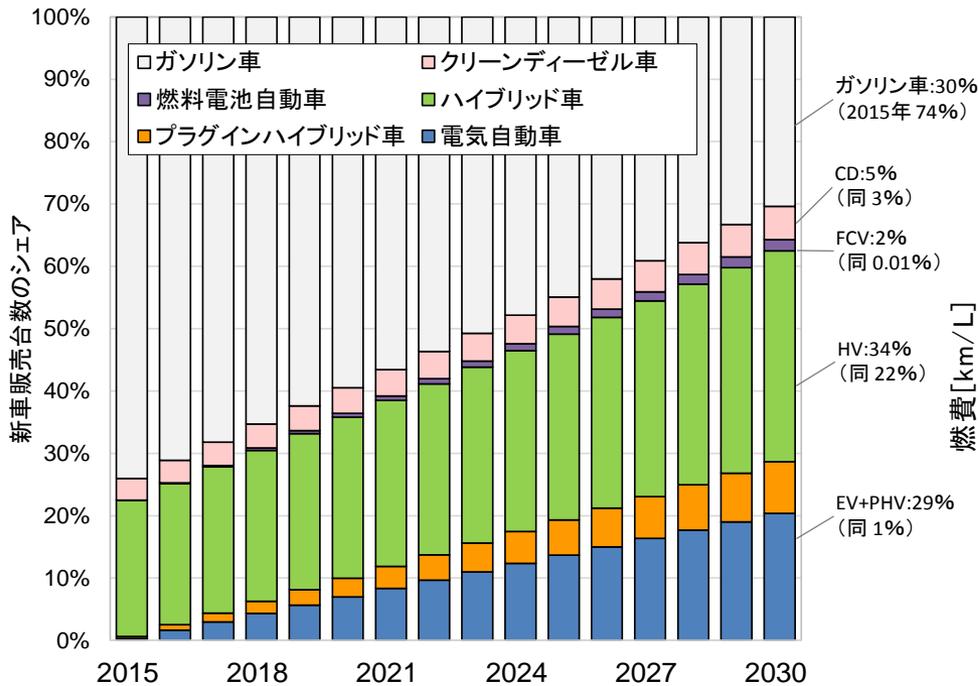


車体課税のグリーン化による環境効果の分析について(推計結果)

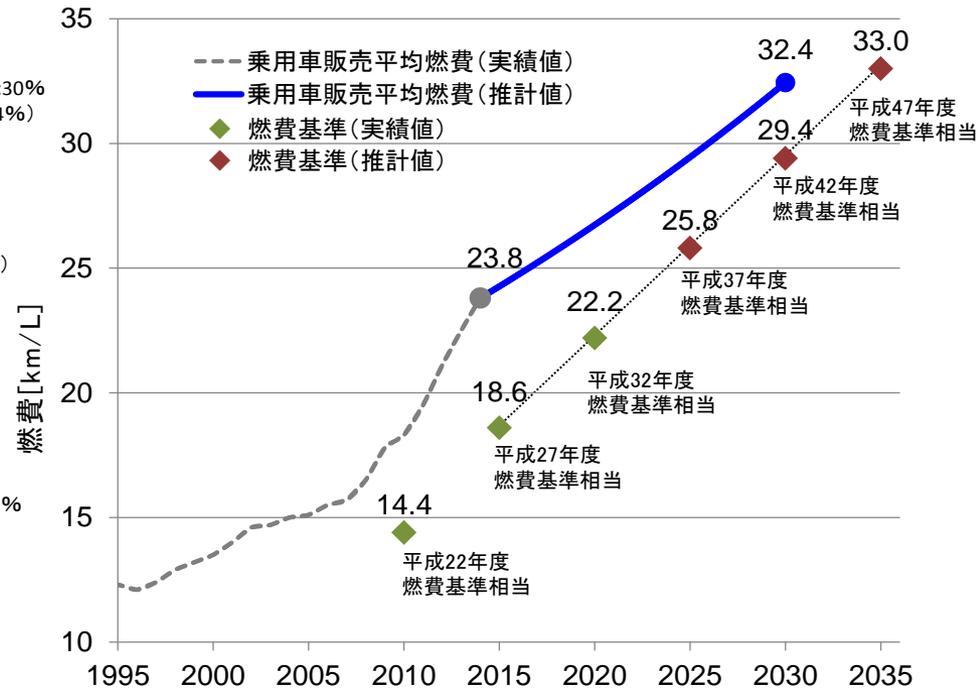
分析の前提条件

- 燃料種別新車販売台数のシェアは、自動車産業戦略2014※¹の平成42年度のシェアに向かって線形に変化し、技術開発等により乗用車販売平均燃費も改善すると仮定※²。
- この仮定を踏まえつつ、平成27年度燃費基準と平成32年度燃費基準の伸び率に基づき、平成37年度、平成42年度、平成47年度の燃費基準を設定※³。

燃料種別新車販売台数のシェア



乗用車販売平均燃費の推移と燃費基準



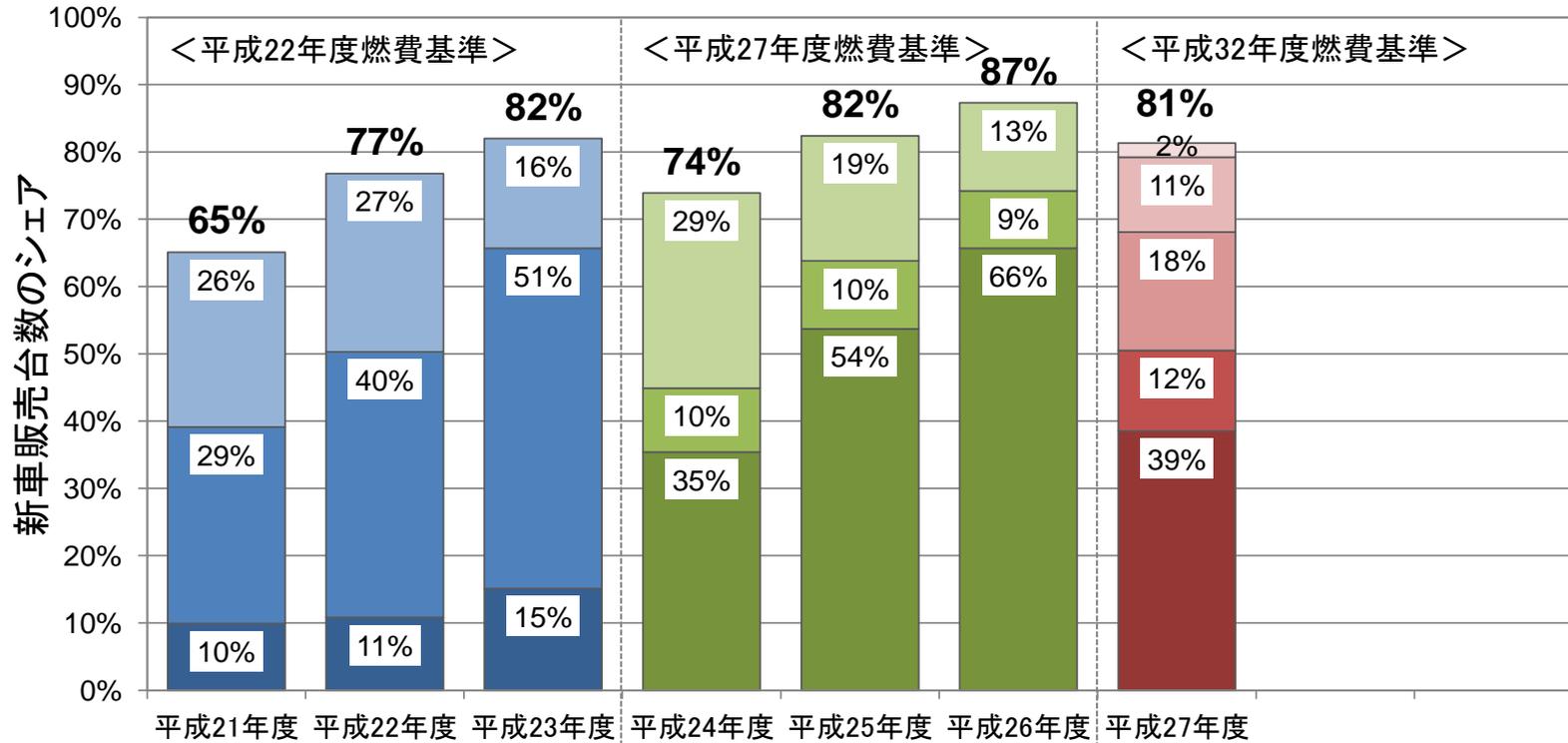
※¹ 経済産業省(2014)「自動車産業戦略2014」

※² 電気自動車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車、クリーンディーゼル車、燃料電池自動車のそれぞれのエネルギー効率(例:ガソリン車を1としたとき、電気自動車は2.11など)を、※¹で算出した基準年(2015年)と将来年(2030年)の燃料種別新車販売台数のシェアで加重平均することにより、基準年および将来年の1台当たりのエネルギー効率を算出する。燃費改善率は、基準年から将来年にかけて1台当たりのエネルギー効率が線形に改善するとの仮定の下、単年当たりの伸び率とした。なお、2014年までの実績値は、国土交通省(2016)「ガソリン乗用車の10・15モード燃費平均値の推移(ガソリン乗用車全体)」の値を適用。それ以降は設定した燃費改善率の下での乗用車販売平均燃費の推移を示している。

※³ 平成37年度、平成42年度、平成47年度の燃費基準は、平成27年度燃費基準と平成32年度燃費基準の実績値の伸び率に従い、線形に増加するとの仮定の下に設定(年率0.72km/L向上)。この伸び率は、※²で設定した燃費改善率(年率0.54km/L向上)を上回る。なお、燃費基準相当とは、平成26年度の各重量区分毎の出荷台数比率に基づき加重平均した推計値。

(参考)エコカー減税の減税区分別新車販売台数シェアの推移

新車販売台数シェアの推移※1とエコカー減税の減税措置※2



エコカー減税の減税措置

燃費性能		減税措置	凡例
次世代車		非課税	■
HV	H22+25%		
G	H22+15%	-75%	■
	H22+15%	-50%	■

燃費性能		減税措置	凡例
次世代車		非課税	■
HV, G	H27+20%		
	H27+10%	-75%	■
	H27+0%	-50%	■

燃費性能		減税措置	凡例
次世代車		非課税	■
HV, G	H32+20%		
	H32+10%	-80%	■
	H32+0%	-60%	■
	H27+10%	-40%	■
	H27+5%	-20%	■

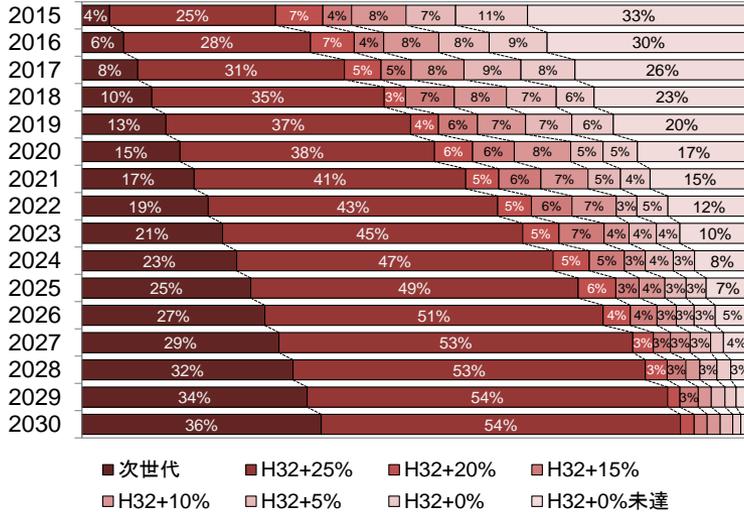
※1 平成27年度の値は、平成27年4月から平成28年2月までの合計値。

※2 燃費性能の略称に関する定義は次のとおり。次世代車：電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車。HV：ハイブリッド車。G：ガソリン車。平成26年度の自動車取得税に係る減税措置は、-75%から-80%に、-50%から-60%に引上げ。また、平成27年度の減税措置は、自動車取得税の措置を記載。

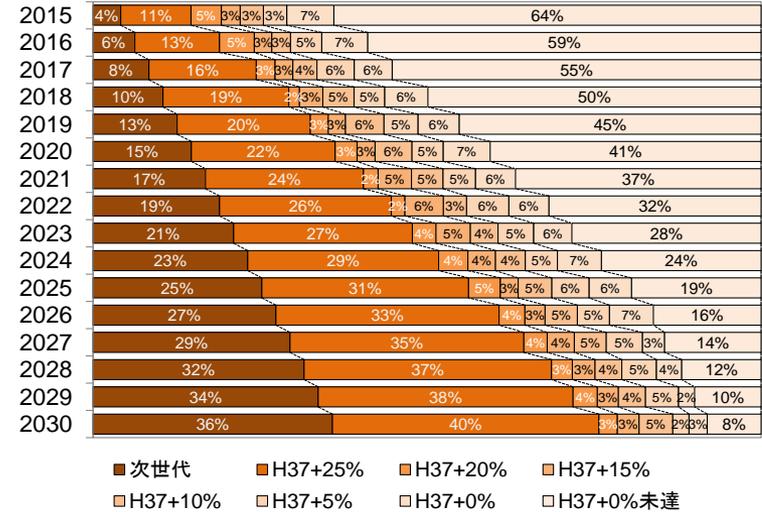
(出典) 日本自動車工業会「エコカー減税 対象台数(販売)」

(参考)燃費基準別新車販売構成

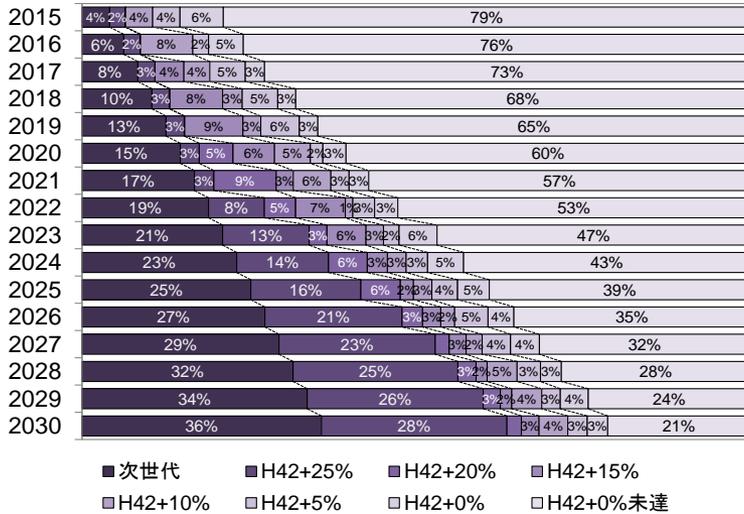
平成32年度燃費基準



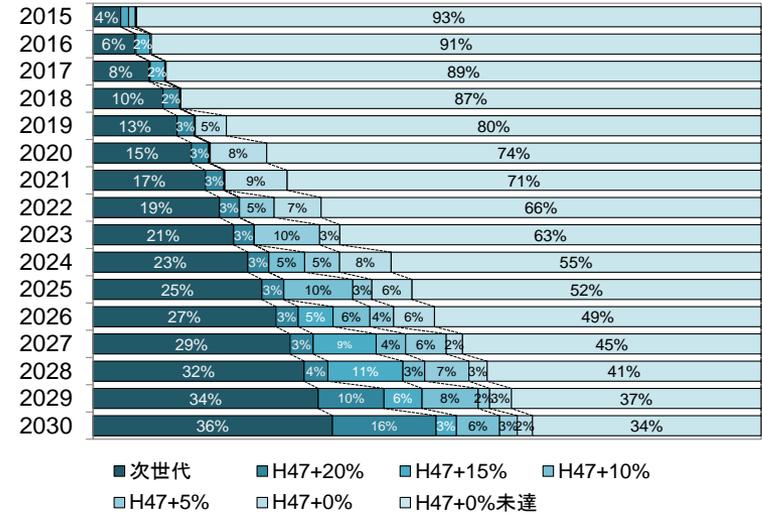
平成37年度燃費基準



平成42年度燃費基準



平成47年度燃費基準



(注) 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した燃料種別新車販売台数のシェアおよび技術開発等による燃費改善に基づき設定した将来の新車販売構成を、燃費基準の達成度合いに応じて示したもの。

シナリオの設定

- 現在の税制措置を継続する場合と比較して、全ての車体課税の減税対象基準、及び環境性能割（仮称）の課税標準を強化した場合の平成42年度までのCO₂削減効果・税収額を推計する。

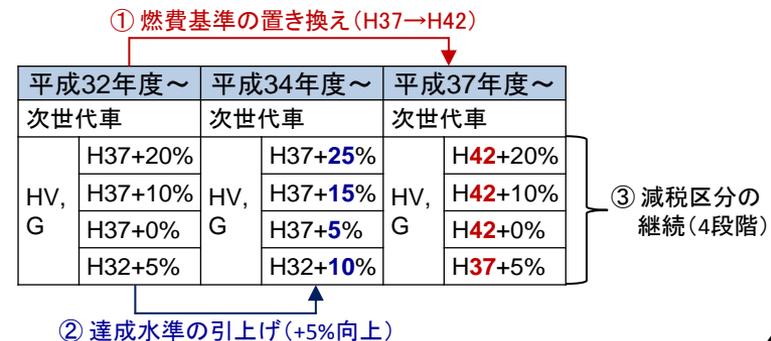
車体課税分析ケースの設定

ケース 消費税率および車体課税の税率・減税措置の概要

- 平成28年度大綱
- 平成29年度から平成31年9月までは、平成28年度税制改正大綱の設定を継続する。「消費税率引上げ時期の変更に伴う税制上の措置の概要（平成28年8月24日閣議決定）」に基づき、平成31年10月に自動車取得税廃止および環境性能割（仮称）導入を実施し、その設定を平成42年度まで継続する。
 - 分析期間は平成42年度までとし、平成31年10月に消費税率を8%から10%に引上げる。
- 車体課税基準強化
- 平成29年度以降、全ての車体課税の減税対象基準および環境性能割（仮称）の課税標準を一定の規則※に基づき強化する。「消費税率引上げ時期の変更に伴う税制上の措置の概要（平成28年8月24日閣議決定）」に基づき、平成31年10月に自動車取得税廃止および環境性能割（仮称）導入を実施する。
 - 分析期間は平成42年度までとし、平成31年10月に消費税率を8%から10%に引上げる。

※ 車体課税基準強化ケースにおける減税対象基準見直しの設定方法

- ① 設定した燃費基準値が導入される平成32年度、平成37年度、平成42年度に次期燃費基準に置き換える。ただし、平成32年度の燃費基準置き換えに限り、自動車取得税廃止および環境性能割（仮称）導入の平成31年10月に併せて置き換えるものとする。
- ② 置き換えの2年後に、全ての減税対象基準の達成水準を+5%引上げる。
- ③ 全ての車体課税の減税措置および自動車税・軽自動車税の環境性能割（仮称）の税率は、平成28年度税制改正大綱で定められた減税区分および減税率を継続する。



税率・減税措置：平成28年度大綱ケース

平成28年度大綱ケース

車体課税		平成27年度		平成28年度～平成31年9月		平成31年10月～平成42年度				
税率	自動車税 環境性能割(仮称)	未導入				次世代車	非課税			
					HV, G	H32+10% H32+0% H27+10% H27+10%未達	1% 2% 3%			
税率	軽自動車税 環境性能割(仮称)	未導入				次世代車	非課税			
					HV, G	H32+10% H32+0% H32+0%未達	1% 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	非課税	廃止				
		HV, G	H32+20%	-80%	HV, G			H32+20%	-80%	
			H32+10%	-60%				H32+10%	-60%	
			H32+0%	-40%				H32+0%	-40%	
			H27+10%	-20%				H27+10%	-40%	
	H27+5%	-20%	H27+5%	-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+20%	-75%	HV, G	H32+20%	-75%	HV, G	H32+20%	-75%
			H32+10%	-50%		H32+10%	-50%		H32+10%	-50%
			H32+0%	-25%		H32+0%	-25%		H32+0%	-50%
	H27+5%		-25%	H27+5%		-25%	H27+5%		-25%	
	自動車税 グリーン化特例	次世代車	-75%	次世代車	-75%	次世代車	-75%			
HV, G		H27+20%かつH32+0%	-50%	HV, G	H32+10%	-50%	HV, G	H32+10%	-50%	
	H27+20%かつH32未達, H27+10%	-50%	H27+20%		-50%	H27+20%		-50%		
軽自動車税 グリーン化特例	EV, NGV	-75%	EV, NGV	-75%	EV, NGV	-75%				
	HV, G	H32+20%	-50%	HV, G	H32+20%	-50%	HV, G	H32+20%	-50%	
H32+0%		-25%	H32+0%		-25%	H32+0%		-25%		

(注) 自動車重量税の本則税率(2,500円/0.5t)対象基準は、平成27年度から平成42年度まで：平成27年度燃費基準達成車。

税率・減税措置：車体課税基準強化ケース 2/2

車体課税基準強化ケース(続き)

車体課税		平成37年度～平成38年度		平成39年度～平成41年度		平成42年度		
税率	自動車税 環境性能割(仮称)	次世代車		HV, G	非課税	次世代車		非課税
		H42+10%	1%		H42+15%	1%	H47+10%	1%
		H42+0%	2%		H42+5%	2%	H47+0%	2%
		H37+10%	3%		H37+15%	3%	H42+10%	3%
	HV, G		H37+10%未達	3%	HV, G		H42+10%未達	3%
	軽自動車税 環境性能割(仮称)	次世代車		HV, G	非課税	次世代車		非課税
		H42+10%	1%		H42+15%	1%	H47+10%	1%
		H42+0%	2%		H42+5%	2%	H47+0%	2%
HV, G		H42+0%未達	2%		HV, G		H47+0%未達	2%
自動車取得税 エコカー減税		廃止						
減税措置	自動車重量税 エコカー減税	次世代車		HV, G	免税	次世代車		免税
		H42+20%	-75%		H42+25%	-75%	H47+20%	-75%
		H42+10%	-50%		H42+15%	-50%	H47+10%	-50%
		H42+0%	-25%		H42+5%	-25%	H47+0%	-25%
	HV, G		H37+5%	-25%	HV, G		H42+5%	-25%
	自動車税 グリーン化特例	次世代車		HV, G	-75%	次世代車		-75%
		H42+10%	-50%		H42+15%	-50%	H47+10%	-50%
	HV, G		H37+20%	-50%	HV, G		H42+20%	-50%
	軽自動車税 グリーン化特例	EV, NGV		HV, G	-75%	EV, NGV		-75%
		H42+20%	-50%		H42+25%	-50%	H47+20%	-50%
	HV, G		H42+0%	-25%	HV, G		H47+0%	-25%

(注1) 青字は平成28年度大綱ケースの設定と異なる箇所。

(注2) 自動車重量税の本則税率(2,500円/0.5t)対象基準は、平成37年度から平成41年度まで：平成37年度燃費基準達成車、平成42年度：平成42年度燃費基準達成車。

車体課税基準強化ケースにおけるCO₂削減効果

○ あらゆる車体課税の減税対象基準や環境性能割(仮称)の課税基準を環境性能に応じて強化することにより、CO₂排出量のさらなる削減が見込まれる。

新車販売構成の変化※¹ およびCO₂削減効果

平成27年度	実績値	次世代車	平成32年度燃費基準+20%達成車	平成32年度燃費基準+20%未達成車
平成28年度大綱		次世代車	平成32年度燃費基準+20%達成車	H32+20%未達
平成42年度	車体課税基準強化	次世代車	平成32年度燃費基準+20%達成車	H32+20%未

車体課税基準強化ケースのCO₂削減効果※²

平成42年度

302万トン

(平成25年度に販売された自家用乗用車(新車)の年間CO₂排出量の47.6%に相当※³)

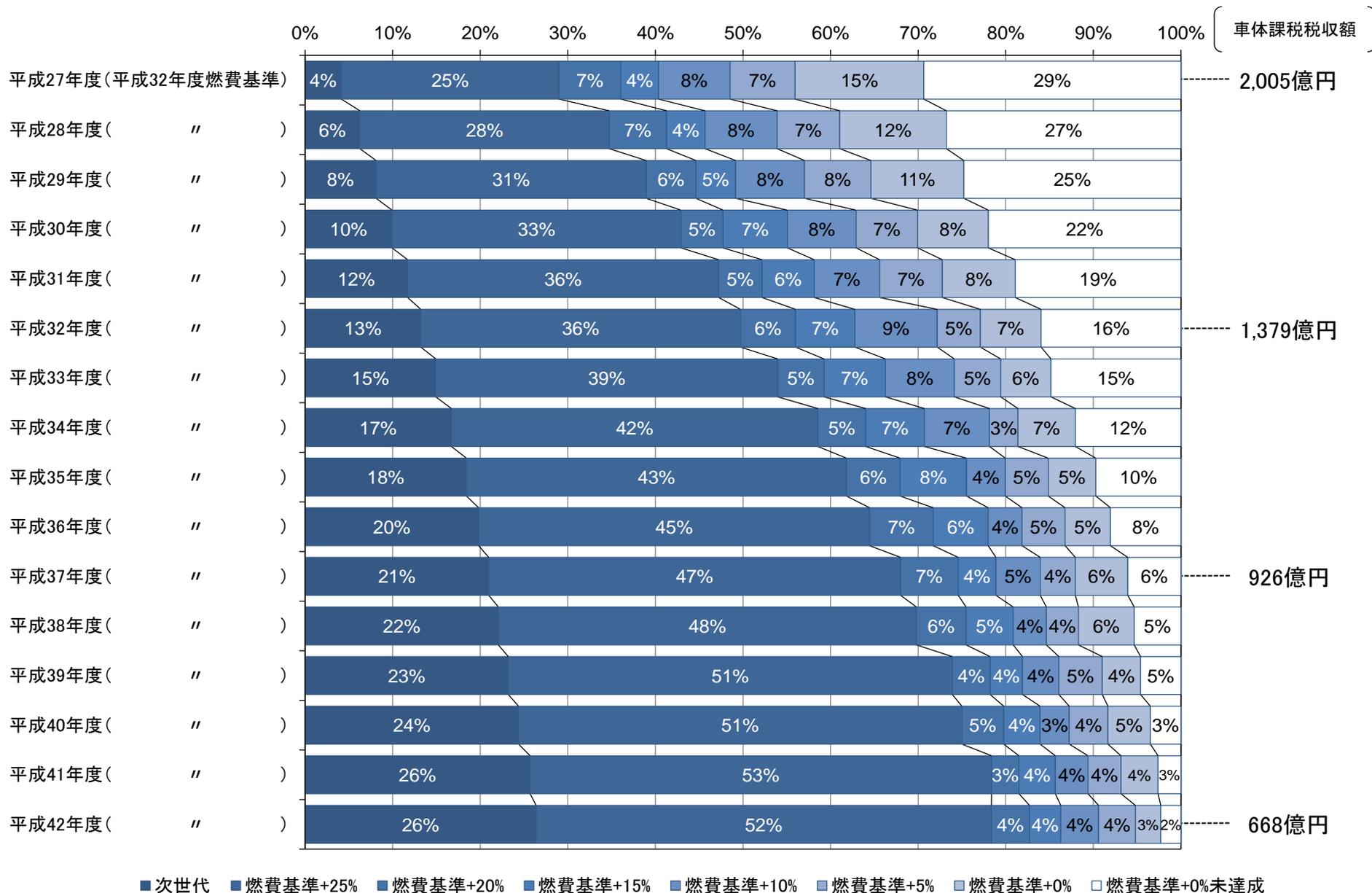
ケース別CO ₂ 排出量(万トン)	H.27	H.28	H.29	H.30	H.31	H.32	H.33	H.34	H.35	H.36	H.37	H.38	H.39	H.40	H.41	H.42
平成28年度大綱ケース	565	555	544	533	524	515	507	498	489	483	478	473	468	462	456	453
車体課税基準強化ケース	565	555	543	533	520	506	496	482	472	463	449	441	431	422	415	406
平成28年度大綱ケースとの差分(単年)	0	0	▲0	▲1	▲4	▲9	▲11	▲16	▲18	▲19	▲28	▲32	▲37	▲40	▲41	▲47
平成28年度大綱ケースとの差分(累積)	0	0	▲0	▲1	▲5	▲15	▲25	▲41	▲59	▲78	▲106	▲138	▲175	▲215	▲256	▲302

※¹ 燃料種別別新車販売台数のシェアと燃費改善は外的に設定。燃料種別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、電気自動車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車、クリーンディーゼル車、燃料電池自動車のそれぞれのエネルギー効率(例:ガソリン車を1としたとき、電気自動車は2.11など)を、基準年(平成27年)と将来年(平成42年)の新車販売台数のシェアで加重平均することにより、基準年および将来年の1台当たりのエネルギー効率を算出し、基準年から将来年にかけて1台当たりのエネルギー効率が線形に改善すると仮定し、単年当たりの伸び率を燃費改善率とした。なお、本分析では、電気自動車、プラグインハイブリッド車、クリーンディーゼル車、燃料電池自動車を次世代車と定義する。

※² 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。平成42年度の削減効果は、平成31年4月から平成43年3月までのCO₂削減量の合計値(乗用車の平均使用年数は、自動車検査登録情報協会(2016)「車種別の平均使用年数推移表(昭和51年~平成27年)」より12年と仮定)。

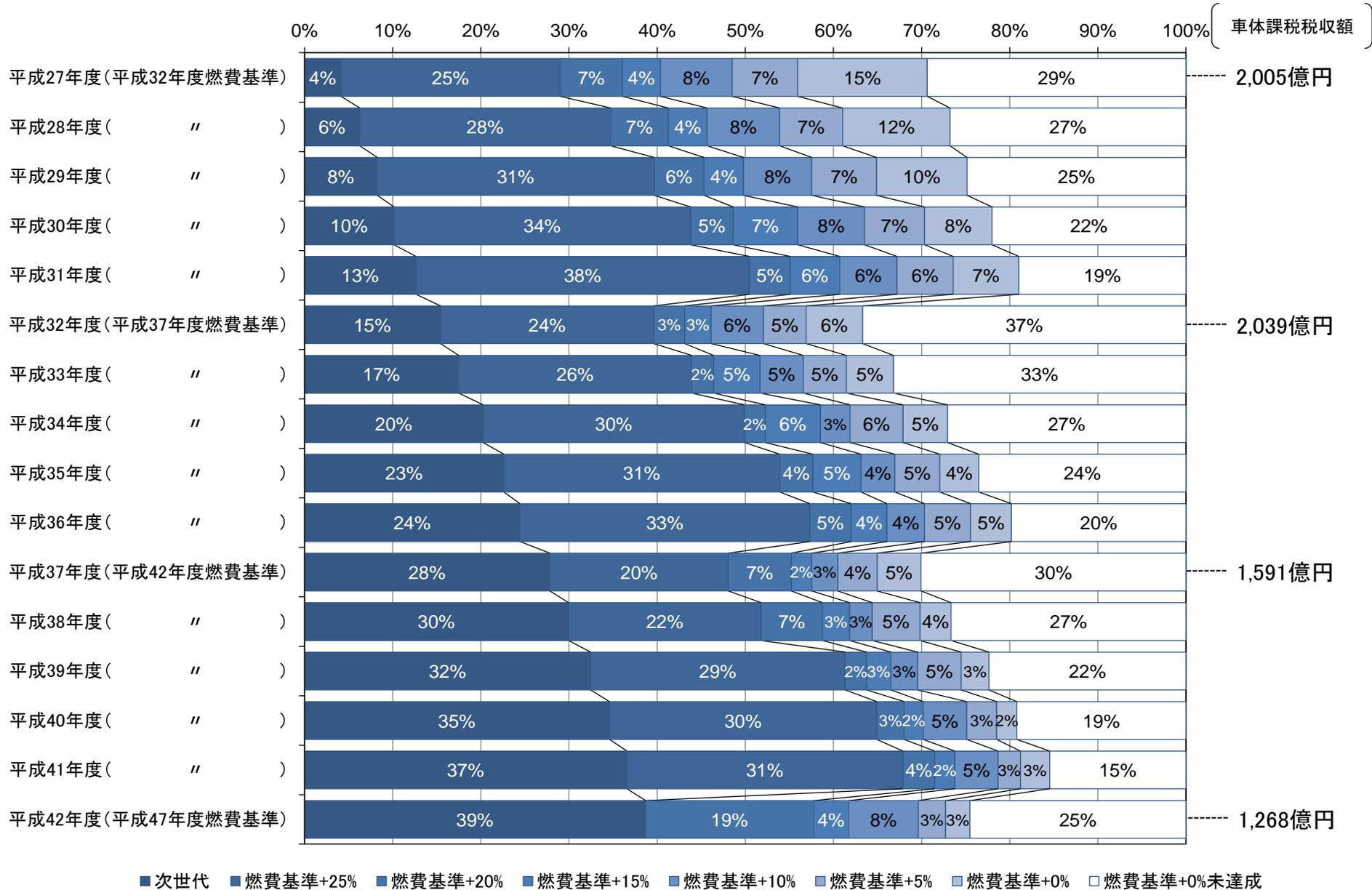
※³ 減税対象基準強化によるCO₂削減効果を平成25年度における自家用乗用車(新車)の年間CO₂排出量(約634万トン)で除した割合。なお、自家用乗用車(新車)の年間CO₂排出量=(年間走行距離(登録)×新車販売台数(登録)+年間走行距離(軽)×新車販売台数(軽))÷実走行燃費×ガソリンのCO₂排出係数として算出。データは、国土交通省「自動車輸送統計年報(2012年版)」、EDMCエネルギー・経済統計要覧、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会、日本自動車輸入組合等を用いた。

燃費基準別新車販売構成・車体課税税収額：平成28年度大綱ケース



(注) ここでは、平成28年度大綱ケースで設定された減税対象車の燃費基準(各年度の括弧内に示す燃費基準)に基づき、燃費基準別新車販売構成を示している。

燃費基準別新車販売構成・車体課税税収額：車体課税基準強化ケース



(注) ここでは、車体課税基準強化ケースで設定された減税対象車の燃費基準(各年度の括弧内に示す燃費基準)に基づき、燃費基準別新車販売構成を示している。

(参考)分析結果の留意点

○ 本分析では、中古車や貨物車を分析対象としておらず、また、オプション装着車や使用年数13年超の自動車を考慮していないため、新車からのCO₂排出量と税収額が下振れしている可能性がある。

CO₂排出量と税収額の下振れ要因

① 本分析の対象から外れる項目

- 全ての車両における中古車
- 貨物車や軽貨物車、二輪車や原動機付自動車など

② 本分析で扱っていない項目

- 安全装備や付属品などのオプション装着(通常の型式と比べて、車両価格が高く、車体重量が大きい)
- 使用年数13年超の乗用車・軽乗用車

<要因に関するまとめ>

項目		①本分析の対象から外れる項目	②本分析で扱っていない項目
年間CO ₂ 排出量 (新車の乗用車・軽乗用車による)		—	▪ 使用年数13年超の乗用車・軽乗用車のCO₂排出量
税収	取得に係る車体課税 (自動車取得税、環境性能割(仮称))	▪ 全ての車両における中古車購入に係る税収 ▪ 貨物車の新車購入に係る税収	▪ 通常の型式より車両価格が高い オプション装着車購入に係る税収
	自動車重量税	▪ 貨物車や二輪車等の乗用車・軽乗用車以外の車両に係る税収	▪ 通常の型式より車体重量が大きい オプション装着車に係る税収
	自動車税	▪ 貨物車等に係る税収	—
	軽自動車税	▪ 軽貨物車等に係る税収	—

(参考)車体重量別燃費基準値の想定

○ 平成27年度燃費基準と平成32年度燃費基準の伸び率を用いて、平成37年度以降の車体重量別燃費基準値を推計。

燃費基準値(車体重量別)

車体重量[kg]	燃費基準値(JC08モード)[km/L]				
	平成27年度	平成32年度	平成37年度 (推計)	平成42年度 (推計)	平成47年度 (推計)
0 ~ 600	22.5	-	-	-	-
601 ~ 740	21.8	24.6	29.4	35.0	41.8
741 ~ 855	21.0	24.5	29.2	34.9	41.7
856 ~ 970	20.8	23.7	28.3	33.8	40.3
971 ~ 1080	20.5	23.4	27.9	33.3	39.8
1081 ~ 1195	18.7	21.8	26.0	31.1	37.1
1196 ~ 1310	17.2	20.3	24.2	28.9	34.5
1311 ~ 1420	15.8	19.0	22.7	27.1	32.3
1421 ~ 1530	14.4	17.6	21.0	25.1	29.9
1531 ~ 1650	13.2	16.5	19.7	23.5	28.1
1651 ~ 1760	12.2	15.4	18.4	21.9	26.2
1761 ~ 1870	11.1	14.4	17.2	20.5	24.5
1871 ~ 1990	10.2	13.5	16.1	19.2	23.0
1991 ~ 2100	9.4	12.7	15.2	18.1	21.6
2101 ~ 2270	8.7	11.9	14.2	17.0	20.2
2271 ~	7.4	10.6	12.7	15.1	18.0

(注) 平成27年度燃費基準(18.6km/L)と平成32年度燃費基準(22.2km/L)より伸び率は約19.4%。平成37年度燃費基準は、平成32年度燃費基準(車体重量別)に伸び率を一律に乗じることで推計。平成42年度燃費基準、平成47年度燃費基準も同様の手順で推計。

(出典) 国土交通省「燃費基準値一覧」

(参考)エコカー減税およびグリーン化特例(軽課)の変遷

- エコカー減税は3年毎に基準見直し。平成26年度まで自動車取得税と自動車重量税の減税区分は3段階。平成27年度より、自動車取得税は5段階、自動車重量税は4段階に変更。
- グリーン化特例(軽課)は2年毎に基準見直し。自動車税の減税区分は平成22～23年度を除き、2段階。軽自動車税の減税区分は3段階。

車体課税における減税措置の変遷(平成21年度以降)

車体課税	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度		
エコカー減税 自動車取得税	次世代車		非課税	次世代車		非課税	次世代車			
	HV	H22+25%		H27+20%	HV, G		H27+10%	H32+20%	非課税	
	G		H22+15%	-75%		H27+10%	-75%(H26:-80%)	H32+10%		
		-50%		H27+0%	-50%(H26:-60%)	H32+0%	-60%			
							H27+10%	-40%		
							H27+5%	-20%		
エコカー減税 自動車重量税	次世代車		免税	次世代車		免税	次世代車			
	HV	H22+25%		H27+20%	HV, G		H32+20%	免税		
	G		H22+15%	-75%		H27+10%	-75%			
		-50%		H27+0%	-50%	H32+0%	-50%			
							H27+5%	-25%		
グリーン化特例(軽課) 自動車税	EV, FCV	-50%	EV, PHV, FCV		-50%	次世代車		-75%	次世代車	
	G		H22+25%	HV, G		H27+10%	HV, G		H32+10%	-75%
		-25%	H27+10%		H27+0%	-25%		H27+20%かつH32+0%	-50%	
グリーン化特例(軽課) 軽自動車税							EV, NGV		-75%	
							HV, G	H32+20%	-50%	
								H32+0%	-25%	

(注) 電気自動車等を除き、いずれも平成17年排出ガス基準75%以上低減達成車(☆☆☆☆)に限る。自動車税および軽自動車税は、取得した年度の要件を満たした自動車について、翌年度の課税を軽減。