

平成 23 年 11 月 15 日

参 考 資 料

財 務 省

平成 23 年度税制改正大綱（抄）

平成 22 年 12 月 16 日
閣 議 決 定

第 3 章 平成 23 年度税制改正

9. 検討事項

(4) 車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、当分の間として適用されている税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討します。

所得税法等の一部を改正する法律（平成二十二年法律第六号）（抄）

附 則

（車体課税についての検討）

第百四十九条 政府は、車体課税（自動車重量税、自動車取得税、自動車税及び軽自動車税の課税をいう。以下この条において同じ。）について、新租税特別措置法第九十条の十二並びに地方税法等改正法第一条による改正後の地方税法附則第十二条の二の二第二項並びに附則第十二条の二の三第二項及び第三項に規定する自動車重量税及び自動車取得税の特例の適用期限が到来するまでに、地球温暖化対策の観点並びに国及び地方の財政の状況を踏まえつつ、新租税特別措置法第九十条の十一第一項及び第九十条の十一の二第一項並びに地方税法等改正法第一条による改正後の地方税法附則第十二条の二の三第一項の規定により当分の間規定する税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化（環境への負荷の低減に資するための見直しをいう。）、負担の軽減その他車体課税を取り巻く状況の変化に適確に対応するための措置について検討し、その結果に応じて、所要の見直しを行うものとする。

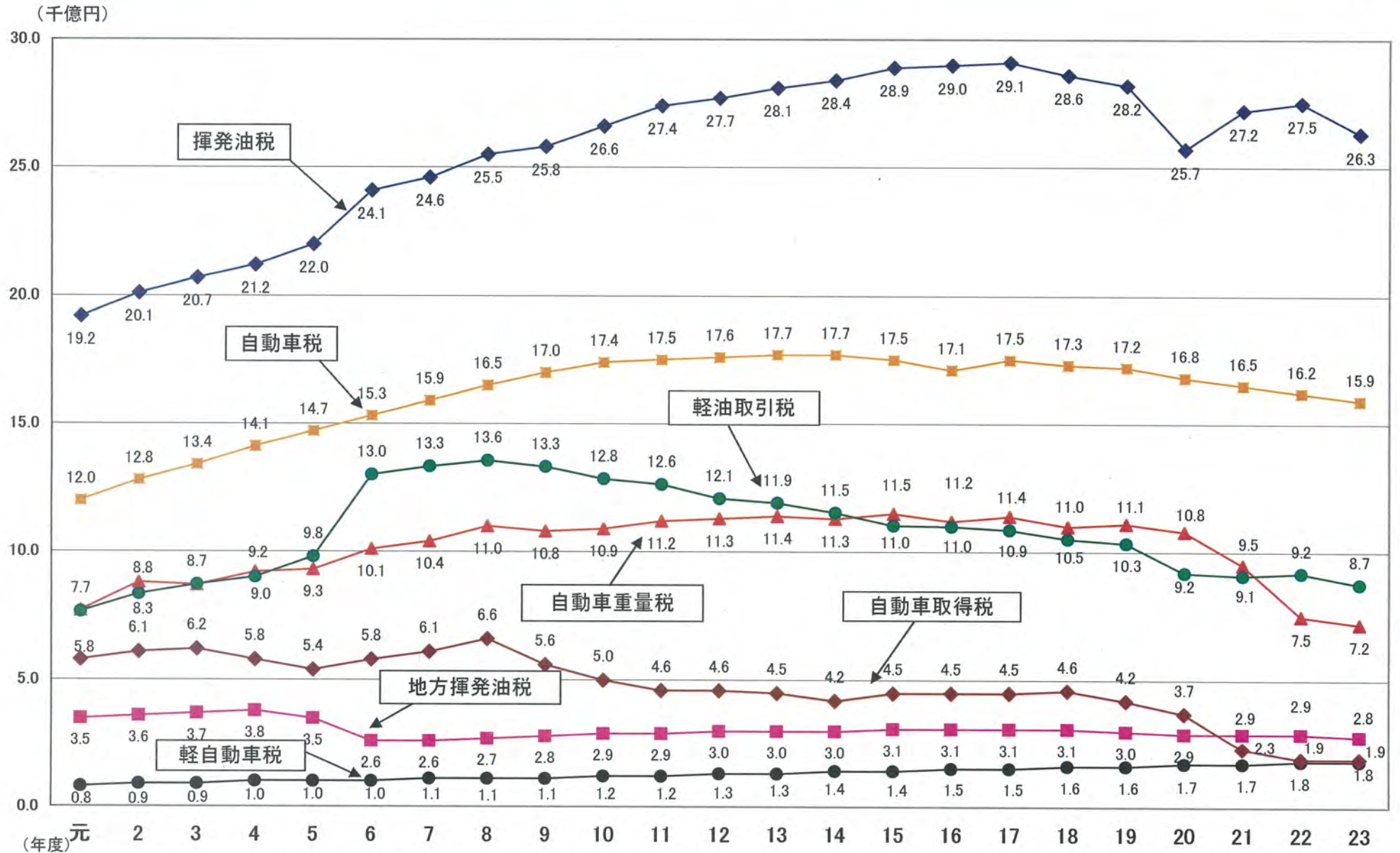
自動車関係諸税の概要（平成23年度予算・地方財政計画額）

	税 目	課 税 物 件	税 率	2 3 年 度 税 収	備 考
国 税	揮 発 油 税	揮 発 油	48,600円/kℓ (本則税率：24,300円/kℓ)	億 円 26,340	・国の一般財源
	地方揮発油税	揮 発 油	5,200円/kℓ (本則税率：4,400円/kℓ)	2,818 (うち地方譲与分 2,818)	・地方に全額譲与
	石油ガス税	自動車用石油ガス	17円50銭/kg	240 (うち地方譲与分 120)	・税収の1/2は地方に譲与
	自動車重量税	乗用車、トラック、バス、 軽自動車、バイク等	(例) 乗用車 車両重量0.5t・1年につき ・自家用 5,000円 ・営業用 2,700円 (本則税率：いずれも2,500円)	7,218 (うち地方譲与分 2,938)	・税収の一部を公害健康被害の 補償費用の財源として交付 ・税収の407/1000は地方に譲与
地 方 税	軽油引取税	軽 油	32,100円/kℓ (本則税率：15,000円/kℓ)	8,742	・地方の一般財源
	自動車取得税	乗用車、トラック、バス、 軽自動車等	・自家用 取得価額の5% ・営業用及び軽自動車 " 3% (本則税率：いずれも3%)	1,920	・地方の一般財源
	自動車税	乗用車、トラック、バス 等（軽自動車等を除く）	(例) 乗用車 排気量2,000ccクラス ・自家用 39,500円（年） ・営業用 9,500円（年）	15,947	・地方の一般財源
	軽自動車税	軽自動車、小型二輪車、 原付自転車等	(例) 軽乗用車 ・自家用 7,200円（年） ・営業用 5,500円（年）	1,808	・地方の一般財源

(注) 1. 税収は、国税は当初予算額、地方税は地方財政計画額である。

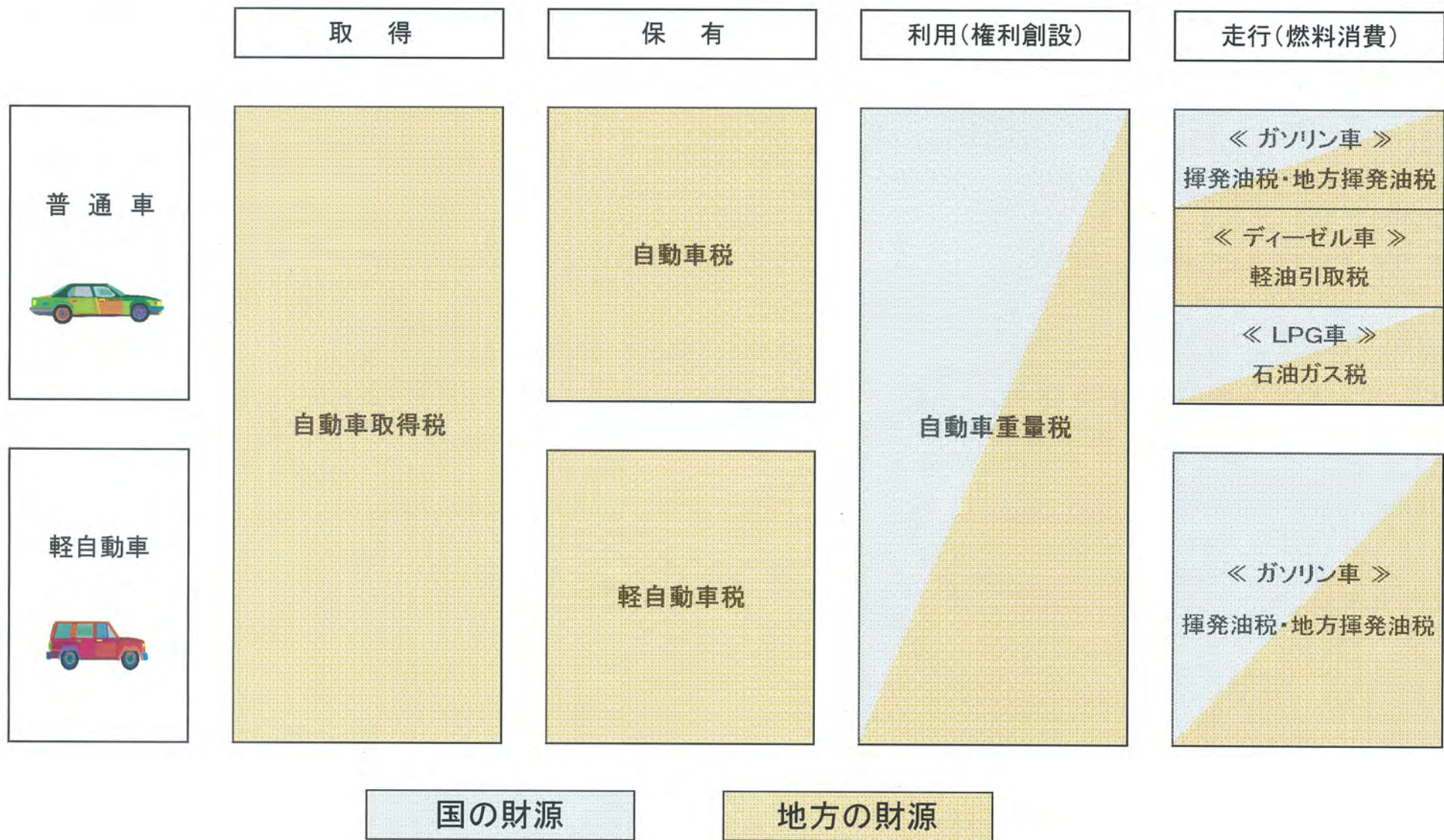
2. 揮発油税、地方揮発油税及び自動車重量税の税率は租税特別措置法、軽油引取税及び自動車取得税は地方税法附則による特例税率が適用されている。

自動車関係諸税の税収の推移



(備考) 1. 国税収入は平成22年度までは決算額、23年度は予算額である。
 2. 地方税収入は平成21年度までは決算額、平成22年度は決算見込額、平成23年度は地方財政計画額である。

自動車に係る課税関係



自動車重量税の概要

課 税 物 件 等

項 目	内 容
課税物件	<ul style="list-style-type: none"> ・検査自動車 ・届出軽自動車
納税義務者	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車検査証の交付等を受ける者 ・車両番号の指定を受ける者
納付方法 (印紙)	車検合格時に、自動車重量税印紙を貼付した納付書を運輸支局、軽自動車検査協会等に提出

税 率 (主なもの)

	自家用車						営業用車					
	1年		2年		3年		1年		2年		3年	
		本則		本則		本則		本則		本則		本則
軽自動車 〔定 額〕	3,800	2,500	7,600	5,000	11,400	7,500	2,700	2,500	5,400	5,000	-	-
乗用車 〔車 両 重 量〕 1.5 t の場合	15,000	7,500	30,000	15,000	45,000	22,500	8,100	7,500	-	-	-	-
トラック 〔車 両 総 重 量〕 8 t の場合	40,000	20,000	80,000	40,000	-	-	21,600	20,000	43,200	40,000	-	-

(注) 1. 平成24年4月30日までの間に自動車検査証の交付等を受ける次世代自動車等については、別途減免措置(いわゆるエコカー減税)が講じられている。
 2. 18年超の経年車については重課されており、平成22年3月31日までの税率が適用される。(例: 自家用乗用車、車両重量1.5t(2年)の場合、37,800円)

自動車重量税の税率の概要

(単位：円)

車種	車検期間	本則税率	改正前		改正後(2010年4月1日～)			
			自家用	営業用	自家用	営業用		
検査自動車	乗用自動車	3年 車両重量0.5tごと	7,500	18,900	—	15,000	—	
		2年 "	5,000	12,600	—	10,000	—	
		1年 "	2,500	6,300	2,800	5,000	2,700	
	バス	1年 車両総重量1tごと	2,500	6,300	2,800	5,000	2,700	
	トラック	車両総重量2.5t超	2年 "	5,000	12,600	5,600	10,000	5,400
			1年 "	2,500	6,300	2,800	5,000	2,700
		車両総重量2.5t以下	2年 "	5,000	8,800	5,600	7,600	5,400
			1年 "	2,500	4,400	2,800	3,800	2,700
	特種車	2年 "	5,000	12,600	5,600	10,000	5,400	
		1年 "	2,500	6,300	2,800	5,000	2,700	
	小型二輪	3年 定額	4,500	7,500	5,100	6,600	4,800	
		2年 "	3,000	5,000	3,400	4,400	3,200	
		1年 "	1,500	2,500	1,700	2,200	1,600	
	検査対象軽自動車	3年 "	7,500	13,200	—	11,400	—	
		2年 "	5,000	8,800	5,600	7,600	5,400	
1年 "		2,500	4,400	2,800	3,800	2,700		
届出軽自動車	検査対象外軽自動車	二輪車	—	6,300	4,500	5,500	4,300	
		その他	—	7,500	8,400	11,300	8,100	

注1. 18年超の経年車については、改正前の税率を継続。

注2. 次世代自動車(電気自動車、一定の天然ガス自動車、一定のハイブリッド自動車等)については、本則税率が適用。

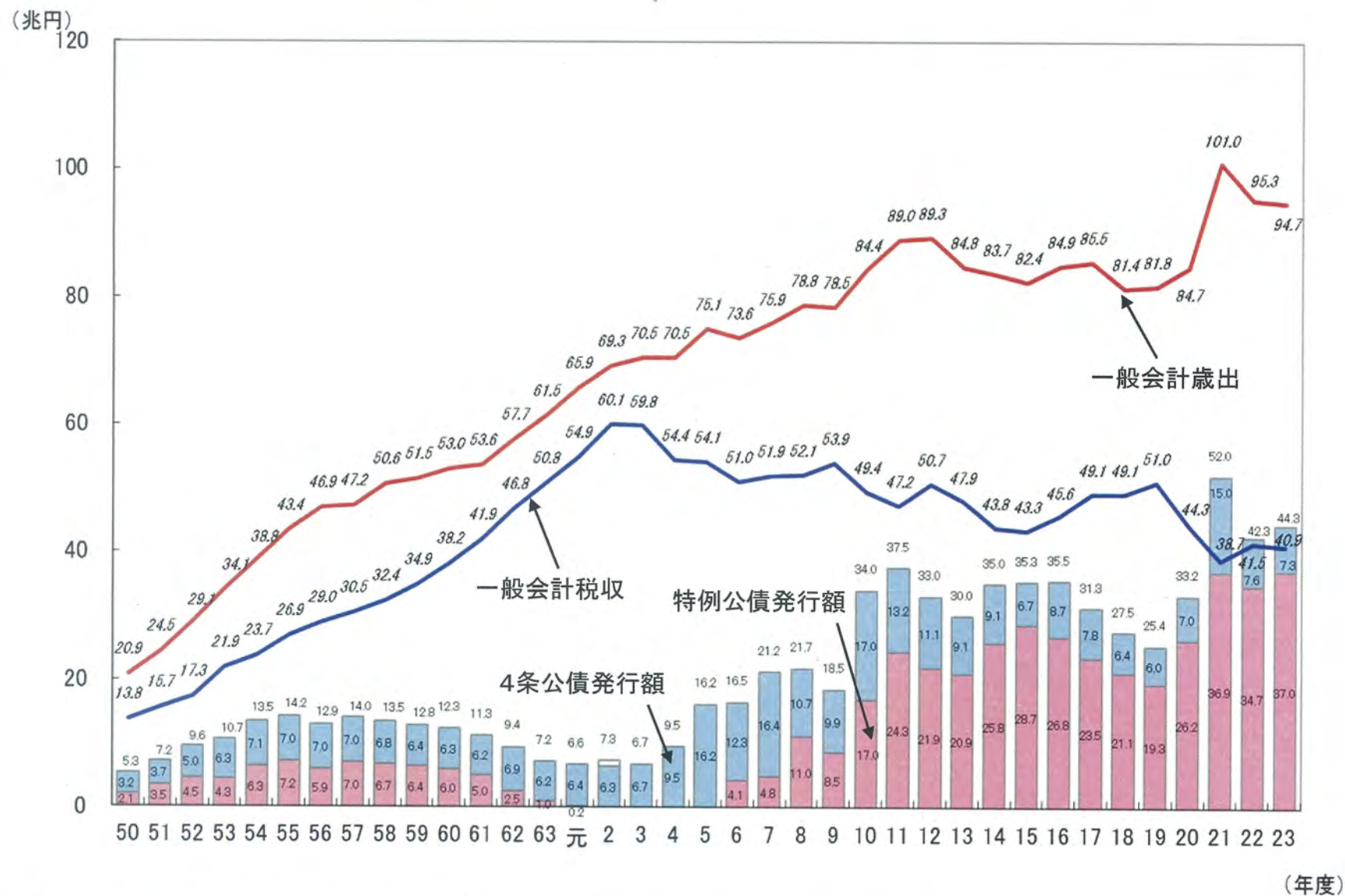
自動車重量税収の推移及び用途

(単位：億円)

年 度	合 計	国 分				公 害 健 康 被 害 補 償 納 付 財 源	使 途 の 定 め な し	地 方 分 (交付税及び 譲与税配付金特会)
		計 (一般会計分)	道 路 財 源		内 使 途 拡 大 等			
平成元年	7,453	5,590	4,472			203	915	1,863
2	8,373	6,280	5,024			193	1,063	2,093
3	8,533	6,400	5,120			191	1,089	2,133
4	8,987	6,740	5,392			187	1,161	2,247
5	9,227	6,920	5,536			185	1,199	2,307
6	9,760	7,320	5,856			182	1,282	2,440
7	10,200	7,650	6,120			177	1,353	2,550
8	10,734	8,050	6,440			168	1,442	2,684
9	11,187	8,390	6,712			165	1,513	2,797
10	11,200	8,400	6,720			160	1,520	2,800
11	11,213	8,410	6,728			149	1,533	2,803
12	11,093	8,320	6,656			140	1,524	2,773
13	11,253	8,440	6,752			140	1,548	2,813
14	11,200	8,400	6,720	内2,247		134	1,546	2,800
15	11,120	7,410	5,742	内2,295		132	1,536	3,710
16	11,265	7,510	5,820	内3,578		125	1,565	3,755
17	11,325	7,550	5,851	内5,772		119	1,580	3,775
18	11,055	7,370	5,712	内5,712		114	1,544	3,685
19	10,740	7,160	5,549	内5,549		108	1,503	3,580
20	10,725	7,150	5,541	内5,541		102	1,507	3,575
21	9,690	6,460	—	—		98	6,362	3,230
22	7,535	4,470	—	—		96	4,374	3,065
23	7,218	4,280	—	—		92	4,188	2,938

- (備考)
- すべて当初予算額である。
 - 自動車重量税の地方への譲与割合は407/1,000 (平成15年度～平成21年度は1/3、平成14年度以前は1/4) である。
 - 平成21年度から、道路特定財源制度が廃止された。

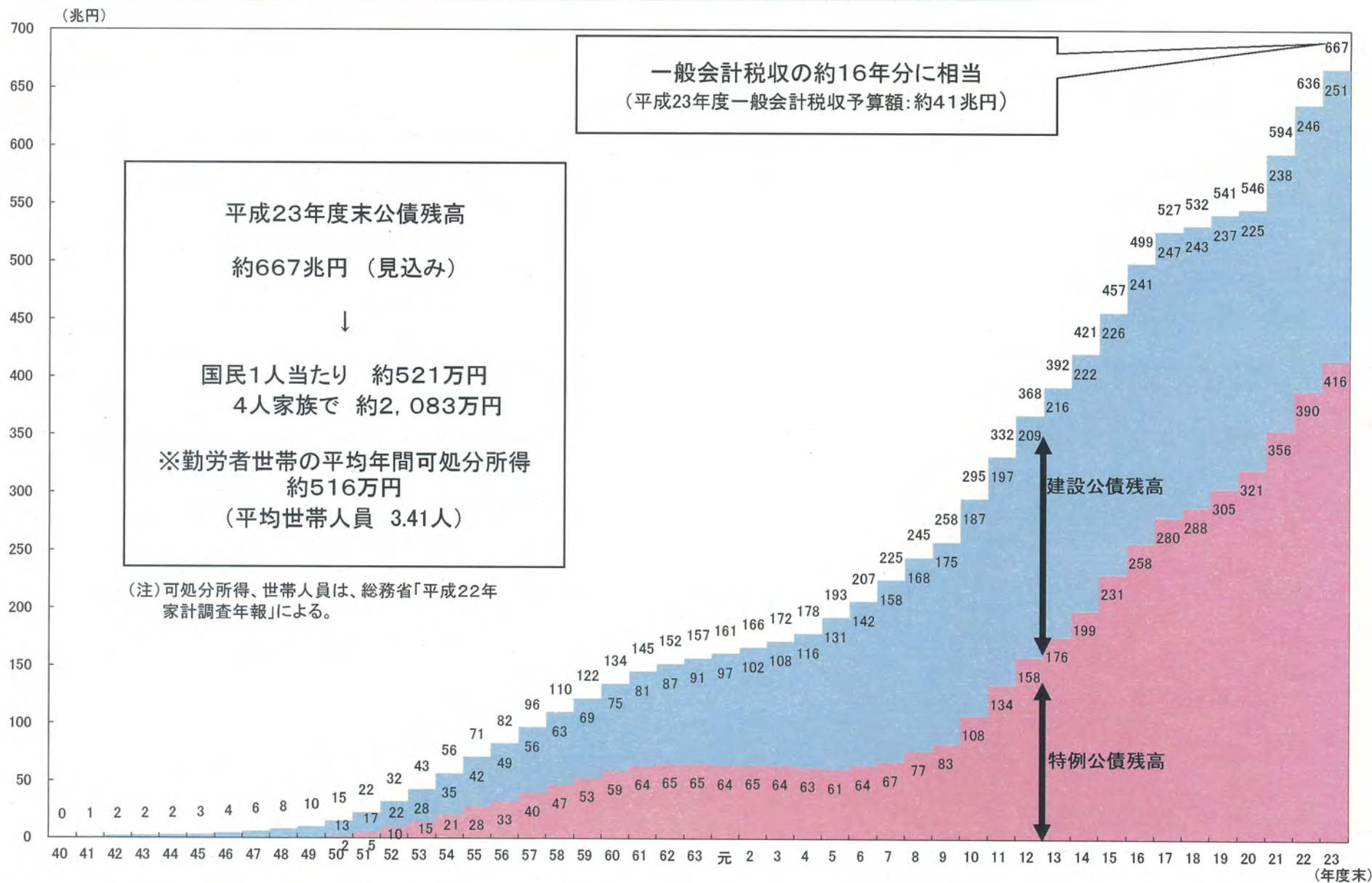
一般会計税収、歳出総額及び公債発行額の推移



(注1) 平成22年度までは決算、23年度は2次補正予算による。

(注2) 平成2年度は、湾岸地域における平和回復活動を支援するための財源を調達するための臨時特別公債を約1.0兆円発行。

公債残高の累増



(注1) 公債残高は各年度の3月末現在額。ただし、平成22年度末は決算見込、23年度は2次補正予算に基づく見込み。
 (注2) 特例公債残高は、国鉄長期債務、国有林野累積債務等の一般会計承継による借換国債を含む。
 (注3) 平成23年度末の翌年度借換のための前倒債限度額を除いた見込額は655兆円程度。

財政運営戦略の概要（平成22年6月22日 閣議決定）

財政健全化目標

収支(フロー)目標	残高(ストック)目標
<p>① <u>国・地方の基礎的財政収支(プライマリー・バランス)</u></p> <ul style="list-style-type: none">・ 遅くとも2015年度までに <u>赤字対GDP比を2010年度から半減</u>・ 遅くとも2020年度までに<u>黒字化</u> <p>② <u>国の基礎的財政収支:上記と同様の目標</u></p> <p>③ 2021年度以降も、財政健全化努力を継続</p>	<p><u>2021年度以降において、国・地方の公債等残高の対GDP比を安定的に低下させる</u></p>

財政運営の基本ルール

- (1) 財源確保ルール(「ペイアズユーゴー原則」)
歳出増・歳入減を伴う施策の新たな導入・拡充を行う際は、恒久的な歳出削減・歳入確保措置により安定的な財源を確保。
- (2) 財政赤字縮減ルール
収支目標達成のため、原則として毎年度着実に財政状況を改善。
- (3) 構造的な財政支出に対する財源確保
年金、医療及び介護の給付等の施策に要する社会保障費のような構造的な増加要因である経費には安定的な財源を確保。
- (4) 歳出見直しの基本原則
特別会計を含め全ての歳出分野の無駄の排除を徹底し思い切った予算の組替え。
- (5) 地方財政の安定的な運営
財政健全化は国・地方が相協力しつつ行う。国は、地方の自律性を損ない、地方に負担を転嫁するような施策は行わない。

中期財政フレーム

- ・ 複数年度を視野に入れて毎年度の予算編成を行うための仕組みとして、中期財政フレームを策定。
- ・ 中期財政フレームと整合的に設定された各閣僚別の概算要求枠の範囲内で、概算要求等を実施。
- ・ 毎年半ば頃、中期財政フレームの改訂を行い、翌年度以降3年間の新たな中期財政フレームを定める。

財政運営戦略（抄）

平成22年6月22日
閣議決定

II. 具体的な取組

2. 財政運営の基本ルール

各年度の予算編成及び税制改正は、以下の基本ルールを踏まえて行うものとする。

(1) 財源確保ルール（「ペイアズユーゴー原則」）

歳出増又は歳入減を伴う施策の新たな導入・拡充を行う際は、原則として、恒久的な歳出削減又は恒久的な歳入確保措置により、それに見合う安定的な財源を確保するものとする。

自動車の社会的費用

道路整備

- ▶ 国の道路整備予算（直轄・補助事業合計） 15,933億円（平成23年度）

（注）この他、社会資本整備総合交付金（国費17,539億円）及び内閣府計上の地域自主戦略交付金（国費5,120億円）の一部は、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。これ以外にも、道路整備関係の予算としては、調査費、業務取扱費等もある。

交通事故

- ▶ 交通事故による損失額 約6兆7千億円（平成16年度）
「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究（平成19年度「内閣府」試算）」より
- （注）交通事故発生件数 724,811件 交通事故による死亡者数 7,222人（平成22年度）
- ▶ 自動車保険の支払金額 約1兆9千億円（平成21年度）、支払件数約686万件
- ▶ 交通事故等に係る支払医療費 約4,000億円

道路混雑

- ▶ 道路混雑による損失時間合計 約50億時間（平成21年度）、金額換算で約1.1兆円

※「損失時間」とは、渋滞がない自由走行の時と比べ、余計にかかる時間。

「平成22年8月 社会資本整備審議会道路分科会 国交省道路局資料」より

大気汚染・CO2排出

- ▶ NOx排出量 約148,700t/年 国内の排出量に占める割合 約5.2%
「自動車NOx・PM法の手引き」パンフレット（平成14年8月）（環境省・国土交通省）より
- ▶ CO2排出量 2.3億トン 国内の排出量に占める割合 2.0%（2009年運輸部門）

騒音

- ▶ 評価対象の全戸数である5,072千戸のうち、昼間又は夜間で環境基準を超過していた戸数は477千戸（9%）であり、昼夜間とも環境基準を超過していたのは231千戸（5%）
一方、幹線交通を担う道路に近接する空間における2,110千戸のうち、昼間又は夜間で環境基準を超過していたのは329千戸（16%）であり、昼夜間とも環境基準を超過していたのは160千戸（8%）

「平成21年度自動車交通騒音の状況について（平成22年「環境省」）」より

運輸部門におけるCO₂排出量の推移

- 1990年（温暖化対策の基準年）比で、CO₂排出量が運輸部門全体で+5.8%の増加。
- 運輸部門の約9割は自動車交通であり、特に、5割を占める自家用車（ガソリンを主に使用）が、36.1%増加。

運輸部門概況

（単位：億トン）

排出源	1990年	2009年	1990年⇒2009年	
			構成比	
貨物車・トラック	0.95	0.78	34.1%	-17.1%
自家用車	0.85	1.15	50.2%	36.1%
バス・タクシー	0.10	0.08	3.6%	-16.9%
その他	0.28	0.28	12.2%	-0.5%
計	2.17	2.30	100%	5.8%

（参考）部門別CO₂排出量の推移

（単位：億トン）

部門	1990年	2009年	1990年⇒2009年	
			構成比	
産業	4.82	3.88	33.9%	-19.5%
運輸	2.17	2.30	20.1%	5.8%
業務	1.64	2.16	18.8%	31.2%
家庭	1.27	1.62	14.1%	26.9%
計	11.44	11.45	100%	0.0%

（注）国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスのデータをもとに作成

自動車重量税の時限的減免措置

- 一定の排ガス性能・燃費性能等を備えた自動車について、平成21年度から23年度までの間に受ける新規・継続車検等（当該期間内に最初に受ける車検1回分に限り）について、自動車重量税の減免措置を以下のとおり講じている。

電気自動車・天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等	… 免 除
乗用車等（軽自動車を含む）：★★★★かつ平成22年度燃費基準+25%達成	… 75%軽減
乗用車等（軽自動車を含む）：★★★★かつ平成22年度燃費基準+15%達成	… 50%軽減
バス・トラック（2.5t超3.5t以下）：平成21年排出ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準達成	… 75%軽減
バス・トラック（2.5t超3.5t以下）：★★★かつ平成27年度燃費基準達成	… 50%軽減
バス・トラック（3.5t超）：平成21年排出ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準達成	… 75%軽減
バス・トラック（3.5t超）：平成17年排出ガス基準10%低減達成かつ平成27年度燃費基準達成	… 50%軽減

（注1）「★★★★」は、平成17年排出ガス基準75%低減達成

（注2）「★★★」は、平成17年排出ガス基準50%低減達成

（注3）天然ガス自動車については乗用車であれば★★★★、ハイブリッド自動車については乗用車であれば★★★★かつ平成22年度燃費基準+25%達成であることが要件

環境対応自動車の減税

- ・ 一定の排ガス性能・燃費性能を備えた自動車について、平成21年度から23年度までの間に受ける最初の新規・継続車検等の際に、自動車重量税を減免。
- ・ 一定の排ガス性能・燃費性能を備えた新車を平成21年度から23年度までの間に購入した場合に、自動車取得税を減免。

(例) 車両価格200万円、重量1.3トンの新車を購入する場合の自動車重量税及び自動車取得税の負担額

一般の自動車の場合

13万5000円

ハイブリッド車等の場合

0円

〔 一般の自動車と比べ
13万5000円の軽減 〕

環境性能の高い自動車の場合

・税額の75%が軽減される燃費性能の車

3万3700円

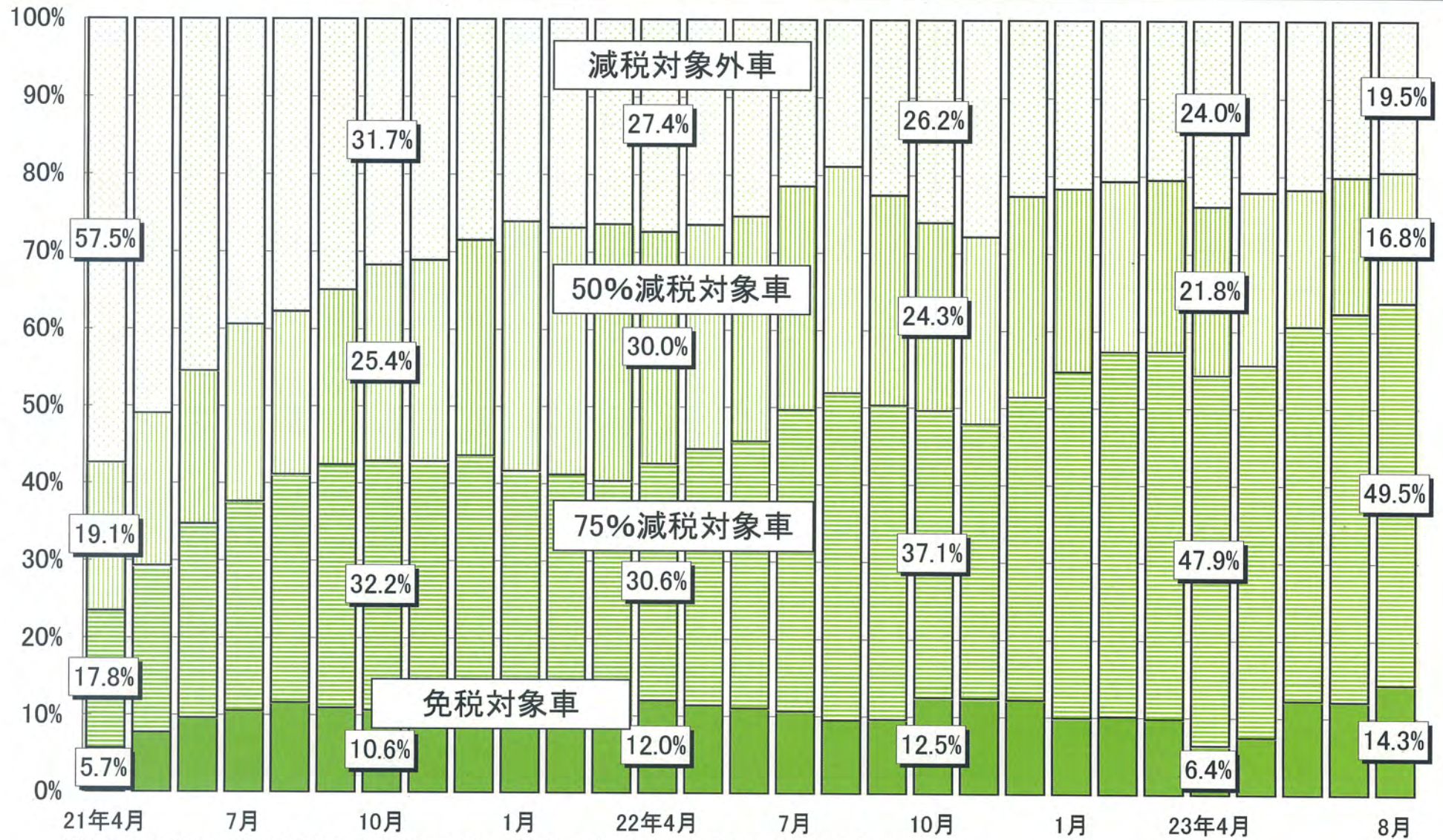
〔 一般の自動車と比べ10万1300円の軽減 〕

・税額の50%が軽減される燃費性能の車

6万7500円

〔 一般の自動車と比べ6万7500円の軽減 〕

乗用車の販売台数に占めるエコカー減税等対象車の割合



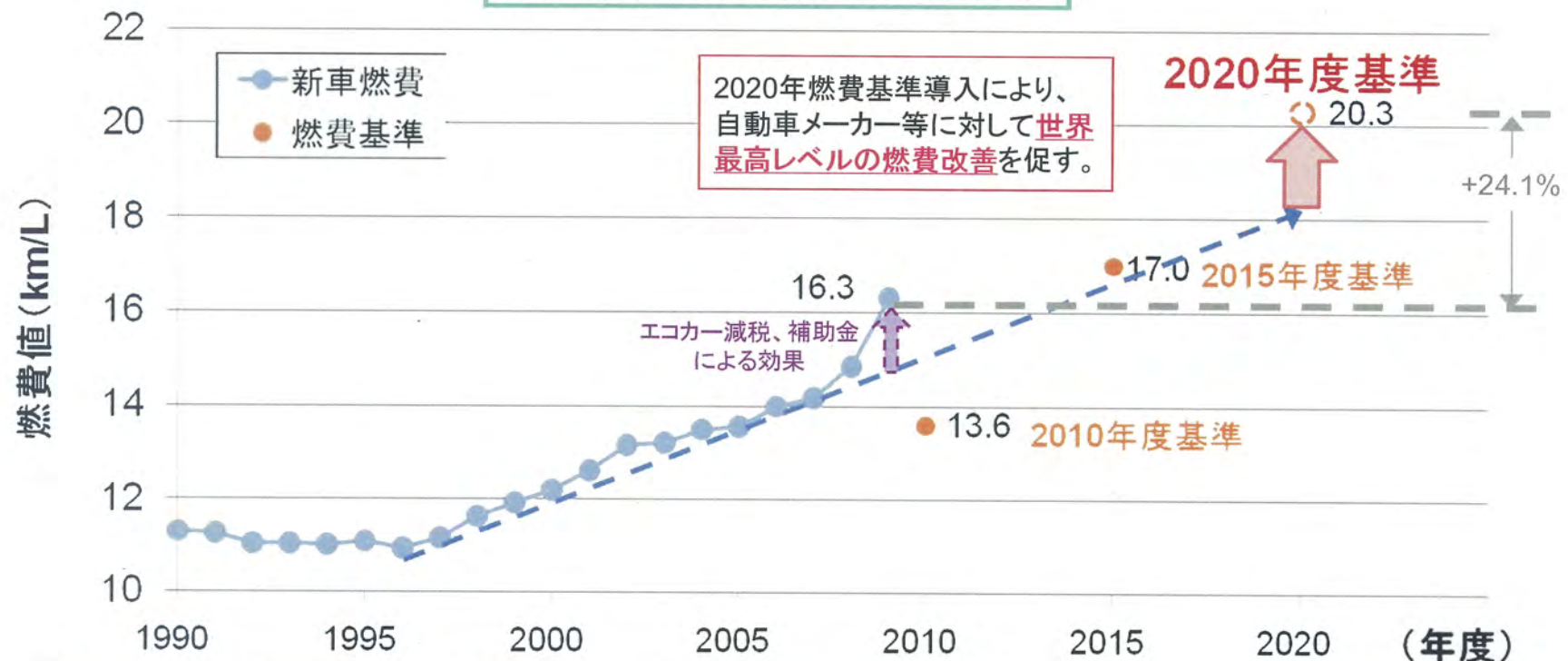
(注)日本自動車工業会「自動車重量税・自動車取得税の減免措置」対象台数(販売)を基に作成。

1. 乗用車の2020年度燃費基準の策定

- 我が国では、省エネ法に基づき自動車燃費基準を設定しており、随時の見直しを実施。昨年6月より、国土交通省及び経済産業省^(※)の合同会議において検討を行い、今般、パブリックコメントを経て、2020年度を目標年度とする乗用車燃費基準を10月20日の合同会議において最終とりまとめ。
- 今回の基準により、2020年度平均燃費値は20.3 km/Lとなり、2009年度比24.1%の向上。
- 各国の走行実態や車種構成の違いを考慮しても、本基準は世界的に最高レベルの基準である。

※ 国土交通省 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会自動車燃費基準小委員会及び経済産業省 総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会

乗用車新車平均燃費の改善推移

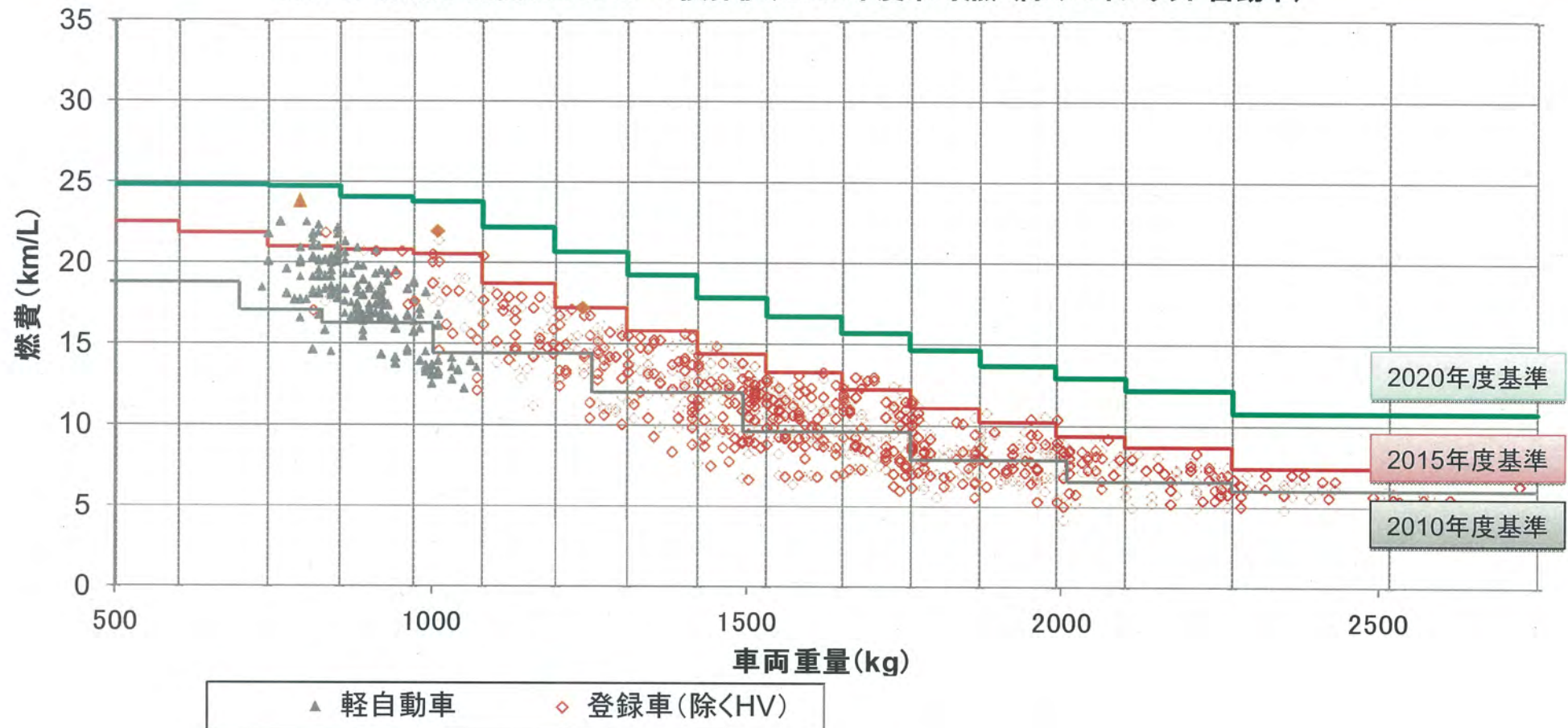


(燃費値はJC08モードのもの。10・15モードで測定された実績値については、一定の仮定を置いて換算している。)

2. 乗用車の燃費性能の現状と燃費基準値

- 燃費基準については、技術開発の状況等を踏まえ、順次規制強化を図っているところ。
- 今後、2020年燃費基準の達成に向けて、環境対応車の特例措置により、自動車メーカーの技術開発を加速することが必要。

ガソリン乗用車燃費(JC08モード換算値、2009年度末時点)(除くハイブリッド自動車)

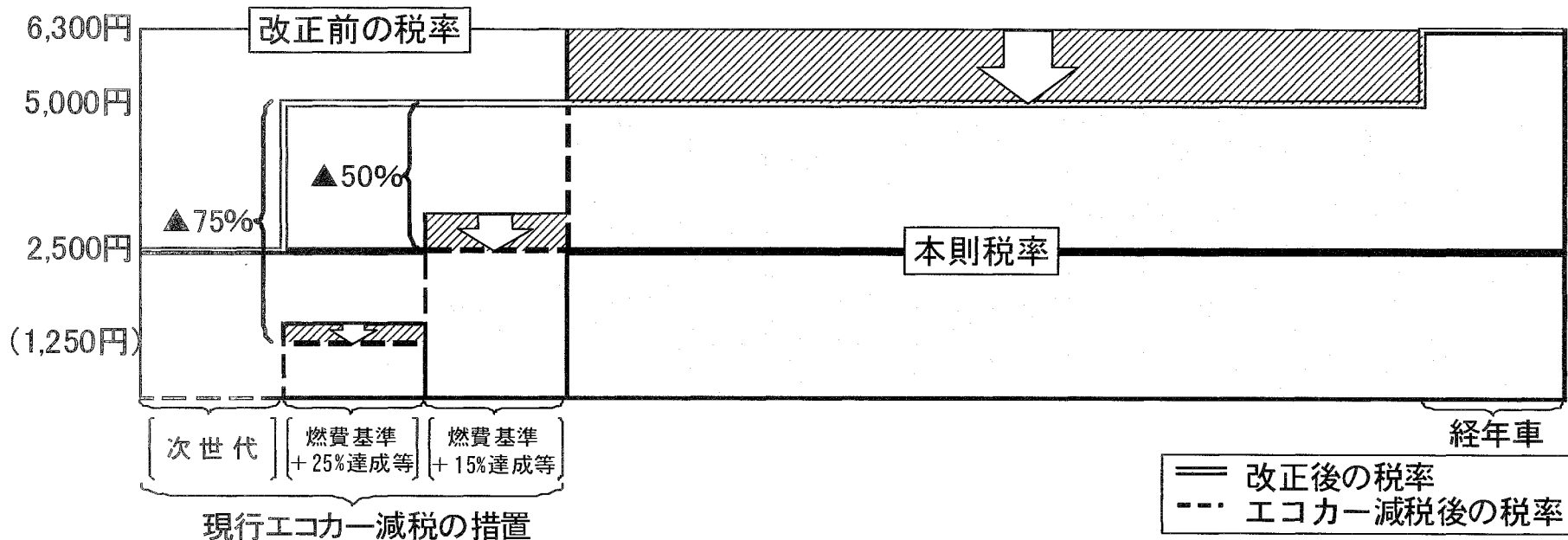


自動車重量税に係る改正の概要(平成22年度改正)

改正減収額 (H22)
▲1,656億円

- 次世代自動車(電気自動車、ハイブリッド車等)には本則税率を適用。(ただし、平成24年4月末まではエコカー減税による免税対象。)
- 次世代自動車以外のガソリン自家用乗用車については、重量当たりのCO2排出量が次世代自動車の倍程度であることを踏まえ、本則税率の2倍の税率とする。
- 軽自動車、大型車、営業車等については、ガソリン自家用乗用車に係る現行税率からの引下げ割合と同程度まで税率を引下げ。
- 経年車(18年超)については、環境への負荷を考慮して、従前の負担水準(暫定税率の水準)を維持。
- いわゆる「エコカー減税」(24年4月末まで)については維持。(軽減の対象となる税率が引き下がることに伴い負担減。)
(次世代自動車→免税、平成22年度燃費基準+25%達成等→▲75%、同+15%達成等→▲50%)

【例】自家用乗用車の場合の税率 (0.5t・年あたり)



諸外国の自動車の保有又は利用に係る主な課税（未定稿）

(2011年7月現在)

○自動車の保有・利用課税については、道路利用に対するコストや環境悪化を引き起こす有害物質を排出するコストの負担などの観点から、欧州諸国において国税として実施されている。また、税収の用途については、一般財源として活用されている。

国名		日本		デンマーク		オランダ	フィンランド	イギリス	フランス			ドイツ	アメリカ	
税目	自動車重量税	自動車税	乗用車グリーン税	自動車重量税	年間走行税	車両税	自動車税	自動車保有税 (注1)	車軸税	自動車登録税	自動車税	自動車登録税 (注2)	一般道路自動車利用税	
課税主体	国	地方	国	国	国 (注3)	国	国	国	国	地方	国	地方	国	
施行	1971年	1950年	1997年	1962年	1994年	2004年	1889年	2009年	1968年	1983年	1906年	1901年	1956年	
課税標準	ガソリン車	車両重量	排気量	1ℓあたり走行距離	—	車両重量	車両重量	CO2排出量	CO2排出量又は課税馬力(モーター出力及びCO2排出量)	—	課税馬力(モーター出力及びCO2排出量)	排気量及びCO2排出量	車両重量	—
	トラック	車両総重量	排気量	—	車軸数及び車両総重量等	車軸数及び車両総重量等	車軸数及び車両総重量等	車軸数及び車両総重量等	—	車軸数及び車両総重量等	課税馬力(モーター出力及びCO2排出量)	車両総重量及び汚染区分等	車両総重量等	車両総重量
用途	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	一般財源	特定財源 (注4)	特定財源 (注4)

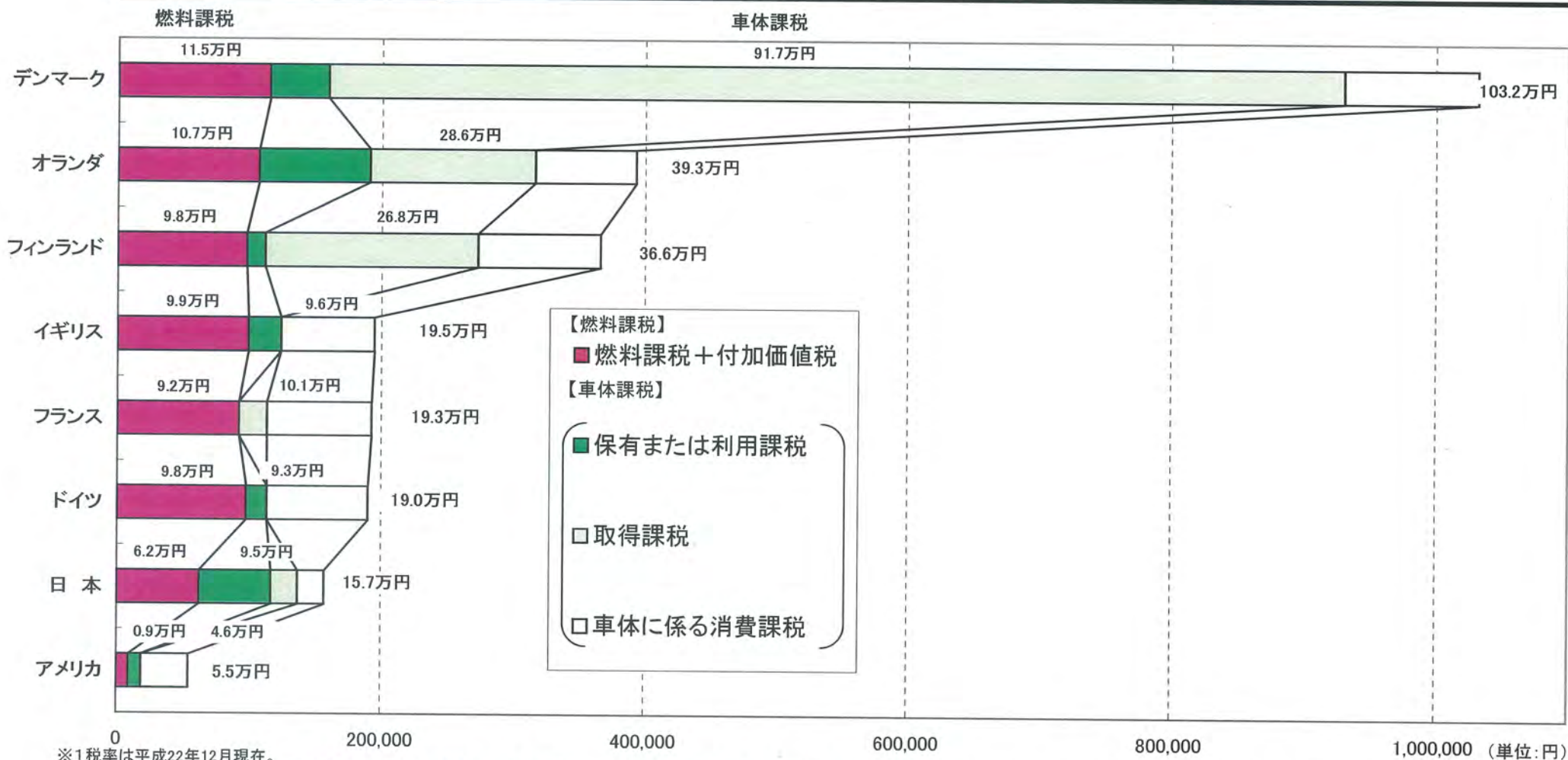
(注1) フランスでは、業務用乗用車に対して自動車保有税は課されず、社用自動車税が課される。また、自動車取得後初めての自動車登録証交付時には、自動車登録税に加えて自動車登録税付加税および自動車登録税増税が課税されるが、自動車登録税は初めての自動車登録証交付時においてのみだけでなく、自動車登録証が交付される度に課税されるため、自動車の保有又は利用に係る課税として上記表に分類している。

(注2) アメリカの自動車登録税はニューヨーク州の例。

(注3) オランダの年間走行税は国が課しているが、年間走行税に上乗せされる付加税が地方の税収となる。

(注4) アメリカの自動車登録税及び一般道路自動車利用税の税収はそれぞれ州道路・橋りょう信託基金、連邦道路信託基金に充当される。

燃料課税と車体課税の国際比較(年間税負担額) (2,000CCクラスの自家用車について税抜車体価格を同一とした場合の仮定試算)



※1 税率は平成22年12月現在。
 車両重量約1.5t、年間ガソリン消費量1,000ℓ、車体価格(税抜本体価格)2,430,000円の自家用車を取得した場合の1年あたりの税負担額を算出。ただし、取得時に課税されるものについては、耐用年数を6年と仮定して、取得時の税額の6分の1を1年分の税負担として計算している。
 燃料価格(消費課税等の税込み)はデンマーク11.210デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.564ユーロ/ℓ、フィンランド1.476ユーロ/ℓ(European Commission Directorate General Energy and Transport、2010年12月第4週)、イギリス1.214ポンド/ℓ、フランス1.401ユーロ/ℓ、ドイツ1.453ユーロ/ℓ、日本132.9円/ℓ、アメリカ0.783ドル/ℓ(2010年12月時点IEA調べ)。
 為替レート: 1ドル=83.22円、1ポンド=129.81円、1ユーロ=110.06円、1デンマーク・クローネ=14.77円(2010年12月の為替レートの平均値、Bloomberg)

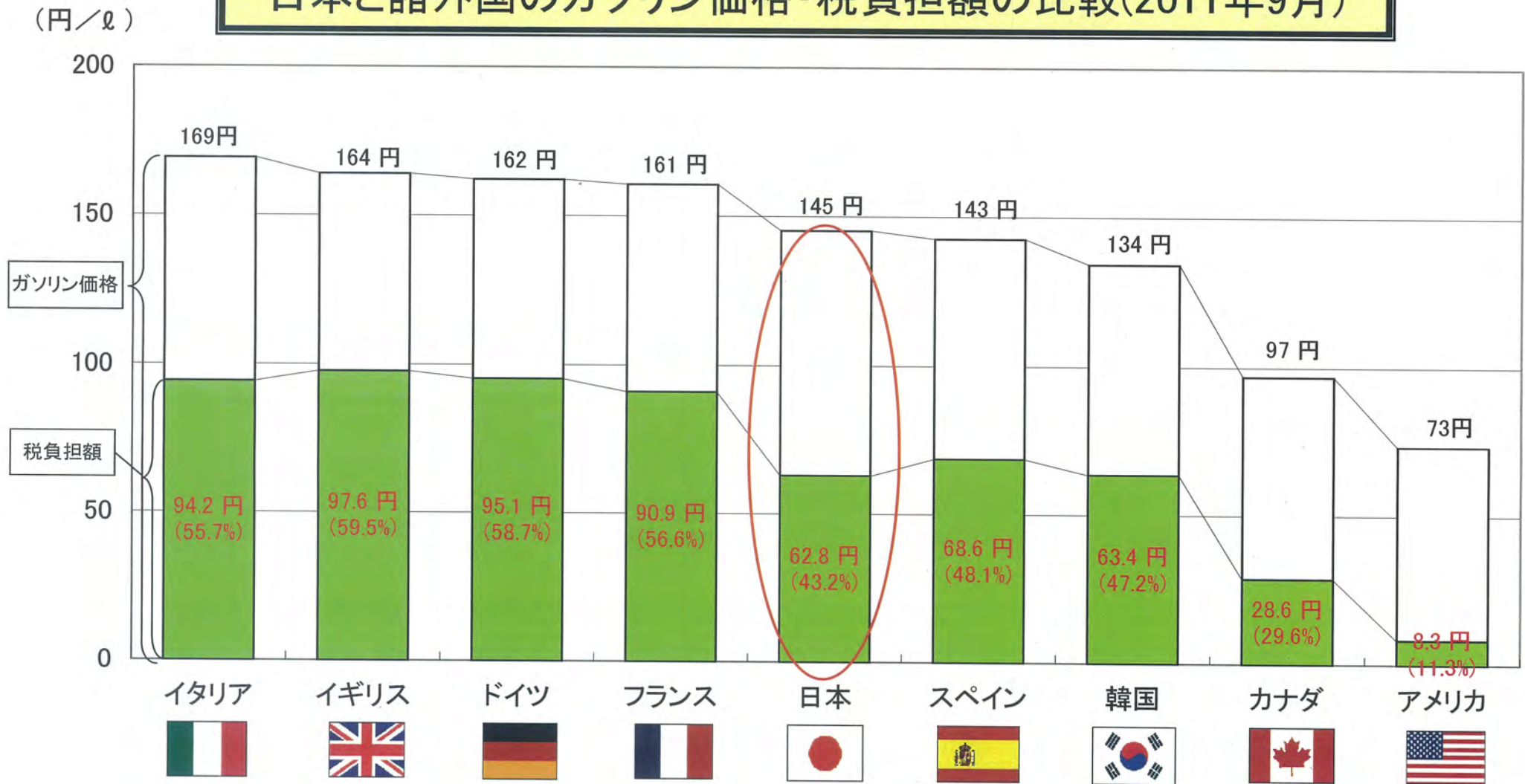
※2 アメリカの小売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。

※3 日本については自動車取得税を取得課税として、自動車税及び自動車重量税を保有又は利用課税として、それぞれ整理している。

※4 上記の他に、保有又は利用課税として、フランスにおいては社用自動車税(法人の所有する自動車に課税対象)及び車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては高速道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。

※5 燃料課税には、消費税、付加価値税等が含まれている。日本の燃料課税については石油石炭税を含む。

日本と諸外国のガソリン価格・税負担額の比較(2011年9月)



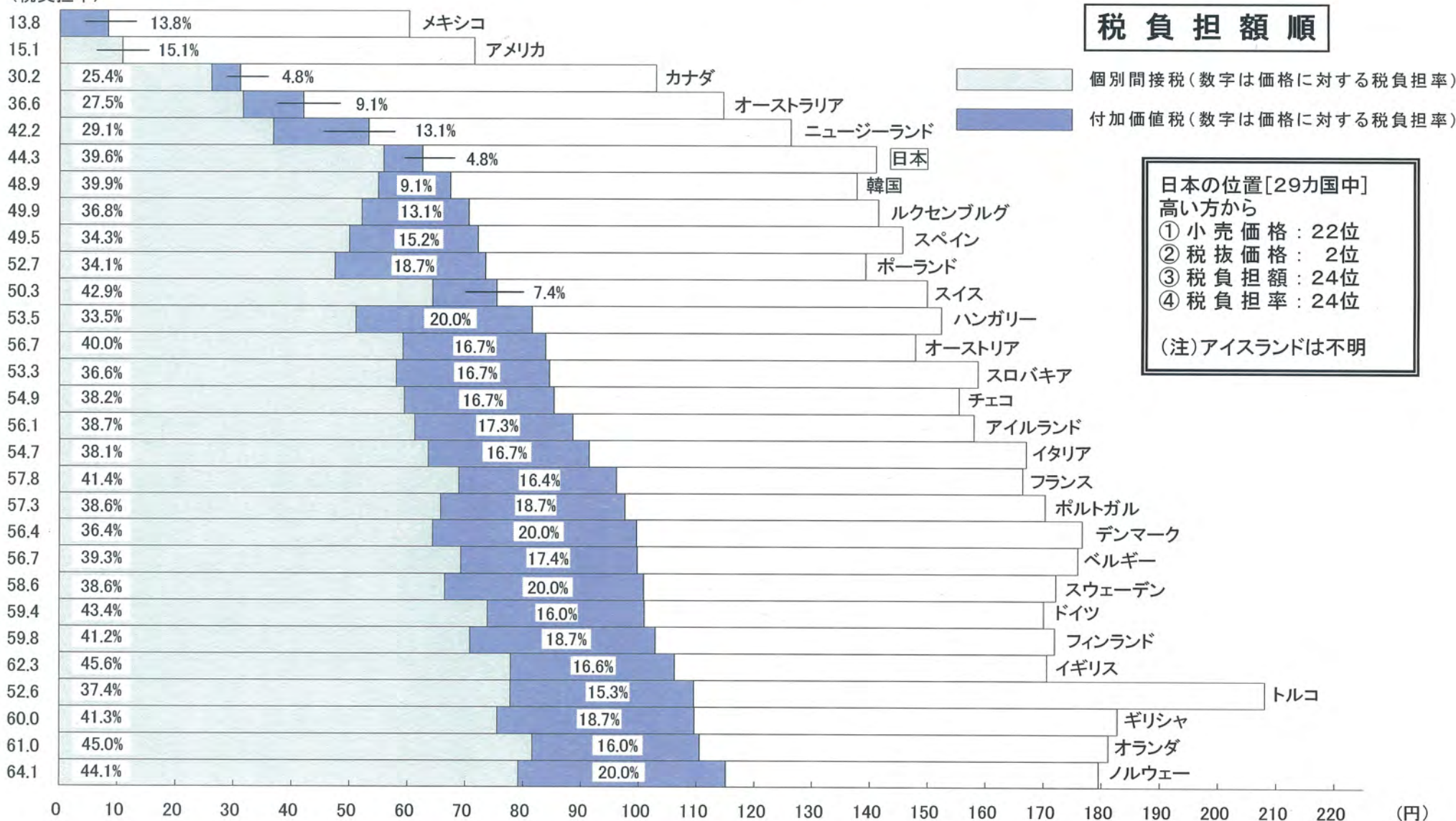
(注1) 伊、英、独、仏、西、加、米は2011年9月時点IEA調べ。日本は2011年9月26日、石油情報センター調べ。韓国は2011年9月第4週、韓国石油公社調べ。

(注2) 日本の税負担額には揮発油税、地方揮発油税、石油石炭税、消費税が含まれる。

(注3) 邦貨換算レート：1ドル=約77円、1カナダドル=約77円、1ポンド=約121円、1ユーロ=約106円、100ウォン=約7円（2011年9月の為替レートの平均値、Bloomberg）

OECD諸国のガソリン1ℓ当たりの価格と税(2011年第1四半期)

(税負担率)



税負担額順

日本の位置[29カ国中]
 高い方から
 ① 小売価格：22位
 ② 税抜価格：2位
 ③ 税負担額：24位
 ④ 税負担率：24位
 (注) アイスランドは不明

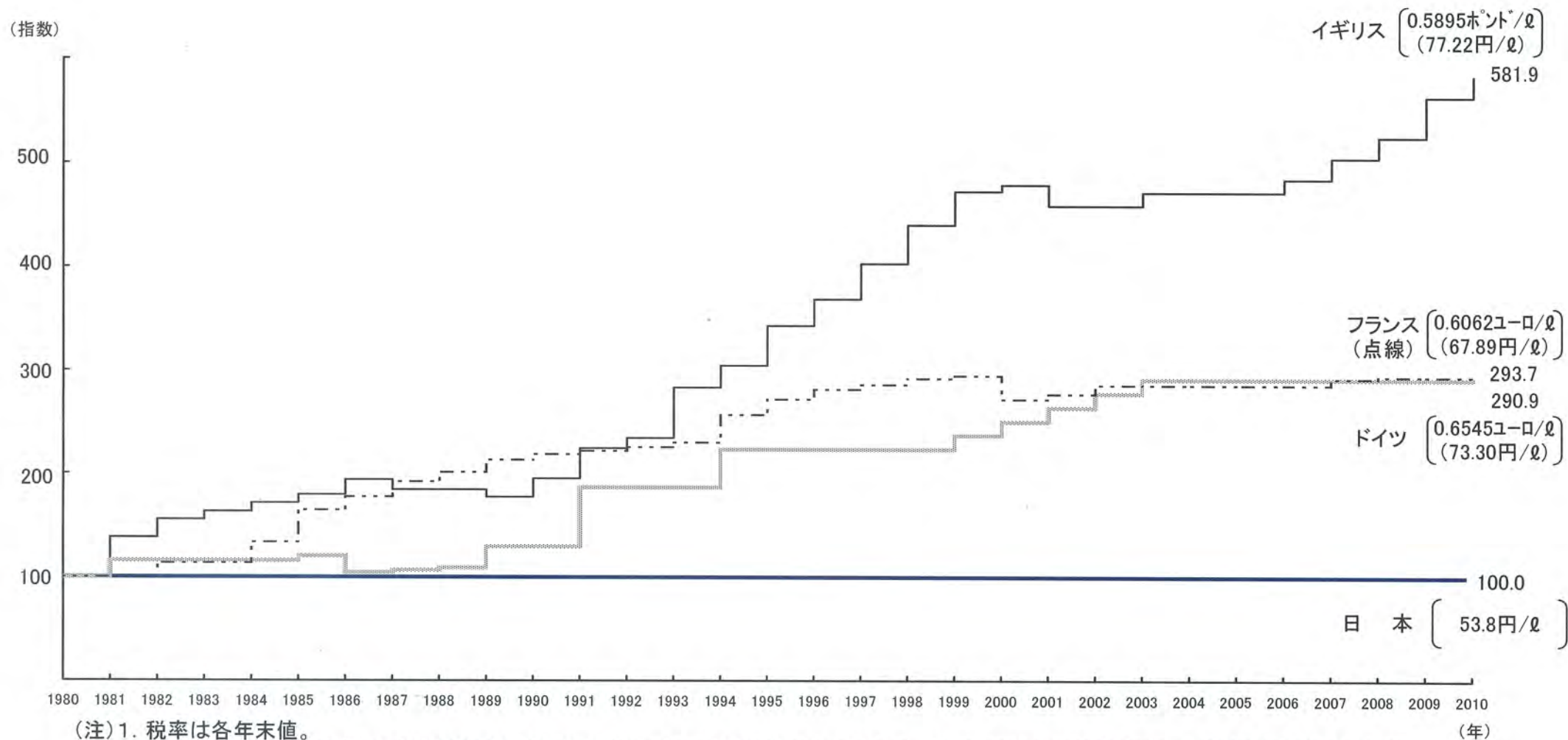
出典：IEA「エネルギー価格と税(2011年第2四半期)」。

(注) 1. わが国の消費税は、付加価値税に区分している。なお、アメリカの小売上税は上記のグラフ上区分表示されていない。

2. わが国の個別間接税は、揮発油税、地方揮発油税及び石油石炭税である。

3. 邦貨換算レートは、2011年1月から3月の為替レートの平均値(Bloomberg)

欧州諸国におけるガソリンに係る個別間接税の税率の推移(指数:1980年=100)



(注) 1. 税率は各年末値。

2. 英では1987年以後有鉛・無鉛の税率が区分されたが、ここでは無鉛ガソリンの税率を、さらに2000年以後硫黄分により税率が区分されたが、ここでは低硫黄ガソリンの税率をとっている。

3. 独では1986年以後有鉛・無鉛の税率が区分されたが、ここでは無鉛ガソリンの税率を、さらに2001年以後硫黄分により税率が区分されたが、ここでは低硫黄ガソリンの税率をとっている。

4. 仏ではレギュラーガソリンの税率をとっているが、2000年に無鉛スーパーガソリンの税率に統合された。

5. 換算レートは、1ポンド=131円、1ユーロ=112円(裁定外国為替相場:平成22年(2010年)11月中における実勢相場の平均値)。なお、独、仏については、2002年1月にユーロ通貨に切り替わったため、所要の換算を行った。