資料2-1

重課に係る論点について

①重課対象車両数の経年推移

グリーン化特例による重課措置の導入経緯

- 2001年、地球温暖化対策と大気汚染対策を目的として、税収中立の考え方の下、自動車税の グリーン化特例として軽課措置と重課措置を導入。2014年に重課措置の上乗せ率を引上げ。 2015年には軽自動車税に対しても同様の重課措置を導入。
- 現行の重課措置では、ハイブリッド車や電気自動車、燃料電池自動車等は対象から外れている。

グリーン化特例による重課措置の概要

導入背景及び これまでの経緯		• 平成13年度税制改正時に、 <u>地球温暖化対策と大気汚染対策を目的</u> として、 <u>税収中立の考え</u> 方の下、環境負荷の大きい自動車には重課、環境負荷の小さい自動車には軽課する形で、 自動車税のグリーン化特例)を創設。
		・ 平成26年度税制改正時に、乗用車に対する自動車税のグリーン化特例における重課措置の 上乗せ割合が、概ね10%から概ね15%に引上げ。
		• 平成27年度税制改正時に、軽自動車税のグリーン化特例を創設。
現行自動車和		新車新規登録から以下の期間経過した自動車に、 <mark>概ね15%重課</mark> ^{※1} 。
措置 (2020年10 月時点)		ガソリン車、LPG車:13年超ディーゼル車:11年超
		但し、一般乗合バス及び被けん引車、 <u>電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、メタ</u> ノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車は、重課の適用外。
	軽自動車 税	初めて車両番号の指定を受けてから13年を経過した三輪以上の軽自動車に、 <mark>概ね20%重課</mark> 。 但し、被けん引車及び <u>電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソ</u> <u>リンハイブリッド自動車を除く</u> 。

※1:バス(一般乗合バスを除く)及びトラック(被けん引車を除く)については、概ね10%重課

⁽出典) 環境庁「平成13年度環境庁関係税制改正の結果について」、総務省(2001)「平成13年度地方税制改正について」、総務省(2013)「自動車関係税制のあり 方に関する検討会 第2回会合 配布資料低炭素社会における 新しい自動車関連税の構築を」、国土交通省「自動車税のグリーン化特例の概要」、「平成26年度 税制改正大綱」、「平成27年度税制改正大綱」、「平成31年度税制改正大綱」等より作成。

自動車重量税の重課措置の導入経緯

- 〇 自動車重量税の重課は、平成22・24年度の税率引き下げ時に、一定年数の経年車のみ改正前の税率が適用されることで、車齢13年超・18年超を対象とする現在の重課措置の形となっている。
- その後の平成26年度税制改正により、車齢13年超の税率が5,000→5,700円/0.5tに引上げられた。

自動車重量税の重課措置の概要

これまでの 経緯

- 平成22年度税制改正時に18年超の経年車は暫定税率(6,300円)の維持、それ以外は本則税率の2倍 (5,000円)を当分の間税率として税率の引き下げ【図1】
- ・ 平成24年度税制改正時に13年超の経年車は従前の当分の間税率の水準を維持し、それ以外は当分の間税率(4,100円)を引き下げ【図2】
- 平成26年度税制改正時に13年超の経年車に対する税率の引上げ
- →自動車重量税の経年車重課は、自動車税のようなグリーン化を目的とした時限的措置ではなく、税率 の引き下げに伴い経年車のみ改正前の税率が適用された経緯から現在の形となっている。

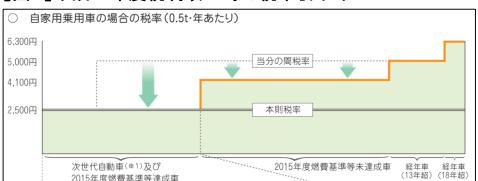
現行措置 (2020年10月 時点)

対象車	13年未満		13年超過	18年超過
刈 多早	エコカー(本則)	非エコカー(当分の間)	13十炟迎	10十炬地
税率(円/0.5t)	2,500	4,100	5,700 (+39%)	6,300 (+54%)

【図1】平成22年度税制改正時の税率引下げ

[例] 自家用乗用車の場合の税率 (0.5t・年あたり) 6,300円 5,000円 2,500円 (1,250円) (1,25

【図2】平成24年度税制改正時の税率引下げ



燃料種別の重課対象車の整理

- ガソリン・LPGを燃料とする車両では、自動車重量税及び自動車税の重課が保有年数13年超で同時に行われ、18年超で自動車重量税の2段階目の重課が行われる。(⇒2区分で整理)
- ディーゼルを燃料とする車両では、保有年数11年超で自動車税の重課、13年超で自動車重量税の1段階目の重課、18年超で自動車重量税の2段階目の重課が行われる。(⇒3区分で整理)

保有課税の重課対象車の整理

				11 ^左	F超 13⁴	∓超 18 [₫] I	∓超 Ⅰ
乗用車	ガソリン・LPG	自動車重量税	4,100円/0.5t ^(注1)			5,700円/0.5t	6,300円/0.5t
		自動車税	(通常の税率)			通常の税率に約15	%上乗せ
		軽自動車税	10,800円		通常の税率に約20%上乗せ		
	ディーゼル	自動車重量税	4,100円/0.5t ^(注1)		5,700円/0.5t	6,300円/0.5t	
		自動車税	(通常の税率)		通常の税率	率に約15%上乗せ	
貨物車	ガソリン・LPG	自動車重量税	4,100円/t ^(注2)		5,700円/t	6,300円/t	
		自動車税	(通常の税率)		通常の税率に約10	%上乗せ	
		軽自動車税	10,800円		通常の税率に約20%上乗せ		
	ディーゼル	自動車重量税	4,100円/t ^(注2)			5,700円/t	6,300円/t
		自動車税	(通常の税率)		通常の税	 率に約10%上乗せ	

⁽注1)当分の間税率の場合。本則税率が適用される場合は2,500円/0.5t。

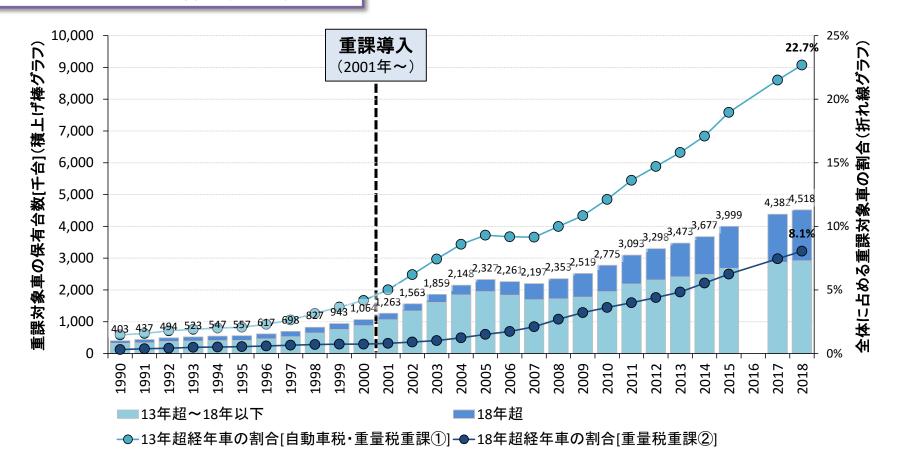
⁽注2) 当分の間税率の場合。本則税率が適用される場合は2,500円/t。

⁽出典)自動車検査登録情報協会「自検協統計 自動車保有車両数」(平成3年3月末~平成31年3月末)。但し、平成29年3月末除く。

小型乗用車の重課対象車両数の推移(ガソリン・LPG)

- 小型乗用車の重課対象車両数は、2000年代後半から急激に伸び始め、保有年数13年超の全体に 占める割合は2018年時点で22.7%に達している。
- 〇 自動車重量税が更に上乗せされる保有年数18年超の割合も同様の傾向で推移している。

小型乗用車の重課対象車両数

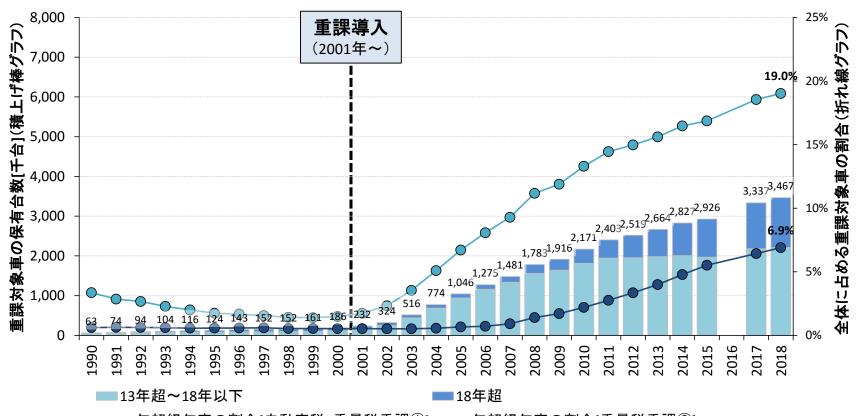


(注1)2016年の値は出典の統計資料が確保できなかったため、空欄としている。欠損値ではないことに留意されたい。 (出典)自動車検査登録情報協会「自検協統計 自動車保有車両数」(平成3年3月末~平成31年3月末)。但し、平成29年3月末除く。

普通乗用車の重課対象車両数の推移(ガソリン・LPG)

- 〇 普通乗用車の重課対象車両数は、2000年代前半から急激に伸び始め、保有年数13年超の全体に 占める割合は2018年時点で19.0%に達している。
- 〇 自動車重量税が更に上乗せされる保有年数18年超の割合も同様の傾向で推移している。

普通乗用車の重課対象車両数

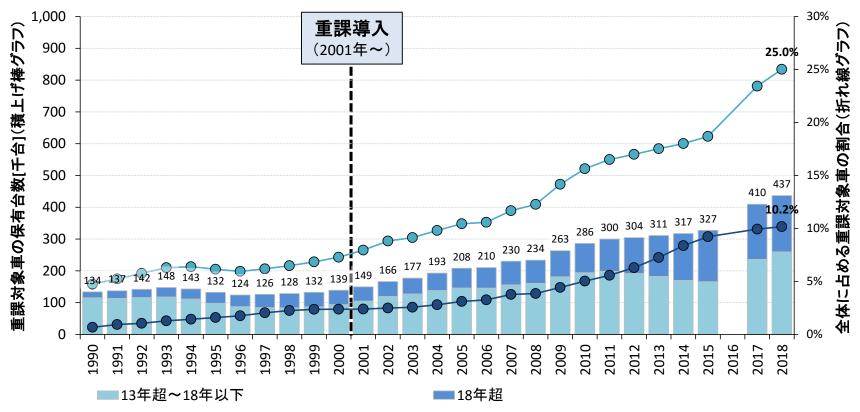


-●-13年超経年車の割合[自動車税・重量税重課①]-●-18年超経年車の割合[重量税重課②]

小型貨物車の重課対象車両数の推移(ガソリン・LPG)

- ガソリン・LPG小型貨物車の重課対象車両数は、ここ数年で急激に伸び、保有年数13年超の全体 に占める割合は2018年時点で25.0%に達している。
- 〇 自動車重量税が更に上乗せされる保有年数18年超の割合は、2018年時点で10%を超えている。

ガソリン・LPG小型貨物車の重課対象車両数

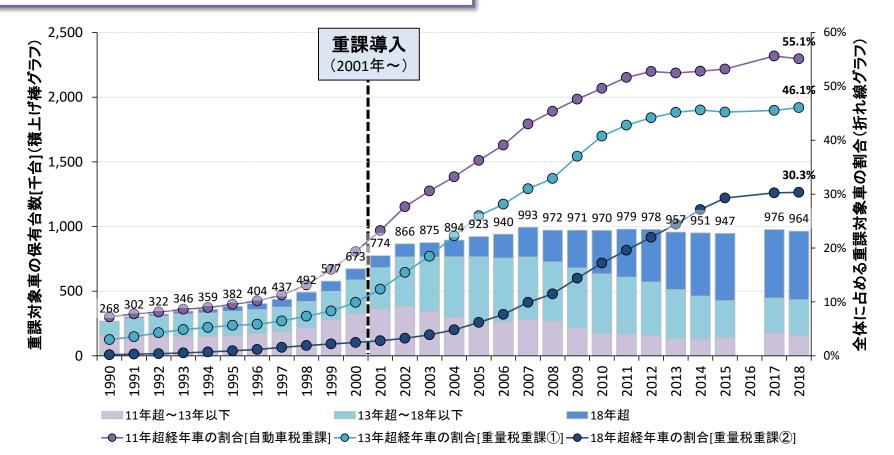


-●-13年超経年車の割合[自動車税・重量税重課①]-●-18年超経年車の割合[重量税重課②]

小型貨物車の重課対象車両数の推移(ディーゼル)

- 〇 ディーゼル小型貨物車の重課対象車両数は、ガソリン・LPG貨物車と比べさらに増加し、保有年数11年超の全体に占める割合は2018年時点で55.1%に達している。
- 〇 自動車重量税が更に上乗せされる保有年数18年超の割合は、2018年時点で30%を超えている。

ディーゼル小型貨物車の重課対象車両数

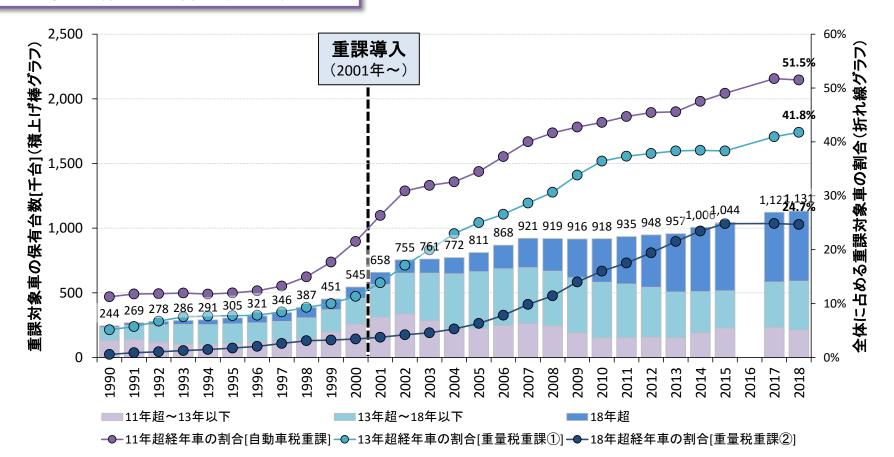


(注1)2016年の値は出典の統計資料が確保できなかったため、空欄としている。欠損値ではないことに留意されたい。 (出典)自動車検査登録情報協会「自検協統計 自動車保有車両数」(平成3年3月末~平成31年3月末)。但し、平成29年3月末除く。

普通貨物車の重課対象車両数の推移(ディーゼル)

- 〇 普通貨物車の重課対象車両数は、ディーゼル小型貨物車と同様の傾向で推移し、保有年数11年 超の全体に占める割合は2018年時点で51.5%に達している。
- 〇 自動車重量税が更に上乗せされる保有年数18年超の割合は、2018年時点で約25%に達している。

普通貨物車の重課対象車両数



(注1)2016年の値は出典の統計資料が確保できなかったため、空欄としている。欠損値ではないことに留意されたい。 (出典)自動車検査登録情報協会「自検協統計 自動車保有車両数」(平成3年3月末~平成31年3月末)。但し、平成29年3月末除く。 ②諸外国における経年車への課税事例

スロバキアの自動車税(商用車のみ対象)

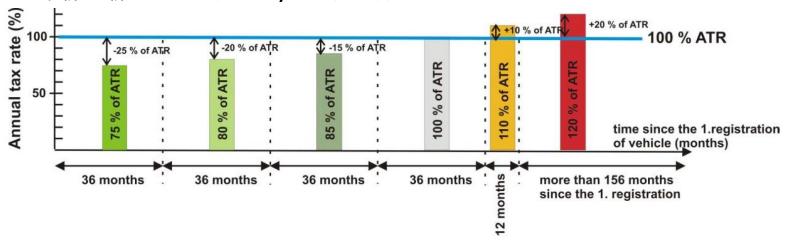
○ スロバキアでは、商用車の保有課税に車齢に応じた重課(13年超+20%増)を導入している。

スロバキア自動車税(Motor Vehicle Tax)の概要

導入年	2015年(地方税)			
課税対象	 事業用途の二輪車・三輪車等/四輪乗用車/四輪貨物車/トレーラー(=自家用車は対象外) 但し、(a)外交用や領事館の車両、(b)救急車や消防車等、(c)公共交通の車両、(d)農業用や林業用の車両は対象外 			
税率	乗用車の場合、排気量に応じて以下が課税される			
	排気量(cm³) 税率(EUR)			
	≦ 150	50		
	150 <x≦900< th=""><th>62</th></x≦900<>	62		
	900 <x≦1,200< th=""><th>80</th></x≦1,200<>	80		
	1,200 <x≦1.500< th=""><th>115</th></x≦1.500<>	115		
	1,500 <x≦2,000< th=""><th>148</th></x≦2,000<>	148		
	2,000 <x≦3,000< th=""><th>180</th></x≦3,000<>	180		
	3,000 <x< th=""><th>218</th></x<>	218		

次世代車優遇 措置	・ 電気自動車は非課税・ ハイブリッド車及びCNG車・LNG車・FCV(トレーラを除く)は、税率を半減
軽課•重課	登録後の年数に応じて以下の軽課・重課が講じられる。 ・ 登録後36カ月以内の車両:25%減税 ・ 登録後37~72カ月の車両:20%減税 ・ 登録後73~108カ月の車両:15%減税 ・ 登録後109~144カ月(括弧で年数)の車両:本則税率 ・ 登録後145~156カ月の車両:10%増税 ・ 登録後157カ月以上の車両:20%増税

<車齢に応じた軽課・重課のイメージ(Konecny et al.(2016))>



英仏独伊米における経年車に対する優遇措置 1/2

〇 欧米諸国では、新車登録又は製造から20~40年経過した車両に対して、自動車の歴史的ないし 文化遺産的価値の観点から、税制や規制、車検に対する優遇措置が講じられている。

国	名称	経年車の対象要件	優遇措置
ドイツ	Oldtimer	市場に出回ってから30年以上経過した車両大部分がオリジナルで十分に整備され、自動車の文化遺産維持のために使用される車両	自動車税(Kraftfahrzeugsteuer)の減税低排出ゾーン(Umweltzone)規制からの 除外
イギリス	Historic vehicle	40年以上前に製造された車両	• 自動車物品税 (Vehicle Excise Duty) の免 税
	Vehicles Of Historical Interest	 40年以上前に製造された車両 歴史的に保存され、オリジナルの状態が維持され、直近30年以内に「大幅な改造 (substantial changes)」がされていない車両 	• 法定検査(MOT)の免除
フランス	Véhicule de collection	30年以上前に製造又は登録された車両欧州委員会の指令や国内法で規定された既に製造が終了している車両歴史的に保存され、オリジナルの状態に維持され、主要な構成要素の技術的特性に大きな変更が加えられていない車両	 自動車登録税の一部免税【高馬力車のみ】 職業訓練税の免税【商用車のみ】 車軸税の免税【12トン超の貨物車のみ】 地方政府が定める交通規制の免除 技術検査(contrôle technique)の軽減
		車輌総重量3.5トン以下で<u>1960年1月1日</u> より前に流通した車両	・ 技術検査(contrôle technique)の免除

英仏独伊米における経年車に対する優遇措置 2/2

〇 欧米諸国では、新車登録又は製造から20~40年経過した車両に対して、自動車の歴史的ないし 文化遺産的価値の観点から、税制や規制、車検に対する優遇措置が講じられている。

国	名称	経年車の対象要件	優遇措置
イタリア	Veicoli di interesse storico e collezionistico	 20年以上前に製造された車両 歴史的・コレクター車両の証明書を提出し、交通省情報システム統計部による技術的検証に合格した車両 	・自動車登録県税の減税【初度登録から 30年以上経過する場合】・自動車税の減免【初度登録から30年以 上経過する場合】・大都市における大気汚染に伴う交通規 制の免除
米国 ミシガン 州	Historic vehicle	 26年以上前に製造された車両 コレクターアイテムとして所有され、特定の時期以外は移動手段として使用しない車両 	• 年間登録料の軽減
米国 インディ アナ州	Antique motor vehicle	• 車齢が <u>25年以上</u> の車両	• 年間登録料・ナンバープレート料の軽減
	Collector vehicle	車齢が<u>25年以上</u>の車両コレクター、レジャー、投資目的で所有し、 移動手段として使用しない車両	

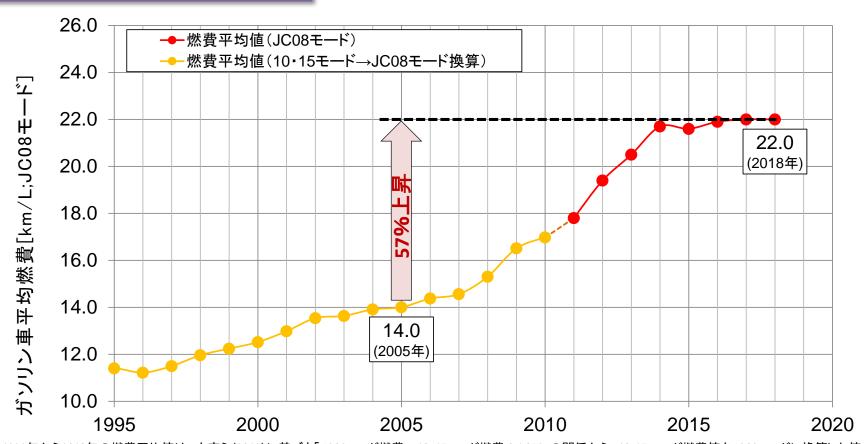
13

③重課の必要性を支持する根拠

新車平均燃費からみる13年前の新車燃費の違い

〇 ガソリン乗用車の新車平均燃費は直近の2018年度で22.0km/L。一方で、重課の対象となる13年前 (2005年度)のガソリン乗用車の新車平均燃費は14.0km/Lであり、燃費改善率は57%にのぼる。

新車平均燃費の推移



(※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。

(※2) 実際にはリバウンド効果(負担する燃料費の減少に伴う走行距離の増加)により計算したガソリン削減量とはならない可能性に留意されたい。

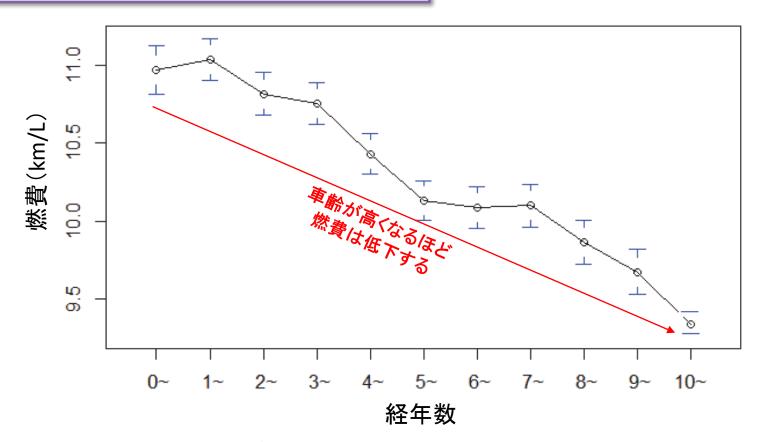
(※2)実際にはリハウント効果(貝担9 る燃料食の減少に計力に1」呼吸がもが明明にある。日本シミスティアには、アロロができます。このでは、1.100の単位の推移(ガソリン乗用車全体)」より (出典)国土交通省(2020)「ガソリン乗用車のJC08モード燃費平均値の推移」、国土交通省(2016)「ガソリン乗用車の10・15モード燃費平均値の推移(ガソリン乗用車全体)」より 15 作成。

車齢と燃費の関係(国内事例)

- 呉・兵藤(2015)では、国交省の月次統計データから車齢と燃費の関係を分析している。
- 車齢が高いほど燃費が低下する理由として、「新車販売車の燃費向上(=車齢が低いほど燃費が良い)」に加え、「自動車部品の劣化・摩耗」や「車齢が高いほど走行距離が短くなる傾向」を挙げている。

データ:国土交通省「自動車燃料消費量調査」2007年4月~2012年3月の5年度の月次データ、合計60ヶ月を抽出。ガソリン車は、自営別・車種別(乗用車・貨物車・バス等)に整理され、合計サンプル数は55,682のデータから統計分析を実施。

日本におけるガソリン車の車齢と燃費の関係

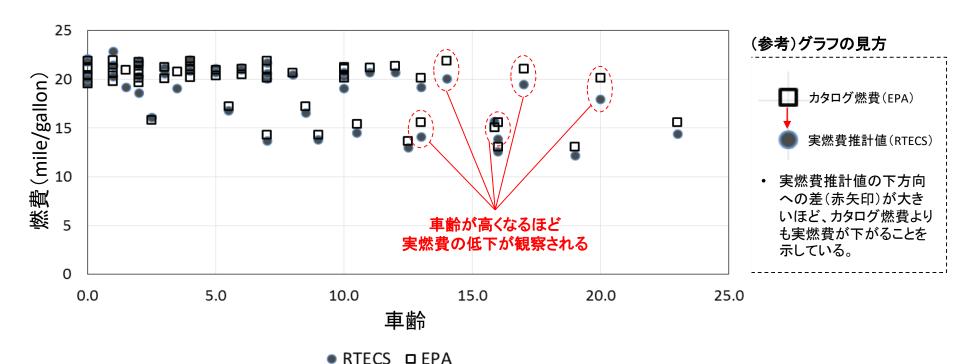


車齢と燃費の関係(海外事例)

- Greene and Welch(2017)では、カタログ燃費(EPA)とモデルイヤー別の実燃費推計値(RTECS)を整理し、車齢に応じたカタログ燃費と実燃費の乖離を分析している。
- 車齢が高くなるほど、カタログ燃費より実燃費が下がりやすい傾向が読み取れる。

データ:米国エネルギー情報局(EIA; Energy Information Administration)が1979~2001年に実施した住宅輸送エネルギー消費調査(RTECS; Residential Transportation Energy Consumption Survey)では、モデルイヤー毎の自家用車両の平均燃費の推計値を提供している。米国環境保護庁(EPA; Environmental Protection Agency)が公表するモデルイヤー別の新車販売燃費の値を組み合わせてプロットしている。

米国における車齢ー実燃費とカタログ燃費の乖離の関係



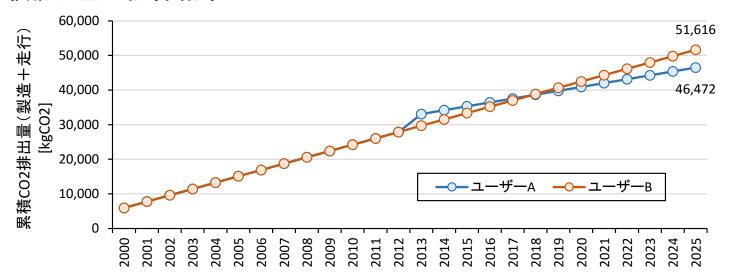
製造段階のCO2排出を含めた買い替え有無でのCO2排出量比較シミュレーション

- 重課を避けて新車を買い替えるユーザーと、買い替えせずに保有し続けるユーザーを仮定し、買い替え時の新車における製造段階のCO2排出を含めて比較した。
- 買い替える方が、製造時のCO2排出量を含めても環境に良いケースがあると言える。

<前提条件>

- 2000年に新車を購入し、2025年までに自動車を利用するユーザーA・Bを想定。
- ユーザーAは重課を避けて2013年に新車に買い替え。ユーザーBは2025年まで同じ車両を乗り続ける。
- A・B共に2000年に購入した新車の燃費は12.5km/Lとし、Aが2013年に購入した新車の燃費は20.5km/Lとする。(いずれも国交省公表値をベースに設定)
- 年間走行距離は年10,000kmで一定と仮定。
- 購入年は製造時の1台当たりCO2排出量として、4.1tCO2をカウントする。(工藤(2008)に基づく)
- ガソリンの排出係数は総合エネルギー統計より2.29kgCO2/Lとする。

<累積排出量の試算結果>



(参考)製造時の次世代自動車別CO2排出量(工藤, 2008)

- 工藤(2008)では、LCA分析の手法を用いて製造時の乗用車一台当たりCO2排出量をガソリン車、 燃料電池自動車、電気自動車について推計。ガソリン車の製造は4.1tCO2の排出が伴う。
- LCAでみると複数の平均速度でも、電気自動車の方がガソリン車よりCO2排出量は小さい。

乗用車一台当たりCO2排出量(左図:製造時CO2、右図:LCCO2)

