

## 国内外における税制のグリーン化に関する状況について

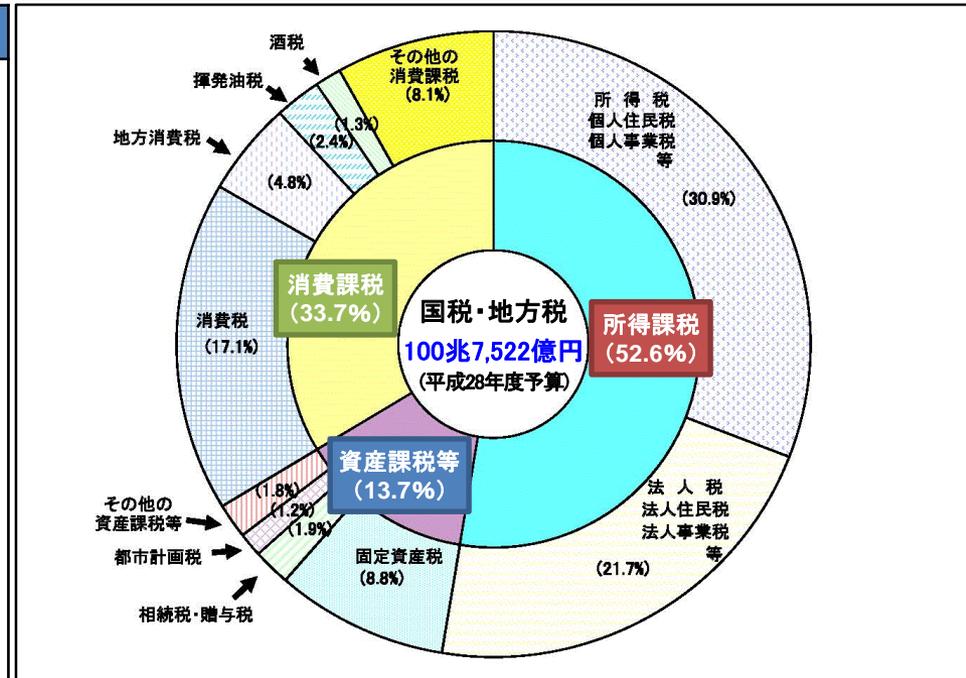
# 我が国の環境関連税制の動向

# 我が国の税制の概要

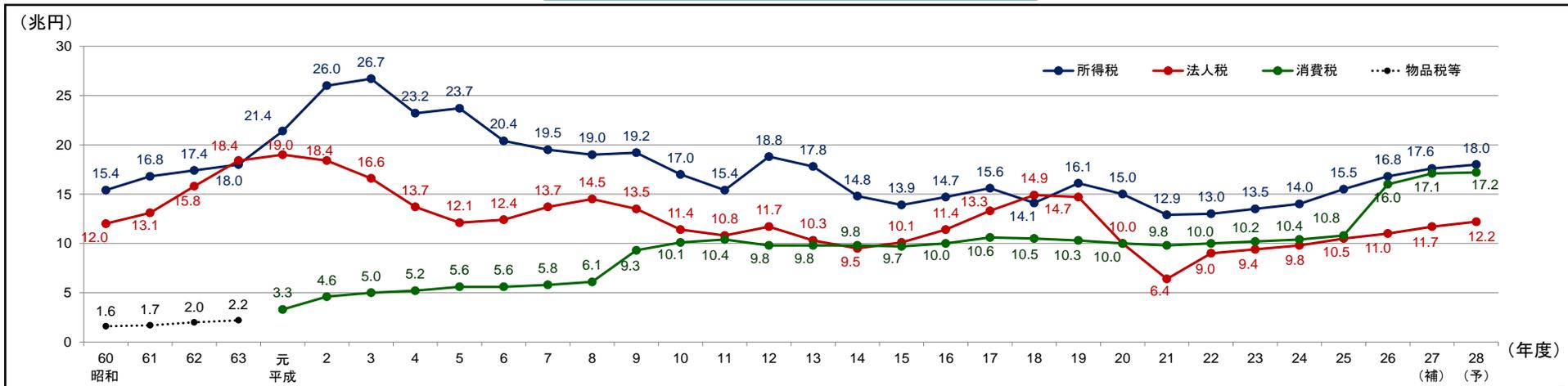
## 国税・地方税の税目

	国 税	地 方 税		国 税	地 方 税
所得課税	所得税 法人税 地方法人特別税 復興特別所得税 地方法人税	住民税 事業税	消費課税	消費税 酒税 たばこ税 たばこ特別税 揮発油税 地方揮発油税 石油ガス税 自動車重量税 航空機燃料税 石油石炭税 電源開発促進税 関税 とん税 特別とん税	地方消費税 地方たばこ税 軽油引取税 自動車取得税 ゴルフ場利用税 入湯税 自動車税 軽自動車税 鉱産税 狩猟税 鉱区税
	資産課税等	不動産取得税 固定資産税 事業所税 都市計画税 水利地益税 共同施設税 宅地開発税 特別土地保有税 法定外普通税 法定外目的税 国民健康保険税		相続税・贈与税 登録免許税 印紙税	

## 国税・地方税の内訳



## 主要税目の税収の推移



(出典) 財務省「国税・地方税の税目・内訳」、財務省「主要税目の税収(一般会計分)の推移」

# 我が国の環境関連税制

## エネルギー課税

税目 (課税主体)	課税対象	税率	税収 (平成29年度予算)	使途
揮発油税 (国)	揮発油 製造場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	48.6円/ℓ (本則:24.3円/ℓ)	23,940億円	一般財源
地方揮発油税 (国)		5.2円/ℓ (本則:4.4円/ℓ)	2,560億円	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	160億円	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)	9,310億円	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	18.0円/ℓ ※H32.3までの特例税率 (本則:26.0円/ℓ)	669億円	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>原油、石油製品 2,040円/kℓ</li> <li>LPG、LNG等 1,080円/t</li> <li>石炭 700円/t</li> </ul>	6,880億円	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 <sub>2</sub> 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き上げ	—	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 <sub>2</sub> 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/1000kwh	3,130億円	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の用に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 4兆6,649億円

## 車体課税

自動車重量税 (国)	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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 家用 4,100円/年</li> <li>・ 営業用 2,600円/年</li> </ul> (本則:いずれも2,500円)	6,260億円	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)	自動車 4月1日に所有する乗用車、トラック等	[例]乗用車・家用 総排気量1.5~2ℓ 39,500円/年	15,174億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	軽自動車等 4月1日に所有する軽自動車、原動機付自転車等	[例]乗用車・家用 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成27年4月1日以降 10,800円/年</li> <li>(平成27年3月31日以前は7,200円/年)</li> </ul>	2,506億円	一般財源
自動車取得税 (都道府県)	自動車 取得する自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 家用 取得価額の3%</li> <li>・ 営業用・軽自動車 " の2%</li> </ul> (本則:いずれも3%)	1,319億円	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 2兆5,259億円

(注) エネルギー課税及び車体課税は、OECD「環境関連税制」(Environmentally Related Taxes)の課税対象である「エネルギー製品」、「自動車及びその他輸送手段」に対する税にそれぞれ該当する。

# 環境関連の主な現行の税制措置

## 持続可能な社会

### ◇廃棄物の適正処理

- ・廃棄物処理施設に対する事業所税の非課税・軽減（課税標準の特例）
- ・ごみ処理施設や一般廃棄物最終処分場に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）
- ・廃棄物処理事業に使用する軽油に係る軽油引取税の免除 等

### ◇生物多様性の保全

- ・国立公園等に係る固定資産税の非課税
- ・国立公園等の区域内の土地を譲渡する場合の特例（譲渡所得の特別控除）
- ・国立公園特別保護地区等に存する土地を相続した場合における相続税の特例措置（物納劣後財産に該当しないものとみなす措置） 等

## 循環型社会

## 自然共生型社会

### ◇地球温暖化対策のための税

- ・石油石炭税の税率の特例（CO<sub>2</sub>排出量に応じた税率の上乗せ）

### ◇再生可能エネルギー促進

- ・再生可能エネルギー発電設備に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）

### ◇環境関連投資促進税制

- ・環境関連投資に係る投資型減税（法人税の特別償却等）

### ◇車体課税のグリーン化

- ・環境性能に優れた自動車に係る
  - ・自動車重量税の見直し・エコカー減税
  - ・自動車取得税の軽減（エコカー減税）
  - ・自動車税のグリーン化特例（軽課・重課）

### ◇省エネ住宅等

- ・住宅の省エネルギーフォームに係る投資型減税（所得税額の特別控除）
- ・省エネルギーフォームをした住宅に係る固定資産税の軽減

### ◇バイオ燃料

- ・バイオエタノール混合ガソリンに係る揮発油税等の特例（混和分の控除） 等

## 低炭素社会

### ◇低公害型社会の実現

- ・公害防止施設に係る事業所税の軽減（課税標準の特例）
- ・公害防止施設に係る固定資産税の軽減（課税標準の特例）

## 安全が確保される社会

### ◇東日本大震災からの復旧・復興

- ・汚染廃棄物等に係る処理施設の設置促進のための所得税等の特例措置（譲渡所得の特別控除） 等

※ その他、基盤的措置として、環境関連を含む研究開発促進のための法人税額の特別控除（R&D税制）がある。

# 地方における税制のグリーン化の状況

## 各地方公共団体における環境保全関連の税(地方環境税)

(平成29年1月現在)

分野	課税措置等の例	都道府県/市町村名	税収額 (億円)
廃棄物・リサイクル対策	産業廃棄物税等(最終処分場等への産業廃棄物の搬入に課税【法定外目的税】)	三重県、岡山県、広島県、鳥取県、青森県、岩手県、秋田県、滋賀県、奈良県、山口県、新潟県、京都府、宮城県、島根県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、鹿児島県、宮崎県、熊本県、福島県、愛知県、沖縄県、北海道、山形県、愛媛県、福岡県北九州市【計28件】	75 ※1.4
森林・水源環境の保全	森林環境税等(森林環境の保全に係る住民税均等割の超過課税)※2	高知県、岡山県、鳥取県、島根県、山口県、愛媛県、熊本県、鹿児島県、岩手県、福島県、静岡県、滋賀県、兵庫県、奈良県、大分県、宮崎県、山形県、神奈川県、富山県、石川県、和歌山県、広島県、長崎県、秋田県、茨城県、栃木県、長野県、福岡県、佐賀県、愛知県、宮城県、山梨県、岐阜県、群馬県、三重県、京都府、大阪府、横浜市【計38件】	333 ※3
原発立地及び周辺地域の安全対策等※5	核燃料税(原子炉への核燃料挿入に課税【法定外普通税】)	宮城県	0 ※1
	核燃料税(原子炉への核燃料挿入、原子炉設置による発電に課税【法定外普通税】)	愛媛県、佐賀県、島根県、静岡県、鹿児島県、新潟県、北海道、石川県【計8件】	109 ※1
	核燃料税(原子炉への核燃料挿入、原子炉設置による運転及び廃止、施設における使用済燃料の貯蔵に課税【法定外普通税】)	福井県※4	71 ※1
	核燃料等取扱税(原子炉の設置、原子炉への核燃料の挿入、使用済燃料の受入れ・保管等に課税【法定外普通税】)	茨城県	12 ※1
	核燃料物質等取扱税(ウランの濃縮、原子炉の設置、原子炉への核燃料の挿入、使用済燃料の受入れ等に課税【法定外普通税】)	青森県	194 ※1
	使用済核燃料税(使用済核燃料の貯蔵に課税【法定外普通税】)	鹿児島県薩摩川内市、佐賀県玄海町※5【計2件】	8 ※1
	使用済核燃料税(使用済核燃料の保管に課税【法定外目的税】)	新潟県柏崎市	6 ※1
その他	砂利採取税等(砂利等の採取に課税【法定外普通税・法定外目的税】)	神奈川県山北町(法定外普通税)、京都府城陽市(法定外目的税) ※7【計2件】	0.2 ※1
	乗鞍環境保全税(駐車場への自動車進入に課税【法定外目的税】)	岐阜県	0.1 ※1
	遊漁税(河口湖での遊漁行為に課税【法定外目的税】)	山梨県富士河口湖町	0.1 ※1
	環境協力税(旅客船等により各村への入域に課税【法定外目的税】)	沖縄県伊是名村、沖縄県伊平屋村、沖縄県渡嘉敷村【計3件】	0.2 ※1
	歴史と文化の環境税(有料駐車場駐車台数に課税【法定外普通税】)	福岡県太宰府市	0.8 ※1
	開発事業等緑化負担税(開発行為等の行われる土地面積に課税【法定外目的税】) ※6	大阪府箕面市	0.3 ※1.6

(注) 法定外税のうち環境に関わる税、道府県民税・市町村民税の超過課税分を「地方環境税」としている。  
 ※1 総務省「法定外税の概要(平成29年1月現在)」に記載された平成27年度決算額をもとに作成(森林環境税等を除く)。  
 ※2 地方自治体が自主的に地方税の税目や税率を定めて課税できる課税自主権に基づく。平成28年度から京都府(600円/年、税収見込6.8億円)、大阪府(300円/年、税収見込11.3億円)が森林環境税を導入。  
 ※3 森林環境税の税収は、「平成26年度決算財政状況資料集」(総務省)に記載された平成26年度決算額をもとに作成。  
 ※4 福井県は平成28年11月の核燃料税更新において、原子炉の廃止、施設内貯蔵の使用済み核燃料にも課税(平成28年11月10日より施行。税収見込み額は初年度14.77億円、平年度143.17億円)。  
 ※5 佐賀県玄海町は使用済核燃料の貯蔵に課税する使用済核燃料税(法定外目的税)を新設(平成29年4月1日より施行。税収見込み額は初年度4.16億円、平年度4.16億円)。  
 ※6 大阪府箕面市は開発行為等の行われる土地面積への課税を新設(平成28年7月1日施行。税収見込み額は平年度0.3億円)。  
 ※7 京都府城陽市の山砂利採取税(法定外目的税)は平成28年5月31日で廃止。

# 諸外国と我が国における環境関連税制の比較 ①

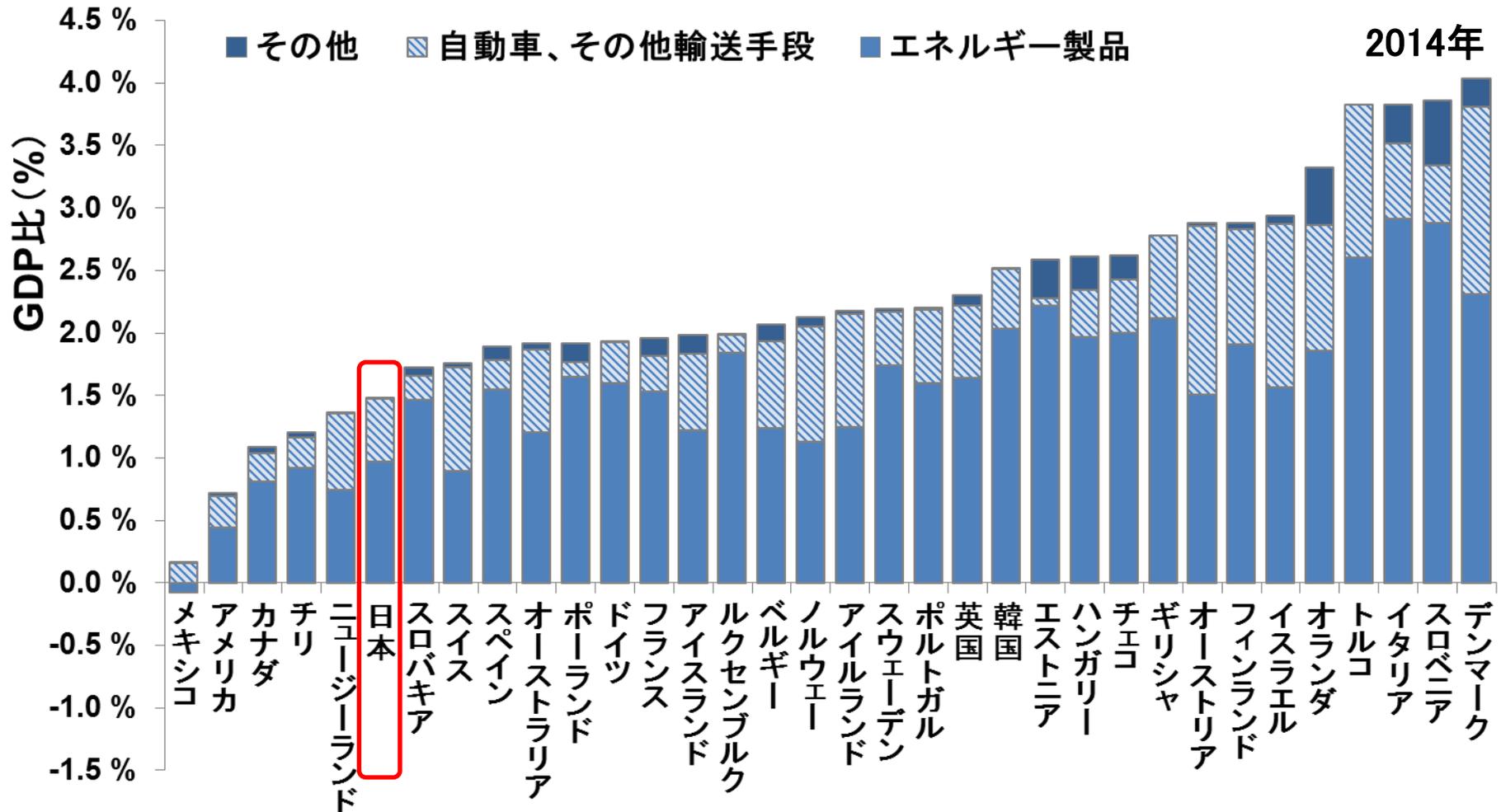
分野		諸外国の状況		我が国における状況
		課税措置の例	(主な)実施国	
低炭素社会	地球温暖化対策	エネルギー課税(炭素税)	オーストラリア、オーストリア、ベルギー、カナダ、チリ、チェコ、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、ハンガリー、アイスランド、アイルランド、イスラエル、イタリア、韓国、ラトビア、ルクセンブルク、メキシコ、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、スロバキア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、スイス、トルコ、英国、米国	地球温暖化対策のための税、石油石炭税、揮発油税、地方揮発油税、石油ガス税、航空機燃料税、電源開発促進税
		車体課税(取得・保有・利用税)	オーストラリア、オーストリア、ベルギー、カナダ、チリ、チェコ、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、ハンガリー、アイスランド、アイルランド、イスラエル、イタリア、韓国、ラトビア、ルクセンブルク、メキシコ、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、スペイン、スロベニア、スウェーデン、スイス、トルコ、英国、米国	自動車取得税及び自動車重量税におけるエコカー減税、自動車税及び軽自動車税におけるグリーン化特例
		フロン税(オゾン層破壊物質や含有製品の使用・販売行為等への課税)	オーストラリア、カナダ、チェコ、デンマーク、ノルウェー、スペイン、米国	—
循環型社会	廃棄物・リサイクル対策	廃棄物税(廃棄物全般の処理行為、廃タイヤ・塩ビ等の個別物品への課税)	オーストラリア(ニューサウスウェールズ、ビクトリア州)、オーストリア、ベルギー(フランデレン地域、ワロン地域)、カナダ(本国及びブリティッシュ・コロンビア州等)、チェコ、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ハンガリー、アイスランド、アイルランド、イスラエル、イタリア、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、スロベニア、スペイン(マドリッド州等)、スウェーデン、スイス、英国、米国(ニュージャージー州等)	産業廃棄物税(例:三重県、岡山県)等
		食料容器税(ペットボトル等への課税)	ベルギー、カナダ(オンタリオ州等)、フィンランド、イスラエル、ノルウェー	—
		包装物税(プラスチック包装物、アルミニウム包装物等への課税)	ベルギー、デンマーク、エストニア、イタリア、アイルランド、オランダ、ポーランド、ポルトガル、スロベニア、スペイン(アンダルシア地方)	—
	鉱物資源の保全	鉱物資源税(鉄鉱石等の採掘行為、生産量や生産利益等に応じて課税)	カナダ(ブリティッシュ・コロンビア州、ケベック州)、チリ、デンマーク、フランス、メキシコ、オランダ、ポーランド、英国、米国(アラバマ州)	—
	水資源の保全	水道税(河川の取水行為、水道水の利用に対する課税)	デンマーク、エストニア、ドイツ(連邦及びブレーメン州等)、韓国、ルクセンブルク、オランダ、ポルトガル、スロベニア	水道水源保全基金(豊田市)等
		地下水税(地下水の取水行為、地下水の利用に対する課税)	ベルギー(フランデレン地域、ワロン地域)、チェコ、ドイツ(ベルリン市等)、オランダ	地下水利用協力金制度(秦野市)等
漁業資源の保全	入漁税(漁業権の取得行為、漁業行為や漁業利益に応じて課税)	チリ、デンマーク、エストニア、フィンランド、ラトビア、メキシコ、ポルトガル、スペイン、英国、米国(アラスカ州等)	遊漁税(富士河口湖町)等	

# 諸外国と我が国における環境関連税制の比較 ②

分野		諸外国の状況		我が国における状況
		課税措置の例	(主な)実施国	
自然共生型社会	自然環境の保全	森林保護税(植林せずに木を伐採する行為への課税)	オーストリア(ウィーン市)	森林環境税(例:高知県)等
		立木伐採税(立木の伐採行為への課税)	カナダ(ブリティッシュ・コロンビア州)、米国(カリフォルニア州)	—
		狩猟税(狩猟免許の資格取得行為への課税)	オーストリア、デンマーク、エストニア、フィンランド、ドイツ、メキシコ、オランダ、ポルトガル、スペイン	狩猟税
		ペット税(飼犬への課税)	ドイツ、オーストリア、フィンランド、ラトビア、ルクセンブルク、オランダ	—
		入島税/エコ税(観光地への入場通行に課税)	エクアドル	環境協力税(例:沖縄県伊是名村)等
安全が確保される社会	公害対策全般	環境保護税(各種汚染物質の排出量に応じて課税)	フランス、オーストラリア、韓国	—
	大気汚染の防止	大気汚染税(窒素酸化物、硫黄酸化物等の排出量に応じて課税)	チェコ、デンマーク、エストニア、ハンガリー、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、スロバキア、スロベニア、スペイン(アンダルシア地方等)、スウェーデン	—
	水質保全	水質汚染税(農薬、窒素・リン等の汚染単位数に応じて課税)	ベルギー(フランデレン地域)、チェコ、デンマーク、エストニア、フランス、ドイツ、ハンガリー、ルクセンブルク、オランダ、ポルトガル、スロバキア、スロベニア、スウェーデン、スイス	—
	土壌環境の保全	土壌負荷税(土壌への排水行為に対する課税)	ハンガリー、米国(ミネソタ州)	—
	騒音対策	騒音防止税(鉄道、道路、施設等からの騒音量に応じて課税)	ハンガリー、ポルトガル	—
		航空騒音税(航空機からの騒音に応じて課税)	オーストラリア、フランス、イタリア、オランダ	—
	化学物質対策	有害化学物質税(塩素系溶剤等への課税)	カナダ(ケベック州)、デンマーク、ノルウェー、米国(アラバマ州等)	—
	原子力対策	核燃料税(核燃料の使用等に応じて課税)	ドイツ、スペイン(エクストレマドゥーラ州等)、スウェーデン、スロバキア	核燃料税(例:福井県)等
放射性廃棄物税(放射性廃棄物への課税)		チェコ、フィンランド、スウェーデン、スペイン(アンダルシア州)、ポーランド、米国(サウスカリフォルニア州)	使用済核燃料税(新潟県柏崎市)等	
その他	航空利用税(航空機利用者の出国や搭乗距離等に応じて課税)	オーストラリア、オーストリア、カナダ、フィンランド、ドイツ、アイルランド、イタリア、ノルウェー、南アフリカ、英国	—	
	道路利用税(道路利用距離・車両重量に応じて課税)	チェコ、デンマーク、ギリシャ、ラトビア、オランダ、ニュージーランド、ポルトガル、スロバキア、スウェーデン、スイス、米国	乗鞍環境保全税(岐阜県)等	
	白熱電球税(白熱電球への課税)	南アフリカ	—	

# OECD諸国における環境関連税制の税収(対GDP比)

## 環境関連税制の税収(対GDP比)(2014年)



(注1) OECDによる「環境関連税制」(Environmentally Related Taxes)の定義は、以下のとおり。

- ・ 特に環境に関連するとみなされる課税物件に課される一般政府に対するすべての強制的・一方的な支払い
- ・ 税の名称及目的は基準とはならない
- ・ 税の用途が定まっているかは基準とはならない

(注2) 「環境関連税制」の課税対象は、「エネルギー製品」、「自動車、その他輸送手段」、及び「その他」(廃棄物、天然資源等)に区分される。日本の場合、「エネルギー製品」に対する課税には、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税、航空機燃料税、石油石炭税、電源開発促進税、「自動車及びその他輸送手段」には、自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税、「その他」には狩猟税等がそれぞれ含まれる。

(注3) ポーランドは2013年の値。

(出典) The OECD Database on instruments used for environmental policyより作成。

# OECDによる日本への政策提言（2017年4月）

- 2017年4月にOECDより発表された政策提言『OECD対日経済審査報告書2017年版』の中で、環境関連税の引上げによるグリーン成長の促進が提言されている。

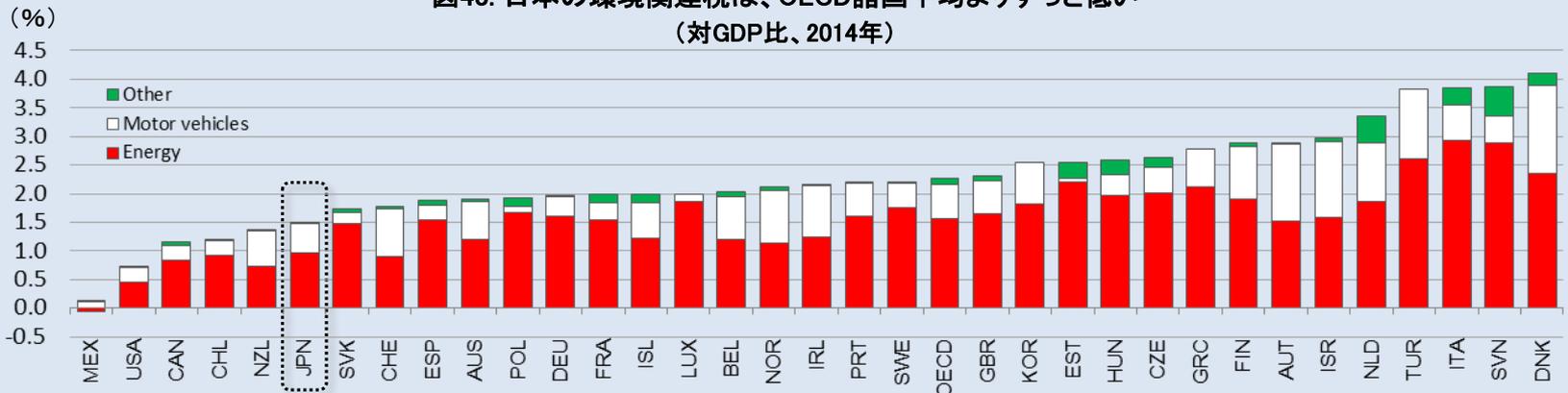
## 環境政策に関する主な政策提言（2017年4月）

### ■ 環境関連税を活用し、温室効果ガス排出をさらに削減するため、エネルギーの効率化、低炭素エネルギー源の使用を促進する。

- ・ 環境関連税の引上げは、温室効果ガス排出量の削減や大気の質改善などの環境目標の達成に役立ちつつ、歳入を増加させるだろう。日本はこの点の措置を講じており、とりわけ、地球温暖化対策のための税として、既存の石油石炭税の税率を2012年、14年、16年と三段階で引き上げ、その税収は再生可能エネルギーや省エネルギー対策のために充てることとした。
- ・ しかし、2014年には、環境関連税は対GDP比1.5%に過ぎず、OECD諸国の下から6番目で、平均よりもかなり低くなっており、更なる歳入の余地があることを示唆している。
- ・ 環境関連税は、温室効果ガス排出を削減し、また、公害を減らす等、他の重要な環境目標を達成するためにも重要である。

グリーン  
成長を  
促進する

図43. 日本の環境関連税は、OECD諸国平均よりずっと低い  
(対GDP比、2014年)



## 炭素税に関する最近の動向等

# 諸外国における主な温暖化対策に関連する税制改正の経緯

1980年代からの環境問題に対する関心の高まり、気候変動枠組条約国際交渉(1990年～)など

1990年	フィンランド	炭素税(Carbon tax)導入
1991年	スウェーデン	CO <sub>2</sub> 税(CO <sub>2</sub> tax)導入
	ノルウェー	CO <sub>2</sub> 税(CO <sub>2</sub> tax)導入
1992年 気候変動枠組条約採択【1994年3月発効】、6月 地球サミット(リオデジャネイロ)		
1992年	デンマーク	CO <sub>2</sub> 税(CO <sub>2</sub> tax)導入
	オランダ	一般燃料税(General fuel tax)導入
1996年	オランダ	規制エネルギー税(Regulatory energy tax)導入
	スロベニア	CO <sub>2</sub> 税(CO <sub>2</sub> tax)導入
1997年 京都議定書採択【2005年2月発効】		
1999年	ドイツ	電気税(Electricity tax)導入
	イタリア	鉱油税(Excises on mineral oils)の改正(石炭等を追加)
2000年	エストニア	炭素税(Carbon tax)導入
2001年	イギリス	気候変動税(Climate change levy)導入
<参考>2003年10月「エネルギー製品と電力に対する課税に関する枠組みEC指令」公布【2004年1月発効】 :各国はエネルギー製品及び電力に対して最低税率を上回る税率を設定		
2004年	オランダ	一般燃料税を既存のエネルギー税制に統合(石炭についてのみ燃料税として存続(Tax on coal)) 規制エネルギー税をエネルギー税(Energy tax)に改組
2005年	EU	EU域内排出量取引制度(EU-ETS)開始
2006年	ドイツ	鉱油税をエネルギー税(Energy tax)に改組(石炭を追加)
2007年	フランス	石炭税(Coal tax)導入
2008年	スイス	CO <sub>2</sub> 税(CO <sub>2</sub> levy)導入
	カナダ(ブリティッシュ・コロンビア州)	炭素税(Carbon tax)導入
2010年	アイルランド	炭素税(Carbon tax)導入
2011年	アイスランド	炭素税(Carbon tax)導入
2014年	フランス	炭素税(Carbon tax)導入
	メキシコ	炭素税(Carbon tax)導入
2015年	ポルトガル	炭素税(Carbon tax)導入
2017年	チリ	炭素税(Carbon tax)導入
2017年	カナダ(アルバータ州)	炭素税(Carbon Levy)導入
2017年	南アフリカ	炭素税(Carbon tax)導入予定
2018年	カナダ	2018年までに国内全ての州及び準州に炭素税(Carbon tax)または排出量取引制度(C&T)の導入を義務付け。 2018年までに未導入の州・準州には、炭素税と排出量取引制度双方を課す「連邦バックストップ」を適用。

(参考1) 欧州委員会は、2011年4月に、現行のエネルギー税制指令の改定案を公表。加盟国のエネルギー税の最低税率を、CO<sub>2</sub>排出量に基づく税率として、CO<sub>2</sub>-1トン当たり€20とすること等を提案。

(出典) 各国政府及びOECD/EEAデータベース、世界銀行(2016)「State and Trends of Carbon Pricing 2016」等より作成。

# チリ及び南アフリカの炭素税について

- チリは2017年1月1日より、税率5USD/トンCO<sub>2</sub>の炭素税を導入。課税開始は2018年。
- 南アフリカは2017年末までに炭素税の導入を予定。

## チリの炭素税の概要

項目	内容
経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CO<sub>2</sub>排出削減及び大気汚染による健康被害の軽減を目的に、2014年の税制改革法により炭素税の導入を決定</li> <li>• CO<sub>2</sub>の他に、NO<sub>x</sub>、SO<sub>2</sub>、PMに対しても課税を開始。</li> </ul>
導入年	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2017年1月1日より施行。(実際の課税は2018年開始)</li> </ul>
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 投入熱量の容量が50MWt(メガワットサーマル)以上のボイラーあるいはタービンを有する事業所(発電・産業部門)。</li> <li>• 2017年の対象事業者数は約80。</li> <li>• 環境省が課税対象となる事業所のリストを毎年公開。</li> <li>• 2017年中の対象事業所のCO<sub>2</sub>排出量を計測し、2018年3月に各事業所の排出量に応じた課税額を環境省が公表、2018年4月に財務省が徴税する仕組みとなっている。</li> </ul>
税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5USD/トンCO<sub>2</sub> (税率は米ドルで設定されているが、徴税は現地通貨)</li> </ul>
税収規模	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SO<sub>2</sub>、PMに対する課税の税収の合計は、2018年(課税開始初年度)において約1.43億USDと見積もられる。 (そのうち85%がCO<sub>2</sub>への課税からの税収の見込み)</li> </ul>
税収使途	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 一般会計。政府の教育改革資金に充当。</li> </ul>
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バイオマスによる発電設備は免税。</li> </ul>

## 南アフリカで導入予定の炭素税の概要

項目	内容
経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2013年5月、南アフリカ財務省が、2015年1月1日より炭素税を導入すると発表。</li> <li>• 2014年2月、同省が導入年の2016年への先延ばしを発表。</li> <li>• 2015年11月、同省がDraft Carbon Tax Billを発表。2017年1月1日課税開始とされたが、2017年3月時点では導入に至っていない。</li> </ul>
導入年	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2017年中の導入を目指す。</li> </ul>
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ガソリン、軽油を除く化石燃料消費(ガソリン、軽油は既存の燃料税の対象とする)。</li> </ul>
税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 120ZAR(ランド)/トンCO<sub>2</sub>(※)(第1フェーズ)</li> </ul>
税収使途	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 電気税など既存の税率引き下げへの活用等を予定。</li> </ul>
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 農業・廃棄物部門は免税。その他の産業についても、多様な免税措置(allowance)が設けられており、60~95%の免税を受けることができる。免税措置は、第2フェーズ移行時に見直し予定。 (免税措置の例: 鉄鋼産業) 最大90%の免税を受けることが可能。内訳は以下。 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 化石燃料燃焼に伴う排出に対する免税措置: 最大60%</li> <li>- 国際貿易にさらされる産業: 最大10%</li> <li>- 排出削減努力に対する免税措置: 最大5%</li> <li>- カーボンバジェットに対する免税措置: 最大5%</li> <li>- オフセットに対する免税措置: 最大10%</li> </ul> </li> </ul>

(注)120ZAR=約1,200円 (1ZAR=約10円)

(出典)チリ政府(2014)「Act 20.780」、チリエネルギー省(2014)「Carbon Tax Developments in Chile」、南アフリカ財務省(2013)「Carbon Tax Policy Paper」、同(2014)「Budget Review 2014」、同(2015)「Draft Carbon Tax Bill」等より作成。

# カナダ アルバータ州の炭素税について

- カナダのアルバータ州は、2017年1月1日より、炭素税(Carbon Levy)を導入。
- 税収を、家計や企業への支援措置や、再エネの導入促進、省エネ機器の導入促進策等に充当。

## アルバータ州の炭素税の特徴

項目	内容																								
導入年	・ 2017年1月1日																								
課税対象	・ 全化石燃料の購入(電力は対象外)																								
税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>2017年: 20CAD/tCO<sub>2</sub></b></li> <li>・ <b>2018年: 30CAD/tCO<sub>2</sub>へ引上げ</b></li> </ul> <主な燃料における単位当たり税率> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>燃料</th> <th>ガソリン (c/L)</th> <th>軽油 (c/L)</th> <th>灯油 (c/L)</th> <th>重油 (c/L)</th> <th>プロパン (c/L)</th> <th>天然ガス (CAD/GJ)</th> <th>石炭 (CAD/t)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017.1.1</td> <td>4.49</td> <td>5.35</td> <td>5.14</td> <td>6.35</td> <td>3.08</td> <td>1.011</td> <td>63.59</td> </tr> <tr> <td>2018.1.1</td> <td>6.73</td> <td>8.03</td> <td>7.71</td> <td>9.53</td> <td>4.62</td> <td>1.517</td> <td>95.39</td> </tr> </tbody> </table> ※上記の他、航空機燃料、バンカー油、ブタン、ナフサ等の税率が予算案に記載されている。	燃料	ガソリン (c/L)	軽油 (c/L)	灯油 (c/L)	重油 (c/L)	プロパン (c/L)	天然ガス (CAD/GJ)	石炭 (CAD/t)	2017.1.1	4.49	5.35	5.14	6.35	3.08	1.011	63.59	2018.1.1	6.73	8.03	7.71	9.53	4.62	1.517	95.39
燃料	ガソリン (c/L)	軽油 (c/L)	灯油 (c/L)	重油 (c/L)	プロパン (c/L)	天然ガス (CAD/GJ)	石炭 (CAD/t)																		
2017.1.1	4.49	5.35	5.14	6.35	3.08	1.011	63.59																		
2018.1.1	6.73	8.03	7.71	9.53	4.62	1.517	95.39																		
税収規模	・ 2017年: 274百万CAD、2018年: 17億CAD (見込み)																								
税収使途	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>中・低所得者層に対する還付</b></li> <li>・ <b>中小企業の法人税率の減税</b></li> <li>・ 原住民族や石炭依存地域への支援措置</li> <li>・ 大規模再エネ導入、バイオエネルギー、技術開発支援</li> <li>・ 公共交通等の低炭素インフラ整備</li> <li>・ 家計や企業の省エネ機器導入促進プログラム</li> </ul>																								
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2017年末まで、年間排出量10万CO<sub>2</sub>e以上の大規模産業は、GHG排出基準(Specified Gas Emitters Regulation (SGER))の対象となり、炭素税は免税。</li> <li>・ その他、農業用燃料、原住民族により使用される燃料、バイオ燃料、越境航行の燃料、輸出される燃料、燃焼以外の工業プロセス用燃料、火力発電所内での天然ガスの自家消費 等は免税。</li> </ul>																								

## 家計・企業への影響緩和措置

### 家計への支援措置

- アルバータでは、炭素税の導入による世帯当たりの影響(indirect cost)を以下のように試算。  
**2017年: 50CAD~70CAD**  
**2018年: 70CAD~105CAD**
- 低炭素機器を購入することが難しい中・低所得者層への影響を緩和するため、一人当たり一定額を還付。還付額は以下の通り。(州民の約66%が全額あるいは一部還付措置の対象となる見込み)

	世帯主	扶養家族	18歳以下
2017年	200CAD	100CAD	30CAD
2018年	300CAD	150CAD	45CAD

- 州全体での還付額の規模(見込み):  
**2016年~2017年: 95百万CAD**  
**2018年~2019年: 590百万CAD**

### 企業への支援措置

- 2017年1月1日より、中小企業の法人税率を、3%から2%に減税。
- 該当する企業は、2017年~2018年にかけて185百万CADの減税になると見込まれる。
- 法人税減税に充当される炭素税収の規模(法人税減税による減収の見込み額)は、**2017年からの5年間で865百万CADと見積もられている。**

# カナダのカーボンプライシング提案について

- カナダ政府は、国内全ての州・準州に2018年までに炭素税又は排出量取引制度の導入を求め、導入しない州・準州に対し、連邦政府の定めるバックストップ(2022年に50CAD/トンCO<sub>2</sub>eの炭素税及び大規模排出事業者に対する排出量取引制度)を適用する予定。

## カナダ連邦カーボンプライシング提案の概要

### 8つのベンチマーク(2016年10月)

- (1) **早期導入**: 全ての州・準州は2018年までにカーボンプライシングを導入。
- (2) **共通のスコープ**: GHGを対象とし、広範なエネルギー源をカバー(少なくともBC州炭素税が対象とするエネルギーをカバー)。
- (3) **2つのシステム**: 明示的な価格ベースシステム(BC州炭素税等)、またはC&T(オンタリオ州、ケベック州等)。
- (4) **連邦政府の削減目標や市場の確実性のため、定量的なモデル分析に基づく、厳格な引上げ**:
  - ・[明示的な価格ベースシステム導入地域] **少なくとも10CAD/トンCO<sub>2</sub>(2018年)から50CAD/トンCO<sub>2</sub>(2022年)に引上げ**。
  - ・[C&T導入地域] (i)カナダの国レベルGHG削減目標と同等以上の2030年削減目標を制定する、(ii)少なくとも2022年まで明示的な価格ベースシステムの炭素価格下で計算される削減量と同等以上にキャップを年々引き下げる。
- (5) **歳入は州・準州に帰属**: 炭素税収や排出枠オークション収入は、州・準州が自由に使うことができる。
- (6) **連邦政府バックストップ**: 連邦政府は、ベンチマークに適合しない州・準州に適用する明示的な価格ベースのカーボンプライシングを導入。税収は州・準州に戻す予定。
- (7) **5年毎のレビュー**: 2022年初頭に継続的な税率引上げや強化を含む、今後の方向性等についてレビューを行う。
- (8) **報告**: 州または準州は、定期的にカーボンプライス政策の結果や影響を報告しなければならない。

### 連邦政府バックストップ(案)(2017年5月)

概要	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2017年中にカーボンプライシングを導入しない州・準州に対して化石燃料に対する炭素税(Carbon Levy)及び排出量取引制度(Output-based pricing system)を適用。</li><li>• 2017年6月30日までの意見募集を経て確定。</li><li>• 2020年に中間レビュー、2022年初頭に最終レビューを行い、次なる制度展開を検討。</li></ul>
炭素税	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2018年に導入。州内の化石燃料の生産者や販売事業者、輸入事業者等に対して課税。</li><li>• 税率は、2018年に10CAD/トンCO<sub>2</sub>e、年間10CADずつ引上げ、2022年50CAD/トンCO<sub>2</sub>e。 ※排出量取引対象事業者の消費する燃料、輸出用燃料、原料用燃料等は非課税。</li><li>• 税収は、徴税された州・準州に還付。用途は、各州・準州の裁量。</li></ul>
排出量取引制度	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2019年1月以降に導入。年間50キロトンCO<sub>2</sub>e(7ガス合計)以上排出する事業者等が対象。</li><li>• 排出削減を達成した事業者には政府よりクレジット(surplus credit)が発行される。</li><li>• 上限値以上排出する事業者には、炭素税の支払いや他事業者からのクレジット購入等により超過排出分をカバーすることが求められる。</li></ul>

# その他アジアの炭素税等の導入をめぐる動き

- ベトナム、タイ、台湾、シンガポールにおいて、炭素税や排出量取引制度の検討が進められている。シンガポールでは、2017年予算に、2019年からの炭素税導入を目指す旨が明記された。

## 炭素税や排出量取引制度をめぐる動向

国	炭素税や排出量取引制度をめぐる状況
ベトナム	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2012年9月に承認された「ベトナムグリーン成長戦略」</b>において、低炭素経済を進めるため、市場ベースの手法の導入の必要性が謳われた。</li> <li>• 世界銀行が主導する市場メカニズム準備基金(PMR)のメンバーとして、鉄鋼部門と廃棄物部門に特化した排出量取引制度の実施に向けた検討を重ねている。</li> <li>• 今後、排出量取引制度を中心に検討が深められていく可能性がある。</li> </ul>
タイ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 第11次国家経済発展計画(2012-2016)や国家気候変動マスタープラン(2015-2050)、国別約束(NDC)において、炭素市場の重要性が指摘された。</li> <li>• 世界銀行が主導する市場メカニズム準備基金(PMR)の設立メンバーとして、排出量取引制度を検討。<b>2014年10月に「自主的排出量取引制度(Thailand V-ETS)」を導入。</b></li> <li>• 今後、排出量取引制度を中心に検討が深められていく可能性がある。</li> </ul>
台湾	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2015年7月に制定された「温室効果ガス削減管理法(Greenhouse Gas Reduction and Management Act)」</b>において、炭素税や排出量取引制度の必要性等が謳われた。</li> <li>• 実際に炭素税や排出量取引制度を導入するためには、個別法・規則の制定が必要であるが、現時点(2017年4月現在)ではいずれも立法審議には至っておらず、炭素税等の導入の見通しは立っていない。</li> </ul>
シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2017年2月に発表された「2017年予算(Budget 2017)」</b>において、パリ協定で定めた削減目標を可能な限りコスト効率的に達成するため、<b>2019年に炭素税を導入する意向を表明。</b></li> <li>• この中で、税率は10~20SGD/tCO<sub>2</sub>e、課税対象は発電部門や大規模排出事業者、税収は企業の排出削減対策に使う予定としている。3月から公的な検討プロセスを開始する予定。</li> </ul>

(備考) 為替レート: 1SGD=約83円。(2014~2016年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) Greenhouse Gas Reduction and Management Act(台湾)、Budget 2017 - Moving Forward Together(シンガポール)、Emissions Trading Worldwide International Carbon Action Partnership (ICAP) Status Report 2017(ICAP)等をもとに作成。

# 炭素税の制度設計プロセスに関するガイドブック

- World Bank及びPMRが2017年に、各国の政策決定者の参考となる、炭素税を導入する際の制度設計プロセスに関するガイドブックを公表。

## World Bank and PMR※(2017)「Carbon Tax Guide」

### 炭素税の制度設計プロセス

#### ■ 政策オプションの比較・炭素税の導入を決定

- 排出量取引制度のように取引によって効率性を高める方法もあり、国の特性に応じて選択する必要がある。また、各国のポリシーミックス全体で整合の取れた形での炭素税の実施が重要である。

#### ■ 政策目標の決定・国の特性の把握

- 排出削減、税収の拡大、グリーン成長の促進、税制全体の効率向上等、政府としての目標(排出削減量、税収規模等)を設定する。
- 域内の排出内訳や経済構造、鍵となる部門を理解することで、どこに炭素税を課税すれば最も効果的かを明らかにすることが可能。

#### ■ 税制の設計

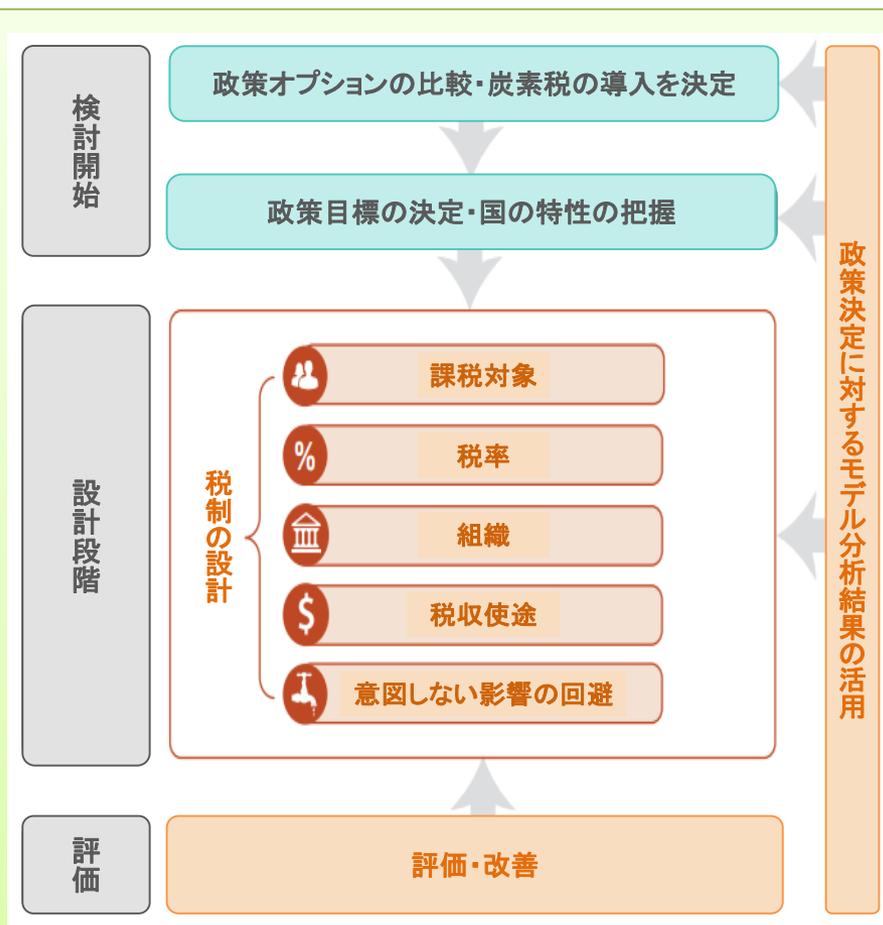
- 課税対象: 対象とする燃料種・部門・ガス、課税ポイント、対象要件の設定
- 税率: 税率の決定方法及び引上げ見通しの設定、影響分析の実施
- 組織: 行政組織全体の役割や機能、手続きや罰則の明確な規定
- 税収使途: 税収規模の試算、税収使途オプションの検討
- 意図しない影響の回避: リークエッジや資源分配等への影響への対処

#### ■ 評価・改善

- 成果の評価やレビューには複数の種類(税の効果に対する評価、基礎的要素の見直し、運用や技術的要素の改善等)がある。

#### ■ 政策決定に対するモデル分析結果の活用

- 意思決定を支援する多様なモデルそれぞれのアプローチの違いや長所・短所を考慮しつつ、モデル分析ツールを活用することが可能。



(図)炭素税の制度設計のステップ

※PMR(Partnership for Market Readiness)は、主に途上国における緩和行動を促進することを目的として、2011年にWorld Bankにより設置されたマルチドナーファンド。対策実施国である途上国と、拠出国である先進国により構成される。

(出典)World Bank and PMR(2017)「Carbon Tax Guide: A Handbook for Policy Makers」。

# 我が国における炭素税に関する意見 1/2

## ➤ 日本経済団体連合会 2017年2月27日 「長期低炭素ビジョン（素案）に対する意見」

「排出量取引制度や炭素税といった明示的カーボン・プライシングの導入・強化は、現状、高コストで不安定といった大きな課題が残るエネルギー技術の社会への大量導入を促す。また、企業に直接の経済的負担を課すことで、経済活力に負の影響を与えるのみならず、企業の研究開発の原資や、社会の低炭素化に向けた投資意欲を奪い、前述のようなイノベーションによる解決を阻害する。」

「炭素税に関しては、既に地球温暖化対策税の三段階の税率引き上げを行ったばかりであり、政府はまず、当該税収の実績および使途、政府関係部局統一の削減効果の評価を示すべきである。また、経済活動が国際化し、企業がグローバルな市場で競争している中で、わが国だけが一方的に過重な炭素価格を企業に課すれば、国際競争力が失われ、生産が海外に移転し、輸入品への代替が進むことで、海外での排出量は増える一方、国内では産業基盤と雇用が失われる事態を招きかねない。」

「明示的カーボン・プライシングにより、わが国の生産活動や国際競争力を低下させることは、かえって地球規模での温暖化対策に逆行する結果を招く。このように、明示的カーボン・プライシングは、長期であるほど温暖化対策としての効果がなく、経済界は導入に断固反対する。」

## ➤ 日本経済団体連合会 2016年10月18日 「パリ協定を踏まえた今後の地球温暖化対策に関する提言」

「排出量取引制度や炭素税をはじめとする規制的手法は、企業に直接の経済的負担を課す手法であり、経済活力に負の影響を与えるのみならず、企業の研究開発の原資や、社会の低炭素化に向けた投資意欲を奪い、イノベーションを阻害するものである。経済界は、こうした規制的手法の導入に反対する。既に導入されている施策については、廃止も含め抜本的に見直すべきである。また、国民に広く多面的な便益をもたらす森林吸収源対策のための費用は、一般財源で手当てすべきであり、法人負担を伴うような新税は創設すべきでない。」

## ➤ 日本経済団体連合会 2016年9月20日 「平成29年度税制改正に関する提言」

「地球温暖化対策税はエネルギーコストの上昇に拍車をかけている一方、税収実績が明らかにされておらず、政策の効果が検証できないといった問題があり、課税の廃止を含め、抜本的に見直すべきである。」

「国民生活にかかるインフラ等を支える産業の負担軽減を継続すべく、特例措置として設けられている航空機・鉄道・船舶にかかる地球温暖化対策税還付措置について延長するとともに、苛性ソーダに係る地球温暖化対策税の免税措置について延長・拡充すべき」

# 我が国における炭素税に関する意見 2/2

## ➤ 石油連盟 2016年11月16日 「石油増税反対総決起大会 大会決議文」

「石油諸税の更なる増税や、大型炭素税等の新税創設による税負担の増加は、国民・消費者の理解を到底得られないだけでなく、サプライチェーンの疲弊、SS過疎問題の拡大をもたらし、石油の安定供給を困難にすることから断固として反対」

## ➤ 日本気候リーダーズ・パートナーシップ 2016年10月 「COP22に向けた要望書」

「企業の脱炭素化への挑戦を導くためには、脱炭素化活動に経済価値が見出せる新しい経済システムへの転換が必要である。炭素への価格付けが有効な気候変動政策となりうる。投資家や顧客からの正当な評価の基に、企業による技術革新やイノベーションの活発化が期待できる。」

## ➤ 日本商工会議所 2016年9月14日 「平成29年度税制改正に関する意見」

「地球温暖化対策税については、エネルギー起源CO<sub>2</sub>の排出抑制のための木質バイオマスのエネルギー利用や木材の MATERIAL 利用の本格的な普及に向けたモデル事業や技術開発、調査への活用の充実を図ることとされており、これ以上の用途拡大は行うべきでない。」

## ➤ WWFジャパン 2017年2月 「脱炭素社会に向けた長期シナリオ2017」

「100%自然エネルギーシナリオおよびブリッジシナリオの達成には、計算上、一定の前提条件がおかれている。裏を返せば、それらの前提条件を達成することが、シナリオ実現に必要なことであると言える。以下では、その前提条件の中でも特に重要なものをピックアップしている。（中略）

化石燃料に対するカーボン・プライシング：シナリオに必要な設備投資の中には、投資回収までに時間がかかるものが含まれる。シナリオ内において、明示的なカーボン・プライスの設定は行っていないが、脱炭素化の方向に設備投資を誘導するためには、炭素価格を課す制度、特に排出量取引制度の導入を行う。」

# 揮発油税等の当分の間税率とその環境効果

## 揮発油税の概要

- 揮発油税及び地方揮発油税の税率は、昭和49年度税制改正において税率引上げが行われた際に、暫定的な措置として、租税特別措置法により税率の特例措置が講じられて以来、平成20年度改正において平成30年3月末までの10年間の措置として延長されるまで、累次適用期限が延長されてきた。
- 平成22年度税制改正大綱において、「揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、自動車重量税及び自動車取得税の暫定税率は、道路整備のための財源として、道路整備計画と一体的なものとして延長されてきたが、財源の用途は平成21年4月に一般財源化された。このような認識に立って、現行の10年間の暫定税率は廃止することとする。他方、現在は石油価格も安定しており、化石燃料消費が地球温暖化に与える影響についても度外視できない状況にもある。また、急激な税収の落ち込みにより、財政事情も非常に厳しい状況にあることも踏まえる必要がある。このようなことから、当分の間、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税について現在の税率水準を維持する」とされ、暫定税率廃止と当分の間、現在の税率水準を維持することが決定した。
- 平成22年1月18日の税制調査会において、平均ガソリン価格が連続3ヶ月間1ℓにつき160円超となった場合（発動基準）、揮発油税・地方揮発油税の本則税率を上回る部分の課税措置を停止、平均ガソリン価格が連続3ヶ月間1ℓにつき130円を下回ることとなった場合（解除基準）、元の税率水準に還元等の「トリガー条項」が定められたが、東日本大震災への税制上の対応として、「トリガー条項」は現在一時凍結（適用停止）となっている。

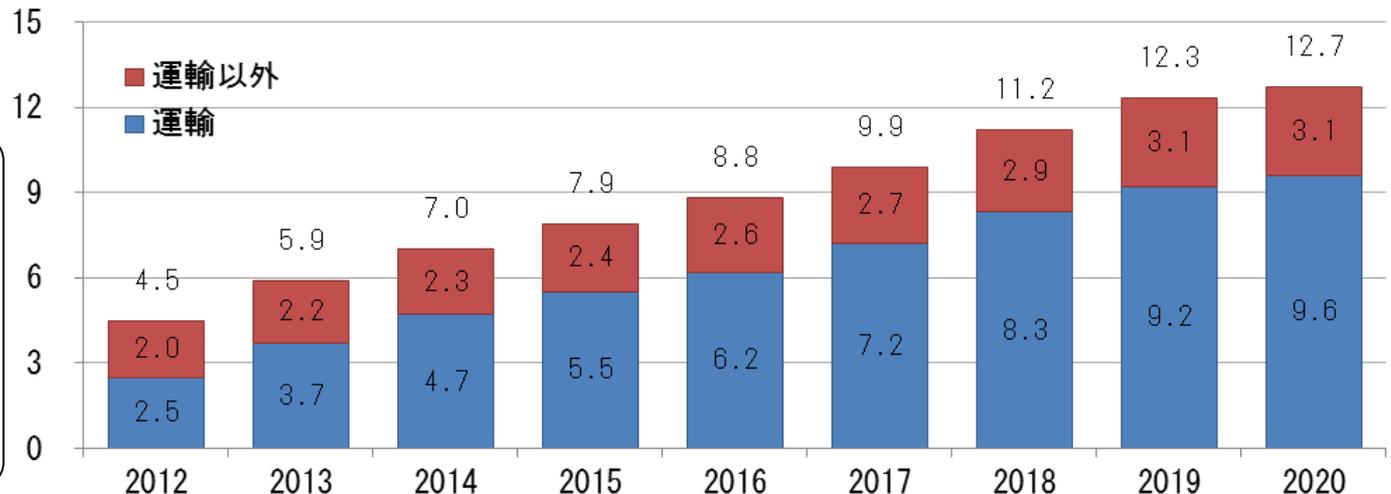
（出典）財務省「租税特別措置法等（揮発油税及び地方揮発油税・自動車重量税・たばこ税・酒税・印紙税等関係）の改正（平成22年度 税制改正の解説）」、財務省「東日本大震災への税制上の対応（第一弾）（国税）」より作成。

## ※（参考）揮発油税等の暫定税率廃止によるCO2排出量への影響試算（国立環境研究所（2011））

- 暫定税率の廃止は、それだけで実施すれば、CO2排出に相当規模の負の価格効果がある。燃料課税（揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税）に限った試算でも、2012年から暫定税率を廃止した場合、CO2排出量は2020年には約1,270万トンCO2増加（1990年エネルギー起源GHG排出量1%相当）。

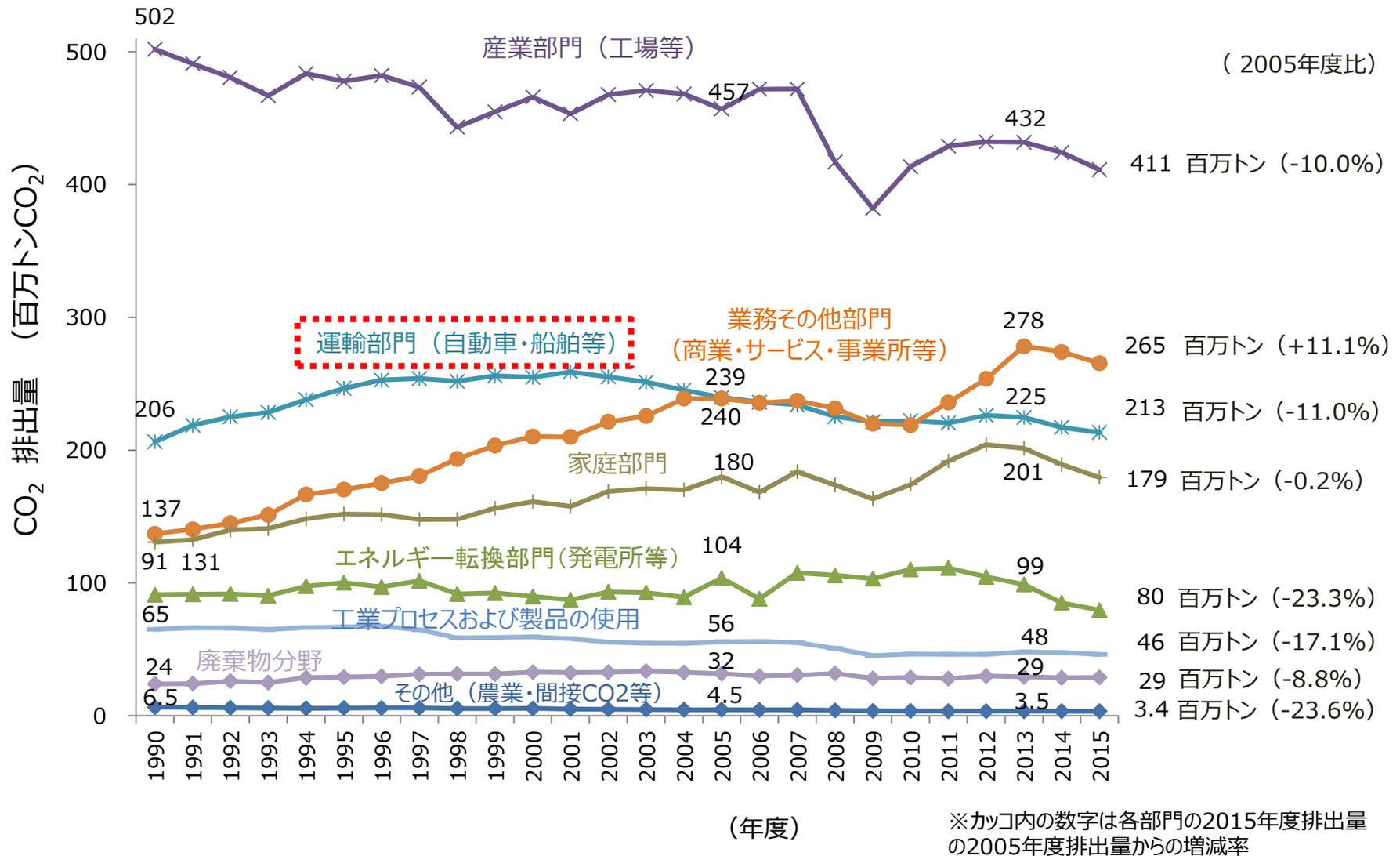
### CO2排出量 （百万トンCO2）

※「運輸」は、ガソリン及び軽油の直接消費によるCO2排出量、「運輸以外」は、運輸以外の商品やサービスの消費、生産活動の変化による二酸化炭素排出量。いずれも、暫定税率を維持した場合の排出量（BAU）と比べた増加分を示す。



# 我が国における車体課税のグリーン化の動向

# CO<sub>2</sub>の部門別排出量(電気・熱配分後)の推移(2015 年度確報値)

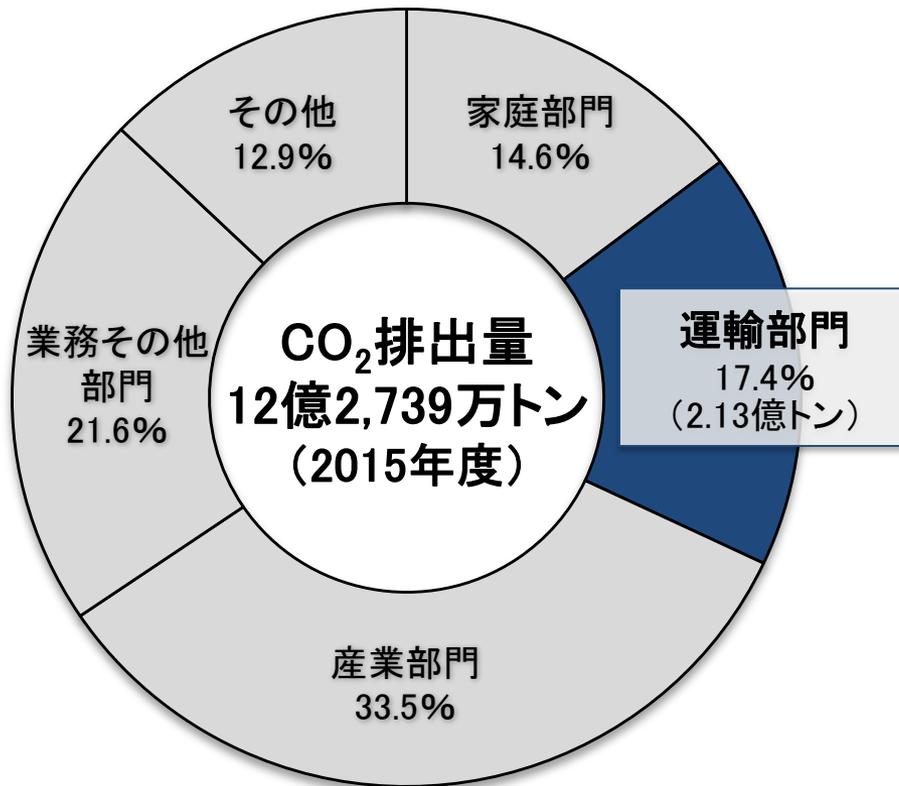


# 日本全体に占める自動車によるCO<sub>2</sub>排出量の割合

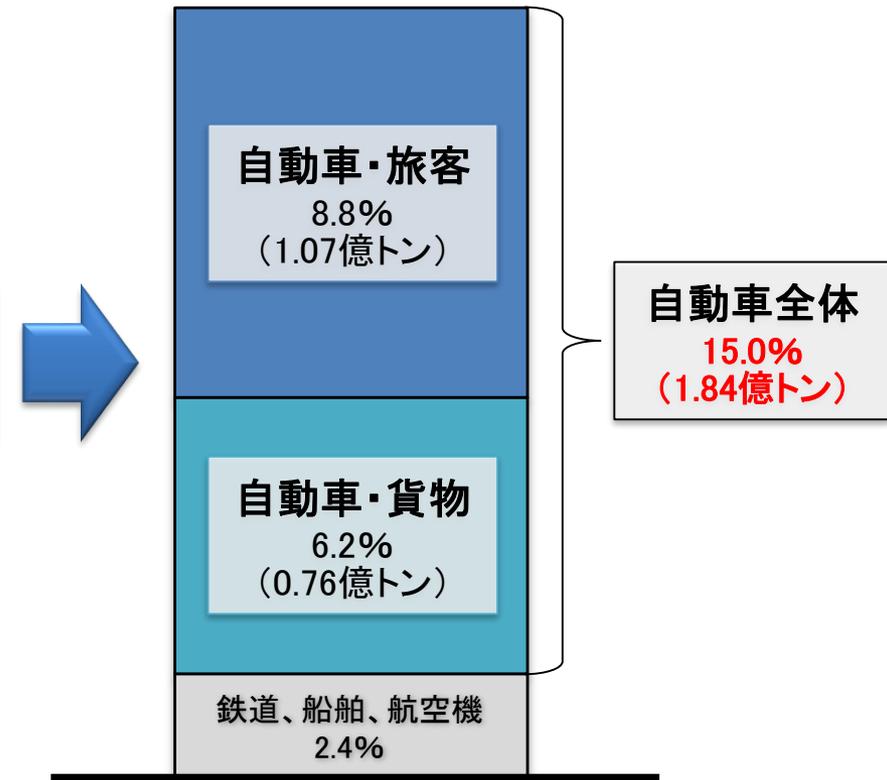
○ 自動車によるCO<sub>2</sub>排出量(2015年度)は、約1億8,400万トン(うち旅客1億750億トン、貨物7,600億トン)にのぼり、わが国全体の約15%に相当。

## 自動車によるCO<sub>2</sub>排出量の割合(2015年度)

### <我が国の部門別CO<sub>2</sub>排出量>

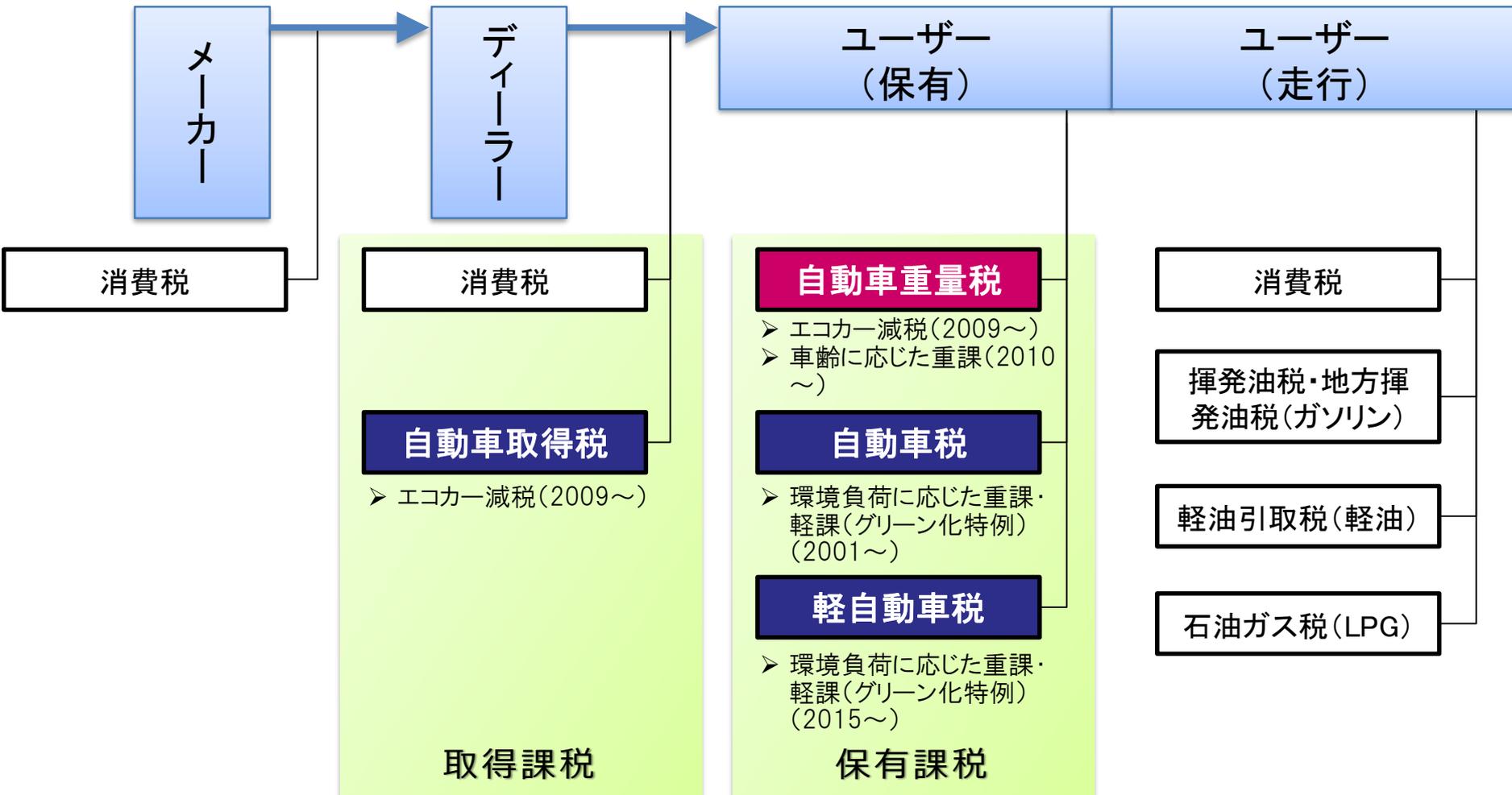


### <運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量(2.13億トン)の内訳>



# 自動車に係る諸税

○ 日本の車体課税には、自動車の取得時に課税される「自動車取得税」、自動車の保有に対する「自動車重量税」、「自動車税」、「軽自動車税」の合計4つの税がある。税収は基本的に一般財源として使われている(自動車重量税の一部は公害健康被害の補償費用として交付)。



※ 2017年5月時点の状況。

(備考) > : 燃費に応じた特例措置

車体課税:

国税

地方税

# 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29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)	6,260億円	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	15,174億円	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	2,506億円	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%)	1,319億円	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 2兆5,259億円

日本の税収(2017年当初予算、国税・地方税の合計)の3%相当。

# 自動車重量税収による公害健康被害患者への補償財源の確保について

- 公害患者への補償費用は、汚染者負担原則の下、公害健康被害補償法に基づき、施行時（昭和49年）以来、以下のとおり負担。
  - 大気汚染の寄与度に応じて、工場等が8割、自動車が2割の割合で負担
  - 自動車分は、その走行がもたらす社会的費用を負担する自動車重量税の税収の一部に相当する金額を引き当て
- 公害健康被害者には若年層も数多くいることから、長期・安定的な財源確保が不可欠

## 公害健康被害補償制度の仕組み

ぜん息等の認定患者 約3.4万人

補償給付  
(療養費・補償費等)

地方自治体

(独)環境再生保全機構

8 : 2 (78億円)

国

自動車重量税

汚染負荷量賦課金  
(312億円)

工場等  
(約8,200施設)

自動車

汚染原因者

(注)金額及び施設数は平成28年度確定の数字

## 中央環境審議会環境保健部会検討結果(平成20年1月)

自動車の走行がもたらす諸社会的費用に充てるために設けられた自動車重量税の趣旨・目的並びに昭和49年度及び昭和51年度の税率引上げに際し環境保全等の社会的要請にも十分配慮することとされた経緯に鑑み、この措置は必要な費用を公正かつ効率的に徴収し得る現実に実行可能な仕組みとして合理的なものとする。

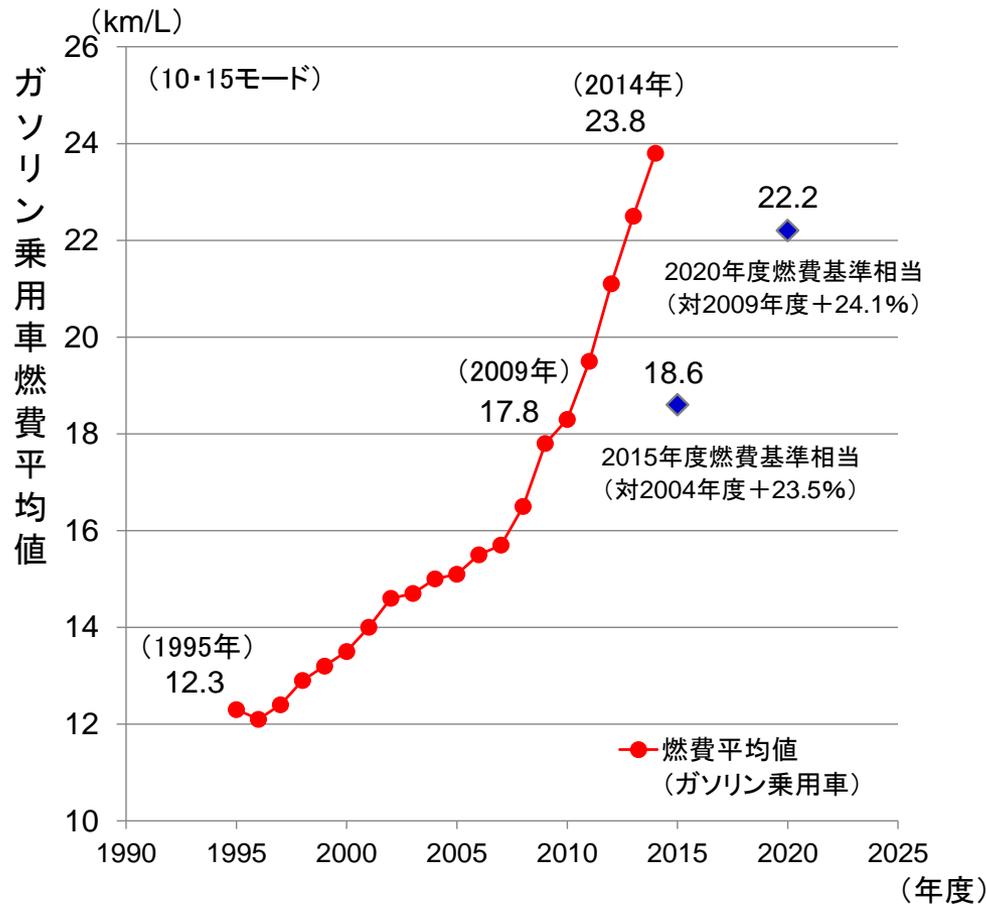
## 年齢階層別・性別被認定者数(平成28年3月末現在)



# 新車乗用車の平均燃費の推移

- 乗用車の平均燃費は2014年時点で23.8km/l(5年前から34%改善、20年前から93%改善)。
- 2013年時点で既に2020年の燃費基準値(22.2km/l)を上回り、大幅な前倒し達成となっている。

## 燃費平均値の推移



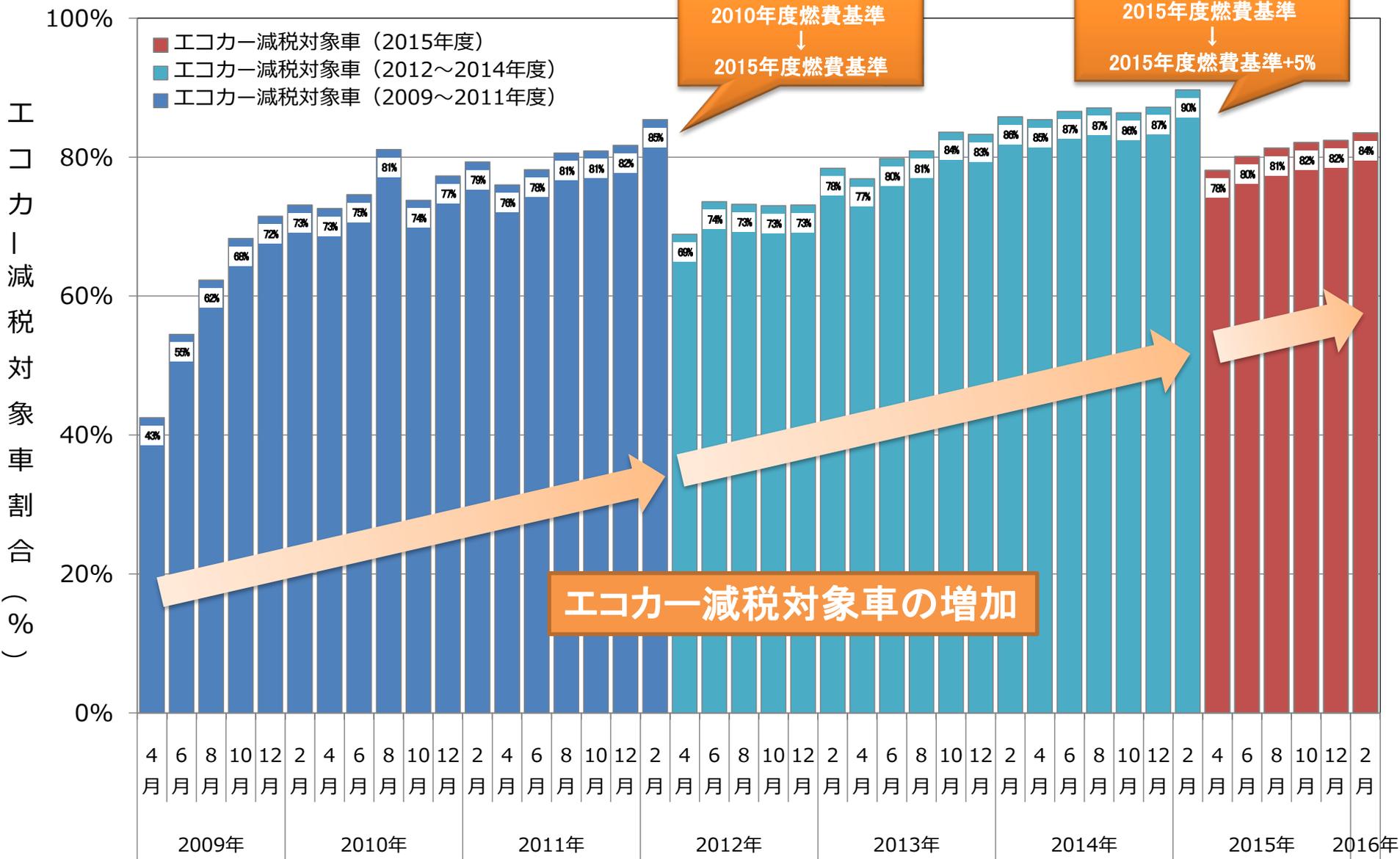
## 燃費基準値(車両重量別)

車両重量 (kg)	2015年度燃費基準値	2020年度燃費基準値
	JCO8(km/L)	JCO8(km/L)
~ 600	22.5	24.6
601 ~ 740	21.8	24.6
741 ~ 855	21.0	24.5
856 ~ 970	20.8	23.7
971 ~ 1080	20.5	23.4
1081 ~ 1195	18.7	21.8
1196 ~ 1310	17.2	20.3
1311 ~ 1420	15.8	19.0
1421 ~ 1530	14.4	17.6
1531 ~ 1650	13.2	16.5
1651 ~ 1760	12.2	15.4
1761 ~ 1870	11.1	14.4
1871 ~ 1990	10.2	13.5
1991 ~ 2100	9.4	12.7
2101 ~ 2270	8.7	11.9
2271 ~	7.4	10.6

(注) JCO8 モード燃費の方が10・15 モード燃費より概ね1割ほど低い。

(出典) 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)」

# 新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合の推移



(出典) 日本自動車工業会「エコカー減税 対象台数(販売)」より作成。

# 車体課税のグリーン化に関連する決定等 ①

## 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)

世界経済の不透明感が増す中、新たな危機に陥ることを回避するため、あらゆる政策を講ずることが必要となっていることを踏まえ、消費税率の10%への引上げ時期を平成31年10月1日に変更するとともに関連する税制上の措置等について所要の見直しを行うこととし、次のとおり法制上の措置を講ずる。

(略)

### 一 消費課税

#### 3 車体課税の見直しの実施時期の変更等

##### (1) 自動車取得税の廃止時期の変更

自動車取得税の廃止時期を平成31年10月1日に変更する。

##### (2) 自動車税及び軽自動車税における環境性能割の導入時期の変更等

① 自動車税及び軽自動車税における環境性能割の導入時期をそれぞれ平成31年10月1日に変更する。

② 環境性能割について、平成31年10月1日までの間に講ずることとしていた特例措置に係る規定を削除する。

##### (3) 環境性能割の税率適用基準の見直し

環境性能割の非課税及び税率に関する規定の適用を受ける自動車及び軽自動車の範囲については、平成31年度税制改正において、自動車等に係る環境への負荷の低減に関する技術開発の動向や地方財政への影響等を勘案して見直しを行い、必要な法制上の措置を講ずるものとする。

(注)上記の「軽自動車」とは、三輪以上の軽自動車をいう。

##### (4) その他所要の措置を講ずる。

# 車体課税のグリーン化に関連する決定等 ②

平成29年度税制改正大綱(平成28年12月8日自由民主党・公明党)(抄)

## 5 車体課税の見直し

一部の自動車メーカーが燃費性能を偽った今回の不正は、エコカー減税制度の根幹を揺るがす問題である。燃費不正対策を強化するため、道路運送車両法を改正するとともに、税制においても、燃費不正が生じた場合の納税義務者の特例等の措置を講ずる。

自動車取得税及び自動車重量税に係るエコカー減税については、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、対象範囲を平成32年度燃費基準の下で見直し、政策インセンティブ機能を強化した上で2年間延長する。その実施に当たっては、段階的に基準を引き上げることとする。なお、自動車重量税については、ガソリン車への配慮等の観点から、時限的・特例的な措置を講ずる。

エコカー減税は、燃費水準の向上により、見直しを行わないと、政策インセンティブ機能が低下し、税収も減少していくという性質を有する。他方、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に、国・地方において多額の財源が必要となることを見込まれる。今後、適用期限の到来にあわせ、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、応益課税の原則、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適用期限到来に向けて、クリーンディーゼル車について、普及の状況や政策的支援の必要性等を総合的に勘案して、エコカー減税制度等における扱いを引き続き検討し、結論を得る。

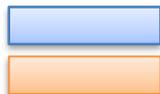
平成28年度末で期限切れを迎える自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例(軽課)については、重点化を行った上で2年間延長する。また、環境性能割導入以後のグリーン化特例(軽課)については、平成26年度及び平成28年度与党税制改正大綱に沿って必要な検討を行い、平成31年度税制改正において具体的な結論を得る。

なお、消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

# 平成29年度以降の車体課税の見直し

- 平成29年4月から全ての車体課税における軽減措置の基準が強化される。
- 平成29年4月に導入される予定であった環境性能割(仮称)は、消費税率10%への引上げの延期に伴い、自動車取得税の廃止とともに、平成31年10月に延期することとなった。

	平成29年4月	平成30年4月	平成31年4月	10月
<b>消費税</b>	8%			10%
<b>自動車取得税 (地方税)</b>		エコカー減税の基準見直し	エコカー減税の基準見直し	エコカー減税の基準見直し等 廃止
<b>自動車税 (地方税)</b>		グリーン化特例(軽課)の見直し グリーン化特例(重課)の延長	グリーン化特例(軽課)の見直し グリーン化特例(重課)の延長 等	環境性能割(仮称)の導入
<b>軽自動車税 (地方税)</b>		グリーン化特例(軽課)の見直し グリーン化特例(重課)	グリーン化特例(軽課)の見直し等	環境性能割(仮称)の導入
<b>自動車重量税 (国税)</b>		エコカー減税の基準見直し 車齢に応じた重課	エコカー減税の基準見直し	エコカー減税の基準見直し等



…法令で決定済みの事項



…平成31年度税制改正において具体的な結論を得る事項

…自由民主党・公明党「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2日)において決められた事項

(注) 自動車税及び軽自動車税の環境性能割(仮称)は自動車取得時に課税される。課税標準は自動車の取得価額とし、税率は燃費基準値の達成度に応じ0~3%の間で変動する。環境性能割(仮称)の創設に伴い、現行の自動車税を自動車税排気量割(仮称)とし、現行の軽自動車税を軽自動車税排気量割(仮称)とするなど、所要の措置が講じられる。

# 平成29年度以降の車体課税のグリーン化(乗用車)

- 軽課については、平成29年度より全ての車体課税における軽減措置の基準を強化。エコカー減税は、平成30年度にさらなる基準の強化が決定している。
- 重課については、自動車税の重課が2年間延長されることとなっている。

## 軽課・重課措置(平成29年度)

## 軽課・重課措置(平成30年度)

### <軽課>

対象車 <sup>※</sup>	燃費性能		エコカー減税		グリーン化特例		
	平成27年度 燃費基準	平成32年度 燃費基準	自動車重量税		自動車 取得税	自動車 税	軽自動車 税
			(初回)	(2回目)			
・次世代自動車	—	—	免税	免税	非課税	▲75%	▲75%
・ガソリン車(HV含む)	+50%超過						▲50%
	+40%超過						
	+30%超過						
	+20%超過		▲75%		▲60%	▲50%	▲25%
	+10%超過		▲50%		▲40%		
	達成		▲25%		▲20%	軽減なし	軽減なし
+20%超過	未達成						
+10%超過							
+5%超過			(本則)		軽減なし		

### <軽課>

対象車 <sup>※</sup>	燃費性能		エコカー減税		グリーン化特例		
	平成27年度 燃費基準	平成32年度 燃費基準	自動車重量税		自動車 取得税	自動車 税	軽自動車 税
			(初回)	(2回目)			
・次世代自動車	—	—	免税	免税	非課税	▲75%	▲75%
・ガソリン車(HV含む)	+50%超過						▲50%
	+40%超過						
	+30%超過		▲75%		▲80%		
	+20%超過				▲60%	▲50%	▲25%
	+10%超過		▲50%		▲40%		
	達成		▲25%		▲20%	軽減なし	軽減なし
+20%超過	未達成		(本則)		軽減なし		
+10%超過							
+5%超過							

### <重課>

対象車	グリーン化特例	
	自動車税	軽自動車税
・ガソリン車、LPG車:13年超	税率 概ね+15%	—
・ディーゼル車:11年超	税率 概ね+15%	—
・軽自動車:13年超	—	税額 12,900円

### <重課>

対象車	グリーン化特例	
	自動車税	軽自動車税
・ガソリン車、LPG車:13年超	税率 概ね+15%	—
・ディーゼル車:11年超	税率 概ね+15%	—
・軽自動車:13年超	—	税額 12,900円

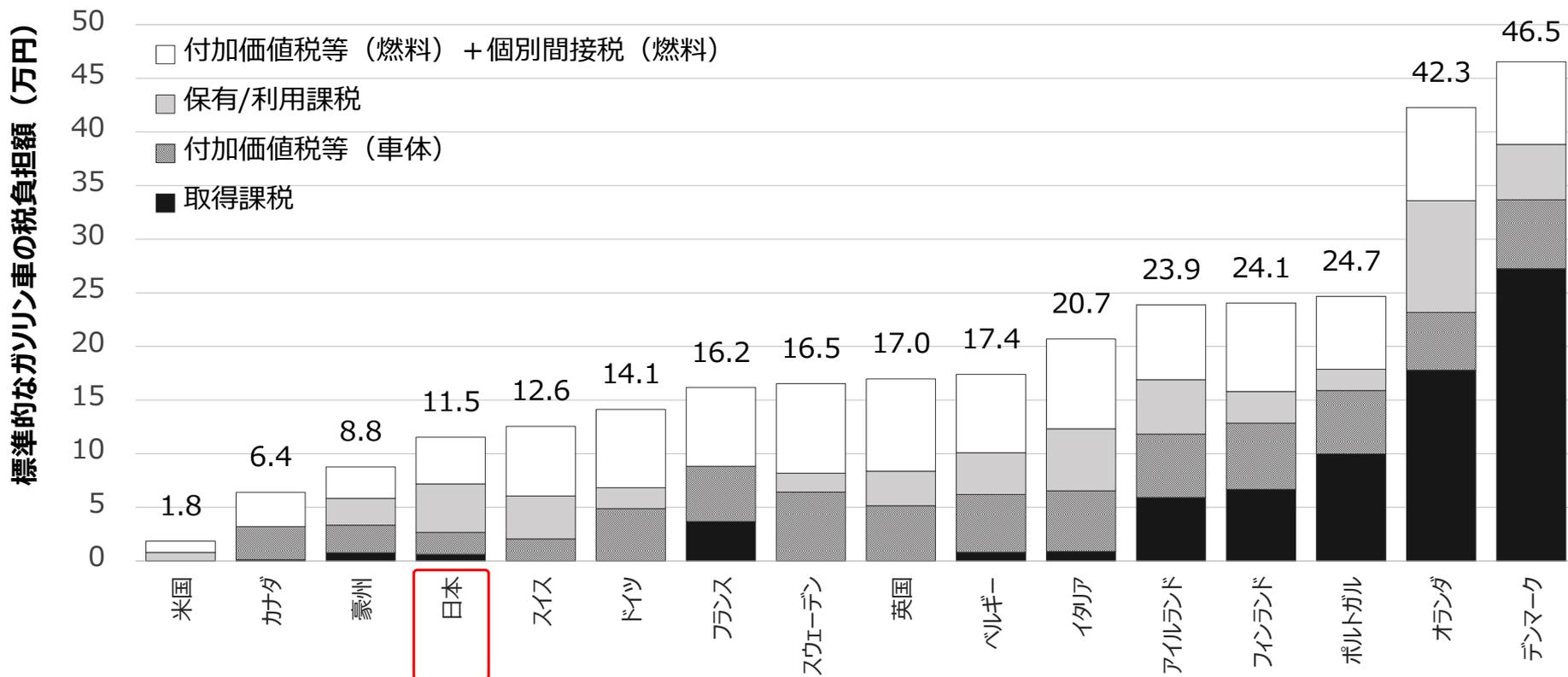
※ 平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上Nox等の排出量が少ない乗用車。次世代自動車とは、電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル乗用車を指す。

# 諸外国における車体課税のグリーン化の動向

# 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15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



※1 各国税率は2017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57.2円/L、ベルギー0.49EUR/L、デンマーク3.63DKK/L、フィンランド0.41EUR/L、フランス0.42EUR/L、ドイツ0.42EUR/L、アイルランド0.43EUR/L、イタリア0.44EUR/L、オランダ0.42EUR/L、ポルトガル0.46EUR/L、スウェーデン4.14SEK/L、スイス0.54CHF/L、英国0.29GBP/L、カナダ0.71CAD/L、米国0.46USD/L、豪州0.85AUD/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、118円/USD、130円/EUR、88円/CAD、85円/AUD、175円/GBP、119円/CHF、17円/DKK、14円/SEK(みずほ銀行外国為替相場2015年10月から2016年3月の月平均値)。

※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。

# 欧州の車体課税におけるCO<sub>2</sub>排出基準導入の動き

取得に係る課税			保有に係る課税		
1998年 欧州自動車工業会が欧州委員会と協議し自主規制によるCO <sub>2</sub> 排出削減目標を設定。					
2006年	フランス	自動車登録税の税率にCO <sub>2</sub> 排出量基準を追加。	2001年	イギリス	自動車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。
2007年	ノルウェー	自動車登録税の税率にCO <sub>2</sub> 排出量基準を追加。	2002年	イギリス	社有車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。
2008年	ポルトガル	自動車税の税率を排気量とCO <sub>2</sub> 排出量基準を併用した課税に変更。	2003年	フィンランド	車両税を導入。税率をCO <sub>2</sub> 排出量、重量を基準に設定。
	フランス	ボーナス・ペナルティ制度を導入。自動車取得時に、CO <sub>2</sub> 排出量の大きい車に課金(ペナルティ)、排出量の少ない車に補助金を支給(ボーナス)。	2005年	ベルギー	連帯貢献金制度(社用車のみ)を導入。料金をCO <sub>2</sub> 排出量に応じ設定。
	アイルランド	自動車登録税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。	2006年	フランス	社用自動車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。
	スペイン	自動車登録税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。		スウェーデン	自動車税を導入。税率を種類、駆動方式、CO <sub>2</sub> 排出量、重量を基準に設定。
	フィンランド	自動車登録税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。	2007年	ルクセンブルク	自動車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。
2009年 EUにおいて「CO <sub>2</sub> 排出規則」(Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Council)が成立。					
2010年	ラトビア	自動車登録税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。	2009年	ドイツ	自動車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準(燃料種別)と排気量基準を併用した課税に変更。
2012年	オランダ	自動車登録税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。		フランス	汚染車税を導入。税率をCO <sub>2</sub> 排出量を基準に設定。
			2011年	フィンランド	自動車税の税率をCO <sub>2</sub> 排出量を基準に設定。

# 欧州主要国の車体課税におけるCO<sub>2</sub>排出基準について

- ドイツ、フランス、英国等では、車体課税の課税標準にCO<sub>2</sub>排出量を採用。
- 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車などの次世代自動車の税率は、全額又は一部が免除。

## 欧州主要国における車体課税の制度概要

(2017年1月時点)

国名	ドイツ	フランス				英国	
課税段階	保有	取得	取得	保有	保有	保有	保有
税目/制度名	自動車税	Bonus/Malus制度	CO <sub>2</sub> 追加課税	社用自動車税	汚染車税(Annual Malus)	自動車税	社有車税
制度概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>排出量及び排気量を課税標準として課税(2009年～)。</li> <li>* 2009年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(排気量)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車取得後初めての登録時に、一定以上のCO<sub>2</sub>排出量の車に課税(malus)、一定以下のCO<sub>2</sub>排出量の車に補助金を支給(bonus)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中古車の登録時に、CO<sub>2</sub>排出量の大きい車に追加課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務用自動車に対し、CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2006年～)。</li> <li>* 2006年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(馬力)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車に対し、CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2009年～)。</li> <li>* CO<sub>2</sub>排出量データのないものは、馬力により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2001年～)。</li> <li>* 2001年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(排気量)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務用自動車に対し、CO<sub>2</sub>排出量を課税標準として課税(2002年～)。</li> <li>* 2002年以前の登録車のうちCO<sub>2</sub>排出量データのないものは、排気量を課税標準として課税。</li> </ul>
税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>排気量基準(100ccm当り):ガソリン車2.0€、ディーゼル車9.5€</li> <li>CO<sub>2</sub>排出量基準:95gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、超過1g当り2.0€</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>60gCO<sub>2</sub>/km以下の車の取得に対して、1,000～6,000€(購入額の27%以内)補助。</li> <li>126gCO<sub>2</sub>/km以上の車の取得に対して、50～10,000€課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>200gCO<sub>2</sub>/km超の車の取得に対し、超過1g当り2～4€課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>50gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、排出量に応じて2～27€課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>190gCO<sub>2</sub>/km超の車に対し、一律160€課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ガソリン車・ディーゼル車ともに初年度は131gCO<sub>2</sub>/km以上の車に対し130～1,120GBP、2年目以降は101gCO<sub>2</sub>/km以上の車に対し20～515GBP課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両価格にCO<sub>2</sub>排出量に応じた割合(7～37%)を乗じた価格を課税。</li> </ul>
次世代車(EV等)の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVは2011年5月17日以前の登録車は5年間、2011年5月18日～2020年12月31日の登録車は10年間免税。</li> <li>免税後は重量(200kg当たり)に応じて11.25～12.78€を50%軽減して課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(特になし)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>200gCO<sub>2</sub>/km以下は非課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EV(50g/km以下)は非課税。</li> <li>HV(110g/km以下)は初年度から2年間非課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>190gCO<sub>2</sub>/km以下は非課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVは非課税。</li> <li>1976年以前に購入した車(クラシックカー)は免税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>75gCO<sub>2</sub>/km以下のディーゼル車は非課税。</li> </ul>

(注)乗用車の自動車取得時の登録料や付加価値税は含まない。但し、エコカー購入補助や非エコカー購入に対するペナルティは含む。

(出典)ドイツ連邦政府、フランス環境エネルギー管理庁、フランス車両登録機関、英国政府、英国歳入税関庁等より作成。

# 米国における車体課税の動向

- 取得時の課税に連邦レベルの「燃料多消費車税 (Gas Guzzler Tax)」がある。燃費に応じて課税されるが、基準値は22.5mpg (9.6km/L相当)と低い水準。
- 保有税は基本的に州・地方に権限が付与されている。ニューヨーク州の場合、重量に応じて課税される自動車登録税と、自動車使用税がある。
- その他、電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の購入に対する所得税控除がある。

## 米国における取得・保有に係る税制の概要

(2017年1月時点)

課税段階	管轄	税目	税の概要
取得	連邦	燃料多消費税	22.5mpg (約9.6km/L)より燃費の悪い車に燃費水準に応じて1,000～7,700ドル課税。
	州・地方	売上税	車両価格に応じて定率課税。ニューヨーク州の場合、8.5～8.875% (州税4%、市税4.5%、市街地追加課税4.875%)。
保有	州・地方	自動車登録税	州により異なる。ニューヨーク州の場合、重量に応じて13～70ドル/年課税。
		自動車使用税	州により異なる。ニューヨーク州マンハッタンの場合、定額40ドル/年を課税。オールバニーの場合、重量3,500ポンド (約1,588kg) 以下は年間5ドル/年、以上は年間10ドルを課税。

## 米国における電気自動車等に係る税制措置等の概要

管轄	支援措置	税の概要
連邦	電気自動車・PHV自動車購入に係る所得税控除	重量や備品に応じて最大7,500ドルを所得税から控除。
州・地方 (CA州)	カリフォルニア州代替燃料車等の購入・リースに係る助成金	燃料電池自動車: 5,000ドル、電気自動車: 2,500ドル、プラグインハイブリッド車: 1,500ドルを助成。一定の連邦貧困水準を下回る世帯には、追加的に1,500ドルを上乗せ。

# 日本・欧州・米国の排出基準と車体課税の課税標準について

- 日本、欧州、米国の排出基準はいずれも燃費又はCO2排出量であり、車体課税の課税標準(あるいは減税措置)は、排出基準の設定に従っている傾向がみられる。

項目	日本	欧州	米国
排出基準	<ul style="list-style-type: none"> <li>1979年に省エネ法が制定され、1985年度燃費基準値が設定された。1993年には、2000年度燃費基準値が設定された。</li> <li>1998年に省エネ法に基づく燃費基準(トップランナー基準)が導入され、1999年に2010年度燃費基準値、2007年に2015年度燃費基準値、2013年に2020年度燃費基準値が、それぞれ設定された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1998年に、欧州委員会と欧州自動車工業会が、企業別平均CO2排出量を2008年までに140gCO<sub>2</sub>/kmとする自主協定を締結。 ※欧州で初めてのCO2排出基準。それ以前は排ガス規制のみ。</li> <li>2009年に「CO2排出規則」が成立。新車乗用車の企業別平均CO2排出量を2015年までに130gCO<sub>2</sub>/km、2021年までに95gCO<sub>2</sub>/kmとするCO2排出量基準が設定された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1978年に企業別平均燃費基準(CAFE規制)導入。2007年の包括エネルギー法案で、2020年の燃費基準値35mpgを設定。</li> <li>2010年5月、CAFE規制と同等のCO2排出量を排出基準として採用することを定めるとともに、2016年燃費基準値35.5mpg(約15.1km/L相当)及びCO2排出量250gCO<sub>2</sub>/mile(約155gCO<sub>2</sub>/km相当)を併記。</li> </ul>
車体課税の課税標準	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃費やCO2排出量に応じた課税は導入されていない(自動車取得税は価格、自動車重量税は重量、自動車税は排気量、軽自動車は定額)。</li> <li>省エネ法の燃費基準値の達成度に応じた減税措置(エコカー減税・グリーン化特例)が導入されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2000年代以降、欧州の多くの国で、重量、排気量等からCO2排出量に変更する動きがみられる。 ※デンマークは、課税標準に燃費を採用。自主協定に先立つ1997年に、自動車税の課税標準が重量から燃費に変更され、2007年には自動車登録税の課税標準に燃費を追加。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>連邦税には、取得時における課税として、22.5mpgを基準値とする燃料多消費車税が導入されている。</li> <li>保有税は州に権限があり、各州で対応が異なる。</li> </ul>

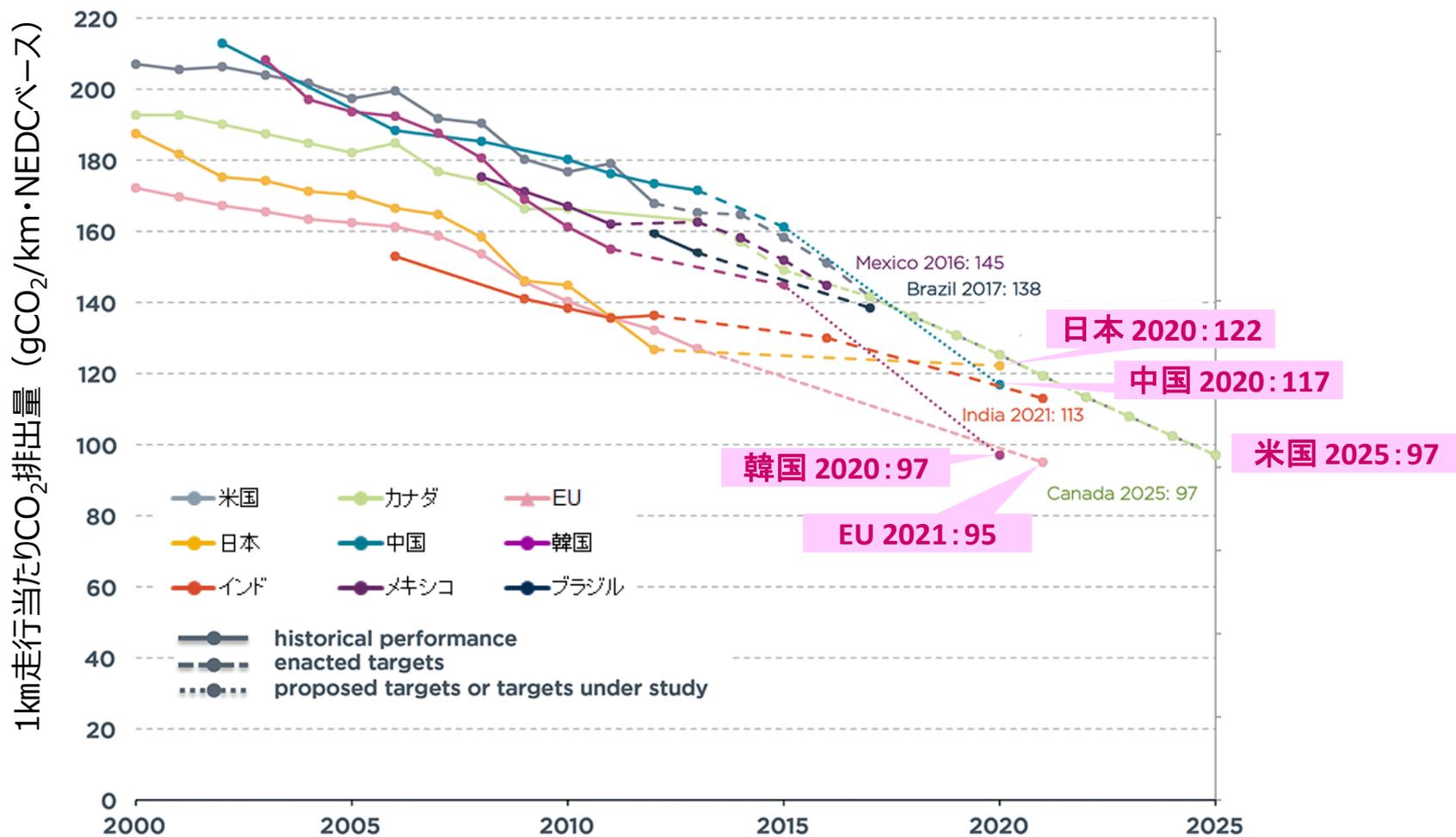
## 「自動車関係税制の課税のあり方に関する研究会(総務省)(2012)」

- CO2排出量ベースの課税の仕組みを導入する際の論点についての議論がなされている。「わが国においては、これまで、省エネ法に基づく燃費基準に比べ何%良いか、という要件により特例を講じてきた。CO2排出量に比例的な税額設定をする場合に、これまで通りの燃費基準を用いるか、1kmあたりのCO2排出量を用いるかは、試験制度などの環境整備も含めて検討されるべき。」「自動車が排出するCO2の量は、燃料の消費量に応じて増減するものであることから、燃費性能に概ね連動する。従って、CO2排出量ベースの課税の指標として、gCO<sub>2</sub>/km又は km/Lのいずれを利用するとしても大きな差異は生じない。」

# 主要国における乗用車のCO<sub>2</sub>排出目標

○ 乗用車の燃費(CO<sub>2</sub>排出量)目標値を見ると、EUが2021年95gCO<sub>2</sub>/kmで最も厳しい水準である。

## CO<sub>2</sub>排出目標の推移・将来目標



(備考) ICCT (The International Council on Clean Transportation) が各国の目標値をNEDCテストサイクルベースでCO<sub>2</sub>換算したもの。日本は20.3km/L (2020年)、中国は6.9L/100km (2015年)、5L/100km (2020年・提案中)、米国は143gCO<sub>2</sub>/マイル。

<http://www.theicct.org/blogs/staff/improving-conversions-between-passenger-vehicle-efficiency-standards>

# EUにおけるCO<sub>2</sub>排出規則について

- 2009年4月、欧州理事会・欧州議会において「CO<sub>2</sub>排出規則」(\*)が成立。
- 乗用車について、新車の企業別平均CO<sub>2</sub>排出量を、2015年までに130g/km以下、2021年までに95g/km以下とする目標を設定。2025年以降の目標値についても欧州議会で検討が開始されている。

(\*) Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Council

## CO<sub>2</sub>排出量の目標値

### 乗用車(新車)

2015年	企業別平均CO <sub>2</sub> 排出量を130g/km以下
2021年	同排出量を95g/km以下

## 排出規則の具体的内容

項目	内容
段階的実施の過程	目標を達成しなければならない新車の割合 <b>2015年目標</b> 2012年:65%、2013年:75%、2014年:80%、2015年:100% <b>2021年目標</b> 2020年:95%、2021年:100%
優遇措置(スーパークレジット)	CO <sub>2</sub> 排出量が50gCO <sub>2</sub> /km未満の車の台数のカウントの特例 <b>2015年目標</b> 2013年:3.5台、2014年:2.5台、2015年:1.5台、2016年:1台 <b>2021年目標</b> 2020年:2台、2021年:1.67台、2022年:1.33台、2023年~:1台 ※スーパークレジットの使用は、2020年~2022年の3年間で最大7.5gCO <sub>2</sub> /kmまで。
ペナルティ	目標値を超過した場合の新車1台当り課徴金 <b>2018年まで</b> 1g以下の超過:約650円(5EUR)、1~2g:約1,950円(15EUR)、2~3g:約3,250円(25EUR)、3g以上:約12,350円(95EUR) <b>2019年以降</b> 1g超過ごとに一律約12,350円(95EUR)

## 目標達成状況等

### ■ 目標の達成状況

2015年の新車乗用車の平均CO<sub>2</sub>排出量は119.5gCO<sub>2</sub>/kmであり、2015年目標値を8%下回った。

### (目標達成により期待される効果)

消費者が130gCO<sub>2</sub>/km以下の低燃費車の購入することにより、年間約4.5万円(340EUR)の節約(新規の寿命を13年とすると、合計で38.3~49.9万円(2,904~3,836EUR)の節約)につながると試算されている。

### ■ 2021年以降の目標についての議論

2025年までの削減目標を68~75gCO<sub>2</sub>/kmにするとの提案が、2013年5月末EU評議会において可決。今後、正式に採用されるかどうかはEU議会に委ねられる。

### ■ 商用車に対する規制(参考)

2011年6月に、商用車に対するCO<sub>2</sub>排出規則も施行された。

- 2017年までに全新車の平均排出量を175gCO<sub>2</sub>/km以下
- 2020年までに同排出量を147gCO<sub>2</sub>/km以下  
(2012年時点の平均CO<sub>2</sub>排出量は180.2gCO<sub>2</sub>/km)

新車商用車の平均CO<sub>2</sub>排出量は2013年に173.3gCO<sub>2</sub>/km(2015年に168.3gCO<sub>2</sub>/km)であり、2017年の削減目標を前倒しで達成。

(備考) 為替レートは、1EUR=約132円。

(出典) 欧州委員会, 2016, Monitoring CO2 emissions from passenger cars and vans in 2015, 欧州委員会・欧州議会, 2009, REGULATIONS (EC) No 443/2009, 欧州議会, 2012, COMPROMISE AND CONSOLIDATED AMENDMENTS 1-5, 欧州委員会, 2012, Further CO2 emission reductions from cars and vans: a win-win for the climate, consumers, innovation and jobs.

# 米国におけるCO<sub>2</sub>排出基準について

○ 米国では、乗用車及び小型トラックについて、新車の企業別平均CO<sub>2</sub>排出量を2016年までに155g/km以下(※1)、2025年までに101g/km以下(※2)とする目標を設定。

(※1) Federal Register, Vol. 75, No. 88 (※2) Federal Register, Vol. 77, No. 199

## CO<sub>2</sub>排出量の目標値

### 乗用車・小型トラック

2016年	企業別平均CO <sub>2</sub> 排出量を 250g/マイル (155g/km) 以下  企業別平均燃費 35.5マイル/ガロン(mpg) (15.1km/L) 以上 に相当
2025年	同排出量を 163g/マイル (101g/km) 以下  同燃費 54.5mpg (23.2km/L) 以上 に相当

## <CO<sub>2</sub>排出基準及び同基準に相当する燃費基準>

対象	単位	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
乗用車	g/マイル	225	212	202	191	182	172	164	157	150	143
小型トラック	g/マイル	298	295	285	277	269	249	237	225	214	203
乗用車・ 小型トラック	g/マイル	250	243	232	222	213	199	190	180	171	163
乗用車・ 小型トラック	mpg	35.5	36.6	38.3	40.0	41.7	44.7	46.8	49.5	52.0	54.5

## 2025年目標達成に向けた具体的措置

項目	内容
ペナルティ	目標値を超過した場合、原則新車1台0.1mpg (0.04km/L) 超過につき、約660円(\$5.5)の罰金。
優遇措置	2017年から2021年まで低CO <sub>2</sub> 排出車(EV、PHEV、FCV)に対する優遇措置実施: ① 排出量をゼロ(PHEVは電気使用時のみ)とカウント。 ② 台数算定時、EV・FCVは2.0~1.5台、PHEVは1.6~1.3台(年によって異なる)とカウント。

## <乗用車・小型トラックに対する燃費基準の推移>

- 1975年に「エネルギー政策法」制定、1978年から企業別平均燃費規制(Corporate Average Fuel Economy: CAFE)導入。
- 1980年代半ばから2000年代半ばまで、乗用車と小型トラックの燃費の目標値は27.5mpg(11.7km/L)程度であった。
- 2007年、2020年までの燃費の目標値を35mpgとする内容を盛り込んだ「包括エネルギー法案」成立。2010年7月、目標を4年前倒しし、2016年までに燃費35.5mpg(15.1km/L)、CO<sub>2</sub>排出量250g/マイル(155g/km)とする燃費基準が成立。なお、米国において初めてのCO<sub>2</sub>排出基準。
- 2012年12月、2025年までの燃費の目標値を54.5mpg(23.2km/L)、CO<sub>2</sub>排出量を163g/マイル(101g/km)とする新燃費基準が成立。

(出典) 環境保護庁(EPA)、運輸省国家道路交通安全局(NHTSA)、2012、2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and Corporate Average Fuel Economy Standards; Final Rule, Federal Register, Vol. 77, No. 199 (Washington, DC: October 15, 2012)、EPA、NHTSA、2010、Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards; Final Rule Federal Register Volume 75, Number 88 (Friday, May 7, 2010) 等をもとに作成。

(備考) 単位は1ガロン=3.785L、1マイル=1.609m、為替レートは1ドル=120円。

# 韓国における低炭素協力金制度 導入の動き

- 韓国は、2021年1月に、新車購入時に車のCO<sub>2</sub>排出量に応じて補助金を支給または罰金を賦課する「低炭素協力金制度」を、導入する予定。

## 低炭素協力金制度の概要

項目	内容
導入経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010年、韓国環境部が運輸部門からのCO<sub>2</sub>排出抑制を目的に、低炭素協力金制度を提案。</li> <li>2012年8月、本制度の骨格を盛り込んだ「大気環境保全法」改正案が国会を通過し、2013年7月導入を決定。</li> <li>2014年9月、韓国環境部は、国内自動車産業の反発や省庁間の意見の相違を受け、2020年末まで制度施行延期を決定。</li> </ul>
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗用車及び乗員10人以下トラック(総重量が3.5t未満)</li> </ul>
課税方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>新車購入時に1度適用。</li> <li>CO<sub>2</sub>排出量に応じて補助金支給や負担金賦課等を決定。</li> </ul>

## 負担金賦課額・補助金支給額

区分	CO <sub>2</sub> 排出量 (gCO <sub>2</sub> /km)	金額 (万KRW)
負担金 賦課	205以上	400 <sup>(※1)</sup>
	190~205	300
	175~190	225
	160~175	150
	145~160	70
免除	110~145	0
補助金 支給	90~110	-50 <sup>(※1)</sup>
	90以下	-100
	ハイブリッド	-200

## 政府間の意見対立

項目	環境部	産業通商資源部
制度に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>中・大型車を購入する人々が、高価な輸入車ではなく国産小型車に乗り換えることが期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内自動車産業に経済的影響を与えるため、本制度の導入について、原点から見直す必要がある。</li> </ul>
傘下の研究機関による試算結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>本制度の導入によって、2020年までに160万トンのCO<sub>2</sub>排出削減が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素協力金制度の施行により、年間1兆845億KRW<sup>※2</sup>規模の自動車生産の減少と1万人以上の雇用減を引き起こし、国産中・大型車販売台数が年間最大3万台減少する。</li> <li>制度導入により2020年までに削減可能なCO<sub>2</sub>排出量は55万トンであり、環境部の予測値(160万トン)の3分の1に留まる。</li> </ul>

(※1) 50万KRW=約5万円、400万KRW=約40万円 (※2) 1兆845億KRW=約1845億円 (いずれも1KRW=0.1円)

(出典) 韓国環境部報道発表 (<http://www.me.go.kr/home/web/board/read.do?pagerOffset=60&maxPageItems=10&maxIndexPages=10&searchKey=title&searchValue=&menuId=286&orgCd=&condition.toDate=2014-09-30&condition.fromDate=2014-09-01&boardId=370310&boardMasterId=1&boardCategoryId=&decorator=>)、各種報道資料(中央一報 <http://joongangjoins.com/article/aid/2014/07/09/14777445.html?cloc=olink|article|default> (2014年7月9日)、ETODAY <http://www.etoday.co.kr/news/section/newsview.php?idno=946513> (2014年7月9日)等)より作成。

# 我が国におけるその他の環境関連税制の動向

# 産業廃棄物税等の導入状況

## 産業廃棄物税の税率、税収額

(平成29年1月現在)

団体名	税目(名称)	課税客体	主な納税義務者	主な徴収方法	主な税率	税収額 (百万円)
三重県	産業廃棄物税	産業廃棄物の中間処理施設 又は最終処分場への搬入	最終処分場又は中間処理施設へ搬入され る産業廃棄物の排出事業者	申告納付	1,000円/トン	296
滋賀県	産業廃棄物税					47
岡山県	産業廃棄物処理税	最終処分場への産業廃棄物 の搬入	最終処分場に搬入される産業廃棄物の排 出事業者及び中間処理業者 (青森県は、最終処分業者へ産業廃棄物の 最終処分を委託した者及び自らその産業 廃棄物の最終処分を行う者)	特別徴収(自社処 分は申告納付※1)	1,000円/トン	435
広島県	産業廃棄物埋立税					520
鳥取県	産業廃棄物処分場税					15
青森県	産業廃棄物税					329
岩手県	産業廃棄物税					77
秋田県	産業廃棄物税					254
奈良県	産業廃棄物税					136
山口県	産業廃棄物税					235
新潟県	産業廃棄物税					140
京都府	産業廃棄物税					51
宮城県	産業廃棄物税					380
島根県	産業廃棄物減量税					301
熊本県	産業廃棄物税					150
福島県	産業廃棄物税					595
愛知県	産業廃棄物税					603
沖縄県	産業廃棄物税					38
北海道	循環資源利用促進税					911
山形県	産業廃棄物税					166
愛媛県	資源循環促進税					233
福岡県	産業廃棄物税					焼却施設及び最終処分場へ の産業廃棄物の搬入
佐賀県	産業廃棄物税	103				
長崎県	産業廃棄物税	75				
大分県	産業廃棄物税	237				
鹿児島県	産業廃棄物税	133				
宮崎県	産業廃棄物税	224				
福岡県 北九州市	環境未来税	最終処分場において行われ る産業廃棄物の埋立処分	最終処分場において埋立処分される産業 廃棄物の最終処分業者及び自家処分業者	申告納付	1,000円/トン	636

(出所)総務省「法定外税の概要(平成29年1月現在)」

※1 広島県、鳥取県、山口県は他者から搬入された産業廃棄物を自社の処分場において処理する場合は申告納付。愛媛県は自社処分及び設置費用を負担した最終処分場での処分は申告納付。

# 我が国における入山・入園・入島に関する税等の概要

## 入山・入園・入島に関する税等の導入事例

(平成29年1月現在)

税目等	環境協力税	富士山保全協力金	屋久島山岳部保全募金	森林環境整備協力金	清掃協力金、駐車料金
区分	法定外税(市町村)	協力金(課税以外)			
自治体	沖縄県伊是名村、伊平屋村、渡嘉敷村	山梨県、静岡県	鹿児島県	青森県西目屋村	熊本県菊池市
徴収目的・用途	環境の美化、環境の保全及び観光施設の維持整備を行うための費用に充当	美しい富士山を後世に引き継ぎ、環境保全や登山者の安全対策等を図る費用に充当	し尿搬出経費や登山道維持管理経費を図る費用に充当	暗門の滝やその周辺の歩道の修復など環境整備を図る費用に充当	優れた景観と清流、原生林の維持を図る費用に充当
徴収対象	旅客船や飛行機、ヘリコプター等により入域する者を対象に課税	山梨県・静岡県が、登山者を対象に協力金(入山料)を任意徴収	鹿児島県が、2008年より屋久島への入山者を対象に募金(別に、屋久島レクリエーションの森保護管理協議会の森林環境整備推進協力金)	青森県が、2003年より白神山地への入山者を対象に徴収	1977年より菊池渓谷を美しくする保護管理協議会(熊本県菊池市)が、菊池渓谷への入谷を対象に徴収
金額	100円/回(障がい者、高校生以下は課税免除)	1人1,000円を任意徴収(2016年)	1人500円を任意徴収	300円以上を任意徴収	高校生以上1人100円を任意徴収、駐車料金も協力金に充当
収入	1,800万円(2014年度) ・伊是名村:400万円 ・伊平屋村:300万円 ・渡嘉敷村:1,100万円	1億5,837万円(2014年度)	1,476万円(2015年度)	582万円(2015年度) [ピーク時(2007年度)には1,388万円]	1,437万円(2015年度)

(注)環境協力税は、総務省「法定外税の概要(平成29年1月現在)」をもとに作成。その他は、自治体ホームページ、ヒアリング、各種資料をもとに作成。

# 富士山保全協力金(山梨県、静岡県)の概要

## 富士山保全協力金の概要

課税目的	美しい富士山を後世に引き継ぎ、環境保全や登山者の安全対策等を図る費用に充当
課税対象	山梨県、静岡県が、登山者を対象に協力金(入山料)を任意徴収
税率	1人1,000円を徴収(2016年) 山梨県側は、7月1日～9月11日、静岡県側は、7月10日～9月10日
実施状況	2013年夏に10日間の社会実験(試験徴収)を実施、2014年夏から本格導入、基金化して運用 山梨県で2015年3月16日に富士山保全に関する条例案可決、静岡県で2015年3月11日に富士山保全条例が成立
税收	2014年は約1億5,837万円(両県)、2015年は約7,104万円(山梨県)、2016年は約1億4,223万円(両県)
使途	上記の目的実現のために使用

## 富士山保全協力金の使途(例)

### (1) 富士山の環境保全

- 富士山レンジャーの増員(4名⇒7名)に要する経費(2014年実施)
- 登山期間延長にあわせて、富士山六合目臨時公衆トイレ設置期間の延長経費

### (2) 登山者の安全対策

- 登山者の安全救護対策  
登山者に安全指導を行う安全誘導員の配置のうち、今年度、9月1日から14日までの富士山の開山期間が延長した期間の設置経費、クローラー(傷病患者等の搬送用車両)オペレーターの配置、下山道のパトロール回数を増加させた経費(週2回程度→週4回程度)等
- 登山者の安全情報提供対策  
安全登山指導、気象情報を提供する六合目安全指導センターの運営・管理のうち、9月1日から14日までの富士山の開山期間が延長した期間の経費、下山道及び御中道の整備、案内看板、道標、手摺、防護策等の補修の経費、下山道八合目分岐への音声案内装置設置費用、富士山安全登山用の啓発ビデオの制作経費等
- 富士山の安全総合対策  
富士山の安全対策機能を持ち、現地連絡本部や警察、救急隊等を配置する五合目総合管理センターの移設や、機能の拡大に要する経費、同センターに配置する現地連絡本部や救護所の運営経費 同センターにて外国人に登山案内等を行う外国人案内人(通訳案内士)の配置、同センターにて、24時間対応可能なインターネット通訳サービスを提供する経費等

### (3) 信仰の対象、芸術の源泉としての富士山が有する価値等の情報提供 等

※ 富士山保全協力金対象者以外の方(富士登山をされない方など)を対象者とする「富士山寄付金制度」も設置されている。

(注) 各種資料をもとに作成。

# その他の地方環境税等の概要 ①

- 森林環境税や産業廃棄物税以外にも、狩猟税や、受益者負担や財源確保の観点から自治体が独自に課税する各種環境関連税が導入されている。

## 法定税

※法定税とは、地方税法に税目が特定されている税目のこと。

税目	狩猟税（47都道府県）
課税目的	鳥獣の保護及び狩猟に関する行政の実施に要する費用に充当
課税対象	狩猟者の登録に対して課税（47都道府県）
税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>・網猟免許、わな猟免許に係る登録者               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 道府県民税の所得割の納付を要する者－8,200円</li> <li>➢ 道府県民税の所得割の納付を要しない者－5,500円</li> </ul> </li> <li>・第一種銃猟免許（装薬銃及び空気銃）に係る登録者               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 道府県民税の所得割の納付を要する者－16,500円</li> <li>➢ 道府県民税の所得割の納付を要しない者－11,000円</li> </ul> </li> <li>・第二種銃猟免許（空気銃のみ）に係る登録者－5,500円 等（各種減額措置あり）</li> </ul> <div style="float: right; margin-top: 10px;">           ※ 平成27年税制改正大綱における「有害鳥獣捕獲従事者に係る軽減措置の創設等」により、平成31年3月31日まで以下の減免措置が講ぜられることとなった。            ① 対象鳥獣捕獲員、認定鳥獣捕獲等事業者が受ける狩猟者登録に係る狩猟税を非課税。            ② 被害防止の目的で捕獲に従事した者が受ける狩猟者登録に係る狩猟税の税率を通常の税率の2分の1。         </div>
税込	8億円（2016年度見込み 47都道府県）
用途	捕獲や電気柵設置等の有害鳥獣対策、鳥獣保護員による保護監視パトロール、動物の生息調査、放鳥、狩猟者講習会などに使用

## 法定外税（都道府県）

※法定外税とは、自治体が一定の手続き、要件に従い、課する税目のこと。

税目	乗鞍環境保全税（岐阜県）
課税目的	環境保全施策を実施するための費用に充当
課税対象	岐阜県が乗鞍鶴ヶ池駐車場へ入り込む自動車運転者を対象に課税
税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車定員が30人以上の自動車               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 一般乗合用バス以外 …3,000円/回</li> <li>➢ 一般乗合用バス …2,000円/回</li> </ul> </li> <li>・乗車定員が11人以上 29人以下の自動車 …1,500円/回</li> <li>・乗車定員が10人以下の自動車 …300円/回</li> </ul>
税込	1,400万円（2015年度実績）
用途	環境影響評価調査や環境パトロール員設置等に使用

# その他の地方環境税等の概要 ②

## 法定外税(市町村)

税目	<b>歴史と文化の環境税</b> （福岡県太宰府市）
課税目的	数多くの文化遺産を中心としたまちづくりの計画的な推進に要する費用に充当
課税対象	有料駐車場に駐車する者を対象に福岡県太宰府市が課税
税率	二輪車：50円、乗車定員10人以下の自動車：100円、乗車定員11～29人以下の自動車：300円、乗車定員29人超の自動車：500円
税収	8,100万円(2015年度実績)
使途	歴史的文化遺産及び観光資源等の保全と整備に使用
税目	<b>砂利採取税</b> （神奈川県山北町、京都府城陽市 <sup>※</sup> ）
課税目的	山砂利・川砂利の採取に起因する交通の悪化や河川への土砂流出等に対応する施策の費用に充当
課税対象	砂利採取業者を対象に課税
税率	神奈川県山北町(岩石：10円/㎡、砂利：15円/㎡)、京都府城陽市(山砂利：40円/㎡)
税収	1,900万円(2015年度実績 神奈川県山北町：400万円、京都府城陽市：1,500万円)
使途	道路や河川、交通安全施設等の整備に使用
税目	<b>遊漁税</b> （山梨県富士河口湖町）
課税目的	有数の観光地で素晴らしい釣り場である河口湖の環境を守る対策の費用に充当
課税対象	河口湖の遊漁者(釣り人)を対象に山梨県富士河口湖町が課税
税率	200円/人・日
税収	800万円(2014年度実績)
使途	駐車場やトイレの整備、湖畔清掃など、環境整備と環境美化の推進に使用
税目	<b>環境協力税</b> （沖縄県伊是名村、沖縄県伊平屋村、沖縄県渡嘉敷村）
課税目的	環境の美化、環境の保全及び観光施設の維持整備を行うための費用に充当
課税対象	旅客船や飛行機、ヘリコプター等により入域する者を対象に課税
税率	100円/回(障がい者、高校生以下は課税免除)
税収	1,800万円(2014年度実績 沖縄県伊是名村：400万円、沖縄県伊平屋村：300万円、沖縄県渡嘉敷村：1,100万円)
使途	上記の目的実現のために使用
税目	<b>開発事業等緑化負担税</b> （大阪府箕面市、平成28年7月1日施行）
課税目的	良好な自然環境や住環境をはじめとする都市環境の維持、保全及び向上
課税対象	事業として行う開発行為等の行われる土地面積への課税
税率	250円/㎡
税収	0.3億円(平年度の税収見込み額)
使途	良好な自然環境や住環境をはじめとする都市環境の維持、保全及び向上に要するもの

※ 京都府城陽市の砂利採取税は2016年5月31日で廃止。

(注)総務省「法定外税の概要(平成29年1月現在)」をもとに作成。

## 諸外国におけるその他の環境関連税制の動向

# 諸外国における容器包装への課税の状況

- デンマーク、アイルランド、ポルトガルともに、使い捨て袋(レジ袋)に対して課税している。加えて、デンマークでは容器全般に対する課税も実施。
- EUでは、廃棄物の減量化やリユース利用が優先されていることもあり(EU包装廃棄物指令・1994年)、天然素材やリユース可能な容器の税率が低くなっている。

	デンマーク	アイルランド	ポルトガル
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>容器包装材全般の使用抑制を通じた廃棄物減量化が目的(1999年施行)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境保全及び景観の改善のためのレジ袋消費量削減を目的に導入(2002年施行)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境税制改革の一部であり、消費行動への課税強化の一環として実施。(2014年施行)</li> </ul>
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>容器全般(重量ベースの課税と容量ベースの課税の併用)、使い捨て袋</li> <li>製造業者と容器の輸入業者に対して課税</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>プラスチック製バッグ(レジ袋)が対象(肉・魚の包装用、果物・野菜・氷等の包装用、0.7€以上で販売されている再利用可能な袋は非課税)</li> <li>消費者に課税(レジ袋購入段階)</li> <li>小売業者にレシートへの税率表示を義務付け</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>軽量のプラスチック製バッグ(レジ袋)が対象</li> </ul>
税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>アルコール・ワイン(紙製): 0.08DKK(10cl未満)~1.00/1包装(160cl以上)</li> <li>アルコール・ワイン(その他): 0.13DKK(10cl未満)~1.60DKK/1包装(160cl以上)</li> <li>ビール・ソフトドリンク他: 0.05DKK(10cl未満)~0.64DKK./1包装(160cl以上)</li> <li>使い捨て袋: 10DKK/kg(紙製)~22DKK/kg(プラスチック製)等</li> <li>※税率はいずれも2016年。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>レジ袋: 0.22€/袋 (導入時は0.15€、2007年に現行税率に引上げ)</li> <li>レジ袋税には消費税は課されない</li> <li>小売業者は四半期に一度、歳入庁に報告 ※帳簿への記帳や集計・報告等は付加価値税(VAT)の管理システムを活用することにより、徴税コストを軽減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>軽量レジ袋(Lightweight plastic bags): 0.08€/袋</li> <li>軽量レジ袋税を含めた購入金額に対し、消費税が課される。</li> </ul>
税収・使途	<ul style="list-style-type: none"> <li>657百万DKK(2015年)、678百万DKK(2016年見込み)、688百万DKK(2017年見込み)</li> <li>※2015年税収は2009年税収の62%。</li> <li>一般財源。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>12.0百万EUR(2015年)</li> <li>税収は、環境ファンドに繰り入れられ、環境保全目的に使用。</li> <li>一人当たり年間消費量は、税導入前の328袋から2014年には14袋まで減少。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般財源(但し、税収の一部は、自然保護基金の一部として想定)。</li> <li>一人当たり年間プラスチックバッグ消費量を2014年の466袋から、2015年50袋、2016年35袋に削減することを目標とし、達成した場合の税収は40百万€(2015年)を想定。</li> </ul>

# 諸外国におけるまちづくりに関連した税制の状況

- フランスの交通税は、公共交通を維持・運営するための主要財源として位置づけられている。
- ミネソタ州の汚染税は、土壌汚染のインセンティブとならないよう課税を行うとともに、除去計画の有無等で税率に差異を設けることで汚染者に対し汚染浄化のインセンティブを与えるほか、その税収についても土地の浄化等に活用。

	交通税(フランス)	汚染税(米国・ミネソタ州)
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の維持・運営のための主要財源の確保を目的として導入(1970年代～)。</li> <li>税率の差別化を通じて自治体の広域連合化や観光振興にも寄与。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土壌汚染土地等による資産の市場価値下落分(財産税の減収額)に課税。財産税が土壌汚染のインセンティブとならないための措置。税率の差別化を通じて、汚染者に浄化インセンティブを与えるとともに、税収の一部を汚染浄化の補助金財源に充てることで、汚染浄化にも寄与。(1993年制定、1995年施行)。</li> </ul>
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口1万人以上の都市圏交通区域(PTU)で従業員9名以上雇用する個人及び法人。</li> <li>公益財団、非営利団体、社会組織認定団体は減免。また、無料の通勤交通機関を提供する事業者等は税の還付を受けられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物、土地、未利用地(原野)等の所有者。</li> <li>米国環境保護庁が定めたアスベスト除去プログラムを実施している場合等は免税。個人資産には適用されない。</li> </ul>
徴収方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>給与総額に課税(外形標準課税)。</li> <li>税率は地域によって異なる。 【パリ圏】1.5%～2.7%(2013年) 【地方都市圏】0.55%～2.0%(2013年) ※人口規模、公共交通専用空間の有無、都市形態、観光特区指定の有無等により異なる。</li> <li>各PTUの都市圏交通局(AO)が社会保障費の徴収機関(URSSAF)に委託して徴収(徴収額の1%が手数料)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土壌汚染によって下落した資産の市場価値が1万US\$以上の場合、汚染による市場価値下落分(財産税の減収額)に対して課税。</li> <li>税率は資産所有者の処置状況と汚染責任に応じて設定。 【除去計画なし】100%(汚染責任あり)、25%(汚染責任なし) 【除去計画あり】50%(汚染責任あり)、12.5%(汚染責任なし)</li> <li>汚染税の徴収は財産税と同様。</li> </ul>
税収・使途	<ul style="list-style-type: none"> <li>税収は公共交通へのインフラ投資、運営費等に充当。 【パリ圏】3,424百万€(2013年)※AO全収入の38% 【地方都市圏】3,592百万€(2013年)※AO全収入の47%</li> <li>交通税は、公共交通の拡充(LRTの新設等)と利用促進に寄与。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>384,000\$(2016年)(State TaxとLocal Taxの合計)</li> <li>税収の配分は除去計画の有無で異なる。 【除去計画なし】全て地方課税区(カウンティ)に配分 【除去計画あり】Contaminated Site and Development Account(浄化補助金基金)(5%をカウンティ、95%を州)に充当</li> </ul>

# 諸外国におけるフロン類への課税の状況

- 米国は、オゾン層保護対策として、輸入や国内での機器製造、販売に課税。
- オーストラリアは、オゾン層保護及び温室効果ガスの排出抑制を目的として、輸入、製造に課税。
- デンマークは、フロンを温室効果ガスとしてCO<sub>2</sub>換算して課税。

	米国	オーストラリア	デンマーク
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>オゾン層破壊物質(ODC)の削減が目的。1990年施行。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>オゾン層破壊物質及び温室効果ガス抑制が目的。1989年施行。</li> <li>※2012年7月～2014年7月は、炭素価格付け制度を追加的に実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>オゾン層保護を目的としてCFC・ハロンへ課税。1989年施行。</li> <li>温室効果ガス排出抑制を目的として、HFCs・PFCs・SF6を課税対象に追加。2001年施行。</li> </ul>
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>生産者のODC製造、製造者の機器へのODC使用、輸入業者によるODC販売に課税。</li> <li>国内でリサイクルされるODCは全て非課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>オゾン層破壊物質(HCFCs・臭化メチル)及び代替フロン(HFC・PFC・SF6)を製造する生産者又は輸入業者に対して課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規製品、機器への充填、既存機器への補充が対象(輸出入、リサイクル、医療用は対象外)。</li> </ul>
課税額	<ul style="list-style-type: none"> <li>課税額=税率(基礎税額×ODCオゾン層破壊係数)×ODC重量</li> <li>※基礎税額は年々増額。</li> <li>2017年の税率(1lb当たり)は下記: CFC-11 約1,708円(15.25USD)</li> <li>※CFC-12,14,111,112,211～217も同様。 CFC-113 約1,400円(12.2USD)</li> <li>CFC-115 約1,000円(9.15USD)</li> <li>Halon-1211 約5,100円(45.75USD)</li> <li>Halon-1301 約17,100円(152.5USD)</li> <li>Halon-2402 約10,200円(91.5USD)</li> <li>四塩化炭素 約1,900円(16.775USD)</li> <li>メチルクロロホルム 約171円(1.525USD)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【HCFC】</li> <li>オゾン破壊物質トン※1×税率</li> <li>税率(オゾン破壊物質トン当り): 約26.7万円(3,000AUD)</li> <li>【代替フロン・臭化メチル】</li> <li>物量トン×税率</li> <li>税率(物量トン当り)は下記: 代替フロン 約14,700円(165AUD)</li> <li>臭化メチル 約12,000円(135AUD)</li> <li>※1: Σ(HCFC重量×オゾン破壊係数※2)</li> <li>※2:CFC11=1を基準に同量で何倍のオゾン層破壊効果があるか示す係数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【CFC・ハロン】</li> <li>物量kg×税率</li> <li>税率: 約500円(30DKK)</li> <li>【HFCs・PFCs・SF6】</li> <li>物量kg×税率(GWP比で課税)</li> <li>税率(物量kg当り)は15～600DKK(以下例): HFC-125 約9,500円(525DKK)</li> <li>HFC-134 約3,000円(165DKK)</li> <li>HFC-134a 約3,900円(215DKK)</li> <li>SF6 約10,800円(600DKK)</li> <li>R-14 約10,800円(600DKK)</li> </ul>
税收	<ul style="list-style-type: none"> <li>約6億円(5.2百万USD・2015年)</li> <li>※1999年税收は約134億円(120.5百万US\$)。</li> <li>1996年1月1日に国内生産終了(使用禁止ではない)してから激減。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>約0.9億円(1.0百万AUD・2017年見込み)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>約11.7億円(65百万DKK・2017年見込み)</li> <li>※CFC・ハロンの税收は1996年以降ゼロ。</li> </ul>

(備考) 為替レート: 1USD=約112円、1AUD=89円、1DKK=18円。(2014～2016年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行) lb(1lb=0.454kg)はパウンド(重量)を示す。

(出典) 米国歳入庁「Form 6627(Part II. Tax on Ozone-Depleting Chemicals (ODCs), IRS No. 98)」及び「Federal Excise Taxes or Fees Reported to or Collected by the Internal Revenue Service, Alcohol and Tobacco Tax and Trade Bureau, and Customs Service」、豪州政府「Ozone Protection and Synthetic Greenhouse Gas (Import Levy) Regulations 2004」及び「COST RECOVERY IMPLEMENTATION STATEMENT Ozone Protection and Synthetic Greenhouse Gas Program 2016-17」、デンマーク税務省「CFC-Tax Act」及び「Detailed table of green taxes 2010 - 2017」等より作成。

# 諸外国の主な再エネ促進税制

- 米国では、再エネ発電や再エネ投資を行う企業に対して、法人税の控除が行われている。
- カナダやアイルランドでは、再エネ設備の加速償却制度が導入されている。

	米国		カナダ	アイルランド
名称	①再生可能電力生産税控除 (PTC) ※1992年導入	②ビジネス・エネルギー投資税控除 (ITC) ※エネルギー投資に関する税控除を2008年より拡大	クリーンエネルギー設備の加速償却 ※1994年導入	エネルギー効率設備の加速償却 ※2008年に導入(2度の延長)
根拠法	US Code Title 26, Section 45	US Code Title 26, Section 48	Income Tax Regulations, Classes 43.1 and Class 43.2 of Schedule II	Finance Act 2008, Section 46
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>再エネによる発電・販売を行った企業に対して、<b>発電量に応じて、法人税を控除</b>。</li> <li>事業開始から10年間が対象。</li> <li>2016年の控除額               <ul style="list-style-type: none"> <li>①風力、地熱、太陽エネルギー、バイオマス(残渣等) 0.023ドル/kWh</li> <li>②その他(埋立ガス、海洋エネルギー等) 0.012ドル/kWh</li> </ul> </li> <li>2017年の控除額               <ul style="list-style-type: none"> <li>①風力 0.0184ドル/kWh</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再エネプロジェクトへの資本投資を行う企業等に対し、<b>投資額の一定割合を法人税から控除</b>。</li> <li>控除率は技術ごとに設定               <ul style="list-style-type: none"> <li>①太陽エネルギー、風力、燃料電池 30%</li> <li>②地熱、マイクロタービン、CHP 10%</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再エネ設備等を取得した企業に対し、<b>費用の加速減価償却</b>を通じて、法人税を優遇。</li> <li>1994年2月以降に取得した設備は定率法で30%、2005年2月22日～2020年までに取得した設備は50%適用。</li> <li>16分野の機器が対象(風力、太陽エネルギー、小型水力、地熱、波力・潮力、定置用燃料電池、コージェネ等)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ設備等を取得した企業に対し、<b>費用の即時償却</b>(購入年に100%)を通じて法人税を優遇。</li> <li>2017年末まで実施予定。</li> <li>再エネ以外を含む、52種類の技術、1万を超える製品が対象(PVシステム、風力タービン、高効率照明、BEMS、電気自動車等)。</li> </ul>
減税規模	15億5,000万ドル(2015年度見込) 19億5,000万ドル(2016年度見込) 22億5,000万ドル(2017年度見込)	10億1,000万ドル(2015年度見込) 14億7,000万ドル(2016年度見込) 9億7,000万ドル(2017年度見込)	(公表されていない)	100万ユーロ(2012年) 70万ユーロ(2013年) 90万ユーロ(2014年)
税込総額(参考)	3兆4,400億ドル(2015年度)		2,430億カナダドル(2015年度)	458億ユーロ(2015年)

(出典)米国エネルギー省ウェブページ、米国財務省「Tax Expenditures FY 2017」、米国財務省「Financial Report of the United States Government - 2016」、カナダ天然資源省ウェブページ、カナダ財務省ウェブページ、カナダ政府「Public Accounts of Canada 2015-2016」、アイルランド通信・気候対策・環境省ウェブページ、Sustainable Energy Authority of Irelandウェブページ、アイルランド国税庁「Costs of Tax Expenditures (Credits, Allowances and Reliefs)」, 「Revenue Receipts by Taxhead」より作成。

# 諸外国における入山・入園・入島に関する税等の導入状況

- 海外の入山・入園に関しては、エベレスト、カトマンズ、グランドキャニオン等で、入山料・入園料（協力金）の名目での制度が存在。日本国内の入山料に対して高額である。
- 海外の入島に関する税等の例として、ガラパゴス諸島入島税、イースター島国立公園料等がある。

## 入山料・入園料

国名	税目	対象・税率	課税/課金段階
中国、ネパール	エベレスト入山料	入山者。ネパール側は約119万円(\$11,000)/人、チベット側は約76万円(\$7,000)/人(ネパール人ガイドは約32万円(\$3,000)) [料金は春シーズン・ノーマルルートの場合、ルート・人数・季節によって異なる]。	エベレスト登山時、要事前登録
アルゼンチン	アコンカグア入山料	入山者。約6.3万円(\$582、閑散期)～約8.6万円(\$800、繁忙期) [ノーマルルートの場合]。	アコンカグア入山時
タンザニア	キリマンジャロ国立公園入園料	公園入園者。1日約7,600円(\$70、16歳以上の東アフリカ非在住者)。	公園入園時
ネパール	カトマンズ内国立公園入園料	Sagarmatha National Parkの例、約2,800円(NRs.3,000、外国人)、約1,500円(NRs.1,500、南アジア地域協力連合国民) など。	公園入園時
米国	グランドキャニオン国立公園	自家用車3,200円/1台(\$30)、オートバイ1台あたり2,700円/1台(\$25)、個人(徒歩、自転車など)1,600円/1人(\$15)。すべて、7日間有効。	公園入園時

## 入島税・入島料

国名	税目	対象・税率	課税/課金段階
エクアドル	ガラパゴス諸島入島税	観光客。13歳以上の大人約10,000円(\$100)など。	ガラパゴス諸島への入島時
チリ	イースター島 国立公園入園料	入島者(観光)。外国人約6,100円(\$60)、チリ国民約2,000円(\$20)。	国立公園(イースター島)への入園時

(出典)エベレスト: The Blog on alanarquette.com (<http://www.alanarquette.com/blog/2015/12/21/everest-2016-how-much-does-cost-to-climb-mount-everest/>)、アコンカグア: Aconcagua Climbing Season 2015/2016 (<http://www.aconcaguaexpeditions.com/ingles/1/aconcaguaclimbingseason.htm>)、タンザニア: タンザニア政府 (<http://www.tanzaniaparks.com/parkfees/applicableFees2013-06.pdf>)、カトマンズ: Nepal Tourism Board (<http://www.welcomenepal.com/plan-your-trip/park-entry-fees.html>)、グランドキャニオン: U.S. National Park Service (<https://www.nps.gov/grca/planyourvisit/fees.htm>)、ガラパゴス諸島: Directorate of the Galapagos National Park ([http://www.galapagospark.org/nophprg.php?page=programas\\_turismo\\_tributo&set\\_lang=en](http://www.galapagospark.org/nophprg.php?page=programas_turismo_tributo&set_lang=en))、イースター島: Easter Island Travel (<https://www.easterisland.travel/travel-guide/>)

(備考) 為替レート: 1USD=約108円(2013～2015年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)、1ネパール・ルピー=約1円(2016年7月25日スポット価格)。

# 米国における国立公園制度について

- 米国では、各国立公園に、利用料等の徴収方法や用途の裁量を与えている。
- イエローストーン国立公園の場合、入場料やガイドツアー料等による収入を、観光サービスの向上や自然資源の保全等に充当している。

項目	内容																								
国立公園数	<ul style="list-style-type: none"> <li>59(2017年1月時点)</li> </ul>																								
主な根拠法及び概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>National Park Service Organic Act 1916 国立公園や国有記念物等を統一的に管理する組織として国立公園局を設置することや、国立公園等の基本目的として、景観、自然的・歴史的対象物や野生動植物を、将来世代が享受できるように保全することを規定。</li> <li>National Parks Omnibus Management Act 1998 国立公園内のサービス改善等を目的に、商業的利用や国立公園の利用料活用に関する新たなガイドラインを策定。</li> </ul>																								
所管官庁	<ul style="list-style-type: none"> <li>連邦内務省国立公園局</li> </ul>																								
利用料等の徴収方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>各国立公園に裁量がある。入場料、観光ガイドツアー料、キャンプ場利用料など様々な形態がある。</li> <li>(例) イエローストーン国立公園の場合</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">&lt;個人&gt;</th> <th colspan="2">&lt;商業バスツアー&gt;</th> </tr> <tr> <th>車両の種類</th> <th>入場料(1週間)</th> <th>車両の種類</th> <th>入場料(1回)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自家用車</td> <td>30ドル/台</td> <td>商用セダン(1~6席)</td> <td>25ドル/人+25ドル/回</td> </tr> <tr> <td>オートバイ、スノーモービル</td> <td>25ドル/台</td> <td>商用バン(7~15席、人数に関わらず)</td> <td>125ドル/回</td> </tr> <tr> <td>徒歩、自転車など(16歳以上)</td> <td>15ドル/人</td> <td>商用ミニバス(16~25席、人数に関係なく)</td> <td>200ドル/回</td> </tr> <tr> <td>16名以上の自家用車両(16歳以上)</td> <td>15ドル/人</td> <td>商用バス(26席以上、人数に関係なく)</td> <td>300ドル/回</td> </tr> </tbody> </table>	<個人>		<商業バスツアー>		車両の種類	入場料(1週間)	車両の種類	入場料(1回)	自家用車	30ドル/台	商用セダン(1~6席)	25ドル/人+25ドル/回	オートバイ、スノーモービル	25ドル/台	商用バン(7~15席、人数に関わらず)	125ドル/回	徒歩、自転車など(16歳以上)	15ドル/人	商用ミニバス(16~25席、人数に関係なく)	200ドル/回	16名以上の自家用車両(16歳以上)	15ドル/人	商用バス(26席以上、人数に関係なく)	300ドル/回
<個人>		<商業バスツアー>																							
車両の種類	入場料(1週間)	車両の種類	入場料(1回)																						
自家用車	30ドル/台	商用セダン(1~6席)	25ドル/人+25ドル/回																						
オートバイ、スノーモービル	25ドル/台	商用バン(7~15席、人数に関わらず)	125ドル/回																						
徒歩、自転車など(16歳以上)	15ドル/人	商用ミニバス(16~25席、人数に関係なく)	200ドル/回																						
16名以上の自家用車両(16歳以上)	15ドル/人	商用バス(26席以上、人数に関係なく)	300ドル/回																						
利用料等の用途	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>利用料等による各国立公園の収入のうち、80%は各公園独自の財源となり、残り20%は国立公園局の活動を支援するための財源となる。公園独自の財源に関する用途は、各公園に裁量がある。</b></li> <li>(例) イエローストーン国立公園の場合 <b>観光サービスの向上、自然資源・文化資源の保護・モニタリング、障がい者のアクセシビリティの改善等</b></li> </ul>																								
優遇措置等	<ul style="list-style-type: none"> <li>各国立公園が徴収する入場料は、連邦政府が発行する年間パス(80ドル)を購入することで代替可能。</li> <li>米軍関係者やボランティア関係者は無料、高齢者(62歳以上)は10ドルで生涯分を購入可能。</li> </ul>																								