

平成31年度税制改正大綱における車体課税等の見直しについて

自動車取得税及び自動車税・軽自動車税(環境性能割)のグリーン化

- 自動車取得税のエコカー減税は、2019年4月から同年9月まで一部で軽減率が縮小。2019年10月の消費税率10%引上げ時に、自動車取得税を廃止し、自動車税・軽自動車税に環境性能割を導入。2020年9月までの税率は最大2%、それ以降(2021年3月まで)は最大3%。

自動車取得税の軽減措置及び自動車税・軽自動車税(環境性能割)の税率(2018年4月～2021年3月)

対象車 ^(※)	自動車取得税のエコカー減税の軽減率		自動車税・軽自動車税の環境性能割の税率				(参考)平成28年度税制改正大綱における環境性能割の税率	
	2018年4月-2019年3月	2019年4月-2019年9月	2019年10月-2020年9月		2020年10月-2021年3月		登録車	軽自動車
			登録車	軽自動車	登録車	軽自動車		
電気自動車等	非課税	非課税	非課税	非課税	非課税	非課税	非課税	非課税
2020燃費基準+50%								
2020燃費基準+40%								
2020燃費基準+30%	▲80%	▲50%						
2020燃費基準+20%	▲60%							
2020燃費基準+10%	▲40%	▲25%			1%			
2020燃費基準達成	▲20%	▲20%	1%		2%	1%	1%	
2015燃費基準+10%	軽減なし	軽減なし	2%	1%	3%	2%	2%	1%
2015燃費基準+10%未達							3%	2%

※ 電気自動車等とは、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、天然ガス自動車(2009年排ガス規制+NOx▲10%)、クリーンディーゼル乗用車(2009年排ガス規制適合)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、2005年排出ガス基準値より75%以上又は2018年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車を対象となる。

(出典)「平成31年度税制改正の大綱」(平成30年12月21日閣議決定)より作成。

自動車重量税のグリーン化

- 自動車重量税のエコカー減税は、2019年5月から2021年4月まで、新車新規検査時(1回目支払時)における軽減率が縮小。また、初回継続検査時(2回目支払時)の免税対象は、2020年度燃費基準の達成率が50%から90%に引上げられ、免税対象を大幅に絞り込む。

自動車重量税の軽減措置(2018年5月～2021年4月)

対象車 ^(※)	2018年5月-2019年4月			2019年5月-2021年4月	
	新車新規検査時	初回継続検査時		新車新規検査時	初回継続検査時
電気自動車等	免税	免税	➔	免税	免税
2020燃費基準+90%					
2020燃費基準+50%					
2020燃費基準+40%					
2020燃費基準+30%	▲75%			▲50%	
2020燃費基準+20%					
2020燃費基準+10%	▲50%			▲25%	
2020燃費基準達成	▲25%				
2015燃費基準+10%	本則税率適用			軽減なし	

※ 電気自動車等とは、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、天然ガス自動車(2009年排ガス規制+NOx▲10%)、クリーンディーゼル乗用車(2009年排ガス規制適合)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、2005年排出ガス基準値より75%以上又は2018年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車が対象となる。

(出典)「平成31年度税制改正の大綱」(平成30年12月21日閣議決定)より作成。

自動車税・軽自動車税(種別割)のグリーン化

- 自動車税及び軽自動車税の種別割^(※1)に対するグリーン化特例の軽減措置^(※2)は、2019年4月から2021年3月までは現行制度の延長、2021年4月から2023年3月まではハイブリッド車及びガソリン車が除外され、電気自動車等のみに限定。
- 重課については、自動車税種別割の重課措置を2年間延長。

自動車税・軽自動車税(種別割)の軽減措置(2017年4月～2023年3月)

対象車 ^(※3)	2017年4月-2019年3月		2019年4月-2021年3月		2021年4月-2023年3月	
	自動車税	軽自動車税	自動車税	軽自動車税	自動車税	軽自動車税
電気自動車等	▲75%	▲75%	▲75%	▲75%	▲75%	▲75%
2020燃費基準+50%		▲50%		▲50%	軽減なし	軽減なし
2020燃費基準+40%						
2020燃費基準+30%						
2020燃費基準+20%	▲50%	▲25%	▲50%	▲25%		
2020燃費基準+10%						
2020燃費基準達成	軽減なし	軽減なし	軽減なし	軽減なし		

※1 種別割とは、現行の自動車税及び軽自動車税にあたる税を指す。

※2 軽減措置は該当車を購入した翌年度の税率に適用される。

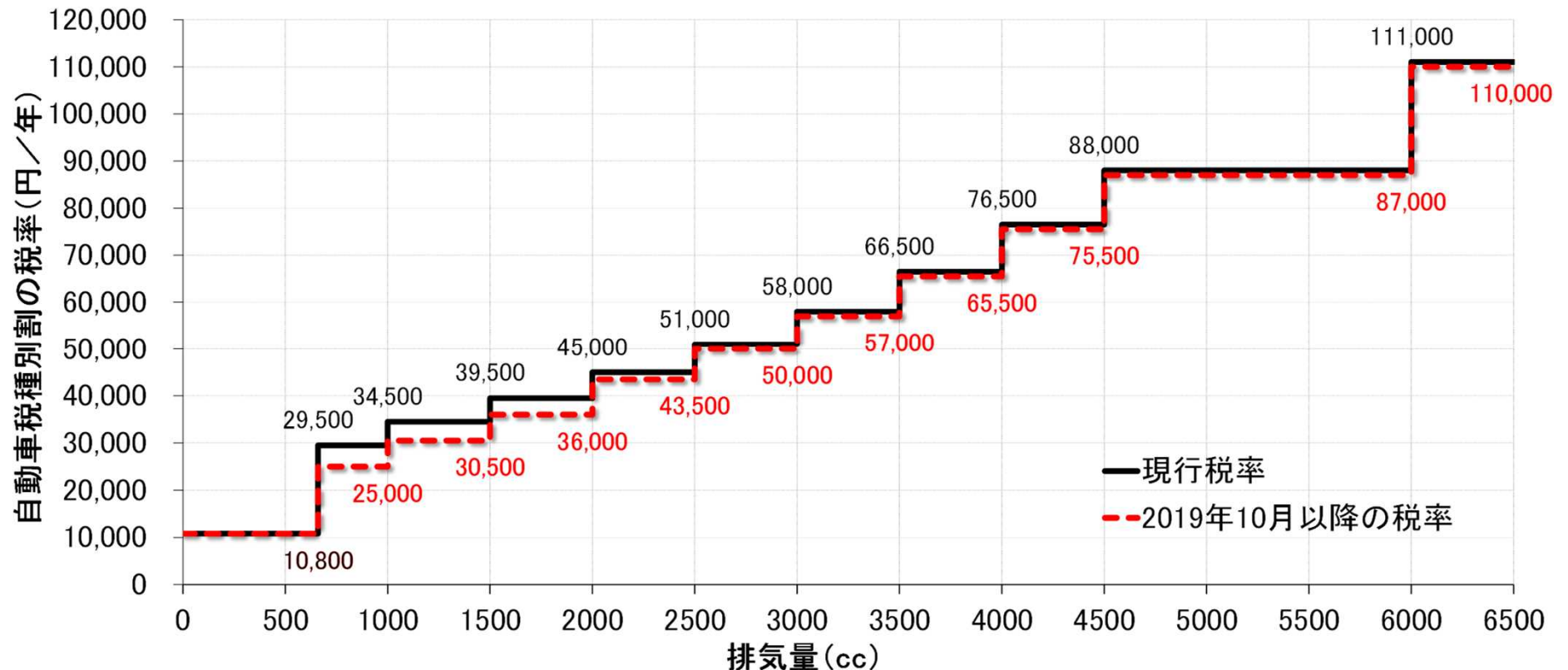
※3 電気自動車等とは、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車(2009年排ガス規制+NOx▲10%)、クリーンディーゼル乗用車(2009年排ガス規制適合)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、2005年排出ガス基準値より75%以上又は2018年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車を対象となる。

(出典)「平成31年度税制改正の大綱」(平成30年12月21日閣議決定)より作成。

自動車税種別割の税率引下げ

- 消費税率10%引上げに伴うユーザー負担の軽減や需要平準化等を目的に、2019年10月以降に初回新規登録を受けた自家用乗用車(登録車)の自動車税種別割の税率を、新車販売の大部分を占める小型車(排気量2,000cc以下)を中心に、年間1,000~4,500円引下げ。

自動車税種別割の現行税率と2019年10月以降の税率



自動車重量譲与税に関する改正

- 自動車税の引下げに伴う、都道府県の財源縮小を補填するため、自動車重量譲与税の譲与割合を上げたうえで、新たに都道府県自動車重量譲与税を創設し、市町村と都道府県に譲与する。
- 都道府県自動車重量譲与税は、各都道府県の自家用乗用車(登録車)の保有台数で按分される。

自動車重量譲与税全体の譲与割合と都道府県及び市町村の譲与割合

期間	本則			当分の間		
	譲与割合	市町村譲与分	都道府県譲与分	譲与割合	市町村譲与分	都道府県譲与分
現行	3分の1	全て	—	1000分の407	全て	—
↓						
2019～2021年度	1000分の348	348分の333	348分の15	1000分の422	422分の407	422分の15
↓						
2022～2033年度	1000分の357	357分の333	357分の24	1000分の431	431分の407	431分の24
↓						
2034年度	1000分の401	401分の333	401分の68	1000分の475	475分の407	475分の68
↓						
2035年度以降	1000分の416	416分の333	416分の83	1000分の490	490分の407	490分の83

(出典)「平成31年度税制改正の大綱」(平成30年12月21日閣議決定)より作成。

揮発油税及び地方揮発油税に関する改正

- 自動車税の引下げに伴う、都道府県の財源縮小を補填するため、2034年4月1日より、地方揮発油税を引き上げるとともに、都道府県譲与分が増額されることとなっている。
- また、地方揮発油税の引上げにあわせて、負担を平準化する観点から揮発油税が引き下げられることとなっている。

揮発油税及び地方揮発油税の税率変更(2034年4月1日～)

税目	揮発油税	地方揮発油税の税率
現行	48,600円/kℓ(本則税率24,300円/kℓ)	5,200円/kℓ(本則税率4,400円/kℓ)
↓		
改正案	48,300円/kℓ(本則税率24,000円/kℓ)	5,500円/kℓ(本則税率4,700円/kℓ)

地方揮発油税の都道府県譲与分の増額(2034年4月1日～)

税目	地方揮発油税	譲与割合	按分指標
現行	都道府県	58%	現行道路の延長及び面積を基準として按分
	市町村	42%	
↓			
改正案	都道府県	5.5%	各都道府県の自家用乗用車(登録車)の保有台数で按分
		54.8%	現行道路の延長及び面積を基準として按分
	市町村	39.7%	

(出典)「平成31年度税制改正の大綱」(平成30年12月21日閣議決定)より作成。

与党税制改正大綱における自動車関係諸税に関する検討事項の記載

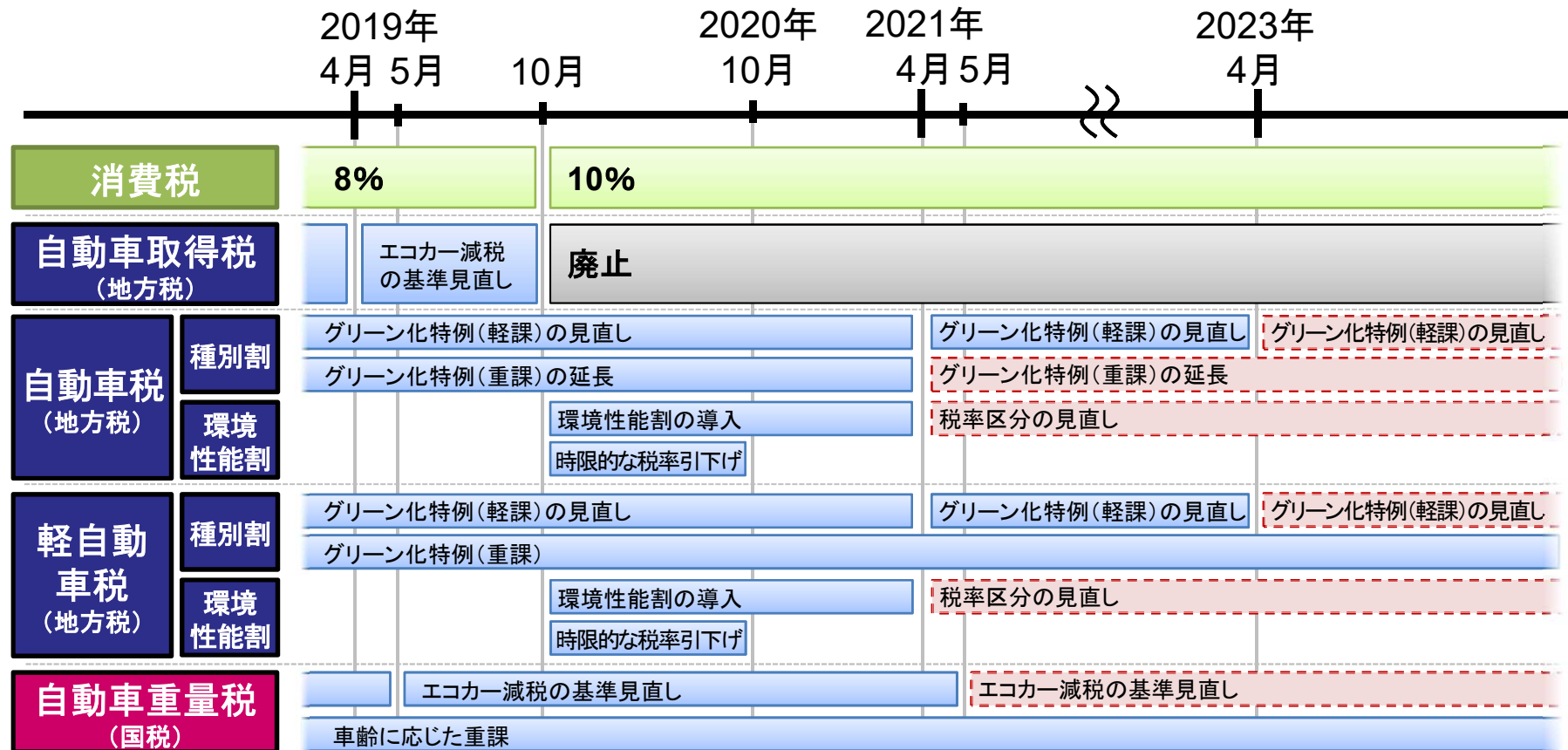
- 平成31年度与党税制改正大綱の検討事項において、環境負荷の低減等を踏まえた自動車関係諸税の中長期的な検討を行うことが明記された。

検討事項6の記載(抜粋)

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。

今後の車体課税見直しのスケジュール

- 2021年4月以降、自動車税種別割のグリーン化特例(重課)が期限切れとなり、自動車税及び軽自動車税の環境性能割の税率区分の見直しが行われる。また、同年5月以降の自動車重量税のエコカー減税が期限切れとなる。
- 2023年4月以降の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)が期限切れとなる。



■ …法令で決定済み及び平成31年度税制改正で結論を得た事項

■ …平成33年度税制改正以降で具体的な結論を得る事項

※1 自動車税及び軽自動車税の環境性能割は自動車の取得時に課税される。環境性能割の創設に伴い、現行の自動車税を自動車税種別割、現行の軽自動車税を軽自動車税種別割となる。
 ※2 環境性能割の時限的な税率引下げとは、平成31年10月1日から平成32年9月30日までの間に取得した自家用乗用車に係る環境性能割について、税率1%分を軽減する特例措置を指す。

(参考) 今後の車体課税を検討する上での参考資料

走行距離課税について

欧州・米国における主な走行距離課税に関する動向

欧州における主要な動向

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

米国における主要な動向

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

スイスの重量貨物車課徴金

○ スイスは2001年に走行距離、積載重量、排ガスクラスによって徴収される重量貨物車課徴金 (Heavy Vehicle Charge) を導入。国内登録車は連邦関税局が毎年徴収。国外登録車はスイス出国時に都度支払い。

スイスの重量貨物車課徴金の概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 2001年、車両総重量3.5トン以上の貨物車を対象とする重量貨物車課徴金 (performance-related heavy vehicle charge: HVC) を導入 (1985年に導入された重量貨物車に対する定額課税を改訂したもの) 								
対象車種	<ul style="list-style-type: none"> スイス及びリヒテンシュタイン王国の全公道を通行する車両総重量3.5トンを超える全ての貨物車 (国外登録車も含む) ※バスやコーチは走行距離課税でなく定額で課税 								
対象区域	<ul style="list-style-type: none"> スイス及びリヒテンシュタイン王国の全公道。 								
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: $\text{排出クラス別税率 (セント/tkm)} \times \text{走行距離 (km)} \times \text{総積載重量 (t)}$ <排出クラス別税率 (共通)> カテゴリーに応じて3段階で税率が設定されている。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>排出クラス</th> <th>税率 (セント/tkm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>カテゴリー1 (EURO 0 / 1 / 2* / 3*)</td> <td>3.1</td> </tr> <tr> <td>カテゴリー2 (EURO 4 / 5)</td> <td>2.69</td> </tr> <tr> <td>カテゴリー3 (EURO 6)</td> <td>2.28</td> </tr> </tbody> </table> <p>*フィルタシステムを搭載した場合は2.79セント/tkm。</p> <ul style="list-style-type: none"> <走行距離・総積載重量 (Emotach装着車)> 国内登録車はレコーダ「Emotach」の装着が義務付けられている (国外登録車は任意)。走行距離はタコグラフと連結した「Emotach」により自動的に記録。積載重量はトラック・トレーラーの許容積載重量の合計値 (最大40トン) を都度入力。 <走行距離・総積載重量 (その他)> スイス初回入国時にIDカード作成 (ナンバー、登録国、最大許容重量、排ガスレベル等)。入国時は都度ターミナルにIDカードを挿入し、走行距離と積載重量を入力。 	排出クラス	税率 (セント/tkm)	カテゴリー1 (EURO 0 / 1 / 2* / 3*)	3.1	カテゴリー2 (EURO 4 / 5)	2.69	カテゴリー3 (EURO 6)	2.28
排出クラス	税率 (セント/tkm)								
カテゴリー1 (EURO 0 / 1 / 2* / 3*)	3.1								
カテゴリー2 (EURO 4 / 5)	2.69								
カテゴリー3 (EURO 6)	2.28								

課税方法 (Emotach装着車)	<ul style="list-style-type: none"> 車両所有者はレコーダー「Emotach」を設置・運用 ※タコグラフと電子的に連結した走行距離の自動計測に加え、GPS・モーションセンサによるモニタリングで不正取締が可能。 車両所有者は毎年過年度データを連邦関税局 (FCA) に申告 FCAはデータを精査し、60日以内に納税額を通知
課税方法 (その他)	<ul style="list-style-type: none"> 車両所有者はスイス初入国時にIDカードを作成。入国時に都度、ターミナル (clearance terminal) にIDカードを挿入し、走行距離、積載重量、支払方法を入力し、結果を出力 出国時は入国時の出力結果等を提示し、料金は自動徴収
罰則	<ul style="list-style-type: none"> 情報の虚偽申告や意図的な脱税をした場合は、100CHF～脱税額の5倍の罰金が科される。
免税還付措置	<ul style="list-style-type: none"> 軍用車両、警察車両、消防隊車両、農業用車両等は免税 木材・牛乳・家畜の輸送等の車両は還付
税收使途	<ul style="list-style-type: none"> 1/3はカントン (州) に配分され、州の道路交通費用に充当。 2/3は連邦政府に残り、国の鉄道・道路交通費用に充当。
税收規模	<ul style="list-style-type: none"> 15.0億CHF (2014年)、14.6億CHF (2015年)、14.6億CHF (2016年)、16.3億CHF (2017年)、16.2億CHF (2018年見込)

(参考) 左図: Emotach 右図: IDカード (Emotach非装着車)



(備考) 為替レート: 1CHF=約112円 (2016~2018年の為替レート (TTM) の平均値、みずほ銀行)

(出典) スイス連邦関税局 (FCA) 「Performance-related heavy vehicle charge - Vehicles licensed in Switzerland」、スイス財務省 「Income statement」等より作成。

ドイツの重量貨物車通行税

○ 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	<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 																																				
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"> <thead> <tr> <th>重量・車軸数</th> <th>7.5-11.99t</th> <th>12-18t</th> <th>18t超・3軸</th> <th>18t超・4軸以上</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p><大気汚染に対する税率></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>排出クラス</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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"> <tbody> <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> </tbody> </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
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																																				

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



(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。

米国オレゴン州の道路利用課徴金プログラム

○ 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><道路利用課徴金の税率推移></p> <table border="1"> <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><各口座管理団体の特徴></p> <table border="1"> <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(マイレージ・レポートング・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 Recommends 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。

ユーロビニエツト指令について

- EU域内の重量貨物車の道路利用への課金基準を定める「ユーロビニエツト指令」(*)が2011年に改正され、新たに大気汚染及び騒音により生じる外部費用に対する課金の考え方が規定された。
- 2017年5月、欧州委員会が「ユーロビニエツト指令」の改正案を提出。乗用車や軽量貨物車等への道路利用課徴金の対象拡大が政策オプションとして示されている。

(*) Directive 2011/76/EU of the European Parliament and of the Council

2011年に改正されたユーロビニエツト指令 (Eurovignette III) の概要

- 道路利用課徴金において、従来の道路損傷等によるインフラ費用に対する課金の考え方に加え、大気汚染や騒音により生じる外部費用に対する課金の考え方が規定された。
 - ・ 道路交通に基づく大気汚染の外部費用は、欧州排ガス規制区分及び道路区域(郊外・都市部)に応じた道路利用課徴金により、従来の道路利用課徴金に含めることができる。
 - ・ 道路交通に基づく騒音の外部費用は、騒音に晒される地域を横断する道路区間及び時間帯(日中・夜間)に応じた道路利用課徴金により、従来の道路利用課徴金に含めることができる。

2017年5月のユーロビニエツト指令改正案で提示された政策オプション

- 道路利用課徴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、道路利用課徴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*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。

* 時間ベースの課金とは、特定の道路を走行する車両に対し、時間単位(日、週、月又は年)で課金する方式を指し、ビニエツト方式とも呼ばれる。

電費に関する動向について

次期燃費基準に関する報道について

➤ 電気自動車にも燃費基準設定…環境性能向上促す（読売新聞 2019/1/26）

政府は、自動車の燃費基準を見直し、電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド車（PHV）を新たに対象とする方針を固めた。EVなどが達成すべき環境性能の基準を示すことで、環境対応車の普及を後押しする。自動車にかかる税金の算出に影響する可能性が高く、新基準の達成に向けて、自動車メーカー各社の開発競争も激しくなりそうだ。

国土交通省や経済産業省などの有識者会議での議論を経て、今春にも新たな燃費基準が策定される見通し。新基準を達成する目標の時期は2027～2030年度となる方向だ。

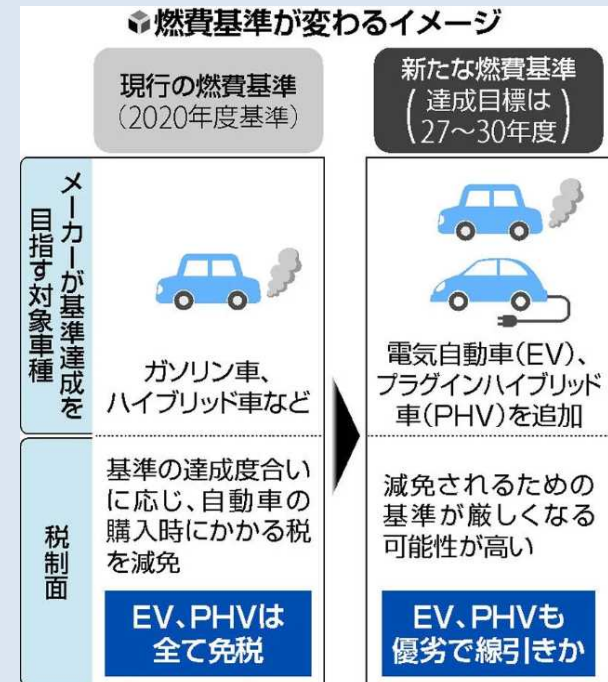
EVの場合、1キロ・メートル走るのに必要な電力量を示す「電費（電力消費率）」に一定の係数を掛け合わせてガソリン換算するなどして、達成すべき環境性能の基準値を設定する。ガソリン車などには、これまでより高い燃費性能を求める。

新基準の対象にEVやPHVを加えるのは、今後の急速な普及が見込まれているためだ。

国内では現在、EVが約10車種、PHVが約20車種販売されている。EVとPHVを合わせた17年度の新車販売台数は約6万台で、全体に占める割合は約1%にとどまるが、16年度からは倍増した。

メーカーは、新基準を満たす車を目標年度までに一定程度、販売することが求められる。電費の向上には、車体の軽量化やバッテリーの改良などを進めることが必要となる。環境性能で具体的に高い基準を求めることで、各社の技術開発を加速させたい政府の思惑もある。

燃費基準は、ユーザーが支払う自動車の税制にも活用されている。自動車重量税を軽減する「エコカー減税」や、10月以降の購入時に課される「環境性能割」などは、燃費性能が良いほど負担額が減る仕組みだ。エコカー減税や環境性能割で、EVやPHVはすべて免税となる。新基準ではさらに、高い環境性能が求められるため、税制に適用されれば、性能の優劣により厳しく線引きされる可能性がある。また、排気量によって税額が変わる自動車税ではこれまで、排ガスが出ないEVを、最も排気量が少ない車種と同じ区分としてきた。将来的に、新しい燃費基準が使われる可能性もある。



次期燃費基準における電気自動車等の算定法(案)

車種	次期基準 ガソリン車のTtW燃費と比較可能な数値	2020年度基準
電気自動車	6,750÷電費 (Wh/km)	9,140÷電費 (Wh/km)
ディーゼル自動車	軽油燃費 (km/L) ÷1.1	軽油燃費 (km/L) ÷1.1
LPガス自動車	LPG燃費 (km/L) ÷0.74	LPG燃費 (km/L) ÷0.78

以下のデータ等を踏まえて算定

電力

発電効率等：発電効率は省エネ法「工場等におけるエネルギーの使用の合理化に関する事業者の判断基準」における電力供給業のベンチマーク指標。

電源構成は自動車新時代戦略会議の中間整理等を踏まえ長期エネルギー需給見通し。

送配電効率：総合エネルギー統計から試算。

揮発油等

精製効率：輸送用燃料ライフサイクルインベントリーに関する調査報告書（石油産業活性化センター）のモデル製油所をベースに、低炭素社会実行計画フォローアップ及び高度化法によるバイオ燃料の導入目標を考慮して試算。

輸送効率：低炭素社会実行計画フォローアップから試算。

給油効率：水素利用国際クリーンエネルギーシステム技術第Ⅱ期研究開発報告書（NEDO）

各発熱量：総合エネルギー統計

(参考)デンマークの車体課税における電気自動車の扱い

- デンマークでは、乗用車の保有に対し、燃費に応じた自動車税が毎年課税される。ガソリン車とディーゼル車それぞれ燃費に応じた税率が設定されている。
- 次世代自動車(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)は、ガソリン車燃費に換算した上で、自動車税が課税される。

デンマーク自動車税における電費からガソリン車燃費への換算方法

$$9,125(\text{Wh/L}) \div \text{電費}(\text{Wh/km})$$

(例) 電費115(Wh/km)の電気自動車のガソリン車燃費(km/L) : $9,125 / 115 = 57.7$

【参考】2019年税率表 (電気自動車などの次世代自動車はほとんどの場合、最も低いランクが課される)

	燃費 (km/L)	ガソリン車 (DKK/半年)	ディーゼル車(DKK/半年)		
			標準	追加分	合計
32 段階	50.0km/L以上	330	330	130	460
	44.4km/L以上・50.0km/L未満	370	370	130	500
	40.0km/L以上・44.4km/L未満	390	390	130	520
	36.4km/L以上・40.0km/L未満	410	410	130	540
	33.3km/L以上・36.4km/L未満	430	430	130	560
	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
	5.3km/L以上・5.6km/L未満	9,220	9,220	4,340	13,560
	5.0km/L以上・5.3km/L未満	9,830	9,830	4,590	14,420
	4.8km/L以上・5.0km/L未満	10,440	10,440	4,820	15,260
	4.5km/L以上・4.8km/L未満	11,050	11,050	5,120	16,170
	4.5km/L未満	11,680	11,680	5,360	17,040

(備考) 為替レート: 1DKK=約17円(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)
 (出典) デンマーク税務省「I.A.3 Brændstofforbrugsafgift」より作成。

自動車の利用に着目した新たな動き

自動車業界のトレンドとその対応・取組等

○ コネクティッドカーや自動走行、シェアリングサービスなど、様々な技術やサービスの台頭により自動車業界が変化する中、主要なキーワードの一つとして「電動化」が挙げられる。

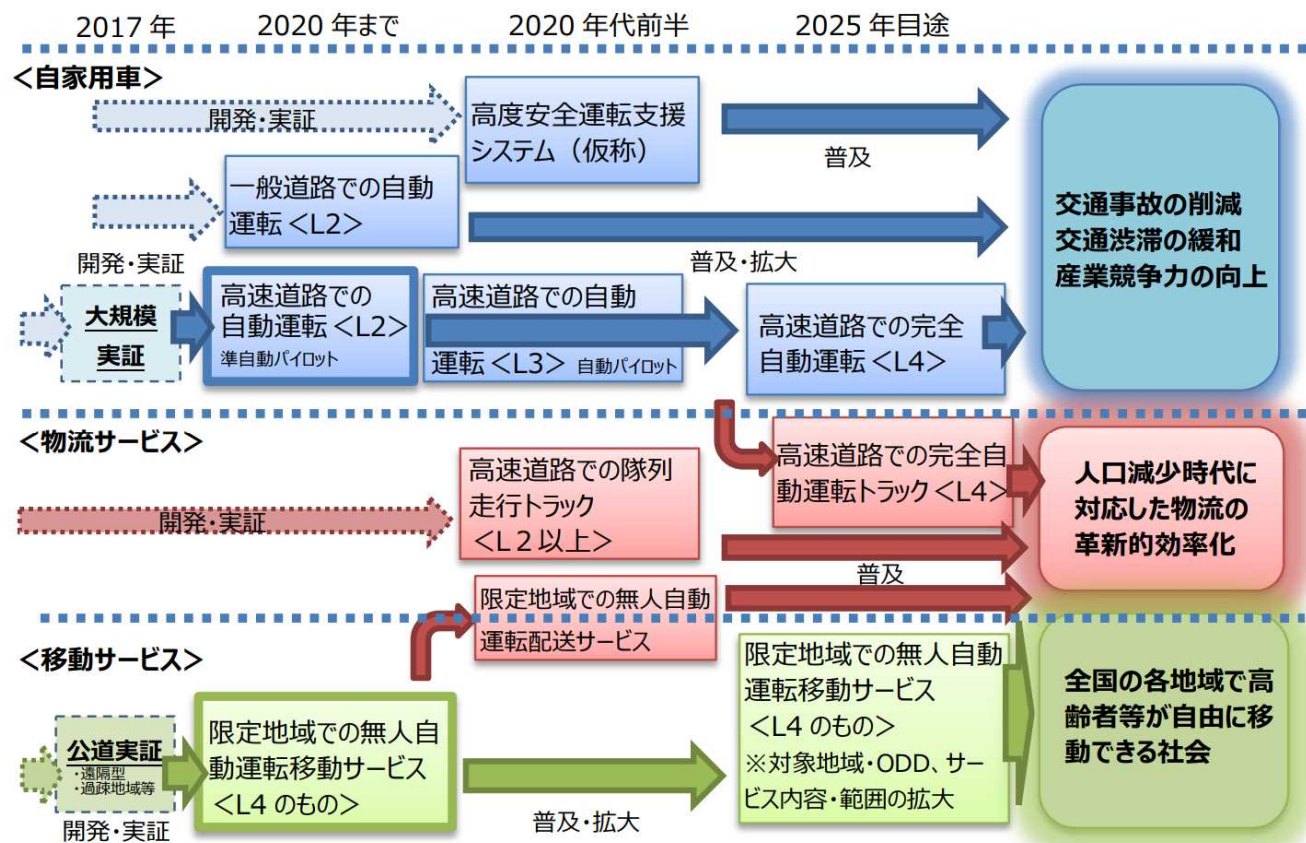
(例えばダイムラー社は、2016年9月、次世代の自動車の在り方・技術要素として、Connectivity(接続性)、Autonomous(自律性)、Shared&Service(シェアリング)、Electric(電動化)の頭文字を取って「CASE」と名付けた中長期戦略を発表。下表はその切り口でトレンドの概要と国内の検討・取組等をまとめたもの。)

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

(参考)コネクティッドカー・自動走行に関するロードマップ

- 2017年5月、首相官邸はSIP自動走行システム推進委員会との合同会議等を踏まえ、自動運転システムの社会実装に向けた「官民ITS構想・ロードマップ2017」を公表。
- 完全自動走行や隊列走行トラックの実現を見据えた2025年までのロードマップを提示。

2025年完全自動運転を見据えた市場化・サービス実現のシナリオ



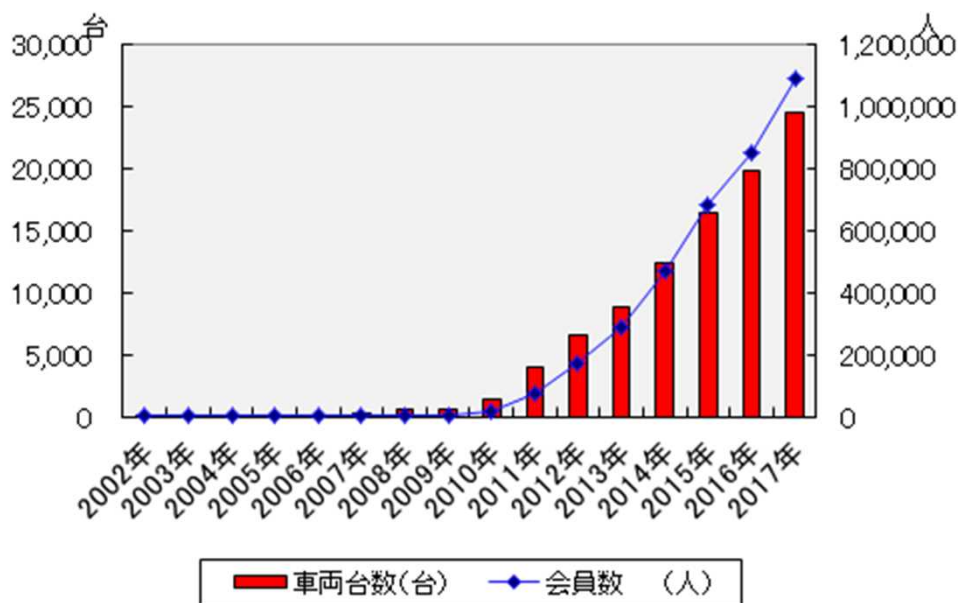
(備考) 図中のL2~L4は、自動運転レベルの定義(J3016)のSAEレベル2~4に対応。SAEレベル2: 部分運転自動化(基本的に運転者が運転タスクを実施し、システムは補助)、SAEレベル3: 条件付運転自動化(基本的にシステムが全ての運転タスクを実施、作動継続が困難な場合のみ運転者が実施)、SAEレベル4: 高度運転自動化(全運転タスクをシステムが実施)

(出典) 首相官邸(2017)「官民ITS構想・ロードマップ2017」

(参考)カーシェアリングに関する動向及び影響評価

- 利用したいときだけ利用できるカーシェアリングが広まっており、自動車は「保有」ではなく「共有」するものとして捉える動きがある。
- カーシェアリング利用者に対するアンケート調査によれば、カーシェアリング加入により約3割の世帯が保有車を減らし、世帯当たり保有台数が減少したとの報告もある。

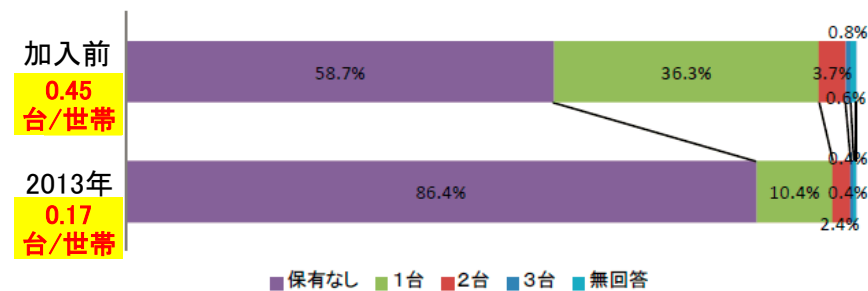
カーシェアリング車両台数と会員数の推移



公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団による2017年3月の調査では、我が国のカーシェアリング車両ステーション数は12,913カ所(前年比20%増)、車両台数は24,458台(同24%増)、会員数は1,085,922人(同28%増)と、引き続き増加するとともに、会員数は100万人を超えた。

カーシェアリングによる影響評価

<カーシェア加入前後の保有台数別構成比>



<自動車利用による世帯当たり年間CO₂排出量>



自動車のサブスクリプションサービスについて

- 一部の自動車メーカーは、車を保有せず利用期間に応じて料金を支払う「サブスクリプションサービス」と呼ばれるサービスを提供している。利用料には、車両代や保険料、維持費等に加え、税金が含まれている。
- 2017年10月より、ポルシェ・カーズ・ノース・アメリカがアトランタ近郊でサブスクリプションサービスを開始。国内では2019年2月より、トヨタ自動車が東京都内でサブスクリプションサービスを開始。

自動車のサブスクリプションサービスに関する国内外の主な事例

サービス名	Porsche Passport	KINTO
企業名	ポルシェ・カーズ・ノース・アメリカ(PCNA)	トヨタ自動車
コンセプト	電動車、コネクティビリティ、デジタル化を見据え、2016年に公表した「Porsche Strategy 2025」のビジョンに基づき、消費者に対してシンプルで柔軟な運転ソリューションを提供	車が「所有」から「利活用」にシフトする中で、利活用を前提に好きな車・乗りたい車を自由に選び気軽に楽しみたいというニーズの高まりに対して、新しい車の持ち方を提案
開始時期	2017年10月	2019年2月
対象地域	米国ジョージア州アトランタ近郊	東京都内の販売店(2019年2月時点) ※2019年夏以降に全国に拡大予定
利用料	月額2,000USD~3,000USD ※利用料は対象車種数によって異なる	月額49,788円~194,400円 ※利用料は対象車種・車種変更の有無によって異なる
利用料に含まれる費用	無制限の車両利用権、保険、メンテナンス、税金、コンシェルジュによる配送・回収サービス	車両代、登録時の諸費用/税金、定期メンテナンス、任意保険、自動車税、故障修理
利用方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・契約期間:1ヶ月 ・インターネットから会員登録し、モバイルアプリを通じて毎回車種、配送先を指定可能。車両はコンシェルジュを通じて配送・回収。 	<ul style="list-style-type: none"> ・契約期間:36ヶ月 ・販売店・インターネットから申込可能。3年間で1台を使用するサービス(KINTO ONE)と、半年毎に車種を変更できるサービス(KINTO SELECT)がある。

(備考)為替レート: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)Porsche Passportウェブサイト、PCNA(2017)「Porsche Launches New Sports Car and SUV Subscription Program」、KINTOウェブサイト、トヨタ(2019)「トヨタ自動車、新会社「KINTO」を設立 一人とクルマの新しい関係を提案する、2種類の愛車サブスクリプションサービスを展開」等より作成。

環境省におけるカーボンプライシングの検討状況

環境省におけるカーボンプライシングの検討状況

税制調査会資料抜粋
(平成30年12月5日)

中央環境審議会「カーボンプライシングの活用に関する小委員会」(平成30年6月29日設置)

- **パリ協定や第5次環境基本計画を踏まえ、あらゆる主体に対して脱炭素社会に向けた資金を含むあらゆる資源の戦略的な配分を促し、新たな経済成長につなげていくドライバーとしてのカーボンプライシングの可能性について審議。**
- **これまで3回の会合と懇談会を開催し、カーボンプライシングの意義、CO₂排出削減効果、経済への負の影響に対する緩和策の具体的事例等を議論。**

カーボンプライシングのあり方に関する検討会(座長:神野直彦)取りまとめ[概要](平成30年3月)

- **パリ協定の掲げる2℃目標の実現に向けて、累積排出量の低減を目指し、可能な限り早期の削減を進めていく必要。しかし、2050年80%削減は、現行施策の延長線上では実現は困難。**
- **世界のビジネスは脱炭素社会に向けて舵を切っており、我が国もこの潮流に乗り遅れることとなるのではないかと。特に、現在の我が国にとって、気候変動問題と経済・社会的課題の同時解決に向けた視点は重要。**
- **社会の隅々で経済社会システムと技術のイノベーションを起こし、また、脱炭素社会に向けた円滑な移行を誘導していくためには、カーボンプライシングが有効。**
 - ・温室効果ガス排出のコストや対策の費用対効果を「見える化」し、長期大幅削減を費用効率的に達成することが可能となる。
 - ・また、削減に向けた「共通の方向性」を企業や投資家に示すこともできる。脱炭素社会に向けた市場の活性化の推進力となり、経済・社会的課題との同時解決にもつながる。

(参考) CO₂トン当たりの社会的費用を明示して負担(炭素比例)させるカーボンプライシングの手法

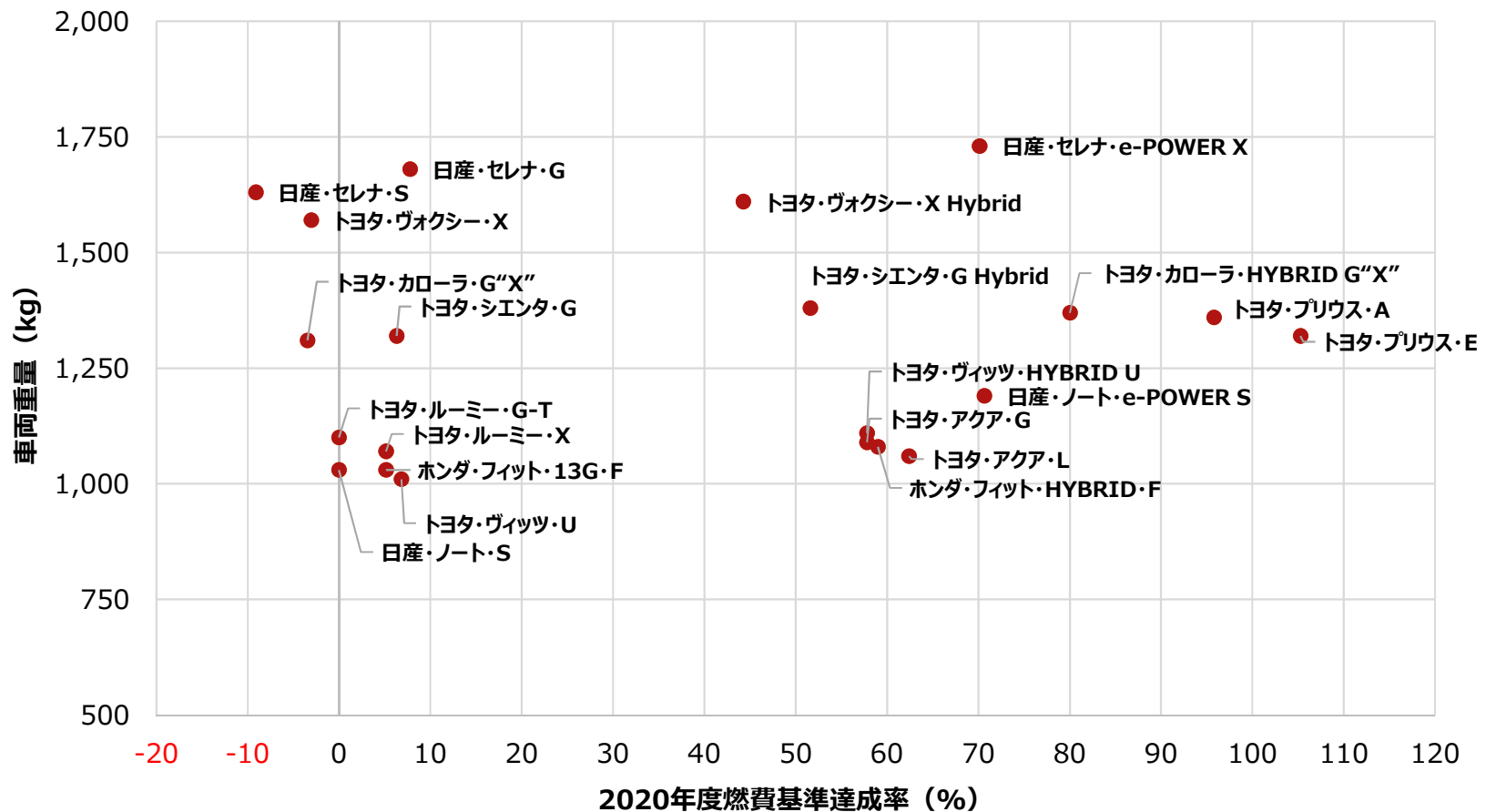
	価格アプローチ (炭素税)	数量アプローチ (排出量取引制度)
価格	政府により(炭素税の税率として)価格が設定される。	各主体に分配された排出枠が市場で売買される結果、価格が決まる。
排出量	税率水準を踏まえて各排出主体が行動した結果、排出量が決まる。	政府により全体排出量の上限(キャップ)が設定され、各排出主体は、市場価格を見ながら自らの排出量と排出枠売買量を決定する。
特徴	価格は固定されるが、排出削減量には不確実性あり。	排出総量は固定されるが、排出枠価格は変動あり。

2018年販売台数上位10ブランドの燃費基準達成率

2018年販売台数上位10ブランドの燃費基準達成率(普通・小型)

○ 2018年販売台数上位10ブランドを対象に、主要なグレードの自動車諸元を整理。2020年燃費基準達成率をみると、ハイブリッド車は40%を上回る。90%を上回る車種はトヨタ・プリウスのみ。

普通・小型乗用車の2020年度燃費基準別達成率

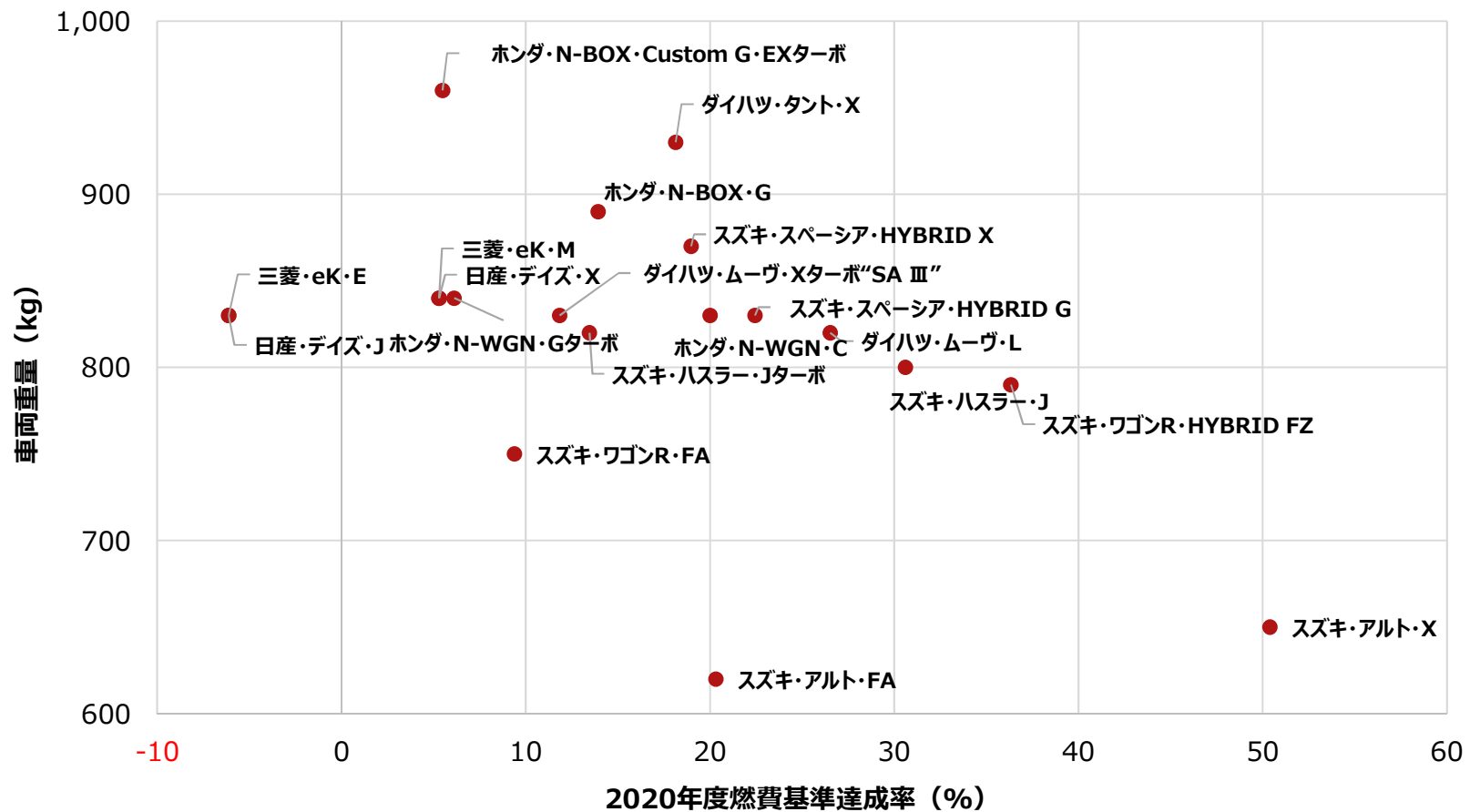


※ 日本自動車販売協会連合会が公表する2018年1月～12月の「乗用車ブランド通称名別順位」で掲載された上位10ブランドを抽出。
 自動車の諸元は2019年1月時点で公表されている値を採用。
 (出典) 各社ウェブページより作成。

2018年販売台数上位10ブランドの燃費基準達成率(軽)

- 2018年販売台数上位10ブランドを対象に、主要なグレードの自動車諸元を整理。2020年燃費基準達成率をみると、0%~30%達成のグレードが中心で、50%を上回る車種はスズキ・アルトのみ。

軽乗用車の2020年度燃費基準別達成率



※ 全国軽自動車協会連合会が公表する2018年1月~12月の「乗用車ブランド通称名別順位」で掲載された上位11ブランドを抽出(7位のダイハツ・ミラは2019年1月時点で販売が終了しているため除外)。自動車の諸元は2019年1月時点で公表されている値を採用。
 (出典)各社ウェブページより作成。