

平成 3 0 年度東京都税制調査会
第 3 回 小委員会

[自動車関連税]

平成 3 0 年 8 月 2 3 日

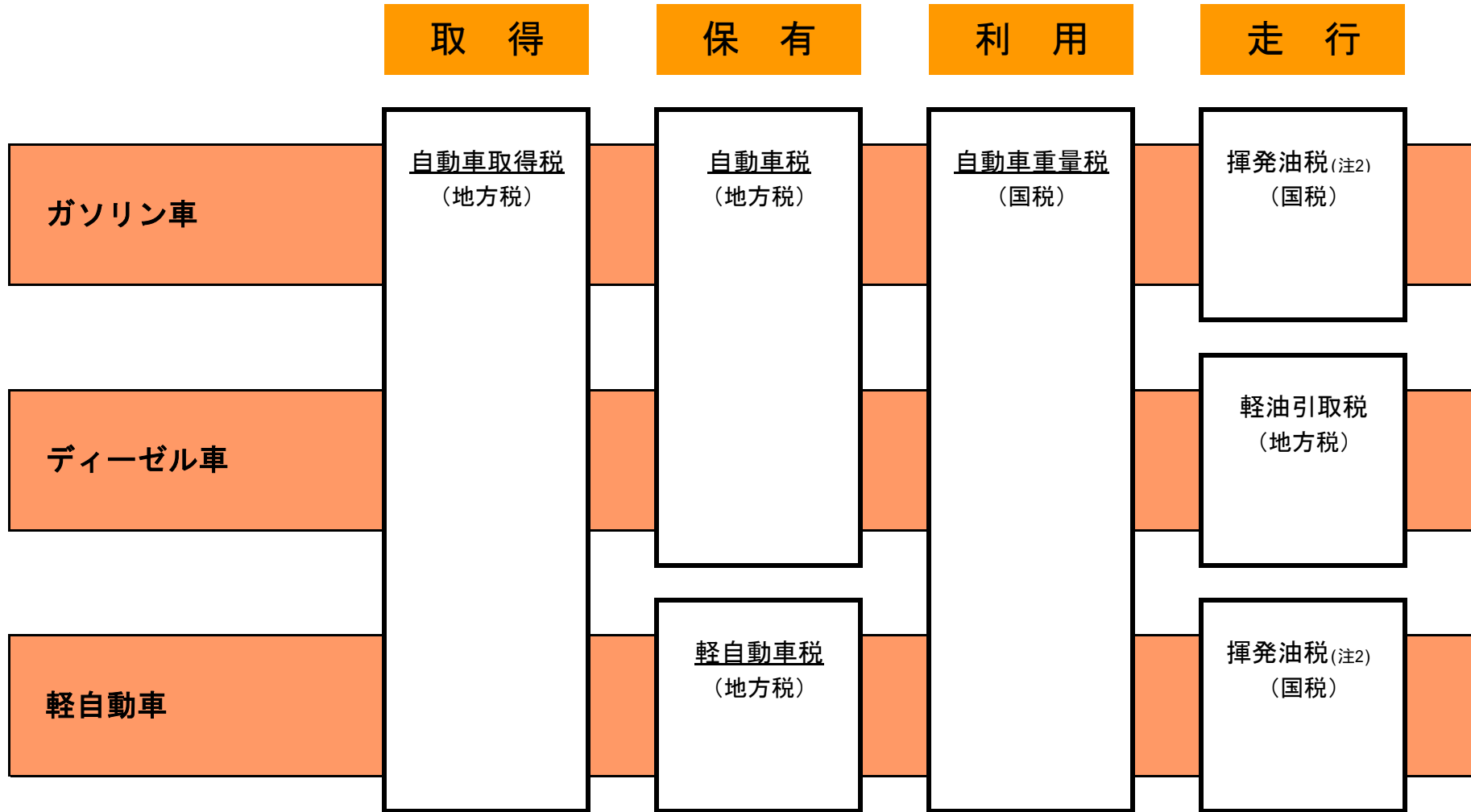
「自動車関連税」 目次

資料名	頁
自動車関係諸税	1
自動車税・軽自動車税の概要	2
自動車取得税の概要	3
自動車重量税の概要	4
旧「道路特定財源」諸税	5
車体課税の課税根拠について（平成28年度東京都税制調査会答申（抜粋））	6
これまでの車体課税に係る改正経緯	7
車体課税のグリーン化措置について	8
平成28年度与党税制改正大綱（抄）〈車体課税の見直し〉	9
自動車税・軽自動車税における環境性能割	10
車体課税改革について（平成29年度東京都税制調査会答申（抜粋））	11
自動車関連税収入額の推移及び東京都区域分のシェア	12
人口一人当たりの税収額の指数（平成28年度決算額）	13
車体関係税収の推移	14
車体関係税額・台数・一台当たり税額の推移	15
自家用、営業用の自動車税課税台数（平成28年度）	16
自動車税の営自格差の水準の推移について	17

「自動車関連税」 目次

資料名	頁
軽自動車と小型自動車の各種制度上の相違	18
軽自動車と小型自動車の税負担水準	19
新車販売台数の推移	20
エコカー減税対象台数の割合及び平均燃費の推移	21
運輸部門におけるCO ₂ 排出量及び推移	22
欧州の車体課税におけるCO ₂ 排出基準導入の動き	23
諸外国の車体課税改革の取組	24
諸外国の車体課税改革に見られる特徴的な制度	25
乗用車の取得・保有・走行に係る年間税負担額の国際比較	26
次世代自動車の日本市場における販売台数及びシェアの推移	27
電気自動車及びプラグインハイブリッド車の各国における普及台数の推移	28
内燃機関自動車の販売終了及び次世代自動車の普及に向けた目標・取組	29
海外自動車メーカーにおける電気自動車の販売目標	30
自動車業界のトレンドとその対応・取組等	31

自動車関係諸税



注1 総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会」(平成25年11月6日)資料より抜粋。

注2 地方揮発油税(国税)も併せて課税されている。

注3 下線を付した税目は、車体課税。

自動車税・軽自動車税の概要

項目	自動車税	軽自動車税
○ 課税主体	都道府県	市区町村
○ 納税義務者	自動車の所有者	軽自動車等の所有者
○ 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)	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
○ 賦課期日	4月1日	4月1日
○ 税率	<p><標準税率> 自動車の種別、排気量等ごとに設定 【例】自家用乗用車(1,500cc超2,000cc以下) 39,500円</p> <p><制限税率> 標準税率の1.5倍</p> <p><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自動車は税率を軽減し、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は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」)</p>	<p><標準税率> 軽自動車の種別、排気量等ごとに設定 【例】 ・軽自動車(四輪以上のもの)のうち、自家用乗用車 10,800円 ・原動機付き自転車のうち、二輪で総排気量が50cc以下のもの 2,000円</p> <p><制限税率> 標準税率の1.5倍</p> <p><経年車重課>(平成26年度創設) 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重くする措置</p> <p><グリーン化による特例税率>(平成27年度創設) 三輪以上の軽自動車のうち、排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は税率を軽減する特例措置 (いわゆる「軽自動車税のグリーン化」)</p>
○ 納期	5月中において、都道府県の条例で定める。	4月中において、市区町村の条例で定める。
○ 徴収方法	普通徴収(月割課税分は証紙徴収)	普通徴収
○ 税込	1兆5,258億円(平成30年度地方財政計画額)	2,604億円(平成30年度地方財政計画額)

注 総務省ホームページ「地方税の概要」より作成。

自動車取得税の概要

項目	内容	
○ 課税主体	都道府県	
○ 納税義務者	自動車の取得者	
○ 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）	
○ 課税標準	自動車の取得価額	<エコカー減税> 環境性能に応じて、税率を軽減する措置（新車に限る） （非課税、税率80%～20%軽減） <中古車特例> 環境性能に応じて、課税標準から5～45万円を控除する措置 ※その他バリアフリー自動車や先進安全装置を備えたバス・トラックについての課税標準の特例等あり
○ 税率	自家用自動車（軽自動車除く） 3% 営業用自動車及び軽自動車 2% （当分の間の措置 本則は3%）	
○ 免税点	50万円（H31.9.30まで。本則は15万円）	
○ 徴収方法	申告納付	
○ 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（特別区含む）に交付 （更に政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分が交付されている）	
○ 税込	1,665億円（平成30年度地方財政計画額）	
○ 沿革	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%） 昭和49年 自家用自動車（軽自動車を除く）に特例税率（いわゆる暫定税率）を導入（3%→5%） 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 平成22年 これまでの10年間の暫定税率は廃止した上で、当分の間、5%の税率水準を維持 平成26年 消費税率8%引上げに伴う当分の間税率の見直し（自家用5%→3%、営業用及び軽自動車3%→2%）	

注 総務省ホームページ「地方税の概要」より作成。

自動車重量税の概要

- 創設時期 昭和46年
- 課税主体 国
- 課税客体
 - ① 新規検査若しくは予備検査による自動車検査証の交付又は継続検査、臨時検査、分解整備検査若しくは構造等変更検査による自動車検査証の返付を受ける自動車
 - ② 車両番号の指定を受ける軽自動車
- 納税義務者 上記の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 以下の表は、次世代型自動車（電気自動車、ハイブリッド自動車等）、平成27年度燃費基準+10%達成車及び平成32年度燃費基準等達成車、経年車（13年超）以外の自動車に対する税率。

(単位：円)

区分			自家用自動車			営業用自動車		
			車 検 有 効 期 間					
			1年	2年	3年	1年	2年	3年
検査自動車	乗用自動車	車両重量0.5tごと	4,100	8,200	12,300	2,600	-	-
	バス	車両総重量1tごと	4,100	-	-	2,600	-	-
	トラック(車両総重量8t以上)	〃	4,100	-	-	2,600	-	-
	トラック(車両総重量8t未満)	〃	3,300	6,600	-	2,600	5,200	-
	特殊用途自動車	〃	4,100	8,200	-	2,600	5,200	-
	小型二輪	一両につき	1,900	3,800	5,700	-	3,000	4,500
	軽自動車	〃	-	6,600	9,900	-	5,200	-
届出軽自動車	軽二輪	一両につき	4,900			4,100		
	その他	〃	9,900			7,800		

※臨時検査については上記税率の2分の1の税率

- 納付方法
 - 時 期：車検時（自動車の種類に応じて1～3年ごと）
 - 方 法：自動車重量税印紙納付（臨時検査等にあつては現金納付）
 - 納税地：車検証の交付等の事務をつかさどる運輸支局等
- 性格 権利創設税（車検等によって初めて自動車の運行が可能になるという法的地位に着目）
- 税込 6,625億円（平成30年度予算額）
 （うち国税分3,950億円、譲与税分2,675億円）
 割 合：2／3は国、1／3を市町村へ譲与（自動車重量譲与税）
 ※ 平成22年度以降は、当分の間、国：593／1000、市町村：407／1000
- その他 自動車リサイクル法により適正に解体された自動車について、自動車検査証の残存期間に相当する自動車重量税を還付。
 公害健康被害の補償等に関する法律の規定により、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。

注1 税込は平成30年度当初予算（財務省）、平成30年度地方財政計画（総務省）による。

2 総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会」（平成25年11月6日）資料、財務省ホームページ、総務省「平成30年版地方財政計画」及び国土交通省ホームページより作成。

旧「道路特定財源」諸税

	税目	税率	平成30年度 税収(億円)	税収の使途
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定財源	暫定税率廃止するも税率水準維持 48.6円/ℓ(注3) (本則税率) 24.3円/ℓ	23,300	国の一般財源
	石油ガス税 昭和41年創設	(本則税率) 17.5円/kg		
	自動車重量税 昭和46年創設	[経年車(18年超)] 暫定税率廃止するも、税率水準維持 6,300円/0.5t [経年車(13年超18年以下)] 5,400円/0.5t年 H28.4.1~ 5,700円/0.5t年 [2015年燃費基準未達成車] 4,100円/0.5t年 [2015年燃費基準達成車] 2,500円/0.5t年(本則税率)	3,950	593/1,000は国の一般財源(一部を公害健康被害の補償費用の財源として交付)とされ、407/1,000は市町村の一般財源として譲与
	計	27,330		
地方	地方揮発油譲与税 平成21年より	暫定税率廃止するも税率水準維持 5.2円/ℓ(注3) (本則税率) 4.4円/ℓ	2,514	○都道府県・指定都市(58/100) 1/2 一般国道・高速自動車国道・都道府県道の延長 1/2 一般国道・高速自動車国道・都道府県道の面積 ○市町村(特別区含む)(42/100) 1/2 市町村道の延長 1/2 市町村道の面積
	旧地方道路譲与税 昭和30年創設			
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税を参照 譲与割合 1/2	80	○都道府県・指定都市 1/2 一般国道・高速自動車国道・都道府県道の延長 1/2 一般国道・高速自動車国道・都道府県道の面積
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税を参照 譲与割合 407/1,000(注4)	2,675	○市町村(特別区含む) 1/2 市町村道の延長 1/2 市町村道の面積
	軽油引取税 昭和31年創設	暫定税率廃止するも税率水準維持 32.1円/ℓ(注3) (本則税率) 15.0円/ℓ	9,491	指定市を包括する都道府県は、軽油引取税の税収の90%を、その都道府県及び指定市がそれぞれ管理する一般国道及び都道府県道の面積等に基づいて按分し、指定市に交付
	自動車取得税 昭和43年創設	(本則税率) 取得価額の3%	1,669	都道府県に納付された税額の95/100のうち、7/10を市町村(特別区含む)に交付(政令指定都市には、国・県道管理分として、政令市特例分が交付されている)
	計		16,429	
合計			43,759	

注1 税収は平成30年度当初予算(財務省)、平成30年度地方財政計画(総務省)による。

2 平成21年度税制改正で、道路特定財源に以下の措置が講じられた。

- (1) 自動車取得税及び軽油引取税を目的税から普通税に改め、使途制限を廃止する。
- (2) 地方道路譲与税の名称を地方揮発油譲与税に改め、地方揮発油譲与税、石油ガス譲与税及び自動車重量譲与税の使用制限を廃止する。
- (3) 自動車取得税の市町村に対する交付及び軽油引取税の指定市に対する交付並びに地方揮発油譲与税、石油ガス譲与税及び自動車重量譲与税の都道府県、市町村に対する譲与については、引き続き道路の延長、面積を基準として行う。

3 平成22年度税制改正において、指標となるガソリン価格の平均が、連続3ヶ月にわたり、1ℓにつき160円を超えることとなった場合(発動基準)には、燃料課税(揮発油税・地方揮発油税)の本則部分を上回る部分の課税措置を停止することとなったが、東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律第44条により、別に法律で定める日までの間、その適用が停止されている。

4 平成22年度には、自動車重量税の税率の引下げに伴い地方に減収が生じないよう、地方譲与分が当分の間1/3から407/1000に引き上げられた。

5 財務省ホームページ、「地方税関係資料ハンドブック(平成27年)」「一般財団法人 地方財務協会」等により作成。

車体課税の課税根拠について(平成28年度東京都税制調査会答申(抜粋))

II 税制改革の方向性

5 車体課税等の自動車関連税

(2) 車体課税の課税根拠と環境性能割の導入

・自動車はその走行によって、道路をはじめとする交通基盤施設等の整備、交通安全対策、排出ガス・騒音・振動等の環境対策など、様々な行政需要をもたらしている。自動車が社会に与える負荷は広範かつ多大であることから、その対価として相応の負担を求めていくことには十分な合理性がある。

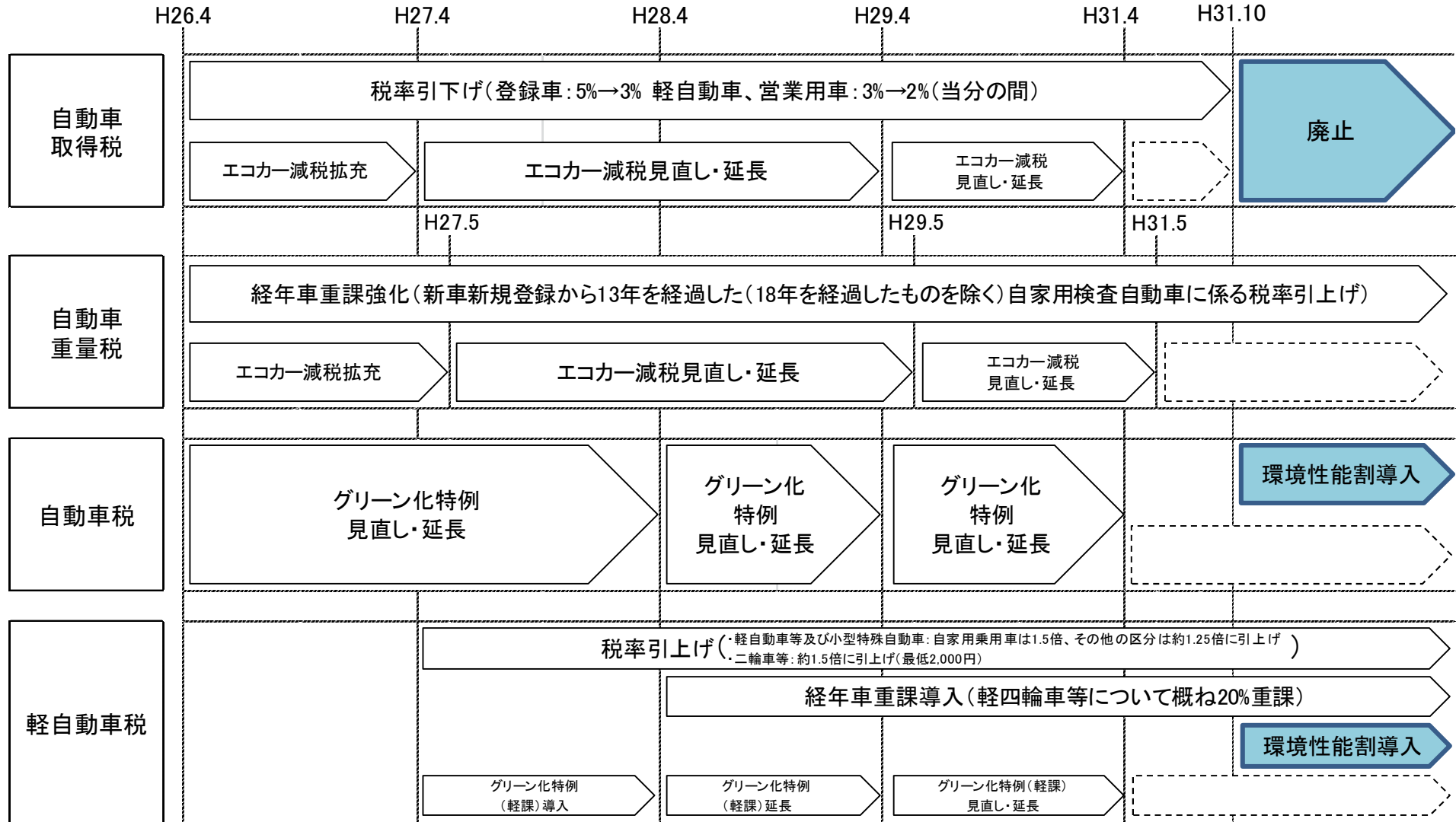
・まず、自動車税の課税根拠についてみると、税率区分の指標として、乗用車には総排気量が、トラックには最大積載量が採用されている。このうち総排気量については、自動車の持つ経済的価値を外形的に把握できることから、主として「財産税的性格」を有し、また、最大積載量については、主として「道路損傷負担金的性格」を有している。なお、自動車は、環境に対して一定の負荷を与えていることから、「環境損傷負担金的性格」を併せ持っている。そこで、排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車に対して新車新規登録した翌年度分を軽課する一方、登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車に対して重課するグリーン化特例が講じられている。

・軽自動車税は、税率区分の指標として総排気量と規格が採用されていることから、その課税根拠については、「財産税的性格」と「道路損傷負担金的性格」を有している。また、環境に対して一定の負荷を与えていることから、「環境損傷負担金的性格」も併せ持っている。

・自動車重量税は、車検を受けることにより、初めて自動車の運行が可能になるという法的地位に着目して課される「権利創設税」とされている。また、重量に応じて段階的に税率を設定している点で、「道路損傷負担金的性格」が強いと言える。

・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、自動車取得者がCO2排出や公害・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もある。

これまでの車体課税に係る改正経緯



(参考)平成29年度与党税制改正大綱<抜粋>

また、環境性能割導入以後のグリーン化特例(軽課)については、平成26年度及び平成28年度与党税制改正大綱に沿って必要な検討を行い、平成31年度税制改正において具体的な結論を得る。

(中略)平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

注 総務省資料、経済産業省資料等により作成。

車体課税のグリーン化措置について

軽課措置

(2018年5月時点)

対象車	燃費性能		エコカー減税			グリーン化特例(注2)	
	平成27年度燃費基準	平成32年度燃費基準	自動車重量税		自動車取得税	自動車税	軽自動車税
			(初回)	(2回目)			
<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車 燃料電池自動車 プラグインハイブリッド車 天然ガス自動車 (平成21年排ガス規制+NOx▲10% 又は平成30年排ガス規制適合) クリーンディーゼル乗用車 (平成21年排ガス規制適合又は 平成30年排ガス規制適合) 	—	—	免税	免税	非課税	▲75%	▲75%
・ハイブリッド車・ガソリン車(注1)	+10%超過	+50%超過	▲75%	免税	非課税	▲50%	▲50%
		+40%超過					
		+30%超過					
		+20%超過					
		+10%超過					
		達成					
未達成	▲25%	▲80%	▲60%	▲50%	▲25%		
+5%超過	達成	(本則税率) 軽減なし	軽減なし	▲20%	軽減なし	軽減なし	

重課措置

自動車重量税	
車齢	課税の引上げ
・13年超	5,700円/0.5トン (車齢)13年未満非エコカー4,100円/0.5トン対比+32%)
・18年超	6,300円/0.5トン (車齢)13年未満非エコカー4,100円/0.5トン対比+54%)

自動車税(注2)	
車齢	重課
・ガソリン車、LPG車:13年超	概ね+15%
・ディーゼル車:11年超	概ね+15%

軽自動車税(注2)	
車齢	課税の引上げ
・13年超	12,900円 (車齢)13年未満 10,800円対比 +19%)

注1 平成17年排出ガス基準値より75%以上NOx等の排出量が少ない乗用車又は平成30年排ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない乗用車が対象となる。

2 該当車の翌年度の税率に適用。

3 国土交通省資料及び環境省「平成30年度 税制全体のグリーン化推進検討会第1回」(平成30年7月6日)資料より作成。

平成28年度与党税制改正大綱（抄）＜車体課税の見直し＞

平成27年12月16日
自由民主党・公明党

第一 平成28年度税制改正の基本的考え方

5 車体課税の見直し

自動車取得税については、平成26年度与党税制改正大綱等を踏まえ、消費税率10%への引上げ時である平成29年4月1日に廃止するとともに、自動車税及び軽自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能割をそれぞれ平成29年4月1日から導入する。

環境性能割においては、税率区分として平成32年度燃費基準を用いるとともに、平成27年度燃費基準も一部用いることとし、自動車の消費を喚起するとともに、自動車取得税の廃止と環境性能割の導入を通じた負担の軽減を図る。環境性能割の税率区分については、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2年毎に見直しを行う。

平成27年度末で期限切れを迎える自動車税のグリーン化特例（軽課）については、基準の切り替えと重点化を行った上で1年間延長する。また、同じく平成27年度末で期限切れを迎える軽自動車税のグリーン化特例（軽課）については、1年間延長する。なお、環境性能割を導入する平成29年度以後の自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例（軽課）については、環境性能割を補完する制度であることを明確化した上で、平成29年度税制改正において具体的な結論を得る。

自動車重量税に係るエコカー減税の見直しについては、燃費水準が年々向上していることを踏まえ、燃費性能がより優れた自動車の普及を継続的に促す構造を確立する観点から、平成27年度与党税制改正大綱に沿って検討を行い、平成29年度税制改正において具体的な結論を得る。その際、累次の与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担としての性格等を踏まえる。

なお、消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の動向、自動車をめぐるグローバルな環境、登録車と軽自動車との課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化を図る観点から、平成29年度税制改正において、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

自動車税・軽自動車税における環境性能割

	内 容						
課税方式	自動車の取得に対し初年度のみ課税。						
施行日	平成29年4月1日 → 導入時期を平成31年10月1日に延期						
課税主体	自動車税環境性能割（登録車） … 都道府県 軽自動車税環境性能割（軽自動車） … 区市町村 ※軽自動車税環境性能割は、当分の間、都道府県が賦課徴収を行う。						
納税義務者等	主たる定置場の所在地において、当該自動車を取得した者。						
税率	燃費基準値達成度等に応じて決定。 非課税、1%、2%、3%の4段階を基本とする（営業車及び軽自動車の税率は、当分の間、2%を上限とする）。						
課税対象	新車・中古車を問わない。 （中古車は新車と同様に、環境性能に応じて決定される税率が適用される方式とし、非課税区分を新たに創設。）						
課税標準	自動車の取得価額						
免税点	50万円（現行の自動車取得税と同様）						
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・非課税及び税率に関する規定の適用を受ける自動車及び軽自動車の範囲については、平成31年度税制改正において、自動車等に係る環境への負荷の低減に関する技術開発の動向や地方財政への影響等を勘案して見直しを行う。 ・自動車税環境性能割について、その収収の一定割合を区市町村へ交付する制度を設ける。 <div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> 環境性能割導入前後の自動車税・軽自動車税の法体系 </div> <p style="text-align: center;"> <現行制度> → 廃止 平成31年10月1日 <平成31年10月～> </p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center; vertical-align: top;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 自動車取得税 (取得に対する課税) </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 自動車税 (保有に対する課税) </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 軽自動車税 (保有に対する課税) </div> </td> <td style="width: 5%; text-align: center; vertical-align: middle;"> → </td> <td style="width: 45%; text-align: center; vertical-align: top;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 自動車税 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 軽自動車税 </div> </td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 45%; text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 環境性能割（取得に対する課税） 種別割（保有に対する課税） <small>（改正前の自動車税、 4月1日現在所有者等に課税）</small> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 環境性能割（取得に対する課税） 種別割（保有に対する課税） <small>（改正前の軽自動車税、 4月1日現在所有者等に課税）</small> </div> </td> </tr> </table>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 自動車取得税 (取得に対する課税) </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 自動車税 (保有に対する課税) </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 軽自動車税 (保有に対する課税) </div>	→	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 自動車税 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 軽自動車税 </div>			<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 環境性能割（取得に対する課税） 種別割（保有に対する課税） <small>（改正前の自動車税、 4月1日現在所有者等に課税）</small> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 環境性能割（取得に対する課税） 種別割（保有に対する課税） <small>（改正前の軽自動車税、 4月1日現在所有者等に課税）</small> </div>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 自動車取得税 (取得に対する課税) </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 自動車税 (保有に対する課税) </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 軽自動車税 (保有に対する課税) </div>	→	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 自動車税 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 軽自動車税 </div>					
		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #cccccc;"> 環境性能割（取得に対する課税） 種別割（保有に対する課税） <small>（改正前の自動車税、 4月1日現在所有者等に課税）</small> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 環境性能割（取得に対する課税） 種別割（保有に対する課税） <small>（改正前の軽自動車税、 4月1日現在所有者等に課税）</small> </div>					

注 総務省資料より作成。

車体課税改革について(平成29年度東京都税制調査会答申(抜粋))

Ⅲ 地方税財政制度における諸課題

1 環境を基軸とした税制の実現

(4) 低炭素社会の実現に向けた車体課税改革

(現状と課題)

- ・ 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。

(今後の車体課税改革の方向性)

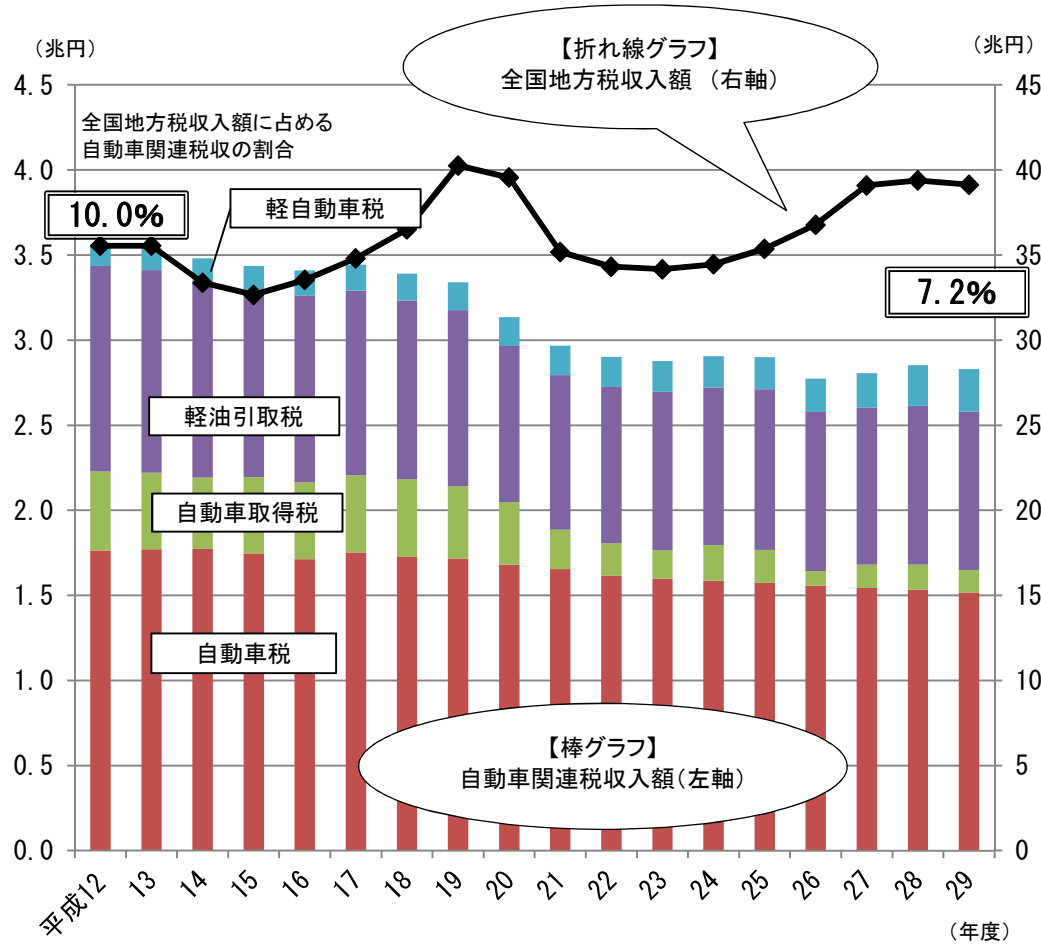
- ・ 国際的な環境意識の高まりの中で、我が国においても既存の税を環境に望ましい方向へと見直す「税制のグリーン化」が進展している。車体課税についても同様で、自動車取得税及び自動車重量税のエコカー減税や、自動車税及び軽自動車税にグリーン化特例が講じられているところである。
- ・ 今後の車体課税改革においては、我が国でも欧州諸国と同様に課税標準をCO₂排出量ベースに切り替えた課税へと変革していくことが考えられる。
- ・ 平成28年度税制改正により導入が決定した環境性能割は、自動車の取得段階におけるインセンティブ付与という意味では効果があるものの、保有段階の課税には手が付けられていない。環境重視の考え方の定着化を図るためには、保有段階における環境性能割の導入を積極的に検討することが望ましい。
- ・ さらに、乗用車においては、現行の税率区分で採用されている総排気量についても見直しの余地がある。すなわち近年、エンジン性能の改良が進んでおり、総排気量と乗用車の財産的価値との間には、必ずしも比例関係があるわけではなく、ましてや環境重視の考え方を税制に組み込むべきとの観点からは、総排気量のみを税率区分とすることが適正と言えるかどうかについて、検討していく必要がある。

(自動車関連税の充実確保に向けて)

- ・ 自動車関連税は、税源が全国的に広く分布し、都市部と比較して地方部ほど一人当たり税収額が大きいなど、地域間の税収の偏在縮小にも重要な役割を担っており、多くの地方自治体にとって重要な財源である。
- ・ 地方自治体は道路行政、交通安全行政、環境行政等を担っており、これらの歳出を考慮すれば、自動車の使用に係る社会的コストは自動車関連税の税収を上回っていると考えられる。
- ・ そこで、自動車の所有者に対して適正な負担を求めていくことが必要であり、地方自治体は今後、自動車関連税を充実確保することが重要な課題となる。
- ・ また、地方揮発油税、軽油引取税等の燃料課税については、我が国の燃料課税の税率水準が欧州諸国と比較して低い水準にあることや、化石燃料の消費が地球温暖化に与える影響、燃料課税が地方自治体の安定的な財源となっていることなどを踏まえ、当分の間の措置とされている本則税率を上回る現行税率を、当面は維持するべきである。
- ・ さらに、自動車重量税についても、区市町村に譲与される財源であることを十分に考慮し、安易な負担軽減のための見直しを行うべきではない。

自動車関連税収入額の推移及び東京都区域分のシェア

○全国地方税収入額と自動車関連税収入額の推移



○自動車関連税収入額のうち東京都区域分のシェア
（平成28年度決算額）

（単位：百万円）

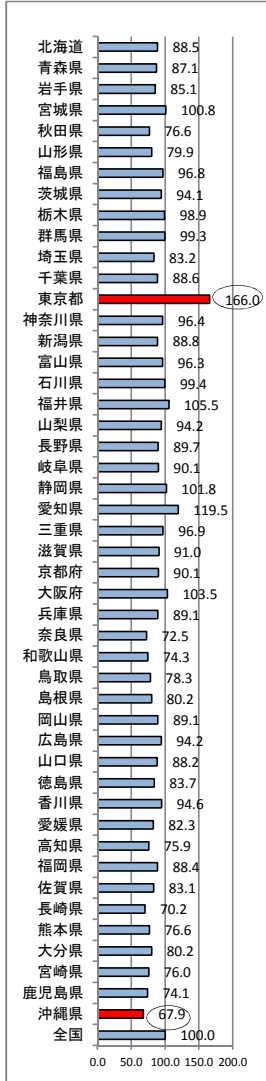
	全国分	東京都区域分	東京都区域分のシェア
地方税収入額	39,392,391	7,014,943	17.8%
自動車関連収入額	2,852,586	167,359	5.9%
自動車税	1,534,927	104,648	6.8%
自動車取得税	146,060	14,348	9.8%
軽油引取税	933,188	40,774	4.4%
軽自動車税	238,411	7,589	3.2%

注1 平成28年度までは決算額、平成29年度は地方財政計画額である。
 注2 平成25年度以降は、通常収支分と東日本大震災分を合算した額である。
 注3 総務省「平成30年度地方税に関する参考計数資料」、「平成29年度地方財政計画」及び東京都主税局「平成28年度東京都税務統計年報」より作成。

人口一人当たりの税収額の指数（平成28年度決算額）

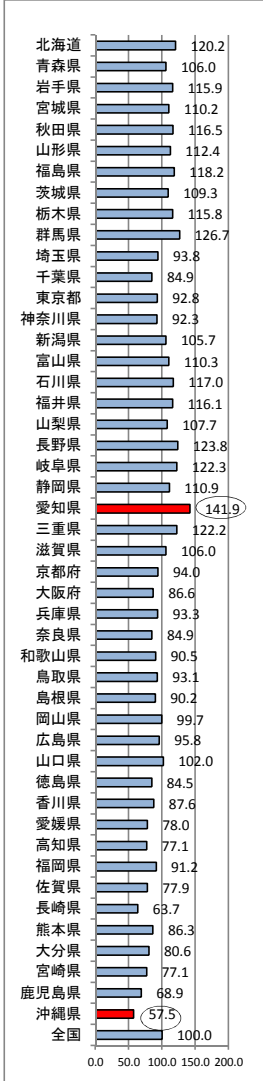
道府県税収総額

最大/最小: 2.4倍
 税収: 1兆1,140億円



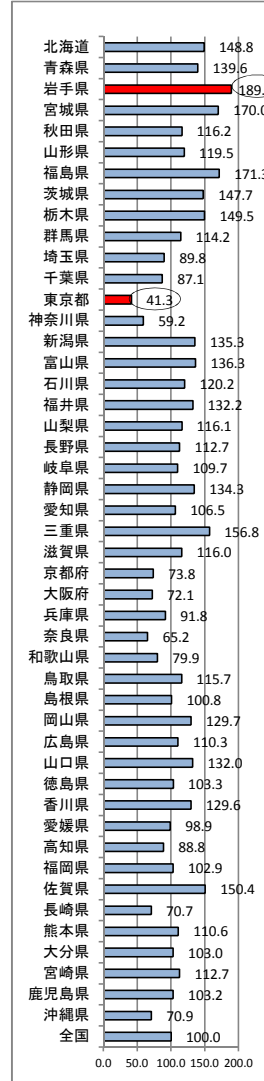
自動車取得税

最大/最小: 2.5倍
 税収: 1,461億円



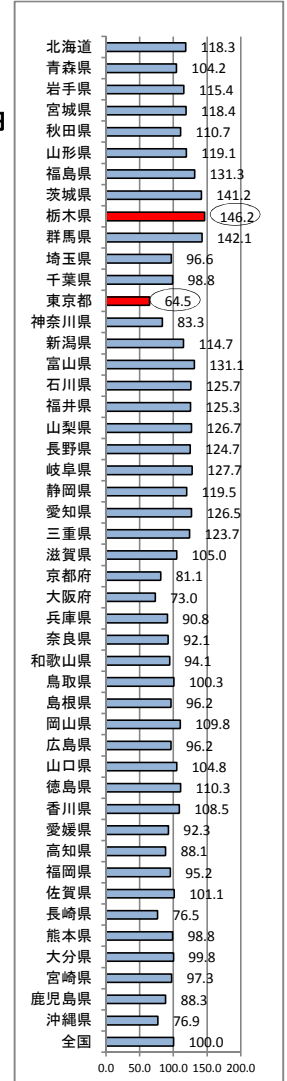
軽油引取税

最大/最小: 4.6倍
 税収: 9,448億円



自動車税

最大/最小: 2.3倍
 税収: 1兆5,550億円



注1 総務省「平成28年度都道府県財政指数表」及び「平成28年版地方財政白書」より作成。
 注2 人口は、平成29年1月1日現在の住民基本台帳による。
 注3 「最大/最小」は、各都道府県ごとの人口一人当たり税収額の最大値を最小値で割った値。

車体関係税収の推移

(単位：億円)

年度	地方分計(A+B+C+D´)		車体課税収計(A+B+C+D)	自動車取得税収(A)		自動車税収(B)	軽自動車税収(C)	自動車重量税収(D)	うち地方分(D´)	うち国分	
	うち都道府県分計(A-A´+B)	うち市町村分計(A´+C+D´)		うち自動車取得税交付金(A´)							
12	26,376	19,074	7,302	34,882	4,641	3,211	17,644	1,250	11,347	2,841	8,507
13	26,370	19,029	7,341	34,906	4,496	3,180	17,714	1,302	11,395	2,859	8,536
14	26,102	19,076	7,026	34,543	4,191	2,852	17,737	1,352	11,262	2,821	8,441
15	26,940	18,836	8,104	34,611	4,473	3,100	17,463	1,405	11,270	3,599	7,671
16	26,852	18,470	8,382	34,340	4,509	3,170	17,131	1,459	11,241	3,753	7,488
17	27,353	18,889	8,464	34,927	4,528	3,167	17,528	1,515	11,356	3,782	7,574
18	27,119	18,574	8,545	34,469	4,570	3,251	17,255	1,573	11,071	3,721	7,350
19	26,748	18,461	8,287	34,147	4,247	2,960	17,174	1,636	11,090	3,691	7,399
20	25,782	17,868	7,914	32,952	3,663	2,603	16,808	1,687	10,794	3,624	7,170
21	23,863	17,269	6,594	30,214	2,310	1,585	16,544	1,739	9,621	3,270	6,351
22	22,928	16,689	6,239	27,393	1,916	1,382	16,155	1,776	7,546	3,081	4,465
23	22,534	16,497	6,037	27,012	1,678	1,153	15,972	1,804	7,558	3,080	4,478
24	22,613	16,500	6,113	26,582	2,104	1,464	15,860	1,843	6,775	2,806	3,969
25	22,211	16,304	5,907	26,035	1,934	1,374	15,744	1,892	6,465	2,641	3,824
26	20,919	15,797	5,122	24,647	863	628	15,562	1,951	6,271	2,543	3,728
27	21,448	15,843	5,605	25,297	1,373	958	15,428	2,003	6,493	2,644	3,849
28	21,851	15,794	6,057	25,766	1,461	1,016	15,349	2,384	6,572	2,657	3,915
29	21,559	15,572	5,987	25,259	1,319	921	15,174	2,506	6,260	2,560	3,700

注1 総務省「平成30年版地方財政白書」等より作成。

2 平成28年度までは決算額、平成29年度は地方財政計画計上額（自動車重量税は予算額）である。

車体関係税額・台数・一台当たり税額の推移

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

注1 総務省「道府県税の課税状況等に関する調」及び「市町村税課税状況等の調」より作成。

2 (自動車取得税) ○税額: 「自動車取得税に関する調」のうち、税額を記載。

○台数: 「自動車取得税に関する調」のうち、新規登録、新規検査又は届出台数、移転登録台数、自動車検査証(軽自動車の届出済証)の記入に係るもの(非課税、課税免除及び免税点以下台数を含む)を記載。

(自動車税) ○税額: 「自動車税に関する調」のうち、賦課期日現在調定額を記載。

○台数: 「自動車税に関する調」のうち、賦課期日現在台数(非課税、課税免除及び減免台数を含む)を記載。

(軽自動車税) ○税額: 「軽自動車税に関する調」のうち、調定額を記載。

○台数: 「軽自動車税に関する調」のうち、賦課期日現在台数(非課税、課税免除及び減免台数を含む)を記載。

自家用、営業用の自動車税課税台数（平成28年度）

（単位：台、％）

区分	営業用 (A)	自家用	計		営業用の割合 (A) / (B) × 100
			(B)	構成比	
乗用車	230,949	35,986,813	36,217,762	84.5	0.6
トラック	けん引車、 被けん引車、 貨客兼用車 を除く	2,570,317	3,400,712	7.9	24.4
	けん引車	5,322	94,612	0.2	94.4
	被けん引車	11,232	160,516	0.4	93.0
	貨客兼用車	1,928,070	1,949,391	4.6	1.1
	小計	4,514,941	5,605,231	13.1	19.5
バス	一般乗合用		51,676	0.1	100.0
	一般乗合用以外		52,999	0.1	100.0
	自家用	85,653	85,653	0.2	—
	小計	85,653	190,328	0.4	55.0
三輪の小型自動車	4	658	662	0.0	0.6
特種用途車	265,392	563,017	828,409	1.9	32.0
合計	1,691,310	41,151,082	42,842,392	100.0	3.9

※営業用：道路運送法における事業用自動車（自動車運送事業者がその自動車運送事業の用に供する自動車をいう）

自家用：道路運送法における事業用自動車以外の自動車

注 総務省「平成28年度 道府県税の課税状況等に関する調」より作成。

自動車税の営自格差の水準の推移について

上段：営業用税率

中段：自家用税率

下段：(自家用税率／営業用税率)

(年度)

区分	S25	S28	S29	S36	S37	S40	S47	S51	S54	S59	H元	
乗用車	小型自動車 3,000円 4,500円 (1.5倍)	4,200円 7,200円 (1.7倍)	8,000円 16,000円 (2.0倍)	→	排気量1.0ℓ以下 6,000円 12,000円 (2.0倍)	6,000円 18,000円 (3.0倍)	→	7,000円 23,500円 (3.4倍)	7,000円 25,500円 (3.6倍)	7,500円 29,500円 (3.9倍)	→	
					1.0ℓ超1.5ℓ以下 7,000円 14,000円 (2.0倍)	7,000円 21,000円 (3.0倍)	→	8,000円 27,500円 (3.4倍)	8,000円 30,000円 (3.8倍)	8,500円 34,500円 (4.1倍)	→	
					1.5ℓ超2.0ℓ以下 8,000円 16,000円 (2.0倍)	8,000円 24,000円 (3.0倍)	→	9,000円 31,500円 (3.5倍)	9,000円 34,500円 (3.8倍)	9,500円 39,500円 (4.2倍)	→	
	普通自動車 10,000円 15,000円 (1.5倍)	14,000円 30,000円 (2.1倍)	軸距3.048m以下 15,000円 36,000円 (2.4倍)	→	22,500円 54,000円 (2.4倍)	→	26,000円 70,000円 (2.7倍)	→	2.0ℓ超3.0ℓ以下 24,000円 71,000円 (3.0倍)	25,000円 81,500円 (3.3倍)	2.0ℓ超2.5ℓ以下 13,800円 45,000円 (3.3倍)	→
											2.5ℓ超3.0ℓ以下 15,700円 51,000円 (3.2倍)	→
			軸距3.048m超 30,000円 60,000円 (2.0倍)	→	45,000円 90,000円 (2.0倍)	→	52,000円 117,000円 (2.3倍)	→	3.0ℓ超6.0ℓ以下 26,000円 77,000円 (3.0倍)	27,500円 88,500円 (3.2倍)	3.0ℓ超3.5ℓ以下 17,900円 58,000円 (3.2倍)	→
トラック (4トン超5トン以下)	10,000円 (格差なし)	14,000円 (格差なし)	14,000円 15,000円 (1.1倍)	15,000円 (格差なし)	→	→	→	17,500円 20,000円 (1.1倍)	17,500円 25,500円 (1.3倍)	18,500円 25,500円 (1.4倍)	→	
バス(一般乗合) (30人超40人以下)	10,000円 (格差なし)	14,000円 (格差なし)	→	→	→	→	14,000円 30,000円 (2.1倍)	14,000円 39,000円 (2.8倍)	14,000円 42,500円 (3.0倍)	14,500円 49,000円 (3.4倍)	→	
三輪の小型自動車	2,000円 (格差なし)	2,800円 (格差なし)	3,300円 4,300円 (1.3倍)	3,800円 (格差なし)	→	→	→	4,400円 5,000円 (1.1倍)	4,400円 5,500円 (1.3倍)	4,500円 6,000円 (1.3倍)	→	

注1 平成13年度まで、トラックは最大積載量4トン超5トン以下、バスは乗車定員30人超40人以下のみが法定され、それ以外は課長内かんに基づき条例で規定されていた。

2 総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書」(平成25年11月6日)参考図表28より作成。

軽自動車と小型自動車の各種制度上の相違

		軽自動車	小型自動車	軽（自家・乗用） と小型自（自家・乗用）の比較
税制	自動車重量税 （1年分）	（営業）2,600円 （自家）3,300円	（営業・貨物）2,600円（総重量8トン未満、1トンごとに） （自家・乗用）4,100円（自重0.5トンごとに4,100円） （自家・貨物）3,300円（総重量8トン未満、1トンごとに）	2.48倍
	自動車税 軽自動車税	（例）（営業・乗用）6,900円 （営業・貨物）3,800円 （自家・乗用）10,800円 （自家・貨物）5,000円	（例）（営業・乗用）7,500円（1,000cc以下） （営業・貨物）6,500円（1トン以下） （自家・乗用）29,500円（1,000cc以下） （自家・貨物）8,000円（1トン以下）	2.73倍
	自動車取得税	2%	（自家）3% （営業）2%（当分の間）	1.5倍
	消費税 地方消費税	6.3% 1.7%	6.3% 1.7%	
	耐用年数	（営業）3年 （自家）4年	（営業）3年（自家・貨物） （自家）6年	4年－ダンプ式 5年－その他
交通政策等	車庫証明	東京23区、県庁所在地、人口おおよそ10万人以上の市では保管場所の届出が必要	必要	
	高速道路最高速度	100km/時	100km/時	
	積載物高さ制限	2.5m	3.8m	1.52倍
	高速道路料金	普通車 × 0.8（一部を除く）	普通車	1.25倍
	登録制度等	検査	登録・検査	
	継続検査手数料	1,400円	1,700円	1.21倍
	リサイクル料金 （注2）	7,060円	8,220円	1.16倍
自賠償保険 自家用のもの	34,820円 ※本土36ヶ月適用保険料	35,950円 ※本土36ヶ月適用保険料	1.03倍	

注1 〃は、軽自動車（自家用・乗用）と小型自動車（自家用・乗用）の比較部分。

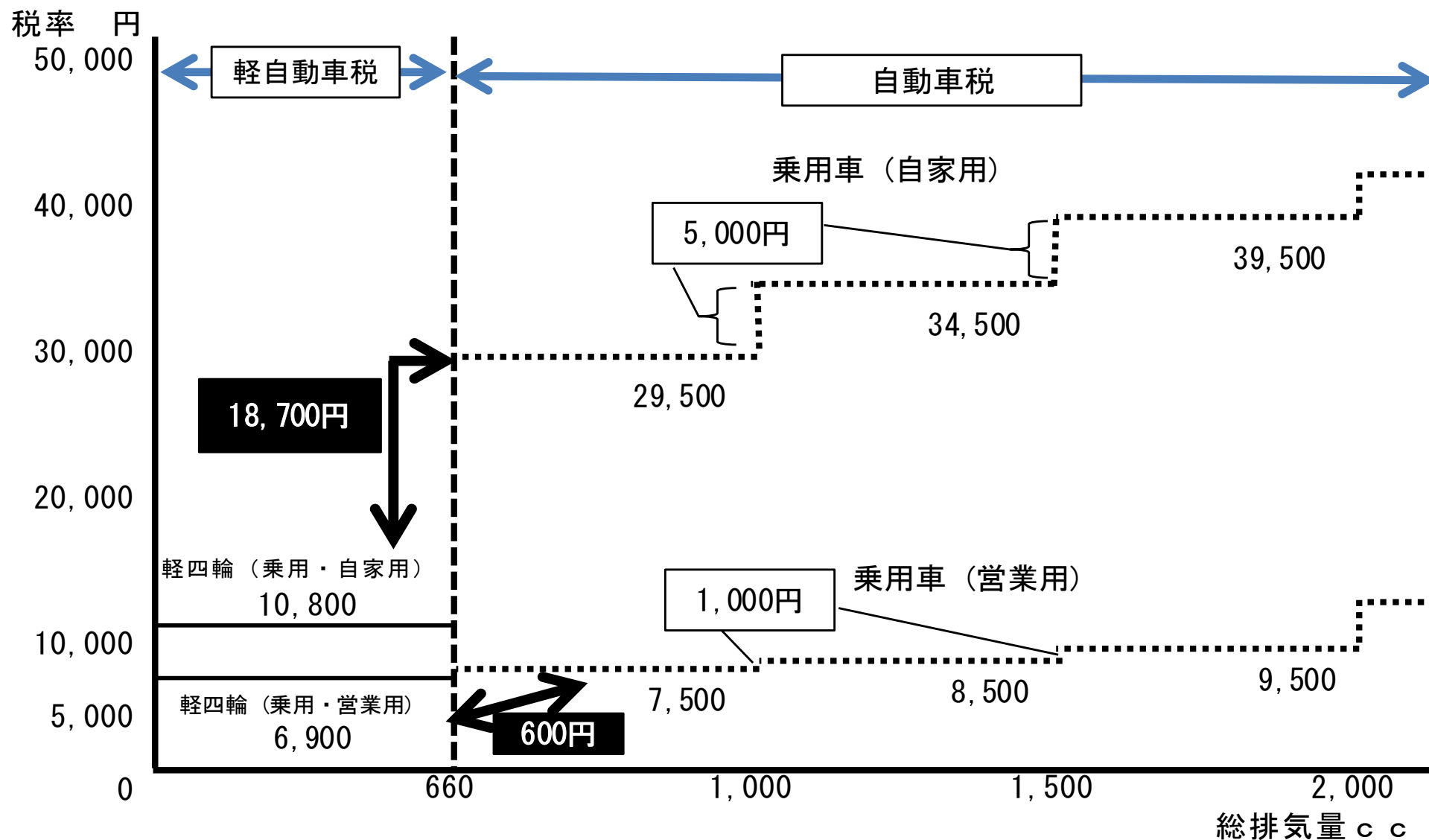
2 リサイクル料金は一般的な装備の軽自動車及び小型自動車のうち料金が定額のもの抽出。

3 総務省「自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書」（平成25年11月6日）参考図表29より作成。

※軽自動車：自動車の大きさが全長3.4m以下、全幅1.48m以下、全高2.0m以下で、総排気量が660cc以内。

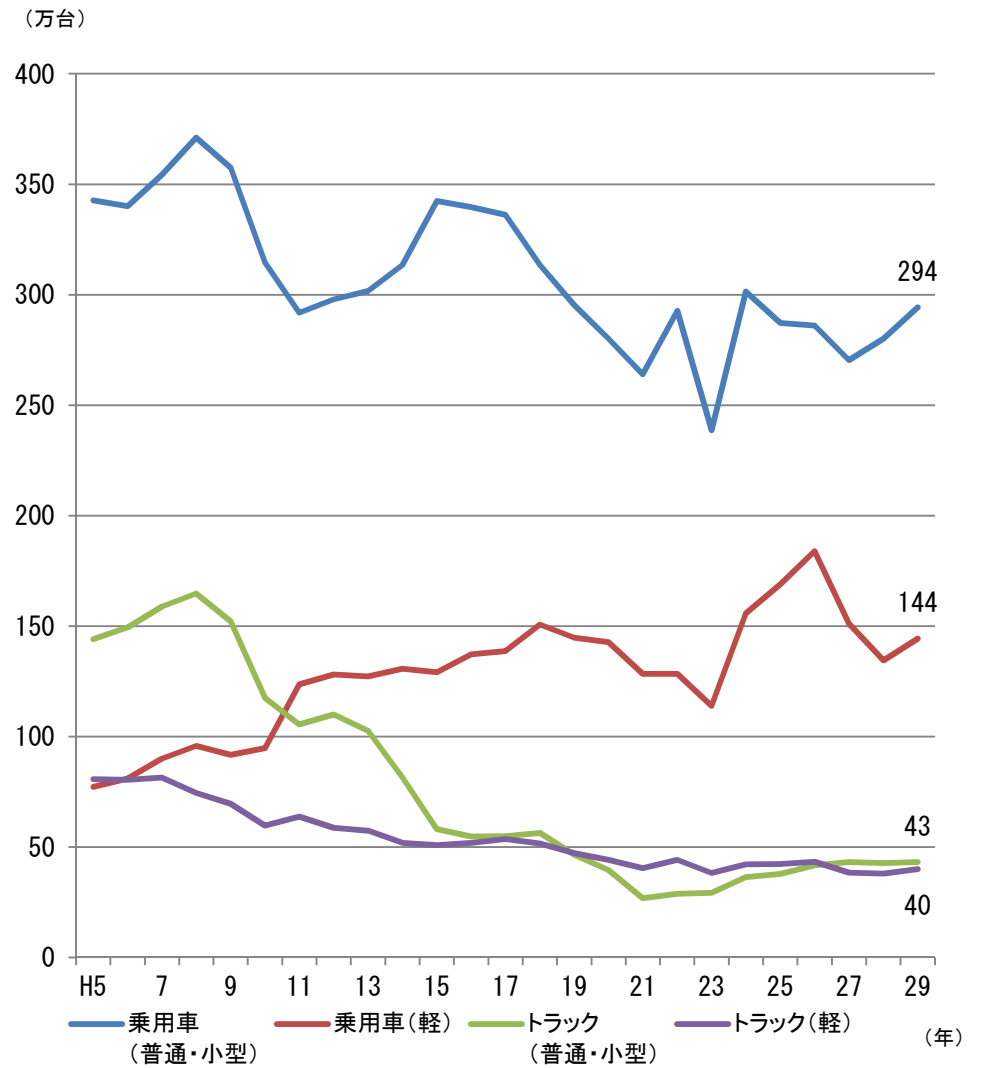
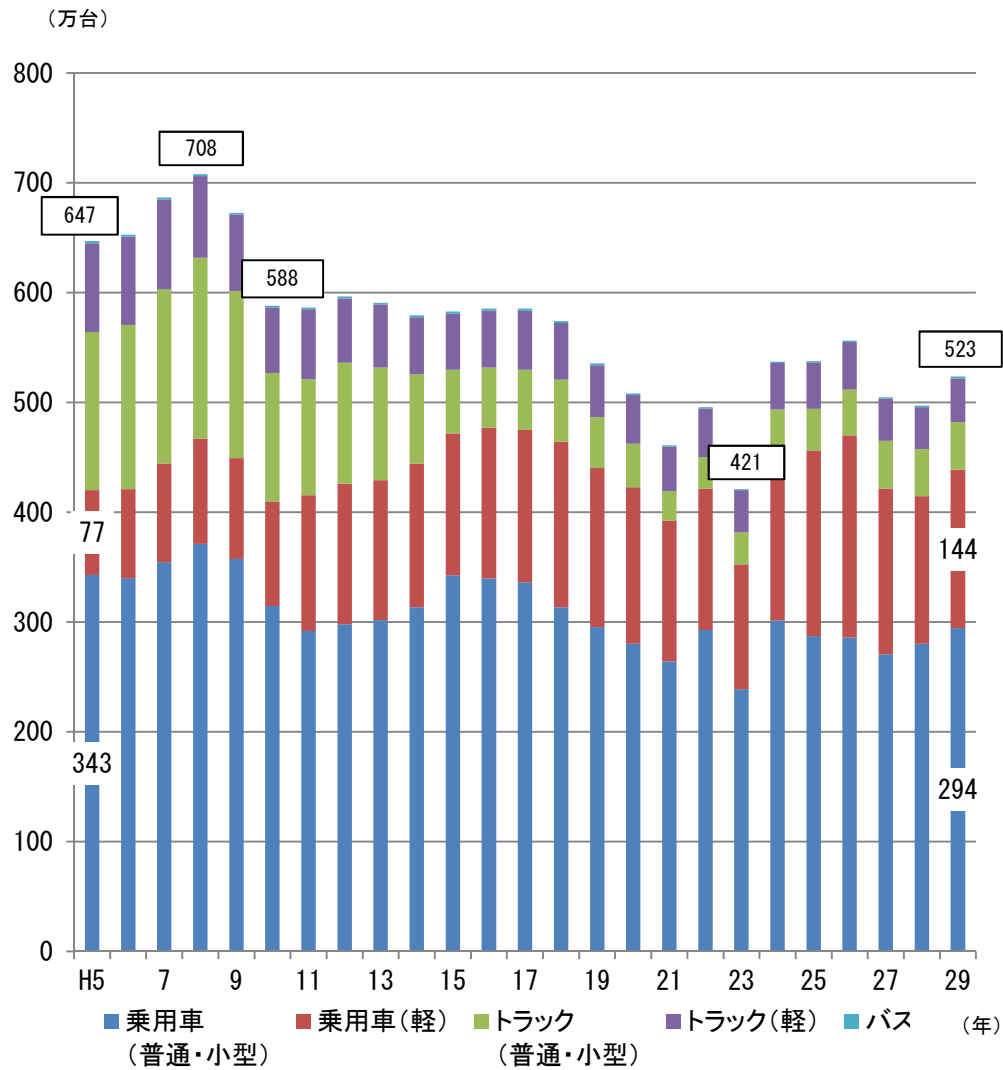
小型自動車：自動車の大きさが全長4.7m以下、全幅1.7m以下、全高2.0m以下で、ガソリン車の場合は総排気量が2000cc以内。

軽自動車と小型自動車の税負担水準



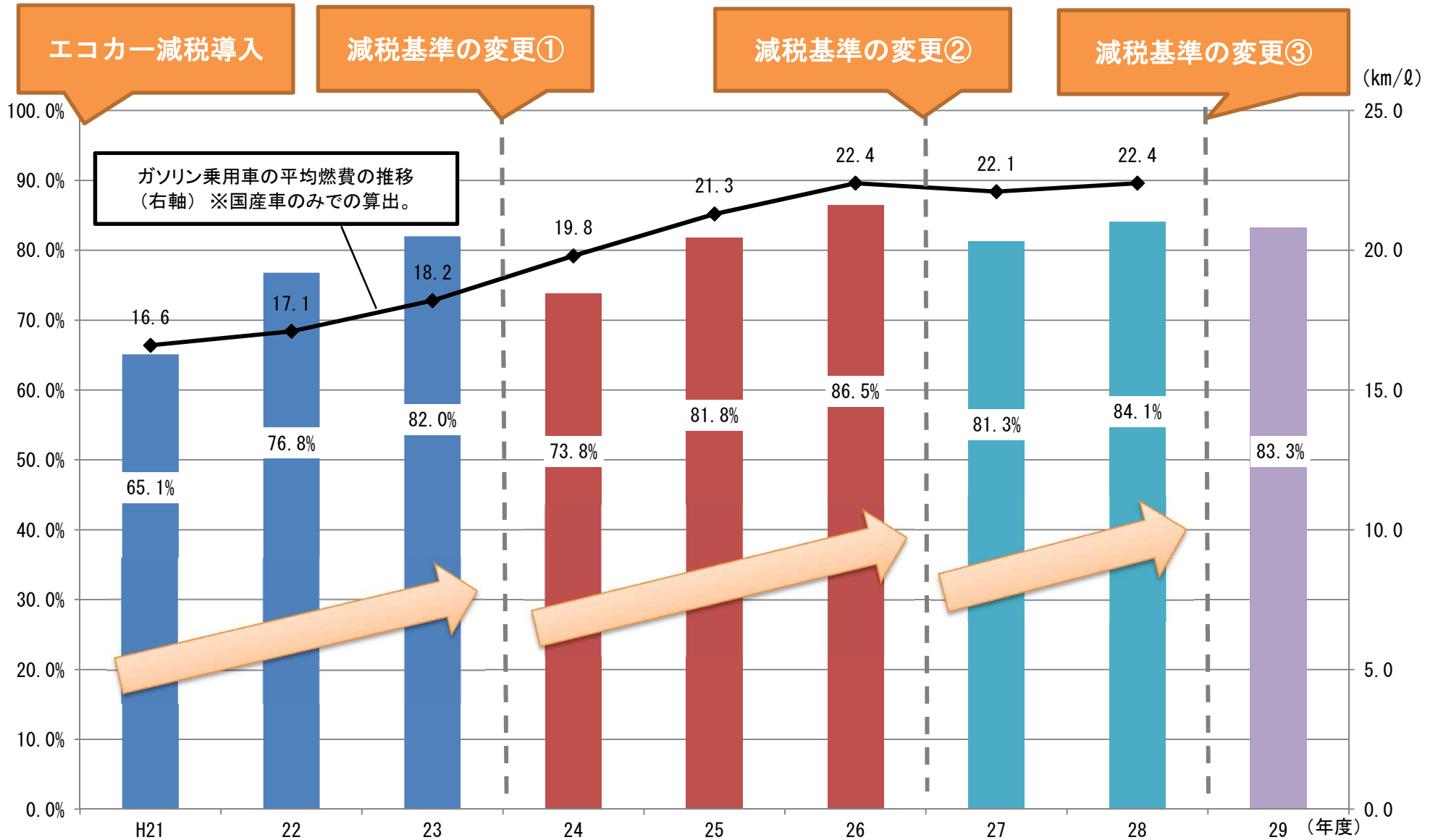
注 総務省「自動車関係税制に関する研究会報告書（平成22年9月10日）」資料28を一部修正し作成。

新車販売台数の推移



注1 一般社団法人日本自動車工業会ホームページ及び一般財団法人自動車検査登録情報協会ホームページより作成。
 注2 単位未満を四捨五入しているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

エコカー減税対象台数の割合及び平均燃費の推移



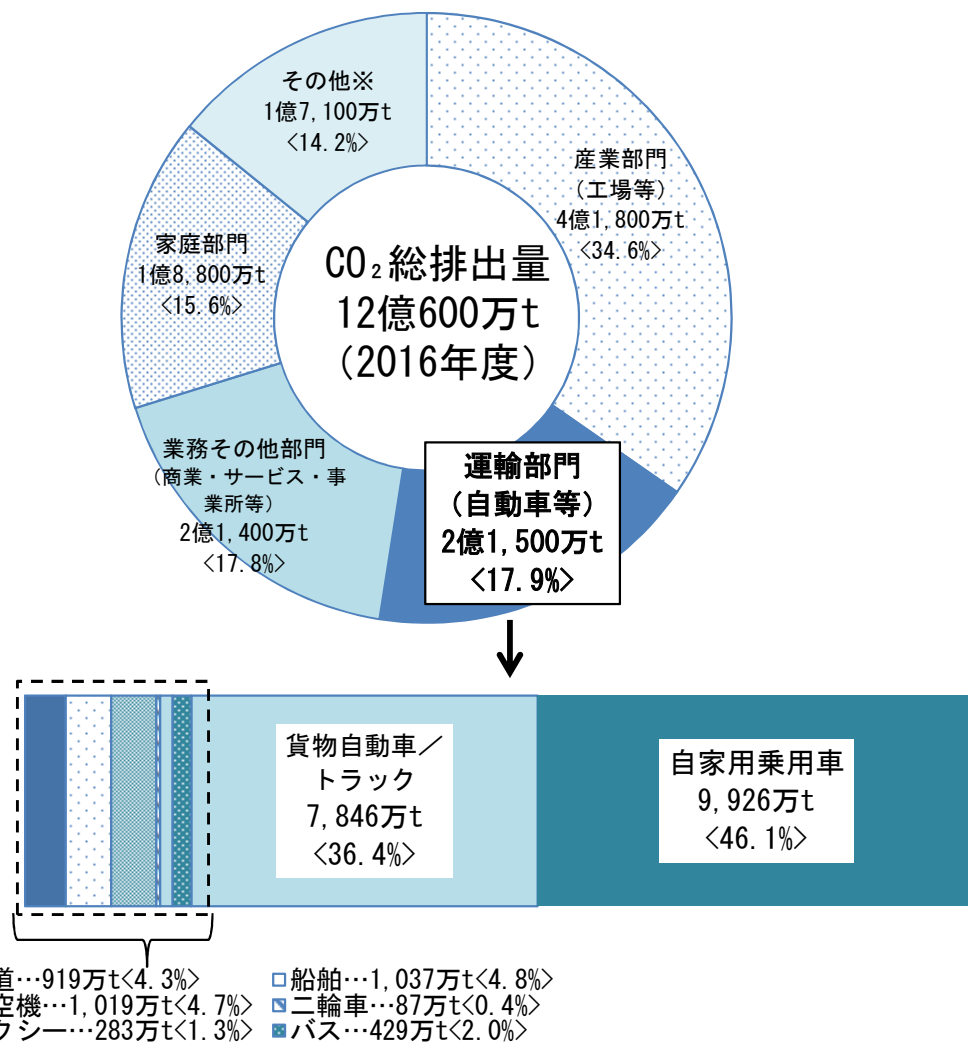
注1 国土交通省資料、一般社団法人日本自動車工業会ホームページより作成。

2 対象台数(販売)は、メーカーの型式指定・類別区分番号等による登録・届出に基づくもの。割合は新車販売台数に占める数値を示している。

3 数値は速報ベース。

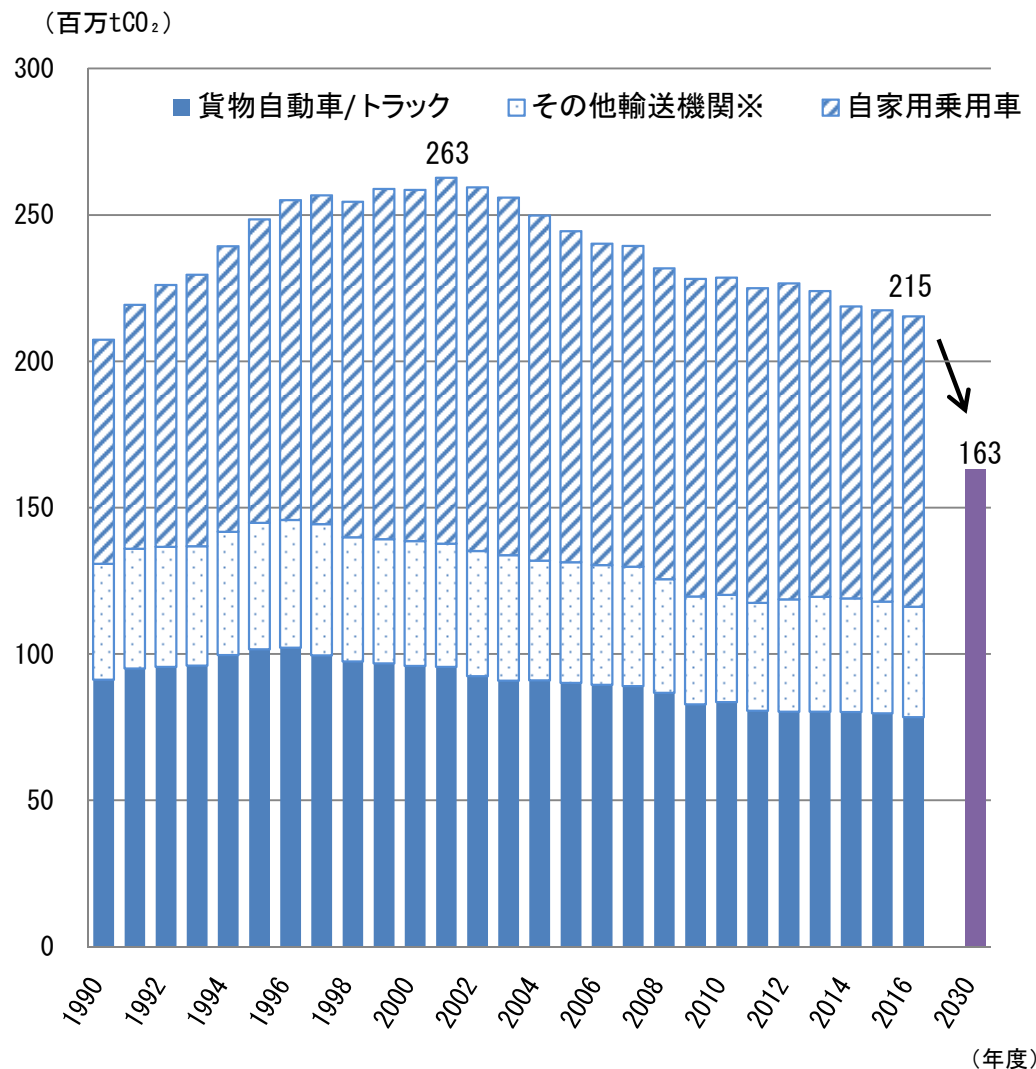
運輸部門におけるCO₂排出量及び推移

○日本の各部門におけるCO₂排出量



- ・ 自動車全体で運輸部門の86.2% (日本全体の15.4%)
- ・ 旅客自動車は運輸部門の49.8% (日本全体の8.9%)
- ・ 貨物自動車は運輸部門の36.4% (日本全体の6.5%)

○運輸部門におけるCO₂排出量の推移



※ その他輸送機関：二輪車、バス、タクシー、鉄道、船舶、航空機

※ エネルギー転換部門（発電所等）、非エネルギー起源（工業プロセス及び製品の使用、廃棄物の焼却等）による排出量。
 注1 国土交通省資料、温室効果ガスインベントリ「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2016年度）確報値」より作成。
 2 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 3 二輪車は、2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立した項目として「運輸部門」に算定。
 4 2030年度の排出量は「地球温暖化対策計画」（平成28年5月13日閣議決定）における目標値を記載。
 5 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

欧州の車体課税におけるCO₂排出基準導入の動き

取得に係る課税			保有に係る課税		
1998年 欧州自動車工業会が欧州委員会と協議し自主規制によるCO ₂ 排出削減目標を設定。					
1998年	フランス	自動車登録税の課税標準（課税馬力）の算出に、CO ₂ 排出量を追加。	2001年	イギリス	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
2007年	ノルウェー	自動車登録税の税率にCO ₂ 排出量基準を追加。	2002年	イギリス	社有車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
2008年	ポルトガル	自動車税の税率を排気量とCO ₂ 排出量基準を併用した課税に変更。	2003年	フィンランド	車両税を導入。税率をCO ₂ 排出量、重量を基準に設定。
	フランス	ボーナス・ペナルティ制度を導入。自動車取得時に、CO ₂ 排出量の大きい車に課金（ペナルティ）、排出量の少ない車に補助金を支給（ボーナス）。	2005年	ベルギー	連帯貢献金制度（社用車のみ）を導入。料金をCO ₂ 排出量に応じ設定。
	アイルランド	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	2006年	フランス	社用自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
	スペイン	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。		スウェーデン	自動車税を導入。税率を種類、駆動方式、CO ₂ 排出量、重量を基準に設定。
	フィンランド	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	2007年	ルクセンブルク	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
2009年 EUにおいて「CO ₂ 排出規則」が成立（2015年までに企業別平均CO ₂ 排出量を130gCO ₂ /km以下とする目標を設定）。					
2010年	ラトビア	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	2009年	ドイツ	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準と排気量基準を併用した課税に変更。
2012年	オランダ	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。		フランス	汚染車税を導入。税率をCO ₂ 排出量を基準に設定。
			2011年	フィンランド	自動車税の税率をCO ₂ 排出量を基準に設定。
2013年 EUにおいて「CO ₂ 排出規則」を改訂（2021年までに企業別平均CO ₂ 排出量を95gCO ₂ /km以下とする目標を設定）。					

注 環境省ホームページ「諸外国における車体課税のグリーン化の動向」より作成。

諸外国の車体課税改革の取組

(2018年1月時点)

課税段階	ドイツ		フランス		英国	
	保有	取得	取得	取得	保有	保有
税目／制度名	自動車税	自動車登録税	Bonus - Malus制度	Conversion Bonus	汚染車税	自動車税
制度概要	<p>2009年7月～</p> <ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量及び排気量を課税標準として課税。 <p>※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。</p>	<p>1998年～</p> <ul style="list-style-type: none"> 課税標準の課税馬力の算出にCO₂排出量を追加。 	<p>2008年～</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車取得後初めての登録時に、CO₂排気量の大きい車に課税（malus）、排気量の少ない車に補助金（bonus）を支給。 	<p>2018年～</p> <ul style="list-style-type: none"> 一定年数経過したガソリン車・ディーゼル車を廃棄し、かつ電気自動車・燃料電池自動車又は一定量以下のCO₂排出量の車を取得した場合に補助金（bonus）を支給。 	<p>2009年～</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用車に対し、CO₂排出量を課税標準として課税。 <p>※CO₂排出量データのないものは、馬力により課税。</p>	<p>2001年～</p> <ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量を課税標準として課税。 2017年4月から、2年目以降はCO₂にかかわらず車種別に定額課税。 <p>※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。</p>
税率	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排気量基準 →95gCO₂/km超の車に対し、超過1g当たり2ユーロ課税。 排気量基準(100cc当たり) →ガソリン車2ユーロ、ディーゼル車9.5ユーロ 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂と馬力で計算される課税馬力に応じて設定。 課税馬力当たりの税率は地域によって異なる。 ※パリ市の場合、1課税馬力当たり46.15ユーロ 	<ul style="list-style-type: none"> 20gCO₂/km以下の車に対して、6,000ユーロを補助。（購入額の27%以内） 120gCO₂/km以上の車の取得に対して、50～10,500ユーロを課税。 	<ul style="list-style-type: none"> 1997年以前登録のガソリン車又は2001年以前登録のディーゼル車（商用2006年）を廃棄し、かつ <ol style="list-style-type: none"> ①新車電気自動車・燃料電池自動車取得時に2,500ユーロ支給。 ②中古電気自動車・燃料電池自動車又は新車・中古の130gCO₂/km未満のガソリン車・ディーゼル車取得時に1,000ユーロ（商用2,000ユーロ）を支給。 	<ul style="list-style-type: none"> 191gCO₂/km以下の車に対し、毎年一律160ユーロ課税。 	<ul style="list-style-type: none"> 初年度（FYR）はCO₂排出量基準。 ガソリン車・ディーゼル車： 1gCO₂/km超に10～2,000ポンド課税 その他： 51gCO₂/km超に15～1,990ポンド課税 2年目（SR）以降は一定額を課税。 ガソリン車、ディーゼル車： 140ポンド課税 その他：130ポンド課税 <p>※販売価格が40,000ポンド以上の場合、2年目から5年間に限り310ポンドを追加課税。</p>
次世代車（電気自動車等）の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車・燃料電池自動車は免税。 2011年5月17日以前新車登録車：5年間免税 2011年5月18日～2020年12月31日新車登録車：10年間免税。 <p>※免税期間終了後は車両重量200kg当たり11.25～12.78ユーロ（重量に応じて異なる）をさらに50%軽減した税率で課税。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車、燃料電池自動車は50%又は100%減免（課税対象地により減税率は異なる。） 	特になし	特になし	特になし	<ul style="list-style-type: none"> ゼロエミッション車（電気自動車・燃料電池自動車）は免税。 <p>※販売価格が40,000ポンド以上の場合、2年目から5年間、追加課税分の支払いが求められる。</p>

注 環境省ホームページ「諸外国における車体課税のグリーン化の動向」より作成。

諸外国の車体課税改革に見られる特徴的な制度

(2018年1月時点)

○「First - Year - Rate」制度（イギリス）

- ・ 1年目の自動車税の重軽課制度。
- ・ 2010年4月、環境性能の優れた自動車への買替え促進を図る目的で導入。
→エコカーへの買い替えは、イニシャルコストの多寡が重要なポイントとの考え。
- ・ 新車新規登録初年度の自動車用と2年目以降の自動車用の2つの税率帯（前者をfirst year rateと称する）を導入。
→CO₂排出量の少ない自動車は初年度を軽課。一方、CO₂排出量の多い自動車は初年度を重課。
- ・ 初年度（FYR）は、CO₂排出量基準。
ガソリン車・ディーゼル車：1gCO₂/km超に10～2,000 GBP（ポンド）
その他（HV・バイオエタノール・LPG車）：51gCO₂/km超に15～1,990 GBP（ポンド）
2年目以降は一定額を課税。
ガソリン車・ディーゼル車：140 GBP（ポンド）

○「Bonus - Malus」制度（フランス）

- ・ 2008年1月、CO₂排出性能の優れた自動車への買い替えを促進することを目的に導入。
- ・ 自動車取得後初めての登録時に、CO₂排出量の多い自動車に自動車登録割増税（malus）を賦課、CO₂排出量の少ない自動車は、補助金（bonus）を支給。
- ・ 自動車登録税からは独立した制度であり、登録税額の重軽課を行う制度ではない。
- ・ CO₂排出性能の向上に対応するため、補助金支給要件の基準を段階的に引き上げ。
- ・ 20gCO₂/km以下の車に対して、6,000ユーロを補助（車両購入額の27%以内）、120gCO₂/km以上の車の取得に対して、50～10,500ユーロを課税。

○「Bonus - Malus」制度（デンマーク）

- ・ 2007年、よりCO₂排出量の少ない自動車の普及促進を図る観点から導入。
- ・ 燃費性能の優れた自動車に係る自動車登録税を軽課し、燃費性能の劣る自動車に係る自動車登録税を重課する仕組み。

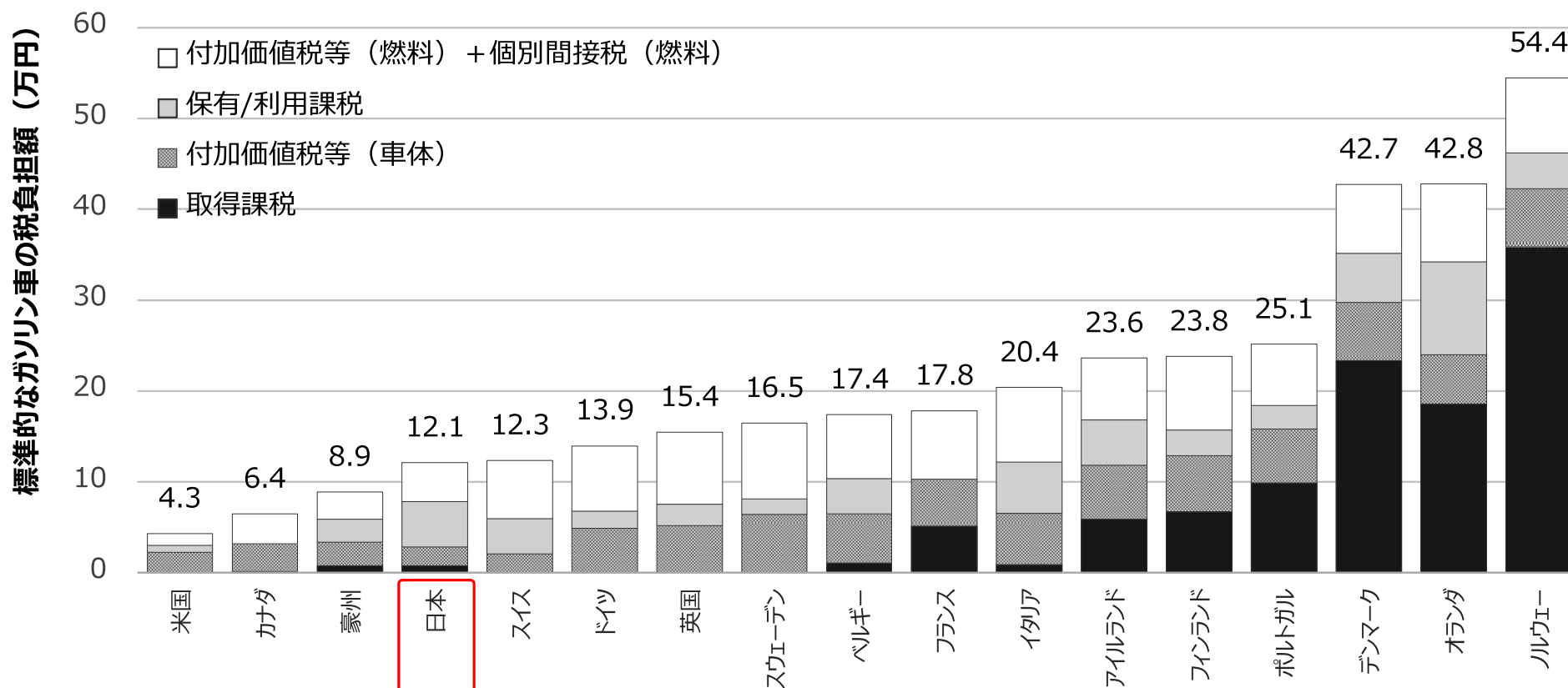
注 総務省「自動車関係税制に関する研究会（平成22年5月28日）」資料、環境省ホームページ「諸外国における車体課税のグリーン化の動向」、及び「グローバル化社会にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会報告書」（一般財団法人自治総合センター）より作成。

乗用車の取得・保有・走行に係る年間税負担額の国際比較

○ 日本及び海外16カ国における標準的な燃費性能のガソリン車(日本の2015年度燃費基準相当)の年間税負担額を比較したところ、日本の税負担額は北米と豪州を上回るが、欧州より小さい。

標準的な自動車1台当たりの取得・保有・走行に係る税負担額

(2018年1月時点)

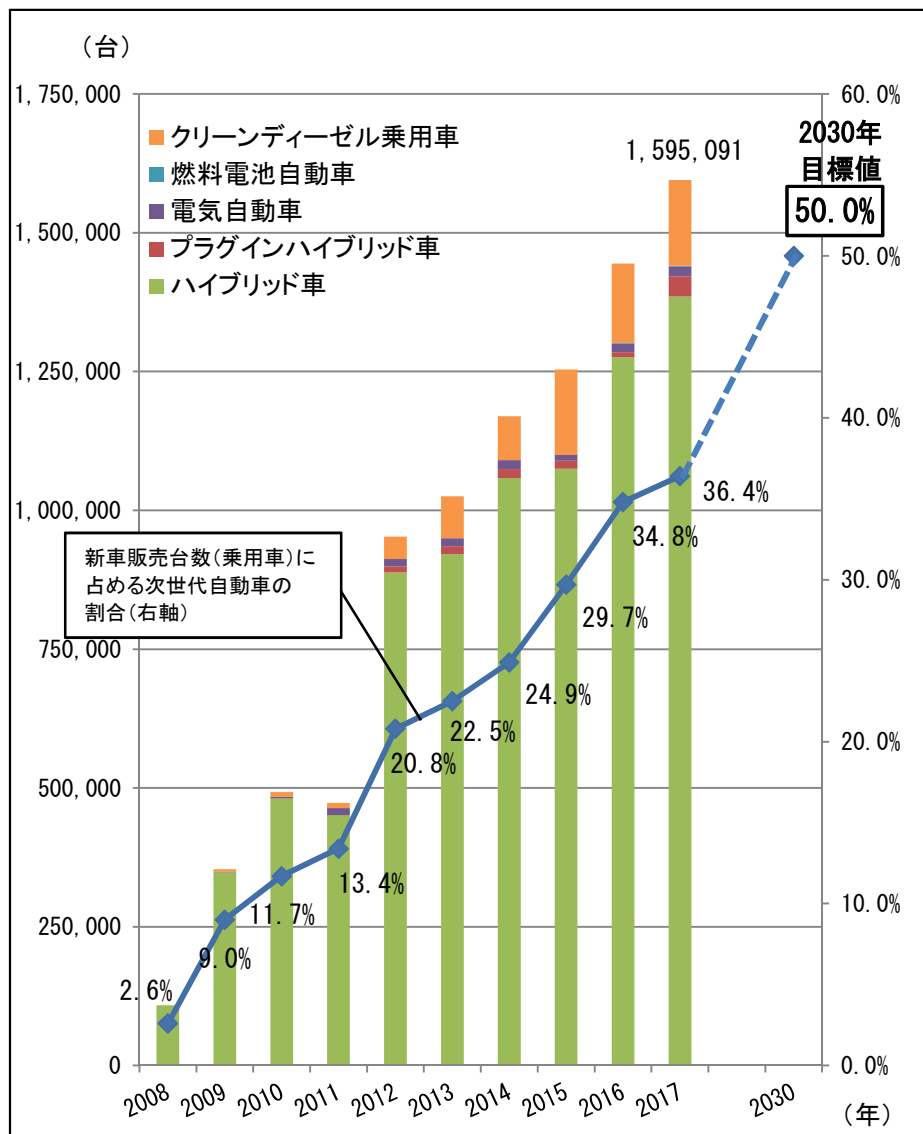


- ※1 各国税率は2018年1月時点。車体価格180万円(税抜)、排気量1,800cc、車両重量1.5t、燃費15.3km/L(JC08モード)、馬力104kW、排出係数2.32kgCO₂/L、年間走行距離10,000km、欧州排ガス規制Euro 6水準と仮定し計算。但し、取得時に課税される税は、平均保有期間(7年)を勘案し、取得時の税額の7分の1を計上。
- ※2 ガソリン価格(税抜)は、日本55.2円/L、ベルギー0.49EUR/L、デンマーク3.75DKK/L、フィンランド0.42EUR/L、フランス0.44EUR/L、ドイツ0.44EUR/L、アイルランド0.44EUR/L、イタリア0.46EUR/L、オランダ0.44EUR/L、ポルトガル0.45EUR/L、スウェーデン4.39SEK/L、スイス0.55CHF/L、英国0.33GBP/L、カナダ0.75CAD/L、米国0.49USD/L、豪州0.81AUD/L、ノルウェー4.88NOK/L (IEA, Energy Prices and Taxes, Volume 2016 Issue 3の2015年第4四半期、2016年第1四半期の各国平均値)。
- ※3 為替レートは、114円/USD、127円/EUR、88円/CAD、86円/AUD、159円/GBP、117円/CHF、17円/DKK、13円/SEK、14円/NOK(みずほ銀行外国為替相場2015年1月から2017年12月の月中平均値)。
- ※4 ベルギーはフラマン地域、スイスはジュネーブ州、米国はニューヨーク州マンハッタンを想定。また、フランスの取得税はパリ市、イタリアの車体課税はローマ市、オランダの保有税は北ホラント州、豪州の保有税はニューサウスウェールズ州の税率を適用。

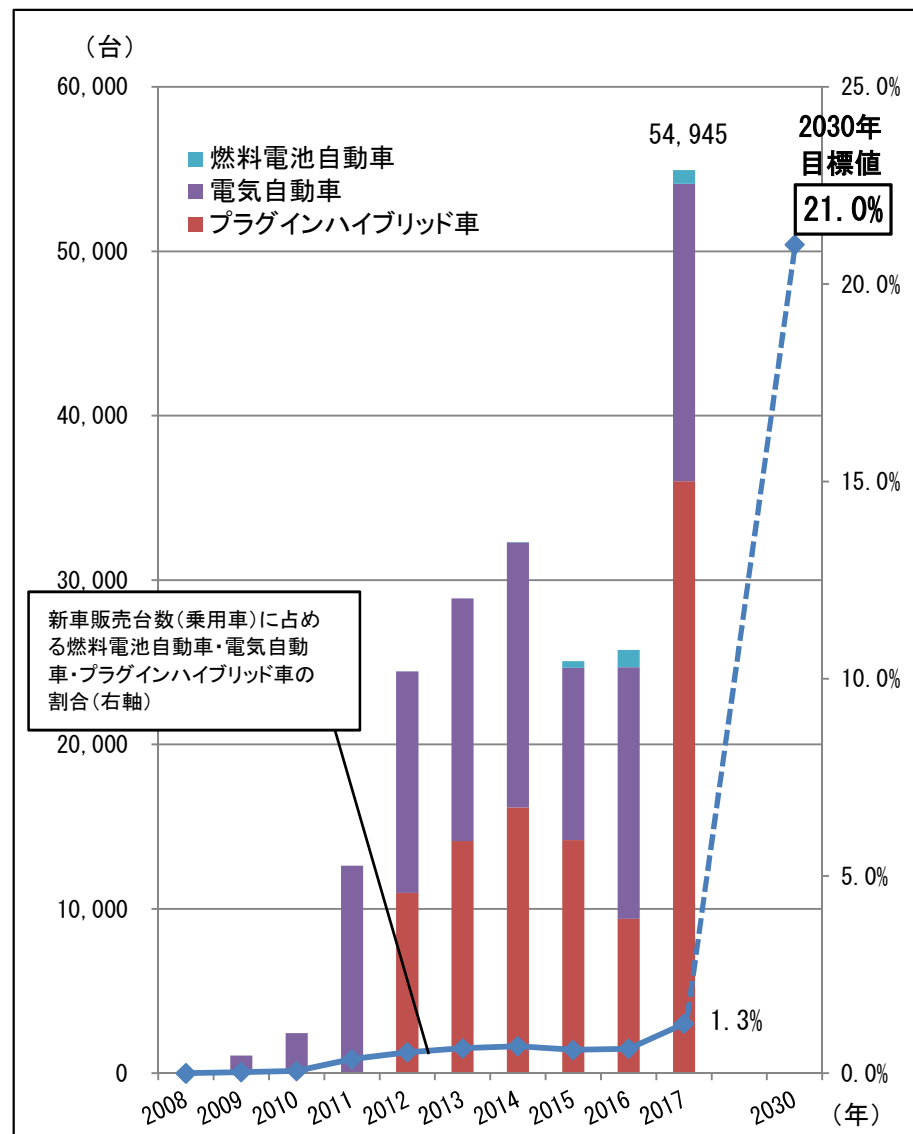
注 環境省「諸外国における車体課税のグリーン化の動向」より抜粋。

次世代自動車の日本市場における販売台数及びシェアの推移

○次世代自動車

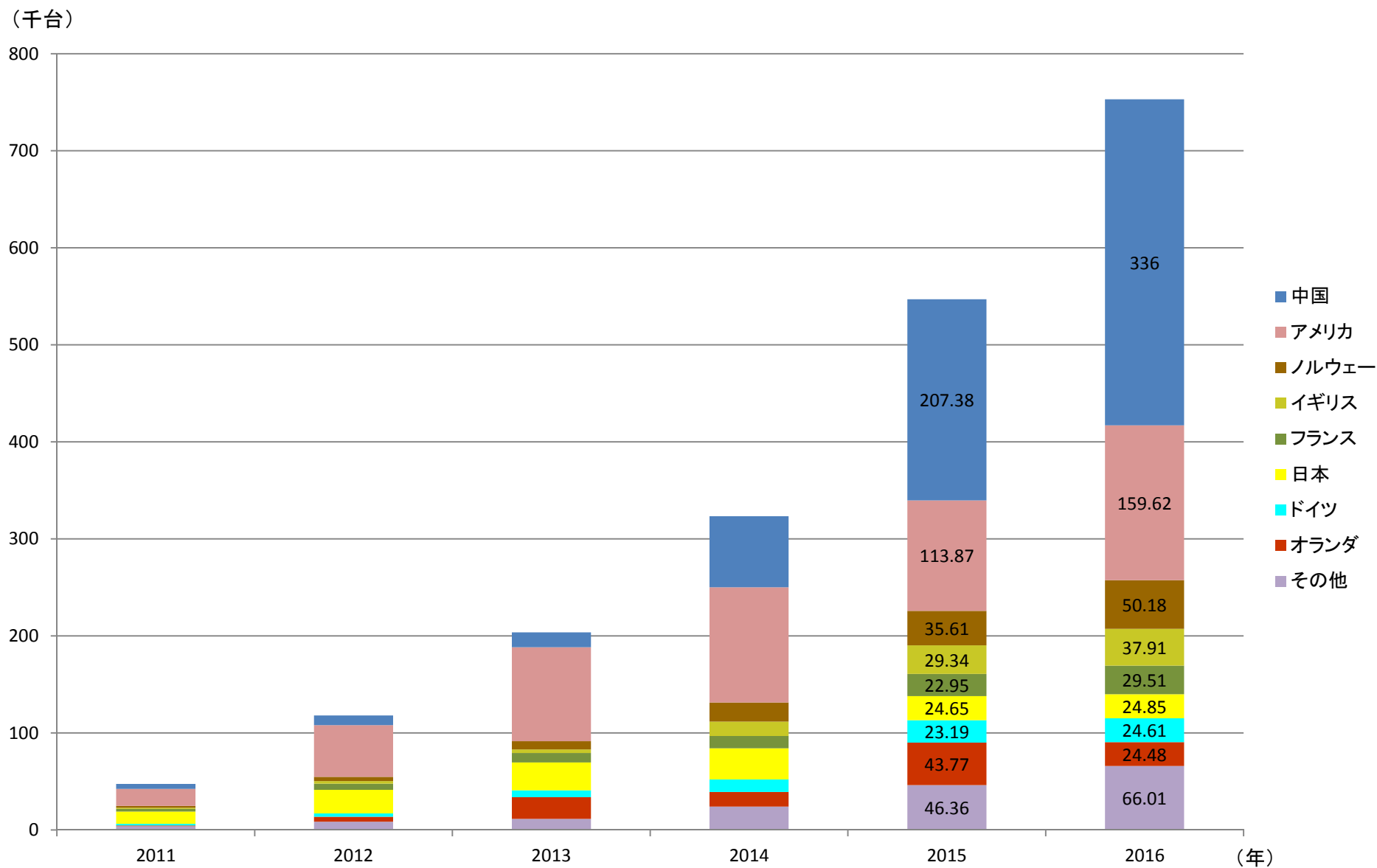


○うち燃料電池自動車・電気自動車・プラグインハイブリッド車



注1 一般社団法人日本自動車工業会ホームページより作成。
 2 2030年の目標値は、経済産業省「次世代自動車戦略2010」(2010年4月)における目標の下限値を記載。
 燃料電池自動車のみ下限値が設定されていないため、ここでは1%と設定した。

電気自動車及びプラグインハイブリッド車の各国における普及台数の推移



注1 IEA, 「Global EV Outlook 2017」より作成。
 2 内訳は、BEV(電気自動車)とPHEV(プラグインハイブリッド車)である。
 3 普及台数の指標として各年度の新規登録車数を採用した。

内燃機関自動車の販売終了及び次世代自動車の普及に向けた目標・取組

- 欧州主要国や中国では、政府主導で、内燃機関のみで走行する自動車の販売終了に向けた動きが加速。
- 日本や東京都もそれぞれ次世代自動車の普及目標を掲げ、導入促進に向けた施策を展開。

国・地方自治体	目標・取組内容
フランス	・温室効果ガスと大気汚染物質の最大排出源の一つである自動車部門の対策として、 2040年までにガソリン・ディーゼル車の販売を終了 。（2017年7月「気候計画」）
イギリス	・新たな大気汚染対策の一環として、 2040年までにガソリン・ディーゼル車の販売を終了 。 ・経過措置として、汚染のひどい道路にディーゼル車の乗り入れを制限するスキームの推進を目的として、2億ポンドの拠出を発表。（2017年7月26日 英国政府発表）
ドイツ	・パリ協定における温室効果ガス削減目標を満たすため、 2030年までにガソリン・ディーゼル車の販売終了 を提案。（2016年10月 ドイツ連邦参議院議決）※法律ではないため法的拘束力はない。
中国	・旅客部門の省エネルギー化、自動車産業の持続可能な発展の促進等を目的に、 2019年から新エネルギー自動車クレジット制度（NEV規制）開始 。（2017年9月「乗用車企業平均燃費・新エネルギー車クレジット同時管理実施法」）
カリフォルニア州	・従前の ゼロエミッション車（ZEV）規制の内容を2018モデルイヤー（MY）より強化 し、州内において一定以上の車を販売する自動車メーカーに対して、ZEVを一定比率以上販売することを義務付ける。
日本	・ 2030年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割 とすることを目指す。（平成30年6月15日「未来投資戦略2018」） ・補助制度、融資制度、税制度において、より低公害な次世代自動車の普及のための支援措置を設けている。
東京都	・「東京都環境基本計画」（2016年3月）において、都内の温室効果ガス排出量を2030年までに2000年比で30%削減、運輸部門については60%程度の削減目標を掲げている。 ・ 2030年までにEV・FCVといったゼロエミッション・ビークルの新車販売割合を5割まで引き上げる ことを目指す。（2018年5月24日 東京都知事とパリ市長の共同声明） ・ゼロエミッション・ビークルの普及に向け、融資・補助金等の導入促進施策を行っている。

注 各国政府資料、「未来投資戦略2018」（平成30年6月15日閣議決定）、経済産業省ホームページ、環境省ホームページ、東京都環境局「東京都環境基本計画」（2016年3月）及び東京都環境局ホームページより作成。

海外自動車メーカーにおける電気自動車の販売目標

Volkswagen (ドイツ)	<ul style="list-style-type: none"> 2025年までに新たに80モデル(BEV: 50モデル+PHEV: 30モデル)を投入。 2025年にグループ年間販売台数の20%~25%をBEVにする。 2030年までに全グループごとに少なくとも1種類の電動車を導入。 <p>(2017年9月「Roadmap E」)</p>
BMW (ドイツ)	<ul style="list-style-type: none"> 2025年までに電動車を25モデル(うち12モデルはBEV)を投入。 <p>(2018年1月「BMW Group investor presentation」)</p>
Daimler (ドイツ)	<ul style="list-style-type: none"> 2022年までにMercedes-Benzブランドで少なくとも10モデル投入。 <p>(Daimler社 ホームページ)</p>
General Motors (米国)	<ul style="list-style-type: none"> 2023年までに少なくとも20モデルのEVを投入。 <p>(「2017 Sustainability Report」)</p>
Tesla (米国)	<ul style="list-style-type: none"> 2018年までにBEVの年間生産台数50万台達成。 <p>(2016年5月「Tesla First Quarter 2016 Update」)</p>
吉利汽車 (中国)	<ul style="list-style-type: none"> 2020年までに新車販売台数の90%を新エネルギー車(BEV・PHEV・FCV)に。 <p>(吉利汽車 ホームページ)</p>
長安汽車 (中国)	<ul style="list-style-type: none"> 2025年までに30種以上の新エネルギー車(BEV・PHEV・FCV)を投入。 <p>(長安汽車 ホームページ)</p>
Volvo (スウェーデン)	<ul style="list-style-type: none"> 2019年以降の生産車を全て電気自動車に。 <p>(Volvo社 ホームページ)</p>
Renault (フランス)	<ul style="list-style-type: none"> 2022年までに、100%EVを12車種発売。 2022年までに、バッテリーコストを30%削減(2016年比) 2022年までに、EVの航続距離600kmを達成。(NEDCモード※) <p>※新欧州ドライビングサイクル(New European Driving Cycle: NEDC)は、欧州連合で適用されている、軽量自動車の燃費やCO2・汚染物質排出量の標準試験モード (2017年9月「ALLIANCE 2022」*日産自動車、三菱自動車との共同発表)</p>
現代自動車 (韓国)	<ul style="list-style-type: none"> 2020年までに環境対応車(eco-friendly model)を31モデル投入。 <p>(2017年8月プレスリリース)</p>

自動車業界のトレンドとその対応・取組等

○ コネクティッドカーや自動走行、シェアリングサービス、電動化といったいわゆるCASEの潮流により、自動車業界は大きく変化している。

キーワード	概要	国内の検討・取組等
Connectivity 車のツナガル化 IoT社会との連携深化	車に搭載したセンサから取得したデータをネットワークを介して分析し、様々なモノ・コト（人や他車、エネルギーシステム等）に活用する技術	<ul style="list-style-type: none"> ・ Connected Car社会の実現に向けた研究会（総務省；2016年12月～2017年8月） ・ 「後続車有人によるトラック隊列走行」実証実験（国土交通省・経済産業省；2018年1月）
Autonomous 自動運転社会の到来	車に搭載したセンサやカメラ、GPS等を駆使し、人間の運転操作を補助したり、操作が無くとも走行可能にする技術	<ul style="list-style-type: none"> ・ SIP自動走行システム（内閣府；2014年～2019年度） ・ 自動走行ビジネス検討会（国土交通省；2015年2月～） ・ 「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス」実証実験（国土交通省；2017年度）
Shared&Service 車の利用シフト サービスとしての車	個人で車を保有せず、必要なときだけ車を共同利用したり、他の車に相乗りする利用形態あるいはそれを実現するサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・ シェアリングエコノミー検討会議（首相官邸；2016年7月～） ・ 「相乗りタクシー」実証実験（国土交通省；2018年1月～3月）
Electric 車の動力源の電動化	電動モーターで駆動する自動車（電気自動車だけではなく、ハイブリッド車やプラグインハイブリッド車、燃料電池自動車等も含む）	<ul style="list-style-type: none"> ・ エコカー減税・グリーン化特例による次世代自動車に対する軽減措置（2009年度～） ・ クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金（2010年度～）

注 環境省「平成29年度 税制全体のグリーン化推進検討会第4回」（平成30年3月19日）資料、経済産業省「自動車新時代戦略会議（第1回）」（平成30年4月18日）資料及びその他各省資料より作成。