

## 車体課税のグリーン化に向けた検討について

# 分析ケースの設定

- 現在の税体系及び軽減措置が2030年度まで継続される場合(平成29年度大綱)をBAUとする。
- 車体課税のグリーン化措置によるインセンティブを確保するため、数年ごとにあらゆる車体課税のグリーン化措置による軽減区分及び環境性能割の税率区分を切上げた場合(対象区分切上げ)を設定。

## 分析ケースの概要

### ケース 概要

- | ケース                    | 概要                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 平成29年度大綱(BAU)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>平成30年度までは平成29年度税制改正の措置を踏襲。平成31年度以降も、平成30年度の措置を継続</li> <li>平成31年10月に消費税を8%から10%に引上げ</li> </ul>                                                                                                                                   |
| 対象区分切上げ<br>〈従来と同様の考え方〉 | <ul style="list-style-type: none"> <li>平成30年度までは平成29年度税制改正の措置を踏襲。平成31年9月までは平成30年度の措置を継続</li> <li>平成31年10月に消費税を8%から10%に引上げ、自動車取得税を廃止し、<b>平成30年度のエコカー減税よりも基準を切上げた環境性能割を導入</b></li> <li><b>平成31年10月以降、あらゆる車体課税のグリーン化措置による軽減区分及び環境性能割の税率区分を一定の規則(※)に基づき切り上げ</b></li> </ul> |

#### ※ 対象区分切上げケースにおける税率・軽減区分切り上げの考え方

- 切上げの対象となる燃費基準の達成水準は、対象区分変更の2年後に+5%、その3年後に+10%引上げ(以後、繰り返し。3頁参照)。但し、平成31年10月のみ、自動車取得税廃止及び環境性能割導入に併せて見直し。
- 全ての車体課税のグリーン化措置による軽減区分は、平成29年度税制改正大綱で定められた軽減区分を維持。自動車税・軽自動車税における環境性能割の税率区分は、導入時の税率区分を維持。

平成31年10月 ～平成33年度		平成34～36年度		平成37～38年度	
次世代車		次世代車		次世代車	
HV G	H32+40%	HV G	H32+ <b>45%</b>	HV G	H32+ <b>55%</b>
	H32+30%		H32+ <b>35%</b>		H32+ <b>45%</b>
	H32+20%		H32+ <b>25%</b>		H32+ <b>35%</b>
	H32+20%未達		H32+ <b>25%</b> 未達		H32+ <b>35%</b> 未達

+5%
↑
+10%
↑

a. 達成水準の引上げ

b. 軽減区分の継続(4段階)

# (参考)対象区分切上げケースの減税区分イメージ 1/2

車体課税		平成29年度 (2017年度)		平成30年度～平成31年9月 (2018年度～2019年9月)		平成31年10月～平成33年度 (2019年10月～2021年度)		平成34～36年度 (2022～2024年度)					
税率	自動車税 環境性能割	未導入				次世代車		非課税	次世代車				
						HV, G	H32+40%		1%	HV, G	H32+45%		
							H32+30%				H32+35%		
							H32+20%				H32+25%		
H32+20%未達	3%	H32+25%未達	3%										
税率	軽自動車税 環境性能割	未導入				次世代車		非課税	次世代車				
						HV, G	H32+30%		1%	HV, G	H32+35%		
							H32+20%				H32+25%		
							H32+20%未達				2%	H32+25%未達	2%
減税措置	自動車取得税 エコカー減税	次世代車		非課税	次世代車		廃止						
		HV, G	H32+30%		HV, G	H32+40%				-80%			
			H32+20%			-60%				H32+20%	-60%		
			H32+10%			-40%				H32+10%	-40%		
			H32+0%			-20%				H32+0%	-20%		
	自動車重量税 エコカー減税	次世代車		免税	次世代車		免税	次世代車		免税			
		HV, G	H32+30%		HV, G	H32+40%		-75%	HV, G		H32+50%	-75%	
			H32+20%			-75%		H32+30%			-75%		
			H32+10%			-50%		H32+10%			-50%	H32+20%	-50%
			H32+0%			-25%		H32+0%			-25%	H32+10%	-25%
H27+5%	本則税率	H27+10%	本則税率	H32+0%	本則税率	H32+5%	本則税率						
自動車税 排気量割 グリーン化特例	次世代車		-75%	次世代車		-75%	次世代車		-75%				
	HV, G	H32+30%		HV, G	H32+30%		HV, G	H32+40%		-75%			
H32+10%		-50%	H32+10%		-50%	H32+20%		-50%	H32+25%	-50%			
軽自動車税 排気量割 グリーン化特例	EV, NGV		-75%	EV, NGV		-75%	EV, NGV		-75%				
	HV, G	H32+30%		HV, G	H32+30%		HV, G	H32+40%		-50%			
H32+10%		-25%	H32+10%		-25%	H32+20%		-25%	H32+25%	-25%			

# (参考)対象区分切上げケースの減税区分イメージ 2/2

車体課税		平成37～38年度 (2025～2026年度)		平成39～41年度 (2027～2029年度)		平成42年度 (2030年度)					
税率	自動車税 環境性能割	次世代車		非課税	次世代車		非課税	次世代車		非課税	
		HV, G	H32+55%		HV, G	H32+60%		HV, G	H32+70%		
			H32+45%	1%		H32+50%	1%		H32+60%	1%	
			H32+35%	2%		H32+40%	2%		H32+50%	2%	
	H32+35%未達		3%	H32+40%未達		3%	H32+50%未達		3%		
	軽自動車税 環境性能割	次世代車		非課税	次世代車		非課税	次世代車		非課税	
		HV, G	H32+45%		HV, G	H32+50%		HV, G	H32+60%		
			H32+35%	1%		H32+40%	1%		H32+50%	1%	
H32+35%未達			2%	H32+40%未達		2%	H32+50%未達		2%		
減税措置	自動車取得税 エコカー減税	廃止									
	自動車重量税 エコカー減税	次世代車		免税	次世代車		免税	次世代車		免税	
		HV, G	H32+65%		HV, G	H32+70%		HV, G	H32+80%		
			H32+45%	-75%		H32+50%	-75%		H32+60%	-75%	
			H32+35%	-50%		H32+40%	-50%		H32+50%	-50%	
			H32+25%	-25%		H32+30%	-25%		H32+40%	-25%	
	H32+15%		本則税率	H32+20%		本則税率	H32+30%		本則税率		
	自動車税 排気量割 グリーン化特例	次世代車		-75%	次世代車		-75%	次世代車		-75%	
		HV, G	H32+55%		HV, G	H32+60%		HV, G	H32+70%		
	H32+35%		-50%	H32+40%		-50%	H32+50%		-50%		
軽自動車税 排気量割 グリーン化特例	EV, NGV		-75%	EV, NGV		-75%	EV, NGV		-75%		
	HV, G	H32+55%	-50%	HV, G	H32+60%	-50%	HV, G	H32+70%	-50%		
		H32+35%			-25%	H32+40%		-25%	H32+50%		-25%

# 対象区分切上げケースのCO<sub>2</sub>削減効果

- 適切に減税区分を切り上げることで、2030年度までに235万トンのCO<sub>2</sub>削減効果が見込まれる。  
これは、2030年削減目標における自動車単体対策<sup>※1</sup>の削減量(2,379万トン減)の約10%に相当。

## BAUケース<sup>※2</sup>と比較した場合のCO<sub>2</sub>削減効果(2030年度)

ケース	CO <sub>2</sub> 削減効果 <sup>※3</sup>
対象区分切上げ	235 万トン

### (CO<sub>2</sub>削減効果の内訳)

		CO2排出量 (万トン)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
新車からのCO2排出量	平成29年度大綱 (BAU)	①	594	579	563	548	533	519	505	492	481	469	458	446
	対象区分切り上げ	②	589	568	550	534	517	501	486	471	457	440	428	412
BAUケースとの差分 (単年)	対象区分切り上げ	②-①	▲ 5	▲ 11	▲ 13	▲ 14	▲ 16	▲ 18	▲ 19	▲ 22	▲ 24	▲ 29	▲ 30	▲ 34
BAUケースとの差分 (積上げ)	対象区分切り上げ	Σ(②-①)	▲ 5	▲ 16	▲ 29	▲ 43	▲ 60	▲ 77	▲ 96	▲ 118	▲ 142	▲ 171	▲ 201	▲ 235

※1 地球温暖化対策計画(平成28年5月13日 閣議決定)における、「対策名:次世代自動車の普及、燃費改善」を示す。想定されている施策には、税制上の優遇措置に加え、トップランナー基準による自動車の燃費改善、財政投融资制度上の優遇措置など、税制グリーン化措置以外の施策による削減量も含まれている。

※2 BAUケースとは、平成30年度までは平成29年度税制改正の措置を踏襲し、平成31年度以降も平成30年度の減税措置を平成42年度まで継続した想定した場合。

※3 新車販売台数、自動車諸元(車体重量、排気量、燃費、車両価格等)、減税対象車割合、平均走行距離、ガソリン価格、排出係数等を用いて、各年の車体課税の税率変更に伴う新車販売構成の変化に伴うCO2排出量の増減を推計し、ケース間のCO2排出量の差分を各年の新車によるCO2削減量とした。2030年の削減効果は、2019年から2030年までの単年のCO2削減量の積上げ(乗用車の平均使用年数は、自動車検査登録情報協会(2018)「車種別の平均使用年数推移表(昭和51年~平成29年)」より13年と想定)とした。

※4 燃料種別新車販売台数のシェアと燃費改善率は外生的に設定。燃料種別新車販売台数のシェアは、経済産業省(2014)「自動車産業戦略2014」の平成42年度新車販売台数のシェア(EV:12.5%、PHV:7.5%、FCV:1%、CD:5%、HV:30%、ガソリン車:44%)に向かって、新車販売台数が線形に増加するとの仮定の下に設定。燃費改善率は、国土交通省の販売平均燃費からハイブリッド車の普及効果を除いたガソリン車のみ単年あたり改善率を推計し、将来にわたりその改善率は一定と仮定。2018~2030年までの新車販売台数は、2017年の新車販売台数実績値で一定と仮定。

**(参考)車体課税のグリーン化に向けた検討に関する参考資料**

# 車体課税の概要

税目 (課税主体)	創設年	概要	課税対象	税率	税収 (平成30年度予算)	用途
自動車重量税 (国)	1971年	<b>保有に対する税</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>重量に応じて課税、車検時に徴収</li> <li>2009年度から、「エコカー減税(環境性能に優れた自動車の税を減免)」を導入</li> <li>2010年度から、環境性能に応じた複数税率の仕組みを導入</li> </ul>	<b>自動車</b> 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・1年当たり ・自家用 2,500円(エコカー) 4,100円 5,000円(13年超) 6,300円(18年超) ・営業用 2,500円(エコカー) 2,600円 2,700円(13年超) 2,800円(18年超) (本則:いずれも2,500円)	6,661億円	一般財源 ・税収の407/1000は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)	1950年	<b>保有に対する税</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>排気量(乗用車)・最大積載量(トラック)に応じて毎年度課税</li> <li>2001年度から、「グリーン化特例(環境負荷に応じた重課・軽課の仕組み)」を導入</li> </ul>	<b>自動車</b> 4月1日に所有する乗用車、トラック等	[例]乗用車・自家用 総排気量1.5~2ℓ 39,500円/年	15,258億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	1958年	<b>保有に対する税</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>毎年度課税</li> <li>2015年度から、「グリーン化特例(環境負荷に応じた重課・軽課の仕組み)」を導入</li> </ul>	<b>軽自動車等</b> 4月1日に所有する軽自動車、原動機付自転車等	[例]軽乗用車・自家用 10,800円/年	2,604億円	一般財源
自動車取得税 (都道府県)	1969年	<b>取得に対する税</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>取得価額に応じて課税</li> <li>2009年度から、「エコカー減税(環境性能に優れた自動車の税を減免)」を導入</li> </ul>	<b>自動車</b> 取得する自動車	・自家用 取得価額の3% ・営業用・軽自動車 取得価額の2% (本則:いずれも3%)	1,665億円	一般財源 ・税収の95/100×7/10は市町村に交付(この他、指定都市に加算)。

計 2兆6,188億円

日本の税収(平成30年度当初予算、国税・地方税の合計)の3%相当。

# 車体課税の導入と変遷

税目	創設年	沿革
自動車税	昭和25年	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行の自動車税は、昭和25年に創設され、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であるとされている。</li> <li>税率区分の指標として、総排気量(乗用車)や最大積載量(トラック)などが採用されており、保有に対する税として、毎年度定額課税されている。</li> <li>昭和54年に乗用車の多様化による自動車性能の正確な反映、物品税の軸距による税率区分の廃止、自動車登録ファイルをもとに課税する実務上の便宜等を考慮し、税率区分を軸距から排気量に変更。</li> <li>平成13年度からグリーン化特例を導入し、環境負荷に応じた重課・軽課の仕組みを組み込んでいる。</li> <li>平成31年10月1日に廃止される自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化するため、環境性能割(仮称)が平成31年10月1日に導入予定。</li> </ul>
軽自動車税	昭和33年	<ul style="list-style-type: none"> <li>軽自動車税は、昭和33年に零細課税を整理する見地から自転車荷車税を廃止するとともに、その課税客体であった自転車及び荷車のうち原動機付自転車と道府県税である自動車税の課税客体であった軽自動車及び二輪の小型自動車とを課税客体として、市町村の法定普通税として創設された。</li> <li>自動車税と同様、財産税的性格と道路損傷負担金的性格を併せ持つ税であり、保有に対する税として、毎年度定額課税されている。</li> <li>平成27年度からグリーン化特例を導入し、環境負荷に応じた軽課・重課の仕組みを組み込んでいる。</li> <li>平成31年10月1日に廃止される自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化するため、環境性能割(仮称)が平成31年10月1日に導入予定。</li> </ul>
自動車取得税	昭和43年	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和22年、旧地方税法の改正において、自動車について、自動車又はその取得に対し主たる定置場所在の府県においてその所有者又は取得者に課税することと改正され、自動車の取得も課税客体に加えられた。</li> <li>昭和25年、シャープ勧告を受けた地方税制の改革により現在の地方税法が制定された際、自動車の取得は課税客体から除外された。その後、地方財政の悪化と財政再建に伴い、都道府県において各種の法定外普通税が設けられたが、その一つとして自動車の取得を課税客体とする課税を行う府県が現れ、昭和43年当時では三重県、京都府、徳島県、愛媛県が課税を行っていた。</li> <li>その後、現行の自動車取得税は、昭和43年に道路に関する費用に充てる目的税として創設された。自動車の取得に対して課される税であり、権利の取得、移転など各種の経済的取引等に担税力を認めて課する流通税である。</li> <li>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。</li> <li>環境の観点からの特例として、平成11年度に創設された低燃費車特例、平成21年度に創設されたエコカー減税など、種々の特例を講じてきた。</li> <li>消費税率の引上げに伴い、平成31年10月1日に廃止予定。</li> </ul>
自動車重量税	昭和46年	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車重量税は、自動車の走行が多くの社会的費用をもたらしていること、道路その他の社会資本の充実の要請が強いことを考慮して、広く自動車の使用者に負担を求めため、昭和46年に創設された。</li> <li>車検等によって自動車の運行が可能になるという法的地位に着目して課税することから、権利創設税的性格があるとされており、車検時徴収を行っている。</li> <li>昭和49・51年度税制改正においては、道路整備、環境問題、厳しい財政事情などを理由として、いわゆる暫定税率の設定及び税率引上げが行われた。</li> <li>当初は、税収の約8割相当額が道路の整備等に充てられていたが、平成21年度予算において道路特定財源制度が廃止されたことに伴い、一般財源化された。</li> <li>平成21年度税制改正においては、厳しい経済状況の中、自動車の買換・購入需要を促進し、併せて今後我が国が目指すべき低炭素社会の実現を図る観点から、環境性能に優れた自動車については、自動車重量税を時限的に減免する措置(エコカー減税)が講じられた。</li> <li>平成22年度税制改正においては、従前の10年間の暫定税率を廃止した上で、地球温暖化対策の観点から、当分の間、車体の環境負荷に応じた複数税率を設定する措置が講じられた。</li> <li>平成24年度税制改正においては、「当分の間税率」に係る税負担を軽減することと併せて、エコカー減税を拡充・延長する措置が講じられた。</li> </ul>

(出典) 自由民主党・公明党(2016)「消費税率引上げ時期の変更に伴う税制上の措置(平成28年8月24日閣議決定)」、総務省(2010)「自動車関係税制に関する研究会報告書」、総務省(2010)「自動車関係税の現状等」自動車関係税制に関する研究会(第2回)資料1、総務省(2010)「軽自動車税の現状等」自動車関係税制に関する研究会(第2回)資料2、国土交通省(2006)「道路整備・管理の財源制度の現状」等をもとに作成。

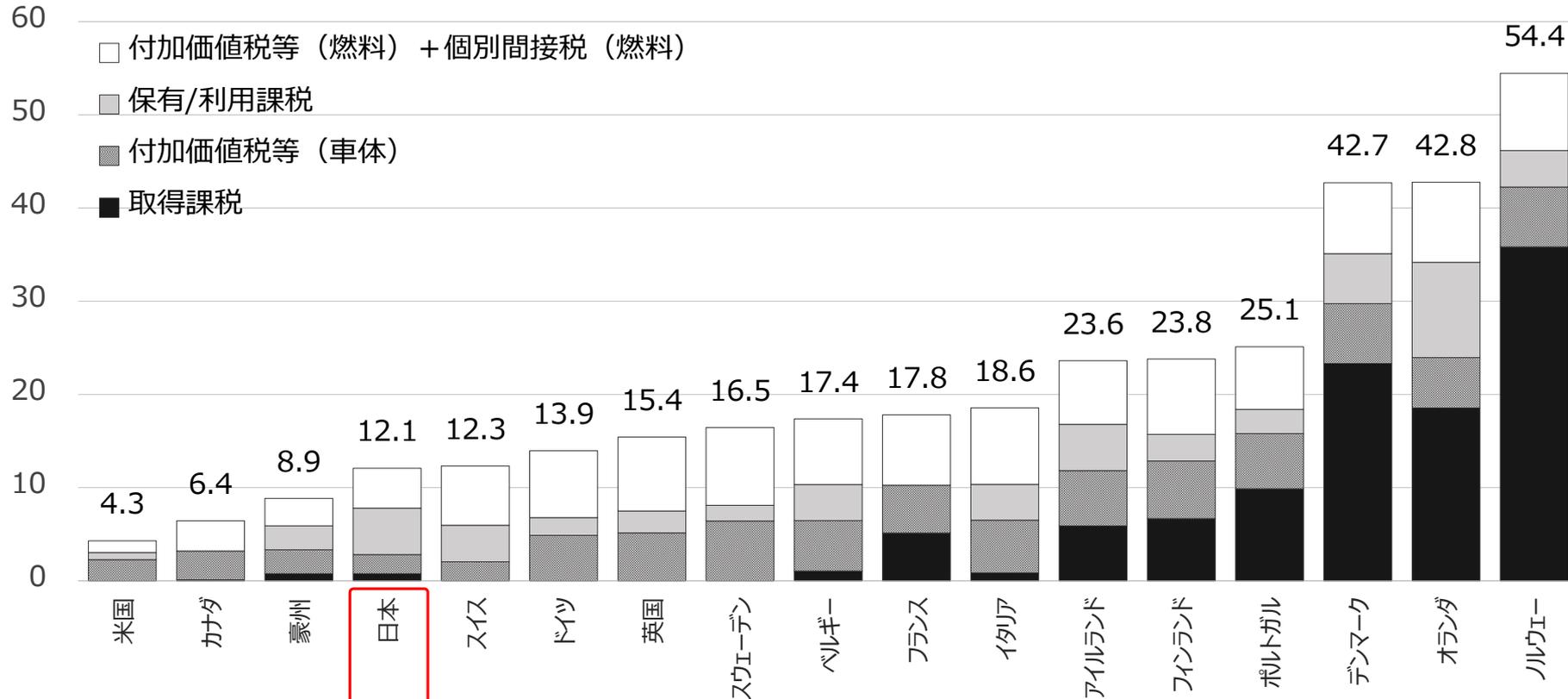
# 乗用車の取得・保有・走行に係る年間税負担額の国際比較

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

## 標準的な自動車1台当たりの取得・保有・走行に係る税負担額

(2018年1月時点)

標準的なガソリン車の税負担額 (万円)



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

# (参考)新車乗用車の取得・保有に係る税

## 分析対象国における新車乗用車の取得・保有に係る税等

(2018年1月時点)

国名	車の取得に係る税等	車の保有に係る税等
日本	自動車取得税(価格) ※燃費減税あり	自動車重量税(重量) ※燃費減税あり 自動車税(排気量) ※燃費減税あり 軽自動車税(定額) ※燃費減税あり
ベルギー <sup>注</sup>	自動車登録税(CO <sub>2</sub> ・排ガス性能・燃料)	自動車税(排気量・CO <sub>2</sub> ・排ガス性能・燃料)
デンマーク	自動車登録税(価格・燃費・燃料)	自動車税(燃費)
フィンランド	自動車登録税(価格・CO <sub>2</sub> )	自動車税(CO <sub>2</sub> ・燃料・重量)
ノルウェー	自動車登録税(重量・CO <sub>2</sub> ・Nox)	自動車税(燃料・重量)
フランス	自動車登録税(課税馬力(CO <sub>2</sub> ・馬力)) Bonus/Malus(CO <sub>2</sub> )	汚染車税(Annual Malus) (CO <sub>2</sub> )
ドイツ	—	自動車税(CO <sub>2</sub> ・排気量・燃料)
アイルランド	自動車登録税(価格・CO <sub>2</sub> )	自動車税(CO <sub>2</sub> )
イタリア <sup>注</sup>	自動車登録税(馬力・所在地)	自動車税(馬力・排ガス性能・所在地)
オランダ	自動車登録税(CO <sub>2</sub> ・燃料)	自動車税(CO <sub>2</sub> ・重量・燃料・所在地)
ポルトガル	自動車税(排気量・CO <sub>2</sub> ・燃料)	自動車流通税(排気量・CO <sub>2</sub> )
スウェーデン	グリーンカープレミアム(CO <sub>2</sub> )	自動車税(CO <sub>2</sub> ・燃料種)
英国	—	自動車税(CO <sub>2</sub> (※2年目以降は定額)・燃料)
スイス <sup>注</sup>	—	自動車税(馬力・CO <sub>2</sub> )
米国 <sup>注</sup>	燃費浪費車追加課税(燃費)	自動車登録税(重量) 自動車使用税(定額)
カナダ <sup>注</sup>	グリーン・レビー(燃費) 自動車エアコン追加課税(定額)	—
豪州 <sup>注</sup>	印紙税(価格) 高級車税(価格・燃費)	自動車税(重量)

(注)ベルギーの車体課税はフラマン地域、イタリアの車体課税はローマ市、スイスの保有税はジュネーブ州、米国の保有税はニューヨーク州マンハッタン、豪州はニューサウスウェールズ州の場合。

(出典)みずほ情報総研作成。