

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

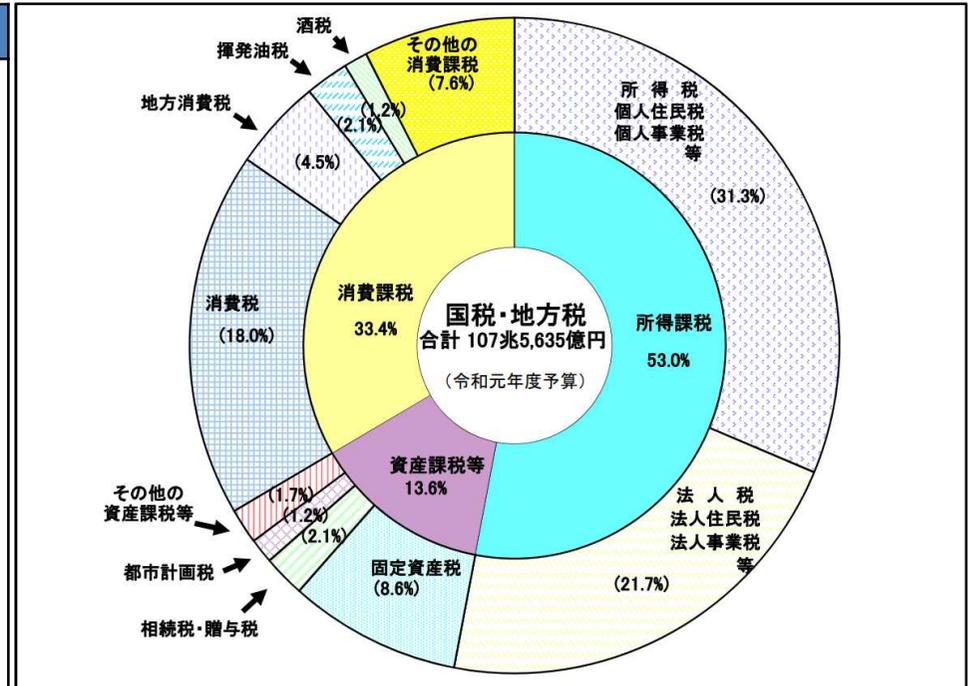
我が国の環境関連税制の動向

我が国の税制の概要

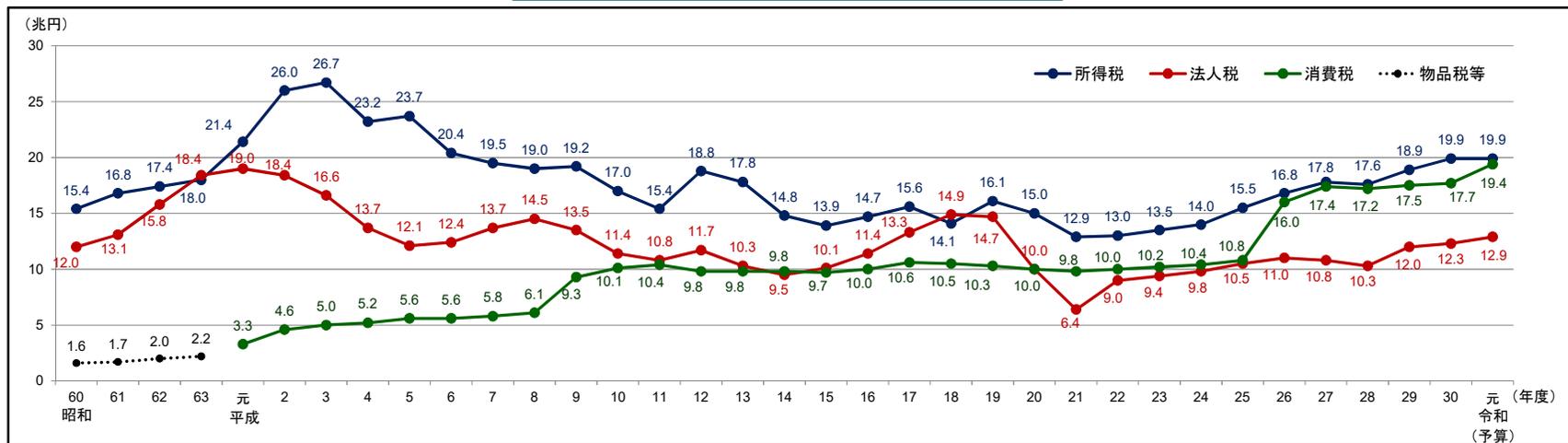
国税・地方税の税目

	国 税	地 方 税		国 税	地 方 税
所得課税	所得税 法人税 地方法人税 地方法人特別税 復興特別所得税	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 航空機燃料税 石油石炭税 電源開発促進税 自動車重量税 国際観光旅客税 関税 とん税 特別とん税	地方消費税 地方たばこ税 ゴルフ場利用税 自動車取得税 軽油引取税 自動車税 軽自動車税 鉦区税 狩猟税 鉦産税 入湯税
	資産課税等	不動産取得税 固定資産税 特別土地保有税 法定外普通税 事業所税 都市計画税 水利地益税 共同施設税 宅地開発税 国民健康保険税 法定外目的税			

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)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 (令和元年度予算)	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)	23,030億円	一般財源
地方揮発油税 (国)	同上	5.2円/ℓ (本則:4.4円/ℓ)	2,464億円	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	140億円	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)	9,537億円	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 	7,070億円	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) 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CO2排出抑制対策などの措置)
	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乘せ ※H24.10施行。3年半かけて税率を段階的 に引き上げ	<ul style="list-style-type: none"> 原油、石油製品 760円/kℓ LPG、LNG等 780円/t 石炭 670円/t 	
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/1,000kwh	3,300億円	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 4兆6,210億円

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 ・ 自家用 4,100円/年(本則:2,500円) ・ 営業用 2,600円/年(本則:2,500円)	6,510億円	一般財源(税収の15/1,000を都道府県の一般財源として譲与、税収(本則)の333/1,000、税収(当分の間)の407/1,000を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)	環境性能割 ※令和元年10月1日 から	自動車 取得する自動車	[例]乗用車・自家用 ・ 環境性能に応じ 取得価額の0~3% (令和元年10月1日~令和2年9月30日は同0~2%)	519億円	一般財源(税収の47/100は市町村に交付)
	種別割 ※令和元年9月30日 までは自動車税	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 ・ 令和元年10月1日以後新車新規登録 36,000円/年 ・ 令和元年9月30日以前 " 39,500円/年	15,383億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	環境性能割 ※令和元年10月1日 から	自動車 三輪以上の軽自動車	[例]乗用車 ・ 環境性能に応じ 取得価額の0~2% (令和元年10月1日~令和2年9月30日は同0~1%)	31億円	一般財源
	種別割 ※令和元年9月30日 までは軽自動車税	自動車 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・自家用 ・ 平成27年4月1日以後新車新規登録 10,800円/年 ・ 平成27年3月31日以前 " 7,200円/年	2,668億円	
自動車取得税 (都道府県) ※令和元年9月30日まで	自動車 取得する自動車	・ 自家用 取得価額の3%(本則:3%) ・ 営業用・軽自動車 " の2%(本則:3%)	870億円	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 2兆5,981億円

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)

(2019年4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】	72 ※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】	347 ※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、原子炉設置による運転及び廃止に課税【法定外普通税】)	島根県	7 ※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】)	静岡県、鹿児島県、宮城県、新潟県、北海道、石川県	73 ※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、愛媛県、佐賀県	126 ※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	200 ※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、愛媛県伊方町※4	7 ※1
	使用済核燃料税(使用済核燃料の保管・貯蔵に課税【法定外目的税】)	新潟県柏崎市、佐賀県玄海町	10 ※1
その他	砂利採取税(岩石及び砂利の採取に課税【法定外普通税】)	神奈川県山北町	0.05 ※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	0.9 ※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(旅客船等による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	0.2 ※1
	美ら島税(旅客船等による村への入域に課税【法定外目的税】)	沖縄県座間味村	0.1 ※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】)	大阪府箕面市	0.5 ※1

(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「法定外税の実施状況(平成31年4月1日現在)」に記載された平成29年度決算額をもとに作成(森林環境税等を除く)。

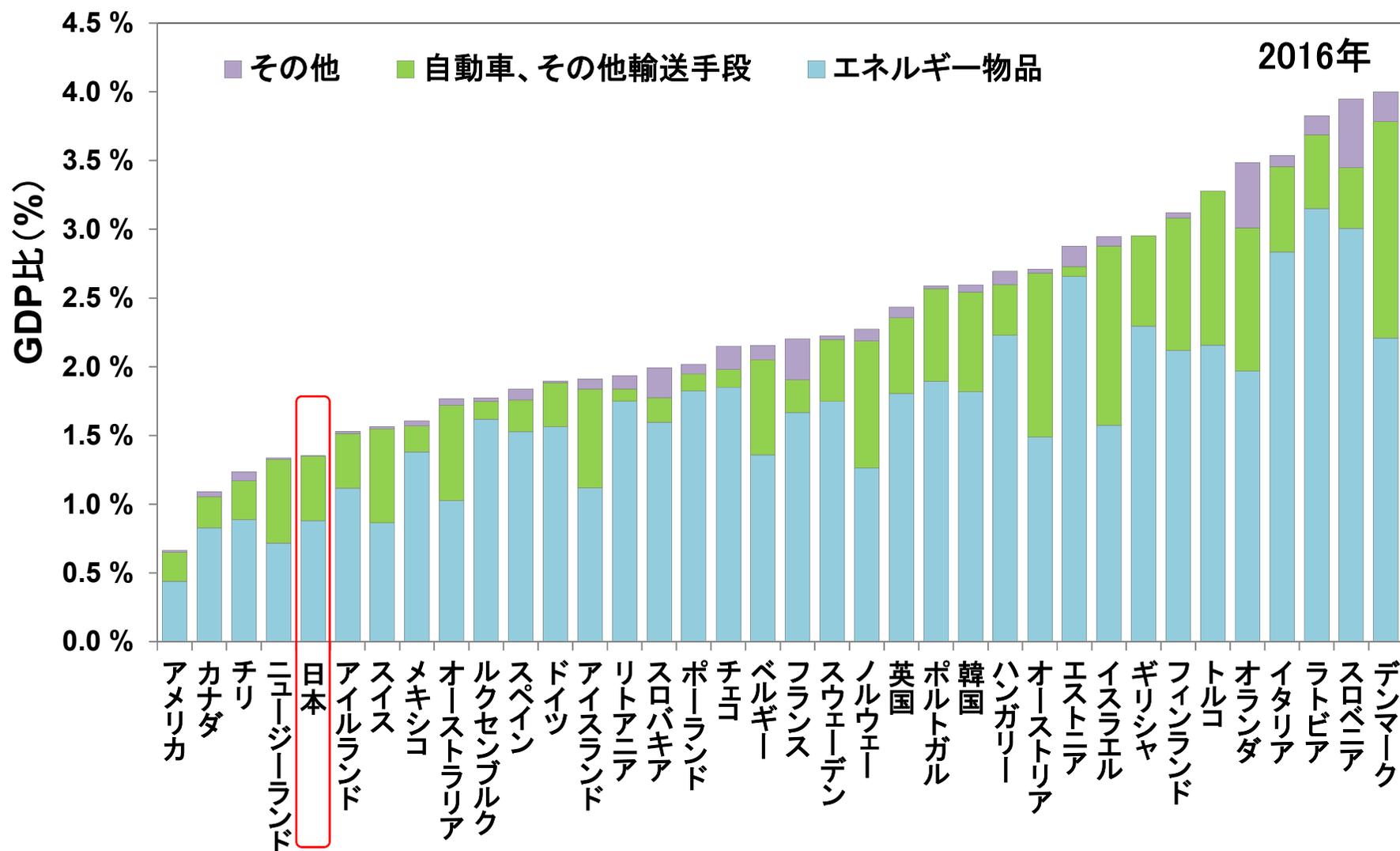
※2 地方自治体が自主的に地方税の税目や税率を定めて課税できる課税自主権に基づく。

※3 森林環境税の税収は、「平成29年度決算財政状況資料集」(総務省)に記載された平成29年度普通会計の状況(超過課税分)をもとに作成。

※4 愛知県伊方町は使用済核燃料の貯蔵に課税する使用済核燃料税(法定外普通税)を新設(平成30年4月1日より施行。税収見込は平年度3.09億円)。

OECD諸国におけるGDPに占める環境関連税収の割合

GDPに占める環境関連税収の割合(2016年)



(注1) 「環境関連税」は、OECD database on Policy Instruments for the Environmentの「Tax」に記載された税目。OECDによれば、「環境関連税」とは、「特に環境分野に関連すると考えられる課税対象に対して賦課する義務的(compulsory)かつ一方的(unrequited)な政府への支払い」と定義され、また、「税の名称や目的、課税によってもたらされる税収の用途は、環境関連税の基準とならない」。

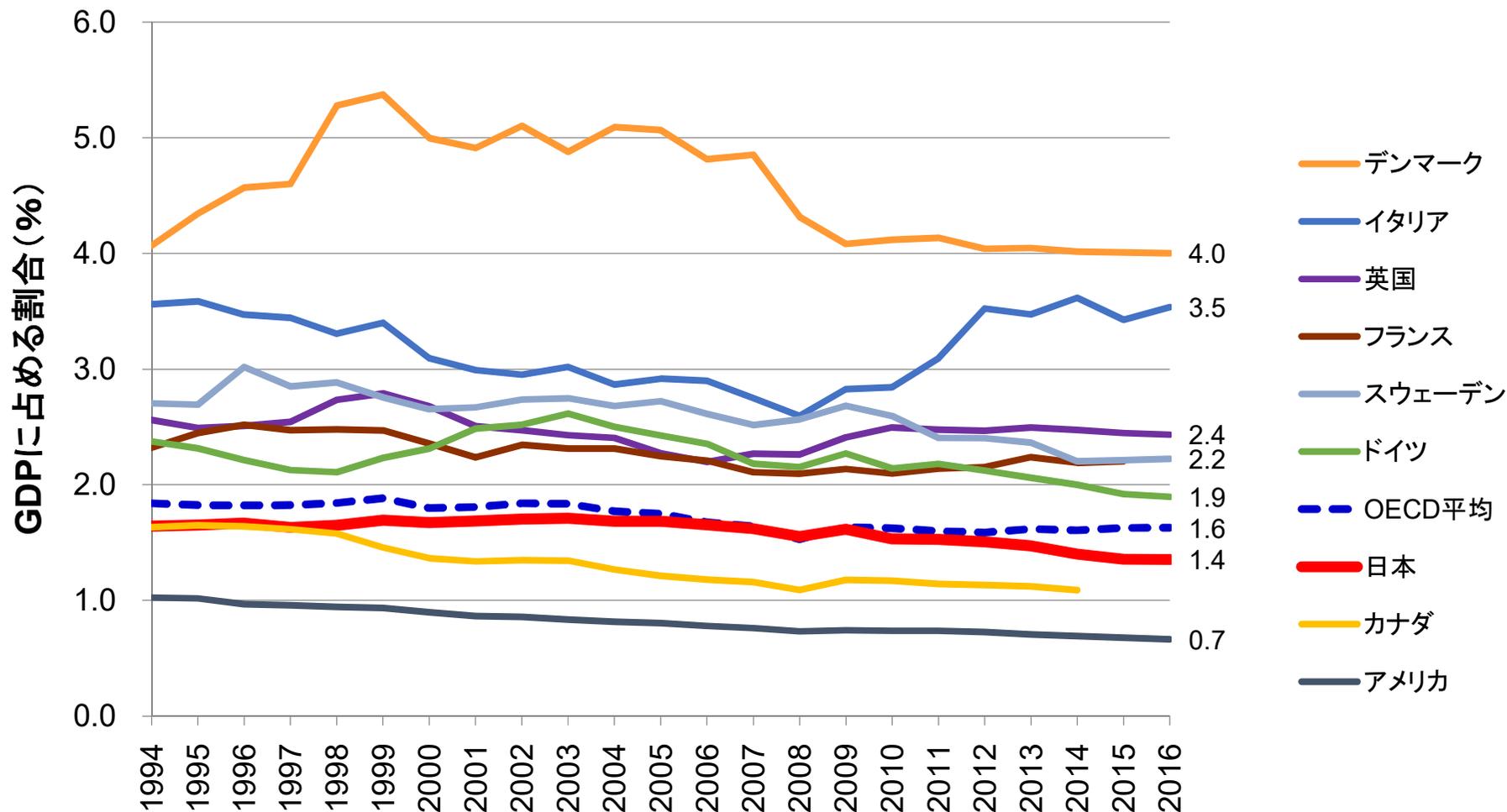
(注2) 「環境関連税制」の課税対象は、「エネルギー製品」、「自動車、その他輸送手段」、及び「その他」(廃棄物、天然資源等)に区分される。日本の場合、「エネルギー製品」に対する課税には、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税、航空機燃料税、石油石炭税、電源開発促進税、「自動車及びその他輸送手段」に対する課税には、自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税、「その他」に対する課税には狩猟税、鉱産税が含まれる。

(注3) カナダ、ギリシャ、韓国は2014年の値、フランスは2015年の値。

(出典) OECD「Environment Database - Instruments used for environmental policy」より作成。

OECD諸国におけるGDPに占める環境関連税収の割合の推移

GDPに占める環境関連税収の割合の推移(1994～2016年)



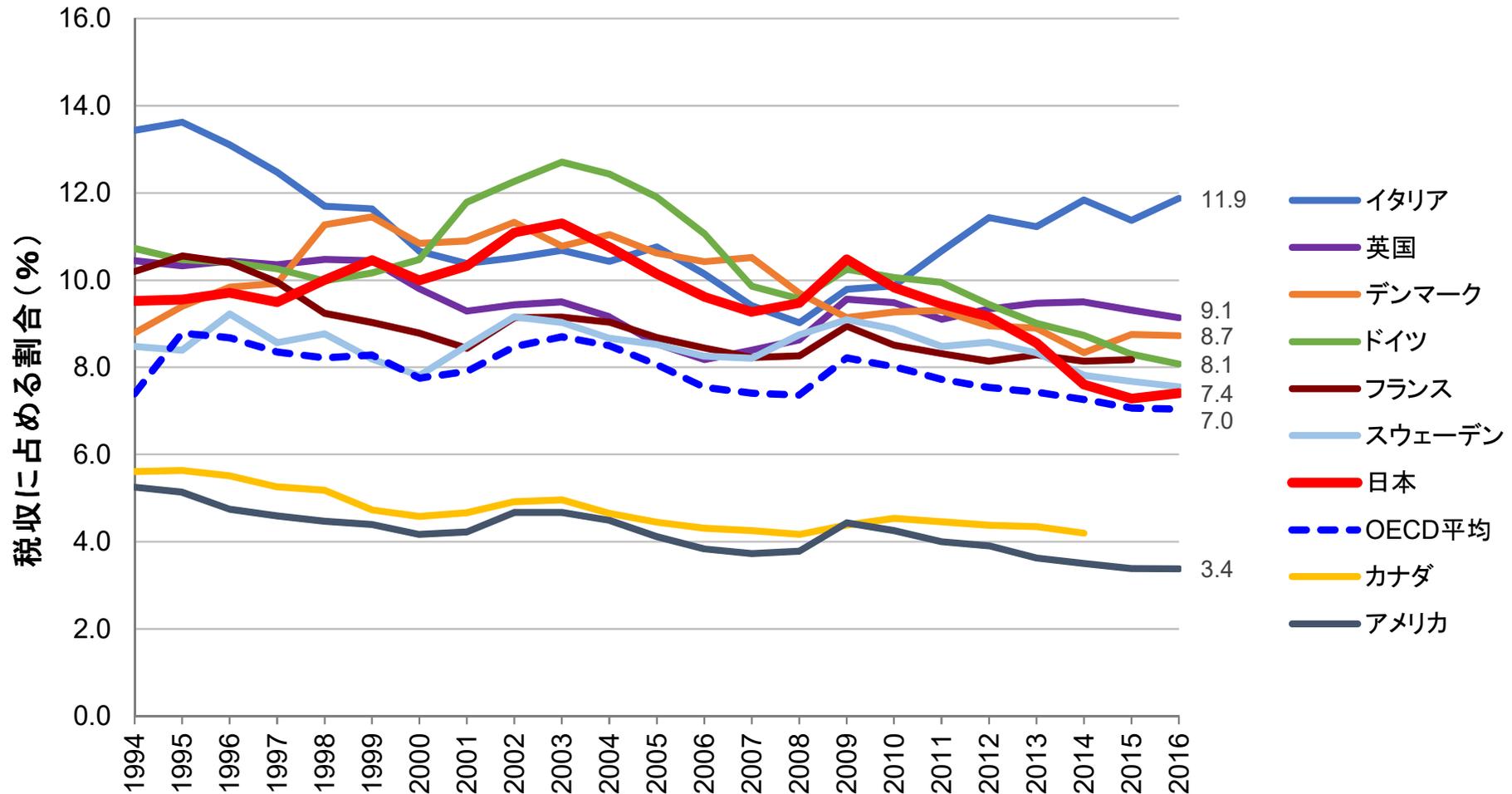
(注1)「環境関連税」は、OECD database on Policy Instruments for the Environmentの「Tax」に記載された税目。OECDによれば、「環境関連税」とは、「特に環境分野に関連すると考えられる課税対象に対して賦課する義務的(compulsory)かつ一方的(unrequited)な政府への支払い」と定義され、また、「税の名称や目的、課税によってもたらされる税収の用途は、環境関連税の基準とならない」。

(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、石油炭酸税、電源開発促進税、「自動車及びその他輸送手段」に対する課税には、自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税、「その他」に対する課税には狩猟税、鉱産税が含まれる。

(出典) OECD「Environment Database - Instruments used for environmental policy」より作成。

OECD諸国における総税収に占める環境関連税収の割合の推移

総税収に占める環境関連税収の割合の推移(1994～2016年)



(注1)「環境関連税」は、OECD database on Policy Instruments for the Environmentの「Tax」に記載された税目。OECDによれば、「環境関連税」とは、「特に環境分野に関連すると考えられる課税対象に対して賦課する義務的(compulsory)かつ一方的(unrequited)な政府への支払い」と定義され、また、「税の名称や目的、課税によってもたらされる税収の使途は、環境関連税の基準とならない」。

(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」に対する課税には、自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税、「その他」に対する課税には狩猟税、鉱産税が含まれる。

(注3)「総税収」は、OECD「Revenue Statistics」のTotal Tax Revenueから2000 Social security contributions (SSC)、3000 Taxes on payroll and workforceを除いた値。

(出典) OECD「Revenue Statistics」、OECD「Environment Database - Instruments used for environmental policy」より作成。

OECDによる日本への政策提言（2019年4月）

- 2019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2019年版』の中で、カーボンプライシングや実効炭素価格の引上げによる排出削減の促進等が提言されている。

環境政策に関する主な政策提言（2019年4月）

グリーン
成長政策
による
幸福度の
向上と
持続的
成長の
促進

■ 炭素の価格付け(カーボンプライシング)は、費用対効果の高い排出量削減手法である。

- ・ 少なくともこれまで多くの国で導入されてきたような穏当な水準で導入される場合、必ずしもカーボンプライシングが競争力を損なうわけではない。電力価格は高水準であるものの、実効炭素価格に限って見れば、日本における二酸化炭素排出量の大半は、推定される気候変動費用の基準を下回る水準に価格付けがなされている。

■ 実効炭素価格を徐々に引き上げることは、日本にとっての政策的な選択肢の一つと考えられる。

- ・ 炭素の実効価格は石炭について特に低い。多くのOECD加盟国と比較して、輸送用燃料に対する課税は軽く、また、大気汚染への寄与がより大きいにも関わらず、ディーゼル課税はガソリン課税よりも低い。
- ・ カーボンプライシング政策については、日本固有の事情に対する考慮が必要である。特に、エネルギー課税がやや穏当な水準であるにも関わらず、日本の産業向け電力価格は高い。
- ・ 発電における化石燃料の割合が高いため、仮に炭素価格が急速に引き上げられれば、エネルギー価格に対して大きな短期的影響を及ぼしうる。

■ 炭素価格の引上げは税収を増加させ、財政状況の改善に寄与すると考えられる。

- ・ 燃料及び電力に対する増税が低所得者世帯に及ぼす負の影響を相殺する上では、税収の3分の1程度を、所得制限付き現金

その他の提言 が必要となるかもしれない。

- ・ 日本は、革新的な脱炭素技術、電力部門の更なる改革、エネルギー効率の継続的な改善を含む包括的な計画を必要としている。
- ・ 発電の脱炭素化は、輸送の脱炭素化の強力な基盤を提供するものと考えられる。
- ・ エネルギー安全保障と経済効率性を促進しつつ、石炭火力発電の新設を注意深く評価していくべきである。

■ 消費税率の更なる漸進的な引上げや環境に関する税の一層の活用を通じて、政府の歳入の構成を、よりゆがみの小さな税源へと転換していくべきである。

財政政策

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

年	国・地域	内容
1990年	フィンランド	炭素税 (Carbon tax) 導入
1991年	スウェーデン	CO ₂ 税 (CO ₂ tax) 導入
	ノルウェー	CO ₂ 税 (CO ₂ tax) 導入
1992年	デンマーク	CO ₂ 税 (CO ₂ 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 ₂ 税 (CO ₂ tax) 導入
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
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・電力に対し最低税率を上回る税率を設定	
2004年	ラトビア	炭素税 (Carbon tax) 導入
	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 ₂ 税 (CO ₂ 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
	アイスランド	炭素税 (Carbon tax) 導入
	インド	石炭に課税する炭素税 (Clean Environment Cess) 導入
2013年	英国	炭素税 (Carbon price floor) 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
	カナダ (アルバータ州)	炭素税 (Carbon levy) 導入 ※2019年5月30日廃止
	コロンビア	炭素税 (Carbon tax) 導入
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。 未導入の州・準州には、2019年以降、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。
	アルゼンチン	炭素税 (Carbon tax) 導入
2019年	シンガポール	炭素税 (Carbon tax) 導入
	南アフリカ	炭素税 (Carbon tax) 導入
2020年	オランダ	炭素税 (Carbon price floor) 導入
2021年		炭素税 (Carbon levy) 導入

世界で広がるカーボンプライシング

World Bank, NAVIGANT, ICAP (2019)「State and Trends of Carbon Pricing 2019」

■ 2019年4月時点で、46の国と28の地域がカーボンプライシングを導入

- 炭素税のみ—8カ国・1地域、排出量取引制度のみ—21カ国・24地域、炭素税及び排出量取引制度—17カ国・3地域。
- これらは世界の排出量の11Gt-CO₂(約20%)をカバーしている。

■ 181ヶ国中96ヶ国が、NDCs※においてカーボンプライシングの導入・検討に言及

- これらは世界の排出量の55%をカバーする。
- 昨年と比べて導入・検討に言及した締約国は8カ国増加した。

■ 北米の州レベルでカーボンプライシングの導入が進展

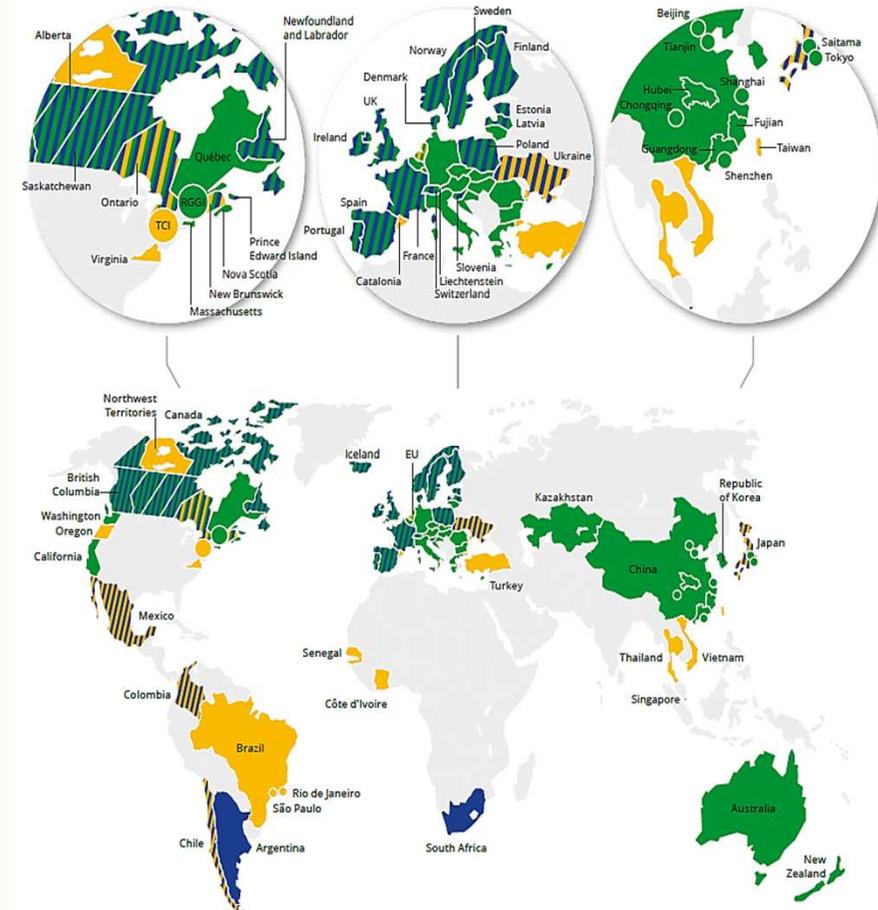
- 2018～2019年に開始される11のカーボンプライシングのうち、9つが北米で実施される。
- カナダでは連邦バックストップシステムが導入され、同期間に5つの州・準州で新たにカーボンプライシング制度が開始された。

■ 社内炭素価格を導入した企業は1,300社以上

- 民間部門では、気候リスク及び機会を自社の長期戦略やコーポレートガバナンスの枠組みに統合させる取組が増加している。

■ パリ協定の目標達成と整合する水準のカーボンプライシングがカバーしているのは、世界全体の排出量の5%未満。

- パリ協定の目標達成には、2020年までに40～80米ドル/tCO₂、2030年までに50～100米ドル/tCO₂が必要とされている。



- 排出量取引制度のみ：導入済／導入決定
- 炭素税のみ：導入済／導入決定
- 排出量取引制度又は炭素税：検討中
- 排出量取引制度及び炭素税：導入済／導入決定
- 排出量取引制度又は炭素税：導入済／導入決定、排出量取引制度又は炭素税：検討中

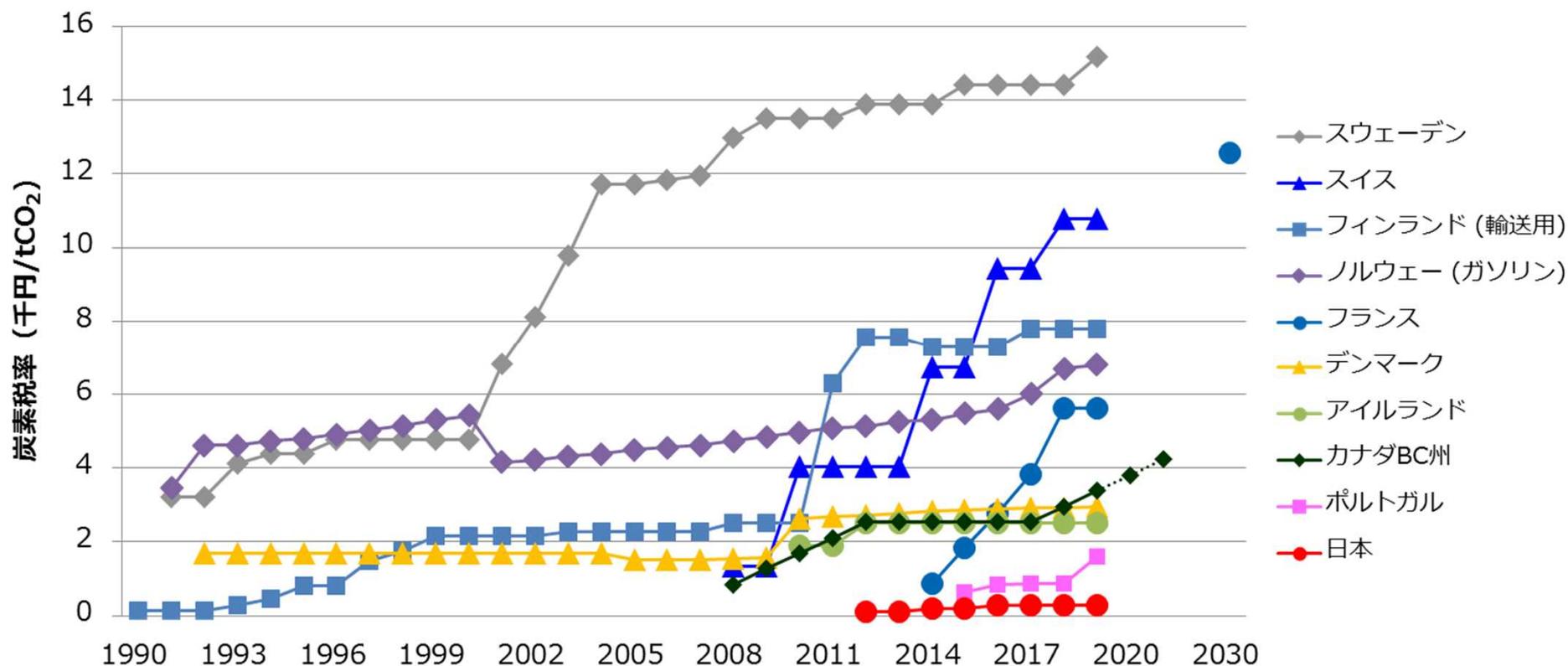
【図】世界で導入されているカーボンプライシング(2019年時点)

※ Nationally Determined Contributions。パリ協定に基づき、各国が国連に提出する自国のGHG削減目標と目標達成のための緩和努力。本報告書公表時点では181ヶ国が提出。
(出典)World Bank, NAVIGANT, ICAP(2019)「State and Trends of Carbon Pricing 2019」より環境省作成。

主な炭素税導入国の水準比較

- 多くの炭素税導入国において、税率の顕著な引上げが行われている。
- また、フランスでは、中長期的に大幅な炭素税率の引上げが予定されている。
- 我が国の地球温暖化対策のための税の税率は、2016年4月に最終税率の引上げが完了したが、諸外国と比較して低い水準にある。

主な炭素税導入国の税率推移及び将来見通し



(出典) みずほ情報総研

(注1) スウェーデン(1991年～2017年)及びデンマーク(1992年～2010年)は産業用軽減税率を設定していたが、ここでは標準税率を採用(括弧内は産業用税率を設定していた期間)。

(注2) 為替レート:1CAD=約85円、1EUR=約126円、1CHF=約112円、1DKK=約17円、1SEK=約13円、1NOK=約13円(2016～2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)。

主な炭素税導入国の比較

(2019年1月時点)

国名	導入年	税率 (円/tCO ₂)	税収規模 (億円[年])	財源	税収用途	減免措置
日本 (温対税)	2012	289	2,600 [2016年]	特別会計	<ul style="list-style-type: none"> 省エネ対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料クリーン化等のエネルギー起源CO₂排出抑制等に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> 輸入・国産石油化学製品製造用揮発油等は免税。
フィンランド (炭素税)	1990	7,800 (62EUR、 輸送用燃料)	1,752 [2018年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 税制改革時に所得税の引下げ及び企業の雇用に係る費用の軽減に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> 石油精製プロセス、原料使用、航空機・船舶輸送、発電用に使用される燃料は免税。CHPは減税、バイオ燃料は減税、エネルギー集約型産業に対し還付措置。
スウェーデン (CO ₂ 税)	1991	15,180 (1,180SEK)	3,028 [2017年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 炭素税導入時に、労働税の負担軽減を実施。2001～2004年の標準税率引上げ時には、低所得者層の所得税率引下げ等に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> EU-ETS対象企業、発電用燃料及び原料使用は免税、CHPは免税。 EU-ETS対象外の企業に軽減税率が適用されたが、2018年に本則税率に一本化。
ノルウェー (CO ₂ 税)	1991	6,790 (508NOK、 ガソリン)	1,642 [2017年]	一般会計 (一部基金化)	<ul style="list-style-type: none"> 石油採掘事業者からの税収は年金基金に繰り入れ。 	<ul style="list-style-type: none"> 大陸棚での石油採掘企業を除くEU-ETS対象企業、国際航空機・国際船舶の燃料、還元・電解質製造等原料使用、漁業用燃料、温室用軽油、バイオディーゼル、輸出用燃料、外交官が使用する燃料は免税。
デンマーク (CO ₂ 税)	1992	2,960 (175.3DKK)	625 [2017年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 政府の財政需要に応じて支出。 	<ul style="list-style-type: none"> EU-ETS対象企業及びバイオ燃料は免税。
スイス (CO ₂ 税)	2008	10,790 (96CHF)	1,248 [2017年]	一般会計 (一部基金化)	<ul style="list-style-type: none"> 税収1/3程度は建築物改装基金、一部技術革新ファンド、残りの2/3程度は国民・企業へ還流。 	<ul style="list-style-type: none"> 国内ETS参加企業は免税 政府との排出削減協定達成企業は減税 輸送用ガソリン・軽油は課税対象外
アイルランド (炭素税)	2010	2,520 (20EUR)	539 [2017年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 赤字補填に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> ETS対象産業、発電用燃料、農業用軽油、CHP(産業・業務)等は免税
英国 (カーボンプライスフロア)	2013	2,640 (18GBP)	822 [2017年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 政府の財政需要に応じて支出。 	<ul style="list-style-type: none"> 発電容量2MW以下は免税。発電容量2MW以下のCHP、待機発電設備、北アイルランドの発電設備は対象外。
フランス (炭素税)	2014	5,610 (44.6EUR)	9,939 [2018年 推計値]	一般会計/ 特別会計	<ul style="list-style-type: none"> 一般会計から、交通インフラ資金調達行、及び、エネルギー移行のための特別会計に充当。 	<ul style="list-style-type: none"> EU-ETS企業は2013年の税率、エネルギー集約型産業は2014年の税率を適用。 原料使用、特定の非鉄物製造工程、発電用燃料等は免税。
ポルトガル (炭素税)	2015	1,600 (12.74EUR)	120 [2015年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 所得税の引下げ(予定)。 一部電気自動車購入費用の還付等に充当。 	<ul style="list-style-type: none"> 農業・漁業等は減税。 EU-ETS対象企業は免税
カナダBC州 (炭素税)	2008	2,960 (35CAD)	1,062 [2018年]	一般会計	<ul style="list-style-type: none"> 法人税や所得税の減税等に活用(税収中立)。 	<ul style="list-style-type: none"> 州外に販売・輸出される燃料、越境輸送に使用される燃料、農業用燃料、燃料製造用原料使用等は免税。

(出典) 各国政府資料よりみずほ情報総研作成。

(注1) 税率は2019年3月時点。税収は取得可能な直近の値。

(注2) 為替レート: 1CAD=約85円、1EUR=約126円、1CHF=約112円、1DKK=約17円、1SEK=約13円、1NOK=約13円(2016～2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)。

オランダで導入予定の炭素税について

○ オランダは、2019年6月4日、2020年1月1日より発電部門にカーボンプライスフロアを導入する法案を提出。さらに、2019年6月28日、2021年より産業部門に炭素税を導入する計画を発表。

発電部門のカーボンプライスフロアの概要

導入年	• 2020年1月1日																						
概要	<ul style="list-style-type: none"> • 2019年6月4日、政府諮問委員会の提言を受け、オランダ財務省が発電部門にカーボンプライスフロアを導入する法案(改正環境税法)を議会に提出。 • 発電事業者に対し、発電コストに係る長期の見通しを示し、投資においてCO2排出のコストを考慮することを促すことを目的としている。 																						
税率	<p>• カーボンプライスフロアの水準(EUR/tCO₂) EU-ETSの排出枠価格が以下を下回った場合、差分を課税。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>12.3</td> <td>13.5</td> <td>14.9</td> <td>16.4</td> <td>18.0</td> <td>19.8</td> <td>21.8</td> <td>24.0</td> <td>26.4</td> <td>29.0</td> <td>31.9</td> </tr> </tbody> </table>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	12.3	13.5	14.9	16.4	18.0	19.8	21.8	24.0	26.4	29.0	31.9
2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030													
12.3	13.5	14.9	16.4	18.0	19.8	21.8	24.0	26.4	29.0	31.9													
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> • EU-ETS対象の発電事業者の発電によるCO₂排出。 • 産業部門における自家発電も対象。 • 対象事業者は毎年の発電によるCO₂排出量を報告し、政府は各事業者の排出量に応じて課税。 																						
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> • 再エネによる発電は非課税。 • EU-ETS対象外の小規模非常用電源の発電は非課税。 • CHPは発電に係る排出のみ課税対象となる。 																						
税収使途	• オランダ政府の試算ではEU-ETS価格は上記のカーボンプライスフロアを下回らないとされ、税収は発生しないと想定されている。																						

産業部門の炭素税の概要

導入年	• 2021年
概要	<ul style="list-style-type: none"> • 政府諮問委員会より、現状の施策では2030年の排出削減目標(1990年比49%削減)の達成は不可能と提言されたことを受け、2019年3月14日、経済・気候政策省が、排出削減の加速に向けた政策枠組み(Climate Agreement)を発表。家計への負担を減らし、排出主体である産業へ負担を移行するため、産業部門に対し新たに炭素税(Carbon levy)を導入すると言及。 • 2019年6月28日、Climate Agreementを国会に提出。各部門の対策を発表。産業部門の対策の中で、炭素税の導入時期や税率が提示された。
税率	<ul style="list-style-type: none"> • 2021年:30EUR/tCO₂、2030年:125~150EUR/tCO₂(EU-ETSの排出枠価格を含む) • 家計のエネルギー支出に係る税負担額を年間100EUR削減し、2030年にかけて、産業部門に対し炭素税の負担を求める措置を導入することが言及されている。
課税対象	• 産業によるCO ₂ 排出。
優遇措置	• EU-ETSのベンチマークを活用し、企業の国際競争力を損なわず、炭素リーケージを回避する形でCO ₂ 税を導入すると言及がなされている。
税収使途	• 税収はすべて企業の排出削減策に活用される。

(参考) 為替レート: 1EUR=約126円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) 「Klimaatkkoord maakt halvering CO₂-uitstoot haalbaar en betaalbaar」「Climate deal makes halving carbon emissions feasible and affordable」(オランダ政府ウェブページ)、オランダ財務省(2019)「MEMORIE VAN TOELICHTING」より作成。

(参考)フィンランドの炭素税について

- フィンランドは、1990年に世界初の炭素税を導入。
- 2011年以降、暖房用燃料と輸送用燃料の税率を分離。

フィンランドの炭素税の特徴

概要

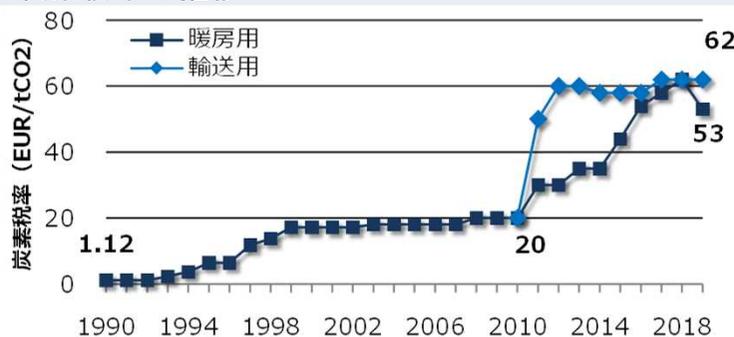
- 1990年に世界初の炭素税を導入。
- 現在の税率は暖房用53EUR、輸送用62EUR/tCO₂で導入時(1.12EUR/tCO₂)の約50~60倍の税率。
- 1997年及び2011年にエネルギー税制改革を実施。2011年以降、暖房用燃料と輸送用燃料の税率を分離。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2017	2018	2019
炭素税率(暖房用)(EUR/tCO ₂)	58	62	53
炭素税率(輸送用)(EUR/tCO ₂)	62	62	62
ガソリン(c/L)	17.38	17.38	17.38
軽油(輸送用)(c/L)	19.90	19.90	19.90
重油(c/kg)	18.78	20.08	18.67
LPG(c/kg)	17.53	18.74	18.09
天然ガス(EUR/MWh)	11.48	12.28	12.94
石炭(EUR/t)	139.91	149.56	147.81

- 炭素税率の推移



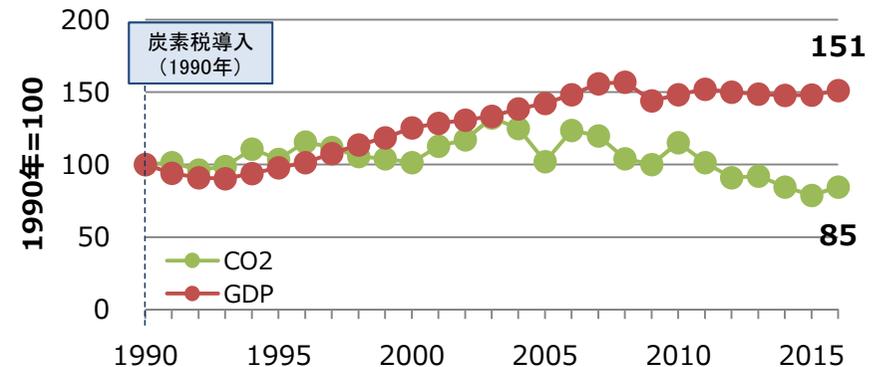
課税対象 優遇措置

- 暖房用及び輸送用の化石燃料消費に対し課税(電力は除く)。
- 石油精製プロセス、原料使用、航空機・船舶輸送(個人航行を除く)、発電に使用される燃料は免税。CHPは減税、バイオ燃料はバイオ燃料含有割合に応じて減税、エネルギー集約型産業に対し還付措置。

税収使途

- 一般会計。1997年及び2011年にエネルギー税制改革を実施。所得税の減税や、企業の社会保障費削減による税収減の一部を、炭素税収により補填。
- (税収額)2016年:1233百万EUR、2017年:1,339百万EUR、2018年:1,393百万EUR。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA, 2018, CO₂ Emissions from Fuel Combustion 2018より作成。

(参考)為替レート:1EUR=約126円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)「Energy taxes, precautionary stock fees and oil pollution fees」(Statistics Finlandウェブページ)、「Excise duty」、「Energy taxation」(フィンランドTax Administrationウェブページ)、IEEP(2013)「EVALUATION OF ENVIRONMENTAL TAX REFORMS: INTERNATIONAL EXPERIENCES」より作成。

(参考)スウェーデンの炭素税について

- スウェーデンは、1991年に炭素税導入。産業部門の軽減税率を2018年に本則税率へ一本化。
- CO2排出量の削減とGDP成長の両立を達成し、環境と経済のデカップリングに成功。

スウェーデンの炭素税の特徴

概要

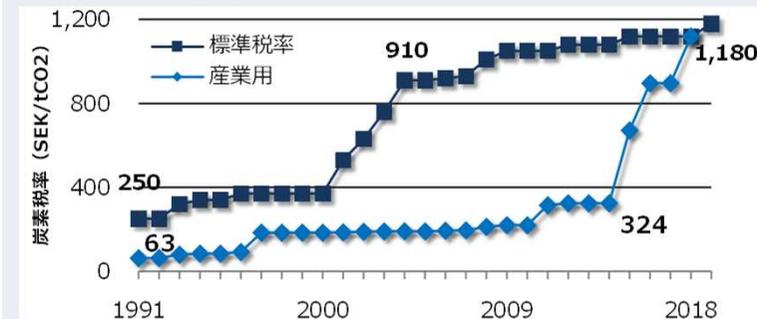
- 1991年にCO₂税を導入。導入時及び2000年代前半に、他税の負担軽減等を伴う税制改革を実施。
- 現在119EUR/tCO₂(標準税率)で世界最高の税率。
- 導入当初から産業部門に対して軽減税率を適用していたが、2018年に本則税率へ一本化。

税率

• トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	1991	2000	2005	2015	2018	2019
炭素税率(標準税率)(SEK/tCO ₂)	250	370	910	1,120	1,120	1,180
炭素税率(産業用)(SEK/tCO ₂)	63	185	191	672	1,120	1,180
ガソリン(SEK/l)	0.58	0.86	2.12	2.60	2.66	2.62
軽油(輸送用)(SEK/m ³)	720	1,058	2,609	3,218	3,292	2,236
重油(SEK/m ³)	NA	1,058	2,609	3,218	3,292	3,360
LPG(SEK/t)	NA	NA	1,350	3,385	3,463	3,535
天然ガス(SEK/1000m ³)	535	792	1,954	2,409	2,465	2,516
石炭(SEK/t)	620	920	2,270	2,800	2,865	2,924

炭素税率の推移



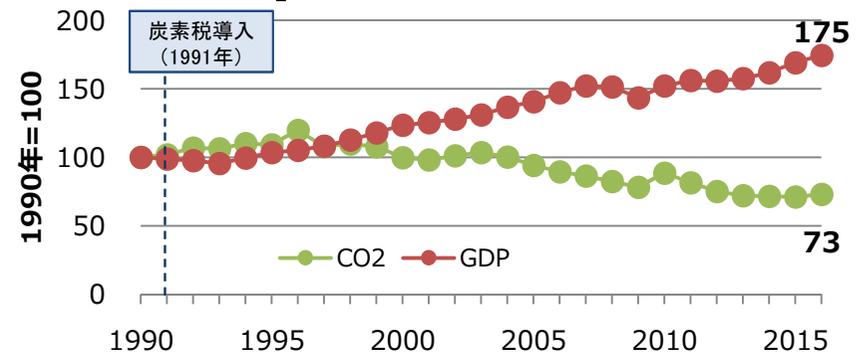
課税対象 優遇措置

- 熱用及び輸送用の化石燃料消費に対し課税（電力は除く）。
- EU-ETS対象企業、発電用燃料及び原料使用は免税、CHP等は免税。EU-ETS対象外の企業に軽減税率が適用されたが、2018年に本則税率へ一本化。

税収用途

- 一般会計。炭素税導入時に、労働税の負担軽減を実施。2001～2004年の標準税率引上げ時は、低所得者層の所得税率引下げ等に活用。
- (税収額)2013年: 240億SEK、2014年: 233億SEK、2015年: 246億SEK、2016年: 241億SEK、2017年: 235億SEK。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA, 2018, CO₂ Emissions from Fuel Combustion 2018より作成。

(参考)為替レート: 1SEK=約13円。(2016～2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)スウェーデン財務省(2016)「Carbon Taxation Swedish Experiences and Challenges Ahead」、Skattesatser på bränslen och el under 2019、Lag (1994:1776) om skatt på energi、Energiskatter och andra miljörelaterade skatter(スウェーデン税庁ウェブページ)より作成。

(参考)ノルウェーの炭素税について

- ノルウェーは、1991年に炭素税を導入。
- 燃料消費に課税されるCO2税と、大陸棚の石油採掘によるCO2排出への課税の2つがある。

ノルウェーの炭素税の特徴

概要

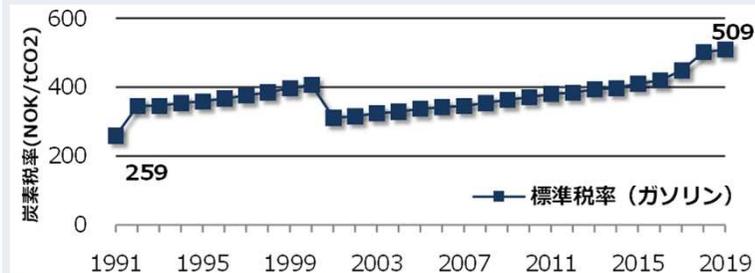
- 1991年に、炭素税を導入。国内のGHG排出量の約60%をカバー。燃料消費に課税されるCO2税と、海上の大陸棚における石油採掘によるCO2排出への課税の2つがある。
- トンCO2当たりの税率は燃料により異なる。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2017		2018			
	固有単位あたり	NOK/tCO ₂	固有単位あたり	NOK/tCO ₂		
CO2税						
ガソリン	1.16	NOK/L	501	1.18	NOK/L	509
重油	1.33	NOK/L	499	1.35	NOK/L	507
天然ガス	1.0	NOK/m ³	503	1.02	NOK/m ³	508
LPG	1.5	NOK/kg	500	1.52	NOK/kg	507
大陸棚での石油採掘によるCO2排出への課税						
重油	1.06	NOK/L	345	1.08	NOK/L	N.A.
天然ガス	1.06	NOK/m ³	462	1.08	NOK/m ³	N.A.

- 炭素税率の推移



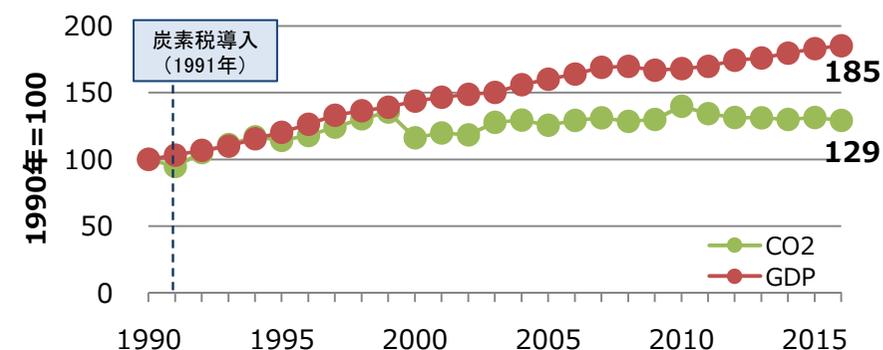
課税対象 優遇措置

- 化石燃料(石炭を除く)の消費に対し課税(電力は除く)。
- 大陸棚での石油採掘企業を除くEU-ETS対象企業、国際航空機・国際船舶の燃料、還元・電解質製造等原料使用、漁業用燃料、温室用軽油、バイオディーゼル、輸出用燃料、外交官が使用する燃料は免税。

税収使途

- 一般会計。石油採掘からの税収は年金基金に入る。
- (税収額) ※CO2税と大陸棚での石油採掘によるCO2排出への課税の合計
2017年:122.8億NOK、2016年:117.7億NOK、
2015年:107億NOK、2014年:97.2億NOK、
2013年:80.2億NOK、2012年:67.5億NOK、
2011年:69.9億NOK、2010年:67.7億NOK、
2009年:66.5億NOK

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA, 2018, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2018より作成。

(参考)為替レート:1NOK=約13.4円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)
(出典)ノルウェー財務省「Skatter, avgifter og toll」等より作成。

(参考)デンマークの炭素税について

- デンマークは、1992年にCO₂税を導入。当初産業部門に対して大幅な軽減税率を適用していたが、2010年に税率を一本化。

デンマークの炭素税の特徴

概要

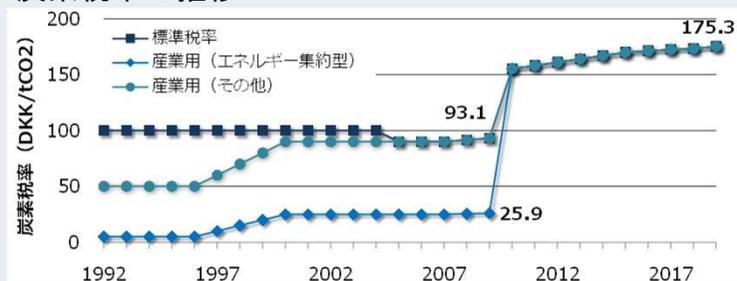
- 1992年に、化石燃料及び廃棄物に課税するCO₂税導入。税率は100DKK/tCO₂(標準税率)。
- 導入当初、産業・工業用途に対して大幅な軽減税率(5DKK/tCO₂)を適用していたが、その後徐々に引上げを行い、2010年に税率を一本化。
- 2010年以降の毎年の税率(引上げ)は、インフレ率に応じて自動的に設定。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2016	2017	2018	2019
炭素税率(DKK/tCO ₂)	171.4	172.4	173.2	175.3
石炭(DKK/1,000kg)	455.7	458.4	460.7	466.1
ガソリン(DKK/1,000L)	411.0	414.0	416.0	421.0
軽油(DKK/1,000L)	455.0	457.0	460.0	465.0
灯油(DKK/1,000L)	455.0	457.0	460.0	465.0
重油(DKK/1,000kg)	543.0	547.0	549.0	556.0
LPG(DKK/1,000L)	276.0	278.0	279.0	282.0
天然ガス(DKK/1,000Nm ³)	387.0	389.0	391.0	396.0

- 炭素税率の推移



課税対象 優遇措置

- 化石燃料(石炭、石油、ガス)及び廃棄物の消費に対し課税(電力は除く)。
- EU-ETS対象企業及びバイオ燃料は免税。

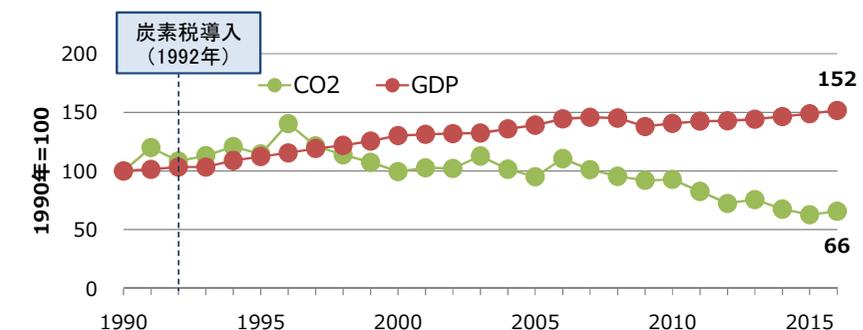
税収使途

- 一般会計に入り、使途の紐づけは行われていない。
- (税収額) 2011年: 59億DKK、2012年: 56.8億DKK、2013年: 58.7億DKK、2014年: 36.2億DKK、2015年: 36.5億DKK、2016年: 35.6億DKK、2017年: 36.8億DKK、2018年(見込): 35.5億DKK、2019年(見込): 36.0億DKK。

その他

- 税とグリーン成長の顕著な実績あり。過去20年でCO₂排出量は減少し、実質GDPは増加(下表)。また、風力発電などのエネルギー関連技術の輸出が全輸出額に占める割合は12%程度(2016年)でEU最大。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA, 2018, CO₂ Emissions from Fuel Combustion 2018より作成。

(参考)為替レート:1DKK=約17円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)デンマーク税務省ウェブページ、「CO₂ Tax Act」、「Green taxes 2010 - 2019」、デンマークエネルギー庁他「EKSPORT AF ENERGITEKNOLOGI OG -SERVICE 2016」等より作成。

(参考) スイスの炭素税について

- スイスは、2008年に炭素税(CO₂ levy)を導入。輸送用燃料を除く化石燃料に課税。
- 将来の税率は、過年度の排出実績に基づき決定。

スイスの炭素税の特徴

概要

- 2008年に、CO₂排出削減を目的に、輸送用燃料を除く部門に対して12CHF/tCO₂の炭素税を導入。
- 段階的な引上げを行い、現在の税率(84CHF/tCO₂)は、導入当初の7倍。
- 2014年以降の税率は、過年度の排出実績をもとに算定。

税率

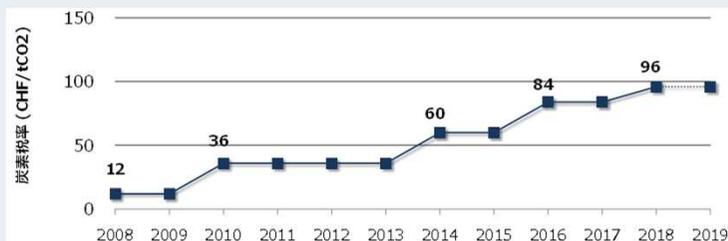
- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2008-2009	2010-2013	2014-2015	2016-2017	2018-2020
炭素税率(CHF/tCO ₂)	12	36	60	84	96
石炭(CHF/1,000kg)	31.7	95.1	141.6	198.2	222.6
重油(CHF/1,000kg)	38.1	114.2	190.2	266.3	304.3
天然ガス(CHF/1,000kg)	30.7	92.1	153.6	216.7	255.4

(※) 2018年以降の税率について84~120CHF/tCO₂の3つのオプションが示されていたが、2016年排出実績を踏まえ、96CHF/tCO₂に決定。

- 1990年比 73%以下 の場合：84CHF/tCO₂(据え置き)
- 1990年比 73~76% の場合：96CHF/tCO₂
- 1990年比 76%以上 の場合：120CHF/tCO₂

- 炭素税率の推移



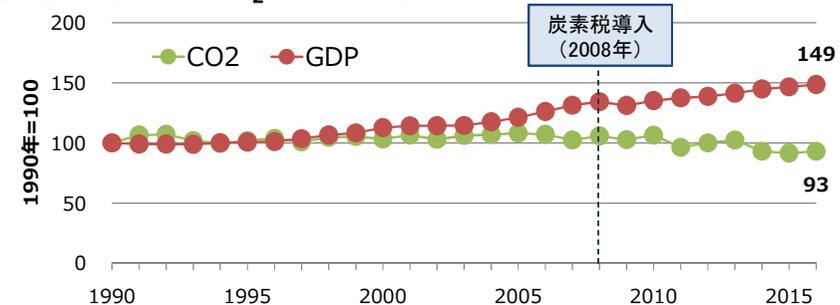
課税対象 優遇措置

- コージェネレーション用の化石燃料、国内ETS対象事業者は免税。(発電用燃料も課税対象であるがスイスでは操業している火力発電所はない。)
- 国内ETS対象外であるエネルギー集約型の中小企業は、自ら法的拘束力のある削減目標を立て、その目的を達成した場合は還付。

税収用途

- 税収は一般会計に入り、税収相当分を充当・還付：
 - ①建築物改装基金及び一部技術革新ファンド
 - ②医療保険会社を介して全国民に均等に還付
 - ③労働者の年金支払額に応じた額を企業に還付
 (※) ①が税収の1/3程度、②③が税収の2/3程度
- (税収額) 2013年: 6.5億CHF、2014年: 7.6億CHF、2015年: 8.5億CHF、2016年: 10.7億CHF、2017年: 11.1億CHF、2018年(見込): 11.7億CHF、2019年(見込): 11.9億CHF

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典) IEA, 2018, CO₂ Emissions from Fuel Combustion 2018より作成。

(参考) 為替レート: 1CHF=約112円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) スイス連邦環境省「Imposition of the CO₂ levy on heating and process fuels」、スイス連邦財務省「Compte de resultats 2007-2017」等より作成。

(参考)アイルランドの炭素税について

- アイルランドは、経済危機からの再建を目指し、2010年に炭素税を導入。
- 炭素税の税収は一般会計に充当され、2010年以降の財政健全化に寄与した。

アイルランドの炭素税の特徴

概要	<ul style="list-style-type: none"> リーマンショック後の経済危機からの再建を目指し、法人税・所得税以外の税からの税収確保を目的として、2010年に炭素税を導入(石油・天然ガス対象)。 その後2013年より石炭への炭素税の課税を開始。 	課税対象 優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> 化石燃料消費に対し課税。 ETS対象産業、発電用燃料、化学、冶金・鉱物製造工程等の産業プロセスに使用される燃料、農業用軽油、バイオ燃料(運輸)、CHP(産業・業務)等は免税。 																																													
税率	<ul style="list-style-type: none"> トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率 <table border="1"> <thead> <tr> <th>税率</th> <th>2010-2011</th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014-2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>炭素税率(標準税率)(EUR/tCO₂)</td> <td>15</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>炭素税率(石炭)(EUR/tCO₂)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>10</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>ガソリン(EUR/kl)</td> <td>34.38</td> <td>45.87</td> <td>45.87</td> <td>45.87</td> </tr> <tr> <td>軽油(輸送用)(EUR/kl)</td> <td>39.98</td> <td>53.30</td> <td>53.30</td> <td>53.30</td> </tr> <tr> <td>重油(EUR/kl)</td> <td>45.95</td> <td>61.75</td> <td>61.75</td> <td>61.75</td> </tr> <tr> <td>LPG(EUR/kl)</td> <td>24.64</td> <td>32.86</td> <td>32.86</td> <td>32.86</td> </tr> <tr> <td>天然ガス(EUR/MWh)</td> <td>3.07</td> <td>4.10</td> <td>4.10</td> <td>4.10</td> </tr> <tr> <td>石炭(EUR/t)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>26.33</td> <td>52.67</td> </tr> </tbody> </table>	税率	2010-2011	2012	2013	2014-2019	炭素税率(標準税率)(EUR/tCO ₂)	15	20	20	20	炭素税率(石炭)(EUR/tCO ₂)	-	-	10	20	ガソリン(EUR/kl)	34.38	45.87	45.87	45.87	軽油(輸送用)(EUR/kl)	39.98	53.30	53.30	53.30	重油(EUR/kl)	45.95	61.75	61.75	61.75	LPG(EUR/kl)	24.64	32.86	32.86	32.86	天然ガス(EUR/MWh)	3.07	4.10	4.10	4.10	石炭(EUR/t)	-	-	26.33	52.67	税収使途	<ul style="list-style-type: none"> 一般会計。財政の健全化に寄与。(政府債務の対GDP比は2006年以降毎年ほぼ倍増していたが、2011年以降の増加率は毎年10%以下に減少。) (税収額)2010年:223百万EUR、2011年:298百万EUR、2012年:354百万EUR、2013年:388百万EUR、2014年:385百万EUR、2015年:419百万EUR、2016年:430百万EUR、2017年:430百万EUR。
税率	2010-2011	2012	2013	2014-2019																																												
炭素税率(標準税率)(EUR/tCO ₂)	15	20	20	20																																												
炭素税率(石炭)(EUR/tCO ₂)	-	-	10	20																																												
ガソリン(EUR/kl)	34.38	45.87	45.87	45.87																																												
軽油(輸送用)(EUR/kl)	39.98	53.30	53.30	53.30																																												
重油(EUR/kl)	45.95	61.75	61.75	61.75																																												
LPG(EUR/kl)	24.64	32.86	32.86	32.86																																												
天然ガス(EUR/MWh)	3.07	4.10	4.10	4.10																																												
石炭(EUR/t)	-	-	26.33	52.67																																												

• 炭素税率の推移

年	標準税率	石炭
2010	15	-
2011	15	-
2012	20	-
2013	20	10
2014	20	20
2015	20	20
2016	20	20
2017	20	20
2018	20	20

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移

年	CO ₂	GDP
1990	100	100
1995	110	120
2000	120	180
2005	130	250
2010	120	280
2015	123	399

(出典)IEA, 2018, CO₂ Emissions from Fuel Combustion 2018より作成。

(参考)為替レート: 1EUR=約126円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)アイルランド財務省「Finance Act 2012~2016」、OECD(2013)「IRELAND'S CARBON TAX AND THE FISCAL CRISIS」、「Excise receipts by commodity」、「Excise and licenses」(Irish Tax and Customsウェブサイト)より作成。

(参考)英国のカーボンプライスフロアについて

- 英国は2013年に、発電部門に課税するカーボンプライスフロアを導入。
- EU-ETSの排出枠価格とカーボンプライスサポート (CPS) の合計値がCPFとなる。

英国のカーボンプライスフロアの特徴

概要

- EU-ETSの排出枠価格の低迷を受け、カーボンバジェットの達成に資する低炭素エネルギーへの移行を促す十分な価格シグナルを送るため、発電部門に対し、炭素の下限価格であるカーボンプライスフロア (CPF) を2013年に導入。
- 発電事業者の化石燃料消費が対象。EU-ETSの排出枠価格とカーボンプライスサポート (CPS) の合計値がCPFとなる。

税率

- 導入時には、英国政府が定める望ましい炭素価格の水準に基づき、2020年のCPFを30GBP/tCO₂に設定していたが、EU-ETS価格の長期低迷を受け、2016年に、2020年までCPSを18GBP/tCO₂に固定することを決定。

トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2013	2014	2015	2016~
CPSレート (GBP/tCO ₂)	4.94	9.55	18	18
ガス (GBP/kWh)	0.00091	0.00175	0.00334	0.00331
石油・LPG (GBP/kg)	0.01460	0.02822	0.05307	0.05280
石炭等の固形燃料 (GBP/GJ)	0.44264	0.81906	1.56860	1.54790

カーボンプライスフロアの推移



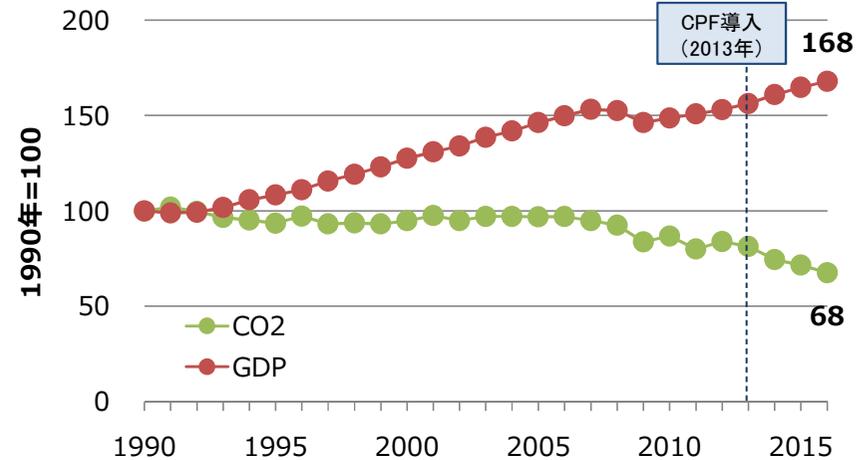
課税対象 優遇措置

- 燃料が発電所に供給された時点で課税。
- 発電容量2MW以下は気候変動税の対象となりCPSは免税。
- 発電容量2MW以下のCHP、待機発電設備、北アイルランドの発電設備は対象外。
- 電力多消費の製造業かつEU-ETSとCSPの負担額が付加価値の5%以上の企業は一部資金支援。

税収使途

- 一般財源に入り、使途の紐づけは行われていない。
- (税収額) 2014年: 892百万GBP、2015年: 1,183百万GBP、2016年: 1,043百万GBP、2017年: 971百万GBP

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典) IEA, 2018, CO₂ Emissions from Fuel Combustion 2018より作成。

(参考) 1GBP=約147円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)
(出典) 英国政府ウェブページ等より作成。

(参考)フランスの炭素税について

○ フランスは、2014年4月に、化石燃料に係る内国消費税を炭素部分とその他部分に組み替える形で炭素税を導入。税率は段階的に引上げ(2030年にCO₂排出量1トン当たり100ユーロ)。

フランスの炭素税の特徴

概要

- 2014年4月、化石燃料に係る内国消費税(TICPE等)を炭素税部分とその他部分に組み替える形で炭素税導入。当初税率は7EUR/tCO₂。税収相当分を、競争力確保・雇用促進のための税控除や再エネ普及支援等に充当。
- 2015年のエネルギー移行法で、2030年までの税率引上げを発表(100EUR/tCO₂)。
- 2018年予算法案で、2018年(44.6EUR/tCO₂)から2022年(86.2EUR/tCO₂)までの税率を発表したが、2019年予算法で2019年1月以降も2018年税率で据え置くことを決定。

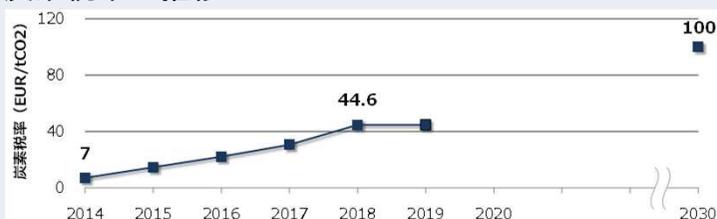
税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2014.3	2014.4	2015.1	2016.1	2017.1	2018.1-
炭素税率(EUR/tCO ₂)	—	7	14.5	22	30.5	44.6
ガソリン(EUR/100L)	60.69	60.69	62.41	64.12	65.07	68.29
軽油(EUR/100L)	42.84	42.84	46.82	49.81	53.07	59.40
重油(EUR/100kg)	1.85	2.19	4.53	6.88	9.54	13.95
天然ガス(EUR/MWh)	1.19	1.27	2.64	4.34	5.88	8.45
石炭(EUR/MWh)	1.19	2.29	4.75	7.21	9.99	14.62

(※) エネルギー固有単位当たり税率は内国消費税全体の税率。
 [重油・天然ガス・石炭] 2014年に炭素税率相当に税率引上げ。
 [その他] 2014年に内国消費税を炭素税部分とその他部分に再編し、税率は据え置き。2015年以降、炭素部分の税率を引上げ。

- 炭素税率の推移



課税対象 優遇措置

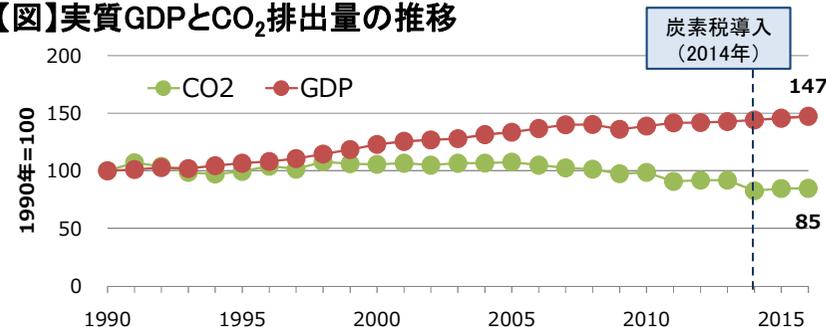
- 化石燃料消費に対し課税。但し、原料使用、特定の非鉱物製造工程、発電用燃料等は免税。
- EU-ETS対象企業は2013年の税率、エネルギー集約型産業は2014年の税率を適用。

税収用途

- 輸送関係のインフラ整備の財源や再エネ電力普及支援等のエネルギー移行に資するプロジェクト等に充当。
 (※) 競争力確保・雇用促進のための法人税控除への充当は2018年まで。

2014年[推計値] (3億EUR)	(一般会計)競争力・雇用税額控除
2015年[推計値] (23億EUR)	(一般会計)競争力・雇用税額控除、交通インフラ資金調達庁
2016年[推計値] (38億EUR)	(一般会計)競争力・雇用税額控除、交通インフラ資金調達庁、その他一般財政支出
2017年[推計値] (54億EUR)	(一般会計)競争力・雇用税額控除、交通インフラ資金調達庁、その他一般財政支出 (特別会計)エネルギー移行のための特別会計
2018年[推計値] (79億EUR)	(一般会計)競争力・雇用税額控除、交通インフラ資金調達庁、その他一般財政支出 (特別会計)エネルギー移行のための特別会計

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA, 2018, CO₂ Emissions from Fuel Combustion 2018より作成。

(参考)為替レート:1EUR=約126円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)フランス環境連帯・移行省「Fiscalité des énergies」、2018年予算法案、2018年予算法、2019年予算法等より作成。

(参考)ポルトガルの炭素税について

- ポルトガルでは、2015年にグリーン税制改革の一環として炭素税を導入。
- 税率は、前年度のEU-ETS制度における排出枠価格の年間平均値より決定。

ポルトガルの炭素税の特徴

概要

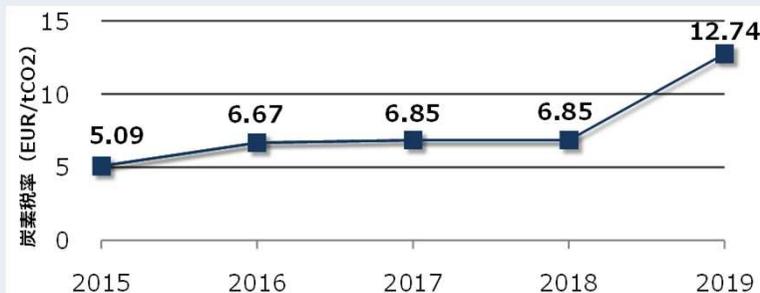
- 2014年に、炭素税の導入を含む「グリーン税制改革」の実施を決定。2015年1月1日導入。
- 前年のEU-ETS価格の年間平均値を税率として採用する点の特徴（前年の価格を下回った場合には、前年の税率を維持）。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率
※税率は、前年のEU-ETS価格の年間平均値。
(例) 2015年の税率は2013年7月1日～2014年6月30日のEU ETSオークション価格を平均した値。
ただし2018年は2017年価格を下回ったため、2017年の税率を維持。

税率	2015	2016	2017	2018	2019
炭素税率 (EUR/tCO ₂)	5.09	6.67	6.85	6.85	12.74
ガソリン (EUR/1000L)	11.56	15.15	15.56	15.56	28.94
軽油 (EUR/1000L)	12.60	16.51	16.81	16.95	31.53
天然ガス (EUR/GJ)	0.29	0.37	0.38	0.38	0.71
LPG (輸送用) (EUR/t)	14.77	19.36	19.88	19.88	36.98
石炭 (EUR/t)	11.53	15.11	15.52	15.52	28.86

炭素税率の推移



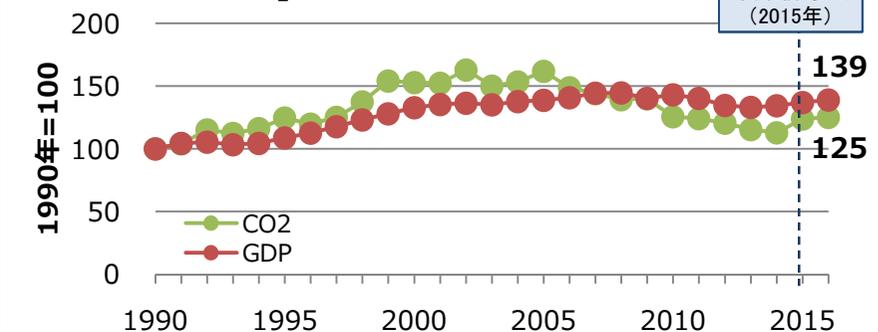
課税対象 優遇措置

- 化石燃料消費に対し課税。
- 農業・漁業等は減税。EU-ETS対象部門は免税。発電用石炭は5EUR/tCO₂の25%の税率を適用。石炭以外の発電用燃料は免税。

税収使途

- 税収は一般会計に入り、税収相当分を、主に家計の所得税引下げに活用し、一部を電気自動車普及等の環境対策に活用。(予定)
- 環境税制改革の事前評価によれば、2015年の炭素税の税収額は95百万EURの見込み(環境税制改革全体の税収規模は165.5百万EUR)。
- 導入以降は、エネルギー税との合算値のため、炭素税単独の税収額は不明。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)IEA, 2018, CO₂ Emissions from Fuel Combustion 2018より作成。

(参考) 為替レート: 1EUR=約126円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)ポルトガル政府「Law No. 82-D/2014 of December 31, 2014」、「Portaria n° 6-A/2019, 04/2019」、ポルトガル環境省(2014)「Reforma Fiscalidade Verde, Green Taxation Reform」、ポルトガル環境省(2015)「Green Growth Commitment」より作成。

(参考)カナダBC州の炭素税について

- 2008年7月、カナダのブリティッシュコロンビア(BC)州は炭素税を導入(北米初)。
- 炭素税の税込相当分の所得税・法人税の引下げを実施、税込中立的な仕組みとなっている。

BC州の炭素税の特徴

概要

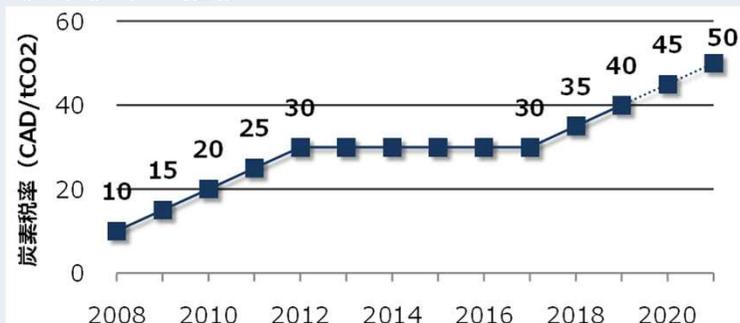
- BC州は2008年7月に北米初の炭素税を導入。導入時に5年先まで年率5CAD/tCO₂の段階的引上げを規定。2012年以降は税率の引上げは行われていなかったが、2017年の政権交代後、2021年までの引上げを発表。
- 炭素税込相当分の所得税・法人税減税等を実施。

税率

- トンCO₂当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2008	2009	2010	2011	2012-2017	2018/4月~	2019/4月~
炭素税率(CAD/tCO ₂)	10	15	20	25	30	35	40
ガソリン(c/L)	2.34	3.51	4.45	5.56	6.67	7.78	8.89
軽油(輸送用)(c/L)	2.69	4.04	5.11	6.39	7.67	8.95	10.23
重油(c/L)	3.15	4.73	6.30	7.88	9.45	11.03	12.6
LPG(c/L)	-	-	3.30	4.13	4.95	5.78	6.6
天然ガス(c/m ³)	1.90	2.85	3.80	4.75	5.70	6.65	7.6
石炭(低発熱量)(CAD/t)	17.77	26.66	35.54	44.43	53.31	62.2	71.08

- 炭素税率の推移



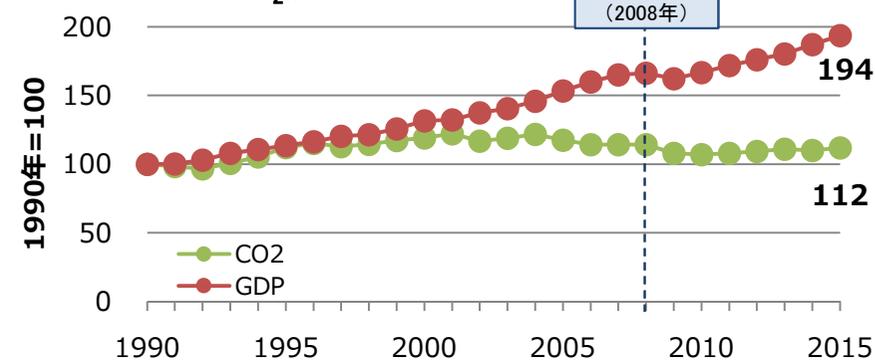
課税対象 優遇措置

- 化石燃料の購入・州内での最終消費に対し課税。化石燃料の卸売業者より徴税。
- 州外に販売・輸出される燃料、越境輸送に使用される燃料、先住民族により使用される燃料、農業用燃料、燃料製造に使用される産業用原料使用等は免税。

税込用途

- 一般会計。導入時から2017年まで、税込相当分を所得税・法人税の減税、低所得者への手当に活用(税込中立)。2018年以降、税込中立の原則を廃止。
- (税込額)2008年: 306百万CAD、2009年: 542百万CAD、2010年: 741百万CAD、2011年: 959百万CAD、2012年: 1,120百万CAD、2016年: 1,201百万CAD、2017年: 1,220百万CAD。

【図】実質GDPとCO₂排出量の推移



(出典)BC州政府, Provincial Inventory Archiveより作成。

(参考)為替レート:1CAD=約85円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) BC州財務省「Budget and Fiscal Plan, 2010/11-2012/13版~2016/17-2018/19版」、「Budget 2017 September Update」、CARBON TAX ACT [SBC 2008] CHAPTER 40より作成。

(参考)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。
- 2019年4月の選挙で新自由党から保守党に政権交代、公約通り2019年5月30日に炭素税を廃止。

アルバータ州の炭素税の特徴(2019年1月時点の制度概要)

項目	内容																								
導入年	・ 2017年1月1日 ※2019年5月末廃止																								
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"> ・ <u>2017年:20CAD/tCO₂、2018年~:30CAD/tCO₂へ引上げ</u> <table border="1"> <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年</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>35.39</td> </tr> <tr> <td>2018年~</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>53.09</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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。</p>	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年	4.49	5.35	5.14	6.35	3.08	1.011	35.39	2018年~	6.73	8.03	7.71	9.53	4.62	1.517	53.09
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年	4.49	5.35	5.14	6.35	3.08	1.011	35.39																		
2018年~	6.73	8.03	7.71	9.53	4.62	1.517	53.09																		
税収規模	・ 2017年:1,046百万CAD																								
税収使途	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>家計への還付</u> ・ <u>中小企業の法人税率の減税</u> ・ 原住民族や石炭依存地域への支援措置 ・ 大規模再エネ導入、バイオエネルギー、技術開発支援 ・ 公共交通等の低炭素インフラ整備 ・ 家計や企業の省エネ機器導入促進プログラム 																								
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年間排出量10万CO₂e以上の大規模産業は、Carbon Competitiveness Incentive (CCI)の対象となり、炭素税は免税。 ・ 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。 																								

家計・企業への影響緩和措置(2019年1月時点)

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。

(参考)カナダの連邦カーボンプライシング制度について

- 2018年10月、カナダ連邦政府は、オンタリオ州やマニトバ州など一部の州に対し、2019年からの連邦カーボンプライシング制度(2022年に50CAD/tCO₂eの炭素税と大規模排出事業者に対するアウトプットベースの価格付け制度)を適用すると発表。

カナダ連邦カーボンプライシング制度の概要

- 2016年10月の「連邦カーボンプライシング提案」において、州・準州に独自の炭素価格付け制度を導入する機会を与えるとともに、連邦政府の求める炭素価格の水準等を定めたベンチマークを発表。
- 2018年1月、ベンチマークに適合しない州・準州に適用する連邦カーボンプライシングバックストップ(*)を発表。
(*)2022年に50CAD/tCO₂eの炭素税、及び大規模排出事業者に対するアウトプットベース価格付け制度の導入
- その後連邦政府は、2018年9月1日時点の各計画の厳密性等をベンチマークに照らし合わせながら評価。
オンタリオ州やマニトバ州など一部の州に対し2019年から連邦カーボンプライシング制度を適用すると発表。

ブリティッシュ・コロンビア州、アルバータ州、ケベック州、ノバスコシア州、プリンスエドワード島州、ニューファンドランドラブラドル州

連邦基準を満たすカーボンプライシングを実施している又は実施しようとしている。
各州の独自の仕組みを実施する。
(プリンスエドワード島州は連邦政府の大規模企業向けアウトプットベース価格付け制度を実施。)

オンタリオ州、マニトバ州、ニューブランズウィック州、サスカチュワン州

連邦基準を満たす炭素価格付け制度を導入していない。
2019年1月から大規模企業向けアウトプットベース価格付け制度(サスカチュワン州は州制度対象外の電気・天然ガスパイプラインセクターに適用)を、2019年4月から炭素税(fuel charge)を適用。

[備考] ノースウェスト準州は2019年7月1日に連邦基準を満たす制度の導入を予定。ユーコン準州・ヌナブト準州には7月1日から連邦価格付け制度を適用。

連邦カーボンプライシング制度の主な特徴

炭素税	<ul style="list-style-type: none"> ● 2019年4月に導入。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。 ● 税率は、2019年に20CAD/tCO₂e、年間10CADずつ引上げ、2022年50CAD/tCO₂e。 ● アウトプットベース価格付け制度対象事業者の消費する燃料、輸出入燃料、原料用燃料等は非課税。 	<p>(共通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 税金及び収入は州・準州に帰属する。 連邦政府は、気候行動インセンティブとして、個人及び世帯に直接還付することを提案するが、最終的には使い道は州・準州の裁量。
アウトプットベース価格付け制度	<ul style="list-style-type: none"> ● 2019年1月に導入。年間50ktCO₂e(7ガス合計)以上排出する事業者等が対象。 ● 年間排出量上限(=生産量基準(tCO₂e/単位) X 生産量(単位))を下回った事業者には、政府より余剰クレジットが発行される。 ● 上限以上排出する事業者は、炭素税の支払い、余剰クレジット使用、オフセットクレジット使用により超過排出分をカバーすることを要求。 	

(備考) 1CAD=約85円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)カナダ連邦政府(2018)「Carbon pricing: compliance options under the federal output-based pricing system」等をもとに作成。

(参考) インド及びメキシコの炭素税について

○インドは2010年に石炭に対する炭素税(Clean Environment Cess)を導入。

○メキシコは2014年に炭素税を導入。税率は燃料ごとに異なる。

インドの炭素税(石炭への課税)の概要

項目	内容										
経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・クリーンエネルギーへのシフトに必要な財源を確保するため、石炭に課税する炭素税(Clean Energy Cess)を2010年に導入。 ・2016年にClean Environment Cessに改名。 ※「cess」はtaxと同じく税を指す。										
導入年	・2010年7月1日										
課税対象	・石炭、褐炭、泥炭の生産・輸入(消費者への出荷段階で課税)										
税率	・400INR/t <税率の推移> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>2010~2013年</th> <th>2014年</th> <th>2015年</th> <th>2016年~</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>税率 (INR/t)</td> <td>50</td> <td>100</td> <td>200</td> <td>400</td> </tr> </tbody> </table>	年	2010~2013年	2014年	2015年	2016年~	税率 (INR/t)	50	100	200	400
年	2010~2013年	2014年	2015年	2016年~							
税率 (INR/t)	50	100	200	400							
税収	1146.3億INR(2017年)										
税収用途	National Clean Energy and Environment Fund (NCEEF)に入り、技術開発支援や再エネ導入支援プロジェクトに使用。但し2017年以降5年間は、NCEEFではなくGST Compensation Fundに繰入れ、消費税の税収補填に活用することを発表。										

メキシコの炭素税の概要

項目	内容																												
経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・2013年にPeña Nieto大統領が、炭素税の導入を含む財政改革を発表。 ・GHG排出削減及び政府の税収拡大を目的として導入。 ・「生産・消費税法(Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios)」において税率等を規定。 																												
導入年	・2014年1月1日																												
課税対象	・化石燃料の燃焼に対し課税																												
税率	・6.36MXN~51.52MXN/tCO ₂ ・IPCCの定める排出係数を用いて固有単位当たりへ換算。 <主な燃料における単位当たり税率> <table border="1"> <thead> <tr> <th>燃料</th> <th>ガソリン (MXN/L)</th> <th>軽油 (MXN/L)</th> <th>プロパン (MXN/L)</th> <th>重油 (MXN/L)</th> <th>石炭 (MXN/kg)</th> <th>天然ガス</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>0.1141</td> <td>0.1384</td> <td>0.065</td> <td>0.1478</td> <td>0.0303</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>0.1217</td> <td>0.1476</td> <td>0.0693</td> <td>0.1576</td> <td>0.03229</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>0.1274</td> <td>0.1546</td> <td>0.0726</td> <td>0.1650</td> <td>0.03381</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	燃料	ガソリン (MXN/L)	軽油 (MXN/L)	プロパン (MXN/L)	重油 (MXN/L)	石炭 (MXN/kg)	天然ガス	2017	0.1141	0.1384	0.065	0.1478	0.0303	0	2018	0.1217	0.1476	0.0693	0.1576	0.03229	0	2019	0.1274	0.1546	0.0726	0.1650	0.03381	0
燃料	ガソリン (MXN/L)	軽油 (MXN/L)	プロパン (MXN/L)	重油 (MXN/L)	石炭 (MXN/kg)	天然ガス																							
2017	0.1141	0.1384	0.065	0.1478	0.0303	0																							
2018	0.1217	0.1476	0.0693	0.1576	0.03229	0																							
2019	0.1274	0.1546	0.0726	0.1650	0.03381	0																							
税収	・2014年~2015年の税収は合計170億MXN																												
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> ・天然ガスは非課税。 ・パラフィンやアスファルト、潤滑油等の燃焼に用いられない製品は対象外。 ・UNFCCCが定める炭素クレジットを活用可能。 																												

(注) 1INR=1.66円、1MXN=5.9円(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)「Clean Energy Cess Rules, 2010」、Indian Economic Service「Clean Energy Cess - Carbon Tax of India」、「National Clean Energy & Environment Fund (NCEEF)」、「LEY DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS」(Cuotas actualizadas por Acuerdos DOF 29-12-2017)、Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales(2017)「MEXICO CARBON PRICING POLICIES」、Plataforma Mexicana de Carbono「NOTA TÉCNICA Impuesto al Carbono en México」より作成。

(参考)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CO₂の炭素税を導入。課税開始は2018年。
- 南アフリカは2019年6月1日に炭素税を導入。

チリの炭素税の概要

項目	内容
経緯	<ul style="list-style-type: none"> CO₂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 CO₂の他に、NO_x、SO₂、PMIに対しても課税を開始。
導入年	<ul style="list-style-type: none"> 2017年1月1日より施行。(実際の課税は2018年開始)
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> 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)。 導入時の対象事業者数は約80。 環境省が課税対象となる事業所のリストを毎年公開。 前年の対象事業所のCO₂排出量を計測し、翌年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、同年4月に財務省が徴税する仕組みとなっている。
税率	<ul style="list-style-type: none"> 5USD/トンCO₂ (税率は米ドルで設定されているが、徴税は現地通貨)
税収規模	<ul style="list-style-type: none"> CO₂、NO_x、SO₂、PMIに対する課税の税収の合計は、2018年(課税開始初年度)に191.3百万USD。 そのうち88%がCO₂への課税からの税収。
税収使途	<ul style="list-style-type: none"> 一般会計。政府の教育改革資金等に充当。
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> 再エネ・バイオマスによる発電設備は免税。

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"> 2013年5月、2015年1月1日より炭素税を導入すると発表。 2014年2月、導入年の2016年への先延ばしを発表。 2015年11月、財務省が炭素税法案を発表。導入延期。 2017年12月に改訂版炭素税法案を発表。導入延期。 2018年11月に再度改訂版炭素税法案を発表、国会で承認され、2019年6月からの導入が決定。
導入年	<ul style="list-style-type: none"> 2019年6月1日(3年ごとに制度を見直し予定)
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> 温室効果ガス(CO₂、CH₄、N₂O、HFCs、PFCs、SF₆)を排出する化石燃料の燃焼、工業プロセス及び漏出。
税率	<ul style="list-style-type: none"> 120ZAR(ランド)/トンCO₂e^(※) 炭素税率はインフレ率+2%ずつ毎年上昇。
税収使途	<ul style="list-style-type: none"> 省エネ税控除、電気税の負担軽減等への活用を予定。
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> 国際航空・国際船舶の燃料は免税。家庭部門は免税。 発電事業者は、再エネプレミアムや環境税の負担額を炭素税負担額から差し引いた額を納税。 その他、産業・農業・廃棄物部門に対し以下の免税措置(allowance)が設けられており、産業部門は最大95%、農業・廃棄物は最大100%免税となる。 <ul style="list-style-type: none"> - 化石燃料燃焼に伴う排出に対する免税措置:最大75% (農業・廃棄物についてはほとんどの活動が100%) - 貿易にさらされる産業への配慮措置:最大10% - 排出削減努力に対する免税措置:最大5% - カーボンバジェットに対する免税措置:最大5% - オフセットに対する免税措置:最大10%

(※)1USD=約111円、1ZAR=約8.1円(20ZAR=約970円)。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)チリ政府「Act 20.780」、チリエネルギー省(2014)「Carbon Tax Developments in Chile」、「Implementación del impuesto verde」(Precio Al Carbono Chileウェブページ)、南アフリカ財務省(2013)「Carbon Tax Policy Paper」、同(2014)「Budget Review 2014」、同(2015)「Draft Carbon Tax Bill」、同(2017)「Draft Carbon Tax Bill」、同(2018)「Carbon Tax Bill」、同(2018)「Media Statement Tabling of the Carbon Tax Bill」等より作成。

(参考)シンガポールの炭素税について

- シンガポールでは、2018年3月、「カーボンプライシング法案」が可決され、気候変動目標を達成するため、2019年1月に5SGD/tCO₂eの炭素税を導入。2030年までに税率を10~15SGDに引き上げる予定。

シンガポールの炭素税の概要

項目	内容
経緯	<ul style="list-style-type: none">• 2017年2月、財務大臣が「2017年予算案」で、温室効果ガス削減目標(2030年までに2005年比で炭素原単位を36%減)を達成するため、2019年に10~20SGD/tCO₂の炭素税を導入すると発表。• 2017年3月、首相府直轄の国家気候変動事務局(NCCS)が2019年の炭素税導入に関する意見募集を実施(~5月)。• 2017年10月、環境水資源省(MEWR)が「カーボンプライシング法草案」の意見募集を実施(~12月)。• 2018年2月、財務大臣が「2018年予算案」で2019年に5SGD/tCO₂eの炭素税(Carbon tax)を導入すると発表。• 2018年3月、「カーボンプライシング法案」の提出・可決。
導入年	• 2019年(最初の納税は2019年の排出量に基づき2020年に実施)
課税対象	<ul style="list-style-type: none">• 温室効果ガス(CO₂、CH₄、N₂O、HFCs、PFCs、SF₆)を年間合計25,000 tCO₂e以上排出する企業の排出量に対して課税。但し、物品税が既に課税されているガソリン、軽油、CNGは除く。• 課税対象はシンガポールの全排出量の80%に相当。発電所や大規模な産業施設など30~40社が対象となる予定。 (※1)
税率	• 5SGD/tCO ₂ e(2019年~2023年)。2023年にレビューを実施。その後、2030年までに10~15SGD/tCO ₂ eに引き上げる予定。
税収用途	• 当初5年間で10億SGD程度。税収は企業のエネルギー効率改善等のための資金として活用される予定。
優遇措置	• なし。 (※2)

<Budget 2018等における関連の言及>

※1 電力価格上昇による家計への影響と緩和策

- 発電事業者が消費者に5SGD/tCO₂eの炭素税を全額転嫁したとしても、電気料金の上昇分は約0.21セント/kWh(2018年現在の電気料金の約1%)で、影響は軽微である。
- 家計の影響を軽減するため、政府は対象となる公営住宅(HDB)に居住する世帯に対して2019~2021年までの3年間、年間で20SGDの追加的な公共料金還付(U-Save)を行う。

※2 免税等の優遇措置を導入しない理由

- クリーンでシンプルな炭素税を導入することで経済全体に透明性の高い公平で一貫性のある価格シグナルを提示することができ、費用効率的に排出削減を促進できる。
- ベンチマークに基づく免税制度は、多様な部門で行われ、施設毎に異なる価格負担を求めることになる結果、炭素税の価格シグナルを損ない、透明性を低下させる。
- ベンチマークを設定することは複雑なプロセスになる可能性があり、行政コストや遵守コストを増加させるおそれがある。

(備考)1SGD=約81円。(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)シンガポール財務省(2018)「Budget 2018 Together, A Better Future」、シンガポール政府「Carbon Pricing Bill」、NCCCホームページ「Carbon Tax」等より作成。

車体課税のグリーン化に関する最近の動向等

(乗用車の2030年度燃費基準)

規制対象範囲の拡大

- 乗用車における2030年度燃費基準では、今後相当程度普及が見込まれるプラグインハイブリッド車及び電気自動車を新たに対象とすることとなった。

次世代自動車の対象範囲の推移

目標年度	2010年度基準 (1998年度制定)	2015年度基準 (2006年度制定)	2020年度基準 (2011年度制定)	2030年度基準 (2019年度制定)
従来車	○	○	○	○
ハイブリッド車	○	○	○	○
クリーンディーゼル車	—	○	○	○
プラグインハイブリッド車	—	—	—	○
電気自動車	—	—	—	○
燃料電池自動車	—	—	—	—

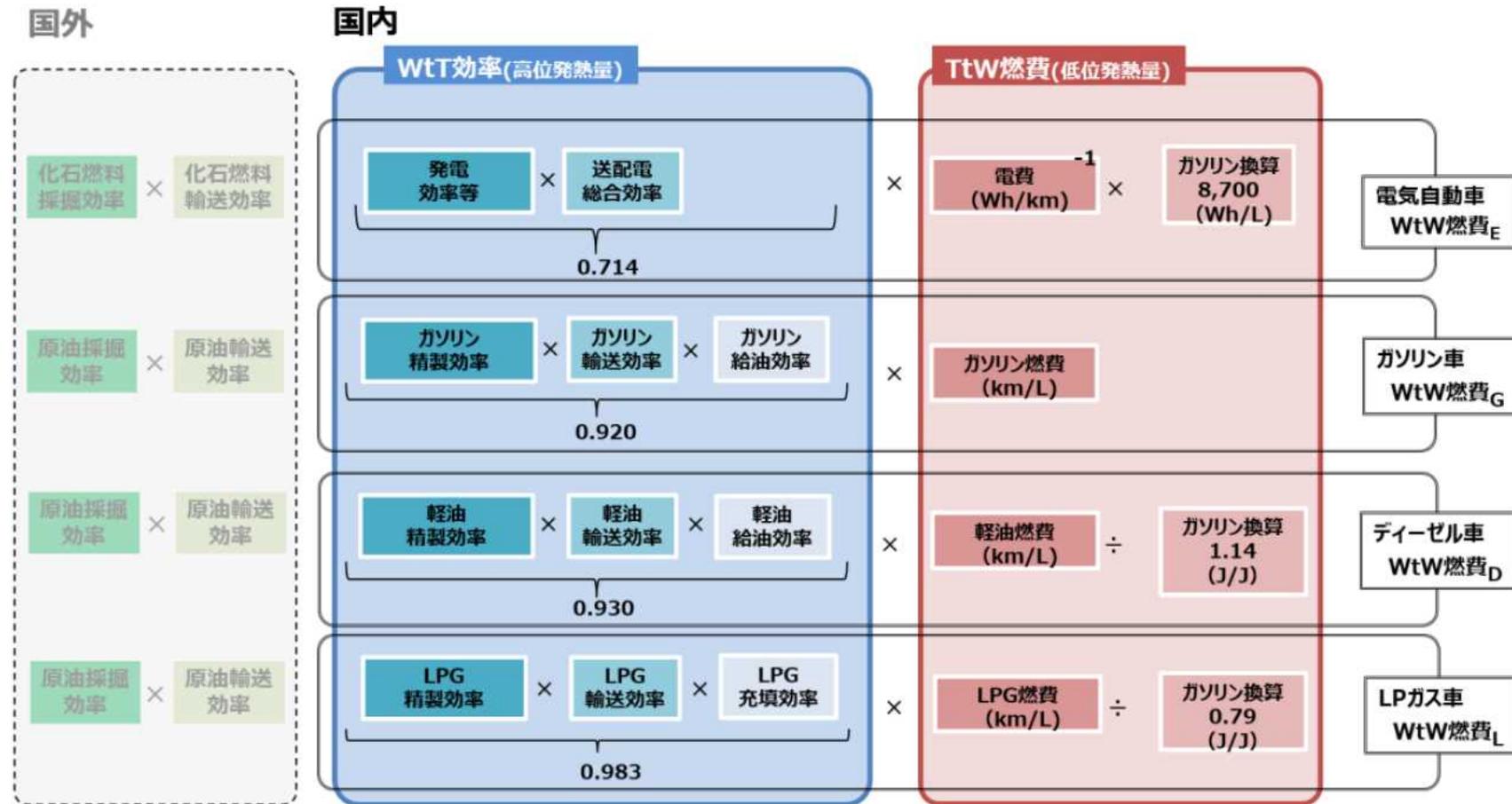
(参考)2030年度燃費基準の対象車両区分

対象車両	乗車人数	車両総重量
乗用車	9人以下	3.5トン以下
		3.5トン超
	10人以上	3.5トン以下
		3.5トン超
貨物車		3.5トン以下
		3.5トン超

次世代自動車のエネルギー消費効率の算定方法 1/2

- 乗用車における2030年度燃費基準のエネルギー消費効率では、Well-to-Tank(ガソリン等の精製効率や輸送効率、電力の発電効率や送配電効率)のエネルギー効率も考慮することとなった。

Well-to-Tank及びTank-to-Wheelのイメージ



※ エネルギー消費効率 (燃費値) = TtW燃費_{G, E, D, L} × WtT効率_{G, E, D, L} / WtT効率_G

(出典) 総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会 自動車判断基準ワーキンググループ・交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会 自動車燃費基準小委員会 合同会議 取りまとめ(乗用車燃費基準等)(令和元年6月25日)より作成。

次世代自動車のエネルギー消費効率の算定方法 2/2

- Tank to Wheelにおけるエネルギー消費効率の測定モードは、JC08モードからWLTCモードに切り替わる。
- 電気自動車やプラグインハイブリッド車等は、ガソリンの発熱量を使ってガソリン燃費に換算することで、適切に評価することとなっている。

各車種のエネルギー消費効率の算定式

車種	エネルギー消費効率の算定式	備考
ガソリン車	FE_G	FE_G : WLTCモード走行でのガソリン車の燃料消費率
ディーゼル車	$FE_D \div 1.1$	FE_D : WLTCモード走行でのディーゼル車の燃料消費率
LPG車	$FE_{LPG} \div 0.74$	FE_{LPG} : WLTCモード走行でのLPG車の燃料消費率
電気自動車	$6750 \div EC$	EC : WLTCモード走行での電気自動車の交流電力量消費率
プラグインハイブリッド車	$\frac{1}{UF \times \left(\frac{1}{Fe_{CD}} + \frac{1}{6.75 \times \frac{R_{CD}}{E_1}} \right) + \frac{1 - UF}{Fe_{CS}}}$	<p>Fe_{CS}: 外部充電による電力を用いないで、WLTCモードで走行する際の燃料1ℓあたりの走行距離 (km/L)</p> <p>Fe_{CD}: 外部充電による電力を用いて、WLTCモードで走行する際の燃料1ℓあたりの走行距離 (km/L)</p> <p>R_{CD}: 外部充電による電力を用いて、WLTCモードで走行可能な最大走行距離 (km)</p> <p>E_1: R_{CD} 分の距離を走行するために必要な外部充電による電力量 (kWh/回)</p> <p>UF: R_{CD} に応じて算出される係数 (※1)</p>

※1 次の計算式で算出される。 $UF(R_{CD}) = 1 - e^{\left(29.1 \times \left(\frac{R_{CD}}{400} \right)^6 - 98.9 \times \left(\frac{R_{CD}}{400} \right)^5 + 134 \times \left(\frac{R_{CD}}{400} \right)^4 - 89.5 \times \left(\frac{R_{CD}}{400} \right)^3 + 32.5 \times \left(\frac{R_{CD}}{400} \right)^2 - 11.8 \times \left(\frac{R_{CD}}{400} \right) \right)}$

(参考) Well-to-Tankに係る各効率の設定根拠

- Well-to-Tankに係る各効率の設定には、業界団体や研究機関、省エネ法のベンチマーク指標等との整合が取られている。
- 電力においては、2030年度の電源構成(再エネ22～24%程度、原子力22～20%程度、LNG27%程度、石炭26%程度、石油3%程度)を踏まえた、発電効率の設定が行われている。

燃料の精製効率や電力の発電効率等の設定根拠

項目	設定根拠
ガソリン等の精製効率	ガソリン等の精製効率(ガソリン:0.929、軽油:0.939、LPガス:0.974)は、輸送用燃料ライフサイクルインベントリーに関する調査報告書(2002年3月石油産業活性化センター)のモデル製油所をベースに、低炭素社会実行計画フォローアップ(2017年12月石油連盟資料)及びエネルギー供給事業者による非化石エネルギー源の利用及び化石エネルギー原料の有効な利用の促進に関する法律(平成21年法律第72号)によるバイオ燃料の導入目標を考慮して算定。
ガソリン等の輸送効率	ガソリン等の輸送効率(0.995)は低炭素社会実行計画フォローアップからそれぞれ算定。
ガソリン等の給油効率	ガソリン等の給油効率(ガソリン・軽油:0.995)は水素利用国際クリーンエネルギーシステム技術第Ⅱ期研究開発報告書(2003年3月、NEDO)を用いている。
電力の発電効率等	省エネ法の「工場等におけるエネルギーの使用の合理化に関する事業者の判断基準」における電力供給業の火力発電判断基準(ベンチマーク指標、火力発電効率B指標:44.3%)や、自動車新時代戦略会議の中間整理(平成30年7月24日)において示された WtW の視点を踏まえて長期エネルギー需給見通しの電源構成(再エネ22～24%程度、原子力22～20%程度、LNG27%程度、石炭26%程度、石油3%程度)を前提に算定。また、火力発電については、その燃料の精製等の効率(0.998)を考慮。なお、充電効率はWLTCモードにおける計測において考慮されることになっている。

(参考) JC08モードとWLTCモードについて

- 2017年7月4日より、自動車ユーザーが各々の使用状況に応じて、より実際の走行に近い燃費を把握できるようにするため、WLTCモードへの移行が進められている。
- WLTCモードでは、市街地、郊外、高速道路モード毎の燃費が表示されることとなっている。

JC08モードとWLTCモードの違い

従来の表示(JC08モード)

JC08モード <カタログイメージ>

燃料消費率※1(国土交通省審査値)

21.4km/L

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

導入後(WLTCモード)

WLTCモード ※2 <カタログイメージ>

燃料消費率※1(国土交通省審査値)

20.4km/L

市街地モード※2 : 15.2km/L
 郊外モード※2 : 21.4km/L
 高速道路モード※2 : 23.2km/L

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。
 ※2 WLTCモード: 市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。
 市街地モード: 信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。
 郊外モード: 信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。
 高速道路モード: 高速道路等での走行を想定。

<諸元表イメージ>

型式	ABC-DEFG
...	...
燃料消費率※1(国土交通省審査値) JC08モード km/L	21.4

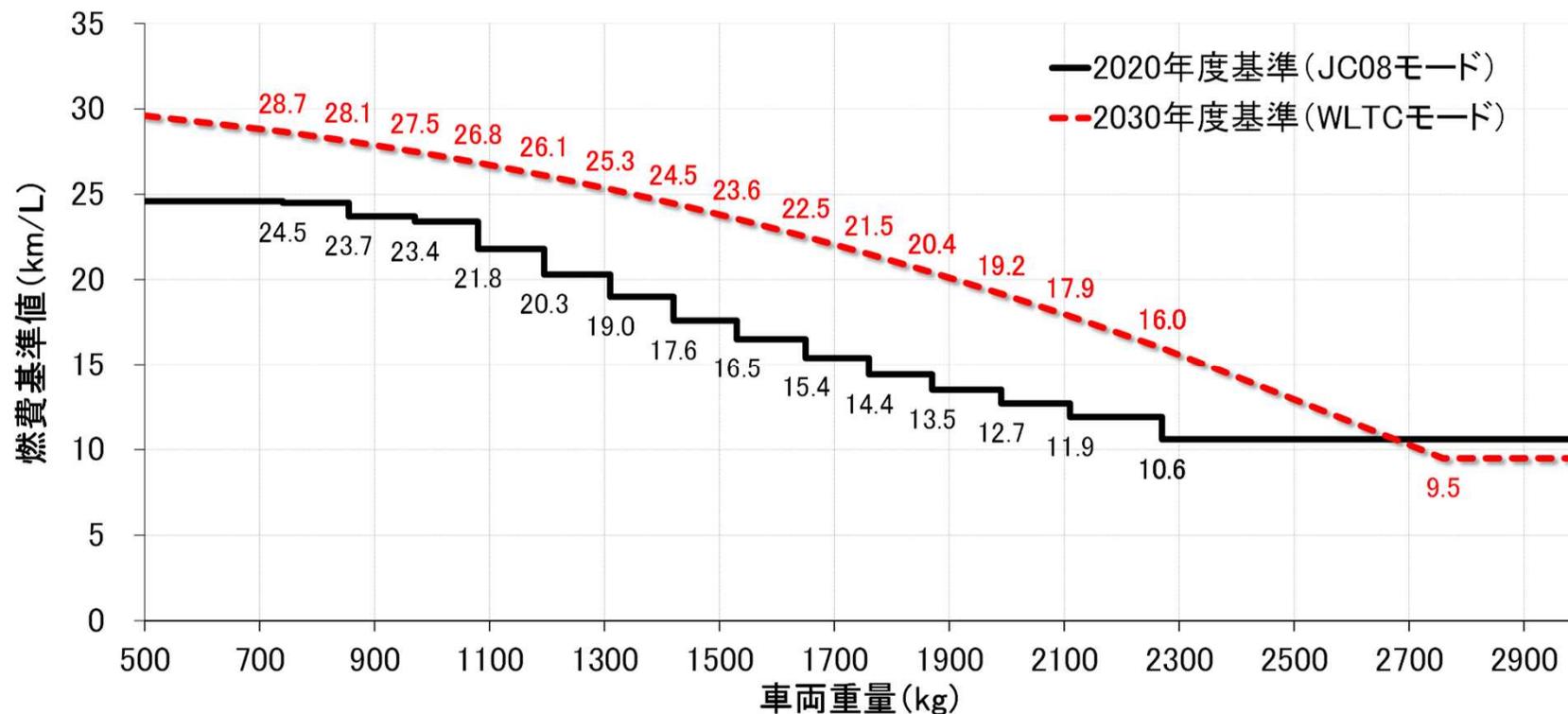
<諸元表イメージ>

型式	ABC-DEFG
...	...
燃料消費率※1(国土交通省審査値) WLTCモード ※2 km/L	20.4
市街地モード(WLTC-L)※2 km/L	15.2
郊外モード(WLTC-M)※2 km/L	21.4
高速道路モード(WLTC-H)※2 km/L	23.2

車両重量別燃費基準値

○ JC08モードでは、特定の車両重量帯に応じて燃費基準を定めていたが、WLTCモードでは燃費試験設備の高度化等により、ステップレスに燃費基準を定めている。

車両重量別燃費基準値(2020年度・2030年度目標)



2030年度基準における燃費基準値FEと車両重量Mの関係は以下のとおり。

$$FE = \begin{cases} -2.47 \times 10^{-6} \times M^2 - 8.52 \times 10^{-4} \times M + 30.65 & (M < 2759kg) \\ 9.5 & (M \geq 2759kg) \end{cases}$$

2030年度燃費基準で求められる燃費改善率

- 2030年度燃費基準が達成された場合、燃費改善率は2016年度の実績値と比べて32.4%改善、2020年度燃費基準の水準(WLTCモード換算の推定値)と比べて44.3%改善となる。

燃費改善率(2016年実績値・2020年度燃費基準)

<2016年度実績値に対する燃費改善率>

2016年度 実績値 ^{※1}	2030年度燃費基準 推定値 ^{※2}	燃費改善率
19.2(km/L)	25.4(km/L)	32.4%

<現行燃費基準の水準に対する燃費改善率>

2020年度燃費基準 推定値 ^{※1※2}	2030年度燃費基準 推定値 ^{※2}	燃費改善率
17.6(km/L)	25.4(km/L)	44.3%

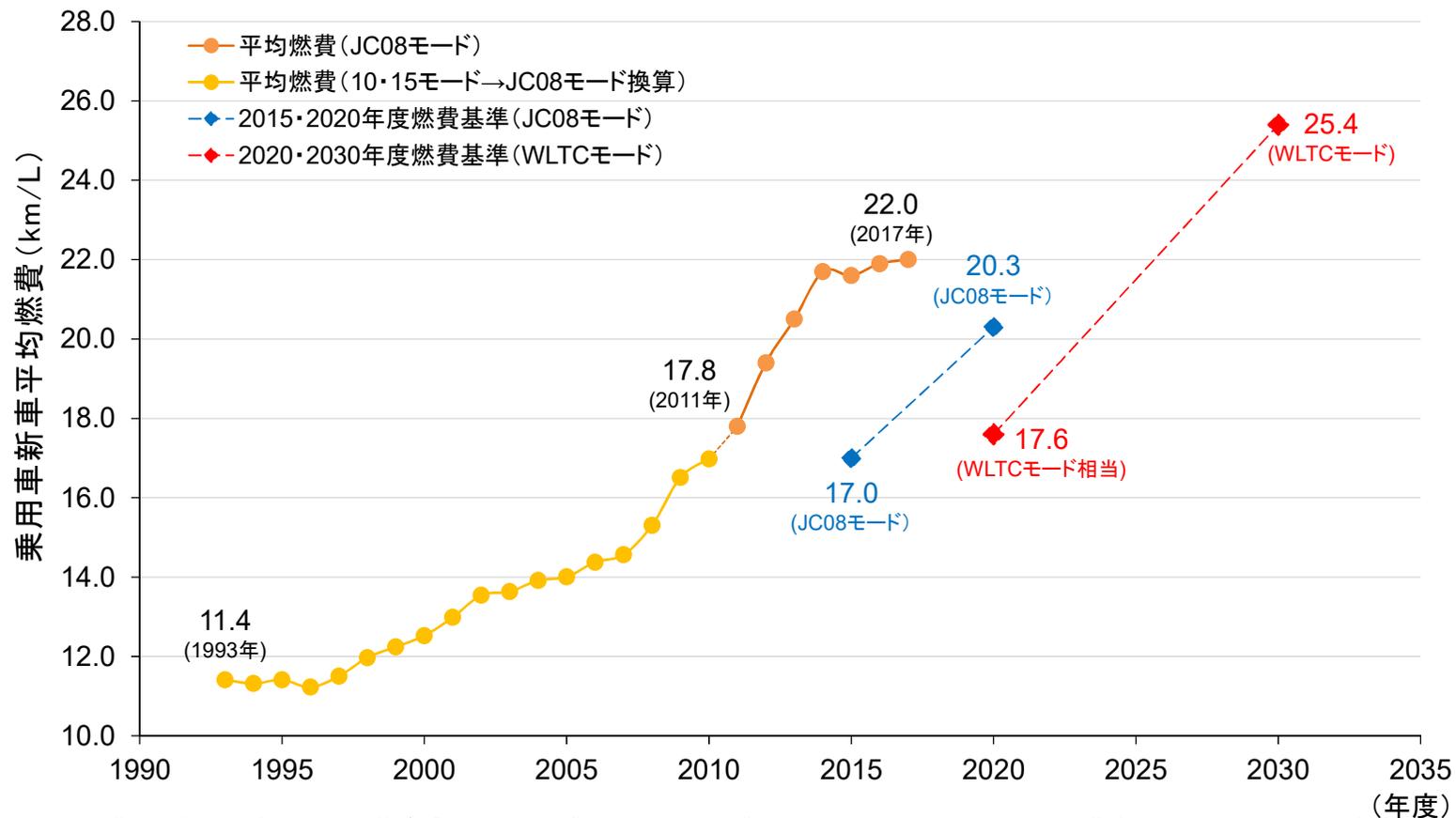
※1 JC08モードによる燃費値をWLTCモードによる燃費値に換算。

※2 2020年度及び2030年度燃費基準推定値は、2016年度の乗用車の車両重量別出荷構成を前提に算出。

乗用車新車平均燃費の推移

- 乗用車新車平均燃費(JC08モード)は、2017年度で22.0km/L(2011年度比23.6%改善)。
- 2030年度の目標値(WLTCモード)は25.4km/Lとなっているが、測定モードが異なるため、2017年度実績値と単純に比較することはできない。

乗用車新車平均燃費の推移と燃費目標



(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、燃費が良い車両区分の出荷比率の相対的な低下と分析されている。

(出典) 国土交通省(2019)「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)」、総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会 自動車判断基準ワーキンググループ・交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会 自動車燃費基準小委員会 合同会議 取りまとめ(乗用車燃費基準等)(令和元年6月25日)より作成。

(我が国の車体課税のグリーン化の動向)

車体課税の概要

税目 (課税主体)	概要	課税対象	税率	税収 (令和元年度予算)	使途	
自動車重量税 (国)	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)	6,510億円	一般財源 ・税収の15/1,000は都道府県の一般財源として譲与、税収(本則)の333/1,000及び税収(当分の間)の407/1,000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)	環境性能割 ※令和元年10月1日から	取得に対する税 <ul style="list-style-type: none"> 環境性能に応じた税率を取得価額に課税 	自動車 取得する自動車	[例]乗用車 ・自家用:取得価額の 0~3% ・営業用:取得価額の 0~2% ※令和元年10月1日~令和2年9月30日までに取得した自家用乗用車には税率1%分を軽減する特例措置を講じる	519億円	一般財源 ・税収の47/100は市町村に交付
	種別割 ※令和元年9月30日まで自動車税	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1.5~2t ・令和元年10月1日以降新車新規登録 36,000円/年 ・令和元年9月30日以前 // 39,500円/年	15,383億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	環境性能割 ※令和元年10月1日から	取得に対する税 <ul style="list-style-type: none"> 環境性能に応じた税率を取得価額に課税 	自動車 三輪以上の軽自動車	[例]乗用車 ・取得価額の 0~2% ※令和元年10月1日~令和2年9月30日までに取得した自家用乗用車には税率1%分を軽減する特例措置を講じる	31億円	一般財源
	種別割 ※令和元年9月30日まで軽自動車税	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」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 ・平成27年4月1日以降新車新規登録 10,800円/年 ・平成27年3月31日以前 // 7,200円/年	2,668億円	
自動車取得税 (都道府県) ※令和元年9月30日まで	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」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 // の2% (本則:いずれも3%)	870億円	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 2兆5,981億円

日本の税収(令和元年度当初予算、国税・地方税の合計)の2.4%相当。

車体課税のグリーン化措置(2019年4月～9月)

- 軽課措置において、2019年4月から自動車取得税、2019年5月から自動車重量税の軽減率を縮小。
- 自動車重量税は、2回目(初回継続検査時)の免税対象を大幅に絞り込むこととなった。

軽課措置

対象車	燃費性能		エコカー減税			グリーン化特例 ^{※3}	
	2015年度 燃費基準	2020年度 燃費基準	自動車重量税 ^{※2}		自動車取得税	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}		+90%超過					▲50%
		+50%超過					
		+40%超過					
		+30%超過	▲50%		▲50%		
		+20%超過				▲50%	▲25%
		+10%超過	▲25%		▲25%		
		達成			▲20%	軽減なし	軽減なし
	+10%超過	未達成	軽減なし		軽減なし		

重課措置

自動車重量税	
車齢	課税の引上げ
・13年超	5,700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2019年5月1日からの軽減措置を記載。※3 該当車の翌年度の税率に適用。

車体課税のグリーン化措置(2019年10月～2020年3月)

- 2019年10月から自動車取得税が廃止され、新たに自動車税及び軽自動車税に環境性能割を導入。
- その他の軽課措置及び重課措置は、2019年9月までの措置を継続。

軽課措置

対象車	燃費性能		環境性能割		エコカー減税		グリーン化特例※3	
	2015年度 燃費基準	2020年度 燃費基準	自動車税	軽自動車税	自動車重量税※2		自動車税 種別割	軽自動車税 種別割
					(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) 	—	—	非課税	非課税	免税	免税	▲75%	▲75%
ハイブリッド車・ガソリン車※1	+10%超過	+90%超過	1%	1%	▲50%	▲25%	▲50%	▲50%
		+50%超過						▲50%
		+40%超過						▲50%
		+30%超過						▲50%
		+20%超過						▲50%
+10%超過	▲25%							
達成	1%	1%	軽減なし	軽減なし				
未達成	2%	1%	軽減なし	軽減なし				

重課措置

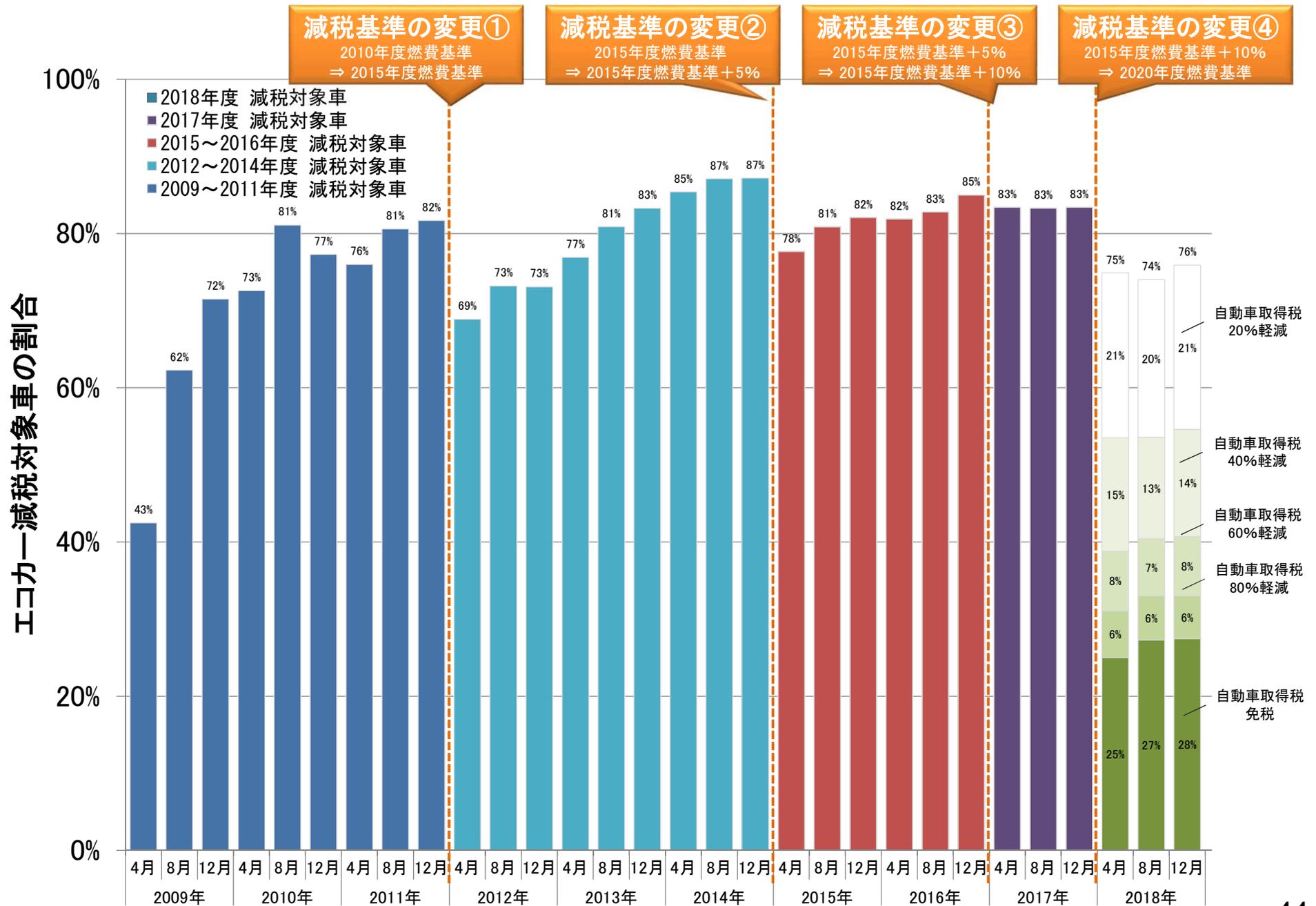
自動車重量税	
車齢	課税の引上げ
・13年超	5,700円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+32%)
・18年超	6,300円/0.5t (車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比+54%)

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2019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。

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。

今後の車体課税見直しのスケジュール

- 2021年4月以降、自動車税種別割のグリーン化特例(重課)が期限切れとなり、自動車税及び軽自動車税の環境性能割の税率区分の見直しが行われる。また、同年5月以降の自動車重量税のエコカー減税が期限切れとなる。
- 2023年4月以降の自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特例(軽課)が期限切れとなる。

		2019年 4月	2019年 5月	2019年 10月	2020年 10月	2021年 4月	2021年 5月	2023年 4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)	種別割	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(軽課)の見直し	
	環境性能割	グリーン化特例(重課)の延長				グリーン化特例(重課)の延長		グリーン化特例(重課)の延長	
		環境性能割の導入				税率区分の見直し			
		時限的な税率引下げ							
軽自動車税 (地方税)	種別割	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(軽課)の見直し	
	環境性能割	グリーン化特例(重課)				税率区分の見直し			
		環境性能割の導入				税率区分の見直し			
		時限的な税率引下げ							
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				
		車齢に応じた重課							

■ …法令で決定済み及び平成31年度税制改正で結論を得た事項

■ …令和3年度税制改正以降で具体的な結論を得る事項

※1 自動車税及び軽自動車税の環境性能割は自動車の取得時に課税される。環境性能割の創設に伴い、現行の自動車税を自動車税種別割、現行の軽自動車税を軽自動車税種別割となる。
 ※2 環境性能割の時限的な税率引下げとは、令和元年10月1日から令和2年9月30日までの間に取得した家用乗用車に係る環境性能割について、税率1%分を軽減する特例措置を指す。

(諸外国における走行距離課税の動向)

自動車関連税制の効果の整理 (IEA 2019)

- IEA(2019)では、車体課税、燃料税(炭素税)、走行距離課金を、税収安定性や外部費用(GHG、大気汚染)の内部化、インフラコストの補填、導入容易性等の観点から整理している。
- GHG削減費用の内部化では燃料税(炭素税)が効果的であり、大気汚染費用の内部化では暴露する地域特性を考慮できる走行距離課金が適切と整理している。

項目	車体課税	燃料税(炭素税)	走行距離課金
長期的な 税収安定性	【効果的】 税収安定性を確保するため、代替燃料車両についても、徐々にフィートあるいは差別化された車体課税の対象とする必要がある。	【限定的】 ゼロエミッション車やゼロエミッション燃料/電気への移行により、燃料税による税収は減少する。	【効果的】 輸送用燃料や車両でなく、旅客需要に関連するため、輸送が脱炭素化しても安定した税収を確保する。
GHG排出コスト の内部化	【限定的】 特定の燃費に応じて設定できるが、燃料の炭素強度の違いや車両の走行距離を把握することはできない。	【効果的】 CO2排出量は燃料の使用量に比例するため、燃料税によりCO2排出量の外部費用を計上できる。	【限定的】 1km当たりのエネルギー消費量を反映した設計が可能だが、エネルギー源の炭素集約度の違いを把握できない課題に直面する。
大気汚染コスト の内部化	【限定的】 車両の汚染物質の排出性能を考慮できるが、地理的範囲が限られた汚染や影響を反映できない。	【限定的】 燃料の品質に応じて設定できるが、地理的範囲が限られた汚染や影響を反映できない。	【効果的】 車両の汚染物質排出性能を反映した設計が可能であり、また、地理的範囲が限られた外部費用を反映することができる。(大気汚染物質の暴露は場所により異なる。)
インフラコスト の補填	【限定的】 車両の走行距離の違いや、利用する交通インフラの場所や類型を把握できない。	【限定的】 1km当たりエネルギー消費量を考慮した設計が可能であるが交通インフラの場所や類型を把握できない。	【効果的】 地理的範囲を特定できる特性があることから、インフラコストの補填に最も適する。また、交通インフラの使用頻度(渋滞)への対処にも最適である。
導入容易性	【効果的】 行政コストが低く、容易に徴収できる。	【効果的】 行政コストの負担が少なく、容易に徴収できる。	【限定的】 高い行政コストの壁に直面するが、技術進歩によりコスト削減の余地があり、実証された技術はプライバシー問題にも対処できる。

諸外国における主な走行距離課税に関する動向

欧州における主要な動向

年	国	内容
1999年7月、ユーロビニエツ指令制定(Directive 1999/62/EC; Eurovignette I) : 12トン以上の重量貨物車に対し、道路損傷等のインフラ費用に対する課金の考え方を規定		
2001年	スイス	重量貨物車を対象とする走行距離、車両積載量、排ガスクラスに応じた課徴金(HVC)を導入
2004年	オーストリア	重量貨物車を対象とする走行距離及び車軸数に応じた通行税(GO-Box)を導入
2005年	ドイツ	重量貨物車を対象とする走行距離、車両重量、車軸数に応じた通行税(LKW-Malt)を導入
2006年6月、ユーロビニエツ指令改正(Directive 2006/38/EC; Eurovignette II) : 対象車両(3.5トン超の貨物車まで)や対象道路の拡大等を規定		
2007年	チェコ	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2010年	ポルトガル	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
	スロバキア	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2011年10月、ユーロビニエツ指令改正(Directive 2011/76/EU; Eurovignette III) : 大気汚染及び騒音の外部費用に対する課金の考え方を規定		
2011年	ポーランド	重量貨物車・バスを対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2013年	ハンガリー	重量貨物車・バスを対象とする走行距離等に応じた通行税(HO-GO)を導入
	フランス	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税(Ecotaxe)の導入を無期限延期することを発表
2016年	ベルギー	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2017年5月、欧州委員会が、乗用車や軽量貨物車等への走行距離課金を政策オプションの1つに掲げたEurovignette IIIの改正案を提出		

米国における主要な動向

年	州・地域	内容
2006年	オレゴン州	299台の車両を対象に1度目のパイロット事業を実施(~2007年3月)
2009年2月、陸上交通インフラ資金調達委員会が、燃料税から道路利用課徴金への変更を提言した報告書「Paying Our Way」を公表		
2012年	オレゴン州	88台の車両を対象に2度目のパイロット事業を実施(~2013年3月)
2015年	オレゴン州	5,000台を上限(自主的参加)に道路利用課徴金の運用を開始
2016年	カリフォルニア州	5,000台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施(~2017年3月)
2018年	デラウェア州	道路利用課徴金のパイロット事業を実施(~2018年7月)
	ワシントン州	2,000台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施(~2019年1月)
	I-95 Corridor Coalition	1,000台の貨物車を対象に州間高速道路95号線(I-95)沿線16州が道路利用課徴金のパイロット事業を実施(~2019年春)

その他諸外国の主要な動向

年	国	内容
1978年	ニュージーランド	車両総重量3.5トン超の車両及び燃料税が課されない乗用車(ディーゼル車等)を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2013年	ベラルーシ	乗用車及び重量貨物車(車両総重量3.5トン超)を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2015年	ロシア	重量貨物車(車両総重量12トン超)を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入

スイスの重量貨物車課徴金

○ スイスは2001年に走行距離、積載重量、排ガスクラスによって徴収される重量貨物車課徴金 (Heavy Vehicle Charge) を導入。国内登録車は連邦関税局が毎年徴収。国外登録車はスイス出国時に都度支払い。

スイスの重量貨物車課徴金の概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 2001年、車両総重量3.5トン以上の貨物車を対象とする重量貨物車課徴金 (performance-related heavy vehicle charge: HVC) を導入 (1985年に導入された重量貨物車に対する定額課税を改訂したもの) 								
対象車種	<ul style="list-style-type: none"> スイス及びリヒテンシュタイン王国の全公道を通行する車両総重量3.5トンを超える全ての貨物車 (国外登録車も含む) ※バスやコーチは走行距離課税でなく定額で課税 								
対象区域	<ul style="list-style-type: none"> スイス及びリヒテンシュタイン王国の全公道。 								
税率 (2019年1月時点)	<ul style="list-style-type: none"> 徴収額は以下の数式で計算される: $\text{排出クラス別税率(セント/tkm)} \times \text{走行距離(km)} \times \text{総積載重量(t)}$ <排出クラス別税率(共通)> カテゴリーに応じて3段階で税率が設定されている。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>排出クラス</th> <th>税率(セント/tkm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>カテゴリー1 (EURO 0 / 1 / 2* / 3*)</td> <td>3.1</td> </tr> <tr> <td>カテゴリー2 (EURO 4 / 5)</td> <td>2.69</td> </tr> <tr> <td>カテゴリー3 (EURO 6)</td> <td>2.28</td> </tr> </tbody> </table> <p>*フィルタシステムを搭載した場合は2.79セント/tkm。</p> <ul style="list-style-type: none"> <走行距離・総積載重量 (Emotach装着車)> 国内登録車はレコーダ「Emotach」の装着が義務付けられている (国外登録車は任意)。走行距離はタコグラフと連結した「Emotach」により自動的に記録。積載重量はトラック・トレーラーの許容積載重量の合計値 (最大40トン) を都度入力。 <走行距離・総積載重量 (その他)> スイス初回入国時にIDカード作成 (ナンバー、登録国、最大許容重量、排ガスレベル等)。入国時は都度ターミナルにIDカードを挿入し、走行距離と積載重量を入力。 	排出クラス	税率(セント/tkm)	カテゴリー1 (EURO 0 / 1 / 2* / 3*)	3.1	カテゴリー2 (EURO 4 / 5)	2.69	カテゴリー3 (EURO 6)	2.28
排出クラス	税率(セント/tkm)								
カテゴリー1 (EURO 0 / 1 / 2* / 3*)	3.1								
カテゴリー2 (EURO 4 / 5)	2.69								
カテゴリー3 (EURO 6)	2.28								

課税方法 (Emotach装着車)	<ul style="list-style-type: none"> 車両所有者はレコーダー「Emotach」を設置・運用 ※タコグラフと電子的に連結した走行距離の自動計測に加え、GPS・モーションセンサによるモニタリングで不正取締が可能。 車両所有者は毎年過年度データを連邦関税局 (FCA) に申告 FCAはデータを精査し、60日以内に納税額を通知
課税方法 (その他)	<ul style="list-style-type: none"> 車両所有者はスイス初入国時にIDカードを作成。入国時に都度、ターミナル (clearance terminal) にIDカードを挿入し、走行距離、積載重量、支払方法を入力し、結果を出力 出国時は入国時の出力結果等を提示し、料金は自動徴収
罰則	<ul style="list-style-type: none"> 情報の虚偽申告や意図的な脱税をした場合は、100CHF～脱税額の5倍の罰金が科される。
免税還付措置	<ul style="list-style-type: none"> 軍用車両、警察車両、消防隊車両、農業用車両等は免税 木材・牛乳・家畜の輸送等の車両は還付
税收使途	<ul style="list-style-type: none"> 1/3はカントン (州) に配分され、州の道路交通費用に充当。 2/3は連邦政府に残り、国の鉄道・道路交通費用に充当。
税收規模	<ul style="list-style-type: none"> 15.0億CHF (2014年)、14.6億CHF (2015年)、14.6億CHF (2016年)、16.3億CHF (2017年)、16.2億CHF (2018年見込)

(参考) 左図: Emotach 右図: IDカード (Emotach非装着車)



(備考) 為替レート: 1CHF=約112円 (2016~2018年の為替レート (TTM) の平均値、みずほ銀行)

(出典) スイス連邦関税局 (FCA) 「Performance-related heavy vehicle charge - Vehicles licensed in Switzerland」、スイス財務省 「Income statement」等より作成。

ドイツの重量貨物車通行税

○ ドイツは2005年に走行距離、大気汚染基準、車両重量及び車軸数に応じた重量貨物車通行税 (Lkw-Maut)を導入。GPS及びカメラセンサ等のITSを活用し、自動的に徴収する仕組みを実現。

ドイツの重量貨物車通行税の概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 2005年、車両総重量12トン以上の貨物車を対象に導入 2012年8月及び2015年7月に区域を拡大 2015年10月、車種を車両総重量7.5トン以上の貨物車に拡大 2018年7月、区域を高速道路(全長約40,000km)に拡大 																																				
対象車種	ドイツ国内の対象区域を通行する車両総重量7.5トン以上の全ての貨物車(国外登録車も含む)																																				
対象区域	<ul style="list-style-type: none"> 連邦高速道路及び連邦幹線道路(全長52,000km) ※一部の高速道路区間は対象外 																																				
税率 (2019年1月時点)	<ul style="list-style-type: none"> 徴収額は以下の数式で計算される: $\text{走行距離あたり税率(セント/km)} \times \text{走行距離(km)}$ ※走行距離あたり税率は、車両総重量及び車軸数に応じた道路損傷の税率、排出クラスに応じた大気汚染の税率、騒音に対する税率(一律0.2セント/km)の合計値 <p><道路損傷に対する税率></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>重量・車軸数</th> <th>7.5-11.99t</th> <th>12-18t</th> <th>18t超・3軸</th> <th>18t超・4軸以上</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>税率(セント/km)</td> <td>8.0</td> <td>11.5</td> <td>16.0</td> <td>17.4</td> </tr> </tbody> </table> <p><大気汚染に対する税率></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>排出クラス</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>税率(セント/km)</td> <td>1.1</td> <td>2.2</td> <td>3.2</td> <td>6.4</td> <td>7.4</td> <td>8.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>※排出クラスの定義(欧州排ガス基準に則る場合)</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>Euro 6</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>EEV 1又はEuro 5</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>Euro 4又はEuro 3(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>Euro 3又はEuro 2(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>Euro 2</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>Euro 1又はEuro 0</td> </tr> </tbody> </table>	重量・車軸数	7.5-11.99t	12-18t	18t超・3軸	18t超・4軸以上	税率(セント/km)	8.0	11.5	16.0	17.4	排出クラス	A	B	C	D	E	F	税率(セント/km)	1.1	2.2	3.2	6.4	7.4	8.5	A	Euro 6	B	EEV 1又はEuro 5	C	Euro 4又はEuro 3(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)	D	Euro 3又はEuro 2(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)	E	Euro 2	F	Euro 1又はEuro 0
重量・車軸数	7.5-11.99t	12-18t	18t超・3軸	18t超・4軸以上																																	
税率(セント/km)	8.0	11.5	16.0	17.4																																	
排出クラス	A	B	C	D	E	F																															
税率(セント/km)	1.1	2.2	3.2	6.4	7.4	8.5																															
A	Euro 6																																				
B	EEV 1又はEuro 5																																				
C	Euro 4又はEuro 3(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)																																				
D	Euro 3又はEuro 2(粒子状物質の削減率が一定以上の場合)																																				
E	Euro 2																																				
F	Euro 1又はEuro 0																																				

課税方法	<ul style="list-style-type: none"> 車載器(On-Board Unit; OBU)を運転者が設置 GPS及びカメラセンサ等によるモニタリングシステムで走行距離の測定及び不正取締を実施 TOLL COLLECT社がOBUから無線通信で走行情報を収集し、利用者に対して税金を請求
罰則	税金の滞納等に対して最大2万EURの罰金、不正確な走行情報の報告等に対して最大1万EURの罰金を科す
免税還付措置	商業的な道路輸送を目的としない車両は免税(具体例)バス・コーチ、軍用車両、警察車両、消防車両、緊急用救急車、道路メンテナンス車両等
税収使途	Tollシステムの管理費用、運送会社の雇用・環境・安全等の連邦プログラム資金(上限0.45億EUR)に充当した後、残りは一般財源となる
税収規模	4.63億EUR(2016年)、4.68億EUR(2017年)

(参考)左図:車載器 右図:路上に設置されたカメラセンサ



(備考)為替レート:1EUR=約126円(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)BMVI(連邦交通デジタルインフラ省)ウェブページ「The HGV tolling scheme」、BAG(連邦貨物輸送庁)ウェブページ「Lkw-Maut」、ドイツ連邦司法省「Bundesfernstraßenmautgesetz - BFStrMG」、Toll Collect社ウェブページ等より作成。

米国オレゴン州の道路利用課徴金プログラム

○ オレゴン州は2015年に、10,000ポンド以下の車両(上限5,000台)を対象に、走行距離に応じた道路利用課徴金を適用するプログラム(Oregon's Road Usage Charge Program: OREGO)を導入。

米国オレゴン州の道路利用課徴金の概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 2006年3月、初の試験プログラム実施(～2007年3月) 2012年11月、2度目の試験プログラム実施(～2013年3月) 2015年7月、10,000ポンド(約4.5トン)以下の車両5,000台を対象としたプログラム「OReGO」を導入。 参加者(保有者・リース契約の借主)は、州燃料税(State fuel tax; 34セント/gallon(2019年1月時点の税率))が還付される。 										
対象車種	<ul style="list-style-type: none"> オレゴン州で登録されている10,000ポンド以下の車両。任意参加。 課税対象車両の上限は5,000台。うち燃費が17 mile per gallon[mpg](約7.2km/L)未満、17～22mpg(約7.2～9.4km/L)の車両の上限は、各1,500台。 ※2016年、州交通局道路利用課徴金タスクフォース(RUFTF)は2025年までに道路利用課徴金の対象を燃費が20mpg(約8.5km/L)以上の全新規車両に拡大するよう提言。 										
対象区域	<ul style="list-style-type: none"> 個人のプライバシー保護の観点から、参加者はGPS対応・非対応の選択が可能。GPS対応を選択した場合は対象区域は州内の公道となり、GPS非対応を選択した場合は対象区域は州内外の道路(私道含む)となる。 ※GPS非対応の場合、走行位置の州内・州外の識別ができないため、州外における走行距離も課税対象となる。 										
税率 (2019年1月時点)	<ul style="list-style-type: none"> 1.7セント/mile 税率は2020年、2022年に引上げ予定 <p><道路利用課徴金の税率推移></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年月</th> <th>2015年7月</th> <th>2018年1月</th> <th>2020年1月</th> <th>2022年1月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>税率(セント/mile)</td> <td>1.5</td> <td>1.7</td> <td>1.8</td> <td>1.9</td> </tr> </tbody> </table>	年月	2015年7月	2018年1月	2020年1月	2022年1月	税率(セント/mile)	1.5	1.7	1.8	1.9
年月	2015年7月	2018年1月	2020年1月	2022年1月							
税率(セント/mile)	1.5	1.7	1.8	1.9							

課税方法

参加者は納税・還付の管理を行う口座管理団体を選択。(州交通局・民間企業2社のうち1つを選択する。)

<各口座管理団体の特徴>

団体名	GPS対応・非対応	支払い方法
Azuga	どちらも可能	口座に前払い
emovis	GPSのみ可能	四半期毎の後払い
州交通局	GPS非対応のみ可能	四半期毎の後払い

- 米国で搭載が義務化されている車両診断情報取得用のOBD II (On-board diagnostics II) コネクタに、専用のMRD(マイレージ・レポートング・デバイス)を接続。MRDはGPS受信モジュールと広域通信モジュールを内蔵。
- GPSにより車両が対象区域内かを識別。走行距離データは無線通信で管理団体に転送され、納税額・還付額が集計処理される。

罰則

- 車載器未接続・機能不全の放置や車載器への意図的な細工による虚偽報告は、個人には最大2,000USD、企業には最大4,000USDの罰金を科す。

免税還付措置

- GPS対応：対象区域内での燃料消費量相当の州燃料税、州内の私道走行にかかる道路利用課徴金を還付
- GPS非対応：全走行にかかる州燃料税を還付

税收使途

- 州の高速道路基金に充当。州交通局に50%、郡に30%、市に20%配分。道路・橋・サービスエリアの建設、維持管理に活用。

税收規模

- 842.8USD(2015) ※税收から州燃料税還付額を減じた後の値

(備考)単位は1gallon=3.785L、1mile=1.609km、1USD=約111円(2016～2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)ODOT(オレゴン州交通局)ウェブサイト「OReGO」、ODOT(2017)「Oregon's Road Usage Charge The OReGO Program Final Report」、ODOT(2016)「Road User Fee Task Force Recommends Expansion of OReGO, Oregon's Road Usage Charge Program」、オレゴン州議会(2013)「SB 810」、オレゴン州議会(2017)「HB 2017」、オレゴン州(2017)「オレゴン州法 Chapter153」等より作成。

米国カリフォルニア州の道路課金パイロットプログラム

○ カリフォルニア州では、2016年7月から2017年3月にかけて、連邦陸上交通システム代替基金の助成を活用し、乗用車や重量商用車等を対象に、走行距離に応じた道路課金のパイロットプログラムを実施。

米国カリフォルニア州の道路課金パイロットプログラムの概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 2014年、州議会上院法案SB 1077に基づき、州内道路課金を議論する技術諮問委員会(TAC)を設置。TACでは、燃料税(gas tax)に代わる道路課金の検討、パブリックコメントの収集、パイロットプログラムの設計等について議論。 2015年に制定された米国陸上交通整備法(FACT Act)に基づく陸上交通システム代替基金(STSFA)からの助成金を活用し、2016年7月1日から2017年3月31日までパイロットプログラムを実施。(助成額は、2016年:75万USD、2017年:175万USD、2018年203万USD) 2017年12月、パイロットプログラムに関する最終報告書を提出。 2018年、TACの運営を2023年1月1日まで延長することを決定。 	課税方法 (続)	<p>③ Odometer Charge(オドメーターを用いた課金方式) 3ヶ月ごとに走行距離計で計測した走行距離を手動で報告し、それに基づき後払いで料金を支払う方式。</p> <p>④ Plug-in Device(車載器を用いた課金方式) 車載器(OBD-II)を取り付けて走行距離を自動的に捕捉され、後払いで料金を支払う方式。プライバシーに配慮するためGPS機能の有無を参加者は選択可能。GPS機能を搭載しない場合、州外、未舗装道路、私道の走行を区別せずに課金される。</p> <p>⑤ Smartphone(スマートフォンを用いた課金方式) スマートフォンに専用アプリをインストールする方式で、プライバシーに配慮するためGPS機能の有無を参加者は選択可能。GPS機能を搭載しない場合、毎月走行距離計を撮影することで計測する。GPS機能を搭載する場合、GPSデータやWi-Fi信号等の情報から自動的に走行距離を計測する。</p> <p>⑥ In-vehicle Telematics(テレマティクスを用いた課金方式) 搭載されているテレマティクスの位置情報に基づき、走行距離を自動的に捕捉され、後払いで料金を支払う方式。自動車メーカーとの同意が必要となることに加え、2013年以降の車種に限られる。</p> <p>⑦ Commercial Vehicle Electronic Logging(商用車の電子ログ記録装置を用いた課金方式) 電子ログ記録装置(ELD)の位置情報に基づき、走行距離を自動的に捕捉され、後払いで料金を支払う方式。</p>
対象車種	<ul style="list-style-type: none"> 軽量自動車(車両重量10,000ポンド以下)及び重量商用車 対象車両は自主的に参加した5,129台(うち自家用車4,471台、政府車両333台、軽量商用車261台、重量商用車55台、特殊車9台) 	罰則	<p>-(パイロットプログラムのため規定せず)</p>
対象区域	<ul style="list-style-type: none"> 走行距離を報告する際に位置情報を捕捉可能な方式を選択した場合は、州内の全ての公道のみ 走行距離を報告する際に位置情報を捕捉不可能な方式を選んだ場合は、州内の全ての公道に加え、州内の未舗装道路(Off-road)、私道(Private road)、州外の全ての道路が対象 	免税還付措置	<ul style="list-style-type: none"> パイロットプログラム参加者(納税手段としてTime Permit又はMileage Permitを選択した者は除く)は、燃料税のうちガソリンは35.4セント/ガロン、ディーゼルは11.4セント/ガロンの分を還付
税率	<ul style="list-style-type: none"> 軽量自動車、重量商用車いずれも1.8セント/mile 	税收使途	<p>-(パイロットプログラムのため規定せず。TACで議論を継続。)</p>
課税方法	<ul style="list-style-type: none"> 参加者は下記の納税手段を自身で選択する。 ① Time Permit(時間許可証方式) 走行距離を報告したくない層に配慮するため、10日間(12.38USD)、30日間(37.13USD)、90日間(111.40USD)から選択し、事前に料金を支払う方式。 ② Mileage Permit(走行距離許可証方式) 1,000マイル、5,000マイル、10,000マイルから選択し、事前に料金を支払う方式。走行距離の確認のため、専用アプリで走行距離計を撮影し、報告すること等が求められる。 	税收規模	<ul style="list-style-type: none"> 総税收:約60万USD、燃料税の還付総額:約50万USD、純税收:約10万USD(2016年7月~2017年3月)

(備考)単位は、1ポンド=0.4536kg、1gallon=3.785L、1mile=1.609km、1USD=約111円(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典)カリフォルニア州交通局(2017)「California Road Charge Pilot Program Final Report 2017」、カリフォルニア州議会(2014)「Senate Bill 1077」、カリフォルニア州交通局ウェブページ等より作成。

ニュージーランドの道路使用料

○ ニュージーランドは、1978年、大型車やディーゼル車の道路使用に支払いを求める道路使用料を導入。2012年に、電子距離記録計の導入や罰則規定の強化など制度を大幅に変更。

ニュージーランドの道路利用料の概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 1978年、ニュージーランドは、Road User Charge Act 1977 に基づき道路走行に対する支払い(ライセンスの購入)を求める道路使用料(Road User Charge)を導入。 3.5トン超の大型車と、燃料税が課税されない燃料を使用するディーゼル車等が対象。3.5トン超の大型車には、ハブオドメータ(積算走行距離計)の装着を、軽量車にはその他の距離記録計の装着を義務付け。しかし記録の保存義務がなく、また、記録の失敗に対する罰則規定もなく、効果が上がらなかった。 2012年、Road User Charges Act 2012を新たに制定(旧法廃止)。電子距離記録計の導入及び電子システムプロバイダの導入、走行記録を保存する規定の設定、罰則規定の強化、一部の車両向けタイムライセンス制廃止など、制度を大幅に変更。 																					
対象車種	<ul style="list-style-type: none"> 3.5トン超の大型車 燃料税(Petroleum fuels excise)が課税されるガソリン・CNG・LPG以外の燃料(軽油等)を動力源とする全車両 																					
対象区域	<ul style="list-style-type: none"> ニュージーランドの全ての道路 																					
税率	<ul style="list-style-type: none"> 車両タイプとRUC重量※で異なる(1,000km単位)(以下例): ※車両総重量又は陸上輸送規則で定められた最大許容重量の小さい値。走行時にRUC重量を大幅超過する場合、追加の支払いが求められる。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #4F81BD; color: white;">車両タイプ</th> <th style="background-color: #4F81BD; color: white;">RUC重量</th> <th style="background-color: #4F81BD; color: white;">税額(NZD/1,000km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">[1] 2つの車軸を持つ 動力車([2]除く)</td> <td style="text-align: center;">3.5トン以下</td> <td style="text-align: center;">72</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3.5トン超6トン以下</td> <td style="text-align: center;">78</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">6トン超9トン以下</td> <td style="text-align: center;">159</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">9トン超</td> <td style="text-align: center;">334</td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">[1] シングルタイヤの 車軸とツインタイヤの 車軸を持つ動力車</td> <td style="text-align: center;">6トン以下</td> <td style="text-align: center;">76</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">6トン超9トン以下</td> <td style="text-align: center;">120</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">9トン超12トン以下</td> <td style="text-align: center;">163</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">12トン超</td> <td style="text-align: center;">299</td> </tr> </tbody> </table>	車両タイプ	RUC重量	税額(NZD/1,000km)	[1] 2つの車軸を持つ 動力車([2]除く)	3.5トン以下	72	3.5トン超6トン以下	78	6トン超9トン以下	159	9トン超	334	[1] シングルタイヤの 車軸とツインタイヤの 車軸を持つ動力車	6トン以下	76	6トン超9トン以下	120	9トン超12トン以下	163	12トン超	299
車両タイプ	RUC重量	税額(NZD/1,000km)																				
[1] 2つの車軸を持つ 動力車([2]除く)	3.5トン以下	72																				
	3.5トン超6トン以下	78																				
	6トン超9トン以下	159																				
	9トン超	334																				
[1] シングルタイヤの 車軸とツインタイヤの 車軸を持つ動力車	6トン以下	76																				
	6トン超9トン以下	120																				
	9トン超12トン以下	163																				
	12トン超	299																				

課税方法	<p><距離計の装着></p> <ul style="list-style-type: none"> 3.5トン超車: 認可されたハブオドメータ装着又は指定の電子システムプロバイダと契約し、GPS搭載の電子距離記録計を装着 軽量車: 走行距離を正確に記録できる距離計を装着 <p><ライセンス購入></p> <ul style="list-style-type: none"> 電子システムプロバイダと契約している3.5トン超車: プロバイダが自動的に電子ライセンスを更新 上記以外: 1,000km単位でのライセンス購入及び手数料支払い(オンライン4.8NZD、代理店7.8NZD、電話での口座振替8.63NZD) ※ ライセンスは助手席側のフロントガラス内側に掲示。また、ライセンスの距離を走行し終わる前に、次のライセンスを購入しなければならない。
罰則	<ul style="list-style-type: none"> ライセンスなしでの走行: 個人は最大3,000NZD、法人は最大15,000NZDの罰金 距離記録計・ライセンス改ざん、検査官に対する虚偽報告: 個人は最大15,000NZD、法人は最大75,000NZDの罰金 道路使用料を3ヶ月滞納: 未払額の10%相当額の罰金
免税還付措置	<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車(3.5トン以下) トラクター、フォークリフト、ブルドーザー、収穫機、木材破砕機等、目的や設計が通常の道路使用に適さない特定の車両 農業、林業、防衛、教育、工業、医療、観光など主にオフロードで使用される3.5トン以下のディーゼル車 大型車のガソリン・CNG・LPGに係る燃料税は還付
税收使途	<ul style="list-style-type: none"> ニュージーランド運輸庁が管轄する国家陸上輸送基金(NLTF)に充当され、公共交通機関や道路の維持管理などに活用。
税收規模	<ul style="list-style-type: none"> 15.51億NZD(2018年)、16.55億NZD(2019年見込)、17.99億NZD(2020年見込)、19.04億NZD(2021年見込)、19.72億NZD(2022年見込)

(備考) 為替レート: 1NZD=約77円(2016~2018年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

(出典) Road User Charges Act 2012、ニュージーランド運輸庁(2019)「Road user charges」、ニュージーランド財務省(2019)「Budget Economic and Fiscal Update 2019」等より作成。

ユーロビニエツト指令について

- EU域内の重量貨物車の道路利用への課金基準を定める「ユーロビニエツト指令」(*)が2011年に改正され、新たに大気汚染及び騒音により生じる外部費用に対する課金の考え方が規定された。
- 2017年5月、欧州委員会が「ユーロビニエツト指令」の改正案を提出。乗用車や軽量貨物車等への道路利用課徴金の対象拡大が政策オプションとして示されている。

(*) Directive 2011/76/EU of the European Parliament and of the Council

2011年に改正されたユーロビニエツト指令 (Eurovignette III) の概要

- 道路利用課徴金において、従来の道路損傷等によるインフラ費用に対する課金の考え方に加え、大気汚染や騒音により生じる外部費用に対する課金の考え方が規定された。
 - ・ 道路交通に基づく大気汚染の外部費用は、欧州排ガス規制区分及び道路区域(郊外・都市部)に応じた道路利用課徴金により、従来の道路利用課徴金に含めることができる。
 - ・ 道路交通に基づく騒音の外部費用は、騒音に晒される地域を横断する道路区間及び時間帯(日中・夜間)に応じた道路利用課徴金により、従来の道路利用課徴金に含めることができる。

2017年5月のユーロビニエツト指令改正案で提示された政策オプション

- 道路利用課徴金の対象を従来の重量貨物車から軽量貨物車・乗用車等の軽量車両まで拡大することなどが主な政策オプションとして掲げられている。
 - ・ オプション1: 特定されているあらゆる問題に対処するため、道路利用課徴金の対象を従来の重量貨物車からバスや軽量貨物車、マイクロバス、乗用車まで拡大する。
 - ・ オプション2: 距離ベースの課金が広く導入されることでCO2及び大気汚染物質の排出に対処する観点から、重量貨物車への時間ベースの課金*を廃止する。
 - ・ オプション3: 軽量車両に追加措置を実施し、都市部の渋滞や全ての車両からのCO2及び大気汚染物質の排出に対処する。
 - ・ オプション4: 重量貨物車への外部費用課金を義務化し、全車両で時間ベースの課金*を徐々に廃止、距離ベースの課金のみを残す。

* 時間ベースの課金とは、特定の道路を走行する車両に対し、時間単位(日、週、月又は年)で課金する方式を指し、ビニエツト方式とも呼ばれる。

米国における走行距離課税を推進する取組について

- 米国では、連邦政府が長期的な道路財源として走行距離課税に着目し、財政支援を行っており、州レベルで走行距離課税の取組が広がっている。

年月	概要																								
2009年2月 全米陸上交通インフラ 資金調達委員会報告書 「Paying Our Way」	<ul style="list-style-type: none"> • 全米陸上交通インフラ資金調達委員会(NSTIFC)は、米国の陸上交通需要及び道路信託基金の歳入状況を分析し、財源及び資金調達に関する勧告を行う機関。 • 米国では、道路損傷等の道路支出の財源として連邦道路信託基金(Highway Trust Fund)を充てているが、税率引上げは実質的に困難で、道路支出の不足分は、連邦政府及び各州の一般財源から充当している。 • 今後の燃費向上や電気自動車等の普及により、燃料課税の税収は縮小する見通しであり、走行距離課税が中長期的な解決策であるとの結論。 																								
2015年12月 米国陸上交通整備法 (FAST Act) (Public Law 114-94)	<ul style="list-style-type: none"> • 米国陸上交通整備法(FAST Act)は、2015年に、オバマ大統領が、陸上輸送インフラの計画・投資に長期的な資金調達の確実性を提供することを目的に制定した法律。第6020条において、合衆国法典(United States Code)503(b)を新設し、連邦道路信託基金に代替する長期資金調達の取組みに対し財政的な支援を行うと明記。 • 米国陸上交通整備法に基づき、連邦道路庁(FHWA)が陸上交通システム代替基金(STSFA)を創設。2016年から2020年までの5年間にわたり、州レベルの走行課税プロジェクト等に対し、9,500万ドルの補助金を提供(2016年1,500万ドル、2017年以降は毎年2,000万ドル)。 • 補助額はプロジェクト費用の最大50パーセントまで。以下は2018年の採択プロジェクト。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>対象</th> <th>プログラムの概要</th> <th>補助額 (千ドル)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>カリフォルニア州</td> <td>カリフォルニア州走行課税プログラムに関する調査</td> <td>2,030</td> </tr> <tr> <td>デラウェア州・I-95 Corridor Coalition</td> <td>州間の走行課税の取組の普及と相互運用性や潜在的な障害に関する取組</td> <td>3,028</td> </tr> <tr> <td>ミネソタ州</td> <td>MaaSプロバイダーなどシェアリングサービスを加味した走行課税の取組</td> <td>999.6</td> </tr> <tr> <td>ミズーリー州</td> <td>自動車登録料金と走行課税を組み合わせた革新的な戦略の策定</td> <td>1,782.5</td> </tr> <tr> <td>ニューハンプシャー州</td> <td>自動車登録料金と走行課税の組み合わせた制度の検討</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>オレゴン州・西部14州走行課税コンソーシアム</td> <td>州及び州間の走行課税の展開</td> <td>950</td> </tr> <tr> <td>ユタ州</td> <td>代替燃料自動車(ハイブリッド、EVを含む)に対する走行課税の実証試験</td> <td>1,250</td> </tr> </tbody> </table>	対象	プログラムの概要	補助額 (千ドル)	カリフォルニア州	カリフォルニア州走行課税プログラムに関する調査	2,030	デラウェア州・I-95 Corridor Coalition	州間の走行課税の取組の普及と相互運用性や潜在的な障害に関する取組	3,028	ミネソタ州	MaaSプロバイダーなどシェアリングサービスを加味した走行課税の取組	999.6	ミズーリー州	自動車登録料金と走行課税を組み合わせた革新的な戦略の策定	1,782.5	ニューハンプシャー州	自動車登録料金と走行課税の組み合わせた制度の検討	250	オレゴン州・西部14州走行課税コンソーシアム	州及び州間の走行課税の展開	950	ユタ州	代替燃料自動車(ハイブリッド、EVを含む)に対する走行課税の実証試験	1,250
対象	プログラムの概要	補助額 (千ドル)																							
カリフォルニア州	カリフォルニア州走行課税プログラムに関する調査	2,030																							
デラウェア州・I-95 Corridor Coalition	州間の走行課税の取組の普及と相互運用性や潜在的な障害に関する取組	3,028																							
ミネソタ州	MaaSプロバイダーなどシェアリングサービスを加味した走行課税の取組	999.6																							
ミズーリー州	自動車登録料金と走行課税を組み合わせた革新的な戦略の策定	1,782.5																							
ニューハンプシャー州	自動車登録料金と走行課税の組み合わせた制度の検討	250																							
オレゴン州・西部14州走行課税コンソーシアム	州及び州間の走行課税の展開	950																							
ユタ州	代替燃料自動車(ハイブリッド、EVを含む)に対する走行課税の実証試験	1,250																							

その他の環境関連税制に関する最近の動向等

オランダで導入予定の航空税について

- オランダは、2021年1月1日より航空税の導入を決定。
- 欧州域内・域外に関わらず、旅客航行の場合乗客一人当たり7ユーロを課す。

項目	内容
税目	• 航空税 (Tarief vliegbelasting)
導入年	• 2021年1月1日。
経緯	• 2019年5月14日、欧州全体での航空税導入の議論に時間を要していることを受け、航空税を国内で導入することを発表。 • 国際線のフライトは物品税や消費税含め課税がなされていないことを問題視。連立政権の全党で合意した、政府の方針としての税制グリーン化の推進の一環として実施。 • 2021年の導入より前に欧州全体での航空税の導入が実現した場合には、国内の航空税の導入は廃止する予定。
課税対象	• オランダ発の欧州域内・域外すべての航空便。 • 空港が徴税を行う。
税率	<旅客航行> • 乗客一人当たり7ユーロ <貨物航行> • 騒音が大きな機体 (騒音クラスA)※: 3.85ユーロ/貨物1トン • 騒音が小さな機体 (騒音クラスB)※: 1.925ユーロ/貨物1トン
税収規模・ 税収使途	• 税収規模は年間200百万ユーロと試算 (旅客航行が188百万ユーロ、貨物航行が11百万ユーロ)。 • 税収使途は明示されていない。
優遇措置	• 乗り継ぎは非課税。



図: 欧州で導入されている航空税
【緑色は導入済、水色のオランダが新たに導入】

※航空機の騒音の度合いを示す単位であるEPNdBが20以上をクラスA、20以下をクラスBと定めている。

(出典)オランダ政府「Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet vliegbelasting)」、「RAMINGSTOELICHTING」、「Wetsvoorstel nationale vliegbelasting ingediend」
(オランダ財務省ウェブサイト)より作成。

フランスで導入予定の航空税について

- フランスは、フランス発の航空便に課税する「環境貢献税」を2020年に導入することを決定。
- 乗客一人当たり1.5ユーロ～18ユーロを課す。

項目	内容
税目	<ul style="list-style-type: none"> 環境貢献税 (Éco-contribution)
導入年	<ul style="list-style-type: none"> 2020年
経緯	<ul style="list-style-type: none"> 2019年7月9日に開催されたマクロン大統領主催の第2回環境保護閣僚会議において、フランソワ・ド・リュジ環境連帯移行大臣(当時)とエリザベット・ポルヌ交通担当大臣(現・環境連帯移行大臣)が、運輸部門のCO2排出量削減を目的として、航空税の導入と貨物輸送に適用される軽油の内国消費税軽減措置の引下げを発表。 欧州全体で、航空航行に対する課税強化の議論の高まりを受け、導入が決定された。
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> フランス発の欧州域内・域外すべての旅客航空便。
税率	<ul style="list-style-type: none"> 乗客一人当たり1.5ユーロ～18ユーロ。 国内線や欧州域内のエコノミークラスは低い税率、欧州域外への長距離移動かつクラスが上がるほど高い税率が課される。
税収規模・ 税収使途	<ul style="list-style-type: none"> 税収規模は年間180百万ユーロと試算されている。 税収はフランスの運輸部門に関連するプロジェクトに活用される予定。
優遇措置	<ul style="list-style-type: none"> 航空便以外の移動手段がないコルシカ島及びフランス海外領土を発着する航空便は非課税。 乗り継ぎは非課税。

■ (参考)国際航空運送協会(IATA)による環境貢献税に対する声明

- 航空会社は、1990年以降、乗客一人あたりのCO2排出量を50%削減してきた。
- 加えて、2020年以降は排出増加分をオフセットするクレジット購入が求められる。
- 航空便への課税は、航空産業による、クリーンな燃料や技術への投資を妨げる。
- 航空便への課税は、航空産業がフランス経済に対し貢献している1,000億ユーロを損ない、フランスの航空産業の競争力が低下することで、50万の新規雇用が危険にさらされることになる。
- フランス国民の81%は、環境税収の環境対策への使途について、政府を信用していない。
- IATAはフランス国民を代表し、フランス政府に対し、航空便への課税の税収を、航空産業の持続可能性の促進、特に航路管理の効率化や持続可能な燃料の開発に活用することを念頭に置くよう働きかける。

(参考)フランスにおける国際連帯税について

- フランスでは、国際連帯税(航空券連帯税、金融取引税)を導入し、税収を感染症や疾病対策費用、開発目的に充てている。

	航空券連帯税 (Taxe de solidarité sur les billets d' avion)	金融取引税 (Taxe sur les transactions financières)						
導入年	2006年7月(LOI n° 2005-1720 du 30/12/2005)	2012年8月(LOI n° 2012-354 du 14/3/2012)						
導入経緯	<ul style="list-style-type: none"> 特に健康分野において、発展途上国への資金提供に貢献するために導入。 	<ul style="list-style-type: none"> サルコジ大統領が主導し、EUに先行する形で、金融機関が行う金融取引に対する課税を導入。 						
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> フランス発の旅客航空券を発券する民間航空会社に課税(フランス海外領土は対象外)。 旅客航空税や空港税などその他の税と一緒に徴収。 	<ul style="list-style-type: none"> 時価総額10億EUR以上のフランス企業の上場株式の取引や、フランスで事業を営む全ての企業の高頻度取引(仲介業務)に対して課税。 						
税率	<ul style="list-style-type: none"> 最終目的地に応じて税率が異なる。 乗り継ぎの場合は課税対象外。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>クラス</th> <th>税率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>エコノミー</td> <td>(EU・スイス) 1.13EUR (その他) 4.51EUR</td> </tr> <tr> <td>ビジネス・ファースト</td> <td>(EU・スイス) 11.27EUR (その他) 45.07EUR</td> </tr> </tbody> </table>	クラス	税率	エコノミー	(EU・スイス) 1.13EUR (その他) 4.51EUR	ビジネス・ファースト	(EU・スイス) 11.27EUR (その他) 45.07EUR	<ul style="list-style-type: none"> 時価総額10億EUR以上のフランス企業の上場株式の取引の場合の税率は0.3%。 高頻度取引の場合の税率は0.01%。
クラス	税率							
エコノミー	(EU・スイス) 1.13EUR (その他) 4.51EUR							
ビジネス・ファースト	(EU・スイス) 11.27EUR (その他) 45.07EUR							
税収・使途	<ul style="list-style-type: none"> 210百万EUR(2016年) 開発連帯基金(FSD)。FSDは国際医薬品購入ファシリティー(UNITAID)等に拠出。 	<ul style="list-style-type: none"> 160百万EUR(2016年) 開発連帯基金(FSD)や国際開発庁(AFD)に充当。 						

諸外国における主な渋滞緩和に向けた税 1/2

- 英国のロンドンは、公共交通機関の利用促進のため2003年に渋滞税を導入。2007年にスウェーデンのストックホルム、2012年にイタリアのミラノでも導入。

	英国・ロンドン市	スウェーデン・ストックホルム市	イタリア・ミラノ市
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> 2003年に、自家用車から、公共交通機関、徒歩、自転車へのシフト促進を目的にCongestion Chargeを導入。 	<ul style="list-style-type: none"> 2007年に、道路アクセスの容易性や環境の改善を目的に、Congestion taxesを導入。 ※ヨーテボリ市でも同様の制度が導入されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 2012年に、道路交通の削減、自転車道や歩道整備の収入確保、事故や大気汚染等削減を目的に、Congestion Charge - Area Cを導入。
対象・税率	<ul style="list-style-type: none"> 月曜から金曜(祝日除く)の7:00~18:00にロンドン中心部(Congestion Charge zone)を通過する車。 ゾーンに出入りすると、カメラがナンバープレートを記録する。 1日当たり11.5ポンド(自動支払システム(Auto Pay)は10.5ポンド)の支払いで、域内を自由に往来可能。 オートバイ、原動機付自転車、電気自動車、緊急車両、タクシー・ハイヤー等は非課税。 域内居住者は90%減税。 	<ul style="list-style-type: none"> 月曜から金曜(祝日、祝日の前日、7月を除く)の6:00~18:29に、ストックホルム中心部の26か所の地点を通過する自動車。 ポイントにカメラが設置され、車両のナンバープレートを識別。 交通量が多い時間帯の税率を高く設定。中心部は、11~35クローナ、高速道路(Essingeleden)は11~30クローナ。1日の上限価格は自動車1台当たり105クローナ。 オートバイ、原動機付自転車、緊急車両、14トン以上のバス等は非課税。 	<ul style="list-style-type: none"> 月曜から金曜(祝日除く)の7:30~19:30(木曜18:00まで)にミラノ中心部(Cerchia dei Bastioni)を通過する車。 1日当たり5ユーロの支払いで、域内を自由に往来可能。「Euro 0」等の車は上記時間内の立入不可。 オートバイ、原動機付き自転車、電気自動車、緊急車両、タクシー等は非課税。 域内居住者は2~3ユーロに減税。
税収・使途	<ul style="list-style-type: none"> 2億5,000万ポンド(2016年度)、2億3,000万ポンド(2017年度)。※ロンドン交通局の収入総額は53億8,200万ポンド(2017年度)。 税収はロンドンの交通の改善に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> 15億9,700万クローナ(2016年)。 ※ストックホルム市の税収総額は436億クローナ(2016年) 税収は地下鉄の拡張、バイパスの建設に活用。 	<ul style="list-style-type: none"> 2,030万ユーロ(2012年)。 税収は自転車道・歩道の整備等に活用。
効果	<ul style="list-style-type: none"> 導入前の2002年と比べ、域内交通量は27%減で推移(対象年の記載なし)。 	<ul style="list-style-type: none"> 記載なし 	<ul style="list-style-type: none"> 導入前の2011年と比べ、2016年の域内一日当たり交通量は29.7%減少。

(出典)ロンドン交通局ウェブサイト「Congestion Charge」、ロンドン交通局(2018)「Annual Report and Statement of Accounts」、ミラノ市ウェブサイト「Area C」、「Bilancio Economico」、「Monitoraggio Area C Sintesi risultati al 30 Giugno 2016」、Swedish Transport Agencyウェブサイト「Congestion taxes in Stockholm and Gothenburg」、「Statistik trängselskatt Stockholm 2016」、Stockholms Stad「The City of Stockholm's Annual Report 2016」、C40ウェブサイトより作成。

諸外国における主な渋滞緩和に向けた税 2/2

- シンガポールは1975年に渋滞税を導入し、以降対象道路を導入。ノルウェーのオスロ市は1990年に導入。米国ニューヨーク市は、2019年2月にマンハッタン地区で渋滞税を導入。

	シンガポール	ノルウェー・オスロ市	米国・ニューヨーク市
導入経緯	<ul style="list-style-type: none"> 1975年に、中心部の混雑緩和のため、特定地域の通行に際して費用を支払うArea Licensing Scheme (ALS)を導入。 複数の制度変更を経て1998年に、中心部と主要高速道路双方を対象とするElectronic Road Pricing (ERP)へ切替え。 	<ul style="list-style-type: none"> 1990年に、オスロ市の交通投資政策の一環として、the Oslo toll ringを導入。 	<ul style="list-style-type: none"> 2019年2月2日、中心部の混雑緩和のため、Congestion surchargeを導入。 当初は2019年1月1日開始予定であったが、暫定禁止命令が適用され、2月2日より開始。
対象・税率	<ul style="list-style-type: none"> ガントリー(門)が設置された箇所を通過する際に、時間・曜日・場所・車種に応じて異なる料金が自動的に課される。 最適な速度(幹線道路は時速20-30キロ、高速道路は45-65キロ)に基づき、年4回レビューを行い、料金を設定する。 例として、乗用車、タクシー、軽貨物車が中心部を通過する際の料金は、平日0.5-3.0SGD程度。 オートバイは乗用車等の半額、重量貨物車は乗用車等の倍額と設定。 	<ul style="list-style-type: none"> toll pointsと呼ばれる地点を通過し、市内に入る自動車に、時間・車種に応じて異なる料金が課される。 ガソリン車とプラグインハイブリッド車は17NOK、ディーゼル車は19NOK、電気自動車は4NOK。ラッシュ時はそれぞれ4NOKを上乗せ。自動支払システム(Auto Pass)の場合20%割引。 トラック等の大型車両は、EURO6の場合53NOK等。 水素自動車は非課税。 	<ul style="list-style-type: none"> ニューヨーク市マンハッタンの96丁目より南のエリア(congestion zone)を通過する、タクシー等の有料旅客自動車。 メダリオンタクシー(通称イエローキャブ)は2.5USD、リムジン等は2.75USD。 バス、緊急車両等は非課税。
税收・使途	<ul style="list-style-type: none"> ERPの税收は公開されていない。 ※シンガポールの税收総額は587億SGD(2016年) 	<ul style="list-style-type: none"> 34億9,800万NOK(2018年)、30億4,500万NOK(2017年)。※オスロ市の税收総額は567億NOK(2017年) 	<ul style="list-style-type: none"> 2019年開始のため税收実績なし ※ニューヨーク州の税收総額は760億USD(2018年)
効果	<ul style="list-style-type: none"> 1975年のALS導入時、交通量は月平均で4万3,000台から1万1,000台へと減少。平均速度が27キロ時から33キロ時へ。 	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞税を含む交通政策により、通過車両に占める電気自動車の割合が、2012年の0.7%から2015年に5.3%へ。 	—