

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4年3月

一般財団法人 自治総合センター

はしがき

世界的な脱炭素の動きを受けた急速な電気自動車の普及や内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上など、自動車を取り巻く環境は、100年に一度ともいわれる大変革に直面している。他方で、地方団体においては、今後見込まれる道路や橋梁等の更新・老朽化対策等のための社会インフラ財源の確保が求められることに加え、自動車の電動化に対応した新たなインフラ整備の必要性も指摘されている。

こうした中、令和3年度税制改正大綱において、「自動車関係諸税については、『2050年カーボンニュートラル』目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、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」との方針が示された。

これらを踏まえ、今後の検討に資するよう、「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3年9月より5回の会合をもって、議論を行った。

本WGにおいては、政府におけるグリーン成長戦略の取組や自動車業界の動向等を踏まえつつ、環境性能割の環境インセンティブのあり方や今後の自動車関係諸税のあり方について、調査研究を行った。

本WGにおける議論は、自動車を取り巻く環境の変化を見据えながら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、この議論を踏まえた論点整理を通じて今後の検討の方向性と留意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4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 荒 木 慶 司

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

第1章 はじめに	1
○ WG設置の趣旨（WG設置要綱より）	1
○ 車体課税をめぐる現状	1
○ 考えられる主な論点	5
第2章 各論点に関する議論	6
1 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方	6
○ 現状（制度概要・データ）と問題意識	6
○ WGにおける主な意見	7
○ 小括	8
2 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方	8
○ 現状（制度概要・データ）と問題意識	8
○ WGにおける主な意見	10
○ 小括	10
3 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方（種別割の適用税率）	10
○ 現状（制度概要・データ）と問題意識	10
○ WGにおける主な意見	13
○ 小括	17
4 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）	19
○ 現状（制度概要・データ）と問題意識	19
○ WGにおける主な意見	26
○ 小括	28
第3章 今後の検討の方向性と留意点	28
参考資料	30

第1章 はじめに

○ WG設置の趣旨（WG設置要綱より）

令和3年度税制改正大綱（令和2年12月10日、自由民主党・公明党）においては、「自動車関係諸税については、『2050年カーボンニュートラル』目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、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、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、政府におけるグリーン成長戦略の取組や自動車業界の動向等を踏まえて、今後の自動車関係諸税のあり方を研究することとした。

○ 車体課税をめぐる現状

<税制改正に係る現状>

本WGに先立つ令和3年度税制改正の議論においては、自動車業界がCASE¹に代表される100年に一度ともいわれる大変革（世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車の急速な普及、内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上などの動き等）に直面しており、官民が総力を結集し危機感をもって対応していく必要があるとの認識が共有された。

その際、本来は、令和3年度税制改正において、車体課税について変革に対応した見直しを早急に行うべきところであった一方、わが国経済がコロナ禍にあることを踏まえ、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことを前提に、一定の猶予期間を設けることとされた。関係省庁及び自動車業界には、この期間内に大変革に対応する準備を早急に整えていくことが求められている。

また、上述のとおり、中長期的な視点に立って、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動車を取り巻く環境変化の動向や、それに対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、課税のあり方について検討を行うよう、併せて求められているところである。

¹ 自動車の大きな技術革新が起きている4つの領域 **Connected, Autonomous, Shared & Service, Electric**（自動車のツナガル化、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）の頭文字をとったもの。

＜カーボンニュートラル等に係る現状＞

また、我が国は、カーボンニュートラル²について以下のとおり目標を掲げ、その達成に向けて各種施策に取り組んでいるところである。

第 203 回国会 菅内閣総理大臣所信表明演説（令和 2 年 10 月 26 日）（抄）

菅政権では、成長戦略の柱に経済と環境の好循環を掲げて、グリーン社会の実現に最大限注力してまいります。我が国は、2050 年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち 2050 年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを、ここに宣言いたします。

第 208 回国会 岸田内閣総理大臣所信表明演説（令和 4 年 1 月 17 日）（抄）

2030 年度 46%削減、2050 年カーボンニュートラルの目標実現に向け、単に、エネルギー供給構造の変革だけでなく、産業構造、国民の暮らし、そして地域の在り方全般にわたる、経済社会全体の大変革に取り組みます。

どの様な分野で、いつまでに、どういう仕掛けで、どれくらいの投資を引き出すのか。経済社会変革の道筋を、クリーンエネルギー戦略として取りまとめ、お示しします。

送配電インフラ、蓄電池、再エネはじめ水素・アンモニア、革新原子力、核融合など非炭素電源。需要側や、地域における脱炭素化、ライフスタイルの転換。資金調達の在り方。カーボンプライシング。多くの論点に方向性を見出していきます。

² カーボンニュートラル：CO₂だけでなく、メタンなどすべての温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすること（排出量から吸収量を差し引いた合計をゼロとすること）

2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

(令和3年6月18日)(抄)

2035年までに、乗用車新車販売で電動車*100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる。

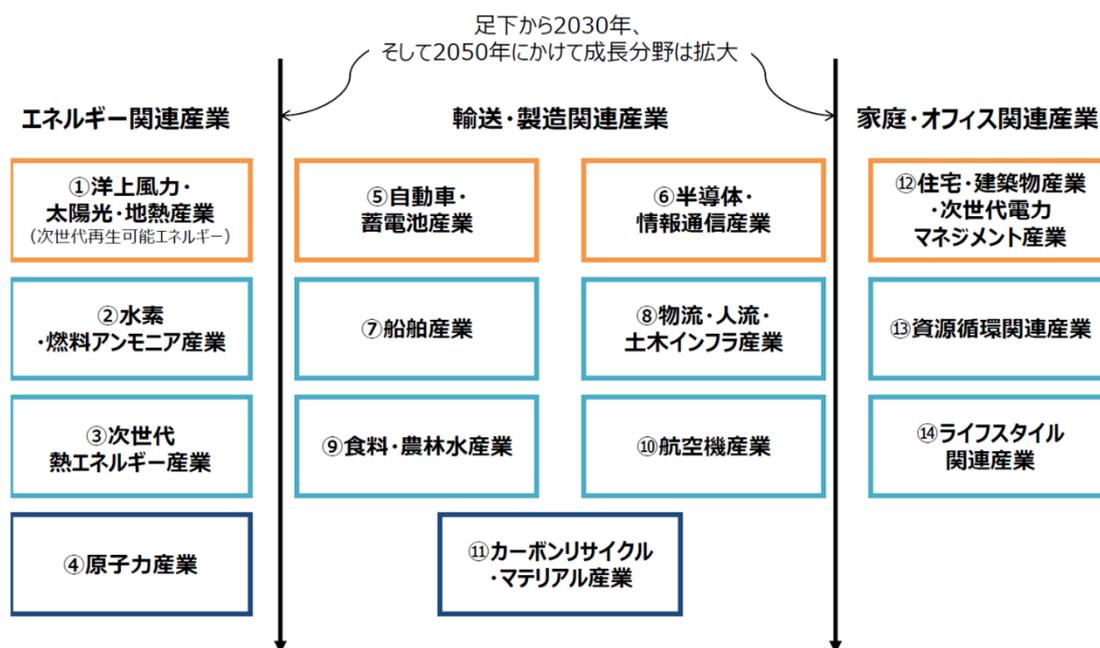
商用車については、8トン以下の小型の車について、2030年までに、新車販売で電動車20~30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。8トン超の大型の車については、貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する。

二輪車については、引き続き世界市場をリードしていくため、蓄電池規格の国際標準化やインフラ整備等、国内外の取組を通じて電動化を推進する。

※ 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、ハイブリッド自動車。

(中略)

成長が期待される14分野



(中略)

⑤自動車・蓄電池産業の成長戦略「工程表」

●導入フェーズ： 1. 開発フェーズ 2. 実証フェーズ 3. 導入拡大・コスト低減フェーズ 4. 自立商用フェーズ
 ●具体化すべき政策手法： ①目標、②法制度（規制改革等）、③標準、④税、⑤予算、⑥金融、⑦公共調達等

	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	～2030年	～2040年	～2050年
電動化の推進・車の使い方の変革	自動車・インフラの導入拡大						2050年のモビリティ社会の理想像 例：移動の安全性・利便性の飛躍的向上、移動時間の活用革新、「動く蓄電池」の社会実装、モビリティの新たな付加価値の提供等	
	エネルギー政策と両輪での政策推進							
	蓄電池・燃料電池・モータ等の電動車関連技術・サプライチェーン・バリューチェーン強化							
	車の使い方の変革							
	電動車の普及に向けたアジア等との連携							
	電動車の災害時対応							
燃料のカーボンニュートラル化（合成燃料（e-fuel）等）	合成燃料の製造技術の開発					大規模製造の実証	導入拡大・コスト低減	自立商用化
	合成燃料の革新的製造技術の開発						ガソリン価格以下のコスト実現	
蓄電池	蓄電池のスケール化を通じた低価格化					新たなエネルギー基盤としての蓄電池産業の競争力強化	車載用、定置用など、様々な種類の蓄電池を電力グリッドに接続し、調整力として活用	
	鉱物資源の確保							
	研究開発・技術実証							
	蓄電池のリユース・リサイクルの促進							
	ルール整備・標準化							

○ 考えられる主な論点³

現行の車体課税について考えられる主な論点について、環境性能割・種別割の別と、検討課題として想定される期間（当面の検討課題か、中長期的な検討課題か）から分類し、表の形に整理したものが以下の図である。

このうち、本WGにおいて具体的にとりあげた主な論点（論点1～4）については、第2章で詳述する。

車体課税について考えられる主な論点（メモ）			
	環境性能割	種別割（グリーン化特例）	種別割（税率体系）
当面の 検討課題	【政策インセンティブ機能の強化に資する税制・自動車税の性格からあるべき税制の検討】		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 多くの車両が税率の軽減を受けていることの妥当性 論点1・2 <p>留意点： 最新の燃費基準を税制に導入していないものの取扱い（小型貨物車2022年度基準、重量車2025年度基準）</p> <p><共通論点> 留意点： 電気自動車及びプラグインハイブリッド車について、令和12年度燃費基準に基づく燃費値の表示に関する検討結果も踏まえ、その達成度に応じた評価を検討【大綱記載事項】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 次の期限到来に向けて、経済の状況などを考慮しつつ、軽減対象について更なる重点化を検討【大綱記載事項】 ※ 構造要件を更に重点化すべきか（対象の限定、特例率の見直し） ○ 重課の適用除外の構造要件を重点化すべきか 論点2 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 電気自動車等に対する適用税率を見直す必要があるか（現在、電気自動車に対しては最低税率、ハイブリッド車等に対しては総排気量に応じた税率で課税） 論点3
中長期的な 検討課題	【車体課税のあり方の検討】		
<p><共通論点></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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としつつ、CASEに代表される大変革に直面する自動車業界の対応や環境整備に貢献する税制、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献する税制とするために、どのような課税のあり方が考えられるか【大綱記載事項】 ○ 技術革新や保有から利用への変化、環境性能の評価方法（LCA、CO2排出量基準など）の議論の動向等を踏まえ、新たな課税方法、課税指標を検討していく必要があるか ○ インフラの維持管理等の財政需要について、今後新たに発生すると予測されるもの（次世代自動車や自動運転をはじめとする技術革新に対応したインフラの維持管理や機能強化、道路空間の高度化等）も含め、どのように対応していくか 論点4 			

³ 車体課税に係る一般的な制度の内容については、参考資料 p.38～43 を参照のこと。

第2章 各論点に関する議論⁴

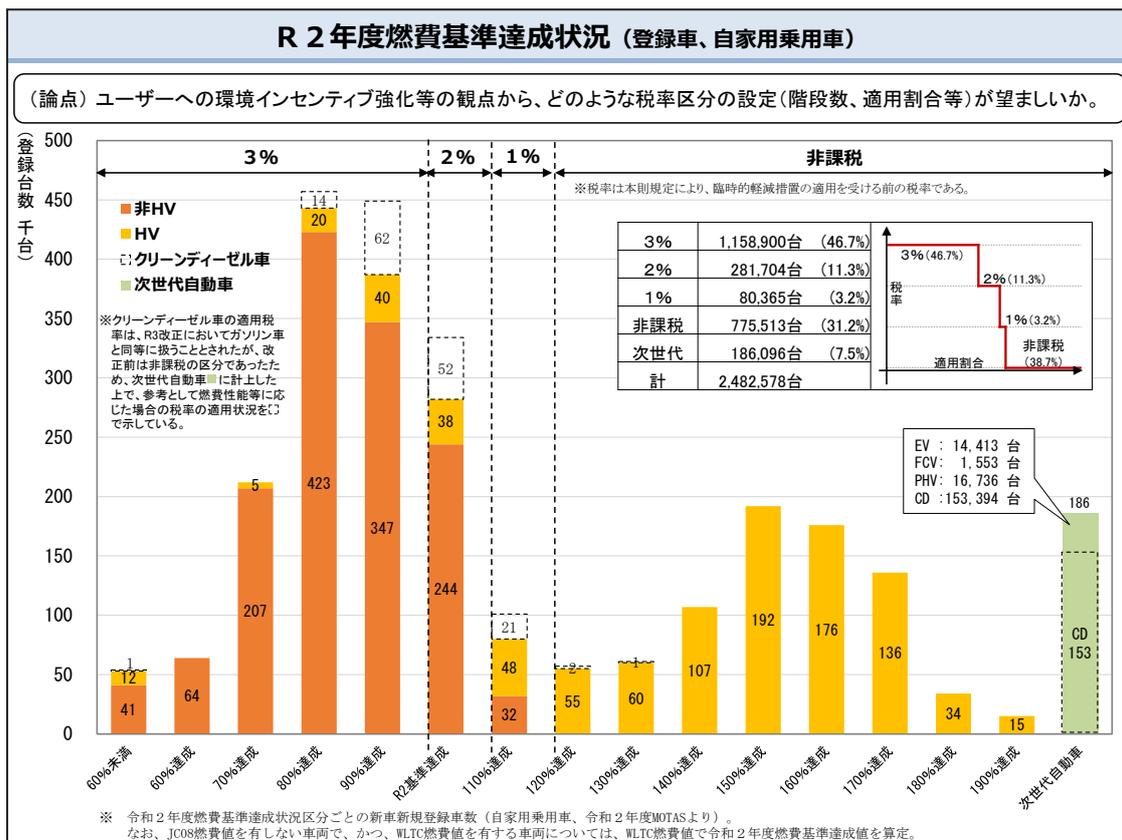
1 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方

○ 現状（制度概要・データ）と問題意識

令和元年10月に導入された自動車税・軽自動車税環境性能割は、その検討過程において、自動車の購入の時点に課税のタイミングとするのがインセンティブ機能や徴税効率の点から効果的であることや、消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮した課税方式とすることが最も環境インセンティブが期待できること等が指摘されたことを踏まえ、「自動車の取得のために通常要する価額」を課税標準とし、燃費基準値達成度等に応じて0～3%の税率が設定されている。

ここで、各税率の適用を受ける自動車の範囲については、以下の図に示すとおり、税率1%や2%に該当する自動車は相対的に少なく、3%から非課税まで、いわば「一気に落ちる」分布・構成となっている。

ここで、ユーザーへの環境インセンティブ強化の観点から、現行制度をどう評価し、またどのような税率区分の設定が望ましいかが論点となる。



⁴ このページ以降、電動車に係る記述の簡素化のため、それぞれ次のとおり表記する。

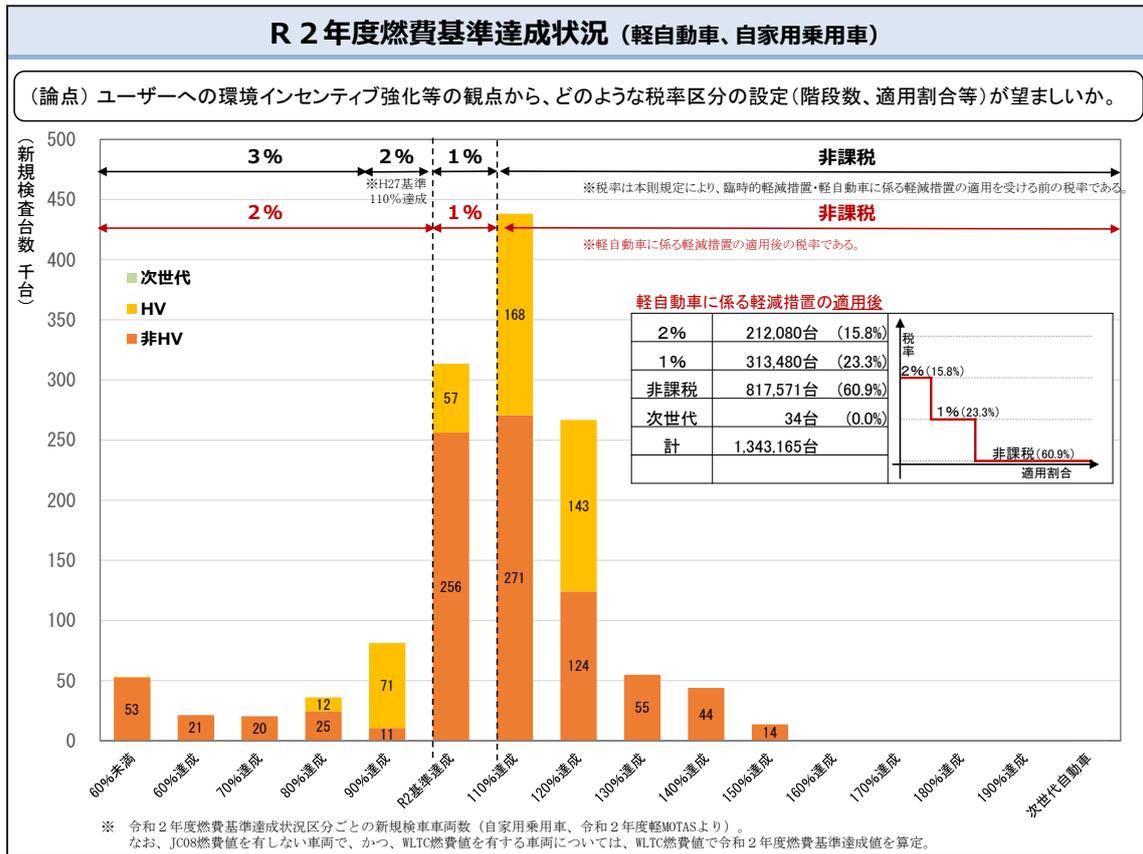
EV：電気自動車

FCV：燃料電池自動車

PHV：プラグインハイブリッド自動車

HV：ハイブリッド自動車

なお、軽自動車については、別途軽減措置が講じられており、実際の最高税率は2%とされており、その分布は以下の図のようになっている。燃費基準の達成度について、全体としては、HVと非HVの入り混じった形になっている一方、全体の6割を非課税が占めていることから、登録車と同様に、どのような税率区分の設定が望ましいかが論点となる。



○ WGにおける主な意見

現状及び問題意識に関して、本WGにおける各委員からの主な意見は次のとおりであった。

- ・ 環境性能割は、自動車をもたらす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を有する税であり、極めて環境性能が優れた自動車であっても社会的費用が発生していることを踏まえれば、非課税対象は限定すべき。

- ・ 各税率の適用割合について、非課税の対象を絞り、1%・2%区分の対象を拡大する形で、バランスの良い階段となるようにすべき。
- ・ また、税率の構造は3段階とすべきだが、2%の税率で幅広く課税することとし、環境性能の悪い車に対しては、インセンティブがより働くように、例えば4%としてはどうか。
- ・ (税額としては数万円程度の)環境性能割を今後の普及促進に向けてのインセンティブとして考えることは、無理があるのではないか。(電動化への)もっと大きなインセンティブを与えるには、補助金の活用が妥当。

○ 小括

以上の議論を概括すると、環境性能割がその趣旨に沿った役割を果たせるよう、①非課税等の軽減対象の重点化、②各税率区分の適用割合(バランス)の適正化、③他の政策手段も考慮したインセンティブのあり方等の論点に留意し、さらに検討を深めることが必要と考えられる。

2 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方

○ 現状(制度概要・データ)と問題意識

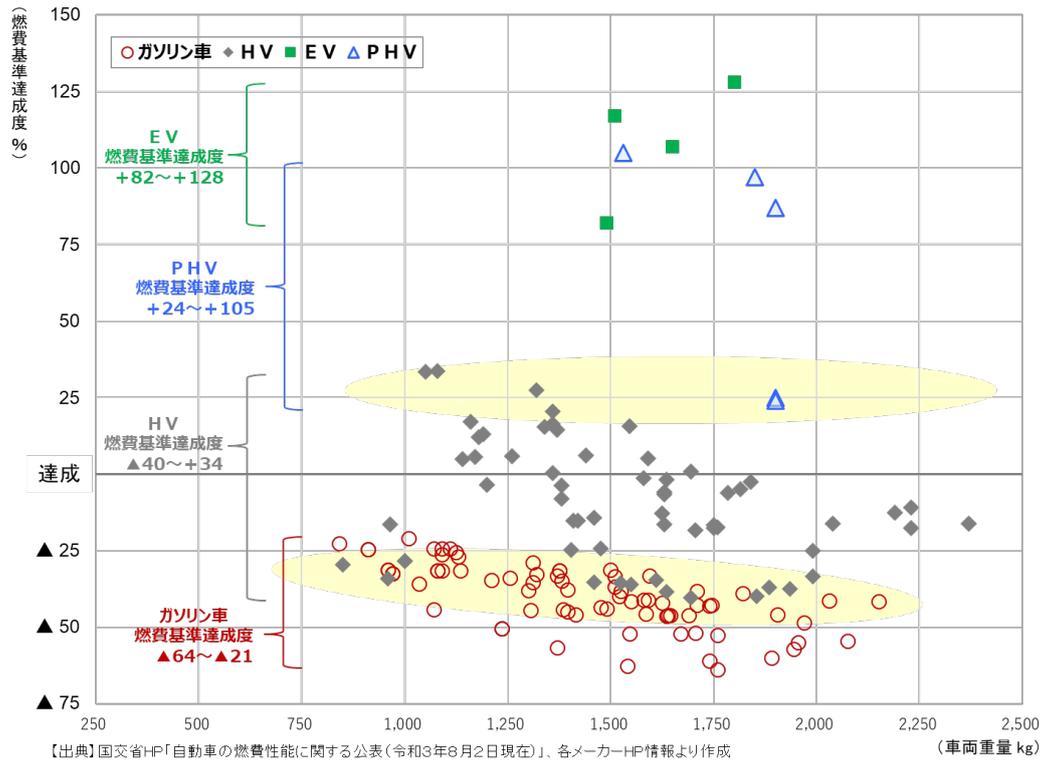
令和3年度税制改正においては、新たに定められた2030年度燃費基準に則り、課税上の区分が設けられたが、2030年度燃費基準の新たな特徴として、発電時のCO₂や発電所から車両への送電・充電ロスを勘案することで、HVのみならず、EV・PHVについても相互にエネルギー消費効率の比較が可能となった。

実際にガソリン車や電動車の2030年度燃費基準の達成度を比較したものが、次ページ上段の図である。EVやPHVが比較的、図の上方(良好な燃費基準達成度)にある一方、HVとガソリン車は混在していることが分かる。

これに対し、実際に課される自動車税について見てみると、次ページ下段の図のとおり、HVはガソリン車と同様に、燃費性能に応じた取扱いがなされる場合が多い中、種別割のグリーン化特例(重課)については、一律に適用されないこととされている。

このように、HVに係るグリーン化特例(重課)について、他の制度と比較した場合の取扱いが不均衡となっていることをはじめとして、電動車について、今後、課税上どのように取り扱うことが望ましいかが論点となる。

ガソリン車・電動車の2030基準達成度 ※WLTCモード



電動車に対する課税上の取扱いのあり方（例：自家用乗用車）

	ガソリン車	HV	PHV	EV・FCV
環境性能割 (適用税率)	燃費性能等に応じて税率決定 (R12基準85%達成:非課税、75%達成:1%、60%達成:2%、左記以外・R2基準未達成:3%)		非課税	
種別割 (適用税率)	総排気量に応じて税率決定 (1ℓ以下:25,000円、1ℓ超1.5ℓ以下:30,500円、1.5ℓ超2ℓ以下:36,000円、2ℓ超2.5ℓ以下:43,500円、・・・4.5ℓ超6ℓ以下:87,000円、6ℓ超:110,000円)			一律 25,000円 (総排気量1ℓ以下相当)
(グリーン化特例軽減)	適用なし		適用あり (取得翌年度分75%軽減)	
(グリーン化特例重課)	適用あり (初回新規登録から13年経過車 概ね15%重課)		適用なし	
自動車重量税 (適用税率)	燃費性能等に応じて税率決定 (免税対象車等※2 本則税率(2,500円)、上記以外 当分の間税率(4,100円))※1		本則税率 (2,500円)	
(13・18年経過車税率)	燃費性能等に応じて税率決定 (免税対象車等※2 本則税率(2,500円)、上記以外 当分の間税率(Ⓔ5,700円、Ⓔ6,300円))※1		本則税率 (2,500円)	
(エコカー減税)	燃費性能等に応じて減免 (R12基準120%達成:2回免税、90%達成:初回免税、75%達成:初回▲50%、60%達成:初回▲25%)		2回免税	

※1 車検期間1年・車両重量0.5t当たりの税額、※2 エコカー減税適用基準を満たす車両・当該車両と環境性能が同程度の車両

(論点) HVについては、前頁のとおり、ガソリン車より燃費基準達成度が低い車両も存在しており、「グリーン化特例重課」の取扱いに関して、他の制度と同様に環境性能の程度に応じた仕組みとすることが望ましいか。

⇒次頁以降でHVの仕組みの違い等について検証

※ PHV・EVについては、令和12年度燃費基準に基づく燃費値の表示に関する検討結果も踏まえ、環境性能の程度に応じた仕組みとすることも考えられるか。

○ WGにおける主な意見

現状及び問題意識に関して、本WGにおける各委員からの主な意見は次のとおりであった。

- 様々な仕組みのHV・PHVが普及しており、燃費基準達成度についても様々であること、化石燃料を一部使っていることを踏まえれば、車両の構造要件で一律に扱っている課税上の取扱いについては、見直しを行っていくべきではないか。
- HVをグリーン化特例（重課）の対象から外した当時と比べて、今の位置づけがどうなっているかを考える必要があるのではないか。
- （重課の）外部性の内部化の観点からすれば、将来的にはEV、PHV、HVを構造で区別せずに、統一の燃費基準によって取扱いに差を設けていくことが、長期的にも、短期的にもよいのではないか。
- グリーン化特例について、環境性能の高い自動車へのシフトを促していくのであれば、現状、軽課のみを適用している車両についても、軽課と重課を組み合わせることが基本ではないか。
また、今後新たな措置を行う場合には、少なくとも税収中立となることを意識しながら検討すべきではないか。

○ 小括

以上の議論を概括すると、①グリーン化特例について、軽課の対象のさらなる重点化や、環境税制としてのあり方（軽課と重課の組み合わせ方）、また、グリーン化特例に限らず、②電動車に対して、車両の構造要件により一律に取り扱っている課税上の取扱い等の論点に留意し、さらに検討を深めることが必要と考えられる。

3 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方（種別割の適用税率）

○ 現状（制度概要・データ）と問題意識

現行の地方税法上、自動車税種別割は、車両の総排気量を課税標準としているが、EVやFCVには内燃機関がなく、総排気量もないことから、最低税率である25,000円が課せられている。

この点について、これまでの有識者等による議論においては、以下のような指摘がなされてきたところである。

過去の研究会報告書での指摘

(参考1) ㊸自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会報告書 [課税の標準]

(略) 電気自動車や燃料電池車の出現、将来的な普及の見通しからは、排気量による課税が財産的な価値を反映する基準として意味を失う可能性も考慮しつつ、財産税的性格を表す基準についてさらに検討していく必要がある。(中略) 電気自動車等、エンジンを有しない自動車に対しては、前述のように、CO2排出ベース、排気量ベースの課税が意味を失うことから、中期的には、重量基準のみを課税の基準とすることも考えられる。

(参考2) ㊸自動車関係税制に関する研究会報告書

(3) 財産税的性格に基づく課税標準

(略) 電気自動車については、車検証上、排気量の代わりに定格出力が記載されている。定格出力をもって性能を評価し、定格出力を課税標準に、排気量ベースの課税に照らして税率を設定する方法が考えられる。

(参考3) ㊸自動車関係税制のあり方に関する検討会報告書

[3 環境性能等に応じた課税についての提案 (1) 考え方]

(略) 将来的には、ハイブリッド自動車や過給器(ターボチャージャー等)を搭載した自動車、電気自動車や燃料電池車等の普及が進むと考えられること等から、今後の課題として、自動車の体積等の財産税にふさわしい課税標準の導入について、検討していくことも必要である。さらには、当面、総排気量を課税標準とする場合、「排気量」の値を持たない電気自動車や燃料電池車等については、現在、1,000ccクラスの小型自動車の税率を適用しているが、その財産価値に応じ「みなし排気量」を与えることなどを検討する必要がある。

令和元年度WGにおける議論

○令和元年度WG(第5回)における議論

- 平成13年以降は、電気自動車は排気量がないので一番低い税率としているが、これが現状として正しいのか。特に、環境面は環境性能割に担ってもらい、種別割は、環境損傷負担金的性格もあるが、財産税的性格を見ているということであれば、電気自動車の排気量がないということをもって一番低い税率で良いのかという問題意識。
- 電気自動車に対する課税について、真剣に取り扱うべきものとして考えはじめたのは、リーフやアイミーブといった電気自動車が出た頃ではないか。過去の研究会の考え方が参考になると思う。
- 過去の経緯にとらわれずに、新たな考え方に基づいてやらざるを得ないと思う。そのときに、そもそも電気自動車は、従来の自動車と構造が全く異なるという意味で、自動車として扱うべき課税対象なのかということも含めて、考えるのが一つのアプローチなのかなど。その発想の理由のひとつに、車以外の用途が電気自動車にはあるということがある。
- 依然として、財産的価値がこれからも基本で、それに道路損傷負担金的性格、環境という3つの組み合わせで考えていくというのが、これからの電気自動車に対する課税の考え方になる。一番のもとになる財産的なものに代替するものは何かということが一番必要である。
- 課税根拠のどこに重きを置くかによって、多少課税標準も変わってくるような気がする。
- 過去の報告書で言及されている指標について、財産的価値・道路損傷負担金的性格に適應するかということを経互比較していくとよい。そのためには、電気自動車の具体的な商品当てはめてシミュレーションしてみるとわかりやすいのではないかな。

以上を踏まえ、EVに係る課税指標としていかなるものが適切かが論点となる。

なお、現行の自動車税種別割は、①財産税的性格、②道路損傷負担金的性格、③環境損傷負担金的性格を併せ持つ税と整理されているが、③環境損傷負担金性格は、グリーン化特例の導入（平成13年度税制改正）により付加された経緯がある。

したがって、EVについて新たな課税指標を検討するに当たっては、①財産的価値を表す指標であることを基本として、②道路損傷をもたらす程度をも加味できるものを選定することが望ましいと考えられる。

そこで、まずは財産的価値と道路損傷をもたらす程度を表す一般的な指標として、前者は「車両価格」、後者は「車両重量⁵」と考え、それぞれと正の相関関係にある指標（車両の諸元）にいかなるものがあるかを整理⁶したものが下の表である。

EVにおける「車両価格」及び「車両重量」と各諸元との相関関係について									
① 車両価格との相関関係									
	車両重量 (規格等)	車両サイズ※ (規格等)	ホイールベース (規格等)	総電圧 (バッテリー)	総電力量 (バッテリー)	定格出力 (モーター)	最高出力 (モーター)	最大トルク (モーター)	
相関係数	0.874	0.792	0.770	0.146	0.895	0.845	0.860	0.727	
順位	2	5	6	8	1	4	3	7	
② 車両重量との相関関係									
	車両価格 (規格等)	車両サイズ※ (規格等)	ホイールベース (規格等)	総電圧 (バッテリー)	総電力量 (バッテリー)	定格出力 (モーター)	最高出力 (モーター)	最大トルク (モーター)	
相関係数	0.874	0.935	0.867	0.038	0.909	0.844	0.889	0.886	
順位	5	1	6	8	2	7	3	4	
(参考) その他諸元の相関係数マトリックス (相関係数が0.8を超えるものに網掛け)									
	車両価格	車両重量	車両サイズ	ホイールベース	総電圧	総電力量	定格出力	最高出力	最大トルク
① 車両価格 (万円)	-	0.874	0.792	0.770	0.146	0.895	0.845	0.860	0.727
② 車両重量 (kg)	0.874	-	0.935	0.867	0.038	0.909	0.844	0.889	0.886
③ 車両サイズ※ (m)	0.792	0.935	-	0.890	0.091	0.826	0.816	0.828	0.802
④ ホイールベース (m)	0.770	0.867	0.890	-	0.055	0.840	0.796	0.929	0.811
⑤ 総電圧 (V)	0.146	0.038	0.091	0.055	-	0.174	0.030	0.044	-0.061
⑥ 総電力量 (kWh)	0.895	0.909	0.826	0.840	0.174	-	0.777	0.909	0.832
⑦ 定格出力 (kW)	0.845	0.844	0.816	0.796	0.030	0.777	-	0.780	0.849
⑧ 最高出力 (kW/rpm)	0.860	0.889	0.828	0.929	0.044	0.909	0.780	-	0.862
⑨ 最大トルク (N·m/rpm)	0.727	0.886	0.802	0.811	-0.061	0.832	0.849	0.862	-
※ 車両サイズを表す値として、全長*全幅*全高で機械的に算出した値(m)を使用									

5 「アスファルト舗装の設計においては、交通荷重が舗装の破壊に及ぼす程度はその荷重の大きさの4乗に比例する」(国土交通省 国土技術政策総合研究所資料 No. 285)

6 令和3年11月時点で型式指定を受けていた主なEV(16車種)の諸元を使用。

また、各諸元をEVの課税指標として用いた場合に想定される論点について整理したものが以下の表である。

各諸元を電気自動車の課税指標として用いた場合に考えられる論点							
	① 現行制度との親和性(相関係数)	② 指標としての安定性			③ 整合性(他税目との関係等)	④ 実務への適合性(車検証の欄)	⑤ 拡張性(他の電動車への応用)
		(技術革新による影響)	(経年劣化による影響)	(操作の可能性)			
車両価格(規格等)	価格 1.000 重量 0.874	○ 様々な技術革新が生じた場合であっても車両価格の増減を捕捉でき、種別割本来の課税趣旨である財産的価値に応じた課税が可能	× 車両価値は経年減価(道路損傷負担的性格から減価させないことも考え得るか) ※「移動性償却資産」と位置づける提案あり	無	・ 環境性能割との整理が必要か(ただし環境性能割は、燃費性能等により税率を決定しており、財産的価値への課税としての性格は薄まっているのではないか) ・ 電気自動車等の課税指標とした場合、他の車種の扱いとの整理が必要か	無	○
車両重量(規格等)	価格 0.874 重量 1.000	× 今後、車載ソフトウェア等(非ハード)に付加価値の比重が高まり、財産的価値と乖離するおそれ	○ 外形的要素のため劣化しない	無	・ 自動車重量税との整理が必要か ・ 課税根拠の優先順位が逆転するか(種別割の道路損傷負担的性格を強めていくのか)	有	○
車両サイズ(規格等)※	価格 0.792 重量 0.935	○ 走行面を踏まえると、適切な車両サイズの範囲に収まると考えられるか	○ 外形的要素のため劣化しない	無	-	有	○
総電力量(バッテリー)	価格 0.895 重量 0.909	× 航続距離をガソリン車並に伸ばすため、今後大容量化が見込まれる	× 充電と放電の繰り返しや、経年による劣化が発生	△ (最大値に課税すればよいか)	-	無	×
定格出力(モーター)	価格 0.845 重量 0.844	△ モーターの特性として、幅広い回転域で最高出力での走行が行われるため、最高出力の値と近似していくか	△ モーターの経年劣化の影響は限定的か(既に多くのハイブリッド車が販売されているが、問題視されていない)	△ (車検証記載事項のため変更時は届出義務あり)	・ 現状の課税指標である総排気量とやや近い概念か	有	○
最高出力(モーター)	価格 0.860 重量 0.889	○ 既に高出力な国産ガソリン車並みの最高出力(400kW超)を有するEVも販売されており、大幅な向上は見込まれないか	△ モーターの経年劣化の影響は限定的か(既に多くのハイブリッド車が販売されているが、問題視されていない)	△ (国際標準の計測方法あり)	・ 現状の課税指標である総排気量と近い概念か	無	○

※ 車両サイズを表す値として、全長*全幅*全高で機械的に算出した値(m)を使用

○ WGにおける主な意見

現状及び問題意識に関して、以上の整理表等を元に議論した結果、本WGにおける各委員からの主な意見は次のとおりであった。(一部、項目間で共通する意見を再掲している。)

<検討の必要性について>

- ・ EVの普及が進んでいる現状を踏まえれば、排気量がないことをもって最低税率が課され続けることは、望ましくない。
- ・ EVを便宜的に最低税率で取り扱っていることは公平性の観点から問題がある。
- ・ EVはいまだ高級車であり、最低税率が適用されることの恩恵は高所得者層に偏ると見込まれる。
- ・ 今後の自動車をめぐる大きな環境変化に対して、どのように対処するか、特にEVの課税指標については、EVが普及しつつある今から議論していくことが必要ではないか。
- ・ (検討がEV普及に水を差すとの懸念については) 補助金など他の施策との役割分担の中で、別途検討されるべきものではないか。

＜検討の立脚点について＞

- ・ 当面のEVの普及状況を踏まえると、現行の課税根拠を維持した上で、EVの課税指標や適用税率を見直すことが、実務的に適当と思われる。
- ・ 財産税的な性格に重きを置けば、課税標準は価格、道路損傷負担金的な性格の方に重きを置けば、重量が適当ではないか。
- ・ 自動車税の創設当時から言われている性格を前提とするのであれば、現在用いている総排気量による課税の実態と近いものが適当ではないか。
- ・ 財産的価値に応じてご負担いただくという課税根拠に基づけば、内燃機関自動車の課税指標である総排気量と近い概念である、モーターの定格出力や最高出力とすることが理に適っているのではないか。

＜税の基本原則や政策的観点からの留意点について＞

- ・ 納税者にとっての分かりやすさ（簡素）、負担感、租税回避されない（公平性）といった税の基本原則からの視点や、課税実務との関係について、十分な留意が必要。
- ・ EVの課税指標について、総電力量以外の候補は、ガソリン自動車についても計測可能なため、税率設定に当たり、同程度の車種には同程度の税負担となるよう調整が必要。
- ・ 電動車については、現行より重い負担を求める見直しになり、納税者の理解が不可欠であるため、公平性の観点から、課税根拠（税の性格、課税の考え方）は車両構造に関わりなく統一すべきではないか。
- ・ 技術革新により数値が変わり得るものを課税指標に用いるべきではないとの意見があるが、例えば、所得税においては、所得はインフレにあわせて変動しうるものとして、税率のブラケットの方を調整しており、自動車税についても同様に、課税指標に係る技術進歩に合わせて、ブラケットを調整していく形も可能ではないか。
- ・ 税制のみならず、国の政策として、EV等の取扱いをどのように考えていくのかという視点との整合性も図ることが必要。

＜具体的な課税指標について（価格、重量共通の意見）＞

- ・ （各委員の意見を総括して）価格、重量等は実務的にもシンプルで、操作可能性は低い。また価格は財産税的性格と親和的であり、重量は道路損傷負担金的性格と親和的であることは、多くの指摘があった。

- ・ 価格は、様々なソフトウェア、調度品、素材等の価値を網羅しており、全ての能力の集積。わかりやすい税制の点では価格は良いのではないかと。
また、道路に与える影響として車の重さ、(人も含めた)積載可能量に着目した税制は最もシンプル。過渡期の対応は様々ありうるが、究極的にはこれらの指標を用いることが分かりやすい税制になると考える。
- ・ 自動車税には様々な課税根拠が加味されているが、本当の意味での原点といえれば財産的価値と思われる。その観点から、単純に相関関係を見ると、数字に表れているのが総電力量(バッテリー)、それに次ぐものとしては重量。
想定される指標の中では、やはり価格をベースとしながら、重量を加味していくのが、一つ有力な選択肢になるのではないかと。
- ・ 議論の対象はEVの課税指標をどう変えるかだと思うが、価格(や重量)を採用した場合に、総排気量を使っている車両についても、同じ手法、同じ指標にしないのかとの議論になるのではないかと。

<具体的な課税指標について(価格)>

- ・ 価格は、環境性能割の課税標準となっているが、環境性能割は同時に燃費性能等に着眼した制度となっているため、(財産的価値への課税としての)性格は薄まっている。(種別割の課税標準について)改めて総排気量に代わるものとして正面から価格に注目すべきではないかと。
- ・ 車両購入後にソフトウェアを追加で購入し、車両全体の価値が上がる場合など、価格も将来的には操作可能性が増大してくることがあり得るのではないかと。
- ・ 申告税目の環境性能割と対比して、賦課税目の種別割も同じ指標でよいのか。仮に種別割について一般的に流通している価格(メーカー小売希望価格等)を用いるならば、環境性能割は申告した価格を用いることとの差異から、かえって混乱が生じ、納税者の理解が得られないのではないかと。
- ・ 新車時の価格を基に種別割を課すならば、通常10年以上、そのままの課税が続く。また、中古車の取得の場合には、実際の取得価格に応じて環境性能割が課される。これらを見たユーザーは分かりにくさを感じ、理解が得られにくいのではないかと。
- ・ 自動車税の課税根拠の原点が財産的価値だということに立脚した場合には、経年劣化していくものをできる限り正確に捉えるほうが、正当化される課税根拠になるのではないかと。さらに進んで、移動性償却資産と整理する考え方もあり得るか。
- ・ 道路を走ってさえいれば、自動車としての機能を果たしているといえる。10年後でも問題なく道路を走っていれば、その時点でも機能はあるので、取得価格を減額していく必要はないのではないかと。
- ・ 種別割の着眼する「自動車の財産的価値」とは、単に市場における価値ではなく、車輪で人・ものを運ぶという自動車の機能、ファンクションに着目したものなのではないかと。

＜具体的な課税指標について（重量）＞

- ・ 自動車税種別割の道路損傷負担金としての性質に着目すると、EVは、CO₂等の排出はしていなくとも、走行していれば道路損傷が生じている。
むしろ電動車の方が、電装部品の増加により、車体としては重くなっているため、道路への負荷もより大きくなっているのではないか。こうしたことも含めて、中長期的課題になるが、社会価値のあり方としての電動車の検討を本格的に進めるべき。
- ・ 財産価値に応じた課税指標として「車体重量又は総電力量」とすることが考えられる。また、すべての自動車に共通する「車体重量」を課税指標とした場合は、将来新たな動力源を用いた自動車が登場した場合にも対応できることや、課税指標が共通するという観点からもシンプルでわかりやすいものとなる。
- ・ （課税標準の重複について）自動車重量税は、権利創設的な税であるのに対して、自動車税種別割は、財産税的性格を有するものであり、ある程度、区分ができるのではないか。

＜具体的な課税指標について（総電力量（バッテリー容量））＞

- ・ 公平性という点で見ると、（価格や重量と最も相関関係が強い）総電力量となると思うが、実務上の課題もあると思うので、議論を深めることが必要。
- ・ 同じバッテリーやモーターを積んだ上で、ソフトウェア制御によりバッテリーの容量やモーターの出力をコントロールできる自動車が出現している。このように指標の値が変わりうる車両について、課税の公平性の点で留意が必要。
- ・ 今後、経験したことのないエネルギー政策の大転換に向けて、技術革新が早いスピードで進んでいくと見込まれる。そうした際に、バッテリーの性能等を課税指標にした場合、早期に陳腐化してしまうことが懸念される。
- ・ 総電力量は、相関関係で見た場合には非常に優れた指標であるが、評価項目のほとんど全ての点でバツ印がついており、実務的な点でも難しいという評価については一致したと考える。

＜具体的な課税指標について（定格出力、最高出力）＞

- ・ 財産的価値に応じてご負担いただくという課税根拠に基づけば、内燃機関自動車の課税指標である総排気量と近い概念である、モーターの定格出力や最高出力とすることが理に適っているのではないか。
- ・ 定格出力を採用する場合には、租税回避を防ぐような公平性のある指標にすべき。最高出力についても、メーカーによってはブーストモード等の呼称で、加速時に使うモード、ターボのような機能を用いた場合の数字と併記されていることがあるので、こうしたことも踏まえて、公平な指標を考えなければならない。

- ・ 最高出力は、他の指標と比較すれば、実務面で用いるには課題があると思うが、自動車の性能（財産的価値）を表す有力な指標ではないか。
- ・ 議論の対象はEVの課税指標をどう変えるかだと思うが、最高出力を採用した場合に、総排気量を使っている車両についても、同じ手法、同じ指標にしないのかとの議論になるのではないか。

○ 小括

本WGにおける議論を概括すると、EV・FCVに係る自動車税・軽自動車税種別割の課税のあり方については、①種別割の趣旨・性質及び②税の基本原則等を踏まえた上で、③新たな課税標準となりうる指標について、実務面も含め、さらに検討を深めることが必要と考えられる。

また、個別の課税指標に対する各委員からの意見・指摘等について整理すると、次ページのようになる。

E Vの課税指標に係る議論の整理

議論の 論点 指標案	価格・重量との 相関関係 (係数)	現行制度・実務との 親和性・整合性等	指標としての 安定性
共通意見・ 基本的な 考え方	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電動車の普及状況を踏まえると、現時点では現行の課税根拠や課税の実態を踏まえて検討することが妥当ではないか <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在用いている総排気量による課税の実態と近いものが適当か ・ ガソリン車と同程度の税負担とすべきではないか ・ 安定的な税収確保を図ることができる必要がある ・ (総電力量以外の指標について) 総排気量を用いている他車種についても将来的に用いるべきとの議論もあり得るか 	<ul style="list-style-type: none"> ・ (技術革新等により数値が変わりうる指標に対し) 税率のブラケット調整で対応してはどうか。
車両価格 (規格等)	価格 1.000 重量 0.874	<ul style="list-style-type: none"> ○ 財産的価値への課税と親和的 <ul style="list-style-type: none"> ⇔ × 道路損傷負担金的性格が弱まるおそれ (ブランド・プレミア価値が高く高価な車両の場合はその重量に比して相対的に軽い税負担となるか) ・ 環境性能割との整理が必要か <ul style="list-style-type: none"> ・ 賦課税目の種別割も同じ指標でよいか ・ 車種ごとに固定した価格を用いる場合、環境性能割(取得価格)との整合性等をどう考えるか ⇔ 環境性能割は、燃費性能等により税率を決定しており、財産的価値への課税としての性格は薄まっているのではないか 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 操作可能性が低い <ul style="list-style-type: none"> ⇔ × 追加的なソフトウェア購入による車両価値の上昇など、操作可能性が高まっていくおそれもあるのではないか ・ 減価償却させれば財産的価値を経年的に捕捉することが可能 <ul style="list-style-type: none"> ⇔ 道路を走行できる財であること自体に自動車としての財産的価値を認められるのではないか (減価償却は実務上も課題が多いのではないか) ・ 将来的には、製造コストの低下などにより、低い税率区分に収斂していくことが想定されるか
車両重量 (規格等)	価格 0.874 重量 1.000	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路損傷負担金的性格と親和的 <ul style="list-style-type: none"> ⇔ × 財産的価値が弱まるおそれ (スポーツカーなどの全高が低く、軽量の車両は、その価値や性能に比して相対的に軽い税負担となるか) ○ 電装部品による重量増を反映可能 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車重量税との整理が必要か <ul style="list-style-type: none"> ⇔ 権利創設的課税と財産的価値の差異から区分可能ではないか 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 操作可能性が低い (劣化しない) ○ シンプルでわかりやすく、将来的に新たな動力源を用いた自動車にも対応可能 × 今後、車載ソフトウェア等 (非ハード) に付加価値の比重が高まり、財産的価値と乖離するおそれ ・ 将来的には、車両重量に占める割合の大きいバッテリーの高効率化・小型化などにより、低い税率区分に収斂していくことが想定されるか
総電力量 (バッテリー)	価格 0.895 重量 0.909	<ul style="list-style-type: none"> ○ 価格や重量と相関係数が高く、公平性の観点からわかりやすい ○ E Vならではの指標となる 	<ul style="list-style-type: none"> × ソフトウェア等による操作可能性が高い使用可能容量増にも対応することが必要となる <ul style="list-style-type: none"> ⇔ ソフトウェア等による操作の有無にかかわらず、バッテリーの物理的な総電力量に課税することが考えられるか × 充電と放電の繰り返しや、経年による劣化が発生 × 今後、技術革新による大容量化等により設定した税率が早期に陳腐化するおそれ
定格出力・ 最高出力 (モーター)	定格出力 価格 0.845 重量 0.844 最高出力 価格 0.860 重量 0.889	<ul style="list-style-type: none"> ○ ガソリン車の総排気量と近い概念 ○ 最近の技術発展は、燃費向上を図りつつ、馬力は維持・増やす方向であり、その意味で最高出力は、車両の性能(財産的価値)を示す指標といえるのではないか <ul style="list-style-type: none"> ・ 複数モーターを搭載する車両について、型式申請時のシステム全体での最高出力の測定方法に係る定めがないため、統一的な規定の整備が望まれる 	<ul style="list-style-type: none"> × 「ブースト」等の機能付加による操作可能性あり <ul style="list-style-type: none"> ⇔ 一時的な制御下における数値ではなく、通常走行時の値を用いることが考えられるか ○ 既に高出力な国産ガソリン車並みの最高出力 (400kW 超) を有するEVも販売されており、今後も大幅な変動は見込まれないか ・ モーターの経年劣化の影響は限定的か (すでに多くのハイブリッド車が販売されているが、問題視されていない)

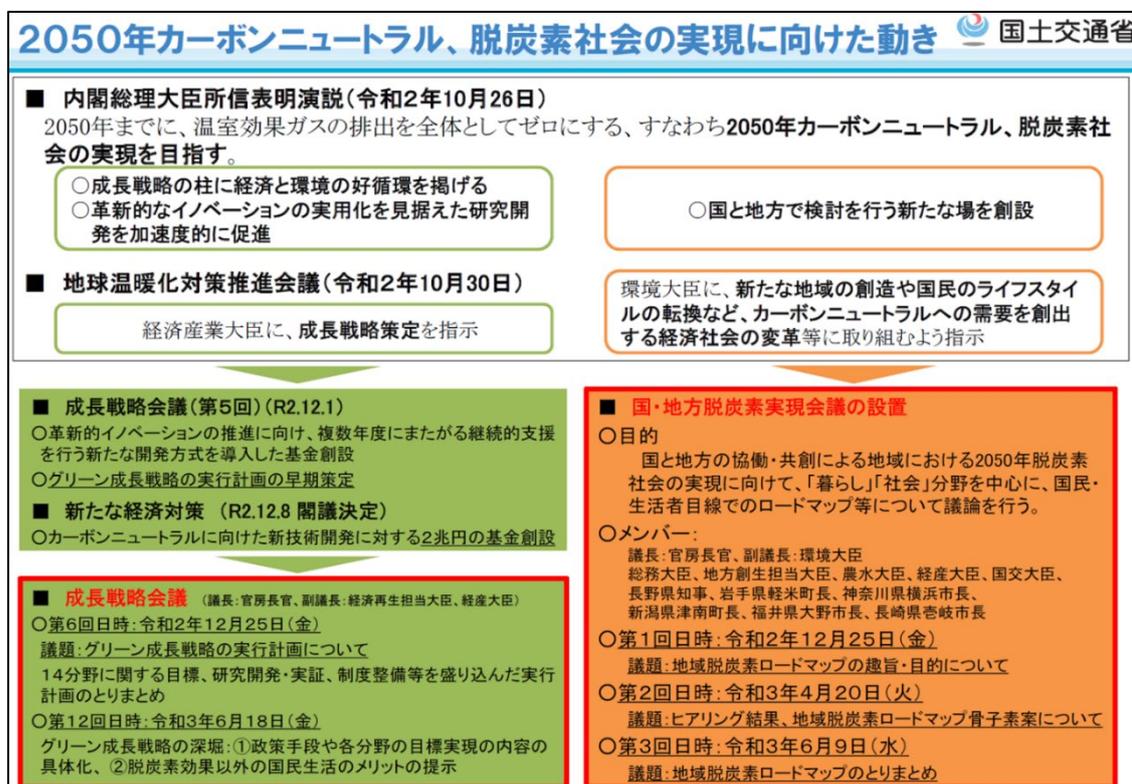
※ 「各諸元をE Vの課税指標として用いた場合に考えられる論点」(p. 13)の内容を踏まえた上で、WGにおいて各委員から示された意見・指摘等を集約して作成。

4 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）

○ 現状（制度概要・データ）と問題意識

第1章においても触れたとおり、我が国は「2050年カーボンニュートラル」目標を掲げ、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和3年6月18日）において、自動車に係る新たな電動化目標を設定しているところである。

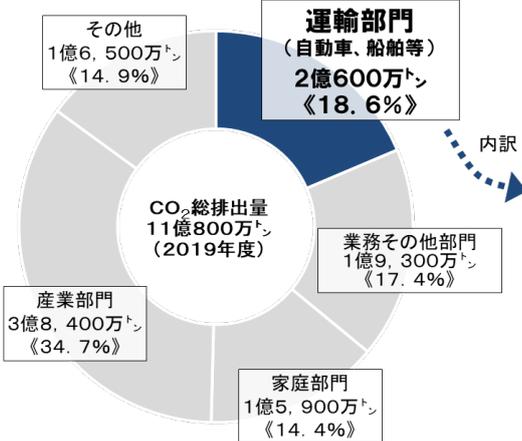
これは、我が国のCO₂排出量のうち、16.0%が自動車によるものであること等を背景としており、同様にカーボンニュートラル政策を打ち出す各国において、自動車の燃費（電費）のみならず、製造・使用・リサイクル等のライフサイクル全体でのCO₂排出量を客観的に評価する取組が進められている。



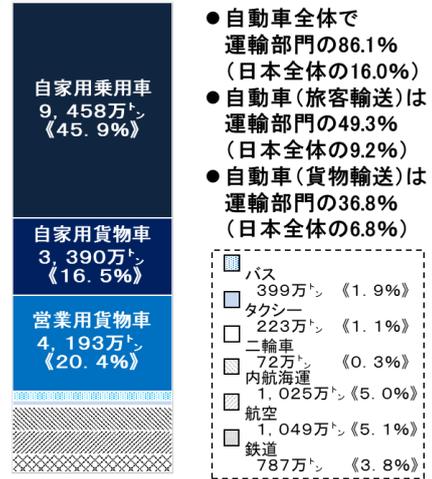
二酸化炭素排出量の現状（2019年度確報値）

- 日本の二酸化炭素排出量(2019年度)のうち、**運輸部門からの排出量は18.6%**。
- 自動車全体では、**運輸部門のうち86.1%**(日本全体の16.0%)を排出。

日本の各部門における二酸化炭素排出量

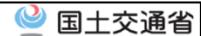


運輸部門における二酸化炭素排出量(配分後)



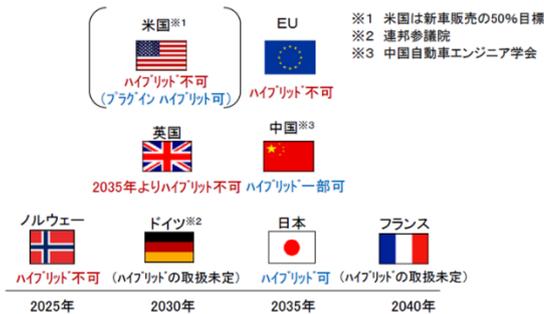
出典:「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2019年度)確報値」(2021)

自動車のライフサイクルでの環境評価

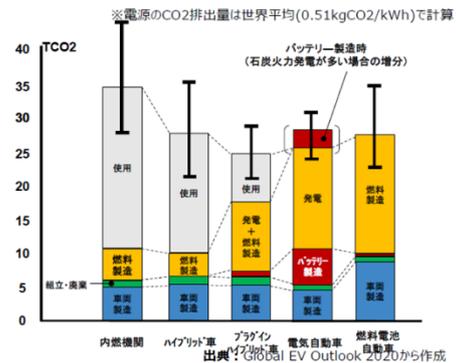


- カーボンニュートラルの実現には、自動車の燃費（電費）性能のほか、製造段階、使用段階、リサイクル段階など、ライフサイクル全体でのCO2排出量を客観的に評価する必要がある。
- 各国がカーボンニュートラル政策を打ち出す中、国際的に議論が可能な客観的なCO2排出評価手法（LCAモデル）の構築を目指す。

「100%電動化」又は「内燃機関車の販売禁止」目標(乗用車)



製造から廃棄までのCO2排出量を客観的に評価



2021年6月のWP29排出ガス・エネルギー作業部会（GRPE）において、日本のLCAの国際基準づくりを提言。同月のWP29に報告。

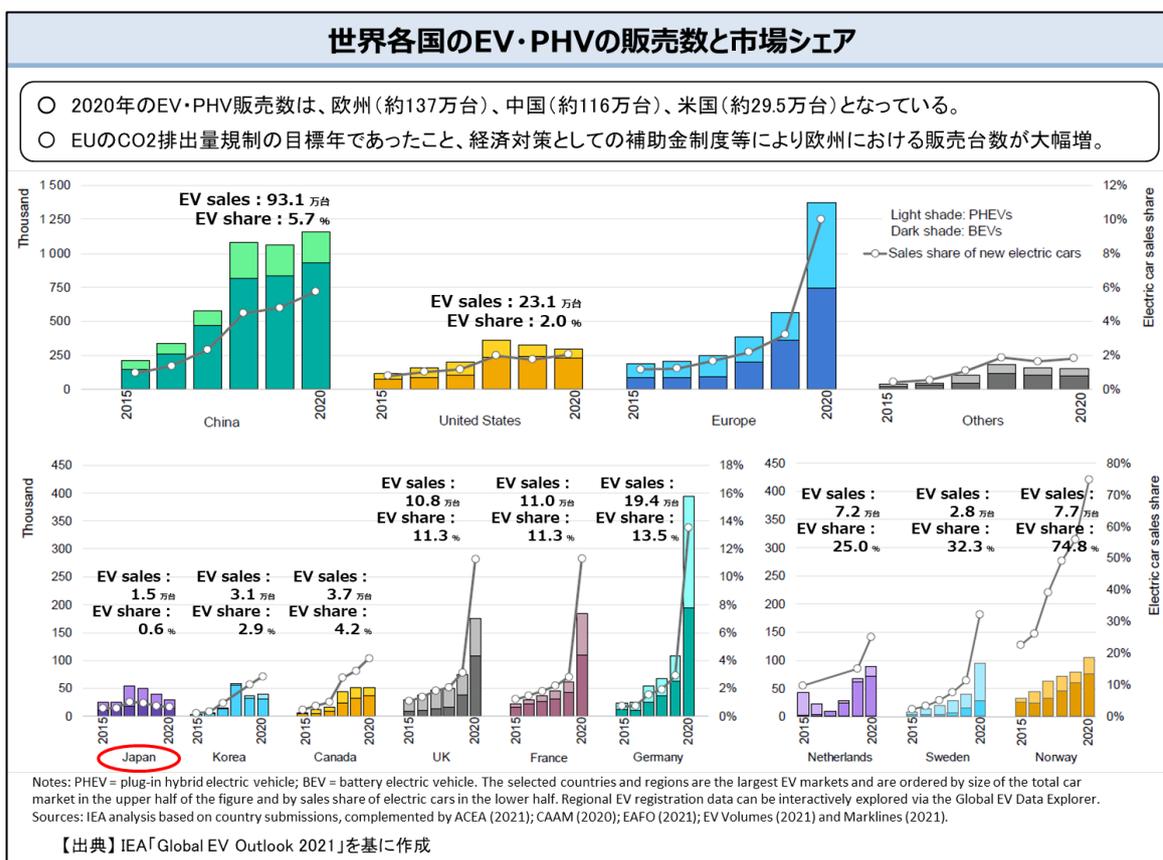
また 2020 年の販売台数を見ると、EUにおけるCO2排出量規制の目標年であったことや、経済対策に伴う補助金の効果もあり、欧州におけるEV・PHVの販売数が大幅増となった。

各国においては政府・メーカーともに電動化の目標を掲げているが、目標年や対象として普及に注力する電動車の種類には、それぞれの事情を反映し、差異が見られる。

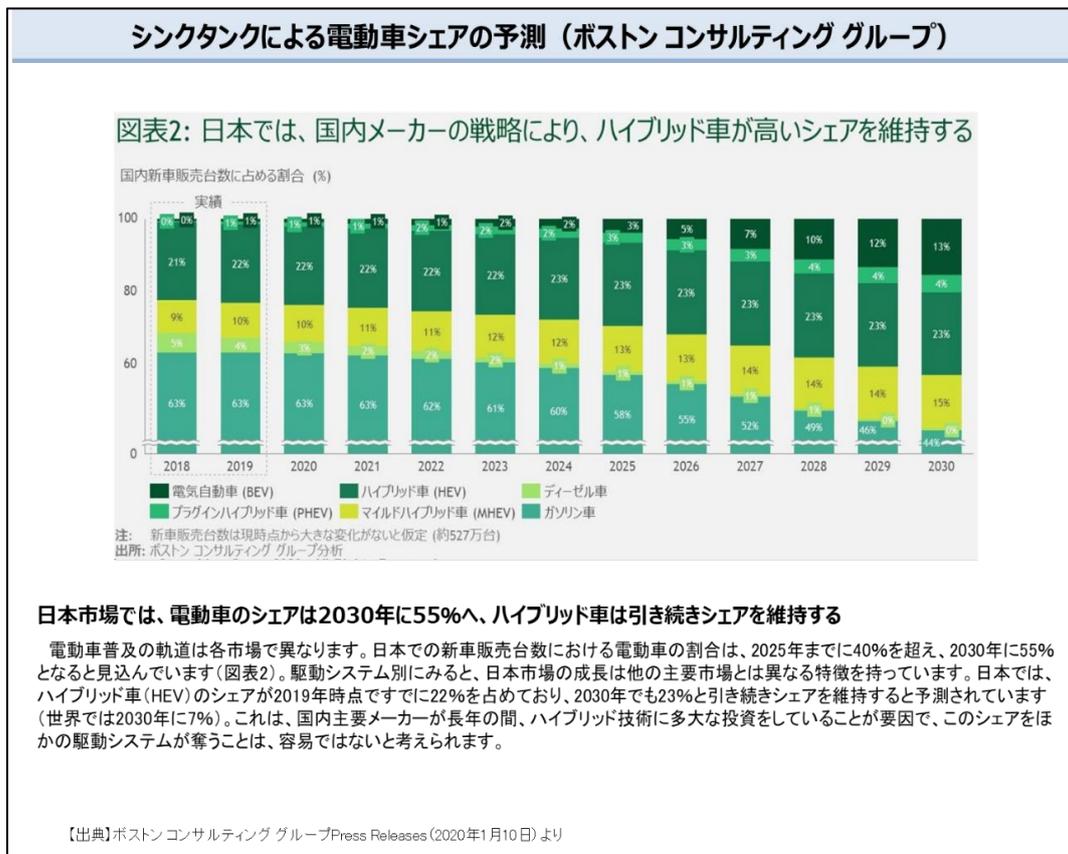
各国の電動化目標

<ul style="list-style-type: none"> ● 乗用車においては、ハイブリッド車の扱いが各国で異なる ● 商用車においては、乗用車よりも緩やかな電動化目標を掲げている 		
	乗用車	商用車
EU 	2035年 までにハイブリッド車を含むガソリン車・ディーゼル車を実質的に販売禁止 ※欧州委員会提案	2035年 までに小型商用車のハイブリッド車を含むガソリン車・ディーゼル車を実質的に販売禁止 ※欧州委員会提案
イギリス 	2030年 までに電動化 ※ハイブリッド自動車は2035年販売禁止	2030年 までに低排出ガスバン※の販売比率40% ※(CO2排出量75g/km以下)
フランス 	2040年 までに電動化 ※ハイブリッド自動車の扱い非公表	2023年 までに電気自動車・燃料電池自動車400万台普及 2028年 までに電気自動車・燃料電池自動車1.1万台普及
ドイツ 	国の目標はなし ※連邦参議院：2030年販売禁止を決議	2030年 までに走行距離の1/3を電動車又は電気由来の燃料で走る車
ノルウェー 	2025年 までにハイブリッド車を含むガソリン車・ディーゼル車を販売禁止	2030年 までに電気自動車及び燃料電池自動車の販売比率50%
中国 	国の目標はなし ※自動車エンジニア学会：2035年全車電動化 (ハイブリッド50%、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・燃料電池自動車50%)	2025年 までに燃料電池自動車10万台普及 2030年 までに燃料電池自動車100万台普及
米国 	2030年 までに電気自動車、燃料電池自動車及びプラグインハイブリッド自動車の販売比率50% ※カリフォルニア州知事：2035年電気自動車・燃料電池自動車100%	2030年 までに小型トラックの電気自動車、燃料電池自動車及びプラグインハイブリッド自動車の販売比率50% ※カリフォルニア州知事：2045年電気自動車・燃料電池自動車100%
日本 	2035年 までに電動車の販売比率100%	8 t 以下の小型車： 2030年 までに電動車20-30% 2040年 までに電動車・脱炭素燃料対応車100% 8 t 超の大型車： 2030年 までに実証、早期導入を図りつつ目標決定

出所：各種公開資料より作成



我が国においては、電動車のうちHVが将来において高いシェアを維持するものと予測されており、他の主要国と比較して異なる特徴を示していると指摘されている。



さらに、中長期的な車体課税のあり方を検討するに当たっては、電動車の普及により燃料に対する課税にも影響があること等を背景に、欧州等で一部導入されている走行距離に応じた課税が議論されることがあるが、「自動車関係諸税に係る調査研究WG報告書」(令和2年3月)においては、現地におけるヒアリング等を踏まえ、次ページのよ

自動車関係諸税に係る調査研究WG報告書（令和2年3月）における走行課税に係る整理

- 走行距離に応じた課税については、次の点も踏まえつつ、慎重に検討する必要があるものと考えられる。
 - ・ 欧州においては通過交通に対する対策（ドイツ）、米国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のなど、その成り立ち（背景）が異なる。海外の導入事例は、それぞれ地理的条件等が異なることに留意する必要がある。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こと。
 - ・ 自動車税種別割の財産税的性格等を反映できないこと、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。

○走行課税の導入方式毎の論点

	GPS方式	路側機方式	ピニエット方式	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	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割安になる	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
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

次に、自動車の利用環境に目を向けると、我が国における今後30年間の道路の維持管理・更新には70兆円超の費用を要すると見込まれているほか、電動車の普及に当たっては、充電施設等の新たなインフラの整備が必要となることが指摘されている。

国交省資料

国土交通省所管分野における維持管理・更新費の推計結果(平成30年度)

○ 予防保全の考え方によるインフラメンテナンスの実施を基本として、近年の取組の実績や新たな知見等を踏まえ、国土交通省所管分野における今後30年後までの維持管理・更新費を推計。
 ○ 長期的な費用の増加の程度は、20年後、30年後ともに約1.3倍となる見込み。その間、26年後に最大の1.4倍(7.1兆円)となる。また、今後30年間の維持管理・更新費の合計は、176.5～194.6兆円程度となる。
 ○ 今後、引き続き、新技術やデータの積極的活用、集約・再編等の取組による効率化を図り、持続的・実効的なインフラメンテナンスの実現を目指す。

	2018年度 ^{※1}	最大値は7.1兆円(26年後(2044年度)時点) 倍率 1.4倍				30年間合計 (2019～2048年度)
		5年後 (2023年度)	10年後 (2028年度)	20年後 (2038年度)	30年後 (2048年度)	
12分野合計	5.2	5.5 ~ 6.0	5.8 ~ 6.4	6.0 ~ 6.6	5.9 ~ 6.5	176.5 ~ 194.6
道路	1.9	2.1 ~ 2.2	2.5 ~ 2.6	2.6 ~ 2.7	2.1 ~ 2.2	71.6 ~ 76.1
河川等 ^{※2}	0.6	0.6 ~ 0.7	0.6 ~ 0.8	0.7 ~ 0.9	0.7 ~ 0.9	18.7 ~ 25.4
下水道	0.8	1.0 ~ 1.0	1.2 ~ 1.3	1.3 ~ 1.3	1.3 ~ 1.3	37.9 ~ 38.4
港湾	0.3	0.3 ~ 0.3	0.2 ~ 0.3	0.2 ~ 0.3	0.2 ~ 0.3	6.0 ~ 8.3
その他6分野 ^{※3}	1.6	1.6 ~ 1.8	1.3 ~ 1.4	1.2 ~ 1.4	1.6 ~ 1.7	42.3 ~ 46.4

※1 2018年度の値は、実績値ではなく、今回実施した推計と同様の条件のもとに算出した推計値
 ※2 河川等は、河川・ダム、砂防、海岸の合計
 ※3 6分野は、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設
 凡例：〔 〕の値は2018年度に対する倍率

(参考)主な推計の実施条件

- 国土交通省所管12分野(道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設)の国、都道府県、市町村、地方公共団体、地方道路公社、(独)水資源機構、一部事務組合(海岸、下水道、港湾)、港務局(海岸、港湾)が管理者のものを対象に推計。
 鉄道、自動車道は含まれていない。このほか、高速道路6会社は、維持管理・更新費として約19.4兆円(2019～2048年度)を予定。
- 更新時に、現行基準への適合のための機能向上を実施。
- 点検・修繕・更新等を行う場合に対象となる構造物の立地条件や施工時の条件等により、施工単価が異なるため、この単価の変動幅を考慮し、推計値は幅を持った値としている。

【出典】国土交通省「国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計」(H301130)に一部加筆(二)



最後に、将来の動きを検討するに当たって、次ページのように、課税車両のデータから近年のトレンドを分析すると、以下の傾向を読み取ることができる。

- ・ 車両取得価格は、近年増加傾向であり、特にリーマンショック後の10年間では+25%超の増加(210→264万円)となっている。
- ・ 車両の総排気量は、近年、燃費向上のためにエンジンの小排気量化(ダウンサイジング)が進行している。
- ・ 車両重量は、平成期の前半は車両サイズの大型化等を、また近年では、安全装置・電動化装置の搭載等を反映し、継続的に重量化が進行している。

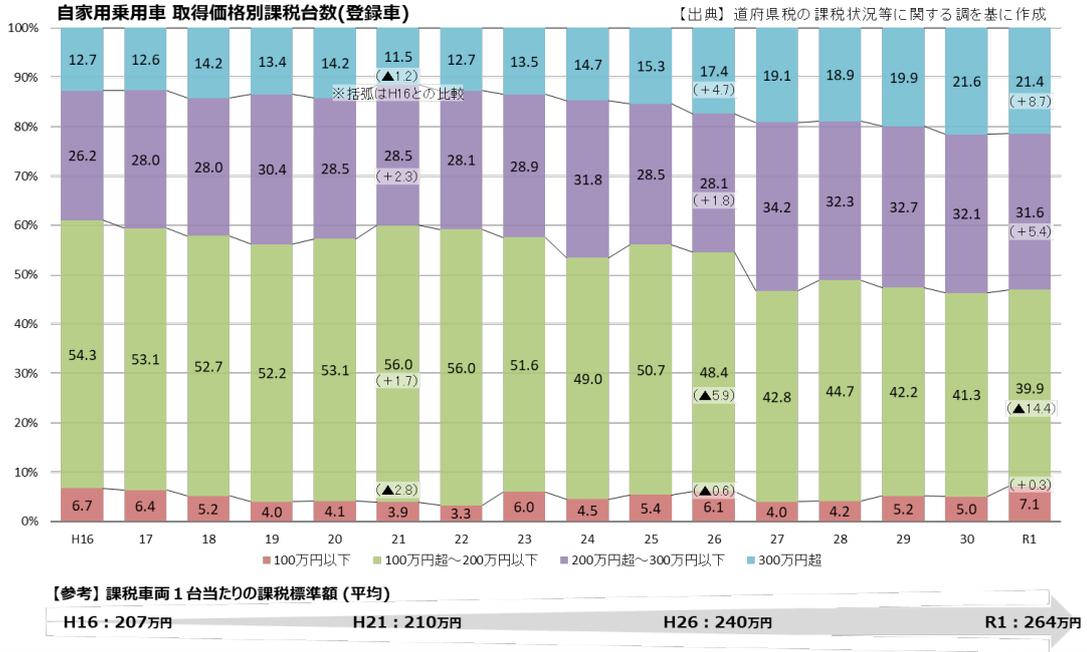
なお、本WGにおいては、国土交通省より「自動車分野のカーボンニュートラルをめぐる最近の動向」について、東京都より「東京都税制調査会における議論について」の説明⁷を得て、論点4に関する議論を行った。

以上に加え、新型コロナウイルス感染症の発生により、生活様式にも変化が生じていると指摘されている現況にあって、今後の自動車関係諸税のあり方について、新たに留意すべき点を含め、どう考えるかが論点となる。

⁷ 説明内容の詳細については、参考資料 p.65 以降を参照のこと。

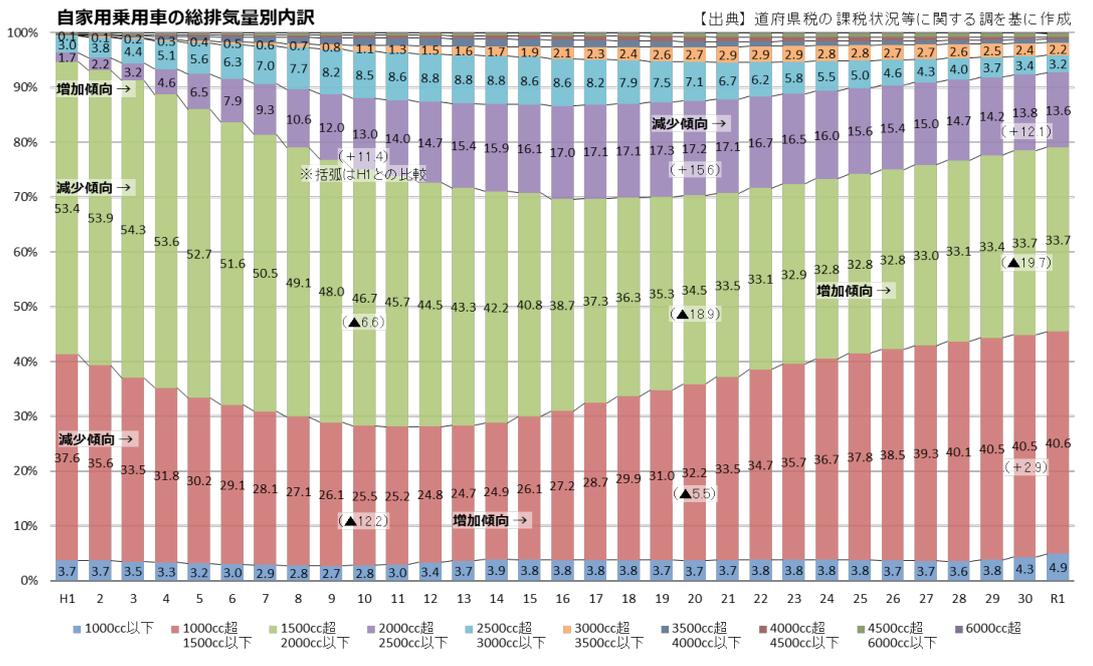
課税車両のトレンド分析①（取得価格・フローベース）

○ 車両取得価格は、近年増加傾向であり、特にリーマンショック後の10年間では+25%超の増加（210→264万円）。



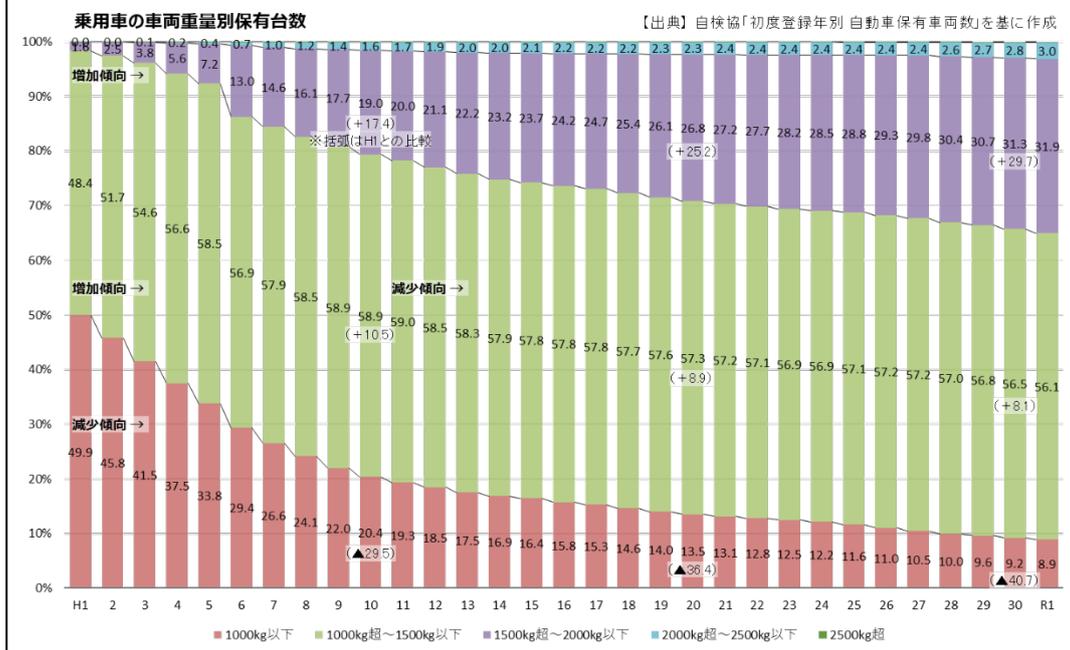
課税車両のトレンド分析②（総排気量・ストックベース）

○ 車両の総排気量は、近年、燃費向上のためにエンジンの小排気量化(ダウンサイジング)が進行。



課税車両のトレンド分析③（車両重量・ストックベース）

○ 車両重量は、平成前半では車両サイズの大型化等を、近年では、安全装置・電動化装置の搭載等を反映し、車両の重量化が進行。



○ WGにおける主な意見

現状及び問題意識に関して、令和3年度税制改正大綱における検討事項の記述の順に沿って、関連する項目について議論したところ、本WGにおける各委員からの主な意見は次のとおりであった。

<自動車税制と環境政策との関係について>

※令和3年度大綱関連箇所：

「『2050年カーボンニュートラル』目標の実現に積極的に貢献するものとする」

- ・ 電動化を進めることがCO₂の削減に結びつくのか、税制とエネルギー政策の動向が整合的であることのチェックが必要。
- ・ 課税のあり方は、ステージごとに、段階的に、あるいは戦略的に描いていくことが必要。
- ・ 車体課税に限らず他の税制や補助金制度も併せて議論していくことが必要。
- ・ CO₂排出に応じた課税を行うことにより、CO₂排出の少ない車両の購入を誘導していく考え方もあるか。一方で、低炭素化政策の役割を、自動車税にどこまで期待するかは、炭素税の議論も踏まえて考えていく必要があるか。

<電動化の見通しと対応方針について>

※令和3年度大綱関連箇所：

「自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向」

- ・ ヨーロッパでも、電動化を推進していくことを目指しつつも、技術的課題がまだまだ大きい状況。
- ・ 自動車の社会的費用、環境問題は必ずしもCO₂に限らないことから、応分の負担をあらゆる自動車に求めることは必要。

<走行距離課税等について>

※令和3年度大綱関連箇所：

「保有から利用への変化」「地域公共交通へのニーズの高まり」

- ・ 様々な技術的課題やプライバシーに関わる課題が大きいことから、短期的に導入することは難しいのではないか。
- ・ 保有から利用への流れについて、価格転嫁等により実質的な費用の負担者と法的な納税義務者が異なってくる可能性がある点等も踏まえて検討すべき。
- ・ 自家用車を保有するしか生活を維持する手段がない地域においては、必要やむを得ず車を運転しており、走行距離課税の導入により、非常に大きな負担感が生じる。

<将来も含めたインフラ整備について>

※令和3年度大綱関連箇所：

「上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性」
「国・地方を通じた財源を安定的に確保」

- ・ 今後インフラ整備に係る安定的な財源の確保という観点から、自動車関連税制のあり方を議論すべき。
- ・ 道路インフラの整備、維持・更新が中長期的に必要となる点を考えると、安定的な税収の確保という視点も必要。将来的には電動車も含めて、適正に公平に課税対象としていくということが望ましい。
- ・ 充電施設等、これまでと全く異なるインフラ整備について、車体課税のみでまかなうことは不可能であり、誰がどう負担するのかという議論は不可避。
- ・ 我が国の、また各地域の土地柄を踏まえて、電動化・インフラ整備の方針を立てるべき。
- ・ インフラがあつてのEV普及ということを考えると、地方は難しい状況にあるのではないか。

<その他（社会政策等）について>

- ・ EVは、蓄電池やコンピュータを搭載している点、内燃機関を持たない点で、従来の車の構造と全く異なる部分があり、純粋な車として扱うか否かについて、発想の転換もあり得るのではないか。
- ・ 地方の生活の道具として、より低価格で車が提供される政策が重要。

○ 小括

本WGにおける議論を概括すると、今後の自動車関係諸税のあり方が、中長期的な環境変化等を適切に踏まえたものとなるよう、①電動化の見通しを引き続き注視しつつ、②自動車税制と環境政策について、他の税制・補助制度も含めた議論や中長期的なインフラ維持・整備のための財源確保の必要性等の事情を勘案し、引き続き検討していくことが必要と考えられる。

第3章 今後の検討の方向性と留意点

第2章で述べてきたとおり、本WGで取り上げた各論点について、本WGにおける意見の概要は以下のとおりであり、いずれも具体の制度改正に当たってはより詳細な検討が必要と考えられる。

- 環境性能割の環境インセンティブのあり方については、環境性能割がその趣旨に沿った役割を果たせるよう、①非課税等の軽減対象の重点化、②各税率区分の対象割合（バランス）の適正化、③他の政策手段も考慮したインセンティブのあり方の適正化等の論点に留意し、さらに検討を深めることが必要と考えられる。
- 電動車に対する課税上の取扱いのあり方については、①グリーン化特例について、軽課の対象のさらなる重点化や、環境税制としてのあり方（軽課と重課の組み合わせ方）、また、グリーン化特例に限らず、②電動車に対して、車両の構造要件により一律に取り扱っている課税上の取扱い等の論点に留意し、さらに検討を深めることが必要と考えられる。
- 電気自動車等に対する課税のあり方（種別割の適用税率）については、①種別割の趣旨・性質及び②税の基本原則等を踏まえた上で、③新たな課税標準となりうる指標について、実務面も含め、さらに検討を深めることが必要と考えられる。
- 車体課税のあり方（中長期的視点）については、今後の自動車関係諸税のあり方が、中長期的な環境変化等を適切に踏まえたものとなるよう、①電動化の見通しを引

き続き注視しつつ、②自動車税制と環境政策について、他の税制・補助制度も含めた議論や中長期的なインフラ維持・整備のための財源確保の必要性等の事情を勘案し、引き続き検討していくことが必要と考えられる。

なお、論点4で見てきたように、今後、電動車が急速に普及していくことを想定した場合であっても、既に販売されたガソリン自動車等は一定期間保有され、引き続き自動車税・軽自動車税の課税対象となると見込まれる。そのため、納税義務者間の公平性や課税実務上の対応等も勘案すると、CASEや「2050年カーボンニュートラル」目標をはじめとする自動車を取り巻く環境の大変革に対応した税制改正の方向性としては、現行の制度に対し、電動車に適したものを順次加えていくこととなることが考えられる。

その際には、新たな技術の登場も含め、各国・メーカーの動向を注視し、柔軟に検討を進めることが必要であり、本WGにおける議論の結果が、それに資することを期待するものである。

参 考 資 料

- I 共通資料
 - (1) WGについて
 - (2) 自動車を取り巻く環境
 - (3) 車体課税の現状

- II 論点別資料
 - (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
 - (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
 - (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策等）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

- I 共通資料
 - (1) WGについて
 - (2) 自動車を取り巻く環境
 - (3) 車体課税の現状

- II 論点別資料
 - (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
 - (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
 - (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

令和3年度 自動車関係諸税に係る調査研究WG設置要綱

(一財) 自治総合センター
令和3年9月

1. 趣旨・目的

令和3年度税制改正において、車体課税については、環境性能割の税率区分やグリーン化特例（軽課）の見直し等を行うとともに、燃費性能がより優れた自動車の普及を促進する観点から、目標年度が到来した令和2年度燃費基準の達成状況も考慮しながら、令和2年度燃費基準の達成度に応じた仕組みとしたところである。

一方で、令和3年度税制改正大綱（令和2年12月10日、自由民主党・公明党）においては、「自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとする」とともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、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、政府におけるグリーン成長戦略の取組や自動車業界の動向等を踏まえて、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 2050年カーボンニュートラル目標の実現に向けた課税のあり方
- ② C A S E等自動車業界の大変革に対応した課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3年9月から令和4年3月までとし、令和3年度中に調査・研究成果をとりまとめる。

令和3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 地球環境学堂 教授
委員	川勝 健志	京都府立大学 副学長、公共政策学部 教授
	藤岡 祐治	一橋大学大学院 法学研究科 准教授
	鈴木 朋子	東京都 主税局 税制部 税制改正担当課長
	足立 早苗	神奈川県 総務局 財政部 税制企画課長
	満留 芳文	宮崎県 総務部 税務課長
	川村 敬貴	青森市 税務部長
	村上 浩世	総務省 都道府県税課 自動車税制企画室長

(敬称略)

令和3年度自動車関係諸税に係る調査研究WG 開催スケジュール

第1回 9月21日(火)

- ① 車体課税の概要等について
- ② 車体課税について考えられる主な論点

第2回 10月1日(金)

- ① 車体課税のあり方について
- ② 自動車分野のカーボンニュートラルをめぐる最近の動向(国土交通省)
- ③ 東京都税制調査会における研究状況について(東京都)

第3回 10月8日(金)

- 自動車税(種別割)における電気自動車・燃料電池自動車等に対する課税上の取扱い

第4回 10月20日(水)

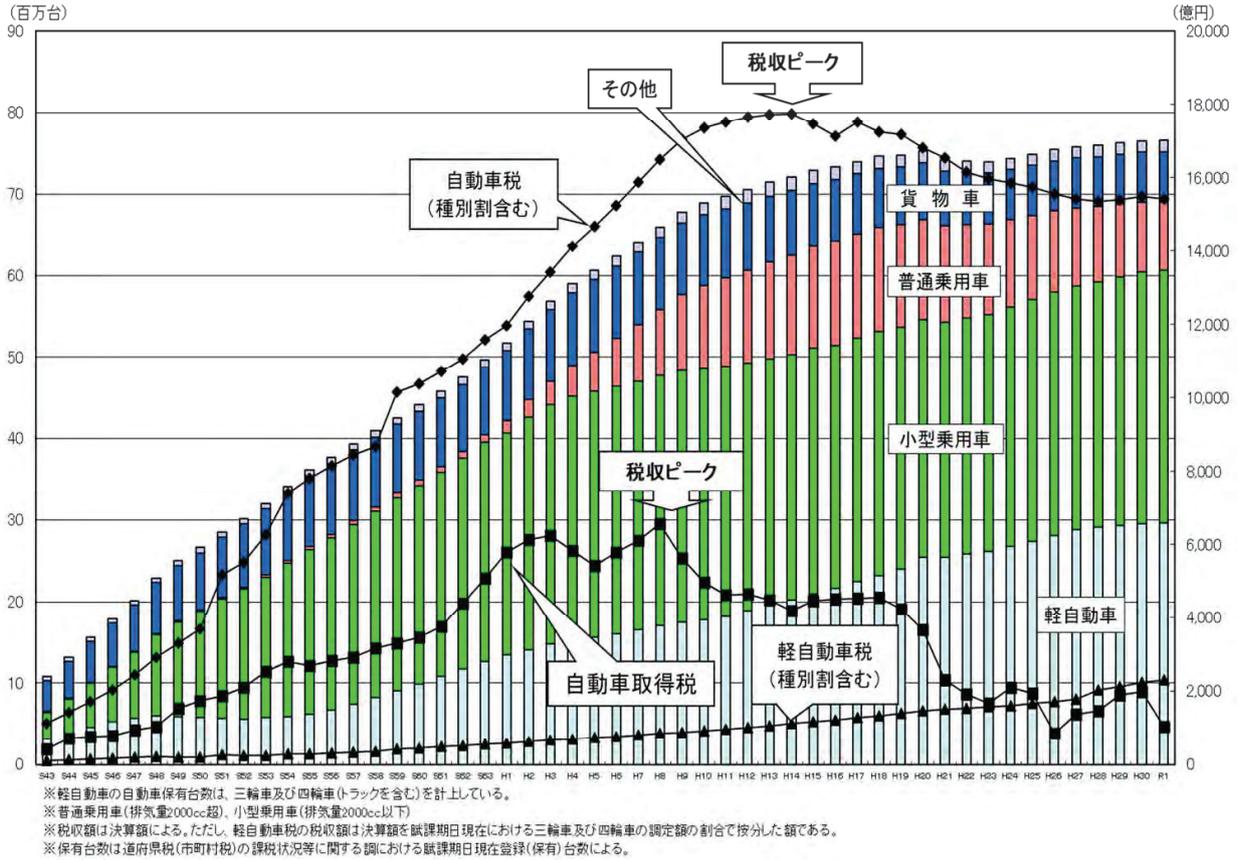
- これまでの議論の中間整理

第5回 2月3日(木)

- ① 電動車に対する課税上の取扱いについて
- ② 報告書(案)について

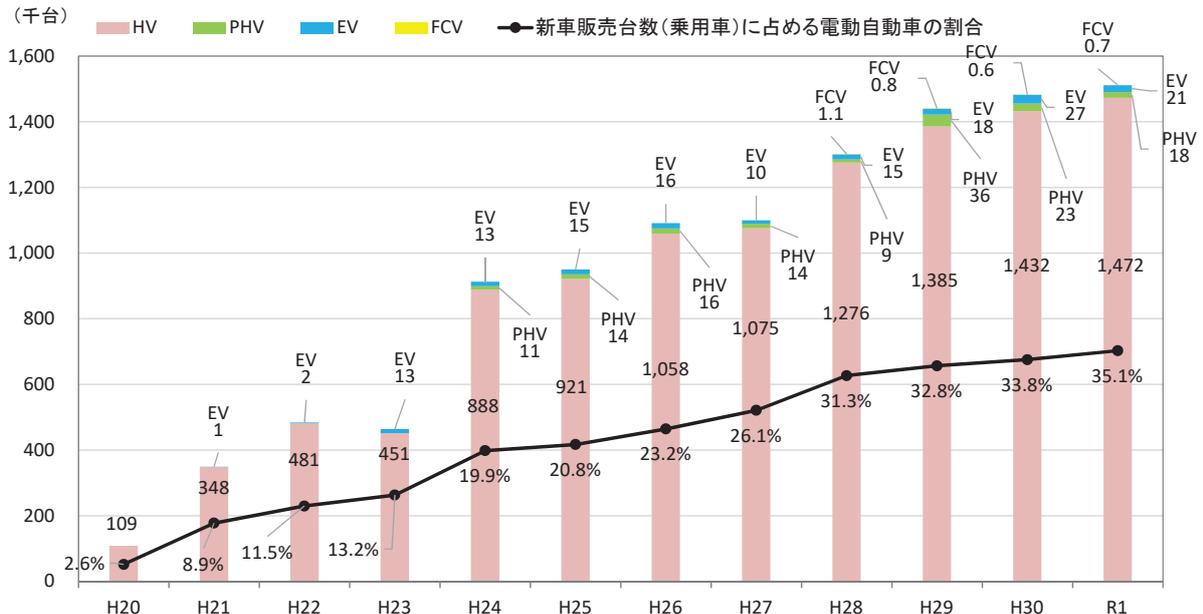
- I 共通資料
 - (1) WGについて
 - (2) 自動車を取り巻く環境
 - (3) 車体課税の現状
- II 論点別資料
 - (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
 - (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
 - (4) 論点4 車体課税のあり方(中長期的視点)
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他(社会政策)
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

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



電動車の販売台数の推移

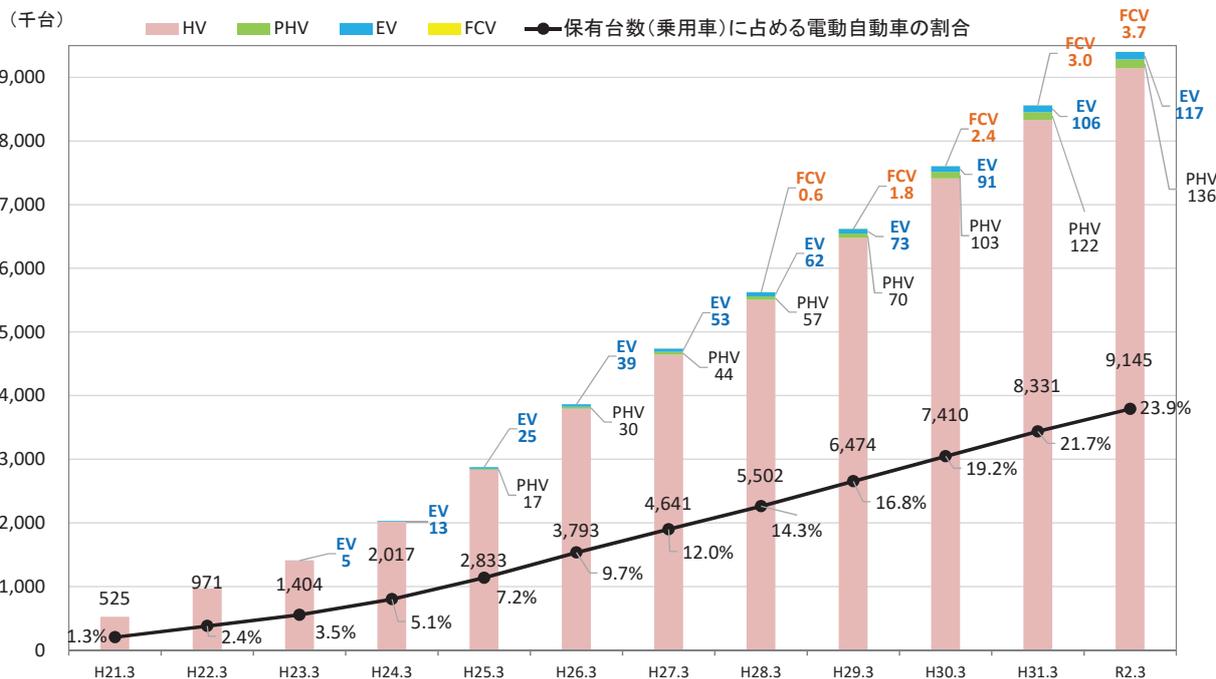
- 販売される電動自動車のうち、多数を占めるのはハイブリッド自動車(HV)となっている。
- 電気自動車(EV)・燃料電池自動車(FCV)については、販売台数は増加しているものの、全体に占める割合はわずか。



※『日本の自動車工業2020』(一般社団法人日本自動車工業会)の「次世代自動車(乗用車)の国内販売台数の推移」を基に作成(クリーンディーゼル車除く)。

電動車の保有台数の推移（登録車、乗用車）

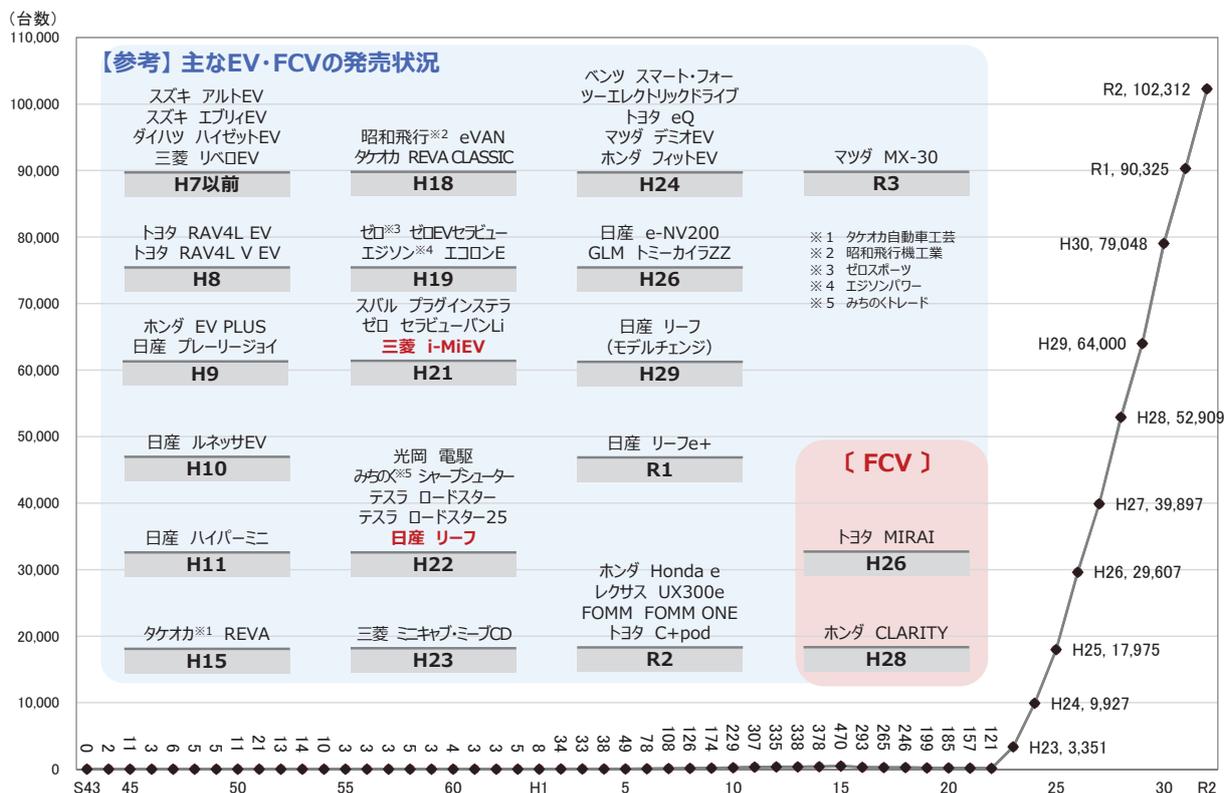
- 保有されている次世代自動車のうち、多数を占めるのはハイブリッド自動車（HV）となっている。
- 電気自動車（EV）・燃料電池自動車（FCV）については、増加しているものの、全体に占める割合はわずか。



※ H21年3月末からH24年3月末のHVについては、PHVを含む

※ 『自検協統計自動車保有車両数』（一般財団法人 自動車検査登録情報協会）及び次世代自動車振興センターHPを基に作成

電気自動車・燃料電池自動車の課税台数の推移（乗用車）



【出典】道府県税の課税状況等に関する調、一般社団法人 次世代自動車振興センターHPを基に作成

電動車とは

EV 電気自動車 Electric Vehicle



CO₂排出ゼロ。100%電気で走行

電気自動車は、外部電源から車載のバッテリーに充電した電気を用いて、電動モーターを動力源として走行するクルマです。ガソリンを使用しないため、走行時のCO₂排出量はゼロ。これからの時代における重要なエコカーになっていくでしょう。

(車両例：国産車)

日産 リーフe+
ホンダ Honda e
マツダ MX-30
レクサス UX300e
三菱 i-MiEV

FCV 燃料電池自動車 Fuel Cell Vehicle



水素と酸素の化学反応で作った電気で走行

水素と空気中の酸素を化学反応させて電気を作る「燃料電池」を搭載し、そこで作られた電気を動力源としてモーターで走行するクルマ。燃料となる水素は多種多様な原料から作ることができます。走行中に排出されるのは、水のみでCO₂の排出はゼロ。

(車両例：国産車)

トヨタ MIRAI
ホンダ CLARITY

PHV プラグインハイブリッド自動車 Plug-in Hybrid Vehicle



電気自動車とハイブリッド自動車のいいところ

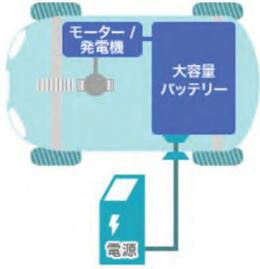
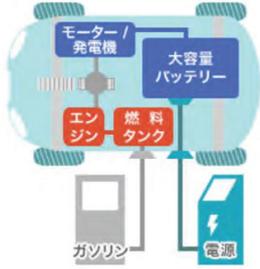
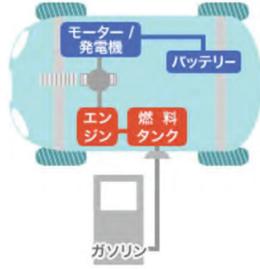
電気自動車とハイブリッド自動車の長所を合わせて進化させたクルマです。充電することもでき、その電気を使い切っても、そのままハイブリッド自動車として走行することができるため、電池切れの心配がありません。近距離からロングドライブまで安心してお乗りいただけます。

(車両例：国産車)

トヨタ プリウス
トヨタ RAV4
ホンダ CLARITY
三菱 アウトランダー
三菱 エクシプスクロス

【出典】一般社団法人 次世代自動車振興センターHPを基に作成

EV・PHV・HVの違い

	電気自動車 (EV)	プラグインハイブリッド自動車 (PHV・PHEV) ※1	ハイブリッド自動車 (HV・HEV) ※1
燃料	電力	電力+ガソリン	ガソリン
基本的な構造例 (イメージ)			
バッテリー容量※2	大 (約30倍)	中 (約10倍)	小 (ベース)
説明	EVはクルマに搭載した大容量バッテリーに車外から充電し、その充電された電気のみで走ります。 燃料は電気のみです。	HEVと同様にガソリンエンジンに加えてモーター・バッテリーを搭載していますが、バッテリーはHEVに比べ大容量で、EVと同様に車外から充電できます。 走行し始めはEVと同様にバッテリーの電気のみで走りますが、バッテリーの電気が無くなると、ガソリンエンジンを使いHEVとして走行します。 燃料はガソリンと電気の2つです。	ハイブリッド自動車は「2つの動力源」で走行するクルマです。 ガソリンエンジンに加えてモーター・バッテリーを搭載、走行状況に応じてエンジン・モーターの2つの動力源を最適にコントロールし、燃費を向上させます。 燃料はガソリンのみです。

※1 HVとHEV、PHVとPHEVは同じ。

※2 2020年時点での、代表的なEV、PHV、HVのデータを元にNEVにて算出。

【出典】一般社団法人 次世代自動車振興センターHPを基に作成

様々なハイブリッド車の仕組み

電動化技術の定義

種類	電気自動車 (EV)	燃料電池自動車 (FCV)	レンジエクステンダー-EV	ハイブリッド車 (HV)				ガソリン・ディーゼル車
				シリーズHV	プラグインHV (PHV)	Full HV	Mild HV	
主なエネルギー源	電気	電気 (水素を燃料に発電)	電気 (一部ガソリン・軽油を燃料に発電)	電気 (ガソリン・軽油を燃料に発電)	ガソリン・軽油 (電気)	ガソリン・軽油	ガソリン・軽油	ガソリン・軽油
電気走行が占める割合								
エネルギーの備蓄先	蓄電池	蓄電池 (水素タンク)	蓄電池 (燃料タンク)	燃料タンク	燃料タンク (蓄電池)	燃料タンク	燃料タンク	燃料タンク
主な動力源	モーター	モーター	モーター	モーター	エンジン (一部モーター)	モーター (一部エンジン)	モーター (一部エンジン)	エンジン
外部充電 (コンセントから)	○	×	○	×	○	×	×	×
エンジンの要否	×	×	○	○	○	○	○	○

■ = 電動化技術

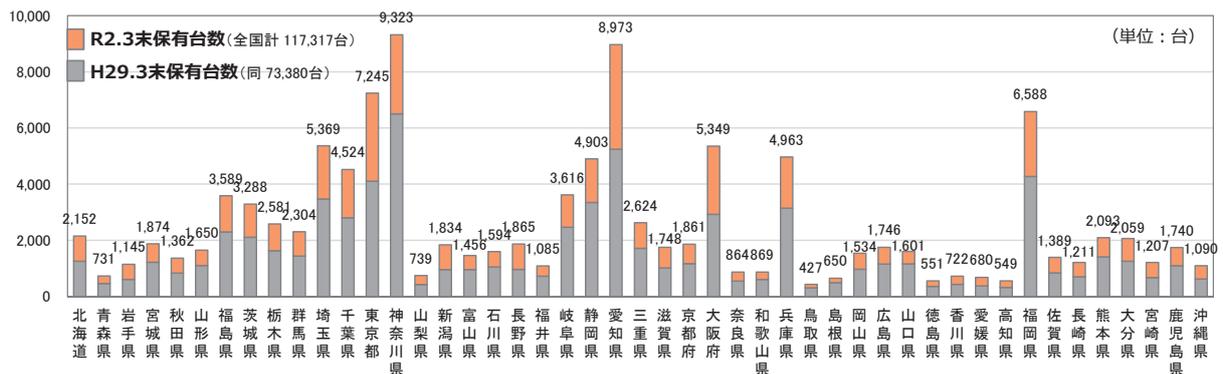
電動化のメリットとして、例えば減速時の運動エネルギーを無駄なく電気エネルギーとして回生 (再利用) できることが上げられます。ハイブリッド車では回生により蓄した電気エネルギーを、エンジンの熱効率が悪くなる低回転域でモーターの動力源として利用することで、さらなる燃費向上が図れます。エンジン回転数などを考慮した上で、エネルギー出力に関する制御を細かく調整できるため、さらなるCO2排出量削減が可能となるのです。

ちなみに「電動化」「電動車両」と言っても、「電気をエネルギー源とすること」の総称とすることが多いようです。つまりは、「電動車両」が「電気自動車のみ」に限定されない表現です。世界各国で「電動車両の拡大を目指す」話題が見られますが、これらも同様の例が多いと考えられます。先ほどの図3で示したとおり、内燃機関を活用したハイブリッド車やプラグインハイブリッド車は、今後さらなる拡大が見込まれています。

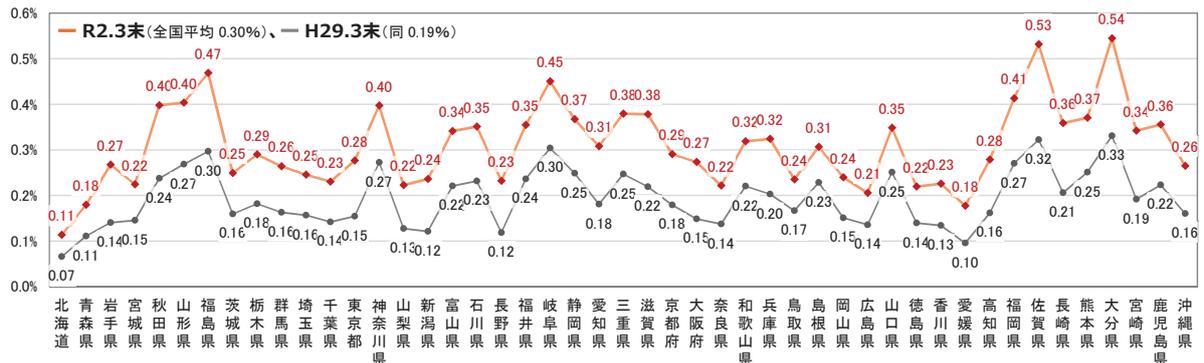
【出典】マツダ ZOOM-ZOOM BLOG(2018.5.16)を基に作成

都道府県別の電気自動車の保有台数等の状況 (乗用車、H29.3末→R2.3末)

○ 都道府県別の電気自動車の保有台数



○ 当該県の総保有台数に占める電気自動車の割合



【出典】自検協「自動車保有車両数統計書」を基に作成

カーボンニュートラルに関する菅内閣総理大臣演説

【第203回国会における菅内閣総理大臣所信表明演説（令和2年10月26日）（抄）】

三 グリーン社会の実現

菅政権では、成長戦略の柱に経済と環境の好循環を掲げて、グリーン社会の実現に最大限注力してまいります。

我が国は、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを、ここに宣言いたします。

【第204回国会における菅内閣総理大臣施政方針演説（令和3年1月18日）（抄）】

（グリーン社会の実現）

2050年カーボンニュートラルを宣言しました。もはや環境対策は経済の制約ではなく、社会経済を大きく変革し、投資を促し、生産性を向上させ、産業構造の大転換と力強い成長を生み出す、その鍵となるものです。まずは、政府が環境投資で大胆な一歩を踏み出します。

過去に例のない2兆円の基金を創設し、過去最高水準の最大10%の税額控除を行います。次世代太陽光発電、低コストの蓄電池、カーボンリサイクルなど、野心的イノベーションに挑戦する企業を、腰を据えて支援することで、最先端技術の開発・実用化を加速させます。

水素や、洋上風力など再生可能エネルギーを思い切って拡充し、送電線を増強します。デジタル技術によりダム発電を効率的に行います。安全最優先で原子力政策を進め、安定的なエネルギー供給を確立します。2035年までに、新車販売で電動車100%を実現いたします。

成長につながるカーボンライジングにも取り組んでまいります。先行的な脱炭素地域を創出するなど、脱炭素に向けたあらゆる主体の取組の裾野を広げていきます。CO2吸収サイクルの早い森づくりを進めます。

世界的な流れを力に、民間企業に眠る240兆円の現預金、更には3,000兆円とも言われる海外の環境投資を呼び込みます。そのための金融市場の枠組みもつくります。グリーン成長戦略を実現することで、2050年には年額190兆円の経済効果と大きな雇用創出が見込まれます。

世界に先駆けて、脱炭素社会を実現してまいります。

経済財政運営と改革の基本方針2021（令和3年6月18日閣議決定）（抄）

第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉～4つの原動力と基盤づくり～

1. グリーン社会の実現

我が国は「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、世界の脱炭素を主導し、経済成長の喚起と温暖化防止・生物多様性保全との両立を図り、将来世代への責務を果たす。また、2030年度の温室効果ガス排出削減目標を2013年度比46%減という新たな目標とした。さらに、50%減の高みに向け、挑戦を続ける。この実現に向け、①脱炭素を軸として成長に資する政策を推進する、②再生可能エネルギーの主力電源化を徹底する、③公的部門の先導により必要な財源を確保しながら脱炭素実現を徹底する、という3つの考えの下で推進する。

（1）グリーン成長戦略による民間投資・イノベーションの喚起

また、産業構造や経済社会の変革をもたらす、大きな成長と国民生活のメリットにつなげていくため、グリーン成長戦略に基づき、あらゆる政策を総動員し、洋上風力、水素、蓄電池等重点分野の研究開発、設備投資を進める。（略）

2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日）（抄）

4. 重要分野における「実行計画」

（5）自動車・蓄電池産業

自動車は、電動化を推進する。この取組は、自動車産業のみならず、エネルギー供給、様々な産業、生活や仕事、モビリティや物流、地域やまちづくりに関わるものであり、支援・規制等の幅広い政策をパッケージとして、積極的に総動員しなければならない。（略）

① 電動化の推進・車の使い方の変革＜今後の取組＞

（乗用車・商用車）

個人や民間企業への普及に際しては、中長期的な視点に立って電動車とガソリン車との経済性の差、電動車の普及度合いや諸外国における支援状況等も踏まえ、導入や買換えの促進等を検討する。税制については、「令和3年度与党税制改正大綱」を踏まえ、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うこととし、2050年カーボンニュートラル目標の実現に積極的に貢献するものとするよう、検討を行う。（略）

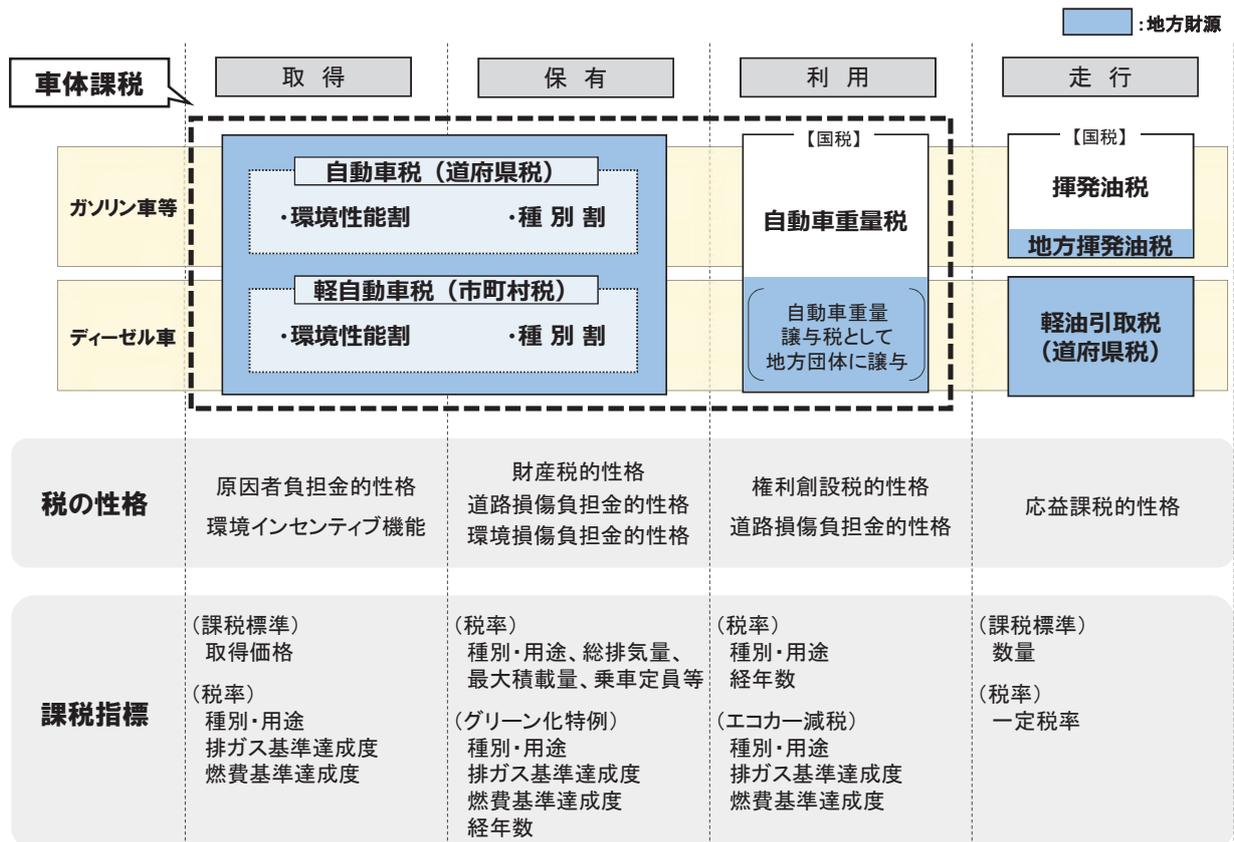
I 共通資料

- (1) WGについて
- (2) 自動車を取り巻く環境
- (3) 車体課税の現状

II 論点別資料

- (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
- (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
- (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
- (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

車体課税の現状と課税に用いる指標について



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3年度 地財・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% 	-
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"> 自動車もたらず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%) 	1,025
自動車税 (R1.10から種別割)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車に対し、その所有の事実で担税力を見出し、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 36,000円 (39,500円) ※ () 内は~R1.9の税率 ・ 営業用 9,500円 	15,134
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 	2,798
国 税 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) 	6,609 <small>(国分 3,803 地方譲与分 2,806)</small>

※ 地方財源：2.2兆円(車体課税の税収2.6兆円)

自動車税・軽自動車税環境性能割の概要

○環境性能割の概要

[課税のタイミング] 自動車の取得(購入時)	[課税標準] 自動車の取得価額	[税率] 0%~3% (燃費基準達成度等に応じて決定)
----------------------------------	---------------------------	--

○自家用乗用車の税率(令和3、4年度)

	区 分		税率	
	排ガス要件	燃費要件	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			非課税	非課税
ガソリン車 ハイブリッド車 LPG車	★★★★※	2030年度基準85%達成		
		2030年度基準75%達成	1%	
クリーンディーゼル車	H30規制適合又は H21規制適合	2030年度基準60%達成	2%	1%
上記以外 又は 2020年度基準未達成車			3%	2%

- ※ ★★★★★：平成30年排出ガス基準50%低減達成又は平成17年排出ガス基準75%低減達成。
- ※ プラグインハイブリッド車、LPG車及びクリーンディーゼル車は登録車に限る。
- ※ 当分の間の措置として、軽自動車については税率が0~2%に軽減されている。

自動車税・軽自動車税種別割の概要

項目	自動車税種別割	軽自動車税種別割
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) 36,000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	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	1兆5,134億円(令和3年度地方財政計画額)	2,798億円(令和3年度地方財政計画額)

自動車税種別割の税率表(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	12,000円	33,000円
	一般乗合用以外	26,500円	41,000円
	30人以下	14,500円	32,000円
	30人超 40人以下	17,500円	38,000円
	40人超 50人以下	20,000円	44,000円
50人超 60人以下	22,500円	50,000円	
60人超 70人以下	25,500円	57,000円	
70人超 80人以下	29,000円	64,000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。

軽自動車税種別割の税率表

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 ミニカーを含む 原動機付 自転車 <125cc以下>	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、総排気量20cc超のもの)	3,700円
	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。

グリーン化特例の概要

- 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種別割・軽自動車税種別割の税率を燃費性能等に応じて軽減し、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。

【経緯】	年度	内容
	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
	令和元年度	グリーン化特例（軽課）の対象を、電気自動車等に重点化（消費税率の引上げに配慮し、令和3年度取得分から適用することとし、それまでの間は現行制度を2年間延長）
	令和3年度	グリーン化特例（軽課）の対象からクリーンディーゼル車（構造要件）を除外

（自家用乗用車）

	特例割合	対象車
自動車税	75%軽減	電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
	15%重課	初回新規登録から11年を超えているディーゼル車 又は 13年を超えているガソリン車
軽自動車税	75%軽減	電気自動車、天然ガス自動車
	20%重課	最初の新規検査から13年を超えている三輪以上の軽自動車

※ 軽課については一定の排ガス性能を要求

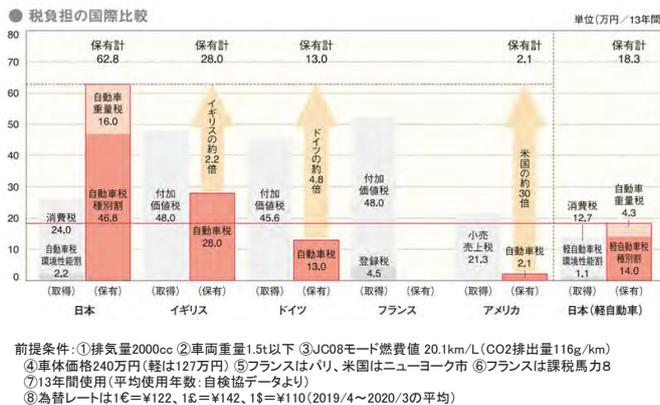
※ 重課の対象からは電気自動車、天然ガス自動車、（混合）メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗用バス及び被けん引車を除外

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35カ国中で27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。

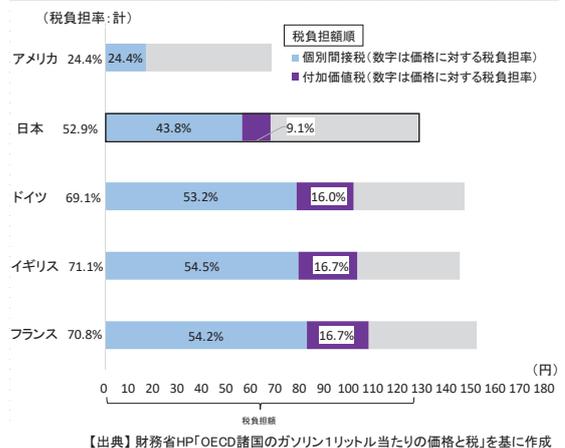
保有段階における税負担の国際比較

（日本自動車工業会資料 ※2020年4月時点の税体系に基づく試算）



ガソリン1L当たりの価格と税の国際比較

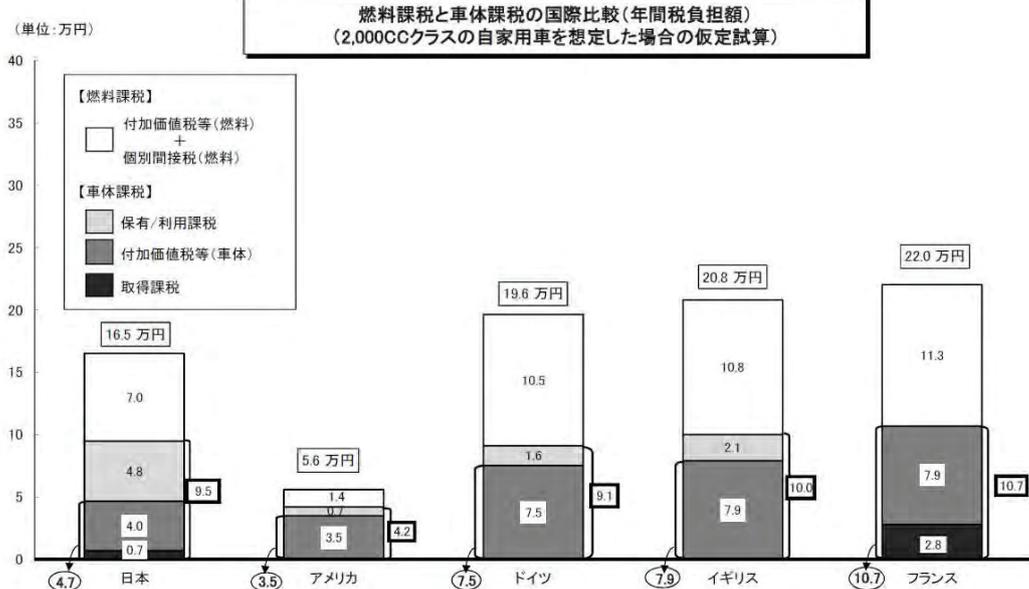
（2020年第2四半期）



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



※1 税率は令和元年12月現在、車両重量1.5t、燃費(4.4km/l)、総排気量1,897cc、年間ガソリン消費量1,000L、車体価格(税抜本体価格)2,769,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、平均保有期間(7年)を勘案し、取得時の税額の7分の1を1年分の税負担として計算している。
 ※2 燃料価格(消費課税等の税込み)は日本148.8円/l(2018年12月23日時点資源エネルギー庁調べ)、アメリカ0.675ドル/l、ドイツ1.389ユーロ/l、フランス1.523ユーロ/l、イギリス1.248ポンド/l(2018年12月時点IEA調べ)。
 ※3 アメリカの小売上乗せ及び自動車重量税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車重量税は、パリ地方の税率に基づいた。
 ※4 日本については環境性能割を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を併有または利用課税として、それぞれ整理している。
 ※5 上記の他に、保有または利用課税として、アメリカにおいては一般道路自動車利用税(約204種のトレーラー等が課税対象)、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車に課税対象)や車輪税(12以上のトラック等が課税対象)がある。
 ※6 日本の個別間接税(燃料)については石油石炭税を含む。ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04%/lであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、令和元年12月現在は、2.8%/lが適用されている。
 ※7 端数を四捨五入しているため、各項目の合計が総計と一致しない場合がある。

令和3年度与党税制改正大綱(抄)

第一 令和3年度税制改正の基本的考え方

令和2年12月10日
自由民主党・公明党

3 グリーン社会の実現(2)車体課税

自動車業界はCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面している。世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車の急速な普及、内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上などの動きに代表されるこの大変革に対応できるか否かは単に一産業の問題ではなく、日本の経済・雇用を大きく左右しかねない極めて重要な課題であり、官民が総力を結集し危機感をもって対応していく必要がある。

税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならない。本来は車体課税についても変革に対応した見直しを早急に行うべきであるが、他方でわが国経済がコロナ禍にあることを踏まえれば、急激な変化は望ましくない。今回の見直しにおいては、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことを前提に、一定の猶予期間を設けることとする。関係省庁及び自動車業界には、この期間内に上記の大変革に対応する準備を早急に整えていくことを望みたい。

自動車重量税のエコカー減税については、全体として自動車ユーザーの負担が増えないように配慮しつつ、燃費性能がより優れた自動車の普及を促進する観点から、目標年度が到来した令和2年度燃費基準を達成していることを条件に、令和12年度燃費基準の達成度に応じて減免する仕組みに切り替える。その際、2回目車検時の免税対象について電気自動車等やこれらと同等の燃費性能を有するハイブリッド車等に重点化を図る。

自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、燃費性能に応じた税率区分を設定し、その区分を2年ごとに見直すことにより燃費性能がより優れた自動車の普及を促進するものであり、令和2年度末が見直しの時期に当たることから、目標年度が到来した令和2年度燃費基準の達成状況も考慮しながら、令和12年度燃費基準の下で税率区分を見直す。

(中略 ※クリーンディーゼル車)

第一 令和3年度税制改正の基本的考え方（続き）

自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特例（軽課）については、環境性能割を補完する制度であることを踏まえ、クリーンディーゼル車を対象から除くとともに、適用対象を電気自動車等に限定していない種別においても、重点化及び基準の切り替えを行った上で2年間延長する。また、次の期限到来に向けて、経済の状況などを考慮しつつ、更なる重点化を引き続き検討する。

今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。

また、次のエコカー減税等の期限到来に向けて、新たに燃費基準の対象となった電気自動車及びプラグインハイブリッド車について、令和12年度燃費基準に基づく燃費値の表示に関する検討等を進めつつ、その結果も踏まえ、エコカー減税等における燃費基準の達成度に応じた評価について検討し、結論を得る。

第三 検討事項

5 自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、受益と負担の関係も含め、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。

- I 共通資料
 - (1) WGについて
 - (2) 自動車を取り巻く環境
 - (3) 車体課税の現状
- II 論点別資料
 - (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
 - (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
 - (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

環境性能割の機能等について

平成31年度地方税制改正等に関する地方財政審議会意見（平成30年11月20日）（抄）

2 車体課税

(1) 基本的な方向性

（前略）平成28年度税制改正において、消費税率10%への引上げ時に、自動車取得税を廃止し、自動車税及び軽自動車税に環境性能割が導入されることが制度化されている。

環境性能割に関しては、平成25年5月、当審議会に「自動車関係税制のあり方に関する検討会」を設置し、十数回にわたり専門的検討を重ね、同年11月、環境性能等に応じた課税について提案を行っている。

具体的には、「消費税率10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化を図る」とした平成25年度の与党税制改正大綱に基づき、課税のタイミングとしては、購入時点がインセンティブ機能や徴税効率の点からも効果的であり、課税方式は、消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮することが最も環境インセンティブを期待できる、としていた。

これらの経緯を踏まえ、平成28年度税制改正において制度化された環境性能割は、保有課税である自動車税及び軽自動車税に創設されるものであり、自動車をもたらす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。（以下、略）

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）（抄）

この3案を比較した場合、案Aが現在の自動車税に親和性が高い一方、登録等をしている期間全体という長期間にわたって環境インセンティブが薄まきになることから、環境インセンティブに関しては、現行の取得時に課税されている自動車取得税と比較して、相当程度低くなるのが考えられるので、平成25年度与党税制改正大綱において「自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化を図るとされていることから十分か、との課題がある。

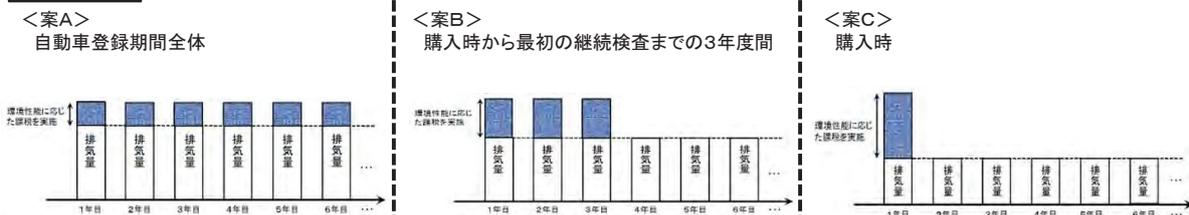
諸外国では、車体課税は、環境政策上、非常に重要な役割を果たしており、イギリスにおけるFirst-Year-Rate (FYR) のように保有課税において入り口段階で環境インセンティブを付与するための課税の特例を設けている例や、デンマークのように取得時に環境インセンティブを付与するため、自動車登録税において課税標準の特例を設けている例もある。

よって、エコカーを普及させていくため、購入段階、取得時点での環境インセンティブが重要との観点からは、案Cが望ましいと考えられる。その場合、イギリスのように初年度特例課税をとる場合のほか、自動車税の環境性能割として仕組む方法があるが、課税団体のシステム等の関係からは、環境性能割として仕組む方が団体の負担が小さいという点も、考慮に入れるべきである。

なお、案A～案Cの選択はどれか一つに限られるものではなく、取得時のみならず平常時の自動車税及び軽自動車税においてもグリーン化機能を担わせるべきとの観点からは、案Cを基本に据えつつ案Aの要素を入れ込んでいくなど、複数案を組み合わせることもあり得るものである。（中略）

課税方式については、消費者の購買行動に大きな影響を与える取得価額を考慮することが、環境インセンティブを最も効果的なものとする（略）。

参考



土屋総務副大臣

(環境性能割の課税の根拠等、考え方についての質問に対し、)

この環境性能割については、**燃費等に応じて税率が決定される仕組み**であり、**環境性能がすぐれた自動車の普及等に役立つ**と同時に、**環境負荷の低減を図るもの**、このような観点と同時に、**地方の安定的な財源確保にも資する**ということでもあります。今回の見直しについては、**登録車については自動車税に、軽自動車については軽自動車税に、それぞれ税目が一本化**されるほか、**中古車も新車と同じく環境性能割の対象となる**、こういうふうなことになっているわけであります。

したがって、いわゆる改革法の中で方向性が出された**安定的な財源の確保、それから簡素化、グリーン化などのことを勧奨して決定されたもの**、このように理解をいたしております。

青木自治税務局長

(環境性能の課税標準、税率、免税点、課税・徴収について具体的にどのように考えているのか、という質問に対し、)

自動車税及び軽自動車税に新たに導入することとしております環境性能割は、**自動車の環境性能に応じて税率が決定される環境税制**でございますが、その環境性能割の**課税標準は、環境インセンティブを最も効果的なものとする観点から、自動車の取得価額**としております。

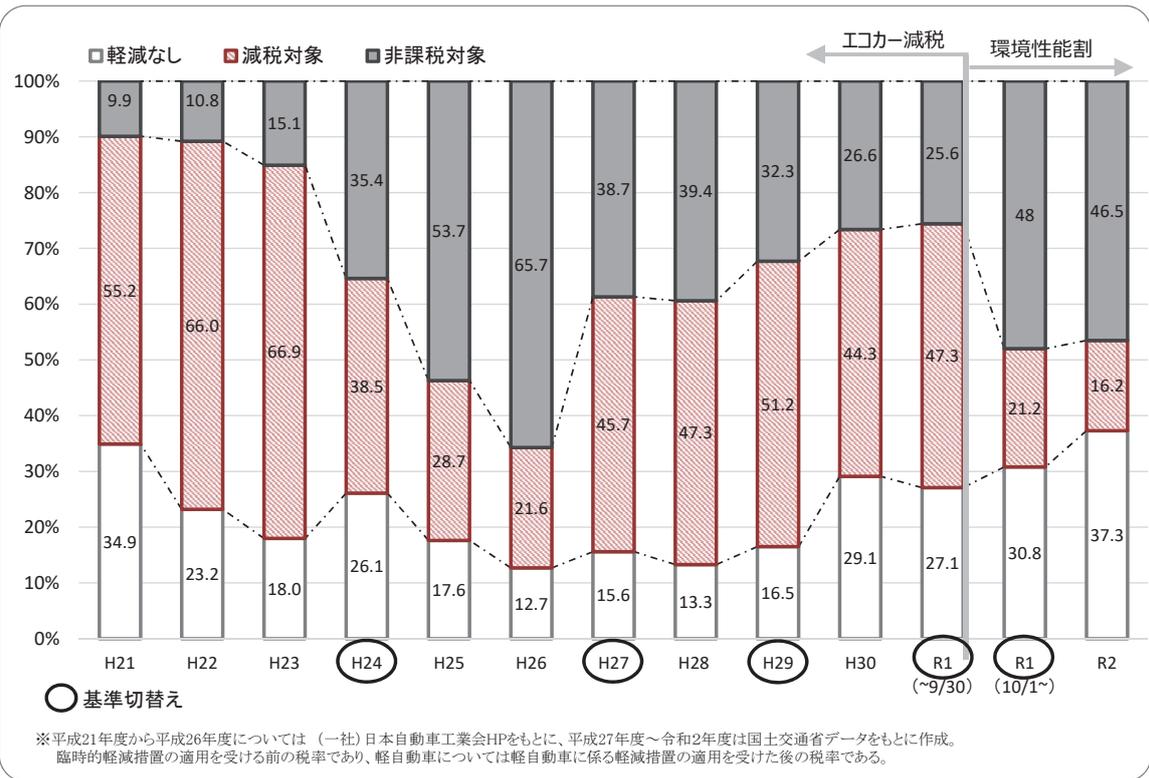
税率は、燃費基準値の達成度に応じて決定をし、登録車について申し上げますと、ゼロ%、一%、二%、三%の四段階の税率でございます。

免税点につきましては、自動車取得税と同様、五十万円としております。

課税、徴収の方法につきましては、徴収事務の円滑化及び事務負担の軽減という観点から、**自動車の登録時にあわせて申告納付**するとともに、**軽自動車税の環境性能割につきましては、当分の間、都道府県が賦課徴収を行う**こととしたところでございます。

エコカー減税・環境性能割の適用税率の状況（登録車・軽自動車）

<エコカー減税及び環境性能割における非課税等対象の推移(自家用乗用車)>



エコカー減税・環境性能割の税率区分の変遷（登録車）

税率5% ← → 税率3% (H26～)

H21～23年度		H24～26年度		H27、28年度		H29、30年度		
区分	適用税率	区分	適用税率	区分	適用税率	区分	適用税率	
電気自動車等 (※ハイブリッド車 2010基準+25%)	非課税	電気自動車等	H24・25 H26	電気自動車等	非課税	電気自動車等	H29	H30
2010基準+25%	75%軽減 (1.25%)	2015基準+20%	非課税	2020基準+20%	非課税	2020基準+40%	非課税	非課税
2010基準+15%	50%軽減 (2.5%)	2015基準+10%	75%軽減 (1.25%)	2020基準+10%	80%軽減 (0.6%)	2020基準+30%		80%軽減 (0.6%)
		2015基準達成	50%軽減 (2.5%)	2020基準達成	60%軽減 (1.2%)	2020基準+20%	60%軽減 (1.2%)	60%軽減 (1.2%)
				2015基準+10%	40%軽減 (1.8%)	2020基準+10%	40%軽減 (1.8%)	40%軽減 (1.8%)
				2015基準+5%	20%軽減 (2.4%)	2020基準達成	20%軽減 (2.4%)	20%軽減 (2.4%)
						2015基準+10%	20%軽減 (2.4%)	

▶ 世界経済が悪化している中で、自動車の買換え・購入需要を促進し、自動車市場の後退に歯止めをかけるとともに、**低炭素社会の実現**を目指す(H21改正)。

▶ 最新の燃費基準に切り替えを行うとともに、**環境性能に極めて優れた自動車の負担軽減に重点化**(H24改正)。
▶ 環境性能に優れた自動車の軽減割合を拡充(H26改正)。

▶ **最新の燃費基準に切り替え**を行うとともに、足下の自動車の消費を喚起することにも配慮(2015基準による適用対象を存置)(H27改正)。

▶ 燃費性能がより優れた自動車の普及を促進する観点から、適用対象を2020基準の下で見直し、**政策インセンティブ機能を強化**。その際、自動車市場にも配慮して、段階的に基準を引上げ(H29改正)。

エコカー減税 ← → 環境性能割

R元年度（上半期）		R元年度（下半期）、R2年度		R3、4年度	
区分	適用税率	区分	税率	区分	税率
電気自動車等	非課税	電気自動車等	非課税	電気自動車等	非課税
2020基準+40%		2020基準+20%		2030基準 85%	
2020基準+20%	50%軽減 (1.5%)	2020基準+10%	1%	2030基準 75%	1%
2020基準+10%	25%軽減 (2.25%)	2020基準達成	2%	2030基準 60%	2%
2020基準達成	20%軽減 (2.4%)				

▶ 自動車税種別割の恒久減税による減収額について、まずはエコカー減税、環境性能割の税率区分の見直しにより財源を確保することとし、**環境インセンティブ機能を強化する観点から軽減割合等を見直し**(R1改正)。

▶ **軽減対象車の割合を改正前と同水準とする**。その上で、目標年度が到来した2020基準の達成状況も考慮し、新たな2030基準の下で税率の適用区分を見直す(R3改正)。

※2020基準未達成車を除く

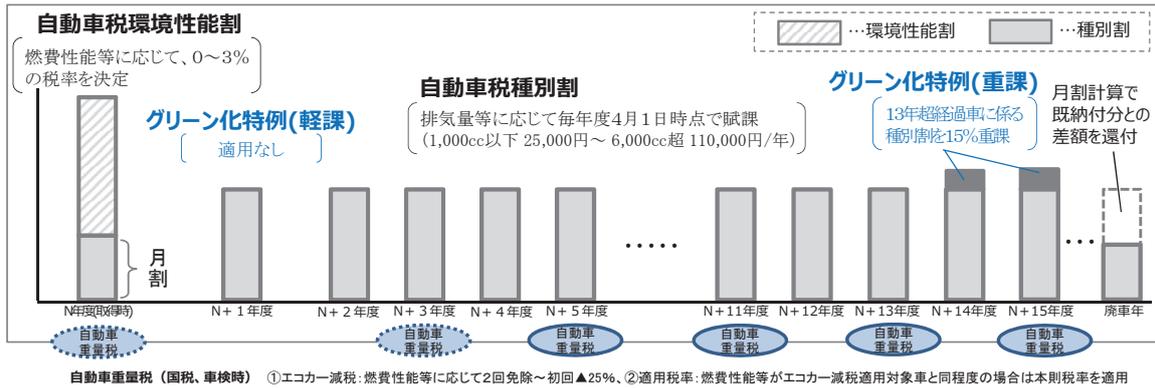
I 共通資料

- (1) WGについて
- (2) 自動車を取り巻く環境
- (3) 車体課税の現状

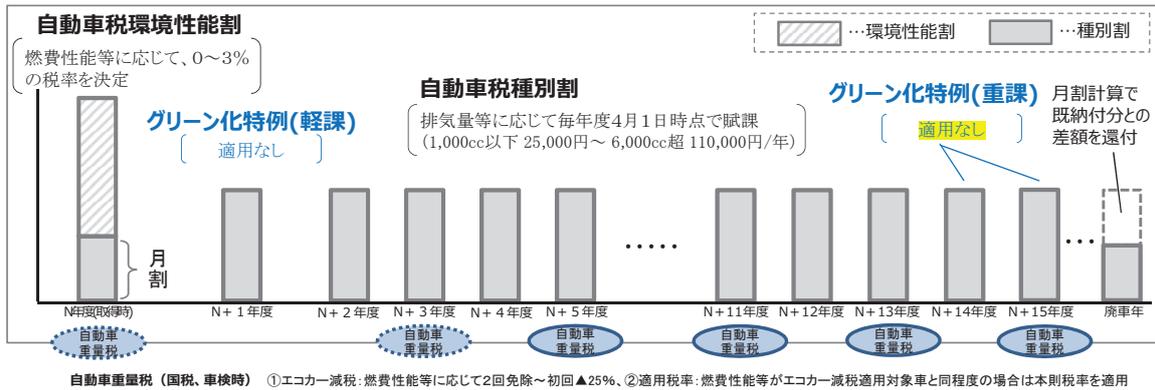
II 論点別資料

- (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
- (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
- (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
- (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

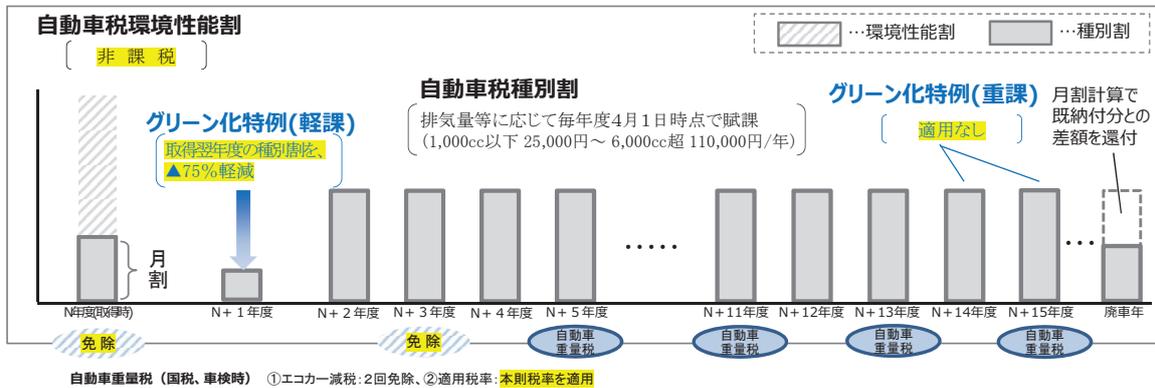
① ガソリン車に対する課税のイメージ



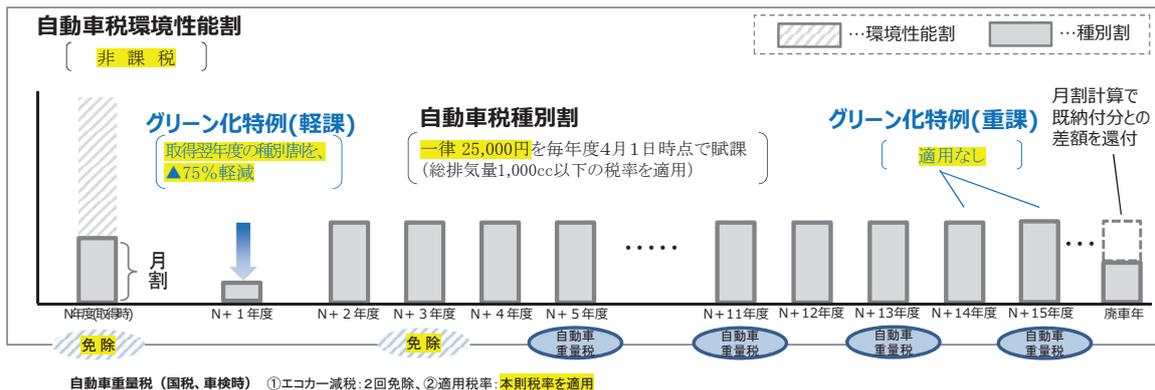
② ハイブリッド車 (HV) に対する課税のイメージ ※PHVを除く



③ プラグインハイブリッド車 (PHV) に対する課税のイメージ

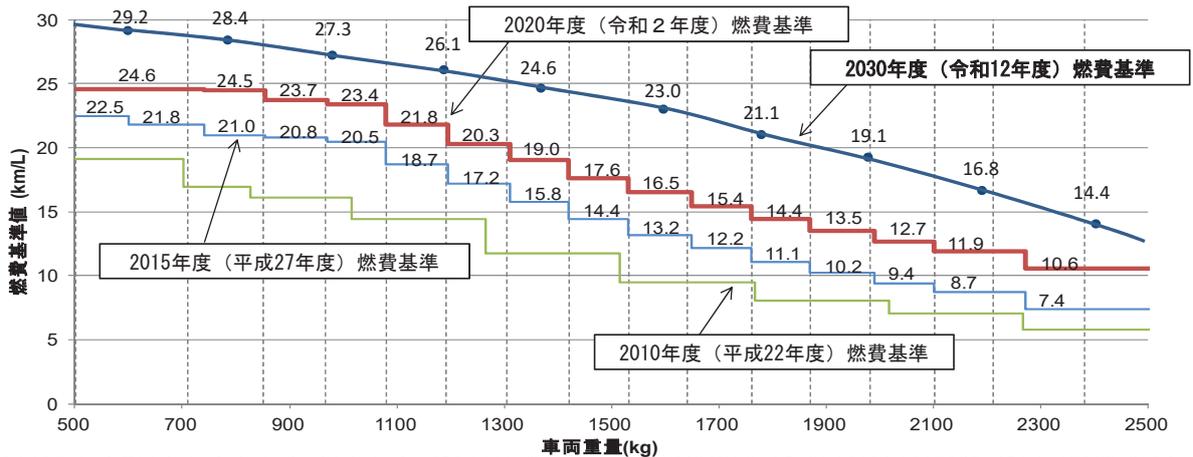


④ 電気自動車 (EV)・燃料電池自動車 (FCV) に対する課税のイメージ

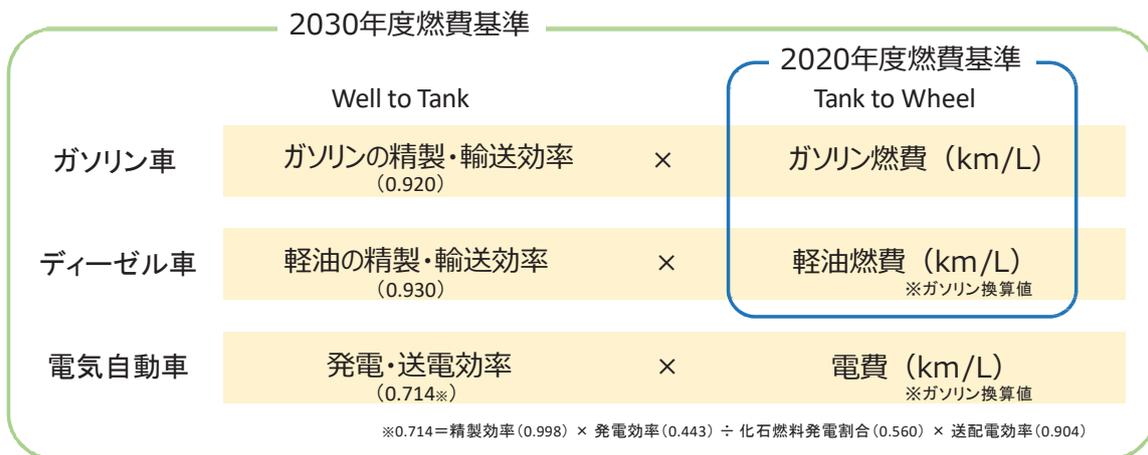


○ 国交省と経産省の合同会議において、令和元年6月に新たな燃費基準について取りまとめ、令和2年3月に関係省令・告示を改正。

	2020年度燃費基準(2013年3月策定)	2030年度燃費基準(2020年3月策定)
目標年度	2020年度	2030年度
平均燃費基準値	20.3km/ℓ(JC08) ・ 17.6km/ℓ(WLTC)	25.4km/ℓ(WLTC)
対象範囲	ガソリン自動車、ディーゼル自動車、LPG自動車	左記に加え、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車
燃費測定方法	JC08 (Japan Chassis 2008)	WLTC (Worldwide Harmonized Light-duty Test Cycle)



(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



○ 乗用車の2030年度燃費基準に関する最終とりまとめ(令和元年6月)(抜粋)

(2)エネルギー消費効率及びその算定方法等

新燃費基準では、外部から充電される電力を使用する電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車がガソリン自動車等とともに企業別平均燃費値の算定の対象となる。その際、電力については発電段階に遡ってエネルギー消費を評価し、ガソリン等を燃料とする車両と比較可能な形にする必要があるため、新燃費基準では現行燃費基準のTank-to-Wheel(以下、「TtW」という。)評価に代えてWell-to-Wheel(以下、「WtW」という。)評価でエネルギー消費効率(WtW燃費値)を算定する。なお、現行燃費基準との連続性を確保するため、ガソリン自動車のエネルギー消費効率が現行燃費基準のTtW評価によるエネルギー消費効率と同じになるよう、WtW評価によるエネルギー消費効率をガソリンの上流側のエネルギー効率で除した値を新燃費基準におけるエネルギー消費効率とし、単位は「km/L」とする。

- I 共通資料
 - (1) WGについて
 - (2) 自動車を取り巻く環境
 - (3) 車体課税の現状

- II 論点別資料
 - (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
 - (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
 - (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

政府の導入目標における定義

○ 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日）（抄）

4. 重要分野における「実行計画」

(5) 自動車・蓄電池産業

2035年までに、乗用車新車販売で電動車*100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる。

*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、ハイブリッド自動車。

地方税法令における定義

○ 電気自動車（§149①）

電気自動車（電気を動力源とする自動車で内燃機関を有しないものをいう。）

注：電気自動車には燃料電池自動車を含む

○ ハイブリッド車（§149③等）

電力併用自動車（内燃機関を有する自動車であって、併せて電気及び蓄圧器に蓄えられた圧力を動力源として用いるものであつて、廃エネルギーを回収する機能を備えていることにより自動車排出ガスの排出の抑制に資するもので、自動車検査証においてハイブリッド自動車である旨が明らかにされているものをいう。）

○ プラグインハイブリッド車（§149③等）

充電機能付電力併用自動車（ハイブリッド車のうち、動力源として用いる電気を外部から充電する機能を備えているもので自動車検査証においてプラグインハイブリッド自動車である旨が明らかにされているものをいう。）

電気自動車の規格・性能を表す項目 ※各種HP、書籍等より

■日産リーフ主要諸元

		S
車名型式		
寸法		
全長		4480mm
全幅		1790mm
全高(ルーフアンテナ(可倒式)装着時)		1560mm(1540mm)
室内寸法 長*		2030mm
室内寸法 幅*		1455mm
室内寸法 高*		1185mm
ホイールベース		2700mm
トレッド 前		1540mm
トレッド 後		1555mm
最低地上高*		150mm
重量・定員		
車両重量		1490kg
乗車定員		5名
車両総重量		1765kg
性能		
最小回転半径		5.2m
注	交流電力量消費率	WLTC※(国土交通省審査値) 155Wh/km
	市街地モード	133Wh/km
	郊外モード	145Wh/km
	高速道路モード	171Wh/km
注	一充電走行距離	JC08※(国土交通省審査値) 120Wh/km
	WLTC※(国土交通省審査値)	322km
	JC08※(国土交通省審査値)	400km
注	駆動用バッテリー	
	種類	リチウムイオン電池
	総電圧	350V
	総電力量	40kWh
注	原動機	
	型式	EM57
	種類	交流同期電動機
	定格出力	85kW
	最高出力	110kW(150PS)/5283~9959rpm
	最大トルク	320Nm(32.6kgf・m)/0~5283rpm
	動力伝達装置	
	最終減速比	8.193
	諸装置	
	駆動方式	前輪駆動
	ステアリングギヤ形式	ラック&ピニオン式
	サスペンション 前	独立懸架ストラット式
	サスペンション 後	トーションビーム式
	主ブレーキ 前	ベンチレーテッドディスク式
	主ブレーキ 後	ベンチレーテッドディスク式
	主ブレーキ 回生協調ブレーキ	電動制御ブレーキ
	タイヤ 前	205/55R16 91V
	タイヤ 後	205/55R16 91V

(注) 交流電力量消費率

電気自動車において、1km走行するのに必要な電池の容量(Wh)。略して「電費」ともいい、この数値が少ないほどよい。このほか、単位電力量当たり走行可能な距離(km/kWh)で表す場合もある。

(注) 一充電走行距離

電気自動車の主電池が完全充電された状態から、ある定められた走行モードで連続走行可能な距離をいう。エネルギー源である電池の容量に種々の制約があるため、これを搭載するクルマとしてもっとも重視される性能であるが、内燃機関のクルマと同様に普通の路上での走行形態はさまざまであり、定められた走行モードごとの走り方は少なく、また電池の使用履歴や外気温、電装品の使用有無によっても変化する。とくに、エアコンの使用時は10~15%程度低下する。したがって、一般の走行では公称値よりこの距離が低下する。

(注) 駆動用バッテリーに関する項目

総電圧: 2個以上の単電池を直列に接続した場合の全体の電圧。

総電力量: 駆動バッテリーの容量。この電力量を示す単位である「kWh」は、電力(kW)に使った時間(h)をかけたもの。

(注) 原動機に関する項目

定格出力・最高出力: モーターではステーターコイルを構成する銅線に流れる電流値に対し、その二乗に比例するカタチで熱が発生する。これはモーターの宿命ともいえる基本的な損失で、「銅損」と呼ばれるものだが、これにともない上昇する温度が、銅線の絶縁膜やそのほか周辺の構造の耐熱温度を超えると、致命的な損傷が起きてしまう。**定格出力**とは、連続的に維持しても問題のない電流値としたときの出力で、短時間に限って許容できる、より大きな電流値の出力が**最高出力**である。

トルク: 回転力のこと。単位としてはNmで表し、回転中心からの距離と、その線分と直角方向の力の積である。例えばエンジンのトルクが10Nmの場合は、1mのてこの先に、10Nの力を回転の接線方向に加えたときに中心軸に発生する回転力。これは、0.5mのてこの先に20Nの力を回転する方向に加えたことに等しい。出力はトルクと回転数の積に比例する。

【参考】ICEV・HVにおける「車両価格」及び「車両重量」と各諸元との相関関係について

- 電気自動車に係る新たな課税指標を検討するに際し、内燃機関自動車(ICEV)及びハイブリッド自動車(HV)の「車両価格」及び「車両重量」と各諸元との相関関係を確認。
 - ICEV、HVともに、現行の課税指標である「総排気量」と高い相関関係にある。
- ※ 「自動車ガイドブック」(自工会、2020.10.21発行)に掲載されている乗用車のうち、軽自動車、車いす仕様車等を除いた143車両のデータを用いて算出

① 内燃機関自動車(78車両)における相関関係 ※HV除く

	総排気量 (エンジン)	車両サイズ※ (規格等)	ホイールベース (規格等)	車両重量 (規格等)	最高出力 (エンジン)	最大トルク (エンジン)
相関係数	0.890	0.316	0.454	0.661	0.923	0.831
順位	2	6	5	4	1	3

「車両価格」との相関

「車両重量」との相関

	総排気量 (エンジン)	車両サイズ※ (規格等)	ホイールベース (規格等)	車両価格 (規格等)	最高出力 (エンジン)	最大トルク (エンジン)
相関係数	0.759	0.863	0.825	0.661	0.571	0.774
順位	4	1	2	5	6	3

② ハイブリッド自動車(65車両)における相関関係

	総排気量 (エンジン)	車両サイズ※ (規格等)	ホイールベース (規格等)	車両重量 (規格等)	最高出力 (ICシモータ)	最大トルク (ICシモータ)
相関係数	0.835	0.494	0.767	0.817	0.821	0.736
順位	1	6	4	3	2	5

	総排気量 (エンジン)	車両サイズ※ (規格等)	ホイールベース (規格等)	車両価格 (規格等)	最高出力 (ICシモータ)	最大トルク (ICシモータ)
相関係数	0.862	0.847	0.879	0.817	0.812	0.833
順位	2	3	1	5	6	4

③ ①+②(143車両)における相関関係

	総排気量 (エンジン)	車両サイズ※ (規格等)	ホイールベース (規格等)	車両重量 (規格等)	最高出力 (ICシモータ)	最大トルク (ICシモータ)
相関係数	0.840	0.365	0.603	0.721	0.826	0.721
順位	1	6	5	3	2	4

	総排気量 (エンジン)	車両サイズ※ (規格等)	ホイールベース (規格等)	車両価格 (規格等)	最高出力 (ICシモータ)	最大トルク (ICシモータ)
相関係数	0.784	0.850	0.843	0.721	0.617	0.744
順位	3	1	2	5	6	4

※ 車両サイズを表す値として、全長*全幅*全高で機械的に算出した値(m)を使用

※ ハイブリッド自動車については、エンジン及びモーターのそれぞれの最高出力・最大トルクの値のうち大きい数値を使用して算出

令和元年度WG報告書（令和2年3月）（抄）

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

(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して整理されている。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。

- I 共通資料 (1) WGについて
(2) 自動車を取り巻く環境
(3) 車体課税の現状
- II 論点別資料 (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
(2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
(3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
(4) 論点4 車体課税のあり方(中長期的視点)
- ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他(社会政策)
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

森林環境税・譲与税

パリ協定の枠組みの下におけるわが国の温室効果ガス排出削減目標の達成や災害防止を図るため、森林整備等に必要な地方財源を安定的に確保する観点から、森林環境税及び森林環境譲与税が創設されました。

1. 森林環境税〔令和6年度から課税〕

納税義務者等: 国内に住所を有する個人に対して課する国税
税 率: 1,000円(年額)
賦課徴収: 市町村が個人住民税と併せて賦課徴収
国への払込み: 都道府県を経由して全額を国の譲与税特別会計に払込み
その他: 個人住民税に準じて非課税の範囲、減免、納付・納入、罰則等に関して所要の措置

2. 森林環境譲与税〔令和元年度から譲与〕

譲与総額: 森林環境税の収入額(全額)に相当する額
 【平年度】約600億円
譲与団体: 市町村及び都道府県
使 途: (市町村) 間伐や人材育成・担い手の確保、木材利用の促進や普及啓発等の森林整備及びその促進に関する費用
 (都道府県) 森林整備を実施する市町村の支援等に関する費用
譲与基準: (市町村) 総額の9割に相当する額を私有林人工林面積(5/10)、林業就業者数(2/10)、人口(3/10)で按分
 ※私有林人工林面積については、林野率により補正
 (都道府県) 総額の1割に相当する額を市町村と同様の基準で按分
使途の公表: インターネットの利用等の方法により公表

3. 経過措置

- 令和5年度までの譲与税財源は、暫定的に譲与税特別会計における借入金を充て、借入金の償還は後年度の森林環境税の税収を充てることとしていたが、令和2年度より、災害防止・国土保全機能強化等の観点から、森林整備を一層促進するため、地方公共団体金融機構の公庫債権金利変動準備金を活用し、交付税特別会計における譲与税財源の借入れを行わないこととした上で、森林環境譲与税の譲与額を前倒しで増額することとした。
- 制度創設当初は、都道府県への譲与割合を2割とし、段階的に1割に移行。

我が国の環境関連税制

環境省資料

税目 (課税主体)	課税対象	税率	税収 (令和3年度予算)	使途
揮発油税 (国)	揮発油	48.6円/ℓ (本則:24.3円/ℓ)	20,700億円	一般財源
	製造場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	5.2円/ℓ (本則:4.4円/ℓ)	2,214億円	一般財源(都道府県、指定市及び市町村の一般財源としての全額譲与)
石油ガス税 (国)	自動車用石油ガス 充てん場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	17.5円/kg	80億円	一般財源(税収の1/2は都道府県及び指定市の一般財源としての譲与)
軽油引取税 (都道府県)	軽油 特約業者又は元売業者からの引取りで当該引取りに係る軽油の現実の納入を伴うもの	32.1円/ℓ (本則:15.0円/ℓ)	9,300億円	一般財源
航空機燃料税 (国)	航空機燃料 航空機に積み込まれるもの	9.0円/ℓ ※令和4年3月31日までの特例税率 (本則:26.0円/ℓ)	561億円	空港整備等(税収の2/9は空港関係市町村及び空港関係都道府県の空港対策費として譲与)
石油石炭税 (国)	原油・石油製品、ガス状炭化水素、石炭 採取場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	・原油、石油製品 2,040円/kℓ ・LPG、LNG等 1,080円/t ・石炭 700円/t	6,060億円	燃料安定供給対策 〔石油、可燃性天然ガス及び石炭の安定的かつ低廉な供給の確保を図るための、石油及び天然ガス等の開発、備蓄などの措置〕
	地球温暖化対策のための課税の特例	CO ₂ 排出量に応じた税率を上乗せ ※H24.10施行。3年半かけて税率を段階的に引上げ	・原油、石油製品 780円/kℓ ・LPG、LNG等 780円/t ・石炭 670円/t	エネルギー需給構造高度化対策 〔内外の経済的・社会的環境に応じた安定的かつ適切なエネルギーの需給構造の構築を図るための、省エネルギー・新エネルギー対策等の措置及びエネルギー起源CO ₂ 排出抑制対策などの措置〕
電源開発促進税 (国)	販売電気 一般電気事業者が販売するもの	375円/1,000kwh	3,050億円	電源立地対策 〔発電用施設周辺地域整備法の規定に基づく交付金の交付及び発電用施設の周辺の地域における安全対策のための財政上の措置その他の発電用の供する施設の設置及び運転の円滑化に資するための財政上の措置〕 電源利用対策 〔発電用施設の利用の促進及び安全の確保並びに発電用施設による電気の供給の円滑化を図るための財政上の措置〕 原子力安全規制対策 〔原子力発電施設等に関する安全の確保を図るための措置(独立行政法人原子力安全基盤機構に対する交付金の交付を含む)〕

計 4兆1,965億円

税目	課税対象	税率	税収	使途
自動車重量税	自動車 自動車検査証の交付等を受ける検査自動車 及び車両番号の指定を受ける届出軽自動車	[例]乗用車 車両重量0.5tにつき ・ 家用用 4,100円/年(本則:2,500円) ・ 営業用 2,600円/年(本則:2,500円)	6,609億円	一般財源(税収の15/1000を都道府県の一般財源として譲与、税収(本則)の333/1000、税収(当分の間)の407/1000を市町村の一般財源として譲与) 税収の一部を公害健康被害の補償費用として交付
自動車税 (都道府県)	環境性能割 ※令和元年10月1日から	自動車 取得する自動車	932億円	一般財源(税収の47/1000は市町村に交付)
	種別割 ※令和元年9月30日までは自動車税	自動車 4月1日に所有する乗用車、トラック等	15,139億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	環境性能割 ※令和元年10月1日から	自動車 三輪以上の軽自動車	93億円	一般財源
	種別割 ※令和元年9月30日までは軽自動車税	自動車 4月1日に所有する軽自動車、原動機付自転車等	2,798億円	一般財源

計 2兆5,571億円

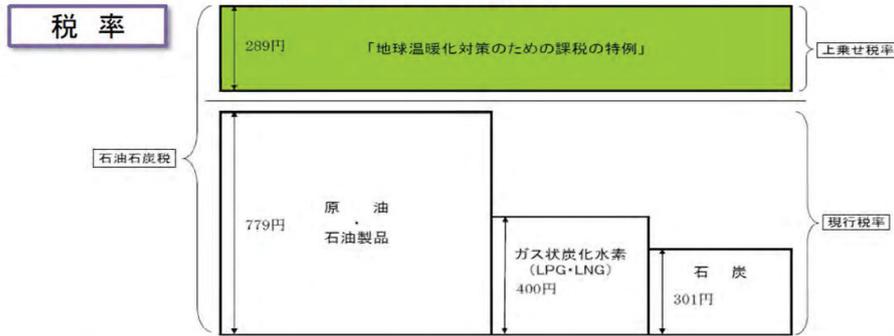
【出典】環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」資料より(2021.8.11)

「地球温暖化対策のための税」について

環境省資料

- 全化石燃料に対してCO₂排出量に応じた税率(289円/CO₂トン)を上乗せ
- 平成24年10月から施行し、3年半かけて税率を段階的に引上げ
- 税収は、我が国の温室効果ガスの9割を占めるエネルギー起源CO₂排出抑制施策に充当

〈CO₂排出量1トン当たりの税率〉



段階施行

課税物件	現行税率	H24年10/1~	H26年4/1~	H28年4/1~
原油・石油製品 [1kℓ当たり]	(2,040円)	+250円 (2,290円)	+250円 (2,540円)	+260円 (2,800円)
ガス状炭化水素 [1t当たり]	(1,080円)	+260円 (1,340円)	+260円 (1,600円)	+260円 (1,860円)
石炭 [1t当たり]	(700円)	+220円 (920円)	+220円 (1,140円)	+230円 (1,370円)

※()は石油石炭税の税率。

税収

初年度: 391億円 / 平年度: 2,623億円

➡ 再生可能エネルギー大幅導入、省エネ対策の抜本強化等に活用

【出典】環境省HP

カーボンプライシングの全体像

- 炭素に価格を付け、排出者の行動を変容させる政策手法。
- 環境省、経済産業省が連携して、成長に資する制度を設計しうるかという観点から検討。
- 次のような仕組みを幅広く検討。

カーボンプライシングの類型

国内	<p>炭素税</p> <p>➢ 燃料・電気の利用（＝CO2の排出）に対して、その量に比例した課税を行うことで、炭素に価格を付ける仕組み</p> <p>国内排出量取引</p> <p>➢ 企業ごとに排出量の上限を決め、上限を超過する企業と下回る企業との間で「排出量」を売買する仕組み</p> <p>➢ 炭素の価格は「排出量」の需要と供給によって決まる</p> <p>クレジット取引</p> <p>➢ CO2削減価値を証書化し、取引を行うもの。日本政府では非化石価値取引、Jクレジット制度、JCM（二国間クレジット制度）等が運用されている他、民間セクターにおいてもクレジット取引を実施。</p>	<p>炭素国境調整措置</p> <p>CO2の価格が低い国で作られた製品を輸入する際に、CO2分の価格差を事業者負担してもらう仕組み</p> <p>※CO2の価格が相対的に低い他国への生産拠点の流出や、その結果として世界全体のCO2排出量が増加することを防ぐことが目的</p> <p>※EU・米国で検討が進行中</p>
国際	<p>国際機関による市場メカニズム</p> <p>➢ 国際海事機関（IMO）では炭素税形式を念頭に検討中、国際民間航空機関（ICAO）では排出量取引形式で実施</p>	
社内	<p>インターナル・カーボンプライシング</p> <p>➢ 企業が独自に自社のCO2排出に対し、価格付け、投資判断などに活用</p>	

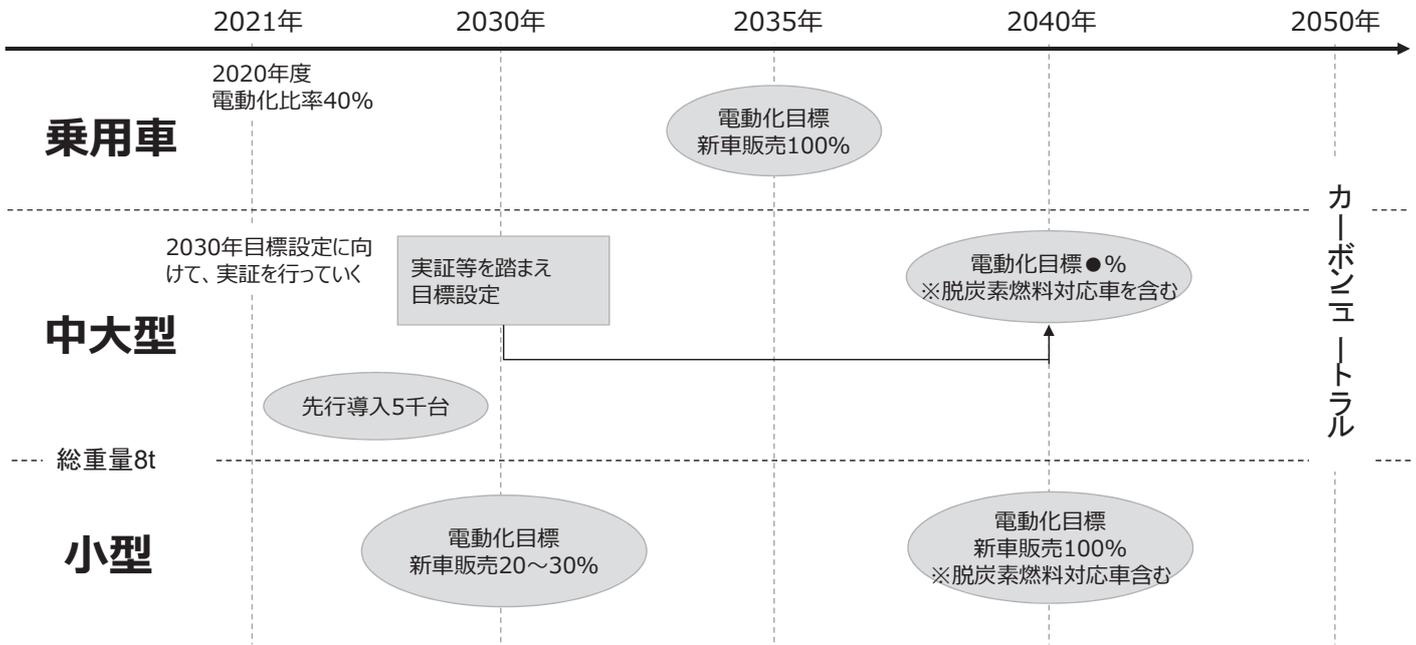
【出典】環境省「税制全体のグリーン化推進検討会」資料より(2021.8.11)

- I 共通資料
 - (1) WGについて
 - (2) 自動車を取り巻く環境
 - (3) 車体課税の現状

- II 論点別資料
 - (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
 - (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
 - (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

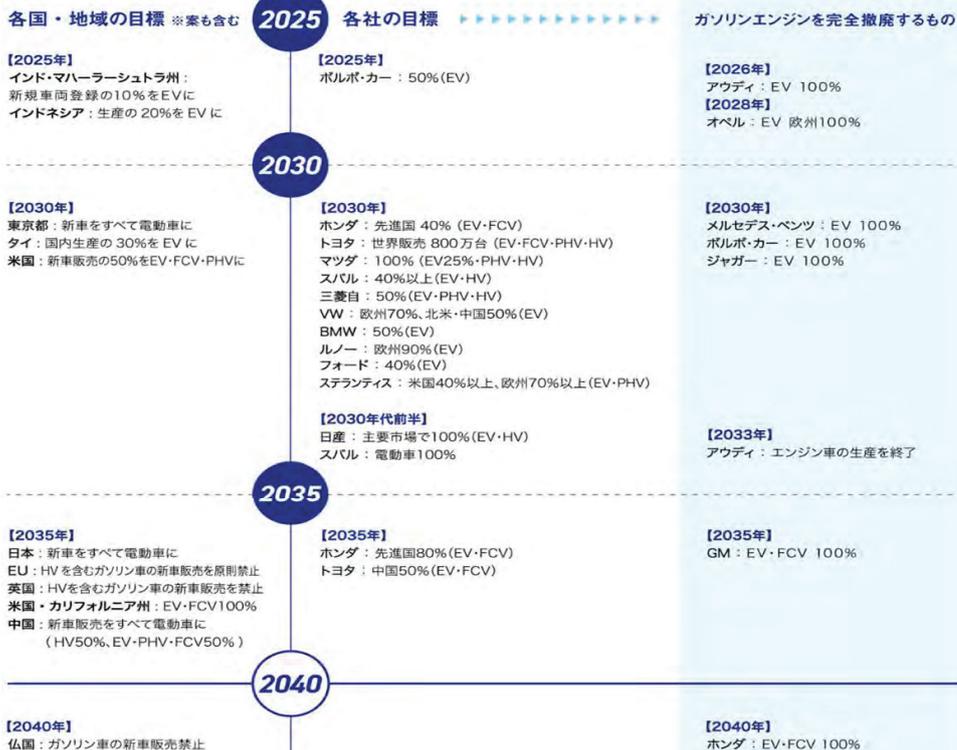
グリーン成長戦略本文

- ✓ 乗用車： **2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%**を実現できるよう、包括的な措置を講じる。
- ✓ 商用車(8t超)： 貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、**2020年代に5,000台の先行導入を目指す**とともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、**2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定**する。
- ✓ 商用車(8t以下)： **2030年までに、新車販売で電動車20~30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%**を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。



主要自動車メーカーの電動化目標

■ 電動化ロードマップ



【出典】ニュースイッチNEWS「脱炭素」に向け動き出す世界。対応する自動車メーカーのロードマップ」(R3.8.18)より

自動車の原価コストの内訳

- 一般的な中型車の原価コストを比較。
- 通常、ガソリン車は200万円程度で販売されているが、原価は120万円程度。EVは原価が194万円程度あり、原価だけでガソリン車の販売価格とほぼ同水準。なかでも電池の原価が90万円程度と半分近くを占めている。

【自動車の原価コスト比較】



・Cセグメント（カローラ、プリウス、リーフ級）の一般的な原価。
 ・ガソリン車の場合の市場価格は200万円程度
 ・コスト値は直接原価。管理費、開発費、償却費は含まない。
 ・EV用電池コストは日本国内での流通価格を参考に算出。
 （出所）マークラインズ

（参考）新車販売価格
 トヨタ カローラG-X 193万円
 トヨタ プリウスE 260万円
 日産 リーフS 332万円
 （出所）価格.com

・日本経済新聞（2021年3月12日朝刊）を基に作成

【出典】国交省・経産省「カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会」（第2回会合）資料（2021.3.26）

- I 共通資料
 - (1) WGについて
 - (2) 自動車を取り巻く環境
 - (3) 車体課税の現状
- II 論点別資料
 - (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
 - (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
 - (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

5. コネクティッド/サービス：シェア・サービス化による構造変化

- 車両の保有台数は、シェア・サービス化に伴い、先進国を中心に頭打ちの傾向。走行距離は、サービスカーへのシフトの結果、1台あたりの平均走行距離が増加し、総走行距離も増加傾向。
- これに伴い、自動車産業は、台数売りからサービスやメンテナンスで儲けるモデルにシフト。

世界でのライドシェア市場の拡大 (2018年で市場規模は613億ドル)

米国



ライドヘイリング、カープーリングやC2Cカーシェアがいち早く普及し、世界最大の市場に。
UBERの類型ダウンロード数は、6億を超える（2018年時点）

中国・ASEAN・インド

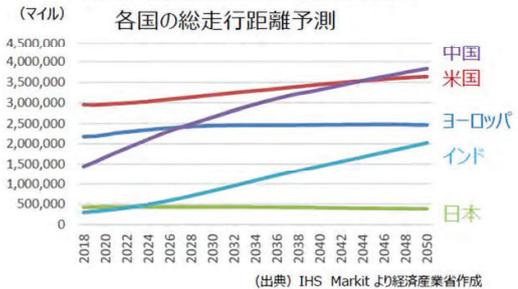


タクシー配車、ライドヘイリングが急速に拡大。大都市では、バイクシェアも普及。
DiDi, Grab, Olaの類型ダウンロード数は3億近くに達する（2018年時点）

欧米日では保有台数が頭打ち



走行距離は欧米でも当面増加



【出典】モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会第1回(R2.3.31)資料

I-7. ポスト・コロナにおけるシェアリングサービスの課題

- 移動の制限、Social Distance確保が相乗りサービスを直撃。今後衛生面を担保するソリューションの実装が必要となる見込み。

苦境に陥るライドシェア業界

- Social Distance確保の観点から、Uber・Lyftともに相乗り(pool)サービスを一時停止
- アプリ利用急減が業績を直撃
(Uber: 4月のライド事業は前年比80%減)

Uber

- 従業員のおよそ25%の人員削減
- 45カ所のオフィス閉鎖
- 電動キックスケータ事業の売却

Lyft

- 従業員の17%に当たる982人を一時解雇

出所: Tech Crunch, 日本経済新聞を元にADL作成

新たな取り組み (DiDiの事例)

- DiDiは、ライドシェア事業再開に際し、新たな衛生ソリューションを実装 (以下例)

車内感染防護シート設置
(前部・後部仕切り)



AIを用いたドライバーのマスク着用チェックとアプリ上の表示



移動式除菌ステーションによる定期的な車両消毒



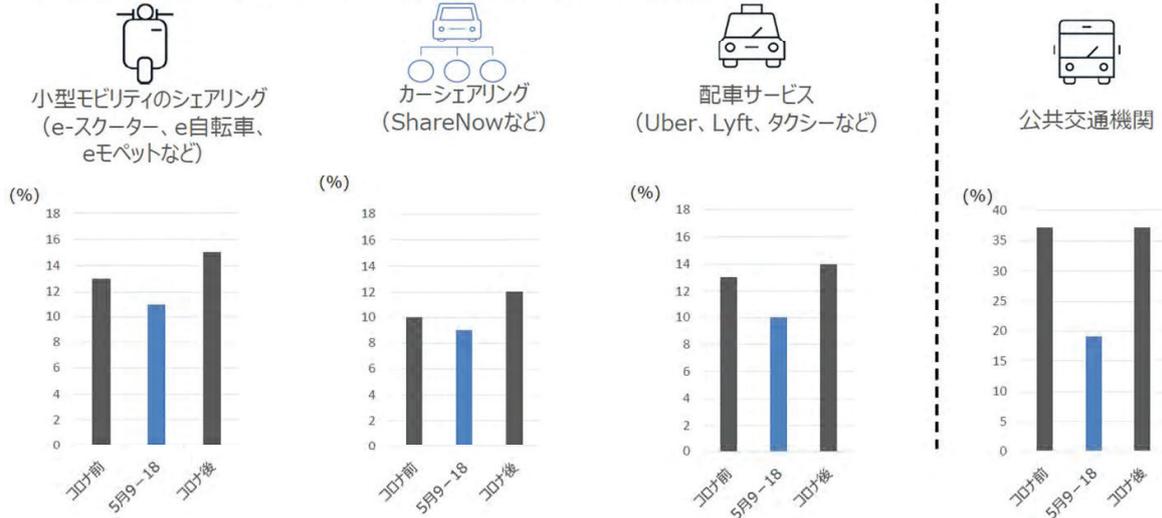
【出典】モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会第2回(R2.9.14)資料

I-8. ポスト・コロナにおける移動ニーズの変容

- コロナ禍を経て、足元ではシェアリング等のニーズは落ち込んでいるが、ポストコロナにおいては消費者需要が回復するという調査結果もある。

Q. 次のうち、普段(週1回以上)使用していた/している/するつもりである移動手段はどれか？(複数回答)

(回答者数：米国・英国・ドイツ・イタリア・フランス・中国・日本、合計9,000名)



出所：McKinsey Center for Future Mobilityの資料を基に

【出典】モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会第2回(R2.9.14)資料

5. コネクティッド/サービス：地域MaaS市場の創出

- 高齢者の免許返納等に伴いマイカーの役割が縮小、その受け皿として地域MaaS市場が必要（潜在的市場規模は約3兆円との推計※あり。バス・タクシーの市場規模に匹敵）。
※MONET Technologies推計
- 特に地方部では、限られたリソースを効率的に活用するため、自家用有償旅客制度の活用に加え、移動販売、貨客混載などモビリティと他のサービスの同時提供のための規制改革や地域の生活基盤であるモビリティを社会全体で支える仕組みの構築が急務。

<地域MaaSの実証事例>

福井県永平寺市



観光需要も取り込んだ持続的な地域交通の高度化を目指し、
 ▶郵便局と連携した地域住民をドライバーとするデマンド交通や貨客混載
 ▶永平寺までの観光ルートで自動走行車両を運行し、検索アプリにルートを表示

広島県三次市



出所：マツダ株式会社

マツダと広島県、広島県三次市の3者は、自家用車のない高齢者や体の不自由な住民などの利用手段としての自家用有償運送サービスの実証実験を行った。

<モビリティ×サービスの例>

モビリティ×小売×物流



出所：株式会社とし丸ホームページ等

- ✓ 「とし丸」は、徳島県の中山間地域の買い物難民問題を背景に、2012年に開始された移動店舗。
- ✓ あわせて、商品配送や旅客輸送を行うことで事業性向上を狙う。

モビリティ×医療



出所：MONET Technologies株式会社

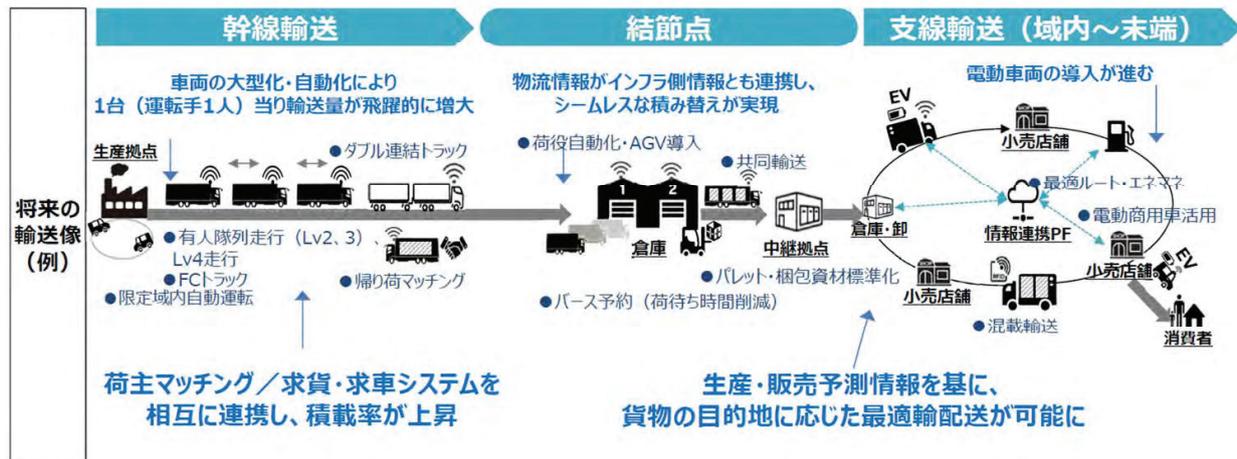
- ✓ 長野県伊那市では、医療機器などを搭載した車両を活用し、患者の自宅などへ出向いて、車内でオンライン診療を行う実証実験を開始。

【出典】モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会第1回(R2.3.31)資料

5. コネクテッド/サービス：コネクティッド技術を活用した物流の最適化

- ①**環境対応**（貨物小口化等により積載率は低下し、トンキロ当たりエネルギー消費は悪化）
- ②**人手不足**（ドライバー数減少、有効求人倍率は約3倍に）
- ③**デジタル化**（中小零細企業のデジタル化/業界内外データ連携の進展遅れ）等の物流分野の課題解決に、コネクテッド技術が貢献できる可能性。
- 商用車OEMが荷主・運送事業者等のプレイヤーとともに“**共通の輸送像**”を描きながら、デジタル技術を活用し、共同輸送や混載輸送、輸送ルートの最適化等を共同で実現していくことが必要。

荷主・運送事業者・車両の**物流・商流データ連携**と部分的な**物流機能の自動化**の合わせ技で、最適物流を実現



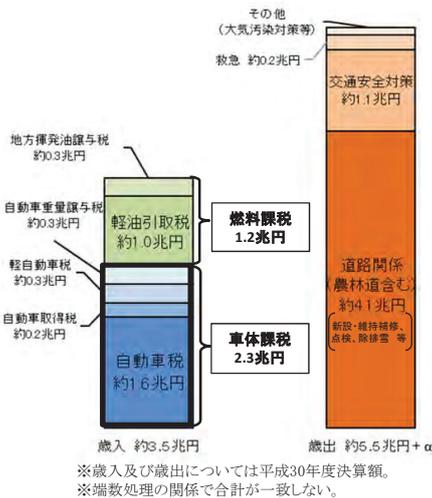
【出典】モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会第1回(R2.3.31)資料

- I 共通資料
- (1) WGについて
 - (2) 自動車を取り巻く環境
 - (3) 車体課税の現状
- II 論点別資料
- (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
 - (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
 - (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

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

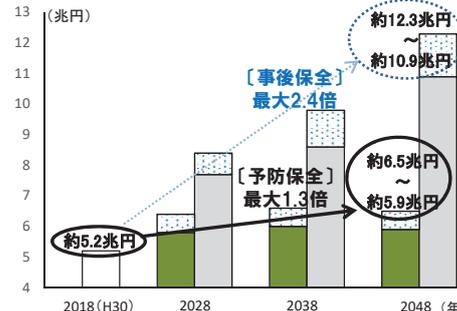


建設後50年以上経過する社会資本の割合

	H30年3月	R5年3月	R15年3月
道路橋（橋長2m以上）	約25%	約39%	約63%
トンネル	約20%	約27%	約42%

※ 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



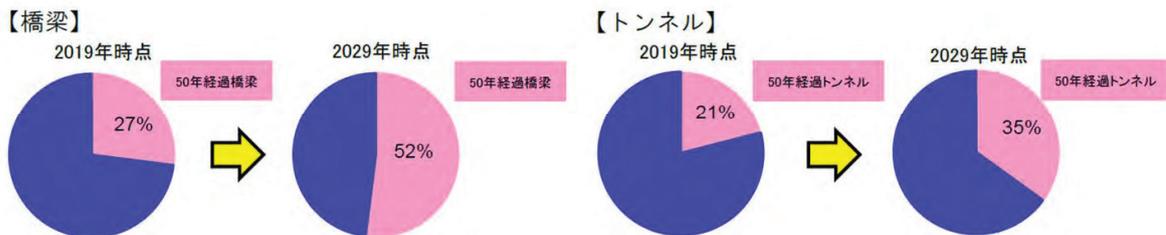
事前保全：施設の機能等に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
事後保全：施設の機能等に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

※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。
※平成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。

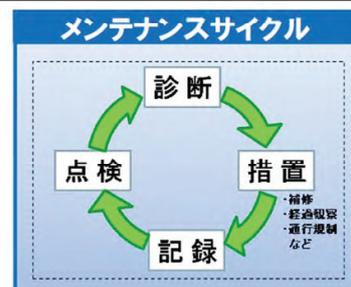
道路の老朽化について

国交省資料

- 建設後50年を経過した橋梁の割合は、現在約27%だが、10年後には約52%に急増
- 建設後50年を経過したトンネルの割合は、現在約21%だが、10年後には約35%に増加



- 橋梁（約73万橋）・トンネル（約1万本）等は、国が定める統一的な基準により、5年に1回、近接目視による全数監視を実施
- 「点検→診断→措置→記録」のメンテナンスサイクルを実施



【出典】国土交通省「道路の老朽化対策について」(R2.2)

- I 共通資料
 - (1) WGについて
 - (2) 自動車を取り巻く環境
 - (3) 車体課税の現状

- II 論点別資料
 - (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
 - (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
 - (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

令和3年度交通政策白書（抜粋）

1 世帯の公共交通運賃と自動車等購入・維持費の変化（総世帯、地方別）

- 公共交通運賃への支出額は、都市部（ここでは三大都市圏を含む、関東（茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野）、東海（岐阜、静岡、愛知、三重）、近畿（滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山）の3ブロック）で高くなる傾向がある。
- 2002年から2019年にかけて、公共交通運賃への支出額は、増加するブロック（北陸）や減少率が10%未満にとどまるブロック（関東、東北）が見られたが、2020年に全てのブロックで年間4割以上減少し、2002年と2020年を比較すると、家計の消費支出総額の減り方（2002年からの18年間で、全国平均で13.4%減少）より大きく減少しており、減少幅の大きいブロック（四国）では、7割以上減少している。これに対して、自動車等購入・維持費への支出額は、地方部を中心に8ブロックで増加している。

		公共交通運賃			自動車等購入・維持費		
		2002年	2019年	2020年	2002年	2019年	2020年
三大都市圏を含むブロック	関東	89,161 → -4.6%	85,031	-48.9% → 43,487	194,391 → 4.8%	203,679	-6.5% → 190,340
	東海	54,462 → -10.6%	48,675	-51.3% → 23,709	257,153 → 5.4%	270,979	12.0% → 303,619
	近畿	75,338 → -18.9%	61,080	-48.0% → 31,772	171,815 → -1.0%	170,155	1.9% → 173,318
三大都市圏を含まないブロック	北海道	49,871 → -26.3%	36,758	-50.6% → 18,144	178,221 → 15.4%	205,722	6.8% → 219,721
	東北	40,667 → -6.7%	37,946	-59.9% → 15,204	180,523 → 52.7%	275,650	-13.5% → 238,455
	北陸	41,152 → 19.4%	49,136	-66.6% → 16,432	215,972 → 53.8%	332,269	-25.6% → 247,236
	中国	55,654 → -22.0%	43,387	-59.7% → 17,499	215,746 → 35.4%	292,040	-21.8% → 228,362
	四国	37,227 → -34.6%	24,343	-54.9% → 10,989	202,445 → 23.5%	250,096	-19.5% → 201,254
	九州	46,161 → -15.2%	39,130	-41.0% → 23,094	196,651 → 15.0%	226,073	9.9% → 248,398
沖縄	45,559 → -42.5%	26,203	-47.1% → 13,856	128,663 → 30.3%	167,641	-13.9% → 144,418	

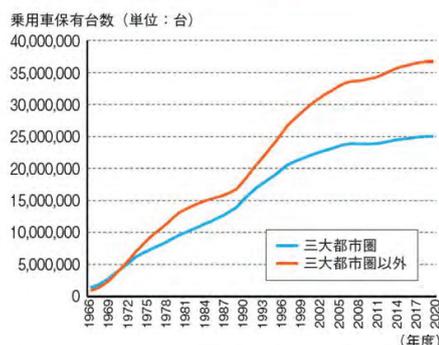
資料：総務省統計局「家計調査」から国土交通省総合政策局作成
 1世帯当たりの年間支出金額（円）を記載
 公共交通運賃は、鉄道運賃、鉄道通学定期代、鉄道通勤定期代、バス代、バス通学定期代、バス通勤定期代、タクシー代、航空運賃の合計
 自動車等購入・維持費は、自動車等購入、自動車等維持（ガソリン、自動車整備費、駐車場借料、自動車保険料等を含む）の合計

令和3年度交通政策白書（抜粋）※続き

都市部と地方部における乗用車保有台数の特徴

- 乗用車保有台数は、都市部（ここでは三大都市圏）、地方部（ここでは三大都市圏以外）のいずれにおいても大きく増加してきたが、近年は、都市部・地方部ともに増加傾向が緩やかになっている。2020年の人口は都市部の方が地方部よりも若干多いのに対し、2020年度における乗用車保有台数は、地方部が都市部より47%多い。
- 1世帯当たりの乗用車保有台数について都道府県別に見ると、東京都、大阪府、神奈川県、京都府、兵庫県、埼玉県、千葉県といった都市部では1台未満であるが、福井県、富山県、山形県、群馬県といった地方部では1.6台を超えている。

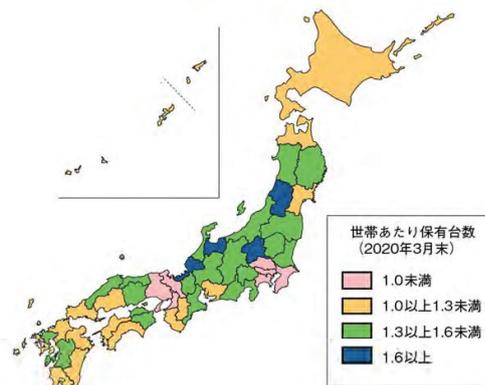
図表1-1-1-32 三大都市圏と三大都市圏以外の乗用車保有台数の推移



注：三大都市圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県

資料：（一財）自動車検査登録情報協会「都道府県別・車種別自動車保有台数（軽自動車含む）（毎年3月末現在）」から国土交通省総合政策局作成

図表1-1-1-33 都道府県別1世帯当たりの乗用車の保有台数



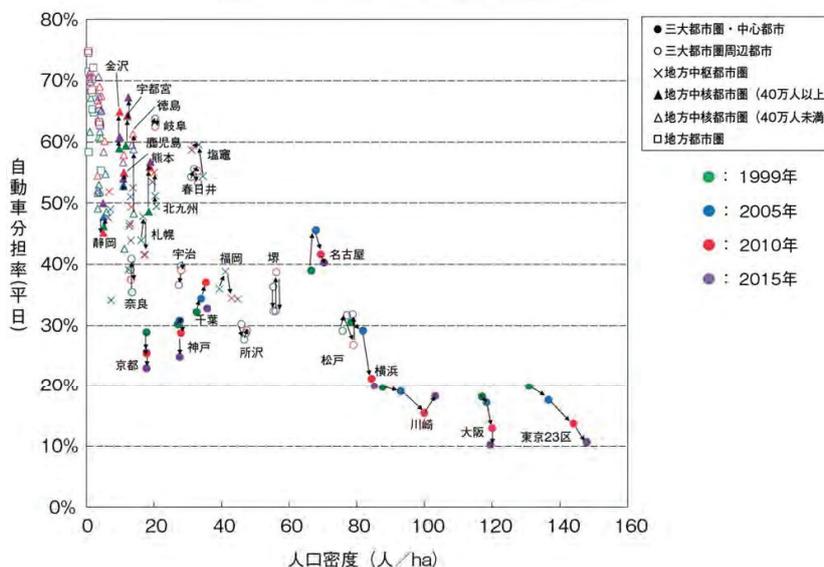
資料：（一財）自動車検査登録情報協会「自家用乗用車の世帯当たり普及台数（毎年3月末現在）（令和2年）」から国土交通省総合政策局作成

令和3年度交通政策白書（抜粋）※続き

都市部と地方部における乗用車保有台数の特徴（続）

- 以上のとおり、乗用車の保有台数は地方部のほうが都市部より多くなっており、その差はさらに広がつつあるところである。実際に、日常生活で自動車を使う人がどの程度いるのかという観点から自動車分担率について見ると、地方部の人口密度が低い都市ほど高く、かつ、経年的に高まる傾向が見られ、都市部を中心に人口密度の高い都市では、逆に自動車分担率が下がる傾向が見られる。

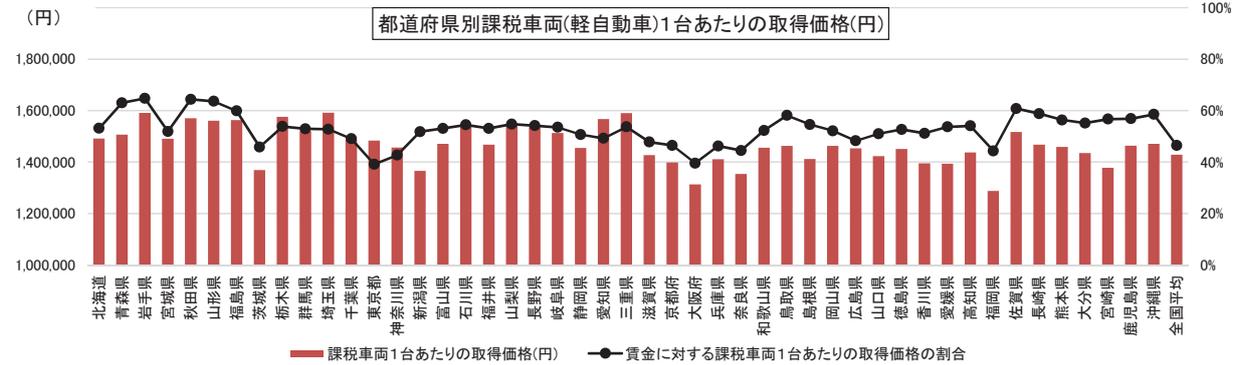
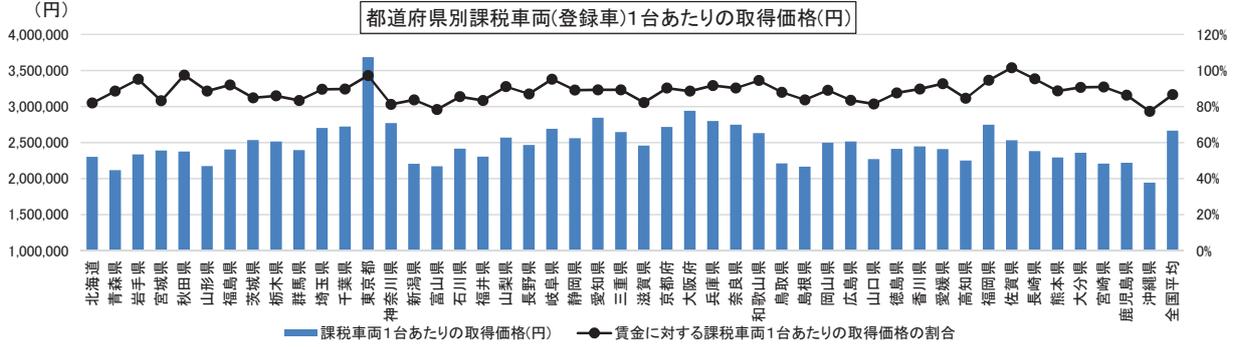
図表1-1-1-34 都市の人口密度と自動車分担率



資料：国土交通省都市局作成

都道府県別 課税車両1台あたりの取得価格

- 登録車については、年間賃金の8割～10割程度の車両を取得している。
- 軽自動車については、年間賃金の4割～6割程度の車両を取得している。



【出典】車両の取得価格は、「令和元年度道府県税の課税状況等に関する調」により、年間賃金(令和元年)は、「賃金構造基本統計調査」の都道府県別賃金(男女計)により作成。

自動車関係税収の人口一人当たりの税収額の指数（令和元年度決算額）

自動車取得税・環境性能割

最大/最小: 2.2倍



0.2兆円

旧自動車税・種別割

最大/最小: 2.4倍



1.5兆円

旧軽自動車税・種別割

最大/最小: 5.9倍



0.3兆円

軽油引取税

最大/最小: 4.6倍



0.9兆円

(参考) 県内総生産(平成29年度)

最大/最小: 2.9倍

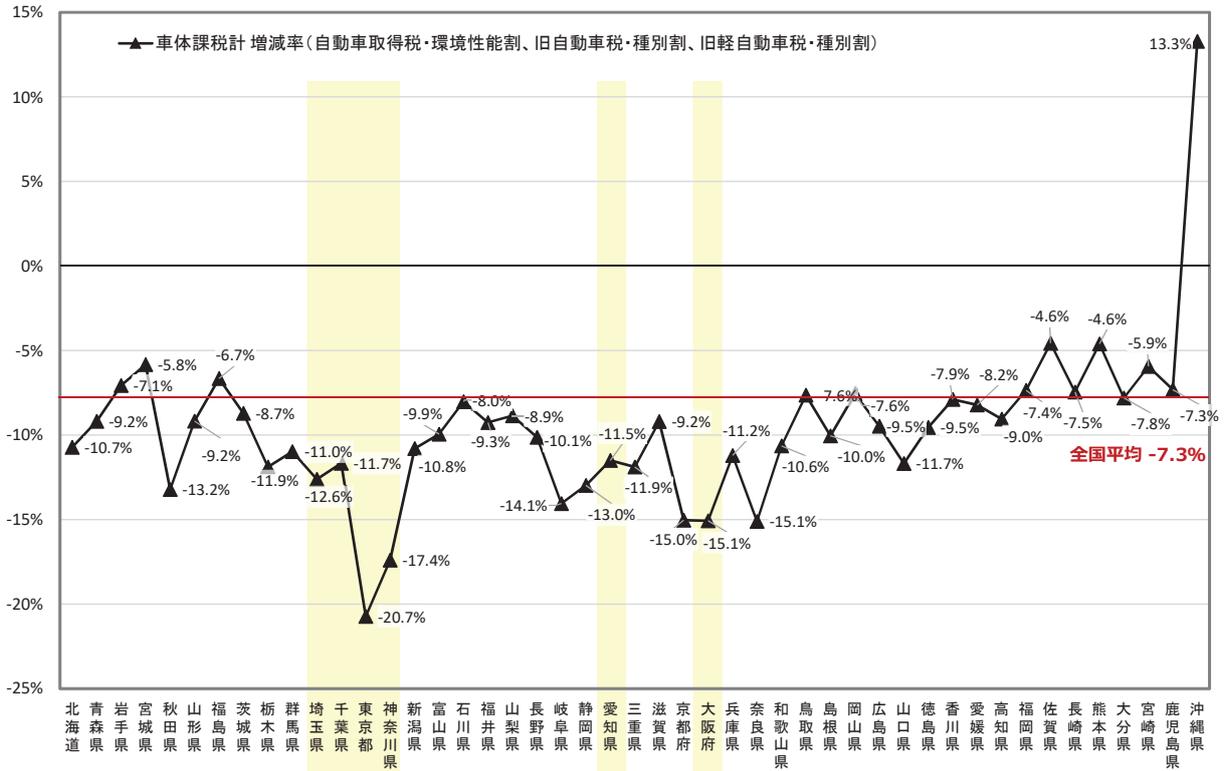


561.5兆円

(注) 上段の「最大/最小」は、各都道府県ごとの人口1人当たり税収額の最大値を最小値で割った数値であり、下段の数値は、税目ごとの税収総額である。

都道府県別の自動車関係税収の増減（H20→R1決算）

○ 平成20年度決算からの減収率について、全国平均(▲7.3%)と比較して、三大都市圏での落ち込みは大きい。



エコカー減税導入後の自動車関係税収の推移

○ 地方税収・自動車関係税収の推移

(単位：億円)

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
地方税計 (特別法人事業譲与税等含む) (対H20比)	388,567	346,374	350,721	350,905	354,687	366,694	384,377	404,050	403,337	409,019	419,467	423,572
自動車取得税・環境性能割 (対H20比)	3,663	2,310	1,916	1,678	2,104	1,934	863	1,373	1,461	1,897	1,982	1,528
旧自動車税・種別割 (対H20比)	16,808	16,544	16,155	15,972	15,860	15,744	15,562	15,428	15,349	15,405	15,504	15,423
旧軽自動車税・種別割 (対H20比)	1,682	1,733	1,769	1,796	1,836	1,885	1,944	1,997	2,380	2,481	2,577	2,659
車体課税計 (対H20比)	22,152	20,586	19,839	19,446	19,800	19,563	18,368	18,798	19,190	19,782	20,064	19,609

○ H20税収水準（エコカー減税導入前）からの推移



- I 共通資料
 - (1) WGについて
 - (2) 自動車を取り巻く環境
 - (3) 車体課税の現状

- II 論点別資料
 - (1) 論点1 環境性能割の環境インセンティブのあり方
 - (2) 論点2 電動車に対する課税上の取扱いのあり方
 - (3) 論点3 電気自動車等に対する課税のあり方
 - (4) 論点4 車体課税のあり方（中長期的視点）
 - ① 自動車税制と環境政策との関係
 - ② 電動化の見通しと対応方針
 - ③ 走行距離課税等
 - ④ 将来も含めたインフラ整備
 - ⑤ その他（社会政策）
 - ⑥ 東京都税制調査会における研究状況について

令和3年度第2回自動車関係諸税に係る調査研究WG（R3.10.1）提出資料

東京都税制調査会における研究状況について

東京都主税局税制改正担当課長 鈴木

- 1 東京都税制調査会について
- 2 自動車関連税制のあり方に関する分科会報告
- 3 自動車税種別割（乗用車）の見直し（案）
- 4 令和3年度第1回小委員会での主な議論

○東京都税制調査会について

地方分権の時代にふさわしい地方税制及び国・地方を通じた税制全体のあり方等に関する事項を検討することを目的として設置された知事の諮問機関

<東京都税制調査会の概要>

- 1 設置 平成12年5月
- 2 委員 25名（特別委員6名 委員19名）
- 3 任期 3年
- 4 委嘱 特別委員は都議会議員の職にある者のうちから、委員は学識経験のある者のうちから、知事が委嘱
- 5 審議項目 知事の諮問に応じ、下記事項を検討し、提言
 - ア 地方税制度の改善に関すること
 - イ 国と地方の税源配分に関すること
 - ウ その他これらの事項に関連する租税制度の改善に関すること

※令和3年度は総会3回（予定）、小委員会5回を開催。10月下旬に最終答申を公表予定

- 1 東京都税制調査会について
- 2 自動車関連税制のあり方に関する分科会報告
- 3 自動車税種別割（乗用車）の見直し（案）
- 4 令和3年度第1回小委員会での主な議論

自動車関連税制のあり方に関する分科会報告

（概要版）

令和3年3月

目次

1. 自動車関連税制のあり方に関する分科会について
2. 自動車関連税制の概要
3. 自動車関連税の現状
4. 現行税制において指摘されている課題
5. 自動車をめぐる環境の変化(将来動向)
6. 自動車に対する課税のあり方(総論)
7. 将来に向けた課税方法・課税標準の検討
8. [参考] 自動車関連税制の将来像について

自動車関連税制のあり方に関する分科会について

1 設置趣旨

自動車は、CO₂排出の大きなセクターとなっている。地球温暖化等の環境問題を解決し持続可能な社会を実現するためには、自動車関連税制について、環境重視の考え方を税制に組み込むことで、より積極的に環境税制として位置づけていくことが極めて効果的である。

一方で、税制のグリーン化の進展等により自動車関連税収は大幅に減少しており、地方自治体にとってその充実確保が重要な課題となっている。更に、自動車をめぐる技術革新・サービス等の向上も目覚ましく、次世代自動車が普及するとともに、自動車に対する価値基準が変化し、保有形態が多様化することで、課税のあり方について見直すことも必要になると考えられる。

こうしたことから、平成30年度東京都税制調査会答申では、「税制のグリーン化と税負担のあり方という両面において、中長期的な視点から自動車関連税改革について検討を行っていくべきである。」と提言している。そこで、今後の自動車関連税制のあり方に関して、東京都税制調査会の議論に資する調査・分析を行うため、「自動車関連税制のあり方に関する分科会」を設置する。

2 委員

- ◎ 小林 航 千葉商科大学政策情報学部教授
- 諸 富 徹 京都大学大学院経済学研究科教授
- 吉 村 政 穂 一橋大学大学院国際企業戦略研究科教授

◎は分科会長

自動車関連税制のあり方に関する分科会について

3 開催経過

(開催日時)

第1回 平成30年12月 6日(木)

第2回 平成31年 3月19日(火)

第3回 令和元年10月 4日(金)

第4回 令和 2年 1月16日(木)

第5回 令和 2年 1月21日(火)

第6回 令和 2年 2月 4日(火)

第7回 令和 2年 2月13日(木)

第8回 令和 2年 3月16日(月)

～ 3月20日(金)

第9回 令和 3年 3月 2日(火)

(議 事)

平成30年度委託調査進捗報告
自動車関連税制等に係る制度・現状及び課題

平成30年度委託調査中間報告・令和元年度委託調査の検討
自動車の取得・保有・走行の各段階における課税のあり方

令和元年度委託調査中間報告
堂自格差、軽自格差

有識者ヒアリング

自動車の取得・保有・走行の各段階における課税のあり方
将来に向けた課税方法・課税標準の検討

令和元年度委託調査最終報告
分科会報告書(案)

令和2年度委託調査中間報告
分科会報告書(案)

※ 平成30年度主税局委託調査 「フランスにおける車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する調査・分析等委託」

※ 令和元年度主税局委託調査 「車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較調査・分析等委託」

※ 令和2年度主税局委託調査 「自動車関連税制に関する税收シミュレーション等調査委託」

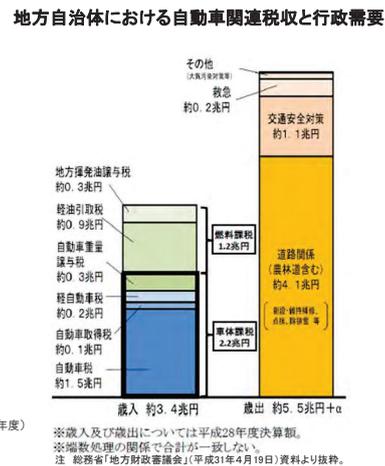
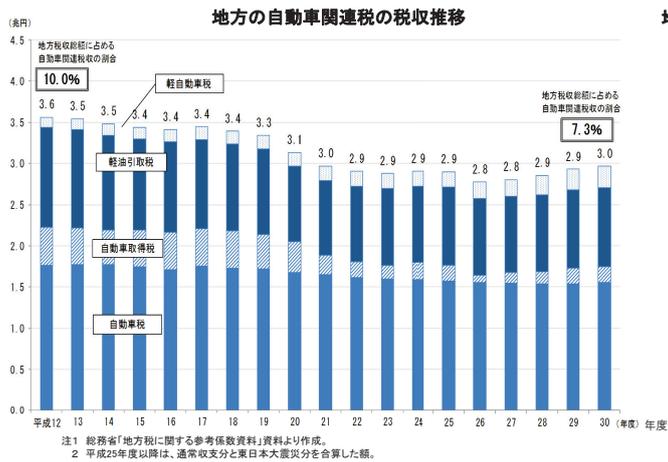
自動車関連税制の概要

○ 車体課税及び主な燃料課税の概要 (太字・下線は税制のグリーン化措置)

	税目	段階	概要	課税の考え方
車体課税	自動車税・軽自動車税 環境性能割 (R1.10 導入) 【道府県税・市町村税】	取得	・取得価額に応じて課税 ・燃費基準達成度等に応じた段階税率	道路損傷負担 環境損傷負担
	自動車取得税 (R1.9 廃止) 【道府県税】	取得	・取得価額に応じて課税 ・H21年度に一般財源化 ・H21年度から エコカー減税 導入	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
	自動車税種別割 (R1.10導入・旧自動車税) 【道府県税】	保有	・総排気量(乗用車)、最大積載量(トラック)、 乗車定員(バス)等に応じて、毎年度課税 ・H13年度から グリーン化特例 導入	応能負担 応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
	軽自動車税種別割 (R1.10導入・旧軽自動車税) 【市町村税】	保有	・車種ごとに区分して税率が設定され、 毎年度課税 ・H27年度から グリーン化特例 導入	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
	自動車重量税 【国税】	保有	・重量等に応じて課税、車検時徴収 ・H21年度に一般財源化 ・H21年度から エコカー減税 導入	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
課税料	揮発油税【国税】 地方揮発油税【国税】 軽油引取税【道府県税】	走行	・数量に応じて課税 ・「当分の間」税率の適用	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担

自動車関連税の現状

- 自動車関連税の合計税収は、自動車税グリーン化特例が導入前の平成12年度決算額約7.8兆円に対し、平成30年度決算額は約6.2兆円と、大幅に減少。
- 地方の自動車関連税収は、平成12年度決算額の約3.6兆円から、平成30年度決算額の約3.0兆と、0.6兆円の減少。
- 地方自治体における自動車に係る行政需要は、自動車関連税収を大きく上回っている。



現行税制において指摘されている課題

○ 総排気量と財産価値の比例関係

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

○ 低炭素社会の実現に向けた車体課税

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

○ 税負担水準の適正化に関する諸課題

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

○ 税体系の簡素化

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

自動車をめぐる環境の変化（将来動向）その1

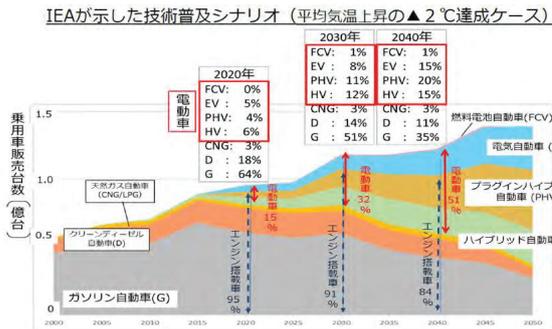
CASEと呼ばれる大変革

- 自動車のICT化(コネクテッドカー) C
- 自動運転技術の向上 A
- シェアリングの拡大 S
- 電気自動車の普及 E



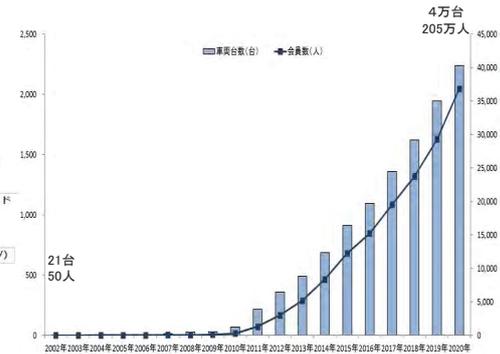
- 脱化石燃料化
- 所有せずに利用へ
- 1台当たり稼働率の上昇
- 政策との結合

全世界乗用車販売台数の見通し(IEA)



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

我が国のカーシェアリングに関する動向



注1 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団ホームページより作成。
 2 2002年から2005年までは4～6月調べ、2006年から2014年までは1月調べ、2015年からは3月調べ。

自動車をめぐる環境の変化（将来動向）その2

地方自治体の税収は減少

現行税制は内燃機関自動車の所有を前提とした税体系

- ・ 電気自動車の普及による燃料課税の税収減
- ・ 電気自動車への「総排気量基準」の適用による自動車税種別割の税収減
- ・ 所有者の規模縮小による車体課税の税収減

一方新たな行政需要も

電気自動車や自動運転技術などにより自動車に係る一定の行政需要が減少する一方、新たなインフラ整備や車両重量の重い電気自動車の普及に伴う道路損傷の増加への対応などが求められる

(例)

【自動運転の普及に伴うインフラ整備】

- ・ 道路上の白線表記の品質維持
- ・ 工事・舗装の張替えを地図データへ反映させるシステムの整備

【電気自動車の普及に伴うインフラ整備】

- ・ 充電設備の充実
- ・ 充電が集中する地点での発送電の整備

自動車に対する課税のあり方（総論）

自動車の様々な変化を的確に捉え、将来動向も見据えながら、以下の観点において最適な課税標準を用いて、適切に負担を求めることが可能な税体系の構築が重要

応益負担

行政からの受益を踏まえて負担を求めるものであるが、行政サービスの利用量に応じて負担を求める考え方がある一方、行政サービスを受けることを前提に利用量によらず、定額で負担を求める考え方がある

応能負担

自動車には耐久消費財としての側面がある一方、高付加価値化も予想される中で、所得等に対する逆進性にも配慮し、財産価値に応じた負担を求めることが望ましい

原因者負担（道路損傷・環境負荷に対する負担）

原因者負担的要素は、その原因を発生させる自動車の利用量（道路損傷等は走行量や重量、CO₂排出等は燃料消費量）に応じて負担を求めることが望ましい

税制のグリーン化

自動車に対する低炭素化の要請は世界的に高まっており、税制において環境配慮の観点を重視した仕組みは引き続き実施していくことが必要である

課税自主権を積極的に活用できる仕組み

地方自治体がそれぞれの地域の課題解決の一つの手段として、課税自主権を活用できるようにすることが望ましい

将来に向けた課税方法・課税標準の検討

- 1 利用量に応じた課税（走行距離課税）
- 2 財産価値に応じた課税
- 3 環境に配慮した課税
- 4 営自格差、軽自格差
- 5 税制の簡素化及び国と地方の税源配分

1 利用量に応じた課税（走行距離課税）

- 自動車の利用量に応じた課税方式として、現行税制度では、燃料消費量による燃料課税がある。燃料を使用しない電気自動車を含め、すべての自動車に対し利用量に応じた負担を求める課税の方法として、「走行距離課税」がある。
- 欧州の一部の国では、重量貨物車について、高速道路等の走行距離に応じた課金が、米国のカリフォルニア州等では、走行距離課税のパイロット事業が行われている。
- 走行距離課税の導入に当たっては、納税者のプライバシーへの配慮、データの管理方法、課税・徴収の仕組み等について、慎重な制度設計が求められる。
- 電気自動車には、電気使用量を課税標準とする方法も考えられる。

走行距離課税の方法(例)

方法	特徴
GPS方式 （ドイツ、オレゴン州、カリフォルニア州） GPS機能を搭載した車載器（外付け機器）やスマートフォンアプリを用いて精緻に計測した走行距離に基づいて課税する方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行情報というプライバシーの問題について、導入国では、民間プロバイダが走行距離の収集から、税額計算、徴収までを行い、行政機関に対しては走行距離・税額の合計を提供することで、行政機関が納税者の詳細な走行情報を把握できない仕組みとすることで対応 ・ 外付け機器の導入が必要となるため、インフラコストが大きい ・ 車載器の取外しやスマートフォンの電源を切ることによる脱税の可能性（オレゴン州では罰則あり、カリフォルニア州はパイロットプログラムのため罰則なし）
オドメーター方式 （カリフォルニア州） 車両に装備されているオドメーター（走行距離計）を利用して走行距離を計測、一定期間ごとに計測して行政機関に自己申告し、後払いで納税する方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ オドメーターは車両への取付が義務付けられているため、インフラ整備のコストが小さく、実施が容易 ・ オドメーターの改ざんによる脱税の可能性（カリフォルニア州はパイロットプログラムのため罰則なし）
ビニエット方式 （英国、オランダ、カリフォルニア州） 走行距離や走行期間に応じて事前に料金を支払うことでビニエット（通行証）を発行する方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ GPS方式に比べるとインフラ投資や技術要件が小さく、実施が容易 ・ 実際の走行距離に応じた課税ではないため、走行量に応じた税負担を求めることはできない

2 財産価値に応じた課税

- 財産価値に応じた課税指標として、電気自動車については、「車体重量又は電池容量」とすることが選択肢として考えられる。
- また、すべての自動車に共通する「車体重量」を課税指標とした場合は、将来新たな動力源を用いた自動車が登場した場合にも対応できることや、課税指標が共通するという観点からもシンプルでわかりやすいものとなる。
- 環境性能割と同様の「取得価額」とすることも考えられる。（米国 自動車登録料（Vehicle License Fee）の例）

車両価格との相関関係

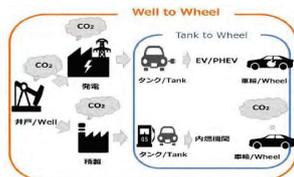
	対象台数	総排気量 (e)	車体重量 (kg)	エンジン馬力等		モーター馬力等		電池容量 (kWh)
				最高出力 (kW)	最大トルク (Nm)	最高出力 (kW)	最大トルク (Nm)	
ガソリン車	209	0.81	0.69	0.90	0.89	—	—	—
HV	109	0.88	0.75	0.83	0.87	0.61	0.54	—
PHV	26	0.67	0.57	0.82	0.83	0.35	0.64	—
電気自動車	11	—	0.94	—	—	0.91	0.81	0.94

3 環境に配慮した課税

- 自動車のCO₂排出抑制という目的を明確に示し、ユーザーの意識をより低炭素なものに変えていく観点からは、欧州と同様、CO₂排出量基準とすることも一つの選択肢
- 将来的には、ライフサイクル全体を対象に、自動車が排出するCO₂を定量化し総合評価する手法や、再利用等により資源を可能な限り循環させることでCO₂排出を抑制する考え方を課税標準に取り入れていくことが望ましい

<燃費基準>

- ・ S54年「エネルギーの使用合理化に関する法律」(省エネ法)に基づき、ガソリン乗用車におけるエネルギー消費効率である燃費(km/L)の目標値を定めた燃費基準が策定
- ・ H11年トップランナー基準の導入、その後燃費目標は5年ごとに引上げ
- ・ 自動車税のグリーン化特例、自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税、軽自動車税のグリーン化特例、自動車税・軽自動車税環境性能割で採用
- ・ R元年6月新燃費基準が発表され、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」の考え方を採用



<CO₂排出量基準>

- ・ 2005年 欧州委員会が車体課税の2分の1にCO₂排出量の要素を取り入れるべきとする指令案を示す
- ・ 欧州CO₂排出規則に連動する形で、多くの国が保有段階を中心にCO₂排出量基準(gCO₂/km)を導入

国	税目/制度(課税段階)
ドイツ	・自動車税(保有) -CO ₂ 排出量基準と排気量基準を併用
フランス	・自動車登録税(取得) -課税馬力の算出にCO ₂ 排出量を追加 ・Bonus-Malus制度(取得) -CO ₂ 排出量の少ない自動車に補助金支給、多い自動車に課税
英国	・汚染車税(保有) -CO ₂ 排出量が課税標準 ・自動車税(保有) -初年度はCO ₂ 排出量基準に応じて税額設定

4 営自格差、軽自格差

(営自格差)

- ・ 営自格差は、自動車税創設時、個人所有の自動車について多少の奢侈的な側面を認めて設けられ、その後も、物価や公共料金への反映を考慮して維持されてきた。
- ・ 道路損傷負担や環境損傷負担の観点からみれば自家用自動車と営業用自動車に事実上の差異はない。
- ・ 自動運転技術の向上やコネクテッドカーの普及、全国規模の規制緩和が行われると、様々なシェアリングサービスが登場し、自家用自動車を利用して、有償で人や物を運ぶ事業が行われることが予想され、営業用自動車との線引きは曖昧となる。

⇒ 自動車の利用の変化や法規制も踏まえながら、公共交通資産の利用促進等、運輸政策上の配慮をしつつ、車体課税の課税根拠等に鑑みて、税負担水準の適正化を図っていくことが望ましい

(軽自格差)

- ・ 軽自動車は我が国特有の規格として定められており、制度上も登録制度等において小型自動車と異なる取扱いがなされている。また、公共交通機関が不便な地域における代替交通手段として使用される傾向にあり、通勤などの移動手段、小規模事業者の輸送手段など生活に密着して利用されている。
- ・ 現在では、高付加価値化した軽自動車も登場しており、小型自動車と比べても財産的価値に差異はない。また、軽自動車規格の電気自動車については、道路損傷程度を考慮すると、税負担の差を設ける合理性はなくなったといえる。

⇒ 軽自格差が縮小されてきた経緯を考慮し、我が国特有の規格である軽自動車への政策的配慮をしつつ、税負担水準の適正化を図っていくことが望ましい

5 税制の簡素化及び国と地方の税源配分

○ 平成21年度に道路特定財源が一般財源化される以前から、道路整備等の歳出に比べて自動車関連税収が超過している国とは異なり、地方自治体は、一般財源を投入して必要な道路整備を行っていた。自動車関連税制においては、税制度の見直しとともに、国と地方の役割に応じた税源配分に見直すことが重要である。

○ 保有段階の課税については、これまでも、総務省の研究会や東京都税制調査会において、課税の仕組みを簡素化し、納税者にとって分かりやすく理解を得られやすい税とする観点から、課税根拠が重複する自動車税(軽自動車税)種別割と自動車重量税を統合する構想案が示されている。

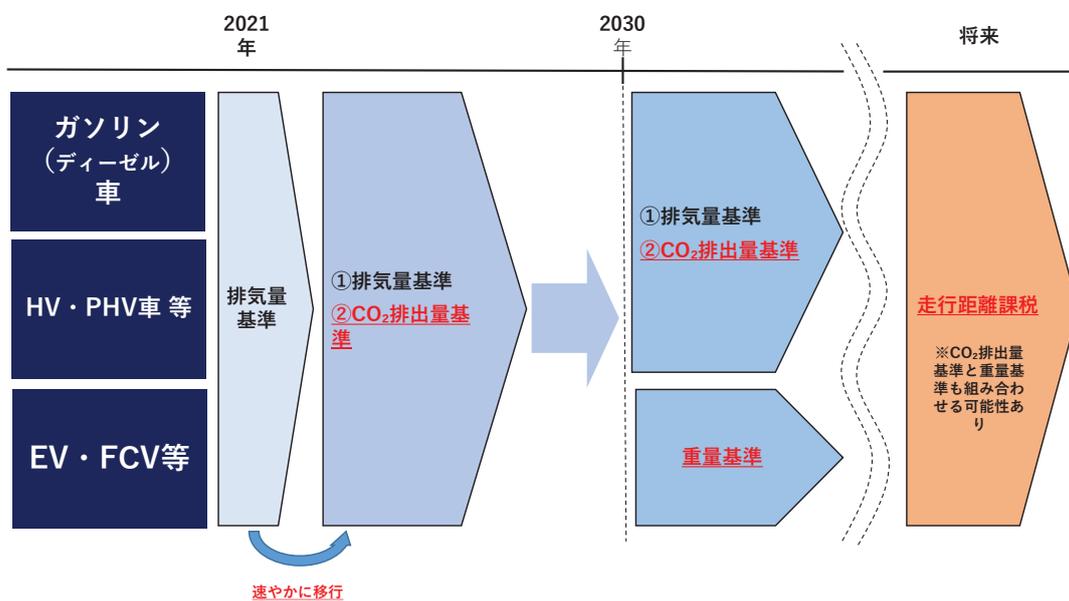
⇒ 保有段階で課税している自動車税種別割と自動車重量税を統合し、国と地方の役割に応じた税源配分に見直すことも一つの合理的な手法

- 1 東京都税制調査会について
- 2 自動車関連税制のあり方に関する分科会報告
- 3 自動車税種別割(乗用車)の見直し(案)
- 4 令和3年度第1回小委員会での主な議論

【論点】

自動車税種別割（乗用車）の見直し（案）

令和3年度第1回小委員会（R3.7.2）において提示された案であり、令和3年度東京都税制調査会答申（R3.10.22）の内容とは異なる。



注 東京都税制調査会事務局作成。

- 1 東京都税制調査会について
- 2 自動車関連税制のあり方に関する分科会報告
- 3 自動車税種別割（乗用車）の見直し（案）
- 4 令和3年度第1回小委員会での主な議論

令和3年度第1回小委員会（R3.7.2）での主な議論

（CO₂排出基準）

・脱炭素は待ったなしの状況であり、喫緊の問題である脱炭素へ向けたCO₂排出量基準というものの導入というものが非常に大事ではないか。新たに排気量に加えて、CO₂排出量基準というものをまずは考えてはどうか。

・あと10年かけてCO₂排出量基準をゆっくり考えようという、そういうタイミングではないのではないか。CO₂を出す車であってもガレージに止まっている限りCO₂は出さない。排出量が少ないときでも長く走ればCO₂はやはり出す。環境負荷に対する対応ということであれば、ガソリン税の強化は一つの選択肢になるし、走行距離に応じた負担を求めるというのもまた一つのやり方としてはあると思う。

・環境負荷に配慮した課税ということで言えば、Well to WheelではなくWell to RecycleとかScrapという局面で見えていくと、必ずしも電気自動車化が環境負荷を低めるとは言えないというような見方もある。税金をかける側だからこそその辺りを丁寧に説明していく必要がある。

（重量基準）

・これから軽量化を含めて蓄電池の開発に政府として支援をしていくという中で、蓄電池が重いから税金を重くするということだと、いろいろ批判が来る可能性がある。いずれ完成形としては、蓄電池も含めて重さに比してというのは、道路損傷負担という観点から意味がある。

・自動車の重量だけが道路損傷に影響するのか疑問。トラックに重たい荷物を載せれば、その重たい荷物も道路損傷を引き起こすとすると、車自体の重量は一部にすぎない。本来は積載した貨物の重量も含めて重量課税できればベストだが、課税技術の面では難しい。重量基準に課税の重点を置き過ぎると少しゆがんでしまうのではないか。

（走行距離課税）

・走行距離課税は今すぐ導入というのは非常に難しい。走行をきちんと把握して公正に課税をすることの技術的な難しさがある。

・都心は公共交通が整備されているが、郊外とか地方で必需的に車利用されている方にとっては、走行距離課税にシフトすると、負担が重く掛かってしまうのではないか。

