

車体課税のグリーン化に向けた検討

1. 海外における最近の動向

諸外国における内燃機関車の販売終了に向けた取組み

- 欧州主要国や中国、インドでは、政府主導で、内燃機関のみで走行する自動車の販売終了に向けた動きが加速。

政府主導で進められている内燃機関車の販売終了に向けた取組みの例

フランス	<ul style="list-style-type: none">・ <u>温室効果ガスと大気汚染物質</u>の最大排出源の一つである自動車部門の対策として、2040年までにガソリン・ディーゼル車の販売を終了。(2017年7月、「気候計画」)
イギリス	<ul style="list-style-type: none">・ 新たな<u>大気汚染対策</u>の一環として、2040年までにガソリン・ディーゼル車の販売を終了。・ 経過措置として、汚染のひどい道路にディーゼル車の乗り入れを制限するスキームの推進を目的として、2億ポンドの拠出を発表。(2017年7月26日、英国政府発表)
ドイツ	<ul style="list-style-type: none">・ パリ協定における<u>温室効果ガス削減目標</u>を満たすため、2030年までにガソリン・ディーゼル車の販売終了を提案。(2016年10月、ドイツ連邦議会議決)※法律ではないため法的拘束力はない
スウェーデン	<ul style="list-style-type: none">・ <u>輸送部門による温室効果ガス</u>の2030年目標(2010年比70%削減)を達成するため、2030年までにガソリン・ディーゼル車の販売終了を発表。(2009年法案可決、「Swedish 2030-secretariat」)
ノルウェー	<ul style="list-style-type: none">・ <u>輸送部門からのCO2排出削減</u>に寄与する施策として、2025年にガソリン・ディーゼル車の販売終了を発表。(2016年6月、一部政党内の合意、「全国交通計画(Norway's 2018-2029 National Transport Plan)」)
デンマーク	<ul style="list-style-type: none">・ <u>輸送部門における石油利用の安定化</u>とエネルギー部門における化石燃料の大幅な削減を目的に、2050年までに化石燃料の使用をゼロに。化石燃料を使用する自動車を段階的に廃止。(2011年2月、「エネルギー戦略2050」)
中国	<ul style="list-style-type: none">・ <u>旅客部門の省エネルギー化、自動車産業の持続可能な発展の促進等</u>を目的に、2019年から新エネルギー自動車クレジット制度(NEV規制)開始。(2017年9月、「乗用車企業平均燃費・新エネ車クレジット同時管理実施法」)
インド	<ul style="list-style-type: none">・ 2013年12月に発表した「国家電気自動車計画(NMEM)」のもとでEV普及を推進。・ 電気自動車普及加速のため「2030年までに、ガソリン車およびディーゼル車の国内販売を禁じ、インドで販売される自動車を電気自動車のみに制限する」方針を発表(2017年7月)。

欧州の車体課税におけるCO₂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CO₂排出削減目標を設定。

1998年	フランス	自動車登録税の課税標準(課税馬力)の算出に、CO ₂ 排出量を追加。	2001年	イギリス	自動車税の税率をCO ₂ 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 ₂ 排出量基準を追加。	2002年	イギリス	社有車税の税率をCO ₂ 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 ₂ 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 ₂ 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 ₂ 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 ₂ 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 ₂ 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 ₂ 排出量基準に変更。
	スペイン	自動車登録税の税率をCO ₂ 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 ₂ 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 ₂ 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 ₂ 排出量基準に変更。
			ポルトガル	自動車流通税を導入。税率を車種、重量、排気量、CO ₂ 排出量を基準に設定。	
			2008年	オランダ	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。
				アイルランド	自動車税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。

2009年 EUにおいて「CO₂排出規則」が成立(2015年までに企業別平均CO₂排出量を130gCO₂/km以下とする目標を設定)。

2010年	ラトビア	自動車登録税の税率をCO ₂ 排出量基準に変更。	2009年	ドイツ	自動車税の税率をCO ₂ 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 ₂ 排出量基準に変更。		フランス	汚染車税を導入。税率をCO ₂ 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 ₂ 排出量を基準に設定。

2013年 EUにおいて「CO₂排出規則」を改訂(2021年までに企業別平均CO₂排出量を95gCO₂/km以下とする目標を設定)。

欧州主要国の車体課税におけるCO₂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CO₂排出量を採用。
- 電気自動車、水素燃料電池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

(2018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	取得(参考)	保有	保有
税目/制度名	自動車税	自動車登録税 (carte grise)	Bonus/Malus	Conversion Bonus	汚染車税	自動車税
制度概要	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量及び排気量を課税標準として課税(2009年～)。 ※2009年以前の自動車登録車は、制度変更後も従前の排気量により課税。 	<ul style="list-style-type: none"> 新車登録時に各自治体で徴収される税。 課税標準の課税馬力の算出にCO₂排出量を追加(1998年～)。 	<ul style="list-style-type: none"> 新車登録時、一定量以上のCO₂排出量の車に課税(malus)、一定量以下のCO₂排出量の車に補助金(bonus)を支給(2008年～)。 	<ul style="list-style-type: none"> 一定年数経過したガソリン車・ディーゼル車を廃棄し、かつEV・FCV又は一定量以下のCO₂排出量の車を取得した場合に補助金(bonus)を支給(2018年～)。 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車に対しCO₂排出量を課税標準として課税(2009年～)。 ※CO₂排出量データのない場合、馬力により課税。 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂排出量を課税標準として課税(2001年～)。 2017年4月から、2年目以降はCO₂に関わらず車種別に定額課税。 ※2001年以前登録車は制度変更後も従前の排気量で課税。
税率	<ul style="list-style-type: none"> 排気量基準(100cc当り)ガソリン車: 2.0EUR ディーゼル車: 9.5EUR CO₂排出量基準 95gCO₂/km超の車に対し超過1g当り2.0EUR 	<ul style="list-style-type: none"> CO₂と馬力で計算される課税馬力に応じて設定。 課税馬力当りの税率は地域によって異なる。 ※パリ市の場合、1課税馬力当り46.15EUR。 	<ul style="list-style-type: none"> 120gCO₂/km以上の車の取得に対し50～10,500EURを課税。 20gCO₂/km以下の車の取得に対し6,000EUR(車両購入額の27%以内)補助。補助対象は事実上電気自動車(EV・REEV・FCV)のみ。 	<ul style="list-style-type: none"> 1997年以前登録のガソリン車又は2001年以前登録のディーゼル車(商用2006年)を廃棄し、かつ①新車EV・FCV取得時: 2,500EUR支給、②中古EV・FCV又は新車・中古の130gCO₂/km未満のガソリン車・ディーゼル車取得時: 1,000EUR(商用2,000EUR)支給。 	<ul style="list-style-type: none"> 191gCO₂/km以上の車に対し毎年一律160EUR課税。 	<ul style="list-style-type: none"> 初年度(FYR)はCO₂排出量基準。ガソリン車・ディーゼル車: 1gCO₂/km超に10～2,000GBP その他(HV・バイオエタノール・LPG車): 51gCO₂/km超に15～1,990GBP 2年目以降(SR)は一定額を課税。ガソリン車・ディーゼル車: 140GBP その他: 130GBP ※販売価格が40,000GBP以上の場合、2年目から5年間に限り310GBPを追加課税。
次世代車の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> EV・FCVは免税。(HV・PHEV・REEV等は対象外)。 2011年5月17日以前新車登録車: 5年間免税 2011年5月18日～2020年12月31日新車登録車: 10年間免税 ※免税期間終了後は車両重量200kg当り11.25EUR～12.78EUR(重量に応じて異なる)をさらに50%軽減した税率で課税。 	<ul style="list-style-type: none"> EV・FCV・CNG・LPG・E85車は50%又は100%減免。(課税対象地により減免率は異なる。) 	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ゼロエミッション車(EV・FCV)は免税。 ※販売価格が40,000GBP以上の場合、2年目から5年間、追加課税分の支払いが求められる。

(参考)フランス気候計画における自動車関連の言及について

- 2017年7月、ニコラ・ユロ国務大臣・環境連帯移行大臣は「気候計画(Climate Plan)」を発表。
- 自動車関連では、2040年までにガソリン・ディーゼル車の販売終了に加え、ガソリンとディーゼルの税制統合や、経年車へのスクラップインセンティブ創設、野心的な排出基準の提案について言及している。

フランス気候計画における自動車関連の言及

アプローチ4: クリーン自動車の入手を可能とし、イノベーションを起こす

- 自動車部門は、温室効果ガス及び大気汚染物質の最大排出源の一つである。フランス政府は、この5年間にわたってガソリンとディーゼルの税制統合を保証することで、エコロジカルな移行政策に一貫した選択肢を提供する。
- 古い車を所有する低所得者層への影響を減らすため、「Crit' Air」基準*1を満たさない車両から低公害・低燃費の新車や中古車に買い替えるための移行ボーナスを検討する。この措置は、自動車部門の排出削減や電気自動車の購入促進が実証されているボーナス・マルス制度に統合される。
- フランス政府は、代替燃料(電気、天然ガス/バイオガス、水素)の開発を支援する。投資計画において、持続可能なモビリティ基金が創設され、インフラの再構築と革新的な取り組みの発展を支援する。天然ガス重量車の取得は、税制を通じて促進される。
- フランス政府は、欧州規模での野心的なEURO 7基準の提案及び2040年までに温室効果ガスを排出する車両の販売終了のイニシアチブを取る。欧州・国際レベルでこの立場を取り、この目標を促進するための国々(オランダやインドなど)を集約する。
- 技術以外にも、2017年後半に立ち上げるモビリティに関する議会において、特に道路利用料金の導入や輸送手段へのアクセス、物流セクターの再始動、ソフトモビリティやカープーリングの発展、都市部の交通等に関連する法律の準備に取り組む。移動性に乏しい海外の地域は特に注意を払う。

アプローチ10: エコロジカル税制を強化し炭素に真の価格を付与

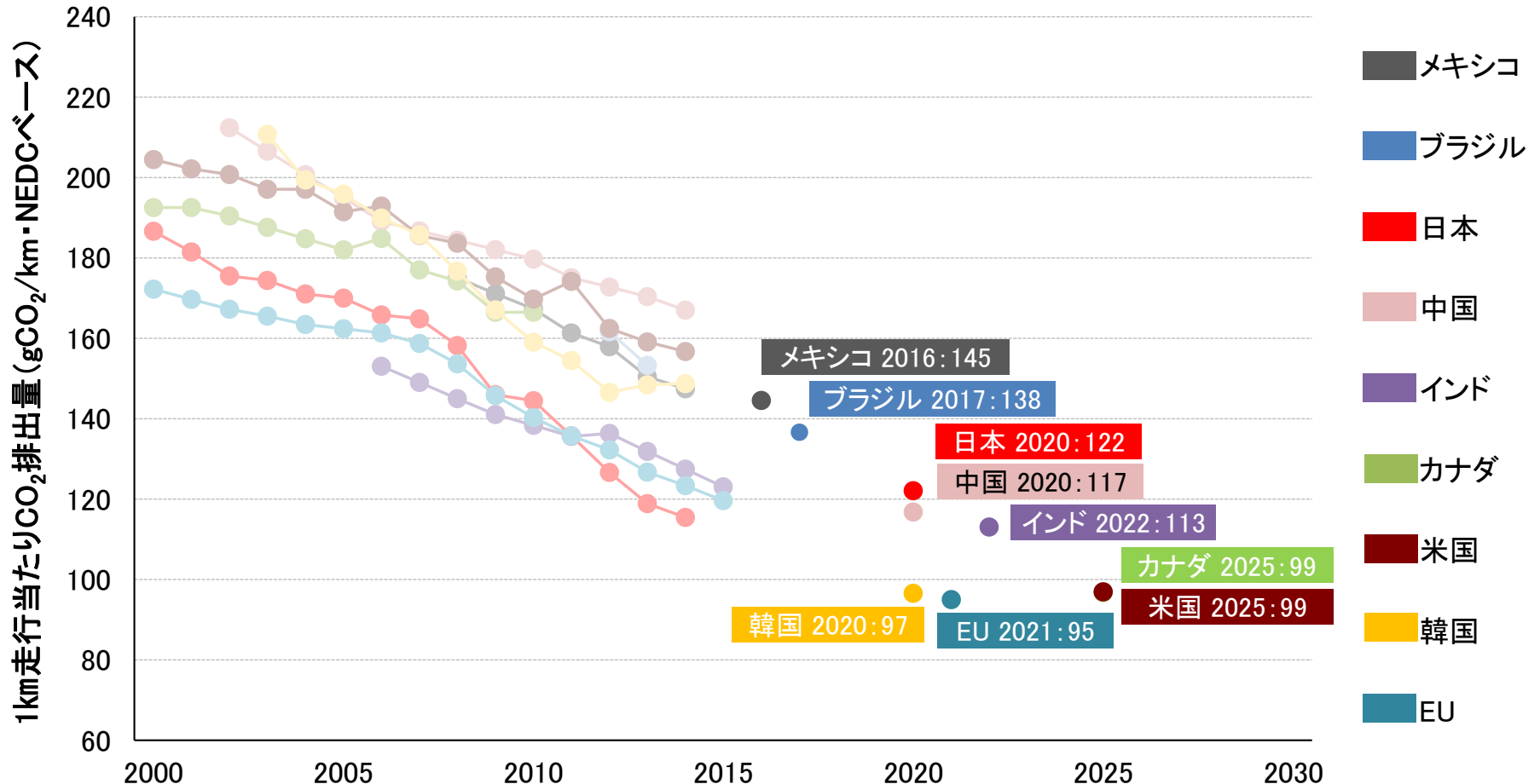
- 環境税制は、将来に備えるために、再生可能エネルギーの資金調達とエネルギー転換に貢献する。ガソリンとディーゼルの税制統合のスピードと炭素価格の上昇率に並行して、低所得者層にペナルティを課さないような保障制度を導入する(エネルギー消費許容量の緩和、石油給湯器の交換支援、古い車の交換に対する報酬)。

※1 「Crit' Air」基準とは、自動車の汚染度を示すステッカー(大気質証明書)。パリ市など一部の地域で義務付けられており、ラベルに応じて一部の区間の通行が制限される。
(出典)Ministère de la Transition écologique et solidaire(2017)「Le Plan Climat」

主要国における乗用車のCO₂排出目標

○ 乗用車の燃費(CO₂排出量)目標値を見ると、EUが2021年95gCO₂/km、米国が2025年99gCO₂/km、日本が2020年122gCO₂/km※となっている。

CO₂排出の将来目標



※ 国土交通省及び経済産業省は、平成30年3月6日より2020年以降の新たな燃費基準策定に向けた検討を開始している。

(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CO₂換算したもの。日本は20.3km/L(2020年)、中国は5L/100km(2020年)、米国は143gCO₂/マイル。

(出典)ICCT(2017)「2017 Global update: Light-duty vehicle greenhouse gas and fuel economy standards」より作成。

EUにおけるCO₂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「CO₂排出規則」(*)が成立し、新車乗用車の企業別平均CO₂排出量を2015年までに130gCO₂/km以下とする目標を設定。2013年11月、2021年までに95gCO₂/km以下とする目標を新たに設定。
- **2017年11月、欧州委員会は、2030年の排出量を2021年比で30%減とする法案を提出。**

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

新車乗用車のCO₂排出量目標値と措置の内容

2015年	企業別平均CO ₂ 排出量を130gCO ₂ /km以下
2021年	同排出量を95gCO ₂ /km以下
2025年	同排出量を2021年比15%減(※法案未成立)
2030年	同排出量を2021年比30%減(※法案未成立)
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 2015年目標 2012年: 65%、2013年: 75%、2014年: 80%、2015年: 100% 2021年目標 2020年: 95%、2021年: 100%
優遇措置(スーパークレジット)	CO ₂ 排出量が50gCO ₂ /km未満の車の台数のカウントの特例 2015年目標 2013年: 3.5台、2014年: 2.5台、2015年: 1.5台、2016年: 1台 2021年目標 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、2020~2022年の3年間で最大7.5gCO ₂ /kmまで。
ペナルティ	目標値を超過した場合の新車1台当たり課徴金 2018年まで(従量制) ・1gCO ₂ /km未満の超過分: 5EUR/gCO ₂ /km ・1gCO ₂ /km以上2gCO ₂ /km未満の超過分: 15EUR/gCO ₂ /km ・2gCO ₂ /km以上3gCO ₂ /km未満の超過分: 25EUR/gCO ₂ /km ・3gCO ₂ /km以上の超過分: 95EUR/gCO ₂ /km 2019年以降 一律で95EUR/gCO ₂ /km

目標達成状況等

目標の達成状況

2016年の新車乗用車の平均CO₂排出量は118.1gCO₂/kmで、2015年から1.5g/km改善(2021年目標値から23g/km超過)。

2025年及び2030年目標達成による消費者の便益

平均的な新車乗用車1台の保有(15年間)により消費者が享受する各年の便益(ベースライン比*)。

- ・ 2025年: 436EURの節約
- ・ 2030年: 1,359EURの節約

※ ベースラインとは2021年以後も2021年目標値(95gCO₂/km)が継続するケース。また、便益には、資本コスト、O&Mコスト、燃料コスト、税が含まれる。

(参考)商用車に対するCO₂排出規則

2011年6月、2017年及び2020年の目標値を設定。2017年11月、2025年及び2030年の目標値に関する法案を提出。

2017年	新車商用車平均CO ₂ 排出量を175gCO ₂ /km以下
2020年	同排出量を147gCO ₂ /km以下
2025年	同排出量を2021年比15%減(※法案未成立)
2030年	同排出量を2021年比30%減(※法案未成立)

目標の達成状況

2016年の新車商用車の平均CO₂排出量は163.7gCO₂/kmで、2015年から4.7g/km改善。

米国におけるCO₂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CO₂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

CO₂排出量の目標値

乗用車・小型トラック

2016年	企業別平均CO ₂ 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

<CO₂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、5.5USDの罰金。
優遇措置	2017年から2021年まで低CO ₂ 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)、CO₂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CO₂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)、CO₂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。

カリフォルニア州のZEV規制について

○ 米国カリフォルニア州では、州内で一定台数以上自動車販売するメーカーに対して、ゼロエミッション車(ZEV)を一定比率以上販売することを義務付けている。

カリフォルニアのゼロエミッション車(ZEV)規制について

概要
 米国カリフォルニア州内において一定量以上の車を販売する自動車メーカーに対して、一定割合以上のゼロエミッション車の導入を求める制度(1990年～)。**2018モデルイヤー(MY)(2017年9月～)より規制内容が強化された。**加州以外に、メイン、バーモント、マサチューセッツ、ロードアイランド、コネチカット、ニューヨーク、ニュージャージー、メリーランド、オレゴンの9州(Section 177 State)が加州ZEV規制を実施している。(但し、規制適用条件が加州と比べてやや緩くなっている。)

対象車種・メーカー

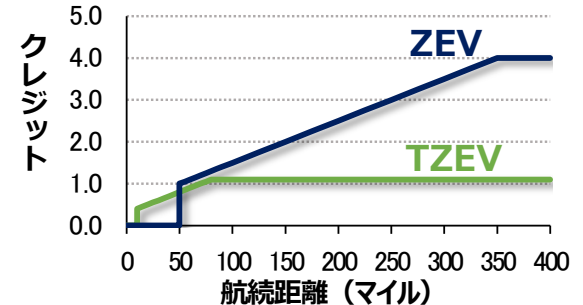
- 対象車種は、**ZEV(BEV・FCV)及びTZEV(PHEV等)**。
- 規制対象は、大規模事業者(加州における過去3年間平均販売台数が2万台超)、中規模事業者(同4,500台超2万台以下)。なお、以下の条件に適合した場合、事業区分の変更が行われる。
 - 中規模事業者→大規模事業者：5回連続して過去3年間の平均販売台数が2万台超、かつ売上高が400億ドル超
 - 小規模事業者→中規模事業者：3回連続して過去3年間の平均販売台数が4,500万台超

規制内容
 州内販売台数に占める一定割合以上のゼロエミッション車クレジット取得を義務付ける。
 大規模事業者には一定割合以上のZEVクレジット取得が求められるが、中規模事業者は全てTZEVクレジットで達成してもよい。

モデルイヤー	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
要求クレジット(ZEV・TZEVの合計)	4.5%	7.0%	9.5%	12.0%	14.5%	17.0%	19.5%	22.0%
[Minimum ZEV floor]	[2.0%]	[4.0%]	[6.0%]	[8.0%]	[10.0%]	[12.0%]	[14.0%]	[16.0%]

クレジットの計算方法

種類	計算式
ZEV	<ul style="list-style-type: none"> 50マイル未満：0 50マイル以上～350マイル未満：$(0.01 \times \text{航続距離}) + 0.5$ 350マイル以上：4 (キャップ)
TZEV	<ul style="list-style-type: none"> 10マイル未満：0 10マイル以上～80マイル未満：$(0.01 \times \text{航続距離}) + 0.3$ 80マイル以上：1.1 (キャップ)



クレジットの取扱・罰則

- **クレジット超過分の扱い**：翌年への繰り越し可、他社への販売可(相対取引)。
- **クレジット不足分の扱い**：他社からの購入(相対取引)又は罰金の支払い(1クレジット当たり5,000USD)。

中国の燃費規制・NEV規制について ①

- 中国政府は、2017年9月、「乗用車企業平均燃費・新エネ車クレジット同時管理実施法」を公布。自動車メーカーに、一定比率の新エネ車※の製造販売を義務付けるクレジット規制(NEVクレジット)を新設し、企業平均燃費クレジット(CAFCクレジット)とのダブルクレジット制度を整備。

中国の燃費・新エネ車普及に関する目標

※新エネ車(NEV; New Energy Vehicle) : BEV・PHEV・FCV

項目	2015年	2020年	2025年	2030年
企業平均燃費目標(L/100km) ^{※1}	6.9	5.0	4.0	3.2
新エネ車新車販売目標(%) ^{※2}	-	7%	20%	40%
新エネ車新車販売台数(万台) ^{※3}	-	210	700	1,520
(参考)全新車販売台数(万台) ^{※4}	-	3,000	3,500	3,800

<関連規定>

- a. 2012年6月公布 「省エネ・新エネ自動車産業に関する発展計画(2012年～2020年)」
- b. 2016年1月公布 「乗用車燃費評価方法及び指標(GB27999-2014)」
- c. 2016年10月制定 「省エネルギー・新エネルギー車技術ロードマップ」
- d. 2017年4月制定 「自動車産業中長期発展計画」
- e. 2017年9月公布 「乗用車企業平均燃費・新エネ車クレジット同時管理実施法」(2018年4月施行)

(出典) ※1 2015年及び2020年目標は(a)、2025年・2030年目標は(c)。 ※2 2020年及び2030年目標は(c)、2025年目標は(d)。

※3 (c)の全新車販売台数目標に新エネ車新車販売目標割合を乗じた数字。 ※4 いずれも(c)。

中国の燃費規制及び企業平均燃費クレジット制度(CAFC規制)について

概要	自動車の燃費効率改善を目的とする燃費規制、2004年開始。 第3フェーズ(2012-2015年)から、企業平均燃費(CAFC: Corporate Average Fuel Consumption)制度を導入。 現行の第4フェーズ(2016-2020年)では、 2020年に5L/100Km(2015年目標から約3割減)とする目標 に向けて取組みが進められている。
規制の対象	中国国内の自動車メーカー及び輸入販売事業者(※年間生産・輸入台数が2,000台未満の中小企業には軽減措置を適用)
燃費目標水準	重量区分毎に2020年目標値を設定(2016年1月公布「乗用車燃費評価方法及び指標(GB27999-2014)」に基づき設定)。 各年の要求水準(2020年比)は、 2016年134%、2017年128%、2018年120%、2019年110%、2020年以降100% 。
CAFCクレジットの取扱・罰則	<ul style="list-style-type: none"> ・カウントの特例(スーパークレジット) NEV: 2016・2017年 5台、2018・2019年 3台、2020年 2台 とカウント。 NEV以外の2.8L/100km以下の省エネルギー車: 2016・2017年 3.5台 2018・2019年 2.5台 2020年 1.5台 とカウント。 ・CAFCクレジット超過分(平均燃費超過分×台数)の扱い 翌年への繰り越し、関連企業への譲渡が可能。 ・CAFCクレジット不足分(平均燃費未達分×台数)の扱い 前年からの繰り越し、関連企業からの譲渡、自社のNEVクレジット・他社から購入したNEVクレジットでの相殺が可能。 クレジットの不足が解消されるまで、燃費目標の水準に満たない(燃費の悪い)車の型式認定を行わない。

(出典) 中国政府(2017)「Parallel Management regulation for corporate average fuel consumption and new energy vehicle credits for passenger cars.」等より作成。

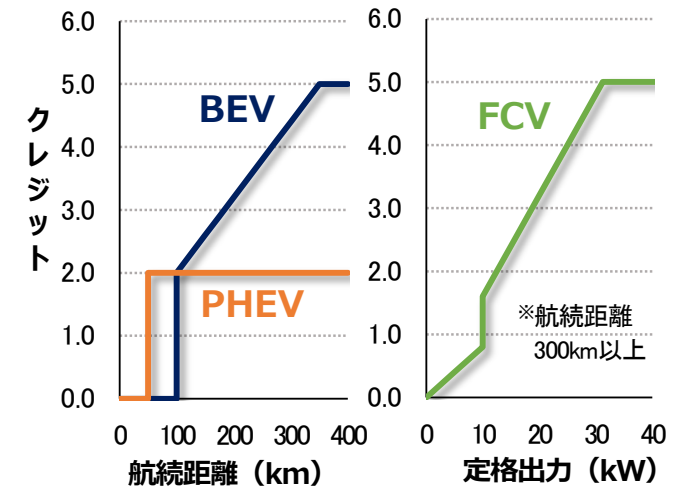
中国の燃費規制・NEV規制について ②

中国の新エネ車※クレジット制度 (NEV規制) について

※新エネ車 (NEV; New Energy Vehicle) : BEV・PHEV・FCV

概要	「乗用車企業平均燃費・新エネ車クレジット同時管理実施法」に基づき導入 (2017年9月制定、2018年4月施行)。2019年から、中国国内の一定規模以上の自動車メーカー・輸入事業者に対して、一定割合以上の新エネルギー車 (NEV) の導入を求める制度。											
対象車種・メーカー	<ul style="list-style-type: none"> 対象車種は、新エネルギー車 (バッテリー電気自動車 (BEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV)、燃料電池自動車 (FCV)) 規制の対象となるのは、内燃機関車の年間生産・輸入台数が3万台以上の自動車メーカー及び輸入事業者 											
規制内容	内燃機関車の年間生産・輸入台数に対して一定割合以上の新エネルギー車に付与されるクレジット取得を義務付ける。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>2019年</th> <th>2020年</th> <th>2021年以降</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NEVクレジットの割合</td> <td>10.0%</td> <td>12.0%</td> <td>未確定</td> </tr> </tbody> </table>				年	2019年	2020年	2021年以降	NEVクレジットの割合	10.0%	12.0%	未確定
年	2019年	2020年	2021年以降									
NEVクレジットの割合	10.0%	12.0%	未確定									

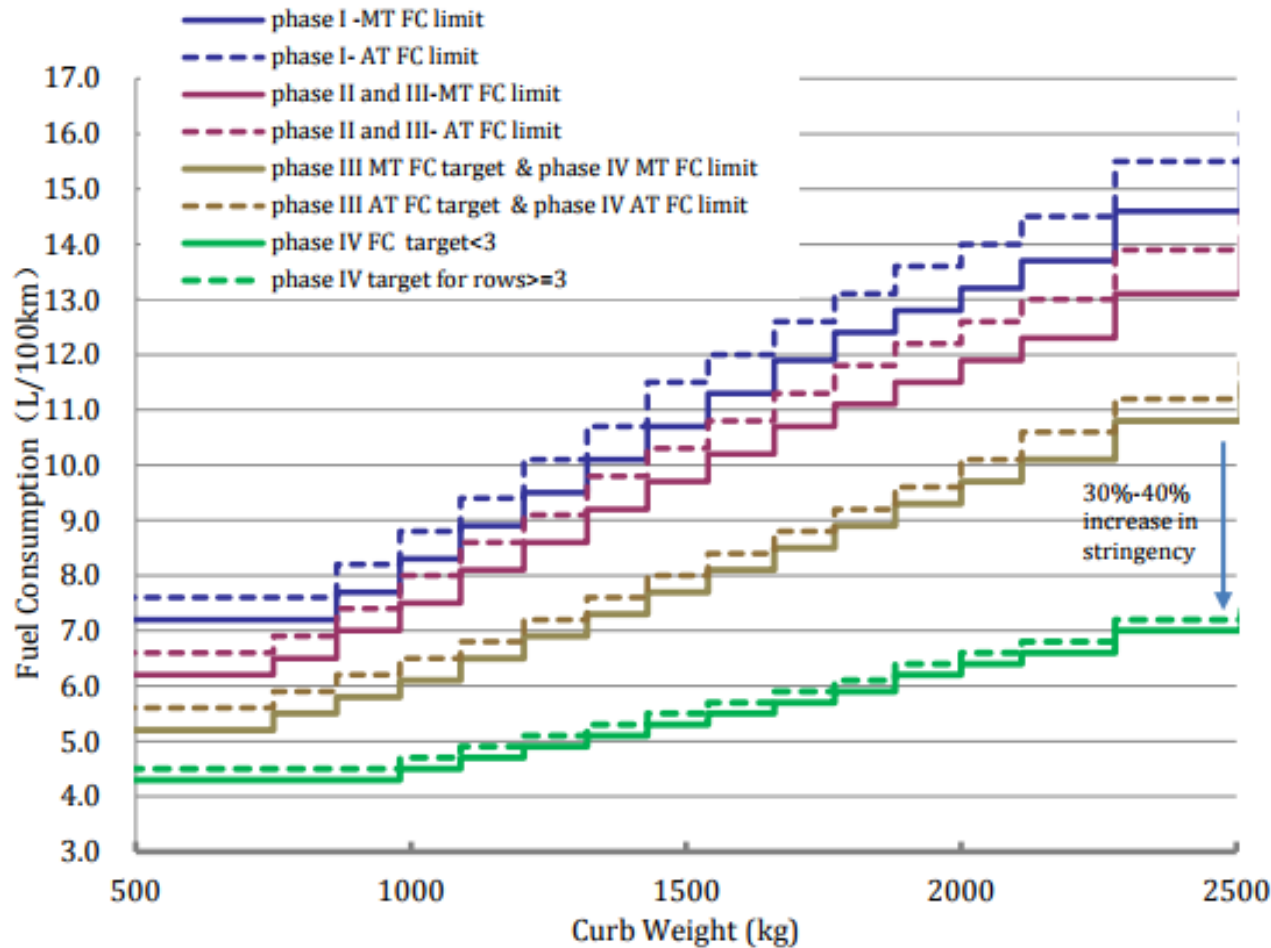
クレジットの 計算方法	種類	計算式	条件
	BEV (電気自動車)	$0.012 \times \text{航続距離} + 0.8$	<ul style="list-style-type: none"> 航続距離100km以上 最高時速100km/h以上 走行時の電力消費量が基準未満の場合0.5倍かつ他社に売却不可、基準を大幅に上回る場合1.2倍
	PHEV	2クレジット	<ul style="list-style-type: none"> 航続距離50km以上 燃費あるいは電力消費量が基準未満の場合0.5倍
	FCV	$0.16 \times \text{定格出力}$	<ul style="list-style-type: none"> 航続距離300km以上 定格出力が基準未満の場合0.5倍



NEVクレジットの取扱・罰則	<ul style="list-style-type: none"> NEVクレジット超過分の扱い 他社への売却可能、翌年への繰り越しは基本的に不可 (2019年に限り可能)、CAFCクレジット不足分への充当は可。 NEVクレジット不足分の扱い 他社から購入可能、翌年への繰り越しは基本的に不可 (2019年に限り可能)。 NEVクレジットの不足が解消されるまで、燃費目標の水準に満たない (燃費の悪い) 車の型式認定を行わない。
----------------	---

(参考) 中国の重量区分別燃費目標水準

重量区分別燃費目標水準(第1フェーズ～第4フェーズ)



【ポイント】

- 重量区分毎に目標値を設定
- 第3フェーズから企業平均燃費
- 第3フェーズから第4フェーズで概ね30～40%の燃費水準改善
- 計算式

$$CAFC = \frac{\sum_{i=1}^N FC_i \times V_i}{\sum_{i=1}^N V_i \times W_i}$$

$$T_{CAFC} = \frac{\sum_{i=1}^N T_i \times V_i}{\sum_{i=1}^N V_i}$$

CAFC : 企業平均燃費

T_{CAFC} : 企業目標平均燃費

N : モデル数

FC : iモデルの燃料消費量

T : iモデルの目標燃料消費量

V : iモデルの年間生産量

W_i : スーパークレジット(NEV)

インドの税制改正に伴う電気自動車の優遇措置

- 2017年7月、インドでは税体系の透明性向上や簡素化を図るため、物品税や付加価値税等の複数の間接税を物品・サービス税に一本化。それに伴い、電気自動車を優遇する税率が設定されている。

インドの物品・サービス税(GST)の概要

- 複数の国税・地方税が混在する複雑な税体系となっていた間接税の透明性向上と簡素化を図るため、GSTに一本化する憲法改正案が2016年8月に可決。2017年5月のGST評議会等を経て、2017年7月1日より導入。
- GSTの税率は5%、12%、18%、28%の4段階(表1)。自動車に係る税率は、**電気自動車12%に対し、その他の自動車は28%に加え、諸元に応じて奢侈税(表2)が加算された税率で課される。**
(例)電気自動車 12%、小型ガソリン車 29%(28+1)、ハイブリッド車 43%(28+15)、SUV 43%(28+15)

<表1: 主な物品に係るGSTの基本税率>

税率	主な物品
免税	牛乳、野菜、穀物、新聞 等
5%	薬、日用品、紅茶、コーヒー 等
12%	電気自動車 、携帯電話、加工食品 等
18%	資本財、化学品、航空輸送運賃 等
28%	自動車(電気自動車除く) 、テレビ、エアコン、冷蔵庫 等

<表2: 自動車に対する奢侈税(目的税)>

税率	自動車諸元等
1%	小型車(全長4m未満、ガソリン車、排気量1.2L未満)
3%	小型車(全長4m未満、ディーゼル車、排気量1.5L未満)
15%	• 普通車(上記小型車以外の自動車) • ハイブリッド車 • SUV(全長4m超、排気量1.5L超、最低地上高170mm超) • 燃料電池自動車(全長4m超)

(参考)インドにおける2030年電気自動車普及目標の動向

- 2017年4月 • 政府系シンクタンク「NITI Aayog」との会合で、モディ首相が「2030年までにインド国内の販売車を全て電気自動車のみに限定する」方針について言及。
- 2017年7月 • ピユシュ・ゴヤル電力・石炭・新エネルギー・再生可能エネルギー・鉱山担当国務大臣は、2030年までに販売車を全て電気自動車のみに限定する方針を後押しする見解を発表。
- 2018年2月 • ニティン・ガドカリ道路交通相が、記者会見において2030年に向けた電気自動車普及目標の方針を撤回する旨を発言したと複数の地方紙が報道。

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CO₂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"> ・ 2010年、韓国環境部が運輸部門からのCO₂排出抑制を目的に、低炭素協力金制度を提案。 ・ 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。 ・ 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。
対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗用車及び乗員10人以下トラック(総重量が3.5t未満)
課税方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新車購入時に1度適用。 ・ CO₂排出量に応じて補助金支給や負担金賦課等を決定。

負担金賦課額・補助金支給額

区分	CO ₂ 排出量 (gCO ₂ /km)	金額 (万KRW)
負担金 賦課	205以上	400 ^(※1)
	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 ^(※1)
	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"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
傘下の研究機関による試算結果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本制度の導入によって、2020年までに160万トンのCO₂排出削減が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 低炭素協力金制度の施行により、年間1兆845億KRW^{※2}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。 ・ 制度導入により2020年までに削減可能なCO₂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。

(※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。

海外自動車メーカーの電動化に向けた取組み

- 欧州、米国、中国、韓国の主な自動車メーカー各社は、自動車の電動化に注力する販売計画や戦略を発表している。

海外自動車メーカーの電動化に向けた取組みの例

Volkswagen (ドイツ)	<ul style="list-style-type: none"> 2025年までに電動車を80モデル(BEV:30モデル、PHEV:50モデル)投入 2025年にグループ年間販売台数の4分の1にあたる300万台をBEVに 遅くとも2030年までに全車種を電動化へ <p>(2017年9月「Roadmap E」)</p>
BMW (ドイツ)	<ul style="list-style-type: none"> 2025年までに電動車を25モデル(うち12モデルはBEV)投入 <p>(2017年12月「BMW Group investor presentation」)</p>
Daimler(ドイツ)	<ul style="list-style-type: none"> 2022年までにMercedes-BenzブランドでBEVを少なくとも10モデル投入 <p>(Daimler社ウェブページ)</p>
General Motors (米国)	<ul style="list-style-type: none"> 2023年までにBEVを少なくとも20モデル投入 <p>(2017年10月プレスリリース)</p>
Ford(米国)	<ul style="list-style-type: none"> 2017年以降の5年間で電動車を13モデル投入 <p>(2017年1月プレスリリース)</p>
Tesla(米国)	<ul style="list-style-type: none"> 2018年までにBEVの年間生産台数50万台達成 <p>(2016年5月「Tesla First Quarter 2016 Update」)</p>
吉利汽車(中国)	<ul style="list-style-type: none"> 2020年までに新車販売台数の90%を新エネルギー車(BEV・PHEV・FCV)に <p>(2015年11月「Blue Geely Initiative」)</p>
長安汽車(中国)	<ul style="list-style-type: none"> 2025年までに新エネルギー車(BEV・PHEV・FCV)を30モデル以上投入 <p>(2017年10月「Project Shangri-La」)</p>
Volvo(スウェーデン)	<ul style="list-style-type: none"> 2019年以降の全車種を電動化へ <p>(Volvo社ウェブページ)</p>
Renault(フランス)	<ul style="list-style-type: none"> 2022年までにBEVの航続距離600kmを達成(NEDCモード)、バッテリーコストを2016年比30%削減 2022年までにBEVを12モデル投入 <p>(2017年9月「ALLIANCE 2022」※日産自動車、三菱自動車との共同発表)</p>
現代自動車(韓国)	<ul style="list-style-type: none"> 2020年までに環境対応車(eco-friendly model)を31モデル投入 <p>(2017年8月プレスリリース)</p>

2. 我が国における取組

(1) 次世代自動車の普及状況

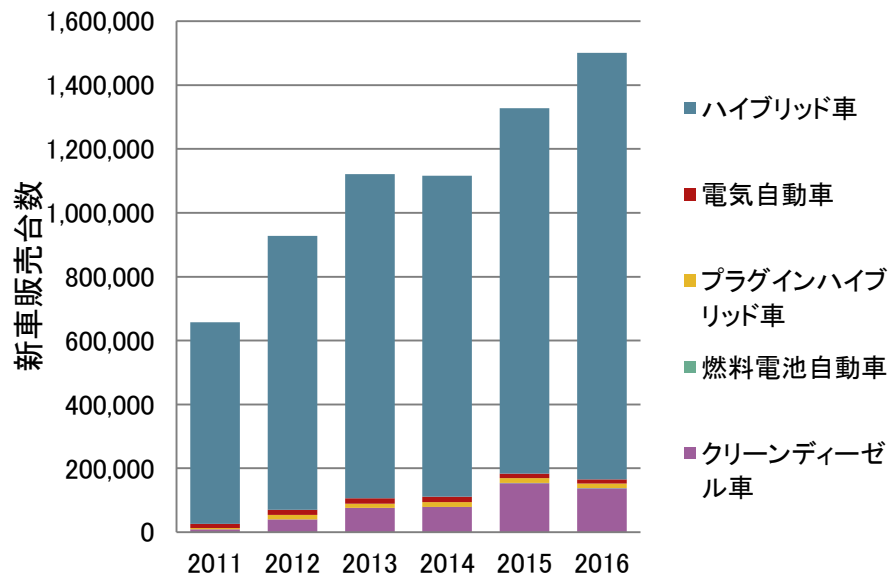
次世代自動車の新車販売実績と将来目標

- 次世代自動車の新車販売台数は年々増加し、2030年までに50～70%との目標に対し、2016年に約35%。
- 一方で、内訳をみるとハイブリッド車が9割近くを占めており、電気自動車やプラグインハイブリッド車の割合は1%程度にとどまる。

「自動車戦略2014」における次世代自動車の新車販売目標

種類	2016年 (実績)	2030年
従来車	65.15%	30～50%
次世代自動車	34.85%	50～70%
ハイブリッド車	30.76%	30～40%
電気自動車 プラグインハイブリッド車	0.37% 0.22%	20～30%
燃料電池自動車	0.02%	～3%
クリーンディーゼル車	3.46%	5～10%

次世代自動車の新車販売実績



(次世代自動車全体に占める割合)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ハイブリッド車	96%	92%	91%	90%	86%	89%
電気自動車	2%	2%	1%	1%	1%	1%
プラグインハイブリッド車	1%	1%	1%	1%	1%	1%
燃料電池自動車	0%	0%	0%	0%	0%	0%
クリーンディーゼル車	1%	4%	7%	7%	12%	9%

(参考) 主な閣議決定文書における関連文書

未来投資戦略(平成29年6月9日)

6. エネルギー・環境制約の克服と投資の拡大

(1) KPI の主な進捗状況

2030年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指す。

→新車販売に占める次世代自動車の割合は35.8%(昨年度時点)

(2) 新たに講ずべき具体的施策

i) 徹底した省エネルギーの推進

運輸部門の省エネを推進するため、**次世代自動車の普及**や輸送事業者の評価制度の構築・普及等による省エネを推進する。車載用蓄電池については、現在の液系リチウムイオン電池よりも安全面等で性能が高い全固体リチウムイオン電池等の開発・実用化を加速する。

地球温暖化対策計画(平成28年5月13日閣議決定)

○次世代自動車の普及、燃費改善

エネルギー効率に優れる次世代自動車(ハイブリッド自動車(HV)、電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、燃料電池自動車(FCV)、クリーンディーゼル自動車(CDV)、圧縮天然ガス自動車(CNGV)等)等の普及拡大を推進する。そのため、現時点では導入初期段階にありコストが高いなどの課題を抱えているものについては、補助制度や税制上の優遇等の支援措置等を行う。こうした取組により、**2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5割～7割にすることを目指す。**

また、次世代自動車の導入に向けて、初期需要の創出や、性能向上のための研究開発支援、効率的なインフラ整備等を進める。推進に当たっては、乗用車に比べ市場規模が小さく、開発及び大量普及が進みにくいトラック・バス等について配慮する。

さらに、EV・PHVの普及に向けては、ユーザーの指摘等も踏まえると電動航続距離の短さを克服することが必要不可欠であることから、航続距離に直結する性能指標であるエネルギー密度を2020年代前半に現在の2倍程度にすることを目指した研究開発を実施するとともに、電池性能を補完する充電設備を整備する。

FCVの普及のために必須となる水素ステーションについては、計画的な整備を行うべく、支援措置を行う。また、ステーション関連コストの低減に向けた技術開発を進めるとともに、関連技術等の安全性・信頼性の向上も踏まえ、関連規制の見直しについて検討を進める。

燃費については、トップランナー基準によって、自動車メーカーによる戦略的技術革新を促進するとともに、税制上の優遇等については、必要な見直しを行いつつ、より一層の燃費改善を進める。また、自動車部材の軽量化による燃費改善が期待できるセルロースナノファイバー等の社会実装に向けた技術開発を進める。

主な国内自動車メーカーの電動化に向けた取組み

- 主な国内自動車メーカー各社は、自動車の電動化に注力する販売計画や戦略を発表している。

国内自動車メーカーの電動化に向けた取組みの例

トヨタ自動車	<ul style="list-style-type: none">• <u>2020年代前半に、グローバルでBEVを10モデル以上に拡大</u>• <u>2025年頃までに全車種を電動化へ</u>• <u>2030年に、グローバル販売台数における電動車を550万台以上、BEV・FCVは合計100万台以上を目指す</u>• <u>2050年までに、「新車CO2ゼロチャレンジ」として「2010年比90%低減」に挑戦し、次世代環境車(HV・PHEV・BEV・FCV)の更なる進化と普及促進を加速</u> (2017年12月プレスリリース、トヨタ自動車「環境チャレンジ2050」)
日産自動車 三菱自動車	<ul style="list-style-type: none">• <u>2022年までにBEVを12モデル投入</u>• <u>2022年までにBEVの航続距離600kmを達成(NEDCモード)、バッテリーコストを2016年比30%削減</u> (2017年9月「ALLIANCE 2022」※仏ルノーとの共同発表)
マツダ	<ul style="list-style-type: none">• <u>2019年から、BEVなどの電気駆動技術を展開</u>• 「Well-to-Wheel」での企業平均CO2排出量を、<u>2050年までに2010年比90%削減</u>することを視野に、<u>2030年までに50%削減</u>を目標とする (2017年8月「サステイナブル”Zoom-Zoom”宣言2030」)
本田技研工業	<ul style="list-style-type: none">• <u>2030年に、四輪車グローバル販売台数の3分の2を電動化へ</u>• <u>ゼロ・エミッション・ビークル(ZEV)についても、FCVに加えBEVの開発を強化。パワートレインから車体まで1台を一貫して開発する専門組織「EV開発室」を2017年10月に設立。</u> (2017年6月「Honda Meeting 2017」)
スズキ	<ul style="list-style-type: none">• <u>2020年頃に、インド市場向け電気自動車を投入</u>するため、トヨタ自動車との業務提携に合意 (2017年11月「トヨタとスズキ、インド市場向けEV投入に関する覚書を締結」)
三菱ふそう	<ul style="list-style-type: none">• <u>自動車メーカー初の電気トラックとバスに特化したブランド”E-FUSO”を立ち上げ</u>• <u>今後数年以内に全車種のトラックとバスに電動化モデルを開発</u> (2017年11月プレスリリース)

(参考)次世代自動車の概要

種類	駆動方式	備考
クリーンディーゼル車	内燃機関のみ	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年10月に導入された「ポスト新長期規制」と呼ばれる排出ガス基準に対応したディーゼル自動車。
天然ガス自動車	内燃機関のみ	<ul style="list-style-type: none"> 天然ガスは、硫黄分などの不純物を含まないクリーンなエネルギーのため、排出ガスの浄化が容易で、黒煙を出さない。さらに、ガソリンエンジン用の三元触媒が使用できるようになるため、NOxもガソリンエンジン並みに少なくなり、大気環境の改善に大きく貢献できる。また、CO2排出量についても、ガソリン車より2～3割少ない。
ハイブリッド車※1	内燃機関と電動モーターの併用	<ul style="list-style-type: none"> 複数の動力源を組み合わせ、それぞれの利点を活かして駆動することにより、低燃費と低排出を実現する自動車。 基本的にはエンジンで発電機を駆動し、発電電力でモーターを駆動することにより走行するシリーズ方式、基本走行はエンジン、発進、加速、登坂など大きなトルクが必要な時、モーターがトルクアシストを行うパラレル方式、専用の発電機を有しており、走行状態に応じ、エンジン単独走行、エンジンとモーター併用走行、モーター単独走行に切り替わり、最適な動力源を選択して燃費向上を図るシリーズ・パラレル方式がある。
プラグインハイブリッド車	内燃機関と電動モーターの併用	<ul style="list-style-type: none"> ハイブリッド自動車に対し、家庭用電源などの電気を車両側のバッテリーに充電することで、電気自動車としての走行割合を増加させることができる自動車。
電気自動車	電動モーターのみ	<ul style="list-style-type: none"> ガソリンエンジンやディーゼルエンジンなどを搭載した通常の自動車と比べ構造が簡易であり、部品数が少なく、部品自体も小型化できるため、自動車自体の小型化も比較的容易である。 自動車からの排出ガスは一切なく、走行騒音も大幅に減少する。電気を作る際に排出されるNOxやCO2排出量は電源構成により異なり、化石燃料由来の電力の比率が高まる程NOxやCO2排出を伴うが、通常の自動車より大幅に少なくなる。
燃料電池自動車	電動モーターのみ	<ul style="list-style-type: none"> 燃料は、気体水素が主流だが、その他に、液体水素、気体水素に改質可能な天然ガス、メタノール・エタノール、ガソリン・軽油等の炭化水素、水加ヒドラジンなども燃料として利用できる。直接水素を燃料とする場合、排気されるのは水のみ。

※1 地球温暖化対策計画や次世代自動車戦略2014においてはハイブリッド車は「次世代自動車」と定義されているが、車体課税のグリーン化措置における免税対象としての次世代自動車(電気自動車や燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、クリーンディーゼル車等)には含まれない。

(出典)環境省・経済産業省・国土交通省(2017)「次世代自動車ガイドブック2016-2017」

2. 我が国における取組

(2) 車体課税の現状

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	保有に対する税 <ul style="list-style-type: none"> 重量に応じて課税、車検時に徴収 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 2010年度から、環境性能に応じた複数税率の仕組みを導入 	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・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	保有に対する税 <ul style="list-style-type: none"> 排気量(乗用車)・最大積載量(トラック)に応じて毎年度課税 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 	自動車 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	保有に対する税 <ul style="list-style-type: none"> 毎年度課税 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 	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]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	取得に対する税 <ul style="list-style-type: none"> 取得価額に応じて課税 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 	自動車 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(平成29年度当初予算、国税・地方税の合計)の3%相当。

車体課税のグリーン化(乗用車)

軽課

※環境性能の良い車(いわゆるエコカー)に対する減税措置。

対象車	燃費性能		減免措置					
	平成27年度 燃費基準	平成32年度 燃費基準	エコカー減税 自動車重量税 ^{※2}		自動車取得税	グリーン化特例 ^{※3}		
			(初回)	(2回目)		自動車税	軽自動車税	
<ul style="list-style-type: none"> 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(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) 	-	-	免税	免税	非課税	▲75%	▲75%	
<ul style="list-style-type: none"> ハイブリッド車・ガソリン車^{※1} 	+10%超過	+40%超過					▲50%	
		+30%超過						
		+20%超過	▲75%			▲60%	▲50%	▲25%
		+10%超過	▲50%			▲40%		
		基準達成	▲25%			▲20%	軽減なし	軽減なし
		基準未達成	(本則税率)					
+5%超過				軽減なし				
基準達成			軽減なし					

重課

※一定年数経過した経年車に対する増税措置。

自動車重量税	
車齢	課税の引上げ
・13年超	5,400円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+32%)
・18年超	6,300円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+54%)

自動車税 ^{※3}	
車齢	重課
・ガソリン車、LPG車:13年超	概ね+15%
・ディーゼル車:11年超	概ね+15%

軽自動車税 ^{※3}	
車齢	課税の引上げ
・13年超	12,900円 (車齢13年未満10,800円 対比+19%)

(注) 2018年3月時点の税率。

※1 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が対象となる。

※2 自動車重量税は2018年5月1日からの軽課措置を記載。

※3 該当車の翌年度の税率に適用。

2018年4月以降の車体課税のグリーン化(乗用車)

- 軽課については、2018年4月から自動車取得税、2018年5月から自動車重量税のエコカー減税における減税措置の基準が強化される。
- 重課については、自動車税の重課が2019年3月末まで延長されている。

2018年4月以降の軽課措置

対象車	燃費性能		エコカー減税 ^{※2}		自動車取得税	グリーン化特例 ^{※3}	
	平成27年度 燃費基準	平成32年度 燃費基準	自動車重量税 ^{※2}			自動車税	軽自動車税
			(初回)	(2回目)			
<ul style="list-style-type: none"> 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(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) 	—	—	免税	免税	非課税	▲75%	▲75%
ハイブリッド車・ガソリン車 ^{※1}		+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
	+10%超過	未達成	(本則税率)		軽減なし		
	+5%超過		軽減なし				

2018年4月以降の重課措置

自動車重量税	
車齢	課税の引上げ
・13年超	5,400円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+32%)
・18年超	6,300円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+54%)

自動車税 ^{※3}	
車齢	重課
・ガソリン車、LPG車:13年超	概ね+15%
・ディーゼル車:11年超	概ね+15%

軽自動車税 ^{※3}	
車齢	課税の引上げ
・13年超	12,900円 (車齢13年未満10,800円 対比+19%)

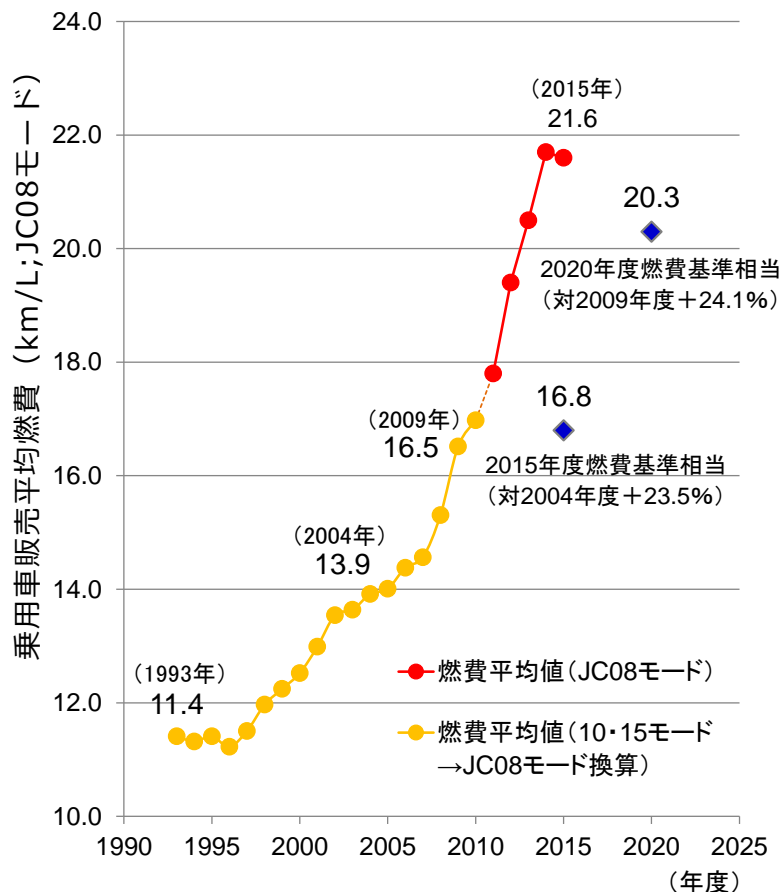
※1 平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上NOx等の排出量が少ない乗用車が対象となる。

※2 自動車重量税は2018年5月1日からの軽課措置を記載。※3 該当車の翌年度の税率に適用。

新車乗用車の平均燃費の推移

- 乗用車の平均燃費は2015年に21.6km/L(2009年比31%改善、1993年比89%改善)。
- 2013年時点で既に2020年の燃費基準値(20.3km/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

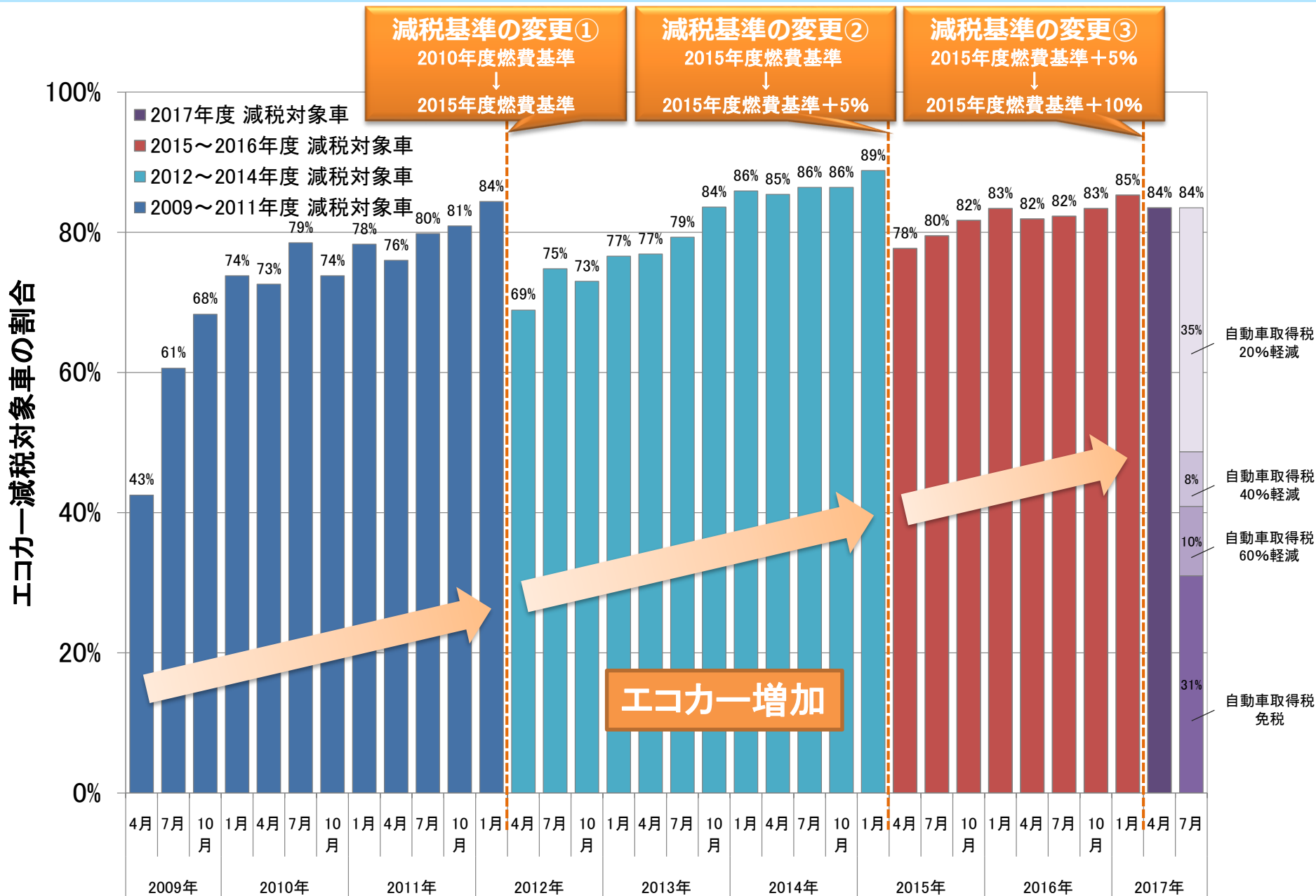


燃費基準値(車両重量別)

車両重量 (kg)	2015年度 燃費基準値	2020年度 燃費基準値
	JC08(km/L)	JC08(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1) 1993年から2010年の燃費平均値は、大宅ら(2012)に基づき「JC08モード燃費=10・15モード燃費÷1.078」の関係から、10・15モード燃費値をJC08モードに換算した値。
 (注2) 国土交通省によれば、2015年度の燃費平均値が前年度から低下した主な要因は、車両重量が軽く、相対的に燃費が良い車両区分の出荷比率が低下したことと分析されている。
 (出典) 国土交通省(2017)「ガソリン乗用車のJC08モード燃費平均値の推移」、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)」

エコカーの導入状況



(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。

平成31年度税制改正における車体課税見直しのポイント

- 平成31年3月末をもって、エコカー減税及びグリーン化特例が期限切れを迎える。
- 平成31年10月から消費税が10%に引き上げられることに伴い、自動車取得税が廃止、自動車税及び軽自動車税に環境性能割(仮称)が導入されることとなっている。
- 環境性能割(仮称)の具体案は平成28年度税制改正大綱にて燃費基準を元に税率を定める形で決まっていたが、消費税増税延期によって環境性能割(仮称)の導入も延期となったため、平成31年度税制改正において再度検討がなされることとなっている。

	2018年4月 5月	2019年4月 5月	10月
消費税	8%		10%
自動車取得税 (地方税)	エコカー減税の基準見直し		廃止
自動車税 (地方税)	グリーン化特例(軽課)の見直し	・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
	グリーン化特例(重課)の延長		
軽自動車税 (地方税)	グリーン化特例(軽課)の見直し	グリーン化特例(軽課)の見直し等	環境性能割(仮称)の導入
	グリーン化特例(重課)		
自動車重量税 (国税)	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
	車齢に応じた重課		



…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。

(参考)平成28年度税制改正大綱における環境性能割(仮称)の体系

平成28年度税制改正の大綱(平成27年12月24日閣議決定)

第二 平成28年度税制改正の具体的内容

四 消費課税

2 車体課税の見直し

(地方税)

(1)自動車取得税の廃止

(略)

(2)自動車税及び軽自動車税における環境性能割(仮称)の創設

自動車税及び軽自動車税にそれぞれ環境性能割(仮称)を設ける。これに伴い、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、所要の措置を講ずる。自動車税及び軽自動車税の環境性能割(以下「環境性能割」という。)は、次のとおりとする。

(略)

燃費性能	自動車取得税におけるエコカー減税率	環境性能割(仮称)の税率
次世代自動車および平成32年度燃費基準より20%以上燃費性能が良い自動車(+20%)	100%減税	非課税
平成32年度燃費基準+10%	80%減税	
平成32年度燃費基準達成	60%減税	1%
平成27年度燃費基準+10%	40%減税	2%
平成27年度燃費基準+5%	20%減税	自動車:3% 軽自動車:2%
平成27年度燃費基準+5%未満	減税なし	

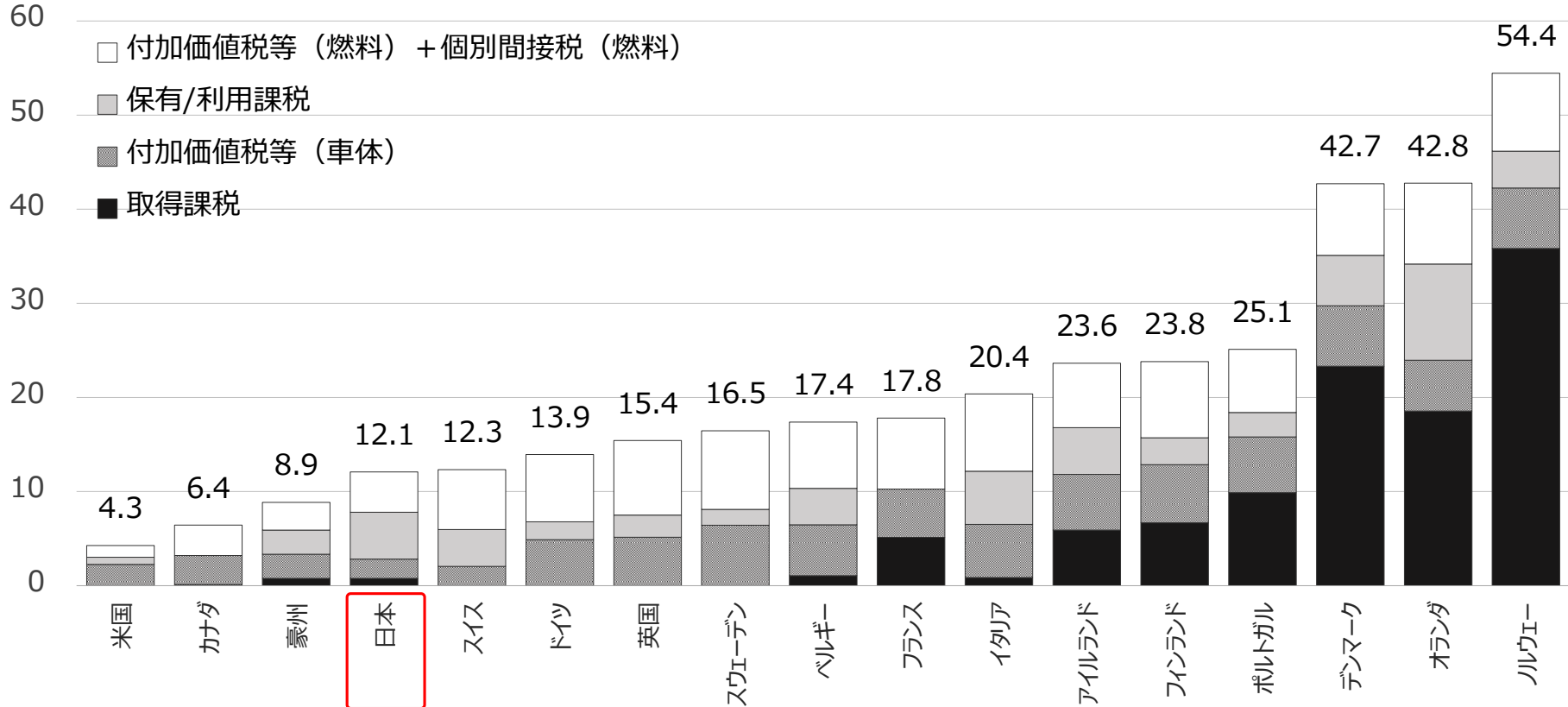
參考資料

乗用車の取得・保有・走行に係る年間税負担額の国際比較(ガソリン車)

○ 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

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2.32kgCO₂/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)。

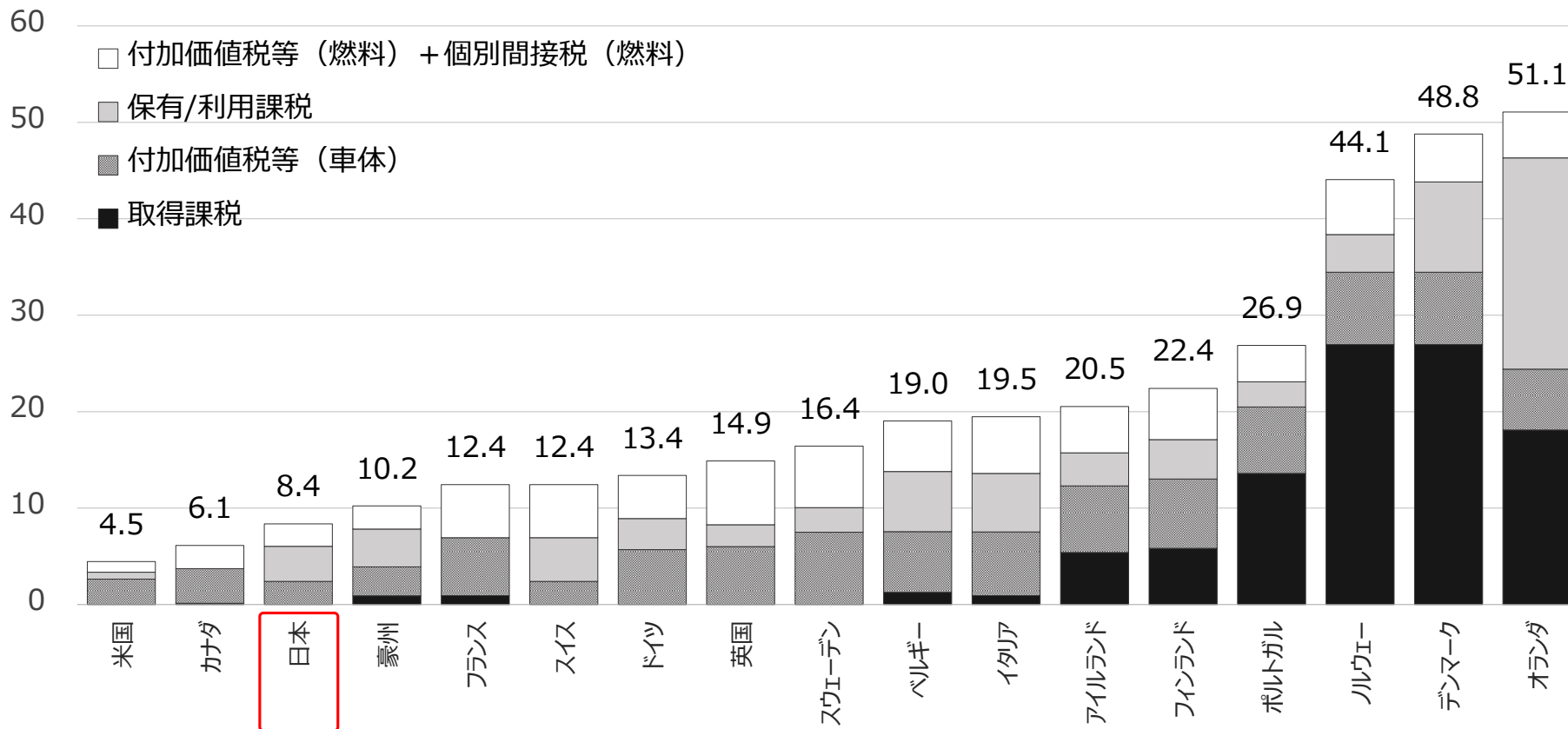
※4 ベルギーはフラマン地域、スイスはジュネーブ州、米国はニューヨーク州マンハッタンを想定。また、フランスの取得税はパリ市、イタリアの車体課税はローマ市、オランダの保有税は北ホラント州、豪州の保有税はニューサウスウェールズ州の税率を適用。

乗用車の取得・保有・走行に係る年間税負担額の国際比較(ディーゼル車)

○ 日本及び海外16カ国における標準的な燃費性能のディーゼル車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を上回るが、欧州や豪州より小さい。

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

標準的なディーゼル車の税負担額 (万円)



※1 各国税率は2018年1月時点。車体価格210万円(税抜)、排気量2,000cc、車両重量1.6t、燃費18.4km/L(JC08モード)、馬力112kW、排出係数2.32kgCO₂/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 ディーゼル価格(税抜)は、日本61.9円/L、ベルギー0.51EUR/L、デンマーク3.80DKK/L、フィンランド0.45EUR/L、フランス0.41EUR/L、ドイツ0.45EUR/L、アイルランド0.45EUR/L、イタリア0.43EUR/L、オランダ0.45EUR/L、ポルトガル0.47EUR/L、スウェーデン5.25SEK/L、スイス0.56CHF/L、英国0.34GBP/L、カナダ0.67CAD/L、米国0.46USD/L、豪州0.68AUD/L、ノルウェー4.77NOK/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。

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"> 1979年に省エネ法が制定され、1985年度燃費基準値を設定。1993年に、2000年度燃費基準値を設定。 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。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年度燃費基準値を設定。 	<ul style="list-style-type: none"> 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140gCO2/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。) 2009年に「CO2排出規則」が成立。新車乗用車の企業別平均CO2排出量について、2009年に2015年目標(130gCO2/km)、2013年に2021年目標(95gCO2/km)、2017年に2030年目標(2021年比30%減)を設定。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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250gCO2/mile(約155gCO2/km相当)を併記。
車体課税の課税標準	<ul style="list-style-type: none"> 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)。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 保有税は州に権限があり、各州で対応が異なる。

「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、gCO2/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。」

次世代自動車の保有台数実績と将来見通し

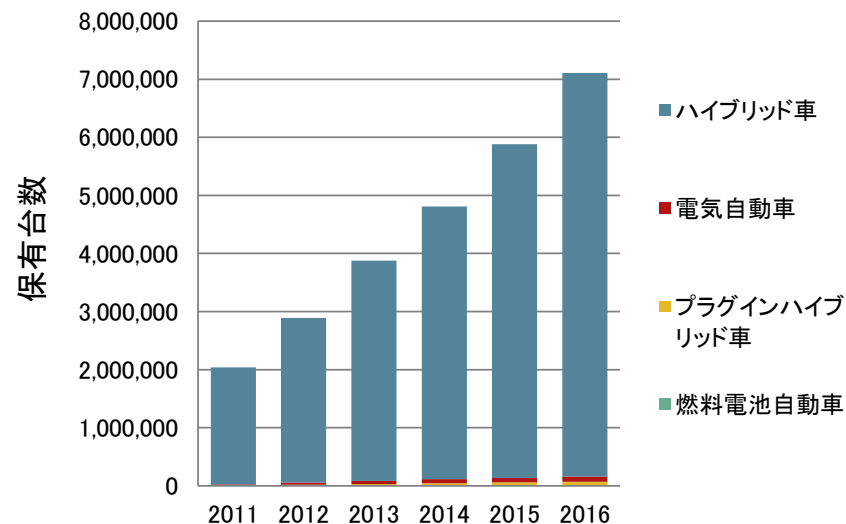
- 次世代自動車の保有台数については、2030年にハイブリッド車29%、電気自動車・プラグインハイブリッド車16%など、2台に1台が次世代自動車になると見通されている。
- 2016年時点で、ハイブリッド車は約700万台、電気自動車・プラグインハイブリッド車は約16万台普及。

「長期エネルギー需給見通し関連資料」 における次世代自動車の普及見通し

種類	2012年 (実績)	2030年
ハイブリッド車	3%	29%
電気自動車 プラグインハイブリッド車	0% 0%	16%
燃料電池自動車	0%	1%
クリーンディーゼル車	0%	4%

計50%

次世代自動車の保有台数実績※1



(次世代自動車(乗用車のみ)の保有台数実績)

種類	2011	2012	2013	2014	2015	2016※2
HV	2,012,910	2,833,731	3,793,074	4,695,674	5,741,557	6,946,348 (11.4%)
BEV	22,206	38,629	54,664	70,250	79,165	88,204 (0.1%)
PHEV	4,132	17,281	30,171	44,012	57,130	70,323 (0.1%)
FCV	0	0	0	150	630	1,807 (0.0%)

※1 クリーンディーゼル車の保有台数は公表されていないため、ここでは扱っていない。

※2 括弧内は保有台数全体に占める割合。保有台数は自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より、60,831,892台(平成28年3月末時点)とした。
(出典)次世代自動車振興センター「販売台数(国内)一覧」、資源エネルギー庁(2015)「長期エネルギー需給見通し関連資料(平成27年7月)」より作成。

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"> 原油、石油製品 2,040円/kℓ LPG、LNG等 1,080円/t 石炭 700円/t 	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 ₂ 排出量に応じた税率を上乗せ※H24.10施行。3年半かけて税率を段階的に引き上げ	—	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 ₂ 排出抑制対策などの措置)
電源開発促進税 (国)	販売電気 一般電気事業者が販売するもの	375円/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"> ・ 家用 4,100円/年 ・ 営業用 2,600円/年 (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"> ・ 平成27年4月1日以降 10,800円/年 (平成27年3月31日以前は7,200円/年) 	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"> ・ 家用 取得価額の3% ・ 営業用・軽自動車 " 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

(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。

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が見込まれる。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。

(参考)エコカー減税及びグリーン化特例(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年度以降は、自動車取得税は5段階(平成29年度のみ4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	平成29年度	平成30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	非課税	次世代車	非課税	
		HV	H22+25%		H27+20%	-75%(H26:-80%)	H32+20%	-80%	H32+30%		H32+40%		
		G		H22+15%	H27+10%		-50%(H26:-60%)		H32+10%	-60%	H32+20%	-80%	
		G	H22+15%	H27+0%	-50%(H26:-60%)	H27+10%	-40%	H32+20%	-60%				
	自動車重量税	次世代車		免税	次世代車		免税		次世代車	免税	次世代車	免税	
		HV	H22+25%		H27+20%	-75%	H32+20%	-75%	H32+30%		H32+40%		
G	H22+15%	H27+10%		-50%	H32+10%		-50%		H32+20%	-75%			
G	H22+15%	H27+0%	-50%	H32+0%	-50%	H32+10%	-50%						
グリーン化特例(軽課)	自動車税	EV, FCV	-50%	EV, PHV, FCV		-50%	次世代車		次世代車		次世代車		
		G		H22+25%	-50%		HV, G	H27+10%	-75%	H	H32+10%	-75%	H32+30%
		G	H22+15%	-25%		HV, G	H27+10%	-50%		V	H32+20%		
		G	H22+15%	-25%	HV, G	H27+0%	-25%	G	H32+10%	-50%	G	H32+10%	-50%
	軽自動車税	未導入						EV, NGV		EV, NGV		EV, NGV	
		未導入						HV, G	H32+20%	-50%	HV, G	H32+30%	-50%
未導入						EV, NGV		EV, NGV		EV, NGV			
未導入						HV, G	H32+0%	-25%	HV, G	H32+10%	-25%		

(注) 次世代車を除き、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。自動車税及び軽自動車税は、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。

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。

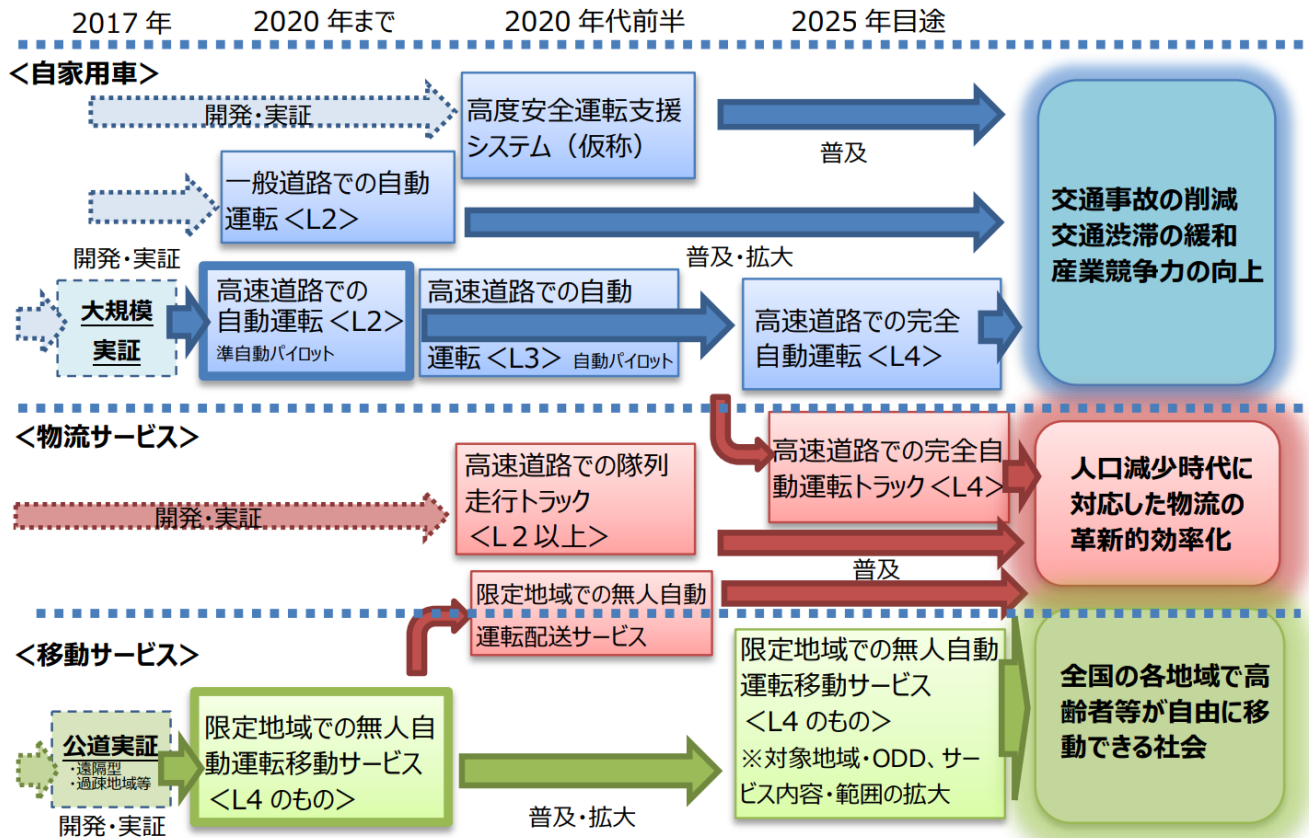
（例えばダイムラー社は、2016年9月、次世代の自動車の在り方・技術要素として、Connectivity（接続性）、Autonomous（自律性）、Shared&Service（シェアリング）、Electric（電動化）の頭文字を取って「CASE」と名付けた中長期戦略を発表。下表はその切り口でトレンドの概要と国内の検討・取組等をまとめたもの。）

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



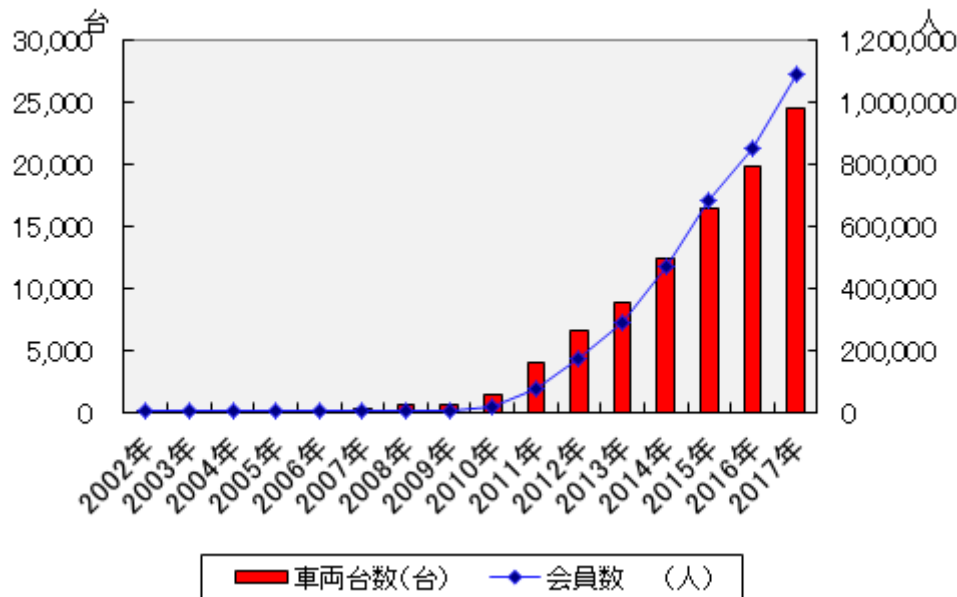
(備考) 図中のL2~L4は、自動運転レベルの定義 (J3016) のSAEレベル2~4に対応。SAEレベル2: 部分運転自動化 (基本的に運転者が運転タスクを実施し、システムは補助)、SAEレベル3: 条件付運転自動化 (基本的にシステムが全ての運転タスクを実施、作動継続が困難な場合のみ運転者が実施)、SAEレベル4: 高度運転自動化 (全運転タスクをシステムが実施)

(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。

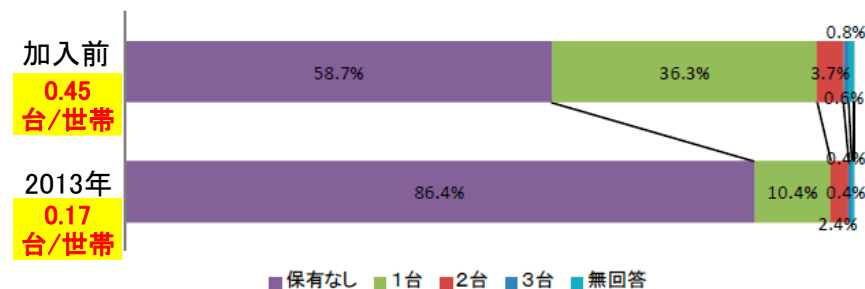
カーシェアリング車両台数と会員数の推移



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>

