

## II 酒税・たばこ税関係

### 今後の税制のあり方についての答申（抄）

〔平成5年11月19日〕  
税制調査会

## 第二 個別税目についての検討

### 二 消費課税

#### 2 酒税・たばこ税

酒・たばこについては、特殊なし好品として、諸外国と同様、従来から他の物資に比べ高い税負担を求めてきているところであるが、酒税・たばこ税はその課税方式が従量税によっており、価格の上昇とともに税負担水準が低下する傾向にあること等から、随時負担の見直しを行い、適正な税負担水準の確保に努めるべきである。

### Ⅲ 特定財源等関係

#### 自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較（試算）

自家用乗用車（2,000ccクラス）の年間税負担額

（単位：円）

| 区 分                             |                      |                   | 日 本            | ア メ リ カ       | イ ギ リ ス        | ド イ ツ          | フ ラ ン ス        |
|---------------------------------|----------------------|-------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| 車<br>体<br>に<br>係<br>る<br>課<br>税 | 消費課税等                | 税目及び税額            | 消 費 税 128,150  | 小売売上税 167,685 | 付加価値税 550,754  | 付加価値税 487,945  | 付加価値税 572,680  |
|                                 |                      | 1年当たり税額           | 21,358         | 27,948        | 91,792         | 81,324         | 95,447         |
|                                 | 取得課税                 | 税目及び税額            | 自動車取得税 128,150 |               |                |                | 自動車登録税 34,740  |
|                                 |                      | 1年当たり税額           | 21,358         |               |                |                | 5,790          |
|                                 | 保利<br>有用<br>又課<br>は税 | 税目及び税額<br>(1年当たり) | 自 動 車 税 39,500 | 自動車登録税 4,277  | 自 動 車 税 28,800 | 自 動 車 税 17,688 | 自 動 車 税 23,920 |
|                                 |                      |                   | 自動車重量税 18,900  |               |                |                |                |
|                                 | 小 計                  |                   | 101,116        | 32,225        | 120,592        | 99,012         | 125,157        |
| 燃料課税                            | 1 ℓ 当 たり 税 額         |                   | 60.34          | 11.10         | 102.16         | 80.17          | 102.46         |
|                                 | 1 年 当 たり 税 額         |                   | 72,408         | 13,320        | 122,592        | 96,204         | 122,952        |
| 合 計                             |                      |                   | 173,524        | 45,545        | 243,184        | 195,216        | 248,109        |

（備考） 前提条件は以下のとおりである。

- ① 対象車は、2,000ccクラス、車両重量1.5トン、耐用年数6年、年間ガソリン消費量1,200ℓとした。  
なお、車体及び燃料の小売価格（消費課税等の税額込み）は、日本2,691,150円/台・94.6円/ℓ、アメリカ18,646ドル/台・34.1セント/ℓ、イギリス19,260ポンド/台・61.9ペンス/ℓ、ドイツ52,800マルク/台・1.57マルク/ℓ、フランス167,634フラン/台・6.64フラン/ℓとした。
- ② 換算レートは、アメリカ1ドル＝118円、イギリス1ポンド＝192円、ドイツ1マルク＝67円、フランス1フラン＝20円とした。
- ③ 各国とも平成11年1月現在の税率により試算した。
- ④ アメリカの小売売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率によった。
- ⑤ フランスの自動車登録税及び自動車税はパリ地方の税率によった。

## 第5 自動車関係諸税

### 2 自動車重量税の創設の経緯とその概要

#### （結 論）

- (7) 自動車関係諸税のあり方について、われわれは上記のように種々の観点から検討を加えた結果、自動車の走行が道路の建設、改良、維持をはじめとして、道路混雑、交通安全、交通事故等に関連して多くの社会的コストをもたらしており、また道路その他の社会資本の充実に対する要請が強く、とくに道路については、第6次道路整備5か年計画の財源の問題があり、緊急にこれらの要請にこたえる必要があるという事情にかんがみ、自動車の使用者に対して新たな負担を求める必要があるとの結論に達した。

# 自動車重量税の税率

|        |                       | 車検有効期間     | 自家用自動車 |        |        | 営業用自動車 |       |
|--------|-----------------------|------------|--------|--------|--------|--------|-------|
|        |                       |            | 1年     | 2年     | 3年     | 1年     | 2年    |
| 検査自動車  | 乗用自動車                 | 車両重量0.5tごと | 円      | 円      | 円      | 円      | 円     |
|        | バス                    | 車両総重量1tごと  | 6,300  | 12,600 | 18,900 | 2,800  | —     |
|        | トラック<br>(車両総重量2.5t超)  | "          | 6,300  | —      | —      | 2,800  | —     |
|        | トラック<br>(車両総重量2.5t以下) | "          | 4,400  | —      | —      | 2,800  | —     |
|        | 特殊用途自動車               | "          | 6,300  | 12,600 | —      | 2,800  | 5,600 |
|        | 小型二輪                  | 一両につき      | 2,500  | 5,000  | —      | 1,700  | 3,400 |
| 届出軽自動車 | 軽自動車                  | "          | 4,400  | 8,800  | 13,200 | 2,800  | 5,600 |
|        | 軽二輪                   | 一両につき      | 6,300  |        |        | 4,500  |       |
| 届出軽自動車 | その他                   | "          | 13,200 |        |        | 8,400  |       |

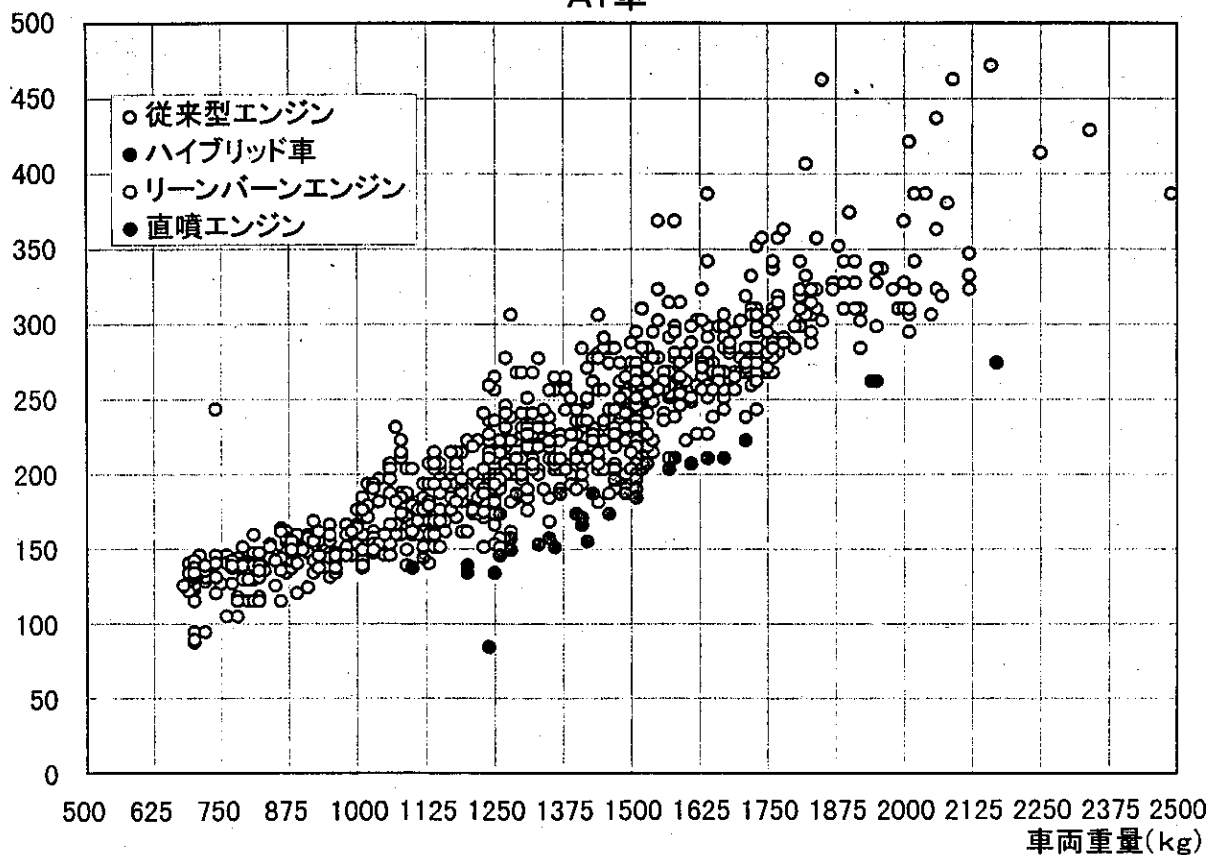
(注) 平成15年4月30日までの間の特例税率

# 車両重量別CO2排出状況

## 乗用車車両重量別CO2排出状況

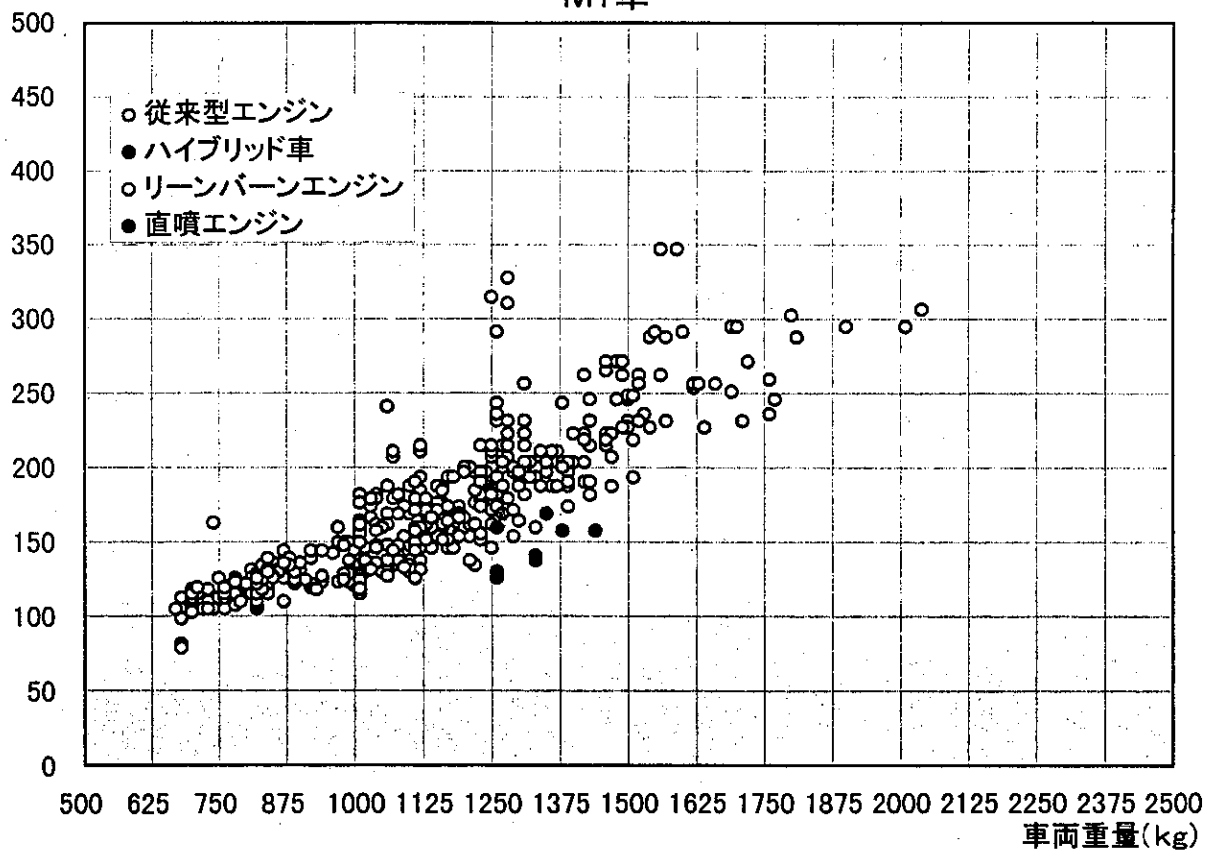
排出量(g-CO2/km)

AT車



排出量(g-CO2/km)

MT車



資料：運輸省「乗用車等燃費一覧（平成11年3月）」

# 自動車の燃費基準の強化について（平成10年12月17日、運輸技術審議会中間答申）概要

対象車種と目標年度及び目標基準値

## 【ガソリン乗用自動車】

目標年度：2010年度

| 区 分<br>(車両重量kg) | ～702 | 703<br>～827 | 828<br>～1015 | 1016<br>～1265 | 1266<br>～1515 | 1516<br>～1765 | 1766<br>～2015 | 2016<br>～2265 | 2266～ |
|-----------------|------|-------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------|
| 目標基準値 (km/ℓ)    | 21.2 | 18.8        | 17.9         | 16.0          | 13.0          | 10.5          | 8.9           | 7.8           | 6.4   |

## 【車両総重量 2.5t以下のガソリン貨物自動車】

目標年度：2010年度

| 区 分<br>(車両重量kg) | 軽貨物   |      |         |      |      | 軽量貨物 |       | 中量貨物  |      |       |               |
|-----------------|-------|------|---------|------|------|------|-------|-------|------|-------|---------------|
|                 | ～702  |      | 703～827 |      | その他  | 828～ | ～1015 | 1016～ |      | ～1265 | 1266<br>～1515 |
|                 | 乗用車派生 | その他  | 乗用車派生   |      |      |      |       | 乗用車派生 | その他  |       |               |
| AT目標基準値(km/ℓ)   | 18.9  | 16.2 | 16.5    | 15.5 | 14.9 | 14.9 | 13.8  | 12.5  | 11.2 | 10.3  |               |
| MT目標基準値(km/ℓ)   | 20.2  | 17.0 | 18.0    | 16.7 | 15.5 | 17.8 | 15.7  | 14.5  | 12.3 | 10.7  | 9.3           |

## 【ディーゼル乗用自動車】

目標年度：2005年度

| 区 分<br>(車両重量kg) | ～1015 | 1016<br>～1265 | 1266<br>～1515 | 1516<br>～1765 | 1766<br>～2015 | 2016<br>～2265 | 2266～ |
|-----------------|-------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------|
| 目標基準値 (km/ℓ)    | 18.9  | 16.2          | 13.2          | 11.9          | 10.8          | 9.8           | 8.7   |

## 【車両総重量 2.5t 以下のディーゼル貨物自動車】

目標年度：2005年度

| 区 分<br>(車両重量kg) | 軽量貨物 | 中量貨物  |      |               |               |       |
|-----------------|------|-------|------|---------------|---------------|-------|
|                 |      | ～1265 |      | 1266<br>～1515 | 1516<br>～1765 | 1766～ |
|                 |      | 乗用車派生 | その他  |               |               |       |
| AT目標基準値(km/ℓ)   | 15.1 | 14.5  | 12.6 | 12.3          | 10.8          | 9.9   |
| MT目標基準値(km/ℓ)   | 17.7 | 17.4  | 14.6 | 14.1          | 12.5          |       |

(注) 軽 貨 物 …… 軽貨物自動車

軽量貨物 …… 車両総重量 1.7t 以下の貨物自動車

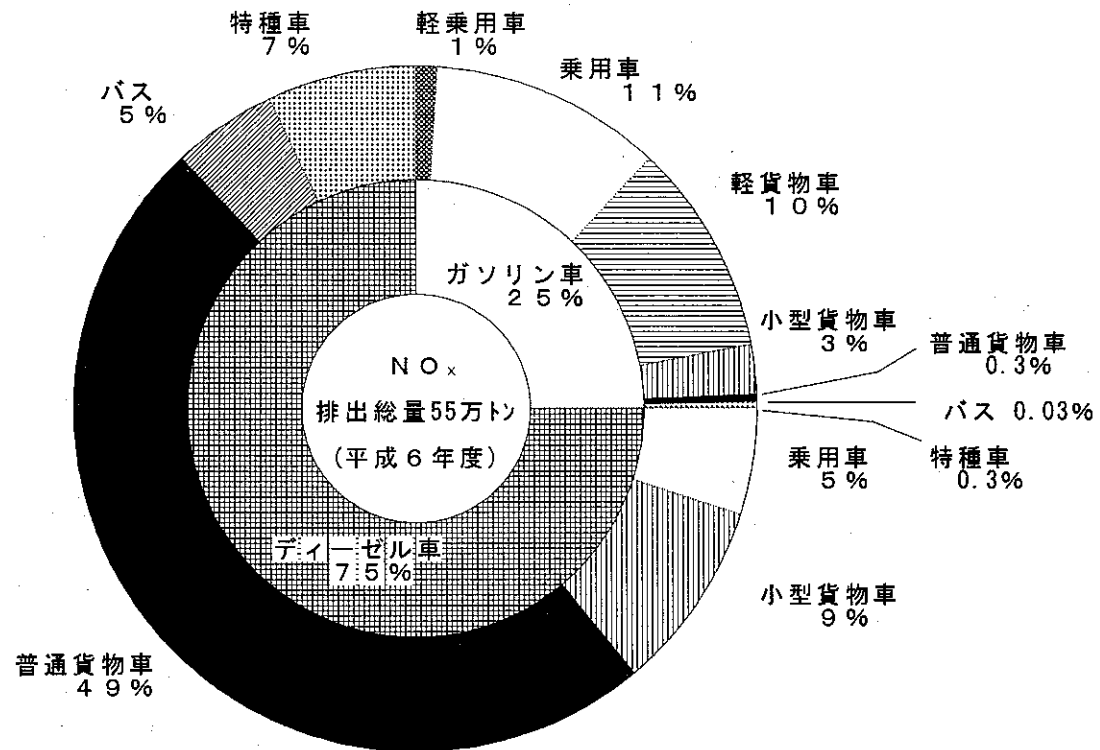
中量貨物 …… 車両総重量 1.7t を超える 2.5t 以下の貨物自動車

対象となる自動車は、その型式について道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第75条第1項の型式指定を受けたものである。

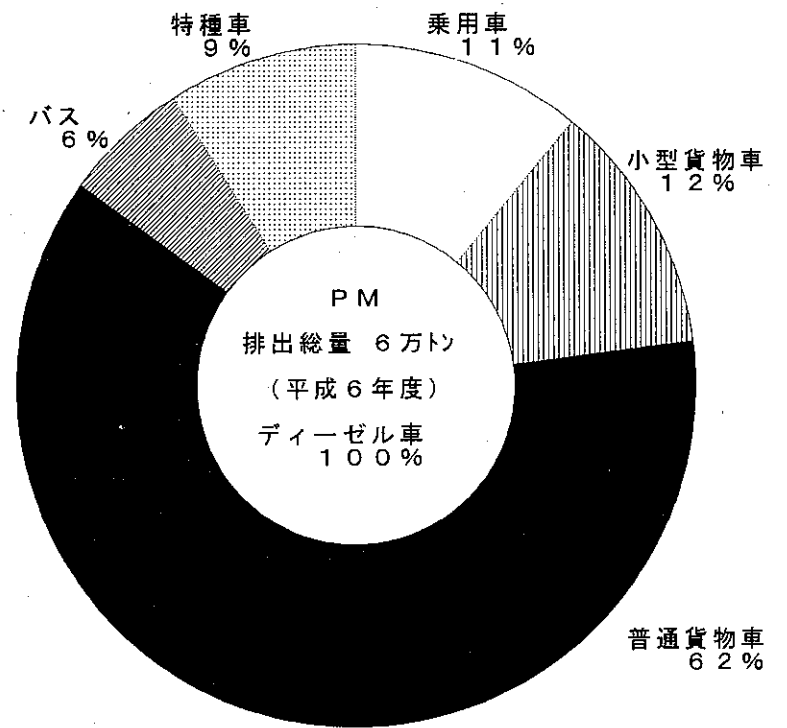
資料：運輸省「乗用車等燃費一覧（平成11年3月）」

## 自動車排出ガスの車種別排出総量

車種別NO<sub>x</sub>排出総量



車種別PM排出総量



資料 自動車排出ガス原単位及び総量に関する調査報告書 (平成10年、環境庁)

# 地球温暖化対策推進大綱の進捗状況及び今後の取組の重点（抄）

平成 11 年 7 月 2 日  
地球温暖化対策推進本部

## 2. エネルギー需給両面の対策を中心とした二酸化炭素排出削減 対策の推進 〈エネルギー需要面の二酸化炭素排出削減対策の推進〉

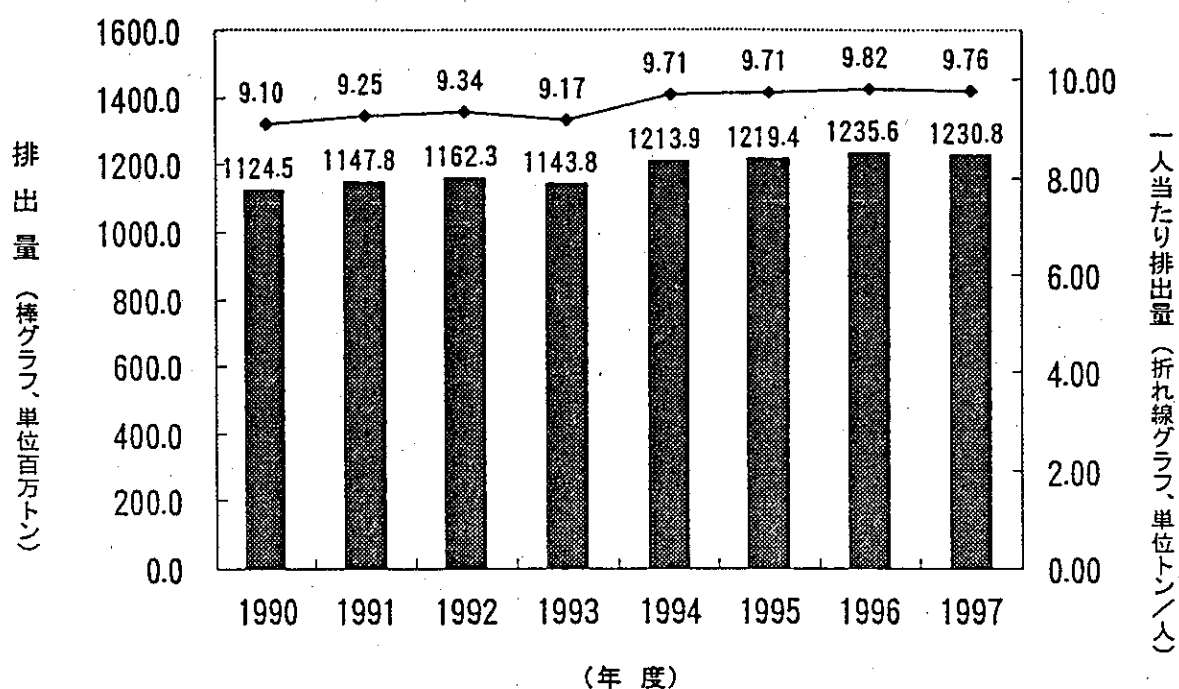
### （5）新たな省エネルギー型技術等の開発・普及

#### ②クリーンエネルギー自動車・低公害車、低燃費車の普及促進

- 平成 11 年度税制改正において、自動車取得税について、低燃費車に係る課税標準の特例措置の創設及び低公害車に係る税率の特例措置の拡充を行った。
- クリーンエネルギー自動車・低公害車、低燃費車に対する購入費の補助、技術開発を行うとともに、省エネ法の自動車の燃費基準についてトップランナー方式の考え方を導入した省エネルギー基準を平成 11 年 3 月に告示したところであり、これらにより、クリーンエネルギー自動車・低公害車、低燃費車の普及促進を図っている。
- ◎ 今後とも、低燃費自動車の一層の普及促進を図るため、自動車関係税制を含め、あらゆる効果的な政策手段について検討する。

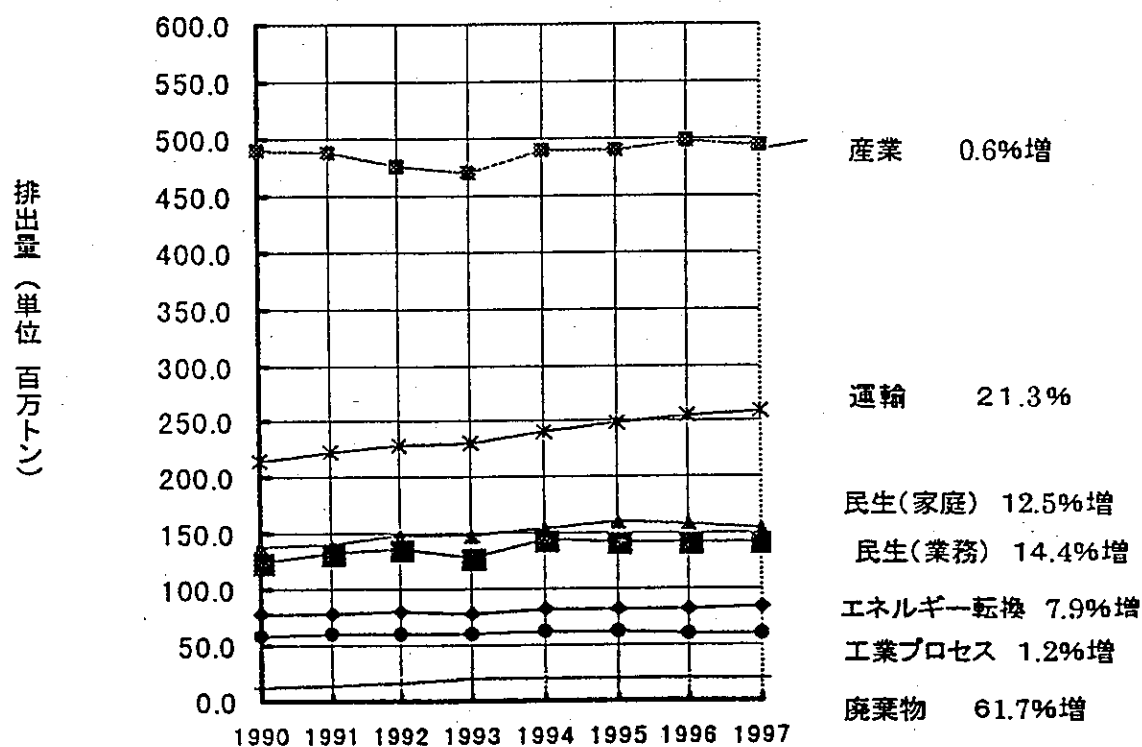


## 二酸化炭素の排出量の推移



## 二酸化炭素の部門別排出量の推移

部門 1997年度排出量の伸び  
(1990年度比)



注) 発電に伴う二酸化炭素排出量を各最終需要部門に配分した排出量を基に作成。

注 地球環境保全に関する関係閣僚会議 (平成11年7月2日) 資料による。

# IV 環境関連税制関係

## EU諸国等における環境関連税制(1) (未定稿)

|                    | イギリス                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | ドイツ                                                                                                                                                                                                           | フランス                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | オランダ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 法人税等<br>における措置  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>環境保護用施設(水、空気の汚染、騒音又は振動の防止、排除)の特別償却</li> </ul> <p>(注)1990年12月31日までに取得したもの</p>                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>工業用浄化施設、大気汚染防止施設、騒音防止施設及び臭気防止施設の特別償却</li> <li>低公害車に対する特別償却</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>環境保護用施設の特別償却</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 2. 間接税<br>における措置   | <ul style="list-style-type: none"> <li>炭化水素油税引上げ及び軽油の税率格差是正</li> <li>自動車用液体ガスの税率軽減(1999年)</li> </ul> <p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車税を排気量区分に応じた定額課税に</li> </ul> <p>(注)1999年3月に一律引上げ後、6月より小型乗用車に軽減税率適用。なお普通車に関しては、2000年度より、CO2排気量での格差を設定する予定。</p> <p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>埋立税(1996年～)</li> </ul> <p>(注)1999年から2004年まで毎年段階的に引き上げ。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>電気税の導入(1999年～)</li> <li>ガソリン等の一部鉱油税の税率引上げ(1999年)</li> </ul> <p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車税(排出有害物質をより考慮した形に改正)(1997年)</li> </ul> <p>.....</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>石油産品内国消費税の引上げ及び軽油の税率格差是正</li> </ul> <p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車関連諸税の課税標準となる「課税馬力」を、CO2排出量及びモーターの出力に準拠して算出される方式に改正(1998年)</li> </ul> <p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>汚染活動一般税(ゴミ、大気汚染、航空機騒音等に課税)(1999年)</li> <li>分別ゴミ収集に係る付加価値税について軽減税率を適用</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>炭素・エネルギー税(炭素含有量及び熱量に応じて)</li> <li>エネルギー規制税(家庭・小規模エネルギー消費者)</li> </ul> <p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ガソリン税</li> <li>個別燃料料税(石油・ディーゼル・石炭・LPG・天然ガス)</li> </ul> <p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車登録税(ディーゼル車は重課)</li> <li>自動車特別税(ディーゼル車は重課)</li> </ul> <p>.....</p> |
| 3. その他の税<br>における措置 | <ul style="list-style-type: none"> <li>気候変動課徴金(2001年導入予定)</li> <li>社用車の自家使用についてフリッジ・ベネフィット課税の見直し</li> <li>バス通勤手当のフリッジ・ベネフィットの非課税(1999年～)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>公害対策施設について既建築地不動産税及び職業税(ともに地方税)を軽減</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>地下水税(1995年～)</li> <li>ゴミ税(1995年～)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                              |

(備考) 環境関連税制については、国際的にも明確に定義されていないところであり、代表的なものを掲げている。

(注1) ドイツにおいては、1999年に成立した「環境税制改革の開始に関する法律」により、一部鉱油税の引上げと電気税の導入を組み合わせる形でエネルギー消費に対する課税の強化が行われているが、二酸化炭素排出量等の環境への負荷に対応した形では税率が設定されていない。

(注2) 「エネルギー税」は、オランダにおいてはエネルギー(熱量)発生量に応じて課税される税として位置付けられる。

(注3) EU諸国では一般に、有鉛、無鉛のガソリンで税率に格差を設定している。なお、EUでは、2000年1月1日以後、有鉛ガソリンの使用が禁止される予定である。

EU諸国等における環境関連税制(2) (未定稿)

|                    | デンマーク                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | スウェーデン                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | ノルウェー                                                                                                                                                                                                          | フィンランド                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 法人税等<br>における措置  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | ・大気汚染防止施設、水質汚濁防止施設及び環境改善目的の農業投資に対する投資税非課税措置                                                                                                                                                                    | ・大気汚染防止施設及び水質汚濁防止施設の特別償却                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 2. 間接税<br>における措置   | <ul style="list-style-type: none"> <li>炭素税</li> <li>炭素・エネルギー税(産業部門用室内暖房についてのみ)</li> <li>硫黄税</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>個別燃料税(鉱油、石炭、天然ガス)</li> <li>電気税</li> <li>フロン税</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車登録税(乗用車の税率:4.8万クローネ以下105%、超180%。税収確保の他、CO<sub>2</sub>排出削減、排出ガス抑制も副次的な目的)</li> <li>自動車税の改正(乗用車は燃費に応じて課税。軽量化、燃費向上等による税収減に鑑み、毎年1.5%ずつ税率引上げ)(1997年)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>炭素税</li> <li>硫黄税</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギー税(個別間接税)(石油、ディーゼル、LPG、天然ガス)</li> <li>電気税</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車売上税(トラック、バスを対象。重量及び環境クラスに応じて課税)</li> <li>自動車重量税(環境クラス及び有害物質の排出量を勘案して課税。ディーゼル車とガソリン車で税率に格差)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>炭素税</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉱物油税</li> <li>ガソリン税</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車登録税</li> <li>自動車税</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>炭素税</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギー税(個別消費税)(ガソリン、ディーゼル、電力)</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車登録税(税率100%(控除額4600マルカ 低公害車にはさらなる控除)。最低税額:車両価格の50%)</li> <li>自動車売上税(基本的にはディーゼル車のみ課税)</li> </ul> |
| 3. その他の税<br>における措置 | <ul style="list-style-type: none"> <li>紙・プラスチック製買い物袋税</li> <li>塩素溶剤税</li> <li>特定小売容器税</li> <li>ゴミ税</li> <li>汚水税等</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>肥料税(窒素・ホウ素・リンの含有量等に応じて税率を設定)</li> <li>殺虫剤税</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>飲料容器税(飲料の種類に応じて税率を設定)</li> <li>肥料税:窒素・リンの含有量に応じて税率設定</li> </ul>                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>飲料容器税(飲料の種類に応じて税率を設定)</li> <li>肥料税</li> </ul>                                                                                                                                                                                                      |

(備考) 環境関連税制については、国際的にも明確に定義されていないところであり、代表的なものを掲げている。

(注1) 「炭素税」については、各国において、一定の減免措置が講じられている。(例:デンマーク・ガソリン、天然ガス、国際運送用・発電用燃料については非課税、スウェーデン・発電用・鉄道用・国際運送用燃料については非課税、ノルウェー・国際運送用・遠洋漁業用燃料、産業用石炭・コークスについては非課税、フィンランド・国際運送用・発電用燃料については非課税)

(注2) 「エネルギー税」は、デンマーク(及びオランダ)においてはエネルギー(熱量)発生量に応じて課税される税として位置付けられるが、スウェーデン及びフィンランドにおいては個別の燃料に対する間接税の総称として用いられている。

(注3) EU諸国では一般に、有鉛、無鉛のガソリンで税率に格差を設定している。なお、EUでは、2000年1月1日以後、有鉛ガソリンの使用が禁止される予定である。

# EU諸国における自動車関係諸税の改正動向等

|      | 改正動向                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 参考                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ドイツ  | <p>○ 鉱油税（国税）の引上げ（1999）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 無鉛ガソリン 0.98マルク/ℓ → 1.04マルク/ℓ</li> </ul> <p>○ 自動車税（国税）の改正（1997） ※ 増収額 10億マルク</p> <p>1. 税率改正</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 従前（排気量 100ccあたり） ( )はディーゼル車</li> <li>低公害車 13.20 (37.10) マルク/年</li> <li>公害車 18.80~21.60 (42.70~45.50) マルク/年</li> <li>・ 1997年以後（排気量 100ccあたり） ( )はディーゼル車</li> <li>低公害車等 10.00~13.20 (27.00~37.10) マルク/年</li> <li>公害車 21.60~41.60 (45.50~65.50) マルク/年</li> </ul> <p>2. 期限付き軽減措置</p> <p>① 低燃費車</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3ℓ自動車 1,000マルク</li> <li>・ 5ℓ自動車 500マルク</li> </ul> <p>② 低公害車 ( )はディーゼル車</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ユーロ3乗用車 250(500)マルク</li> <li>・ ユーロ4乗用車 600(1,200)マルク</li> </ul> | <p>（日本の場合）</p> <p>自動車重量税（国税）：重量に応じた課税</p> <p>自動車税（地方税）：排気量に応じた課税</p> <p>（CO<sub>2</sub>排出量と重量、排気量との間には相関関係）</p> <p>○ 自動車取得税の特例措置の対象</p> <p>① 低燃費車</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新燃費基準達成自動車</li> </ul> <p>② 低公害車</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車</li> <li>・ 平成12年自動車排出ガス規制適合車</li> <li>・ 自動車NO<sub>x</sub>法の特定地域での基準適合車への買換え</li> </ul> |
| イギリス | <p>○ 炭化水素油税（国税）の改正（1999）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 無鉛ガソリン：0.4399ポンド/ℓ → 0.4721ポンド/ℓ</li> <li>・ 軽油：0.4499ポンド/ℓ → 0.5021ポンド/ℓ</li> <li>・ 液化石油ガス：0.2113ポンド/kg → 0.1500ポンド/kg</li> </ul> <p>○ 乗用車に対する自動車税（国税）の改正（1999）</p> <p>3/8以前 150ポンド/年</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>3/9以後 155ポンド/年</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>6/1以後 1,100cc以下 100ポンド/年<br/>1,100cc超 155ポンド/年</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <p>（日本の場合）</p> <p>自動車重量税（国税）：重量に応じた課税</p> <p>自動車税（地方税）：排気量に応じた課税</p> <p>（CO<sub>2</sub>排出量と重量、排気量との間には相関関係）</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|        | 改 正 動 向                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 参 考                                                                                                               |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| フ ラ ンス | <p>○ 石油産品内国消費税(国税)の税率引上げ及びレギュラーガソリンと軽油等との税率較差是正(1999)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・レギュラーガソリン:3.9492フラン/ℓ → 3.9886フラン/ℓ</li> <li>・軽油 :2.4079フラン/ℓ → 2.4818フラン/ℓ</li> </ul> <p>○ 自動車税(地方税)、自動車登録税(地方税)の課税標準に用いられている「課税馬力」の算定方法の改正(1998)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従来の算定方法<br/> <math display="block">\text{課税馬力} = m \times [(0.0458 \times C^{1.48}) / k]</math> (最も近い整数)<br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>m:ガソリン車は1、ディーゼル車は0.7</li> <li>C:cc表示の排気量</li> <li>k:各前進ギアでの1000r.p.m(エンジン回転数/分)時の車速の平均値</li> </ul> </li> <li>・98.7.1以降<br/> <math display="block">\text{課税馬力} = (CO_2/45) + (P/40)^{1.6}</math> (最も近い整数)<br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>:kmあたりグラム表示のCO<sub>2</sub>排出量</li> <li>P:kwで表示したモーターの実際の出力</li> </ul> </li> </ul> <p>(注)自動車税の税率は、課税馬力と車齢に応じて設定(車齢の高い車の税率は低い)</p> | <p>(日本の場合)</p> <p>自動車重量税(国税) : 重量に応じた課税</p> <p>自動車税(地方税) : 排気量に応じた課税<br/> (CO<sub>2</sub>排出量と重量、排気量との間には相関関係)</p> |

## 今後の税制のあり方についての答申

—「公正で活力ある高齢化社会」を目指して—（抄）

（税制調査会、平成5年11月）

### 四 その他

#### 2 環境関連税制

最近、地球的規模での課題の一つとして、昨年6月の「環境と開発に関する国連会議」（地球サミット）の開催、国内における環境基本法の制定等に見られるように、地球環境問題が内外において注目を集めてきている。こうした地球環境問題への関心の高まりを背景として、環境問題に係る税制についても、様々な議論が行われてきており、国際的にも北欧諸国でいわゆる炭素税が導入される等の動きがあるところである。環境問題に係る税制についての議論を大別すると、①環境汚染抑制のための「経済的手段」としての税制の活用の側面と、②国内外の環境対策のための「財源調達手段」としての税制の活用の側面の二つの議論がなされているところであるが、いずれにせよ、環境問題に係る税制については、国内外での議論の進展を注視しつつ、更に調査及び研究を進めていく必要がある。

**これからの税制を考える**  
—経済社会の構造変化に臨んで—（抄）  
（税制調査会、平成9年1月）

**第二 経済社会の構造変化に税制はいかに対応するのか**

**2 経済社会の成熟化への対応**

**（3）個人・企業と社会との関係**

**④ 環境問題への対応**

イ）地球規模の環境問題に関心が高まっています。個人の消費活動や企業の生産活動が、自然環境、居住環境などに対して悪影響を及ぼす場合、それにより生ずるコストを製品やサービスの取引価格に反映させることなどで、適正かつ公平な経済的負担を求めるという考え方があります。こうした環境問題に関する総合的な対応の一環として、税制面についても、国内外の議論の進展を注視しつつ、更に調査・研究を進めていく必要があります。

ロ）環境保全その他の社会的要請に対して、特定財源制度を活用すべきではないかという議論があります。一般に、特定財源制度は、公的サービスの受益と負担の間に密接な対応関係が確認される場合にその活用が考えられます。他方、公的サービスの社会的要請との関係で、それが資源の適正な配分を歪め財政の硬直化を招くものと判断される場合には、その活用は適当とは言えません。したがって、その妥当性を常に吟味していく必要があると考えられます。