10,000 | 10,000 | 10,000 |
| | うちガソリン・軽油走行 | km | 10,000 | 10,000 | 3,000 | - |
| | うち電力走行 | km | - | - | 7,000 | 10,000 |
| 年間ガソリン・軽油消費量 | L | 427.4 | 378.8 | 268.8 | 80.6 | - |
| 年間電力消費量 | kWh | - | - | - | 948.8 | 1200.0 |
| 参考車種 | - | トヨタ カローラアクシオ 1.5G グレード 2WD-AT | マツダ デミオ XD 2WD-AT | トヨタ プリウス S グレード 2WD | トヨタ プリウス PHV S グレード 2WD | 日産 リーフ S グレード |

1.2 対象地域

日本については、消費税率を 8%または 10%とした場合の2パターンで試算する。また、東京都では、都独自の次世代自動車普及策として、平成 21 年度から平成 32 年度までに新車登録を受けたプラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車に対して、自動車税の

⁹⁶ 堀(2014)「プラグインハイブリッド車の燃料消費率 -ユーティリティファクタ, 電力・ガソリン等価合成の考え方-

課税を5年間免除していることから、東京都で新車登録した場合についても、消費税率を8%または10%とした場合の2パターンで試算する。

フランスについては、自動車登録税及び電力最終消費税の税率の決定権が地方自治体にあることから、次世代自動車の普及が進むパリ県と、自動車登録税におけるクリーン車に対する減税を行っていないロワレ県の2地域で試算する。

1.3 対象税目

本試算における対象税目及び課税標準を下表に示す。エコカー減税及びグリーン化特例によるグリーン化措置を考慮した上で、全ての税率は2018年1月時点とする。また、全ての使用電力は家庭用購入電力と仮定する。従って、公共充電スポットで充電する場合や自家用PVで充電する場合、一部の電力消費に係る税金が課されないため、本推計の税負担額よりも小さくなる。なお、税負担額は、平均保有期間(7年)を勘案し、取得時の税目は税額の7分の1とし、保有時の税目は7年分の平年度の税負担額として試算した。

表 V-2 : 対象税目と課税標準 (カッコ内は課税標準を示す)

| 国 | 取得段階 | 保有段階 | 利用段階 |
|------|--|---|---|
| 日本 | <ul style="list-style-type: none"> 自動車取得税(取得価額) 消費税(車両価格) | <ul style="list-style-type: none"> 自動車重量税(車両重量) 自動車税(排気量) | <ul style="list-style-type: none"> 揮発油税・地方揮発油税(ガソリン消費量) 軽油引取税(軽油消費量) 電源開発促進税(電力消費量) 消費税(燃料価格・燃料消費量) |
| フランス | <ul style="list-style-type: none"> 自動車登録税(課税馬力) bonus-malus(CO2排出量) 付加価値税(車両価格) | <ul style="list-style-type: none"> 汚染車税(CO2排出量) | <ul style="list-style-type: none"> 石油製品内国消費税(ガソリン消費量・軽油消費量) 電力最終消費内国税(電力消費量) 電力最終消費税(電力消費量) 付加価値税(燃料価格・燃料消費量) |

1.4 燃料価格及び為替レート

ガソリン本体価格、軽油本体価格、電力本体価格は、IEA「ENERGY PRICES AND TAXES QUARTERLY STATISTICS THIRD QUARTER 2017」における直近の2016年の価格を採用した。また、為替レートは、みずほ銀行「外国為替公示相場ヒストリカルデータ(月中平均データ)」における2015年1月から2017年12月までの3か年平均値(127.1JPY/EUR)とした。

表 V-3 : 燃料本体価格

| 国 | ガソリン本体価格 | 軽油本体価格 | 電力本体価格 |
|------|------------|------------|--------------|
| 日本 | 55.2JPY/L | 61.9JPY/L | 21.94JPY/kWh |
| フランス | 0.438EUR/L | 0.409EUR/L | 0.105EUR/kWh |

2. 試算結果

2.1 ガソリン車

ガソリン車における年間税負担額を下図、下表に示す。消費税を含めると、消費税率 10% への引上げ後の負担分は日本とフランスで大きな差はなく、約 10 万円程度の負担額となる。消費税を除く自動車関連税のみで比較すると、日本の方が 3 万円以上負担が大きく、保有課税の負担が大きい。

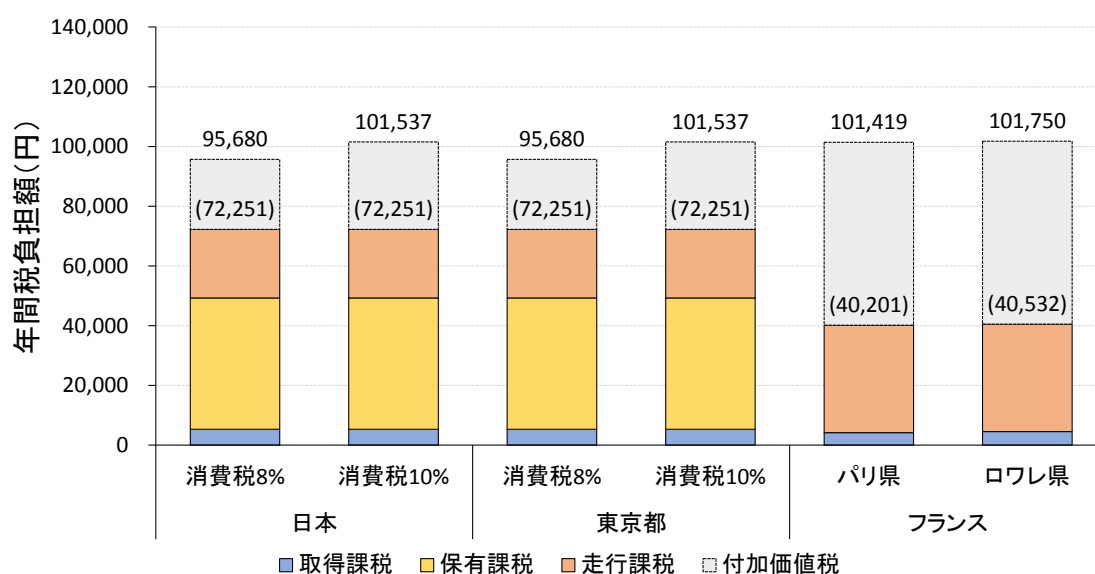


図 V-1：ガソリン車における年間税負担額の比較

表 V-4：ガソリン車における年間税負担額の比較（税目別データ）

| 段階 | 税目 | 日本 | | 東京都 | | フランス | |
|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|--------|
| | | 消費税 8% | 消費税 10% | 消費税 8% | 消費税 10% | パリ県 | ロワレ県 |
| 取得 | 【日】自動車取得税 | 5,320 | 5,320 | 5,320 | 5,320 | - | - |
| | 【仏】自動車登録税 | - | - | - | - | 4,190 | 4,522 |
| | 【仏】bonus-malus | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 付加価値税(車両) | 19,703 | 24,629 | 19,703 | 24,629 | 49,257 | 49,257 |
| 保有 | 【日】自動車重量税 | 9,439 | 9,439 | 9,439 | 9,439 | - | - |
| | 【日】自動車税 | 34,500 | 34,500 | 34,500 | 34,500 | - | - |
| | 【仏】汚染車税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| 利用 | 【日】揮発油税 | 22,991 | 22,991 | 22,991 | 22,991 | - | - |
| | 【日】軽油引取税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【日】電源開発促進税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【仏】石油製品内国消費税 | - | - | - | - | 36,011 | 36,011 |
| | 【仏】電力最終消費内国税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 【仏】電力最終消費税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 付加価値税(燃料) | 3,726 | 4,658 | 3,726 | 4,658 | 11,961 | 11,961 |
| 合計 | 95,680 | 101,537 | 95,680 | 101,537 | 101,419 | 101,750 | |

2.2 ディーゼル車

ディーゼル車における年間税負担額を下図、下表に示す。日本ではクリーンディーゼル車を次世代自動車と扱い税制優遇措置を講じているが、フランスではディーゼル車はガソリン車と同様に従来車として位置づけられることから、消費税を除く自動車関連税のみで比較すると税負担額の差がガソリン車より縮小する。一方で、フランスの付加価値税の税率は日本の消費税より高いことから、消費税を含めると日本の方がフランスより負担額は2万円程度少なくなる。

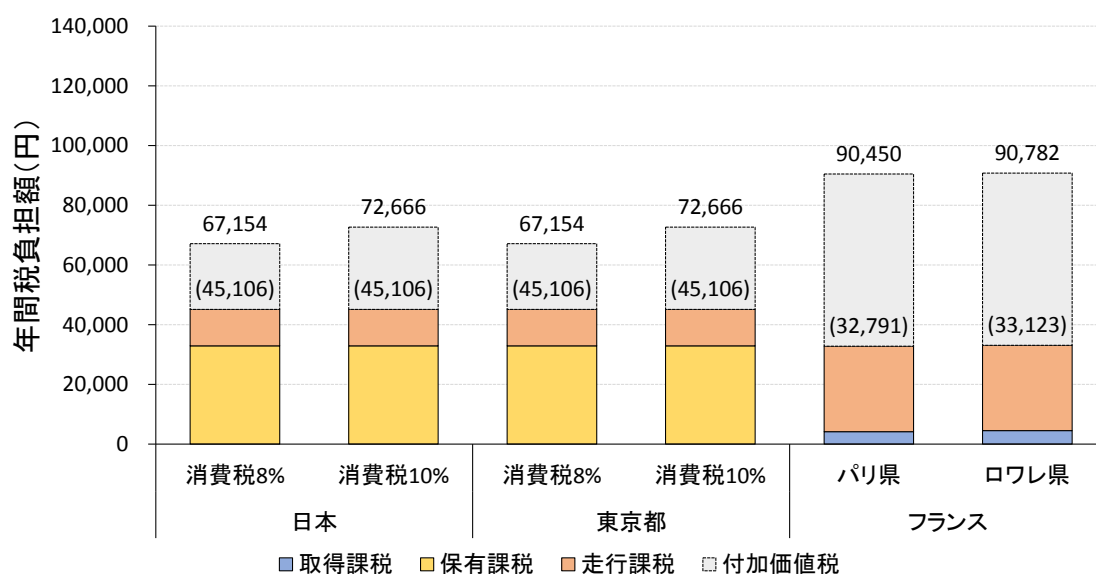


図 V-2：ディーゼル車における年間税負担額の比較

表 V-5：ディーゼル車における年間税負担額の比較（税目別データ）

| 段階 | 税目 | 日本 | | 東京都 | | フランス | |
|-----------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| | | 消費税 8% | 消費税 10% | 消費税 8% | 消費税 10% | パリ県 | ロワレ県 |
| 取得 | 【日】自動車取得税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【仏】自動車登録税 | - | - | - | - | 4,190 | 4,522 |
| | 【仏】bonus-malus | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 付加価値税(車両) | 19,200 | 24,000 | 19,200 | 24,000 | 48,000 | 48,000 |
| 保有 | 【日】自動車重量税 | 2,143 | 2,143 | 2,143 | 2,143 | - | - |
| | 【日】自動車税 | 30,804 | 30,804 | 30,804 | 30,804 | - | - |
| | 【仏】汚染車税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| 利用 | 【日】揮発油税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【日】軽油引取税 | 12,159 | 12,159 | 12,159 | 12,159 | - | - |
| | 【日】電源開発促進税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【仏】石油製品内国消費税 | - | - | - | - | 28,601 | 28,601 |
| | 【仏】電力最終消費内国税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 【仏】電力最終消費税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 付加価値税(燃料) | 2,848 | 3,561 | 2,848 | 3,561 | 9,659 | 9,659 |
| 合計 | 67,154 | 72,666 | 67,154 | 72,666 | 90,450 | 90,782 | |

2.3 ハイブリッド車

ハイブリッド車における年間税負担額を下図、下表に示す。消費税を含む全体で見ると、日本の方が1万円弱負担額が少ない。一方で、消費税を除く自動車関連税のみで比較すると、パリ県の場合は自動車登録税の優遇措置により、利用課税とする石油製品内国消費税のみの負担となり、日本の方が3万円弱負担が多くなる。

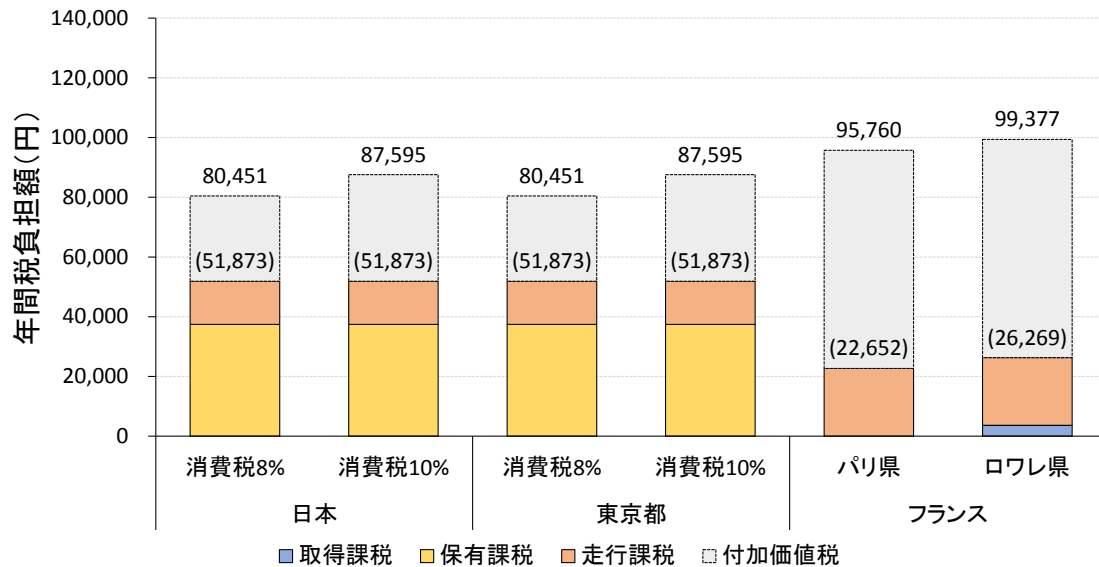


図 V-3 : ハイブリッド車における年間税負担額の比較

表 V-6 : ハイブリッド車における年間税負担額の比較 (税目別データ)

| 段階 | 税目 | 日本 | | 東京都 | | フランス | |
|-----------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| | | 消費税 8% | 消費税 10% | 消費税 8% | 消費税 10% | パリ県 | ロワレ県 |
| 取得 | 【日】自動車取得税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【仏】自動車登録税 | - | - | - | - | 0 | 3,617 |
| | 【仏】bonus-malus | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 付加価値税(車両) | 26,234 | 32,792 | 26,234 | 32,792 | 65,584 | 65,584 |
| 保有 | 【日】自動車重量税 | 2,143 | 2,143 | 2,143 | 2,143 | - | - |
| | 【日】自動車税 | 35,268 | 35,268 | 35,268 | 35,268 | - | - |
| | 【仏】汚染車税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| 利用 | 【日】揮発油税 | 14,462 | 14,462 | 14,462 | 14,462 | - | - |
| | 【日】軽油引取税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【日】電源開発促進税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【仏】石油製品内国消費税 | - | - | - | - | 22,652 | 22,652 |
| | 【仏】電力最終消費内国税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 【仏】電力最終消費税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 付加価値税(燃料) | 2,344 | 2,930 | 2,344 | 2,930 | 7,524 | 7,524 |
| 合計 | 80,451 | 87,595 | 80,451 | 87,595 | 95,760 | 99,377 | |

2.4 プラグインハイブリッド車

プラグインハイブリッド車における年間税負担額を下図、下表に示す。消費税を含む全体で比較すると、特にプラグインハイブリッド車の自動車税に独自の優遇措置を講じている東京都の負担額が最も少ない。一方で、消費税を除く自動車関連税のみで比較すると、ガソリン車やハイブリッド車と同様に、フランスが最も小さい構図に変化はない。

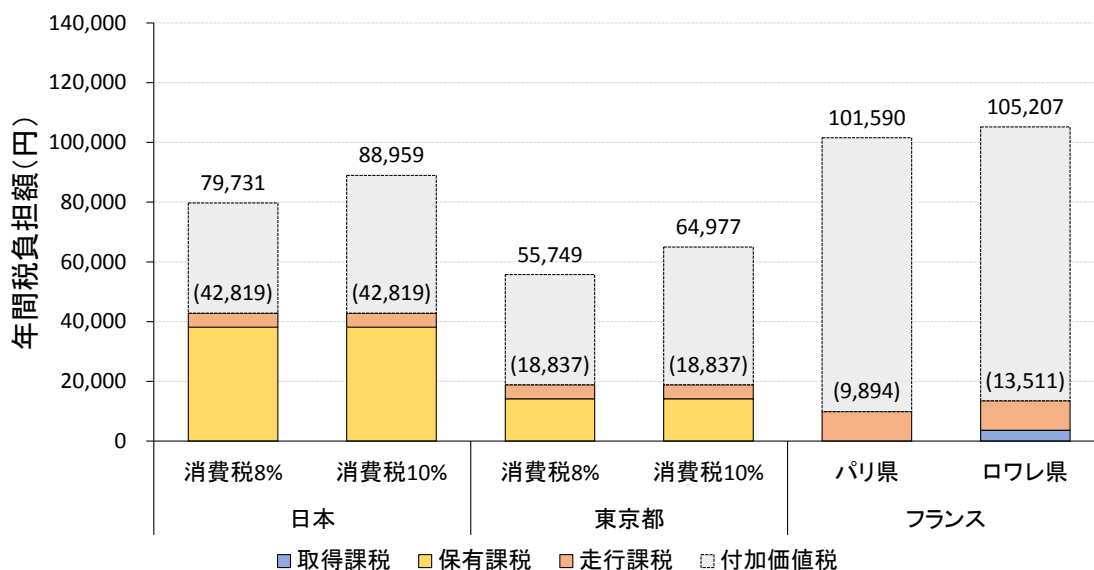


図 V-4：プラグインハイブリッド車における年間税負担額の比較

表 V-7：プラグインハイブリッド車における年間税負担額の比較（税目別データ）

| 段階 | 税目 | 日本 | | 東京都 | | フランス | |
|----|----------------|-----------|------------|-----------|------------|---------|---------|
| | | 消費税 8% | 消費税 10% | 消費税 8% | 消費税 10% | パリ県 | ロワレ県 |
| 取得 | 【日】自動車取得税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【仏】自動車登録税 | - | - | - | - | 0 | 3,617 |
| | 【仏】bonus-malus | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 付加価値税(車両) | 34,514 | 43,143 | 34,514 | 43,143 | 86,286 | 86,286 |
| 保有 | 【日】自動車重量税 | 2,857 | 2,857 | 2,857 | 2,857 | - | - |
| | 【日】自動車税 | 35,268 | 35,268 | 11,286 | 11,286 | - | - |
| | 【仏】汚染車税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| 利用 | 【日】揮発油税 | 4,339 | 4,339 | 4,339 | 4,339 | - | - |
| | 【日】軽油引取税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【日】電源開発促進税 | 356 | 356 | 356 | 356 | - | - |
| | 【仏】石油製品内国消費税 | - | - | - | - | 6,796 | 6,796 |
| | 【仏】電力最終消費内国税 | - | - | - | - | 2,714 | 2,714 |
| | 【仏】電力最終消費税 | - | - | - | - | 384 | 384 |
| | 付加価値税(燃料) | 2,397 | 2,997 | 2,397 | 2,997 | 5,410 | 5,410 |
| | 合計 | 79,731 | 88,959 | 55,749 | 64,977 | 101,590 | 105,207 |

2.5 電気自動車

電気自動車における年間税負担額を下図、下表に示す。消費税を含む全体で比較すると、プラグインハイブリッド車と同様に、自動車税に独自の優遇措置を講じている東京都の負担額が最も少ない。消費税を除く自動車関連税のみで比較すると、フランスの負担額が最も小さいが、全体として利用課税である電力消費に対する税の税率は、ガソリンやディーゼルと比較して小さいことから、自動車関連税の負担も全体的に小さくなっている。

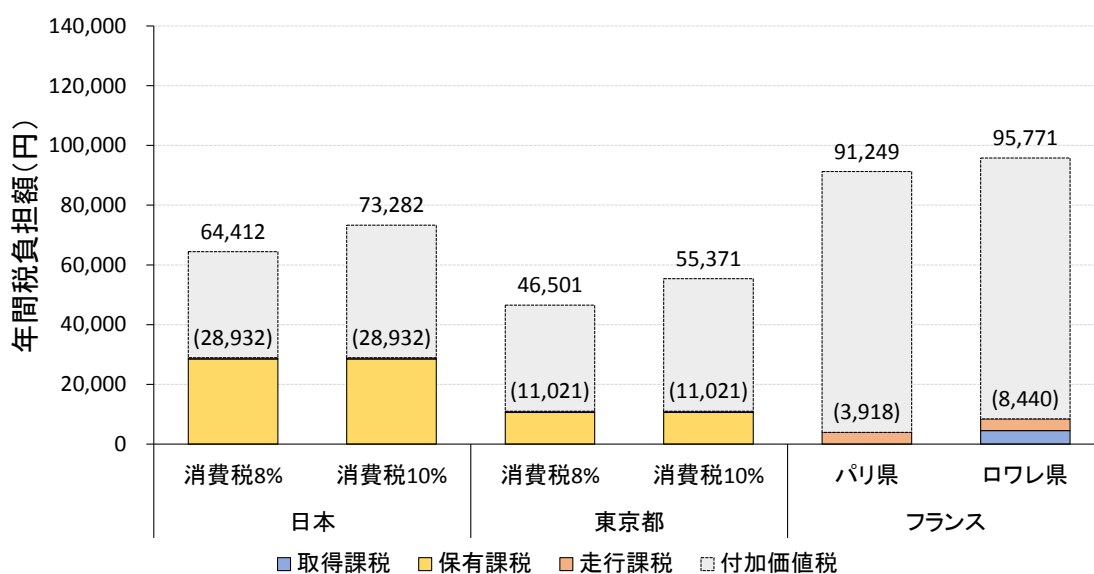


図 V-5：電気自動車における年間税負担額の比較

表 V-8：電気自動車における年間税負担額の比較（税目別データ）

| 段階 | 税目 | 日本 | | 東京都 | | フランス | |
|-----------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| | | 消費税 8% | 消費税 10% | 消費税 8% | 消費税 10% | パリ県 | ロワレ県 |
| 取得 | 【日】自動車取得税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【仏】自動車登録税 | - | - | - | - | 0 | 4,522 |
| | 【仏】bonus-malus | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 付加価値税(車両) | 33,337 | 41,671 | 33,337 | 41,671 | 83,343 | 83,343 |
| 保有 | 【日】自動車重量税 | 2,143 | 2,143 | 2,143 | 2,143 | - | - |
| | 【日】自動車税 | 26,339 | 26,339 | 8,429 | 8,429 | - | - |
| | 【仏】汚染車税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| 利用 | 【日】揮発油税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【日】軽油引取税 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| | 【日】電源開発促進税 | 450 | 450 | 450 | 450 | - | - |
| | 【仏】石油製品内国消費税 | - | - | - | - | 0 | 0 |
| | 【仏】電力最終消費内国税 | - | - | - | - | 3,432 | 3,432 |
| | 【仏】電力最終消費税 | - | - | - | - | 486 | 486 |
| | 付加価値税(燃料) | 2,143 | 2,678 | 2,143 | 2,678 | 3,988 | 3,988 |
| 合計 | 64,412 | 73,282 | 46,501 | 55,371 | 91,249 | 95,771 | |

VI. 自動車関連税制のグリーン化による効果（影響）とその評価

1. 調査対象

フランスの自動車関連税、特に車体課税の効果（環境効果、経済効果等）を分析した政府機関の報告書や学術論文を参照することで、フランスの車体課税に対する評価について調査を行った。以下に調査対象とする文献を示す。

表 VI-1：調査対象文献

| No | 文献名 | 概要 |
|----|--|--|
| 1 | Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) (2009)「Les immatriculations de voitures particulières neuves, un an après la mise en place du bonus-malus」 | bonus-malus が 2008 年～2009 年の期間において CO2 排出量の少ない自動車の普及にどの程度寄与したかを検証。 |
| 2 | Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) (2012)「Les immatriculations de véhicules équipés de motorisations alternatives : un développement soutenu par la prime à la casse et le bonus écologique」 | bonus-malus が低排出車（バイオエタノール車、天然ガス車、ハイブリッド車、電気自動車）の普及にどの程度寄与したかを検証。 |
| 3 | Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) (2013)「Évaluation économique du dispositif d'écopastille sur la période 2008-2012」 | bonus-malus が 2008 年～2012 年の期間において CO2 排出量の少ない自動車の普及にどの程度寄与したかを検証。 |
| 4 | D' Haultfoeuille et al.(2016)「Disentangling sources of vehicle emissions reduction in France: 2003-2008」 | 2003 年～2008 年の期間に 13%低下した新車の CO2 排出量について、EU のラベリング規制及び bonus-malus の効果を分析。 |
| 5 | Durrmeyer(2018)「Winners and Losers: The Distributional Effects of the French Feebate on the Automobile Market」 | bonus-malus による資源の再配分効果を分析。 |

2. 各文献の内容

2.1 CGDD (2009)

著者・発行年・タイトル

Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) (2009)「Les immatriculations de voitures particulières neuves, un an après la mise en place du bonus-malus」

概要・分析対象

bonus-malus の導入による新車登録台数における低排出車の割合の推移を調査し、bonus-malus の効果を検証。

分析手法

統計データから、過去のトレンドとの比較によりフランスの施策の効果を評価。

結論

- bonus-malus が導入された 2008 年に、新車の平均 CO2 排出量が年間で 9gCO₂/km 低下し、年始においてすでに 7gCO₂/km 低下した。2007 年には、同数値はイタリアと同程度、ポルトガルに劣る数字であり、欧州平均よりも 10gCO₂/km 悪い数字であった。
- 2008 年の新車乗用車は 2,050 百万台であり、そのうち 917,000 台が 130gCO₂/km 以下でありボーナスの対象となった一方、287,000 台が 160gCO₂/km 以上でありマルスの対象となった。
- 2007 年に燃料価格が急騰し、2008 年中ごろまで上昇傾向にあったことも、低排出車の購入促進に寄与した。燃料価格が 1 リットル当たり 1EUR から 1.3EUR に上昇した場合、100km を 5 リットルの燃料で走るボーナス対象車と 5.7 リットルで走る平均的な車、及び 7.6 リットルのマルス対象車を比較すると、年間 15,000km 走る場合、年間走行コストはそれぞれ 255EUR、255EUR、340EUR の上昇となる。
- 2008 年の新車登録台数における低排出車の割合は、2007 年の 30.5%から 44.3%に拡大し、160gCO₂/km 以上の割合は 9.4%低下した。



図 VI-1 : 新車登録台数の内訳の推移

2.2 CGDD (2012)

著者・発行年・タイトル

Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) (2012) 「Les immatriculations de véhicules équipés de motorisations alternatives : un développement soutenu par la prime à la casse et le bonus écologique」

概要・分析対象

2008年～2012年の期間において、bonus-malus が低排出車(バイオエタノール車、天然ガス車、ハイブリッド車、電気自動車)の普及にどの程度寄与したかを検証。

分析手法

統計データから、過去のトレンドとの比較によりフランスの施策の効果を評価。

結論

- 2003年以降、低排出車のシェアは増加傾向にあったが、2008年の bonus-malus の導入により、2009年～2010年にこの傾向が加速。
- 2010年に、代替エンジン(LPG、電力、スーパーエタノール(E85)、天然ガス、ハイブリッド)を搭載した車の登録台数は90,700台であり、新車乗用車の4%を占めた。これらの登録台数は2009年に2008年から倍増し、2010年にさらに倍増した。しかし、2011年には2009年レベルまで減少した。
- 代替エンジンの中でも、電気自動車の新車販売台数は一定、スーパーエタノール車は徐々に上昇している一方で、2008年に2,300台であった新車LPG車は2009年に24,800台、2010年に75,500台に拡大し、2008年から2010年の新車登録台数のシェアにおいて、0.1%から3.4%に急増した。しかし、2011年にLPG車の新車販売台数は11,900台に減少した。
- 家庭部門では、LPG車の新車販売台数の増加が顕著であり、2009年から2011年に購入されたLPG車の97%は家庭で購入された。これは低いエネルギー製品内国消費税、及びボーナスにより促進された。しかし、これらの制度が見直されたことを受け、2011年に大きく減少した。大都市において、LPGを供給するスタンドの数は2012年7月時点で1,700程度であり、ディーゼルのスタンドの10,000に大きく劣る。
- 企業による新車購入台数は2003年から一定であり、年間850,000台程度である。代替エンジン搭載車の企業による購入台数は2003年の1,600台から2010年に8,100台、2011年に10,000台程度に増加した。家庭とは異なり、企業の新車購入の傾向は、支援施策よりも経済動向に大きく影響されている。加えて、燃料価格の高騰により、電気自動車の購入が増加している。

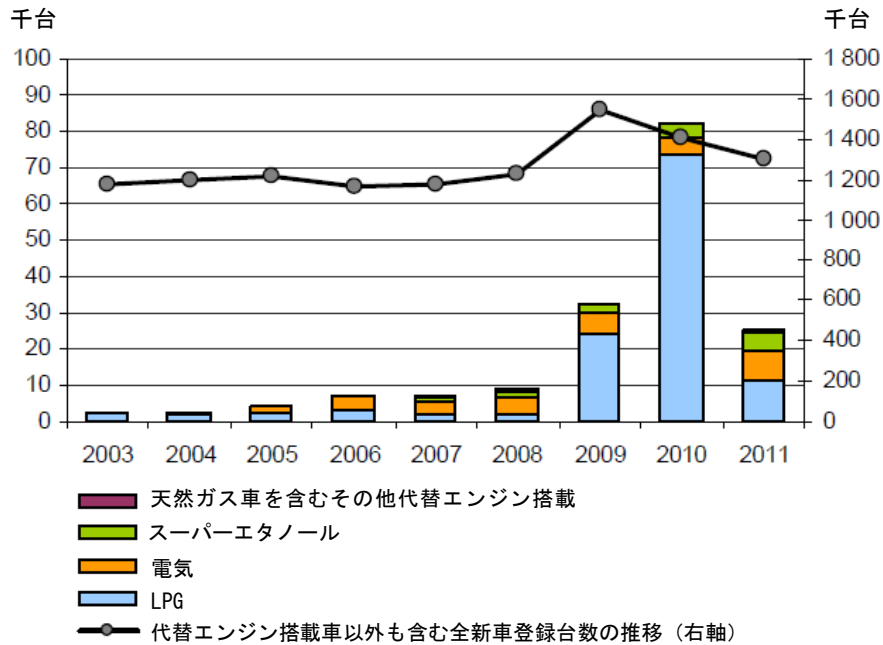


図 VI-2 : 家庭における代替エンジン搭載車の新車登録台数の内訳の推移

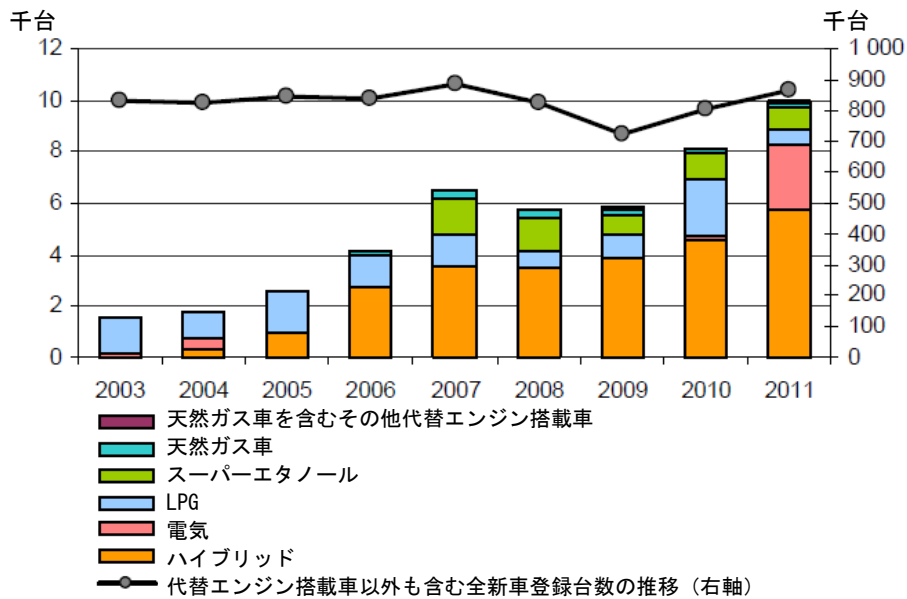


図 VI-3 : 企業における代替エンジン搭載車の新車登録台数の内訳の推移

2.3 CGDD (2013)

著者・発行年・タイトル

Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) (2013) 「Évaluation économique du dispositif d'écopastille sur la période 2008-2012」

概要・分析対象

2008年～2012年の期間において、bonus-malus 及び Super bonus écologique が CO₂ 排出量(低排出車)の少ない自動車の普及にどの程度寄与したのかを検証。

分析手法

統計データから、過去のトレンドとの比較によりフランスの施策の効果を評価。

結論

- 2008年の bonus-malus 及び Super bonus écologique 導入後、低排出車のマーケットシェアが増加。

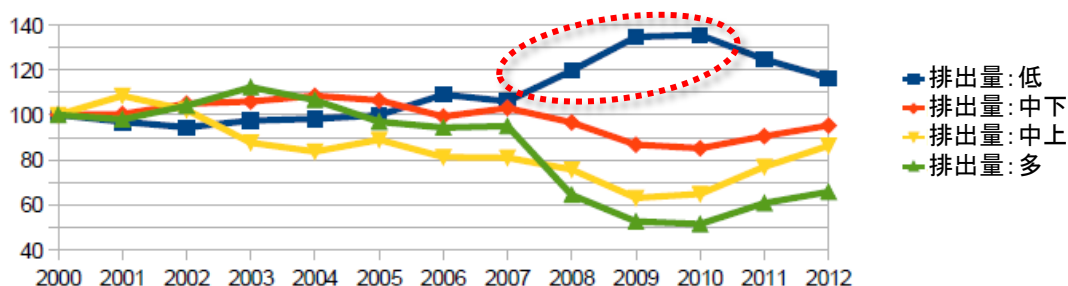


図 VI-4：乗用車の燃費カテゴリごとのマーケットシェアの推移（2000年＝100）

2.4 D' Haultfoeuille et al. (2016)

著者・発行年・タイトル

D' Haultfoeuille et al. (2016) 「Disentangling sources of vehicle emissions reduction in France: 2003-2008」

概要・分析対象

2003年～2008年の期間に13%低下した新車のCO₂排出量について、EUのラベリング規制及びbonus-malusの効果を分析。

分析手法

自動車市場における構造均衡モデルを用いて、新車のCO₂排出量の変動要因を試算。CO₂排出量、ブランド、モデル、燃料種、ドア数、車体タイプ、馬力、重量、排気量、車両価格及び燃料価格のデータを基に100km走行に係る総コストを算出し、年齢、居住地域及び収入によって18グループに分け、消費者の自動車購入の選択とその変化の要因を分析。

結論

- 2003年から2009年において、新車の平均CO₂排出量が大幅に低下(2003年156gCO₂/kmから2009年に136gCO₂/km)。特にbonus-malusが導入された2008年に急激に低下している(下図)。

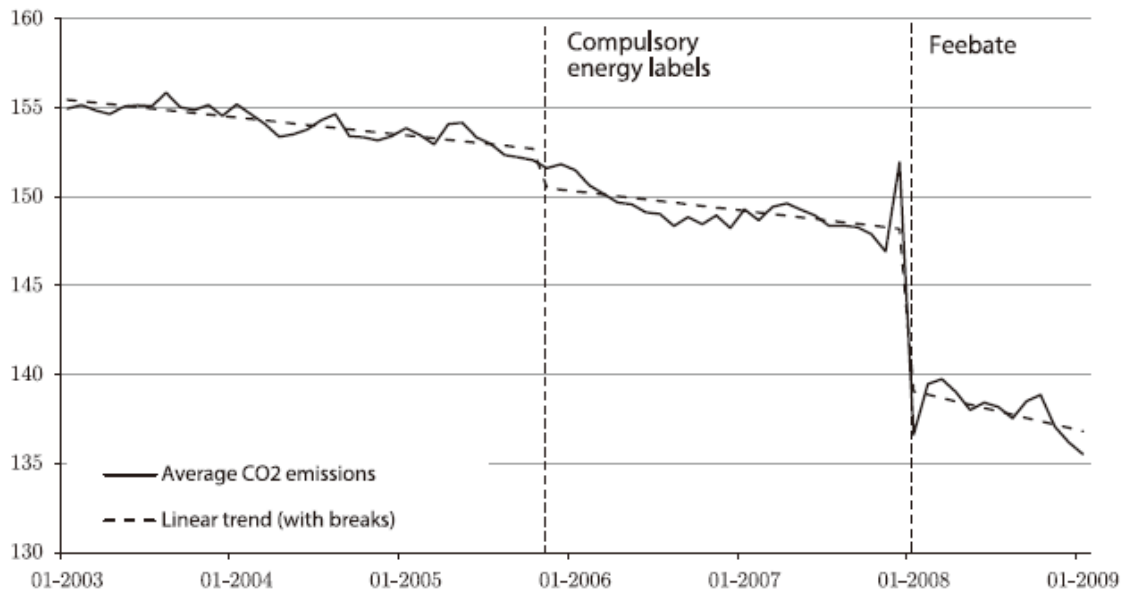


図 VI-5 : フランスの新車販売における月別平均 CO2 排出量の推移

- 新車の CO2 排出量が 10gCO₂/km 低い車に対する消費者の支払意思額は、2003 年～2005 年の期間から 2008 年に平均で 568 ユーロ上昇。
- この支払意思額の変化がなければ、新車の平均 CO2 排出削減は実際よりも 43% 小さくなっていただろう。この支払意思額の変化は、bonus-malus の導入時期と一致している。

表 VI-2 : CO2 排出量が 10gCO₂ 低い車に対する消費者の支払意思額の変化

| 収入 (EUR) | 期間 | 地域・年齢 | | | | | |
|---------------|-----------|---------|---------|--------|---------|---------|--------|
| | | 地方 | | | 都市部 | | |
| | | 18-39 歳 | 40-59 歳 | 60 歳以上 | 18-39 歳 | 40-59 歳 | 60 歳以上 |
| 0-22,000 | 2003-2007 | 2 | 72 | -121 | 177 | 58 | -9 |
| | 2008 | 91 | 283 | 119 | 397 | 237 | 157 |
| 22,000-32,000 | 2003-2007 | 185 | 141 | 122 | 197 | 128 | 221 |
| | 2008 | 385 | 522 | 627 | 477 | 587 | 899 |
| 32,000 以上 | 2003-2007 | 230 | 196 | 266 | 231 | 208 | 452 |
| | 2008 | 524 | 679 | 1,077 | 484 | 737 | 1,722 |

2.5 Durrmeyer (2018)

著者・発行年・タイトル

Durrmeyer (2018) 「Winners and Losers: The Distributional Effects of the French Feebate on the Automobile Market」

概要・分析対象

bonus-malus による環境及び金銭的な価値における効用の変化を定量化し、資源の再配分効果を分析。

分析手法

bonus-malus がある場合と無い場合での乗用車市場における選択の変化を、需要側のロジットモデル及び供給側のモデルを用いて試算。

結論

- bonus-malus の導入によって、社会全体の効用が拡大。
- bonus-malus の導入により平均の CO2 排出量は低下したが、大気汚染物質の排出量は全体において増加した。

表 VI-3 : bonus-malus による社会全体の効用の変化

| 項目 | bonus-malus がある場合 | bonus-malus がない場合 | 変化 |
|-------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| 平均 CO2 排出量 (g/km) | 138.3 | 140.5 | -1.56% |
| 販売数 (千) | 1,249 | 1,225 | 1.96% |
| ディーゼル車の割合 (%) | 70.81 | 70.37 | 0.62% |
| 消費者余剰 | - | - | 187 百万 EUR |
| フランス全体の便益 | - | - | 93.58 百万 EUR |
| 金銭的成本 | - | - | 222.6 百万 EUR |
| CO2 のコスト | - | - | 0.62 百万 EUR |
| 効用 | - | - | 57.42 百万 EUR |

表 VI-4 : bonus-malus による大気汚染物質の平均排出量の変化

| 項目 | ランダムに抽出した 3,000 自治体 | | 全自治体 | |
|--------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | bonus-malus がある場合 | bonus-malus がない場合 | bonus-malus がある場合 | bonus-malus がない場合 |
| CO (mg/km) | 307.8 | 307.8 | 303 | 302.9 |
| NOx (mg/km) | 163.1 | 162.6 | 167.4 | 166.9 |
| HC (mg/km) | 32.4 | 32.3 | 31.9 | 31.8 |
| PM (mg/10km) | 59.1 | 59 | 60.2 | 60.1 |

VII. 今後の自動車関連税制のあり方に係る見通しや意見

中長期的な自動車関連税制のあり方について、フランスにおける議論の最新動向を現地ヒアリングにより調査した。

以下に、ヒアリング調査により得られた、フランスにおける中長期的な自動車関連税制のあり方に関する意見を、発言主体に分けて整理する。

表 VII-1：中長期的な自動車関連税制のあり方に関する主な意見

| 発言主体 | | 意見 |
|-------|---------|--|
| 政府 | 国 | <ul style="list-style-type: none"> ・ bonus-malus の税率及び補助金額(エコロジーボーナス及びコンバージョンプレミアム)の設計については毎年検討を行う必要がある。2 年先、4 年先など近い将来ですら、電気自動車のモデルがどの程度増えているか、消費者の志向がどうなっているかなど、市場の先行きが見通すことができないため決められない。 ・ bonus-malus の設計を主に行っているため、長期的な視点での自動車関連税制については、検討していない。 |
| | 州 | <ul style="list-style-type: none"> ・ Carte-grise の税収は横ばいで推移しており、税収減の問題が生じていない。 ・ 地方部はインフラや公共交通機関が不十分で、自動車に頼らざるを得ない。 |
| 自動車産業 | 完成車メーカー | <ul style="list-style-type: none"> ・ 車は道路にダメージを与えるため、そのメンテナンス費用のために課税が必要である。それはつまりは燃料税なのではないか。電気自動車の普及による税収減少の懸念については、電気の課税を強化する、あるいは電気自動車への新たな課税により解決すると考える。 ・ 電気は燃料よりも安く、税率も低いので、ライフサイクルで見れば電気自動車の税の負担は低い、人々は認識していない。購入価格で判断するのではなく、TCO (Total Cost of Ownership)を消費者が認識するとよいと考える。 ・ 走行距離課税のために全車両に GPS の設置を義務付けることは、市民のプライバシーを考慮すれば、無理だろう。料金所を使った仕組みであれば可能だろう。 ・ 長期的に税が本当に必要なのか。欧州の CO2 排出規制により、十分自動車の低炭素化は進んできた。2030 年の目標が現在審議されているが、2021 年の目標である 95gCO₂/km からさらに 2025 年に 20%、2030 年に 30%削減するという案であり、とても厳しい目標である。 |
| | 部品メーカー | <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行距離課税として検討されたエコタックスは、重量車のインフラ損傷に係る税であり、道路補修の財源が足りない地方政府を助けることにつながる可能性がある。 |
| 国際機関 | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 外部費用の内部化の観点からは、まずは排出削減を進めるために燃料課税の引上げを行い、加えて車体課税のグリーン化を進め、それと同時に走行距離課税の導入・拡大に動き出すことが効果的と考える。同じガソリン車、同じディーゼル車、同じ電気自動車でも、もたらす外部費用は重量やサイズ等によって多様である。それらを適切に反映できればなおよい。 ・ そのような仕組みにすることで、排出削減が進むことによる減収にも適切に対処できる。燃料税の引上げは、短期的に税収の増加をもたらす、車体課税の減収を補うことができるだろう。長期的に燃料の消費が下がった時に、徐々に走行距離課税の税収が入ってくるような仕組みができれば、税収の確保という観点からもベスト。 ・ 第 1 段階として車体課税の課税標準を CO2 にすることも、正しいシグナルを送るという意味で重要。その場合には、ディーゼル車の販売を促すことにならないよう、CO₂ だけでなく大気汚染物質も基準に組み込むことが重要である。 |

| 発言主体 | 意見 |
|------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・ まずは高速道路から始めることも重要である。料金所があれば実施がしやすい。あるいは車検の仕組みを使うこともできる。改ざんができるという点が課題だが、まずは何かやってみるという意味ではやりやすいところから始めていくべきだろう。制度の本格導入に時間がかかるとすれば、すぐにでも取りかかかなければならない。プライバシーの問題についても、トラックを対象とする場合には問題にならない。 ・ CO2 排出量に応じて差別化した走行距離課税とすることで、排出削減のインセンティブを与えることも可能になる。ゆくゆくはすべての車両に GPS 機器が設置されれば、その設定に排出パフォーマンスを組み込む仕様とすることで差別化ができるようになると思うが、先の話だろう。 ・ 電気税の引上げというのも一つの選択肢かもしれないが、電気自動車の普及を促す段階においては逆のインセンティブになってしまう。 ・ 社有車を優遇する理由はどこにもない。外部費用を同じだけもたらしている。公共交通機関がある都市部ではなおさらである。 |
| 学識者 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両重量に応じた課税も必要。古い車ほど車両重量が重い。フランス人は SUV を好むが、交通事故の外部性の観点からは重い車の購入は是正しなければならない。 ・ 走行距離課税は、ロンドンのようなエリアチャージ方式、つまり、ある都市部に進入する際に課金するタイプもあり、これは公共交通機関へのシフトを促すと考えられ、主要な都市問題を解決する手段になると考える。ロンドンのロードプライシングはカメラで自動車のナンバープレートを撮影し、自動的に料金を請求する仕組み。80%以上が追跡できているとされており、技術的にも実現可能である。 ・ 税ではないが、走行距離課税以外の選択肢として議論された仕組みとしては、Tradable Permit という排出量取引に似た考え方もある[※]。毎月の「走行する権利」を配分し、余った家庭は売却することができるという制度で、走行距離を抑えるインセンティブを与えるとともに、燃費のいい車への買い替えを促す。 |

(出典)現地ヒアリングに基づき作成。

※走行する権利(走行枠)を無償で配分し、余剰走行枠の売買を認める制度。走行枠の単位はトリップ数や走行距離等⁹⁷。

自動車産業からは、燃料税の引上げや電気自動車への課税という方法が提案されたほか、欧州全体の規制である CO2 排出規則⁹⁸によって、新車の平均 CO2 排出量に対し厳しい目標が定められている点を挙げ、自動車関連税自体の必要性を問う発言もなされた。

国際機関や学識者からは、走行距離課税や重量課税、ロードプライシング、走行枠取引制度といった多様な意見が聞かれた。加えて、社有自動車税の優遇に対する批判も言及された。

一方で、政府からは中長期的な自動車関連税制のあり方に関する意見は得られなかった。

次章では、中長期的な自動車関連税制のあり方について、現地ヒアリングで得られた多様な選択肢について考察を行う。

⁹⁷ Raux(2007)「Tradable driving rights in urban areas: their potential for tackling congestion and traffic-related pollution」

⁹⁸ 企業別に、新車乗用車の平均 CO2 排出量を 2015 年までに 130gCO2/km 以下(達成済)、2021 年までに 95gCO2/km 以下とすることを定めている。EC 443/2009。

VIII. フランスの税制を踏まえた日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に対する考察・提言

本章では、I～VII 章で整理したフランスにおける自動車関連税制の現状と中長期的な税制のあり方に関する議論に加え、日本における自動車関連税制の現状と課題を整理したうえで、フランスにおける現地ヒアリング調査で得られた中長期的な自動車関連税制のあり方について選択肢を整理する。それぞれの選択肢による課題への対応や効果を考察し、日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に関する提言を行う。

1. 日本における自動車関連税制の現状と課題

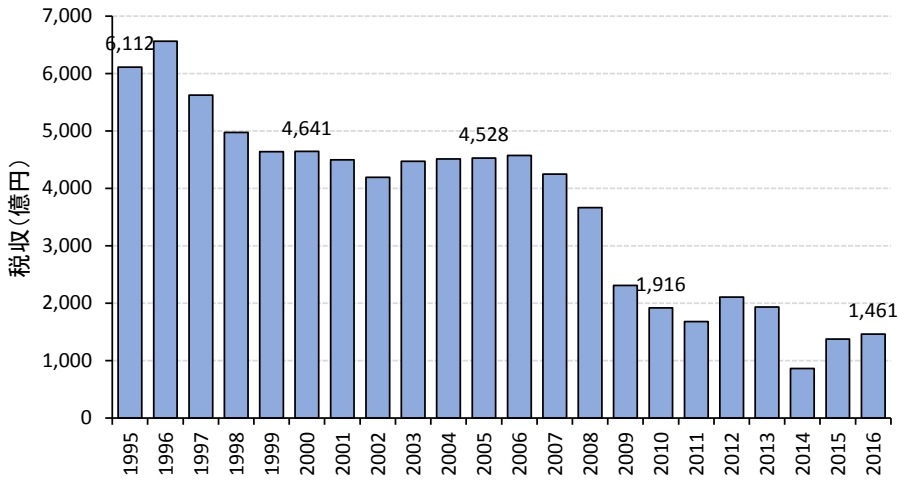
1.1 日本の自動車関連税制の現状

日本の自動車関連税として、下表の9税目の概要を整理した。

表 VIII-1：調査対象とする日本の自動車関連税

| 取得段階 | 保有段階 | 利用段階 |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">自動車取得税 | <ul style="list-style-type: none">自動車重量税自動車税軽自動車税 | <ul style="list-style-type: none">揮発油税・地方揮発油税軽油引取税石油ガス税石油石炭税電源開発促進税 |

(1) 自動車取得税

| 種類 | 地方税(課税団体:都道府県) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--|------|-----|---------|-----|------------|--|------------|--|------------|------|------------|------|------------|------|----------|------|-----------|------|
| 課税客体 | 自動車の取得(二輪の自動車及び特殊自動車を除く) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 | 自動車の取得者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | 自動車の取得価額に対して、以下の割合を乗じた額を課税 ・ 自家用自動車(軽自動車除く):3% ・ 営業用自動車・軽自動車:2%(当分の間の措置、本則は3%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税収用途 | 一般財源 ・ 税収の100分の95のうち10分の7を市区町村に交付 ・ 更に政令指定都市に、国・県道管理分として、政令市特例分を交付 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | <p>自動車取得税のエコカー減税として、トップランナー基準の平成32年度燃費達成率に応じた減税措置が講じられている。2019年1月時点の対象車種と軽減率を下表に示す。</p> <table border="1" data-bbox="657 795 1107 1153"> <thead> <tr> <th>対象車種</th> <th>軽減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気自動車等※</td> <td>非課税</td> </tr> <tr> <td>2020基準+50%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+40%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+30%</td> <td>▲80%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+20%</td> <td>▲60%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+10%</td> <td>▲40%</td> </tr> <tr> <td>2020基準達成</td> <td>▲20%</td> </tr> <tr> <td>2020基準未達成</td> <td>軽減なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>※電気自動車等とは、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、天然ガス自動車(2009年排ガス規制+NOx▲10%)、クリーンディーゼル乗用車(2009年排ガス規制適合)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、平成17年排出ガス基準値より75%以上又は平成30年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車が対象となる。</p> | 対象車種 | 軽減率 | 電気自動車等※ | 非課税 | 2020基準+50% | | 2020基準+40% | | 2020基準+30% | ▲80% | 2020基準+20% | ▲60% | 2020基準+10% | ▲40% | 2020基準達成 | ▲20% | 2020基準未達成 | 軽減なし |
| 対象車種 | 軽減率 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 電気自動車等※ | 非課税 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+50% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+40% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+30% | ▲80% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+20% | ▲60% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+10% | ▲40% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準達成 | ▲20% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準未達成 | 軽減なし | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税収推移 |  <p>図: 自動車取得税の税収推移 (出典)総務省「平成30年度 地方税に関する参考計数資料」より作成。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

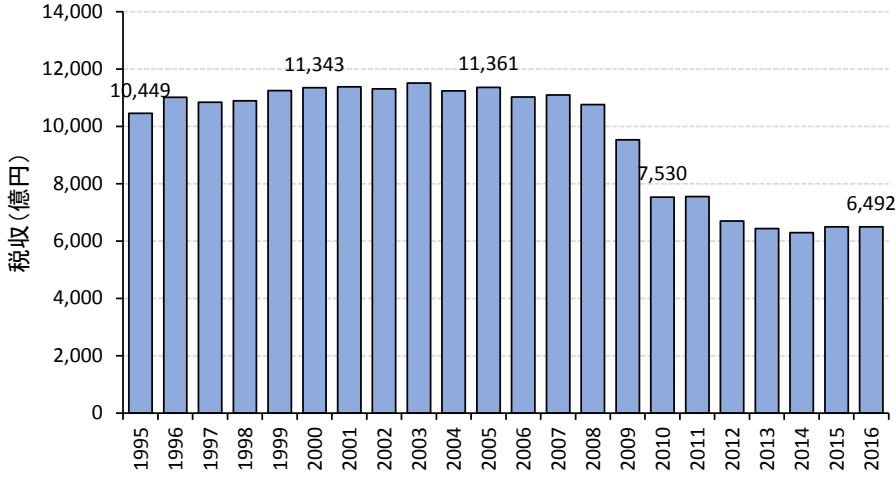
平成 31 年度
税制改正に伴
う変更点

<エコカー減税の軽減率の縮小(2019 年 4 月~9 月)>
自動車取得税のエコカー減税は、2019 年 4 月から同年 9 月まで一部で軽減率が縮
小される。

| 対象車種 | 軽減率 |
|-----------------|------|
| 電気自動車等 | 非課税 |
| 2020 燃費基準+50% | |
| 2020 燃費基準+40% | |
| 2020 燃費基準+30% | ▲50% |
| 2020 燃費基準+20% | |
| 2020 燃費基準+10% | ▲25% |
| 2020 燃費基準達成 | ▲20% |
| 2015 燃費基準+10% | 軽減なし |
| 2015 燃費基準+10%未達 | |

<消費税率引上げに伴う廃止>
消費税率が 10%に引き上げられる 2019 年 10 月 1 日に廃止される。

(2) 自動車重量税

| 種類 | 国税 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|---|---------|---------|---------|---------|------|--------|-------------|--------|------|-------------|------|--------|-------------|--------|------|-------------|------|--------|-------------|--------|------|-----------|------|--------|-------------|--------|------|--------|------|--------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 課税客体 | 検査自動車及び届出軽自動車 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 | 自動車検査証の交付又は返付を受ける者及び車両番号の指定を受ける者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | <p>自動車の区分や重量等に応じて課税。次世代自動車以外の自動車に当分の間、特例税率を適用(以下※)</p> <p>【例】乗用車(車両重量 0.5トン超)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ エコカー・本則税率:2,500 円/0.5 トン、非エコカー:4,100 円/0.5 トン ※ ・ 13 年超:重課:5,700 円/0.5 トン ※、18 年超:重課:6,300 円/0.5 トン ※ ・ 軽自動車・本則税率:2,500 円、軽自動車・当分の間税率:3,300 円 ※ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税収用途 | <p>一般財源</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 税収の 1000 分の 407 は市区町村の一般財源として譲与 ・ 国の一般財源分の一部が公害補償対策に充当されている | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | <p>自動車重量税のエコカー減税として、トップランナー基準の平成 32 年度燃費達成率に応じた減税措置が講じられている。2019 年 1 月時点の対象車種と軽減率を下表に示す。</p> <table border="1" data-bbox="539 902 1230 1256"> <thead> <tr> <th>対象車種</th> <th>新車新規検査時</th> <th>初回継続検査時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気自動車等※</td> <td>免税</td> <td>免税</td> </tr> <tr> <td>2020 基準+50%</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 基準+40%</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 基準+30%</td> <td>▲75%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 基準+20%</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 基準+10%</td> <td>▲50%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 基準達成</td> <td>▲25%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2015 基準+10%</td> <td>本則税率適用</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※電気自動車等とは、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、天然ガス自動車(2009 年排ガス規制+NOx▲10%)、クリーンディーゼル乗用車(2009 年排ガス規制適合)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、平成 17 年排出ガス基準値より 75%以上又は平成 30 年排出ガス基準値より 50%以上 NOx 等の排出量が少ない車が対象となる。</p> | 対象車種 | 新車新規検査時 | 初回継続検査時 | 電気自動車等※ | 免税 | 免税 | 2020 基準+50% | | | 2020 基準+40% | | | 2020 基準+30% | ▲75% | | 2020 基準+20% | | | 2020 基準+10% | ▲50% | | 2020 基準達成 | ▲25% | | 2015 基準+10% | 本則税率適用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対象車種 | 新車新規検査時 | 初回継続検査時 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 電気自動車等※ | 免税 | 免税 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020 基準+50% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020 基準+40% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020 基準+30% | ▲75% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020 基準+20% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020 基準+10% | ▲50% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020 基準達成 | ▲25% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2015 基準+10% | 本則税率適用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税収推移 |  <table border="1"> <caption>自動車重量税の税収推移 (単位: 億円)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>税収</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1995</td><td>10,449</td></tr> <tr><td>1996</td><td>10,800</td></tr> <tr><td>1997</td><td>10,800</td></tr> <tr><td>1998</td><td>10,800</td></tr> <tr><td>1999</td><td>11,000</td></tr> <tr><td>2000</td><td>11,343</td></tr> <tr><td>2001</td><td>11,300</td></tr> <tr><td>2002</td><td>11,300</td></tr> <tr><td>2003</td><td>11,300</td></tr> <tr><td>2004</td><td>11,361</td></tr> <tr><td>2005</td><td>11,361</td></tr> <tr><td>2006</td><td>11,000</td></tr> <tr><td>2007</td><td>11,000</td></tr> <tr><td>2008</td><td>10,800</td></tr> <tr><td>2009</td><td>9,500</td></tr> <tr><td>2010</td><td>7,530</td></tr> <tr><td>2011</td><td>7,500</td></tr> <tr><td>2012</td><td>6,800</td></tr> <tr><td>2013</td><td>6,500</td></tr> <tr><td>2014</td><td>6,300</td></tr> <tr><td>2015</td><td>6,500</td></tr> <tr><td>2016</td><td>6,492</td></tr> </tbody> </table> <p>図: 自動車重量税の税収推移</p> <p>(出典) 財務省「財政金融統計月報」より作成。</p> | 年 | 税収 | 1995 | 10,449 | 1996 | 10,800 | 1997 | 10,800 | 1998 | 10,800 | 1999 | 11,000 | 2000 | 11,343 | 2001 | 11,300 | 2002 | 11,300 | 2003 | 11,300 | 2004 | 11,361 | 2005 | 11,361 | 2006 | 11,000 | 2007 | 11,000 | 2008 | 10,800 | 2009 | 9,500 | 2010 | 7,530 | 2011 | 7,500 | 2012 | 6,800 | 2013 | 6,500 | 2014 | 6,300 | 2015 | 6,500 | 2016 | 6,492 |
| 年 | 税収 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1995 | 10,449 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1996 | 10,800 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1997 | 10,800 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1998 | 10,800 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1999 | 11,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 11,343 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2001 | 11,300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | 11,300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003 | 11,300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 11,361 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 11,361 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 11,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 11,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 10,800 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 9,500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 7,530 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 7,500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 6,800 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2013 | 6,500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2014 | 6,300 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2015 | 6,500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2016 | 6,492 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

平成 31 年度
税制改正に伴
う変更点

<エコカー減税の見直し>

自動車重量税のエコカー減税は、2019 年 5 月から 2021 年 4 月まで、新車新規検査時(1 回目支払時)における軽減率が縮小。また、初回継続検査時(2 回目支払時)の免税対象は、2020 年度燃費基準の達成率が 50%から 90%に上げられ、免税対象を大幅に絞り込む。

| 対象車種 | 新車新規検査時 | 初回継続検査時 |
|---------------|---------|---------|
| 電気自動車等 | 免税 | 免税 |
| 2020 燃費基準+90% | | |
| 2020 燃費基準+50% | | |
| 2020 燃費基準+40% | | |
| 2020 燃費基準+30% | ▲50% | |
| 2020 燃費基準+20% | | |
| 2020 燃費基準+10% | ▲25% | |
| 2020 燃費基準達成 | | |
| 2015 燃費基準+10% | 軽減なし | |

<都道府県自動車重量譲与税の新設>

自動車税の引下げに伴う、都道府県の財源縮小を補填するため、自動車重量譲与税の譲与割合を上げたうえで、新たに都道府県自動車重量譲与税を創設し、市町村と都道府県に譲与する。都道府県自動車重量譲与税は、各都道府県の自家用乗用車(登録車)の保有台数で按分される。

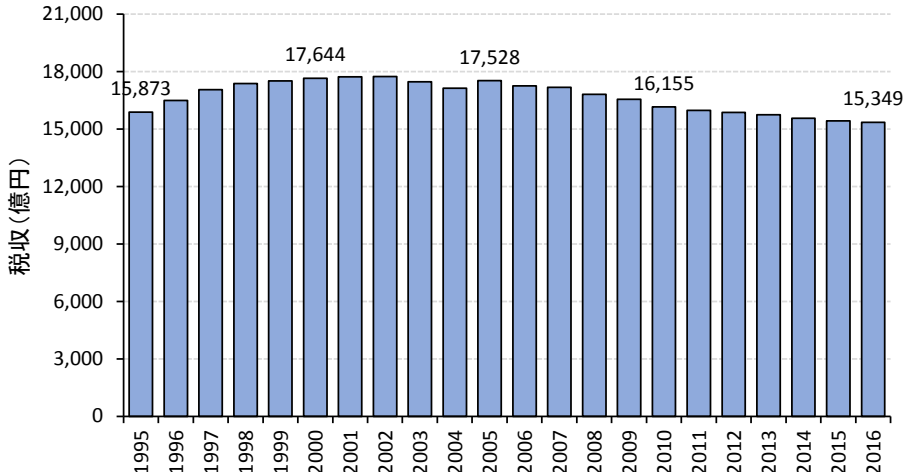
(本則税率)

| 期間 | 譲与割合 | 市町村譲与分 | 都道府県譲与分 |
|--------------|-------------|------------|-----------|
| 現行 | 3 分の 1 | 全て | — |
| 2019~2021 年度 | 1000 分の 348 | 348 分の 333 | 348 分の 15 |
| 2022~2033 年度 | 1000 分の 357 | 357 分の 333 | 357 分の 24 |
| 2034 年度 | 1000 分の 401 | 401 分の 333 | 401 分の 68 |
| 2035 年度以降 | 1000 分の 416 | 416 分の 333 | 416 分の 83 |

(当分の間税率)

| 期間 | 譲与割合 | 市町村譲与分 | 都道府県譲与分 |
|--------------|-------------|------------|-----------|
| 現行 | 1000 分の 407 | 全て | — |
| 2019~2021 年度 | 1000 分の 422 | 422 分の 407 | 422 分の 15 |
| 2022~2033 年度 | 1000 分の 431 | 431 分の 407 | 431 分の 24 |
| 2034 年度 | 1000 分の 475 | 475 分の 407 | 475 分の 68 |
| 2035 年度以降 | 1000 分の 490 | 490 分の 407 | 490 分の 83 |

(3) 自動車税

| 種類 | 地方税(課税団体:都道府県) | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--|------|-----|---------|------|------------|--|------------|--|------------|--|------------|------|------------|--|----------|------|
| 課税客体 | 自動車(二輪の小型自動車、軽自動車及び特殊自動車を除く) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 | 自動車の4月1日現在の所有者 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率/税額表 | 自動車の種別、排気量等ごとに税率を設定 【例】自家用乗用車(1,500cc超2,000cc以下) 39,500円 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税收用途 | 一般財源 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | <p>・グリーン化特例(軽課) 自動車税のグリーン化特例として、トップランナー基準の平成32年度燃費達成率に応じた減税措置(軽課)が講じられている。2019年1月時点の対象車種と軽減率を下表に示す。なお、軽課措置は登録の翌年度の税率にのみ適用される。</p> <table border="1" data-bbox="624 763 1142 1079"> <thead> <tr> <th>対象車種</th> <th>軽減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気自動車等※</td> <td>▲75%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+50%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+40%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+30%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+20%</td> <td>▲50%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+10%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準達成</td> <td>軽減なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>※電気自動車等とは、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、天然ガス自動車(2009年排ガス規制+NOx▲10%)、クリーンディーゼル乗用車(2009年排ガス規制適合)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、平成17年排出ガス基準値より75%以上又は平成30年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車が対象となる。</p> <p>・グリーン化特例(重課) 新車新規登録から一定年数(ガソリン車、LPG車は13年。ディーゼル車は11年)を経過した自動車の税率を概ね15%(バスは10%)引き上げる。</p> | 対象車種 | 軽減率 | 電気自動車等※ | ▲75% | 2020基準+50% | | 2020基準+40% | | 2020基準+30% | | 2020基準+20% | ▲50% | 2020基準+10% | | 2020基準達成 | 軽減なし |
| 対象車種 | 軽減率 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 電気自動車等※ | ▲75% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+50% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+40% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+30% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+20% | ▲50% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+10% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準達成 | 軽減なし | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税收推移 |  <p style="text-align: center;">図:自動車税の税收推移</p> <p>(出典)総務省「平成30年度 地方税に関する参考計数資料」より作成。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |

平成 31 年度
税制改正に伴
う変更点

<環境性能割の導入>

2019 年 10 月 1 日に、取得時の課税として燃費基準値の達成率と自動車の取得価額を課税標準とする自動車税環境性能割が新設される。これに伴い、従来の自動車税は自動車税種別割と改称される。自動車税環境性能割の税率は以下のとおり。なお、自動車税環境性能割は、2019 年 10 月 1 日から 2020 年 9 月 30 日までの間は税率 1%分を軽減する特例措置が講じられる。

| 対象車種 | 2019 年 10 月- 2020 年 9 月 | 2020 年 10 月- 2021 年 3 月 |
|-------------------|----------------------------|----------------------------|
| 電気自動車等 | 非課税 | 非課税 |
| 2020 燃費基準 + 50% | | |
| 2020 燃費基準 + 40% | | |
| 2020 燃費基準 + 30% | | |
| 2020 燃費基準 + 20% | | |
| 2020 燃費基準 + 10% | | 1% |
| 2020 燃費基準達成 | 1% | 2% |
| 2015 燃費基準 + 10% | 2% | 3% |
| 2015 燃費基準 + 10%未達 | | |

<種別割のグリーン化特例(軽課)>

自動車税の種別割に対するグリーン化特例の軽減措置は、2019 年 4 月から 2021 年 3 月までは現行制度の延長、2021 年 4 月から 2023 年 3 月まではハイブリッド車及びガソリン車が除外され、電気自動車等のみに限定。

| 対象車種 | 2019 年 4 月- 2021 年 3 月 | 2021 年 4 月- 2023 年 3 月 |
|-----------------|---------------------------|---------------------------|
| 電気自動車等 | ▲75% | ▲75% |
| 2020 燃費基準 + 50% | | 軽減なし |
| 2020 燃費基準 + 40% | | |
| 2020 燃費基準 + 30% | | |
| 2020 燃費基準 + 20% | ▲50% | |
| 2020 燃費基準 + 10% | | |
| 2020 燃費基準達成 | 軽減なし | |

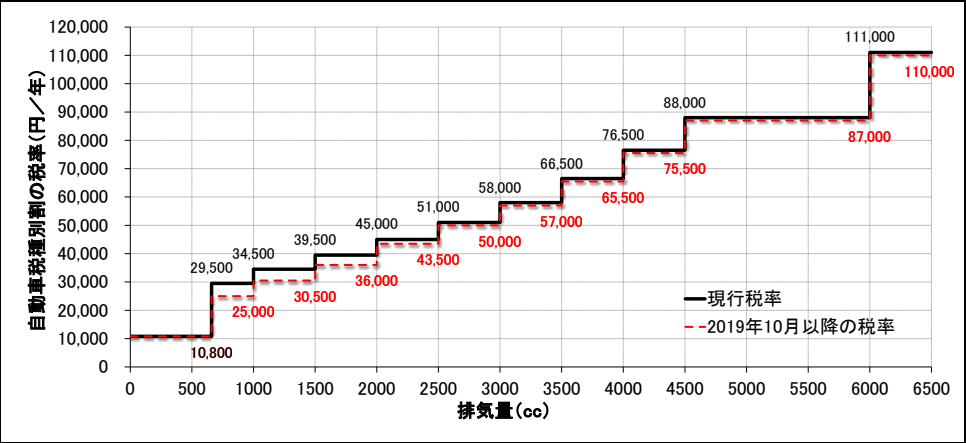
<種別割のグリーン化特例(重課)>

自動車税種別割の重課措置を 2 年間延長が決定。

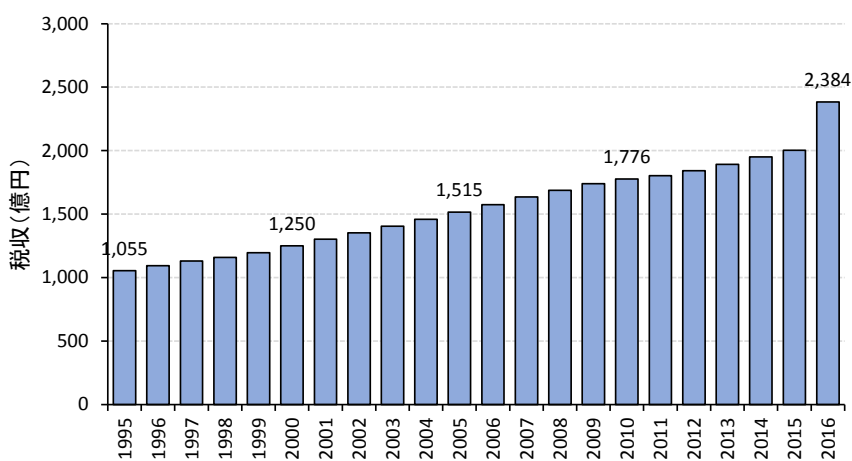
<種別割の税率引下げ>

消費税率 10%引上げに伴うユーザー負担の軽減や需要平準化等を目的に、2019 年 10 月以降に初回新規登録を受けた自家用乗用車(登録車)の自動車税種別割の税率を、小型車(排気量 2,000cc 以下)を中心に、年間 1,000~4,500 円引下げ。

平成 31 年度
税制改正に伴
う変更点



(4) 軽自動車税

| 種類 | 地方税(課税団体:市町村) | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--|------|-----|---------|------|------------|------|------------|--|------------|--|------------|------|------------|--|----------|------|
| 課税客体 | 軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 | 軽自動車等の4月1日現在の所有者 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | <p>軽自動車等の種別、排気量等ごとに設定</p> <p>【例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 軽自動車(四輪以上)のうち、自家用乗用車:10,800円 ・ 原動機付自転車のうち、二輪で総排気量50cc以下:2,000円 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税収用途 | 一般財源 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | <p>・ グリーン化特例(軽課)</p> <p>軽自動車税のグリーン化特例として、トップランナー基準の平成32年度燃費達成率に応じた減税措置(軽課)が講じられている。2019年1月時点の対象車種と軽減率を下表に示す。なお、軽課措置は登録の翌年度の税率にのみ適用される。</p> <table border="1" data-bbox="614 828 1149 1153"> <thead> <tr> <th>対象車種</th> <th>軽減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気自動車等※</td> <td>▲75%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+50%</td> <td>▲50%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+40%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+30%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+20%</td> <td>▲25%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+10%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準達成</td> <td>軽減なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>※電気自動車等とは、電気自動車、天然ガス自動車(2009年排ガス規制+NOx▲10%)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、平成17年排出ガス基準値より75%以上又は平成30年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車が対象となる。</p> <p>・ グリーン化特例(重課)</p> <p>三輪以上の軽自動車のうち最初の新規検査から一定年数を経過した軽自動車の税率を概ね20%引き上げる。</p> | 対象車種 | 軽減率 | 電気自動車等※ | ▲75% | 2020基準+50% | ▲50% | 2020基準+40% | | 2020基準+30% | | 2020基準+20% | ▲25% | 2020基準+10% | | 2020基準達成 | 軽減なし |
| 対象車種 | 軽減率 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 電気自動車等※ | ▲75% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+50% | ▲50% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+40% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+30% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+20% | ▲25% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準+10% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2020基準達成 | 軽減なし | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税収推移 |  <p>図: 軽自動車税の税収推移</p> <p>(出典)総務省「平成30年度 地方税に関する参考計数資料」より作成。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |

平成 31 年度
税制改正に伴
う変更点

<環境性能割の導入>

2019 年 10 月 1 日に、取得時の課税として燃費基準値の達成率と自動車の取得価額を課税標準とする軽自動車税環境性能割が新設される。これに伴い、従来の自動車税は軽自動車税種別割と改称される。軽自動車税環境性能割の税率は以下のとおり。なお、軽自動車税環境性能割は、2019 年 10 月 1 日から 2020 年 9 月 30 日までの間は税率 1%分を軽減する特例措置が講じられる。

| 対象車種 | 2019 年 10 月- 2020 年 9 月 | 2020 年 10 月- 2021 年 3 月 |
|-------------------|----------------------------|----------------------------|
| 電気自動車等 | 非課税 | 非課税 |
| 2020 燃費基準 + 50% | | |
| 2020 燃費基準 + 40% | | |
| 2020 燃費基準 + 30% | | |
| 2020 燃費基準 + 20% | | |
| 2020 燃費基準 + 10% | | |
| 2020 燃費基準達成 | | 1% |
| 2015 燃費基準 + 10% | 1% | 2% |
| 2015 燃費基準 + 10%未達 | | |

<種別割のグリーン化特例(軽課)>

軽自動車税の種別割に対するグリーン化特例の軽減措置は、2019 年 4 月から 2021 年 3 月までは現行制度の延長、2021 年 4 月から 2023 年 3 月まではハイブリッド車及びガソリン車が除外され、電気自動車等のみに限定。

| 対象車種 | 2019 年 4 月- 2021 年 3 月 | 2021 年 4 月- 2023 年 3 月 |
|-----------------|---------------------------|---------------------------|
| 電気自動車等 | ▲75% | ▲75% |
| 2020 燃費基準 + 50% | ▲50% | 軽減なし |
| 2020 燃費基準 + 40% | | |
| 2020 燃費基準 + 30% | | |
| 2020 燃費基準 + 20% | ▲25% | |
| 2020 燃費基準 + 10% | | |
| 2020 燃費基準達成 | 軽減なし | |

(5) 揮発油税・地方揮発油税

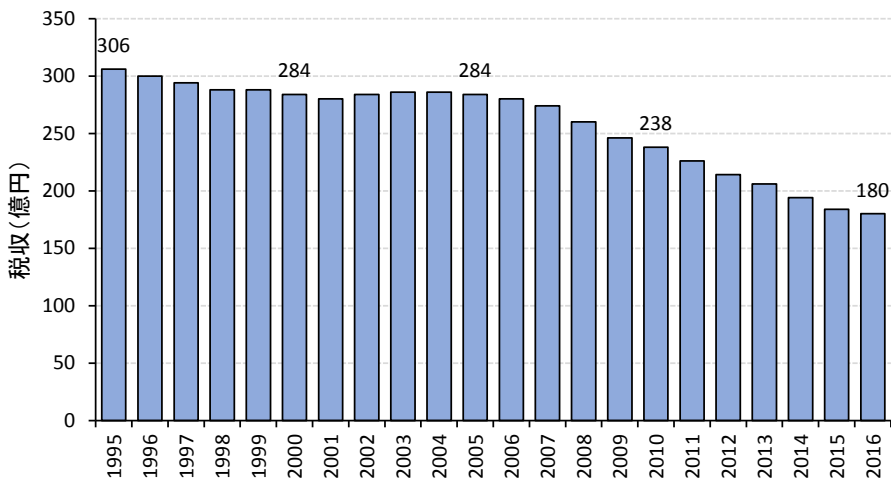
| 種類 | 国税 | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|---------------------------------|---------|-----------|----|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 課税客体 | 揮発油(温度 15 度において 0.8017 を超えない比重を有する炭化水素油) | | | | | | | | | |
| 納税義務者 | <ul style="list-style-type: none"> 揮発油の製造者 揮発油を保税地域から引き取る者 | | | | | | | | | |
| 税率／ 税額表 | <ul style="list-style-type: none"> 揮発油税: 1kℓにつき 48,600 円(当分の間。本則税率は 24,300 円) 地方揮発油税: 1kℓにつき 5,200 円(当分の間。本則税率は 4,400 円) | | | | | | | | | |
| 税收使途 | 揮発油税: 一般財源 地方揮発油税: 都道府県及び市町村(特別区含む)の一般財源として全額譲与 | | | | | | | | | |
| グリーン化に 係る減免措 置・重課等 | <ul style="list-style-type: none"> バイオエタノール等揮発油に対し軽減率を適用 | | | | | | | | | |
| 税收推移 | <p style="text-align: center;">図: 揮発油税・地方揮発油税の税收推移</p> <p>(出典) 財務省「財政金融統計月報」より作成。</p> | | | | | | | | | |
| 平成 31 年度 税制改正に伴 う変更点 | <p><揮発油税及び地方揮発油税の税率変更(2034 年 4 月 1 日~)> 自動車税の引下げに伴う都道府県の財源縮小を補填するため、2034 年 4 月 1 日より、地方揮発油税を引き上げる。また、地方揮発油税の引上げにあわせて、負担を平準化する観点から揮発油税が引き下げられることとなっている。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">時期</th> <th style="text-align: center;">揮発油税の税率</th> <th style="text-align: center;">地方揮発油税の税率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">現行</td> <td style="text-align: center;">48,600 円/kℓ (本則税率 24,300 円/kℓ)</td> <td style="text-align: center;">5,200 円/kℓ (本則税率 4,400 円/kℓ)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2034 年 4 月 1 日 以降</td> <td style="text-align: center;">48,300 円/kℓ (本則税率 24,000 円/kℓ)</td> <td style="text-align: center;">5,500 円/kℓ (本則税率 4,700 円/kℓ)</td> </tr> </tbody> </table> <p><地方揮発油税の都道府県譲与分の増額(2034 年 4 月 1 日~)> 自動車税の引下げに伴う、都道府県の財源縮小を補填するため、2034 年 4 月 1 日より、都道府県譲与分が増額されることとなっている。</p> | 時期 | 揮発油税の税率 | 地方揮発油税の税率 | 現行 | 48,600 円/kℓ (本則税率 24,300 円/kℓ) | 5,200 円/kℓ (本則税率 4,400 円/kℓ) | 2034 年 4 月 1 日 以降 | 48,300 円/kℓ (本則税率 24,000 円/kℓ) | 5,500 円/kℓ (本則税率 4,700 円/kℓ) |
| 時期 | 揮発油税の税率 | 地方揮発油税の税率 | | | | | | | | |
| 現行 | 48,600 円/kℓ (本則税率 24,300 円/kℓ) | 5,200 円/kℓ (本則税率 4,400 円/kℓ) | | | | | | | | |
| 2034 年 4 月 1 日 以降 | 48,300 円/kℓ (本則税率 24,000 円/kℓ) | 5,500 円/kℓ (本則税率 4,700 円/kℓ) | | | | | | | | |

| 平成 31 年度 税制改正に伴 う変更点 | 時期 | 譲与先 | 譲与割合 | 按分指標 |
|----------------------------|----------------------|------|-------|---------------------------|
| | 現行 | 都道府県 | 58% | 現行道路の延長及び面積を基準として按分 |
| | | 市町村 | 42% | |
| | 2034 年 4 月 1 日 以降 | 都道府県 | 5.5% | 各都道府県の自家用乗用車(登録車)の保有台数で按分 |
| | | | 54.8% | 現行道路の延長及び面積を基準として按分 |
| | | 市町村 | 39.7% | |

(6) 軽油引取税

| | |
|--------------------------|---|
| 種類 | 地方税(課税団体:都道府県) |
| 課税客体 | 軽油(温度 15 度において 0.8017 を超え、0.8762 に達するまでの比重を有する炭化水素油) |
| 納税義務者 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 特約業者又は元売業者から現実の納入を伴う軽油の引取を行う者 ・ 製造した軽油を消費又は譲渡した特約業者又は元売業者以外の者 ・ 軽油に軽油以外のものを混和して製造された軽油を販売した者 ・ 自動車の燃料として軽油以外の燃料油を販売又は消費した者 ・ 軽油の輸入をした特約業者又は元売業者以外の者 |
| 税率／ 税額表 | 1kL につき 32,100 円(当分の間。本則税率は 15,000 円。) |
| 税収用途 | 一般財源 |
| グリーン化に 係る減免措 置・重課等 | — |
| 税収推移 | <p style="text-align: center;">図: 軽油引取税の税収推移</p> <p>(出典)総務省「平成 30 年度 地方税に関する参考計数資料」より作成。</p> |

(7) 石油ガス税

| | |
|--------------------------|---|
| 種類 | 国税 |
| 課税客体 | 自動車用の石油ガス容器に充てんされる石油ガス |
| 納税義務者 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車用の石油ガス容器に充てんする者 ・ 課税石油ガスを保税地域から引き取る者 |
| 税率／ 税額表 | 1kgにつき 17.5 円 |
| 税収用途 | 一般財源 ・ 税収の 1/2 は都道府県及び指定市の一般財源としての譲与 |
| グリーン化に 係る減免措 置・重課等 | — |
| 税収推移 |  <p style="text-align: center;">図: 石油ガス税の税収推移</p> <p>(出典) 財務省「財政金融統計月報」より作成。</p> |

(8) 石油石炭税・地球温暖化対策のための税

| 種類 | 国税 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|----------|----------|---------------------|----------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|----------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|--------|-----------------|-------------------|-------------------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 課税客体 | 原油及び石油製品、ガス状炭化水素並びに石炭 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 納税義務者 | <ul style="list-style-type: none"> 原油、ガス状炭化水素又は石炭の採取者 原油、石油製品、ガス状炭化水素又は石炭を保税地域から引き取る者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税率／税額表 | <p>・ 本則税率に加え、CO₂ 排出 1トン当たりに課税される地球温暖化対策のための税（温対税）が上乘せされる。</p> <p><税率></p> <ul style="list-style-type: none"> 原油・輸入石油製品 1kL につき 2,800 円（本則 2040 円、温対税 760 円） ガス状炭化水素 1トンにつき 1,860 円（本則 1,080 円、温対税 780 円） 石炭 1トンにつき 1,370 円（本則 700 円、温対税 670 円） <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>CO₂排出量1トン当たりの税率</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>課税物件</th> <th>本則税率</th> <th>H24年10/1～</th> <th>H26年4/1～</th> <th>H28年4/1～</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>原油・石油製品 [1kL当たり]</td> <td>(2,040円)</td> <td>+250円 (2,290円)</td> <td>+250円 (2,540円)</td> <td>+260円 (2,800円)</td> </tr> <tr> <td>ガス状炭化水素 [1t当たり]</td> <td>(1,080円)</td> <td>+260円 (1,340円)</td> <td>+260円 (1,600円)</td> <td>+260円 (1,860円)</td> </tr> <tr> <td>石炭 [1t当たり]</td> <td>(700円)</td> <td>+220円 (920円)</td> <td>+220円 (1,140円)</td> <td>+230円 (1,370円)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small;">※()は石油石炭税の税率</p> <p style="font-size: x-small;">(注)例えば、ガソリンの増税分760円を1Lあたりで換算すると0.76円相当(平成28年4月～)となる。</p> <p style="text-align: center;">図：地球温暖化対策のための税の税率</p> <p>(出典)環境省資料より作成。</p> | 課税物件 | 本則税率 | H24年10/1～ | H26年4/1～ | H28年4/1～ | 原油・石油製品 [1kL当たり] | (2,040円) | +250円 (2,290円) | +250円 (2,540円) | +260円 (2,800円) | ガス状炭化水素 [1t当たり] | (1,080円) | +260円 (1,340円) | +260円 (1,600円) | +260円 (1,860円) | 石炭 [1t当たり] | (700円) | +220円 (920円) | +220円 (1,140円) | +230円 (1,370円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 課税物件 | 本則税率 | H24年10/1～ | H26年4/1～ | H28年4/1～ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 原油・石油製品 [1kL当たり] | (2,040円) | +250円 (2,290円) | +250円 (2,540円) | +260円 (2,800円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ガス状炭化水素 [1t当たり] | (1,080円) | +260円 (1,340円) | +260円 (1,600円) | +260円 (1,860円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 石炭 [1t当たり] | (700円) | +220円 (920円) | +220円 (1,140円) | +230円 (1,370円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税收用途 | 燃料安定供給対策、エネルギー需給構造高度化対策 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 税收推移 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center; font-size: small;"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>税收(億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1995</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>1996</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>1997</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>1998</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>1999</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2000</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2001</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2002</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2003</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2004</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2005</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2006</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2007</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2008</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2009</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2010</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2011</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2012</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2013</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2014</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2015</td><td>5,131</td></tr> <tr><td>2016</td><td>6,880</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">図：石油石炭税の税收推移</p> <p>(出典)財務省「財政金融統計月報」より作成。</p> | 年 | 税收(億円) | 1995 | 5,131 | 1996 | 5,131 | 1997 | 5,131 | 1998 | 5,131 | 1999 | 5,131 | 2000 | 5,131 | 2001 | 5,131 | 2002 | 5,131 | 2003 | 5,131 | 2004 | 5,131 | 2005 | 5,131 | 2006 | 5,131 | 2007 | 5,131 | 2008 | 5,131 | 2009 | 5,131 | 2010 | 5,131 | 2011 | 5,131 | 2012 | 5,131 | 2013 | 5,131 | 2014 | 5,131 | 2015 | 5,131 | 2016 | 6,880 |
| 年 | 税收(億円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1995 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1996 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1997 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1998 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1999 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2001 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2013 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2014 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2015 | 5,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2016 | 6,880 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

(9) 電源開発促進税

| | |
|------------------|--|
| 種類 | 国税 |
| 課税客体 | <ul style="list-style-type: none"> 一般送配電事業者が、事務所、事業所、一般家庭などの需要に応じて供給する電気 一般送配電事業者が、自家消費した電気(発電のために直接使用したものを除く) |
| 納税義務者 | 一般送配電事業者 |
| 税率／ 税額表 | 1000kWhにつき 375 円 |
| 税収用途 | 電源開発促進税法及び特別会計に関する法律に基づき電源立地対策、電源利用対策及び原子力安全規則対策に充当 |
| グリーン化に係る減免措置・重課等 | — |
| 税収推移 | <p style="text-align: center;">図: 電源開発促進税の税収推移</p> <p>(出典) 財務省「財政金融統計月報」より作成。</p> |

1.2 日本の自動車関連税制の課題・留意点

(1) 平成31年度与党税制改正大綱による指摘

平成31年度与党税制改正大綱では、1.1で整理した日本の自動車関連税の現状に鑑み、自動車関連税制の中長期的なあり方について、「技術革新や保有から利用への変化」、「環境負荷の低減」、「国・地方を通じた財源を安定的に確保」といった視点から検討を行うべきとされ、日本における自動車関連税の排出削減効果や財源効果を確保することを前提に、検討を行うという方向性が明記された。

- 自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

(2) 平成30年度東京都税制調査会答申による指摘

平成30年度東京都税制調査会答申において、短期・中長期双方の観点から、日本の自動車関連税の排出削減効果を強化すべき、あるいは安定的な財源確保の観点からの見直しを行うべきとされている。加えて、営自格差や軽自動車の優遇といった車両間の税の格差の見直しの必要性についても指摘がなされている。

(グリーン化に関する指摘)

- 車体課税については、地球温暖化等の環境問題を解決し持続可能な社会の発展を実現するため、環境重視の考え方を税制に組み込むことで、より積極的に環境関連税制として位置付けていくことが極めて効果的である。
- 環境重視の考え方の定着化を図るためには、保有段階においても、欧州諸国と同様にCO₂排出量の要素を取り入れた課税の導入を急ぐべきである。
- 自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例における重課は、新車新規登録からの経過年数を基準としているが、年々自動車の諸性能が高まっており、経過年数と環境損傷の程度は必ずしも相関関係にあるとは言えなくなっている。そこで今後はより環境性能の劣る自動車に対して重課するなど、納税者の理解を得られるよう、重課対象車の適正化についても検討していくべきである。

(税収に関する指摘)

- 地方における自動車関連税収の重要性に鑑み、国が更なる減税措置を講ずる場合には、全ての地方自治体に対し、確実かつ十分に代替税財源が確保されるべきである。
- 地方自治体にとっては、今後、自動車の所有者に対して適正な負担を求め、自動車関連税を充実確保することが重要な課題となる。

(その他の指摘)

- 環境性能割の導入で車体課税の「環境損傷負担金的性格」が強まったことにより、営業用自動車と自家用自動車の課税上の差異(いわゆる営自格差)、小型乗用車と軽自動車の課税上の差異を是正し、負担水準を適正化するべきかが課題となる。

(中長期的な検討に関する指摘)

- 現行の税制度に照らすと、内燃機関を有しない電気自動車及び燃料電池自動車が普及した場合、自動車関連税収の一層の減少が懸念され、仮に CO₂排出量を課税標準とした場合でも、同様のことが言える。また、自動車に対する価値基準の変化により、保有形態が多様化・複雑化することで、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。
- 中長期的な検討の方向性としては、環境配慮へのインセンティブを一層強化し、環境負荷の小さい自動車への転換を促進する一方で、安定的な財源確保のため、例えば、課税標準を車体重量又は走行距離とする方法も考えられる。また、我が国の少子・高齢化、人口減少社会を見据え、地域のまちづくり及び公共交通の利用促進など、政策と連携した税制度を考えることも重要な観点である。

(3) 自動車を取り巻く中長期的な変化を踏まえた留意点

(次世代自動車の普及見通し)

乗用車については、2020年及び2030年とする短中期的な見通しでは、ハイブリッド車、電気自動車、プラグインハイブリッド車を中心に、次世代自動車の普及に関する政府目標が定められている。

表 VIII-2 : 2020~2030 年の乗用車車種別普及目標 (政府目標) ⁹⁹

| 車種 | 2020 年 | 2030 年 |
|----------------------|--------|--------|
| 従来車 | 50~80% | 30~50% |
| 次世代自動車 | 20~50% | 50~70% |
| ハイブリッド自動車 | 20~30% | 30~40% |
| 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車 | 15~20% | 20~30% |
| 燃料電池自動車 | ~1% | ~3% |
| クリーンディーゼル自動車 | ~5% | 5~10% |

2050 年に向けては、2018 年 8 月に公表された経済産業省「自動車新時代戦略会議 中間整理(案)」において、世界で供給する日本車について、電動車(xEV)を 100%とする目標を掲げている。従って、乗用車においては電気自動車、プラグインハイブリッド車へのシフトを加速させる方向性が明確に示されている。

現状の自動車関連税制では、取得段階や保有段階の税目に対するエコカー減税やグリーン化特例等の軽課・重課措置によって環境性能の良い自動車の選択を促す仕組みとなっており、平成 28 年度税制改正においては、消費税率 10%への引上げ時に自動車取得税を廃止し、自動車税及び軽自動車税の環境性能割を導入することが決定し、取得段階においては燃費に応じた恒久的な課税標準を有する税目が創設されることとなっている。しかしながら、このような環境性能の良い自動車に減税する仕組みは税収の減少や減税基準の変更に伴う税収の不安定性を招く。1.1 に示した税収推移をみると、例えばエコカー減税が導入された 2009 年を機に、自動車取得税や自動車重量税の税収は大きく変動し、減収傾向にあることがわかる。

上記の燃費性能に応じた税制以外の観点では、平成 31 年度税制改正において、2019 年 10 月の消費税増税による駆け込み需要と反動減などの需要変動を平準化するために、消費税増税後の 1 年間に限り環境性能割の税率を引き下げることや、自動車税を恒久的に減税することなどが決定した。従って、取得段階や保有段階の自動車関連税は縮小傾向にあり、取得段階や保有段階に講じられているエコカー減税やグリーン化特例の環境インセンティブは徐々に減衰するとともに、税率引下げによる減収も見込まれる。

また、次世代自動車の普及により、利用段階の自動車関連税の減収も見込まれる。従来車からハイブリッド車への移行は、走行あたり燃料消費量の減少に伴い、揮発油税や軽油引取税等の減収につながる。従来車から電気自動車への移行は、エネルギー源がガソリンやディーゼルから電気にシフトすることで、揮発油税や軽油引取税等の減収を更に加速させる。逆に増加した電力消費量により電源開発促進税の増収が見込まれるが、一般財源ではなく電源立地対策や電源利用対策等に充当されるため、揮発油税や軽油引取税等とは扱いが異なる。

以上より、次世代自動車の普及見通しを踏まえて自動車関連税制全体を概観すると、現行

⁹⁹ 経済産業省(2014)「自動車産業戦略 2014」

の自動車関連税制は、取得段階や保有段階のエコカー減税やグリーン化特例による CO2 排出削減インセンティブの縮小、このような減税措置による減収や税収の不安定性、利用段階の税目の減収への対応に課題がある。

(自動車保有せず利用できるサービスの普及)

ここ数年で、カーシェアリングやサブスクリプションサービスなど、自動車業界が提供する新たなサービスが普及し始めている。例えば、カーシェアリングの登録会員数は、2009 年から 2018 年までの 10 年間で 130 万人以上増えており、ポルシェやトヨタなどの完成車メーカーでは、税金や保険料の支払いや、車両メンテナンス等の手続きをパッケージ化して、月額定額で乗りたい車を保有せず利用するサブスクリプションサービスの提供を開始した。これらは、総じて自動車の保有から利用への動きに根ざしたサービスと捉えることができる。

一方で、現行の自動車関連税制の観点でみると、カーシェアリングの利用者に対しては、取得段階や保有段階の自動車関連税の課税対象として捕捉できず、エコカー減税やグリーン化特例による CO2 排出削減のインセンティブが働かない課題がある。加えて、カーシェアリングは自動車 1 台当たりの稼働率が向上することで保有台数の減少をもたらし、取得段階や保有段階の自動車関連税の減収につながる可能性がある。また、サブスクリプションサービスの利用者に対しては、月額料金の中に税金が含まれているものの、保険料や車両メンテナンス費と一体化されているため、現行の取得段階や保有段階のエコカー減税やグリーン化特例による税負担の軽減は曖昧になり、消費者に与える CO2 排出削減のインセンティブは薄まってしまいう可能性がある。

(貨物車等の扱い)

貨物車やバスについては、日本における次世代自動車の普及に関する明確な方向性が示されていないが、IEA(2017)¹⁰⁰による世界を対象とした推計によれば、貨物車は航続距離の長さや車両重量の大きさの問題から、乗用車に比べ電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及が遅れる見込みとなっている。そのため、日本においても、乗用車のような電気自動車、プラグインハイブリッド車への急激なシフトは生じないと考えられる。

(4) 外部費用への対応における課題

平成 31 年度与党税制改正大綱において指摘されている「保有」から「利用」への流れに対応した課税標準の移行が進む場合には、CO2 排出削減や税収確保のみならず、自動車の利用によりもたらされる多様な外部費用への対応とも密接に関連する。

OECD(forthcoming)¹⁰¹によれば、自動車をもたらす主な外部費用は、CO2 排出とそれに伴

¹⁰⁰ IEA(2017)「Energy Technology Perspectives 2017 – Catalysing Energy Technology Transformations」

¹⁰¹ OECD(forthcoming)「Taxing vehicles, fuel, and road use: Opportunities for improving transport tax practice」

う気候変動、大気汚染とそれに伴う健康被害、渋滞、交通事故、騒音、道路損傷である。

現在日本では、道路損傷については一部自動車重量税が抑制のインセンティブとなっているが、人々が明確にその便益や汚染者負担的性格を認識しているかは不明であり、保有ではなく利用に応じて明確に外部費用の内部化を図る仕組みが必要だろう。その他の大気汚染や渋滞、交通事故、騒音といった外部費用への対応に資する仕組み(渋滞税等)は全国レベルでは導入されていない状況である。

1.3 日本における自動車関連税制を踏まえた論点の抽出

1.2 で整理した日本の現状や課題の整理から、大きく以下の4つの論点を抽出した。日本における中長期的な自動車関連税制の考察に当たっては、これら4つの論点に対し最も効果的に機能する課税のあり方に重点を置き、検討を行うこととする。

- ① CO2 排出削減
- ② 安定的な財源の確保
- ③ 社会的変化に対応した課税のあり方(「保有」から「利用」)
- ④ 外部費用への対応

2. フランスで得た知見に基づく中長期的な自動車関連税制の選択肢と考察

2.1 現地ヒアリングで得られた知見の整理

VII 章で整理したフランスにおける将来の自動車関連税制のあり方に関する各主体の意見について、それらから得られる選択肢を整理する。

表 VIII-3 : 現地ヒアリングで得られた中長期的な自動車関連税制の選択肢

| 選択肢 | 意見 |
|-------------|---|
| (1) 燃料税の引上げ | <ul style="list-style-type: none"> ・【賛】車は道路にダメージを与えるため、そのメンテナンス費用のために課税が必要である。それはつまりは燃料税なのではないか。 ・【賛】外部費用の内部化の観点からは、まずは排出削減を進めるために燃料課税の引上げを行うことが効果的と考える。 ・【否】燃料税の引上げは、短期的に税収の増加をもたらし、車体課税の減収を補うことができるが、長期的には燃料の消費が下がった時に減収となる。 |
| (2) 電気への課税 | <ul style="list-style-type: none"> ・【賛】電気自動車の普及による税収減少の懸念については、電気の課税を強化する、あるいは電気自動車への新たな課税により解決すると考える。 ・【否】電気税の引上げは、電気自動車の普及を促す段階においては逆のインセンティブになってしまう。 |

| 選択肢 | 意見 |
|--------------------|---|
| (3) 走行距離課税 | <ul style="list-style-type: none"> ・【賛】燃料課税の引上げ・車体課税のグリーン化と同時に走行距離課税の導入・拡大に動き出すことが効果的と考える。同じガソリン車、同じディーゼル車、同じ電気自動車でも、もたらず外部費用は重量やサイズ等によって多様である。それらを適切に反映できればなおよい。そのような仕組みにすることで、排出削減が進むことによる減収にも適切に対処できる。長期的に燃料の消費が下がった時に、徐々に走行距離課税の税収が入ってくるような仕組みができれば、税収の確保という観点からもベスト。 ・【賛】CO2 排出量に応じて差別化した走行距離課税とすることで、排出削減のインセンティブを与えることも可能になる。ゆくゆくはすべての車両にGPS 機器が設置されれば、その設定に排出パフォーマンスを組み込む仕様とすることで差別化ができるようになると考えるが、先の話だろう。 ・【賛】まずは高速道路から始めることも重要である。料金所があれば実施がしやすい。あるいは車検の仕組みを使うこともできる。改ざんができるという点が課題だが、まずは何かやってみるという意味ではやりやすいところから始めていくべきだろう。制度の本格導入に時間がかかるとすれば、すぐにも取りかからなければならない。プライバシーの問題についても、トラックを対象とする場合には問題にならない。 ・【賛】走行距離課税として検討されたエコタックスは、重量車のインフラ損傷に係る税であり、道路補修の財源が足りない地方政府を助けることにつながる可能性がある。 ・【否】走行距離課税のために全車両にGPS の設置を義務付けることは、市民のプライバシーを考慮すれば、義務付けは無理だろう。料金所を使った仕組みであれば可能だろう。 |
| (4) ロードプライシング(渋滞税) | <ul style="list-style-type: none"> ・【賛】ロンドンのようなエリアチャージ方式、つまり、ある都市部に進入する際に課金する方法もあり、これは公共交通機関へのシフトを促すと考えられ、主要な都市問題を解決する手段になると考える。ロンドンのロードプライシングではカメラで自動車のナンバープレートを撮影し、自動的に料金を請求する仕組みとなっている。80%以上が追跡できているとロンドン政府は発表しており、技術的にも実現可能である。 |
| (5) 車体課税(CO2) | <ul style="list-style-type: none"> ・【賛】第1段階として車体課税の課税標準をCO2にすることも、正しいシグナルを送るという意味で重要。その場合には、ディーゼル車の販売を促すことにならないよう、CO2だけでなく大気汚染物質も基準に組み込むことが重要である。 |
| (6) 車体課税(重量) | <ul style="list-style-type: none"> ・【賛】フランスで将来的に必要な課税ベースは車両重量。フランスでは古い車ほど車両重量が重いこともあるが、フランス人はSUVを好むが、交通事故の外部性の観点からは重い車の購入は是正しなければならない。 |

(出典)現地ヒアリングに基づき作成。

2.2 各選択肢に対する考察

(1) 各選択肢の長所・短所の整理

2.1 で整理した各選択肢について、1.3 で整理した日本の自動車関連税制のあり方についての論点に基づき、それぞれの長所と短所を次頁の表に整理した。

表 VIII-4 : 各選択肢の長所・短所

| 選択肢 | ① CO2排出削減 | ② 財源確保 | ③ 「保有」から「利用」 | ④ 外部費用への対応(CO2 排出と気候変動以外) | | | | |
|---------------|--|----------------------------------|--------------|---------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|---------|
| | | | | 大気汚染と健康被害 | 渋滞 | 交通事故 | 騒音 | 道路損傷 |
| (1) 燃料税の引上げ | ハイブリッド車や電気自動車など、利用段階で CO2 排出量が少ない自動車への移行を誘導する | 電気自動車への移行に伴い税収が減少する | 利用への課税 | 軽油への重課により一部対応可能 | 対応が難しい | 対応が難しい | 対応が難しい | 対応が難しい |
| (2) 電気への課税 | 電気自動車等の購入を妨げ、負の影響をもたらす可能性がある | 電気自動車への移行後も安定的に税収が得られる | 利用への課税 | (記載なし)* | (記載なし)* | (記載なし)* | (記載なし)* | (記載なし)* |
| (3) 走行距離課税 | 自動車の CO2 排出量に応じた重課・軽課を組み合わせることで CO2 排出削減に寄与できる 単純な走行距離への課税は CO2 排出量が少ない車の選択を促す機能はない | 電気自動車への移行後も安定的に税収が得られる | 利用への課税 | 大気汚染物質排出量に応じた重課・軽課により対応可能 | 走行場所・時間に応じた重課・軽課により対応可能 | 走行場所・時間に応じた重課・軽課により対応可能 | 走行場所・時間に応じた重課・軽課により対応可能 | 対応可能 |
| (4) 渋滞税 | 特定の場所・時間に対する課税であり CO2 排出削減効果は低い | 特定の場所・時間に対する課税であり総税収が大きくない可能性がある | 利用への課税 | 一部対応可能 | 対応可能 | 一部対応可能 | 一部対応可能 | 対応が難しい |
| (5) 車体課税(CO2) | ハイブリッド車や電気自動車など、購入段階・保有段階で CO2 排出量が少ない自動車への移行を誘導する | 電気自動車への移行後は税収が安定的に得られない | 保有への課税 | (記載なし)* | (記載なし)* | (記載なし)* | (記載なし)* | (記載なし)* |
| (6) 車体課税(重量) | 内燃機関自動車の買換えでは、より燃費の良い軽量な自動車への移行を促す可能性がある 電気自動車は従来車に比べて重量が大きいため、従来車から電気自動車への移行を妨げる可能性がある | 電気自動車への移行後も安定的に税収が得られる | 保有への課税 | (記載なし)* | (記載なし)* | (記載なし)* | (記載なし)* | (記載なし)* |

(出典)みずほ情報総研作成。

※OECD(forthcoming)「Taxing vehicles, fuel, and road use: Opportunities for improving transport tax practice」に記載のあるもののみ掲載。

青字は各選択肢の長所、赤字は短所を示す。

選択肢の一つ目である燃料税の引上げは、自動車の「利用」に対する課税であるとともに、CO₂ 排出削減効果が期待できるが、税収の安定的な供給において課題を残す。他方で、以下の図を見ると、日本におけるガソリンや軽油の税率水準は主要な欧米諸国と比較して低く、特に税率に占める炭素比例分(図の赤色の部分)が著しく低いことから、特に炭素税について、引上げの余地を残している可能性がある。

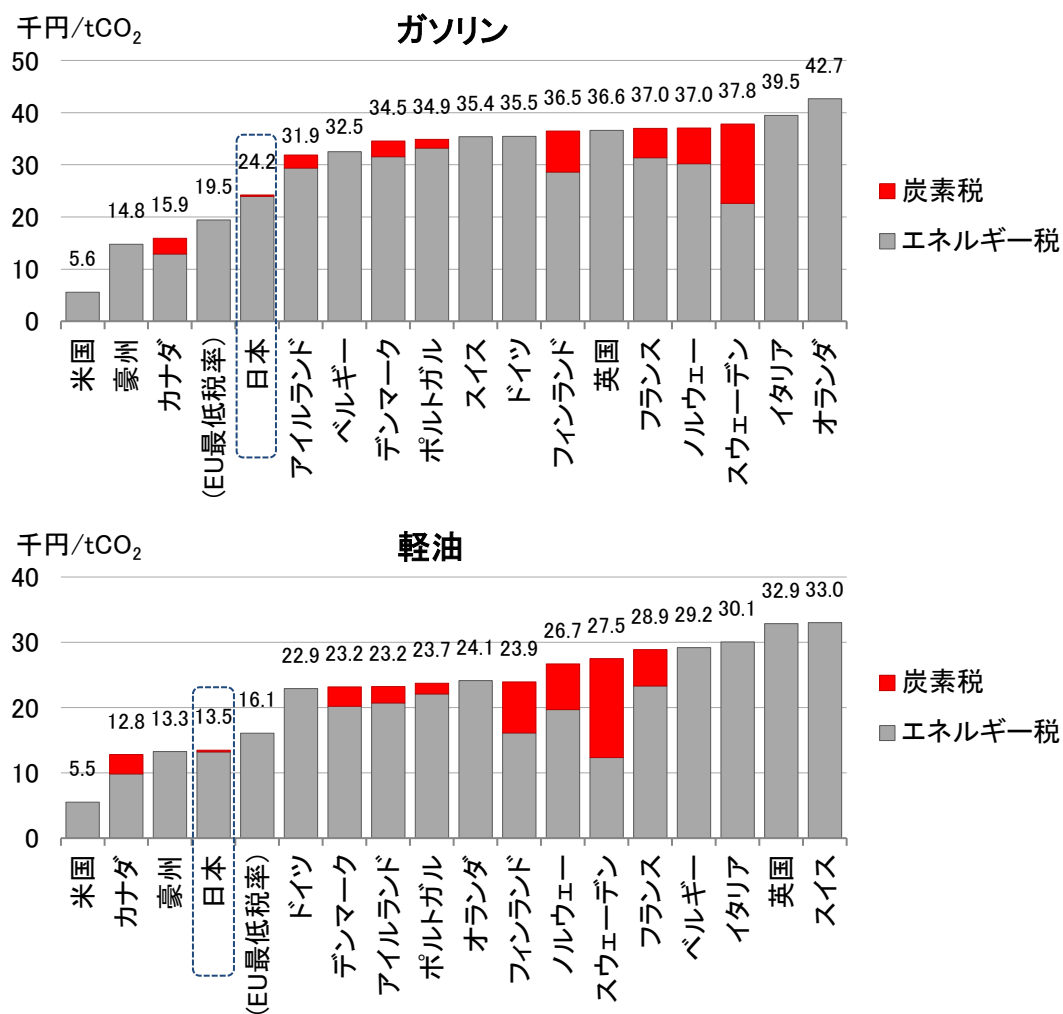


図 VIII-1：ガソリン及び軽油の税率の国際比較

(出典)みずほ情報総研作成。

(注)税率は2019年1月時点。米国はニューヨーク州税、カナダはブリティッシュ・コロンビア州の税制も加味。エネルギー課税の固有単位当たり税率を、「特定排出者の産業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令(平成18年経済産業省・環境省令第3号)」を用いて、CO₂ 排出量当たりに換算している。為替レート:1USD=約111円、1CAD=約85円、1AUD=約83円、1EUR=約126円、1GBP=約147円、1CHF=約112円、1DKK=約17円、1SEK=約13円、1NOK=約13円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

電気への課税や走行距離への課税は、自動車の利用への課税であり、電気自動車への移行が進んだ後も安定的な財源となることが期待できるが、特に電気への課税は電気自動車の

普及を妨げるという重大な欠点を有する。渋滞税は利用に対する課税であるが、課税の対象となる走行場所・時間が限定されるため、効果が限定的となる可能性がある。車体課税については、CO₂ を課税標準とする場合には CO₂ 排出量の低い車の選択を促し一定の CO₂ 排出削減効果が期待でき、重量を課税標準とする場合には安定的な財源となることが期待できるが、利用ではなく保有に対する課税となっているため、「保有」から「利用」への変化など今後の社会的な情勢の変化への対応は難しいという欠点を有する。

OECD (forthcoming) では、外部費用に対応する税の選択肢として、主に燃料課税、走行距離課税及び渋滞税の3つに対して考察が行われている。まず CO₂ 排出に対しては同文献においても燃料への課税が最も効率的とされている。大気汚染は、軽油への重課を伴う燃料税や大気汚染物質の排出量を課税標準とする車体課税によっても一部対応が可能であるが、最適な方法は、車両の 1km 当たりの大気汚染物質の排出量の推計値に基づき、車検時の走行距離を乗じて課税する方法とされている。また、大気汚染は渋滞とも密接に関連しており、渋滞税が双方に効果を有するとの記載がある。道路損傷については、車両の軸重に走行距離を乗じて課税する方法が最も効果的とされている。

特に走行距離課税については、すべての外部費用への対応が可能とされており、各自動車の CO₂ 排出パフォーマンスや走行場所・時間、外部費用にさらされる人口に応じた重課・軽課措置を含む走行距離課税によって、幅広く対応することが可能と結論付けられている。

以上より、日本の自動車関連税制をめぐる4つの論点における各選択肢の効果を鑑み、日本における中長期的な自動車関連税制のあり方について、次節で提言を整理する。

3. 日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に関する提言

- 燃料への課税の強化により CO₂ 排出削減を促し、電気自動車への移行が進んだ段階で、走行距離課税に移行していくべき。
- 都市部におけるエリアチャージ（渋滞税）や貨物車への走行距離課税等、導入が容易なところから徐々に移行し、燃料税や車体課税の減免と併せて実施することで、燃料税引上げや走行距離課税への移行における障壁に対応することが重要。

(1) 燃料税の引上げと走行距離課税への移行

CO₂ 排出削減に資する税制の必要性－燃料税の引上げ－

平成 31 年度与党税制改正大綱や平成 30 年度東京都税制調査会答申でも指摘されている通り、自動車関連税制が「環境負荷の低減」の推進における機能を発揮することが期待されている。加えて、日本の排出削減目標である 2030 年に 2013 年比で 26%削減、2050 年に 80%削減、さらには今世紀後半に脱炭素化するというパリ協定の目標に鑑みれば、CO₂ 排出

削減は喫緊の課題である。運輸部門におけるCO₂排出削減の鍵を握るのは次世代自動車の普及であり、日本において明確に普及目標が設定されている乗用車においては、次世代自動車、特に電気自動車の普及をいかに妨げないかが重要となる。したがって、中期的な観点では、電気自動車等の普及を妨げない利用段階の課税として、CO₂排出削減において最も効率的と指摘されている燃料への課税、特に炭素税の引上げを行うことが求められる。

安定的な財源確保に資する税制の必要性

燃料への課税を行う場合、燃費改善や電気自動車への普及が進むにつれ税収が減少し、安定的な財源となりえないという課題がある。炭素税の税率を継続的に引上げることによって、減収に一部対応することも可能と考えられるが、中長期的には税率引上げによる効果は排出削減によって相殺され、いずれ減収に転じるとの研究成果もあり¹⁰²、代替する新たな課税の仕組みが求められる。この点を補う施策として、より長期的な時間軸においては、安定的な財源としての期待が高い走行距離課税の導入が望まれる。

外部費用の内部化に資する税制の必要性

安定的な財源となりえる課税の選択肢としては、電気自動車の普及に応じて電力消費への課税に移行することも考えられるが、外部費用の内部化という点において走行距離課税に劣る。前節で整理した通り、走行距離課税は、車両のパフォーマンスや重量、走行場所・時間に応じた税率の設定により、幅広く外部費用に対応する効果が指摘されており、外部費用の内部化の観点からも走行距離課税の導入が求められる。

特に東京都のような都心部では、渋滞や大気汚染、交通事故、騒音といった外部費用への対応による便益が高く、エリアチャージ方式の渋滞税といった独自の施策によって、走行距離課税へと移行するまでの短期的な対応を行うことも有効だろう。

(2) 燃料税の引上げや走行距離課税の課題への対応

フランスでは、2015年に炭素税が導入され、2030年に向けた税率の引上げ見通しが示されていた。加えて、2014年には、貨物車を対象とした制度ではあるが、車軸数や環境性能に応じた重課・軽課を伴う走行距離課税である「エコタックス」が導入される予定であった。上記で述べた日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に類似する仕組みである。

しかし、炭素税については2018年11月以降に発生したデモにより税率の引き上げが一時

¹⁰² OECDによるスロベニアを対象とした研究によれば、2017年以降に税率の引上げを行った場合(段階的な引上げではなく1度の引上げ)、2020年までは税収が拡大するが、2020年以降再度減少に転じ、2030年代以降には2017年の水準よりも低くなるとの推計結果が示されており、価格弾力性の変化やインフレ率を考慮すれば、2020年代前半に2017年の水準よりも低くなる可能性もあるとの指摘がなされている。

凍結され¹⁰³、エコタックスについても 2013 年に起きたデモ¹⁰⁴により導入が無期限延期となっている。これらの反発の要因として、公共交通機関といった代替手段が乏しく、遠距離の通勤等を余儀なくされる地方部の貧困層への打撃に対する十分な対応がなされなかったという点や、他国との競争下にあり、電気トラック等への移行が乗用車に比べて遅れる見込みの貨物車等において、単純なコストの上乗せとなった点が挙げられる。加えて、インフラの整備においても莫大な投資が必要とされ、フランスでは約 10 億 EUR を投じて走行距離課税の導入に向けたインフラ整備が行われたほか、本調査におけるヒアリングにおいて、乗用車に拡大して走行距離課税を行う場合に発生するプライバシーの懸念が示された。制度的・技術的に実施が可能であっても、制度の受容性を高められなければ、日本においても同様の反発が起こる可能性が考えられる。

このような課題に適切に対処するために、時間軸に応じた適切な設計を行うことが重要である。早期に車体課税や燃料税から走行距離課税に移行することは、大規模なインフラ整備や制度設計に向けた早急な検討が必要となるが、まずは CO2 排出削減の喫緊の対応が必要である点を踏まえれば、その必要性は限定的である。電気自動車への移行が大幅に進んだ段階において本格的に走行距離課税に移行することができるよう、徐々に準備を進めていくことが重要である。

まずは公共交通機関といった代替手段がある都市部を対象として、GPS 等のデバイスの設置が不要なエリアチャージ方式での渋滞税の導入により、都市部の外部費用の内部化を図つつ制度の構築に向けた検討を行うという方法も一案である。また、貨物車等は GPS 等の位置情報によるプライバシー問題の敷居が低いことから、乗用車に先んじて貨物車に対し走行距離課税を導入することも重要だろう。その際には、渋滞税や走行距離課税の対象となる車に対し、燃料税や車体課税の負担引下げを行うことにより、社会的受容性を高めていくことが重要である。

本調査におけるヒアリング調査でも度々聞かれたように、走行距離課税の課題は、地方から都市部へ車両での通勤を余儀なくされる低所得者層のような、代替手段を持たない自動車ユーザーへの対応である。これらの世帯は、電気自動車のような高価な自動車への代替が難しく、また通勤距離の拡大に応じて、航続距離が限られる電気自動車への代替がより難しくなる。これらの課題に対応していくためには、職住近接を促す都市計画や公共交通機関の充実といったインフラ整備、あるいはカーシェアリングやサブスクリプションサービスといった自動車をめぐるサービスの変革など、より幅広い観点からの対応も重要となる。これらの基盤整備と併せて、環境負荷の低減や財源の安定確保に資する自動車関連税制の仕組み作りが進んでいくことが望ましい。

¹⁰³ 2018 年 11 月以降、フランス各地で、燃料価格の高騰やエネルギー関連税の引き上げ等に反対するデモが発生。デモ参加者が、蛍光の黄色いベストを着ることから「黄色いベスト運動」と呼ばれている。

¹⁰⁴ 2013 年 10 月にブルターニュ州でエコタックス導入に対する抗議デモが発生。デモ参加者は赤い帽子を被り、「ボンネット・ルーージュ (bonnet rouge)」と称され、デモの象徴となった。

付録

1. 現地調査の概要

2. 日本の自動車関連税制について（現地調査発表資料）

1. 現地調査の概要

フランス車体課税のグリーン化及び今後の見通しに関する現地ヒアリングのご報告

2018年12月25日みずほ情報総研(株)

1 背景・目的

文献調査では獲得が困難な、フランスにおける車体課税の現状の詳細及び今後の見通し、将来の車体課税のあり方に関する議論について調査するため、現地ヒアリング調査を実施。

2 ヒアリング先・スケジュール（案）

2018年12月3日～7日に、以下の機関(政府、産業連盟、学識者、国際機関)を対象に現地ヒアリングを実施。各会合概ね1時間～2時間のヒアリングを実施。日本の車体課税の現状についてもプレゼンを行い説明した上でヒアリングを実施。

表：現地ヒアリングの訪問先

| 地域 | 分類 | 機関名 | 選定理由 |
|------|--------------------|--|--|
| パリ | 政府 (国) | 環境連帯移行省 税制チーム | 自動車関連税制の詳細や最新の議論。 |
| | 政府 (地方) | イル・ド・フランス州政府 | 自動車関連税制をめぐる地方税の税率設定や内燃機関車販売禁止の背景。 |
| | 産業連盟 | フランス自動車工業会 (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles) (CCFA) | PSA グループ、ルノーグループ、ルノートラックによって構成されるフランスの自動車工業会。1909年設立。自動車製造業の研究、モニタリング、コミュニケーション等を担当。 |
| | | PSA Groupe | 1976年にシトロエンとプジョーが合併した際に設立された多国籍グループ会社。プジョー、シトロエン、DS、オペル、ボクスホールブランドで構成される。 |
| | | 自動車部品工業会 (Fédération des Industries des Equipements pour Véhicules) (FIEV) | フランス国内の自動車部品や自転車部品、航空機部品の設計および製造を行う部品サプライヤーの連合組織であり、フランスだけでなく、他の欧州加盟国やアジア等の部品メーカーも参画。 |
| | 学識者 | Dr. Matthieu Glachant | パリ国立高等鉱業学校 (MINES Paris Tech) 等の産業経済研究所の所長。180人の研究員が所属し、産業経済やイノベーション、エネルギー経済、環境経済の研究に従事。 |
| 国際機関 | OECD (租税センター、環境総局) | 欧州全体の車体課税 (エネルギー課税含む) の最新の議論に精通。 | |

3 ヒアリング結果の詳細

3. 1 現在の自動車関連税制について

政府の回答（フランス環境省・イル・ド・フランス州政府）

- ・ ユロ前大臣の辞任は政治的な影響はあると思うが、我々が今取り組んでいることは以前の政権や大臣から変わっていないため、ユロ前大臣が辞任したことで政策の方向性が大きく変わるということはない。
- ・ bonus-malus の税率は、過去や現在の新車販売構成から次の年の新車販売構成を考慮して、bonus と malus で収支が合うように malus の税率を設定する。2 年先といった近い将来ですら市場の先行きを見通すことが難しい上、税率は毎年の議会で決定することが定められていることから、1 年以上先の税率を決定することはできない。
- ・ Carte grise の税率は、州の財政状況のみを鑑みて決定する。州の一般財源に充てられるため、例えば新たに教育機関を充実させたい場合等、財源確保のために Carte grise の税率を引き上げることもあり得る
- ・ Carte grise の軽減率の設定根拠は、昨今のエネルギー移行法や気候変動の問題に対して、州が取り組んでいるというメッセージに近い。クリーン車が徐々に増え税収が減少すれば、軽減率を見直すだろう。
- ・ 社有車は Carte grise も社有車税(TVS)も両方支払う。社有車だからといって負担が減るわけではない。

国際機関・学識者の回答（OECD、CERNA）

- ・ コスト効率性の観点では、税は有効な手段だが、それだけで排出削減が十分に進まない場合も多くあり、その場合には個別の規制やイニシアチブも重要となる。
- ・ フランスの昨今の暴動は、フランス政府が国民に対して十分なコミュニケーションを行っていないことや、貧困層に対して配慮措置を講じていないため起きた問題といえる。

(エコタックスについて)

- ・ エコタックスについては、トラックによる道路損傷の外部費用の内部化を目的に高速道路以外の道路に導入しようとした。政治的にも受け入れられていたが、実際に導入する段階において、ブルターニュ地方で反対デモが起きた。エコタックスの税収は道路インフラのファンドとして充当される予定であった。

産業界の回答（CCFA、PSA、FIEV）

- ・ 基本的には bonus-malus はよく機能している。2008 年の導入以降、自動車全体の CO2 排出量は大きく減少した。企業努力による寄与分もあるので、100%bonus-malus の効果ではないかもしれないが。
- ・ 2018 年には、30 万台、2019 年には 40 万台のスクラップ・新車代替が行われると政府は見積もっているが、2017 年には 10 万台が実際にスクラップしたという統計があり、2018 年にそれが果たして 3 倍に伸びるのか、という懸念がある。
- ・ EU の CO2 排出規則や EURO6 のような長期の目標となる規制が導入されることで、サプライヤーはそれに適合するように 5 年先の投資計画を行う。しかしフランス政府は毎年方針を変更する。頻繁な制度変更は、最終消費者には意味をなさないし、企業の投資計画にとっても悪影響である。
- ・ まだまだ PHEV の普及を進める必要があったにも関わらず、政府は 2018 年に PHEV への bonus を廃止してしまった。政府に対して再開してもらおう働きかけている。
- ・ すべての bonus を malus の税収でまかなうためには、malus 基準値のカーブを大幅に引上げなければならないが、不可能なレベルの税率になるので難しい。2019 年には malus の基準値のカーブが引き上げられることが決定しているが、それ以上の引上げは難しいだろう。したがって、より多くの資金を一般会計から拠出しなければならなくなる。そのような巨額の支援を継続的に拠出できるのか疑問である。
- ・ 部品メーカーは、内燃機関、ハイブリッド、電気自動車、燃料電池自動車、あらゆる自動車に対して投資している。1 つの技術のみに投資することはできない。
- ・ Carte grise は、技術的中立性(Technology neutrality)の観点で、LPG 車や天然ガス車、バイオ燃料(B85)車も減免措置の対象に含む点で異なる。1 つの技術(電気自動車)をプッシュするわけではない。

(エコタックスについて)

- ・ 重量車を対象に 2008 年から検討が始まったが、トラック事業者・輸送業界からの反対を受けて導入が見送りとなった。フランス政府は 10 億 EUR 分のインフラ投資(カメラ等)を行っていたが、すべて無駄になってしまった。無期限延期による財源の補填として、トラックに適用される軽油の軽減税率の軽減幅を縮小した。

3. 2 現在の次世代自動車普及施策について

政府の回答(フランス環境省・イル・ド・フランス州政府)

- ・ 2022 年の充電設備の設置目標を掲げている。現時点では約 2 万の充電スポットが設置済みだが、10 台に対して 1 つの充電スポットが必要と言われており、2022 年までに電気自動車を 100 万台普及させるとなると、現時点では足りないと認識している。
- ・ 電気自動車が増えることで、電力需要が上昇するが、原発の発電容量にも限界がある。電力需要の増加にどう対処するかが決まっていない。
- ・ パリ県では、Cirt' Air に基づいて通行規制を実施しているが、現時点では、通行規制は警察が取り締まり、適合しない車両を警察が見つけた場合に罰則を貸すという形で管理している。

国際機関・学識者の回答(OECD、CERNA)

- ・ 内燃機関自動車販売禁止の方針は法律上に規定されるものではない。フランスでは、長期的な目標を議論する前に、とても野心的な目標を設定し、アナウンスする傾向にある。
- ・ 禁止しているのは販売であり、2040 年より前に販売されたガソリン車やディーゼル車は引き続き走り続けることになる。パリ県はパリ県内での走行を禁止しているので、少し事情が異なるが、こちらも法的拘束力はないため、具体的な内容は何も出てこない。
- ・ EV の充電ポイントの整備とグリッドの整備が不可欠である。EV を買う人は富裕層であるため、EV への補助金はそれほど重要ではない。現在の補助金レベルはガソリンやディーゼル車を代替するには不十分。明らかに不足しているのはインフラの整備である。

産業界の回答(CCFA、PSA、FIEV)

- ・ ガソリンとディーゼル車の販売禁止の目標については、実現可能とは考えていない。法的拘束力はない。
- ・ 欧州の電力網では、2040 年までに 100%脱炭素な電気を供給することはほぼ不可能である。再エネが果たして火力発電や原発を補えるのか疑問。その上で、電気自動車 100%を推進する理由はわからない。
- ・ 100%脱炭素な液体燃料は利用可能であり、バイオ燃料や次世代バイオ燃料、E-fuel がそれにあたるが、それらを無視して内燃機関車の販売禁止を決めることはナンセンスである。
- ・ 自動車メーカーとしては、低排出な車を売ることは可能だが、消費者が果たしてそれらの高価な車を買うことができるのか、という点が問題である。EV や PHEV は、内燃機関車よりも 10,000EUR も高額である。
- ・ 電気自動車が必要となる都市部では、持ち家ではなくマンションに住むことから、駐車スペースが乏しく、それは電気自動車を充電するスペースも乏しいことを意味する。更に、充電には 8 時間かかり、渋滞とは別のストレスが生じることになる。

3. 3 将来の自動車関連税制のあり方・将来の姿について

国際機関・学識者の回答(OECD、CERNA)

- ・ 外部費用の内部化を重視し、日本で自動車をもたらす外部費用を適切にとらえることが重要である。まずは **排出削減を進めるために燃料課税の引上げを行い、加えて車体課税のグリーン化を進め、それと同時に走行距離課税の導入・拡大に動き出すことが効果的と考える**。同じガソリン車、同じディーゼル車、同じ電気自動車でも、もたらす外部費用は重量やサイズ等によって多用である。それらを適切に反映できればなおよい。適切な排出削減のシグナルを送るためにも、まずは燃料税の税率を引き上げることが必要である。また、短期には車体課税の課税標準を CO2 に変更することも、正しいシグナルを送るという意味で必要だろう。

- そのような仕組みにすることで、排出削減が進むことによる減収にも適切に対処できる。燃料税の引上げは、短期的に税収の増加をもたらす、車体課税の減収を補うことができるだろう。長期的に燃料の消費が下がった時に、徐々に走行距離課税の税収が入ってくるような仕組みができれば、税収の観点からもベスト。
- 取得課税において車体の販売価格を課税標準とすることは正当性が低い。価格が安い車の購入を促すことになり、価格が安い車は効率が悪いことが多いので、効率が悪い車の購入を促してしまうことになる。
- ノルウェーのように急速にEVの普及が進んでいる国では、同様に税収の不安を抱えている。
- 電気税の引上げというのも一つの選択肢かもしれないが、電気自動車の普及を促す段階においては逆のインセンティブになってしまう。
- 社有車を優遇する理由はどこにもない。外部費用を同じだけもたらしている。公共交通機関がある都市部ではなおさらである。

(走行距離課税について)

- CO2 排出量に応じて差別化した走行距離課税とすることで、排出削減のインセンティブを与えることも可能になる。ゆくゆくはすべての車両にGPS 機器が設置されれば、その設定に排出パフォーマンスを組み込む仕様とすることで差別化ができるようになると考えるが、まだ先の話だろう。
- 確かに走行距離課税は多くの投資を必要とするが、まずは高速道路から始めることも重要である。料金所があれば実施がしやすい。あるいは車検の仕組みを使うこともできる。改ざんができるという点が課題だが、まずは何かやってみるという意味ではやりやすいところから始めていくべきだろう。制度の本格導入に時間がかかるとすれば、すぐにでも取りかからなければならない。
- プライバシーの問題についても、トラックを対象とする場合には問題にならない。

(その他の選択肢について)

- ロードプライシングは、ロンドンやストックホルム、シンガポールなどで実施されており、将来の輸送部門の課税にも密接に関連する。パリ県内でロードプライシングを実施した場合、鉄道にシフトするすると考えられる。その意味で、走行距離課税は将来的な主要な都市問題を解決する手段になると考える。
- フランスの人々はSUVを好むので、どんどん車が大きくなるという問題があり、それを是正する方法として重量に応じた課税もあり得る。
- 走行距離課税以外の選択肢として議論された仕組みとしては、Tradable Permit という排出量取引に似た考え方がある。

産業界の回答 (CCFA、PSA、FIEV)

- 電気は燃料よりも安く、税率も低いので、ライフサイクルで見れば税の負担は低いが、人々は認識していない。購入価格で判断するのではなく、TCO (Total Cost of Ownership) を消費者が認識するとよいと考える。
- 長期的に税が本当に必要なのか。欧州のCO2 排出規制により、十分自動車の低炭素化は進んできた。
- 走行距離課税については、インフラ使用税ともいえるだろう。車は道路にダメージを与えるため、そのメンテナンス費用のためにも課税が必要である。しかし、それはつまりは燃料税なのではないか。税収の懸念については、電気の課税を強化する、あるいはEV への新たな課税をすることで解決すると考える。
- 走行距離課税のためにGPS を全車両に設置することは、市民のプライバシーを考慮すれば義務付けは無理だろう。Toll を使った仕組みであれば可能だろう。
- 自動車業界の将来を考え、新たなビジネスを検討し始めている。パリで誰もが使用可能な電気自動車を500台導入し、人々がアプリで使いたいときに使える。使う分だけお金を払う仕組み。今後も台数を増やす予定。
- 走行距離課税は、カーシェアリング又はカープーリングを促進する。複数人で走行したほうが一人当たりの税負担額は小さくなるからである。
- 走行距離課税として検討されたエコタックスは、重量車のインフラ損傷に係る地方政府が負担する費用の補填としては、とても良い設計であったと考えている。

以上

2. 日本の自動車関連税制について（現地調査発表資料）

Vehicle Taxation in Japan

**Expert Interviews on Vehicle Taxes in France,
3rd – 7th December, 2018**

Mizuho Information & Research Institute, Inc.

For more information

Environment and Energy Division 1, Mizuho Information & Research Institute, Inc.

NAITO Aya: aya.naito@mizuho-ir.co.jp

KAWAMURA Junki: junki.kawamura@mizuho-ir.co.jp

Vehicle and energy taxes in Japan (Overall)

- There are 4 vehicle taxes and 7 energy taxes in Japan.
- Carbon tax is introduced in Japan as an additional rate of Petroleum and Coal Tax.

List of vehicle and energy taxes in Japan

| Categories (no.) | | Name of Taxes |
|------------------|---------------------|--|
| Vehicle taxes | Acquisition tax (1) | <u>Automobile Acquisition Tax</u> |
| | Ownership tax (3) | <u>Motor Vehicle Weight Tax, Automobile Tax, Light Vehicle Tax</u> |
| Energy taxes | Energy tax (7) | <u>Gasoline Tax, Local Gasoline Excise, Diesel Oil Delivery Tax, Oil and Gas Tax, Petroleum and Coal Tax</u> , Aviation Fuel Tax, Electric Power Development Promotion Tax |
| | Carbon Tax | <u>Carbon Tax</u> (official name: Tax for Climate Change Mitigation) *additional tax rate on Petroleum and Coal Tax |

Vehicle and energy taxes in Japan (Detailed)

| | Tax Name (Nation/State/Municipality) | Subject to Tax | Tax Rate | Tax Revenue* (FY 2018) | Allocation of Tax |
|------------------|--|---|---|---------------------------|--|
| Vehicle Taxation | Motor Vehicle Weight Tax (Nation) | Automobile Inspected automobile to receive the certification of vehicle inspection and be inspected and notified light vehicle to receive the designation of vehicle number | (Ex)Passenger & Private Car Tax rate for the time being JPY 4,100/0.5ton/year Main rules tax rate JPY 2,500/0.5ton/year | JPY 666.1 billion | National general account (407/1000 of the tax revenue is granted as general fund of cities) Part of the tax revenue is issued as compensation expense of Pollution-originated Health Damage. |
| | Automobile Tax (State) | Automobile Car and Truck acquired as of April 1 | (Ex)Passenger and Private Cars Total emissions of 1.5-2 litres JPY 39,500/year | JPY 1,525.8 billion | National general account |
| | Light Vehicle Tax (Municipality) | Light Vehicle Light vehicle and bicycle with prime mover as of April 1 | (Ex)Light Vehicle & Private Car JPY 10,800/year | JPY 260.4 billion | National general account |
| | Automobile Acquisition Tax (State) | Automobile to be acquired | Private Car 3% of acquisition price ; Car for Business and Light Vehicle 2% of acquisition price | JPY 166.5 billion | National general account (95/100*7/10 of the revenue is issued to cities (other is added to specified cities)) |

JPY 2.6 trillion in total

| | | | | | |
|---|---|--|--|--|---|
| Energy Taxation | Gasoline Tax (Nation) | Volatile Oil Collected from manufacturing facilities or picked up from the bonded areas | JPY 48.6/l | JPN 2,330 billion | National general account |
| | Local Gasoline Excise (Nation) | | JPY 5.2/l | JPN 249.3 billion | National general account (Fully granted as general fund of states, specified cities, and municipalities) |
| | Oil and Gas Tax (Nation) | Oil and Gas for the Car Collected from the filled fields or picked up from the bonded areas | JPY 17.5/kg | JPY 16 billion | National general account (1/2 is granted as general fund of states, specified cities and municipalities) |
| | Diesel Oil Delivery Tax (State) | Diesel Oil Picked up from the primary distributors or exclusive agencies and accompanied by a delivery of diesel fuel according to the reality of the custody. | JPY 32.1/l | JPY 949.2 billion | National general account |
| | Aviation Fuel Tax (Nation) | Aviation Fuel Shall be loaded in aircrafts | JPY 18.0/l * Special tax rate up to March 2020 | JPY 67 billion | Aviation Maintenance (2/9 is granted as cost for aviation measures in cities and states) |
| | Petroleum and Coal Tax (Nation) | Crude Oil, Petroleum Products, Gaseous Hydrocarbons, and Coal Collected from the fields or picked up from the bonded areas | JPY 2,040/kl [Crude Oil, Petroleum Products] JPY 1,080/t [LPG and LNG] JPY 700/t [Coal] | JPY 709 billion | Stable Fuel Supply Measures Measures to ensure a stable and inexpensive supplies of oil, coal, and flammable natural gas Measures to Sophistication of Energy Demand Structure Measures such as of energy-saving and new energy measures, energy-originated CO2 emissions reduction in order to build the structure of stable and suitable energy in accordance with the economic and social environment of the inside and outside |
| | | | Special Provision for Tax for Climate Change Mitigation Added to the tax rate according to the amount of CO2 emissions * Enforced from Oct, 2012. and increased in the tax rate gradually over 3.5 years. | JPY 760/kl [Crude Oil, Petroleum Products] JPY 780/t [LPG and LNG] JPY 670/t [Coal] | |
| Electric Power Development Promotion Tax (Nation) | Electricity Sold By general electricity utilities | JPY 375/1000kwh | JPY 323 billion | Measures to Supply Location Subsidiary to be granted pursuant to the provisions of the Act on the Development of Areas Adjacent to Electric Power Generation Facilities, financial measures for the safety in the surrounding area of power plants to contribute to installation of facilities and its smooth operation. Measures to Power Usage Financial measures to promote the use of facilities for power generation, to secure safety and to facilitate the supply of electricity by power generation facilities. | |

JPY 4.6 trillion in total

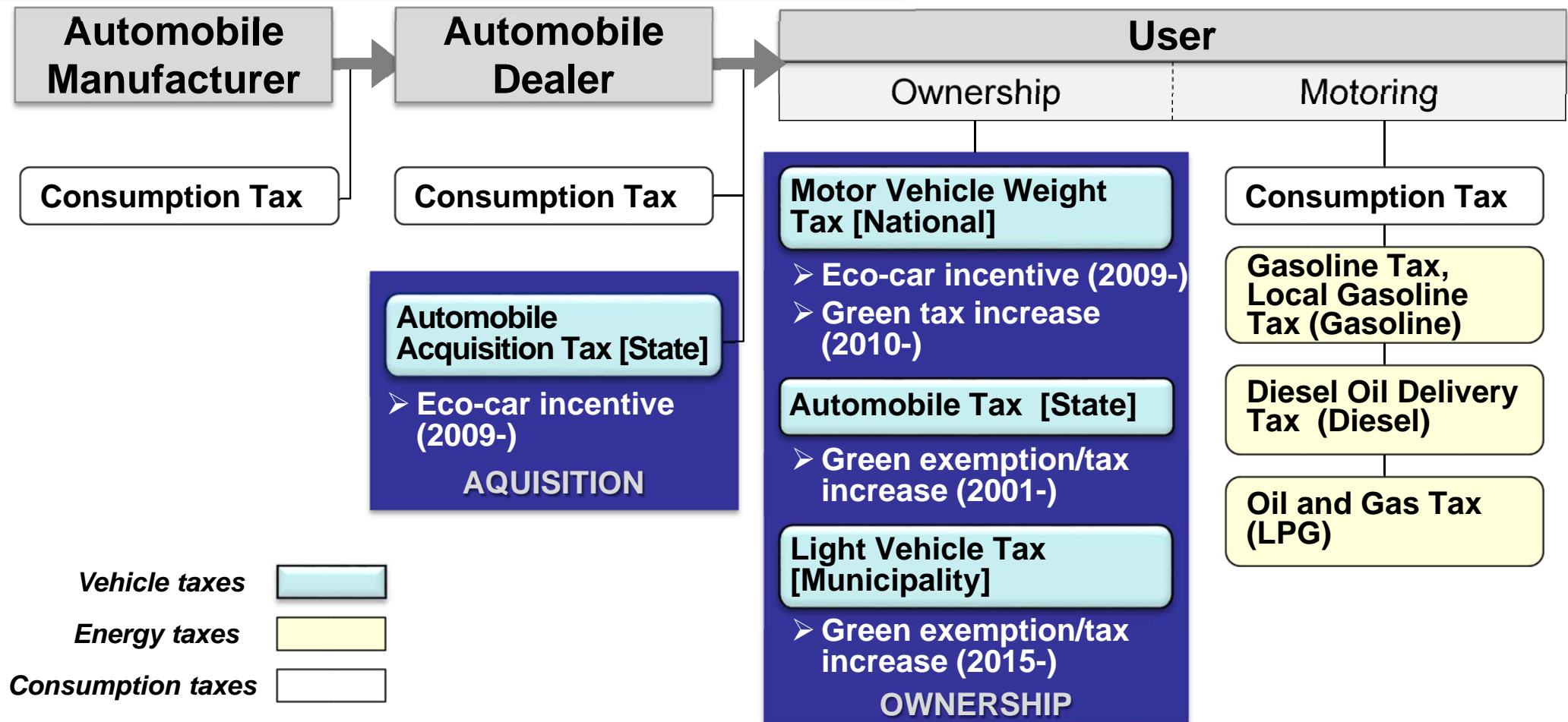
* Estimated.

Vehicle Taxes

Vehicle taxes in Japan

- There are both acquisition and ownership tax in Japan.
- None of them is based on CO2 emissions or fuel efficiency.
- Fuel efficiency standard is quite loose in Japan so more than 80% of new vehicles are eligible for the temporarily introduced “eco-car incentive” and “Green exemption/tax increase”.

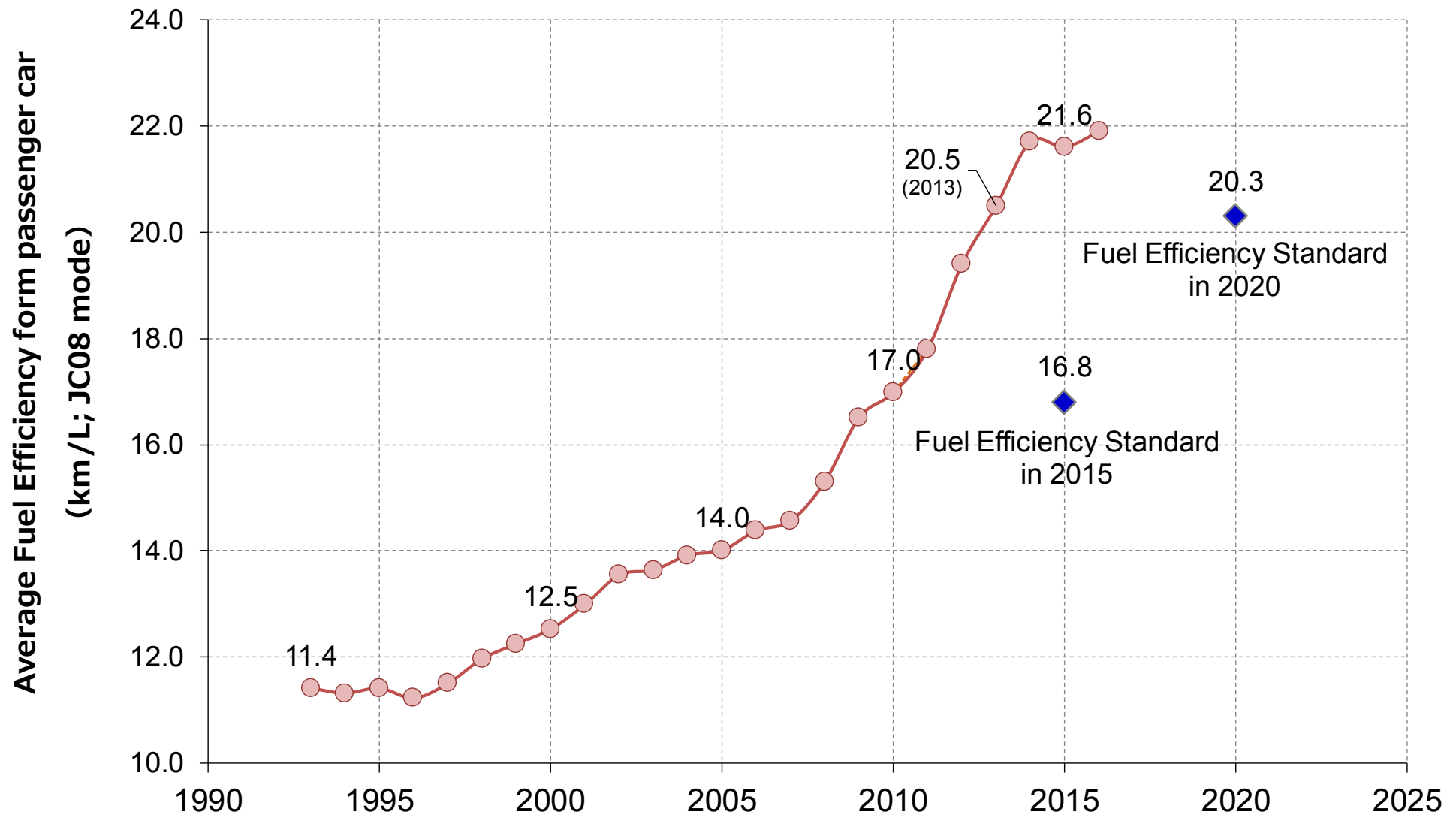
Imposition Stage of Taxes for Vehicle Use



(c.f.) Fuel Efficiency Standards in Japan

- As of 2013, Fuel Efficiency Standard in 2020 (20.3km/L) had already exceeded, which has been achieved a lot ahead of schedule.

Fuel efficiency from passenger car



(c.f.) Eco-car incentive from May 2018

- Eco-car incentive is determined by achieving the 2015 and 2020 Fuel Efficiency Standards.
- Tax rates of ownership taxes are raised for private-use vehicles aged over 11 or 13 years.

Tax reduction

| Vehicle Type | Fuel Efficiency | Motor Vehicle Weight Tax | Automobile Acquisition Tax | Automobile Tax | Light Vehicle Tax |
|--|-----------------|--|----------------------------|----------------|-------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Electric • Fuel-cell • Natural gas • Plug-in hybrid • Clean Diesel | — | Exempted (at initial registration and first renewal inspection) | Exempted | 75% reduction | 75% reduction |
| <ul style="list-style-type: none"> • Petrol (including petrol hybrid) • LPG(including LPG hybrid) | 2020 +50% | Exempted | | | 50% reduction |
| | 2020 +40% | | | | |
| | 2020 +30% | 75% reduction | 80% reduction | 50% reduction | 25% reduction |
| | 2020 +20% | 50% reduction | 60% reduction | | |
| | 2020 +10% | 25% reduction | 40% reduction | | |
| | 2020 achieved | 25% reduction | 20% reduction | No reduction | No reduction |
| | 2015 +10% | Base rate is applied* | No reduction | | |
| Other than above | No reduction | | | | |

Tax increase

| Motor Vehicle Weight Tax | |
|--------------------------|--------------------------------|
| Vehicle age | Tax rate |
| Over 13 years | 5,700JPY/0.5t (Total tax +32%) |
| Over 18 years | 6,300JPY/0.5t (Total tax +54%) |

| Automobile Tax | |
|--------------------------------|----------|
| Vehicle age | Tax rate |
| Over 13 years (Petrol and LPG) | +15% |
| Over 11 years (Diesel) | +15% |

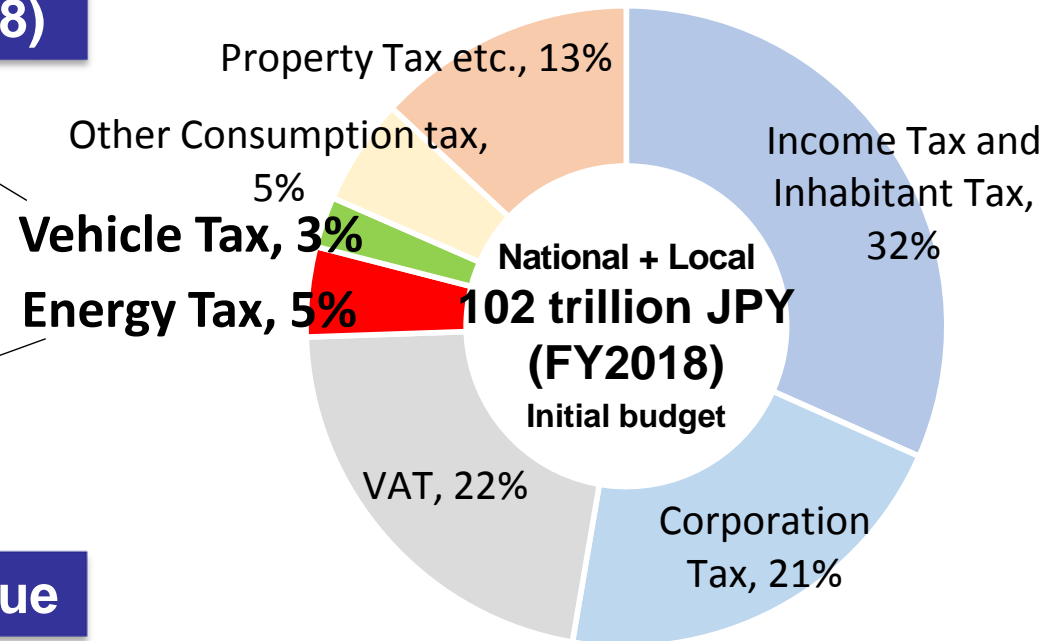
| Light Vehicle Tax | |
|-------------------|-----------------------------------|
| Vehicle age | Tax rate |
| Over 13 years | 12,900JPY (Standard rate +19%) |

* Base rate is 2,500JPY/0.5t. Total tax (base rate + provisional rate) is 4,100JPY/0.5t.

Outline of Tax Revenue in Japan

■ Vehicle tax revenues account for 3%, and energy tax revenues account for 5% of the total revenue.

Breakdown of tax revenue (FY2018)

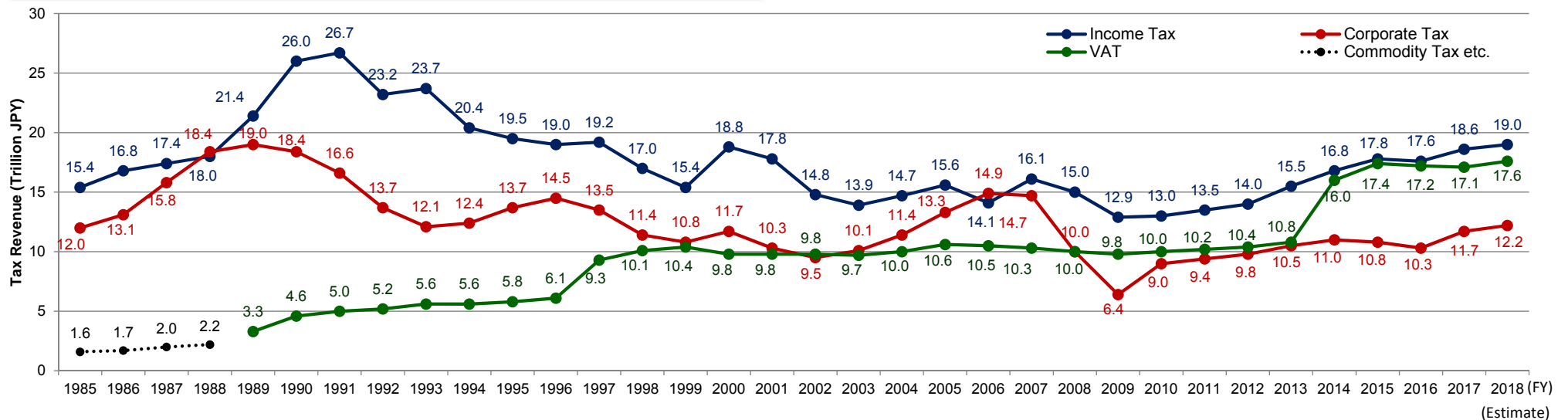


- [National]**
- Motor Vehicle Weight Tax
- [Local]**
- Automobile Tax
 - Light Vehicle Tax
 - Automobile acquisition tax

- [National]**
- Gasoline tax
 - Oil and Gas Tax
 - Aviation Fuel Tax
 - Petroleum and Coal Tax
 - Electric Power Development Promotion Tax

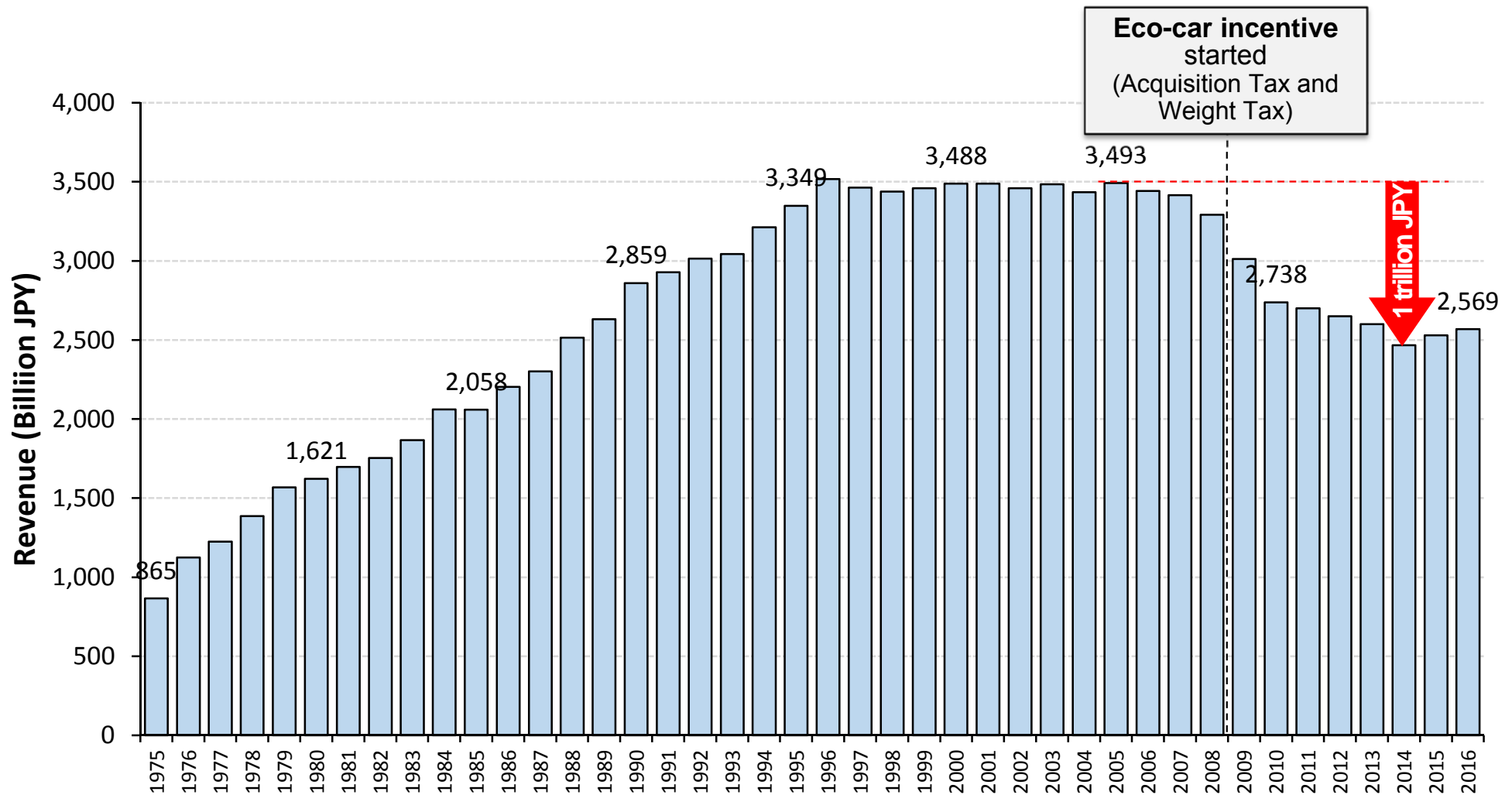
- [Local]**
- Diesel Oil Delivery Tax

Trends in major national tax revenue



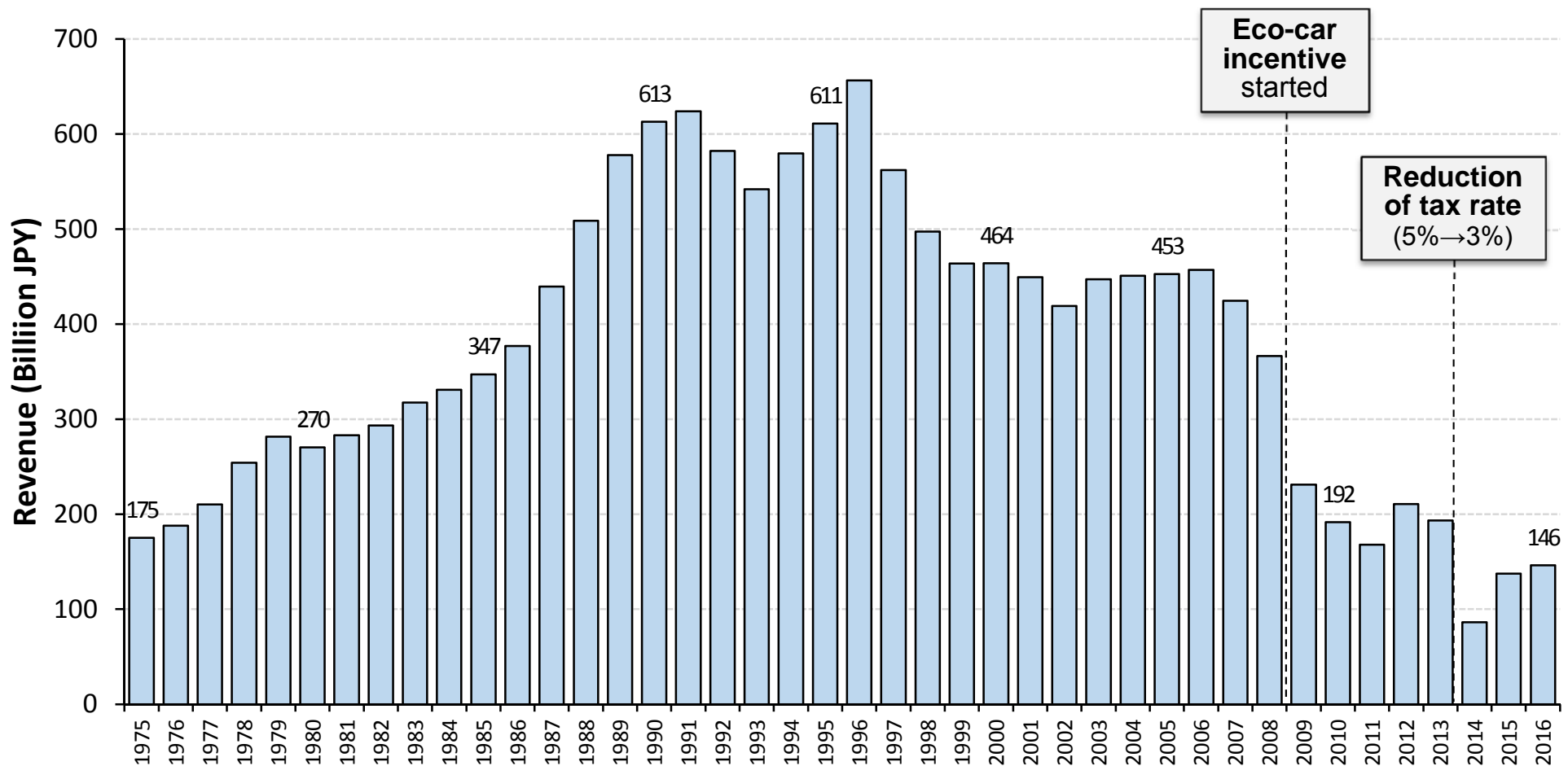
Revenue of Vehicle Taxes in total

- Because of starting Eco-car incentive on Acquisition Tax and Weight Tax from 2009, the revenue declined greatly.
- In the last 10 years, the revenue of vehicle taxes has decreased approximately 1 trillion JPY.



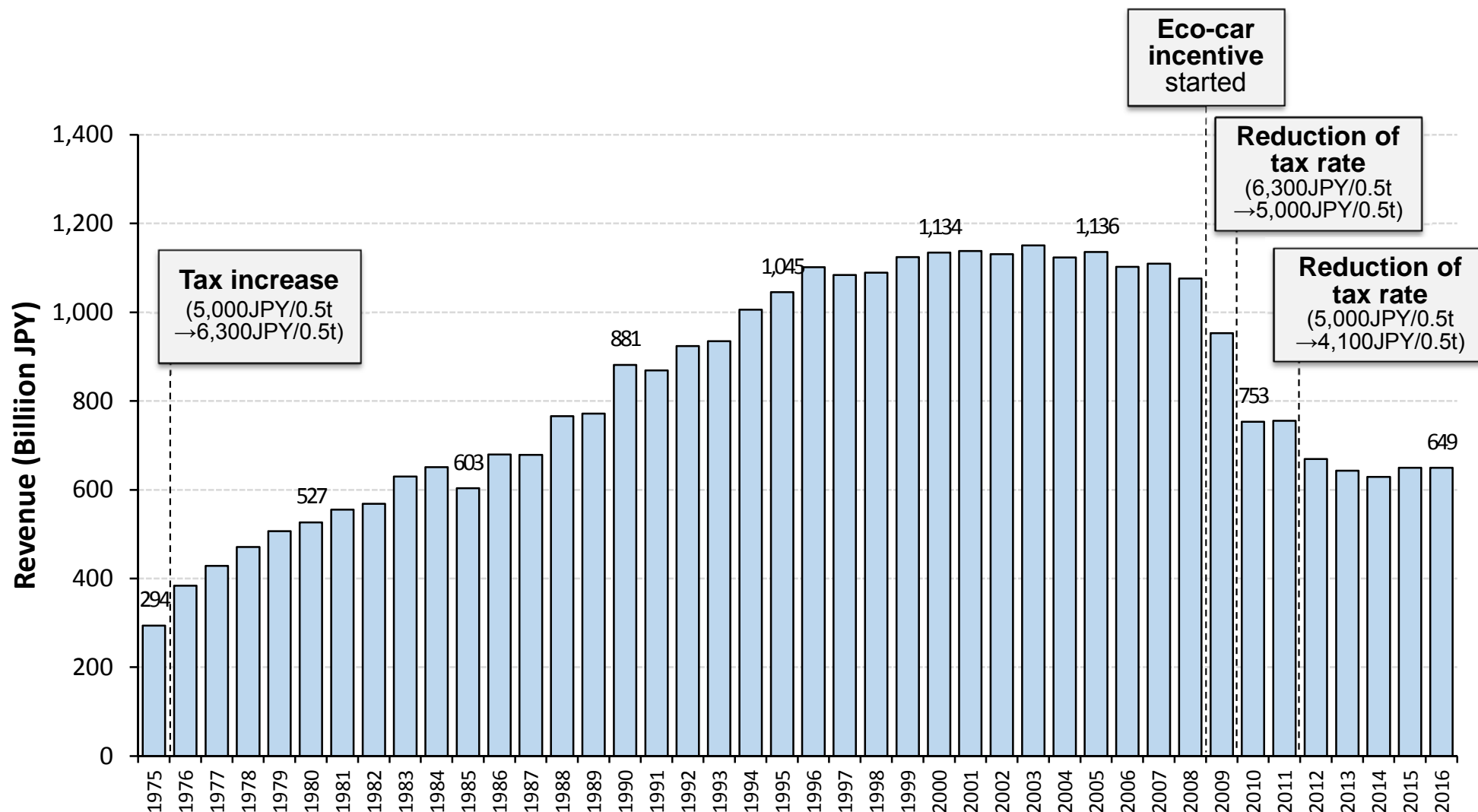
Revenue of Automobile Acquisition Tax [State]

- Since 1996, Revenue of Automobile Acquisition Tax has been decreasing.
- In 2009, the revenue declined sharply because Eco-car incentive was introduced.
- From 2014, the tax rate declined to 3% instead of raising Consumption Tax rate (5%→8%).



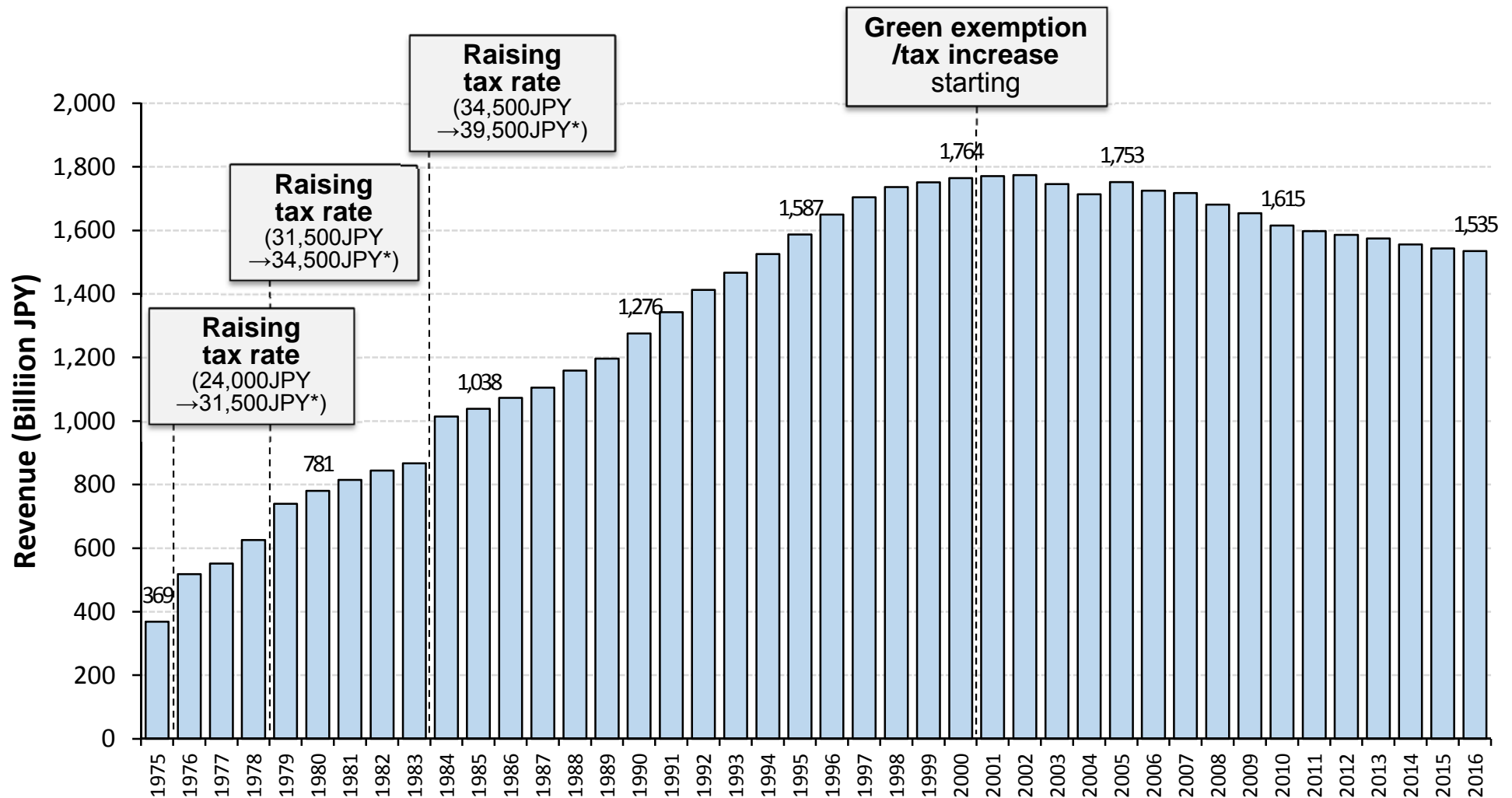
Revenue of Motor Vehicle Weight Tax [National]

- By early 2000s, Revenue of Motor Vehicle Weight Tax had been increasing.
- Since later 2000s, the revenue has declined since Eco-car incentive introduced in 2009 and the tax rate was reduced in 2010 and 2012.



Revenue of Automobile Tax [Local]

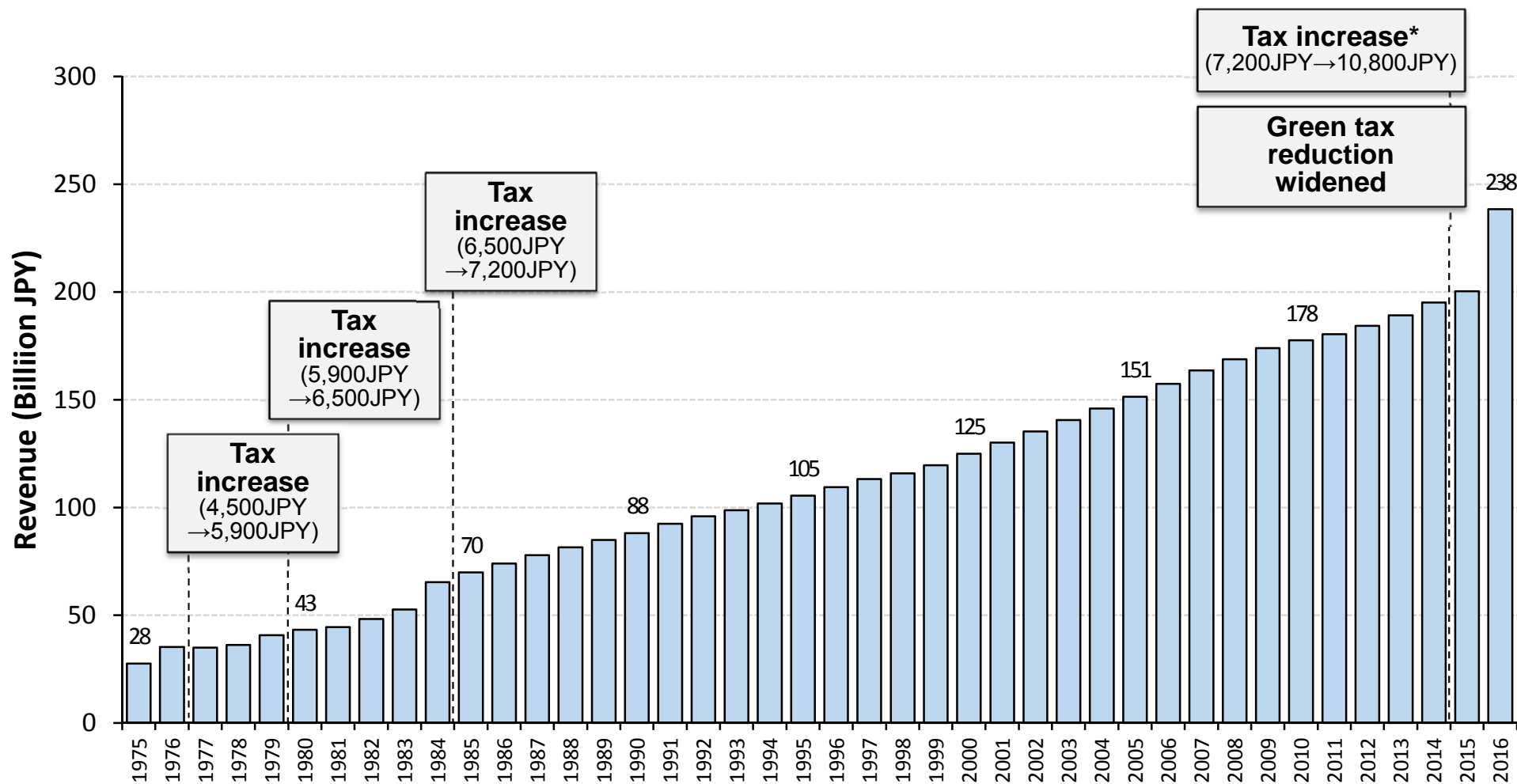
- Until early 2000s, revenue of Automobile Tax was on the rise.
- Since 2001, the revenue has been declining gradually because application of green tax reduction was widened.



* In case of private passenger car (engine size: 1,500cc-2,000cc)

Revenue of Light Vehicle Tax [Municipality]

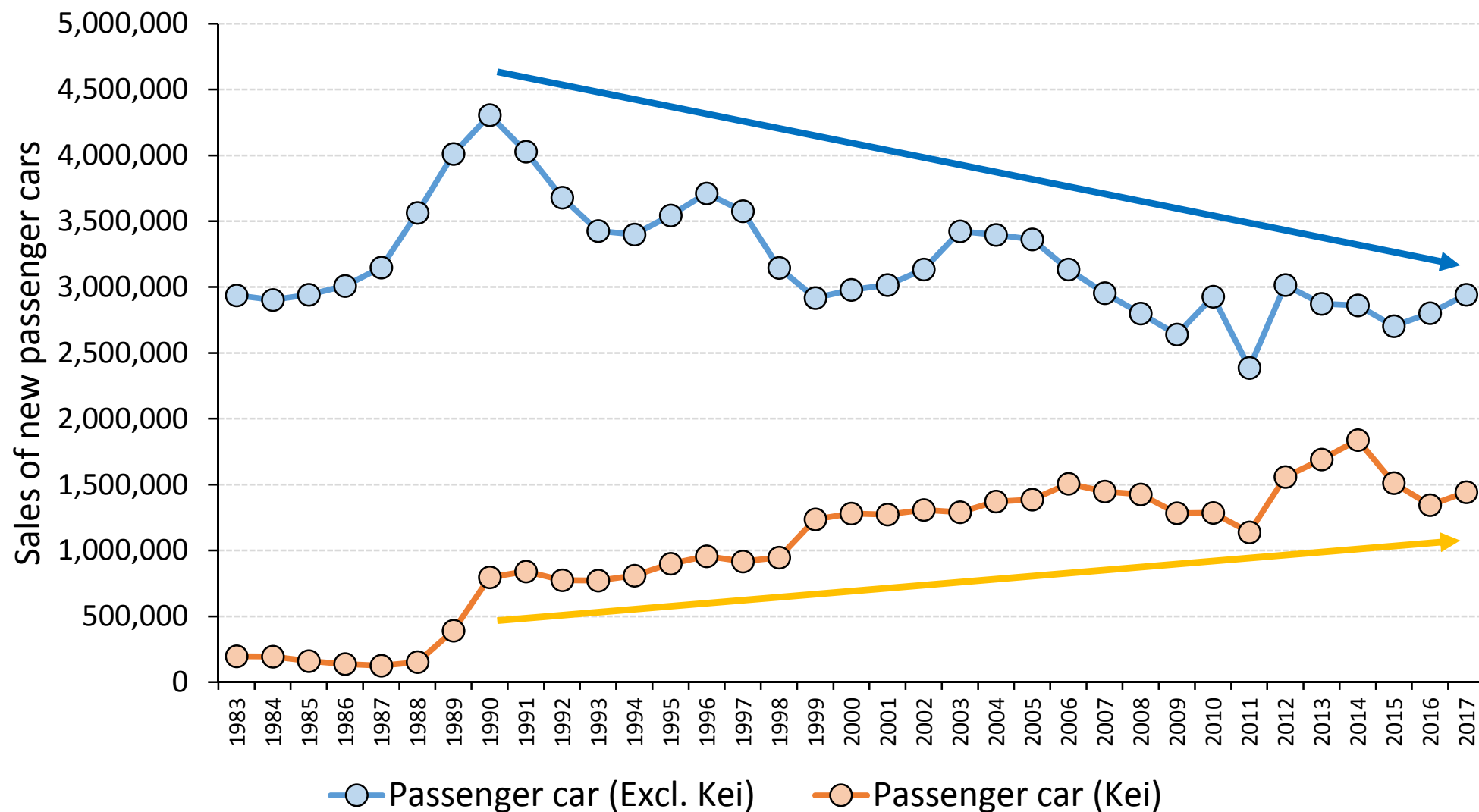
■ Revenue of Light Vehicle Tax had been increasing consistently.



* Only purchasing new kei-car from April 1st, 2015

(c.f.) Sales of new passenger cars

- Sales of new passenger cars (Excl. light vehicles; Kei cars) has been decreasing since 1990s.
- On the other hands, sales of new passenger Kei-cars has been increasing.



Comparison of Vehicle Taxes in Japan and other countries

- There is no vehicle taxes levied according to CO2 emissions or fuel efficiency in Japan.

List of vehicle taxes introduced in each country

| Country | Acquisition tax | Ownership tax | VAT rate |
|---------------|---|---|----------------|
| Japan | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Automobile Acquisition Tax (price) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Motor vehicle weight tax (weight) ▪ Automobile tax (cylinder capacity) ▪ Light vehicle tax (fixed amount) | 8% |
| Belgium | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehicle registration tax (CO2, Euro standards, fuel type) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Annual road tax (cylinder capacity, CO2, Euro standards, fuel type) | 21% |
| Denmark | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Registration tax (price, fuel efficiency, fuel type) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Motor vehicle tax (fuel efficiency) | 25% |
| Finland | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Registration fee of vehicles (price, CO2) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Excise duty on motor cars (CO2, fuel type, weight) | 24% |
| France | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cartes grises (puissance fiscale, CO2) ▪ Bonus-Malus (CO2) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Annual Malus (CO2) | 20% |
| Germany | <ul style="list-style-type: none"> ▪ — | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Motor Vehicle Tax (CO2, cylinder capacity) | 19% |
| Ireland | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehicle registration tax (price, CO2) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Motor tax (CO2) | 23% |
| Italy | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehicle registration tax (horse power) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehicle tax (horse power, Euro standards) | 22% |
| Netherlands | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Registration tax on motor cars (CO2, fuel type) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Annual road tax (CO2, weight, fuel type) | 21% |
| Portugal | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tax on motor vehicle sales (cylinder capacity, CO2, fuel type) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Traffic tax (cylinder capacity, CO2) | 23% |
| Sweden | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Super green car premium (CO2) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Annual road tax (CO2, fuel type, weight) | 25% |
| UK | <ul style="list-style-type: none"> ▪ — | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehicle excise duty (CO2) | 20% |
| Switzerland | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Car tax (price) ▪ CO2 reduction penalty (CO2, weight) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cantonal tax on motor vehicles (horse power, CO2) | 8% |
| USA | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gas Guzzler Tax (fuel efficiency) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Registration fee (weight) ▪ County use taxes (fixed amount) | 8.88% 34.8% |
| Canada | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Green Levy (fuel efficiency) ▪ Automobile air conditioners (fixed amount) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ — | 12% |
| Australia | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stamp duty (price) ▪ Luxury Car Tax (price) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Motor vehicle tax (weight) | 10% |

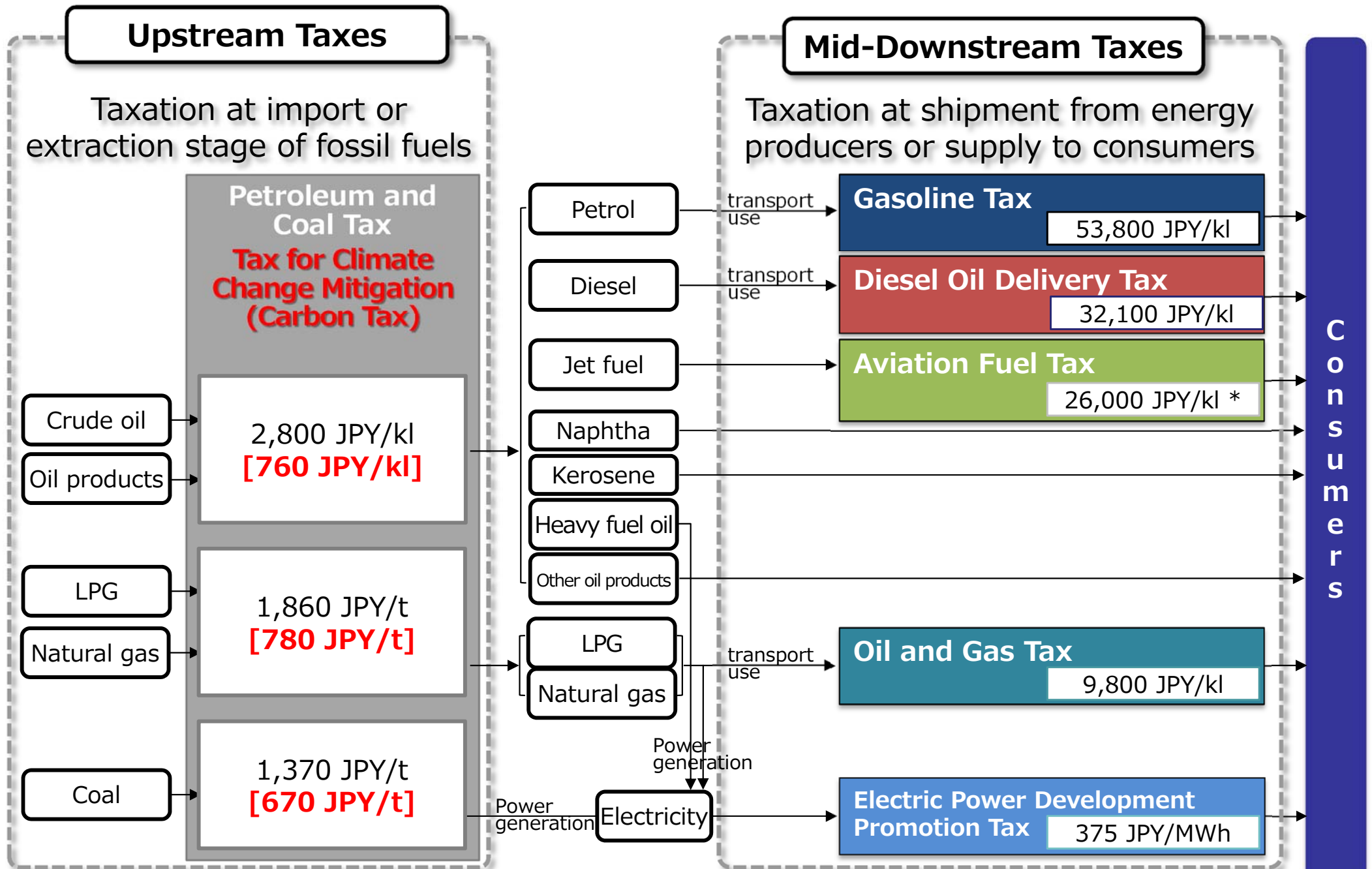
(Note) Belgium: regional tax in Flanders, Switzerland: ownership tax in Canton of Geneva, US: ownership tax in New York State and sales tax figure is an aggregate of New York State and New York City, Canada: sales tax is an aggregate of the federal value-added tax and the provincial sales tax in BC.

(Note) Tax rates as of April 2016, calculated based on Mizuho Bank's monthly average foreign exchange rates from April to October, 2015.

Source: Compiled by Mizuho Information & Research Institute from the interview survey results and information obtained from each country.

Energy Taxes

Regulation point of Japan's carbon tax and energy taxes

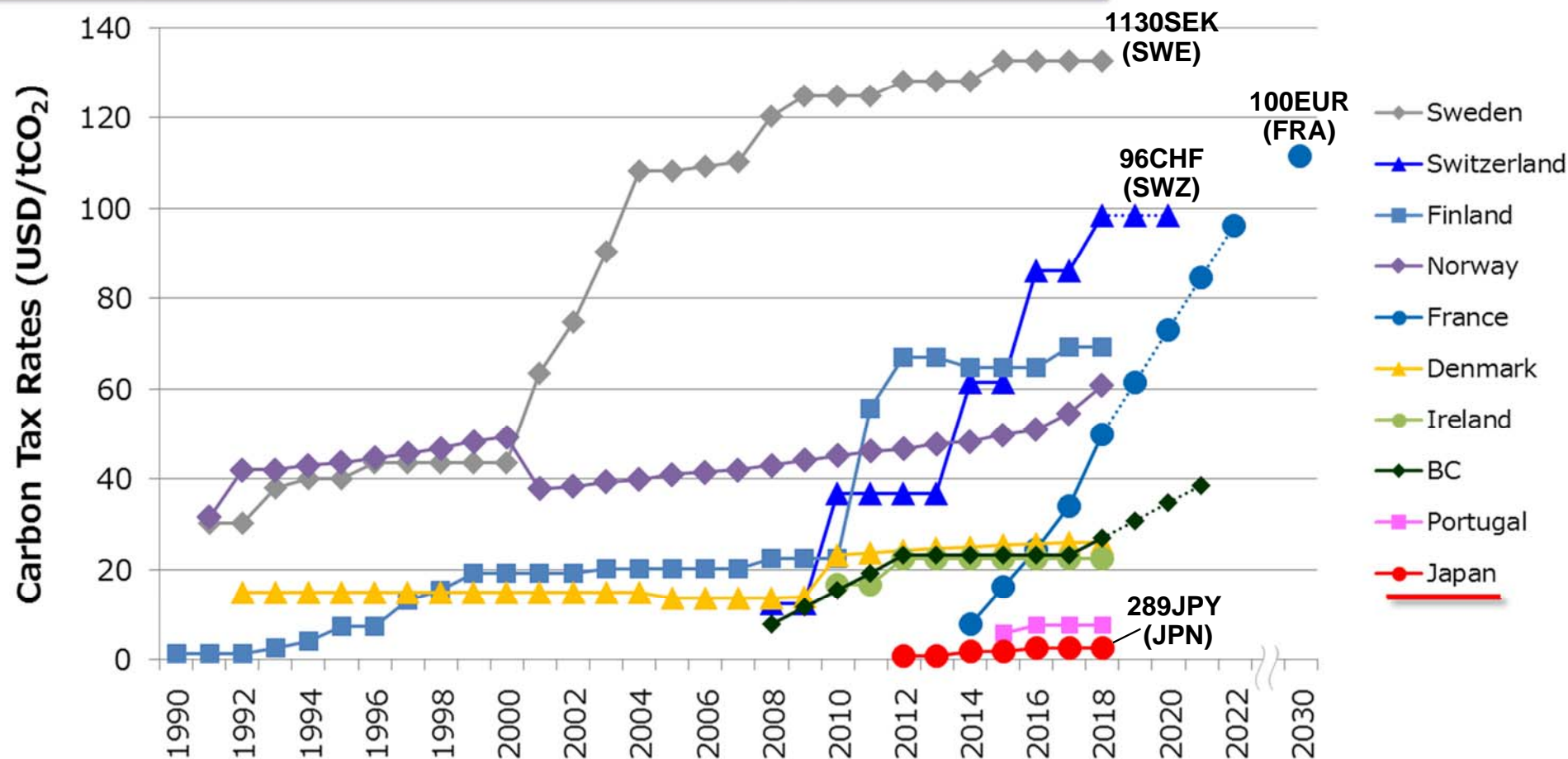


* Reduced rate for Aviation Fuel Tax (18,000 JPY/kl) will be applied until 2020.

Comparison of Carbon Tax in Japan and other countries

- Japan's carbon tax rate is quite low compared to other countries with carbon taxes.
- There is no plan for tax increase in Japan while France and Switzerland have already decided very high future carbon tax rate to send business sector strong and long-term price signal.

Changes in carbon tax rates including future rates



(Note) For Switzerland, the highest rate is used on this chart (Its 2018 carbon tax rate varies from 96 – 120 CHF/tCO₂).

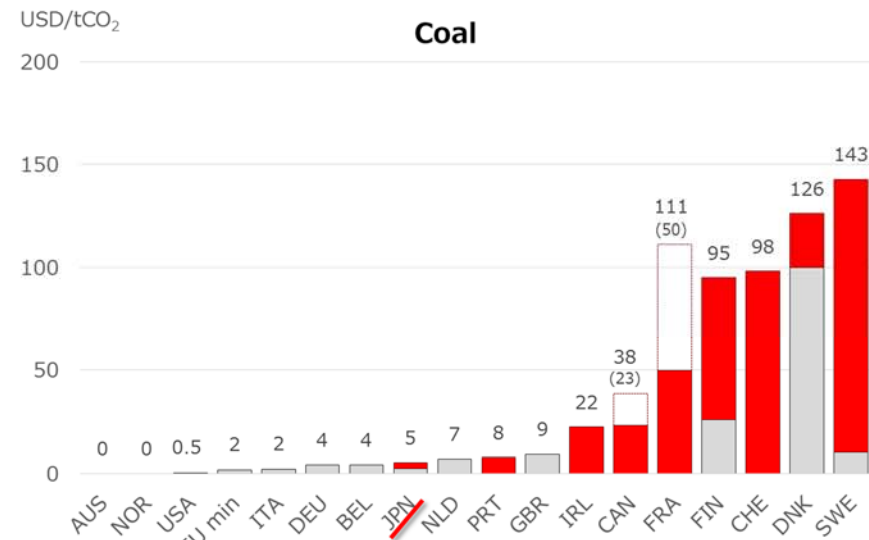
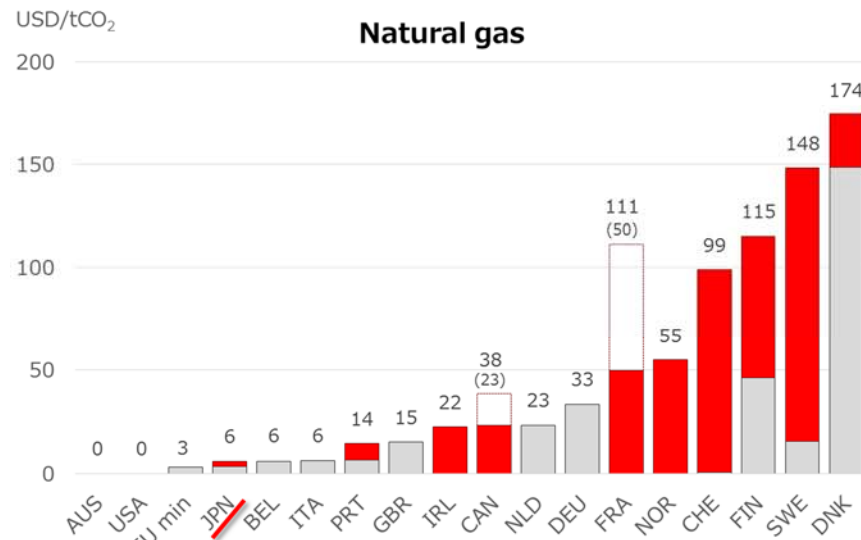
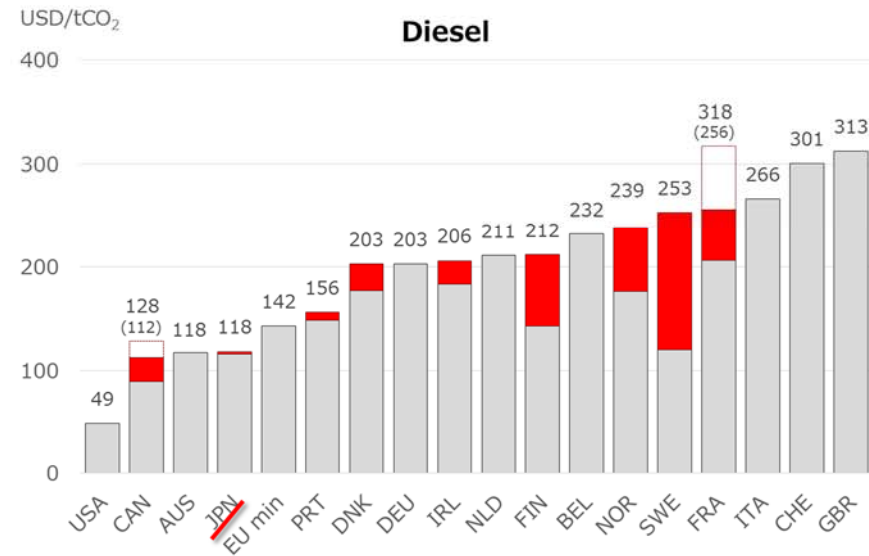
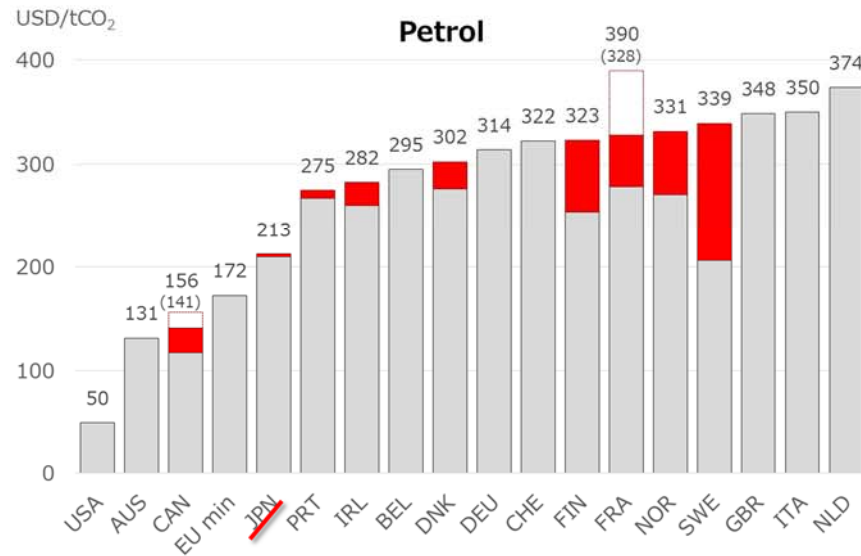
(Note) Tax rates are as of March 2017. Foreign exchange rates are based on Mizuho Bank's monthly average exchange rates from 2014-2016.

(Source) Compiled by Mizuho Information & Research Institute from the interview survey results and information obtained from each country.

Comparison of Carbon Tax in Japan and other countries (with energy taxes)

□ Energy Tax ■ Carbon Tax □ Expected carbon tax increase

* Numbers in brackets are without "Expected tax increase"

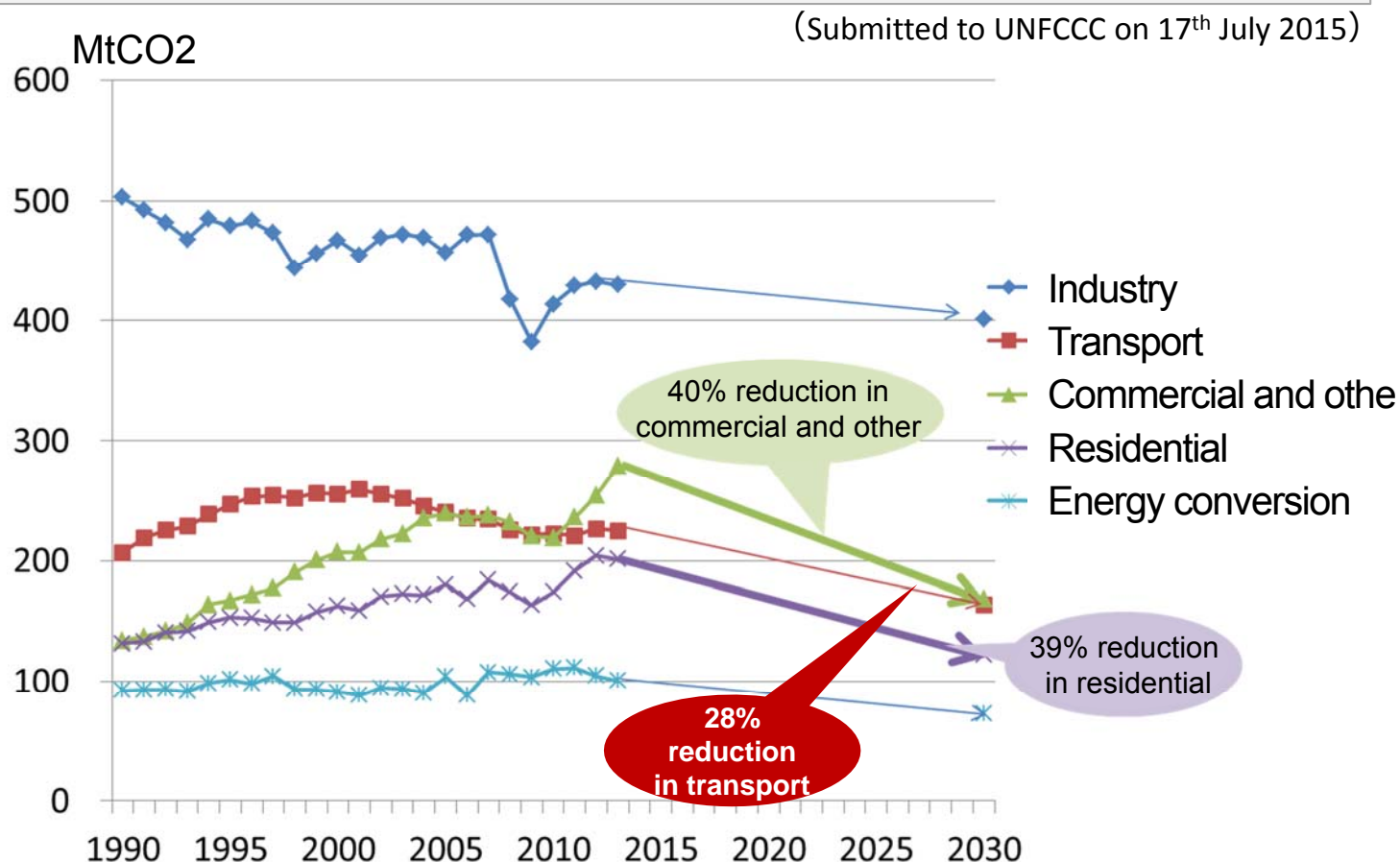


(Note 1) Tax rates are as of January 2018. Foreign exchange rates are based on Mizuho Bank's monthly average exchange rates from 2015-2017.
 (Note 2) Taxation in New York State and taxation in BC for the US and Canada, respectively, are included. In Netherland and Italy tax rates for natural gas varies according to amount consumed and in this chart the highest rate is adopted.
 (Note 3) "Expected tax increase" is for France (100EUR/tCO₂ in 2030) and Canada (50CAD/tCO₂).
 (Source) Compiled by Mizuho Information & Research Institute based on respective country data.

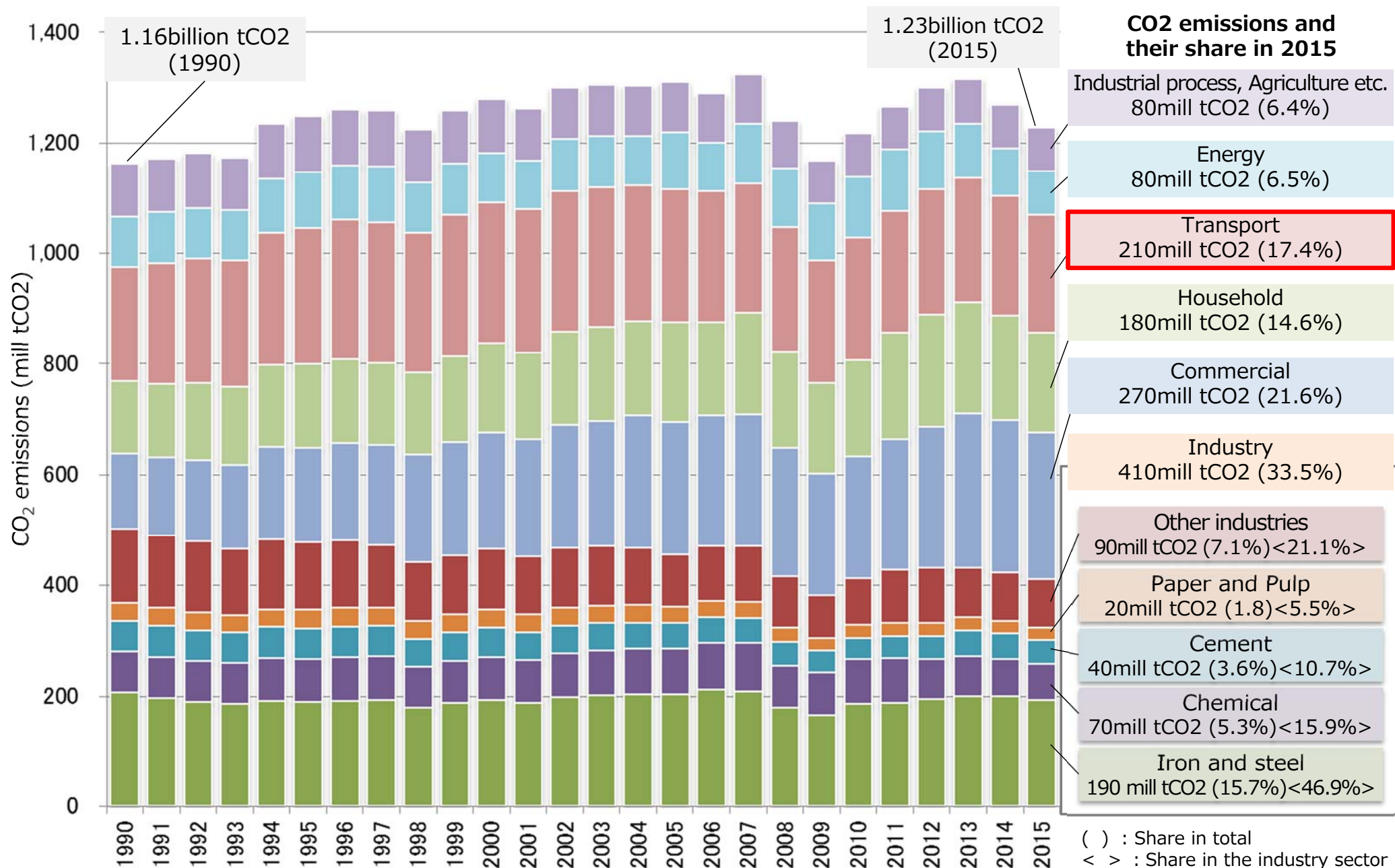
Japan's Intended Nationally Determined Contribution

- Japan's INDC has been set as a **reduction of 26.0% by fiscal year (FY) 2030 compared to FY 2013** (approximately 1.042 billion t-CO₂ eq. as 2030 emissions)
- This is a **feasible reduction target set based on bottom-up calculation of emission reduction actions and clean technologies**, with adequate consideration of technological and cost constraints, and consistency with the energy mix.
- Japan has 80% reduction target by 2050. Long-term strategy to UN is under consideration.

| | Reduction target by 2030, from FY 2013 |
|-----------------------------------|--|
| Energy Originated CO ₂ | ▲21.9% |
| Other GHGs | ▲1.5% |
| LULUCF sector | ▲2.6% |
| Total | ▲26.0% |



Component of Japan's CO2 emissions



(Source) Compiled by, GHG inventory office "GHG emissions data in Japan" (1990-2015).