

令和 3 年度東京都税制調査会 第 1 回 小委員会

「自動車関連税制に関する資料」

令和 3 年 7 月 2 日

「自動車関連税」 目次

資料名	頁
車体課税の概要	1
車体課税のグリーン化措置	2
乗用車の取得・保有・走行に係る年間税負担額の国際比較	3
自動車関連税の税収推移	4
地方の自動車関連税の税収推移	5
社会資本の老朽化の現状と将来	6
現行税制において指摘されている課題	7
自動車の外部環境の変化とCASE	8
自動車の電動化目標（国・東京都）	9
次世代自動車の仕組みについて	10
次世代自動車の保有台数の将来見通し（乗用車）	11
運転自動化レベルの定義の概要	12
我が国のカーシェアリングに関する動向	13
EUにおける自動車関連施策（コロナ危機への対応）	14
諸外国における主な走行距離課税に関する動向	15
車両価格との相関係数表	16
欧州の車体課税におけるCO ₂ 排出基準導入の動き	17
諸外国における車体課税におけるCO ₂ 排出量基準について	18
EUにおけるCO ₂ 排出量の把握方法	19
日本におけるCO ₂ 排出量の把握方法	20

「自動車関連税」 目次

資料名	頁
自動車税・軽自動車税における営自格差の推移（主なもの）	21
軽自格差の推移	22
	23
	24
	25
	26
	27
	28
	29
	30
	31
	32
	33
	34
	35

車体課税の概要

税目	段階	概要	課税の考え方
自動車税・軽自動車税 環境性能割 (R1.10 導入) 【道府県税・市町村税】	取得	<ul style="list-style-type: none"> 取得価額に応じて課税 燃費基準達成度等に応じた段階税率 	道路損傷負担 環境損傷負担
自動車取得税 (R1.9 廃止) 【道府県税】	取得	<ul style="list-style-type: none"> 取得価額に応じて課税 H21年度に一般財源化 H21年度からエコカー減税導入 	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
自動車税種別割 (R1.10導入・旧自動車税) 【道府県税】	保有	<ul style="list-style-type: none"> 排気量(乗用車)・最大積載量(トラック)、最大定員(バス)等に応じて、毎年度課税 H13年度からグリーン化特例導入 	応能負担 応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
軽自動車税種別割 (R1.10導入・旧軽自動車税) 【市町村税】	保有	<ul style="list-style-type: none"> 車種ごと区分して税率が設定され、毎年度課税 H27年度からグリーン化特例導入 	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
自動車重量税 【国税】	保有	<ul style="list-style-type: none"> 重量に応じて課税、車検時徴収 H21年度に一般財源化 H21年度からエコカー減税導入 H22年度から燃費性能・経過年数に応じた複数税率の仕組みを導入 	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
揮発油税 【国税】 地方揮発油税 【国税】 軽油引取税 【道府県税】	走行	<ul style="list-style-type: none"> 数量に応じて課税 「当分の間」税率の適用 	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担

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

車体課税のグリーン化措置

自動車税及び軽自動車税の環境性能割の税率は、消費税率の引上げに伴う自動車取得時の負担感を緩和するため、2020年9月まで時限的に1%ずつ引下げる特例措置が講じられていたが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う緊急経済対策として、その期限は延長された（令和3年12月31日までに取得したものが対象となる）。

軽課措置

対象車	燃費性能		環境性能割		エコカー減税		グリーン化特例※2	
	2015年度 燃費基準	2020年度 燃費基準	自動車税	軽自動車税	自動車重量税		自動車税 種別割	軽自動車税 種別割
					(初回)	(2回目)		
<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車 燃料電池車 プラグインハイブリッド車 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) 	—	—	非課税	非課税	免税	免税	▲75%	▲75%
<ul style="list-style-type: none"> ハイブリッド車・ガソリン車※1 	+10%超過	+90%超過	1%	1%	▲50%		▲50%	▲50%
		+50%超過						
		+40%超過						
		+30%超過						
		+20%超過						
		+10%超過						
達成	1%	1%	▲25%	▲50%	▲25%			
未達成	2%	1%	軽減なし	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/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+32%)
・18年超	6,300円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+54%)

自動車税※3	
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※3	
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%)

※1 平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、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が対象となる。

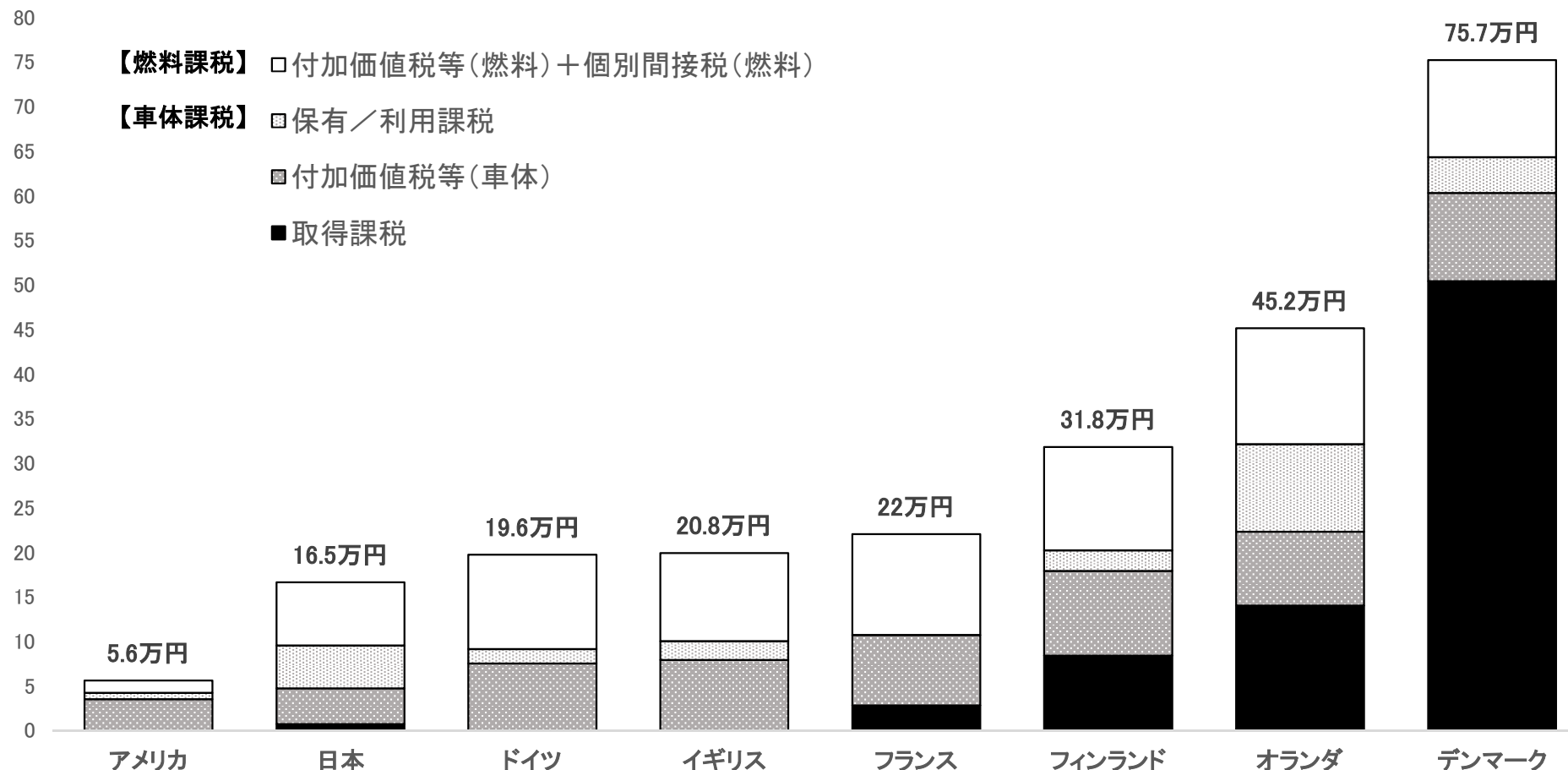
※2 該当車の翌年度の税率に適用。

注 環境省「令和2年度第1回税制全体のグリーン化推進検討会」（令和2年7月17日）資料より作成。

乗用車の取得・保有・走行に係る年間税負担額の国際比較

○ 車体課税と燃料課税を合わせた税負担額で見れば、日本の水準は、国際的にみても低い。

(単位:万円)



注1 財務省ホームページより作成。

2 税率は令和元年12月現在。車両重量1.5t、燃費16.4km/ℓ、総排気量1,997cc、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格(税抜本体価格)2,769,000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、平均保有期間(7年)を勘案し、取得時の税額の7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)は日本148.8円/ℓ(2019年12月23日時点資源エネルギー庁調べ)、アメリカ0.675ドル/ℓ、ドイツ1.389ユーロ/ℓ、フランス1.523ユーロ/ℓ、イギリス1.249ポンド/ℓ(2019年12月時点IEA調べ)、フィンランド1.518ユーロ/ℓ、オランダ1.663ユーロ/ℓ、デンマーク1.620ユーロ/ℓ(European Commission Directorate General Energy and Transport、2019年12月第2週)。

3 為替レート: 1ドル=108円、1ユーロ=120円、1ポンド=137円、1デンマーク・クローネ=16円(基準外国為替相場及び裁定外国為替相場(令和元年12月中適用)、日本銀行)。なお、端数は四捨五入している。

4 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、オランダの年間走行税は、北ホランド州の税率による。

5 日本については環境性能割を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有または利用課税として、それぞれ整理している。上記のほか、保有または利用課税として、アメリカにおいては一般道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)、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)や車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)がある。

6 日本の個別間接税(燃料)については石油石炭税を含む。ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04円/ℓだが、地球温暖化対策のための課税の特例により、令和元年12月現在は、2.8円/ℓが適用。

7 端数を四捨五入しているため、各項目の合計が総計に一致しない場合がある。

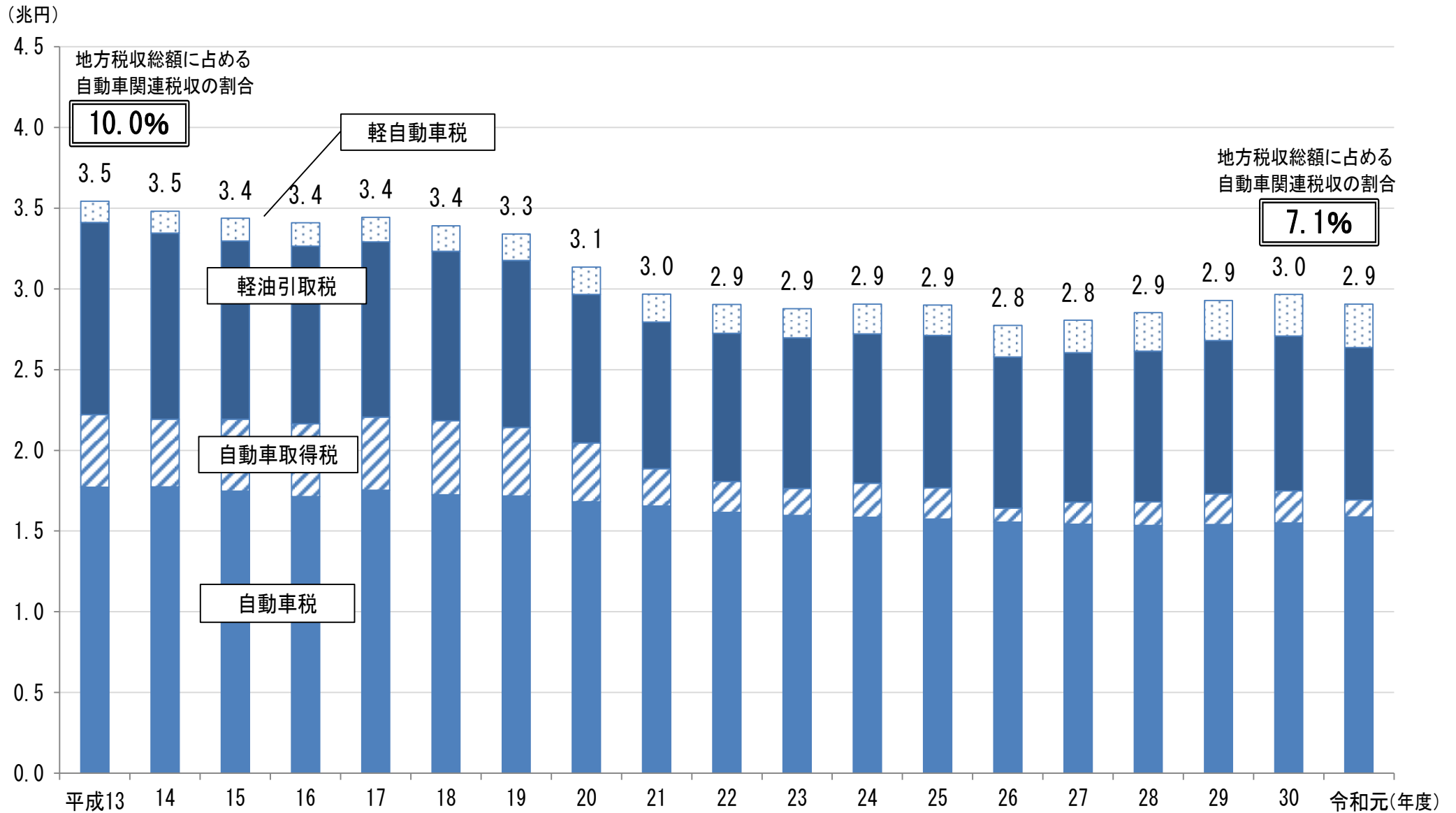
自動車関連税の税収推移

(単位：億円)

年度	自動車 取得税 (~R1.9)	自動車税			軽自動車税			軽油 引取税	自動車重量税		揮発油税		地方税 合計 (c)	地方税 合計 (譲与税含む) (a)+(b)+(c)	自動車 関連税 合計
		自動車税 (~R1.9)	環境性能割 (R1.10~)	種別割 (R1.10~)	軽自動車税 (~R1.9)	環境性能割 (R1.10~)	種別割 (R1.10~)		国分	地方分 (a)	国分	地方分 (b)			
H13	4,496	17,714	—	—	1,302	—	—	11,905	8,356	2,845	28,136	3,010	35,416	41,271	77,763
H14	4,191	17,737	—	—	1,352	—	—	11,525	8,480	2,827	28,365	3,035	34,805	40,667	77,511
H15	4,473	17,463	—	—	1,405	—	—	11,025	7,671	3,835	28,854	3,087	34,366	41,288	77,813
H16	4,509	17,131	—	—	1,459	—	—	10,999	7,488	3,744	28,982	3,101	34,098	40,943	77,413
H17	4,528	17,528	—	—	1,515	—	—	10,859	7,574	3,787	29,084	3,112	34,430	41,329	77,987
H18	4,570	17,255	—	—	1,573	—	—	10,507	7,350	3,675	28,567	3,057	33,905	40,636	76,553
H19	4,247	17,174	—	—	1,636	—	—	10,339	7,399	3,699	28,204	3,018	33,396	40,112	75,716
H20	3,663	16,808	—	—	1,687	—	—	9,188	7,170	3,585	25,719	2,856	31,346	37,787	70,676
H21	2,310	16,544	—	—	1,739	—	—	9,083	6,351	3,176	27,152	2,905	29,676	35,757	69,260
H22	1,916	16,155	—	—	1,776	—	—	9,180	4,465	3,065	27,501	2,942	29,027	35,034	67,000
H23	1,678	15,972	—	—	1,804	—	—	9,318	4,478	3,073	26,484	2,834	28,772	34,679	65,641
H24	2,104	15,860	—	—	1,843	—	—	9,249	3,969	2,724	26,219	2,805	29,056	34,585	64,773
H25	1,934	15,744	—	—	1,892	—	—	9,433	3,814	2,617	25,743	2,754	29,003	34,374	63,931
H26	863	15,562	—	—	1,951	—	—	9,356	3,728	2,558	24,864	2,660	27,732	32,950	61,542
H27	1,373	15,428	—	—	2,003	—	—	9,246	3,849	2,642	24,646	2,637	28,050	33,329	61,824
H28	1,461	15,349	—	—	2,384	—	—	9,332	3,915	2,687	24,342	2,605	28,526	33,818	62,075
H29	1,897	15,405	—	—	2,486	—	—	9,487	3,778	2,593	23,962	2,564	29,275	34,432	62,172
H30	1,982	15,504	—	—	2,581	—	—	9,584	3,944	2,707	23,478	2,512	29,651	34,870	62,292
R1	1,039	15,303	458	120	2,662	31	—	9,449	3,381	2,833	22,808	2,440	29,062	34,335	60,524

注1 総務省「地方財政白書」、「地方税に関する参考係数資料」、財務省「租税及び印紙収入決算額調」等より作成。税収は決算額。
 注2 揮発油税(地方分)の税収については、平成20年度分までは地方道路税収額を記載し、平成21年度以降は地方揮発油税額を記載している。
 注3 端数処理の関係上、合計と一致しない場合がある。

地方の自動車関連税の税収推移



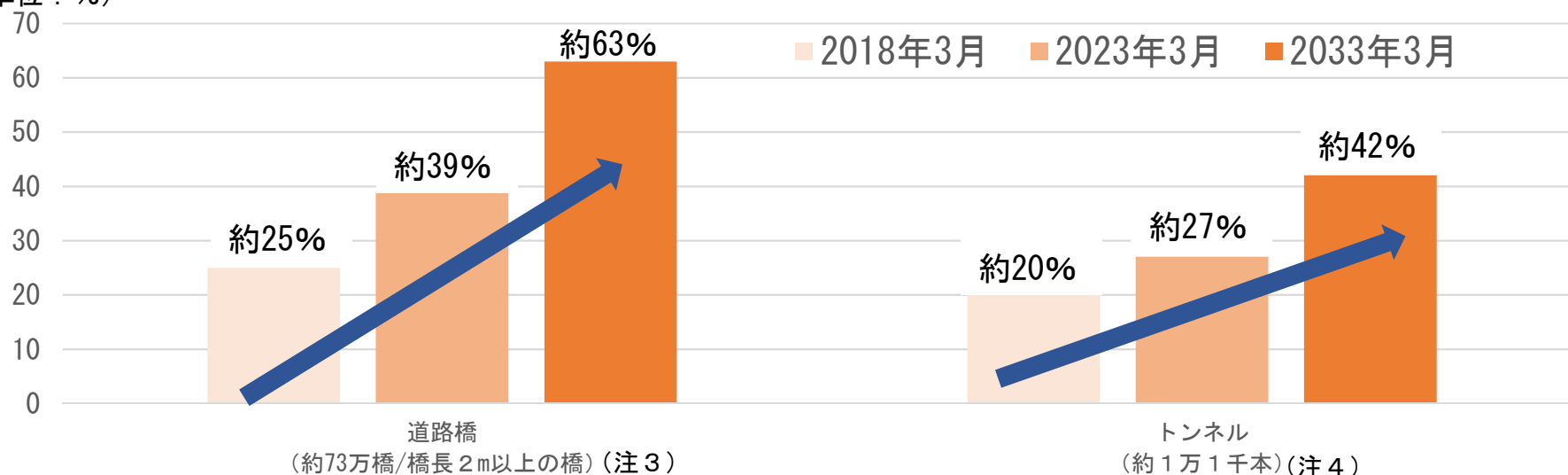
注1 総務省「地方税に関する参考係数資料」により作成。
 注2 平成25年度以降は、通常収支分と東日本大震災分を合算した額である。
 注3 令和元年度の自動車税の税額は、自動車税（令和元年9月末廃止）と自動車税環境性能割・種別割（令和元年10月1日～）を合算した額である。
 注4 令和元年度の軽自動車税の税額は、軽自動車税（令和元年9月末廃止）と軽自動車税環境性能割・種別割（令和元年10月1日～）を合算した額である。

社会資本の老朽化の現状と将来

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

◇ 建設後50年以上経過する社会資本の割合

(単位：%)



◇ 道路の維持管理・更新費の推計結果 (平成30年度) (注5)

(単位：兆円)

2018年度 (注6)	2023年度 (5年後)	2028年度 (10年後)	2038年度 (20年後)	2048年度 (30年後)	30年間合計 (2019~2048年度)
1.9	2.1~2.2	2.5~2.6	2.6~2.7	2.1~2.2	71.6~76.1

注1 東京都税制調査会『自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書』(令和3年3月)より再掲。

注2 国土交通省「第42回社会資本整備審議会計画部会及び第40回交通政策審議会交通体系分科会計画部会」(平成31年2月21日)より作成。

注3 道路橋約73万橋のうち、建設年度不明橋梁の約23万橋については、割合の算出にあたり除いている。(2017年度集計)

注4 トンネル約1万1千本のうち、建設年度不明トンネルの約400本については、割合の算出にあたり除いている。(2017年度集計)

注5 国、都道府県、市町村、地方道路公社等が管理者のものを対象に推計。

注6 2018年度の値は、実績値ではなく、今回実施した推計と同様の条件のもとに算出した推計値。

現行税制において指摘されている課題

○ 総排気量と財産価値の比例関係

- ・ 近年、エンジン性能の改良が進んでおり、現行の自動車税種別割の税率区分である総排気量の大きさと自動車税の財産的価値との間には、あまり比例関係がないのではないか
- ・ 電気自動車について、総排気量1,000cc以下の税率での取扱いが適切なのか

○ 低炭素社会の実現に向けた車体課税

- ・ 地球温暖化等の環境問題を解決し、持続可能な社会の実現するため、欧州と同様CO₂排出量基準を取り入れるなど一層環境重視の考え方を税制に組み込むべきではないか

○ 税負担水準の適正化に関する諸課題

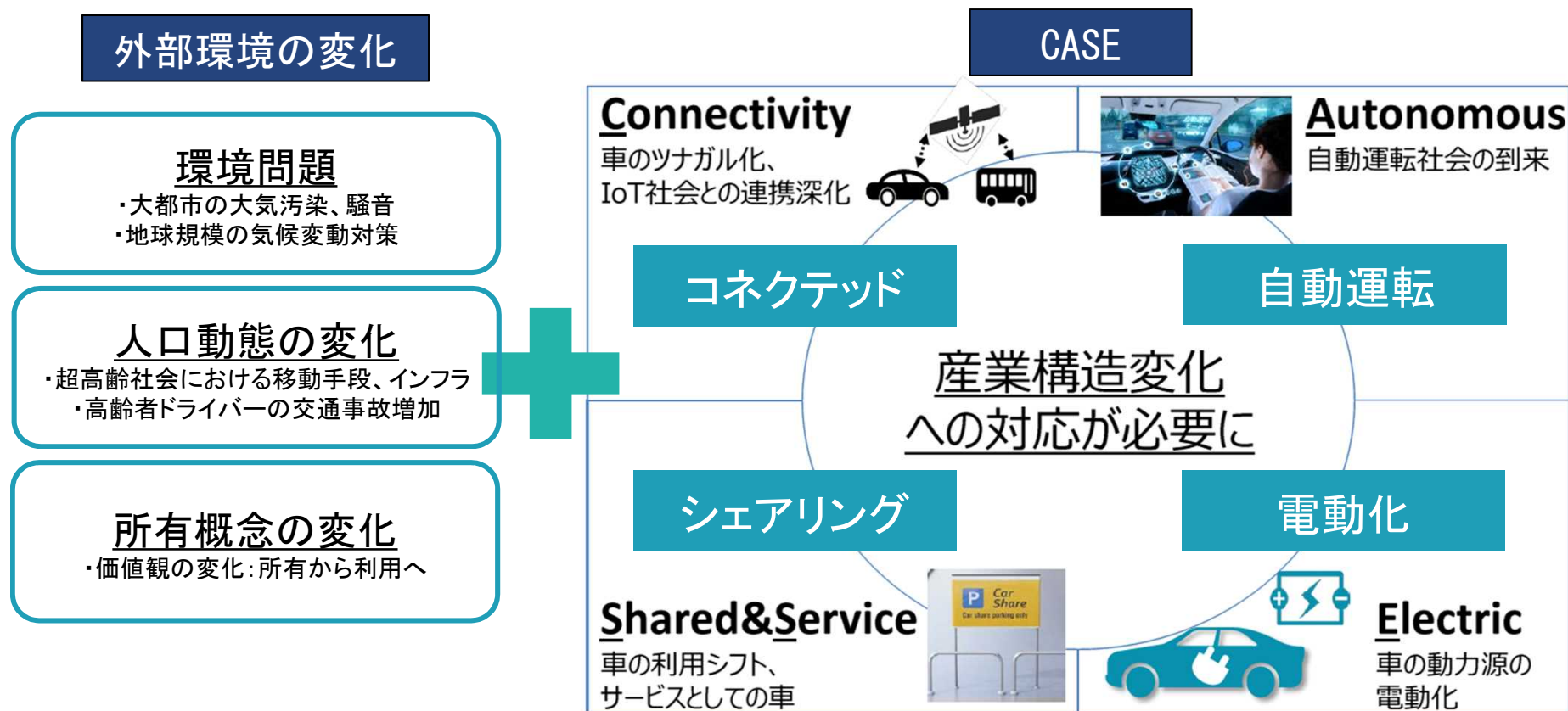
- ・ 営業用自動車と自家用自動車の課税上の差異(営自格差)、軽自動車税と自動車税の税目間の格差(軽自格差)について、道路損傷や環境負荷等の観点で見れば大きな差はないことから、税負担水準の適正化を図るべき

○ 税体系の簡素化

- ・ 現行税制は、各段階で多くの税が課されており、複雑な税体系で重税感がある

自動車の外部環境の変化とCASE

- 自動車を取り巻く環境は、急速に進む技術革新とその普及に向けた積極的な政策的支援、人々の自動車に対する価値観の変化を背景に大転換期を迎えている。
- 自動車の次世代技術やサービスの新たな潮流を表す言葉に「CASE」がある。
- CASEは、気候変動対策への貢献をはじめ、デジタル化による新たな価値創造、「保有」から「共有」への価値観の変化、高度な自動運転などによる社会構造の大きな変化をもたらすとされている。



注 経済産業省『自動車リサイクル制度と新時代自動車戦略』（令和元年10月11日）資料等より作成。

自動車の電動化目標（国・東京都）

【国】2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

乗用車	2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現	
商用車	8トン未満の小型車	2030年までに、新車販売で電動車 20～30% 2040年までに、新車販売で電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指す。
	8トン以上の大型車	貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、 <u>2020年代に5,000台の先行導入を目指す</u> とともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、 <u>2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する。</u>
二輪車	蓄電池規格の国際標準化やインフラ整備等、国内外の取組を通じて電動化を推進する。	

【東京都】ゼロエミッション東京戦略2020 Update & Report

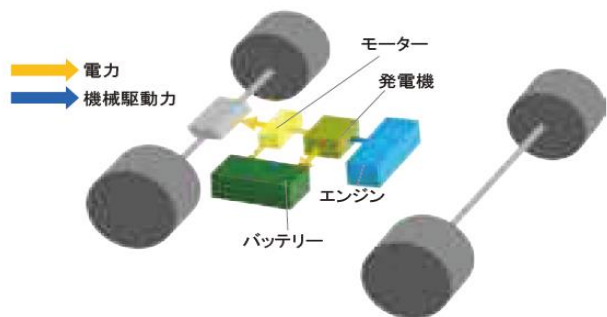
乗用車	2030年までに、都内乗用車新車販売を100%非ガソリン化（ZEVの割合50%）
二輪車	2035年までに、都内二輪車新車販売を100%非ガソリン化

注1 経済産業省「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和2年12月）、内閣官房「成長戦略会議（第11回）」資料（令和3年6月）、東京都環境局「ゼロエミッション東京戦略2020 Update & Report」（令和3年3月）等より作成。

主な次世代自動車の仕組みについて

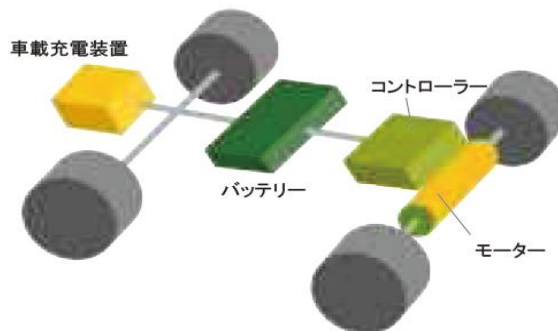
種類	駆動方式	仕組み等
ハイブリッド車	内燃機関（ガソリンエンジン等）と電動モーターの併用	○通常の走行時には、ガソリン車やディーゼル車と変わらないが、減速時の制動エネルギーを電気エネルギーに変えて保存し、発進や加速、登坂時に、そのエネルギーを使う
プラグインハイブリッド車		○ハイブリッド車の機能に加え、家庭用電源などの電気を車両側のバッテリーに充電し、電気自動車としての走行割合を増やすことが可能
電気自動車	電動モーターのみ	○自動車からの排出ガスは一切なく、走行騒音も大幅に減少 ○鉛電池等を使用するため車両重量が重い
燃料電池自動車		○燃料は気体水素が主流（その他、液体水素、天然ガス等も燃料として利用可能） ○直接水素を燃料とする場合、排気されるのは水のみ
水素エンジン車	内燃機関（水素エンジン）	○ガソリンエンジンから燃料供給系と噴射系を変更し、水素を燃焼させることで動力を発生させる ○微量のエンジンオイル燃焼分を除き、走行時にCO ₂ は発生しない

ハイブリッド自動車（シリーズ方式）の仕組み（一例）



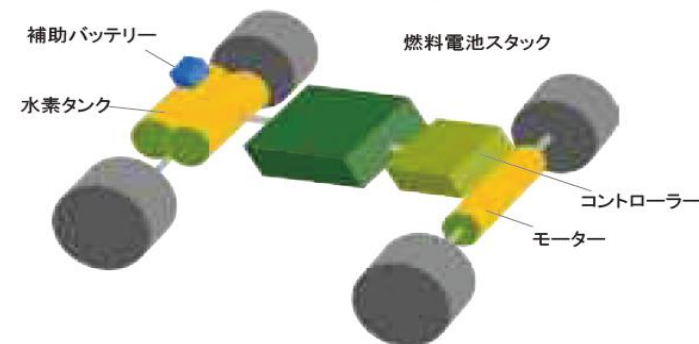
〔資料〕各種自動車メーカー等の資料を参考に作成

電気自動車の仕組み（一例）



〔資料〕(国研) 新エネルギー・産業技術総合開発機構

燃料電池自動車の仕組み（一例）



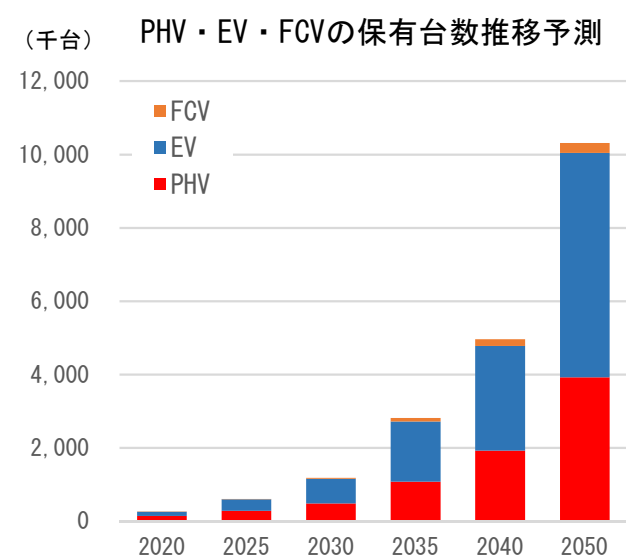
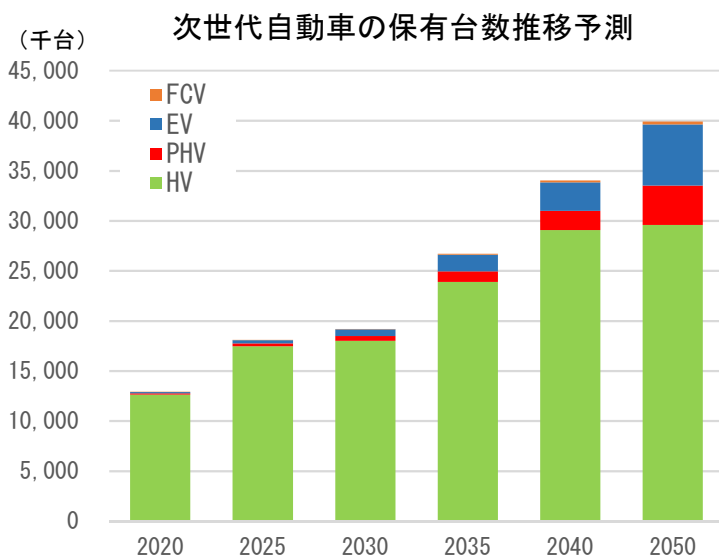
〔資料〕(国研) 新エネルギー・産業技術総合開発機構

注 環境省・経済産業省・国土交通省「次世代モビリティガイドブック2019-2020」、総務省資料、国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構ホームページ等より作成。

次世代自動車の保有台数の将来見通し（乗用車）

- 2050年に乗用車保有台数における次世代自動車の割合が約80%となると見通されている。
このうち、PHV・EV・FCVの合計割合は約20.7%となると見通されている。

(千台)	ガソリン・ディーゼル		HV		PHV		EV		FCV		乗用車計	
	台数	割合	台数	割合	台数	割合	台数	割合	台数	割合	台数	割合
2020	49,224	79.2%	12,632	20.3%	138	0.2%	119	0.2%	4	0.006%	62,117	100%
2025	43,052	70.4%	17,473	28.6%	282	0.5%	311	0.5%	11	0.0187%	61,130	100%
2030	40,815	68.0%	18,004	30.0%	481	0.8%	675	1.1%	29	0.0476%	60,003	100%
2035	30,226	53.1%	23,883	42.0%	1,077	1.9%	1,640	2.9%	96	0.1686%	56,921	100%
2040	19,814	36.8%	29,066	54.0%	1,924	3.6%	2,852	5.3%	183	0.3394%	53,839	100%
2050	9,995	20.0%	29,593	59.3%	3,923	7.9%	6,119	12.3%	268	0.5379%	49,898	100%



- 注1 東京都主税局委託調査「令和2年度自動車関連税制に関する税収シミュレーション等調査委託」より作成。
 注2 軽乗用車保有台数について現状のパートレーン構成比不明のため、2020年度の軽乗用車保有台数構成比を新車販売台数構成比を参考に、ガソリン・ディーゼル85.0%、HV15.0%、その他0.0%とおいた。表中の数値は登録乗用車と軽乗用車の合算。
 注3 予測にあたっては、将来の人口減少やカーシェアリングの進展による保有台数の減少を織り込んでいる。電動化については、2020年12月に政府が発表した「2035年にガソリン・ディーゼル車の新車販売をゼロ」という目標を前提とし、2035年以降は、経済性に関わらず、ガソリン・ディーゼル車販売台数をゼロとしている。また、東京都の「2030年までに都内新車販売で100%非ガソリン化」及び「2050年の都内におけるHV車の販売をゼロにする」という目標を前提としている。

運転自動化レベルの定義の概要

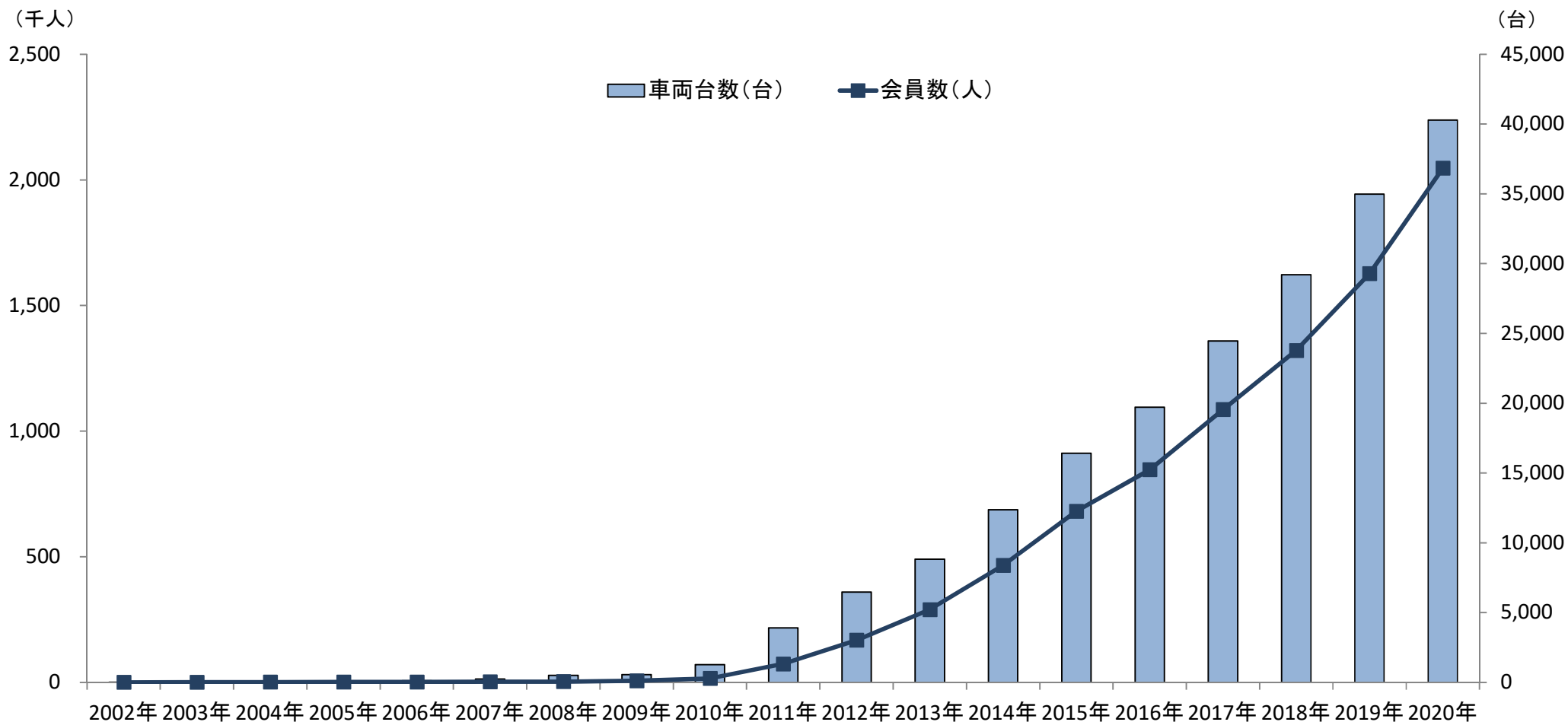
レベル	概要	操縦の主体
運転手が一部又は全ての動的運転タスクを実行		
レベル0 運転自動化なし	・運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者
レベル1 運転支援	・システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
レベル2 部分運転自動化	・システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行		
レベル3 条件付運転自動化	・システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 ・作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム （作動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

【日本における高速道路での自動運転実現に向けた動き】

令和元年5月	道路運送車両法及び道路交通法改正（令和2年4月） ⇒高速道路等での自動運行装置を備える自動車の走行が可能に
令和2年11月	自動運行装置を備えた自動運転車（レベル3）の世界初の型式指定が実施される
令和3年3月	自動運行装置を備えた自動運転車（レベル3）が発売

我が国のカーシェアリングに関する動向

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



注1 東京都税制調査会『自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書』(令和3年3月)より再掲。
 2 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団ホームページより作成。
 3 2002年から2005年までは4~6月調べ、2006年から2014年までは1月調べ、2015年からは3月調べ。

EUにおける自動車関連施策（コロナ危機への対応）

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



【ドイツ】経済刺激パッケージにおける主な気候変動関連の措置

ドイツ政府は、2020年6月3日、コロナ危機に対する短期的な経済・危機管理及び今後数年間における中長期的な社会構造強化のための総額1,300億EURの包括的な経済刺激パッケージを公開。

- ・ 2021年以降に販売される95gCO₂/km超の新車乗用車の自動車税（CO₂排出量基準）の税率を、排出量に応じてgCO₂/km当たり、レベル1（95～115gCO₂/km）の2EURからレベル6（195gCO₂/km超）の4EURまで6段階で引き上げる。
- ・ 電気自動車に対する登録後10年間の免税期限を、2020年12月31日から2030年12月31日に延長する。
- ・ 4万EUR以下の電気自動車の購入に対する政府の補助金を2021年3月31日まで3,000EURから6,000EURに増額する。（メーカーからの補助金は3,000EURから変更なし）。
- ・ 充電インフラの開発やエレクトロモビリティ及び電池の研究開発への追加投資を行う。
- ・ 水素ステーションのネットワーク構築等



【フランス】自動車産業への主な支援策

2020年5月26日、マクロン仏大統領は、コロナウイルス危機により大きな打撃を受けた自動車産業への支援計画を発表。電気自動車等への一時的な補助金の拡大等を行う。

- ・ 自家用の電気自動車への補助金を6,000EURから7,000EURに引き上げ
社有車の電気自動車の購入に5,000EURを助成（車両価格45,000EUR未満に限る）※時限的な措置
- ・ PHV車の購入に2,000EURを助成（自家用車・社用車いずれも車両価格50,000EUR未満に限る）※時限的な措置
- ・ 公共車両における積極的な電動車（BEV・PHEV・FCV）の調達
- ・ 充電ステーションの導入目標（10万カ所）を2022年から2021年に前倒しで達成させる等

注1 経済社会の復興と脱炭素社会への移行の両立を目指す景気刺激策。EUにおける予算総額1.85兆EURの復興計画案では、復興財源を最大限に活用することでグリーンとデジタルの2つの移行を加速し、より公正でレジリエントな社会を構築することを目指すとしている。

注2 環境省「令和2年度税制全体のグリーン化推進検討会第1回」（令和2年7月）資料等より作成。

諸外国における主な走行距離課税に関する動向

欧州における主要な動向

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

米国における主要な動向

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

その他諸外国の主要な動向

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

注1 東京都税制調査会『自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書』(令和3年3月)より再掲。

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

車両価格との相関係数表

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

注 数値が1に近いほど、相関性が高い。

○ 今回の試算では、分析対象車を次のように選択した。

《ガソリン車、HVの分析対象車》

資料1掲載の、平成30年12月末時点で新車として販売されている車（普通・小型乗用車、国産車/燃費基準がWLTCモード、JC08モード）で、資料2、4のデータと突合可能な車

- ・ 特別仕様車、スポーツタイプ、オプション追加車、燃費基準の違い（WLTC、JC08）により重複している車は除く。
- ・ 同型式・同燃費の場合、車両価格が最安のものを採用。

《PHV、電気自動車の分析対象車》

資料3より、令和2年1月7日時点の普通乗用車全型式の車（標本数が少ないため、国産車及び輸入車も対象とした）で、資料4のデータと突合可能な車。

- ・ 同型式の中に複数車種がある場合、車両価格が最安のものを採用。

※データ突合の関係で、「電池容量」は11台中9台を対象として分析した。

資料1 国土交通省「自動車燃費一覧（平成31年3月）」

2 「自動車税環境性能割・軽自動車税環境性能割の課税標準基準額及び税額一覧表（新車版）」（令和元年度）（10月追録）

3 一般社団法人次世代自動車振興センター「CEV補助金対象一覧」（令和2年1月7日現在）

4 各社ホームページ掲載の諸元表

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

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	英国	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	英国	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・マルス導入。自動車取得時に、CO ₂ 排出量の大きい車に課金(マルス)、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。	2007年	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。		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。
				ポルトガル	自動車流通税を導入。税率を車種、重量、排気量、CO ₂ 排出量を基準に設定。
			2008年	オランダ	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
				アイルランド	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(燃料種別)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)。					
2018年	スウェーデン	ボーナス・マルス導入。			
2019年	イタリア	ボーナス・マルス導入。			
2019年 EUにおいて「CO ₂ 排出規則」を改訂(2025年までに企業別平均CO ₂ 排出量を2021年の削減目標(95gCO ₂ /km)比15%減、2030年までに企業別平均CO ₂ 排出量を2021年の削減目標比37.5%減とする目標を設定)。					

(出典)各国政府及びOECD資料をもとに作成。

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

諸外国における車体課税のCO₂排出量基準について

(2018年1月時点)

	ドイツ	フランス			英国	
課税段階	保有	取得	取得	取得	保有	
税目／制度名	自動車税	自動車登録税	Bonus-Malus制度	Conversion Bonus	汚染車税	自動車税
制度概要	2009年～ ・CO ₂ 排出量及び排気量を課税標準として課税。	1998年～ ・課税標準の課税馬力の算出にCO ₂ 排出量を追加。	2008年～ ・自動車取得後初めての登録時に、CO ₂ 排出量の大きい車に課税(malus)、排出量の少ない車に補助金(bonus)を支給。	2018年～ ・一定年数経過したガソリン車・ディーゼル車を廃棄し、かつ電気自動車・燃料電池自動車又は一定量以下のCO ₂ 排出量の車を取得した場合に補助金(bonus)を支給。	2009年～ ・自家用車に対し、CO ₂ 排出量を課税標準として課税。	2001年～ ・CO ₂ 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CO ₂ にかかわらず車種別に定額課税。
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排出量と馬力で計算される課税馬力に応じて設定。課税馬力(CV) =CO₂排出量÷45+(馬力(kW)÷40)^(1/6) 課税馬力当たりの税率は地域によって異なる。 ※パリ市の場合、1課税馬力当たり46.15ユーロ 	<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 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
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。 ※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。 	<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免率は異なる。) 	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。 ※販売価格が40,000ポンド以上の場合、2年目から5年間、追加課税分の支払いが求められる。

注1 東京都税制調査会『自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書』(令和3年3月)より再掲。

注2 環境省「諸外国における車体課税のグリーン化の動向」(平成30年7月)、東京都主税局委託調査「平成30年フランスにおける車体課税のグリーン化及び今後の見通しに関する調査・分析等委託」より作成。

EUにおけるCO₂排出量の把握方法

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

■ 乗用車のCO₂排出量のWLTP/NEDC比率

車種タイプ	排気量	比率	天然ガス	比率
内燃機関平均		1.21		1.36
ガソリン	平均	1.22	ハイブリッド < 1.4 l	1.37
	< 1.4 l	1.24	ハイブリッド 1.4-2.0 l	1.32
	1.4-2.0 l	1.15	ガソリン > 2.0 l	1.23
	> 2.0 l	1.07	ハイブリッド < 1.4 l	1.38
ディーゼル	All	1.2	ハイブリッド 1.4-2.0 l	1.34
	< 1.4 l	1.26	ディーゼル > 2.0 l	1.3
	1.4-2.0 l	1.21	PHEV	1
	> 2.0 l	1.14	BEV/FCV Small	1.258
LPG		1.16	BEV/FCV Medium	1.283
			BEV/FCV Large	1.299

(参考) NEDC試験モードとWLTP試験モードの主な違い

項目	NEDC	WLTP
テストサイクル	単一のテストサイクル	実路走行により近い動的なサイクル
サイクル時間/距離	20分 / 11km	30分 / 23.25km
走行フェーズ	2フェーズ、66%市街地 + 34%郊外での走行	4つの動的なフェーズ、52%市街地 + 48%郊外
平均速度/最高速度	34km/h / 120km/h	46.5km/h / 131km/h
オプション装着	考慮しない	追加機能を考慮する
ギアシフト	変速ポイントを固定	車によって変速ポイントを変える
試験温度	20～30℃で測定	23℃で測定、14℃でCO ₂ 値を換算

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

■ NEDCからWLTPによる移行プロセス

時期	移行内容
2017年9月～	<ul style="list-style-type: none"> 2017年9月以降に販売される新たな車種の型式認証に、WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) 試験モードを適用。 NEDC (New European Driving Cycle) 試験モードで認証された車種も引き続き販売可能。
2018年9月～	<ul style="list-style-type: none"> 全ての新車の型式認証にWLTP試験モードを適用。
2019年9月～	<ul style="list-style-type: none"> NEDC試験モードで認証された未販売車両の販売を禁止。
2020年～	<ul style="list-style-type: none"> 欧州委員会は、CO₂排出目標をNEDCモードベースからWLTPモードベースに変換し、メーカーのCO₂排出目標の達成状況を監視。加えて、自動車のラベリング指令のCO₂や燃費の値をWLTPモードベースに変換。 加盟各国は、車体課税の税率をWLTPモードベースに変換。加えて、車のラベリング

注1 東京都税制調査会『自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書』（令和3年3月）より再掲。

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

日本におけるCO₂排出量の把握方法

- 国土交通省ホームページにおいて、型式指定又は新型届出を受けた自動車について、各メーカー別・車種別・測定モード別に燃費値及び1km走行におけるCO₂排出量 (g-CO₂/km) が公表されている。

国土交通省「自動車燃費一覧（令和3年3月）」より抜粋

ガソリン乗用車（普通・小型）

車名	通称名	型式		原動機		変速装置の型式及び変速段数	車両重量 (kg)	乗車定員 (名)	WLTCモード				主要燃費改善対策	その他燃費値の異なる要因			(参考) 低排出ガス認定レベル	平成27年度燃費基準達成・向上達成レベル	平成32年度燃費基準達成・向上達成レベル
		型式	類別区分番号	型式	総排気量 (L)				燃費値 (km/L)	1km走行におけるCO ₂ 排出量 (g-CO ₂ /km)	平成27年度燃費基準値 (km/L)	平成32年度燃費基準値 (km/L)		主要排出ガス対策	駆動形式	その他			
ニッサン	ノート	6AA-E13	0001	HR12-EM47	1.198	-	1190	5	29.5	79	18.7	21.8	H,I,V,MC,EP,B	3W,EGR	F		☆☆☆☆	157	135
		6AA-E13	0002,0003	HR12-EM47	1.198	-	1220	5	28.4	82	17.2	20.3	H,I,V,MC,EP,B	3W,EGR	F	スチールホイール	☆☆☆☆	165	139
		6AA-E13	0004	HR12-EM47	1.198	-	1220	5	27.8	84	17.2	20.3	H,I,V,MC,EP,B	3W,EGR	F	アルミホイール	☆☆☆☆	161	136
	セレナ	6AA-HC27	0001~0010,0025~0028	HR12-EM57	1.198	-	1740~1760	7	18.0	129	12.2	15.4	H,I,V,MC,EP,B	3W,EGR	F		☆☆☆☆	147	116

ディーゼル貨物自動車

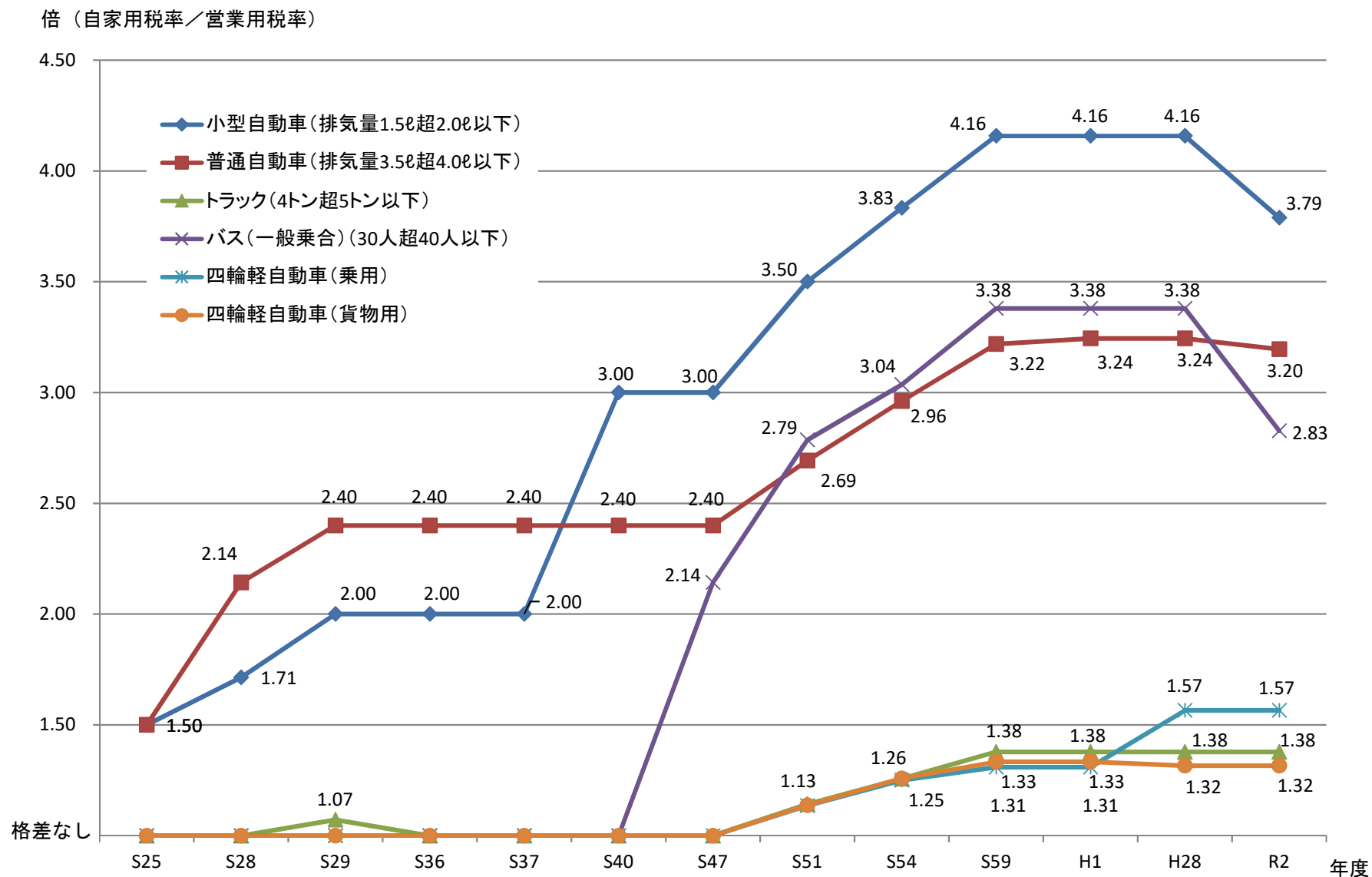
車名	通称名	型式		原動機		変速装置の型式及び変速段数	車両重量 (kg)	最大積載量 (kg)	車両総重量 (kg)	自動車の構造	JC08モード			主要燃費改善対策	その他燃費値の異なる要因			(参考) 低排出ガス認定レベル	燃費基準達成・向上達成レベル
		型式	類別区分番号	型式	総排気量 (L)						燃費値 (km/L)	1km走行におけるCO ₂ 排出量 (g-CO ₂ /km)	燃費基準相当値又は燃費基準値 (km/L)		主要排出ガス対策	駆動形式	その他		
トヨタ	ハイエース	QDF-GDH201V	0050~0062,0065~0071,0073~0075,0087~0089	1GD	2.754	6AT (E-LTC)	1800~1870	850~1200	3145~3235	構造B1	13.0	199	11.0	DFTC	EGR,DF,CCO,SCR	R		NOx&PM★	118

燃費値→1km走行におけるCO₂排出量 (g-CO₂/km) の換算式の例

ガソリン車	1 ÷ 燃費値 (km/L) 燃費値の1km走行当たりの燃料使用量 (L/km)	× 34.6 (MJ/L) (ガソリン1L当たりの発熱量)	× 67.1 (g-CO ₂ /MJ) (ガソリンの発熱量当たりのCO ₂ 排出原単位)
ディーゼル車		× 37.7 (MJ/L) (軽油1L当たりの発熱量)	× 68.6 (g-CO ₂ /MJ) (軽油の発熱量当たりのCO ₂ 排出原単位)
LPガス車		× 28.1 (MJ/L) (LPガス1L当たりの発熱量)	× 59.8 (g-CO ₂ /MJ) (LPガスの発熱量当たりのCO ₂ 排出原単位)

注 国土交通省ホームページ「自動車燃費一覧」等より作成。「自動車の燃費性能の評価及び公表に関する実施要領(平成16年1月30日国土交通省告示第61号)」に基づき、型式指定又は新型届出を受けた自動車の燃費性能等が公表されている(平成16年3月公表以降、毎年掲載)。

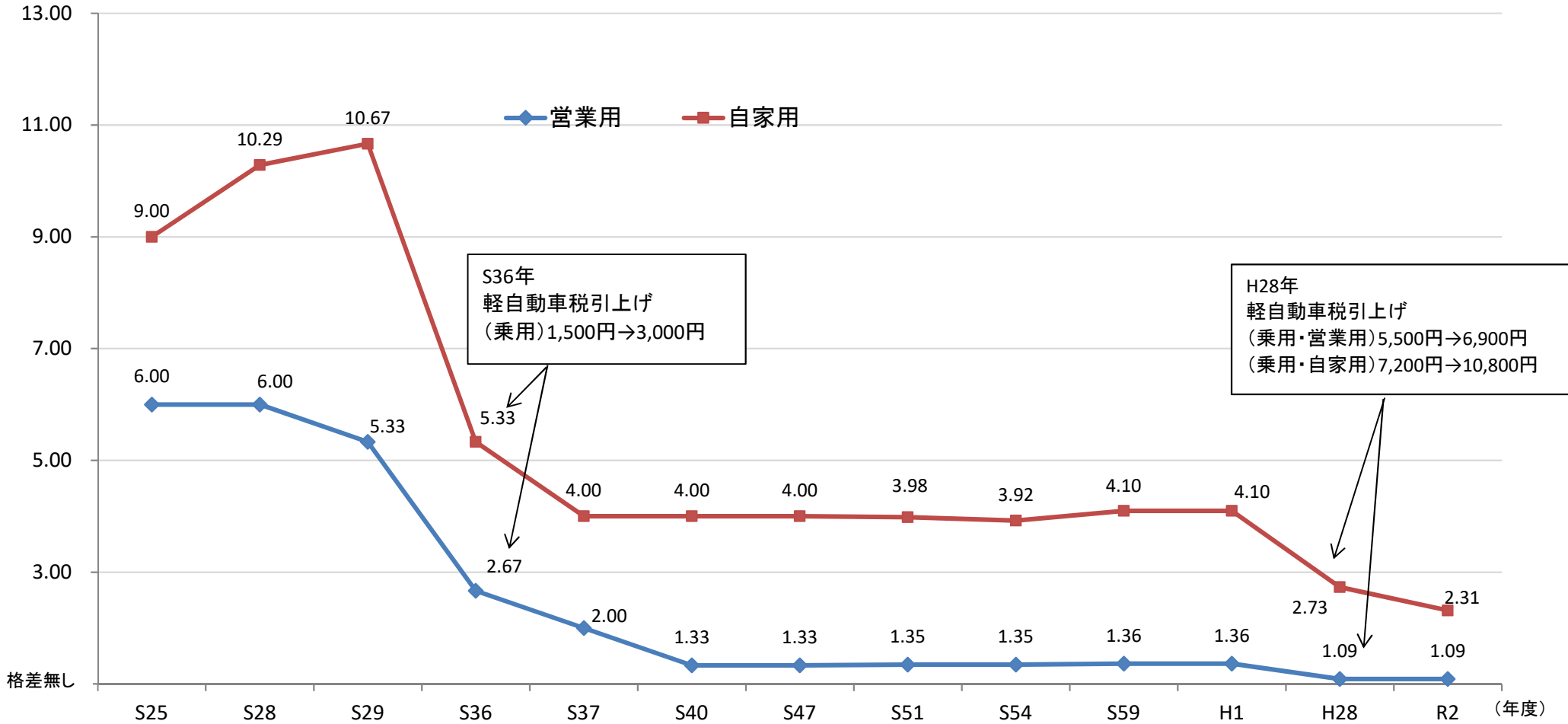
自動車税・軽自動車税における営自格差の推移（主なもの）



注1 東京都税制調査会『自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書』（令和3年3月）より再掲。
 2 主税局ホームページ等より作成。

軽自格差の推移

倍 (小型自動車(排気量1.0ℓ以下)／軽自動車(乗用))



注1 東京都税制調査会『自動車関連税制のあり方に関する分科会報告書』(令和3年3月)より再掲。

注2 総務省資料より作成。