

VIII. フランスの税制を踏まえた日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に対する考察・提言

本章では、I～VII 章で整理したフランスにおける自動車関連税制の現状と中長期的な税制のあり方に関する議論に加え、日本における自動車関連税制の現状と課題を整理したうえで、フランスにおける現地ヒアリング調査で得られた中長期的な自動車関連税制のあり方について選択肢を整理する。それぞれの選択肢による課題への対応や効果を考察し、日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に関する提言を行う。

1. 日本における自動車関連税制の現状と課題

1.1 日本の自動車関連税制の現状

日本の自動車関連税として、下表の9税目の概要を整理した。

表 VIII-1：調査対象とする日本の自動車関連税

取得段階	保有段階	利用段階
<ul style="list-style-type: none">自動車取得税	<ul style="list-style-type: none">自動車重量税自動車税軽自動車税	<ul style="list-style-type: none">揮発油税・地方揮発油税軽油引取税石油ガス税石油石炭税電源開発促進税

(1) 自動車取得税

種類	地方税(課税団体:都道府県)																		
課税客体	自動車の取得(二輪の自動車及び特殊自動車を除く)																		
納税義務者	自動車の取得者																		
税率/税額表	自動車の取得価額に対して、以下の割合を乗じた額を課税 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用自動車(軽自動車除く):3% ・ 営業用自動車・軽自動車:2%(当分の間の措置、本則は3%) 																		
税収用途	一般財源 <ul style="list-style-type: none"> ・ 税収の100分の95のうち10分の7を市区町村に交付 ・ 更に政令指定都市に、国・県道管理分として、政令市特例分を交付 																		
グリーン化に係る減免措置・重課等	<p>自動車取得税のエコカー減税として、トップランナー基準の平成32年度燃費達成率に応じた減税措置が講じられている。2019年1月時点の対象車種と軽減率を下表に示す。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>対象車種</th> <th>軽減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気自動車等※</td> <td>非課税</td> </tr> <tr> <td>2020基準+50%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+40%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+30%</td> <td>▲80%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+20%</td> <td>▲60%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+10%</td> <td>▲40%</td> </tr> <tr> <td>2020基準達成</td> <td>▲20%</td> </tr> <tr> <td>2020基準未達成</td> <td>軽減なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>※電気自動車等とは、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、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)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、平成17年排出ガス基準値より75%以上又は平成30年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車が対象となる。</p>	対象車種	軽減率	電気自動車等※	非課税	2020基準+50%		2020基準+40%		2020基準+30%	▲80%	2020基準+20%	▲60%	2020基準+10%	▲40%	2020基準達成	▲20%	2020基準未達成	軽減なし
対象車種	軽減率																		
電気自動車等※	非課税																		
2020基準+50%																			
2020基準+40%																			
2020基準+30%	▲80%																		
2020基準+20%	▲60%																		
2020基準+10%	▲40%																		
2020基準達成	▲20%																		
2020基準未達成	軽減なし																		
税収推移	<p>図:自動車取得税の税収推移 (出典)総務省「平成30年度 地方税に関する参考計数資料」より作成。</p>																		

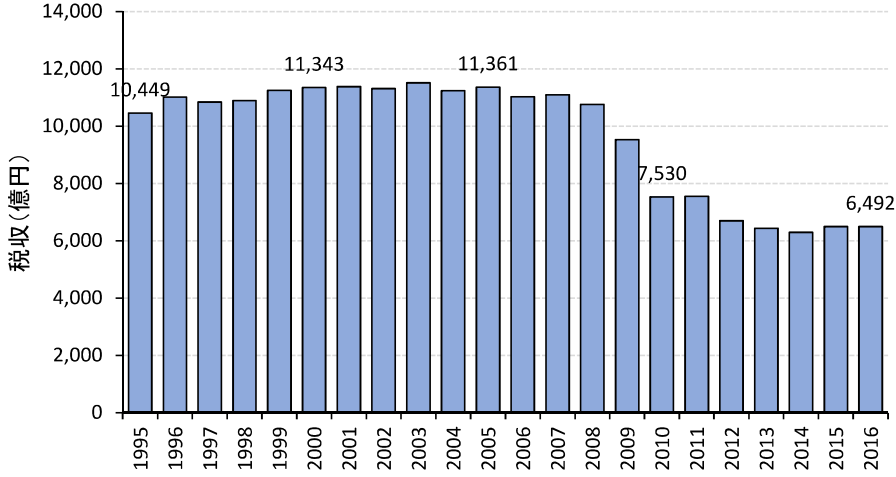
平成 31 年度
税制改正に伴
う変更点

<エコカー減税の軽減率の縮小(2019 年 4 月~9 月)>
自動車取得税のエコカー減税は、2019 年 4 月から同年 9 月まで一部で軽減率が縮
小される。

対象車種	軽減率
電気自動車等	非課税
2020 燃費基準 + 50%	
2020 燃費基準 + 40%	
2020 燃費基準 + 30%	▲50%
2020 燃費基準 + 20%	
2020 燃費基準 + 10%	▲25%
2020 燃費基準達成	▲20%
2015 燃費基準 + 10%	軽減なし
2015 燃費基準 + 10%未達	

<消費税率引上げに伴う廃止>
消費税率が 10%に引き上げられる 2019 年 10 月 1 日に廃止される。

(2) 自動車重量税

種類	国税																																														
課税客体	検査自動車及び届出軽自動車																																														
納税義務者	自動車検査証の交付又は返付を受ける者及び車両番号の指定を受ける者																																														
税率／税額表	<p>自動車の区分や重量等に応じて課税。次世代自動車以外の自動車に当分の間、特例税率を適用(以下※)</p> <p>【例】乗用車(車両重量 0.5トン超)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エコカー・本則税率: 2,500 円/0.5トン、非エコカー: 4,100 円/0.5トン ※ ・13 年超: 重課: 5,700 円/0.5トン ※、18 年超: 重課: 6,300 円/0.5トン ※ ・軽自動車・本則税率: 2,500 円、軽自動車・当分の間税率: 3,300 円 ※ 																																														
税収用途	<p>一般財源</p> <ul style="list-style-type: none"> ・税収の 1000 分の 407 は市区町村の一般財源として譲与 ・国の一般財源分の一部が公害補償対策に充当されている 																																														
グリーン化に係る減免措置・重課等	<p>自動車重量税のエコカー減税として、トップランナー基準の平成 32 年度燃費達成率に応じた減税措置が講じられている。2019 年 1 月時点の対象車種と軽減率を下表に示す。</p> <table border="1" data-bbox="534 898 1230 1256"> <thead> <tr> <th>対象車種</th> <th>新車新規検査時</th> <th>初回継続検査時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気自動車等※</td> <td>免税</td> <td>免税</td> </tr> <tr> <td>2020 基準+50%</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 基準+40%</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 基準+30%</td> <td>▲75%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 基準+20%</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 基準+10%</td> <td>▲50%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020 基準達成</td> <td>▲25%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2015 基準+10%</td> <td>本則税率適用</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※電気自動車等とは、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、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)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、平成 17 年排出ガス基準値より 75%以上又は平成 30 年排出ガス基準値より 50%以上 NOx 等の排出量が少ない車が対象となる。</p>	対象車種	新車新規検査時	初回継続検査時	電気自動車等※	免税	免税	2020 基準+50%			2020 基準+40%			2020 基準+30%	▲75%		2020 基準+20%			2020 基準+10%	▲50%		2020 基準達成	▲25%		2015 基準+10%	本則税率適用																				
対象車種	新車新規検査時	初回継続検査時																																													
電気自動車等※	免税	免税																																													
2020 基準+50%																																															
2020 基準+40%																																															
2020 基準+30%	▲75%																																														
2020 基準+20%																																															
2020 基準+10%	▲50%																																														
2020 基準達成	▲25%																																														
2015 基準+10%	本則税率適用																																														
税収推移	 <table border="1" data-bbox="438 1429 1337 1904"> <caption>自動車重量税の税収推移 (単位: 億円)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>税収 (億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1995</td><td>10,449</td></tr> <tr><td>1996</td><td>10,800</td></tr> <tr><td>1997</td><td>10,800</td></tr> <tr><td>1998</td><td>10,800</td></tr> <tr><td>1999</td><td>11,000</td></tr> <tr><td>2000</td><td>11,343</td></tr> <tr><td>2001</td><td>11,300</td></tr> <tr><td>2002</td><td>11,300</td></tr> <tr><td>2003</td><td>11,300</td></tr> <tr><td>2004</td><td>11,361</td></tr> <tr><td>2005</td><td>11,361</td></tr> <tr><td>2006</td><td>11,000</td></tr> <tr><td>2007</td><td>11,000</td></tr> <tr><td>2008</td><td>10,800</td></tr> <tr><td>2009</td><td>9,500</td></tr> <tr><td>2010</td><td>7,530</td></tr> <tr><td>2011</td><td>7,500</td></tr> <tr><td>2012</td><td>6,800</td></tr> <tr><td>2013</td><td>6,500</td></tr> <tr><td>2014</td><td>6,300</td></tr> <tr><td>2015</td><td>6,500</td></tr> <tr><td>2016</td><td>6,492</td></tr> </tbody> </table> <p>図: 自動車重量税の税収推移</p> <p>(出典) 財務省「財政金融統計月報」より作成。</p>	年	税収 (億円)	1995	10,449	1996	10,800	1997	10,800	1998	10,800	1999	11,000	2000	11,343	2001	11,300	2002	11,300	2003	11,300	2004	11,361	2005	11,361	2006	11,000	2007	11,000	2008	10,800	2009	9,500	2010	7,530	2011	7,500	2012	6,800	2013	6,500	2014	6,300	2015	6,500	2016	6,492
年	税収 (億円)																																														
1995	10,449																																														
1996	10,800																																														
1997	10,800																																														
1998	10,800																																														
1999	11,000																																														
2000	11,343																																														
2001	11,300																																														
2002	11,300																																														
2003	11,300																																														
2004	11,361																																														
2005	11,361																																														
2006	11,000																																														
2007	11,000																																														
2008	10,800																																														
2009	9,500																																														
2010	7,530																																														
2011	7,500																																														
2012	6,800																																														
2013	6,500																																														
2014	6,300																																														
2015	6,500																																														
2016	6,492																																														

平成 31 年度
税制改正に伴
う変更点

<エコカー減税の見直し>

自動車重量税のエコカー減税は、2019 年 5 月から 2021 年 4 月まで、新車新規検査時(1 回目支払時)における軽減率が縮小。また、初回継続検査時(2 回目支払時)の免税対象は、2020 年度燃費基準の達成率が 50%から 90%に上げられ、免税対象を大幅に絞り込む。

対象車種	新車新規検査時	初回継続検査時
電気自動車等	免税	免税
2020 燃費基準+90%		
2020 燃費基準+50%		
2020 燃費基準+40%		
2020 燃費基準+30%	▲50%	
2020 燃費基準+20%		
2020 燃費基準+10%	▲25%	
2020 燃費基準達成		
2015 燃費基準+10%	軽減なし	

<都道府県自動車重量譲与税の新設>

自動車税の引下げに伴う、都道府県の財源縮小を補填するため、自動車重量譲与税の譲与割合を上げたうえで、新たに都道府県自動車重量譲与税を創設し、市町村と都道府県に譲与する。都道府県自動車重量譲与税は、各都道府県の自家用乗用車(登録車)の保有台数で按分される。

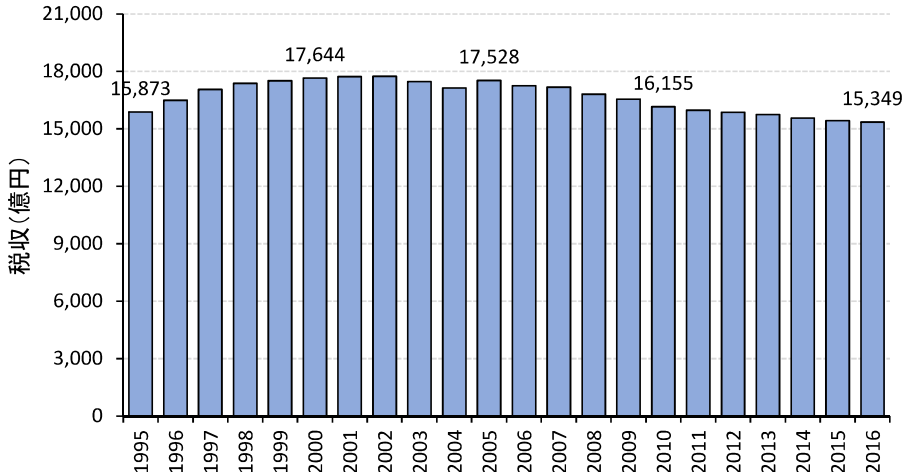
(本則税率)

期間	譲与割合	市町村譲与分	都道府県譲与分
現行	3 分の 1	全て	—
2019~2021 年度	1000 分の 348	348 分の 333	348 分の 15
2022~2033 年度	1000 分の 357	357 分の 333	357 分の 24
2034 年度	1000 分の 401	401 分の 333	401 分の 68
2035 年度以降	1000 分の 416	416 分の 333	416 分の 83

(当分の間税率)

期間	譲与割合	市町村譲与分	都道府県譲与分
現行	1000 分の 407	全て	—
2019~2021 年度	1000 分の 422	422 分の 407	422 分の 15
2022~2033 年度	1000 分の 431	431 分の 407	431 分の 24
2034 年度	1000 分の 475	475 分の 407	475 分の 68
2035 年度以降	1000 分の 490	490 分の 407	490 分の 83

(3) 自動車税

種類	地方税(課税団体:都道府県)																
課税客体	自動車(二輪の小型自動車、軽自動車及び特殊自動車を除く)																
納税義務者	自動車の4月1日現在の所有者																
税率/税額表	自動車の種別、排気量等ごとに税率を設定 【例】自家用乗用車(1,500cc超2,000cc以下) 39,500円																
税收使途	一般財源																
グリーン化に係る減免措置・重課等	<p>・グリーン化特例(軽課) 自動車税のグリーン化特例として、トップランナー基準の平成32年度燃費達成率に応じた減税措置(軽課)が講じられている。2019年1月時点の対象車種と軽減率を下表に示す。なお、軽課措置は登録の翌年度の税率にのみ適用される。</p> <table border="1" data-bbox="624 759 1141 1077"> <thead> <tr> <th>対象車種</th> <th>軽減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気自動車等※</td> <td>▲75%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+50%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+40%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+30%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+20%</td> <td>▲50%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+10%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準達成</td> <td>軽減なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>※電気自動車等とは、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、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)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、平成17年排出ガス基準値より75%以上又は平成30年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車が対象となる。</p> <p>・グリーン化特例(重課) 新車新規登録から一定年数(ガソリン車、LPG車は13年。ディーゼル車は11年)を経過した自動車の税率を概ね15%(バスは10%)引き上げる。</p>	対象車種	軽減率	電気自動車等※	▲75%	2020基準+50%		2020基準+40%		2020基準+30%		2020基準+20%	▲50%	2020基準+10%		2020基準達成	軽減なし
対象車種	軽減率																
電気自動車等※	▲75%																
2020基準+50%																	
2020基準+40%																	
2020基準+30%																	
2020基準+20%	▲50%																
2020基準+10%																	
2020基準達成	軽減なし																
税收推移	 <p style="text-align: center;">図:自動車税の税收推移</p> <p>(出典)総務省「平成30年度 地方税に関する参考計数資料」より作成。</p>																

平成 31 年度
税制改正に伴
う変更点

<環境性能割の導入>

2019 年 10 月 1 日に、取得時の課税として燃費基準値の達成率と自動車の取得価額を課税標準とする自動車税環境性能割が新設される。これに伴い、従来の自動車税は自動車税種別割と改称される。自動車税環境性能割の税率は以下のとおり。なお、自動車税環境性能割は、2019 年 10 月 1 日から 2020 年 9 月 30 日までの間は税率 1%分を軽減する特例措置が講じられる。

対象車種	2019 年 10 月- 2020 年 9 月	2020 年 10 月- 2021 年 3 月
電気自動車等	非課税	非課税
2020 燃費基準 + 50%		
2020 燃費基準 + 40%		
2020 燃費基準 + 30%		
2020 燃費基準 + 20%		
2020 燃費基準 + 10%		1%
2020 燃費基準達成	1%	2%
2015 燃費基準 + 10%	2%	3%
2015 燃費基準 + 10%未達		

<種別割のグリーン化特例(軽課)>

自動車税の種別割に対するグリーン化特例の軽減措置は、2019 年 4 月から 2021 年 3 月までは現行制度の延長、2021 年 4 月から 2023 年 3 月まではハイブリッド車及びガソリン車が除外され、電気自動車等のみに限定。

対象車種	2019 年 4 月- 2021 年 3 月	2021 年 4 月- 2023 年 3 月
電気自動車等	▲75%	▲75%
2020 燃費基準 + 50%		軽減なし
2020 燃費基準 + 40%		
2020 燃費基準 + 30%		
2020 燃費基準 + 20%	▲50%	
2020 燃費基準 + 10%		
2020 燃費基準達成	軽減なし	

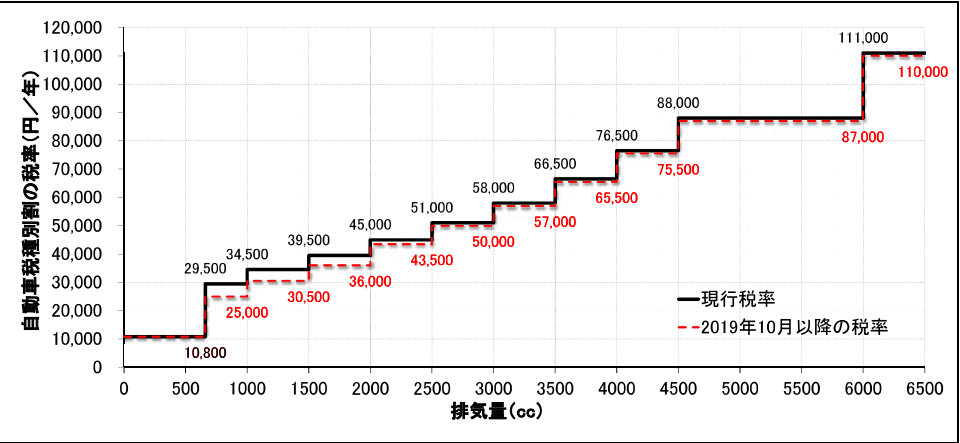
<種別割のグリーン化特例(重課)>

自動車税種別割の重課措置を 2 年間延長が決定。

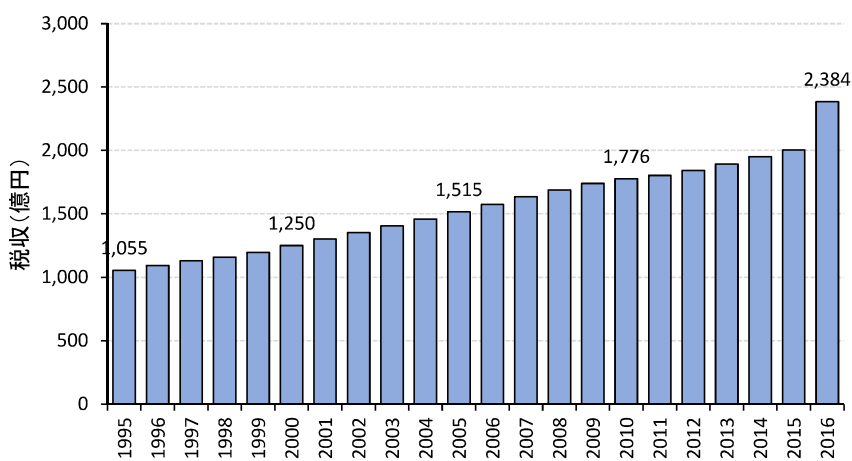
<種別割の税率引下げ>

消費税率 10%引上げに伴うユーザー負担の軽減や需要平準化等を目的に、2019 年 10 月以降に初回新規登録を受けた自家用乗用車(登録車)の自動車税種別割の税率を、小型車(排気量 2,000cc 以下)を中心に、年間 1,000~4,500 円引下げ。

平成 31 年度
税制改正に伴
う変更点



(4) 軽自動車税

種類	地方税(課税団体:市町村)																
課税客体	軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車																
納税義務者	軽自動車等の4月1日現在の所有者																
税率／ 税額表	<p>軽自動車等の種別、排気量等ごとに設定</p> <p>【例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 軽自動車(四輪以上)のうち、自家用乗用車:10,800円 原動機付自転車のうち、二輪で総排気量50cc以下:2,000円 																
税収用途	一般財源																
グリーン化に係る減免措置・重課等	<p>・グリーン化特例(軽課)</p> <p>軽自動車税のグリーン化特例として、トップランナー基準の平成32年度燃費達成率に応じた減税措置(軽課)が講じられている。2019年1月時点の対象車種と軽減率を下表に示す。なお、軽課措置は登録の翌年度の税率にのみ適用される。</p> <table border="1" data-bbox="614 828 1149 1153"> <thead> <tr> <th>対象車種</th> <th>軽減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気自動車等※</td> <td>▲75%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+50%</td> <td>▲50%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+40%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+30%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準+20%</td> <td>▲25%</td> </tr> <tr> <td>2020基準+10%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020基準達成</td> <td>軽減なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>※電気自動車等とは、電気自動車、天然ガス自動車(2009年排ガス規制+NOx▲10%)を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、平成17年排出ガス基準値より75%以上又は平成30年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車が対象となる。</p> <p>・グリーン化特例(重課)</p> <p>三輪以上の軽自動車のうち最初の新規検査から一定年数を経過した軽自動車の税率を概ね20%引き上げる。</p>	対象車種	軽減率	電気自動車等※	▲75%	2020基準+50%	▲50%	2020基準+40%		2020基準+30%		2020基準+20%	▲25%	2020基準+10%		2020基準達成	軽減なし
対象車種	軽減率																
電気自動車等※	▲75%																
2020基準+50%	▲50%																
2020基準+40%																	
2020基準+30%																	
2020基準+20%	▲25%																
2020基準+10%																	
2020基準達成	軽減なし																
税収推移	 <p>図: 軽自動車税の税収推移</p> <p>(出典)総務省「平成30年度 地方税に関する参考計数資料」より作成。</p>																

平成31年度
税制改正に伴
う変更点

<環境性能割の導入>

2019年10月1日に、取得時の課税として燃費基準値の達成率と自動車の取得価額を課税標準とする軽自動車税環境性能割が新設される。これに伴い、従来の自動車税は軽自動車税種別割と改称される。軽自動車税環境性能割の税率は以下のとおり。なお、軽自動車税環境性能割は、2019年10月1日から2020年9月30日までの間は税率1%分を軽減する特例措置が講じられる。

対象車種	2019年10月- 2020年9月	2020年10月- 2021年3月
電気自動車等	非課税	非課税
2020燃費基準+50%		
2020燃費基準+40%		
2020燃費基準+30%		
2020燃費基準+20%		
2020燃費基準+10%		
2020燃費基準達成		1%
2015燃費基準+10%	1%	2%
2015燃費基準+10%未達		

<種別割のグリーン化特例(軽課)>

軽自動車税の種別割に対するグリーン化特例の軽減措置は、2019年4月から2021年3月までは現行制度の延長、2021年4月から2023年3月まではハイブリッド車及びガソリン車が除外され、電気自動車等のみに限定。

対象車種	2019年4月- 2021年3月	2021年4月- 2023年3月
電気自動車等	▲75%	▲75%
2020燃費基準+50%	▲50%	軽減なし
2020燃費基準+40%		
2020燃費基準+30%		
2020燃費基準+20%	▲25%	
2020燃費基準+10%		
2020燃費基準達成	軽減なし	

(5) 揮発油税・地方揮発油税

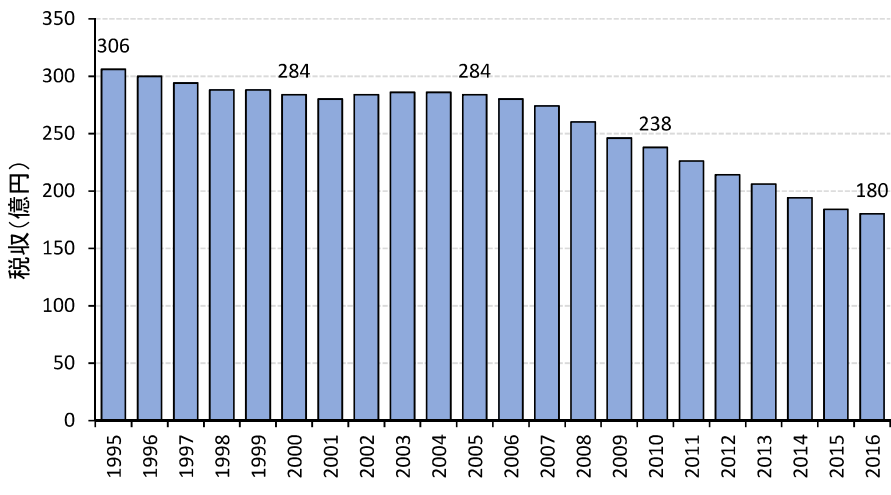
種類	国税									
課税客体	揮発油(温度 15 度において 0.8017 を超えない比重を有する炭化水素油)									
納税義務者	<ul style="list-style-type: none"> 揮発油の製造者 揮発油を保税地域から引き取る者 									
税率／ 税額表	<ul style="list-style-type: none"> 揮発油税: 1kℓにつき 48,600 円(当分の間。本則税率は 24,300 円) 地方揮発油税: 1kℓにつき 5,200 円(当分の間。本則税率は 4,400 円) 									
税収用途	揮発油税: 一般財源 地方揮発油税: 都道府県及び市町村(特別区含む)の一般財源として全額譲与									
グリーン化に係る減免措置・重課等	<ul style="list-style-type: none"> バイオエタノール等揮発油に対し軽減率を適用 									
税収推移	<p style="text-align: center;">図: 揮発油税・地方揮発油税の税収推移</p> <p style="text-align: center;">(出典) 財務省「財政金融統計月報」より作成。</p>									
平成 31 年度 税制改正に伴う 変更点	<p><揮発油税及び地方揮発油税の税率変更(2034 年 4 月 1 日~)> 自動車税の引下げに伴う都道府県の財源縮小を補填するため、2034 年 4 月 1 日より、地方揮発油税を引き上げる。また、地方揮発油税の引上げにあわせて、負担を平準化する観点から揮発油税が引き下げられることとなっている。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">時期</th> <th style="width: 40%;">揮発油税の税率</th> <th style="width: 40%;">地方揮発油税の税率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現行</td> <td>48,600 円/kℓ (本則税率 24,300 円/kℓ)</td> <td>5,200 円/kℓ (本則税率 4,400 円/kℓ)</td> </tr> <tr> <td>2034 年 4 月 1 日以降</td> <td>48,300 円/kℓ (本則税率 24,000 円/kℓ)</td> <td>5,500 円/kℓ (本則税率 4,700 円/kℓ)</td> </tr> </tbody> </table> <p><地方揮発油税の都道府県譲与分の増額(2034 年 4 月 1 日~)> 自動車税の引下げに伴う、都道府県の財源縮小を補填するため、2034 年 4 月 1 日より、都道府県譲与分が増額されることとなっている。</p>	時期	揮発油税の税率	地方揮発油税の税率	現行	48,600 円/kℓ (本則税率 24,300 円/kℓ)	5,200 円/kℓ (本則税率 4,400 円/kℓ)	2034 年 4 月 1 日以降	48,300 円/kℓ (本則税率 24,000 円/kℓ)	5,500 円/kℓ (本則税率 4,700 円/kℓ)
時期	揮発油税の税率	地方揮発油税の税率								
現行	48,600 円/kℓ (本則税率 24,300 円/kℓ)	5,200 円/kℓ (本則税率 4,400 円/kℓ)								
2034 年 4 月 1 日以降	48,300 円/kℓ (本則税率 24,000 円/kℓ)	5,500 円/kℓ (本則税率 4,700 円/kℓ)								

平成 31 年度 税制改正に伴 う変更点	時期	譲与先	譲与割合	按分指標
	現行	都道府県	58%	現行道路の延長及び面積を基準として按分
		市町村	42%	
	2034 年 4 月 1 日 以降	都道府県	5.5%	各都道府県の自家用乗用車(登録車)の保有台数で按分
			54.8%	現行道路の延長及び面積を基準として按分
		市町村	39.7%	

(6) 軽油引取税

種類	地方税(課税団体:都道府県)																																														
課税客体	軽油(温度 15 度において 0.8017 を超え、0.8762 に達するまでの比重を有する炭化水素油)																																														
納税義務者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特約業者又は元売業者から現実の納入を伴う軽油の引取を行う者 ・ 製造した軽油を消費又は譲渡した特約業者又は元売業者以外の者 ・ 軽油に軽油以外のものを混和して製造された軽油を販売した者 ・ 自動車の燃料として軽油以外の燃料油を販売又は消費した者 ・ 軽油の輸入をした特約業者又は元売業者以外の者 																																														
税率／ 税額表	1kL につき 32,100 円(当分の間。本則税率は 15,000 円。)																																														
税収用途	一般財源																																														
グリーン化に 係る減免措 置・重課等	—																																														
税収推移	<table border="1"> <caption>図: 軽油引取税の税収推移</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>税収(億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1995</td><td>13,322</td></tr> <tr><td>1996</td><td>13,322</td></tr> <tr><td>1997</td><td>13,322</td></tr> <tr><td>1998</td><td>13,322</td></tr> <tr><td>1999</td><td>12,076</td></tr> <tr><td>2000</td><td>12,076</td></tr> <tr><td>2001</td><td>12,076</td></tr> <tr><td>2002</td><td>12,076</td></tr> <tr><td>2003</td><td>12,076</td></tr> <tr><td>2004</td><td>10,859</td></tr> <tr><td>2005</td><td>10,859</td></tr> <tr><td>2006</td><td>10,859</td></tr> <tr><td>2007</td><td>10,859</td></tr> <tr><td>2008</td><td>9,180</td></tr> <tr><td>2009</td><td>9,180</td></tr> <tr><td>2010</td><td>9,180</td></tr> <tr><td>2011</td><td>9,180</td></tr> <tr><td>2012</td><td>9,180</td></tr> <tr><td>2013</td><td>9,180</td></tr> <tr><td>2014</td><td>9,180</td></tr> <tr><td>2015</td><td>9,332</td></tr> <tr><td>2016</td><td>9,332</td></tr> </tbody> </table> <p>図: 軽油引取税の税収推移</p> <p>(出典)総務省「平成 30 年度 地方税に関する参考計数資料」より作成。</p>	年	税収(億円)	1995	13,322	1996	13,322	1997	13,322	1998	13,322	1999	12,076	2000	12,076	2001	12,076	2002	12,076	2003	12,076	2004	10,859	2005	10,859	2006	10,859	2007	10,859	2008	9,180	2009	9,180	2010	9,180	2011	9,180	2012	9,180	2013	9,180	2014	9,180	2015	9,332	2016	9,332
年	税収(億円)																																														
1995	13,322																																														
1996	13,322																																														
1997	13,322																																														
1998	13,322																																														
1999	12,076																																														
2000	12,076																																														
2001	12,076																																														
2002	12,076																																														
2003	12,076																																														
2004	10,859																																														
2005	10,859																																														
2006	10,859																																														
2007	10,859																																														
2008	9,180																																														
2009	9,180																																														
2010	9,180																																														
2011	9,180																																														
2012	9,180																																														
2013	9,180																																														
2014	9,180																																														
2015	9,332																																														
2016	9,332																																														

(7) 石油ガス税

種類	国税
課税客体	自動車用の石油ガス容器に充てんされる石油ガス
納税義務者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車用の石油ガス容器に充てんする者 ・ 課税石油ガスを保税地域から引き取る者
税率／ 税額表	1kgにつき 17.5 円
税収用途	一般財源 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
グリーン化に係る減免措置・重課等	—
税収推移	 <p style="text-align: center;">図：石油ガス税の税収推移</p> <p>(出典) 財務省「財政金融統計月報」より作成。</p>

(8) 石油石炭税・地球温暖化対策のための税

種類	国税																																														
課税客体	原油及び石油製品、ガス状炭化水素並びに石炭																																														
納税義務者	<ul style="list-style-type: none"> 原油、ガス状炭化水素又は石炭の採取者 原油、石油製品、ガス状炭化水素又は石炭を保税地域から引き取る者 																																														
税率／税額表	<p>本則税率に加え、CO₂ 排出 1トン当たりに課税される地球温暖化対策のための税（温対税）が上乘せされる。</p> <p><税率></p> <ul style="list-style-type: none"> 原油・輸入石油製品 1kLにつき 2,800 円（本則 2040 円、温対税 760 円） ガス状炭化水素 1トンにつき 1,860 円（本則 1,080 円、温対税 780 円） 石炭 1トンにつき 1,370 円（本則 700 円、温対税 670 円） <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>CO₂排出量1トン当たりの税率</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>段階施行</th> <th>課税物件</th> <th>本則税率</th> <th>H24年10/1～</th> <th>H26年4/1～</th> <th>H28年4/1～</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>原油・石油製品 [1kL当たり]</td> <td>(2,040円)</td> <td>+250円 (2,290円)</td> <td>+250円 (2,540円)</td> <td>+260円 (2,800円)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ガス状炭化水素 [1t当たり]</td> <td>(1,080円)</td> <td>+260円 (1,340円)</td> <td>+260円 (1,600円)</td> <td>+260円 (1,860円)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>石炭 [1t当たり]</td> <td>(700円)</td> <td>+220円 (920円)</td> <td>+220円 (1,140円)</td> <td>+230円 (1,370円)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small;">※()は石油石炭税の税率 (注)例えば、ガソリンの増税分760円を1Lあたりで換算すると0.76円相当(平成28年4月～)となる。</p>	段階施行	課税物件	本則税率	H24年10/1～	H26年4/1～	H28年4/1～		原油・石油製品 [1kL当たり]	(2,040円)	+250円 (2,290円)	+250円 (2,540円)	+260円 (2,800円)		ガス状炭化水素 [1t当たり]	(1,080円)	+260円 (1,340円)	+260円 (1,600円)	+260円 (1,860円)		石炭 [1t当たり]	(700円)	+220円 (920円)	+220円 (1,140円)	+230円 (1,370円)																						
段階施行	課税物件	本則税率	H24年10/1～	H26年4/1～	H28年4/1～																																										
	原油・石油製品 [1kL当たり]	(2,040円)	+250円 (2,290円)	+250円 (2,540円)	+260円 (2,800円)																																										
	ガス状炭化水素 [1t当たり]	(1,080円)	+260円 (1,340円)	+260円 (1,600円)	+260円 (1,860円)																																										
	石炭 [1t当たり]	(700円)	+220円 (920円)	+220円 (1,140円)	+230円 (1,370円)																																										
税率／税額表	<p style="text-align: center;">図：地球温暖化対策のための税の税率</p> <p>(出典)環境省資料より作成。</p>																																														
税收用途	燃料安定供給対策、エネルギー需給構造高度化対策																																														
グリーン化に係る減免措置・重課等	—																																														
税收推移	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center; font-size: small;"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>1995</th> <th>1996</th> <th>1997</th> <th>1998</th> <th>1999</th> <th>2000</th> <th>2001</th> <th>2002</th> <th>2003</th> <th>2004</th> <th>2005</th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>税收(億円)</td> <td>5,131</td> <td>5,200</td> <td>5,000</td> <td>4,800</td> <td>4,890</td> <td>4,800</td> <td>4,700</td> <td>4,800</td> <td>4,800</td> <td>4,931</td> <td>5,000</td> <td>5,100</td> <td>5,100</td> <td>5,100</td> <td>4,900</td> <td>5,019</td> <td>5,200</td> <td>5,600</td> <td>6,000</td> <td>6,300</td> <td>6,300</td> <td>6,880</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">図：石油石炭税の税收推移</p> <p>(出典)財務省「財政金融統計月報」より作成。</p>	年	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	税收(億円)	5,131	5,200	5,000	4,800	4,890	4,800	4,700	4,800	4,800	4,931	5,000	5,100	5,100	5,100	4,900	5,019	5,200	5,600	6,000	6,300	6,300	6,880
年	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016																									
税收(億円)	5,131	5,200	5,000	4,800	4,890	4,800	4,700	4,800	4,800	4,931	5,000	5,100	5,100	5,100	4,900	5,019	5,200	5,600	6,000	6,300	6,300	6,880																									

(9) 電源開発促進税

種類	国税
課税客体	<ul style="list-style-type: none"> 一般送配電事業者が、事務所、事業所、一般家庭などの需要に応じて供給する電気 一般送配電事業者が、自家消費した電気(発電のために直接使用したものを除く)
納税義務者	一般送配電事業者
税率／ 税額表	1000kWhにつき 375 円
税収用途	電源開発促進税法及び特別会計に関する法律に基づき電源立地対策、電源利用対策及び原子力安全規則対策に充当
グリーン化に係る減免措置・重課等	—
税収推移	<p style="text-align: center;">図: 電源開発促進税の税収推移</p> <p>(出典) 財務省「財政金融統計月報」より作成。</p>

1.2 日本の自動車関連税制の課題・留意点

(1) 平成31年度与党税制改正大綱による指摘

平成31年度与党税制改正大綱では、1.1で整理した日本の自動車関連税の現状に鑑み、自動車関連税制の中長期的なあり方について、「技術革新や保有から利用への変化」、「環境負荷の低減」、「国・地方を通じた財源を安定的に確保」といった視点から検討を行うべきとされ、日本における自動車関連税の排出削減効果や財源効果を確保することを前提に、検討を行うという方向性が明記された。

- 自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

(2) 平成30年度東京都税制調査会答申による指摘

平成30年度東京都税制調査会答申において、短期・中長期双方の観点から、日本の自動車関連税の排出削減効果を強化すべき、あるいは安定的な財源確保の観点からの見直しを行うべきとされている。加えて、営自格差や軽自動車の優遇といった車両間の税の格差の見直しの必要性についても指摘がなされている。

(グリーン化に関する指摘)

- 車体課税については、地球温暖化等の環境問題を解決し持続可能な社会の発展を実現するため、環境重視の考え方を税制に組み込むことで、より積極的に環境関連税制として位置付けていくことが極めて効果的である。
- 環境重視の考え方の定着化を図るためには、保有段階においても、欧州諸国と同様にCO₂排出量の要素を取り入れた課税の導入を急ぐべきである。
- 自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例における重課は、新車新規登録からの経過年数を基準としているが、年々自動車の諸性能が高まっており、経過年数と環境損傷の程度は必ずしも相関関係にあるとは言えなくなっている。そこで今後はより環境性能の劣る自動車に対して重課するなど、納税者の理解を得られるよう、重課対象車の適正化についても検討していくべきである。

(税収に関する指摘)

- 地方における自動車関連税収の重要性に鑑み、国が更なる減税措置を講ずる場合には、全ての地方自治体に対し、確実かつ十分に代替税財源が確保されるべきである。
- 地方自治体にとっては、今後、自動車の所有者に対して適正な負担を求め、自動車関連税を充実確保することが重要な課題となる。

(その他の指摘)

- 環境性能割の導入で車体課税の「環境損傷負担金的性格」が強まったことにより、営業用自動車と自家用自動車の課税上の差異(いわゆる営自格差)、小型乗用車と軽自動車の課税上の差異を是正し、負担水準を適正化するべきかが課題となる。

(中長期的な検討に関する指摘)

- 現行の税制度に照らすと、内燃機関を有しない電気自動車及び燃料電池自動車が普及した場合、自動車関連税収の一層の減少が懸念され、仮に CO₂排出量を課税標準とした場合でも、同様のことが言える。また、自動車に対する価値基準の変化により、保有形態が多様化・複雑化することで、課税のあり方について見直すことも必要になると考えられる。
- 中長期的な検討の方向性としては、環境配慮へのインセンティブを一層強化し、環境負荷の小さい自動車への転換を促進する一方で、安定的な財源確保のため、例えば、課税標準を車体重量又は走行距離とする方法も考えられる。また、我が国の少子・高齢化、人口減少社会を見据え、地域のまちづくり及び公共交通の利用促進など、政策と連携した税制度を考えることも重要な観点である。

(3) 自動車を取り巻く中長期的な変化を踏まえた留意点

(次世代自動車の普及見通し)

乗用車については、2020年及び2030年とする短中期的な見通しでは、ハイブリッド車、電気自動車、プラグインハイブリッド車を中心に、次世代自動車の普及に関する政府目標が定められている。

表 VIII-2 : 2020～2030 年の乗用車車種別普及目標（政府目標）⁹⁹

車種	2020 年	2030 年
従来車	50～80%	30～50%
次世代自動車	20～50%	50～70%
ハイブリッド自動車	20～30%	30～40%
電気自動車、プラグインハイブリッド自動車	15～20%	20～30%
燃料電池自動車	～1%	～3%
クリーンディーゼル自動車	～5%	5～10%

2050 年に向けては、2018 年 8 月に公表された経済産業省「自動車新時代戦略会議 中間整理(案)」において、世界で供給する日本車について、電動車(xEV)を 100%とする目標を掲げている。従って、乗用車においては電気自動車、プラグインハイブリッド車へのシフトを加速させる方向性が明確に示されている。

現状の自動車関連税制では、取得段階や保有段階の税目に対するエコカー減税やグリーン化特例等の軽課・重課措置によって環境性能の良い自動車の選択を促す仕組みとなっており、平成 28 年度税制改正においては、消費税率 10%への引上げ時に自動車取得税を廃止し、自動車税及び軽自動車税の環境性能割を導入することが決定し、取得段階においては燃費に応じた恒久的な課税標準を有する税目が創設されることとなっている。しかしながら、このような環境性能の良い自動車に減税する仕組みは税収の減少や減税基準の変更に伴う税収の不安定性を招く。1.1 に示した税収推移をみると、例えばエコカー減税が導入された 2009 年を機に、自動車取得税や自動車重量税の税収は大きく変動し、減収傾向にあることがわかる。

上記の燃費性能に応じた税制以外の観点では、平成 31 年度税制改正において、2019 年 10 月の消費税増税による駆け込み需要と反動減などの需要変動を平準化するために、消費税増税後の 1 年間に限り環境性能割の税率を引き下げることや、自動車税を恒久的に減税することなどが決定した。従って、取得段階や保有段階の自動車関連税は縮小傾向にあり、取得段階や保有段階に講じられているエコカー減税やグリーン化特例の環境インセンティブは徐々に減衰するとともに、税率引下げによる減収も見込まれる。

また、次世代自動車の普及により、利用段階の自動車関連税の減収も見込まれる。従来車からハイブリッド車への移行は、走行あたり燃料消費量の減少に伴い、揮発油税や軽油引取税等の減収につながる。従来車から電気自動車への移行は、エネルギー源がガソリンやディーゼルから電気にシフトすることで、揮発油税や軽油引取税等の減収を更に加速させる。逆に増加した電力消費量により電源開発促進税の増収が見込まれるが、一般財源ではなく電源立地対策や電源利用対策等に充当されるため、揮発油税や軽油引取税等とは扱いが異なる。

以上より、次世代自動車の普及見通しを踏まえて自動車関連税制全体を概観すると、現行

⁹⁹ 経済産業省(2014)「自動車産業戦略 2014」

の自動車関連税制は、取得段階や保有段階のエコカー減税やグリーン化特例による CO2 排出削減インセンティブの縮小、このような減税措置による減収や税収の不安定性、利用段階の税目の減収への対応に課題がある。

(自動車保有せず利用できるサービスの普及)

ここ数年で、カーシェアリングやサブスクリプションサービスなど、自動車業界が提供する新たなサービスが普及し始めている。例えば、カーシェアリングの登録会員数は、2009 年から 2018 年までの 10 年間で 130 万人以上増えており、ポルシェやトヨタなどの完成車メーカーでは、税金や保険料の支払いや、車両メンテナンス等の手続きをパッケージ化して、月額定額で乗りたい車を保有せず利用できるサブスクリプションサービスの提供を開始した。これらは、総じて自動車の保有から利用への動きに根ざしたサービスと捉えることができる。

一方で、現行の自動車関連税制の観点でみると、カーシェアリングの利用者に対しては、取得段階や保有段階の自動車関連税の課税対象として捕捉できず、エコカー減税やグリーン化特例による CO2 排出削減のインセンティブが働かない課題がある。加えて、カーシェアリングは自動車 1 台当たりの稼働率が向上することで保有台数の減少をもたらし、取得段階や保有段階の自動車関連税の減収につながる可能性がある。また、サブスクリプションサービスの利用者に対しては、月額料金の中に税金が含まれているものの、保険料や車両メンテナンス費と一体化されているため、現行の取得段階や保有段階のエコカー減税やグリーン化特例による税負担の軽減は曖昧になり、消費者に与える CO2 排出削減のインセンティブは薄まってしまいう可能性がある。

(貨物車等の扱い)

貨物車やバスについては、日本における次世代自動車の普及に関する明確な方向性が示されていないが、IEA(2017)¹⁰⁰による世界を対象とした推計によれば、貨物車は航続距離の長さや車両重量の大きさの問題から、乗用車に比べ電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及が遅れる見込みとなっている。そのため、日本においても、乗用車のような電気自動車、プラグインハイブリッド車への急激なシフトは生じないと考えられる。

(4) 外部費用への対応における課題

平成 31 年度与党税制改正大綱において指摘されている「保有」から「利用」への流れに対応した課税標準の移行が進む場合には、CO2 排出削減や税収確保のみならず、自動車の利用によりもたらされる多様な外部費用への対応とも密接に関連する。

OECD(forthcoming)¹⁰¹によれば、自動車をもたらす主な外部費用は、CO2 排出とそれに伴

¹⁰⁰ IEA(2017)「Energy Technology Perspectives 2017 – Catalysing Energy Technology Transformations」

¹⁰¹ OECD(forthcoming)「Taxing vehicles, fuel, and road use: Opportunities for improving transport tax practice」

う気候変動、大気汚染とそれに伴う健康被害、渋滞、交通事故、騒音、道路損傷である。

現在日本では、道路損傷については一部自動車重量税が抑制のインセンティブとなっているが、人々が明確にその便益や汚染者負担的性格を認識しているかは不明であり、保有ではなく利用に応じて明確に外部費用の内部化を図る仕組みが必要だろう。その他の大気汚染や渋滞、交通事故、騒音といった外部費用への対応に資する仕組み(渋滞税等)は全国レベルでは導入されていない状況である。

1.3 日本における自動車関連税制を踏まえた論点の抽出

1.2 で整理した日本の現状や課題の整理から、大きく以下の4つの論点を抽出した。日本における中長期的な自動車関連税制の考察に当たっては、これら4つの論点に対し最も効果的に機能する課税のあり方に重点を置き、検討を行うこととする。

- ① CO2 排出削減
- ② 安定的な財源の確保
- ③ 社会的変化に対応した課税のあり方(「保有」から「利用」)
- ④ 外部費用への対応

2. フランスで得た知見に基づく中長期的な自動車関連税制の選択肢と考察

2.1 現地ヒアリングで得られた知見の整理

VII 章で整理したフランスにおける将来の自動車関連税制のあり方に関する各主体の意見について、それらから得られる選択肢を整理する。

表 VIII-3：現地ヒアリングで得られた中長期的な自動車関連税制の選択肢

選択肢	意見
(1) 燃料税の引上げ	<ul style="list-style-type: none"> ・【賛】車は道路にダメージを与えるため、そのメンテナンス費用のために課税が必要である。それはつまりは燃料税なのではないか。 ・【賛】外部費用の内部化の観点からは、まずは排出削減を進めるために燃料課税の引上げを行うことが効果的と考える。 ・【否】燃料税の引上げは、短期的に税収の増加をもたらす、車体課税の減収を補うことができるが、長期的には燃料の消費が下がった時に減収となる。
(2) 電気への課税	<ul style="list-style-type: none"> ・【賛】電気自動車の普及による税収減少の懸念については、電気の課税を強化する、あるいは電気自動車への新たな課税により解決すると考える。 ・【否】電気税の引上げは、電気自動車の普及を促す段階においては逆のインセンティブになってしまう。

選択肢	意見
(3) 走行距離課税	<ul style="list-style-type: none"> ・【賛】燃料課税の引上げ・車体課税のグリーン化と同時に走行距離課税の導入・拡大に動き出すことが効果的と考える。同じガソリン車、同じディーゼル車、同じ電気自動車でも、もたらず外部費用は重量やサイズ等によって多様である。それらを適切に反映できればなおよい。そのような仕組みにすることで、排出削減が進むことによる減収にも適切に対処できる。長期的に燃料の消費が下がった時に、徐々に走行距離課税の税収が入ってくるような仕組みができれば、税収の確保という観点からもベスト。 ・【賛】CO2 排出量に応じて差別化した走行距離課税とすることで、排出削減のインセンティブを与えることも可能になる。ゆくゆくはすべての車両にGPS 機器が設置されれば、その設定に排出パフォーマンスを組み込む仕様とすることで差別化ができるようになると考えるが、先の話だろう。 ・【賛】まずは高速道路から始めることも重要である。料金所があれば実施がしやすい。あるいは車検の仕組みを使うこともできる。改ざんができるという点が課題だが、まずは何かやってみるという意味ではやりやすいところから始めていくべきだろう。制度の本格導入に時間がかかるとすれば、すぐにも取りかからなければならない。プライバシーの問題についても、トラックを対象とする場合には問題にならない。 ・【賛】走行距離課税として検討されたエコタックスは、重量車のインフラ損傷に係る税であり、道路補修の財源が足りない地方政府を助けることにつながる可能性がある。 ・【否】走行距離課税のために全車両にGPS の設置を義務付けることは、市民のプライバシーを考慮すれば、義務付けは無理だろう。料金所を使った仕組みであれば可能だろう。
(4) ロードプライシング(渋滞税)	<ul style="list-style-type: none"> ・【賛】ロンドンのようなエリアチャージ方式、つまり、ある都市部に進入する際に課金する方法もあり、これは公共交通機関へのシフトを促すと考えられ、主要な都市問題を解決する手段になると考える。ロンドンのロードプライシングではカメラで自動車のナンバープレートを撮影し、自動的に料金を請求する仕組みとなっている。80%以上が追跡できているとロンドン政府は発表しており、技術的にも実現可能である。
(5) 車体課税(CO2)	<ul style="list-style-type: none"> ・【賛】第1段階として車体課税の課税標準をCO2にすることも、正しいシグナルを送るという意味で重要。その場合には、ディーゼル車の販売を促すことにならないよう、CO2 だけでなく大気汚染物質も基準に組み込むことが重要である。
(6) 車体課税(重量)	<ul style="list-style-type: none"> ・【賛】フランスで将来的に必要な課税ベースは車両重量。フランスでは古い車ほど車両重量が重いこともあるが、フランス人はSUVを好むが、交通事故の外部性の観点からは重い車の購入は是正しなければならない。

(出典)現地ヒアリングに基づき作成。

2.2 各選択肢に対する考察

(1) 各選択肢の長所・短所の整理

2.1 で整理した各選択肢について、1.3 で整理した日本の自動車関連税制のあり方についての論点に基づき、それぞれの長所と短所を次頁の表に整理した。

表 VIII-4：各選択肢の長所・短所

選択肢	① CO2排出削減	② 財源確保	③ 「保有」から「利用」	④ 外部費用への対応(CO2 排出と気候変動以外)				
				大気汚染と健康被害	渋滞	交通事故	騒音	道路損傷
(1) 燃料税の引上げ	ハイブリッド車や電気自動車など、利用段階で CO2 排出量が少ない自動車への移行を誘導する	電気自動車への移行に伴い税金が減少する	利用への課税	軽油への重課により一部対応可能	対応が難しい	対応が難しい	対応が難しい	対応が難しい
(2) 電気への課税	電気自動車等の購入を妨げ、負の影響をもたらす可能性がある	電気自動車への移行後も安定的に税金が得られる	利用への課税	(記載なし)*	(記載なし)*	(記載なし)*	(記載なし)*	(記載なし)*
(3) 走行距離課税	自動車の CO2 排出量に応じた重課・軽課を組み合わせることで CO2 排出削減に寄与できる 単純な走行距離への課税は CO2 排出量が少ない車の選択を促す機能はない	電気自動車への移行後も安定的に税金が得られる	利用への課税	大気汚染物質排出量に応じた重課・軽課により対応可能	走行場所・時間に応じた重課・軽課により対応可能	走行場所・時間に応じた重課・軽課により対応可能	走行場所・時間に応じた重課・軽課により対応可能	対応可能
(4) 渋滞税	特定の場所・時間に対する課税であり CO2 排出削減効果は低い	特定の場所・時間に対する課税であり総税金が大きくない可能性がある	利用への課税	一部対応可能	対応可能	一部対応可能	一部対応可能	対応が難しい
(5) 車体課税(CO2)	ハイブリッド車や電気自動車など、購入段階・保有段階で CO2 排出量が少ない自動車への移行を誘導する	電気自動車への移行後は税金が安定的に得られない	保有への課税	(記載なし)*	(記載なし)*	(記載なし)*	(記載なし)*	(記載なし)*
(6) 車体課税(重量)	内燃機関自動車の買換えでは、より燃費の良い軽量な自動車への移行を促す可能性がある 電気自動車は従来車に比べて重量が大きいため、従来車から電気自動車への移行を妨げる可能性がある	電気自動車への移行後も安定的に税金が得られる	保有への課税	(記載なし)*	(記載なし)*	(記載なし)*	(記載なし)*	(記載なし)*

(出典) みずほ情報総研作成。

※OECD(forthcoming)「Taxing vehicles, fuel, and road use: Opportunities for improving transport tax practice」に記載のあるもののみ掲載。

青字は各選択肢の長所、赤字は短所を示す。

選択肢の一つ目である燃料税の引上げは、自動車の「利用」に対する課税であるとともに、CO₂ 排出削減効果が期待できるが、税収の安定的な供給において課題を残す。他方で、以下の図を見ると、日本におけるガソリンや軽油の税率水準は主要な欧米諸国と比較して低く、特に税率に占める炭素比例分(図の赤色の部分)が著しく低いことから、特に炭素税について、引上げの余地を残している可能性がある。

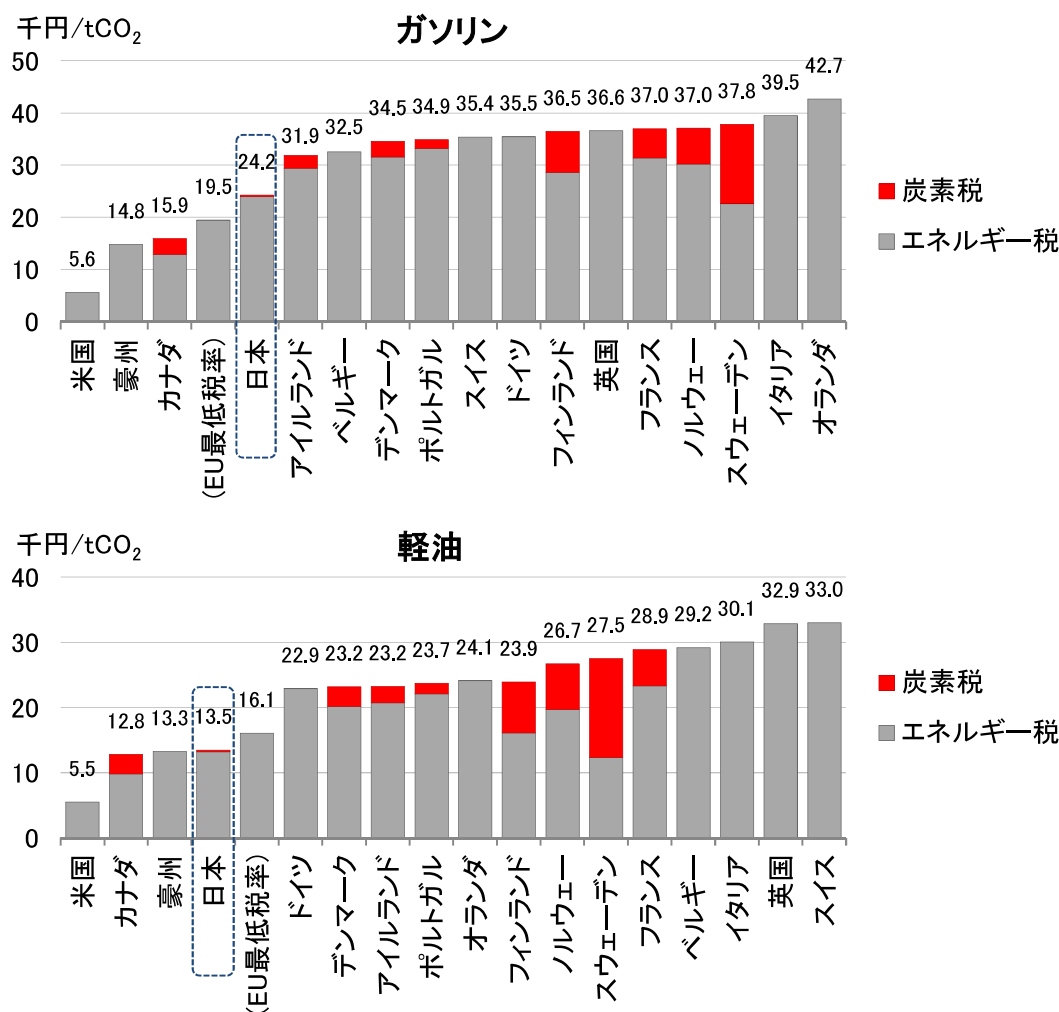


図 VIII-1：ガソリン及び軽油の税率の国際比較

(出典)みずほ情報総研作成。

(注)税率は2019年1月時点。米国はニューヨーク州税、カナダはブリティッシュ・コロンビア州の税制も加味。エネルギー課税の固有単位当たり税率を、「特定排出者の産業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令(平成18年経済産業省・環境省令第3号)」を用いて、CO₂ 排出量当たり換算している。為替レート:1USD=約111円、1CAD=約85円、1AUD=約83円、1EUR=約126円、1GBP=約147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)

電気への課税や走行距離への課税は、自動車の利用への課税であり、電気自動車への移行が進んだ後も安定的な財源となることが期待できるが、特に電気への課税は電気自動車の

普及を妨げるという重大な欠点を有する。渋滞税は利用に対する課税であるが、課税の対象となる走行場所・時間が限定されるため、効果が限定的となる可能性がある。車体課税については、CO₂ を課税標準とする場合には CO₂ 排出量の低い車の選択を促し一定の CO₂ 排出削減効果が期待でき、重量を課税標準とする場合には安定的な財源となることが期待できるが、利用ではなく保有に対する課税となっているため、「保有」から「利用」への変化など今後の社会的な情勢の変化への対応は難しいという欠点を有する。

OECD (forthcoming) では、外部費用に対応する税の選択肢として、主に燃料課税、走行距離課税及び渋滞税の3つに対して考察が行われている。まず CO₂ 排出に対しては同文献においても燃料への課税が最も効率的とされている。大気汚染は、軽油への重課を伴う燃料税や大気汚染物質の排出量を課税標準とする車体課税によっても一部対応が可能であるが、最適な方法は、車両の 1km 当たりの大気汚染物質の排出量の推計値に基づき、車検時の走行距離を乗じて課税する方法とされている。また、大気汚染は渋滞とも密接に関連しており、渋滞税が双方に効果を有するとの記載がある。道路損傷については、車両の軸重に走行距離を乗じて課税する方法が最も効果的とされている。

特に走行距離課税については、すべての外部費用への対応が可能とされており、各自動車の CO₂ 排出パフォーマンスや走行場所・時間、外部費用にさらされる人口に応じた重課・軽課措置を含む走行距離課税によって、幅広く対応することが可能と結論付けられている。

以上より、日本の自動車関連税制をめぐる4つの論点における各選択肢の効果を鑑み、日本における中長期的な自動車関連税制のあり方について、次節で提言を整理する。

3. 日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に関する提言

- 燃料への課税の強化により CO₂ 排出削減を促し、電気自動車への移行が進んだ段階で、走行距離課税に移行していくべき。
- 都市部におけるエリアチャージ（渋滞税）や貨物車への走行距離課税等、導入が容易なところから徐々に移行し、燃料税や車体課税の減免と併せて実施することで、燃料税引上げや走行距離課税への移行における障壁に対応することが重要。

(1) 燃料税の引上げと走行距離課税への移行

CO₂ 排出削減に資する税制の必要性－燃料税の引上げ－

平成 31 年度与党税制改正大綱や平成 30 年度東京都税制調査会答申でも指摘されている通り、自動車関連税制が「環境負荷の低減」の推進における機能を発揮することが期待されている。加えて、日本の排出削減目標である 2030 年に 2013 年比で 26%削減、2050 年に 80%削減、さらには今世紀後半に脱炭素化するというパリ協定の目標に鑑みれば、CO₂ 排出

削減は喫緊の課題である。運輸部門におけるCO₂排出削減の鍵を握るのは次世代自動車の普及であり、日本において明確に普及目標が設定されている乗用車においては、次世代自動車、特に電気自動車の普及をいかに妨げないかが重要となる。したがって、中期的な観点では、電気自動車等の普及を妨げない利用段階の課税として、CO₂排出削減において最も効率的と指摘されている燃料への課税、特に炭素税の引上げを行うことが求められる。

安定的な財源確保に資する税制の必要性

燃料への課税を行う場合、燃費改善や電気自動車への普及が進むにつれ税収が減少し、安定的な財源となりえないという課題がある。炭素税の税率を継続的に引上げることによって、減収に一部対応することも可能と考えられるが、中長期的には税率引上げによる効果は排出削減によって相殺され、いずれ減収に転じるとの研究成果もあり¹⁰²、代替する新たな課税の仕組みが求められる。この点を補う施策として、より長期的な時間軸においては、安定的な財源としての期待が高い走行距離課税の導入が望まれる。

外部費用の内部化に資する税制の必要性

安定的な財源となりえる課税の選択肢としては、電気自動車の普及に応じて電力消費への課税に移行することも考えられるが、外部費用の内部化という点において走行距離課税に劣る。前節で整理した通り、走行距離課税は、車両のパフォーマンスや重量、走行場所・時間に応じた税率の設定により、幅広く外部費用に対応する効果が指摘されており、外部費用の内部化の観点からも走行距離課税の導入が求められる。

特に東京都のような都心部では、渋滞や大気汚染、交通事故、騒音といった外部費用への対応による便益が高く、エリアチャージ方式の渋滞税といった独自の施策によって、走行距離課税へと移行するまでの短期的な対応を行うことも有効だろう。

(2) 燃料税の引上げや走行距離課税の課題への対応

フランスでは、2015年に炭素税が導入され、2030年に向けた税率の引上げ見通しが示されていた。加えて、2014年には、貨物車を対象とした制度ではあるが、車軸数や環境性能に応じた重課・軽課を伴う走行距離課税である「エコタックス」が導入される予定であった。上記で述べた日本における中長期的な自動車関連税制のあり方に類似する仕組みである。

しかし、炭素税については2018年11月以降に発生したデモにより税率の引き上げが一時

¹⁰² OECDによるスロベニアを対象とした研究によれば、2017年以降に税率の引上げを行った場合(段階的な引上げではなく1度の引上げ)、2020年までは税収が拡大するが、2020年以降再度減少に転じ、2030年代以降には2017年の水準よりも低くなるとの推計結果が示されており、価格弾力性的変化やインフレ率を考慮すれば、2020年代前半に2017年の水準よりも低くなる可能性もあるとの指摘がなされている。

凍結され¹⁰³、エコタックスについても 2013 年に起きたデモ¹⁰⁴により導入が無期限延期となっている。これらの反発の要因として、公共交通機関といった代替手段が乏しく、遠距離の通勤等を余儀なくされる地方部の貧困層への打撃に対する十分な対応がなされなかったという点や、他国との競争下にあり、電気トラック等への移行が乗用車に比べて遅れる見込みの貨物車等において、単純なコストの上乗せとなった点が挙げられる。加えて、インフラの整備においても莫大な投資が必要とされ、フランスでは約 10 億 EUR を投じて走行距離課税の導入に向けたインフラ整備が行われたほか、本調査におけるヒアリングにおいて、乗用車に拡大して走行距離課税を行う場合に発生するプライバシーの懸念が示された。制度的・技術的に実施が可能であっても、制度の受容性を高められなければ、日本においても同様の反発が起こる可能性が考えられる。

このような課題に適切に対処するために、時間軸に応じた適切な設計を行うことが重要である。早期に車体課税や燃料税から走行距離課税に移行することは、大規模なインフラ整備や制度設計に向けた早急な検討が必要となるが、まずは CO2 排出削減の喫緊の対応が必要である点を踏まえれば、その必要性は限定的である。電気自動車への移行が大幅に進んだ段階において本格的に走行距離課税に移行することができるよう、徐々に準備を進めていくことが重要である。

まずは公共交通機関といった代替手段がある都市部を対象として、GPS 等のデバイスの設置が不要なエリアチャージ方式での渋滞税の導入により、都市部の外部費用の内部化を図つつ制度の構築に向けた検討を行うという方法も一案である。また、貨物車等は GPS 等の位置情報によるプライバシー問題の敷居が低いことから、乗用車に先んじて貨物車に対し走行距離課税を導入することも重要だろう。その際には、渋滞税や走行距離課税の対象となる車に対し、燃料税や車体課税の負担引下げを行うことにより、社会的受容性を高めていくことが重要である。

本調査におけるヒアリング調査でも度々聞かれたように、走行距離課税の課題は、地方から都市部へ車両での通勤を余儀なくされる低所得者層のような、代替手段を持たない自動車ユーザーへの対応である。これらの世帯は、電気自動車のような高価な自動車への代替が難しく、また通勤距離の拡大に応じて、航続距離が限られる電気自動車への代替がより難しくなる。これらの課題に対応していくためには、職住近接を促す都市計画や公共交通機関の充実といったインフラ整備、あるいはカーシェアリングやサブスクリプションサービスといった自動車をめぐるサービスの変革など、より幅広い観点からの対応も重要となる。これらの基盤整備と併せて、環境負荷の低減や財源の安定確保に資する自動車関連税制の仕組み作りが進んでいくことが望ましい。

¹⁰³ 2018 年 11 月以降、フランス各地で、燃料価格の高騰やエネルギー関連税の引き上げ等に反対するデモが発生。デモ参加者が、蛍光の黄色いベストを着ることから「黄色いベスト運動」と呼ばれている。

¹⁰⁴ 2013 年 10 月にブルターニュ州でエコタックス導入に対する抗議デモが発生。デモ参加者は赤い帽子を被り、「ボンネット・ルージュ (bonnet rouge)」と称され、デモの象徴となった。