

平成25年度東京都税制調査会

第1回 小委員会

〔車体課税、環境税制に関する資料〕

平成25年6月7日

## 車体課税、環境税制に関する資料 目次

資料名	資料番号	頁
自動車税の概要	1	1
自動車取得税の概要	2	2
自動車重量税の概要	3	3
自動車税におけるグリーン化特例の概要	4	4
新エコカー減税・中古車特例（自動車重量税・自動車取得税）の概要	5	5
自動車重量税におけるグリーン化特例の概要	6	6
次世代自動車の導入促進税制（東京都）	7	7
CO <sub>2</sub> 排出量を課税標準とした欧州主要国の車体課税について	8	8
「地球温暖化対策のための税」の概要	9	9
我が国のエネルギー関係税の税率水準	10	10
東京都環境局における地球温暖化防止に向けた施策	11	11
中小企業者向け省エネ促進税制（東京都）	12	12
燃料課税と車体課税の国際比較＜年間税負担額＞	13	13
OECD諸国における環境関連税制の税収（対GDP比）	14	14
社会保障・税一体改革関連法（抜粋）	15	15
地方財政審議会「今後目指すべき地方税制の方向と平成25年度の地方税制改正等への対応についての意見」（抜粋）	16	16
車体課税の見直しに対する与党の考え	17	19
車体課税、エネルギー課税に関するこれまでの議論	18	20
東京都税制調査会におけるこれまでの自動車関連税に関する提言	19	23
平成23年度答申における「温暖化対策税」	20	24
平成24年度東京都税制調査会 中間報告（抜粋）	21	26

# 自動車税の概要

資料 1

項目	内容
1. 課税主体	都道府県
2. 納税義務者	自動車の所有者 (売主が所有権を留保している場合は、買主)
3. 課税方式	<課税客体> 自動車 (二輪の小型自動車、軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く) <納期> 5月中において、都道府県の条例で定める <徴収方法> 普通徴収の方法による(ただし、新規登録により、年度途中(2月末まで)に月割りで徴収する場合は、原則として証紙徴収の方法による)
4. 税率	<標準税率> 自動車の種別、排気量等ごとに設定 <制限税率> 標準税率の1.5倍 <グリーン化による特例税率>(平成13年度創設) 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい一定の自動車の税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車の税率を重くする特例措置(いわゆる「自動車税のグリーン化」)
5. 税収	1兆5,497億円(注2)
6. 沿革	昭和25年 創設 昭和33年 課税客体から軽自動車を除外(軽自動車税の創設) 昭和54年 普通乗用車の税率区分変更(軸距→排気量) ※昭和28年以降、11回の税率の改正あり

注1 総務省ホームページ資料により作成。

2 平成25年度地方財政計画における収入見込額。

項目	内容
1. 課税主体	都道府県
2. 納税義務者	自動車の取得者 (売主が所有権を留保している場合は、買主)
3. 課税方式	<p>&lt;課税客体&gt; 自動車の取得 (二輪の小型自動車、二輪の軽自動車、大型特殊及び小型特殊自動車を除く)</p> <p>&lt;申告・納付&gt; 申告納付による。申告書に証紙を貼付することにより納付</p> <p>【申告書の提出期限】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規登録、新規検査又は使用の届出がされる自動車 →登録、検査又は届出時</li> <li>・移転登録をすべき自動車 →登録を受けるべき事由があった日から15日以内</li> <li>・その他の自動車の取得 →自動車の取得日から15日以内</li> </ul>
4. 課税標準	自動車の取得価額 (ただし、無償で取得した場合、親族間で行われる売買等のように著しく低い価額で取引された場合には、通常取引価額による)
5. 税率	自家用自動車(軽自動車を除く) 5%(当分の間の税率)(本則は3%) 営業用自動車及び軽自動車 3%
6. 免税点	50万円(H30.3.31まで)(本則は15万円)
7. 交付金	都道府県に納付された税額の100分の95のうち、10分の7を市町村(特別区を含む)が管理する道路の延長及び面積にあん分して交付 政令指定都市へは、さらに100分の95のうち、10分の3に政令指定都市が管理する一般国道等の延長及び面積の占める割合を乗じて交付
8. 税収	1,900億円(注2)
9. 沿革	<p>昭和43年 都道府県及び市町村の道路に関する費用に充てるため、目的税として創設(税率3%)</p> <p>昭和49年 自家用自動車(軽自動車除く)に特例税率(3%→5%)を導入</p> <p>平成21年 道路特定財源の一般財源化に伴い、目的税から普通税に改め、用途制限を廃止</p> <p>平成22年 現行の10年間の暫定税率は廃止した上で、当分の間、現在の税率水準を維持</p>

注1 総務省ホームページ資料により作成。

2 平成25年度地方財政計画における収入見込額。

# 自動車重量税の概要

資料3

項目	内容
1. 課税主体	国
2. 納税義務者	自動車の新規登録又は継続検査等のために自動車検査証の交付や自動車車両番号の指定を受ける者
3. 課税方式	<課税客体> 自動車の重量 <納付> 自動車検査証の交付等又は車両番号の指定を受ける時までに、原則として、その税額に相当する金額の自動車重量税印紙を自動車重量税納付書にはり付けて納付
4. 税率	<ul style="list-style-type: none"><li>・税率は車の種類などにより異なる</li><li>・一定の排ガス性能・燃費性能等を備えた自動車については、平成24年5月1日から平成27年4月30日までの間に受ける新規・継続検査等に限り、免除又は75%もしくは50%の税率軽減措置が講じられている</li><li>・新車新規登録から13年を経過した検査自動車については、別途税率が定められている</li></ul>
5. 譲与税	<ul style="list-style-type: none"><li>・自動車重量税の収入額の1000分の407に相当する額を市町村に対し、その2分の1を市町村道の延長で、他の2分の1を面積であん分し譲与する</li><li>・譲与税の算定の基礎となる道路の延長および面積は、道路の種別その他の事情を参酌して所用の補正を加える</li></ul>
6. 税収	3,860億円（注2）

注1 国税庁ホームページ・総務省ホームページ・東京都主税局ホームページ資料により作成。  
2 平成25年度当初予算における収入見込額。

## 自動車税におけるグリーン化特例の概要

対象：自動車税

適用期間：～平成26年3月31日

地球環境を保護する観点から、排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい一定の自動車の税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車の税率を重くする特例措置(いわゆる「自動車税のグリーン化」)。

## ◎ 軽課

平成24年4月1日から平成26年3月31日の間に新車新規登録をした場合、新車新規登録した年度の翌年度分の自動車税を軽減。

対象自動車		内容
電気自動車(燃料電池自動車を含む)		概ね50%軽減
天然ガス自動車(平成21年排ガス規制NOx10%以上低減)		
プラグインハイブリッド自動車		
ガソリン車(ハイブリッド車含む)	排出ガス基準	燃費基準
		平成27年度 ※1 燃費基準 + 10%以上達成
平成27年度 ※2 燃費基準達成		

※1 平成27年度燃費基準を算定していないもので、平成22年度燃費基準を算定している自動車については、「平成22年度燃費基準比+38%以上」と読み替える。

※2 平成27年度燃費基準を算定していないもので、平成22年度燃費基準を算定している自動車については、「平成22年度燃費基準比+25%」と読み替える。

## ◎ 重課

車齢が一定年数を経過した、環境負荷の大きい自動車に対して自動車税を重課。

対象自動車	内容
新車新規登録から11年(※)を超えているディーゼル車	税率より 概ね10%重課 (毎年)
新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	

ただし、電気自動車、天然ガス自動車、ガソリンハイブリッド自動車、メタノール自動車、一般乗合バス及び被けん引車を除く。

※ 東京都では独自に新車新規登録から10年を超えているディーゼル車に対し重課を行っている。

## 新エコカー減税・中古車特例(自動車重量税・自動車取得税)の概要

## 対象:自動車重量税

適用期間:平成24年5月1日～平成27年4月30日

- ① 適用期間中の新車新規検査の際に納付すべき税額について減免。
- ② 新エコカー減税の適用により免税とされた自動車について、新車新規検査による車検証の有効期間が満了する日から起算して15日を経過する日までの間に、継続検査等(新車新規検査後、最初に受けるものに限る。)を受ける際(新車新規検査による車検証の記載事項について車両構造等の変更がない場合に限る。)に納付すべき税額について50%軽減。

免税対象車(①及び②の適用を受けた自動車等を除く)については、平成24年5月1日から平成27年4月30日までの間に、継続検査等(この期間内に最初に受ける検査に限る。)を受ける場合は税額について50%軽減。

## 対象:自動車取得税

適用期間:平成24年4月1日～平成27年3月31日

- ③ 適用期間中に新車で購入した際に課される税率について軽減。
- ④ 適用期間中に中古車で購入した際の取得価額から控除。  
※ハイブリッド車に限る。

	自動車重量税		自動車取得税	
	① 新車 新規検査	② 2回目車検	③ 新車	④ 中古車 (控除額)
①電気自動車(燃料電池自動車を含む)	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
②天然ガス自動車(平成21年排ガス規制NOx10%以上低減)	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
③プラグインハイブリッド自動車	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
④クリーンディーゼル乗用車(平成21年排ガス規制適合の乗用車)	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
⑤ガソリン車(ハイブリッド車を含む)				
(A)車両総重量2.5t以下(乗用車等)				
平成17年排ガス規制75%低減(☆☆☆☆)				
かつ平成27年度燃費基準+20%達成<注>	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
かつ平成27年度燃費基準+10%達成<注>	75%軽減	—	75%軽減	30万円控除
かつ平成27年度燃費基準達成<注>	50%軽減	—	50%軽減	15万円控除
(B)車両総重量2.5t超3.5t以下(中量車)				
a) 平成17年排ガス規制75%低減(☆☆☆☆)				
かつ平成27年度燃費基準+10%達成	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
かつ平成27年度燃費基準+5%達成	75%軽減	—	75%軽減	30万円控除
かつ平成27年度燃費基準達成	50%軽減	—	50%軽減	15万円控除
b) 平成17年排ガス規制50%低減(☆☆☆)				
かつ平成27年度燃費基準+10%達成	75%軽減	—	75%軽減	30万円控除
かつ平成27年度燃費基準+5%達成	50%軽減	—	50%軽減	15万円控除
⑥ディーゼル車(ハイブリッド車を含む)				
(A)車両総重量2.5t超3.5t以下(中量車)				
a) 平成21年排ガス規制NOx及びPM10%以上低減				
かつ平成27年度燃費基準+10%達成	免税	50%軽減	非課税	—
かつ平成27年度燃費基準+5%達成	75%軽減	—	75%軽減	—
かつ平成27年度燃費基準達成	50%軽減	—	50%軽減	—
b) 平成21年排ガス規制適合				
かつ平成27年度燃費基準+10%達成	75%軽減	—	75%軽減	—
かつ平成27年度燃費基準+5%達成	50%軽減	—	50%軽減	—
(B)車両総重量3.5t超(重量車)				
a) 平成21年排ガス規制NOx及びPM10%以上低減				
かつ平成27年度重量車燃費基準+10%達成	免税	50%軽減	非課税	45万円控除(※)
かつ平成27年度重量車燃費基準+5%達成	75%軽減	—	75%軽減	30万円控除(※)
かつ平成27年度重量車燃費基準達成	50%軽減	—	50%軽減	15万円控除(※)
b) 平成21年排ガス規制適合				
かつ平成27年度重量車燃費基準+10%達成	75%軽減	—	75%軽減	30万円控除(※)
かつ平成27年度重量車燃費基準+5%達成	50%軽減	—	50%軽減	15万円控除(※)

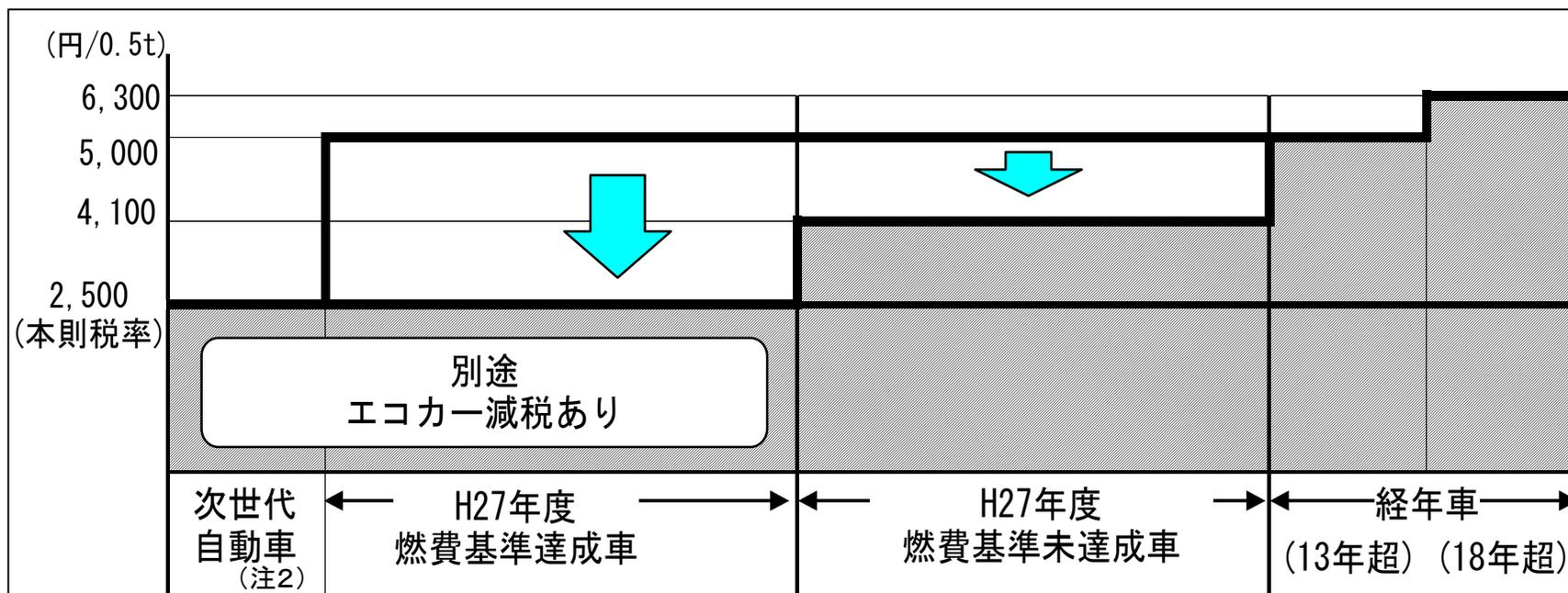
注1 国土交通省ホームページ資料により作成。

- 2 JC08モードによる燃費値を算定していない自動車については、10・15モードによる燃費値により算定する。その場合、「平成27年度燃費基準+20%達成」を「平成22年度燃費基準+50%達成」と、「平成27年度燃費基準+10%達成」を「平成22年度燃費基準+38%達成」と、「平成27年度燃費基準達成」を「平成22年度燃費基準+25%達成」と、それぞれ読み替える。

## 自動車重量税におけるグリーン化特例の概要

- 燃費等の環境性能に関する一定の基準を満たしている自動車には本則税率を適用。
- それ以外の自動車に適用される「当分の間の税率」について、13年超の自動車を除き、引き下げ。

【自家用乗用車の場合の税率(0.5t・年あたり)】



注1 「税制全体のグリーン化推進検討会(第5回)」(環境省) 平成24年7月17日 資料により作成。

2 電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、天然ガス自動車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、ハイブリッド自動車(2015年度燃費基準+20%超過達成のものに限る)

電気自動車(燃料電池車を含む。)、プラグインハイブリッド自動車に対する自動車税・自動車取得税の東京都独自の課税免除制度。

◎ 対象自動車

- ① 電気自動車
  - ② プラグインハイブリッド自動車
- ※ ただし、平成21年度から25年度の間には新車新規登録されたものに限る。

◎ 免除額

【自動車税】

新車新規登録を受けた年度及び翌年度から5年度分・・・全額を免除

		減免対象の年度										
		21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度
新車 新規 登録 した 年度	21年度	免除 ◎	免除 ①	免除 ②	免除 ③	免除 ④	免除 ⑤	課税	課税	課税	課税	課税
	22年度	—	◎	①	②	③	④	⑤	課税	課税	課税	課税
	23年度	—	—	◎	①	②	③	④	⑤	課税	課税	課税
	24年度	—	—	—	◎	①	②	③	④	⑤	課税	課税
	25年度	—	—	—	—	◎	①	②	③	④	⑤	課税

◎印(月割課税)・・・新車新規登録した年度

【自動車取得税】

平成21年度から25年度までの間に取得(新車・中古車)・・・全額を免除

◎ 国と都の制度の違い

東京都

【自動車税】

電気自動車 ・・・新車新規登録時の月割分及び翌年度からの5年度分を課税免除
プラグインハイブリッド自動車 ・・・新車新規登録時の月割分及び翌年度からの5年度分を課税免除

【自動車取得税】

		電気自動車	プラグインハイブリッド 自動車
		新車	非課税
中古車	21～25年度 新車新規登録	課税免除	
	20年度以前 新車新規登録	45万円控除	

国

【自動車税】

電気自動車 ・・・新車新規登録の翌年度概ね50%軽減
プラグインハイブリッド自動車 ・・・新車新規登録の翌年度概ね50%軽減

【自動車取得税】

		電気自動車	プラグインハイブリッド 自動車
		新車	非課税
中古車	45万円控除		

注 東京都主税局ホームページにより作成。

# CO<sub>2</sub>排出量を課税標準とした欧州主要国の車体課税について

- ドイツ、フランス、英国等では、車体課税の課税標準にCO<sub>2</sub>排出量を採用。
- 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車などの次世代自動車の税率は、全額又は一部が免除。

## 欧州主要国におけるCO<sub>2</sub>排出量を課税標準とした制度概要

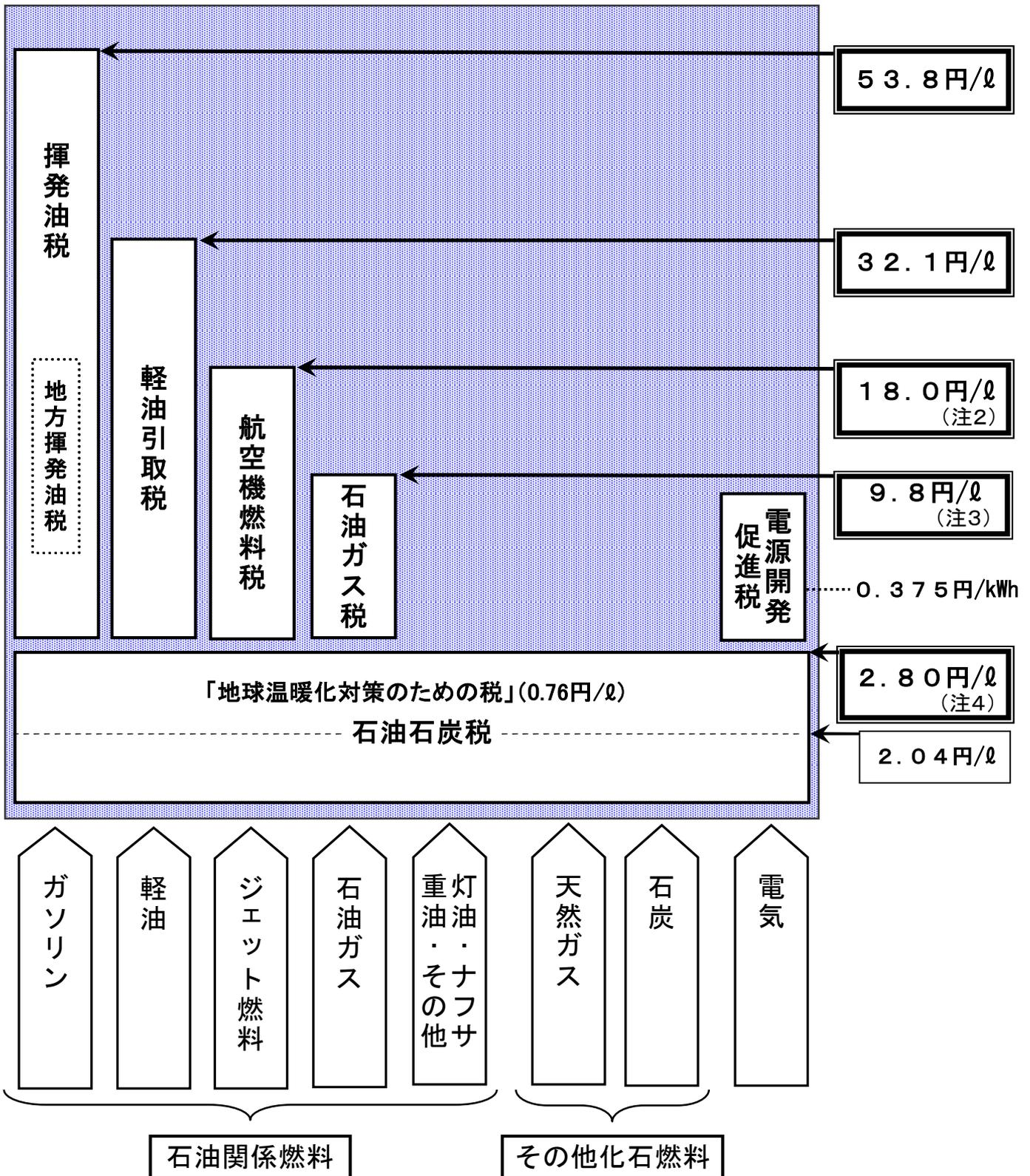
国名	ドイツ	フランス		英国	
課税段階	保有	取得	保有	保有	保有
税目/制度名	自動車税	Bonus/Malus制度	社用自動車税	自動車税	社有車税
制度概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>排出量及び排気量を課税標準として課税(2009年～)。</li> <li>* 2009年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(排気量)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車取得後初めての登録時に、CO<sub>2</sub>排出量の大きい車に重課(malus)、排出量の少ない車に補助金を支給(bonus)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務用自動車に対し、CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2006年～)。</li> <li>* 2006年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(馬力)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2001年～)。</li> <li>* 2001年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(排気量)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務用自動車に対し、CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2002年～)。</li> <li>* 2002年以前の登録車のうちCO<sub>2</sub>排出量データのないものは、排気量を課税標準として課税。</li> </ul>
税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>排気量基準(100ccm当り)ガソリン車 244円(2€) ディーゼル車 1,159円(9.5€)</li> <li>CO<sub>2</sub>排出量基準 110gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、超過1g当り244円(2€)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>110gCO<sub>2</sub>/km以下の車の取得:最大85.4万円(7,000€)補助</li> <li>135gCO<sub>2</sub>/km以上の車の取得:最大73.2万円(6,000€)重課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>50gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、排出量に応じて244～3,294円(2～27€)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>初年度:131gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、最大14.6万円(1,030£)</li> <li>2年目以降:101gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、最大6.7万円(475£)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両価格にCO<sub>2</sub>排出量に応じた割合(ガソリン車5～35%、ディーゼル車8～35%)、所得税率(20～50%)を乗じる</li> </ul>
次世代車(EV等)の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVIは重量(200kg当り)に応じて1,373～1,559円(11.25～12.78€)課税。</li> <li>但し、現在、購入時から5年間免税、5年目以降も、税率の50%軽減。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EV(20gCO<sub>2</sub>/km以下):最大85.4万円(7,000€)補助(税込価格30%上限)</li> <li>PHV(21～50gCO<sub>2</sub>/km):61万円(5,000€)補助</li> <li>HV・CNG(51～110gCO<sub>2</sub>/km):最大54.9万円(4,500€)補助</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EV・CNG(天然ガス車)・E85(エタノール85%車)等は免税。</li> <li>HV(110g/km以下)は初年度から2年間免税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVIは免税。</li> <li>HV・PHVの税率を軽減。初年度最大14.5万円(1,020£)、2年目以降は最大6.6万円(465£)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010年より5年間に限りEVは免税(2015年3月まで)</li> <li>75gCO<sub>2</sub>/km以下のHV車等の税率は5%。</li> </ul>

注1 「税制全体のグリーン化推進検討会(第7回)」(環境省) 平成25年2月13日 資料により作成。  
 2 為替レートは、1ユーロ=122円、1ポンド=142円で換算。

## 「地球温暖化対策のための税」の概要

制度の趣旨	税制面からも地球温暖化対策を強化するとともに、エネルギー起源CO <sub>2</sub> 排出抑制のための諸施策（例えば、リチウムイオン電池などの革新的な低炭素技術集約産業の国内立地の推進、中小企業等による省エネ設備導入の推進、地方の特性に合わせた再生可能エネルギー導入の推進等）を実施していく観点から創設																		
課税の仕組み	石油石炭税に、CO <sub>2</sub> 排出量に応じた税率を上乗せ																		
税率 (上乗せ分)	原油・石油製品	760円/kℓ																	
	ガス状炭化水素	780円/t																	
	石炭	670円/t																	
	※CO <sub>2</sub> 排出量1トン当たり約289円相当（政府税制調査会資料）																		
税収額	2,623億円（平年度）																		
軽減措置 (免税・還付)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸入・国産石油化学製品製造用揮発油等</li> <li>・ 輸入特定石炭</li> <li>・ 輸入沖縄発電用特定石炭等</li> <li>・ 輸入・国産農林漁業用A重油</li> <li>・ 国産石油アスファルト等</li> <li>・ 苛性ソーダの製造及び塩の製造に使用する電気の発電に用いる石炭</li> <li>・ 特定の運送又は農林漁業の用に供する特定の石油製品 (軽油、重油、航空機燃料)</li> </ul>																		
施行日	平成24年10月1日																		
経過措置	<p>急激な負担増とならないよう、税率を段階的に引上げ</p> <p style="text-align: center;">＜上乗せ分を合わせた石油石炭税の税率＞</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>原油・石油製品 [1kℓ当たり]</th> <th>ガス状炭化水素 [1t当たり]</th> <th>石炭 [1t当たり]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成24年10月1日</td> <td>2,290円</td> <td>1,340円</td> <td>920円</td> </tr> <tr> <td>平成26年 4月1日</td> <td>2,540円</td> <td>1,600円</td> <td>1,140円</td> </tr> <tr> <td>平成28年 4月1日</td> <td>2,800円</td> <td>1,860円</td> <td>1,370円</td> </tr> </tbody> </table>				原油・石油製品 [1kℓ当たり]	ガス状炭化水素 [1t当たり]	石炭 [1t当たり]	平成24年10月1日	2,290円	1,340円	920円	平成26年 4月1日	2,540円	1,600円	1,140円	平成28年 4月1日	2,800円	1,860円	1,370円
	原油・石油製品 [1kℓ当たり]	ガス状炭化水素 [1t当たり]	石炭 [1t当たり]																
平成24年10月1日	2,290円	1,340円	920円																
平成26年 4月1日	2,540円	1,600円	1,140円																
平成28年 4月1日	2,800円	1,860円	1,370円																

注 財務省ホームページ等により作成。



注1 環境省資料等により作成。

2 航空機燃料税の税率は、平成23年4月1日から平成26年3月31日までの間に適用される税率。

3 石油ガス税の税率は、液体時の体積による。

4 石油石炭税の税率は、平成28年4月1日以降、原油及び石油製品に適用される税率。

ガス状炭化水素（天然ガス等）及び石炭については、各々1.86円/kg（上乗せ分 0.78円）及び 1.37円/kg（上乗せ分 0.67円）。

# 東京都環境局における地球温暖化防止に向けた施策

資料11

	施 策	概 要
産業・業務部門対策	大規模事業所に対する温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度の運用	温室効果ガスの排出量が相当程度多い大規模事業所に対して排出総量削減義務を課すとともに、他の事業所からの削減量購入も認める排出量（削減量）取引を円滑に実施し、義務の達成を促す。
	中小規模事業所における地球温暖化対策の推進	都内の中小企業や家庭部門の温暖化対策の拠点である東京都地球温暖化防止活動推進センターの機能を活用し、中小規模事業所の省エネ診断や省エネ運用改善の技術支援を行うとともに、区市や業界団体との連携による研修会等の実施により、具体的・実践的な省エネ対策を推進する。
	中小規模事業所省エネ促進・クレジット創出プロジェクト	中小規模事業所における省エネ診断等に基づく設備導入への助成事業を通じて、助成対象事業所の削減効果等の検証を行いながら、削減量のクレジット化を行う実証プロジェクトを実施し、中小規模事業所における自立的な省エネ対策を促進していく。
家庭部門対策	太陽エネルギー利用の普及促進	関係事業者との連携により、太陽エネルギーの利用拡大に向けたムーブメントを巻き起こし、太陽エネルギー100万kWの導入を図る。
	省エネ推進企業・団体と連携した家庭部門における省エネ・節電行動の推進	統括団体との連携をもとに、省エネ診断員制度の着実な運用を図る。また、都、地球温暖化防止活動推進センター及び民間事業者による協働を図りながら、省エネ診断活動を補完し、その実効性を高めるための事業展開を推進する。
運輸部門対策	次世代自動車（EV・pHV）等の普及促進	次世代自動車等の普及を拡大するとともに、自動車の生産、販売、購入、利用のすべての段階において、低燃費車が優先的に取り扱われるような「低燃費車利用ルール」の策定を検討する。
	環境自動車燃料の普及促進	CO <sub>2</sub> の削減に向け、バイオディーゼル燃料の利用とGTL（Gas To Liquidsの略称。天然ガスから製造される合成液体燃料）の活用を検討等を行っていく。
	自動車環境管理計画書等による自動車からのCO <sub>2</sub> 削減	一定規模以上の自動車使用者及び利用者に対し、低公害・低燃費車の使用・利用並びに物流効率化等に係る取組を促すため、計画書の作成及び履行状況の報告等を求める。
その他	エコ金融プロジェクト	金融機関と連携し、都の預託金と都民からの預金等を活用することで、環境配慮事業への金利低減等を行い、事業の普及拡大を図る。これにより、より多くの都民を巻き込んだ環境配慮への機運を醸成する。

注 東京都環境局ホームページ、「カーボンマイナス東京10年プロジェクト」施策化状況2012(平成24年3月29日)等により作成。

東京都では、中小企業者が地球温暖化対策の推進の一環として行う省エネルギー設備等の取得を税制面から支援するため、都内の中小規模事業所において、特定の省エネルギー設備等を取得した場合に、法人事業税を減免。

### ◎対象者

次の要件を満たす法人が対象。

- ①資本金の額が1億円以下の法人。
- ②「地球温暖化対策報告書」等を提出していること。

### ◎対象設備

次の要件を満たすものが対象。

- ①温室効果ガス総量削減義務対象外の事業所において取得したもの。
- ②省エネルギー設備及び再生可能エネルギー設備で、環境局が導入推奨機器として指定するもの。
  - ・ 減価償却資産に限る。
  - ・ 貸付用、住宅用、中古設備を除く。

#### 導入推奨機器

- ・ 空調設備(エアコンディショナー、ガスヒートポンプ式冷暖房機)
- ・ 照明設備(蛍光灯照明器具、LED照明器具、LED誘導灯器具)
- ・ 小型ボイラー設備(小型ボイラー類)
- ・ 再生可能エネルギー設備(太陽光発電システム、太陽熱利用システム)

### ◎減免額

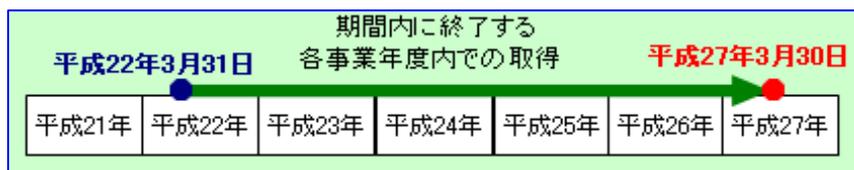
設備の取得価額(上限2千万円)の2分の1を取得事業年度の法人事業税の税額から減免。

ただし、当期事業税額の2分の1を限度とする。

### ◎対象事業年度

以下の期間に設備を取得し、事業の用に供した場合に適用。

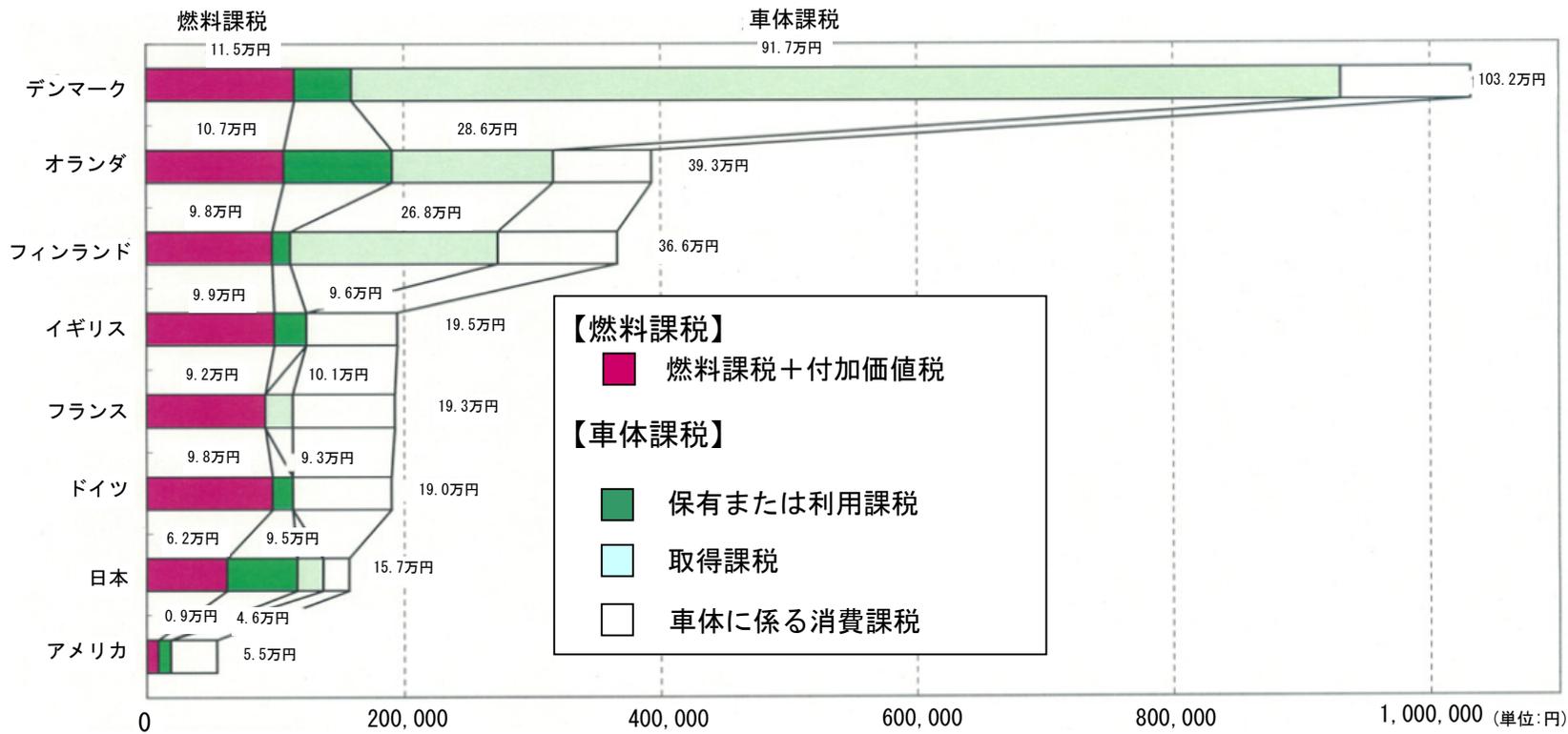
【平成22年3月31日から平成27年3月30日までの間に終了する各事業年度】



注1 東京都主税局ホームページにより作成。

2 中小企業者向けの省エネ促進税制は、法人のほか個人事業者も対象に個人事業税を減免している。

燃料課税と車体課税の国際比較<年間税負担額>



(出典) 平成23年度 第22回政府税制調査会資料 (平成23年12月5日)

注1 税率は平成22年12月現在。

車両重量約1.5t、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格(税抜本体価格)2,430,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、耐用年数を6年と仮定して、取得時の税額の6分の1を1年分の税負担として計算している。

燃料価格(消費課税等の税込み)は、デンマーク11.210デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.564ユーロ/ℓ、フィンランド1.476ユーロ/ℓ (European Commission Directorate General Energy and Transport、2010年12月第4週)、イギリス1.214ポンド/ℓ、フランス1.401ユーロ/ℓ、ドイツ1.453ユーロ/ℓ、日本132.9円/ℓ、アメリカ0.783ドル/ℓ (2010年12月時点IEA調べ)。

為替レート: 1ドル=83.22円、1ポンド=129.81円、1ユーロ=110.06円、1デンマーク・クローネ=14.77円 (2010年12月の為替レートの平均値、Bloomberg)

2 アメリカの小売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。

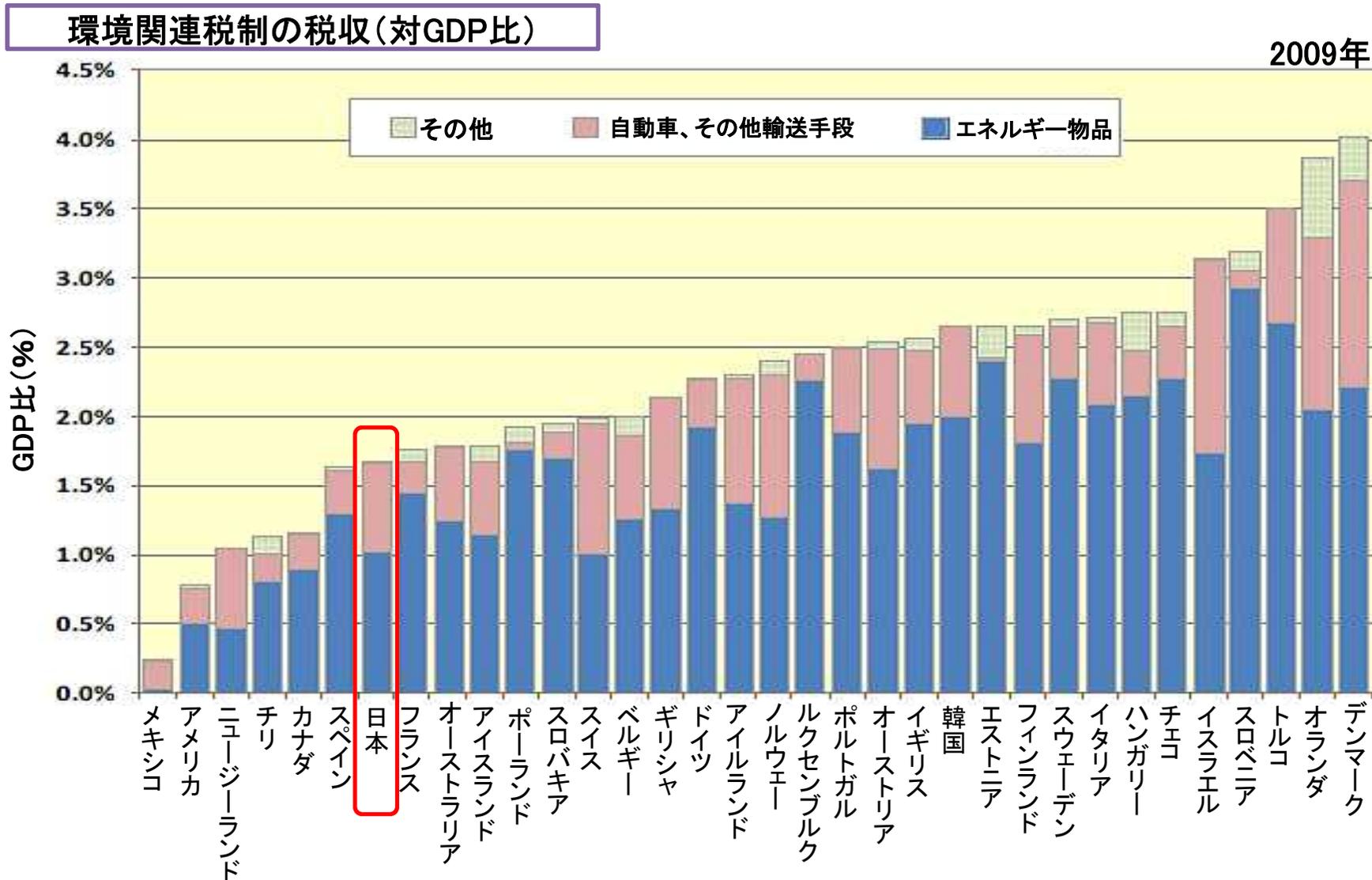
3 日本については、自動車取得税を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有又は利用課税として、それぞれ整理している。

4 上記の他に、保有又は利用課税として、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車に課税対象)及び車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては高速道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。

5 燃料課税には、消費税、付加価値税等が含まれている。日本の燃料課税については、石油石炭税を含む。

6 2,000ccクラスの自家用車について税抜車体価格を同一とした場合の仮定試算。

## OECD諸国における環境関連税制の税収（対GDP比）



注1 「税制全体のグリーン化推進検討会(第5回)」(環境省) 平成24年7月17日 資料により作成。

2 OECDによる「環境関連税制」(Environmentally Related Taxes)の定義は、以下のとおり。

- ・ 特に環境に関連するとみなされる課税物件に課される一般政府に対するすべての強制的・一方的な支払い
- ・ 税の名称及目的は基準とはならない
- ・ 税の用途が定まっているかは基準とはならない

3 「環境関連税制」の課税対象には、上記の「エネルギー物品」・「自動車、その他輸送手段」のほか、「廃棄物管理」、「オゾン層破壊物質」等がある。

## 社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律

（平成二十四年八月二十二日法律第六十八号）

### 第7条

第二条及び第三条の規定により講じられる措置のほか、政府は、所得税法等の一部を改正する法律（平成二十一年法律第十三号）附則第百四条第一項及び第三項に基づく平成二十四年二月十七日に閣議において決定された社会保障・税一体改革大綱に記載された消費課税、個人所得課税、法人課税、資産課税その他の国と地方を通じた税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策について、次に定める基本的方向性によりそれらの具体化に向けてそれぞれ検討し、それぞれの結果に基づき速やかに必要な措置を講じなければならない。

フ 森林吸収源対策（森林等による温室効果ガスの吸収作用の保全等のための対策をいう。）及び地方の地球温暖化対策に関する財源確保について検討する。

ワ 燃料課税については、地球温暖化対策等の観点から当分の間税率（租税特別措置法（昭和三十二年法律第二十六号）及び地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）附則の規定に基づく特例による税率をいう。）が維持されていること及び平成二十四年度以降において石油石炭税の税率の上乗せを行うこととしたことも踏まえ、引き続き検討する。

カ 自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化（環境への負荷の低減に資するための施策をいう。）の観点から、見直しを行う。

## 地方財政審議会

### 「今後目指すべき地方税制の方向と平成25年度の地方税制改正等への対応についての意見（平成24年10月22日）」（抜粋）

#### 第二 平成25年度の地方税制改正等への対応

##### 1 車体課税のあり方

###### (1) 車体課税の基本的な考え方

現在、自動車に関しては、取得・保有・走行の各段階においてバランスのとれた総合的な課税が行われている。その中で、取得段階における課税として位置づけられるのが、自動車取得税である。

自動車取得税は、権利の取得、移転に担税力を認めて課される流通税であるとともに、自動車の取得が一種の資産形成としての性格を有することにも着目して課される税である。また、自動車の取得者が、自動車をもたらす交通事故、CO<sub>2</sub>排出、公害、騒音等の社会的費用に対応して地方自治体が提供する行政サービスから便益を受けることに着目して課される税である。

複数の道府県において先駆けて課税され、その後法定税化されたという経緯から、地方が自主的に創設した税であるともいえる。

###### (2) 自動車取得時の税負担のあり方

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法において、「国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化の観点から」見直しを行うことが求められている。関係業界団体や関係省庁からは、自動車取得税は、消費税との二重課税であり、一般財源化により課税根拠を失ったとして、その廃止を求める要望がなされている。

しかし、自動車取得税は、消費一般に課される消費税とは課税根拠が異なることから、二重課税との主張は当たらない。このことは、消費税創設時（平成元年度）に物品税が廃止された一方で自動車取得税が存続されたこと、消費税率の引上げ・地方消費税の創設時（平成9年度）に自動車取得税の負担調整が行われていないことから明らかである。欧州諸国でも取得時の車体課税と一般消費税との併課が一般的であること、日本の個別間接税収がOECD 諸国に比して低いことを考慮すれば、自動車取得時の税負担が諸外国との比較において過大とはいえない。

消費税率の段階的な引上げに際して、複数税率の導入を含めた低所得者対策が論点となっている中で、自動車の取得に関する税負担のみ軽減することについては、慎重な検討が必要である。

現在、自動車取得税及び自動車重量税の収入のうち約5,000 億円が地方自治体の財源となっており、特に市町村にとって貴重な財源となっている。また、偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系が求められる中で、都市部と比較して地方部ほど一人当たり税収が大きい自動車取得税は、偏在是正に重要な役割を担っている。

なお、平成21年度に創設されたいわゆるエコカー減税により、自動車取得税及び自動車重量税の税収は約4割も減っており、既に税制として十分に「負担の軽減」に対応しているところである。

こうしたことから、新たな関連税制の姿を示すことなく、自動車取得税及び自動車重量税を廃止することは、適当ではない。

### (3) 環境対策としての車体課税

自動車取得税及び自動車重量税は、OECD 環境統計において環境関連税制に分類されるなど、地球温暖化対策等に資する税である。両税の負担軽減は、税制のグリーン化に逆行するものとなる。仮に両税の負

担軽減を行う場合には、燃料課税を含めた環境関連税制全体を総合的に見直す必要がある。

当審議会は、平成22年に、自動車関連税制全体の抜本的見直しの方策として、「自動車重量税と自動車税を一本化し、CO<sub>2</sub>排出量と税額が連動する仕組みの環境自動車税の創設を検討すべき」との意見を述べている。今回の両税の抜本的見直しの検討に際しては、こうした視点も含め、様々な角度からの議論を十分に尽くすことが期待される。

## 平成 25 年度与党税制改正大綱 平成 25 年 1 月 24 日（抜粋）

### 第一 平成 25 年度税制改正の基本的考え方

#### 2 社会保障・税一体改革の着実な実施

##### (3) 消費税引上げに伴う対応

##### ② 車体課税の見直し

イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることが前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成 26 年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ) 自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税 10% の時点で廃止する。消費税 8% の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。必要な財源は別途措置する。

(ロ) 消費税 10% 段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

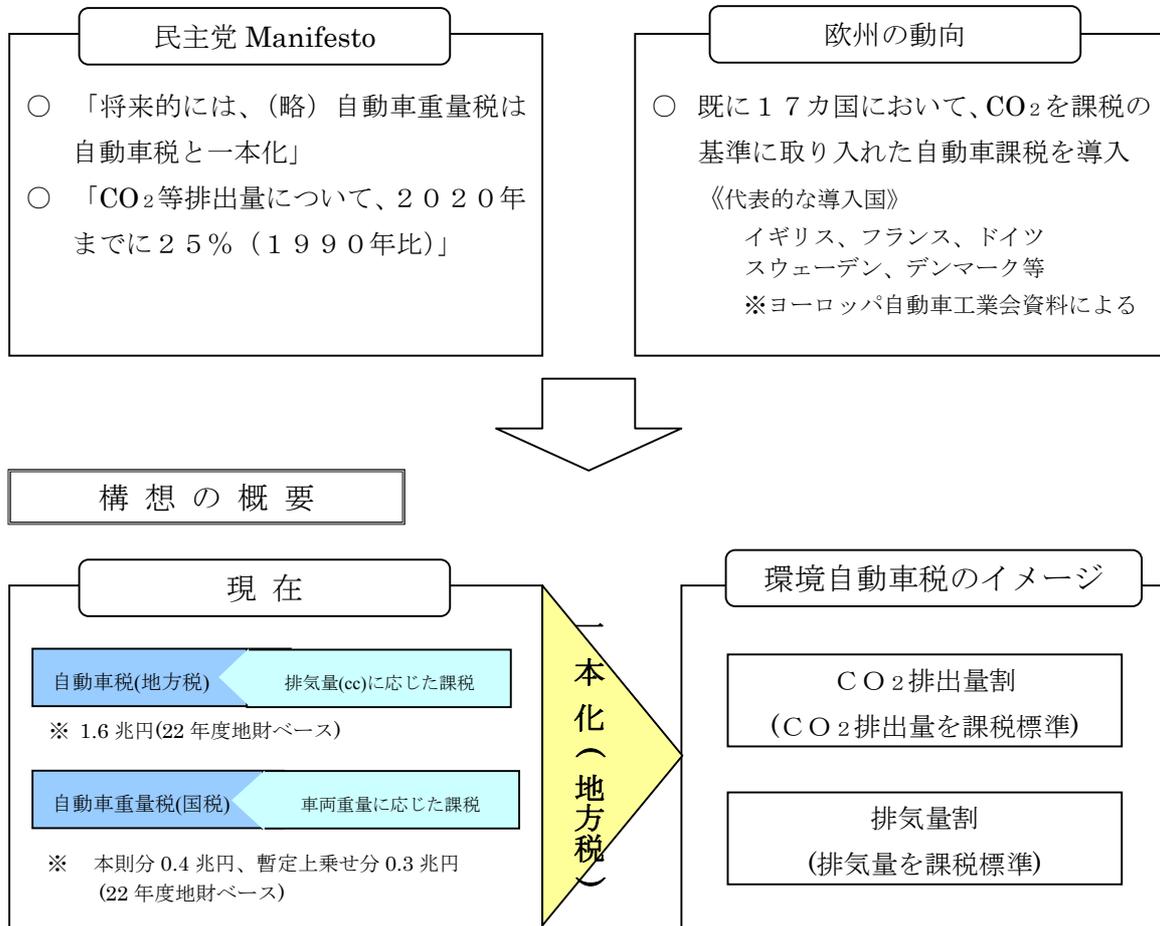
ロ 自動車重量税については、以下の方向で見直しを行うこととし、平成 26 年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ) エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。消費税 8% 段階では、財源を確保して、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講ずる。今後、グリーン化機能の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、環境性能に応じた課税を検討する。

(ロ) 自動車重量税については、車両重量等に応じて課税されており、道路損壊等と密接に関連している。今後、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、原因者負担・受益者負担としての性格を明確化するため、その税収について、道路の維持管理・更新等のための財源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う。その際、その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意する。

## 車体課税、エネルギー課税に関するこれまでの議論

総務省による環境自動車税（地方税）構想 平成 22 年 11 月



注 政府税制調査会資料により作成。

平成 23 年度第 22 回政府税制調査会 財務省 平成 23 年 12 月 5 日

○ 車体課税の「グリーン化」にも配慮した当面の対応

- ・ 国内自動車市場の活性化といった観点に加え、技術的優位性の維持・確保といった観点からも、単なる一律の負担軽減よりも、エコカー減税等の政策減税により、環境性能に優れた自動車の販売促進を進めていくといった視点が重要ではないか。
- ・ 新車販売の約 8 割がエコカー減税対象となり、期限切れ後の負担軽減措置を検討する場合には、公平性の観点も含め、エコカーの普及に向け、

真に必要な対象に重点化する必要。

#### ○車体課税及びエネルギー課税の「簡素化」

- ・車体課税の抜本的な見直しにあたっては、国・地方の役割分担を踏まえた税源配分のあり方を含め、エネルギー課税と車体課税を通じた環境関連税制全体の再編を図ることが検討課題ではないか。
- ・エネルギー課税と車体課税の性格や実態を踏まえれば、「燃料などのエネルギー課税は国、車体課税は地方」という整理を行い、課税主体の一元化を図りつつ、環境関連税制の思い切った簡素化を行うべきではないか。
- ・自動車取得税や自動車重量税のあり方については、こうした抜本的な簡素化の検討の中で、議論していくべき課題ではないか。
- ・エネルギー政策や地球温暖化対策は、地球規模の課題であり、国が責任を持って対応していく必要がある。

### 税制全体のグリーン化の推進に関するこれまでの議論の整理（中間整理）

（「税制全体のグリーン化推進検討会」（環境省）平成24年9月4日）

#### ○我が国の環境関連税制の現状

我が国においては、これまでの環境関連税制がCO<sub>2</sub>排出抑制等に相応の効果をもたしていることに加え、エネルギー起源CO<sub>2</sub>排出抑制のための地球温暖化対策のための税の導入や、車体課税のグリーン化等の措置が講じられてきたほか、地方自治体における産業廃棄物税や森林環境税等の導入が広がりを見せているなど、税制全体のグリーン化に一定の進展があったと評価できる。

#### ○今後の税制全体のグリーン化の方向性

車体課税のグリーン化については、自動車取得税・自動車重量税のエコ

カー減税や自動車税のグリーン化特例措置を講じてきたところであり、まずは、こうした措置の環境効果等を適正に評価分析することが重要である。その上で、車体課税の見直しを行う際には、地球温暖化対策や公害対策の推進等の観点から、諸外国の関連税制やその環境効果等も検証しつつ、自動車交通による環境負荷の抑制効果が発揮されるよう、また、汚染者負担原則に則った形での公害健康被害補償の安定財源が確保されるよう、環境関連税制全体で総合的・体系的な検討を行うことが必要である。仮に車体課税の抜本的な見直しにより環境負荷の増大が見込まれる場合には、エネルギー課税等を強化するなど、環境負荷を抑制しつつ、安定的な財源を確保することが必要である。

## 東京都税制調査会におけるこれまでの自動車関連税に関する提言

### 自動車関連税制の抜本的な見直し（平成 16 年度答申）

#### ○ 地方税にふさわしい自動車関連税

自動車の取得や保有に対する課税は、自動車重量税を除いて地方税として構成されており、今後も、地方税に重点が置かれるべきである。また、自動車重量税は、自動車税と性格が重複する部分があること、自動車に地方自治体の行政需要に対する一定の負担を求めていくこと等の観点から、自動車税へ統合することが適当である。

#### ○ 新自動車税の創設

- ・ 新自動車税の税率設定の際には、環境対策の観点から、現行の税率区分が適切であるか否かについて、あらゆる角度から十分な検討が加えられるべきであろう。
- ・ 当面、自動車税と自動車重量税とを加えた総額の税負担が変化しないことを基本として、現行の税率水準を維持することが適当である。
- ・ 今後、自動車税の税率を車両重量の要素を重視したものとし、それにグリーン税制を適切に組み合わせることによって、環境への影響の視点での問題の解決を図ることができるものと考えられる。

#### ○ 税源移譲

- ・ 自動車税と自動車重量税の統合により、約 1 兆 1 千億円が自動車税への税源移譲の対象となり、市町村に譲与される自動車重量譲与税分を差し引いた約 7 千 5 百億円が実質的な地方税の充実となる。

### 自動車税の CO<sub>2</sub>（エコ）化（平成 21 年度中間報告、平成 23 年度答申）

- ・ 温暖化対策の観点からの税制の当面の検討課題の一つとして、自動車税の課税標準への CO<sub>2</sub> 基準の導入がある。
- ・ 自動車税の課税標準に CO<sub>2</sub> 排出量基準を併用するなど、産業への影響やバスなど公共交通機関の役割にも配慮し、関係者の意見も聞きながら、一層のグリーン化を図っていくことが適当である。
- ・ 具体的には、自動車税は、財産税や道路損傷負担金的な性格も有するものであることから、税込中立を前提に、例えば、課税標準の 2 分の 1 を現行の総排気量等の基準により、残りの 2 分の 1 を CO<sub>2</sub> 排出量基準とすることなどが考えられる。

## 平成 23 年度答申における「温暖化対策税」

### I 温暖化対策税の考え方

#### (1) 課税の主旨

- ・ 公平の観点から環境負荷に応じた負担を求めるもの。

#### (2) 課税対象・課税段階

- ・ 原則として、全ての化石燃料を課税対象とする従量税とすべき。
- ・ インセンティブの観点からは、できるだけ消費に近い段階での課税を原則としつつも、税の捕捉の容易さ、徴税コスト等を総合的に勘案し、既存の徴税機構を適宜活用することが適当。

#### (3) 油種間の負担の均衡・導入の形態

- ・ 既存のエネルギー関係税を活かしつつ、炭素含有量 (CO<sub>2</sub> 排出量) 比例の温暖化対策税を上乗せする手法で仕組むことが適当。
- ・ 揮発油及び軽油 (自動車用) については、現行の負担水準を維持した上で、本則税率を超える部分を温暖化対策税に振り替えるべき。

#### (4) 税源配分

- ・ 税源の偏在等を考慮し、消費に近い段階での課税を地方税として仕組むべき。

#### (5) 税負担水準

- ・ 温暖化対策税の税負担水準については、CO<sub>2</sub> 排出抑制効果、産業・家計の負担、GDP・物価等、経済への影響を総合的に勘案し設定すべき。

#### (6) 用途

- ・ 財政の硬直化を回避するため、温暖化対策税は原則的には一般財源とすることが望ましい。

#### (7) 軽減措置

- ・ 温暖化対策税の導入にあたり、低所得者をはじめ家計の負担に十分配慮していく必要がある。

### II 電力由来の CO<sub>2</sub> の排出抑制について

- ・ 電力由来の CO<sub>2</sub> 排出抑制には、電力会社への働きかけとして化石燃料に課税し電源構成の変化を促すのか、消費者への働きかけとして電力消費の

抑制を図るため、消費段階で電気に課税するのか、大きく二つの考え方がある。

- ・ 電気は電気を需要に応じて発電されており、使用（消費）する家庭や企業に対して課税することがインセンティブの観点から望ましい。

### Ⅲ 今後に向けて

- ・ 税制においても環境重視の視点を積極的に組み込むべきであり、そうした取組の中核として、中長期的視点から温暖化対策税を導入すべき。その導入については、以下の点に十分留意。
- ・ 温暖化対策税も、国・地方を通じた設計とし、地方税については原則として全国ベースで導入することが適当。
- ・ 景気刺激的な環境関連投資も勘案しつつ、地方から温暖化対策税の導入を積極的に働きかけていくことが適当

## I 税制の抜本改革に関する当調査会の考え方

### 4 重要な政策課題への対応

- 当調査会は、昨年度の答申において、環境重視の社会経済を構築していくためには、環境重視の考え方を税制の中に組み込んでいくことが必要であるとした。その上で、中長期的な課題として、広く化石燃料に課税する温暖化対策税の導入について地方の立場から提言を行った。
- 平成 24 年度税制改正では、国税である石油石炭税に CO<sub>2</sub> 排出量に応じた税率を上乗せする「地球温暖化対策のための課税の特例」が設けられた。地方分権改革の流れ、地方自治体が地球温暖化対策で果たす役割と責任を踏まえ、地方自治体の財源を確保する仕組みについて早急に確立すべきである。

## II 税制抜本改革のあり方

### 1 社会保障・税一体改革と地方税制

#### (2) 今後の主な課題

##### ③ 自動車取得税

- 自動車取得税については、一体改革関連法において国及び地方を通じた関連税制のあり方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化の観点から、見直しを行うとされた。
- しかしながら、自動車に係る税負担には、地球温暖化をはじめ環境問題への取組強化が求められる中、化石燃料等の需要を抑制する効果が期待される。加えて諸外国に比べても、低い水準であること、都道府県、市町村にとっても重要な財源であることなどを考慮する必要がある。また、税収中立を前提に、自動車取得税をより環境に配慮した地方税に組み替えることも考えられる。