

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

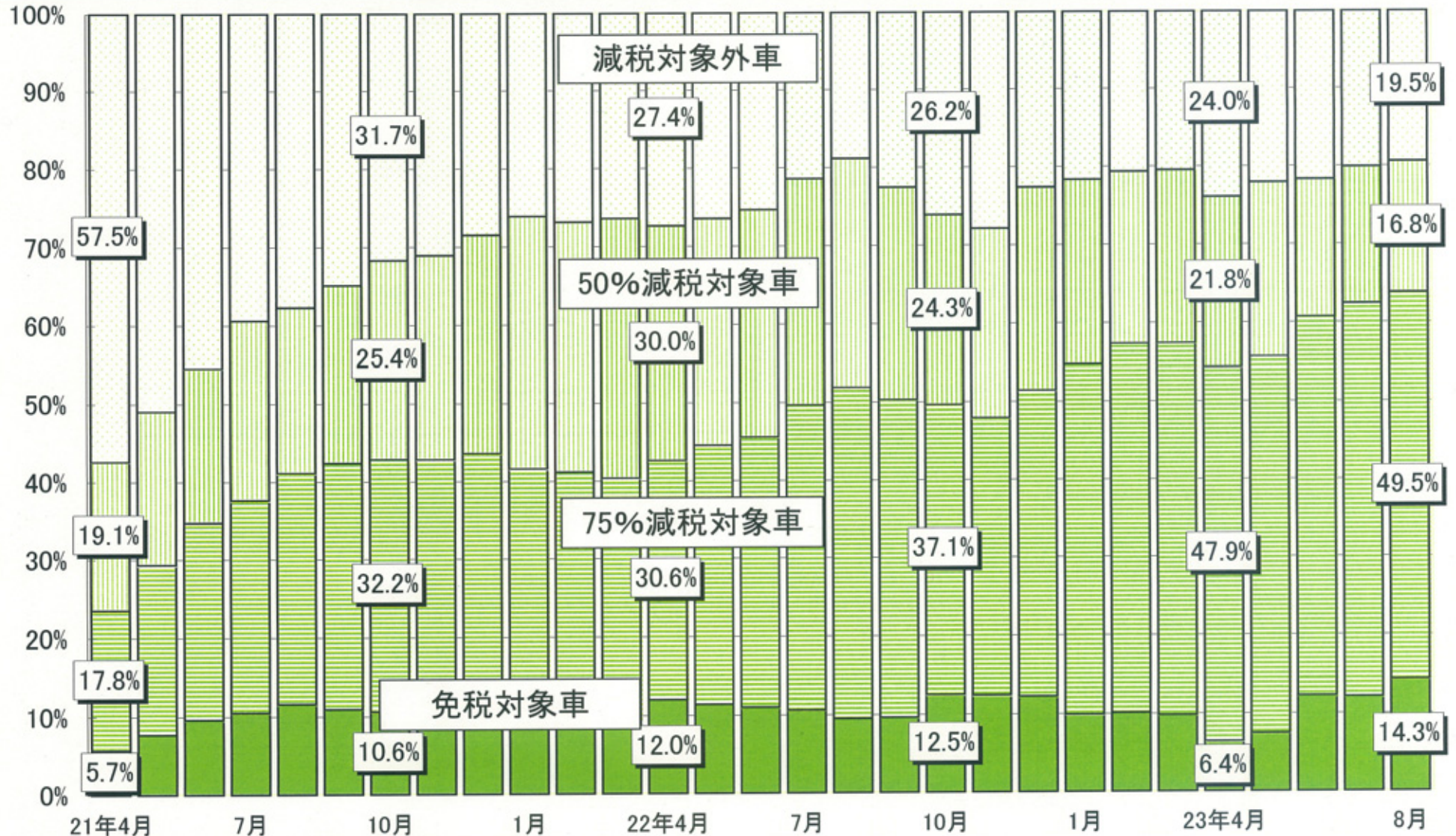
〔 一般の自動車と比べ10万1300円の軽減 〕

・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

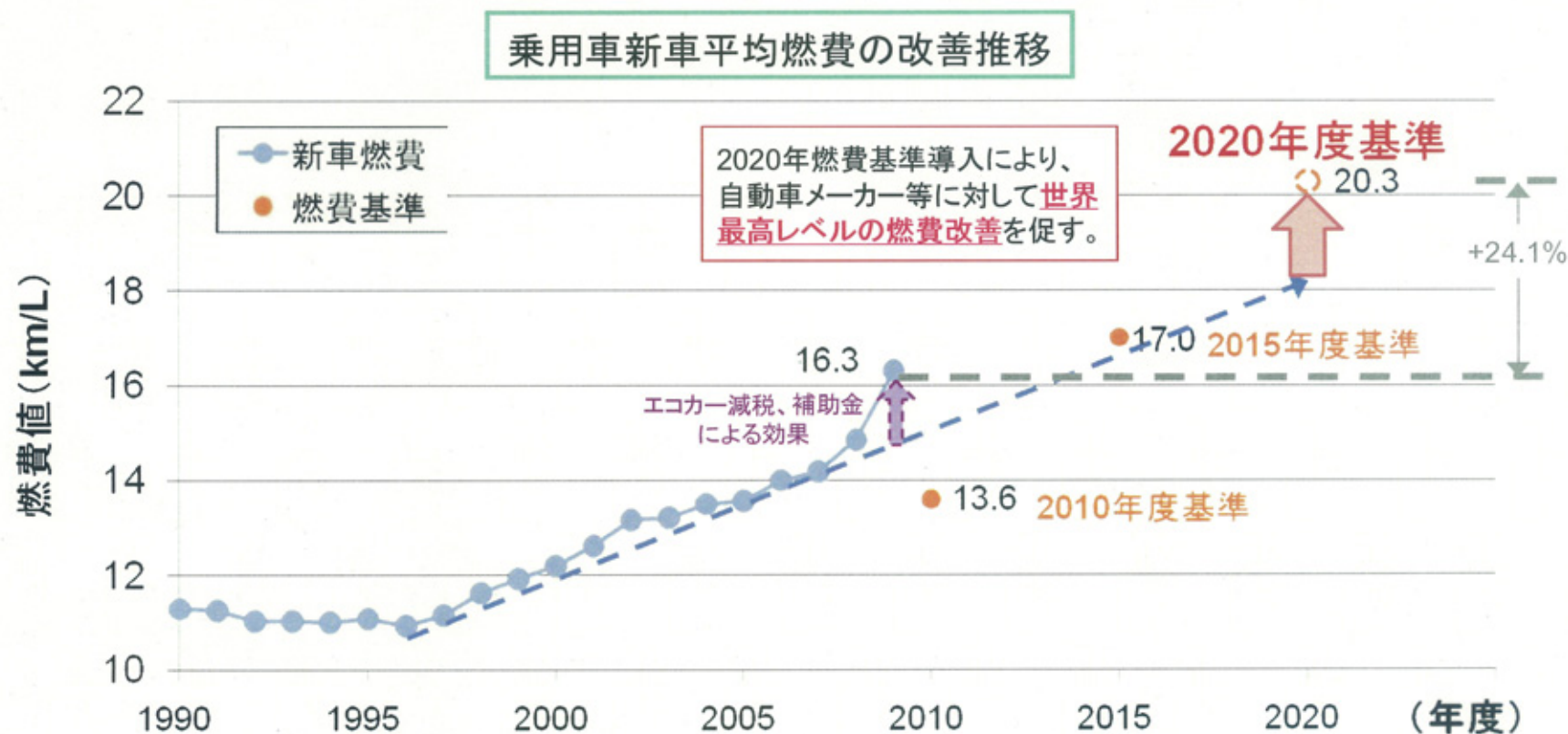


(注) 日本自動車工業会「自動車重量税・自動車取得税の減免措置」対象台数(販売)を基に作成。

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

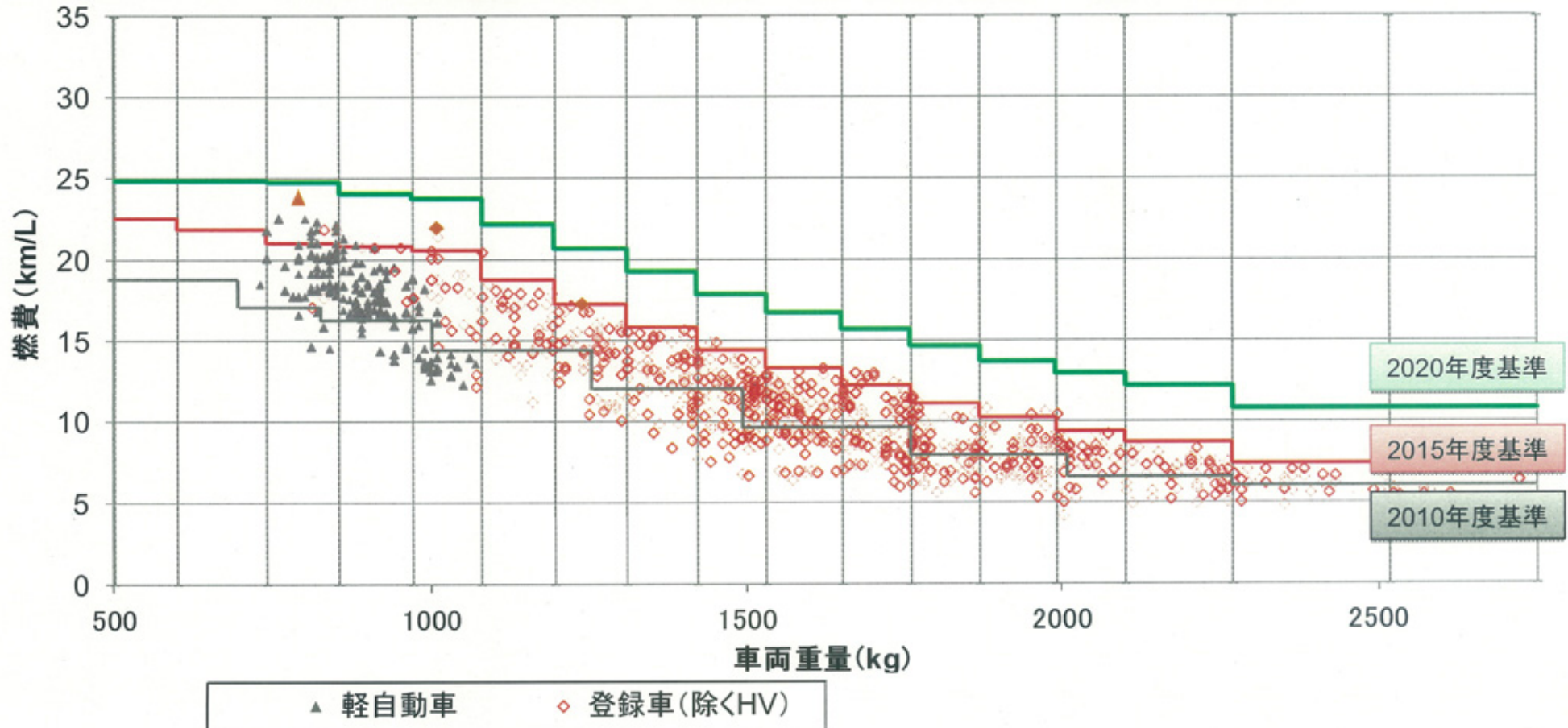


(燃費値はJC08モードのもの。10・15モードで測定された実績値については、一定の仮定を置いて換算している。)

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)

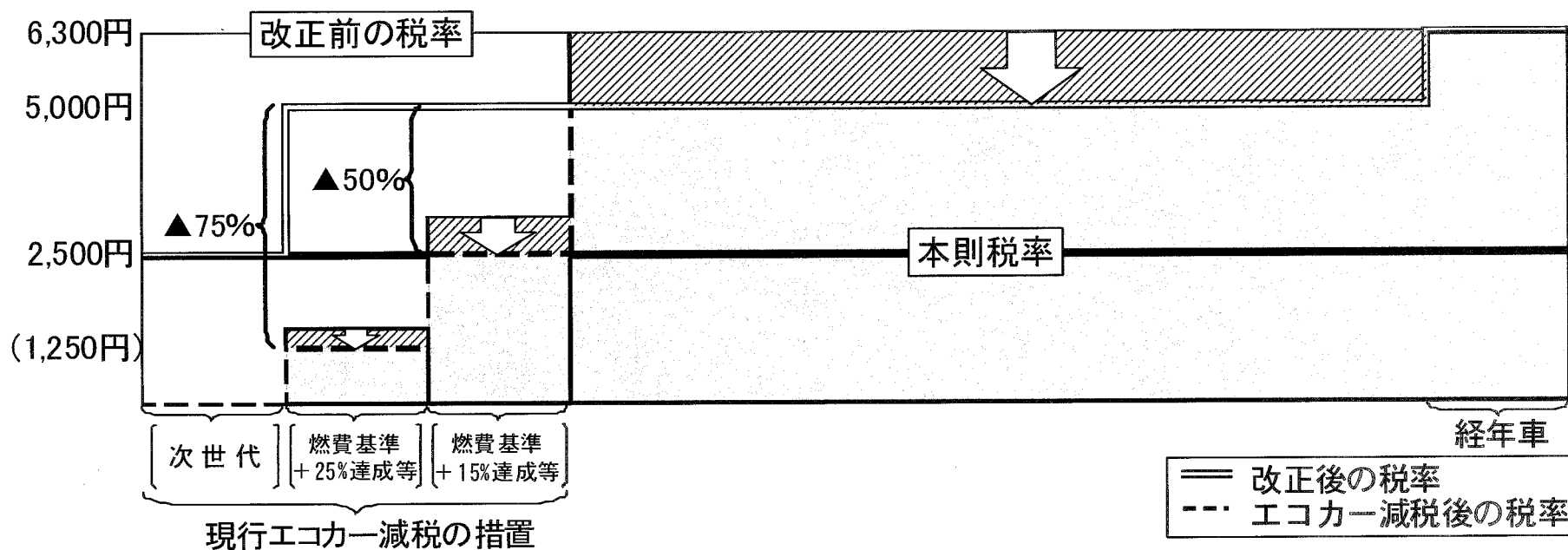


自動車重量税に係る改正の概要(平成22年度改正)

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	—	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	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	特定財源 (注4)	特定財源 (注4)					

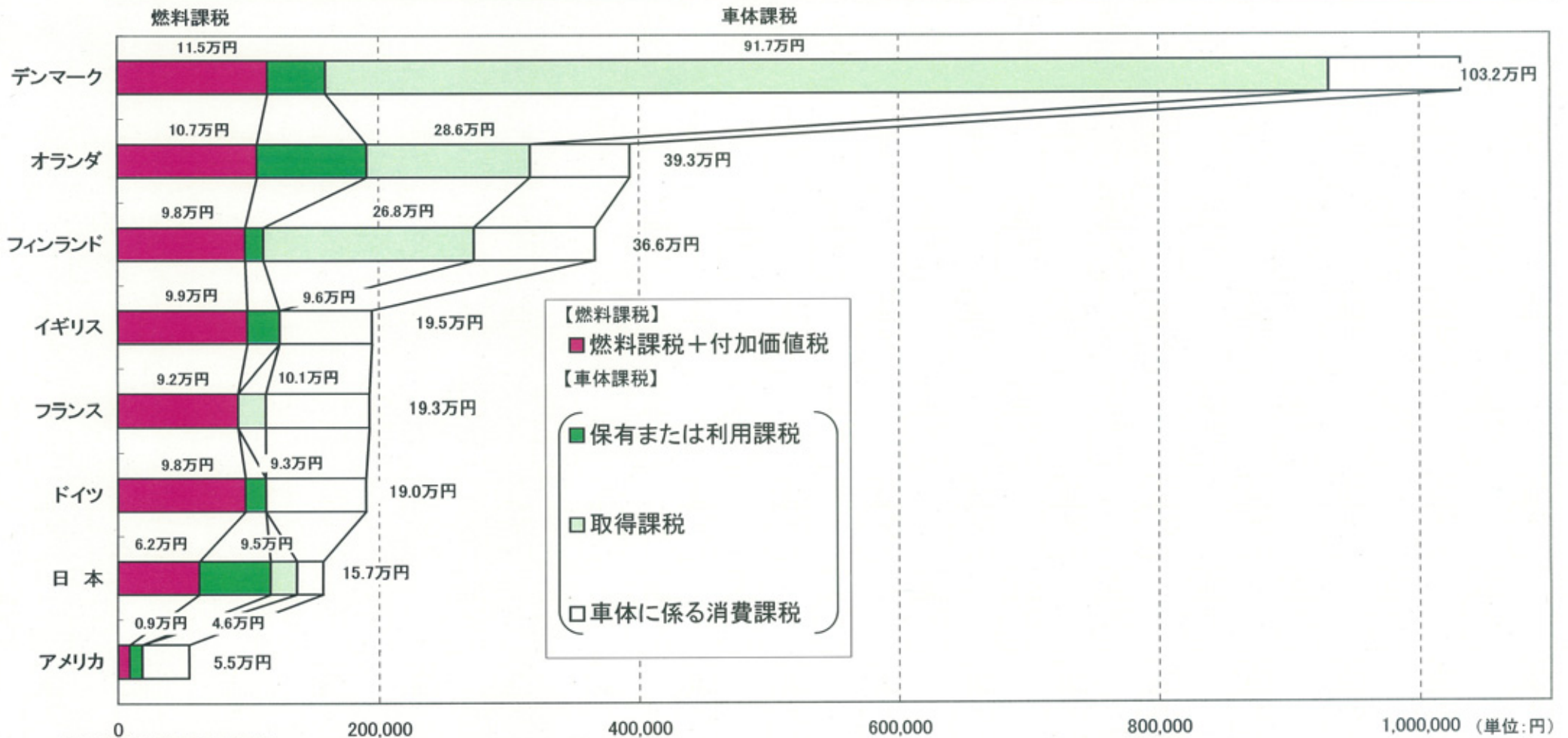
(注1) フランスでは、業務用乗用車に対して自動車保有税は課されず、社用自動車税が課される。また、自動車取得後初めての自動車登録証交付時には、自動車登録税に加えて自動車登録税付加税および自動車登録税増徴税が課税されるが、自動車登録税は初めての自動車登録証交付時においてのみたがけではなく、自動車登録証が交付される度に課税されるため、自動車の保有又は利用に係る課税として上記表に分類している。

(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)

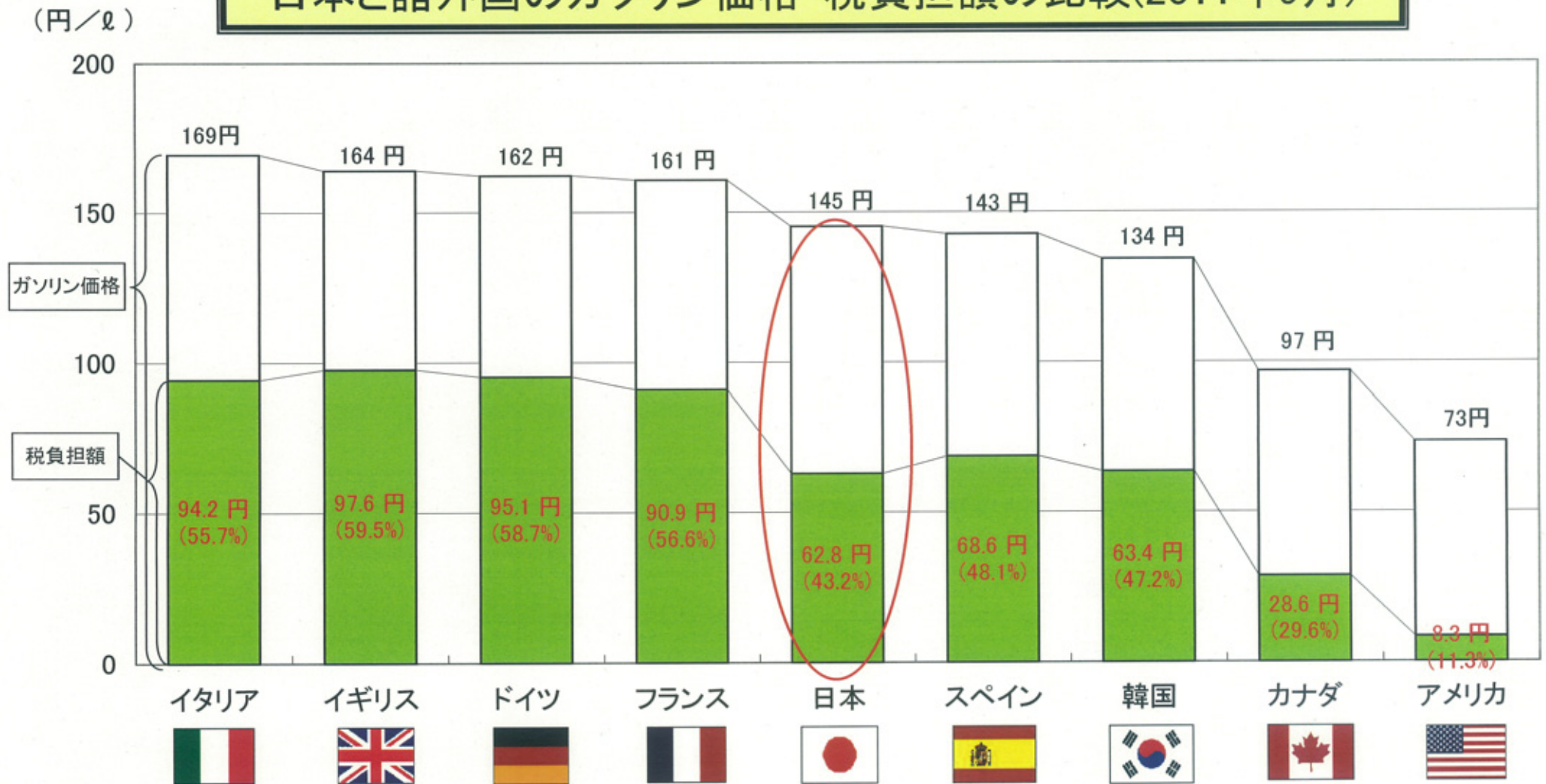
※2 アメリカの小売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率、フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。

※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)が課税対象)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)



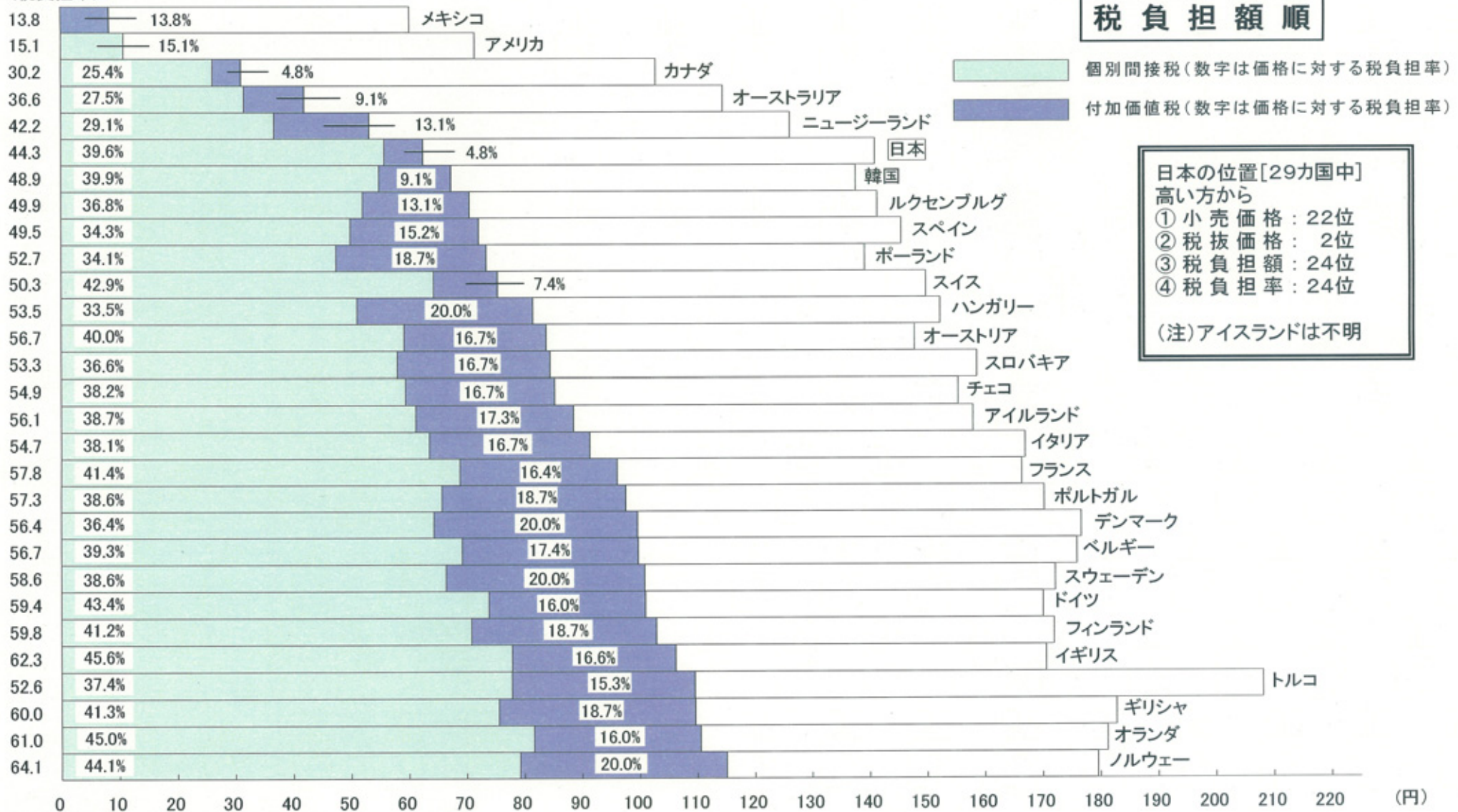
(注1) 伊、英、独、仏、西、加、米は2011年9月時点IEA調べ。日本は2011年9月26日、石油情報センター調べ。韓国は2011年9月第4週、韓国石油公社調べ。

(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

■ 個別間接税 (数字は価格に対する税負担率)
■ 付加価値税 (数字は価格に対する税負担率)

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

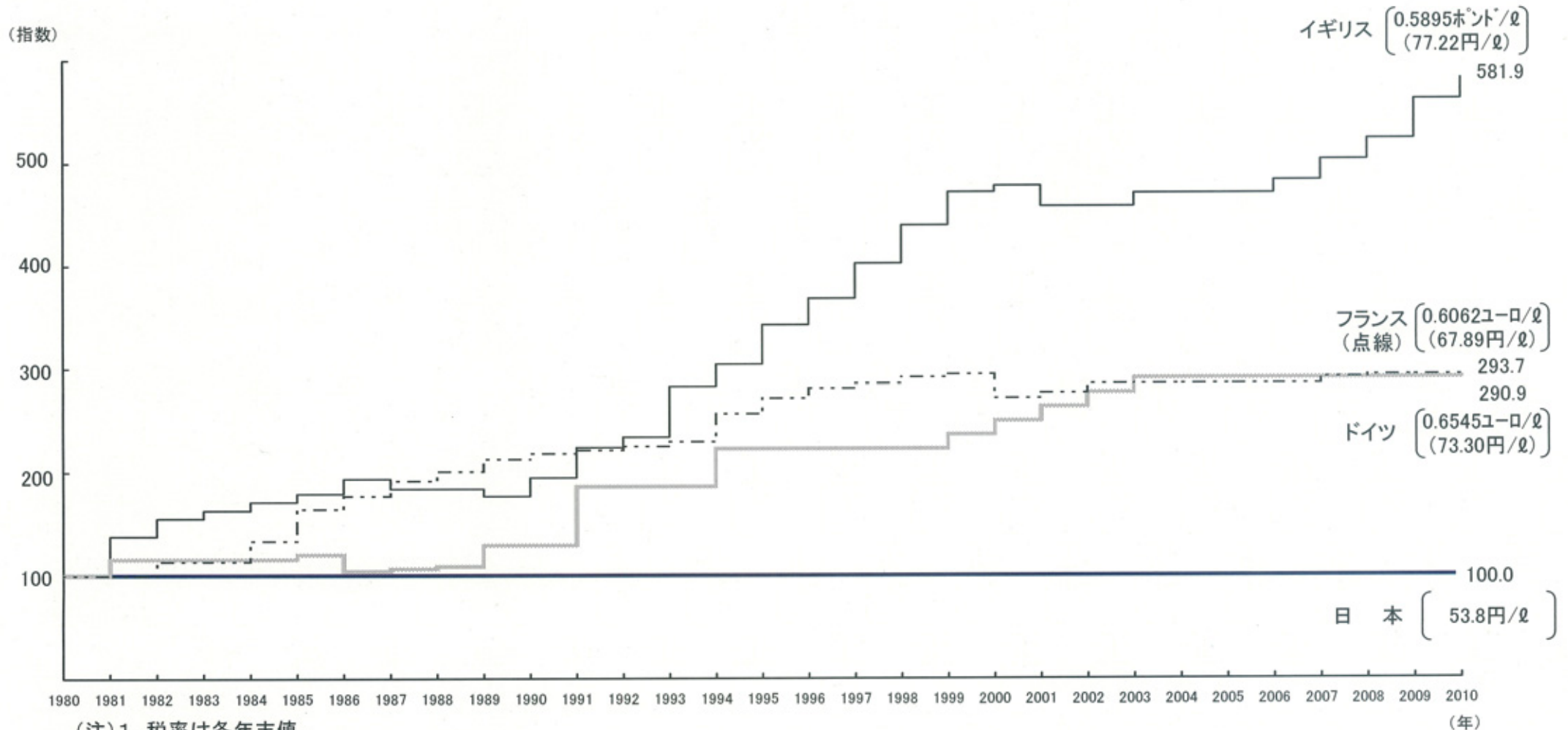
出典: IEA「エネルギー価格と税(2011年第2四半期)」。

(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。