



車体課税のグリーン化の推進について

2015年10月7日(水)
環境省



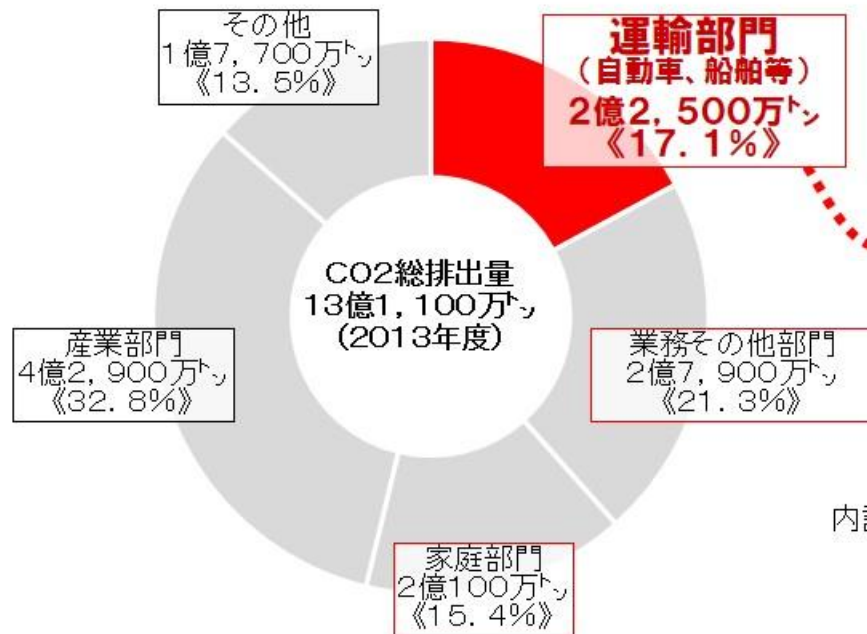
1. 我が国における温室効果ガス排出量の状況等

運輸部門におけるCO₂排出量

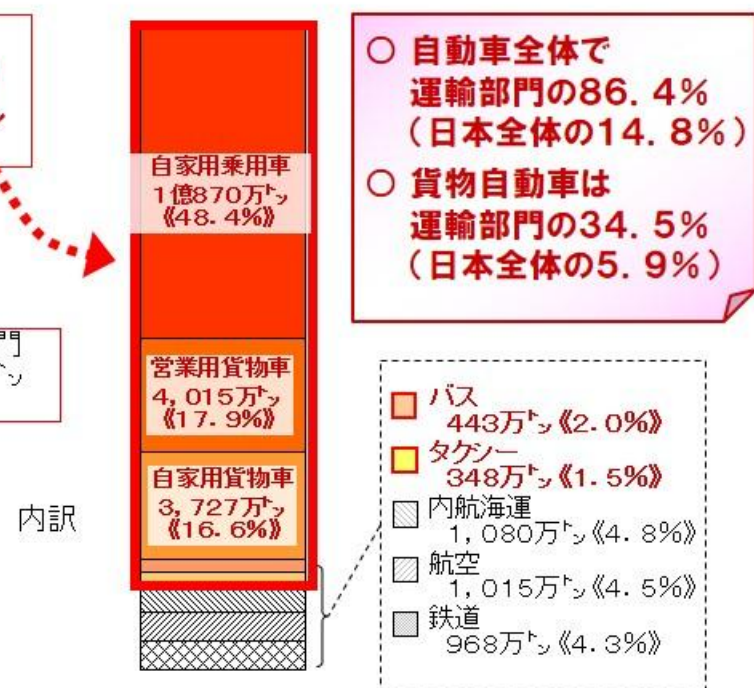


- 我が国のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.1%。
- 自動車全体で運輸部門の86.4%。CO₂の大幅な削減を図るため、エコカーの大幅な普及を推進する必要がある。

日本の各部門における二酸化炭素排出量



運輸部門における二酸化炭素排出量



- 自動車全体で運輸部門の86.4% (日本全体の14.8%)
- 貨物自動車は運輸部門の34.5% (日本全体の5.9%)

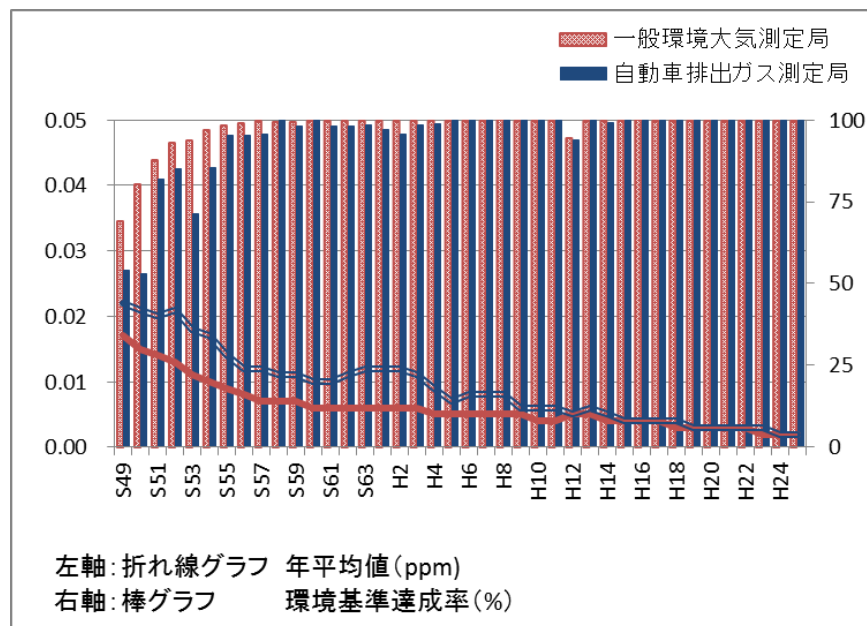
※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省環境政策課作成

大気環境基準達成状況

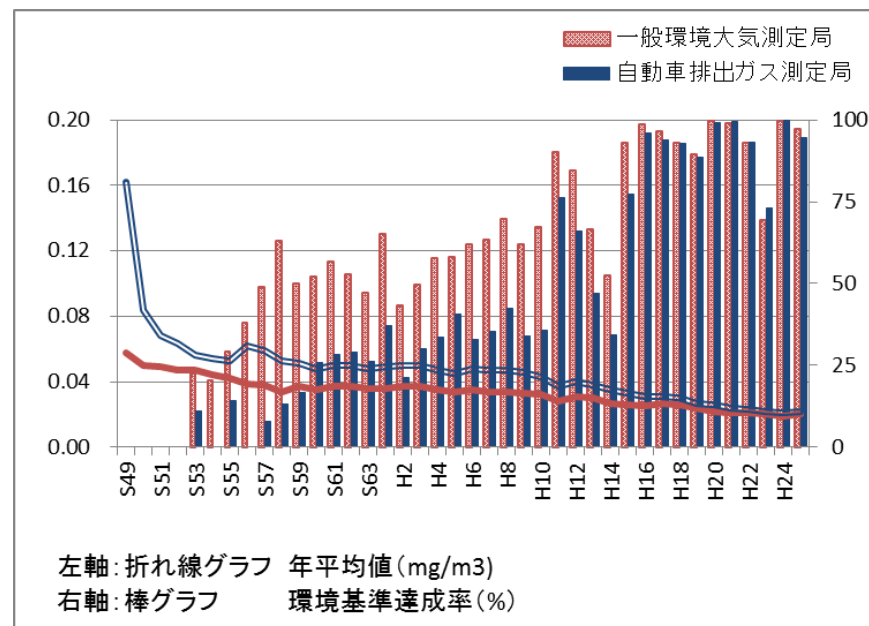


- 平成25年度大気環境基準達成率は、NO₂が98.6%、SPMが92.3%だが、交通量の多い一部地区において、長期間にわたりNO₂の環境基準が達成されておらず、SPMについても安定的・継続的な環境基準の確保が必要。
- 自動車No_x・PM基本方針(平成23年3月閣議決定)に基づき、平成27年度までに測定局、平成32年度までに対策地域の環境基準を確保するため、自動車排ガス対策を推進する必要がある。

環境基準達成状況(NO₂) 昭和49年～平成25年



環境基準達成状況(SPM) (昭和49年～平成25年)





定義

低炭素社会づくり行動計画(平成20年7月)において、次世代自動車は、「ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、天然ガス自動車等」と定義



ハイブリッド車



電気自動車



プラグインハイブリッド自動車



燃料電池自動車



クリーンディーゼル車



天然ガス自動車

日本政府の目標

- ・2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割
(日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定))
- 2014年度で新車販売に占める次世代自動車の割合は24%



日本の約束草案(平成27年7月17日地球温暖化対策推進本部決定)

- ・2020年以降の温室効果ガス削減に向けた我が国の約束草案は、エネルギーミックスと総合的なものになるよう、技術的制約、コスト面の課題などを十分に考慮した裏付けのある対策・施策や技術の積み上げによる実現可能な削減目標として、国内の排出削減・吸収量の確保により、2030年度に2013年度比▲26.0%(2005年度比▲25.4%)の水準(約10億4200万t-CO₂)にすることとする。
- ・我が国の温室効果ガス排出量の9割を占めるエネルギー起源二酸化炭素の排出量については、2013年度比▲25.0%(2005年度比▲24.0%)の水準(約9億2700万t-CO₂)であり、運輸部門における2030年度の排出量の目安は、1億6300万t-CO₂(2013年度2億2500万t-CO₂、2013年度比▲27.6%)である。等



2. 車体課税のグリーン化の状況

車体課税のグリーン化（自動車重量税）



現状・課題

- 環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるが平成26年度における新車販売に占める次世代自動車の割合は24%であり、更なる普及促進が必要。
- 平成25年度大気環境基準達成率（自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局）は、NO2が98.6%、SPMが92.3%であり、交通量の多い一部地区において、長期間にわたりNO2の環境基準が達成されておらず、SPMについても安定的・継続的な環境基準の確保が必要。
- 昭和49年以来、自動車重量税からの引当が維持され、認定患者の補償給付が安定的に実施されてきており、継続性の確保が必要。

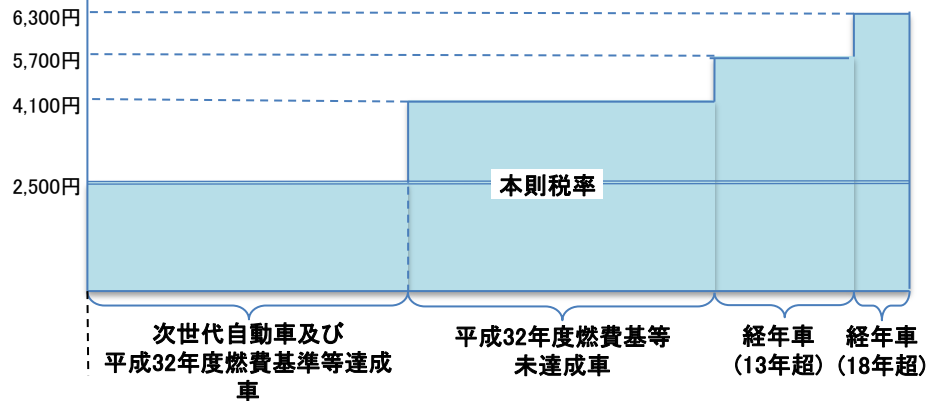
税制措置

（参考）現行制度 【特例期間】平成27年5月1日～平成29年4月30日（エコカー減税）

- 平成32年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、現行の平成27年度燃費基準によるエコカー減税対象の一部を、引き続き減税対象とする等。
- 新車登録から13年を超える自家用乗用車は0.5tごと年5400円（H26.4～）→5700円（H28.4～）、軽自動車は3900円→4100円（H27.4～）。

区 分		軽減率
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車（平成21年排ガス規制（Nox）10%低減）、クリーンディーゼル乗用車（ポスト新長期規制適合（※1））		初回・2回目車検免税
ガソリン車、ハイブリッド車のうち、★★★★（※2）かつ平成32年度燃費基準+20%達成		初回車検75%軽減
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2020年度燃費基準+10%達成	初回車検75%軽減
	★★★★かつ2020年度燃費基準達成	初回車検50%軽減
	★★★★かつ2015年度燃費基準+5%達成	初回車検25%軽減

自家用乗用車の場合の税率（0.5t・年あたり）



※1 ポスト新長期規制：ディーゼル車において、2009年以降に適用される排出ガス規制
 ※2 ★★★★★：2005年度排出ガス基準75%低減達成

平成28年度税制改正における検討事項

- 消費税率10%への引上げ時の環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を、平成32年度燃費基準の下で、政策インセンティブ機能を回復する観点から見直すとともに、基本構造を恒久化する。
- 道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、その原因者負担・受益者負担としての性格を踏まえる。

期待される効果

- 環境性能に優れた自動車の普及・促進による、大気汚染防止及び地球温暖化の防止。
- 汚染者負担による公害健康被害補償のための安定財源確保。

車体課税のグリーン化(自動車取得税、自動車税、軽自動車税)



現状・課題

- 環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるが、平成26年度における新車販売に占める次世代自動車の割合は24%であり、更なる普及促進が必要。
- 平成25年度大気環境基準達成率(自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局)は、NO2が98.6%、SPMが92.3%であり、交通量の多い一部地区において、長期間にわたりNO2の環境基準が達成されておらず、SPMについても安定的・継続的な環境基準の確保が必要。

税制措置(自動車取得税)

(参考)現行制度 【特例期間】平成27年4月1日～平成29年3月31日(エコカー減税)

区 分	軽減率	
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制(※1)からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合(※1))	非課税	
ガソリン車・ハイブリッド車のうち、★★★★(※2)かつ2015年度燃費基準+20%達成		
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2020年度燃費基準+10%達成	80%軽減
	★★★★かつ2020年度燃費基準達成	60%軽減
	★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	40%軽減
	★★★★かつ2015年度燃費基準+5%達成	20%軽減

※1 ポスト新長期規制:ディーゼル車において、2009年以降に適用される排出ガス規制

※2 ★★★★★:2005年度排出ガス基準75%低減達成

税制措置(軽自動車税)

(参考)現行制度

【特例期間】平成27年4月1日～平成28年3月31日(グリーン化特例導入)

対象車(※1)	内容(※2)
電気自動車 天然ガス自動車(※3)	概ね▲75%
H32年度燃費基準+20%達成(※4)	概ね▲50%
H32年度燃費基準達成(※4)	概ね▲25%

※1 新規取得した軽四輪等(三輪以上の軽自動車)に限る

※2 平成28年度分を軽減

※3 平成21年排ガス規制NOx10%低減

※4 平成17年排ガス規制NOx等75%低減

税制措置(自動車税)

対 象 車	内 容
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)	概ね75%軽減
★★★★かつ2020年度燃費基準達成	
★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成(2020年度燃費基準未達成)	概ね50%軽減
★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	

対 象 車	内 容
新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	概ね15%重課
新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	

(参考)現行制度

【特例期間】平成26年4月1日～平成28年3月31日(グリーン化特例)

平成28年度税制改正における検討事項

- 自動車取得税が廃止される消費税率10%段階において実施するとされた自動車税及び軽自動車税の環境性能割(燃費基準の達成度に応じて、取得価額の0～3%課税)については、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る。
- 自動車税・軽自動車税のグリーン化特例については、環境性能割の導入時に、環境性能割を補完する趣旨を明確化し、環境性能割非課税の自動車に対象を重点化した上で、軽課を強化する。

期待される効果

- 環境性能に優れた自動車の普及・促進による、大気汚染防止及び地球温暖化の防止。

自動車重量税収による公害健康被害患者への補償財源の確保について



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

公害健康被害補償制度の仕組み

ぜん息等の認定患者 約3.7万人

補償給付
(療養費・補償費等)

地方自治体

(独)環境再生保全機構

8 : 2

(84億円)

汚染負荷量賦課金
(342億円)

自動車重量税

工場等
(約8,300施設)

自動車

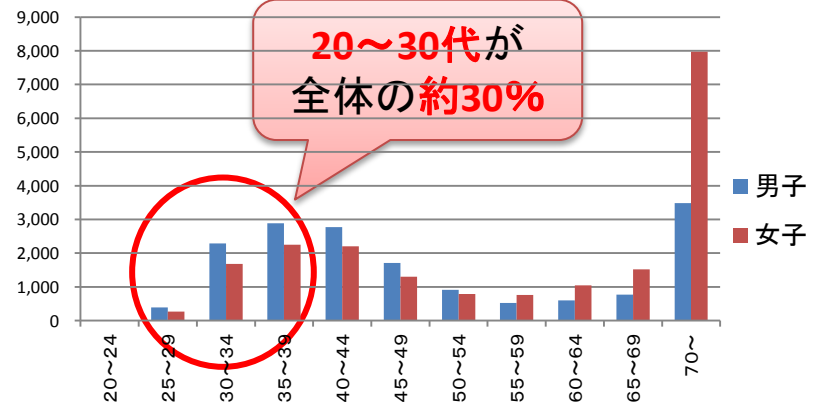
汚染原因者

(注)金額及び施設数は平成26年度確定の数字

中央環境審議会環境保健部会検討結果(平成20年1月)

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

年齢階層別・性別被認定者数(平成27年3月末現在)





3. 車体課税の見直しの方向性



- 環境面からのグッド減税 (非課税) ・バッド課税 -

○ 車体課税のグリーン化を更に進め、環境性能に応じた課税をすることにより、

- ① 環境技術の向上・普及を通じた**効果的な環境負荷の削減**
- ② 環境性能に優れた車を選択する人の**負担軽減**
- ③ 汚染者負担による**公害健康被害補償の安定財源の確保**

を同時に実現することが可能。



<環境性能割>

- **環境負荷に応じて適切にインセンティブが付与される**制度とすべき。具体的には、
 - 既に新車販売台数の約9割がエコカー減税の対象となっていることを踏まえ、減税対象を絞り込むべき。
 - 税制措置によるエコカーへのシフトを促すためには、燃費が良くなるごとに税率を3%から0%へ多段階に下げて、差異を設けるべき。
 - また、環境性能に応じた課税であることから、引き続き、排ガス性能の基準を維持すべき。

<グリーン化特例>

- 環境性能割非課税車の対象範囲を踏まえた上で、**環境負荷に応じたインセンティブを発揮する制度が維持**されることが望ましい。
- **最も高い軽減率適用の燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル乗用車**については、当面これを維持することが適当。