

地方分権時代にふさわしい地方税制の
あり方に関する調査研究会
—自動車関係諸税に係る調査研究WG—
報告書

令和2年3月

一般財団法人 自治総合センター

はしがき

自動車を取り巻く環境は、CASE（Connectivity, Autonomous, Shared & Service, Electric：車のツナガル化、自動運転社会の到来、保有から利用へのシフト、車の動力源の電動化）の進展に伴い、大きな変革期を迎えようとしている。自動車関係諸税についても、環境変化に伴い、様々な課題に今後直面していくことが考えられる。こうした中、令和2年度税制改正においては、令和元年度税制改正に引き続き、「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。」とされたところである。

これを踏まえ、中長期的な視点に立った検討に資するため、「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会」のもとに本WGを設置し、令和元年5月より6回の会合をもって、議論を行ったところである。

WGにおいては、CASEの進展に伴い、自動車を取り巻く環境が変化していく可能性がある中での今後の自動車関係諸税のあり方について、諸外国の状況も参考にしつつ、調査研究を行った。

WGにおける議論の内容は、中長期的な視点に立って自動車関係諸税のあり方を検討する試みであり、具体的な対応策を導き出すまでにはさらに研究を深める必要があるが、本WGの議論を踏まえた論点整理と、今後の検討の視点を示すことによって、検討の参考になることを期待するものである。

最後に、今回の調査研究に当たり、御多忙のところ委員をお引き受けいただいた先生方に心から感謝を申し上げます。

令和2年3月

自動車関係諸税に係る調査研究WG
座長 諸 富 徹
一般財団法人 自治総合センター
理事長 梶 田 信一郎

地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会
—自動車関係諸税に係る調査研究WG—
報告書

目次

I	現状認識	1
1	令和元年度税制改正における議論等	1
2	WGの設置目的と議論の経過	2
II	WGでの議論	3
1	WGでの検討を進める際の論点	3
2	海外調査	4
(1)	EUにおける調査	5
(2)	フランスの状況	7
(3)	ドイツの状況	10
(参考)	米国オレゴン州の道路利用課徴金の概要	13
(4)	海外調査の総括	13
3	走行課税の実務及び理論上の論点	14
4	今後の自動車関係諸税のあり方を検討する際に留意すべき視点	16
(1)	我が国の自動車関係諸税の概況等	17
(2)	CASEに対応した自動車関係諸税のあり方を検討する際に留意すべき視点	22
	参考資料	25

I 現状認識

1 令和元年度税制改正における議論等

車体課税（我が国においては、自動車取得税（都道府県税）（令和元年10月から自動車税環境性能割（都道府県税）及び軽自動車税環境性能割（市町村税））、自動車税（令和元年10月から自動車税種別割（都道府県税））、軽自動車税（令和元年10月から軽自動車税種別割（市町村税））及び自動車重量税（国税）をいう。以下同じ。）については、税制抜本改革法（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24年法律第68号））以来、累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた。

そうした中、令和元年度税制改正においては、従来の保有課税軽減の議論に加えて、消費税率10%への引上げを見据え、大型耐久消費財である自動車に係る需要平準化策についての議論も併せて行われた。自動車を取り巻く環境変化等を踏まえた中長期的な議論も含め、多岐にわたる検討が行われたことになる。

その結果、平成31年度与党税制改正大綱（平成30年12月14日自由民主党・公明党）において、①自動車税種別割の恒久減税と減収規模に見合った地方税財源の確保（それぞれ1,320億円程度）、②消費税率引上げから1年間に限った環境性能割の臨時的軽減と地方特例交付金による減収補てん（それぞれ500億円程度）を講じることとされた。

与党税制調査会では、自動車を取り巻く環境変化等についても意見が交わされており、自動車に関し、C A S E（Connectivity, Autonomous, Shared & Service, Electric：車のツナガル化、自動運転社会の到来、保有から利用へのシフト、車の動力源の電動化）と呼ばれる大きな変革期を迎えているとの認識は、概ね共有されていたところである。

そのため、平成31年度与党税制改正大綱においては、検討事項として「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。」と記載されている。

また、令和2年度税制改正においても、経済産業省、環境省及び地方団体から車体課税に係る要望が出されたが、いずれも具体的な要望内容が示されていないことから、与党税制調査会における議論の結果、平成31年度与党税制改正大綱と同様の文言が検討事項に盛り込まれた。

なお、政府税制調査会の答申（経済社会の構造変化を踏まえた令和時代の税制のあり方（令和元年9月））においても、「デジタル経済が社会のあらゆる場面で進展し、I o T、自動運転といった技術革新で新たなモビリティサービスが拡がりつつあるなど、自動車を取り巻く環境は大きく変わ

ろうとしている。法制面やインフラ面の整備が進められる一方で、自動車の電動化の加速や、保有から利用へのシフトの拡大は、国・地方の重要な財源である車体や燃料に係る税収に対しても更なる影響を及ぼしうるものであり、税制面からの対応も課題となっている。こうした経済社会の構造変化に対応するため、エネルギー関係諸税や自動車関係諸税等について、関連する政策との関係、国際的な動向、国民生活や産業への影響等を踏まえながら、国・地方の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必要がある。」と記載されているところである。

2 WGの設置目的と議論の経過

「自動車関係諸税に係る調査研究WG」は、令和元年5月、自動車関係諸税（車体課税及び揮発油税等の燃料課税をいう。以下同じ。）について、今後のあり方を検討するために、「地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会」のもとに設置されたものである。

具体的には、平成31年度与党税制改正大綱において、自動車関係諸税は、「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。」こととされており、この中長期的な視点に立った検討に資するため、諸外国の実態も含めた基礎的資料の収集等を行い、これを踏まえ、今後の自動車関係諸税のあり方を研究したものである。

このWGは、諸富徹京都大学大学院経済学研究科教授を座長に、川勝健志京都府立大学公共政策学部教授、藤岡祐治東北大学法学研究科准教授、百澤俊平東京都主税局税制部税制課税制改正担当課長、浅場周神奈川県総務局財政部税制企画課長（令和元年5月まで小泉洋（現神奈川県相模原県税事務所長））、東高士総務省自治税務局自動車税制企画室長（令和元年6月まで平木省（現岐阜県副知事））を委員として、（財）自治総合センターの主催により開催した。

WGは、令和元年5月に設置されたのち、同年7月にベルギー（EU）、ドイツ及びフランスへの海外調査（川勝委員及び総務省片山補佐）を行い、令和2年2月までに6回にわたって、欧州等の自動車関係諸税の調査及び分析を行いつつ、今後の自動車関係諸税のあり方について議論を行ったものであり、この報告書は、その成果をまとめたものである。

II WGでの議論

1 WGでの検討を進める際の論点

このWGにおいては、今後の自動車関係諸税のあり方の検討に際して、平成31年度与党税制改正大綱に掲げられた検討事項に基づき、①「技術革新」、②「保有から利用への変化」、③「環境負荷の低減に対する要請の高まり」、④「国・地方を通じた財源を安定的に確保」の4項目を論点として整理した。以下、各論点の概要である。

①「技術革新」

CASEの進展により、自動車の電動化の進展、電気自動車の急速な普及など、自動車を取り巻く技術的な環境が大きく変化することは容易に想定されるところである。この変化が与える自動車税制への影響として、例えば、電気自動車の急速な普及の観点では、現在、電気自動車は「排気量がないもの」として、排気量1,000cc以下の最低税率で課税しているが、電気自動車は、電池を搭載するため車両重量は比較的重く、道路損傷の程度を考えれば、現状の取扱いには議論があるところである。

②「保有から利用への変化」

現在、自動車の保有に対する課税については、自動車の保有に担税力を見出し、その財産的価値等を踏まえ、毎年、定額で課税しているところである。今後、保有から利用への変化に伴い、産業界が、自動車を売るのではなく、例えば、シェアリング等のサービスから収益を得ることに価値を見出すことが主流となった場合、自動車を保有せずとも自動車を利用する機会が増加し、そうなれば、これまで通り保有に課税すべきか、あるいは、サービスによる自動車の利用量に応じて負担を求める可能性もあるのではないかとの意見がある。また、都市部と地方部では、そもそも自動車に対するニーズは異なっていることから、こうした保有から利用への変化は、必ずしも全国的に同じスピードで進むのではなく、不均衡の中で進行することも想定されることに留意する必要があるとの意見もある。

利用量に応じた課税としては、燃料課税の見直しを検討することが直接的な手段として考え得るが、それ以外の方式の可能性や車体課税と燃料課税のバランス等の論点もあり得る。利用量に応じた課税の一事例として、すでに欧州等で導入している走行距離に応じた課税制度があるが、様々な懸念や課題が指摘されているところである。

③「環境負荷の低減に対する要請の高まり」

環境関連税制としては、我が国においては、これまでグリーン化特

例やエコカー減税等の特例を講じ、低燃費車、低公害車の普及促進に大きな実績をあげてきたところである。一方、環境性能の向上がかなりの水準に達し、先進安全技術搭載車の普及等、環境以外の観点もクローズアップされる中で、諸外国の状況も参考にしつつ、これまでの取組をどのように評価し、今後取り組んでいくかという論点も考えられる。その際、環境インセンティブ機能の強化、環境性能の優れた自動車の普及効果、税収変動等、様々な論点が考えられる。

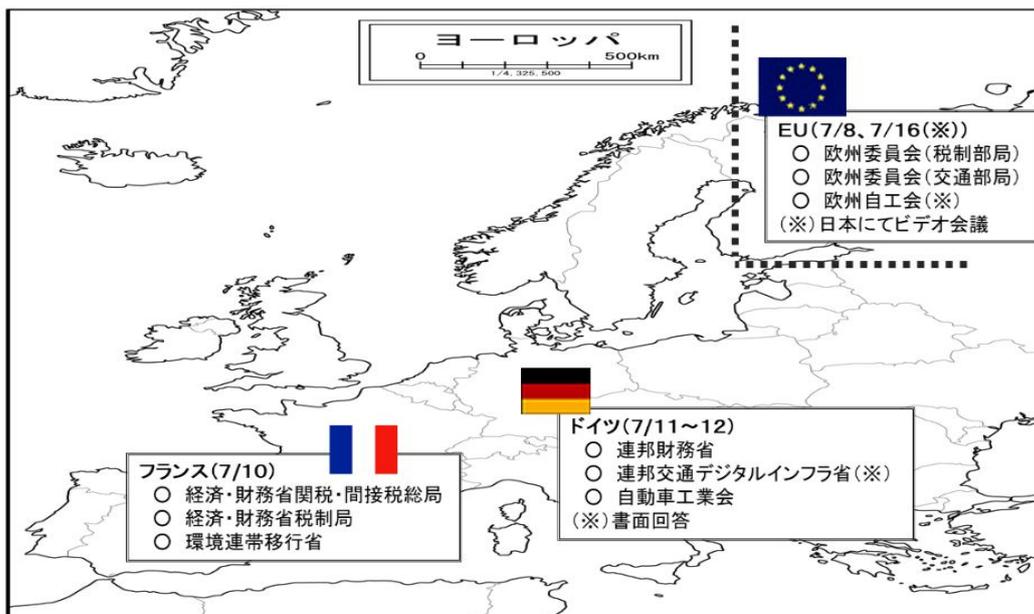
④「国・地方を通じた財源を安定的に確保」

地方財源の確保は、中長期的な視点に立った検討の際に前提となるものである。地方団体からの強い要望があることは言うまでもなく、今後、道路や橋梁等の社会インフラに係る老朽化が進み、その維持・管理等に係る費用の増大に直面する中で、地方財政は引き続き厳しい状況にあることが見込まれるため、自動車関係諸税の必要な規模の確保は重要である。

以上の論点を設定した上で、基礎的検討資料の収集として、諸外国の実態について調査を行った。

2 海外調査

海外調査では、令和元年7月8日から12日にかけて、ベルギー（EU）、フランス及びドイツの税制部局や交通部局等の政策担当者や業界団体等を訪問するとともに、同年7月16日には欧州自動車工業会とのビデオ会議により、各国の自動車税制の概要や論点に対する考え方について調査を行った。



なお、各論点の具体的な調査項目は、以下のとおりとした。

- ①「技術革新」に関する調査項目として、「CASEが自動車関係諸税に与える影響についての認識」や「電気自動車への課税に対する見解」等
- ②「保有から利用への変化」に関する調査項目として、「走行課税についての方針や課題」等
- ③「環境負荷の低減に対する要請の高まり」に関する調査項目として、「CO₂削減の要請と自動車関係諸税の税收確保のバランス」や「CO₂ベース課税の導入状況と効果」等
- ④「国・地方を通じた財源を安定的に確保」に関する調査項目として、「自動車関係諸税の課税根拠」等

(1) EUにおける調査

EUにおいては、政策担当者及び業界団体に対し、欧州における道路課金の基本方針（以下「EU指令」という。）の概要を調査するとともに、各論点に関してコメントを聴取した。

(ア) EU指令について

道路課金に関するEU指令は、加盟国が別途国内法で実施方法を定めるものであり、課金することを加盟国に義務付けているものではないが、課金する場合の共通ルールを定めるものである。

EU指令が示される以前、EUの加盟国増加を背景とした国境のボーダーレス化に伴い、広域的な交通流動（特にインフラ建設や商工業品の配送等の重量貨物車の往来）が活発化し、他国の自動車による通過車比率が高まっていた。

当時、フランス等では高速道路が有料である一方、ドイツやオランダ等では、道路は料金制ではなく、主に燃料課税が道路の整備や維持管理費用とされていたが、他国の通過車両の場合には国内での燃料の購入がない限り費用負担をせずに自国の道路を通行することとなっていた。

こうした状況を背景に、1995年に、EUとしての道路課金の方向性が示され、同年、ドイツ等において、重量貨物車に対してビニエット（ステッカー等）の購入を義務付ける道路課金制度が導入され、1999年には、EUにおいて道路課金に関する指令であるユーロビニエット指令（数度の改正を経ており、現行は2011年9月EU議会にて合意）が制定された。

なお、現行のEU指令は、対象車両を3.5トン超の貨物車両とし、対象道路を欧州横断交通ネットワーク（EU域内の経済、社会及び領域としての結束を強化するため、マーストリヒト条約（1993年）により正式に位置付けられた道路や鉄道等のネットワーク）全体としている。

EUにおける対距離課金方式は、課金ポイントを通過することにより料金が加算される仕組みとなっており、各国において採用されている技

術は様々である。例えば、ドイツの距離課金制度は、衛星を利用した重量貨物車課金システム（2005年導入）となっており、その他、道路本線上の課金ポイントと車載機間で通信を行い課金する技術等を採用する国もある。また、オランダ等の国では、ビニエット方式により導入されている。ビニエット（ステッカー等）は時間単位で前払いにより購入され、料金区分は、車両の環境性能や車軸数等に基づいている。ほかに、フランスなど有料高速道路の通行料金として課金を行っている国もある（ドイツ及びフランスについての詳細は後述）。

（イ） 論点に対する主なコメント

①技術革新

[電気自動車への課税に対する見解]

(欧州委員会（税制部局）担当者)

電気自動車についても最低限の税は課すべきであり、非課税は好ましくない。CO₂は排出しないが、発電段階での環境負荷を考慮すべきであって、EUでは発電源に応じて課税している。

[CASEが自動車関係諸税に与える影響についての認識]

(欧州委員会（交通部局）担当者)

保有から利用への変化については、必ずしも、その流れに沿った税制上の対応を行うことが望ましいというわけではなく、あくまでも、効率的な自動車の利用を促したい。

③環境負荷の低減に対する要請の高まり

[CO₂削減の要請と自動車関係諸税の税収確保のバランス]

(欧州委員会（交通部局）担当者)

CO₂削減を目的とした税負担軽減を行えば、減収は避けられないが、その分をユーロビニエット（道路課金）によりカバーすることも可能と考えている。

[CO₂ベース課税の導入状況と効果]

(欧州委員会（税制部局）担当者)

CO₂ベース課税については、政策効果があったと認識している。

④国・地方を通じた財源を安定的に確保

[自動車関係諸税の課税根拠]

(欧州委員会（税制部局）担当者)

欧州における自動車に対する課税は財産税的性格、距離別課金は道路損傷負担金的性格として整理している。

(2) フランスの状況

フランスにおいては、政府の政策担当者及び業界団体に対し、フランスにおける自動車税制や道路課金制度の概要を調査するとともに、各論点に関してコメントを聴取した。

(ア) フランスの自動車税制

フランスにおいては、自動車の取得段階において、登録税が課されている。登録税は、馬力に応じて税額を決定する仕組みであり、税率は州ごとに異なっている。

また、新車自家用車の登録時には、CO₂排出量に応じて税額が決定されるMalus（ペナルティー）税がある。これは、型式認証された当該車両の平均的なCO₂排出量に基づき算定される。なお、当該税収に関してはエコカー取得補助制度の財源となる。

また、保有段階においては、車軸税が課されている。車軸税は、総重量12t以上の貨物車に対して、総重量、車軸（車輪を取り付ける軸）数、サスペンション（路面からの衝撃、振動を吸収して車体を安定させる装置）の種類により税額決定するものである。

これらの他、利用段階において、法人が使用する乗用車に対し、CO₂排出量に応じて毎年課税を行う法人乗用車特別税がある。

(イ) 道路課金制度

フランスにおける道路課金制度は、重量貨物車を対象とする有料高速道路の通行料金としての課金である。

フランスでは、利用者負担を徹底し、道路利用に関してできる限り公平な状況を形成するという目的から、既に有料となっている高速道路を除いた高速道路及び一部地方道を対象道路とし、外国籍車両も含めた対象道路を利用する3.5t以上の重量貨物車を対象車両として課金する制度を計画していた。

2013年4月から段階的な導入が予定されていたが、反対運動等により、現在は無期延期を発表しているところである。

(ウ) 論点に対する主なコメント

①技術革新

[CASEが自動車関係諸税に与える影響についての認識]

(フランス経済・財務省（税制局）担当者)

CASEが自動車関係諸税に与える影響については、電気自動車、カーシェアによって税収が減るかどうかも分析をしていない。既存のシステムを維持しながらコンスタントな税収をどのように維持して

いくかという状況であると認識している。

[電気自動車への課税に対する見解]

(フランス経済・財務省（関税・間接税総局）担当者)

電気自動車の課税については、電気自動車そのものに課税はしていないが、動力源となる電気には課税している（なお、電気への課税は自動車の動力源としての電気だけでなく、すべての電気の利用が対象）。

②保有から利用への変化

[走行課税についての方針や課題]

(フランス経済・財務省（関税・間接税総局）担当者)

(導入を試みたが無期限延期となっている道路課金制度について、)重量貨物車を対象とした道路課金制度を導入できなかった理由は、①税負担の増や個人の移動の自由に対する反対が起きたこと、②国境を越える業者と越えない業者間の格差等の懸念から、業界が抵抗したこと、③運用コストが高いといった誤解が広がったことといったものであった。

道路課金制度については、ドイツやスイスでは導入できている一方で、フランスでは実現する一歩手前までいったものの結局、導入できなかった。導入できれば国益になったと思っている。

もし日本で、乗用車を含む走行課税を導入したければ、課税対象となる者に対し、例えば公共交通の整備などにより、代替する移動手段を確保しておく必要がある。

(フランス環境連帯移行省担当者)

走行課税の目的はトラック運送を効率化することと、トラック運送に伴う道路の維持管理費用の捻出であった。

重量貨物車を対象とした道路課金制度は実現できなかったが、優れた制度だと評価している。導入できなかった理由は、①すでに燃料税などが十分課されていたこと、②元々輸送業者が反対をしていたこと、③過疎地が不利になること、④啓蒙活動の不足が挙げられる。

この失敗の教訓としては税収中立で制度を仕組むべきであったこと、もしくは、そうでなければ収入の使途を明確に説明すべきだったことであった。

③環境負荷の低減に対する要請の高まり

[CO₂削減の要請と自動車関係諸税の税収確保のバランス]

[CO₂ベース課税の導入状況と効果]

(フランス経済・財務省（税制局）担当者)

Malus 税については、CO₂排出量の基準の見直しにともなう、メ

一カーの技術進歩の繰り返しがああり、効果があったと評価している。

Malus 税は電気自動車購入補助の財源としているが、税収が下がらないよう、毎年、税率を変えて税収確保を図っている。

(フランス環境連帯移行省担当者)

Malus 税については、新車登録車のうち約 30%が対象となっており、消費者がエコカーを購入するインセンティブになっていると評価している。

エコカー購入インセンティブの効果として、市場にエコカーが増えている。多くのメーカーがエコカーを販売するようになってきており、希望するメーカーでエコカーを選択できるようになったのは良いことではないか。

④国・地方を通じた財源を安定的に確保

[自動車関係諸税の理屈]

(フランス経済・財務省 (関税・間接税総局) 担当者)

フランスの車軸税は、道路損傷負担金性格を有する。また、原因者負担の側面から課しているのが高速道路料金である。(なお、車軸税は電気自動車も対象になりうるが、12 トン以上のトラックが対象であるため、実際にかかっている電気自動車はあまりないだろう)。税収は一般財源である。

(フランス経済・財務省 (税制局) 担当者)

フランスには馬力に応じた課税 (登録税) 制度がある。この税の性格としては、財産税的性格であり、地方の貴重な財源となっている。

登録税を馬力に応じた課税としているのは、当時のデータが馬力しかなかったためであるが、馬力の大きな車は価値が高いため、負担を大きくして、所得再分配の機能を持たせている。

(※格差の拡大が欧州全体にあることを考えると、奢侈品的な性格のある高級車にはしっかり課税した方がいいという考えがあり、その意味では、財産税的性格は依然として重視されていると考えられる。)

創設当初は馬力のみで課税を行っていたが、近年、環境負荷への対応としてCO₂排出量を考慮するようになった。

登録税の減収トレンドに対しては、地方が税率を上げればよい (制限税率なし) と考えている。税率の上限が設けられていないケースはフランスでは例外である。この税は地方の裁量があるため、クリーンカーや電気自動車を免除しないようにすることも考えられる。

[車体課税と燃料のバランス]

(フランス経済・財務省 (関税・間接税総局)、環境連帯移行省担当者)

フランスで保有段階の税がない理由は、取得段階で登録税とVAT (付加価値税) がかかっており、利用段階でも燃料税と駐車場料がか

かっているからである。(フランスの燃料課税は、日本の燃料課税の約1.8倍)

(3) ドイツの状況

ドイツにおいては、政府の政策担当者及び業界団体に対し、ドイツにおける自動車税制や道路課金制度の概要を調査するとともに、各論点に関してコメントを聴取した。

(ア) ドイツの自動車税制

ドイツにおいては、自動車の保有段階において、自動車税が課されている。自動車税は、過去、排気量のみを基準に課税されていたが、2009年7月より環境の要素を導入し、従来の排気量基準課税に加えて、CO₂排出量に応じた課税を導入した経緯がある。排気量基準課税は、ガソリン車が100ccごとに2ユーロ、ディーゼル車が同9.5ユーロとなり、CO₂排出量基準課税では、ガソリン車、ディーゼル車にかかわらず、免税基準(120g/km)を超えるCO₂排出量に比例し、g/kmあたり2ユーロ税額が上昇する。

また、電気自動車に対しては、車両総重量200kgごとに、11.25～12.78€が課されるが、登録年に応じて免税(全額～50%)措置が講じられている。

(イ) 道路課金制度

ドイツは、EU東西交通の要として域内交通が活発であり、税負担のない他国車両が、自国道路を走行し負荷をかけているという状況から、負担の公平性、受益者負担、損傷者負担の考え方にに基づき、貨物自動車に対する道路課金制度を導入している。対象車は、2015年10月から車両総重量7.5トン以上の貨物車となっており、車載器をGPSと連動させることにより走行距離を算定している。

(ウ) 論点に対する主なコメント

①技術革新

[電気自動車への課税に対する見解]

(ドイツ連邦財務省担当者)

電気自動車については、(2020年までに登録された車は、)最初の10年間は非課税で、その後は重量に応じて課税している。こういった最初の10年間以降に課税する形では、(最初の10年間の非課税による)減収は解決できない。税制全体の抜本的な見直しが必要だと認識している。電気自動車の普及のためには、補助金が必要であ

り、非課税としても電気自動車はまだ高い。

ドイツの課税基準の算定方式は大きく3つある。①排気量（自動車税）、②車両総重量（重量貨物車道路課金）、③CO₂排出量（自動車税）。電気自動車は（排気量やCO₂排出量がなく、）消去法的に車両総重量となった。

（ドイツ自動車工業会担当者）

電気自動車については、2020年までは非課税となっているが、2030年まで延長してほしいと要望している。また、対象車を電気自動車だけでなく、PHVまで広げてほしいと要望している。（電気自動車の普及が進み、自動車の動力源が電気に偏在すれば、災害に弱くなるのではという問いかけに対して、）電気自動車に対する災害リスクについては考えたことがなかった。自動車工業会としても、電気自動車といえども、バッテリーの製造時にはCO₂が排出されるのであって、本当に電気自動車やPHVがどれだけ環境によいかという議論がある。

[CASEが自動車関係諸税に与える影響についての認識]

（ドイツ自動車工業会担当者）

どれくらいのスピードとインパクトで進むかはわからないが、自動車メーカーのビジネスモデルは確実に変化するだろう。

これは自動車産業界にとって、危機ではなく、ビジネスチャンスだととらえる見方もある。自動車業界が製造業からサービス業に移行するのは簡単ではなく、まだ上手くいっているとは言えない。

自動車メーカーとしては、（今は自動車を販売すれば顧客の情報を入手できているが、）今後、自動車メーカー以外の企業によるカーシェアの普及などにより、顧客情報を奪われることを懸念している。そのため、各社で自らインターフェイスをつくり、顧客との接点を守っていきたいと考えている。実際に自動車メーカー（ダイムラー・BMW）が協調して、ライドシェアサービスを開始している。

ドイツでも、若者が車を買わなくなってきているので、自動車を保有していない者にも、まずは自動車を運転する機会を作ることを目的として、自動車メーカーはカーシェアサービスを進めている。

②保有から利用への変化

[走行課税についての方針や課題]

（ドイツ連邦交通デジタルインフラ省担当者）

（GPSによって走行距離が記録される場合のプライバシーの問題については、）保護法律により、料金所の事業者、連邦貨物交通局（事業者の監視当局）によってデータが採取、記録、利用、送信されることを許可することを定めており、データは不正を防止する目的でのみ

加工、利用できる。

(ドイツ連邦財務省担当者)

乗用車への課金は、測定方法が課題である。そのため、ドイツでは、トラックに対しては既に距離方式を導入しており、乗用車に対してはビニエット方式による課金を計画していたが、訴訟により中断されている。(乗用車への課金によって、)道路インフラ財源を確保したい。

(計画では、)乗用車はビニエット方式(定額制)なので、走行距離が伸びがちな地方部だからといって不利になることはなく、特に反対はなかった。

EUからは乗用車に対しても走行距離に応じて課金すべきと言われているが、大変な技術を駆使しないとできず、実現困難。仮に、乗用車に対しても距離に応じて課金した場合は、地方部が不利になり、反発はあるだろう。

(ドイツ自動車工業会担当者)

道路インフラの維持・更新が求められている中、自動車関係税収を補う有力な財源として、乗用車に対する走行課金が計画されていた。自動車工業界として反対はしなかったが、懐疑的。導入したとしても、本当にインフラ費用をまかなうことが可能か不明であり、また、徴収コストが収入に見合うかも不明である。

EUとしては、全車両に距離ベースでの課金を推進したい。加盟国としてはEUに誰にどのように課金するかという裁量を握られたくない。

③環境負荷の低減に対する要請の高まり

[CO₂ベース課税の導入状況と効果]

(ドイツ連邦交通デジタルインフラ省担当者)

連邦政府は気候保護大綱を策定中であり、2030年の温暖化ガス排出目標(乗用車のCO₂排出量を2030年まで2021年目標に比べて37.5%削減)達成を確実なものにしたいとしている。欧州レベルですでに決められている乗用車のCO₂排出上限により低燃費車が市場に増えることを後押しすると考えている。

(ドイツ自動車工業会担当者)

CO₂排出量を考慮した課税の効果については、ユーザーの購入時の判断要素は、税制ではなく保有にかかるコスト全体を見ていると考えている。実際、電気自動車は非課税だが台数が少ない。

EUからは2030年の温暖化ガス排出目標(乗用車のCO₂排出量を2030年まで2021年目標に比べて37.5%削減)を求められている。2020年までに電気自動車の販売量を100万台に増やすという目標があるが、現時点でまったく届いていない。

(カーボンプライシングに関して、)今は税収の使途にかかわらず、エネルギー税の増税は受け入れることはできない。今後、電気自動車が普及していき、ガソリンに依存しなくなれば、例えば、税収を電気自動車への支援に充てることと合わせて増税をすることは議論の余地があるのではないかと考える。

④国・地方を通じた財源を安定的に確保

[自動車関係諸税の理屈]

(ドイツ連邦財務省担当者)

ドイツでは利用段階では燃料税があるので、取得段階の課税は行わず、保有段階でのみ課税している(ドイツの燃料課税は、日本の燃料課税の約1.7倍)。課税根拠としては、法的行為として登録し、流通させることに対する課税としている。目的は自動車インフラの財源確保であり利用者負担的な性格を有するものだが、法律上は一般財源となっている。1927年に奢侈税として始まったが、こういう考え方は今はなく、1986年に環境保全の観点が入り排気量ベースでの課税を経て、2009年からCO₂排出量ベースを追加した。

(参考)米国オレゴン州の道路利用課徴金の概要

調査対象国とは別に、米国オレゴン州においても、道路利用課徴金制度として、2015年7月に、車両5,000台を対象とした試験プログラムが行われているため、概要をまとめ、WGで報告を行った。

オレゴン州における道路利用課徴金制度は、対象車種をオレゴン州で登録されている10,000ポンド以下の車両とし、課税対象車両の上限は5,000台で、米国で搭載が義務化されている車両診断情報取得用のOBDⅡ(On-board diagnosticsⅡ)などの専用機器を利用して課金を行う仕組みとなっている。個人のプライバシー保護の観点から、参加者はGPS対応・非対応の選択が可能であるが、GPS対応を選択した場合は、対象区域は州内の公道となる一方、GPS非対応を選択した場合は、対象区域内にどうかの判別ができなくなるため、州内外の全道路の走行距離が課金対象となる。なお、参加者は、GPS対応であれば、対象区域内での燃料消費量相当の州燃料税、州内の私道走行にかかる道路利用課徴金を還付され、GPS非対応であれば、全走行にかかる州燃料税が還付されることとなる。

オレゴン州における道路利用課徴金制度導入の背景には、燃料課税の将来的な減収に対する問題意識がある。

(4) 海外調査の総括

海外調査を行った結果、各論点について、以下のような結果が得られた。

①技術革新

電気自動車への課税の必要性はEU、フランス・ドイツでも共通してみられた。ドイツでは、実際に、重量に応じた課税を制度化していたが、2020年までに登録された自動車は、最初の10年間は非課税となっており、本格的に、電気自動車に対して課税している状況ではなかった。

CASEが自動車関係諸税に与える影響についての認識については、フランス（税制当局）では、CASEの動きは認識しているが、自動車関係諸税について具体的な対応はまだできていない状況であった。ドイツ（自動車工業会）からは、自動車メーカーにおけるビジネスモデルの変化への言及があった。

②保有から利用への変化

走行距離に応じた課税（課金）については、欧州においては通過交通に対する対策（ドイツ）であり、また、米国のオレゴン州では燃料課税の将来的な減収を見越したものであり、その成り立ち（背景）が異なるところであった。

③環境負荷の低減に対する要請の高まり

CO2削減の要請による減収に対する懸念については、EU、フランス・ドイツでも共通して認識されていた。CO2ベース課税の効果については、EU、フランスにおいて認識している一方、ドイツ（自動車工業会）においては、CO2排出量を考慮した課税の効果については、ユーザーの購入時の判断要素は税制ではなく保有にかかるコスト全体を見ているとして、税制上のインセンティブ効果をあまり認識していなかった。

④国・地方を通じた財源を安定的に確保

自動車に係る税を課する根拠として、フランスにおいては、馬力に応じた課税を財産税的性格、総重量等に応じた車軸税を道路損傷負担金的性格と、ドイツにおいては、排気量及びCO2排出量に応じた課税を利用者負担的な性格と、それぞれ考えていた。

上記のとおり、本WGにおける海外調査の結果、欧州の自動車関係諸税に関する最新の状況を確認することができた一方で、CASEと呼ばれる自動車を取り巻く環境変化への税制の対応としては、欧州においても、まだ本格化されていない状況であった。

3 走行課税の実務及び理論上の論点

上記海外調査で収集した情報等を踏まえ、本WGにおいては、「保有から利用への変化」の一論点として、既に欧州の一部で導入されている走行課税

を我が国に導入する際の論点について、さらに議論を行った。

既に欧州等において導入（試験運用）されている走行距離に応じた課税（課金）においては、その導入手法として、①GPS方式、②路側機方式、③ビニエット方式、④OBD（車載式故障診断装置をいう。以下同じ。）方式が挙げられる。それぞれの方式の概要は以下のとおりである。

①GPS方式

衛星技術を利用したシステムにより車両位置、走行経路等を特定し、車載器が単独で通信を行うことで、走行距離に応じた課税を行う方式

②路側機方式

我が国のETCのように、路側機を通過する際、電波等によって車載器と路側機が通信を行う、あるいは、路側に設置したカメラで車両のナンバープレートを撮影するといった、ある地点を通過する際に課税する方式

③ビニエット方式

道路を走行するために、車両区分等に応じたステッカーを時間単位で事前購入することとする方式

④OBD方式

エンジン関係や駆動関係などの電子制御装置内部に搭載された故障診断機能であり、走行距離の測定も行っている。診断器を自動車に接続することにより、記録された走行距離を読み取る方式

それぞれの方式には、

- ・ 走行距離の測定の精緻さ
- ・ 機器を設置し運用するためのコスト
- ・ 走行経路など、プライバシーの保護
- ・ 地方部では移動距離が長くなる傾向にあり、負担増となる可能性もあること
- ・ 徴収方法などの課税実務

などの点で、それぞれ一長一短がある。

走行課税の導入方式毎の論点

	GPS方式	路側機方式	ピニエツ方式	OBD方式
走行距離の測定	精緻な測定が可能	車両が通過する路側機間の距離のみ測定が可能	走行距離の測定は行わない	最近の自動車では測定が可能
設置コスト	車載器の設置に相当のコストが発生	車載器や路側機の設置について、相当のコストが発生	車載器や路側機を設置するコストは抑えられるが、ステッカーの購入や取り締まり等の仕組みを整備する必要	既に最近の自動車にはOBDが装着されているが、自動車からOBDの情報を取得する仕組みが必要
プライバシー	走行経路等を他人に知られてしまう可能性がある	車両が通過する路側機の場所の情報のみであれば、プライバシーの懸念は少ないか	走行距離の計測は行わないため、走行経路等は秘匿される	走行距離のみを把握することとすれば、走行経路等は秘匿される
地方部の負担	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある	時間単位の料金となるため、移動距離が長い傾向がある地方部にとっては、距離当たりの負担額は都市部と比較して割安になるか	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある
徴収方法	車載器からの通信で随時課税が出来れば、清算等の問題は生じない。	高速道路料金と同様の徴収となるため、大きな課題はない。	事前にピニエツを購入することとなるため、抹消時の清算はあり得るものの、課題は少ない。	車検時等に走行距離を把握して課税することとなるため、最初の車検時や抹消時の取り扱い等、課題が多い。

また、走行距離に応じた課税（課金）については、先ほど述べたとおり、欧州においては通過交通に対する対策（ドイツ）であり、また、米国のオレゴン州では燃料課税の将来的な減収を見越したものであるため、その成り立ち（背景）が異なる場所であった。海外の導入事例においては、それぞれ地理的条件等が異なることにも留意する必要があるとともに、欧州でも未だ乗用車に対して広く課税をするという事例がないことも考慮する必要があると考えられる。

こうしたことを踏まえると、走行距離課税について、単純に走行距離に応じた課税では、後述する自動車税種別割の財産税的性格等を反映できないことや、走行距離課税はむしろ燃料課税と代替性があること、現実の問題として、より走行距離が長い地方部の負担増になり得ると考えられることなどを踏まえつつ、慎重に検討する必要があるものと考えられる。

なお、走行距離課税に関する我が国の議論の状況を考えると、欧州に比べて、我が国の状況により近いと思われる米国の状況について、さらに調査することも有益ではないか、との意見もあった。

4 今後の自動車関係諸税のあり方を検討する際に留意すべき視点

これまで述べてきたとおり、本WGでは、欧州における自動車関係諸税についての海外調査を実施した。

その結果、欧州の最新の状況を確認することができた一方で、CASEと呼ばれる自動車を取り巻く環境変化への対応は、欧州においても、まだ本格化されておらず、欧州で既に導入されている走行課税についても、我が国と

は導入に至る背景が異なることや導入にあたっての様々な課題があることが確認された。

こうした海外調査の結果を踏まえ、今後の自動車関係諸税のあり方を検討していく中で、あらためて、我が国の自動車関係諸税の概況等を振り返った上で、今後の検討の際に留意すべき視点について検討する必要があると考えられたため、以下のとおり、検討を行った。

(1) 我が国の自動車関係諸税の概況等

(ア) 我が国の自動車関係諸税の概況

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。

我が国においては、車体課税として、自動車取得税（令和元年10月から自動車税環境性能割及び軽自動車税環境性能割）、自動車税（令和元年10月から自動車税種別割）、軽自動車税（令和元年10月から軽自動車税種別割）及び自動車重量税が課されている。

これら車体課税の税収は、あわせて約2.6兆円にのぼる。また、このうち地方の税収（譲与税を含む。）は約2.2兆円であり、車体課税の税収の多くが地方税収であることに留意する必要がある。（令和元年度予算・地財ベース）

(イ) 自動車関係諸税の性格及び沿革

① 自動車取得税（令和元年9月で廃止）

自動車取得税は、自動車の取得に対して課される税であり、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税である。道路に関する費用に充てる目的税として、昭和43年度に創設された。平成元年の消費税導入時にも流通税と付加価値税とで課税根拠が異なることから、維持された。

課税標準は取得価額であり、税率は3%（営業用自動車及び軽自動車については2%）である。

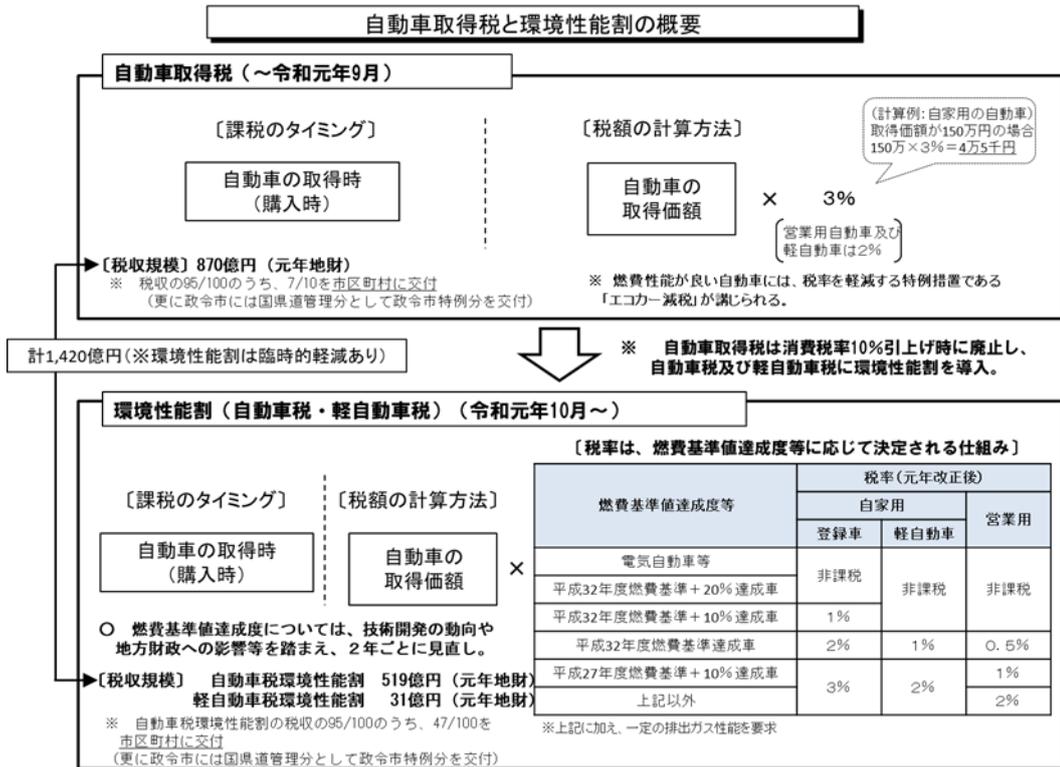
平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。

環境の観点からの特例としては、平成11年度に創設された低燃費車特例、平成21年度に創設されたエコカー減税など、種々の特例を講じてきた。また、税収は、約870億円（令和元年度地財ベース（平成31年4月から令和元年9月までの税収見込み））である。

② 自動車税・軽自動車税環境性能割（令和元年10月から導入）

自動車税・軽自動車税環境性能割は、自動車もたらすCO2排出、道路損傷、交通事故、公害、騒音等、様々な社会的コストに係る行政需要に着目した原因者負担金的性格を有する。環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づき、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計されている。

税収は、約550億円（令和元年度地財ベース（令和元年10月から令和2年3月までの税収見込み））である。



③ 自動車税（令和元年10月から自動車税種別割）

自動車税は、自動車に対し、その所有の事実に担税力を見出し、その所有者に課する普通税である。道路等との間に極めて直接的な受益関係を持つ特殊な財産税としての性格を持つもので、財産税的な性格のほか道路損傷負担金的な性格を持つ。

平成13年度からグリーン化特例を導入し、環境負荷に応じた重課・軽課の仕組みを組み込んでいる。

税収は約1.5兆円（令和元年度地財ベース）であり、都道府県の主要税源であるが、近年は、自動車の登録台数の減少や小型化に伴い、減少傾向にある。

自動車税種別割の概要

項目	自動車税種別割
1. 課税団体	都道府県
2. 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)
3. 納税義務者	自動車の所有者
4. 賦課期日	4月1日
5. 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>【税率の特例】 ○グリーン化特例(平成13年度創設) 環境性能の優れた自動車の税率を軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする措置</p>
6. 納期	5月中において、都道府県の条例で定める。
7. 徴収方法	普通徴収(月割課税分は証紙徴収)
8. 税収	1兆5,383億円(令和元年度地方財政計画額)

④ 軽自動車税（令和元年10月から軽自動車税種別割）

軽自動車税は、軽自動車等の所有に担税力を見出して課する財産税的性格を有する税で、軽自動車等が道路等を損傷することにより課する道路損傷負担金的性格も併せ有する。

軽自動車税の税率は登録車に比べて低く設定されているが、自転車や荷車等に対する税として課されていた経緯等によるものと考えられる。

軽自動車税種別割の概要

項目	軽自動車税種別割
1. 課税団体	市区町村
2. 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
3. 納税義務者	軽自動車等の所有者
4. 賦課期日	4月1日
5. 税率	<p><標準税率> 軽自動車等の種別、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 10800円 ・原動機付自転車のうち、二輪で総排気量が50cc以下のもの 2000円</p> <p><制限税率> 標準税率の1.5倍</p> <p>【税率の特例】 ○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 ○グリーン化特例(軽課)(平成27年度創設) 三輪以上の軽自動車のうち、環境性能の優れた軽自動車の税率を軽減する措置</p>
6. 納期	4月中において、市区町村の条例で定める。
7. 徴収方法	普通徴収
8. 税収	2,668億円(令和元年度地方財政計画額)

⑤ 自動車重量税

自動車重量税は、車検等によって自動車の運行が可能になるとして権利創設税的性格があるとされており、車検時徴収を行っている。また、車両重量を課税の指標としていることから、道路損傷負担金的性格があるとされている。

税収は約6,500億円（令和元年度予算ベース）であり、このうち一定割合が自動車重量譲与税として地方に譲与されている。

		自動車重量税(国税)の概要						
創設時期	昭和46年							
課税主体	国							
課税客体	<p>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、継続検査、臨時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又は総合特別区域法による有効期間の伸長の場合の自動車検査証の返付を受ける自動車</p> <p>② 車両番号の指定を受ける軽自動車</p> <p>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</p> <p>・以下の表は、電気自動車等(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、クリーンディーゼル車及び天然ガス自動車)及び2020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。</p> <p>・電気自動車等及び2020年度燃費基準等達成車については本則税率、経年車については、例えば、乗用車であれば、13年超は5,700円/0.5t・年、18年超は6,300円/0.5t・年の税率が適用される。</p>							
納税義務者								
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 (検査自動車のみ)			検査自動車のみ			
		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2.5t超)	//	4,100	8,200	-	2,600	5,200	-
	トラック(車両総重量2.5t以下)	//	3,300	6,600	-	2,600	5,200	-
	特種用途自動車	//	4,100	8,200	-	2,600	5,200	-
	小型二輪	一両につき	1,900	3,800	5,700	1,500	3,000	4,500
	軽自動車	//	3,300	6,600	9,900	2,600	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)							
性 格	納税地: 車検証の交付等の事務をつかさどる運輸支局等							
	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 収	6,510億円(令和元年度予算額)							
	(うち国分3,760億円、地方譲与分2,750億円)							
	割合: 令和元年度は、国: 578/1000、地方: 422/1000(当分の間の特例譲与割合)							

車体課税の概要

税 目	税の性格・経緯等	税率等	税収(億円) 令和元年度 地財・予算ベース
地方税	自動車取得税 (R1.9で廃止)	<p>「自動車の取得価額」を課税標準とし、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車 取得価額の3% ・営業用及び軽自動車 // 2% 	870
	自動車税・軽自動車税 環境性能割 (R1.10から導入)	<p>「自動車の取得のために通常要する価額」を課税標準とし、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・燃費基準達成度等に応じて0~3% (軽自動車、営業用は0~2%) 	550
	自動車税 (R1.10から種別割)	<p>(例) 乗用車 排気量2,000ccクラス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用 39,500円(36,000円) ※()内はR1.10~以降の税率 ・営業用 9,500円 	15,383
	軽自動車税 (R1.10から種別割)	<p>(例) 軽乗用車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用 10,800円 ・営業用 6,900円 <p>(軽自動車税の税率は登録車に比べて低く設定されているが、自転車や荷車等に対する税として課されていた経緯等によるものと考えられる。)</p>	2,668
国税	自動車重量税	<p>(例) 乗用車 車両重量0.5t/年につき</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用 4,100円 ・営業用 2,600円 (本則税率: いずれも2,500円) 	6,510
			<p>国分 3,760</p> <p>地方譲与分 2,750</p>

※ 地方財源: 2.2兆円(車体課税の税収2.6兆円)

⑥ 燃料課税

燃料課税としては、揮発油税（国税）、軽油引取税（都道府県税）、地方揮発油税（譲与税として地方に譲与）があり、税収はそれぞれ約2.3兆円、約9,500億円、約2,500億円である（令和元年度予算・地財ベース）。

平成21年度の一般財源化後も、道路等の特定の行政サービスからの応益関係自体には変化はなく、引き続き、当該応益関係に基づいて税の負担を求めることには合理性があると考えられた。

燃料課税の概要

税目	税の性格・経緯等	税率	税収(億円) 令和元年度 地財・予算ベース	
国税	揮発油税	・ ガソリン車の急増による揮発油の需給の増加及び価格の状況を踏まえ、揮発油に相当の担税力があると認められることから、昭和24年度に道路特定財源として創設。 〔※ 道路の状況が極めて劣悪であり、道路整備の財源を確保する必要性から、昭和29年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、揮発油税が道路整備のための特定財源とされた。これを財源に、第1次道路整備五箇年計画が発足。〕 ・ 平成21年度の道路特定財源の一般財源化に伴い、完全に一般財源化されている。	(当分の間税率) 48.6円/L (本則税率) 24.3円/L	23,030
	地方揮発油税 (旧地方道路税)	・ 地方道路の整備が緊急の課題となっていたことから、都道府県及び市町村に対し、道路に関する費用に充てる財源を譲与するために道路特定財源として創設。 ・ 平成21年度の道路特定財源の一般財源化に伴い、完全に一般財源化されている。	(当分の間税率) 5.2円/L (本則税率) 4.4円/L	2,464
地方税	軽油引取税	・ 税負担のないディーゼル車が急増している状況下、地方道路整備の緊急性や揮発油を燃料とするガソリン車と軽油を燃料とするディーゼル車との税負担の均衡を図る観点から道路特定財源として創設。 ・ 平成21年度の一般財源化後も、道路等の特定の行政サービスからの応益関係自体には変化はなく、引き続き、当該応益関係に基づいて税の負担を求めることには合理性があると考えられた。	(当分の間税率) 32.1円/L (本則税率) 15.0円/L	9,537

(2) CASEに対応した自動車関係諸税のあり方を検討する際に留意すべき視点
我が国の自動車関係諸税の概況等を踏まえ、今後の自動車関係諸税のあり方を検討する際に留意すべき視点について議論した中での主な意見は以下のとおりであった。

- ・ 自動車税種別割において、課税指標に排気量を用いているのは、排気量の大きさがその自動車の価値を表す指標として最も適していたからであると考えられるが、それも技術の進歩とともに変化し得る。他の課税指標を取り入れることも考え得るのではないか。
- ・ CASEの進展により、今後、自動運転技術が進んでいけば、自動車の価値として、例えば移動空間の広さなど、居住性や快適性がより重要視されるようになることも考えられる。どのように自動車の価値を捉えていくかは、技術の進展に合わせて現実問題として採りうる選択肢を検討すべきものではないか。
- ・ 他の指標を検討する場合においても、元来の自動車税種別割の性格を

踏まえて、単一の指標を検討するのではなく、現行の排気量や重量、馬力など、様々な指標を組み合わせて検討するべきではないか。

- ・保有から利用への変化に伴って、自動車の所有者が、個人から法人に集中していくという変化もあるのではないか。
- ・道路損傷負担金的性格から、重量を課税指標とすることが、これまでの自動車税種別割の性格に馴染む部分も少なからずあると考えるが、その前提として、すでに自動車重量税において重量が課税指標に用いられていることとの整理が必要と考えられる。
- ・課税指標が他の税目と重複することについては、課税根拠と課税指標は必ずしもリンクしておらず、課税根拠が異なっても、課税指標が同じということもあり得るのではないか。
- ・環境損傷負担金的性格については、そもそも環境損傷とは何か（CO₂排出なのか、大気汚染なのか）という観点があるのではないか。

こうした議論を踏まえつつ、自動車税種別割について、昭和 25 年度に現行地方税法が制定された後、今日に至るまでどのような制度改正の経緯をたどり、現在、どのような性格を有する税となったかを改めて整理した上で、今後の自動車関係諸税のあり方を検討する際に留意すべき視点を整理すると、以下のとおりではないかと考えられる。

- ・自動車税種別割は昭和 25 年の地方税法の制定時に法律上位置づけられた。当時から、財産税的性格と道路損傷負担金的性格があると整理していた。また、燃料課税（揮発油税）の負担も考慮する必要があるとされている。
- ・そのような性格から、昭和 25 年以来、昭和 59 年までの間に、道路需要や所得、物価水準等を勘案し、6 回税率の引上げ（S28, 29, 40, 51, 54, 59）が行われている。なお、道路需要との関係で直接議論がなされる揮発油税（旧道路特定財源）ほどの引上げ（同期間中 8 回（S26, 29, 34, 36, 39, 49, 51, 54））とはなっておらず、道路損傷負担金的性格は、揮発油税ほど直接的ではないとも考えられる。
- ・また、自動車税種別割は、グリーン化特例が導入（平成 13 年度改正）されたことにより、環境損傷負担金的性格を併せ持っているとされている。なお、平成 28 年度与党大綱において、グリーン化特例（軽課）については、環境性能割導入後は環境性能割を補完する制度であるとされている。
- ・よって、現行の自動車税種別割は、財産税的性格、道路損傷負担金的性格、環境損傷負担金的性格を併せ持つ税と整理され得ると考えられる。
- ・その上で、現状の自動車税種別割については、昭和 54 年以降、主に、財産税的性格を重視して、排気量に応じた税率設定による課税

がなされているが、自動車税種別割の性格が時代の変遷に応じて変わってきていることや、環境性能に応じた課税である環境性能割が創設されたこと、また、今後、CASEが進展していくことも踏まえつつ、そのあり方を検討していく必要がある。

- その際、現行の自動車税種別割についてその性格を踏まえれば、①財産的価値に応じてご負担いただく必要があること、②道路損傷に伴う財政需要を踏まえて、一定の税収を確保していく必要があること、③環境負荷に応じた課税の仕組みを取り入れることが必要であることを念頭に、CASEによって、自動車を取り巻く環境がどのように変化していくかを見極めながら検討していく必要があると考えられる。

本WGとしては、上記視点に留意して、今後の自動車関係諸税のあり方の検討が行われるよう期待するものである。

參考資料

地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会

—自動車関係諸税に係る調査研究WG—

設置要綱

1. 趣旨・目的

令和元年度税制改正においては、車体課税について、自動車税の恒久減税をはじめとする大幅な見直しを行ったところである。加えて、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。」こととされている。

この中長期的な視点に立った検討に資するために、地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会にWGを設置し、諸外国の課税の実態も含めた基礎的検討資料の収集等を行い、これを踏まえて、今後の自動車関係諸税のあり方を研究することとする。

2. 調査研究事項

- ① 自動車を取り巻く環境変化（技術革新、保有から利用への変化等）とそれに対応した税制についての考え方
- ② 今後の自動車関係諸税のあり方を研究するために必要な事項

3. 構成員

別紙のとおり。

4. 運営

- 1) WGに、座長1人をおく。
- 2) 座長は、WGを招集し、主宰する。
- 3) 座長は、不在の場合など必要の都度、これを代行する者を指名することができる。
- 4) 座長は、必要があると認めるときは、必要な者にWGへの出席を求め、その意見を聴取することができる。
- 5) 本要綱に定めるもののほか、WGの運営に必要な事項は座長が定める。

5. 開催期間等

令和元年5月から令和2年3月までとし、令和元年度中に調査・研究成果をとりまとめる。

令和元年度 自動車関係諸税に係る調査研究WG委員

座 長 諸富 徹 京都大学大学院 経済学研究科 教授

委 員 川勝 健志 京都府立大学 公共政策学部 教授

藤岡 祐治 東北大学 法学研究科 准教授

百澤 俊平 東京都 主税局 税制部
税制課 税制改正担当課長

浅場 周 神奈川県 総務局 財政部 税制企画課長

(令和元年5月まで 小泉 洋 現神奈川県相模原県税事務所長)

東 高士 総務省 自治税務局 自動車税制企画室長

(令和元年6月まで 平木 省 現岐阜県副知事)

(敬称略)

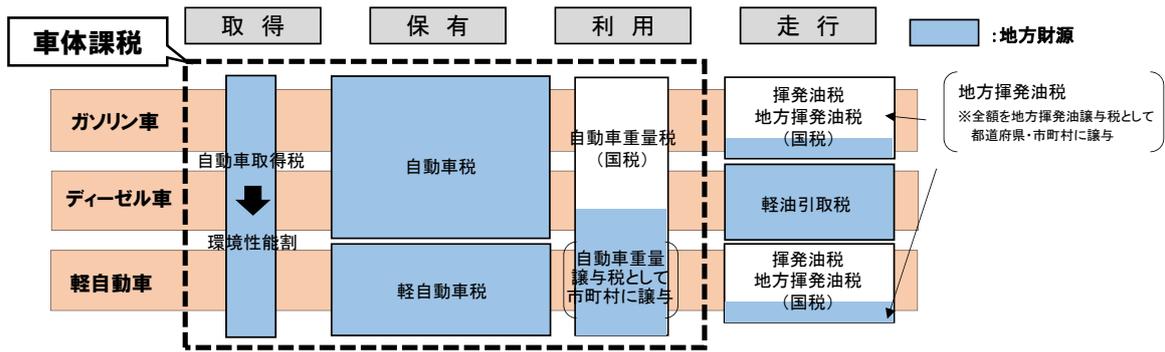
自動車関係諸税に係る調査研究WGの実施状況

- 5月16日（木）15:30～17:30 第1回WG
 - ①自動車関係諸税の状況について
 - ②WGにおける議論のポイントについて
- 6月20日（木）10:00～12:00 第2回WG
 - ①自動車を取り巻く環境変化について
 - ②欧州における自動車関連税制の概要について
 - ③海外調査について
- 7月8日（月）～12日（金） 海外調査
 - ベルギー、ドイツ、フランスを訪問（※川勝委員及び事務局1名）
- 9月11日（水）10:00～12:00 第3回WG
 - 海外調査のとりまとめ報告
- ※ 10月25日（金）に地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会（親会議）にて、海外調査結果報告。
- 11月1日（金）13:30～15:30 第4回WG
 - 走行距離課税について
- 1月16日（木）10:00～12:00 第5回WG
 - ※ 2月13日（木）に地方分権時代にふさわしい地方税制のあり方に関する調査研究会（親会議）にて、WG実施状況報告。
- 2月19日（水）15:30～17:30 第6回WG

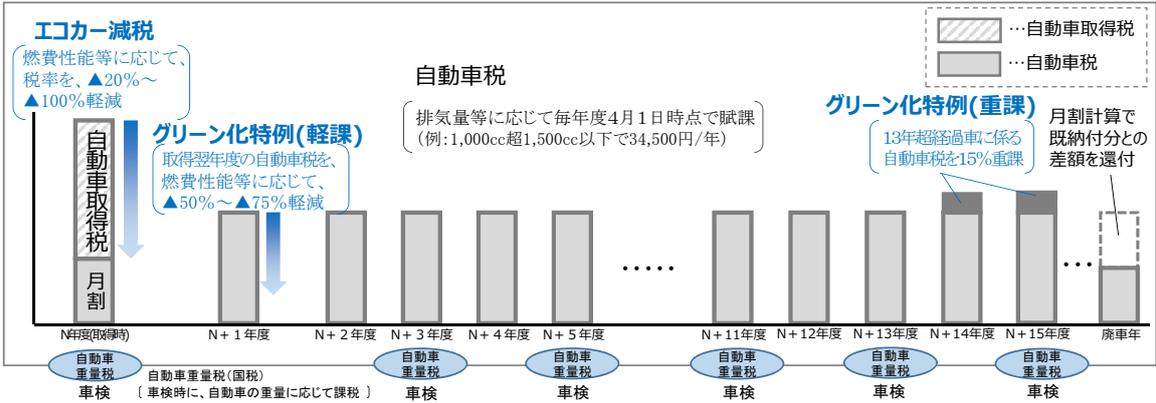
自動車関係諸税の状況について

自動車関係諸税

自動車関係諸税の現状



〔自家用乗用車に係る課税のイメージ〕



車体課税の概要

税目	税の性格・経緯等	税率等	税収(億円) 令和元年度 地方・予算ベース
自動車取得税 (R1.9で廃止)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車取得税は、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税であり、道路に関する費用に充てる目的税として創設。 平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。 	「自動車の取得価額」を課税標準とし、 <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車 取得価額の3% ・営業用及び軽自動車 " 2% 	870
自動車税・軽自動車税 環境性能割 (R1.10から導入)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車もたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金的性格。 環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づいて、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計。 	「自動車の取得のために通常要する価額」を課税標準とし、 <ul style="list-style-type: none"> ・燃費基準達成度等に応じて0~3% (軽自動車、営業用は0~2%) 	550
自動車税 (R1.10から種別割)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車に対し、その所有の事実に応じた担税力を見出し、その所有者に課する普通税。 道路等との間に極めて直接的な受益関係を持つ特殊な財産税としての性格を持つもので、財産税的な性格のほか道路損傷負担金的な性格を持つ。 	(例) 乗用車 排気量2,000ccクラス <ul style="list-style-type: none"> ・自家用 39,500円 (36,000円) ※ () 内はR1.10以降の税率 ・営業用 9,500円 	15,383
軽自動車税 (R1.10から種別割)	<ul style="list-style-type: none"> 軽自動車等の所有に応じた担税力を見出して課する財産税的な性格を有する税で、軽自動車等が道路等を損傷することにより課する道路損傷負担金的な性格も併せ有する。 軽自動車税の税率は登録車に比べて低く設定されているが、自転車や荷車等に対する税として課されていた経緯等によるものと考えられる。 	(例) 軽乗用車 <ul style="list-style-type: none"> ・自家用 10,800円 ・営業用 6,900円 	2,668
国 自動車重量税	<ul style="list-style-type: none"> 車検等によって自動車の運行が可能になるとして権利創設税的な性格がある。また、車両重量を課税の指標としていることから道路損傷負担金的な性格がある。 	(例) 乗用車 車両重量0.5t/年につき <ul style="list-style-type: none"> ・自家用 4,100円 ・営業用 2,600円 (本則税率: いずれも2,500円) 	6,510
			(国分 3,760 地方譲与分 2,750)

※ 地方財源: 2.2兆円(車体課税の税収2.6兆円)

自動車取得税と環境性能割の概要

自動車取得税（～令和元年9月）

〔課税のタイミング〕

自動車の取得時
(購入時)

〔税額の計算方法〕

自動車の取得価額 × 3%
〔営業用自動車及び軽自動車は2%〕

(計算例: 自家用の自動車)
取得価額が150万円の場合
150万 × 3% = 4万5千円

▶〔税込規模〕870億円(元年地財)

※ 税込の95/100のうち、7/10を市区町村に交付
(更に政令市には国県道管理分として政令市特例分を交付)

※ 燃費性能が良い自動車には、税率を軽減する特例措置である「エコカー減税」が講じられる。

計1,420億円(※環境性能割は臨時的軽減あり)

※ 自動車取得税は消費税率10%引上げ時に廃止し、自動車税及び軽自動車税に環境性能割を導入。

環境性能割(自動車税・軽自動車税)(令和元年10月～)

〔税率は、燃費基準達成度等に応じて決定される仕組み〕

〔課税のタイミング〕

自動車の取得時
(購入時)

〔税額の計算方法〕

自動車の取得価額 ×

燃費基準達成度等	税率(元年改正後)		
	自家用		営業用
	登録車	軽自動車	
電気自動車等	非課税	非課税	非課税
平成32年度燃費基準+20%達成車	非課税	非課税	非課税
平成32年度燃費基準+10%達成車	1%		
平成32年度燃費基準達成車	2%	1%	0.5%
平成27年度燃費基準+10%達成車			1%
上記以外	3%	2%	2%

○ 燃費基準達成度については、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2年ごとに見直し。

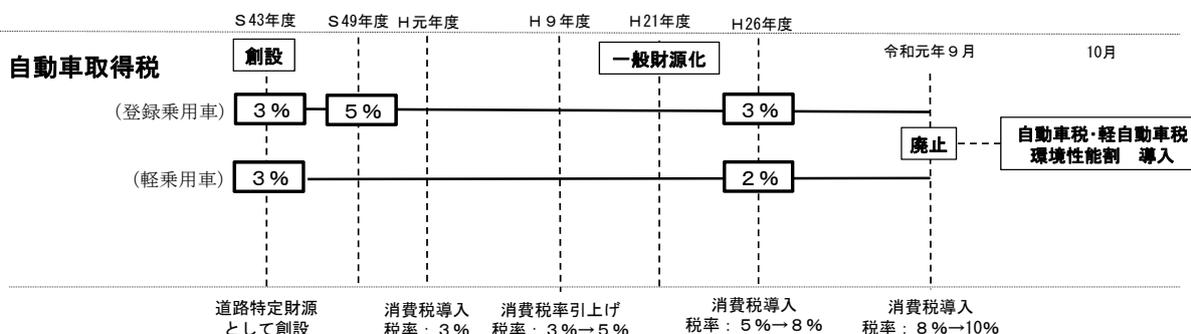
▶〔税込規模〕自動車税環境性能割 519億円(元年地財)
軽自動車税環境性能割 31億円(元年地財)

※ 自動車税環境性能割の税込の95/100のうち、47/100を市区町村に交付
(更に政令市には国県道管理分として政令市特例分を交付)

※上記に加え、一定の排出ガス性能を要求

自動車取得税・環境性能割の経緯

- 自動車取得税は、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税であり、道路に関する費用に充てる目的税として創設された。
- 消費税導入時にも流通税と付加価値税とで課税根拠が異なることから、維持された。
- 平成21年度に道路特定財源が一般財源化されたことに伴い、道路等の行政サービスから得る受益に着目するとともに、環境への配慮の必要性を考慮して課税されることとなった。
- 環境性能割は、自動車もたらすCO2排出、道路の損傷、交通事故、公害、騒音等の様々な社会的費用にかかる行政需要に着目した原因者負担金の性格を有している。そして、環境インセンティブを最大化する政策的意図に基づいて、自動車の環境性能に応じて税率を決定する仕組みとして設計されている。



自動車税・軽自動車税の概要

項 目	自動車税	軽自動車税
1. 課税団体	都道府県	市区町村
2. 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
3. 納税義務者	自動車の所有者	軽自動車等の所有者
4. 賦課期日	4月1日	4月1日
5. 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>【税率の特例】 ○グリーン化特例(平成13年度創設) 環境性能の優れた自動車の税率を軽減し、初回新規登録から一定年数を経過した自動車の税率を重くする措置</p>	<p><標準税率> 軽自動車等の種別、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>【税率の特例】 ○経年重課(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 ○グリーン化特例(軽課)(平成27年度創設) 三輪以上の軽自動車のうち、環境性能の優れた軽自動車の税率を軽減する措置</p>
6. 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。
7. 徴収方法	普通徴収(月割課税分は証紙徴収)	普通徴収
8. 税 収	1兆5,383億円(令和元年度地方財政計画額)	2,668億円(令和元年度地方財政計画額)

自動車税の税率表(主なもの※)

区 分	標準税率		
	営業用	自家用	
乗用車 総排気量	1,000cc以下	7,500円	25,000円 (29,500円)
	1,000cc超 1,500cc以下	8,500円	30,500円 (34,500円)
	1,500cc超 2,000cc以下	9,500円	36,000円 (39,500円)
	2,000cc超 2,500cc以下	13,800円	43,500円 (45,000円)
	2,500cc超 3,000cc以下	15,700円	50,000円 (51,000円)
	3,000cc超 3,500cc以下	17,900円	57,000円 (58,000円)
	3,500cc超 4,000cc以下	20,500円	65,500円 (66,500円)
	4,000cc超 4,500cc以下	23,600円	75,500円 (76,500円)
トラック 最大積載量	4,500cc超 6,000cc以下	27,200円	87,000円 (88,000円)
	6,000cc超	40,700円	110,000円 (111,000円)
	1t以下	6,500円	8,000円
	1t超 2t以下	9,000円	11,500円
	2t超 3t以下	12,000円	16,000円
	3t超 4t以下	15,000円	20,500円
	4t超 5t以下	18,500円	25,500円
	5t超 6t以下	22,000円	30,000円
バス 乗車定員	6t超 7t以下	25,500円	35,000円
	7t超 8t以下	29,500円	40,500円
	8t超(加算額)	4,700円	6,300円
	一般乗合用		
	30人以下	12,000円	33,000円
	30人超 40人以下	14,500円	41,000円
	40人超 50人以下	17,500円	49,000円
	50人超 60人以下	20,000円	57,000円
60人超 70人以下	22,500円	65,500円	
70人超 80人以下	25,500円	74,000円	
80人超	29,000円	83,000円	

※上記の他、けん引車、被けん引車、三輪の小型自動車、バスにおける一般乗合用以外といった区分がある。

(注1) 営業用：道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する自動車
自家用：営業用の自動車以外のすべての自動車

(注2) 電気自動車である自動車に係る税率については、総排気量1,000cc以下の区分の税率によることが適当であるとしている。

(注3) 乗用車のうち、()内の税率は、令和元年9月以前に初回新規登録を受けたものに係る旧税率。

軽自動車税の税率表

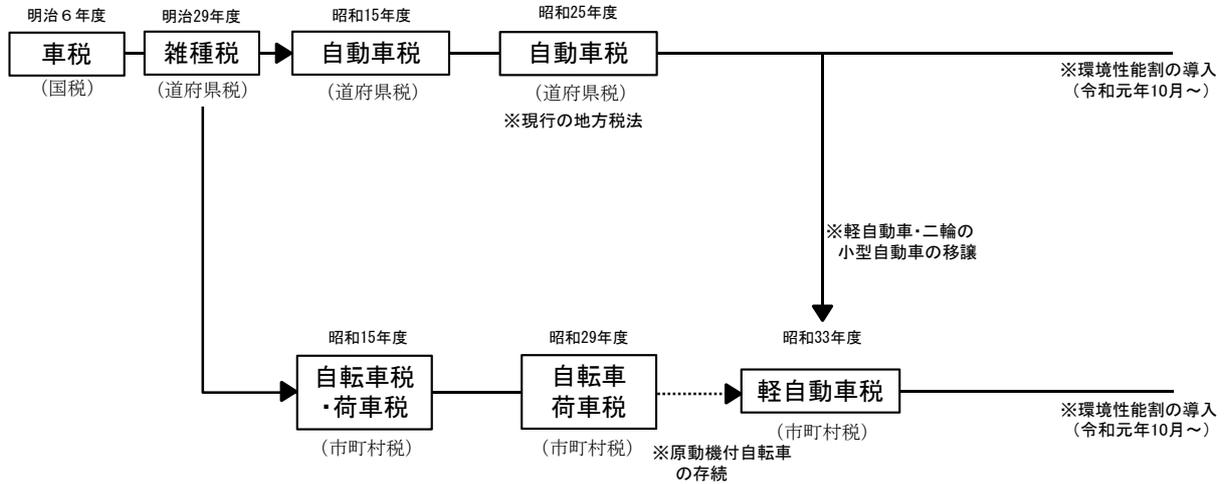
区 分	標準税率	
	自家用	営業用
四輪等 軽自動車 <660cc以下> 及び 小型特殊 自動車	四輪以上のもの 乗用のもの 5,000円(4,000円)	6,900円(5,500円) 3,800円(3,000円)
	三輪のもの	3,900円(3,100円)
二輪等(3万円を含む)	二輪の小型自動車<250cc超>	6,000円
	二輪の軽自動車(側車付を含む) <125cc超250cc以下>	3,600円
	ミニカー(三輪以上のもので、総排気量20cc超のもの)	3,700円
	原動機付自転車 <125cc以下> 二輪のもので、総排気量90cc超のもの	2,400円
	二輪のもので、総排気量50cc超90cc以下のもの	2,000円
	総排気量50cc以下のもの(ミニカーを除く)	2,000円

(注1) 営業用：道路運送法第2条第2項に規定する旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業の用に供する軽自動車
自家用：営業用の軽自動車以外のすべての軽自動車

(注2) 平成27年3月31日以前に初めて車両番号の指定を受けた三輪以上の軽自動車については、()内の標準税率が適用される。

自動車税・軽自動車税の経緯

- 自動車税・軽自動車税は「財産税的性格」及び「道路損傷負担金性格」をあわせ持つ税であり、総排気量や最大積載量等に応じて課税。保有に対する税として、毎年度定額課税されている。
- 軽自動車税は、自転車や荷車に対する税として創設された経緯あり。



エコカー減税・グリーン化特例の概要

◎ エコカー減税 (自動車取得税)

1. 概要

- ・ 低炭素社会の実現のため、より燃費性能等の優れた自動車の普及を促進する観点から、燃費性能に応じ、自動車取得税の税率を軽減。
- ・ 新車に限り、非課税又は税率を80～20%軽減。

※下記に加え、一定の排出ガス性能を要求

対象車	特例割合 (元年改正)
電気自動車等 2020年度燃費基準+40%達成	非課税
2020年度燃費基準+20%達成	50%軽減
2020年度燃費基準+10%達成	25%軽減
2020年度燃費基準達成	20%軽減

2. 経緯

平成21年度 エコカー減税の創設

※ リーマンショック後の状況を踏まえ、納税者の理解、景気及び環境対策の観点から、大幅な減税措置を時限的に講じる。

(以降、2～3年ごとに対象車両の重点化、燃費基準の切り上げ等)

◎ グリーン化特例 (自動車税・軽自動車税)

1. 概要

- ・ 低炭素社会の実現や地域における環境対策のため、より燃費性能等の優れた自動車の普及を促進する観点から、新車に係る翌年度の自動車税・軽自動車税の税率を燃費性能に応じて軽減。

※下記に加え、一定の排出ガス性能を要求

対象車 ※自家用乗用車の場合	特例割合 (元年改正)		
	令和元、2年度	令和3、4年度	
自動車税	電気自動車等	75%軽減	75%軽減
	2020年度燃費基準+30%達成	75%軽減	
	2020年度燃費基準+10%達成	50%軽減	
	初回新規登録から11年超ディーゼル車又は13年超のガソリン車	15%重課	(令和3年改正で議論)
軽自動車税	電気自動車、天然ガス車	75%軽減	75%軽減
	2020年度燃費基準+30%達成	50%軽減	
	2020年度燃費基準+10%達成	25%軽減	
	最初の新規検査から13年超の軽四輪等	20%重課	20%重課

2. 経緯

平成13年度 自動車税のグリーン化特例の創設

(以降、2年ごとに対象車両の重点化、燃費基準の切り上げ等)

平成26年度 軽自動車税のグリーン化特例(重課)の創設

(適用は平成28年度から)

自動車税のグリーン化特例の重課割合を引上げ

平成27年度 軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の創設

自動車重量税(国税)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、継続検査、臨時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又は総合特別区域法による有効期間の伸長の場合の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、電気自動車等(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、クリーンディーゼル車及び天然ガス自動車)及び2020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。
 - ・電気自動車等及び2020年度燃費基準等達成車については本則税率、経年車については、例えば、乗用車であれば、13年超は5,700円/0.5t・年、18年超は6,300円/0.5t・年の税率が適用される。

(単位:円)

区分		自家用自動車			営業用自動車			
		車検有効期間(検査自動車のみ)						
		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2.5t超)	〃	4,100	8,200	—	2,600	5,200	—
	トラック(車両総重量2.5t以下)	〃	3,300	6,600	—	2,600	5,200	—
	特種用途自動車	〃	4,100	8,200	—	2,600	5,200	—
	小型二輪	一両につき	1,900	3,800	5,700	1,500	3,000	4,500
届出軽自動車	軽自動車	〃	3,300	6,600	9,900	2,600	5,200	—
	軽二輪	一両につき	—	—	—	—	—	4,100
	その他	〃	—	—	—	—	—	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
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)

税率 6,510億円(令和元年度予算額)
(うち国分3,760億円、地方譲与分2,750億円)

割合:令和元年度は、国:578/1000、地方:422/1000(当分の間の特例譲与割合)

- 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。
 - また、被災者生活再建支援法が適用される災害を原因として滅失し、又は解体した自動車については、当該災害の発災日から車検証の有効期間の満了する日までの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附則の規定により、国の一般財源の一部が公害補償対策に充当されている。

自動車重量税(国税)の概要

〔課税のタイミング〕

車検時

〔基本的な税額の計算方法(継続検査時)〕

車両重量

×

4,100円

×

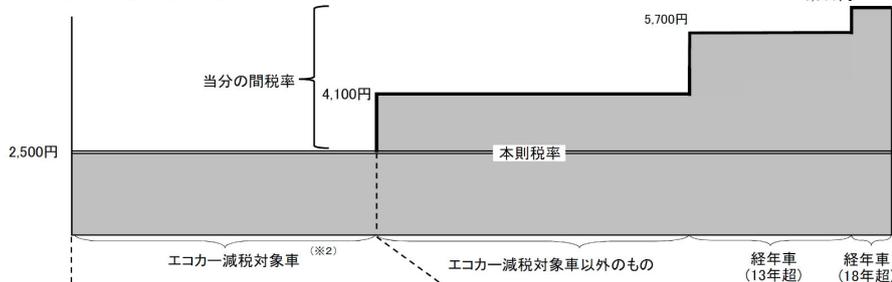
2年分

〔当分の間税率 0.5t又はその端数毎 自家用乗用車の場合〕

〔次回継続検査が 2年後の場合〕

※エコカー減税が適用される場合は、本則税率(2,500円/0.5t・年)から一定割合を軽減

○ 自家用乗用車の場合の税率(0.5t・年あたり)



エコカー減税	31年5月1日~33年4月30日	
	7月車検	2回目車検
電気自動車等(注1)	免税	免税
2020年度燃費基準+80%達成	免税	免税
2020年度燃費基準+80%達成	免税	免税
2020年度燃費基準+70%達成	免税	免税
2020年度燃費基準+60%達成	免税	免税
2020年度燃費基準+50%達成	免税	免税
2020年度燃費基準+40%達成	免税	免税
2020年度燃費基準+30%達成	▲50%軽減	
2020年度燃費基準+20%達成	▲25%軽減	
2020年度燃費基準+10%達成		
2020年度燃費基準達成		

- 〔注1〕電気自動車等
- ・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
 - ・クリーンディーゼル車
 - ・天然ガス自動車

〔税込〕6,510億円(元年予算)

※ 税込の422/1000は、自動車重量税と税として都道府県・市町村に譲与。(元年地財:2,742億円)

〔注2〕 ガソリン車及び石油ガス自動車は、いずれも平成17年排出ガス基準75%低減車(☆☆☆☆)又は平成30年排出ガス基準50%低減車に限る。

燃料課税の概要

税目		税の性格・経緯等	税率	税収(億円) 令和元年度 地財・予算ベース
国 税	揮発油税	<ul style="list-style-type: none"> ガソリン車の急増による揮発油の需給の増加及び価格の状況を踏まえ、揮発油に相当の担税力があると認められることから、昭和24年度に道路特定財源として創設。 ※ 道路の状況が極めて劣悪であり、道路整備の財源を確保する必要性から、昭和29年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、揮発油税が道路整備のための特定財源とされた。これを財源に、第1次道路整備五箇年計画が発足。 平成21年度の道路特定財源の一般財源化に伴い、完全に一般財源化されている。 	(当分の間税率) 48.6円/L (本則税率) 24.3円/L	23,030
	地方揮発油税 (旧地方道路税)	<ul style="list-style-type: none"> 地方道路の整備が緊急の課題となっていたことから、都道府県及び市町村に対し、道路に関する費用に充てる財源を譲与するために道路特定財源として創設。 平成21年度の道路特定財源の一般財源化に伴い、完全に一般財源化されている。 	(当分の間税率) 5.2円/L (本則税率) 4.4円/L	2,464
地 方 税	軽油引取税	<ul style="list-style-type: none"> 税負担のないディーゼル車が急増している状況下、地方道路整備の緊急性や揮発油を燃料とするガソリン車と軽油を燃料とするディーゼル車との税負担の均衡を図る観点から道路特定財源として創設。 平成21年度の一般財源化後も、道路等の特定の行政サービスからの公益関係自体には変化はなく、引き続き、当該公益関係に基づいて税の負担を求めることには合理性があると考えられた。 	(当分の間税率) 32.1円/L (本則税率) 15.0円/L	9,537

地方揮発油譲与税・自動車重量譲与税の概要

税目	譲与基準 (令和元年度)	譲与額(億円) 令和元年度 地財ベース															
地方揮発油譲与税	<ul style="list-style-type: none"> ○都道府県・指定市 (譲与額の100分の58に相当する額) <ul style="list-style-type: none"> 1/2 各都道府県及び指定市の区域内に存する一般国道・高速自動車国道・都道府県道の延長 1/2 各都道府県及び指定市の区域内に存する一般国道・高速自動車国道・都道府県道の面積 ○市町村 (譲与額の100分の42に相当する額) <ul style="list-style-type: none"> 1/2 各市町村の区域内に存する市町村道の延長 1/2 各市町村の区域内に存する市町村道の面積 ○平成46(令和16)年度より、揮発油税から地方揮発油税に税源移譲し、その増額分を地方揮発油譲与税の新譲与分として、都道府県に対して自家用乗用車(登録車)の課税台数で案分して譲与する。 	2,472															
自動車重量譲与税	<ul style="list-style-type: none"> ○市町村 <ul style="list-style-type: none"> 1/2 各市町村の区域内に存する市町村道の延長 1/2 各市町村の区域内に存する市町村道の面積 ○都道府県 (※令和元年度～) 自家用乗用車(登録車)の課税台数 <p>※令和元年度以降、譲与割合を変更。</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>譲与割合</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>市町村</th> <th>都道府県</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R1年度～</td> <td>333/348 (407/422)</td> <td>15/348 (15/422)</td> </tr> <tr> <td>R4年度～</td> <td>333/357 (407/431)</td> <td>24/357 (24/431)</td> </tr> <tr> <td>R16年度</td> <td>333/401 (407/475)</td> <td>68/401 (68/475)</td> </tr> <tr> <td>R17年度～</td> <td>333/416 (407/490)</td> <td>83/416 (83/490)</td> </tr> </tbody> </table> <p>() 内は、当分の間の譲与割合</p>	期間	市町村	都道府県	R1年度～	333/348 (407/422)	15/348 (15/422)	R4年度～	333/357 (407/431)	24/357 (24/431)	R16年度	333/401 (407/475)	68/401 (68/475)	R17年度～	333/416 (407/490)	83/416 (83/490)	2,742
期間	市町村	都道府県															
R1年度～	333/348 (407/422)	15/348 (15/422)															
R4年度～	333/357 (407/431)	24/357 (24/431)															
R16年度	333/401 (407/475)	68/401 (68/475)															
R17年度～	333/416 (407/490)	83/416 (83/490)															

令和元年度税制改正

車体課税の大幅見直し（全体像）

- 消費税率10%への引上げにあわせ、自動車の保有に係る税負担を恒久的に引き下げることにより、自動車ユーザーの負担を軽減し、需要を平準化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図る。これにより、税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しについては、最終的な結論を得たところである。
- 恒久減税による地方税の減収については、エコカー減税等の見直しや国税から地方税への税源移譲により、これに見合った地方税財源を確保することとする。これにより、地方における社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業のニーズにしっかりと対応する。

保有課税の恒久減税

○ 自動車税の税率引下げ(恒久減税)

1,320億円程度(平年度ベース)

- ・ 平成31(令和元)年10月1日以後に初回新規登録を受けた自家用乗用車(登録車)から引下げ。
- ・ 軽自動車税の税率は、変更しない。

○ 地方税財源の確保

1,320億円程度(平年度ベース)

- ・ グリーン化特例・軽課(自動車税・軽自動車税)
 - ・ エコカー減税(自動車重量税・自動車取得税)
 - ・ 環境性能割(自動車税)
- 対象の重点化、
基準の見直し 等
- ・ 都道府県自動車重量譲与税制度の創設(自動車重量税の譲与割合の引上げ)
 - ・ 揮発油税から地方揮発油税への税源移譲

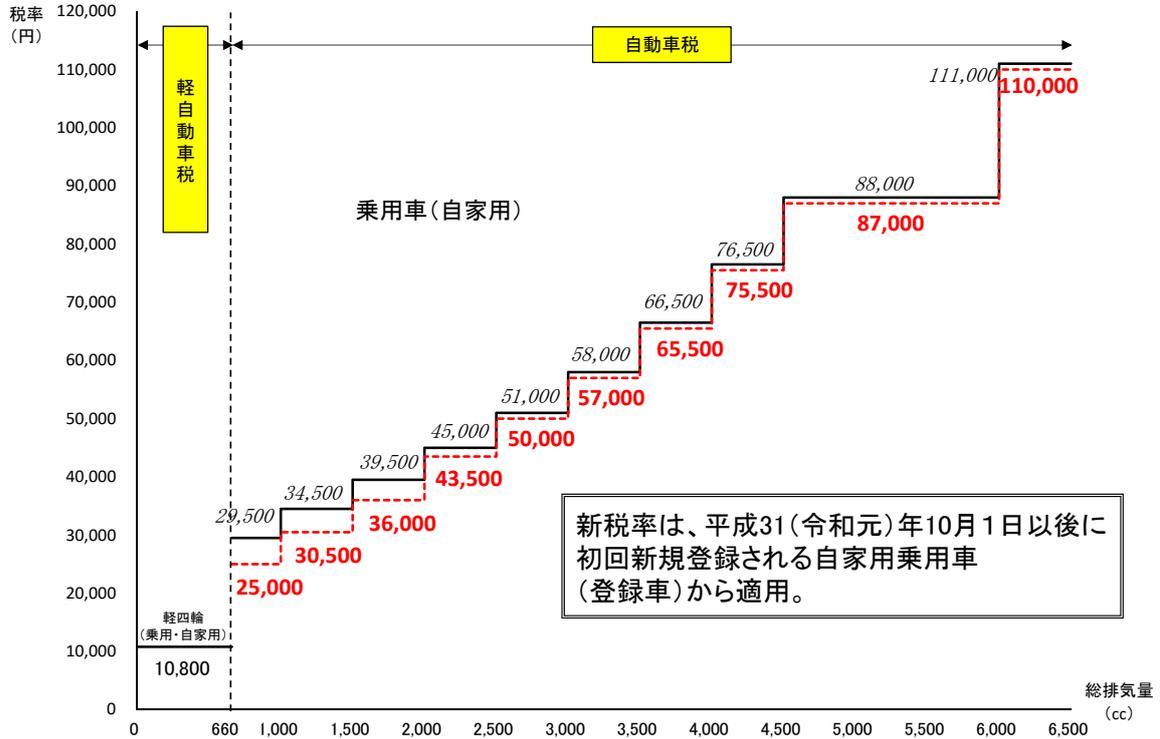
環境性能割の臨時的軽減

500億円程度(平成31、32(令和元、2)年度の合計)

- ① 消費税率引上げに伴う対応として、平成31(令和元)年10月1日から平成32(令和2)年9月30日までの間に取得した自家用乗用車(登録車及び軽自動車)について、環境性能割の税率を1%分軽減する。(例:税率3%→税率2% 等)
- ② ①による地方税の減収については、地方特例交付金により、全額国費で補填する。

自動車税の税率引下げ

税率区分	～1,000cc以下	1,000cc超1,500cc以下	1,500cc超2,000cc以下	2,000cc超2,500cc以下	2,500cc超～
引下げ幅	▲4,500円	▲4,000円	▲3,500円	▲1,500円	▲1,000円



環境性能割に係る見直し

乗用車

【改正前(改正における税率区分)】

区 分	税率		
	自家用		営業用
	登録車	軽自動車	
電気自動車 燃料電池自動車 天然ガス自動車 (H21規制からNOx10%低減達成) プラグインハイブリッド車※ クリーンディーゼル車※ (H21規制適合)	非課税	非課税	非課税
ハイブリッド車 ガソリン車	2020年度基準+10%達成		
	2020年度基準達成	1%	0.5%
	2015年度基準+10%達成	2%	1%
	上記以外	3%	2%

(注)ガソリン車・ハイブリッド車に適用する排ガス要件：
H17規制からNOx75%低減(★★★★)のものに限る。
(※)プラグインハイブリッド車及びクリーンディーゼル車は登録車に限る。

【改正後】

区 分	税率		
	自家用		営業用
	登録車	軽自動車	
電気自動車 燃料電池自動車 天然ガス自動車 (H30規制適合又はH21規制からNOx10%低減達成) プラグインハイブリッド車※ クリーンディーゼル車※ (H30規制適合又はH21規制適合)	非課税	非課税	非課税
ハイブリッド車 ガソリン車 LPG車※	2020年度基準+20%達成		
	2020年度基準+10%達成	1%	
	2020年度基準達成	2%	0.5%
	2015年度基準+10%達成	3%	1%
上記以外	3%	2%	2%

(注)ガソリン車・ハイブリッド車・LPG車に適用する排ガス要件：
H30規制からNOx50%低減(★★★★)又はH17規制からNOx75%低減(★★★★)のものに限る。
(※)プラグインハイブリッド車、クリーンディーゼル車及びLPG車は登録車に限る。

○ トラック・バスに係る環境性能割は、変更しない。(但し、H30排ガス規制は導入する。(中量車、軽量車))

自動車税・軽自動車税のグリーン化特例(軽課)に係る大幅見直し

自家用乗用車

【改正前】

取得期間：平成30年4月1日～平成31年3月31日
 軽課年度：平成31(令和元)年度(取得の翌年度のみ)

自動車税

区 分	軽減率
電気自動車 燃料電池自動車 天然ガス自動車 (H30規制適合又はH21規制からNOx10%低減達成) プラグインハイブリッド車 クリーンディーゼル車 (H30規制適合又はH21規制適合)	75% 軽減
2020年度基準+30%達成	
2020年度基準+10%達成	50% 軽減

※電気自動車等を除き、H30規制からNOx50%低減(★★★★)又はH17規制からNOx75%低減(★★★★)しているものに限る。

軽自動車税

区 分	軽減率
電気自動車 天然ガス自動車 (H30規制適合又はH21規制からNOx10%低減達成)	75% 軽減
2020年度基準+30%達成	50% 軽減
2020年度基準+10%達成	25% 軽減

※電気自動車等を除き、H30規制からNOx50%低減(★★★★)又はH17規制からNOx75%低減(★★★★)しているものに限る。

【改正後】

取得期間：平成33(令和3)年4月1日～平成35(令和5)年3月31日
 軽課年度：平成34(令和4)年度、平成35(令和5)年度(取得の翌年度のみ)
 ※平成31、32(令和元、2)年度取得分については、現行の特例措置を延長する。

区 分	軽減率
電気自動車 燃料電池自動車 天然ガス自動車 (H30規制適合又はH21規制からNOx10%低減達成) プラグインハイブリッド車 クリーンディーゼル車 (H30規制適合又はH21規制適合)	75% 軽減
2020年度基準+30%達成	軽減なし
2020年度基準+10%達成	軽減なし

※電気自動車等を除き、H30規制からNOx50%低減(★★★★)又はH17規制からNOx75%低減(★★★★)しているものに限る。

区 分	軽減率
電気自動車 天然ガス自動車 (H30規制適合又はH21規制からNOx10%低減達成)	75% 軽減
2020年度基準+30%達成	軽減なし
2020年度基準+10%達成	軽減なし

※電気自動車等を除き、H30規制からNOx50%低減(★★★★)又はH17規制からNOx75%低減(★★★★)しているものに限る。

- トラック・バスに係る自動車税のグリーン化特例については、単純延長(2年)。
- 貨物用の軽自動車に係る軽自動車税のグリーン化特例(軽課)については、単純延長(2年)。

自動車取得税のエコカー減税に係る見直し

乗用車

【改正前】

区 分	軽減率	(参考)自重税
電気自動車 燃料電池自動車 天然ガス自動車 (H30規制適合又はH21規制からNOx10%低減達成) プラグインハイブリッド車 クリーンディーゼル車 (H30規制適合又はH21規制適合)	非課税	免税 ※2020年度基準+50%達成については、2回目も免税
(ハイブリッド車を含む) LPG車 ガソリン車	2020年度基準+40%達成	75% 軽減
	2020年度基準+30%達成	
	2020年度基準+20%達成	50% 軽減
	2020年度基準+10%達成	
	2020年度基準達成	
上記以外	登録車3% 軽自動車2%	※

(注)ガソリン車(ハイブリッド車を含む)及びLPG車に適用する排ガス要件：H30規制からNOx50%低減(★★★★)又はH17規制からNOx75%低減(★★★★)のものに限る。

※2015年度基準+10%達成のガソリン車について、本則税率を適用させる経過措置については、H31改正においては、延長しない。

【改正後】

区 分	軽減率	(参考)自重税
電気自動車 燃料電池自動車 天然ガス自動車 (H30規制適合又はH21規制からNOx10%低減達成) プラグインハイブリッド車 クリーンディーゼル車 (H30規制適合又はH21規制適合)	非課税	免税 ※2020年度基準+90%達成については、2回目も免税
(ハイブリッド車を含む) LPG車 ガソリン車	2020年度基準+40%達成	50% 軽減
	2020年度基準+30%達成	
	2020年度基準+20%達成	25% 軽減
	2020年度基準+10%達成	
	2020年度基準達成	
上記以外	登録車3% 軽自動車2%	

(注)ガソリン車(ハイブリッド車を含む)及びLPG車に適用する排ガス要件：H30規制からNOx50%低減(★★★★)又はH17規制からNOx75%低減(★★★★)のものに限る。

- トラック・バスについては、現行の適用対象から、税率を25%軽減するものを除外する。(重量車・中量車)

国税から地方税への税源移譲

- 車体課税の大幅見直しに当たり、都道府県における社会インフラ財源を安定的に確保していくため、
 - ① 自動車重量税の一部を都道府県に対して譲与する都道府県自動車重量譲与税制度を、新たに創設する。
 - ② 平成46(令和16)年度から、揮発油税から地方揮発油税に税源を移譲することにより、地方揮発油譲与税を増額する。

① 都道府県自動車重量譲与税制度の創設 ※自動車重量譲与税法の改正

1 譲与団体 全ての都道府県 (※引上げ分の全額を都道府県に譲与)

2 規模等

	平成31～33年度 (令和元～3年度)	平成34～45年度 (令和4～15年度)	平成46年度 (令和16年度)	平成47年度～ (令和17年度～)
都道府県分の自動車重量譲与税の規模	98億円/年	160億円/年	451億円/年	550億円/年
上記に必要な譲与割合の引上げ分	15/1000	24/1000	68/1000	83/1000
現行の譲与割合(市町村分)	407/1000(本則:1/3)			
改正後の譲与割合【附則(当分の間)】	422/1000	431/1000	475/1000	490/1000

※本則の譲与割合についても改正を行う。

3 譲与基準 自家用乗用車(登録車)の保有台数(賦課期日時点における課税台数)

4 譲与時期 6月、11月、3月

② 揮発油税から地方揮発油税への税源移譲 ※地方揮発油譲与税法の改正

1 譲与団体 全ての都道府県 (※税源移譲分の全額を都道府県に譲与)

2 規模等

		現行	平成46年度～
地方揮発油税への移譲額		—	142億円
揮発油税	本則税率	24,300円/キロリットル	24,000円/キロリットル
	当分の間税率	48,600円/キロリットル	48,300円/キロリットル
地方揮発油税	本則税率	4,400円/キロリットル	4,700円/キロリットル
	当分の間税率	5,200円/キロリットル	5,500円/キロリットル

3 譲与基準 自家用乗用車(登録車)の保有台数(賦課期日時点における課税台数)

4 譲与時期 6月、11月、3月

需要平準化対策に係る環境性能割の臨時的軽減

- 消費税率引上げに伴う対応として、平成31(令和元)年10月1日から平成32(令和2)年9月30日までの間に自家用乗用車(登録車及び軽自動車)を取得した場合、環境性能割の税率を1%分軽減する。

※ この措置による地方税の減収(500億円程度：平成31、32(令和元、2)年度の合計)については、地方特例交付金により、全額国費で補填する。

対 象 平成31(令和元)年10月1日から平成32(令和2)年9月30日までの間に取得した自家用乗用車(新車・中古車)

措置内容 自動車税環境性能割又は軽自動車税環境性能割の税率を1%分軽減

〔登録車〕		〔軽自動車〕	
税率	臨時的軽減	税率	臨時的軽減
非課税	非課税	非課税	非課税
1.0%	非課税	1.0%	非課税
2.0%	1.0%	2.0%	1.0%
3.0%	2.0%		

※ 環境性能割については、新車・中古車を問わず対象。

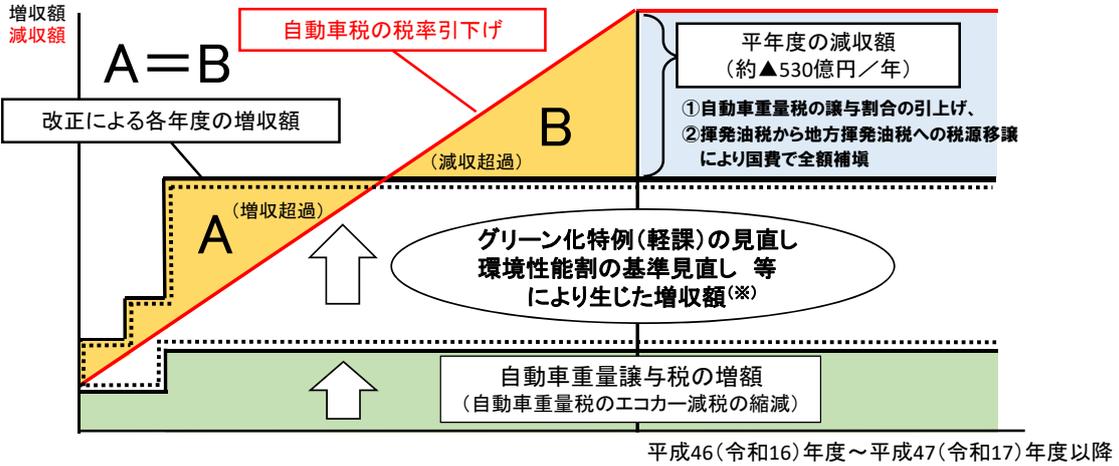
※ 免税点は50万円(中古車については、全体の約9割が非課税)。

〔参考〕：環境性能割の概要 ※自家用乗用車(登録車)の場合 〔税率は、燃費基準値達成度等に応じて決定される仕組み〕

〔課税のタイミング〕	〔税額の計算方法〕	税率(改正後)	燃費基準値達成度等	対象車の例
自動車の取得時(購入時)	自動車の取得価額 ×	非課税	電気自動車等(※)、2020年度燃費基準+20%達成	プリウス
		1%	2020年度燃費基準+10%達成	パッソ
		2%	2020年度燃費基準達成	フィット
		3%	上記以外の登録車	ヴォクシー

※ 電気自動車等：電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、プラグインハイブリッド車及びクリーンディーゼル車

地方財政の安定のために講ずる措置のイメージ

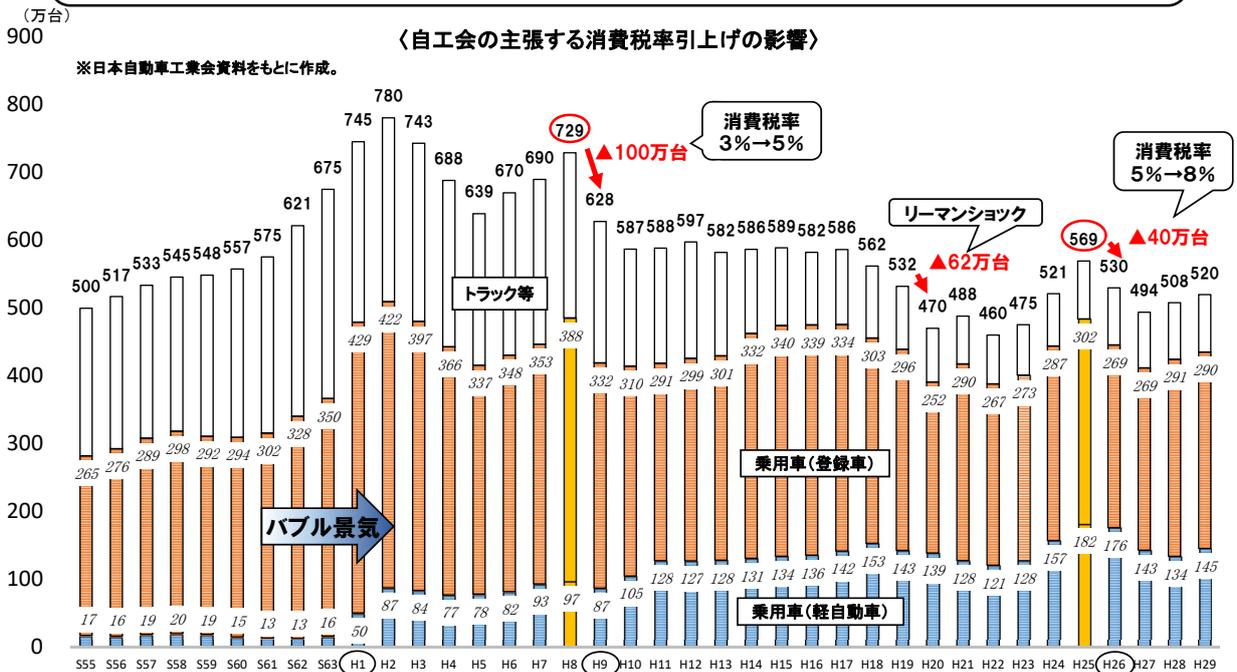


(※): 別途、今般の改正に伴う都道府県・市町村間の財源調整のため、自動車税の環境性能割交付金に係る交付率を見直す。

消費税率引上げの新車販売台数への影響

○ 新車販売台数(乗用車)は、長期的には横ばい。

※ 自工会の分析によると、トラックの販売台数の長期的な減少の要因は、公共投資の減少等とされている。
(自工会「自動車国内需要見直し」等より)



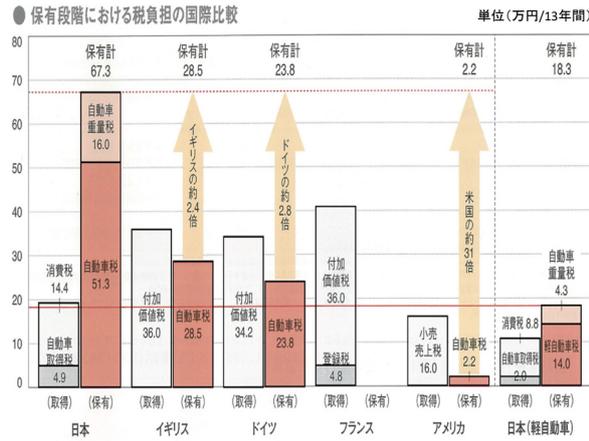
(注1) 消費税導入以前は、自動車には物品税(製造段階課税)が課税されていた(普通乗用車23%、小型乗用車18.5%、軽自動車15.5%)。消費税導入後は、登録乗用車について時限的に、1992年(H4)3月までは6%、1994年(H6)3月までは4.5%の税率とされていた。

(注2) 軽自動車は、1990年(H2)1月、1998年(H10)10月に、それぞれ規格改定を実施。

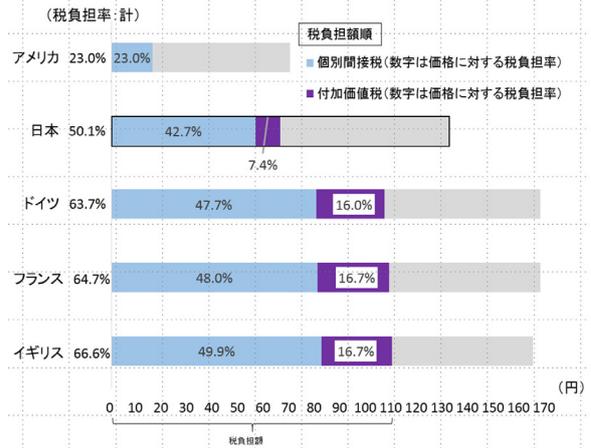
自動車ユーザーの税負担の水準

- 自動車業界は、日本の保有課税は、国際水準と比較すると、過重であると主張。
- 一方、走行段階における課税(燃料課税)の負担は、OECD加盟国の中でも低水準。
※日本の税負担率はOECD加盟国34カ国中で28番目。
- 自動車ユーザーの税負担の水準は、車体課税と燃料課税を併せた議論が必要。

保有段階における税負担の国際比較
(日本自動車工業会資料 ※2018年4月時点の税法系に基づく試算)



ガソリン1L当たりの価格と税の国際比較
(2017年第2四半期)



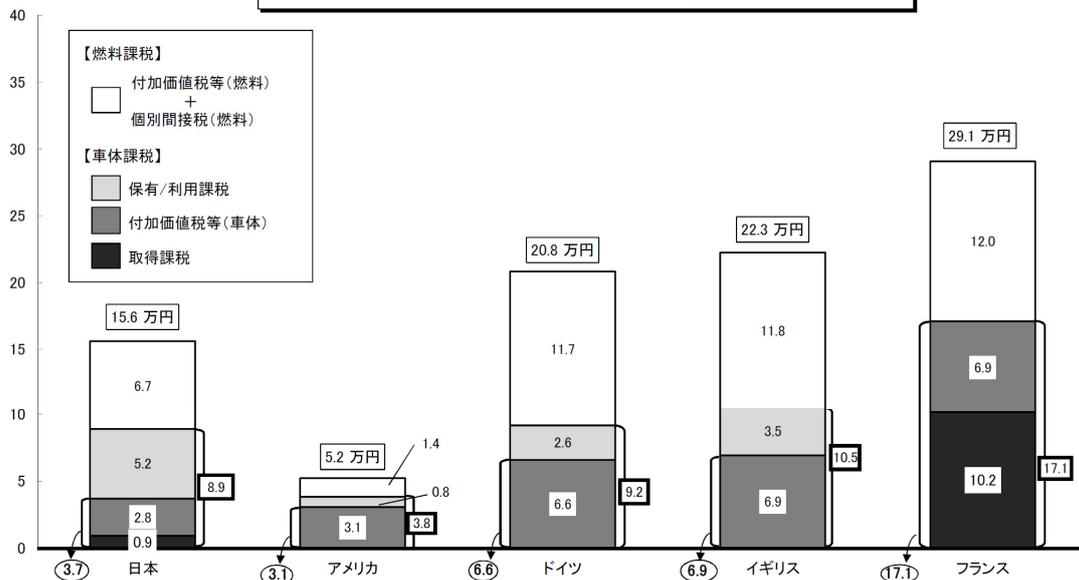
燃料課税と車体課税の国際比較

- 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、国際的に見ても、低い。

財務省HPより

(単位:万円)

燃料課税と車体課税の国際比較(年間税負担額)
(2,000CCクラスの自家用車を想定した場合の仮定試算)

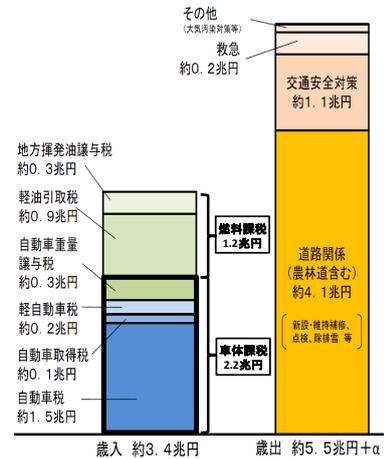


※1 税率は平成29年12月現在、車両重量約1.5t、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格(税抜本体価格)2,430,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、平均保有期間(7年)を勘案し、取得時の税額の7分の1を1年分の負担として計算している。
燃料価格(消費課税等の税込み)は日本141.5円/ℓ、アメリカ65.4円/ℓ、ドイツ135.7ユーロ/ℓ、フランス140.4ユーロ/ℓ、イギリス12.2ポンド/ℓ(2017年12月時点IEA調べ)。

自動車に関する行政サービスと自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の状況

- 応益課税は、地方税の原則の一つ。
- 地方団体における自動車に関する行政サービスに要する費用は、自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の税収を上回っている。
- 今後見込まれる道路や橋梁、トンネルなどの更新・老朽化対策や、防災・減災事業が確実に実施できるよう、社会インフラ財源の確保は地方団体にとって極めて重要である。

地方団体における自動車関係諸税の税収と自動車に関する行政サービスに要する費用



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

地方公共団体管理橋梁(2m以上)の通行規制等の推移



※国土交通省道路局調べ (H28.4)
※東日本大震災の被災地域は一部含まず。

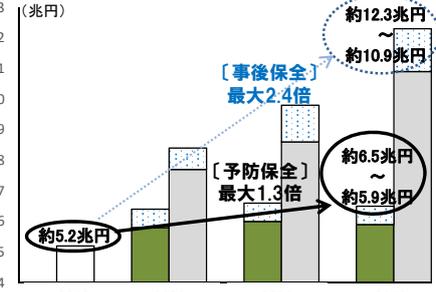


建設後50年以上経過する社会資本の割合

	H25年3月	R5年3月	R15年3月
道路橋(橋長2m以上)	約18%	約43%	約67%
トンネル	約20%	約34%	約50%

※ 国土交通省HP「インフラメンテナンス情報」を基に作成。

将来の社会資本の維持管理・更新費の推計結果



予防保全: 施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
事後保全: 施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。
※30年度予算における国の道路の維持管理費は約3,700億円。

検討事項

平成31年度与党税制改正大綱（抄）

〔平成30年12月14日〕
自由民主党・公明党

第三 検討事項(抄)

- 6 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。

論点メモ

- 「技術革新」
 - ・ 自動車業界の構造変化に対する認識、考えられる自動車税制に及ぼす影響
 - ・ 自動車の電動化の進展に伴う、電気自動車等の負担の考え方（道路損傷への負担、Well to Wheelの考え方からの負担等）
- 「保有から利用への変化」
 - ・ 利用量に対応した課税のあり方（燃料課税か、それ以外の課税がありえるのか）
 - ・ 車体課税と燃料課税のバランス
 - ・ 走行距離課税の（実務を含めた）課題
- 「環境負荷の低減に対する要請の高まり」
 - ・ 保有課税におけるCO₂排出量ベース導入の評価（インセンティブ機能、収支変動の観点等）
 - ・ 取得課税においてCO₂排出量を考慮する措置の評価（インセンティブ機能、低燃費車の普及の観点等）
- 「国・地方を通じた財源を安定的に確保」
 - ・ 自動車関係諸税の理屈（応益負担、財産課税、国と地方等）
 - ・ 排気量以外の課税指標の可能性（重量等）
 - ・ 自動車関係諸税として、あるいは、税体系全体としての財源確保

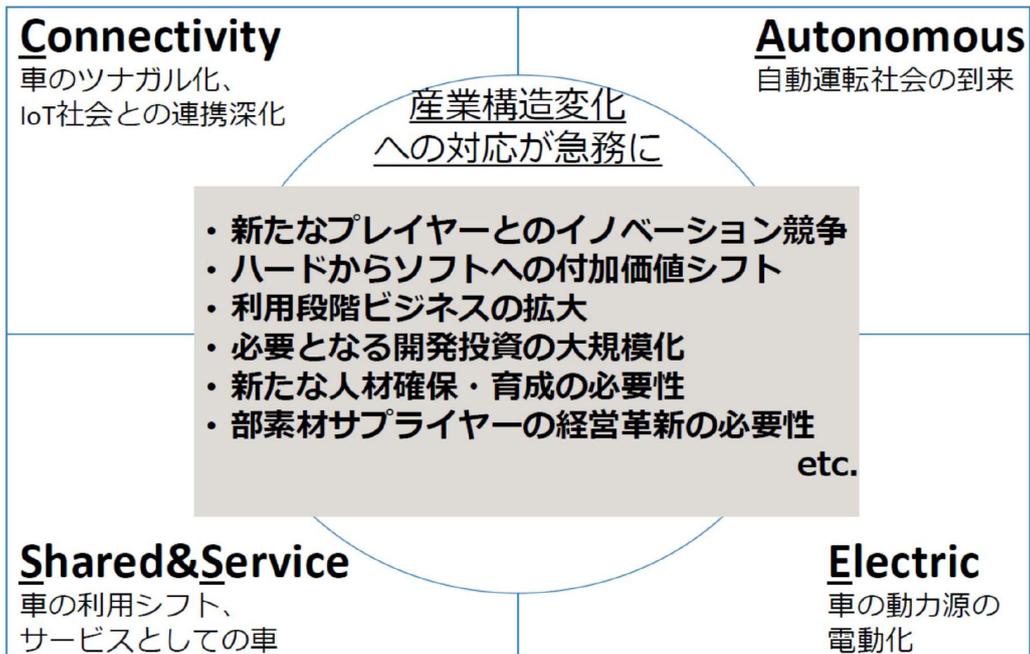
自動車を取り巻く環境変化

論点メモ

- 「技術革新」
 - ・自動車業界の構造変化に対する認識、考えられる自動車税制に及ぼす影響
 - ・自動車の電動化の進展に伴う、電気自動車等の負担の考え方（道路損傷への負担、Well to Wheelの考え方からの負担等）
- 「保有から利用への変化」
 - ・利用量に対応した課税のあり方（燃料課税か、それ以外の課税がありえるのか）
 - ・車体課税と燃料課税のバランス
 - ・走行距離課税の（実務を含めた）課題
- 「環境負荷の低減に対する要請の高まり」
 - ・保有課税におけるCO₂排出量ベース導入の評価（インセンティブ機能、税収変動の観点等）
 - ・取得課税においてCO₂排出量を考慮する措置の評価（インセンティブ機能、低燃費車の普及の観点等）
- 「国・地方を通じた財源を安定的に確保」
 - ・自動車関係諸税の理屈（応益負担、財産課税、国と地方等）
 - ・排気量以外の課税指標の可能性（重量等）
 - ・自動車関係諸税として、あるいは、税体系全体としての財源確保

技術革新

自動車を取り巻く状況の変化(CASE)

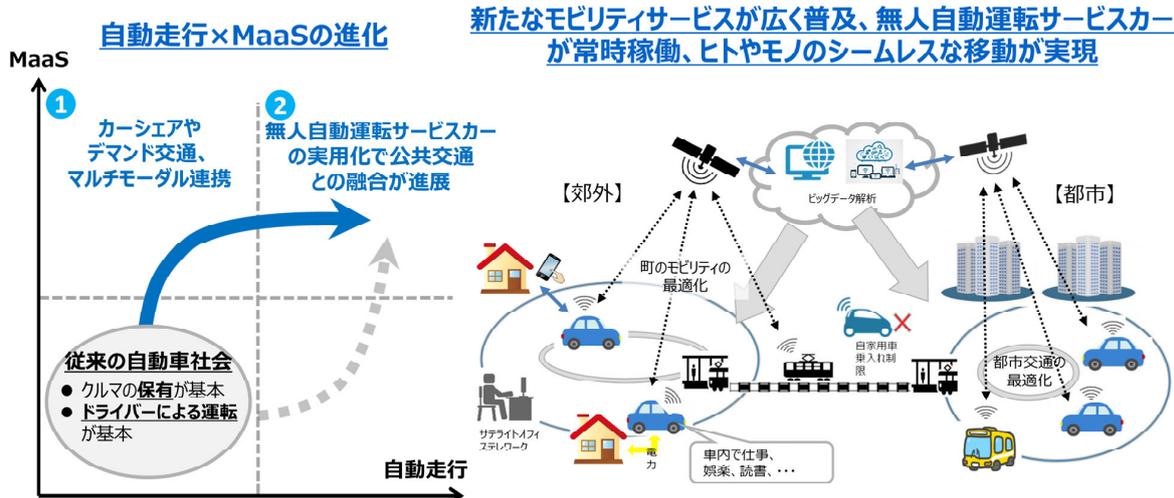


(出典) 経済産業省「自動車新時代戦略会議」(第1回)資料(平成30年4月18日)

「自動車産業」の変容？

「移動弱者ゼロ化、豊かな移動による豊かな地域社会」概要

- 第四次産業革命の進展により、AIやIoTを活用した新たなモビリティサービス（広義のMaaS）が提供可能に。
- AIによる最適配車や複数の移動手段の統合・連携による最適化（マルチモーダルサービス）など、多様な新モビリティサービスによって、公共交通と連携し、地域・都市が抱える移動課題に対してソリューションを提供。
- 無人自動運転サービスカーはMaaSとの掛け算で実用化。クルマの準公共交通的役割が拡大するとともに、移動自体が高付加価値化。



(出典) 経済産業省「自動車新時代戦略会議」(第3回)資料(平成31年4月8日)

ガソリン車及びディーゼル車の販売禁止に係る各国の動向① (国交省資料)

※ 赤・オレンジはガソリン・ディーゼル車の販売禁止を表明・検討している国
青・水色はガソリン・ディーゼル車の販売規制を行う予定がない国

【イギリス】

- 2040年までにガソリン・ディーゼル車の販売を禁止(HV除く)し、2050年までにほとんどの車をゼロエミッション車(EV、FCV)にする旨を発表



【ドイツ】

- ガソリン・ディーゼル車を特定の期限までに廃止することは想像できないと言及
- また、ディーゼル車の改良とEVへの投資を同時に進める「二正面作戦」が必要と言及



【フランス】

- 2040年までにガソリン・ディーゼル車の販売禁止を発表
- ※ハイブリッド車が含まれるかは不明



【中国】

- 2019年以降、NEV規制※を導入
- さらに、ガソリン・ディーゼル車の生産・販売禁止の検討を表明
- ※ 国内での新車販売台数のうち一定割合の新エネルギー車(PHV、EV、FCV)の販売を義務付け



【インド】

- 2030年までにガソリン・ディーゼル車の販売を禁止し、EVのみに限定すると発表



【日本】

- これまで世界で最も厳しいレベルの排ガス規制や燃費規制を実施
- 2030年までに次世代自動車の新規販売割合を5~7割にする目標を設定



【米国】

- ガソリン・ディーゼル車の販売を禁止する計画はない
- 一方、カリフォルニア州等一部の州ではZEV規制※を導入
- ※ 州内での新車販売台数のうち一定割合のゼロエミッション車(PHV、EV、FCV)の販売を義務付け



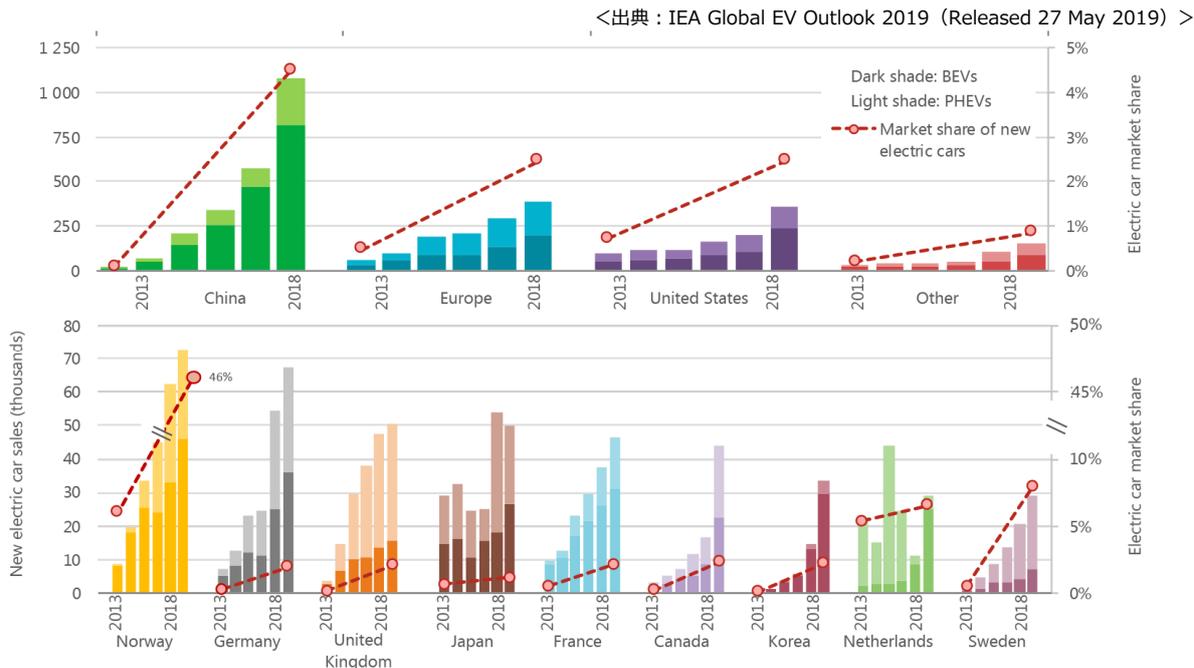
ガソリン車及びディーゼル車の販売禁止に係る各国の動向②（国交省資料）

	主な目標・発言	全自動車台数 (2015年)	EV・PHV 定量台数目標			
			2016年	2020年	2030年	2040年
日本	2030年までにEV・PHVの新車販売20~30%を目指す (経済産業省)	8,000万台	15万台 (累計)	100万台 (累計)	20~30% (新車販売)	
英国	2040年までにガソリン・ディーゼル車販売終了*1 (運輸省、環境・食料農村地域省)	4,000万台	9万台 (累計)	150万台 (累計)		ガソリン・ディーゼル販売終了
フランス	2040年までにGHG排出自動車の販売終了*1 (ユロ・エコロジー大臣)	4,000万台	8万台 (累計)	200万台 (累計)		ガソリン・ディーゼル販売終了
ドイツ	ディーゼル・ガソリン車の禁止は独政府のアジェンダには存在しない (政府報道官)	5,000万台	7万台 (累計)	100万台 (累計)	600万台 (累計)	
中国	2019年から生産量の一部*2をEV・FCV・PHVとするよう義務化 (工信部)	1億6,000万台	65万台 (累計)	500万台 (累計)	8,000万台 (累計)	
米国(加州)	販売量の一部*3をZEV*4とする規制あり (2018年からHVが対象外) (カリフォルニア州)	2,500万台	56万台 (累計)	150万台 (累計)		*2025年の目標

*1PHV・HVの終了については明言されていない ※2 2019年10%,2020年12% ※3 2020年 6% (EV・FCVのみの値) ※4 Zero Emission Vehicle (EV・FCV・PHV)
(出典)総合資源エネルギー調査会資料

世界各国の電気自動車の販売数と市場シェア

○ 2018年の電気自動車販売数は、中国(約110万台)、欧州(約38.5万台)、米国(約36.1万台)の順となっている。

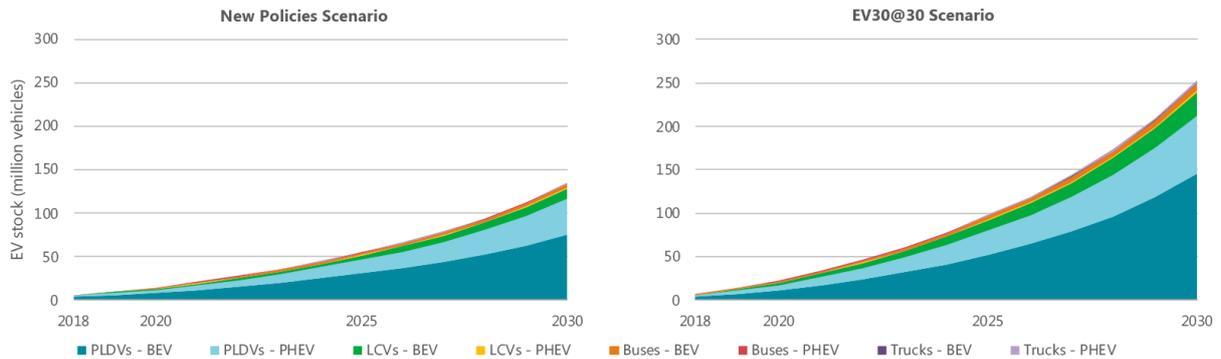


Source: IEA analysis based on country submissions, complemented by ACEA (2019); EAFO (2019); EV Volumes (2019); Marklines (2019); OICA (2019).
Notes: BEVs = battery electric vehicles; PHEVs = plug-in hybrid electric vehicles. Europe includes Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Cyprus*, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey and United Kingdom. Other includes Australia, Brazil, Chile, India, Japan, Korea, Malaysia, Mexico, New Zealand, South Africa and Thailand.

世界の電気自動車の累計販売台数の将来予測

- 既に公表されている各国の新しい政策が実施されれば、2030年には、世界の電気自動車の販売台数は約2,300万台に達し、累計販売台数も約1億3千万台に達する、と予想されている。
- さらに、2030年までに世界の新車販売台数のうち電気自動車が占める比率を3割以上にする「EV@30キャンペーン」が実施されれば、2030年には、世界の電気自動車の販売台数は約4,300万台に達し、累計販売台数も約2億5千万台に達する、と予想されている。

<出典：IEA Global EV Outlook 2019 (Released 27 May 2019) >

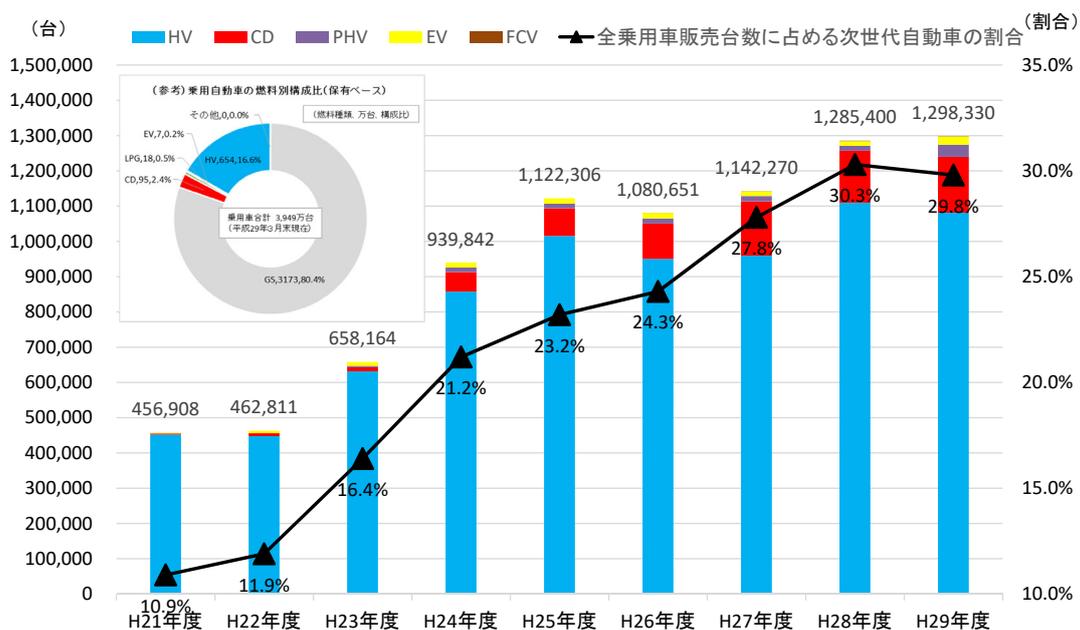


Source: IEA analysis developed with the IEA Mobility Model.

Notes: PLDVs = passenger light-duty vehicles; LCVs = light-commercial vehicles; BEV = battery electric vehicle; PHEV = plug-in hybrid vehicle.

次世代自動車(乗用車)の国内販売台数の推移

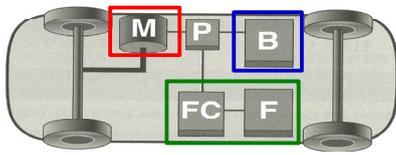
- 販売される次世代自動車のうち、多数を占めるのはHVで、次いでCD車となっている。
- EV・FCVについては、販売台数は増加しているものの、全体に占める割合はわずか。



※ 日本自動車工業会調を基に作成 (H28,29年度の次世代自動車国内販売台数については日刊自動車新聞を基に作成)
 ※ 次世代自動車とは、HV車、PHV車、EV車、FCV車、CD車をいう。

EV・FCVの仕組み

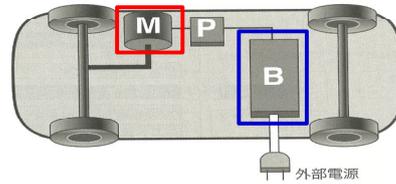
FCV 燃料電池自動車



・車載の水素と空気中の酸素を反応させて、燃料電池で発電し、その電気でモーターを回転させて走る自動車。

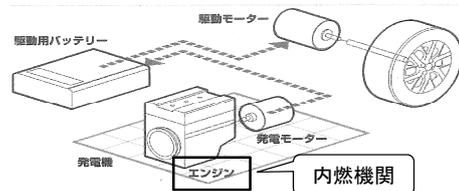
M モーター B 駆動用バッテリー
 F 燃料タンク FC 燃料電池
 P パワーコントロールユニット

EV 電気自動車



・バッテリー（蓄電池）に蓄えた電気でモーターを回転させて走る自動車。

（参考）e-power ※分類上はハイブリッド自動車



・エンジンで発電し、その電気でモーターを回転させて走る自動車。

（出典）次世代自動車ガイドブック2016-2017、図解燃料電池自動車のメカニズム

EV・FCVの種類

EV



車名：リーフ（日産）
 車両重量：1,520kg
 馬力：150PS
 車両価格：370万円（税抜）



車名：i3（BMW）
 車両重量：1,300kg
 馬力：170PS
 車両価格：500万円（税抜）



車名：i-MiEV（三菱）
 車両重量：1,090kg
 馬力：64PS
 車両価格：243万円（税抜）



車名：eゴルフ（VW）
 車両重量：1,590kg
 馬力：136PS
 車両価格：460万円（税抜）



車名：モデルS（テスラ）
 車両重量：2,000kg
 馬力：417PS
 車両価格：1,100万円（税抜）



車名：モデルX（テスラ）
 車両重量：2,400kg
 馬力：333PS
 車両価格：1,300万円（税抜）

FCV



車名：MIRAI（トヨタ）
 車両重量：1,850kg
 馬力：155PS
 車両価格：670万円（税抜）

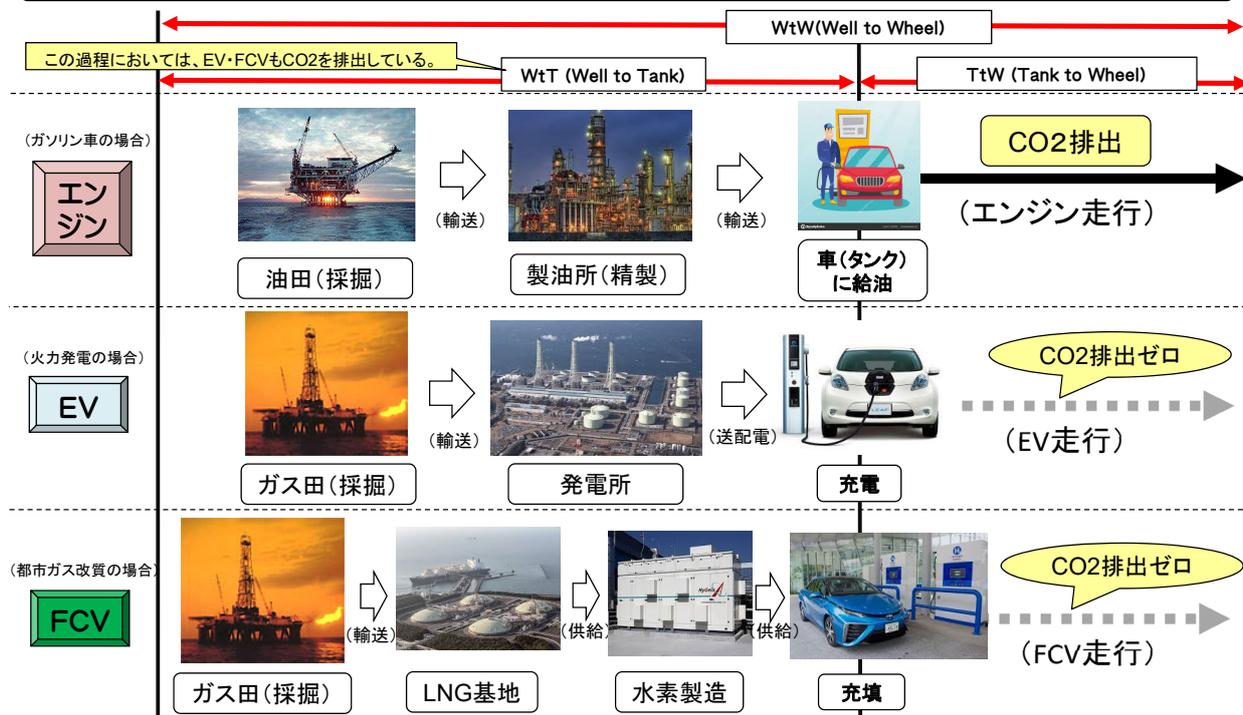


車名：クラリティ（ホンダ）
 車両重量：1,890kg
 馬力：177PS
 車両価格：709万円（税抜）

（出典：自動車ガイドブック、次世代ガイドブック、各社HPより。
 諸元等はグレードにより差異がある。）

『Well to Wheel』について

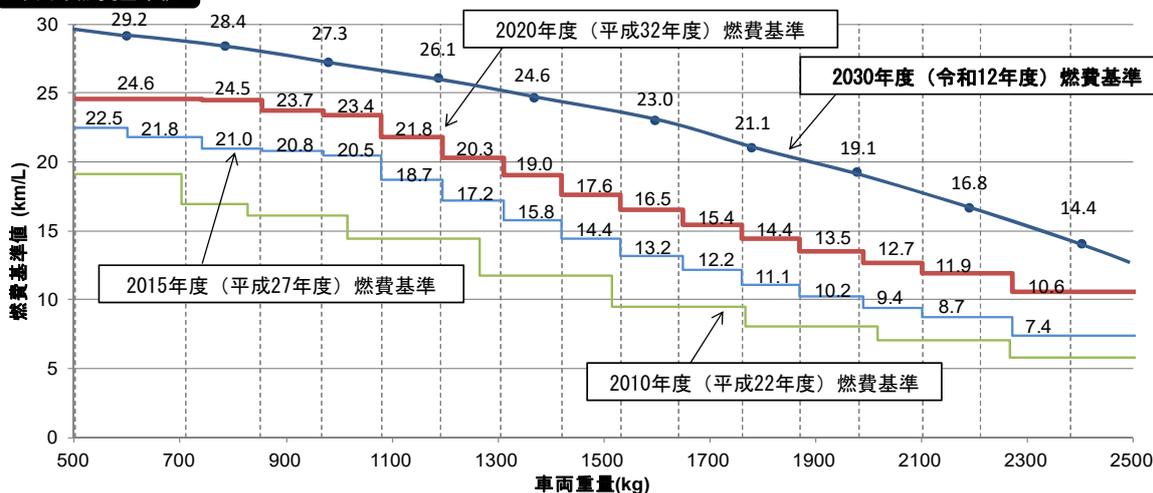
- EV・FCVについては、走行時にCO₂を排出しないことから、エコカー減税・グリーン化特例において最大限の特例が適用されている。
- しかしながら、EV・FCVが電気で行く前の段階において発電や水素の生産のためにCO₂が排出されており、低炭素社会の実現の観点からは、エネルギーの産出から自動車の走行までの総体でCO₂排出量を捉えることも必要。



新燃費基準 (令和元年6月3日国土交通省・経済産業省公表)

- 新たな燃費基準値：平均 25.4 km/L (2016年度実績比で32.4%の燃費改善)
- (注) 新たな燃費基準値は2016年度販売実績を基に加重調和平均して算出した値
- (例) コンパクトカー (車両重量1000kgの場合) : 27.3km/L
- セダン (車両重量1400kgの場合) : 24.6km/L
- ミニバン (車両重量1800kgの場合) : 21.1km/L
- 目標年度：2030年度
- 対象範囲：ガソリン自動車、ディーゼル自動車、LPG自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車
- エネルギー消費効率 (燃費値) の算定方法：
 - 新たに対象とする電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、ガソリン自動車等と比較可能にするため、ガソリンや電力等が車両に供給されるよりも上流側のエネルギー消費効率を考慮したWell-to-Wheel (WtW) の考え方を採用して評価する。

乗用車燃費基準値

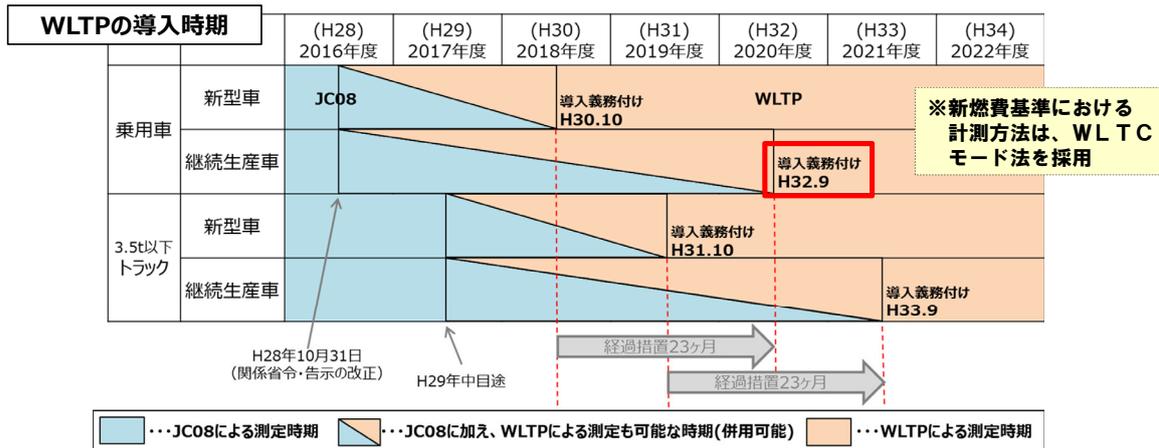


(出典) 総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会 自動車判断基準ワーキンググループ 交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会 自動車燃費基準小委員会 合同会議資料等を基に作成

WLTCモードへの対応

【旧来の日本オリジナルの測定方法】 ← 国際調和 → 【国際統一化された新しい測定方法】

【JC08】 (ジエーゼーD/F) Japan Chassis 2008	試験方法名称	【WLTP】 (ダブリーエーピー) World Harmonized Light Vehicles Test Procedure
<p style="text-align: center;">25 : 75</p>	試験サイクル	<p style="text-align: center;">100 : 0</p>
	コールド : ホット	



総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会 自動車判断基準ワーキンググループ 交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会 自動車燃費基準小委員会 合同会議 取りまとめ(平成27年8月28日)資料より

○ 基本的にはWLTP燃費値とJC08燃費値は同水準であるが、特に燃費の良い領域で、WLTP燃費値が相対的に低い値となる車両が存在している。
 特に燃費値の良い軽乗用自動車やハイブリッド乗用自動車において、相対的にWLTP燃費値の方が低い値であり、これはアイドリングストップ時間比率の減少や冷機状態での走行時間の割合の増加が影響しているものと考えられる。

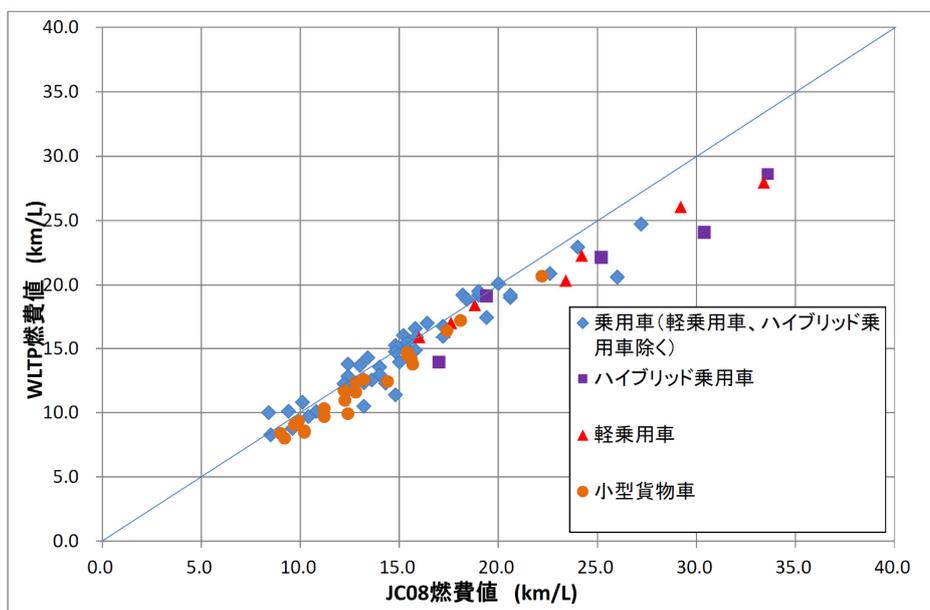


図1 同じ車両における JC08 燃費値と WLTP 燃費値(車種別にマーカーを変更)

保有から利用への変化

カーシェアリングの特徴(オリックスカーシェアHPより)

○レンタカーとの比較

	レンタカー	カーシェアリング
出発、返却時間	店舗営業時間内のみ	24時間可
料金	利用料金+ガソリン代 例) 5,700円(6h)	利用料金定額 ガソリン代込み 例) 3,500円(6h)
使用時間	最低6時間	最低15分から
延長・返却	延長 電話 返却時 満タン返し	延長 カーナビ 返却時 満タン返し不要

○マイカーとの比較

例)コンパクトカー(デミオ2WD/AT 120万円相当)を3年間所有し、
保険料10,000円/月、税金等7,600円/月、8時間/月、月間走行距離60kmで試算した場合。

マイカー	
車両代	33,000円
駐車場代	21,000円
保険・税金等	17,600円
ガソリン代	900円
合計	72,500円/月

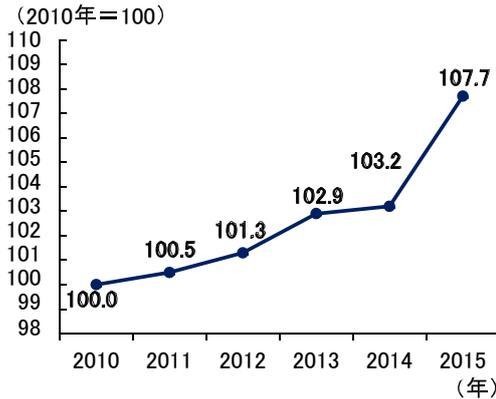
カーシェア	
月額基本料	980円
時間料金	5,420円
距離料金	900円
合計	7,300円/月

レンタカー、カーシェアリングの動向

7-①. レンタカー、カーシェアリングの動向

- ・ 特定サービス産業動態統計調査によれば、2015年の「自動車レンタル業（個人向け）」の売上高は992億6,100万円と前年比4.9%、契約台数は642万5,183台と同5.6%増加した。
- ・ 第3次産業活動指数をみると、「自動車レンタル業（個人向け）」活動指数は上昇傾向で推移している。
- ・ 需要側から、総務省の家計調査で、1世帯あたりの「レンタカー・カーシェアリング料金」の支出額の動向を確認してみると、2014年以降増加している。

「自動車レンタル業（個人向け）」活動指数の推移



1世帯当たり「レンタカー・カーシェアリング料金」支出額の推移



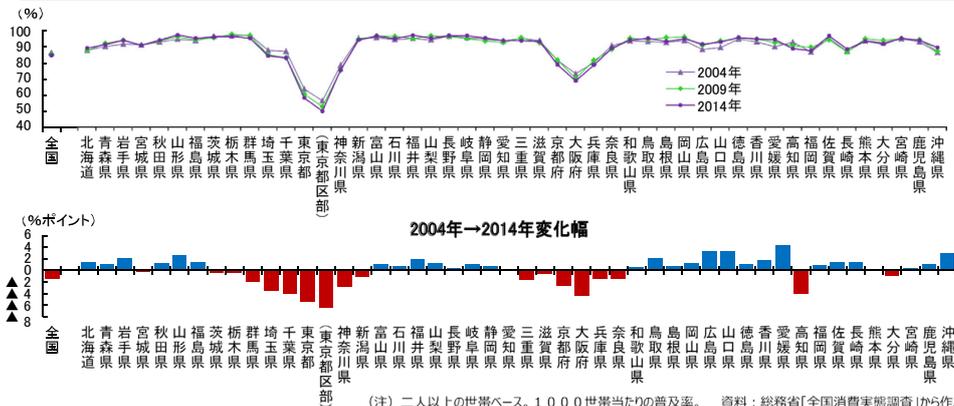
経済産業省作成資料 2016年

レンタカー、カーシェアリングの動向

7-②. レンタカー、カーシェアリングの動向

- ・ 「自動車レンタル業（個人向け）」は好調に推移し、1世帯あたりの「レンタカー・カーシェアリング料金」は増加しているが、この背景の一つとして、都心部を中心に自動車普及率が低下していることが挙げられる。
- ・ 総務省の全国消費実態調査によれば、2014年の自動車普及率（2人以上世帯、1000世帯当たり）は84.8%と、5年前と比較して▲0.7%ポイント、10年前と比較して▲1.4%ポイント低下している。
- ・ 都道府県別では、東京都、大阪府の低下幅が大きく、特に東京都区部では10年前と比較して▲6.4%ポイント低下している。

都道府県別に見た自動車普及率の変化



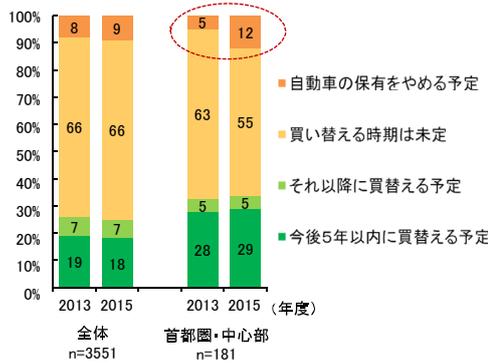
経済産業省作成資料 2016年

レンタカー、カーシェアリングの動向

7-③. レンタカー、カーシェアリングの動向

- 一般社団法人自動車工業会の「2015年度乗用車市場動向調査」によれば、自動車の今後の買替え・保有意向について、「自動車の保有をやめる予定」と回答した率は上昇している。特に、首都圏・中心部における上昇幅が大きい。
- 国土交通省によれば、レンタカー型カーシェアリング（※）は、事業者数、車両数、貸渡拠点数とも年々増加傾向にある。

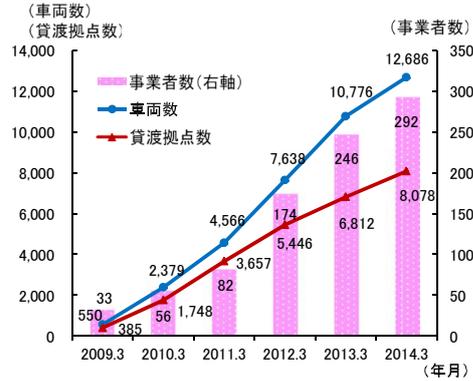
自動車の今後の買替え・保有意向



資料：一般社団法人自動車工業会「2015年度 乗用車市場動向調査」から作成。

※「レンタカー型カーシェアリング」とは、道路運送法第 4 条第 1 項の許可を受け、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を業として貸渡すことをいう。

レンタカー型カーシェアリングの推移



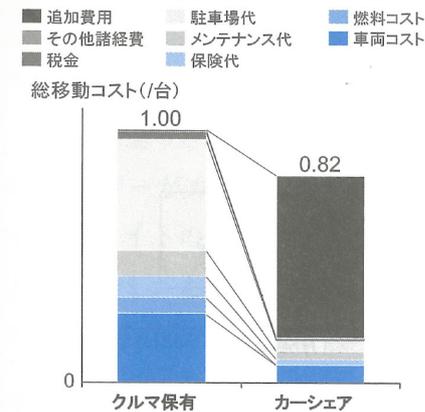
資料：国土交通省

経済産業省作成資料 2016年

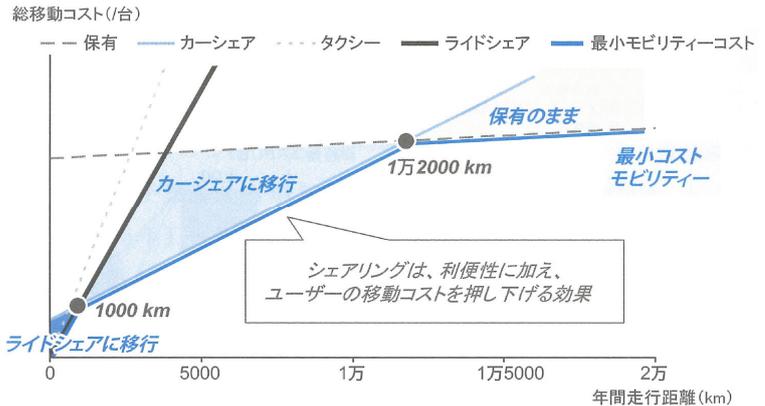
「モビリティ革命2030」(デロイト・マツコンサルティング著、日経BP社、2016)より

- カーシェア・ライドシェア共に、マイカーやタクシーなどの既存の交通手段に比べて圧倒的にユーザーコストが低い（下左図）
- デロイトの試算によると、移動コストは、
 - 年間1万2000km以上走行する場合、クルマを保有する方が安い
 - 年間1万2000km以下の場合、カーシェアの方が安い
 - 1000kmを下回るとライドシェアが最も経済合理性が高まる。
 なお、タクシーは走行距離に関わらず、ライドシェアよりコスト高となる（下右図）。

保有 vs 利用 (都内23区内在住。年間9000km走行)

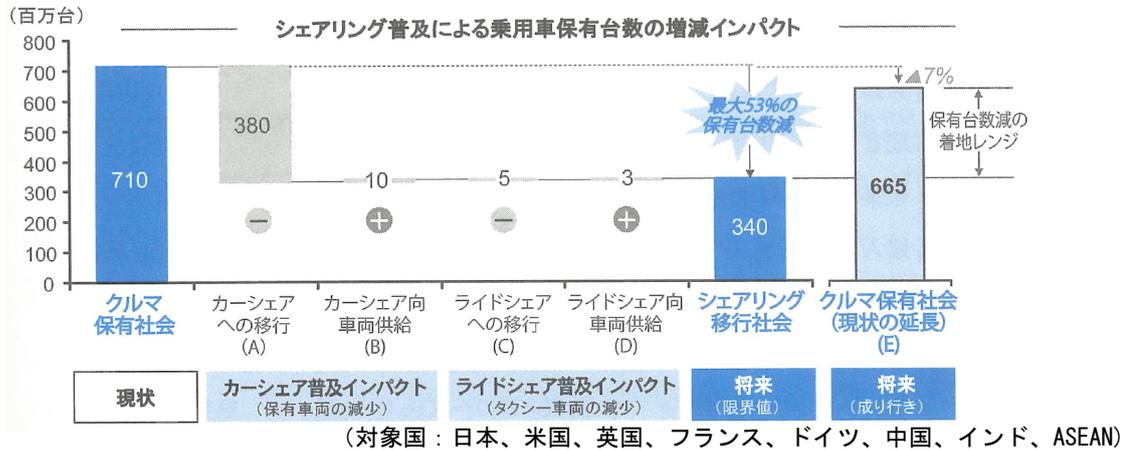


出所：デロイト作成



「モビリティ革命2030」(テロイト・マツコンサルティング著、日経BP社、2016)より

- 年間走行距離が1万2000km以下のユーザーがカーシェアもしくはライドシェアに移行した場合、テロイトの試算によると主要8地域の乗用車保有台数が最大で53%減少の可能性
- 当然、全てのユーザーが経済合理性に基づきシェアリングに移行することは現実には起こりえないが、大きな普及ポテンシャルを秘めていることは明らか



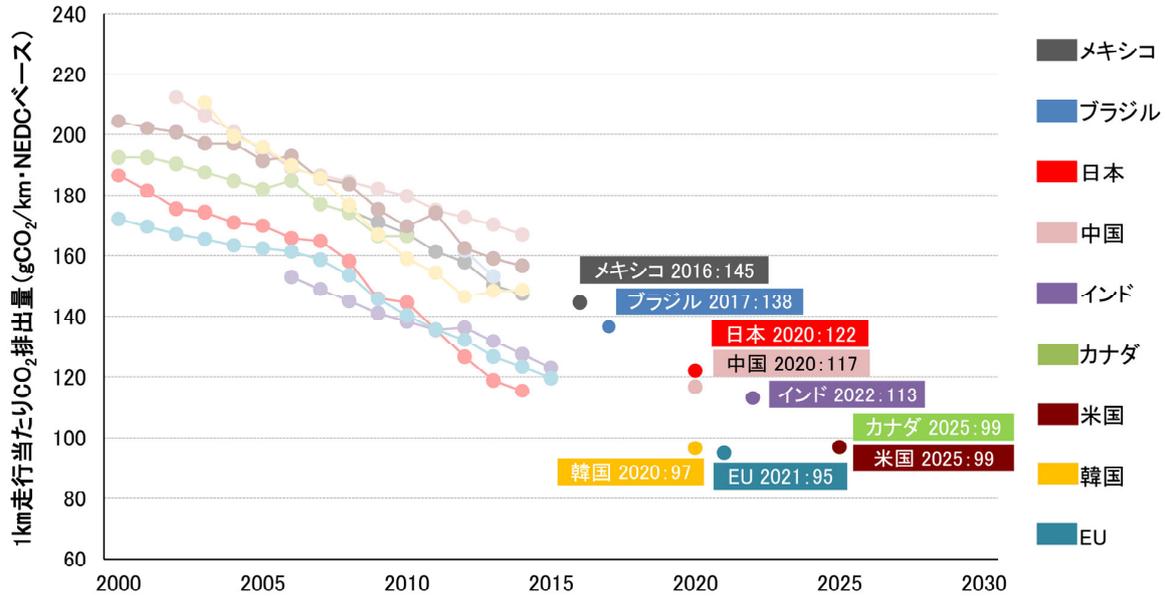
- (A) クルマの年間走行距離に基づく総移動コストで、カーシェアが最小となるユーザが100%移行した場合の保有台数減
- (B) カーシェア1台あたりで、カバー可能な会員数を40と仮定した場合の車両供給
- (C) 対象8地域におけるタクシー保有台数 (ライドシェアはタクシーに代替すると仮定)
- (D) 平均乗車人数について、タクシーを1.5名、ライドシェアを2名と仮定した場合の保有台数増
- (E) 最もカーシェアが浸透しているスイス並 (総人口あたり約1.3%) に全世界で普及した場合の保有台数

環境負荷の低減に対する要請の高まり

主要国における乗用車のCO₂排出目標

○ 乗用車の燃費(CO₂排出量)目標値を見ると、EUが2021年95gCO₂/km、米国が2025年99gCO₂/km、日本が2020年122gCO₂/km※となっている。

CO₂排出の将来目標



※ 国土交通省及び経済産業省は、平成30年3月6日より2020年以降の新たな燃費基準策定に向けた検討を開始している。
 (備考) ICCT(The International Council on Clean Transportation)が各国の目標値をNEDCテストサイクルベースでCO₂換算したもの。日本は20.3km/L(2020年)、中国は5L/100km

エコカー減税・グリーン化特例の概要

◎ エコカー減税(自動車取得税)

1. 概要

- 低炭素社会の実現のため、より燃費性能等の優れた自動車の普及を促進する観点から、燃費性能に応じ、自動車取得税の税率を軽減。
- 新車に限り、非課税又は税率を80~20%軽減。

※下記に加え、一定の排出ガス性能を要求

対象車	特例割合(元年改正)
電気自動車等 2020年度燃費基準+40%達成	非課税
2020年度燃費基準+20%達成	50%軽減
2020年度燃費基準+10%達成	25%軽減
2020年度燃費基準達成	20%軽減

2. 経緯

平成21年度 エコカー減税の創設

※ リーマンショック後の状況を踏まえ、納税者の理解、景気及び環境対策の観点から、大幅な減税措置を時限的に講じる。

(以降、2~3年ごとに対象車両の重点化、燃費基準の切り上げ等)

◎ グリーン化特例(自動車税・軽自動車税)

1. 概要

- 低炭素社会の実現や地域における環境対策のため、より燃費性能等の優れた自動車の普及を促進する観点から、新車に係る翌年度の自動車税・軽自動車税の税率を燃費性能に応じて軽減。

※下記に加え、一定の排出ガス性能を要求

対象車 ※自家用乗用車の場合	特例割合(元年改正)		
	令和元、2年度	令和3、4年度	
自動車税	電気自動車等	75%軽減	75%軽減
	2020年度燃費基準+30%達成	75%軽減	
	2020年度燃費基準+10%達成	50%軽減	
	初回新規登録から11年超ディーゼル車又は13年超のガソリン車	15%重課	(令和3年改正で議論)
軽自動車税	電気自動車、天然ガス車	75%軽減	75%軽減
	2020年度燃費基準+30%達成	50%軽減	
	2020年度燃費基準+10%達成	25%軽減	
	最初の新規検査から13年超の軽四輪等	20%重課	20%重課

2. 経緯

平成13年度 自動車税のグリーン化特例の創設

(以降、2年ごとに対象車両の重点化、燃費基準の切り上げ等)

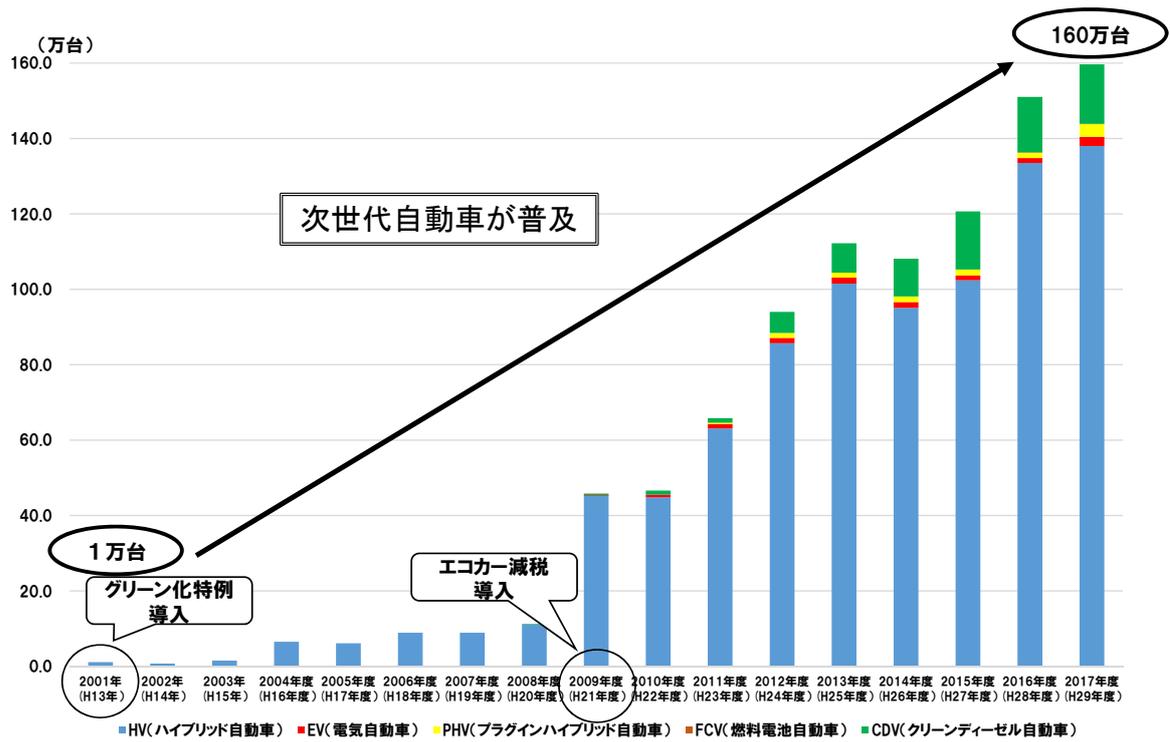
平成26年度 軽自動車税のグリーン化特例(重課)の創設

(適用は平成28年度から)

自動車税のグリーン化特例の重課割合を引上げ

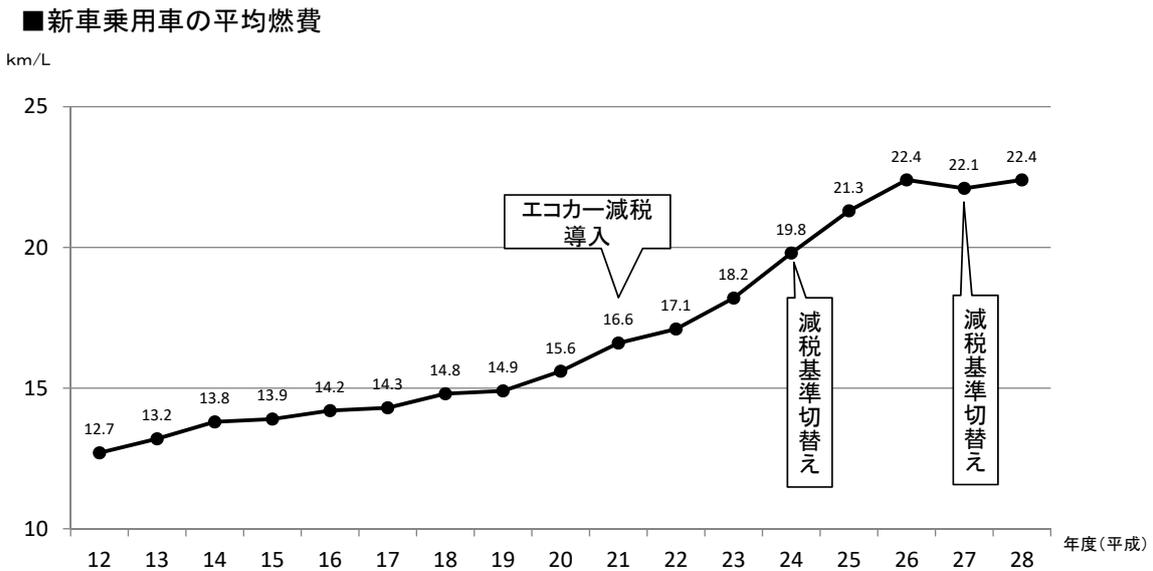
平成27年度 軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の創設

次世代自動車に係る新車販売台数推移（国内）



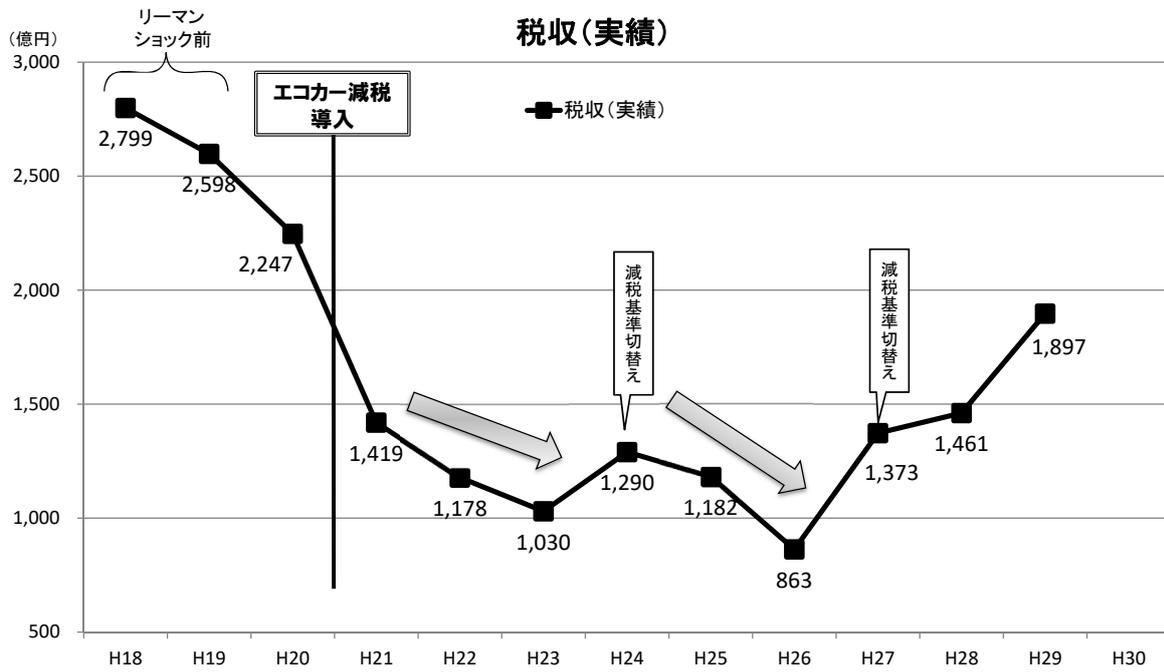
注1) 2004～2017年度までは、日本自動車工業会等のデータに基づき作成。(2018年12月17日開催 第6回 自動車燃費基準小委員会 合同会議 資料)
 注2) 2001～2003年までは、自動車登録統計情報(日本自動車販売協会連合会)等に搭載されているプリウス(HV車の代表車種/トヨタ)の販売台数(暦年)に基づき作成。

ガソリン乗用車の平均燃費値の推移



注) 日本自動車工業会「ガソリン乗用車の平均燃費」(国産車のみ、ハイブリッド車含む。JC08モード換算)

自動車取得税の税収推移



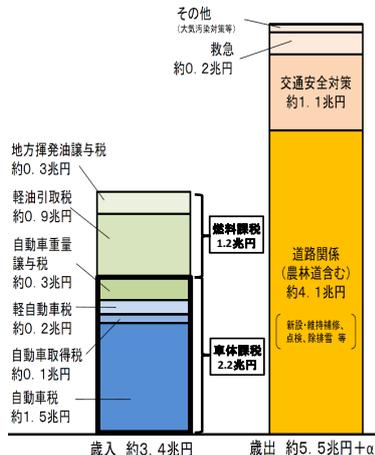
※実績は、H18～25については決算額をベースに現行税率に換算後の額、H26～29については決算額。

国・地方を通じた財源を安定的に確保

自動車に関する行政サービスと自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の状況

- 応益課税は、地方税の原則の一つ。
- 地方団体における自動車に関する行政サービスに要する費用は、自動車関係諸税(車体課税+燃料課税)の税収を上回っている。
- 今後見込まれる道路や橋梁、トンネルなどの更新・老朽化対策や、防災・減災事業が確実に実施できるよう、社会インフラ財源の確保は地方団体にとって極めて重要である。

地方団体における自動車関係諸税の税収と自動車に関する行政サービスに要する費用



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

地方公共団体管理橋梁(2m以上)の通行規制等の推移



※国土交通省道路局調べ (H28.4)
※東日本大震災の被災地域は一部含まず。

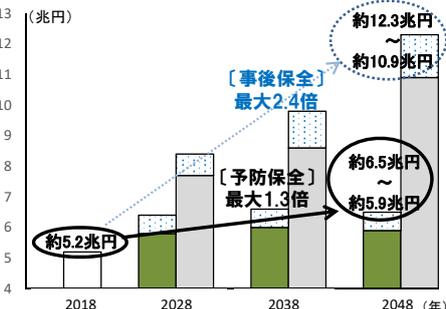


建設後50年以上経過する社会資本の割合

	H25年3月	R5年3月	R15年3月
道路橋 (橋長2m以上)	約18%	約43%	約67%
トンネル	約20%	約34%	約50%

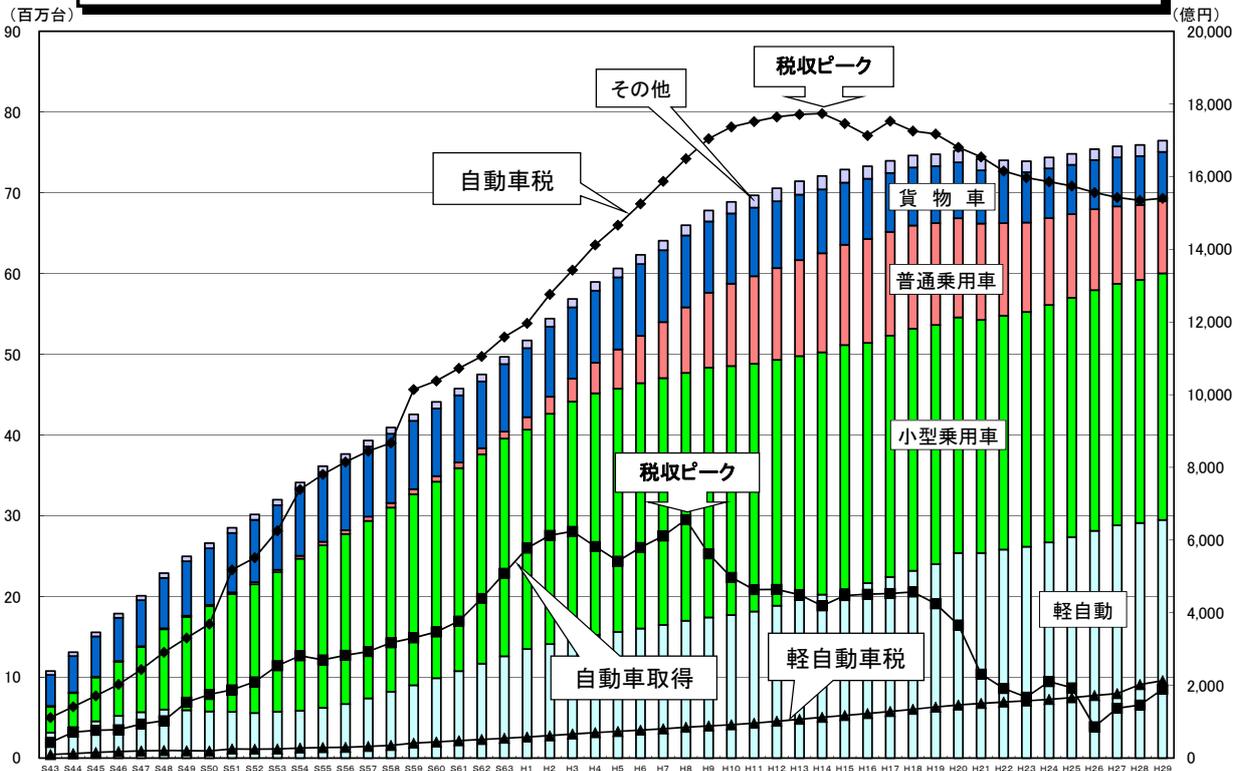
※ 国土交通省HP「インフラメンテナンス情報」を基に作成。

将来の社会資本の維持管理・更新費の推計結果



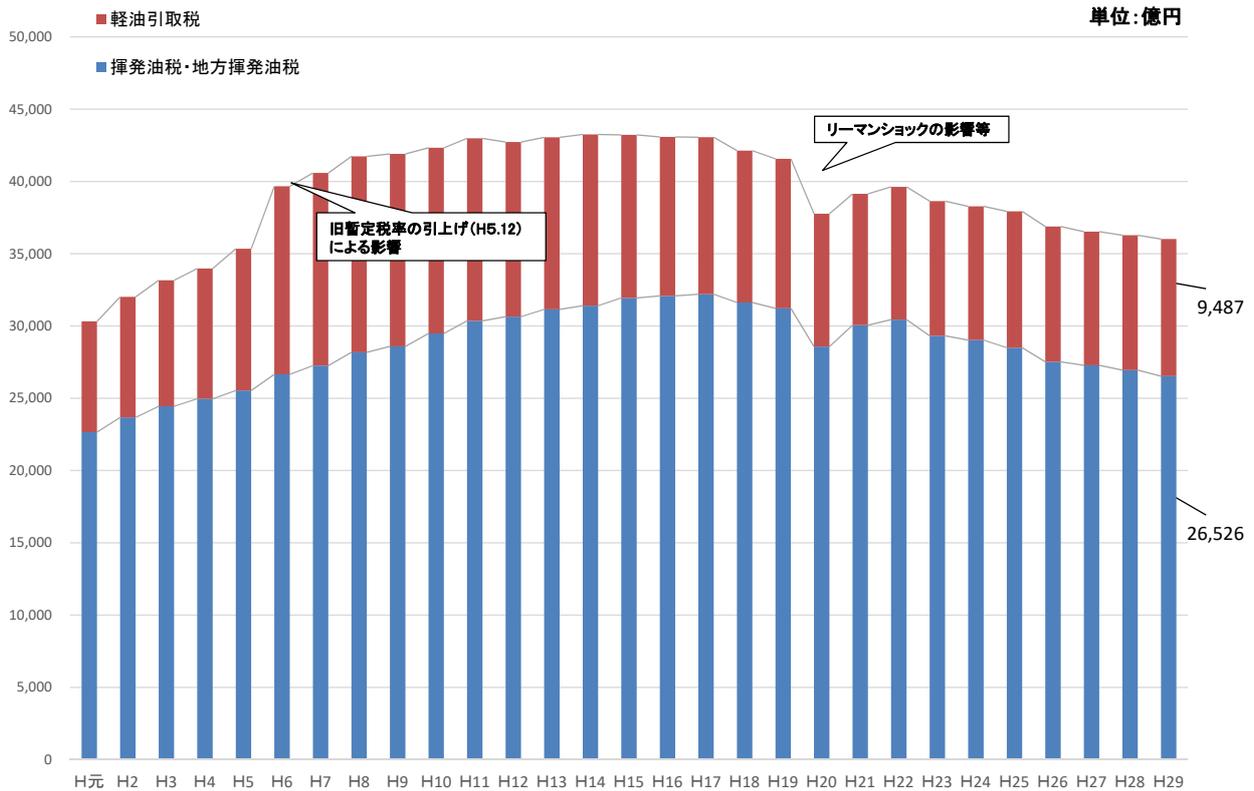
事前保全: 施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
事後保全: 施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。
※平成30年11月30日「経済・財政一体改革推進委員会 国と地方のシステムワーキング・グループ」国交省提出資料等を基に作成。
※30年度予算における国の道路の維持管理費は約3,700億円。

自動車保有台数(四輪及び三輪の軽自動車含む)と自動車関係税収の推移



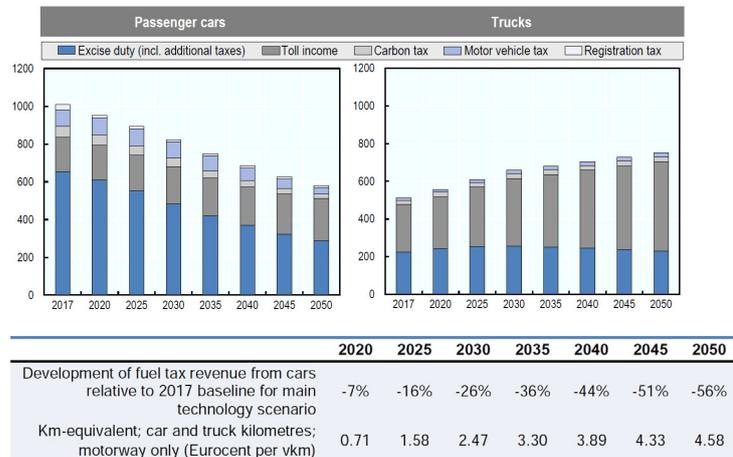
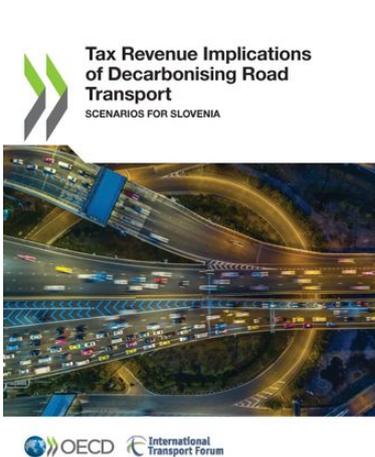
※軽自動車の自動車保有台数は、三輪車及び四輪車(トラックを含む)を計上している。
※普通乗用車(排気量2000cc超)、小型乗用車(排気量2000cc以下)
※税収額は決算額による。ただし、軽自動車税の税収額は決算額を賦課期日現在における三輪車及び四輪車の調定額の割合で按分した額である。
※保有台数は道府県税(市町村税)の課税状況等に関する調査における賦課期日現在登録(保有)台数による。

燃料課税の税収の推移（平成元年度～平成29年度）



OECDレポート（Tax Revenue Implications of Decarbonising Road Transport）

- OECDが、スロベニアをモデルケースとして、自動車により化石燃料に依存しなくなる中で、どのように交通燃料からの税収を確保するか、というレポートを公表。（2019年5月22日）
 - レポートでは、輸送部門における化石燃料への依存が減少することは、気候や健康への影響の面では歓迎されるべきではあるが、燃料の使用量の減少は、税収の損失につながると指摘。
 - スロベニアをモデルケースとしたシミュレーションでは、燃料への課税から走行距離への課税に、段階的にシフトすることが、長期的には、より安定的な税制につながると指摘。
- ※スロベニアは、走行距離への課税に関して、有料高速道路の通行料金として課金している（2017年現在）。また、モデルケースでは、2017年から2050年にかけて、乗用車の交通量が約20%増えるのに対して、トラックの交通量が約2倍に増えることを前提としている。



＜出典：Tax Revenue Implications of Decarbonising Road Transport Scenarios for Slovenia (Published on May 22, 2019)＞



社会学者 加藤 秀俊

お役所も後押ししていた」

マイクロカー、すなわち排気量50cc以下またはそれと同等の電池で駆動するクルマが大学の研究室やメーカーによって開発され、お役所もその発明を後押ししてその普及にうながす。と明言したのはもう10年以上もむかしのことになるが、あの新発明はいったいどこへいったのだろうか。

このクルマは小型の自動車というよりは大型の電動自転車というほうがいこうの大きき。幅約1.7m、長さ2.5m程度。そして最高時速も60km/hまで。高速道路の走行は禁止されているが、ちょっと近所のスーパーにでかけた町内のお医者さまへの通院などにはぴったり。

本に法規上これは「自動車」ではないから地方自治体への登録で認可される。つまり自動車、バイク並みの簡単な取り扱いである。税金や規制も簡便である。いちおうクルマだから屋根はあってもいい。ラジオやエアコンなどはない。用途が近隣の移動なのだから、そんな必要はない。それに家庭用のコンセントに差し込んで充電できるといういちがソリン・スタンドで給油(な)ないで済む。またどこに結構である。

このマイクロカー、すでに何種類か販売されているし、どこで販売しているかは、それはスーパーの配達用、あるいは出前の配達といった小型車運用はありである。

なぜ、これが家庭用にならないのか。それは定員が1人と限定されているからである。これでは患者を病院に連れてゆくこともできないし、夫婦そろってスーパーにでかけて生鮮食品の品定めをしたりすることもできない。

そんななか、横浜で、その2人乗りの超小型車が「チョイモビヨコハマ」という名前で見事な実験が50台ほどが使われはじめているというところを知って、わたしはさっそくこれを購入しようと思った。しかし、これは横浜市内限定の実験でカーシェア専用というところなので断念せざるを得なかった。まことに残念である。なぜこんな地域限定なのという「実験」が必要なのか、不可解である。

トシをすれば生活は変わる。もしもその実験で成功した超小型車が普及したら、わたしをくめて数百万人の年寄りドライバーのすくなくならぬ部分はこれに乗り換えるのではないかと、なにも電気の電気自動車のちょっと大型といった程度のちよほけなものなのだから、全国の高齢者が自宅から半径1kmほどの範囲を自由に歩いているぶんにはそんなに迷惑にはならない。

ふりかえってみると、若いころ留学先のアメリカで運転免許をとってから、これまで70年近くが経過して、わたしはいつのまにか90歳のオジサンになっていた。かつてはスポーツカーで高速道路を疾走し、やがてワゴン車にのりこを乗せて行楽地へのドライブを楽しんだり、いろんなクルマに乗ってきたが、いまのわたしにあって、排気量1000cc、重さ1.5トンの近いものもあるうちの「自動車」は文字どおり「重荷」になっているのである。

あたりまえのことだが、人間トシをすれば生活は変わる。とりわけ心身の衰弱は自分でもよくわかる。

年寄りに大盛り牛丼要らない

たとえは、いまのわたしには大盛りの牛丼なんか食べることもできないし、テレビの画面で焼き肉だのラーメンだのをモリモリ食べている若者の様子をみているだけで別世界の情景にしかみえない。外食することがあっても1人前を注文して夫婦ふたりで分けて食べる。ケチなのではない。もったいないからである。レストランのほうもそこらあたりは理解してくれて、きれいに「半人前」をつくれる。

旅行にしてもおなじこと。80歳くらいまでは国内、あちこち旅行していたが、まず荷造りがめんどうである。いへん荷物をおいさくまとめても重く感じられる。空港ではゲートまで車椅子やカートのお世話になる。やっと到着した空港からのタクシー、ホテルのチェックイン、思い出すだけでもあんな経験はもうしたくない。だから、このころは近隣の公園や景色のいいところを日帰りの旅にためている。

要するに世にいう「高齢者」というのは「一人前」ではなくなっているのである。若い者には負けない、なぞとエラそうなことをいうのはしよせん空威張り。衣食住すべてトシ相応に生きるのが正しい。移動手段としてのクルマはつておなじこと。

それなのに2人乗りマイクロカーのお許しはいつにききえてこない。お役所のほうは国土交通省、経済産業省、それに警察(とう)三つ巴で鈍重になっている。メーカーもあんなの軽けにない。うもないのが製造は子会社まかせ。最近「スマート・シティ」構想というのが発表されたがマイクロカー問題はあまりとりあげられていない。はやいハヤいにかたてくれないか。

(か)い(ひ)ん)

「チョイモビ ヨコハマ」

■事業概要

- 1 事業者 日産自動車株式会社、株式会社日産カーレンタルソリューション、横浜市
- 2 目的 ①低炭素交通の推進 ②移動手段の多様化による利便性の向上 ③横浜観光の振興
- 3 実施期間 平成29年3月17日(金)～平成33年3月16日(火)
- 4 走行可能エリア 横浜市内(高速道路、自動車専用道路を除く)
- 5 サービス内容

- (1)運用方式: ラウンドトリップ型カーシェアリング ※出発したステーション以外での返却(乗り捨て)はできません。
 - (2)運用台数: 30台(充電用予備車を含む)
 - (3)ステーション(貸渡・返却場所): 16か所(25台分)
 - (4)一時駐車スペース(チョイモビ専用無料駐車スペース): 12か所(18台分)
 - (5)協賛パーキング(施設利用による駐車優遇サービス): 2か所
 - (6)利用料金: 利用1回あたり基本料金200円+250円/15分(最大3,000円)
 - (7)利用時間: 8時～24時 ※一部を除く
 - (8)認証用カード: 運転免許証やお手持ちの交通系ICカード等を登録。
 - (9)会員登録方法: ホームページにパソコン、スマートフォンでアクセス。
- 「車両の操作説明、安全運転に関する動画」を視聴後、必要事項を入力のうえ会員登録。

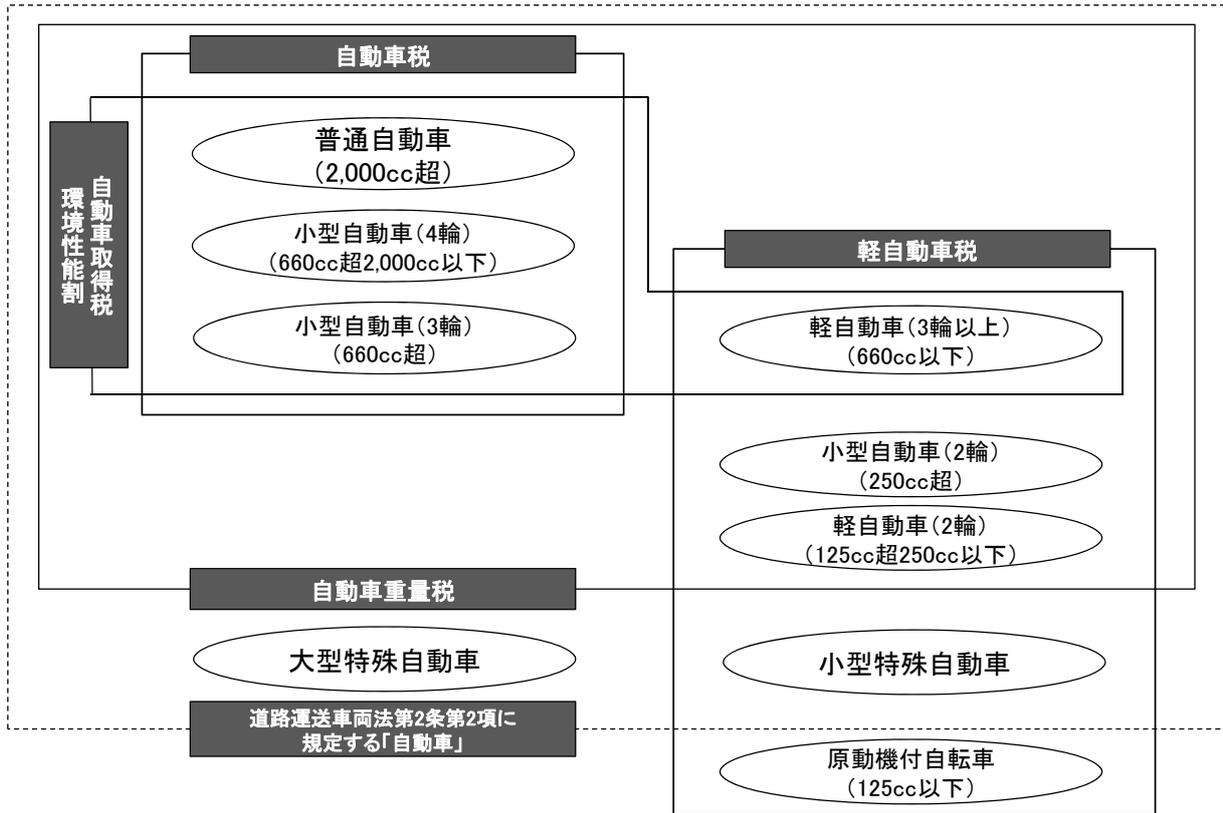
■「チョイモビ ヨコハマ」で使用する超小型モビリティの概要

- ・車名 NISSAN New Mobility Concept(日産自動車(株))
- ・リチウムイオン電池を搭載した電動車両、最高速度 時速80km(高速道路・自動車専用道等は走行不可)
- ・長さ 234cm、幅 123cm、高さ 145cm、車両重量 500kg、定員2名

(※出典: 横浜市HP)



車体課税の関係図



海外調査における質問事項

1 ベルギー

i) 欧州委員会税制部局 (European Commission Tax and Custom Union)

〈課税の仕組み、状況、課税根拠〉

- ・ EU の自動車関係諸税に係るハーモナイゼーションの取組 (2005 年指令案の現状)。
- ・ 自動車関係諸税の課税根拠。取得課税と保有課税における課税根拠の違い。
- ・ 課税指標として、重量やフットプリント等と併用することについての見解。
- ・ 電動車への課税に対する見解。各国における電動車への課税に関する取組。

〈走行課税の課題〉

- ・ 自動車の燃料に対する課税についての方針。
- ・ 走行課税についての方針。走行課税における実務を含めた課題。

〈CASE への認識〉

- ・ CASE が自動車関係諸税に与える影響についての認識。

〈CO2 ベース課税の評価〉

- ・ CO2 ベース課税の導入状況と効果。低燃費車の普及への効果や税収への影響。

〈その他〉

- ・ 自動車業界と税制に関する意見交換の状況。その際の要望内容、一致の方向性。

ii) 欧州委員会交通部局 (European Commission Mobility and Transport)

〈課税の仕組み、状況、課税根拠〉

- ・ 今後の自動車を取りまく対策について、見通しと考え方。
- ・ CO2 削減の要請と自動車関係諸税の税収確保のバランス。

〈走行課税の課題〉

- ・ ユーロビニエット指令が導入された経緯。
- ・ ユーロビニエット指令の概要 (対象車両、対象道路、税率、税収用途等)。
- ・ ユーロビニエット指令の考え方、業界のとらえ方、財源の確保の考え方。
- ・ ユーロビニエット指令に対する EU 諸国の対応状況。
- ・ ユーロビニエット指令に基づいて導入されている道路課金制度は、税か、料金か。
- ・ ユーロビニエット指令の実務。(適正執行の方法)
- ・ GPS で走行距離を補足した場合のプライバシーの保護。

〈CASE への認識〉

- ・ CASE が自動車を取りまく対策に与える影響。

〈CO2 ベース課税の評価〉

- ・ CO2 ベース課税導入の効果。低燃費車の普及や乗用車の平均燃費への影響。

iii) 欧州自動車工業会 (ACEA)

〈課税の仕組み、状況、課税根拠〉

- ・自動車業界としての欧州における自動車関係諸税についての考え方。
- ・電動車への課税に対する見解。
- ・今後の自動車を取りまく対策についての見解。

〈走行課税の課題〉

- ・カーシェアリング、ライドシェアリングの動向が自動車業界に与える影響。
- ・道路課金制度に対する認識。
- ・道路課金制度に対するロビイングの状況。

〈CASE への認識〉

- ・CASE が自動車業界に与える影響。

〈CO2 ベース課税の評価〉

- ・欧州における電動車の技術的動向及び今後の普及の見込み。
- ・欧州における自動車の販売状況の動向及び CO2 課税導入に伴う動向の変化。

2 ドイツ

i) ドイツ連邦財務省

- ・EC の質問事項と同様の内容について、ドイツにおける具体的な取組を調査。特に、保有段階における CO2 排出量を考慮した課税制度の効果や、電気自動車に対する総重量に応じた課税の取組について、調査。

ii) ドイツ連邦交通省

- ・EC の質問事項と同様の内容について、ドイツにおける具体的な取組を調査。特に、道路課金制度 (LKW-Malt) について、実務も含めて、調査。

iii) ドイツ自動車工業会

- ・ACEA の質問事項と同様の内容について、ドイツ自動車業界の具体的な状況を調査。

3 フランス

i) フランス経済・財務省（税務当局）税制局

・ EC の質問事項と同様の内容について、フランスにおける具体的な取組を調査。特に、課税標準馬力に応じた課税の取組、取得段階における CO2 排出量を考慮した課税制度の効果について、調査。

ii) フランス経済・財務省（税務当局）関税・間接税総局

・ EC の質問事項と同様の内容について、フランスにおける具体的な取組を調査。特に、総重量、車軸等に応じた課税の取組について、調査。

iii) フランス環境連帯移行省（交通部局）

・ EC の質問事項と同様の内容について、フランスにおける具体的な取組を調査。特に、重量車への距離別課金（Ecotaxe）の導入が延期された経緯について、調査。

iv) フランス自動車工業会

・ ACEA の質問事項と同様の内容について、フランス自動車業界の具体的な状況を調査。

以上

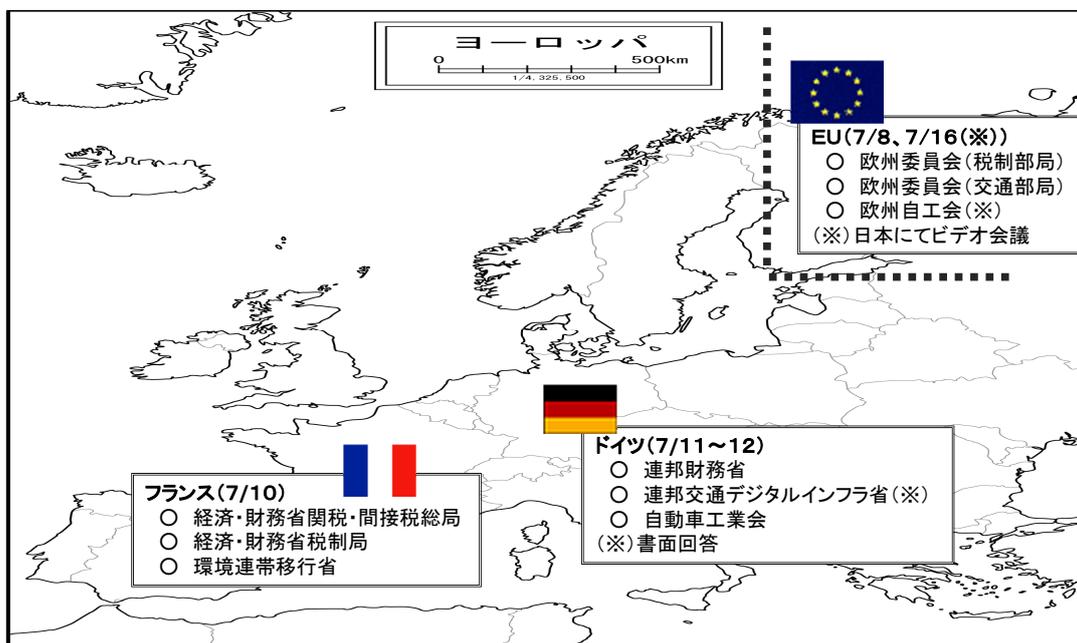
海外調査について

海外調査結果の概要について

1 期間

令和元年7月8日～12日（川勝委員、片山補佐）

2 調査実績



- 「技術革新」
 - ・自動車業界の構造変化に対する認識、考えられる自動車税制に及ぼす影響
 - ・自動車の電動化の進展に伴う、電気自動車等の負担の考え方（道路損傷への負担、Well to Wheelの考え方からの負担等）
- ▶ **ドイツにおける電気自動車に対する総重量に応じた税率区分等を調査。**
- 「保有から利用への変化」
 - ・利用量に対応した課税のあり方（燃料課税か、それ以外の課税がありえるのか）
 - ・車体課税と燃料課税のバランス
 - ・走行距離課税の（実務を含めた）課題
- ▶ **ドイツ、フランスで導入済みあるいは予定されていた道路課金制度や欧州委員会に対してEU指令等を調査。**
- 「環境負荷の低減に対する要請の高まり」
 - ・保有課税におけるCO₂排出量ベース導入の評価（インセンティブ機能、税收変動の観点等）
 - ・取得課税においてCO₂排出量を考慮する措置の評価（インセンティブ機能、低燃費車の普及の観点等）
- ▶ **保有段階においてはドイツ、取得段階においてはフランスにおけるCO₂排出量を考慮した課税制度等を調査。**
- 「国・地方を通じた財源を安定的に確保」
 - ・自動車関係諸税の理屈（応益負担、財産課税、国と地方等）
 - ・排気量以外の課税指標の可能性（重量等）
 - ・自動車関係諸税として、あるいは、税体系全体としての財源確保
- ▶ **ドイツ、フランスに対して、自動車関係諸税の理屈等を調査。**

2

資料構成

- 1 EU調査について
 - ・「保有から利用への変化」としてEU指令（道路課金制度に関する基準）を調査
- 2 フランス調査について
 - ・「保有から利用への変化」として、車体課税と燃料税のバランスや導入できなかった道路課金制度
 - ・「環境負荷の低減に対する要請の高まり」として、取得課税におけるCO₂排出量考慮の評価
 - ・「国・地方を通じた財源を安定的に確保」として、自動車関係諸税の理屈を調査
- 3 ドイツ調査について
 - ・「技術革新」として、電気自動車に対する課税
 - ・「保有から利用への変化」として、走行距離課税の（実務を含めた）課題
 - ・「環境負荷の低減に対する要請の高まり」として保有課税におけるCO₂排出量考慮の評価
 - ・「国・地方を通じた財源を安定的に確保」として自動車関係諸税の理屈を調査

3

EU調査について

4

道路課金に関するEU指令について

5

道路課金に関するEU指令の概要(1/3)

1 背景

EUの加盟国増加を背景とした国境のボーダーレス化に伴い、広域的な交通流動（特にインフラ建設や商工業品の配送等の重量貨物車の往来）が活発化し、他国の自動車による通過車比率が高まっていた。

当時、フランス等では高速道路が有料である一方、ドイツやオランダ等では、道路は料金制ではなく、主に燃料税が道路の整備や維持管理費用とされていたが、他国の通過車両の場合には国内での燃料の購入がない限り費用負担をせずに自国の道路を通行することとなっていた。

こうした状況を背景に、1995年に、EUとしての道路課金の方向性が示され、同年、ドイツ等において、重量貨物車に対してビニエット（ステッカー等）の購入を義務付ける道路課金制度が導入され、1999年には、EUにおいて道路課金に関する指令であるユーロビニエット指令（数度の改正を経ており、現行は2011年9月EU議会にて合意）が制定された。

なお、指令はEUが基本方針を示し、加盟国が別途国内法で実施方法を定めるものであり、課金する場合の共通ルールを定めるもので、課金することを加盟国に義務付けているものではないと位置付けられている。

2 変遷

① ユーロビニエット I（1999年指令）制定

EU諸国において12トン以上の重量貨物車にインフラ費用を課金するもの。対象道路は高速道路又はそれに類する道路。

② ユーロビニエット II（2006年指令）改正

対象車を12トン以上から3.5トン超に変更。また、対象道路も欧州横断道路ネットワーク（※）全体に拡大。

（※）欧州横断交通ネットワーク（Trans-European Transport Networks）は、EU域内の道路、鉄道、水道、航空等のネットワークであり、域内の経済、社会及び領域としての結束を強化するために、1993年のマーストリヒト条約により正式に位置づけられたもの。

③ ユーロビニエット III（2011年指令）改正

この指令は、外部費用の内部化の考え方をより強く反映したものとなり、従来のインフラ費用の課金に加えて、騒音や大気汚染費用等の環境費用を課金することが可能となった。

④ ユーロビニエット IIIの改正案を欧州委員会が提出（2017年5月）

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つに掲げている。

※道路新産業開発機構資料及び環境省（H31年3月5日 第3回税制全体のグリーン化推進検討会）資料を基に作成。 6

道路課金に関するEU指令の概要(2/3)

3 ユーロビニエット IIIの概要

① 対象車両

3.5トン超の貨物車両が対象。

② 対象道路

欧州横断交通ネットワーク（TEN-T）全体が対象（TEN-Tにおける課金の結果として、迂回交通が発生する可能性がある二次的的道路ネットワークにおいて課金を行うことも可能）。

③ 課金の目的

インフラ費用の回収目的に加え、交通による大気汚染、騒音といった外部費用を内部化することが目的。なお、時間による課金方式（ビニエット方式）は単純で運営コストが安いという利点があるが、インフラの利用（走行距離）や外部費用（大気汚染、混雑等）の程度に応じたきめ細かな課金には向かないとされ、今後は走行した距離による課金方式（対距離課金方式）に移行していくことが望ましいとされている。

④ 課金の定義

ビニエット方式による課金だけでなく、対距離課金方式や有料道路の通行料金も含めて、重量貨物車両に対する課金すべてが対象。

⑤ 課金の水準

大気汚染防止や混雑緩和などの観点から、通行料金を変化させることが認められている。インフラへの影響度を反映する軸重や、外部費用を反映する排出ガス基準（EURO等級）、昼間・夜間といった時間帯基準、走行する場所といった、様々パラメータによって区分された課金が採用されることになった。

⑥ 課金による収入

課金による収入は、EU指令に基づき道路維持、整備費用を中心に充当されるものとされている。

※道路新産業開発機構資料及び環境省（H31年3月5日 第3回税制全体のグリーン化推進検討会）資料を基に作成。 7

道路課金に関するEU指令の概要(3/3)

4 ユーロピニエットⅢ改正案で提示された政策オプションの概要

道路課金の対象を従来の重量貨物車から軽量貨物車・乗用車等の軽量車両まで拡大することなどが主な政策オプションとして掲げられている。

- ・オプション1：特定されているあらゆる問題に対処するため、道路課金の対象を従来の重量貨物車からバスや軽量貨物車、マイクロバス、乗用車まで拡大する。
- ・オプション2：距離ベースの課金が広く導入されることでCO2及び大気汚染物質の排出に対処する観点から、重量貨物車への時間ベースの課金（ピニエット方式）を廃止する。
- ・オプション3：軽量車両に追加措置を実施し、都市部の渋滞や全ての車両からのCO2及び大気汚染物質の排出に対処する。
- ・オプション4：重量貨物車への外部費用課金を義務化し、全車両で時間ベースの課金を徐々に廃止、距離ベースの課金のみを残す。

5 ユーロピニエット指令への対応状況（2012年末時点）

ドイツ等の国では、対距離課金方式が導入されている。

EUにおける対距離課金方式は、課金ポイントを通過することにより料金が加算される仕組みとなっており、各国において採用されている技術は様々。

例えば、ドイツの距離課金制度は、衛星を利用した重量貨物車課金システム（2005年導入）となっており、その他、道路本線上の課金ポイントと車載機間で通信を行い課金する技術等を採用する国がある。

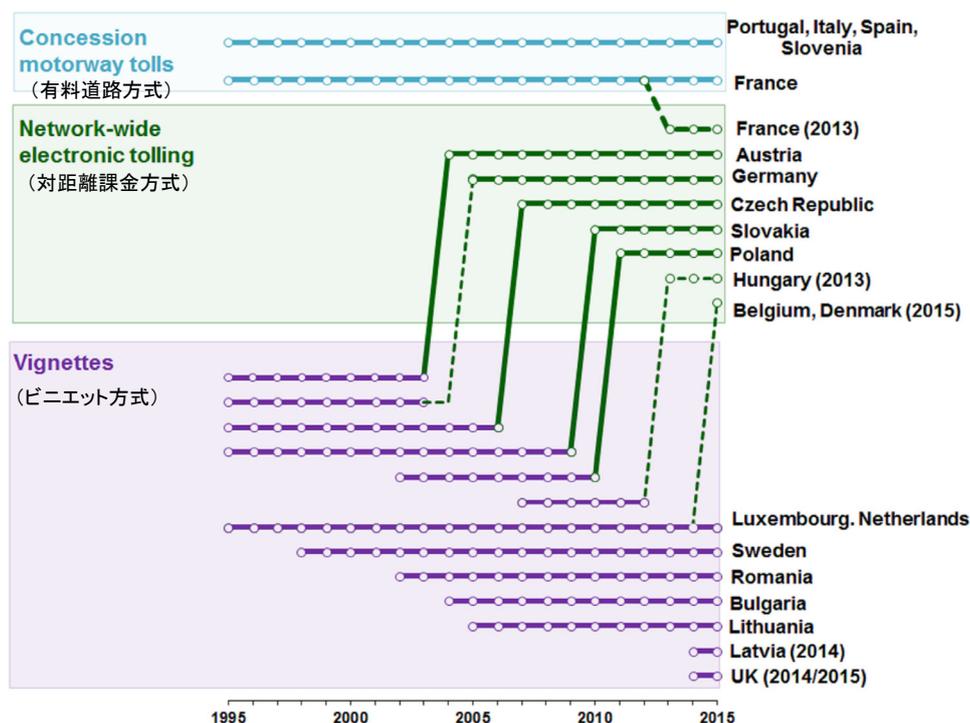
また、オランダ等の国では、12t以上の車両に対し、ピニエット方式により導入されている。ピニエット（ステッカー等）は時間単位で前払いにより購入され、料金区分は、車両の環境性能や車軸数等に基づいている。

ほかに、フランスなど有料高速道路の通行料金として課金を行っている国もある。

※道路新産業開発機構資料及び環境省（H31年3月5日 第3回税制全体のグリーン化推進検討会）資料を基に作成。 8

EU各国の走行課金の状況

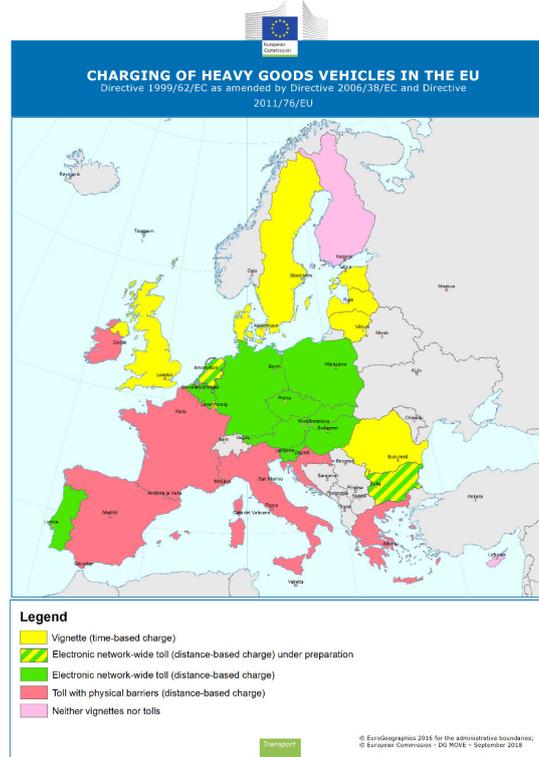
○ オーストリアやドイツを始め、ピニエット方式から対距離課金方式へ移行している国が見られる。



出典：EC資料を元に一部加工 9

重量貨物車に対する走行課金の状況

- 2018年9月現在、ベルギー、ドイツ、ポーランド、チェコ、オーストリア、スロバキア、ハンガリー、スロベニア、ポルトガルにおいて、重量貨物車への対距離課金方式を導入している。



- (ビニエツ方式)
(走行距離課金方式) (準備中)
(走行距離課金方式)
(有料道路方式)
(課金なし)

出典: EC資料を元に一部加工 10

乗用車に対する走行課金の状況

- 乗用車に対する課金制度は、有料道路方式が中心。チェコ、オーストリア、スロバキア、ハンガリー、スロベニア、ルーマニア、ブルガリアにおいて、乗用車へのビニエツ方式を導入している。



- (ビニエツ方式)
(走行距離課金方式)
(有料道路方式)
(課金なし)
(ビニエツ方式) (準備中)

- (備考)
- ・ポーランドは場所によって異なるシステムが導入がある。そのうちの一部は電子的支払いによるフリーフロー方式。
 - ・ポルトガルは多くの高速道路において、手動の支払いも可能。

出典: EC資料を元に一部加工 11

EU指令に対するコメント

- 道路課金による用途は、料金収入がサービスの対価としていることから、そのサービスの供給に対して支出すべきであるなどの理由から、特定財源化すべきと主張している（制度としては加盟国の判断による）。
なお、インフラ費用の回収を目的した課金の料金水準は、インフラ費用をもとに設定すべきで、それを超えるものは違法となる。
- EUとしては、最終的には加盟国の判断によるが、走行課税を本格的に強化するスタンスでいる。
具体的には、乗用車全般への適用を目指しているとともに、時間に応じた課金から距離に応じた課金へのシフトも意識している。実際の走行距離は、必ずしも時間と比例しないので、距離に応じた課税が望ましい。
- 走行課税の強化は、
①公平な競争の保障、②環境保全、③渋滞解消、④すべての乗用車に適用させることを意図するものである。
- EUにおける道路課金制度については、税とするか課金とするかは、EUが指示する権限はなく、加盟国次第（なお、料金なら付加価値税がかかり、税なら付加価値税はかからない）。
- プライバシーに対する考え方としては、データは本来の目的以外に利用せず、使用後は削除する。また、アクセス権限も制限している。
(欧州委員会（交通部局）担当者より聞き取り)
- 実務的な観点でいえば、データ保護が最も重要である。
(欧州委員会（税制部局）担当者より聞き取り)

12

その他

13

電気自動車への課税等に対するコメント

【電気自動車への課税】

- EV車についても最低限の税は課すべきであり、非課税は好ましくない。CO2は排出しないが、発電段階での環境負荷を考慮すべきであって、EUでは発電源に応じて課税している。

【CO2排出量を考慮した課税の効果】

- CO2ベース課税については、政策効果があったと認識している。

【自動車関係諸税の課税根拠】

- 欧州における自動車に対する課税は財産税的性格、距離別課金は道路損傷負担金的性格として整理している。

(欧州委員会(税制部局)担当者より聞き取り)

【CASEが自動車関係諸税に与える影響】

- 保有から利用への変化については、必ずしも、その流れに沿うことが望ましいというわけではなく、あくまでも効率的な利用を促したい。

【環境負荷に対する要請と自動車関係税収のバランス】

- CO2削減を目的とした税負担軽減を行えば、減収は避けられないが、その分をユーロビニエットによりカバーすることが可能。

(欧州委員会(交通部局)担当者より聞き取り)

14

資料構成

- 1 EU調査について
 - ・ 「保有から利用への変化」としてEU指令(道路課金制度に関する基準)を調査
- 2 フランス調査について
 - ・ 「保有から利用への変化」として、車体課税と燃料税のバランスや導入できなかった道路課金制度
 - ・ 「環境負荷の低減に対する要請の高まり」として、取得課税におけるCO2排出量考慮の評価
 - ・ 「国・地方を通じた財源を安定的に確保」として、自動車関係諸税の理屈を調査
- 3 ドイツ調査について
 - ・ 「技術革新」として、電気自動車に対する課税
 - ・ 「保有から利用への変化」として、走行距離課税の(実務を含めた)課題
 - ・ 「環境負荷の低減に対する要請の高まり」として保有課税におけるCO2排出量考慮の評価
 - ・ 「国・地方を通じた財源を安定的に確保」として自動車関係諸税の理屈を調査

15

フランス調査について

16

フランスの自動車税制

取得段階

○ 登録税

次の式により算出されるCV（課税標準馬力）に応じて税額決定。

$$CV = (P/40)^{1.6} + U/45$$

P：最大出力（kw）、U：CO₂排出量（g/km）

算出されたCVに対する税率は州ごとに異なり、例えば、イル・ド・フランス州では46.15€/CV、ローヌ・アルプ州では、43.00€/CVなどとなる。

○ Malus（ペナルティー）税

新車自家用車の登録時に課税される。型式認証された当該車両の平均的なCO₂排出量に基づき算定。等級の階層は1km当たりのCO₂排出量117g（35 €）から191g以上（10500 €）まで。

当該税収に関してはエコカー取得補助制度の財源となる。

保有段階

○ 車軸税

総重量12t以上の貨物車に対して、総重量、車軸（車輪を取り付ける軸）数、サスペンション（路面からの衝撃、振動を吸収して車体を安定させる装置）の種類により税額決定。

（例：総重量12t、車軸2、エアサスペンション⇒274.4€/年）

利用段階

○ 法人乗用車特別税

法人が使用する乗用車に対して、CO₂排出量に応じて毎年課税。

走行段階

○ 有料高速道路の通行料金として課金（EU指令に基づく）

○ 重量貨物車を対象とした道路課金

フランスでは、利用者負担を徹底し、道路利用に関してできる限り公平な状況を形成するという目的から、対象となる道路は、既に有料の高速道路を除く高速道路及び一部地方道であり、対象車両は多国籍車両も含めた対象道路を利用する3.5t以上の重量貨物車に対して課金する制度を計画。

2013年4月から段階的な導入が予定されていたが、反対運動等により、現在は無期延期を発表。

※ACEA TAX GUIDE2018、道路新産業開発機構資料、国際交通安全学会誌、フランス環境連帯移行省資料を基に作成。

17

フランスにおける道路課金制度

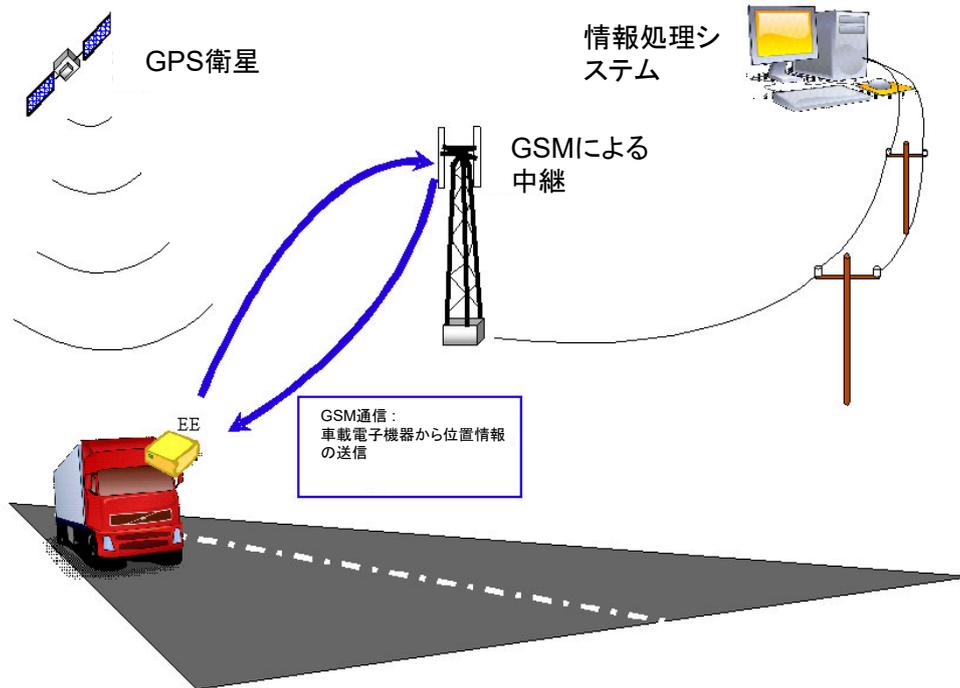
18

フランスにおける重量貨物車課金(エコタックス)の概要

- 1 目的**
フランスの重量貨物車課金は、「利用者負担」を徹底し、道路利用に関して、できるかぎりフェアな状況を形成するという目的をもった道路課金制度。
- 2 対象道路**
重量貨物車課金は高速道路と国道を対象とするが、すでに有料である高速道路、国道の有料部分は除外。
- 3 対象車両**
課税対象車両は、3.5トン超の重量貨物車であり、フランス国内の車両も外国籍の車両も同様に課金の対象。
- 4 料金体系**
料金は設定された1kmあたりのベースレートと走行距離によって決定。
- 5 システムの仕組み**
対象車両はGPS対応の車載器を搭載する必要。課金区間を走行したら車載器に距離を記録し、携帯電話の通信網を利用してその情報をバックオフィスへと送信して課税額が計算される。なお、情報は暗号化され、本部でシステム処理されている。後払い利用者には請求書が送付され、前払い利用者には、プリペイドのクレジット分から課金額が差し引かれる。
- 6 取り締まり・違反对応**
取り締まりには固定の装置による自動取り締まりと、それを補完する人手による移動取り締まりがある。課税対象道路には最新技術を備えたガントリーが設置されており、課税対象車両に車載器が搭載されているかどうかを確認。車載器の搭載が確認されない場合には、自動的に車体とナンバープレートの写真が写される。
- 7 導入の延期**
2013年4月から段階的な導入が予定されていたが、反対運動等により、現在は無期延期を発表。

※道路新産業開発機構資料を基に作成。 19

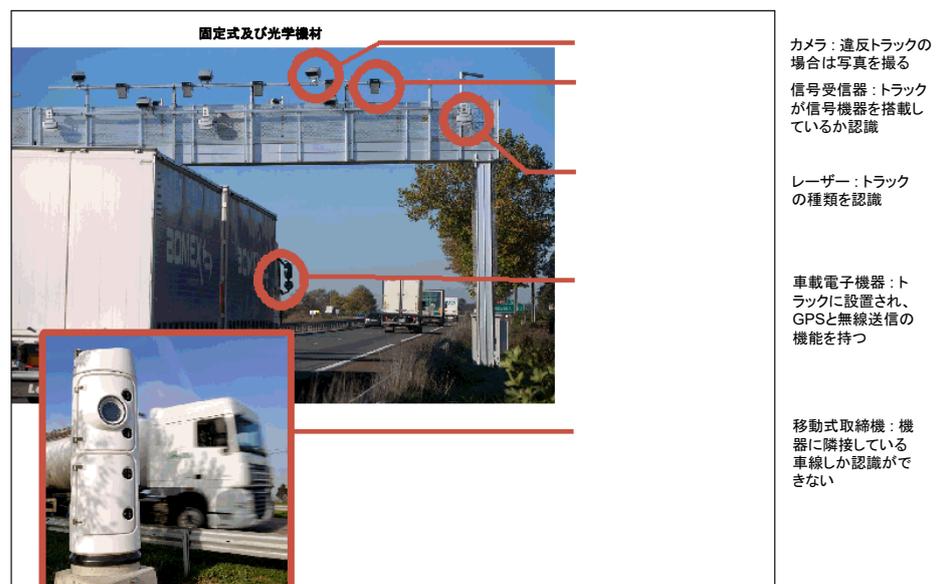
フランスにおけるエコタックス(重量貨物車課金制度)の技術的側面



出典：フランス環境連帯移行省資料

20

フランスにおけるエコタックス(重量貨物車課金制度)の技術的側面



- 固定式及び移动式設備は徴税には必ずしも必要ではないが、違反者の取り締まりに対する人的動員を抑制することが可能となった。

出典：フランス環境連帯移行省資料

21

道路課金制度に対するコメント

- 重量貨物車を対象とした道路課金制度を導入できなかった理由は、
 - ① 税負担の増や個人の移動の自由に対する反対が起きたこと
 - ② 国境を越える業者と越えない業者間の格差等の懸念から、業界が抵抗したこと
 - ③ 運用コストが高いといった誤解が広がったことといったものであった。

- もし日本で、乗用車を含む走行課税を導入したければ、課税対象となる者に対し、例えば公共交通の整備などにより、代替する移動手段を確保しておく必要がある。
(フランス経済・財務省(関税・間接税総局)担当者より聞き取り)

- 道路課金制度については、ドイツやスイスでは導入できている一方で、フランスでは実現する一歩手前までいったものの結局、導入できなかった。導入できれば国益になったと思っている。

- 走行課税の目的はトラック運送を効率化することと、トラック運送に伴う道路の維持管理費用の捻出であった。

- 重量貨物車を対象とした道路課金制度は実現できなかったが、優れた制度だと評価している。
導入できなかった理由は、
 - ① すでに燃料税などが十分課されていたこと
 - ② 元々輸送業者が反対をしていたこと
 - ③ 過疎地が不利になること
 - ④ 啓蒙活動の不足
が挙げられる。

- この失敗の教訓としては税収中立で制度を仕組むべきであったこと、もしくは、そうでなければ収入の用途を明確に説明すべきだったことであった。
(フランス環境連帯移行省担当者より聞き取り)

22

取得課税におけるCO2考慮の評価

23

取得課税におけるCO2考慮の評価に対するコメント

- Malus税については、CO2排出量の基準の見直しにともなう、メーカーの技術進歩の繰り返しがあり、効果があったと評価している。
- Malus税はEV購入補助の財源としているが、税収が下がらないよう、毎年、税率を変えて税収確保を図っている。
(フランス経済・財務省(税制局)担当者より聞き取り)
- Malus税については、新車登録車のうち約30%が対象となっており、消費者がエコカーを購入するインセンティブになっていると評価している。
- エコカー購入インセンティブの効果として、市場にエコカーが増えている。多くのメーカーがエコカーを販売するようになってきており、希望するメーカーでエコカーを選択できるようになったのは良いことではないか。
(フランス環境連帯移行省担当者より聞き取り)
- 登録税の減収トレンドに対しては、地方が税率を上げればよい(制限税率なし)と考えている。税率の上限が設けられていないケースはフランスでは例外である。この税は地方の裁量があるため、クリーンカーやEVを免除しないようにすることも考えられる。
(フランス経済・財務省(税制局)担当者より聞き取り)

24

自動車関係諸税の理屈について

25

自動車関係諸税の理屈に対するコメント

- フランスの車軸税は、道路損傷負担金性格を有する。また、原因者負担の側面から課しているのが高速道路料金である。
(なお、車軸税は電気自動車も対象になりうるが、12トン以上のトラックが対象であるため、実際にかかっている電気自動車はあまりないだろう)。税収は一般財源である。

(フランス経済・財務省(関税・間接税総局)担当者より聞き取り)

- フランスには馬力に応じた課税(登録税)制度がある。この税の性格としては、財産税的性格であり、地方の貴重な財源となっている。
(登録税を馬力に応じた課税としているのは、当時のデータが馬力しかなかったためである。馬力の大きな車は価値が高いため、負担を大きくして、所得再分配の機能を持たせている。)
- 創設当初は馬力のみで課税を行っていたが、近年、環境負荷への対応としてCO2排出量を考慮するようになった。
- 登録税の減収トレンドに対しては、地方が税率を上げればよい(制限税率なし)と考えている。税率の上限が設けられていないケースはフランスでは例外である。この税は地方の裁量があるため、クリーンカーやEVを免除しないようにすることも考えられる。(再掲)

(フランス経済・財務省(税制局)担当者より聞き取り)

26

その他

27

燃料課税と車体課税の国際比較

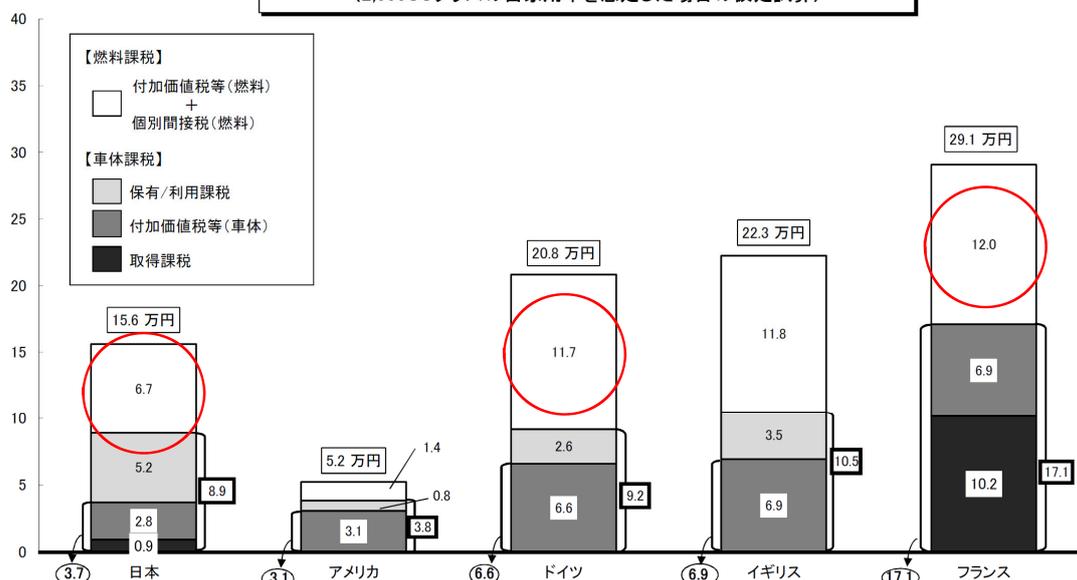
○ フランスの燃料課税は、日本の燃料課税の約1.8倍（フランス12.0万円、日本6.7万円）。

○ ドイツの燃料課税は、日本の燃料課税の約1.7倍（ドイツ11.7万円、日本6.7万円）。

財務省HPより

（単位：万円）

燃料課税と車体課税の国際比較（年間税負担額） （2,000CCクラスの自家用車を想定した場合の仮定試算）



※1 税率は平成29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、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141.5円/ℓ、アメリカ654ドル/ℓ、ドイツ1.357ユーロ/ℓ、フランス1.404ユーロ/ℓ、イギリス1.2ポンド/ℓ（2017年12月時点IEA調べ）。

28

車体課税と燃料のバランス等に対するコメント

【車体課税と燃料のバランス】

○ フランスで保有段階の税がない理由は、取得段階で登録税とVAT（付加価値税）がかかっており、利用段階でも燃料税と駐車場料がかかっているからである。（※）

（フランス経済・財務省（関税・間接税総局）担当者より聞き取り）

○ フランスで自家用の車体に対して保有段階の課税がないのは、燃料税があるからである。（※）

（フランス環境連帯移行省担当者より聞き取り）

（※）フランスの燃料課税は、日本の燃料課税の約1.8倍。

【電気自動車への課税】

○ 電気自動車の課税については、電気自動車そのものに課税はしていないが、動力源となる電気には課税している（なお、電気への課税は自動車だけでなく、すべての電気の利用が対象）。

（フランス経済・財務省（関税・間接税総局）担当者より聞き取り）

【CASEが自動車関係諸税に与える影響】

○ CASEが自動車関係諸税に与える影響については、EV、カーシェアによって税収が減るかどうかもまだ分析をしていない。既存のシステムを維持しながらコンスタントな税収をどのように維持していくかという状況であると認識している。

（フランス経済・財務省（税制局）担当者より聞き取り）

29

資料構成

- 1 EU調査について
 - ・「保有から利用への変化」としてEU指令（道路課金制度に関する基準）を調査
- 2 フランス調査について
 - ・「保有から利用への変化」として、車体課税と燃料税のバランスや導入できなかった道路課金制度
 - ・「環境負荷の低減に対する要請の高まり」として、取得課税におけるCO2排出量考慮の評価
 - ・「国・地方を通じた財源を安定的に確保」として、自動車関係諸税の理屈を調査
- 3 ドイツ調査について
 - ・「技術革新」として、電気自動車に対する課税
 - ・「保有から利用への変化」として、走行距離課税の（実務を含めた）課題
 - ・「環境負荷の低減に対する要請の高まり」として保有課税におけるCO2排出量考慮の評価
 - ・「国・地方を通じた財源を安定的に確保」として自動車関係諸税の理屈を調査

30

ドイツ調査について

31

ドイツの自動車税制

保有段階

○ 自動車税

排気量を基準に課税されていたが、**2009年7月より環境の要素を導入し、従来の排気量基準課税に加えて、CO₂排出量に応じた課税を導入**した経緯あり。

排気量基準課税は、ガソリン車が100ccごとに2ユーロ、ディーゼル車が同9.5ユーロ。

CO₂排出量基準課税では、ガソリン車、ディーゼル車にかかわらず、**免税基準（120g/km）を超えるCO₂排出量に比例し、g/kmあたり2ユーロ税額が上昇。**

車両区分		税負担額		備考
内燃機関車（ハイブリッドを含む）	ガソリン等	基礎負担 2.0€/排気量100cc	CO ₂ 排出量に応じた負担 2.0€/（CO ₂ g/km） 最小120 CO ₂ g/km	Euro VIの車両は150€免税
	ディーゼル	9.5€/排気量100cc		
電気自動車		車両総重量200kgごとに、11.25～12.78€ （総重量が大きくなると単価が大きくなる）		登録年に応じて、全額免税～50%割引（※）

（※）2020年までに登録した電気自動車及び燃料電池車に対しては、登録から10年は非課税

※ バス、トラックについては、CO₂排出量の測定が義務付けられておらず、個車ごとのCO₂排出量が把握できていないため対象外となっており、排気量基準のみ適用。

走行段階

○ 道路課金制度（EU指令に基づく）

ドイツは、EU東西交通の要として域内交通が活発であり、税負担のない他国車両が、自国道路を走行し負荷をかけているという状況から、負担の公平性、受益者負担、損傷者負担の考え方にに基づき、**貨物自動車に対する道路課金制度が導入**されている。

対象車は、2015年10月から車両総重量7.5トン以上の貨物車となっており、**地図や課金情報が内蔵された車載器をGPSと連動させることにより走行距離を算定**している。

（なお、上記車両に対する自動車税は、EUの最低許可レートへと引き下げが行われており、負担軽減措置が講じられている。）

※ACEA TAX GUIDE2018、道路新産業開発機構資料、国際交通安全学会誌を基に作成。32

電気自動車に対する課税

電気自動車に対する課税に対するコメント

○ EVについては、（2020年までに登録された車は、）最初の10年間は非課税で、その後は重量に応じて課税している。こういった最初の10年間以降に課税する形では、（最初の10年間の非課税による）減収は解決できない。税制全体の抜本的な見直しが必要だと認識している。EVの普及のためには、補助金が必要であり、非課税としてもEVはまだ高い。

○ ドイツの課税基準の算定方式は大きく3つある。①排気量（自動車税）、②車両総重量（重量貨物車道路課金）、③CO2排出量（自動車税）。EVは（排気量やCO2排出量がなく、）消去法的に車両総重量となった。

（ドイツ連邦財務省担当者より聞き取り）

○ 電気自動車については、2020年までは非課税となっているが、2030年まで延長してほしいと要望している。また、対象車をEVだけでなく、PHVまで広げてほしいと要望している。

○ （EVの普及が進み、自動車の動力源が電気に偏在すれば、災害に弱くなるのではという問いかけに対して、）EVに対する災害リスクについては考えたことがなかった。

○ 自動車工業会としても、EVといえども、バッテリーの製造時にはCO2が排出されるのであって、本当にEVやPHVがどれだけ環境によいかという議論がある。

（ドイツ自動車工業会担当者より聞き取り）

34

走行距離課税の（実務を含めた）課題

35

(参考)ドイツの重量貨物車道路課金

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

ドイツの重量貨物車通行税の概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 2005年、車両総重量12トン以上の貨物車を対象に導入 2012年8月及び2015年7月に区域を拡大 2015年10月、車種を車両総重量7.5トン以上の貨物車に拡大 2018年7月、区域を高速道路(全長約40,000km)に拡大 																																				
対象車種	ドイツ国内の対象区域を通行する車両総重量7.5トン以上の全ての貨物車(国外登録車も含む)																																				
対象区域	連邦高速道路及び連邦幹線道路(全長52,000km) ※一部の高速道路区間は対象外																																				
税率 (2019年1月時点)	<ul style="list-style-type: none"> 徴収額は以下の数式で計算される: 走行距離当たり税率(セント/km)※ × 走行距離(km) ※走行距離当たり税率は、車両総重量及び車軸数に応じた道路損傷の税率、排出クラスに応じた大気汚染の税率、騒音に対する税率(一律0.2セント/km)の合計値 <p><道路損傷に対する税率></p> <table border="1"> <tr> <td>重量・車軸数</td> <td>7.5-11.0t</td> <td>12-19t</td> <td>19t超・3軸</td> <td>19t超・4軸以上</td> </tr> <tr> <td>税率(セント/km)</td> <td>8.0</td> <td>11.5</td> <td>16.0</td> <td>17.4</td> </tr> </table> <p><大気汚染に対する税率></p> <table border="1"> <tr> <td>排出クラス</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>E</td> <td>F</td> </tr> <tr> <td>税率(セント/km)</td> <td>1.1</td> <td>2.2</td> <td>3.2</td> <td>6.4</td> <td>7.4</td> <td>8.5</td> </tr> </table> <p>※排出クラスの定義(欧州排ガス基準に則る場合)</p> <table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>Euro 6</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>EEV 1又はEuro 5</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>Euro 4又はEuro 3(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>Euro 3又はEuro 2(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>Euro 2</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>Euro 1又はEuro 0</td> </tr> </table>	重量・車軸数	7.5-11.0t	12-19t	19t超・3軸	19t超・4軸以上	税率(セント/km)	8.0	11.5	16.0	17.4	排出クラス	A	B	C	D	E	F	税率(セント/km)	1.1	2.2	3.2	6.4	7.4	8.5	A	Euro 6	B	EEV 1又はEuro 5	C	Euro 4又はEuro 3(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)	D	Euro 3又はEuro 2(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)	E	Euro 2	F	Euro 1又はEuro 0
重量・車軸数	7.5-11.0t	12-19t	19t超・3軸	19t超・4軸以上																																	
税率(セント/km)	8.0	11.5	16.0	17.4																																	
排出クラス	A	B	C	D	E	F																															
税率(セント/km)	1.1	2.2	3.2	6.4	7.4	8.5																															
A	Euro 6																																				
B	EEV 1又はEuro 5																																				
C	Euro 4又はEuro 3(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)																																				
D	Euro 3又はEuro 2(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)																																				
E	Euro 2																																				
F	Euro 1又はEuro 0																																				

(備考)為替レート:1EUR=約126円(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)
(出典)BMVI(連邦交通デジタルインフラ省)ウェブページ「The HGV tolling scheme」、BAG(連邦貨物輸送庁)ウェブページ「Lkw-Maut」、ドイツ連邦司法省「Bundesfernstraßenmautgesetz - BFStrMG」、Toll Collect社ウェブページ等より作成。

課税方法	<ul style="list-style-type: none"> 車載器(On-Board Unit; OBU)を運転者が設置 GPS及びカメラセンサ等によるモニタリングシステムで走行距離の測定及び不正取締を実施 TOLL COLLECT社がOBUから無線通信で走行情報を収集し、利用者に対して税金を請求
罰則	税金の滞納等に対して最大2万EURの罰金、不正確な走行情報の報告等に対して最大1万EURの罰金を科す
免税還付措置	商業的な道路輸送を目的としない車両は免税(具体例)バス・コーチ、軍用車両、警察車両、消防車両、緊急用救急車、道路メンテナンス車両等
税金使途	Tollシステムの管理費用、運送会社の雇用・環境・安全等の連邦プログラム資金(上限0.45億EUR)に充当した後、残りは一般財源となる
税金規模	4.63億EUR(2016年)、4.68億EUR(2017年)

(参考)左図:車載器 右図:路上に設置されたカメラセンサ



(出典)環境省(H31年3月5日 第3回税制全体のグリーン化推進検討会資料 36)

(参考)ドイツの乗用車道路課金制度へのEU裁判所判決について

○EU裁判所は、ドイツで導入が検討されている乗用車道路課金制度は、ドイツ国内の自動車所有者については、自動車税から控除することによって、ドイツ国外の者のみが負担することになるため、EUの差別禁止法に違反するとの判決を出した。

EU court rules against autobahn tolls

The ECJ has rejected the fees known as "vignettes" after Austria, with support from the Netherlands, had lodged a complaint. The EU has said the German concept for the fees breaches anti-discrimination laws.

The European Court of Justice (ECJ) ruled against the implementation of tolls on German motorways on Tuesday as non-residents would be penalized. The Union's top court ruled that plans to charge highway users was in breach of anti-discrimination laws. Austria, with support from the Netherlands, had argued that the levy is not in line with European agreements, as it singles out EU citizens.

Vienna welcomes decision

Austrian Transport Minister Andreas Reichhardt said that the judgement was a strong show of support for the bloc's single market. "It's a signal of fairness for Europe," Reichhardt said. "I expect that the plans will be scrapped, or that they will have to be adapted in a massive way." Reichhardt was keen to lend Berlin a helping hand after having positive experiences with Austria's own toll blueprint that applies uniformly to all vehicle holders. "We will gladly offer our know-how if requested." German Transport Minister Andreas Scheuer said the toll was "unfortunately off the table in its current form" but that the ECJ's verdict did not rule against tolls as such "as they exist in more than 20 countries in the EU." He announced a task force to look into possible alternatives.

Rare set of circumstances

At the beginning of February, the ECJ advocate general said Austria's view that non-German EU citizens would be discriminated against in Germany is based on a "fundamental misunderstanding." Vehicle owners who do not reside in Germany cannot be compared because non-residents are not subject to German motor vehicle tax, the opinion said. However, the ECJ's decision goes against their own advocate general, which adds to what was already an unusual case given that one of its own members, Austria, had launched infringement procedures against another, Germany. Normally it is up to the European Commission to take these kind of measures but having previously aired concerns about the scheme in 2016, the governing body then decided to drop them. German Transport Minister Andreas Scheuer wanted the levy to take effect in October 2020. Preparations were already underway. Last year, the government secured contracts with companies to ensure the tolls could be implemented.

jsi/ng (dpa, AFP, Reuters)

<出典:Deutsche Welle (June 18, 2019)> 37

走行課税の課題についてのコメント

- (GPSによって走行距離が記録される場合のプライバシーの問題については) 保護法律により、料金所の事業者、連邦貨物交通局(事業者の監視当局)によってデータが採取、記録、利用、送信されることを許可することを定めており、データは不正を防止する目的でのみ加工、利用できる。

(ドイツ連邦交通デジタルインフラ省担当者より聞き取り)

- 乗用車への課金は、測定方法が課題である。そのため、ドイツでは、トラックに対しては既に距離方式を導入しており、乗用車に対してはピニエット方式による課金を計画していたが、訴訟により中断されている。(乗用車への課金によって、)道路インフラ財源を確保したい。

- (計画では)乗用車はピニエット方式(定額制)なので、走行距離が伸びがちな地方部だからといって不利になることはなく、特に反対はなかった。

- EUからは乗用車に対しても走行距離に応じて課金すべきと言われているが、大変な技術を駆使しないとできず、実現困難。仮に、乗用車に対しても距離に応じて課金した場合は、地方部が不利になり、反発はあるだろう。

(ドイツ連邦財務省担当者より聞き取り)

- 道路インフラの維持・更新が求められている中、自動車関係税収を補う有力な財源として、乗用車に対する走行課金が計画されていた。自動車工業界として反対はしなかったが、懐疑的。導入したとしても、本当にインフラ費用をまかなうことが可能か不明であり、また、徴収コストが収入に見合うかも不明である。

- EUとしては、全車両に距離ベースでの課金を推進したい。加盟国としてはEUに誰にどのように課金するかという裁量を握られたくない。

(ドイツ自動車工業会担当者より聞き取り)

38

保有課税におけるCO2排出量考慮の評価

39

電気駆動車(電気自動車、プラグイン・ハイブリッド車、燃料電池車)の新車登録台数

- 2019年6月の新車登録台数は電気駆動車(電気自動車、プラグイン・ハイブリッド車、燃料電池車)で8,655台に達し(+49%)、過去2番目に高い伸び率となった。この成長率を牽引しているのは電気自動車であり(+117%)、プラグイン・ハイブリッドは9%後退している。電気駆動車全体で今後40%の伸び率が維持されれば、2023年には現存台数で100万台を突破する。
- 電気駆動車の割合は今年中に2.6%に到達。(6月は2.7%)
- 電気自動車の新車登録台数は65%と変わらず主力。(前年51%)

	2019年 6月	2018年 6月	19/18年 を%で	2019年 1月-6月	2018年 1月-6月	19/18年 の%	2019年6月 の割合	2019年1月- 6月の割合
電気駆動車合計	8,655	5,804	49.1%	47,684	33,980	40.3%	2.7%	2.6%
うち								
電気自動車(BEV)	5,760	2,651	117.3%	31,059	17,234	80.2%	1.8%	1.7%
プラグイン・ハイブリッド (PHEV)	2,871	3,139	-8.5%	16,525	16,683	-0.9%	0.9%	0.9%
比較								
ハイブリッド (プラグインなし)	15,949	8,327	91.5%	86,470	44,221	95.5%	4.9%	4.7%
うちマイルドハイブリッド	10,175	3,454	194.6%	54,977	16,374	235.6%	3.1%	3.0%
天然ガス	712	1,748	-59.3%	3,193	7,194	-55.6%	0.2%	0.2%
LPG	717	482	48.8%	4,863	2,517	93.2%	0.2%	0.3%
その他代替エンジン合計	26,033	16,361	59.1%	142,210	87,912	61.8%	8.0%	7.7%

出典:連邦自動車庁

電気駆動車の新車登録台数



出典:連邦自動車庁

出典:VDA(ドイツ自動車工業会)資料

40

保有課税におけるCO2排出量考慮の評価に対するコメント

- 連邦政府は気候保護大綱を策定中であり、2030年の温暖化ガス排出目標(※)達成を確実なものにした
いとしている。欧州レベルですでに決められている乗用車のCO2排出上限により低燃費車が市場に増える
ことを後押しすると考えている。
(ドイツ連邦交通デジタルインフラ省担当者より聞き取り)
- CO2排出量を考慮した課税の効果については、ユーザーの購入時の判断要素は、税制ではなく保有にか
かるコスト全体を見ていると考えている。実際、EVIは非課税だが台数が少ない。
- EUからは2030年までにCO2排出量の削減を求められている(※)。2020年までにEVの販売量を100万台に
増やすという目標があるが、現時点でまったく届いていない。

(※) 乗用車のCO2排出量を2030年まで2021年目標に比べて37.5%削減

(ドイツ自動車工業会担当者より聞き取り)

自動車関係諸税の理屈

42

自動車関係諸税の理屈に対するコメント

- ドイツでは利用段階では燃料税があるので、取得段階の課税は行わず、保有段階でのみ課税している（※）。
（※）ドイツの燃料課税は、日本の燃料課税の約1.7倍。
- 課税根拠としては、法的行為として登録し、流通させることに対する課税としている。
- 目的は自動車インフラの財源確保であり利用者負担的な性格を有するものだが、法律上は一般財源となっている。
- 1927年に奢侈税として始まったが、こういう考え方は今はなく、1986年に環境保全の観点が入り排気量ベースでの課税を経て、2009年からCO2排出量ベースを追加した。
(ドイツ連邦財務省担当者より聞き取り)

43

その他

44

CASEが自動車関係諸税に与える影響等に対するコメント

【CASEが自動車関係諸税に与える影響】

- どれくらいのスピードとインパクトで進むかはわからないが、自動車メーカーのビジネスモデルは確実に変化するだろう。
これは自動車産業界にとって、危機ではなく、ビジネスチャンスだととらえる見方もある。自動車業界が製造業からサービス業に移行するのは簡単ではなく、まだ上手くいっているとは言えない。
- 自動車メーカーとしては、（今は自動車を販売すれば顧客の情報を入手できているが、）今後、自動車メーカー以外の企業によるカーシェアの普及などにより、顧客情報を奪われることを懸念している。そのため、各社で自らインターフェイスをつくり、顧客との接点を守っていきたいと考えている。実際に自動車メーカー（ダイムラー・BMW）が協調して、ライドシェアサービスを開始している。
- ドイツでも、若者が車を買わなくなってきているので、自動車を保有していない者にも、まずは自動車を運転する機会を作ることを目的として、自動車メーカーはカーシェアサービスを進めている。

【カーボンプライシング】

- （カーボンプライシングに関して、）今は税收の用途にかかわらず、エネルギー税の増税は受け入れることはできない。今後、EVが普及していき、ガソリンに依存しなくなれば、例えば、税收をEVへの支援に充てることと合わせて増税をすることは議論の余地があるのではないかと考える。

（ドイツ自動車工業会担当者より聞き取り）

45

海外調査について (参考資料)

EU

EUにおけるCO2ベースの車体課税の状況

○ EU各国でも、それぞれの方法で、CO2ベースの車体課税が課されている。

CO₂-BASED MOTOR VEHICLE TAXES IN THE EU

Glossary

BEV = Battery electric vehicle

— = None

FCEV = Fuel-cell electric vehicle

▶ = Indirect CO₂-based taxation

PHEV = Plug-in hybrid electric vehicle

Copyright notice

Reproduction of (parts of) this document is not permitted without the prior consent of ACEA.

COUNTRY	ACQUISITION	TAX MEASURES	
		OWNERSHIP	COMPANY CARS
AUSTRIA	<ul style="list-style-type: none"> VAT deduction for zero-emission cars. Fuel consumption/pollution tax (called 'NoVA') calculated as follows: [(CO₂ emissions in g/km minus 90) divided by 5] minus NoVA deduction, plus NoVA malus fee (ie €20 for each g/km of CO₂ exceeding 250g CO₂/km). 	—	CO ₂ -based taxation.
BELGIUM	<ul style="list-style-type: none"> Wallonia: CO₂-based malus system, cars that emit 146g CO₂/km or more pay a penalty (max €2,500 for cars emitting more than 255g CO₂/km). Flanders: <ul style="list-style-type: none"> Taxation calculated based on CO₂ emissions, fuel type, age and EU emission standards. 'Zero-emission bonus' to stimulate the purchase of zero-emission vehicles. 'Ecology Premium' for companies that invest in environmentally-friendly technologies. <p>For more details: http://www.ecologiepremie.be</p>	Flanders: taxation based on the CO ₂ emissions, fuel type and EU emission standard of the vehicle. <ul style="list-style-type: none"> CO₂-based component calculated as follows: <ul style="list-style-type: none"> Increases by 0.30% per g CO₂/km above 122g CO₂/km, up to a maximum of 500g CO₂/km. Decreases by 0.30% per g CO₂/km below 122g CO₂/km, with a minimum of 24g CO₂/km. 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂-based 'solidarity contribution' for company cars. Under corporate tax, deductibility of expenses related to the use of company cars is linked to their CO₂ emissions.
BULGARIA	—	▶ Based on the EU emission standard of the vehicle concerned (ie not directly linked to CO ₂ emissions).	—

CO₂-based motor vehicle taxes in the EU – June 2019

1

出典: ACEA HP

2

EUにおけるCO2ベースの車体課税の状況

CROATIA	Based on the CO ₂ emissions, purchase price and fuel type of the vehicle concerned.	—	—
CYPRUS	CO ₂ -based taxation.	CO ₂ -based taxation.	—
CZECH REPUBLIC	<ul style="list-style-type: none"> Exemption from registration charges for BEVs and FCEVs emitting 50g CO₂/km or less (upon request of a special number plate). ▶ Environmental surcharge for vehicles that do not comply with the Euro 3 emission standard (ie not directly linked to CO₂ emissions). 	—	—
DENMARK	▶ Taxation differentiated based on the fuel consumption of the vehicle concerned (ie not directly linked to CO ₂ emissions).	▶ Based on fuel consumption (ie not directly linked to CO ₂ emissions) as follows: <ul style="list-style-type: none"> Petrol cars: semi-annual rates vary from DKK 330 for cars covering at least 50km per litre of fuel to DKK 11,680 for cars with less than 4.5km per litre. Diesel cars: semi-annual rates vary from DKK 460 for cars covering at least 56.3km per litre of fuel to DKK 17,040 for cars with less than 5.1km per litre. 	CO ₂ -based environmental fee added to the taxable amount.
ESTONIA	—	—	—
FINLAND	CO ₂ -based taxation, with rates varying from 2.7% to 50% of the catalogue value (including VAT and registration tax) of the vehicle concerned.	<ul style="list-style-type: none"> CO₂-based tax component: rates for cars and vans ranging from €53.29 to €654.44. Excise duties for road traffic fuels depend on the energy content and CO₂ emissions. 	—
FRANCE	<ul style="list-style-type: none"> CO₂-based bonus/malus system: <ul style="list-style-type: none"> Bonus: for vehicles (cars and vans) emitting 20g CO₂/km or less (max €6,000). Malus: from €35 (for 117g CO₂/km) to €10,500 (for 191g CO₂/km or more). CO₂-based scrapping scheme: incentives for scrapping a diesel vehicle and replacing it with a low-emission vehicle (less than 122g CO₂/km). 	CO ₂ -based taxation for cars registered for the first time in France as from 01/01/2009.	CO ₂ -based taxation: <ul style="list-style-type: none"> Rates vary from €1 for each gramme emitted between 20g CO₂/km and 60g CO₂/km to €29 for each gramme emitted above 250g CO₂/km. Cars emitting less than 20g CO₂/km are exempt.

CO₂-based motor vehicle taxes in the EU – June 2019

2

出典: ACEA HP

3

EUIにおけるCO₂ベースの車体課税の状況

GERMANY	—	CO ₂ -based for cars registered as from 01/07/2009: <ul style="list-style-type: none"> Base tax (€2 per 100cc for petrol and €9.5 per 100cc for diesel) plus a CO₂-based component, linear at €2 per gramme above 95g CO₂/km. Cars emitting less than 95g CO₂/km are exempt from the CO₂ component. 	Reduction of the taxable amount (ranging from 0.5% to 1% of the gross catalogue price per month) for BEVs and PHEVs emitting 50g CO ₂ /km or less, or with an electrical range of at least 40 km.
GREECE	CO ₂ -based taxation: coefficient varies from 0.95 (for vehicles emitting up to 100g CO ₂ /km) to 2.00 for vehicles emitting more than 250g CO ₂ /km.	CO ₂ -based for cars registered after 31/10/2010: <ul style="list-style-type: none"> Rates vary from €0.90 per gramme of CO₂ emitted (91–100g CO₂/km) to €3.72 per gramme for 251g CO₂/km or more. Cars emitting up to 90g CO₂/km are exempt. 	—
HUNGARY	▶ Based on the EU emission standard of the vehicle concerned (ie not directly linked to CO ₂ emissions).	—	—
IRELAND	<ul style="list-style-type: none"> CO₂-based taxation: rates vary from 14% for cars emitting up to 80g CO₂/km (15% for diesel cars) to 36% for 226g CO₂/km or more (37% for diesel cars). 20% VAT deduction for cars registered after 01/01/2009 that emit less than 156g CO₂/km and are primarily used for business purposes. 	CO ₂ -based for cars registered since 01/07/2008: rates vary from €120 (0g CO ₂ /km) to €2,350 (226g CO ₂ /km or more).	—
ITALY	CO ₂ -based bonus/malus system: <ul style="list-style-type: none"> Bonus: one-off amount (max €6,000 for cars emitting 20g CO₂/km or less) at first registration between 01/03/2019 and 31/12/2021. Malus: up to max €2,500 for cars emitting more than 250g CO₂/km. 	—	—
LATVIA	—	CO ₂ -based for cars registered after 31/12/2009: <ul style="list-style-type: none"> Rates vary from €12 (51–95g CO₂/km) to €756 (more than 350g CO₂/km). Cars emitting up to 50g CO₂/km are exempt. 	—
LITHUANIA	—	—	—

CO₂-based motor vehicle taxes in the EU – June 2019

3

出典: ACEA HP 4

EUIにおけるCO₂ベースの車体課税の状況

LUXEMBOURG	—	CO ₂ -based tax for cars registered after 01/01/2001 calculated as follows: $[A * B * C]$. <ul style="list-style-type: none"> A = CO₂ emissions in g/km B = 0.9 for diesel and 0.6 for other fuels C = exponential factor: CO₂ < 90g/km = 0.5, increased by 0.1 for each additional 10g CO₂/km 	—
MALTA	CO ₂ -based taxation, calculated as follows: $[(X\% * CO_2 * RV) + (Y\% * length * RV)]$. <ul style="list-style-type: none"> X% = based on CO₂ emissions Y% = based on the vehicle's length RV = the registration value of the vehicle 	<ul style="list-style-type: none"> Based on the CO₂ emissions and the age of the vehicle concerned. During the first five years, taxation only depends on the CO₂ emissions, varying from €100 for a car emitting up to 100g CO₂/km to €180 for a car emitting between 150–180g CO₂/km. 	—
NETHERLANDS	<ul style="list-style-type: none"> CO₂-based taxation: rates vary from €2 (between 1 and 71g CO₂/km) to €429 (157g CO₂/km and more). Exemption for zero-emission cars. Fixed surcharge of €360 applies to all new cars emitting 1g CO₂/km or more (as of 01/01/2019). Diesel surcharge applies to vehicles emitting more than 61g CO₂/km (€88.43 in 2019). 	Based on CO ₂ emissions, vehicle weight, fuel type and region (province).	CO ₂ -based taxation (if private use exceeds 500km per year): rates vary from 4% of the vehicle's catalogue value (for zero-emission cars) to 22% (for all other cars).
POLAND	—	—	—
PORTUGAL	CO ₂ -based environmental tax component. <ul style="list-style-type: none"> Lowest rate: petrol cars emitting less than 100g CO₂/km pay €[(4.18 * CO₂) - 386.00]; diesel cars emitting less than 80g CO₂/km pay €[(5.22 * CO₂) - 396.88]. Highest rate: petrol cars emitting more than 195g CO₂/km pay €[(185.91 * CO₂) - 30,183.74]; diesel cars emitting more than 160g CO₂/km pay €[(242.65 * CO₂) - 30,235.96]. 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂-based environmental tax component for cars and vehicles of up to 2.5 tonnes registered after 01/07/2007. Tax reduction of up to 21% for cars emitting 120g CO₂/km or less (based on WLTP CO₂ values). 	—

CO₂-based motor vehicle taxes in the EU – June 2019

4

出典: ACEA HP 5

EUIにおけるCO2ベースの車体課税の状況

ROMANIA	CO ₂ -based scrapping scheme: incentives for scrapping a vehicle older than eight years and replacing it with a low-emission (less than 130g CO ₂ /km) or zero-emission vehicle.	-	-
SLOVAKIA	-	► Fees for the use of specific sections of motorways and expressways are based on the EU emission standard of the vehicle concerned (ie not directly linked to CO ₂ emissions).	-
SLOVENIA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CO₂-based taxation: rates vary from 0.5% (petrol) and 1% (diesel) for cars emitting up to 110g CO₂/km to 28% (petrol) and 31% (diesel) for cars emitting more than 250g CO₂/km. ▪ CO₂-based incentives for electric vehicles. 	-	-
SPAIN	CO ₂ -based taxation: rates vary from 4.75% (121-160g CO ₂ /km) to 14.75% (200g CO ₂ /km and more).	Reduction for vehicles meeting the Euro 6 emission standard that emit less than 120g CO ₂ /km, as well as for alternatively-powered cars (max 30%).	-
SWEDEN	CO ₂ -based bonus system: bonus of up to max SEK 60,000 for new vehicles (cars and light trucks/buses), depending on their CO ₂ emissions.	CO ₂ -based for new cars and light trucks/buses registered from 01/07/2018: high-emitting vehicles pay a higher tax (malus) during the first three years.	-
UNITED KINGDOM	CO ₂ -based taxation: rates vary from £10 (from 1 to 50g CO ₂ /km) to £2,070 (more than 255g CO ₂ /km). <ul style="list-style-type: none"> - Alternatively-powered cars receive a £10 discount on the paid rates. - Zero-emission cars are exempt. 	CO ₂ -based for cars registered after 31/03/2001: rates range from £0 (up to 100g CO ₂ /km) to £555 (above 255g CO ₂ /km).	Based on the CO ₂ emissions (g CO ₂ /km) and the fuel type of the vehicle concerned.

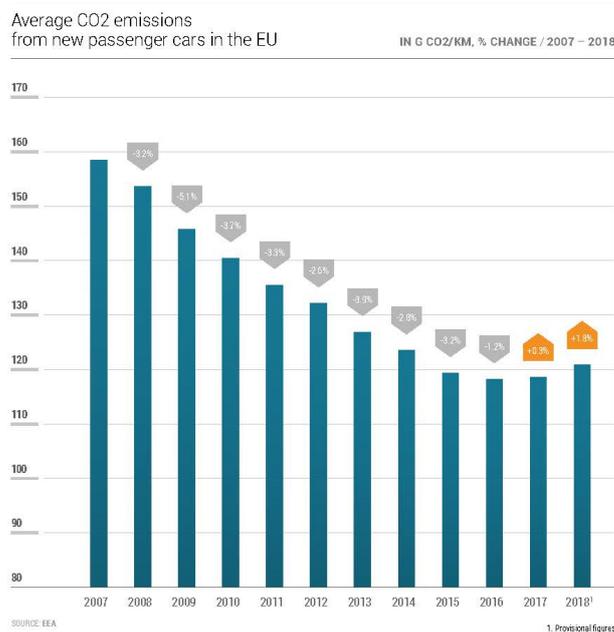
CO₂-based motor vehicle taxes in the EU – June 2019

5

出典: ACEA HP 6

EUIにおける新車乗用車からの平均CO2排出量の推移

- EUIにおける新車乗用車からの平均CO₂排出量は、2017年、2018年と2年連続で上昇している。これは、新車購入車に占めるガソリン車のシェアの上昇(2018年のシェアは、ガソリン車60%程度、ディーゼル車36%程度。ディーゼル車のシェアは2017年から9ポイント減。)による(特に、SUV車部門において)とされている。
- なお、電気自動車等の市場シェアも低いままとなっている。(プラグインハイブリッド車と電気自動車を合わせたシェアは、2018年が2%、2017年が1.5%)



出典: ACEA POCKET GUIDE, 『Average CO₂ emissions from new cars and new vans increased in 2018』(EEA)参照

7

フランス

8

環境自動車税制 - エコカー取得補助制度



9

環境税制

エコカー取得補助制度は自動車を取り巻く経済環境において需要側と供給側に働きかけながら低エネルギー消費を可能とする技術開発を促進することを目的に導入された。消費者に対してはエコカー購入意欲増進にて需要を創出させめる一方で、自動車業界に対してはこの需要に応えるべきエコカーを作り出し、さらなる省エネ技術革新を促す両方の効果が期待された。

2008年1月1日に施行されたこの制度はエコ等級に基づき算定されたエコロジー補助金を通して二酸化炭素低排出車両の購入を促進するのに対し、ある一定レベル以上の二酸化炭素を排出する車両に対しては二酸化炭素排出税のペナルティーを課すこととしている。新車購入に関する補助金制度は2018年に電気自動車のみを対象とすることを目的として次第に二酸化炭素低排出車両に対象が定まっていた。

他方では、エコカー取得補助制度では、2015年4月1日から未だ現役で使われている古い化石燃料車の数を減らすことを目的として乗り換えの際にも補助金が出る仕組みになっている。この補助金制度は2018年1月1日にさらに強化されている。



10

環境税制：ペナルティー

- * 車両登録税（ペナルティー）：一般税制法典第1011条の2
- * 新車自家用車の登録時に課税され（課税は購入時のみで、所有には適用されない）
- * 型式認証された当該車両の平均的な二酸化炭素排出量に基づき算定
- * 狙い：欧州における1km当たりの二酸化炭素排出量目標に照らし合わせあくまでも努力目標という性質を保ちながらペナルティーの等級が決定される。
- * 等級の階層は1km当たりの二酸化炭素排出量117g(35 €)から191g以上(10 500 €)まで
- * 高級車に対しては500 €から8000 €以上の追加課税。
- * 当該税込に関してはエコカー取得補助制度の財源となる。
- * 2018年の年間新車購入においては29.7%のケースがペナルティー課税の対象となった（5億5800万€）。



11

エコカー取得補助制度

様々な手法にて取得を促進：

- 電気や水素自動車などのゼロエミッション車の新車には補助金を交付

- 一般車や貨物自動車には6000 €の補助金
- 小型貨物車には4000 €の補助金
- バイク、原付、超小型車には900 €の補助金
(ただし購入価格の27%を上限とする)
- 電動アシスト自転車には100 €の補助金

→ 2018年には47 964台の電気自動車が販売された

→ 3億7300万€の補助金が交付された

- 乗り換えに対する補助金 (次のスライドへ)



12

エコカー取得補助制度

新車及び中古の低排出車購入時の乗り換え補助金

目標：古くて高排出車両の廃棄と年式が浅い車両の購入促進

→ 補助金額は電気自動車では5000€を上限とし、化石燃料車では4000€を上限とする。

連帯目標：非課税世帯の利用割合が70%と高い。（2019年には低所得層に対して補助額の調整）

制度の成功：2019年には1週間当たり8 300件の補助金申請

2019年：2019年6月16日付にて200 000 件の年間申請件数を記録

2018年から2019年6月16日までで495 000件の総申請件数

2019年の年間予測：430 000 件の年間申請を想定

この補助金制度によって70%の比較的年式が浅い中古車が購入された。



13

www.primealaconversion.gouv.fr

各種情報



制度を図解を分かりやすく説明



オンラインでも受け付け可能です



手続きに関して

ダウンロード Pdf | 1.2M



等級の説明

ダウンロード Pdf | 1.2M



よくある質問

ダウンロード Pdf | 1.2M



自動車業界の方はこちらから

マイページへ

www.primealaconversion.gouv.fr

資格の有無はすぐに確認できます



0 800 74 74 00

フリーダイヤル

現地税政部局訪問(日本)－ 海運インフラ総局

マリーヌ ルリコレー
海運インフラ総局 / 運送インフラ局
/ GCA
2019年7月10日



Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

16

目次

- 1 – ユーロヴィネット / フランスでの適用
 - フランスのユーロヴィネットに対する立ち位置
 - フランスにおける制度
- 2 – エコタックスへの回帰
 - 延期の理由



17

ユーロヴィネット

- 1 – 現行の枠組み
- 2 – フランスの立ち位置
- 3 – 代替案



18

1- 現行の枠組み

- 1.1/ 適用範囲
- 1.2/ 多様な課税枠組み
 - - « 使用権利 » かヴィネットか
 - - « インフラ使用料 »
 - - 外部コストに対する使用料請求
- 1.3/ 料金調整制度
 - - 環境負荷的調整 (欧州排出ガス規制)
 - - 山岳地帯における通行料の値上げ

「使用者 – 支払者」の原則

「排出者 – 支払者」の原則



19

1.1/ 適用範囲

- 3.5トン以上の貨物車両
- 欧州横断運輸ネットワークとすべての高速道路
- そのほかの道路網に関しては加盟国が通行料やヴィネットを自由に設定できるが、以下2つの条件の順守が求められる。国際輸送に対して差別的でないことと企業活動における競争の原則の担保。
- 3.5トン以下とそれ以上の車両の差別化
- 都市部における主要道路において渋滞解消と環境負荷削減を目的とした法制の妨げとなってはならない。



20

1.2/ 多様な課税枠組み (1/3): « 使用権利 »

- 使用する期間で決められ、年間、月間、週、日など様々な単位にて決められている。
- ユーロ4以上と3車軸の車両に関しては上限額は年間750ユーロに設定されており、4車軸の車両に対してこの額は1250ユーロと設定されている。
- 加盟国は道路の1つの区画に高速料金と使用権利料を重複して課してはならない。
- 運送会社の国籍、ナンバープレート発行国、運送経路の発地と着地などに関わらず高速料金ないし使用権利料は適用される。(通過貨物車料金制度は禁止される)



21

1.2/ 多様な課税枠組み (2/3): 《 インフラ使用料 》

- 原則：インフラの使用料は掛かる費用を上限とする(収支均衡)
- 全費用の算定方法：
 - **投資**：減価償却の期間またはコンセッション契約の期間に基づき算定
 - **保守、運営**：3.5トン以下とそれ以上の車両群に分ける
- 費用の回収は資本の配当金や市場の状況に即して算定された利益なども含めて算出されることもある。
- **加盟国は他の料金を設定することを希望しない限り2008年以前から存在している高速料金システムは適用外。**



22

1.2/ 多様な課税枠組み (3/3): 外部コストに対する使用料請求

- 任意ではあるが、**大気、騒音汚染対策の財源**とすることを主眼とする。
- 制度としては極めて硬直している：
 - 委員会へ適用範囲を証明するために調査を行い、対策実行前後ともに評価を行い、2年ごとに対策の見直しをしていかなければならない。
 - 外部性の評価に関しては複雑で科学的な根拠に基づく必要がある。
 - 欧州排出規制に則り上限が定められている：ユーロ5の車両に対しては1km当たり2ユーロセントでユーロ5以上であれば無し。(トンキロ 貨物車両 国内 = 1km当たり27ユーロセント)
 - **確保した財源の使用用途に関しては厳しい規制はない**：代替的インフラへの投資などといったものも含め、運送の持続可能性を更に確保するために使用されなければならない。
- ドイツとオーストリアだけがこの制度を適用したが、委員会はこの制度の過度な複雑から制度的失敗を認めている。



23

1.3/ 料金調整制度 (1/2): 欧州排出ガス規制に則した調整

- 強制的に適用されるが以下にケースに当てはまる場合は適用外：
 - 既に存在しているコンセッションでは次回の契約更新までは適用外
 - 外部コストを含めて算出されている通行料の場合は適用外
 - 高公害車両の課金道路網からの迂回行動により公共衛生と公共の安全に対し悪影響が及ぶことが予見される場合は適用外
 - 技術的障害や料金所のシステムに支障をきたす場足は適用外
- フランスでは最近再契約したコンセッションのみ適用している
- 自動車技術の革新とともに制度としては徐々にすたれてきている



24

1.3/ 料金調整制度(2/2): 山岳地帯における通行料の値上げ

- 山岳地帯に位置し環境に対する負荷が高く深刻な渋滞が起きていると認められる一定の区画...では特別なインフラ設備という形でインフラ使用料の値上げをすることが可能である。
- **用途：**「値上げが実施されている区画の道路に位置しヨーロッパレベルにおいて優先順位が高いプロジェクトの財源とする」
- **上限：**当該インフラ使用料の15%、国境地帯のプロジェクトに関しては25%を上限とする
- この制度下においては外部コストに対する使用料との絡みは極めて厳格に運用されている
- 特に総費用との関連でのインフラ使用料上限設定といった、勧告に則った料金システムが元々設定されている必要がある



25

フランスの立ち位置

■ 2008年以前のコンセッションの除外

- フランスの大多数の高速道路網においてはユーロヴィネット導入のはるか以前の1970年代にコンセッション契約が結ばれている。歴史的ともいわれているこれらのコンセッションは今日において約9000kmにもおよぶ高速道路網となっている。一方でインフラ使用料に関する制度であるユーロヴィネットは2008年以前のコンセッション契約に効力を持っておらず、フランスの大多数の高速道路網には適用されていない。
- 仮にはあるがユーロヴィネット制度導入を実施せざるおえなかったとしたら、各コンセッション契約との経済モデルをすべて見直す必要があった。
- これらの高速道路事業主体には欧州排出ガス規制に則した調整制度を適用していないが、これは、高速道路上での通行車両のチェックを可能にするための開閉バーの改修に極めて多大な困難が生じ、また現行料金所との互換性も損なわれる恐れがあったからである。



26

フランスの立ち位置

■ 新たなコンセッション契約への適用

- ユーロヴィネットの制度は以下に挙げる最近のコンセッション契約にしか適用はされていない。2011年の17kmに渡るA150線のAlbea社、2011年の104kmに渡るA63線のAtlantes社、2016年の24kmに渡るA355線のAcros社そして近い将来にはRCEA線もその対象になる予定。
- これらの高速運営事業者において、ユーロヴィネットの制度に基づいて導入されたのは料金所システムである。各車両の走行距離に基づき、料金所ゲート通行時に高速道路利用者だけに課金されるよう料金所システムが新たに導入された。ただしこのようなシステムを採用した高速道路の中にもA63線のAtlantesのように解放区画を設けているところもある。このようなケースでは、利用者はそれぞれの高速の平均的走行距離を基に算定された定額料金を前もって支払い利用することになっている。
- このような制度は欧州員会に通告済みであり、ユーロヴィネットが規制しているように当該インフラに掛かる諸費用の総額を収入総額が超えないように管理されている。



27

フランスの立ち位置

- ユーロヴィネットの勧告に基づく料金体系
 - ・ 欧州排出ガス規制に則した調整: 運営事業主体の収入によって財政均衡を保つこととする。均衡性に関する審査はN+1年度に行われ、必要があれば調整が適用される。
 - ・ 契約上に明記されている算定方法では、N年度の料金体系にて損失が生じて、N+1年度収支状態が改善された場合N+1年度に補える仕組みになっている。契約算定方法は以下の通り(コンセッションにかかわるスコープ記述書25条の6の3):
 - ・ N年度の基礎料金の算出方法: スライド制 (75% インフレ率 + 25% TP09指標 + 補填額)
 - ・ N年度の調整率はN-1年度の交通量とのバランスを保つために決定される(変動許容範囲としては5-10%以内)
 - ・ 前年度の財政不均衡の算定
 - ・ 前年度の財政不均衡を是正するために上記にて算定された基礎料金に調整係数を適用
 - ・ 調整済料金はETC装置が設置されている高速利用者と有人料金所に適用される。



28

エコタックス

- 1 – 経緯
- 2 – フランスの立ち位置



29

エコタックスの変遷

- 2006年1月：実験的にアルザス地方にて貨物車両税を導入
- 2007年10月：「環境グルネル」後にコンセッションされていない道路網において重量貨物車課金制度(エコタックス)導入の動きが活発化
- 2009年夏：エコタックス導入に対して議会の大多数承認を得る
- 2011年10月：エコムーヴとパートナー契約締結
- 2013年10月：エロー首相がエコタックスの施行の延期を決定
- 2014年5月：国民議会と元老院がエコタックスに関する報告書を作成
- 2014年6月：通過貨物車料金制度の公示
- Octobre 2014：ロワイアル大臣がエコムーヴとの契約を無期限の停止を発表。その後契約解消を発表。



30

当初の目標

- 需要の減少と陸上輸送合理化圧力による貨物車両の減少
- コンセッションされていない道路網においてすべての貨物車両に対して使用料の徴収を適用(使用者 – 支払者の原則)
- 輸送におけるインターモーダル輸送促進政策の財源化
- これらは以下の2つの前提の上に成り立っていた。(1) 課税の影響を発注者に転嫁し、価格のシグナル効果を期待することで貨物自動車事業者への影響を抑え(2013年5月28日の法案)(エコタックスは小売価格に反映されることが想定されていた)(2) 国内道路網における税収はフランス輸送インフラ投資庁(AFITF)の財源とすること。



31

課税可能道路網

当初のエコタックスネットワーク
10 000 kmに渡る国道網
5 000 kmに渡る地方道

通過貨物車料金制度のネットワーク
4 000 kmに渡る国道網
300 kmに渡る地方道

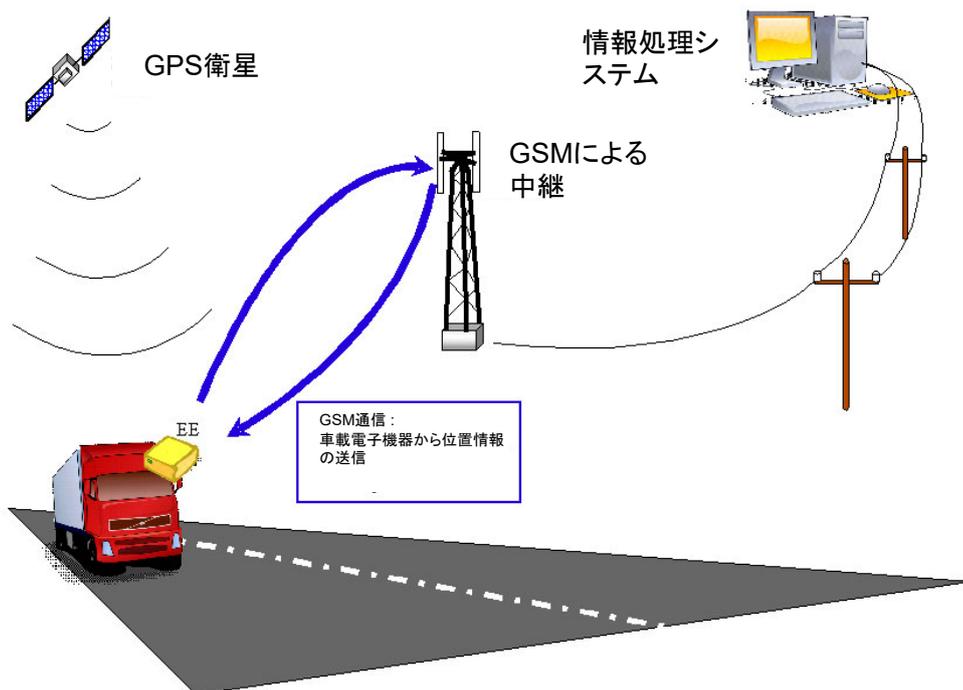


- ・ 課税可能国道網
- ・ 2011年7月27日付政令の地方道
- ・ 高速料金所適用網
- ・ 課税不可

周辺地域：
-50% フルターニュ
-30% アキテーヌとミディピレネー

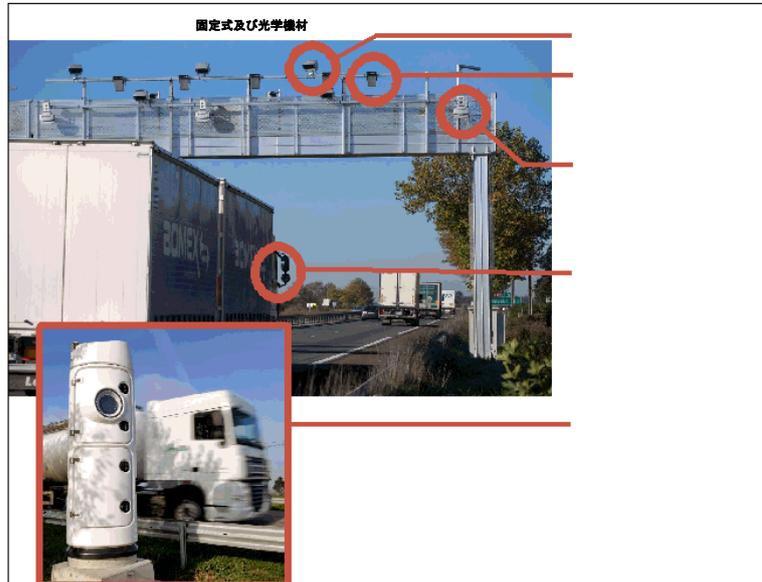
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

技術的側面



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

技術的側面



カメラ：違反トラックの
場合は写真を撮る

信号受信器：トラックが
信号危機機を搭載してい
るか認識

レーザー：トラックの種
類を認識

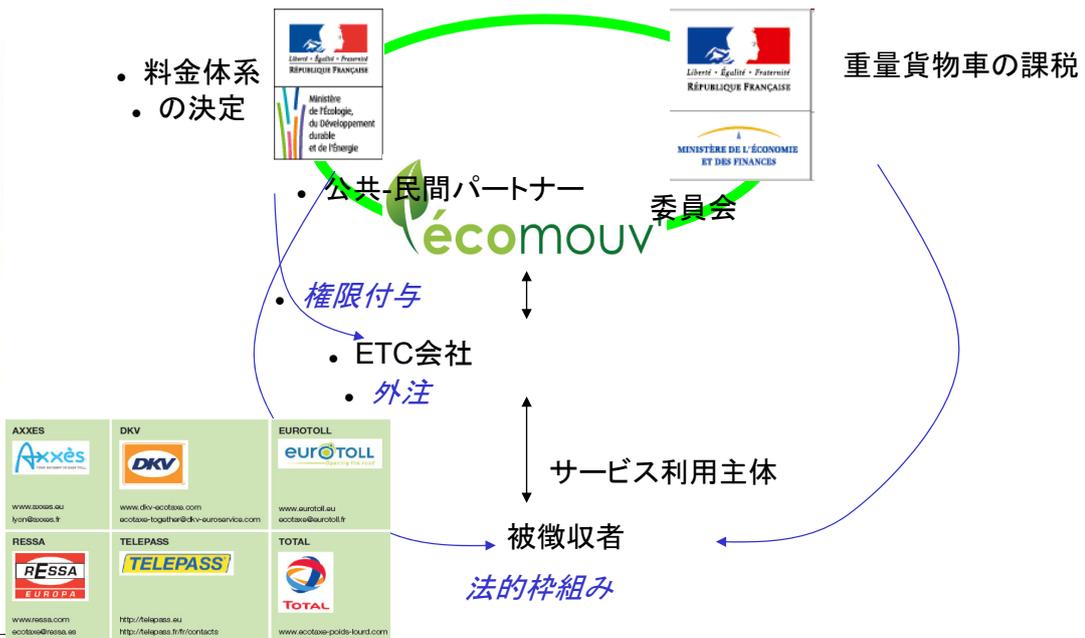
車載電子機器：トラック
に設置され、GPSと無線
送信機の機能を持つ

移動式取締機：機器に
隣接している車線しか認
識ができない



固定式及び移動式設備は徴税には必ずしも必要ではないが、違反者の取り締まりに対する人的動員を抑制することが可能となった。

組織体制



- 料金体系
• の決定

重量貨物車の課税

• 公共-民間パートナー 委員会

• 権限付与

- ETC会社
- 外注

サービス利用主体

被徴収者
法的枠組み



数字で見ると

- 約6億€*の総投資額の内訳 :
 - ≈ 30 %を80万台の車載電子機器と配布場所設置に充当
 - ≈ 25 %を中央のITシステムに充当
 - ≈ 25 %を173台の固定ゲート設備の設置に充当され違反者の取り締まりにかかわる人員数を抑える狙い
 - ≈ 10 %を移動式取締機と陸運取締官、税関取締官、警察官と憲兵の直接の取り締まりに充当
 - ≈ 10 %を計画の運用体制に充当
- 保守、運営、利用者へのサービスを含めた年間の総額支出は約1億5000万€ *

- 平均的徴収料金 : 0.13 €/ km, エコタックスの額は物品輸送にかかる陸運費の約3.5%になるように算定

- 想定年間収入 :

100万€	エコタックス	通過貨物車料金制度	エネルギー税上昇
年間想定収益	1119	556	1139
運営費	229	214	-
想定純利益	890	342	1139
	当初のエコタックス	通過貨物車料金制度	エネルギー税上昇
外国貨物車	31 %	40 %	4 %
フランス貨物車	69 %	60 %	21 %
その他 (特に3.5トン以下貨物車)	0 %	0 %	75 %

- 想定された被徴収車両割合 :

* : 出展 : 計画段階の概算
並びに鑑定人により更新



フランスの立ち位置

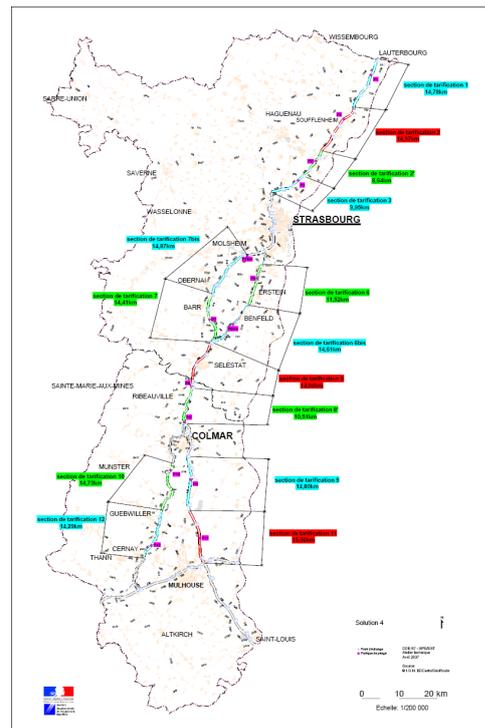
- エコタックス延期の理由
 - とりわけブルターニュにおいてフォワードナーからの反対が顕著であり、後に陸運業社とも連携するに至った。またこれらの陸運業社は時には暴力的デモにて反対を訴えた。それを受けて政府はエコタックスの導入を断念することを決定。



ご清聴ありがとうございました。

アルザス地方貨物車両税制度*

- 14の徴収地点を想定 (対してエコタックスは4100地点)
- 2007年の時点で総投資額は2300万€ (衛星経由ではなくDSRCを想定) :
- ≈ 5 %を1万台の車載電子機器と配布場所に充当(既に4万の被徴収者が貨物車両専用ETCを導入)
- ≈ 40 %を中央のITシステムに充当
- ≈ 15 %を14地点の料金体系策定に充当
- ≈ 10 %を取り締まり体制に充当
- ≈ 30 %を計画の運用体制に充当
- 保守、運営、利用者へのサービスを含めた年間の総額支出は約900万€
- 3000万€の年間収入を想定



ドイツ

電気駆動車(電気自動車、プラグイン・ハイブリッド車、燃料電池車)の新車登録台数

- 2019年6月の新車登録台数は電気駆動車(電気自動車、プラグイン・ハイブリッド車、燃料電池車)で8,655台に達し(+49%)、過去2番目に高い伸び率となった。この成長率を牽引しているのは電気自動車であり(+117%)、プラグイン・ハイブリッドは9%後退している。電気駆動車全体で今後40%の伸び率が維持されれば、2023年には現存台数で100万台を突破する。
- 電気駆動車の割合は今年中に2.6%に到達。(6月は2.7%)
- 電気自動車の新車登録台数は65%と変わらず主力。(前年51%)

	2019年 6月	2018年 6月	19/18年 を%で	2019年 1月-6月	2018年 1月-6月	19/18年 の%	2019年6月 の割合	2019年1月- 6月の割合
電気駆動車合計	8,655	5,804	49.1%	47,684	33,980	40.3%	2.7%	2.6%
うち								
電気自動車(BEV)	5,760	2,651	117.3%	31,059	17,234	80.2%	1.8%	1.7%
プラグイン・ハイブリッド (PHEV)	2,871	3,139	-8.5%	16,525	16,683	-0.9%	0.9%	0.9%
比較								
ハイブリッド (プラグインなし)	15,949	8,327	91.5%	86,470	44,221	95.5%	4.9%	4.7%
うちマイルドハイブリッド	10,175	3,454	194.6%	54,977	16,374	235.6%	3.1%	3.0%
天然ガス	712	1,748	-59.3%	3,193	7,194	-55.6%	0.2%	0.2%
LPG	717	482	48.8%	4,863	2,517	93.2%	0.2%	0.3%
その他代替エンジン合計	26,033	16,361	59.1%	142,210	87,912	61.8%	8.0%	7.7%

出典:連邦自動車庁

電気駆動車の新車登録台数



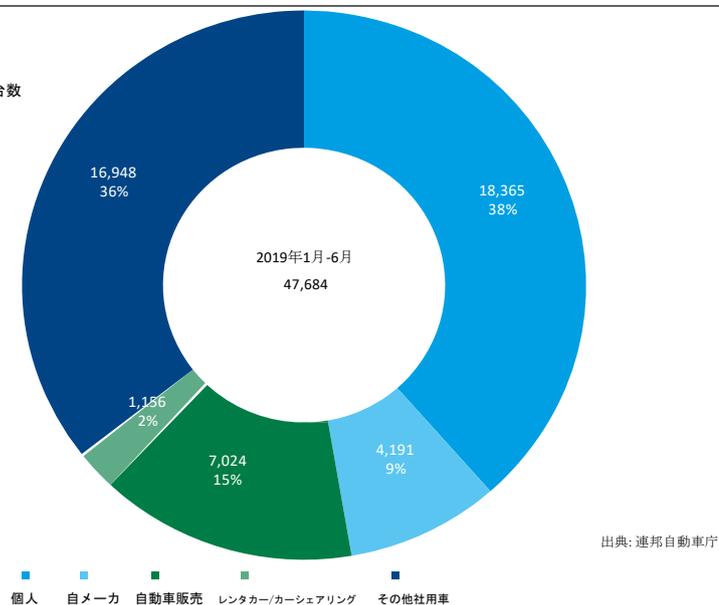
出典:連邦自動車庁

電気駆動車の保有形態

○ 電気駆動車の個人所有は今期38%に達した(前年は37%)。その他社用車は36%までポイントを伸ばした(前年は32%)。社用車への新課税(※)が早くも効果を表している。自動車整備業は15%に落ち込んだ(前年は18%)、自動車メーカーの割合は10%から9%に減少した。レンタカー(カーシェアリングを含む)は2%(市場全体の12%)と依然として少数に留まる。

(※)商用車を被用者が私的に使用する場合は、現物給与として、被用者の所得税の対象となる所得に加えられるが、その際の算定が、エコカー(EVとPHV)とガソリン車で異なり、エコカー(EVとPHV)は新車販売価格の0.5%、ガソリン車は新車販売価格の1%。

保有者別電気駆動車の新車登録台数

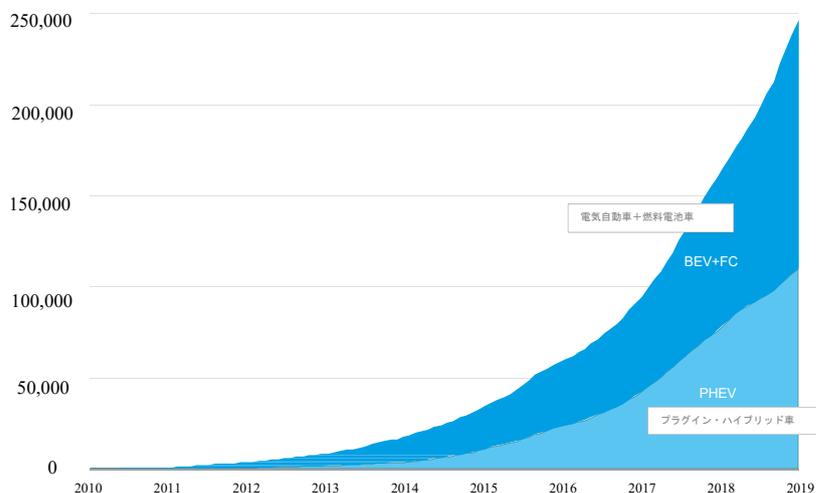


出典: VDA(ドイツ自動車工業会)資料 42

電気駆動車の現存台数

○ 2019年1月1日現在の電気駆動車現存台数は150,744台であった。2018年に登録された登録台数のうち23%が輸出、期間限定登録、廃車により年末までに現存台数より消去される。累積の電気駆動車登録台数(2010年より)は6月30日現在で246,883台であった。うち55%が電気自動車である。2019年7月1日には約188,000台の電気駆動車が国内を走っている計算となる。

積算新車登録台数



出典: VDA(ドイツ自動車工業会)資料 43

電気駆動車の車種と新規登録

- テスラModel 3 はルノーZoeに迫る勢い。それにBMW i3、三菱 Outlander、VW Golf (特にe-golf)、BMW 2シリーズ、Smart fortwo、アウディe-tron、Hyundai KonaそしてBMW 5シリーズが続く。上位10位のうち6車種がドイツ勢である。

上位10車種: 2019年1月から6月

(電気自動車ランキング)	電気	プラグイン・ハイブリッド	燃料電池	台数	±%	自動車販売%	個人%
1. Renault Zoe (1)	5,551	0	0	5,551	106%	11%	55%
2. Tesla Model 3 (2)	5,352	0	0	5,352	-	2%	65%
3. BMW i3 (3)	4,278	243	0	4,521	85%	7%	18%
4. Mitsubishi Outlander	0	4,131	0	4,131	525%	15%	59%
5. VW Golf (4)	2,680	43	0	2,723	-32%	10%	19%
6. BMW 2er	0	2,305	0	2,305	57%	6%	40%
7. smart fortwo (5)	2,046	0	0	2,046	-1%	5%	49%
8. Audi e-tron (6)	1,782	0	0	1,782	-	28%	8%
9. Hyundai Kona (7)	1,772	0	0	1,772	25214%	19%	51%
10. BMW 5er	0	1,609	0	1,609	109%	5%	16%

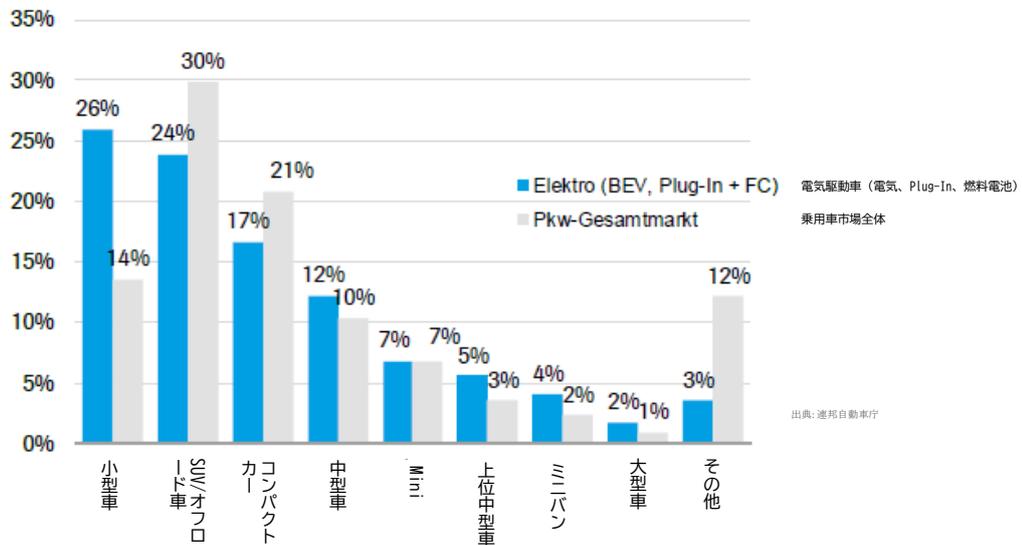
出典: 連邦自動車庁

出典: VDA(ドイツ自動車工業会)資料

電気駆動車の車種と新規登録

- セグメント別では小型車(Kleinwagen)が26%で、全体市場に占める割合の約2倍を占め、オフロード車(Geländewagen)/SUV (24%)を凌いでトップを走る。電気駆動車のうち62%は小型から中型クラスである。

セグメント別割合: 2019年1月から6月



出典: 連邦自動車庁

出典: VDA(ドイツ自動車工業会)資料

海外調査の総括

目次

「技術革新」

- ・電気自動車への課税に対する見解
- ・CASEが自動車関係諸税に与える影響についての認識

「保有から利用への変化」

- ・走行課税についての方針
- ・走行課税についての課題

「環境負荷の低減に対する要請の高まり」

- ・CO2削減の要請と自動車関係諸税の税収確保のバランス
- ・CO2ベース課税の導入状況と効果

「国・地方を通じた財源を安定的に確保」

- ・自動車関係諸税の課税根拠

技術革新

2

電気自動車への課税に対する見解

○ 電気自動車については、CO2排出削減の効果がある一方で、ガソリン車に比べて比較的重量が重くなることから、道路損傷負担等を考慮すれば、相応の負担を求めるべきであるとも考えられるが、電気自動車への課税をどう考えるのか。

⇒ 電気自動車への課税の必要性はEU、仏独でも共通してみられた。ドイツでは、実際に、重量に応じた課税を制度化している。

EU	<ul style="list-style-type: none">EV車についても最低限の税は課すべきであり、非課税は好ましくない。CO2は排出しないが、発電段階での環境負荷を考慮すべきであって、EUでは発電源に応じて課税している。【欧州委員会（税制部局）】
フランス	<ul style="list-style-type: none">フランスの車軸税は、道路損傷負担金性格を有する。車軸税は電気自動車も対象になりうるが、12トン以上のトラックが対象であるため、実際にかかっている電気自動車はあまりないだろう。【経済・財務省関税・間接税総局】EVに対する登録税は地方の裁量があるため、クリーンカーやEVを免除しないようにすることも考えられる。【経済・財務省税制局】
ドイツ	<ul style="list-style-type: none">EVについては、(2020年までに登録された車は、)最初の10年間は非課税で、その後は重量に応じて課税している。ドイツの課税基準の算定方式は大きく3つある。①排気量（自動車税）、②車両総重量（重量貨物車道路課金）、③CO2排出量（自動車税）。EVは（排気量やCO2排出量がなく、）消去法的に車両総重量となった。【連邦財務省】

3

CASEが自動車関係諸税に与える影響についての認識

○ CASEが自動車関係諸税に与える影響についてどのように考えているか。

⇒ フランス(税制当局)では、CASEの動きは認識しているが、具体的な対応はまだない状況。ドイツ(自工会)からは、ビジネスモデルの変化への言及があった。

EU	<ul style="list-style-type: none"> 保有から利用への変化については、必ずしも、その流れに沿うことが望ましいというわけではなく、あくまでも効率的な利用を促したい。【欧州委員会(交通部局)】
フランス	<ul style="list-style-type: none"> CASEが自動車関係諸税に与える影響については、EV、カーシェアによって税収が減るかどうかも分析をしていない。既存のシステムを維持しながらコンスタントな税収をどのように維持していくかという状況であると認識している。【経済・財務省(税制局)】
ドイツ	<ul style="list-style-type: none"> どれくらいのスピードとインパクトで進むかはわからないが、自動車メーカーのビジネスモデルは確実に変化するだろう。これは自動車産業界にとって、危機ではなく、ビジネスチャンスだととらえる見方もある。自動車業界が製造業からサービス業に移行するのは簡単ではなく、まだ上手くいっているとは言えない。 自動車メーカーとしては、(今は自動車を販売すれば顧客の情報を入手できているが、)今後、自動車メーカー以外の企業によるカーシェアの普及などにより、顧客情報を奪われることを懸念している。そのため、各社で自らインターフェイスをつくり、顧客との接点を守っていきたいと考えている。実際に自動車メーカー(ダイムラー・BWM)が協調して、ライドシェアサービスを開始している。 ドイツでも、若者が車を買わなくなってきたので、自動車を保有していない者にも、まずは自動車を運転する機会を作ることを目的として、自動車メーカーはカーシェアサービスを進めている。【自動車工業会】

4

保有から利用への変化

5

走行課税についての方針

○ 走行課税についてはどのような方針なのか。

⇒ EUとしては対象車を乗用車まで拡大するとともに、走行距離に応じた課金が望ましいとの認識。仏独においても、走行距離に応じた課金の必要性については認識。

EU	<ul style="list-style-type: none"> EUとしては、最終的には加盟国の判断によるが、走行課税を本格的に強化するスタンスでいる。具体的には、乗用車全般への適用を目指しているとともに、時間に応じた課金から距離に応じた課金へのシフトも意識している。実際の走行距離は、必ずしも時間と比例しないので、距離に応じた課税が望ましい。【欧州委員会(交通部局)】
フランス	<ul style="list-style-type: none"> 道路課金制度については、ドイツやスイスでは導入できている一方で、フランスでは実現する一歩手前までいったものの結局、導入できなかった。導入できれば国益になったと思っている。【経済・財務省関税・間接税総局】 重量車への距離別課金は実現できなかったが、優れた制度だと評価している。 目的はトラック運送を効率化することと、トラック運送に伴う道路の維持管理費用の捻出であった。【環境連帯移行省】
ドイツ	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車への課金は、測定方法が課題である。そのため、ドイツでは、トラックに対しては既に距離方式を導入しており、乗用車に対してはビニエツ方式による課金を計画していたが、訴訟により中断されている。(乗用車への課金によって、)道路インフラ財源を確保したい。【連邦財務省】

6

走行課税についての課題

○ 走行課税についての実務を含めた課題は何か。

⇒ EUはプライバシー保護を課題として挙げている。一方、仏独においては、技術的な課題に加え、地方や業界からの反対も課題に挙げている。

EU	<ul style="list-style-type: none"> 実務的な観点でいえば、データ保護が最も重要である。【欧州委員会(税制部局)】
フランス	<ul style="list-style-type: none"> 導入できなかった理由は、①税負担の増や個人の移動の自由に対する反対が起きたこと、②国境を越える業者と越えない業者間の格差等の懸念から、業界が抵抗したこと、③運用コストが高いといった誤解が広がったことがあった。もし日本で、乗用車を含む走行課税を導入したければ、課税対象となる者に対し、例えば公共交通の整備などにより、代替する移動手段を確保しておく必要がある。【経済・財務省関税・間接税総局】 導入できなかった理由は、①すでに燃料税などが十分課されていたこと、②元々輸送業者が反対をしていたこと、③過疎地が不利になること、④啓蒙活動の不足、が挙げられる。この失敗の教訓としては税収中立で制度を仕組むべきであったこと、もしくは、収入の用途を明確に説明すべきだったことであった。【環境連帯移行省】
ドイツ	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車への課金は、測定方法が課題である。乗用車はビニエツ方式(定額制)なので、走行距離が伸びがちな地方部だからといって不利ではない。 EUからは乗用車に対しても走行距離に応じて課金すべきと言われているが、大変な技術を駆使しないとできず、実現困難。仮に、乗用車に対しても距離に応じて課金した場合は、地方部が不利になり、反発はあるだろう。【連邦財務省】

7

環境負荷の低減に対する要請の高まり

8

C02削減の要請と自動車関係諸税の税収確保のバランス

○ CO2削減の要請に寄りすぎると、貴重な財源である自動車関係諸税の税収が確保できないのではないかと考えるが、どうか。

⇒ CO2削減の要請による減収に対する懸念については、EU、仏独でも共通して認識されていた。

EU	• CO2削減を目的とした税負担軽減を行えば、減収は避けられないが、その分をユーロビニエットによりカバーすることが可能。【欧州委員会（交通部局）】
フランス	• Malus税はEV購入補助の財源としているが、 <u>税収が下がらないよう、毎年、税率を変えて税収確保を図っている。</u> 【経済・財務省税制局】
ドイツ	• EVについては、（2020年までに登録された車は、）最初の10年間は非課税で、その後は重量に応じて課税している。こういった最初の10年間以降に課税する形では、 <u>（最初の10年間の非課税による）減収は解決できない。</u> 税制全体の抜本的な見直しが必要だと認識している。EVの普及のためには、補助金が必要であり、非課税としてもEVはまだ高い。【連邦財務省】

9

CO2ベース課税の導入状況と効果

○ CO2ベース課税の導入状況と効果についてどう考えているか。具体的には、低燃費車の普及への効果や、税収への影響等があれば、教えてほしい。

⇒ CO2ベース課税の効果については、EU、フランスにおいて認識している一方、ドイツにおいては、税制上のインセンティブ効果をあまり認識していない。

EU	<ul style="list-style-type: none"> CO2ベース課税については、<u>政策効果があったと認識している</u>。【欧州委員会(税制部局)】
フランス	<ul style="list-style-type: none"> Malus税については、CO2排出量の基準の見直しにともなう、メーカーの技術進歩の繰り返しがあり、効果があったと評価している。【経済・財務省税制局】 エコカー購入インセンティブの効果として、市場にエコカーが増えている。多くのメーカーがエコカーを販売するようになってきており、希望するメーカーでエコカーを選択できるようになった。 Malus税については、新車登録車のうち約30%が対象となっており、消費者がエコカーを購入するインセンティブになっていると評価している。【環境連帯移行省】
ドイツ	<ul style="list-style-type: none"> EVの普及のためには、補助金が必要であり非課税としてもEVはまだ高い。【連邦財務省】 CO2排出量を考慮した課税の効果については、<u>ユーザーの購入時の判断要素は、税制ではなく保有にかかるコスト全体を見ている</u>と考えている。実際、EVは非課税だが台数が少ない。【自動車工業会】

10

国・地方を通じた財源を安定的に確保

11

自動車関係諸税の課税根拠

○ 日本の自動車に係る税の課税根拠は、財産税と道路損傷負担金と考えられているが、欧州では、自動車に係る税を課する根拠はどこにあると考えているのか。

⇒ フランスにおいては、馬力に応じた課税を財産税的性格、総重量等に応じた車軸税を道路損傷負担金的性格と、ドイツにおいては、排気量及びCO2排出量に応じた課税を利用者負担的な性格と、それぞれ考えている。

EU	<ul style="list-style-type: none"> • 欧州における自動車に対する課税は財産税的性格、距離別課金は道路損傷負担金的性格として整理している。【欧州委員会(税制部局)】
フランス	<ul style="list-style-type: none"> • フランスには馬力に応じた課税(登録税)制度がある。この税の性格としては、<u>財産税的性格</u>であり、<u>地方の貴重な財源</u>となっている。(登録税を馬力に応じた課税としているのは、当時のデータが馬力しかなかったためである。馬力の大きな車は価値が高いので、負担を大きくして、所得再分配の機能を持たせている。) • 創設当初は馬力のみで課税を行っていたが、近年、環境負荷への対応としてCO2排出量を考慮するようになった。【経済・財務省税制局】 • <u>道路損傷負担金</u>的性格は車軸税が有している。また、<u>原因者負担</u>の側面から課しているのが高速道路料金である。【経済・財務省関税・間接税総局】
ドイツ	<ul style="list-style-type: none"> • 自動車税の目的は自動車インフラの財源確保であり<u>利用者負担的な性格</u>を有するものだが、法律上は一般財源となっている。 • 自動車税は、1927年に奢侈税として始まったが、こういう考え方は今はなく、1986年に環境保全の観点が入り排気量ベースでの課税を経て、2009年からCO2排出量ベースを追加した。【連邦財務省】

2019年9月11日
第3回自動車関係諸税に係る調査研究WG

OECD レポートについて

- 1 本報告書について
 - ・ OECD/ITF (2019), *Tax Revenue Implications of Decarbonising Road Transport: Scenarios for Slovenia*, OECD Publishing, Paris
 - ・ OECD 租税委員会 (OECD Centre for Tax Policy Administration) と国際交通フォーラム (International Transport Forum, ITF) の研究者が中心となって執筆
 - ・ 2019年のITFサミットで公開 (2019年5月22日)
- 2 概要
 - ・ 本報告書の目次

<p>Foreword</p> <p>Acknowledgements</p> <p>Table of contents</p> <p>Executive Summary</p> <p>Chapter 1. Introduction and key policy recommendations</p> <p>Notes</p> <p>References</p> <p>Chapter 2. Tax revenue scenarios in road transport: A conceptual framework</p> <p>2.1. A revenue function in road transport</p> <p>2.2. Sound revenue-raising from taxation in road transport</p> <p>2.3. Tax base disaggregation</p> <p>References</p> <p>Chapter 3. The Slovenian road transport tax system today</p> <p>Notes</p> <p>References</p> <p>Chapter 4. Data</p> <p>References</p> <p>Chapter 5. Assessment framework and results for the baseline scenario</p> <p>5.1. Overview of the model and scope.</p> <p>5.2. Description of model components and related input assumptions</p> <p>5.3. Deriving model outputs for a baseline scenario</p> <p>5.4. Results for the baseline scenario</p> <p>5.5. Alternative fuel technology scenario</p> <p>Notes</p> <p>References</p> <p>Chapter 6. Tax reform simulations to stabilise revenues</p> <p>6.1. Fuel and carbon taxes</p> <p>6.2. Vehicle taxes</p>

6.3. Distance-based charging

Notes

References

3 内容

(1) 背景

- ・ スロベニアでは、中央政府の税収の 14.6%¹が自動車の使用する燃料に対する課税（物品税と炭素税）からのものである
- ・ しかし、今後、化石燃料の使用は減っていくと見込まれる（燃費向上、次世代自動車（EV, FCV, PHV）、消費者のニーズの変化、環境問題へ対応の必要性等）
- ・ そこで、自動車が化石燃料を現在より使用しなくなった場合の、税収への影響を分析し、税収を安定させるいくつかの選択肢について検討を加える

(2) 対象とする税目

$$\begin{aligned} \text{Revenue} &= R_E + R_V + R_M \\ &= \sum_i (\text{tax}_i * \text{Joule}_i) + \sum_j (\text{tax}_j * \text{nb vehicle}_j) + \sum_k (\text{tax}_k * \text{km driven}_k) \end{aligned}$$

- ・ 3つの課税ベース
 - ① 燃料の使用（energy）
 - ② 自動車台数（vehicle stock）
 - ③ 道路使用（road use）

(3) スロベニアの税制

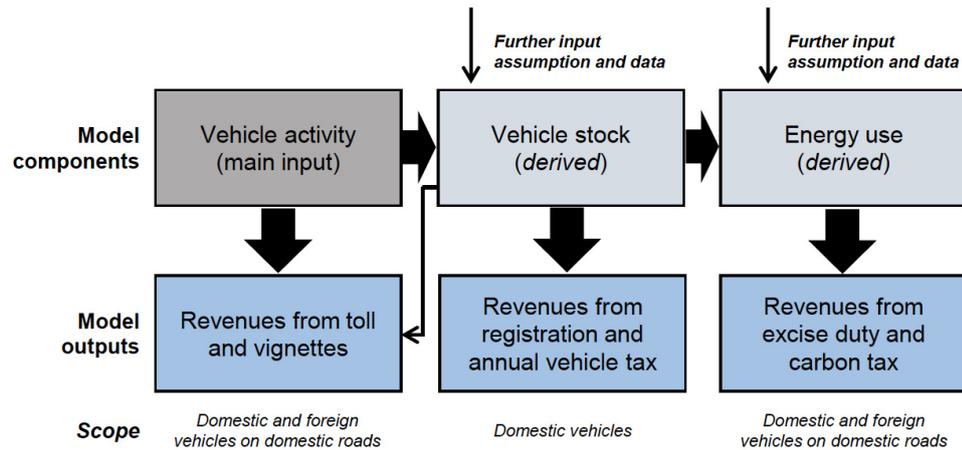
- ・ 燃料の使用に対する課税
 - ・ ガソリンと軽油に対する物品税（excise tax）
 - ・ 炭素税
 - ・ その他諸税
 - ・ VAT
- ・ 自動車台数に対する課税
 - ・ 登録税
 - ・ 毎年支払う自動車税
- ・ 道路使用に対する料金徴収
 - ・ ビニエット（重量 3.5 トン以下の場合）
 - ・ 走行距離課金（重量 3.5 トン以上の場合）

¹ 2017 年におけるスロベニアの中央政府の税収は約 78.9 億ユーロで、自動車の燃料使用に対する課税からの税収が約 11.5 億ユーロ（税収比 14.6%）、車体課税からの税収が約 1.9 億ユーロ（税収比 2.3%）である。そして、道路使用に対する収入は約 4.3 億ユーロ（税収比 5.5%）であるが政府の収入ではなく、道路を運営する会社の収入となっている。

(4) モデルの概観

- Vehicle stock model に基づいて、2017 年から 2050 年にかけて自動車に対する課税に係る課税ベースの試算を行った
 - Vehicle stock model は、将来交通需要 (vehicle activity) から、それに見合う自動車台数 (vehicle stock) を試算するモデル

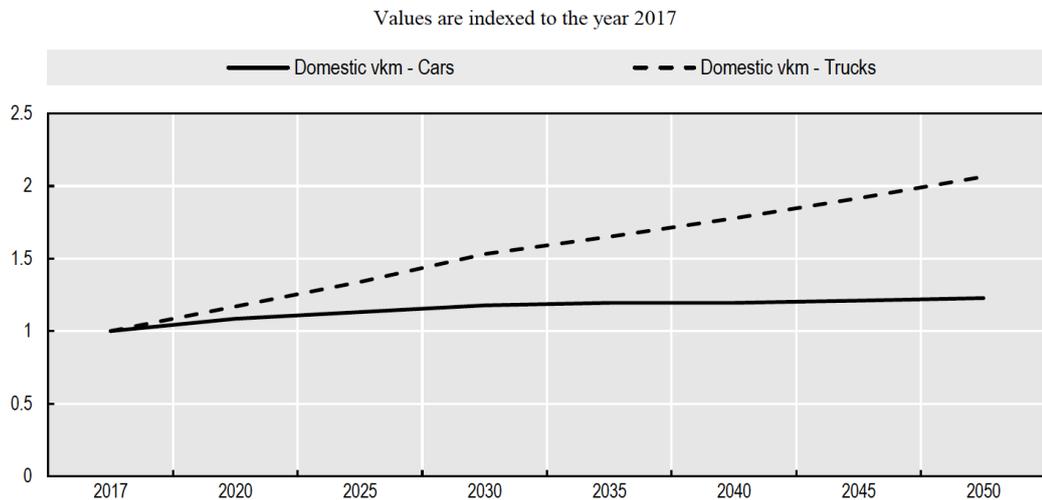
Figure 5.1. Overview of model components and outputs



Source: OECD/ITF representation.

- 主なデータ
 - 将来交通需要 (自動車走行台キロ)

Figure 5.2. Vehicle activity on domestic roads for passenger cars and trucks, 2017-2050



Source: Slovenia national energy model (2017-2035) and extrapolation (2035-2050).

- 自動車台数に係る主なデータ
 - 2017 年時点の自動車の年式や種類

Table 5.1. Passenger car stock by age group and technology in Slovenia, 2017

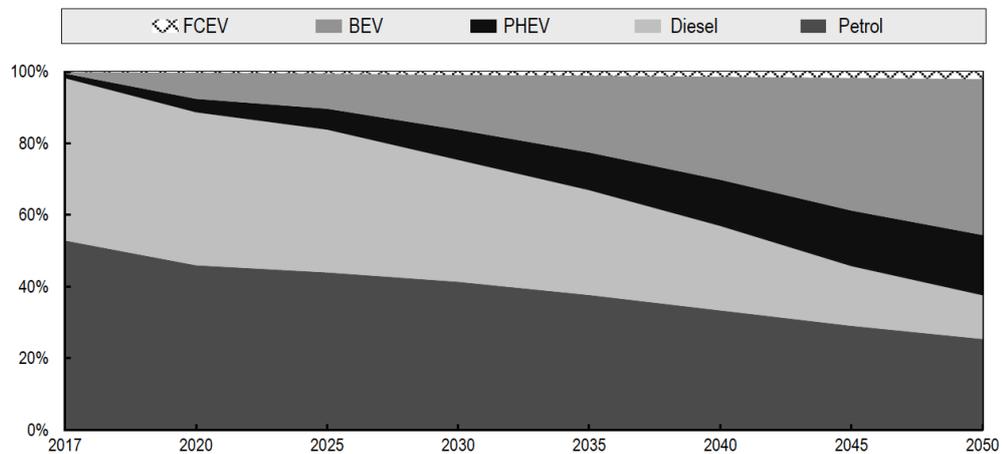
Vehicle age (years)	Petrol	Diesel	PHEV	BEV	FCEV	Total
0-4	9.5%	12.2%	0.1%	0.1%	0.0%	21.8%
5-9	12.7%	14.7%	0.0%	0.0%	0.0%	27.3%
10-14	13.7%	15.2%	0.0%	0.0%	0.0%	28.9%
15-19	12.2%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	16.6%
20+	4.2%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%
Total	52.3%	47.5%	0.1%	0.1%	0.0%	100.0%

Note: PHEV – plug-in hybrid electric; BEV – battery electric vehicles; FCEV – fuel cell electric vehicles. LPG (Liquefied petroleum gas) and CNG (Compressed Natural Gas) vehicles (and variants thereof) were allocated to petrol; biodiesel blends were allocated to diesel. In total, LPG, CNG and biodiesel vehicles account for less than 1% of the total vehicle stock. As PHEVs are not listed separately, their share was derived from estimates from Slovenia’s national energy model.

Source: Vehicle registration dataset (Ministry of Public Administration of Slovenia, 2017^[11]).

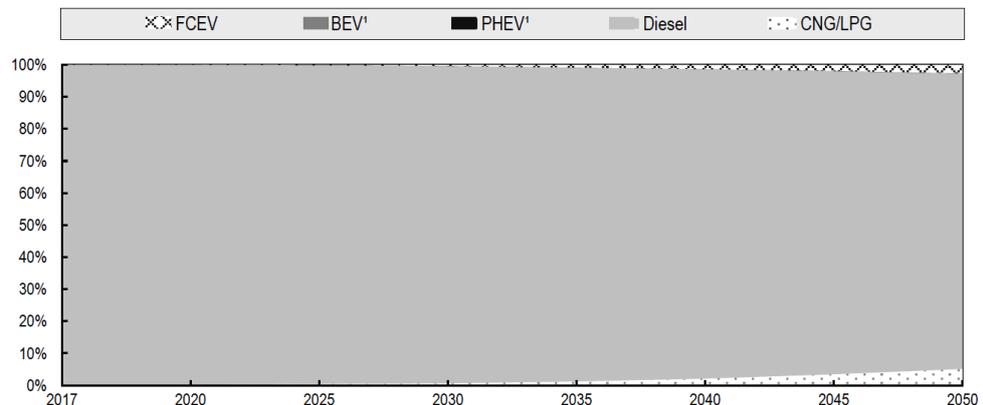
• 新車販売

Figure 5.4. Technology shares for passenger cars (new vehicle sales), 2017-2050



Note: PHEV – plug-in hybrid electric; BEV – battery electric vehicles; FCEV – fuel cell electric vehicles.
Source: Technology shares for 2017 stem from national vehicle sales data for Slovenia. Technology shares beyond 2017 are aligned with IEA 2DS (IEA, 2017^[41]).

Figure 5.6. Technology shares for trucks (new vehicles entering the fleet), 2017-2050



Note: CNG – Compressed Natural Gas; LPG – Liquefied petroleum gas; PHEV – plug-in hybrid electric; BEV – battery electric vehicles; FCEV – fuel cell electric vehicles.

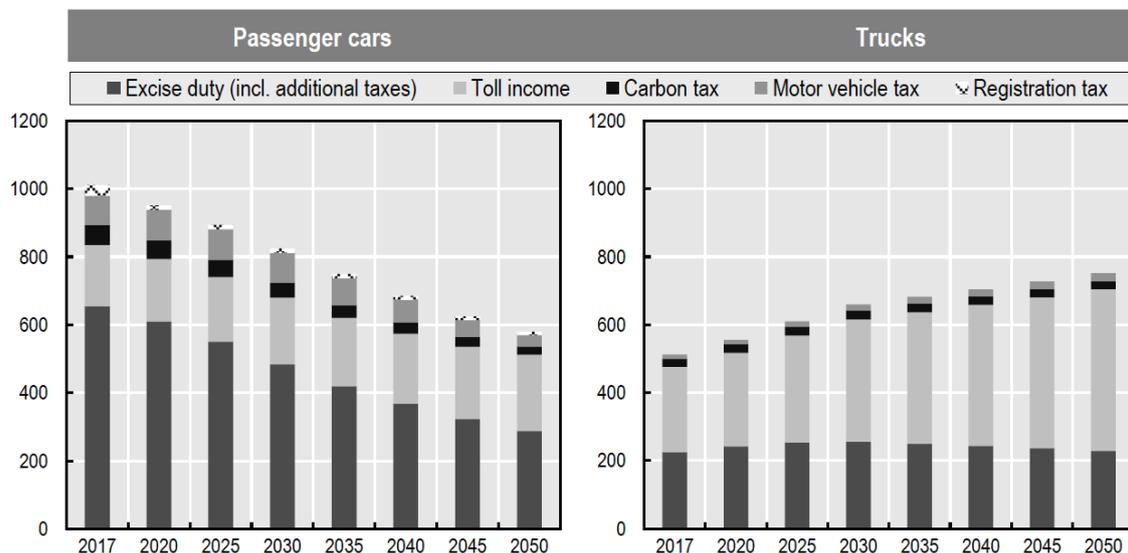
1. The data for these series are close to zero and, therefore, not visible in the figure.

Source: Technology shares for 2017 stem from vehicle registration dataset (Ministry of Public Administration of Slovenia, 2017^[11]). Technology shares beyond 2017 are based on own calculation following IEA 2DS (IEA, 2017^[41]).

(5) 税収の試算

- ・ ベースライン・シナリオ (IEA 2DS²をスロベニアに適用した場合)

Figure 5.11. Tax revenue from passenger cars and trucks for the baseline scenario, 2017-2050

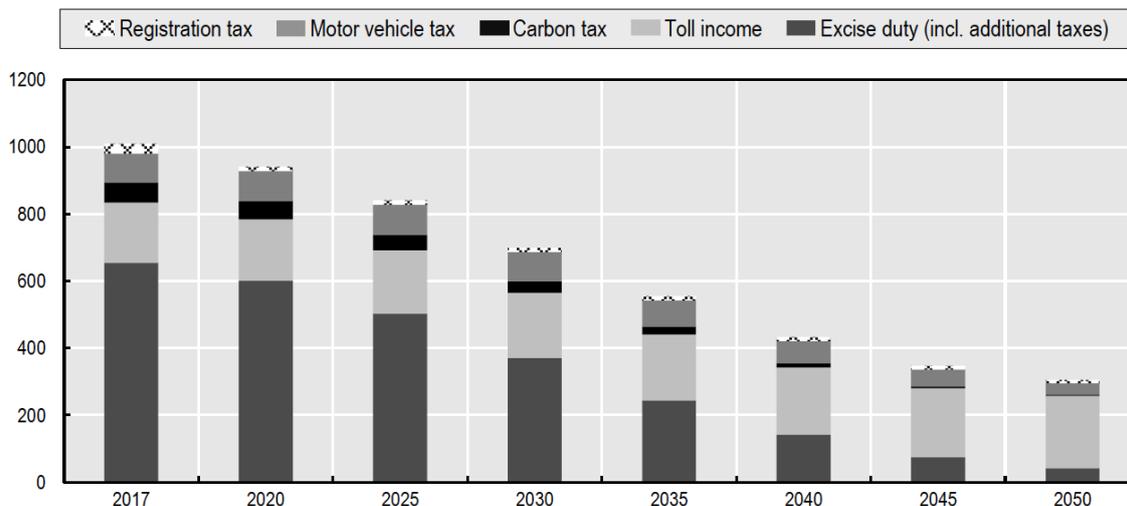


Source: OECD/ITF calculations.

- ・ 乗用車からの税収
 - ・ 2017年の税収内訳：燃料に対する物品税が65%，ビニエットから収入が18%，その他が17%
 - ・ 全体の税収は，2050年には2017年に比べ44%減少。これは，燃料に対する物品税と炭素税が大きく減少（56%）するため。また，税負担が軽減されている車種の増加による車体課税による税収の減少も影響している（ただし，台数は増えるため，ビニエットからの収入は増える）
- ・ トラックからの税収
 - ・ 2017年の税収内訳：走行距離課金が49%，燃料に対する物品税が43%，その他が7%
 - ・ 全体の税収は，2050年には2017年に比べ47%増加。これは，交通量の増加によって走行距離課金による収入が増加するため
- ・ 別のシナリオ
 - ・ IEA 2DSに比べ電気自動車が普及する場合についても検討（IEAのBeyond 2DSやEV30@30を考慮）
 - ・ 2030年には新車販売の70%が電気自動車となり，2050年にはそれが90%以上になると試算
 - ・ この場合，全体の税収は2017年に比べ70%減少

² IEAの2°Cシナリオとは，2100年までの世界平均気温上昇を少なくとも50%の確率で2°Cに抑制するもの。

Figure 5.13. Tax revenue from passenger cars for alternative technology scenario, 2017-2050



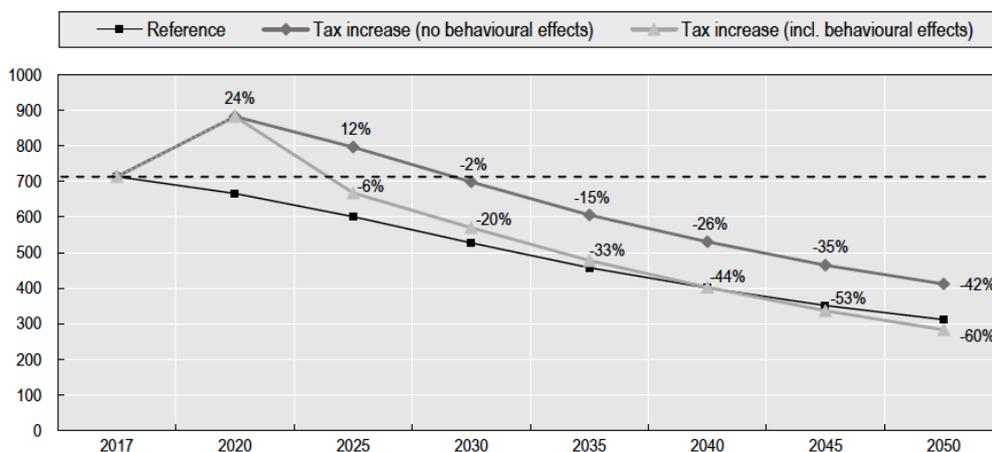
Source: OECD/ITF calculations.

(5) 税収を安定させるための政策

- 方向性=税制を漸進的に改革する
- 具体的内容
 - 燃料に対する物品税や炭素税について近隣諸国の中でも負担が重い国と同様まで引き上げ、かつ、物価調整をした場合、短期的に税収は増えるものの、中長期的には税収は減る

Figure 6.3. Simulation of fuel and carbon tax revenue from passenger cars including behavioural adjustments, 2017-2050

Most ambitious neighbour, including behavioural effects; tax revenue in million EUR.



Note: Simulations for fuel and carbon tax revenue for the IEA 2DS assuming tax rates increase to EUR 0.728 per litre of petrol and EUR 0.617 per litre of diesel as of 2020. Simulations include a one-time behavioural effect in 2025 following a price elasticity of -0.5 (light grey line) and no behavioural effect (dark grey line). Revenues from the baseline scenario (black line).

Source: OECD/ITF calculations.

- そこで、燃料に対する物品税や炭素税を継続的に引き上げつつ³、走行距離課税を徐々に導入する必要がある

Table 6.6. Kilometre tax equivalent to cover revenue loss from fuel taxes on cars, 2020–2050

No differentiation along vehicle dimensions; no behavioural effects.

	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Fuel tax revenue loss from cars for IEA 2DS (million EUR)	47.6	112.5	186.1	256.1	312.7	362.4	402.1
Km-equivalent; all car kilometres; any road (EUR per vkm)	0.0025	0.0057	0.0091	0.0123	0.0148	0.0168	0.0182
Km-equivalent; car and truck kilometres; motorway only (EUR per vkm)	0.0071	0.0158	0.0247	0.0330	0.0389	0.0433	0.0458

Note: The kilometre tax equivalent is derived by dividing the revenue loss from fuel used in passenger car by the number of kilometres driven by passenger cars on all Slovenian roads (second row) and by the number of kilometres driven by all vehicles (passenger cars and trucks) on Slovenian motorways (third row).

Source: OECD/ITF calculation.

- さらに、走行距離課税の効率性を高めるためには、自動車の運転がもたらす外部性に対処する以下の措置を講ずることが考えられる
 - 車種によって税負担を変える（環境性能の高い車の税負担を軽減する）
 - 排気ガスや騒音の外部費用を考慮するため、走行場所の人口密度によって税負担を変える
 - 混雑や渋滞の外部費用を考慮するため、走行場所と時間によって税負担を変える
- 車体課税は、徴税コストが低いというメリットはあるものの、燃料に対する物品税の減少分を補うためには、その負担額を大幅に引き上げる必要がある上に、自動車の買換えを抑制することになってしまう

Table 1.1. Summary of impact evaluation by tax type

	Fuel or carbon tax	Vehicle tax	Distance-based charges
Long-run revenue stability	☹	☺	☺
External cost management			
- CO ₂ emissions	☺	☹	☺
- Air pollution	☹	☹	☺
- Driving-related external costs (e.g., accidents, congestion, noise and air pollution exposure, road damage, use of public space)	☹	☹	☺
Administrative and implementation costs	☺	☺	☹

Note: Actual impacts depend on the exact design of the tax as further discussed in Section 2.2. Additional impact categories are discussed in the report, e.g. equity considerations, but are not reported here for reasons of clarity.

Source: OECD/ITF illustration. Van Dender (2019[2]) provides an in-depth discussion of the contribution of different tax types to external cost management.

³ 燃料に対する物品税や炭素税の引上げは、燃料の使用に伴う外部費用と等しくなるまでに限られるべきとする。

- ・ 走行距離課税の課題
 - ・ ビニエットからの移行の場合、当初は毎年の車検の際に走行距離計から求められる年間走行距離を用いることも考えられる
 - ・ 効果的な広報活動を行う必要がある
 - ・ また、平均的な税負担が変わらないとしても、納税者の所得や居住地域によって税負担は増減する。したがって、この点については適切な対策を講ずる必要がある

走行距離課税について

1. 欧州等における走行課金の概要

走行課金に関するEU指令と導入方式等について

欧州における走行課金の導入状況等について

欧州各国の走行課金の詳細

(ドイツ、フランス、オーストリア)

2. 走行課税の論点

走行課金に関するEU指令と導入方式等について

2

走行課金に関するEU指令と各国の導入方式の概要

1 背景

EUの加盟国増加を背景とした国境のボーダーレス化に伴い、広域的な交通流動（特にインフラ建設や商工業品の配送等の重量貨物車の往来）が活発化し、他国の自動車による通過車比率が高まっていた。

当時、フランス等では高速道路が有料である一方、ドイツやオランダ等では、道路は料金制ではなく、主に燃料税が道路の整備や維持管理費用とされていたが、他国の通過車両の場合には国内での燃料の購入がない限り費用負担をせずに自国の道路を通行することとなっていた。

こうした状況を背景に、1995年に、EUとしての走行課金の方向性が示され、同年、ドイツ等において、重量貨物車に対してビニエツト（ステッカー等）の購入を義務付ける走行課金制度が導入され、1999年には、EUにおいて走行課金に関する指令であるユーロビニエツト指令（数度の改正を経ており、現行（ユーロビニエツトⅢ）は2011年9月EU議会にて合意）が制定された。

なお、指令はEUが基本方針を示し、加盟国が別途国内法で実施方法を定めるものであり、課金する場合の共通ルールを定めるもので、課金することを加盟国に義務付けているものではないと位置付けられている。

2 ユーロビニエツト指令の対象

①対象車両：3.5トン超の貨物車両が対象。

②対象道路：欧州横断交通ネットワーク（※）全体が対象。

（※）欧州横断交通ネットワークは、EU域内の道路、鉄道、水道、航空等のネットワークであり、域内の経済、社会及び領域としての結束を強化するために、1993年のマーストリヒト条約により正式に位置づけられたもの。

3 各国の導入方式（詳細は次ページ）

欧州においては、各国で走行課金制度が導入されているが、EUの資料を元に整理をすると、その導入方式は、1-①. 対距離課金方式（GPS方式）＜ドイツ等＞、1-②. 対距離課金方式（路側機方式）＜オーストリア等＞、2. ビニエツト方式＜オーストリア等＞、3. 有料道路方式＜フランス等＞となっている。

なお、米国オレゴン州では、プライバシーへの配慮から車両位置を特定せずに、OBD（車載式故障診断装置）の走行距離データを利用する方式も採用されている。

欧州における走行課税の導入方式

- 1-① GPS方式（ドイツ等）
衛星技術を利用したシステムにより車両位置、走行経路等を特定し、車載器が単独で通信を行うことで、走行距離に応じた課税を行う方式。
 - 1-② 路側機を利用する方式（オーストリア等）
我が国のETCのように、路側機を通過する際、電波等によって車載器と路側機が通信を行う、あるいは、路側機に設置したカメラで車両のナンバープレートを撮影するといった、ある地点を通過する際に課税する方式。
 - 2 ビニエット（ステッカー）方式（オーストリア等）
道路を走行するために、車両区分等に応じたステッカーを時間単位で事前購入することとする方式。
 - 3 有料道路方式（フランス等）
道路を有料道路として、整備・管理し、料金所において通行料金の支払いを行う方式。
- <参考> OBD（車載式故障診断装置）を利用する方式（米国オレゴン州）
エンジン関係や駆動関係などの電子制御装置内部に搭載された故障診断機能であり、走行距離の測定も行っている。診断器を自動車に接続することにより、記録された走行距離を読み取る方式。

○欧州における走行課金の導入方式の概念図

導入方式	導入国の例	
1. 対距離課金方式	①GPS方式	ドイツ（重量車）
	②路側機方式	オーストリア（重量車）
	<参考>OBD方式	米国オレゴン州
2. ビニエット（ステッカー）方式		オーストリア（乗用車）
3. 有料道路方式		フランス

4

欧州における走行課金の導入状況等について

5

欧州における走行課金の導入状況の概要

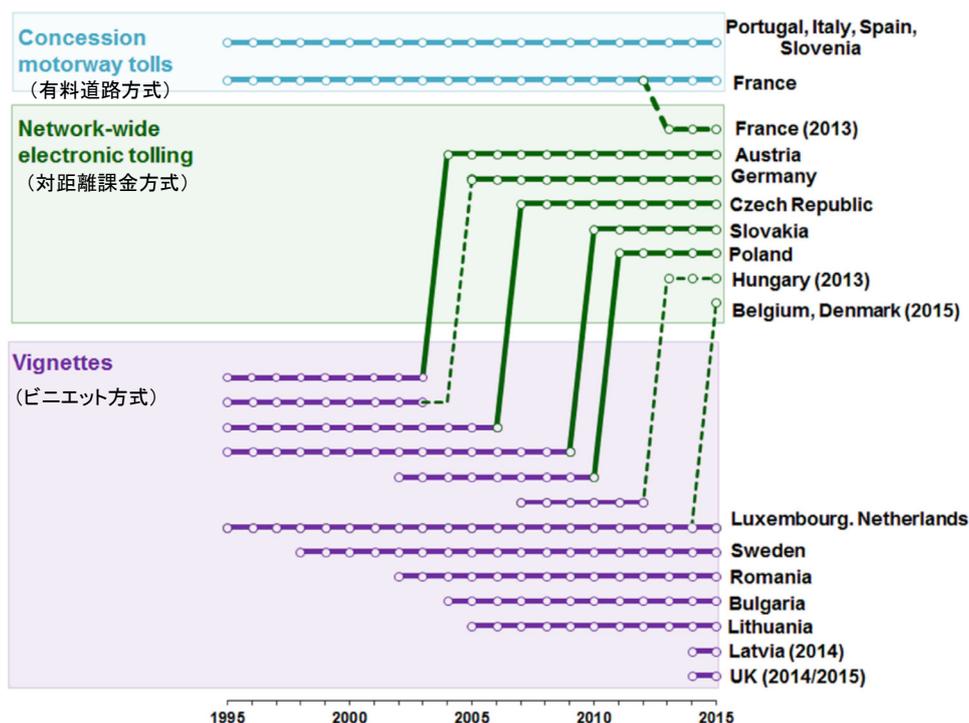
- 欧州においては、各国で走行課金制度が導入されており、特に重量車を対象に対距離課金方式を採用している国が増えてきているとされている。
- ただし、対距離課金方式の中でも、路側機方式は、我が国のETCに近い方式であり、走行距離を測定しているのはGPS方式であるが、当該方式を導入している国は多くない。（ドイツ、スロバキア、ベルギー、ハンガリー）
 ドイツの場合、対象が重量車（7.5トン以上の貨物車）及び主要道路（連邦高速道路及び連邦幹線道路）と限定されたものとなっている。
 なお、フランスでは、ある程度広範な一般道を対象に、重量車に対するGPS方式による走行課金の導入を計画していたが、反対運動等により、現在は無期延期を発表している状況。
- なお、GPS方式（ドイツ等）や路側機方式（オーストリア等）ともに、車載器や路側機の設置について、相当のコストが発生している。
- 乗用車においては、ビニエツ（ステッカー）方式（オーストリア等）が導入されているが、時間単位の料金となっており、走行距離に応じた課金はできていない。
 ドイツでは、ビニエツ方式による乗用車への走行課金の導入を計画していたが、ドイツ国内の自動車所有者についてのみ自動車税から控除することから、EU裁判所から、EUの差別禁止法に違反するとの判決が出され、計画が頓挫。

※道路新産業開発機構資料及びECからの聞き取りを基に作成。

6

EU各国の走行課金の状況

- オーストリアやドイツを始め、ビニエツ方式から対距離課金方式へ移行している国が見られる。

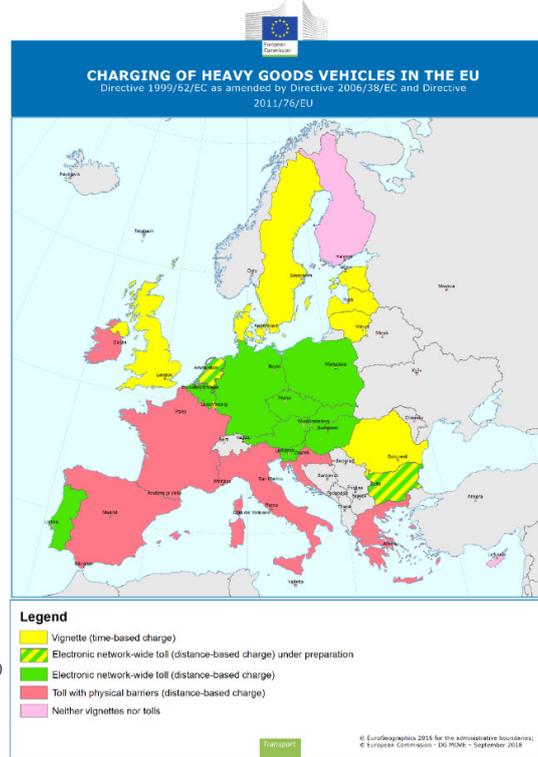


出典：EC資料を元に一部加工

7

重量貨物車に対する走行課金の状況

- 2018年9月現在、ベルギー、ドイツ、ポーランド、チェコ、オーストリア、スロバキア、ハンガリー、スロベニア、ポルトガルにおいて、重量貨物車への対距離課金方式を導入している。

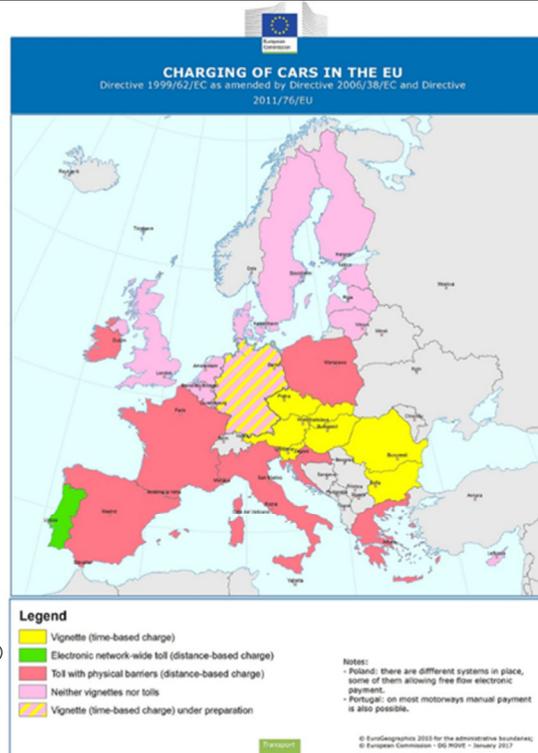


- (ビニエツ方式)
- (対距離課金方式) (準備中)
- (対距離課金方式)
- (有料道路方式)
- (課金なし)

出典: EC資料を元に一部加工 8

乗用車に対する走行課金の状況

- 乗用車に対する課金制度は、有料道路方式が中心。チェコ、オーストリア、スロバキア、ハンガリー、スロベニア、ルーマニア、ブルガリアにおいて、乗用車へのビニエツ方式を導入している。



- (ビニエツ方式)
- (対距離課金方式)
- (有料道路方式)
- (課金なし)
- (ビニエツ方式) (準備中)

(注)
ポルトガルは、(ゲートをもうけない)フリーフロー方式。

出典: EC資料を元に一部加工 9

(参考)ポルトガルの走行課金の概要

1 対象道路

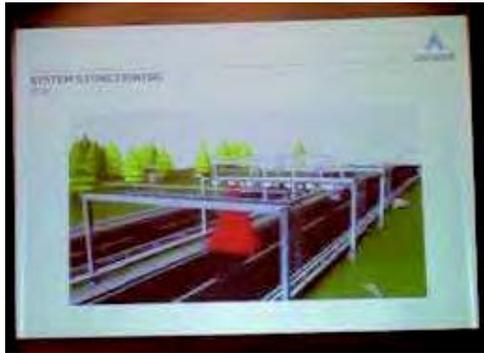
有料道路(約2,000km)の一部(他は、料金所において通行料金の支払いを行う方式)

2 課金方式

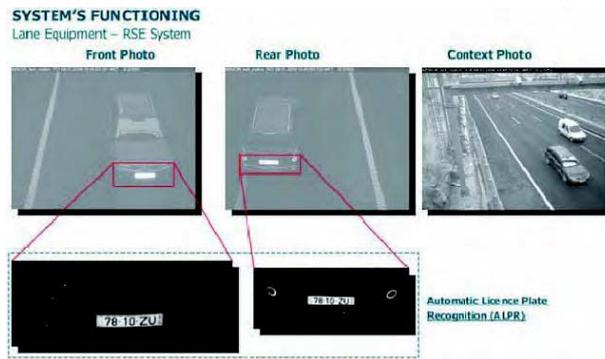
- ・車載器(ETC)と自動ナンバープレート読み取り方式(ANPR)によって行われている。ETC車載器を搭載していない車両はANPRで課金され、料金はETCよりも手数料分高く、支払いが遅れると違反車両として扱われ、罰金を支払うこととなる。
- ・ETCは日本のようなゲートを設けないフリーフロー方式。



※赤がフリーフロー方式、
グレーが料金所方式。



フリーフロー概略図



ナンバープレートチェック

※『欧州の道路課金事情』(中村徹, Traffic & business)及びECからの聞き取りを基に作成

10

欧州各国の走行課金制度の詳細 (ドイツ、フランス、オーストリア)

11

ドイツの重量貨物車走行課金の概要

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

ドイツの重量貨物車通行税の概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 2005年、車両総重量12トン以上の貨物車を対象に導入 2012年8月及び2015年7月に区域を拡大 2015年10月、車種を車両総重量7.5トン以上の貨物車に拡大 2018年7月、区域を高速道路(全長約40,000km)に拡大 	課税方法	<ul style="list-style-type: none"> 車載器 (On-Board Unit; OBU) を運転者が設置 GPS及びカメラセンサ等によるモニタリングシステムで走行距離の測定及び不正取締を実施 TOLL COLLECT社がOBUから無線通信で走行情報を収集し、利用者に対して税金を請求 																																				
対象車種	ドイツ国内の対象区域を通行する車両総重量7.5トン以上の全ての貨物車(国外登録車も含む)	罰則	<ul style="list-style-type: none"> 税金の滞納等に対して最大2万EURの罰金、不正確な走行情報の報告等に対して最大1万EURの罰金を科す 																																				
対象区域	<ul style="list-style-type: none"> 連邦高速道路及び連邦幹線道路(全長52,000km) ※一部の高速道路区間は対象外 	免税還付措置	<ul style="list-style-type: none"> 商業的な道路輸送を目的としない車両は免税(具体例)バス・コーチ、軍用車両、警察車両、消防車両、緊急用救急車、道路メンテナンス車両等 																																				
税率 (2019年1月時点)	<ul style="list-style-type: none"> 徴収額は以下の数式で計算される: 走行距離当たり税率(セント/km) × 走行距離(km) ※走行距離当たり税率は、車両総重量及び車軸数に応じた道路損傷の税率、排出クラスに応じた大気汚染の税率、騒音に対する税率(一律0.2セント/km)の合計値 <p><道路損傷に対する税率></p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>重量・車軸数</td> <td>7.5-11.99t</td> <td>12-18t</td> <td>18t超・3軸</td> <td>18t超・4軸以上</td> </tr> <tr> <td>税率(セント/km)</td> <td>8.0</td> <td>11.5</td> <td>16.0</td> <td>17.4</td> </tr> </table> <p><大気汚染に対する税率></p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>排出クラス</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>E</td> <td>F</td> </tr> <tr> <td>税率(セント/km)</td> <td>1.1</td> <td>2.2</td> <td>3.2</td> <td>6.4</td> <td>7.4</td> <td>8.5</td> </tr> </table> <p>※排出クラスの定義(欧州排ガス基準に則る場合)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>A</td> <td>Euro 6</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>EEV 1又はEuro 5</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>Euro 4又はEuro 3(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>Euro 3又はEuro 2(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>Euro 2</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>Euro 1又はEuro 0</td> </tr> </table>	重量・車軸数	7.5-11.99t	12-18t	18t超・3軸	18t超・4軸以上	税率(セント/km)	8.0	11.5	16.0	17.4	排出クラス	A	B	C	D	E	F	税率(セント/km)	1.1	2.2	3.2	6.4	7.4	8.5	A	Euro 6	B	EEV 1又はEuro 5	C	Euro 4又はEuro 3(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)	D	Euro 3又はEuro 2(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)	E	Euro 2	F	Euro 1又はEuro 0	税金使途	<ul style="list-style-type: none"> Tollシステムの管理費用、運送会社の雇用・環境・安全等の連邦プログラム資金(上限4.5億EUR)に拠出した後、残りは全てを幹線道路の改善に充当する。
重量・車軸数	7.5-11.99t	12-18t	18t超・3軸	18t超・4軸以上																																			
税率(セント/km)	8.0	11.5	16.0	17.4																																			
排出クラス	A	B	C	D	E	F																																	
税率(セント/km)	1.1	2.2	3.2	6.4	7.4	8.5																																	
A	Euro 6																																						
B	EEV 1又はEuro 5																																						
C	Euro 4又はEuro 3(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)																																						
D	Euro 3又はEuro 2(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)																																						
E	Euro 2																																						
F	Euro 1又はEuro 0																																						
税率規模	46.3億EUR(2016年)、46.8億EUR(2017年)	(参考)左図:車載器 右図:路上に設置されたカメラセンサ																																					

(備考) 為替レート: 1EUR=約126円(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)
 (出典) BMVI(連邦交通デジタルインフラ省)ウェブサイト「The HGV tolling scheme」、BAG(連邦貨物輸送庁)ウェブサイト「Lkw-Maut」、ドイツ連邦司法部「Bundesfernstraßenmautgesetz - BFSrMG」、Toll Collect社ウェブサイト等より作成。

(出典) 環境省資料

(参考) ドイツの乗用車走行課金制度へのEU裁判所判決について

○EU裁判所は、ドイツで導入が検討されている乗用車走行課金制度は、ドイツ国内の自動車所有者については、自動車税から控除することによって、ドイツ国外の者のみが負担することになるため、EUの差別禁止法に違反するとの判決を出した。

EU法廷がアウトバーン使用料に対して判決を下す(2019.6.18(火))ロイター通信社(仮訳)抜粋

欧州司法裁判所(以下、ECJ)は、オーストリアが、オランダからの支援によって異議を申し立てた後、「ビニエット」として知られる料金について否定した。EUは、ドイツの料金の考え方が、差別禁止法に反すると主張する。火曜日、ECJはドイツの非居住者に対するペナルティとしての自動車道路の使用料を否定し、ハイウェイ利用者にチャージする計画が差別禁止法の違反にあたるとの判決を下した。オランダからの支援を受けたオーストリアは、特定のEU市民への徴収は、ヨーロッパの協定と不公平であると主張した。

(参考) ドイツの乗用車走行課金制度の概要(『欧米の高速道路政策 新版(高速道路調査会)』より)

- 1) 課金対象
 - ・ドイツ国内に登録された乗用車等の所有者のドイツ連邦高速道路及び連邦道路の利用
 - ・ドイツ国外に登録された乗用車等の所有者の連邦高速道路の利用
- 2) 課金額の算定方法
 - ・ドイツ国内に登録された車両の所有者は、インフラ課金を1年分支払う。
 - ・ドイツ国内に登録されていない車両の所有者は、10日間、2か月間、1年間の有効期限を持つ3種類のビニエットの中から選択可能。
- 3) ドイツ国民への自動車税の還付
 - ・ドイツの自動車税を負担している所有者の二重負担を避けるため、自動車税の還付を規定した。
- 4) 予想収入額
 - ・合計の年間粗収入は、39億ユーロと予想。このうち、ドイツ国内登録車両からの分は約32億ユーロ、ドイツ国外登録車両からの分は約7億ユーロ。

フランスにおいて無期延期となった重量貨物車走行課金(エコタックス)の概要

- 1 目的
フランスの重量貨物車走行課金は、「利用者負担」を徹底し、道路利用に関して、できるかぎりフェアな状況を形成するという目的をもった走行課金制度。
- 2 対象道路
重量貨物車走行課金は高速道路と国道を対象とするが、すでに有料である高速道路、国道の有料部分は除外。
- 3 対象車両
課税対象車両は、3.5トン超の重量貨物車であり、フランス国内の車両も外国籍の車両も同様に課金の対象。
- 4 料金体系
料金は設定された1kmあたりのベースレートと走行距離によって決定。
- 5 システムの仕組み
対象車両はGPS対応の車載器を搭載する必要。GPSと車載器との衛星通信により、車両の走行する位置をピンポイントに判断し、課金対象区間であるかどうか、どれだけの区間を走行しているかを把握することが可能。課金区間を走行したら車載器に距離を記録し、携帯電話の通信網を利用してその情報をバックオフィスへと送信して課税額が計算される。
なお、情報は暗号化され、本部でシステム処理されている。後払い利用者には請求書が送付され、前払い利用者には、プリペイドのクレジット分から課金額が差し引かれる。
- 6 取り締まり・違反対応
取り締まりには固定の装置による自動取り締まりと、それを補完する人手による移動取り締まりがある。
課税対象道路には最新技術を備えたガントリーが設置されており、課税対象車両に車載器が搭載されているかどうかを確認。車載器の搭載が確認されない場合には、自動的に車体とナンバープレートの写真が写される。
- 7 導入の延期
2013年4月から段階的な導入が予定されていたが、反対運動等により、現在は無期延期を発表。

※道路新産業開発機構資料を基に作成。 14

オーストリアの走行課金の概要

- 1 運用開始時期
2004年
- 2 課金対象道路
高速道路(約2,200km)
- 3 対象車両
全車両(二輪車、乗用車、3.5t以上の車両)
- 4 課金方式
・二輪車と乗用車はビニエツト(ステッカー)
・3.5t以上の車両は、車載器(DSRC(狭域通信)方式のETC)。一旦停止することのないフリーフロー方式の課金ポイント(路側機)が約800箇所設置して課金。(インターチェンジとインターチェンジの間に設置されたガントリーを通過した時、その区間の料金が加算される)
- 5 課金額
・乗用車:1年間80ユーロ(9,360円)、2か月20ユーロ(2,340円)、10日間8ユーロ(936円)
・二輪車は乗用車の半額
・3.5t以上の車両は、軸数と排気ガス規制によって、1km当たり0.145～0.3927ユーロ(16.97円～45.95円)
- 6 課金チェック
固定型:ガントリーが100箇所、移動型:パトロールカーが100台
- 7 罰金
残高不足や車載器を所持していない車両は罰金220ユーロ(25,740円)



DSRC・レーザセンサ・カメラのある不正防止ガントリー



DSRCのみの課金ガントリー



ビニエツト
(上段:二輪車、下段:乗用車)
※左から、1年間、2ヶ月、10日間



車載器

※ 1€=約117円(R1.10.3時点)

※『オーストリアの道路課金(特集 ITS国際標準化の動向)』(中村徹, Traffic & business)を基に作成

15

(参考)米国オレゴン州の走行課金の概要

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

米国オレゴン州の道路利用課徴金の概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 2006年3月、初の試験プログラム実施(～2007年3月) 2012年11月、2度目の試験プログラム実施(～2013年3月) 2015年7月、10,000ポンド(約4.5トン)以下の車両5,000台を対象としたプログラム「OREGO」を導入。 参加者(保有者・リース契約の借主)は、州燃料税(State fuel tax: 34セント/gallon(2019年1月時点の税率))が還付される。 												
対象車種	<ul style="list-style-type: none"> オレゴン州で登録されている10,000ポンド以下の車両。任意参加。 課税対象車両の上限は5,000台。うち燃費が17 mile per gallon[mpg](約7.2km/L)未満、17～22mpg(約7.2～9.4km/L)の車両の上限は、各1,500台。 ※2016年、州交通局道路利用課徴金タスクフォース(RUFTF)は2025年までに道路利用課徴金の対象を燃費が20mpg(約8.5km/L)以上の全新規車両に拡大するよう提言。 												
対象区域	<ul style="list-style-type: none"> 個人のプライバシー保護の観点から、参加者はGPS対応・非対応の選択が可能。GPS対応を選択した場合は対象区域は州内の公道となり、GPS非対応を選択した場合は対象区域は州内外の道路(私道含む)となる。 ※GPS非対応の場合、走行位置の州内・州外の識別ができないため、州外における走行距離も課税対象となる。 												
税率 (2019年1月時点)	<ul style="list-style-type: none"> 1.7セント/mile 税率は2020年、2022年に引上げ予定 <p style="text-align: center;">＜道路利用課徴金の税率推移＞</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>年月</th> <th>2015年7月</th> <th>2018年1月</th> <th>2020年1月</th> <th>2022年1月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>税率(セント/mile)</td> <td>1.5</td> <td>1.7</td> <td>1.8</td> <td>1.9</td> </tr> </tbody> </table>	年月	2015年7月	2018年1月	2020年1月	2022年1月	税率(セント/mile)	1.5	1.7	1.8	1.9		
年月	2015年7月	2018年1月	2020年1月	2022年1月									
税率(セント/mile)	1.5	1.7	1.8	1.9									
課税方法	<ul style="list-style-type: none"> 参加者は納税・還付の管理を行う口座管理団体を選択。(州交通局・民間企業2社のうち1つを選択する。) <p style="text-align: center;">＜各口座管理団体の特徴＞</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>団体名</th> <th>GPS対応・非対応</th> <th>支払い方法</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Azuga</td> <td>どちらも可能</td> <td>口座に前払い</td> </tr> <tr> <td>emovis</td> <td>GPSのみ可能</td> <td>四半期毎の後払い</td> </tr> <tr> <td>州交通局</td> <td>GPS非対応のみ可能</td> <td>四半期毎の後払い</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> 米国で搭載が義務化されている車両診断情報取得用のOBD II (On-board diagnostics II) コネクタに、専用のMRD(マイルージ・レポーティング・デバイス)を接続。MRDはGPS受信モジュールと広域通信モジュールを内蔵。 GPSにより車両が対象区域内かを識別。走行距離データは無線通信で管理団体に転送され、納税額・還付額が集計処理される。 	団体名	GPS対応・非対応	支払い方法	Azuga	どちらも可能	口座に前払い	emovis	GPSのみ可能	四半期毎の後払い	州交通局	GPS非対応のみ可能	四半期毎の後払い
団体名	GPS対応・非対応	支払い方法											
Azuga	どちらも可能	口座に前払い											
emovis	GPSのみ可能	四半期毎の後払い											
州交通局	GPS非対応のみ可能	四半期毎の後払い											
罰則	<ul style="list-style-type: none"> 車載器未接続・機能不全の放置や車載器への意図的な細工による虚偽報告は、個人には最大2,000USD、企業には最大4,000USDの罰金を科す。 												
免税還付措置	<ul style="list-style-type: none"> GPS対応：対象区域内での燃料消費量相当の州燃料税、州内の私道走行にかかる道路利用課徴金を還付 GPS非対応：全走行にかかる州燃料税を還付 												
税収使途	<ul style="list-style-type: none"> 州の高速道路基金に充当。州交通局に50%、郡に30%、市に20%配分。道路・橋・サービスエリアの建設、維持管理に活用。 												
税収規模	<ul style="list-style-type: none"> 842.8USD(2015) ※税収から州燃料税還付額を減じた後の値 												

(備考)単位は1gallon=3.785L、1mile=1.609km、1USD=約111円(2016～2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)
(出典)ODOT(オレゴン州交通局)ウェブサイト「OREGO」、ODOT(2017)「Oregon's Road Usage Charge The OREGO Program Final Report」、ODOT(2016)「Road User Fee Task Force Recommendations Expansion of OREGO, Oregon's Road Usage Charge Program」、オレゴン州議会(2013)「SB 810」、オレゴン州議会(2017)「HB 2017」、オレゴン州(2017)「オレゴン州法 Chapter153」等より作成。

51

(出典)環境省(R元年9月20日 第1回税制全体のグリーン化推進検討会)資料

16

1. 欧州等における走行課金の概要

走行課金に関するEU指令と導入方式等について

欧州における走行課金の導入状況等について

欧州各国の走行課金の詳細

(ドイツ、フランス、オーストリア)

2. 走行課税の論点

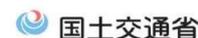
走行課税の導入方式

- ① GPS方式（ドイツ）
衛星技術を利用したシステムにより車両位置、走行経路等を特定し、車載器が単独で通信を行うことで、走行距離に応じた課税を行う方式。
- ② 路側機を利用する方式（オーストリア）
我が国のETCのように、路側機を通過する際、電波等によって車載器と路側機が通信を行う、あるいは、路側に設置したカメラで車両のナンバープレートを撮影するといった、ある地点を通過する際に課税する方式。
- ③ ビニエツ（ステッカー）方式（オーストリア）
道路を走行するために、車両区分等に応じたステッカーを時間単位で事前購入することとする方式。
- ④ OBD（車載式故障診断装置）を利用する方式（米国オレゴン州）
エンジン関係や駆動関係などの電子制御装置内部に搭載された故障診断機能であり、走行距離の測定も行っている。診断器を自動車に接続することにより、記録された走行距離を読み取る方式。

18

（参考）OBD（車載式故障診断装置）

OBD（車載式故障診断装置）とは



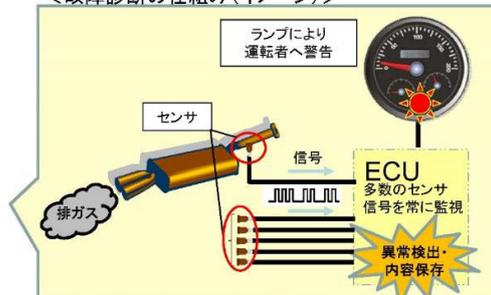
- **車載式故障診断装置（OBD: On-Board Diagnostics）**とは、エンジンやトランスミッションなどの**電子制御装置（ECU: Electronic Control Unit）**内部に搭載された**故障診断機能**である。
- ECUは、自動車が安全・環境性能を発揮するため、センサからの信号等に基づき最適な制御を行っているが、**断線やセンサの機能異常等の不具合**が生じた場合には、その情報を**ECUに自動記録**する。

<ECUの搭載イメージ>



〔エンジン、トランスミッション、ブレーキなどに関連する装置にはECUが搭載され、近年の自動車には1台あたり数十個ものECUが搭載されているものもある。〕

<故障診断の仕組み（イメージ）>



<OBDが検出する不具合の例>

- ・電子回路の配線類の断線
- ・各種センサからの異常な信号
- ・センサの入力値に基づいて演算する性能異常値

20

（国交省資料）

19

走行課税の導入方式毎の論点

	GPS方式	路側機方式	ビニエット方式	OBD方式
走行距離の測定	精緻な測定が可能	車両が通過する路側機間の距離のみ測定が可能	走行距離の測定は行わない	最近の自動車では測定が可能
設置コスト	車載器の設置に相当のコストが発生	車載器や路側機の設置について、相当のコストが発生	車載器や路側機を設置するコストは抑えられるが、ステッカーの購入や取り締まり等の仕組みを整備する必要	既に最近の自動車にはOBDが装着されているが、自動車からOBDの情報を取得する仕組みが必要
プライバシー	走行経路等を他人に知られてしまう可能性がある	車両が通過する路側機の場所の情報のみであれば、プライバシーの懸念は少ないか	走行距離の計測は行わないため、走行経路等は秘匿される	走行距離のみを把握することとすれば、走行経路等は秘匿される
地方部の負担	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある	時間単位の料金となるため、移動距離が長い傾向がある地方部にとっては、距離当たりの負担額は都市部と比較して割安になるか	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある
徴収方法	車載器からの通信で随時課税が出来れば、清算等の問題は生じない。	高速道路料金と同様の徴収となるため、大きな課題はない。	事前にビニエットを購入することとなるため、抹消時の清算はあり得るものの、課題は少ない。	車検時等に走行距離を把握して課税することとなるため、最初の車検時や抹消時の取り扱い等、課題が多い。

20

(参考)都道府県別の1台当たりの乗用車の走行距離(H29)

都道府県	走行距離(千km)	登録台数(台)	1台当たりの走行距離(千km)	都道府県	走行距離(千km)	登録台数(台)	1台当たりの走行距離(千km)
岩手	7,446,699	734,896	10.1	三重	10,633,889	1,142,714	9.3
島根	4,074,795	404,909	10.1	福岡	23,599,820	2,547,499	9.3
佐賀	4,984,558	497,126	10.0	岐阜	11,857,866	1,287,954	9.2
秋田	5,910,641	592,029	10.0	広島	13,132,605	1,440,957	9.1
宮崎	6,581,225	664,137	9.9	北海道	25,167,800	2,780,810	9.1
鹿児島	9,186,103	936,605	9.8	愛媛	6,634,649	734,981	9.0
山口	7,966,592	814,387	9.8	和歌山	4,814,844	534,312	9.0
沖縄	8,009,912	819,067	9.8	香川	5,261,278	584,028	9.0
鳥取	3,326,250	340,702	9.8	富山	6,312,296	704,862	9.0
長崎	6,731,251	690,245	9.8	滋賀	6,976,232	789,346	8.8
茨城	19,025,346	1,952,289	9.7	兵庫	20,200,185	2,290,882	8.8
高知	3,816,573	391,929	9.7	群馬	11,657,490	1,360,631	8.6
熊本	9,917,226	1,020,788	9.7	山梨	4,710,272	549,829	8.6
大分	6,622,988	684,697	9.7	長野	11,609,591	1,360,596	8.5
福島	11,741,435	1,216,512	9.7	京都	8,437,743	995,731	8.5
宮城	12,266,091	1,281,132	9.6	静岡	18,422,000	2,195,858	8.4
石川	6,814,697	713,705	9.5	千葉	23,209,722	2,771,603	8.4
栃木	12,481,387	1,319,655	9.5	愛知	34,144,013	4,116,840	8.3
岡山	10,820,402	1,145,197	9.4	奈良	5,330,632	647,278	8.2
新潟	12,950,237	1,383,865	9.4	大阪	21,976,164	2,737,623	8.0
福井	4,713,607	505,762	9.3	埼玉	23,793,296	3,169,787	7.5
徳島	4,218,998	452,777	9.3	東京	23,283,127	3,146,313	7.4
山形	6,446,531	692,442	9.3	神奈川	21,491,817	3,048,295	7.1
青森	6,753,460	725,625	9.3	全国計	535,464,329	60,919,207	8.8

※「走行距離」は、「自動車燃料消費量調査」(H29)(国土交通省)におけるガソリン車、ディーゼル車、LPG車の数値を合算して作成。

※「登録台数」は、「平成29年度道府県別の課税状況等に関する調査」における「乗用車」の「賦課期日現在登録台数」と「平成29年度市町村税課税状況等の調査」における「乗用車」の「賦課期日現在台数」を足した台数

21

令和2年度税制改正について

平成31年度与党税制改正大綱（抄）

〔平成30年12月14日〕
自由民主党・公明党

第三 検討事項(抄)

- 6 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。

経済産業省・環境省・地方団体要望事項

経済産業省

[要望内容] (※具体的な要望内容はなく、いわゆる事項要望)

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。

自動車産業は、日本経済や雇用創出に大きく貢献する基幹産業であるが、熾烈なグローバル競争下にあるとともに、電動化・IoT化、自動運転等の技術革新、ライドシェア等の使用形態の変化等、大きな変革期を迎えており、H31与党大綱の検討事項の内容を要望する。

環境省

[要望内容] (※具体的な要望内容はなく、いわゆる事項要望)

車体課税について、今後、H31与党大綱を踏まえた見直しを行うに当たっては、エコカー減税・グリーン化特例が、ユーザーが環境性能の高い自動車を選択し、もって地球温暖化、公害対策の推進に寄与してきた役割を踏まえ、その政策インセンティブ機能がより一層強化されるよう、関連する税制も含め総合的・体系的に一層のグリーン化を図ることとされたい。

地方団体からの要望

[要望内容] (※具体的な要望内容はなく、いわゆる事項要望)

自動車関係諸税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場合には、地方税財源の安定的な確保を前提とすること。

▶ 与党税制調査会において、いずれの要望についても長期検討とされた。

2

令和2年度与党税制改正大綱(抄)

(令和元年12月12日
自由民主党・公明党)

第三 検討事項(抄)

6 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。

3

自動車関係諸税のあり方を 検討する際の視点

自動車税のあり方について

- 自動車税は昭和25年の地方税法の制定時に法律上位置づけられた。当時から、財産税的性格（当時の表現では、固定資産税と記述）と道路損傷負担金的性格があると整理。
また、燃料課税（揮発油税）の負担も考慮する必要があるとされている。
- そのような性格から、昭和25年以来、昭和59年までの間に、道路需要や所得、物価水準等を勘案し、6回税率の引上げ（S28, 29, 40, 51, 54, 59）が行われている。
なお、道路需要との関係で直接議論がなされる揮発油税（旧道路特定財源）ほどの引上げ（同期間中8回（S26, 29, 34, 36, 39, 49, 51, 54））とはなっておらず、道路損傷負担金的性格は、揮発油税ほど直接的ではないとも考えられる。
- また、自動車税は、グリーン化特例が導入（平成13年度改正）されたことにより、環境損傷負担金的性格を併せ持っているとされている。（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）参照）（なお、平成28年度与党大綱において、グリーン化特例（軽課）については、環境性能割導入後は環境性能割を補完する制度であるとされている。）
- よって、現行の自動車税種別割は、財産税的性格、道路損傷負担金的性格、環境損傷負担金的性格を併せ持つ税と整理されると考えられるのではないか。

その上で、現状の自動車税については、昭和54年以降、主に、財産税的性格を重視して、排気量に応じた税率設定による課税がなされているが、自動車税の性格が時代の変遷に応じて変わってきていることや、環境性能に応じた課税である環境性能割が創設されたこと、また、今後、CASEが進展していくことも踏まえつつ、そのあり方を検討していく必要があるのではないか。
- その際、自動車税種別割についてその性格を踏まえれば、①財産的価値に応じてご負担いただく必要があること、②道路損傷に伴う財政需要を踏まえて、一定の税収を確保していく必要があること、③環境負荷に応じた課税の仕組みを取り入れることが必要であることを念頭に、CASEによって、自動車を取り巻く環境がどのように変化していくかを見極めながら検討していく必要があると考えられるのではないか。

自動車関係諸税の主な改正における議論について（税制詳解）①

- 昭和25年度 現行地方税法の制定
 - ・ ショウブ勧告を受けて現在の地方税法が制定。自動車税の税率については、従前の地方団体の平均課率に固定資産税の課率等を考慮して定められた。
- 昭和28年度 自動車税の税率引上げ
 - ・ 負担の現況及び地方公共団体における道路改修費の状況等にかんがみ、5割程度の増収をあげることを目途として自動車税の税率を引上げ。
- 昭和29年度 自動車税の税率区分変更（軸距に基づく課税の導入）及び税率引上げ
 - ・ 車種相互間における負担の合理化をはかるため、高級乗用車を中心として税率を改定。
 - ・ 自動車税に代えて固定資産税を課すこととした場合、従来の税率では当時の国民経済の現状からして税負担が十分でないと考えられ、また自動車による道路損傷に基づく道路の改修費が地方団体に対して大きな負担となっていること等を考慮して、それぞれ税率の引上げを行った。
 - ・ 税制調査会の答申（昭和28年11月）において、自動車については、一般的に他方に揮発油税の負担があることも考慮されなければならないが、揮発油の税率は諸外国に比較しても決して高くなく、また、主として自動車の運行による道路損傷に基づく道路改修費が地方公共団体の財源に大きな負担となっていることに鑑み、自動車税の税率を引上げることもやむを得ないとされた。
- 昭和37年度 小型自動車税率区分変更
 - ・ 最近の自動車産業の発展に伴い、小型乗用車の価格性能等について著しく差の認められるものが増加したため、総排気量により税率を区分し、車種間の税負担の均衡を図った。総排気量を基準とすることが、最も価格性能等の差異を表し、税負担の公平に適するとの趣旨に基づくと考えられた。
- 昭和40年度 自動車税、軽自動車税の税率引上げ
 - ・ 自動車の増加は著しく道路に関する経費の需要が増加しているほか、交通警察の拡充強化、排気ガスによる公害の対策研究など自動車の増加に原因する行政経費が増加していた。これらの経費の増加については、原因者負担の原則により、自動車の所有者に対しても応分の負担を求めることが適当とされた。
 - ・ 国民一人当たりの所得は伸びている一方で、自動車税は定額で据え置かれてきているため、税率を引き上げたからといって担税力の面で耐えられないということはないと考えられた。また、他の定率課税の税目との間にも不均衡を生じてきていると考えられた。軽自動車税においても、自動車税で税率が引き上げられたこととの均衡を考慮して、四輪以上の乗用軽自動車税率を引き上げた。

2

自動車関係諸税の主な改正における議論について（税制詳解）②

- 昭和43年度 自動車取得税の創設
 - ・ 指定市を除く市町村は道路目的財源が全く与えられていないことなどに基因して、市町村道の整備が遅れていたため、自治省は燃料課税の増税及び地方団体への財源配分案を示したが、燃料課税は運賃コストにおよぼす影響が大きく物価対策上望ましくないという考え方が極めて強く、実現に至らなかった。
 - ・ 税制調査会は、最近の著しい自動車の増加と道路整備の必要性との関連、自動車による道路使用と道路整備の必要性との関連、自動車による道路使用と道路整備との密接な受益関係に着目し、自動車の取得者に取得の際の担税力に応じて負担を求める自動車取得税を創設し、一定割合を市町村に交付するべきとの答申を行った。
 - ・ 自動車税及び軽自動車税の道路損傷負担金としての性格から、同税の税率を引上げるべきとする考え方もあったが、現行制度では、物価政策等の見地より営業用乗用車、バス・トラックの税率が相対的に低く定められており、必ずしも道路損傷に対応する受益者負担の程度に見合ったものになっておらず、したがって、道路目的財源を充実するために税率引上げを行うとすれば、まずは、営業用乗用車、バス・トラックの税率を引上げる必要があるが、定期課税の税率を引上げることは、その負担が運賃コストに与える影響は大きく、公共料金の安定という物価対策上の要請の強い今日において至難とされた。
- 昭和51年度 自動車税等の税率引上げ
 - ・ 自動車の販売価格の上昇、道府県における道路事業費の一般財源の充当割合が拡大、国税・地方税を合わせた自動車関係諸税の負担額が諸外国と比して高額でないこと等の事情を勘案し税率を引き上げた。
- 昭和54年度 自動車税の税率区分変更及び税率引上げ
 - ・ 自動車の販売価格は上昇し、他方、都道府県における道路関係経費も年々上昇している状況を考慮して、税率を引き上げた。
 - ・ なお、普通乗用車については、軸距による税率区分が定められていたが、これは、物品税において同じ指標が用いられていたこと等を考慮したものであるが、既に物品税でこの指標は廃止されており、また、道路運送車両法においても軸距が自動車の区分としての基準に用いられていないこと、普通乗用車の多様化にもなると総排気量が自動車の性能をより正確に反映するものであること、自動車登録ファイルをもとに行われている自動車税の課税実務にとってはその登録事項とされている総排気量を基準として課税する方がその課税事務について合理化が図られること等から、軸距を総排気量に変更することとして、税負担の合理化、課税事務の簡素化を図ることとした。

3

自動車関係諸税の主な改正における議論について（税制詳解）③

- 昭和59年度 自動車税の税率引上げ
 - ・ 自動車税の税率については定額で定められているが、このように税率が定額で定められている税目については、税制調査会の中期答申（昭和58年11月）において「所得、物価水準の推移等に応じて、その負担が適正なものとなるよう随時その見直しを行うことが必要である」とされ、また自動車関係諸税のうち「従量税ないし定額税により課税されているものについては、所得、物価水準の推移に応じ臨時負担の見直しを行うことが必要である」とされた。
 - ・ 現行の定額税率は、昭和54年度の改正において定められたものであり、長期間据え置かれているので、この間の所得、物価水準の推移、自動車販売価格の推移等を勘案して、おおむね15%引上げることとされた。
- 平成元年度 自動車税の税率区分変更
 - ・ 自動車税の税率構造をみると、小型自動車と普通自動車の格差が著しく高いものとなっていた。最近の乗用自動車の需要動向をみると、普通自動車の需要が急速に伸びており、かつて普通自動車を所有することのみで奢侈的であるといわれた時代に比べ、最近、所得水準の向上等による国民の価値観の多様化や自動車の車種の多様化等の進展によって、国民の普通自動車に対する意識が変化してきていると考えられた。
 - ・ 税制調査会の平成元年度の税制改正に関する答申において、自動車税については、税率構造がよりなだらかなものとなるよう、普通乗用自動車の税率の見直しを行うことが適当であるとされたところであり、普通自動車に係る税率について見直された。
- 令和元年度 自動車税（種別割）の税率引下げ
 - ・ 消費税率10%への引上げにあわせ、自動車ユーザーの負担を軽減し、需要を平準化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図るため、自動車の保有に係る税負担を恒久的に引き下げることとした。

4

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）（抜粋）

- 1 本検討会の検討に当たっての前提
 - (4) 車体課税の課税根拠、経緯等

②自動車税

自動車税は、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であるとされている。税率区分の指標として、総排気量（乗用車）や最大積載量（トラック）等が採用されており、前者が主に財産的価値を、後者が主に道路損傷負担の程度を測るものと考えられている。保有に対する税として、毎年度定額課税されている。

近年においては、環境性能に応じた初年度軽課、後年度重課が特例措置として講じられるなど、環境損傷負担金的性格も併せ持つこととなっている。

5

(参考) 自動車税の税率の推移

【家用】	区分	※1		※2		※3		※4		H14	R1※			
		S27	S28	S29	S37	S40	S50	S51	S52			S54	S59	I11
小型自動車	1.0ℓ以下				12,000	18,000		23,500		25,500	29,500	29,500		25,000
	1.0ℓ超1.5ℓ以下	4,500	7,200	16,000	14,000	21,000		27,500		30,000	34,500	34,500		30,500
	1.5ℓ超2.0ℓ以下				16,000	24,000		31,500		34,500	39,500	39,500		36,000
普通自動車	2.0ℓ超2.5ℓ以下			軸距 3.048m 以下		軸距 3.048m 以下		軸距 3.048m 以下		71,000	81,500	45,000		43,500
	2.5ℓ超3.0ℓ以下			36,000		54,000		70,000			51,000		50,000	
	3.0ℓ超3.5ℓ以下										58,000		57,000	
	3.5ℓ超4.0ℓ以下	15,000	30,000							77,000	88,500	66,500		65,500
	4.0ℓ超4.5ℓ以下			軸距 3.048m 超		軸距 3.048m 超		軸距 3.048m 超				76,500		75,500
	4.5ℓ超6.0ℓ以下			60,000		90,000		117,000		129,000	148,500	111,000		87,000
6.0ℓ超													110,000	
トラック(4t超5t以下)	10,000	14,000	15,000					20,000		22,000	25,500			8,000~ 40,500

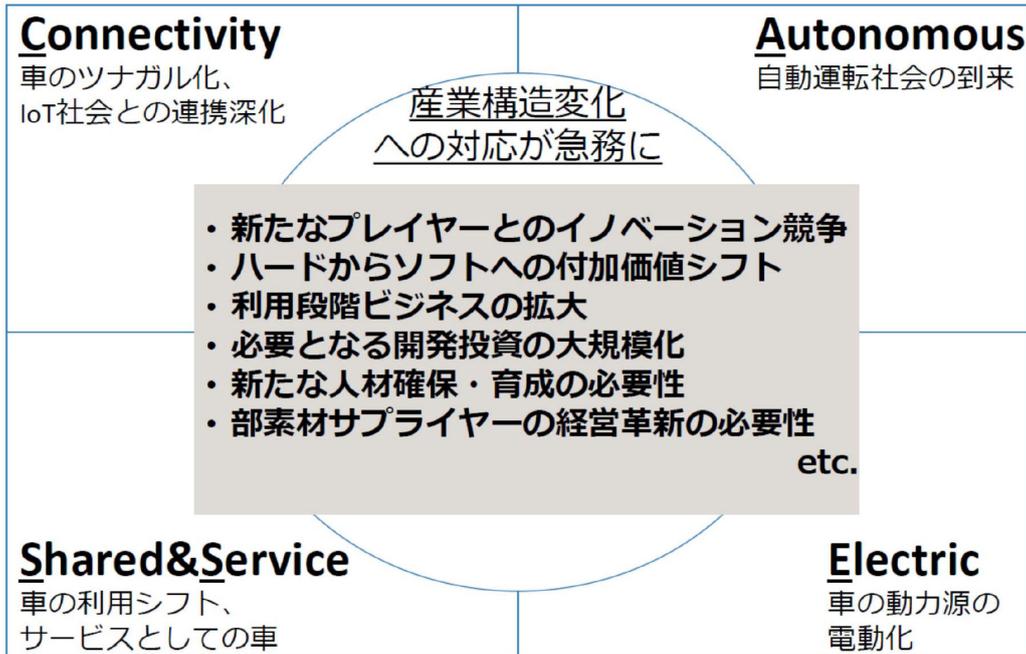
(注) H13まで、4t超5t以下のトラックのみ税率を法定(営業用も同様)

【営業用】	区分	※1		※2		※3		※4		H14	R1			
		S27	S28	S29	S37	S40	S50	S51	S52			S54	S59	H11
小型自動車	1.0ℓ以下				6,000	6,000		7,000		7,000	7,500	7,500		
	1.0ℓ超1.5ℓ以下	3,000	4,200	8,000	7,000	7,000		8,000		8,000	8,500	8,500		
	1.5ℓ超2.0ℓ以下				8,000	8,000		9,000		9,000	9,500	9,500		
普通自動車	2.0ℓ超2.5ℓ以下			軸距 3.048m 以下		軸距 3.048m 以下		軸距 3.048m 以下		24,000	25,000	13,800		
	2.5ℓ超3.0ℓ以下			15,000		22,500		26,000			15,700			
	3.0ℓ超3.5ℓ以下										17,900			
	3.5ℓ超4.0ℓ以下	10,000	14,000							26,000	27,500	20,500		
	4.0ℓ超4.5ℓ以下			軸距 3.048m 超		軸距 3.048m 超		軸距 3.048m 超				23,600		
	4.5ℓ超6.0ℓ以下			30,000		45,000		52,000		52,000	54,500	40,700		
6.0ℓ超														27,200
トラック(4t超5t以下)	10,000	14,000	14,000					17,500		17,500	18,500			6,500~ 29,500

※令和元年10月1日以後に初回新規登録を受けた自家用乗用車から適用することとし、令和元年9月30日以前に初回新規登録を受けた自家用乗用車については、旧税率を適用する。

- ※1 自動車税の税率について、高級乗用車(一定の軸距を有する自動車)を中心に引上げられた(昭和29年度地方税制改正詳解)。
- ※2 小型自動車について、総排気量により税率を区分し、車種間の税負担の均衡を図るために税率を改正した。総排気量を基準として税率を細分化することが、最も価格性能等の差異を表し、税負担の公平に適するとの趣旨に基づくと考えられたものであった(昭和37年度地方税制改正詳解)。
- ※3 普通乗用車の税率区分に用いられる軸距については、これまで同様の区分を用いてた物品税で既に廃止されており、また、道路運送車両法において軸距が自動車の区分としての基準に用いられていないこと、普通乗用車の多様化にともなって総排気量がエンジン性能ひいては全体としての自動車の性能をより正確に反映するものであること、自動車登録ファイルをもとに行われている自動車税の課税実務にとってはその登録事項とされている総排気量を基準として課税する方がその課税事務について合理化が図られること等、普通乗用車について軸距をその基準とする理由が乏しい状況にあることを考慮し、区分を軸距から総排気量に変更することとして、税負担の合理化、課税事務の簡素化を図った(昭和54年度地方税制改正詳解)。
- ※4 自動車税の税率構造をみると、小型自動車と普通自動車で、その格差が著しく高いものとなっていたことから、その税率構造がよりなだらかなものとなるよう、普通自動車に係る税率について税率の見直しがなされた(平成元年度地方税制改正詳解)。

自動車を取り巻く状況の変化(CASE)



(出典) 経済産業省「自動車新時代戦略会議」(第1回)資料(平成30年4月18日)

