

第4回 自動車関係税制のあり方に関する検討会  
議事次第

平成25年7月26日(金)  
13:00~15:00  
合同庁舎2号館7階 省議室

- 1 開会
- 2 議事  
国土交通省、環境省及び経済産業省からのヒアリング
- 3 閉会

配布資料

- (資料1) 委員名簿
- (資料2) 第3回検討会議事概要
- (資料3) 国土交通省資料
- (資料4) 環境省資料
- (資料5) 経済産業省資料

(平成 25 年 7 月 26 日現在)

自動車関係税制のあり方に関する検討会委員

(敬称略)

(地方財政審議会委員)

神野 直彦 (会長)

鎌田 司

熊野 順祥

小山登志雄

中村 玲子

(特別委員)

上村 敏之 関西学院大学経済学部教授

大塚 直 早稲田大学法務研究科教授

柏木 恵 税理士・キャノングローバル戦略研究所主任研究員

小西 砂千夫 関西学院大学人間福祉学部教授

佐藤 英明 慶應義塾大学法科大学院教授

勢一 智子 西南学院大学法学部教授

諸富 徹 京都大学大学院経済学研究科教授

宗田 友子 東京都主税局総務部長

鈴木 栄 横浜市財政局主税部長

(オブザーバー)

丸山 浩司 全国知事会事務局次長

下河内 司 全国市長会事務局次長

長江 哲 全国町村会事務局次長 (兼) 財政部長

## 第 3 回 自動車関係税制のあり方に関する検討会議事概要

- 1 日時 平成 25 年 7 月 12 日 (金) 10 時～12 時
- 2 場所 合同庁舎 2 号館 7 階 省議室
- 3 出席者 神野会長、鎌田委員、熊野委員、小山委員、中村委員、大塚委員、小西委員、佐藤委員、勢一委員、諸富委員、宗田委員、鈴木委員
- 4 議事次第
  - (1) 開会
  - (2) 議事
    - ①第 1 回及び第 2 回検討会で寄せられた質問等に対する説明について
    - ②自由討議
  - (3) 閉会
- 5 議事の経過
  - 事務局並びに宗田委員及び鈴木委員より、第 1 回及び第 2 回検討会で寄せられた質問等に対する説明を行い、その後、質疑及び自由討議が行われた。  
  
(以下、質疑及び自由討議)
    - 軽自動車は、地域の足として大変大事な機能を果たしていると思うが、他の種類の自動車が頭打ち、あるいは減っている中で軽自動車が増えているということは、他の自動車と使い方、所得、購買層が代替的になってきているのではないか。
    - 小型自動車であれ、軽自動車であれ、走行距離から言えば、営業用は自家用に比べてはるかに走り回っていると思われるため、例えば道路損傷負担金的な性格のところは、もう少し共通にするなど、自家用・営業用の格差については、今後の議論の中で考えていく必要があるのではないか。
    - 自動車としての性能という点では、昔は小型自動車と軽自動車の間で性能差があったが、現在では、660ccでもスピードは出るし、居住性もいいし、重量についても全然遜色がない。「昔は小型自動車と軽自動車では差があったが、今はそうではない」という点がポイントではないか。

- 小型自動車と軽自動車とで重量の差がなくなっているということは、道路損傷という観点で見れば同じということにならないか。
- 最近では、地域の公共交通の廃止路線が増え、軽自動車に頼らなければ生活が成り立たない地域もあることから、軽自動車の増加にも地域差が大きいのではないかと。公共交通と軽自動車の環境貢献を比較してどのように見るかについては、難しい面があるのではないかと。
- 軽自動車といえどもそれなりに環境負荷があり、場合によっては一家に数台あるということもあるが、環境政策上からは、「環境性能がいいから増えてもいい」ということにはならないのではないかと。

(以上)

# 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 ヒアリング資料

---

平成25年7月26日

国土交通省 自動車局

- **自動車の登録制度の概要** p2
- **軽自動車の特徴** p3
- **軽自動車の規格の変遷** p4
- **登録自動車と軽自動車との制度上の相違一覧** p5
- **軽自動車の評価** p6
- **軽自動車の検査制度等** p8
- **営業用自動車の意義** p9
- **排出ガス基準・燃費基準に係る制度的位置付けと測定方法** p10
- **燃費測定モード** p11
- **乗用車等の排出ガス・燃費試験方法の国際調和** p12
- **平均燃費値の改善推移** p13

# 自動車の登録制度の概要

## 根拠

道路運送車両法 第4条・・・運行の用に供するためには、自動車の登録が必要

第5条・・・所有権の公証のためには、自動車の登録が必要

## 登録の対象

乗用車、バス、トラック、大型車等(軽自動車、二輪車除く)

## 登録の主な要件

- 当該自動車の所有権を有していると認められること
- 国の定める安全・環境基準(保安基準)に適合すると認められること 等

## 登録制度の目的・効果

### ○国民の財産権の保護の機能

全国的に移動・流通する国民の財産の保護、自動車の取引の公正・安定性を確保するための所有権の確定・公証を行い、登録を受けることで、第三者に対抗することができる。

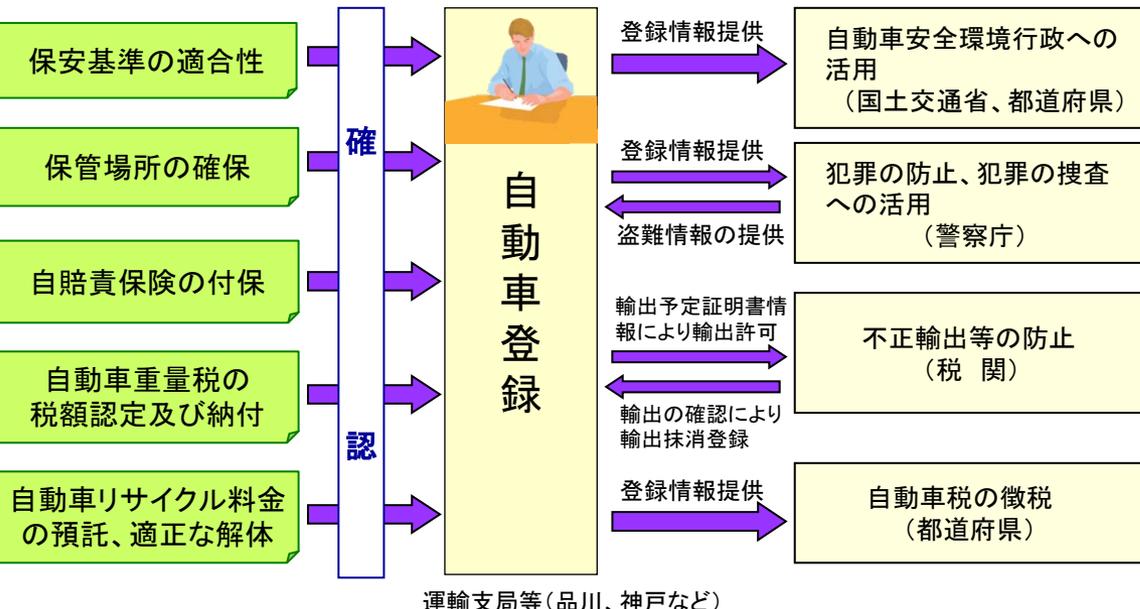
### ○国民の安全確保・環境保全を担保する機能

自動車の保安基準適合性の確保を登録の要件とすることにより、安全確保・環境保全を担保したうえで運行の用に供することができる。

### ○各種の国の行政事務の執行を担保する機能

自動車登録情報の提供を通じて犯罪捜査、徴税、不正輸出防止、リサイクル等自動車に係る各種国の行政事務の円滑な執行を担保する。

## 各種行政との関係



## 自動車の種別による分類番号

◎ 奈良 500  
さ 12-34

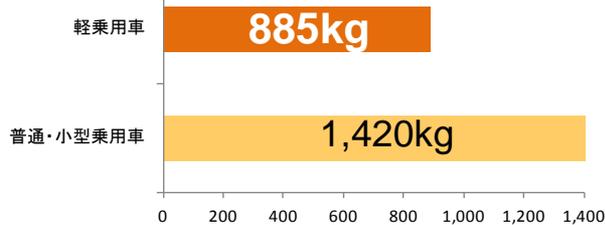
普通	貨物自動車・・・1, 10～19及び100～199 乗合自動車・・・2, 20～29及び200～299 乗用自動車・・・3, 30～39及び300～399
小型	貨物自動車・・・4, 40～49及び400～499 ・・・6, 60～69及び600～699 乗用自動車・・・5, 50～59及び500～599 ・・・7, 70～79及び700～799
	特種用途自動車・・・8, 80～89及び800～899 大型特殊自動車・・・9, 90～99及び900～999 大型特殊自動車のうち建設機械・・・0, 00～09及び000～099に該当するもの

軽自動車は、その大きさと排気量を、安全性と車両の基本性能の保持に必要な最小限の規格に制限することにより、登録自動車と比較して、次のような特長を有する。

- 原材料となる資源の利用を少なくし、低コストを実現するとともに省資源に資する。
- 環境に与える負荷を少なくし、省エネルギー対策に資する。
- 道路混雑の緩和、駐車スペースの減少による土地の有効活用等が図られる。

## 省資源に貢献

軽自動車の重量は  
普通・小型乗用車の**約62%**



車両重量は「自動車燃費一覧 平成24年3月」(国土交通省)に掲載されたガソリン乗用車の車両重量中の中間値を平均したもの

## 低コストで購入

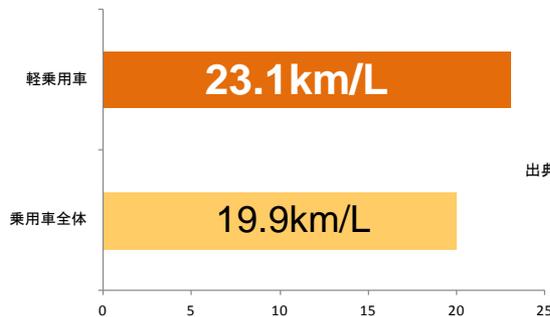
軽自動車の平均購入価格は  
普通・小型乗用車の**約半分**



「2007年度 乗用車市場動向調査」(2008年3月 日本自動車工業会)より作成

## 省エネルギーに貢献

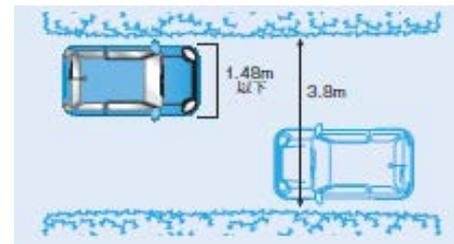
軽乗用車の平均燃費は1Lあたり**23.1km**



出典:2011年度、軽自動車は軽自動車メーカー調べ、乗用車全体は日本自動車工業会調べ(乗用車全体には軽乗用車を含む)  
※国産車(日本車)のみでの算出  
※平均燃費は10・15モードで算出

## 狭い道で使いやすい

日本道路の約84%は、道幅平均3.8m※の狭い市町村道。車幅1.48m以下の小さい軽自動車なら、市街地の路地や農道もスムーズに。対向車とのすれ違いも安心。※一般道路全体の平均幅員は4.2m



出典:「道路統計調査」(2012年4月1日現在 国土交通省)  
左図は「知れば知るほど軽自動車」(社団法人 全国軽自動車協会連合会)

# 軽自動車の規格の変遷

施行年月	軽自動車の規格(三・四輪車)					備考
	長さ(m)	幅(m)	高さ(m)	総排気量(L)	定格出力(kW)	
昭和24年7月	2.80	1.00	2.00	0.15(4サイクル) 0.10(2サイクル)	1.20	軽自動車の規格制定(車両規則)
昭和25年7月	3.00	1.30	↓	0.35(4サイクル) 0.20(2サイクル)	2.00	軽自動車の中に二輪、三輪・四輪の区別新設
昭和26年7月	↓	↓	↓	0.36(4サイクル) 0.24(2サイクル)	↓	道路運送車両法、道路運送車両の保安基準の制定施行
昭和30年4月	↓	↓	↓	0.36	↓	4サイクル・2サイクル区別撤廃
昭和35年9月	↓	↓	↓	↓		定格出力の廃止
昭和48年10月	↓	↓	↓	↓		軽自動車への検査を開始
昭和51年1月	3.20	1.40	↓	0.550		<ul style="list-style-type: none"> <li>排ガス規制強化に対応するため排気量を増加</li> <li>エンジン大型化等に伴い長さ・幅を拡大</li> </ul>
平成2年1月	3.30	↓	↓	0.660		<ul style="list-style-type: none"> <li>前面衝突時の衝撃吸収性向上のため長さを拡大</li> <li>重量増加による車両性能維持のため排気量を増加</li> </ul>
平成10年10月	3.40	1.48	↓	↓		前面・側面衝突時の衝撃吸収性向上のため長さ・幅を拡大



ダイハツ ミゼットMP5型(昭和37年)



ダイハツ フェロー(昭和41年)



ダイハツ ミラ・クオーレ(昭和55年)



ダイハツ ムーブ(平成24年)

出典:ダイハツ工業ホームページ

# 登録自動車と軽自動車との制度上の相違一覧

	登録乗用車	軽乗用車
規格(排気量、長さ×幅×高さ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.00L以下、4.7m×1.7m×2.0m以下(小型)</li> <li>• 12.0m×2.5m×3.8m以下(普通)</li> </ul>	0.660L以下、3.4m×1.48m×2m以下
登録制度	有り	無し
抵当権の設定	可	不可
保管場所の確保	警察署長の交付する自動車保管場所証明書が必要	警察署長へ保管場所を届出
検査	有り	有り
検査証有効期間	初回3年-2回目以降2年(自家用乗用車)	
高速道路料金(東京~静岡間)	4,100円	3,300円
駐車場規格※	6.0m×2.5m以上(普通) 5.0m×2.3m以上(小型)	3.6m×2.0m以上

※「駐車場施工・設計指針について」(平成4年建設省道路局企画課長通達)における指針

## 軽自動車



## 小型自動車



## 普通自動車

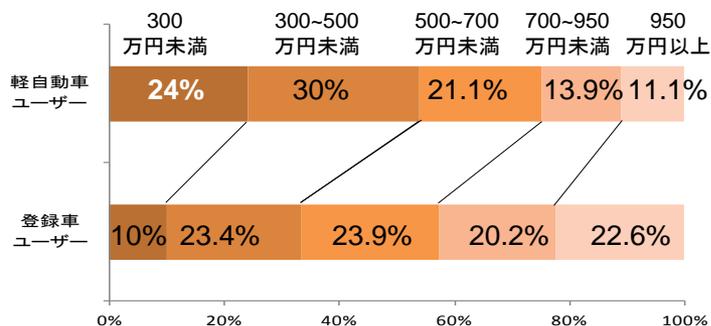


# 軽自動車の評価①

- 軽自動車はその経済性、使いやすさから、公共交通機関の不便な地域を中心に、通勤・通学や買い物に欠かすことのできない日常生活の足として使われている。

## 軽自動車ユーザーの世帯年収

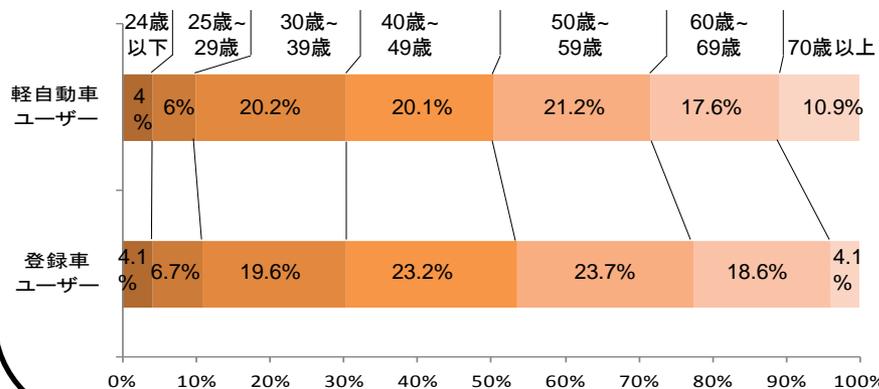
登録車と比べると、軽自動車アンケート回答者の世帯年収は、**300万円未満と500万円未満のしめる割合が高い**



「軽自動車の利用状況に関するアンケート調査」(2008年(株)三菱総合研究所)より作成。

## 軽自動車ユーザーの年齢

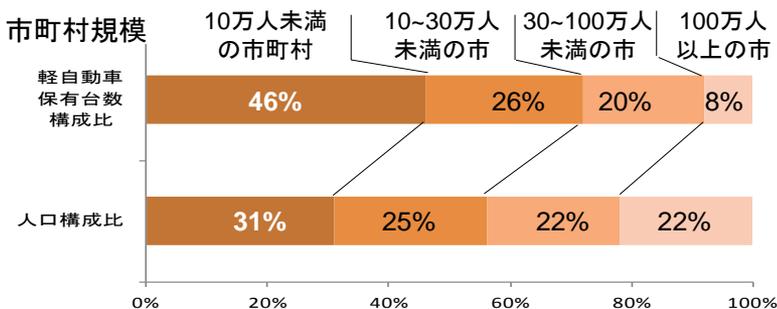
軽自動車アンケートの回答者の年齢別構成を見ると、登録車アンケートと比べて、**高齢者層の占める割合が高く、60歳以上の比率が約3割に達している**



「軽自動車の利用状況に関するアンケート調査」(2008年(株)三菱総合研究所)より作成。

## 軽自動車保有台数の人口規模別構成比

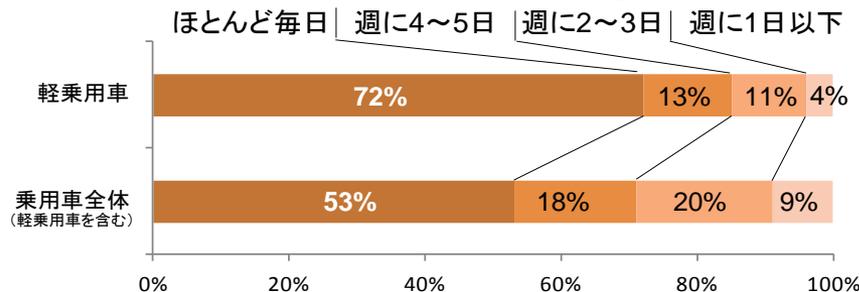
**10万人未満の市町村で約半数が保有されている**



出典:保有台数は「市区町村別軽自動車車両数」(2012年3月現在 全国軽自動車協会連合会)  
人口は「住民基本台帳に基づく人口」(2012年3月末現在 総務省)(東京特別区は100万人以上に分類)

## 軽乗用車ユーザーの使用頻度

**72%のユーザーがほとんど毎日使用**

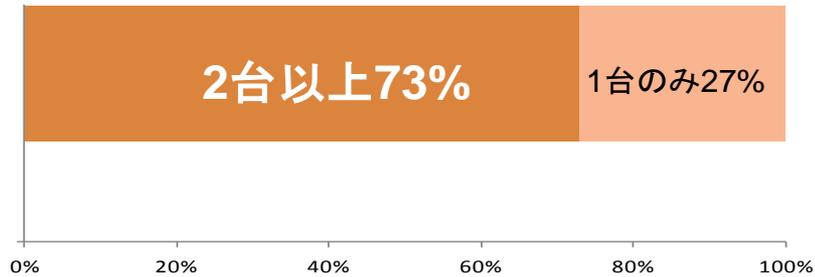


出典:軽乗用車は「2011年度 軽自動車の使用実態調査報告書」(2012年3月 日本自動車工業会)  
乗用車全体は「2011年度 乗用車市場動向調査」(2012年3月 日本自動車工業会)

# 軽自動車の評価②

## 軽乗用系保有世帯での複数保有率

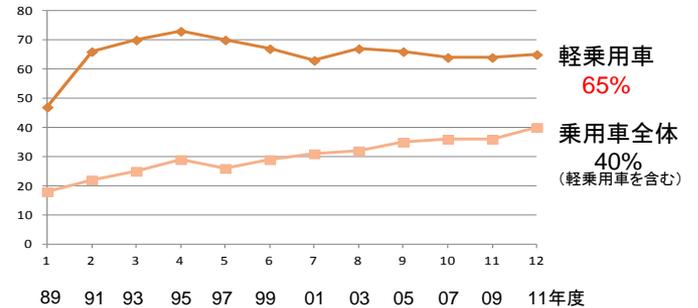
73%の世帯が他にも車を保有



出典:「2011年度 軽自動車の使用実態調査報告書」(2012年3月 日本自動車工業会)

## 女性ユーザー比率の推移

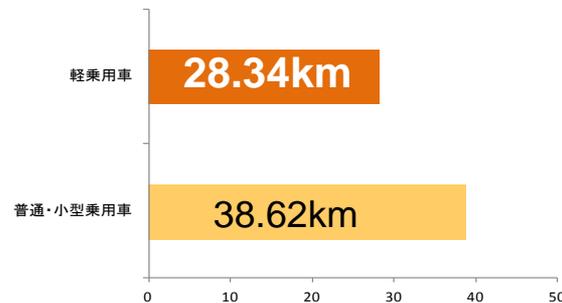
軽乗用車ユーザーのうち65%は女性



出典: 軽乗用車は「2011年度 軽自動車の使用実態調査報告書」(2012年3月 日本自動車工業会)  
乗用車全体は「2011年度 乗用車市場動向調査」(2012年3月 日本自動車工業会)

## 実働一日平均走行距離

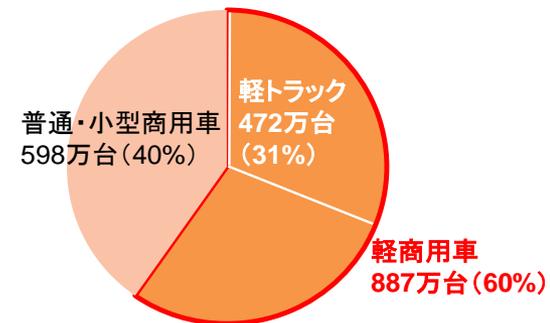
走行距離は登録車の73%



出典:「自動車輸送統計年報」(2009年度 国土交通省)

## 軽商用車の保有台数比率

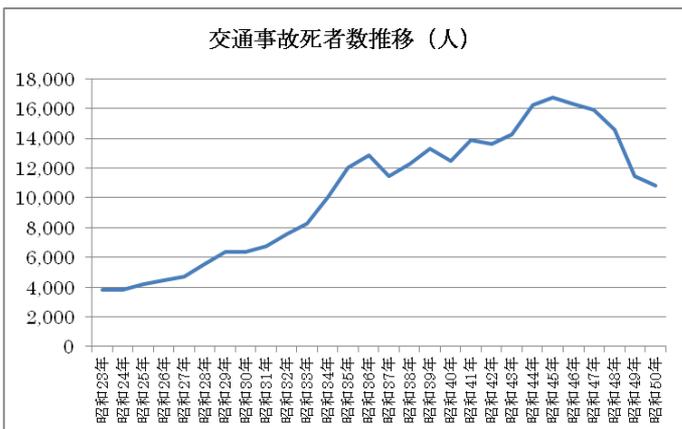
全商用車のうち60%は軽自動車



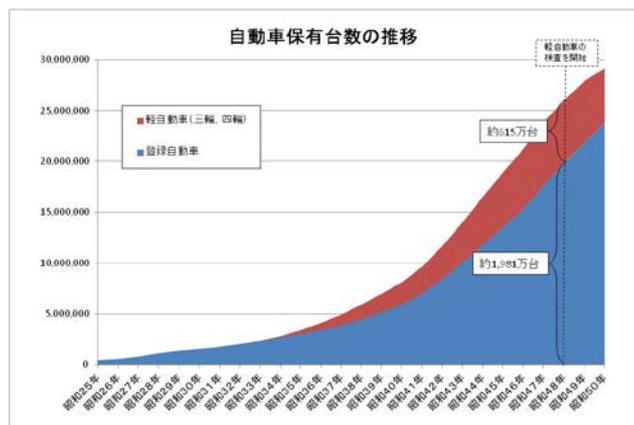
出典:「自動車保有車両数」(2012年3月末現在 自動車検査登録情報協会)

## 軽自動車の検査制度

- 軽自動車については、その構造や性能上も普通自動車等に比べて単純であること等から、昭和47年までは検査が行われていなかったところ。
- その後、交通事故の増加、排ガス対策の必要性などから、軽自動車についても検査の必要が生じたため、効率的に業務執行を行う観点から、一定の検査能力・体制を有する軽自動車検査協会を設立し、昭和48年より国の監督の下で実施してきている。



昭和50年までの交通事故死者数推移



昭和50年までの自動車保有台数推移



昭和40年代の都内での様子

出典：東京都環境白書2000

## 軽自動車に対し登録を課さない理由

- 軽自動車は、普通自動車等と異なり、全般的に財産的価値が低く、所有権の公証を行う必要がないため、登録制度は設けられていない。

# 営業用自動車の意義

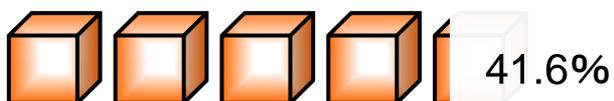
- トラック事業、バス事業等の自動車運送事業については、国土交通大臣の監督の下、輸送の安全性を確保しながら、利用者のニーズに応じて貨物・旅客を運送。
- こうした自動車運送事業の用に供する自動車(営業用トラック、営業用バス)は、自家用トラック・自家用乗用車に比べて積載率や平均輸送人員が多い等、効率的な輸送サービスを提供。また、トンキロ・人キロあたりのCO2排出量も大幅に低い等、環境負荷も小さい。

## トラックの積載率

自家用トラック



営業用トラック



出典:「自動車輸送統計年報」(平成23年度 国土交通省)

## 平均輸送人員

自家用乗用車

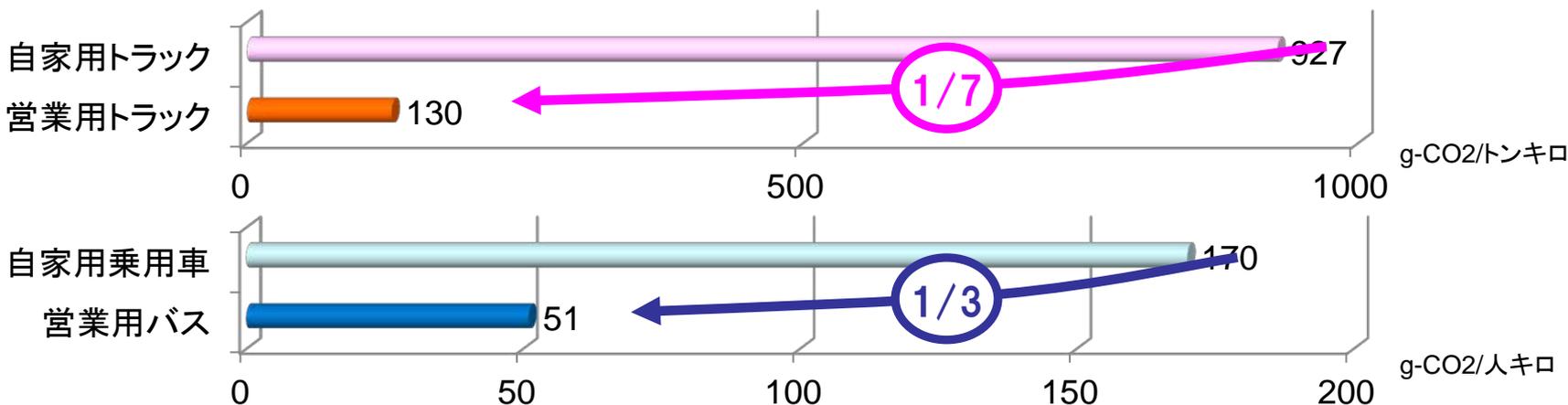


営業用バス



出典:「道路交通センサス」(平成17年度 国土交通省)

## 輸送機関別単位輸送トンキロ・人キロあたりのCO2排出量



## 排出ガス基準

### ■ 法的根拠

- ・道路運送車両法第四十一条
- ・道路運送車両の保安基準第三十一条(ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置)

### ■ 対象者: 使用者

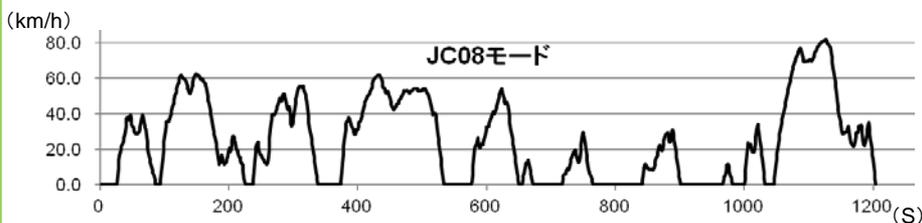
### ■ 規制の方法

自動車の型式指定時等にモード走行による排出ガス試験を実施その後、継続検査等では機能維持を確認

=> 運行の用に供する自動車は全て基準に適合

### ■ 排出ガス測定方法

「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」に定めるサイクル(JC08モード等)を走行する場合における排出ガス値を測定



## 燃費基準

### ■ 法的根拠

- ・エネルギー使用の合理化に関する法律第七十八条
- ・乗用自動車(／貨物自動車)の性能の向上に関する製造事業者等の判断の基準等

### ■ 対象者: 製造事業者

### ■ 規制の方法

型式指定時のモード走行による試験で得られる燃費値について、各メーカーごとに、燃費基準の各重量区分において、毎年度の出荷車両の燃費値を台数で加重調和平均した値が基準値を下回らないことを確認。

=> 保有車両の約3割で燃費値を持たない

(改造車、型式指定を受けていない輸入車、次世代自動車の一部(燃料電池自動車等)等)

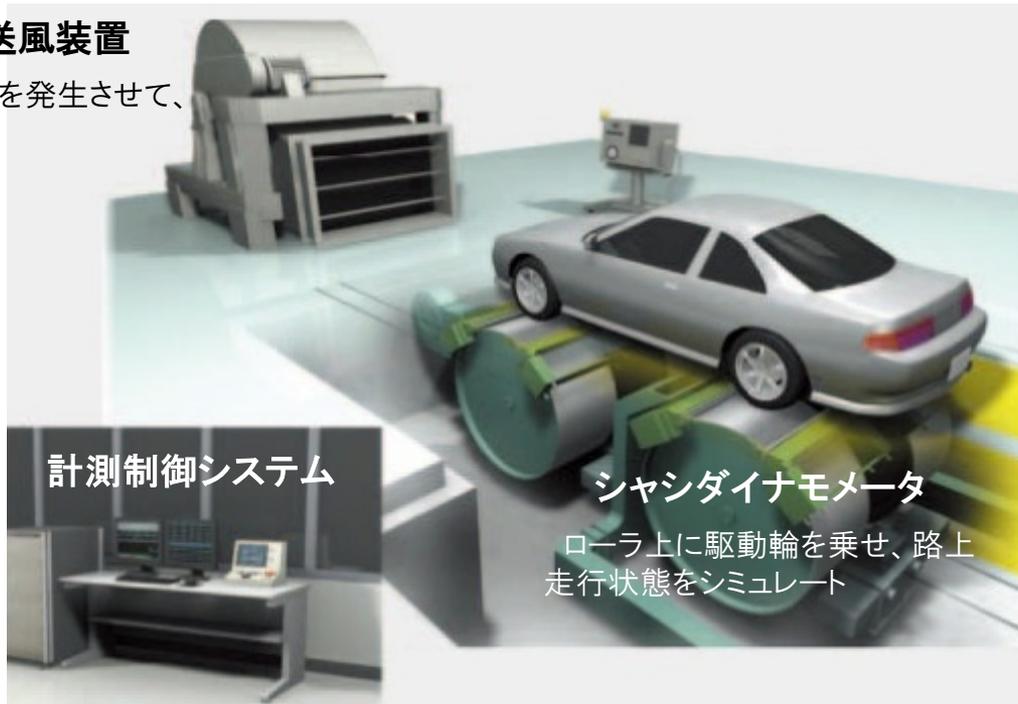
### ■ 燃費の測定方法

型式指定時のモード走行による排出ガス試験結果から計算

- 2015年度基準以降、燃費測定モードとしてJC08モードを採用。
- 現在、国連の専門委員会において、国際調和試験方法(WLTP)の策定に向けた検討が行われており、WLTPが成立した際には、燃費基準の測定方法として活用することについて改めて検討。

## 車速比例型送風装置

走行速度相当の風を発生させて、エンジン等を冷却

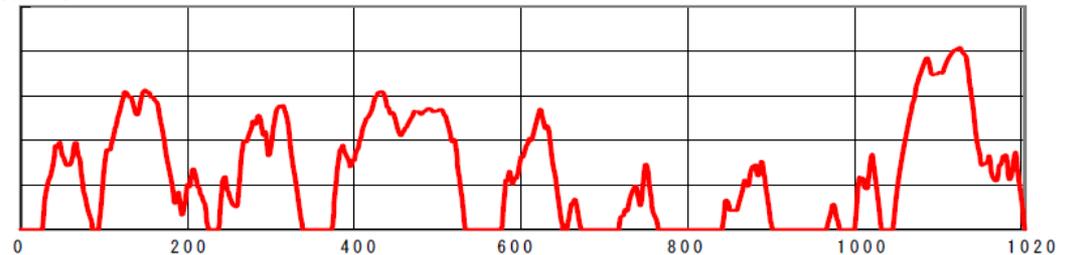


計測制御システム

シャシダイナモメータ

ローラ上に駆動輪を乗せ、路上走行状態をシミュレート

$$\text{JC08 燃費モード} = \frac{1}{\frac{0.25}{\text{Cold start FE}} + \frac{0.75}{\text{Hot start FE}}}$$

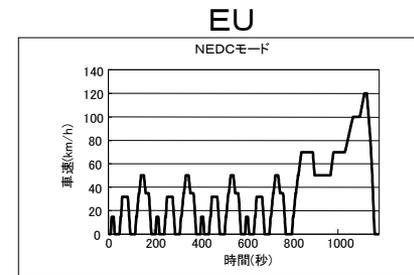
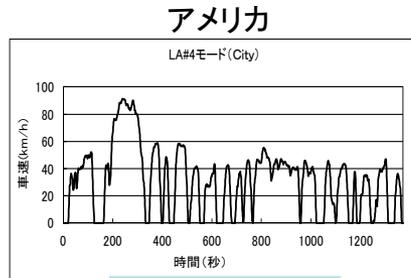
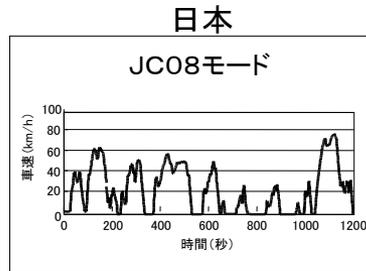


JC08 モード

時間 (秒)

# 乗用車等の排出ガス・燃費試験方法の国際調和

現在、排ガス・燃費の試験サイクル・試験方法は各国や地域が独自に設定。  
メーカーが各国で自動車の認証を取得するためには、国・地域毎に異なる方法で試験する必要。



## 試験サイクル・試験方法の国際統一

### ■国連自動車基準調和世界フォーラム (WP29)

『国際的に統一された乗用車等の燃費・排ガス試験方法 (WLTP※) の策定』

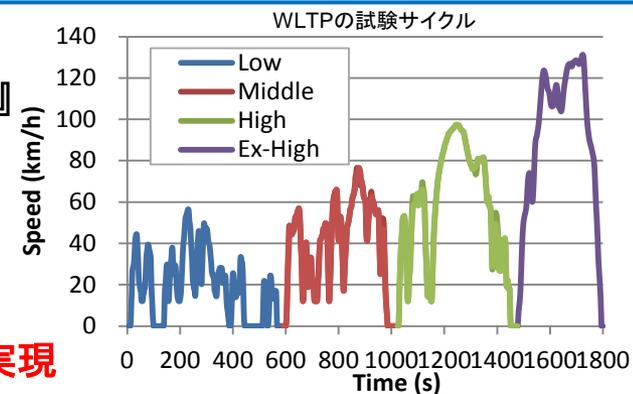
※WLTP: Worldwide harmonized Light-duty Test Procedure

一度の試験で複数の国・地域での認証に必要なデータを取得可能

### ■我が国のスタンス

現行の我が国独自の制度からWLTPに速やかに移行

→ 新興国も参加する真の国際基準調和・認証の相互承認の実現



### ■世界技術基準 (gtr) 策定までの今後のスケジュール

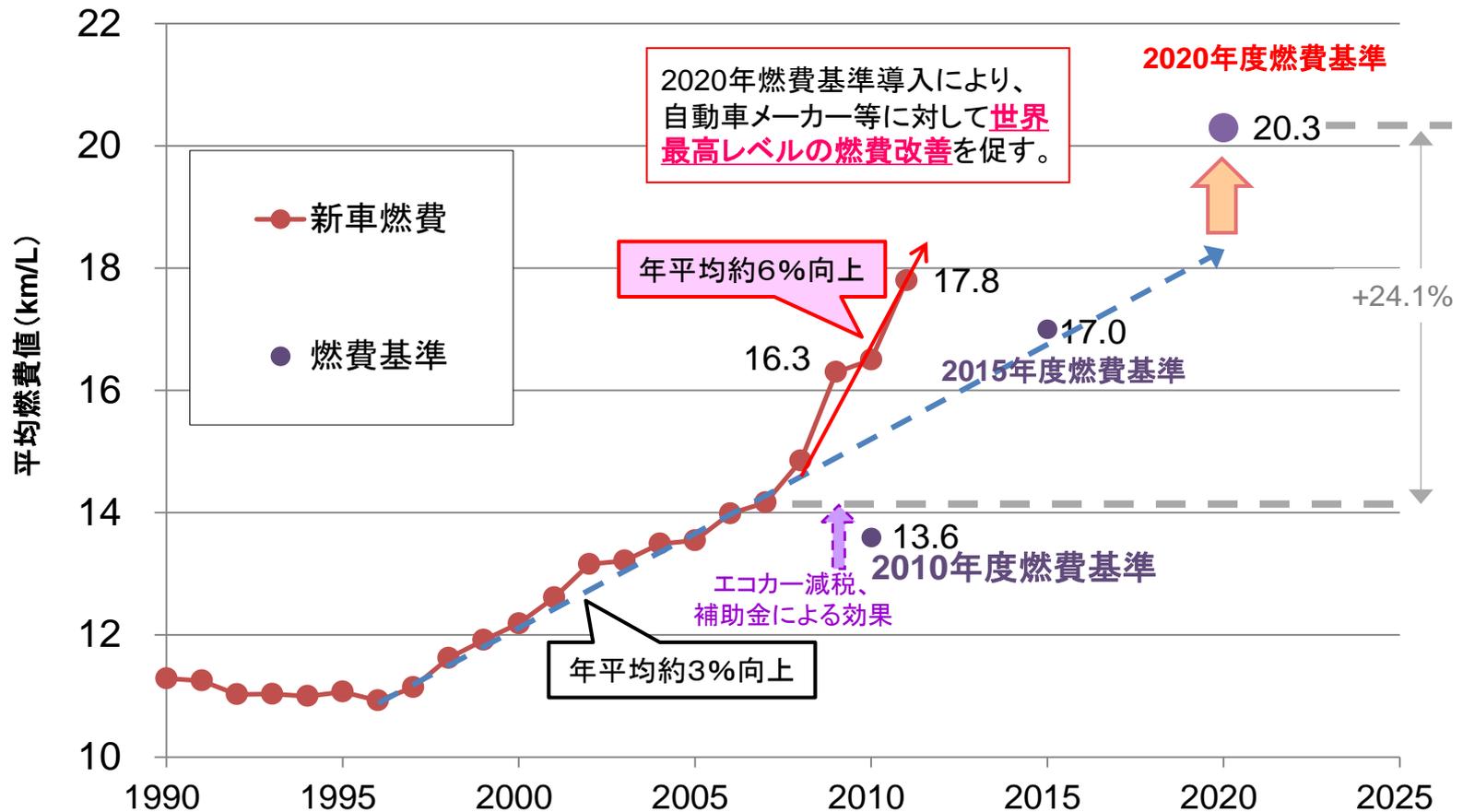
2013												2014		
4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
		☆		☆			☆		☆		☆			
		66 <sup>th</sup> GRPE		フォーマル文書の提出 (8/22締切)			161 <sup>st</sup> WP.29 67 <sup>th</sup> GRPE		68 <sup>th</sup> GRPE (合意)		162 <sup>nd</sup> WP.29 (採択)			

※gtr策定後は、エアコンの燃費影響評価法等に係る国際調和に取り組むことが必要。

# 平均燃費値の改善推移

○ 燃費基準や、エコカー減税等の効果により、平均燃費値は着実に向上。

## 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。)

# 車体課税のグリーン化の推進について

2013年7月26日

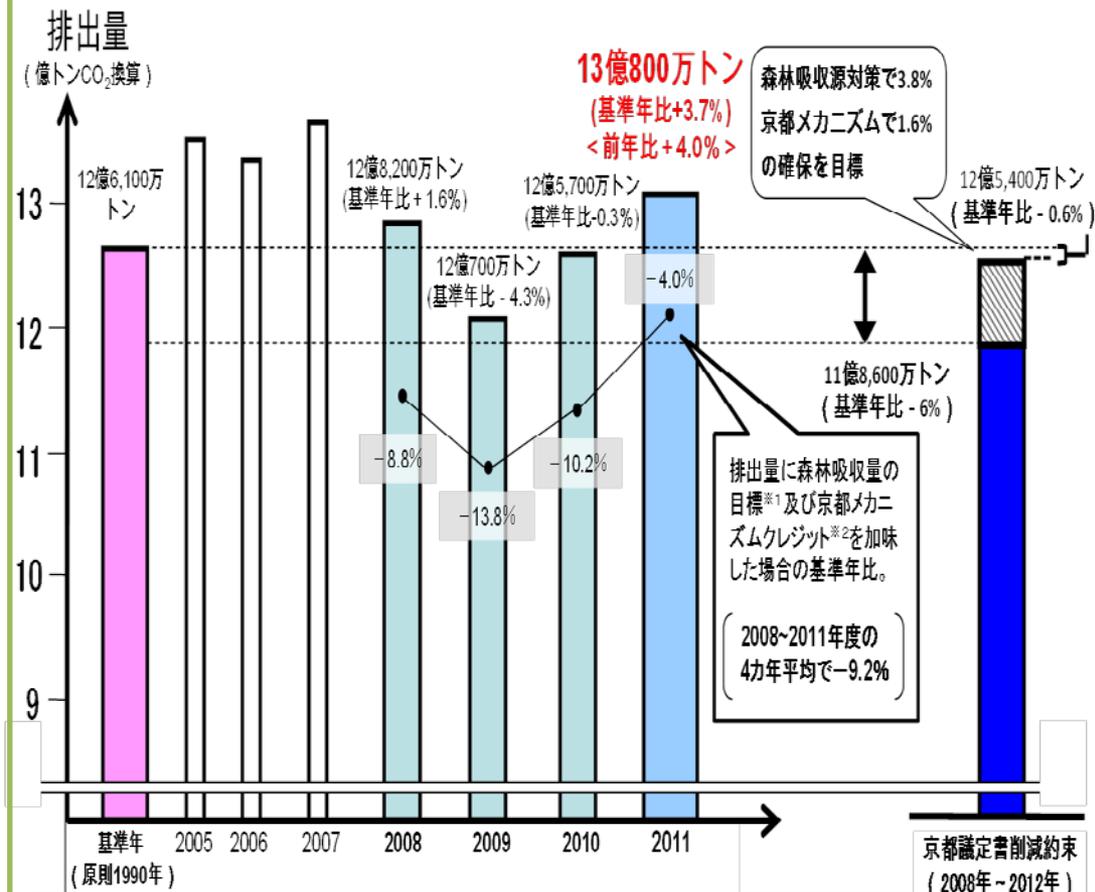
環境省

# **1. 我が国における温室効果ガス排出量の状況等**

# 我が国における温室効果ガス排出量の状況

- 我が国における温室効果ガス排出量は、**2011年度で13億800万トン**、**1990年比で3.7%増加**。
- そのうち、**運輸部門からのCO2排出量は約2割**を占めている。

## 我が国の温室効果ガス排出量の推移

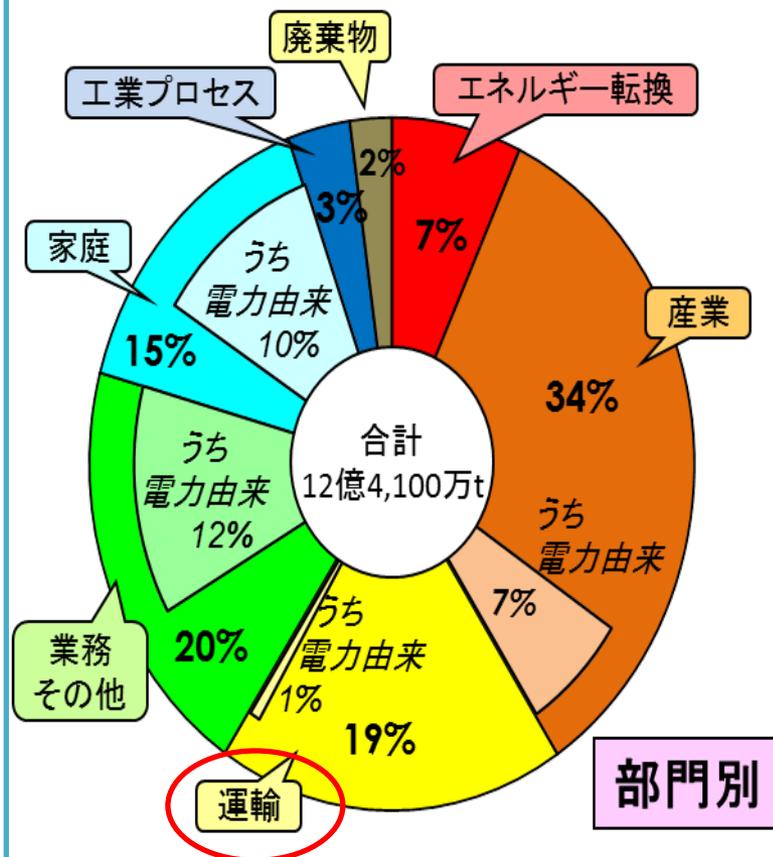


※1 森林吸収量の目標 京都議定書目標達成計画に掲げる基準年総排出量比約3.8% (4,767万トン/年)

※2 京都メカニズムクレジット

政府取得 平成24年度までの京都メカニズムクレジット取得事業によるクレジットの総契約量(9,752.8万トン)を5か年で割った値  
民間取得 電気事業連合会のクレジット量(「電気事業における環境行動計画(2009年度版~2012年度版)より)

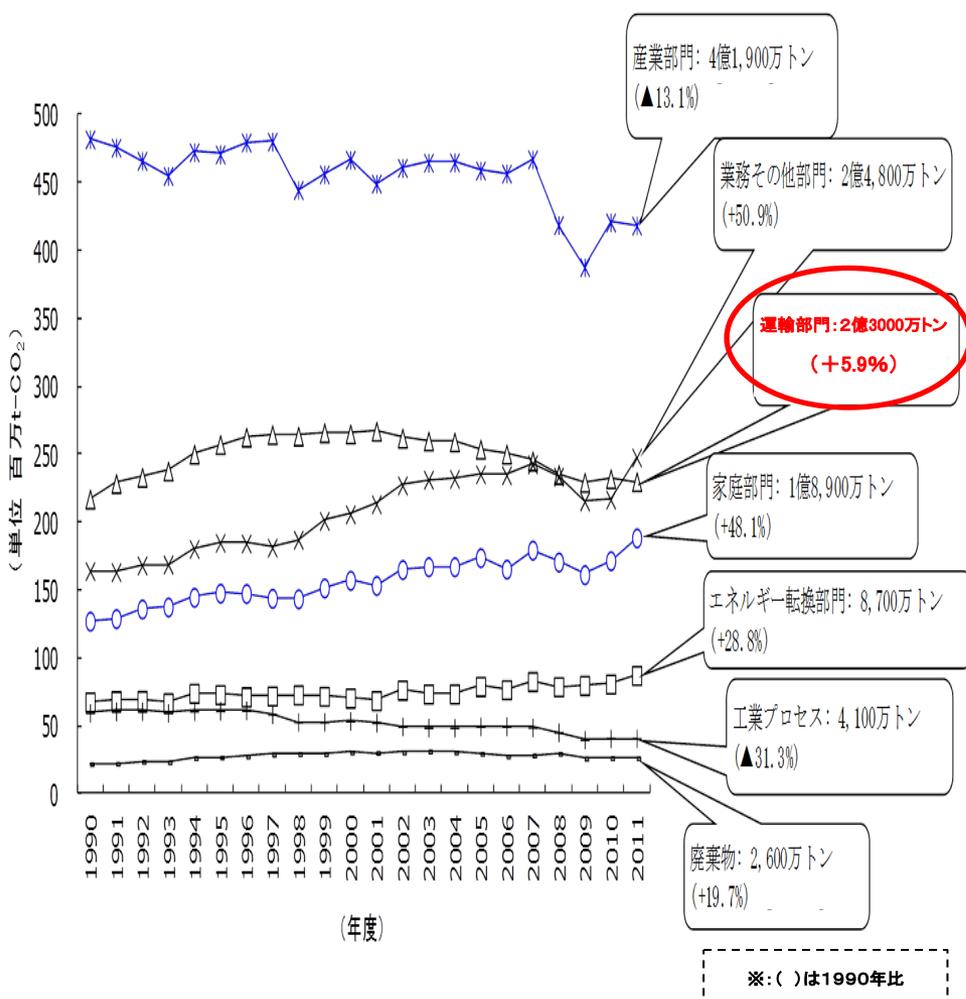
## 我が国のCO2排出量の内訳(2011)



# 運輸部門における地球温暖化対策の抜本強化の必要性

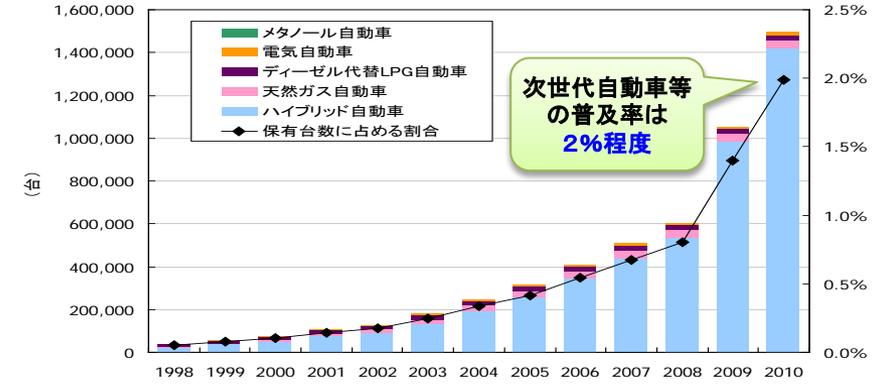
- 我が国の運輸部門からのCO2排出量(約9割が自動車由来)は、1990年比で**5.9%増加**しており、その**大幅な削減**を図るため、**エコカーの大幅な普及**等を推進する必要。
- また、**次世代自動車等の大幅な普及**は、**グリーン成長の実現**を通じた**日本再生**の観点からも重要。

## CO2排出量の推移(部門別)



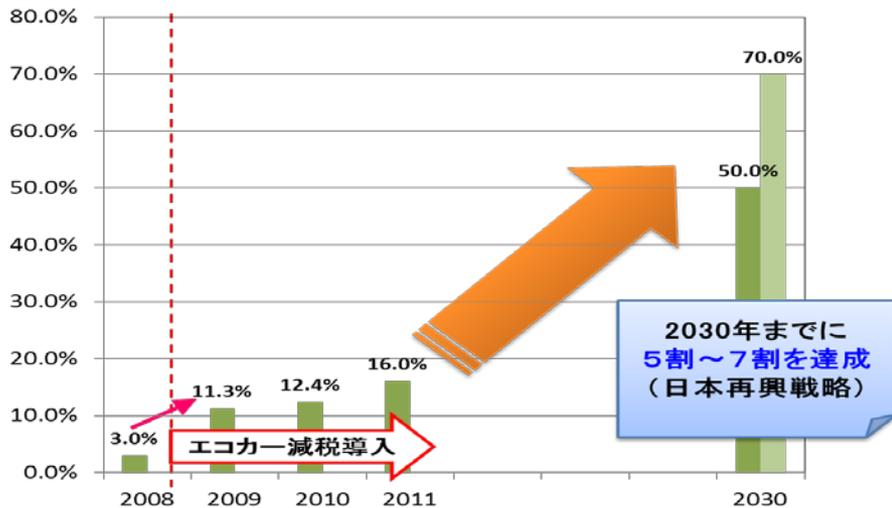
(出所) 温室効果ガス排出・吸収目録

## 次世代自動車等の普及台数・保有台数に占める割合



(出所) 日本自動車工業会、自動車検査登録情報協会

## 新車販売台数に占める次世代自動車の割合・目標



(出所) 2008年～2011年の実績値については、経産省試算

# 当面の地球温暖化対策に関する方針

(平成25年3月15日地球温暖化対策推進本部決定)

## I. 平成25年度以降の地球温暖化対策に関する基本的方針

- ・平成25年度以降、国連気候変動枠組条約の下のカンクン合意に基づき、平成32年(2020年)までの削減目標の登録と、その達成に向けた進捗の国際的な報告・検証を通じて、引き続き地球温暖化対策に積極的に取り組んでいくこととする。
- ・2020年までの削減目標については、本年11月の国連気候変動枠組条約第19回締約国会議(COP19)までに、**25%削減目標をゼロベースで見直すこととする。**
- ・その実現のための地球温暖化対策計画の策定に向けて、中央環境審議会・産業構造審議会の合同会合を中心に、関係審議会において地球温暖化対策計画に位置付ける対策・施策の検討を行う。この検討結果を踏まえて、**地球温暖化対策推進本部において地球温暖化対策計画の案を作成し、閣議決定することとする。** 等

## II. 地球温暖化対策計画の検討方針

- ・地球温暖化対策計画に位置付ける対策・施策については、京都議定書目標達成計画の実施及び進捗点検を通じて得られた知見を十分に活用しながら、エネルギー政策の検討状況を考慮しつつ、我が国の経済活性化にも資するものを目指す。
- ・特に、**再生可能エネルギーや省エネルギー**については、東日本大震災以降、事業者及び国民による取組が拡大してきたことを踏まえ、これをさらに加速させ、**我が国の技術と知恵を活用しながら、低炭素社会の創出にも資するよう、最大限の推進を図るものとする。** 等

## III. 新たな地球温暖化対策計画の策定までの間の取組方針

- ・地球温暖化対策を切れ目なく推進する必要性に鑑み、新たな地球温暖化対策計画の策定に至るまでの間においても、**地方公共団体、事業者及び国民には、それぞれの取組状況を踏まえ、京都議定書目標達成計画に掲げられたものと同程度以上の取組を推進することを求める**こととし、政府は、地方公共団体、事業者及び国民による取組を引き続き支援することで取組の加速を図ることとする。 等

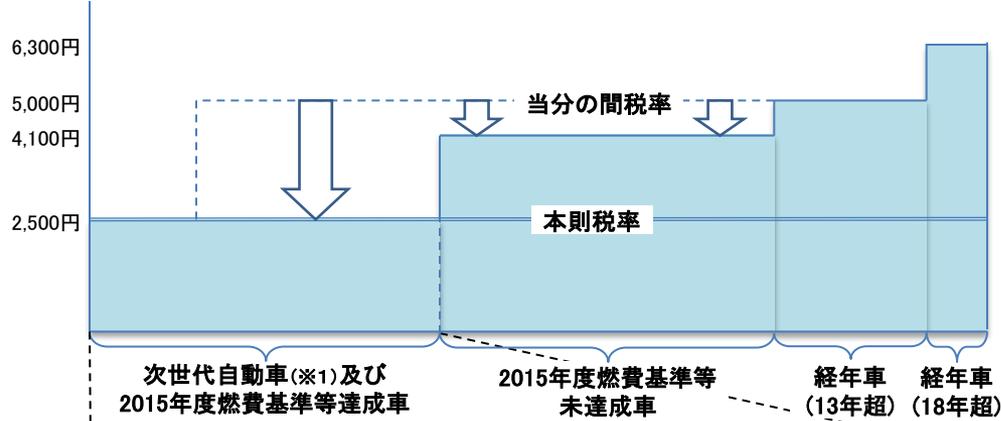
### **3. 車体課税のグリーン化による環境効果等**

# 車体課税のグリーン化(平成24年度税制改正)

## 自動車重量税の見直し (エコカー減税 適用期限) ~H27.4.30

- 燃費等の環境性能に関する一定の基準を満たしている自動車には本則税率を適用。
- それ以外の自動車に適用される「当分の間税率」について、13年超の自動車を除き、引下げ。
- 「エコカー減税」について、燃費基準等の切り替えを行うとともに、特に環境性能に優れた自動車に対する軽減措置を拡充した上で、3年延長。

### ○ 自家用乗用車の場合の税率(0.5t・年あたり)



	車検1回目 (~3年)	車検2回目 (~5年)	車検3回目 (~7年)	車検4回目 以降
次世代自動車及び 2015年度燃費基準 +20% 等	免税	50%軽減	本則	本則
2015年度燃費基準 +10% 等	75%軽減	本則	本則	本則
2015年度燃費基準 達成 等	50%軽減	本則	本則	本則

※2

## 自動車取得税におけるエコカー減税 (適用期限) ~H27.3.31

- 最新の燃費基準への切り替え等を行うとともに、環境性能に極めて優れた自動車の負担軽減に重点化し、3年延長。

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)、ハイブリッド車(★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成に限る。)		非課税
ガソリン車のうち、★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成		75% 軽減
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	
	★★★★かつ2015年度燃費基準達成	

※3 ★★★★★ : 2005年度排出ガス基準75%低減達成。  
 ※4 ポスト新長期規制 : ディーゼル車等において、2009年以降に適用される排出ガス規制。

## 自動車税におけるグリーン化特例 (適用期限) ~H26.3.31

- 税込中立を前提としつつ、軽課における燃費基準の最新基準への切り替え等を行った上で、2年延長。

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)	税率を概ね 50%軽減
★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成	
★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	
★★★★かつ2015年度燃費基準達成	税率を概ね 25%軽減

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	税率より概 ね10%重課 (毎年)
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)	

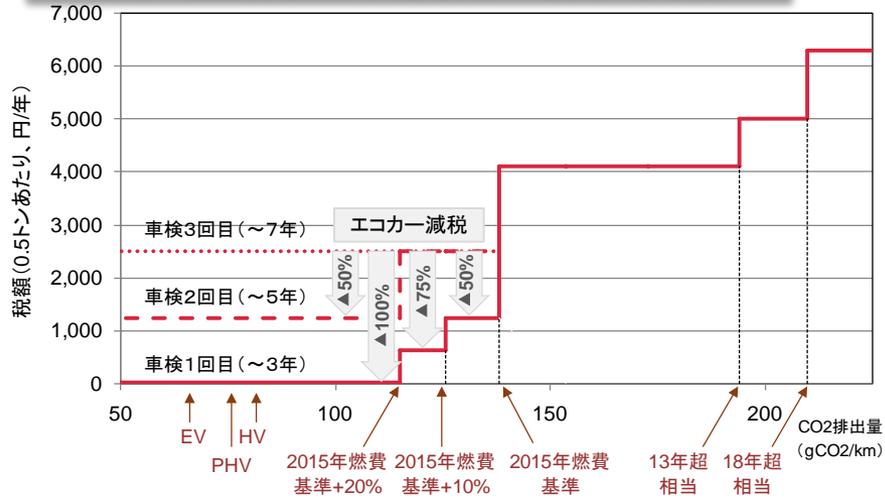
※5 税率の軽減は、2012年度及び2013年度の新車新規登録の翌年度1年間。

※1 電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、天然ガス自動車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、ハイブリッド自動車(2015年度燃費基準+20%超過達成のものに限る)  
 ※2 車検証の交付等の時点において一定の燃費基準等(現時点では2015年度基準:自動車の燃費基準等の切り替えに応じ変更)を満たしている車については、本則税率を適用。

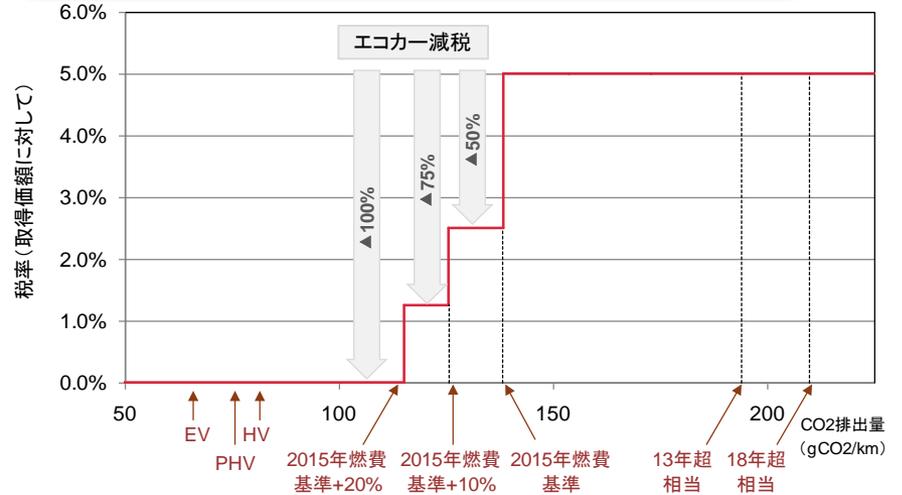
# 車体課税とCO2排出量の関係

○ 現行の自動車重量税・自動車取得税におけるエコカー減税や、自動車税におけるグリーン化特例等により、走行距離当たりCO2排出量に一定程度応じたものとなっている。

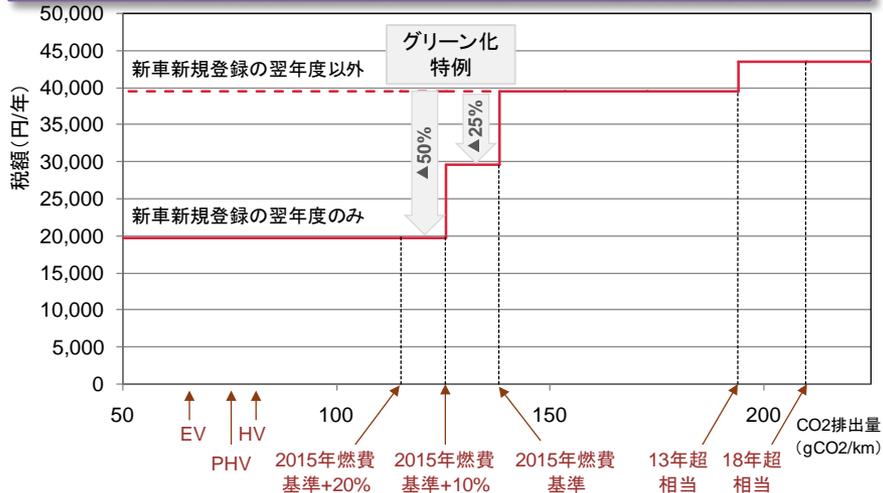
自動車重量税 [乗用車(自家用)の場合]の課税額



自動車取得税 [乗用車(自家用)の場合]の課税率



自動車税 [乗用車(自家用) 総排気量 1.5~2ℓの場合]の課税額



(注) CO2排出量の算定方法

- ・ ガソリンの排出係数 2.32 kgCO<sub>2</sub>/Lを用いてL/kmから換算。
- ・ 2015年度 燃費目標基準値は16.8km/L (JC08モード)(\*1)。
- ・ 2015年度基準+10%、+20%はそれぞれ上記2015年度基準値(16.8km/L)より算定。
- ・ 13年超相当・18年超相当については、以下の関係から算定。
  - 2015年度目標基準値は2004年度実績からの燃費改善率が23.5%(\*1)。
  - 別途ガソリン乗用車平均燃費の推移から2004年度15.0L/km、1999年度(2012年度から13年前)13.2L/km、1994年度(2012年度から18年前)12.2L/km(\*1)。
- ・ HV(ハイブリッド)、PHV(プラグインハイブリッド)、EV(電気自動車)は以下の関係から算定。
  - HV、PHV、EVのエネルギー効率はガソリン車を1とした場合、それぞれ1.75、1.85、2.11(\*2)。
  - この値を2015年燃費基準との比較に適用。

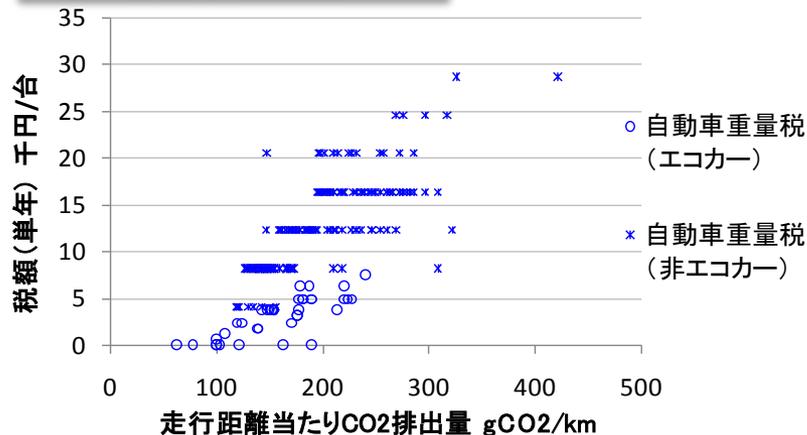
\*1 総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会・交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会自動車燃費基準小委員会合同会議 最終とりまとめ(平成19年2月)

\*2 中央環境審議会 地球環境部会 2013年以降の対策・施策に関する検討小委員会 自動車WG とりまとめ(平成24年6月)

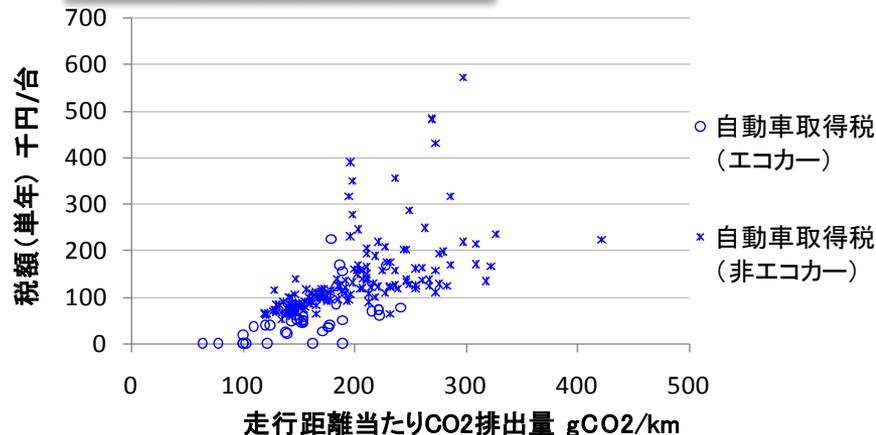
# 車体課税の税額と走行距離当たりCO2排出量の関係

○ 自動車重量税、自動車取得税、自動車税について、走行距離当たりCO2排出量との関係を見ると、いずれもCO2排出量の増加に伴い税額も高くなる傾向(CO2比例的)。

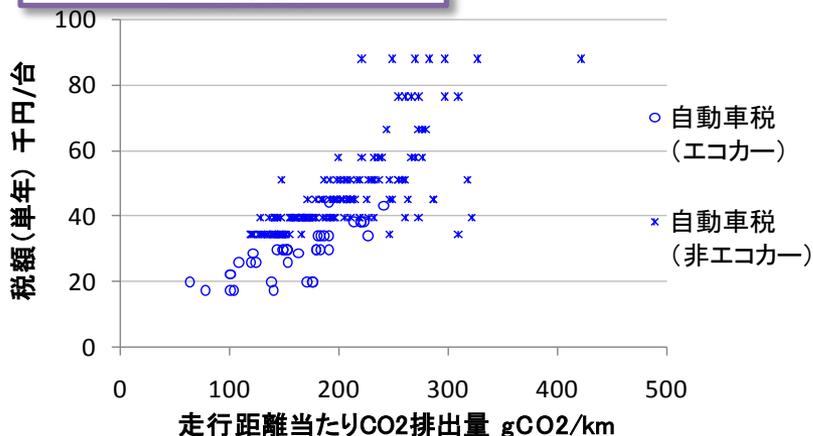
## 自動車重量税



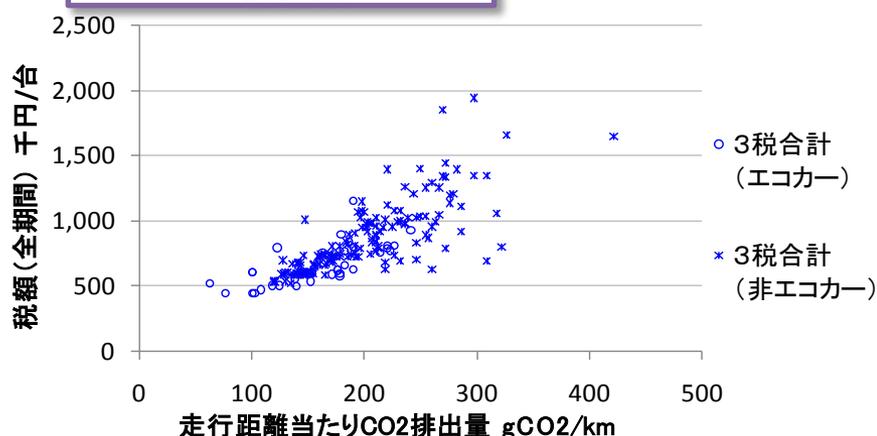
## 自動車取得税



## 自動車税



## 3税合計



(注1) 自動車取得税、自動車重量税、自動車税の税率は、エコカー減税、グリーン化特例等の減税措置を考慮。

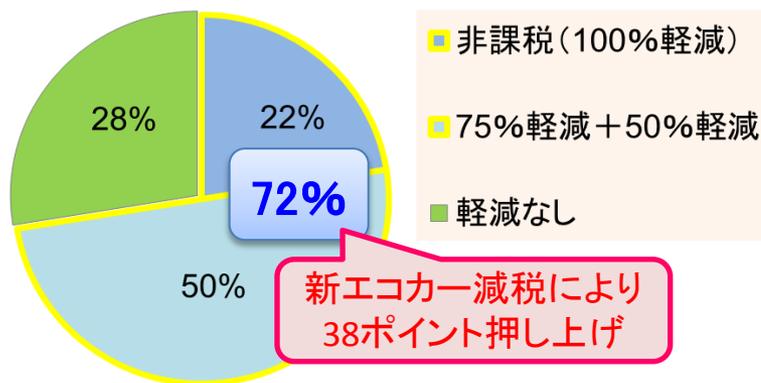
(注2) 単年とは初年度分の税収(自動車重量税のエコカー減税は初回の1/3相当と仮定)、全期間とは当該自動車の生涯にかけての税収総額を意味する。

(注3) 車種別の販売台数は2010年の新車登録台数年報に記載された値。自動車諸元(排気量、重量、燃費等)は自動車諸元表より、自動車価格については国産車価格一覧表に記載された車種毎の複数の型式の平均値をその車種の代表値として採用。年間走行距離9,120km、車齢12年と想定。なお、エコカーとはエコカー減税対象車種、非エコカーはエコカー減税非対象車種を示す。

# 車体課税のグリーン化による環境効果

○ 平成24年度から3年間で講じられている新エコカー減税などにより、エコカー（環境性能に優れた自動車）の普及とCO2排出量の削減が見込まれる。

## 新車販売に占める新エコカー減税対象車の割合（試算）



※ 新エコカー減税の価格インセンティブ効果や日本自動車工業会発表の最新販売状況等を踏まえ、減税適用期間（平成24～26年度の3年間）における新車販売台数（普通・小型乗用車）のうちエコカー減税対象車の占める割合を試算。（みずほ情報総研）

## 環境先進自動車導入によるCO2・NOx削減効果の例

被置替車 （13年経過）※1	新エコカー減税等対象車種		
	車種名	CO2排出量	NOx排出量
【CO2排出量】 0.172kg/km	プリウス(トヨタ) (HV乗用)※2	0.061kg/km	0.013g/km
【NOx排出量】 0.25g/km	アクア(トヨタ) (HV乗用)※3	0.058kg/km	0.013g/km
	イース(ダイハツ) (軽乗用)※4	0.073kg/km	0.013g/km

6割前後のCO2削減効果  
9割以上のNOx削減効果

※1：CO2排出量は、99年製（新エコカー減税開始時の車齢13年経過車）の平均燃費から試算（試算に用いた燃費値はいずれも10・15モードの値）。NOx排出量は、99年製の排出基準値。

※2：旧エコカー減税時の最も販売台数の多い車種

※3：現時点で最も燃費性能の優れた車種

※4：「第3のエコカー」の例

（各社HPのデータ等を基に環境省作成）

## エコカーの普及によるCO2削減効果（試算）

新エコカー減税のCO2削減効果※1

新エコカー減税適用期間におけるエコカーの普及によるCO2削減量※2

約227～308万トン



約549～746万トン

※1 減税適用期間（平成24～26年度の3年間）における新エコカー減税の価格インセンティブ効果によるエコカー販売台数（普通・小型乗用車）を推計し、現行の標準性能車と比較した場合のCO2削減量を試算。

※2 減税適用期間（平成24～26年度の3年間）におけるエコカー総販売台数（普通・小型乗用車）を推計し、経年車（現在の平均使用年数である13年を経過したもの）からの買換えが行われる場合のCO2削減量を試算。（みずほ情報総研）

# 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3.9万人

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 (90億円)

国

自動車重量税

汚染負荷量賦課金  
(359億円)

工場等  
(約8,400施設)

自動車

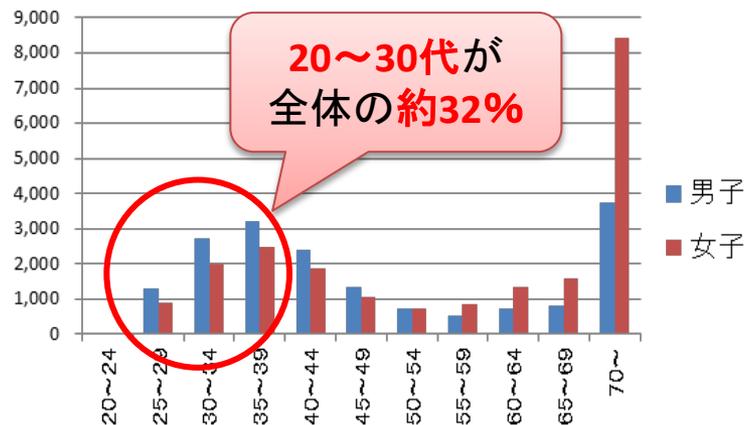
汚染原因者

(注)金額及び施設数は平成24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25年3月末現在)



### **3. 諸外国における車体課税のグリーン化の状況等**

# OECD 『日本再生のための政策 OECDの提言』 (2012年4月)

- 平成24年4月に発表されたOECDによる政策提言『日本再生のための政策 OECDの提言』においては、日本の将来にとって最も重要な分野として、税制改革やグリーン成長が挙げられており、その中で、環境関連税制の利用拡大等が提言されている。

## OECD 『日本再生のための政策 OECDの提言』 (2012年4月) (抄)

### 税制改革

- 税制改革は、財政の持続可能性のために必要な歳入を増加させつつ、長期的な成長を支える機会を提供。
- 増税が経済成長に与える短期的な負の影響は、間接税へのシフトや課税ベースの拡大やなどで抑制可能。
- 包括的な税制改革は、企業の競争力強化等を通じて日本の潜在成長を支えつつ、グリーン成長を促進。
- 環境関連の間接税は他のOECD諸国と比較してまだ低い。環境関連税の一層の拡大は、より良い環境に向けたインセンティブを提供しながら追加的歳入を増加させる、という二重のメリットがある。

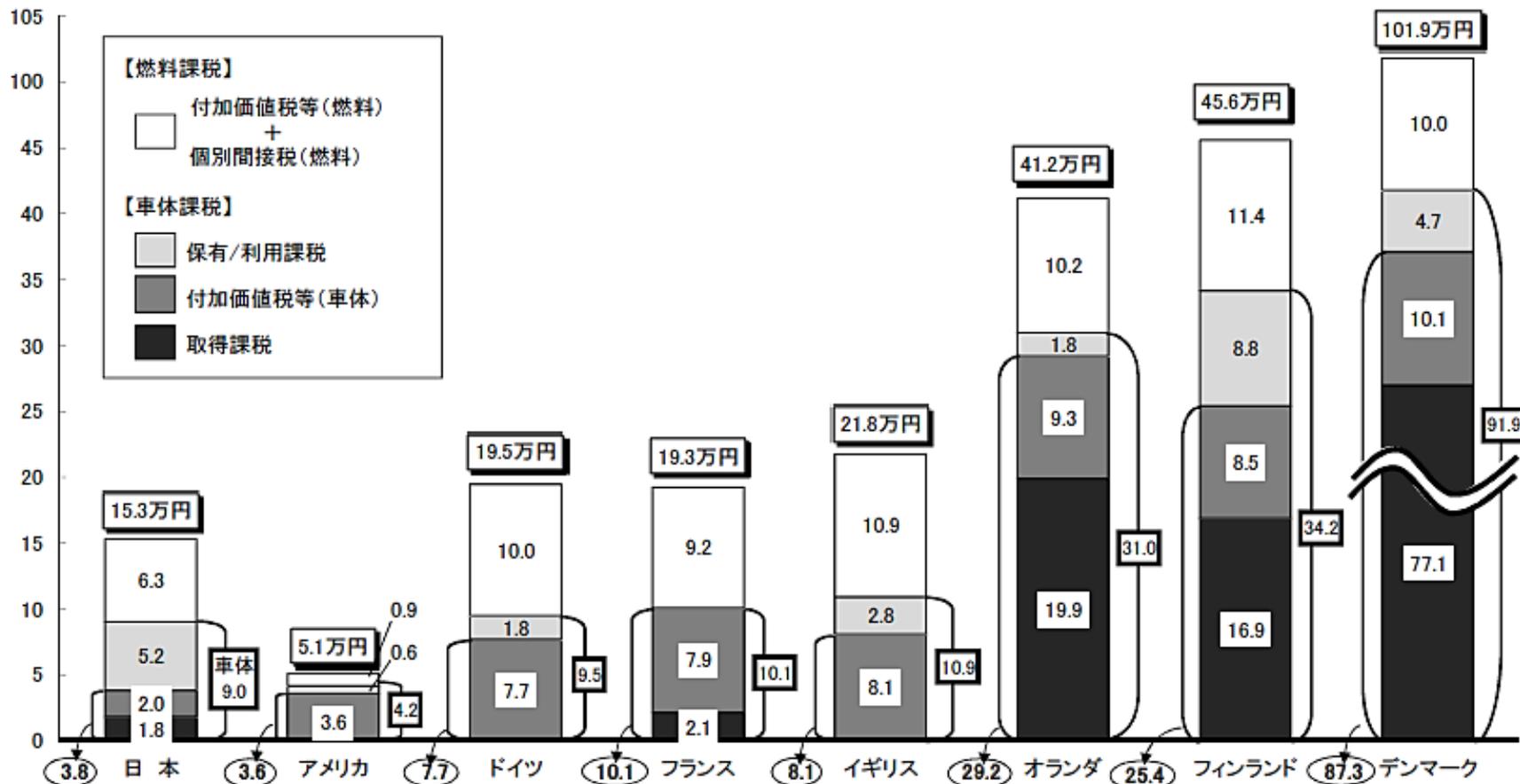
### グリーン成長の実現

- 経済全体に適用する市場ベースの手法は、環境目標を達成し、エコイノベーションを推進するための優れたインセンティブとなる。
  - ✓ 石油石炭税の税率の上乗せやCO2の自主的な排出量取引制度(ETS)の導入など、市場ベースの手法はある程度進展。
  - ✓ 一方、エネルギー製品の税率はOECD諸国で最低水準。環境やその他の社会コストを十分に反映していない。
  - ✓ 環境関連の税収は2000年以降増えているが、その対GDP比はOECD諸国の大半を下回る。
  - ✓ 環境関連税の利用拡大は、財政健全化に役立つ収入を生み、税制をより成長に適したものにする。
- 製品価格とサービス料金に環境・社会コストを含めることは、様々な補助金で企業や消費者による環境に優しい製品の購入を推進することよりも適切。
  - ✓ 補助金は対象製品の消費拡大につながるため、技術的効率性の効果を相殺してしまう。また、既に逼迫状態にある財政への負担となる。

# 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別車体価格を同一とした場合の仮定試算)

(単位:万円)



※1 税率は平成24年12月現在。

車重量約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(6年)を勘案し、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12.26デンマーク・クローネ/ℓ、オランダ1.729ユーロ/ℓ、フィンランド1.611ユーロ/ℓ(European Commission Directorate General Energy and Transport, 2012年12月第4巻)、日本147.8円/ℓ、イギリス1.326ポンド/ℓ、フランス1.491ユーロ/ℓ、ドイツ1.586ユーロ/ℓ、アメリカ0.875ドル/ℓ(2012年12月時点IEA調べ)。

※2 為替レート:1ドル=84円、1ポンド=135円、1ユーロ=110円、1デンマーク・クローネ=15円(2012年12月の為替レートの平均値、Bloomberg)。なお、端数は四捨五入している。

※3 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、オランダの年間走行税は、北ホラント州の税率による。

※4 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または利用課税として、それぞれ整理している。

※5 上記の他に、保有または利用課税として、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)や車軸税(12ℓ以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては一般道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。

※6 日本の個別間接税(燃料)については石油石炭税を含む。

ガソリンに係る日本の石油石炭税の税率は、本則税率2.04円/ℓであるが、地球温暖化対策のための課税の特例により、平成24年10月1日から2.29円/ℓ、平成26年4月1日から2.54円/ℓ、平成28年4月1日以降は2.8円/ℓとなる。

# 諸外国における自動車関係諸税の主な税制改正の経緯

取得に係る課税			保有に係る課税		
1988年 欧州自動車工業会が欧州委員会と協議し自主規制によるCO2排出削減目標を設定。					
・2002年	イギリス	社有車税(Company Car Tax)の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。	・2001年	イギリス	自動車税(Vehicle Excise Duty)の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。
・2006年	フランス	自動車登録税へのCO <sub>2</sub> 追加税(La surtaxe CO2)を導入。CO <sub>2</sub> 排出量に応じ設定。	・2003年	フィンランド	車両税(Fordonsskattelag)を導入。税率をCO <sub>2</sub> 排出量、重量を基準に設定。
・2007年	ノルウェー	自動車登録税(Engangsavgift)の税率にCO2排出量基準を追加。	・2005年	ベルギー	連帯貢献金制度(cotisation de solidarité)(社用車のみ)を導入。料金をCO <sub>2</sub> 排出量に応じ設定。
・2008年	ポルトガル	自動車税(Imposto Sobre Veículos)の税率を排気量とCO <sub>2</sub> 排出量基準を併用した課税に変更。	・2006年	フランス	社用自動車税(Taxe sur les véhicules des sociétés)の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。
	フランス	ボーナス・ペナルティ制度(Bonus Malus écologique)を導入。自動車取得時に、CO <sub>2</sub> 排出量の大きい車に課金(ペナルティ)、排出量の少ない車に補助金を支給(ボーナス)。		スウェーデン	自動車税(Fordonskatt)を導入。税率を種類、駆動方式、CO <sub>2</sub> 排出量、重量を基準に設定。
	デンマーク	自動車登録税(Registreringsafgift af motorkøretøjer)を導入。税率は燃費に応じて設定。	・2007年	ルクセンブルク	自動車税(Taxe sur les véhicules routiers)の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。
	アイルランド	車両登録税(Cáin Cláraithe Feithiclí)の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準と排気量基準を併用した課税に変更。		ポルトガル	自動車流通税(Imposto Único de Circulação)を導入。税率を車種、重量、排気量、CO <sub>2</sub> 排出量を基準に設定。
	オーストラリア	自動車購入税(Green vehicles stamp duty scheme)を導入。CO <sub>2</sub> 及びNOx排出量に応じて設定。	・2008年	オランダ	年間走行税(Motorrijtuigenbelasting)の税率にCO <sub>2</sub> 排出量要件を追加。
	スペイン	自動車登録税(Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte)の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。		アイルランド	自動車税(Mótarcháin)の税率を重量基準、排気量基準、CO <sub>2</sub> 排出量基準を併用した課税に変更。
2009年 EUにおいて「CO2排出規則」(Regulation (EC) No443/2009 of the European Parliament and of the Council)が成立。					
・2009年	フィンランド	自動車税(Bilskatt)(取得)の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。	・2009年	ドイツ	自動車税(Kraftfahrzeugsteuer)の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準と排気量基準を併用した課税に変更。
・2012年	オランダ	自動車登録税(Belasting Personenauto's Motorrijwielen)の税率をCO <sub>2</sub> 排出量基準に変更。			

(出典)各国政府及びOECD資料をもとに作成。

(注)このほかイスラエルなどの複数の国において導入事例がある。

# 欧州主要国の車体課税について

- ドイツ、フランス、英国等では、車体課税の課税標準にCO2排出量を採用。
- 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車などの次世代自動車の税率は、全額又は一部が免除。

## 欧州主要国における車体課税の制度概要

国名	ドイツ	フランス		英国			
課税段階	保有	取得	取得	保有	保有		
税目/制度名	自動車税	Bonus/Malus制度	CO2追加課税	社用自動車税	自動車税		
制度概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO2排出量及び排気量を課税標準として課税(2009年～)。</li> <li>* 2009年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(排気量)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車取得後初めての登録時に、CO2排出量の大きい車に重課(malus)、排出量の少ない車に補助金を支給(bonus)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中古車の登録時に、CO2排出量の大きい車に重課(2006年～)</li> <li>* Bonus/Malus制度の対象車は対象外。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務用自動車に対し、CO2排出量を課税標準として課税(2006年～)。</li> <li>* 2006年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(馬力)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車に対し、CO2排出量を課税標準として課税(2009年～)。</li> <li>* CO2排出量データのないものは、馬力により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO2排出量を課税標準として課税(2001年～)。</li> <li>* 2001年以前の登録車は、制度変更後も従前の課税標準(排気量)により課税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務用自動車に対し、CO2排出量を課税標準として課税(2002年～)。</li> <li>* 2002年以前の登録車のうちCO2排出量データのないものは、排気量を課税標準として課税。</li> </ul>
税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>排気量基準(100ccm当り): ガソリン車 244円(2€) ディーゼル車 1,159円(9.5€)</li> <li>CO2排出量基準: 110gCO2/km超の車に対し、超過1g当り244円(2€)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>110gCO2/km以下の車の取得: 最大 85.4万円(7,000€)補助</li> <li>135gCO2/km以上の車の取得: 最大 73.2万円(6,000€)重課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>200gCO2/km超の車の取得に対し、超過1g当り244～488円(2～4€)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>50gCO2/km超の車に対し、排出量に応じて244～3,294円(2～27€)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>190gCO2/km超の車に対し、一律1.95万円(160€)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>初年度: 131gCO2/km超の車に対し、最大14.6万円(1,030€)</li> <li>2年目以降: 101gCO2/km超の車に対し、最大6.7万円(475€)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両価格にCO2排出量に応じた割合(ガソリン車5～35%、ディーゼル車8～35%)、所得税率(20～50%)を乗じる</li> </ul>
次世代車(EV等)の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVは重量(200kg当り)に応じて1,373～1,559円(11.25～12.78€)課税。</li> <li>但し、現在、購入時から5年間免税、5年目以降も、税率の50%軽減。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EV(20gCO2/km以下): 最大85.4万円(7,000€)補助(税込価格30%上限)</li> <li>PHV(21～50gCO2/km): 61万円(5,000€)補助</li> <li>HV・CNG(51～110gCO2/km): 最大54.9万円(4,500€)補助</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E85(エタノール85%車)は50%軽減。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EV・CNG(天然ガス車)・E85(エタノール85%車)等は免税。</li> <li>HV(110g/km以下)は初年度から2年間免税。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(特になし)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVIは免税。</li> <li>HV・PHVの税率を軽減。初年度最大14.5万円(1,020€)、2年目以降は最大6.6万円(465€)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010年より5年間に限りEVIは免税(2015年3月まで)</li> <li>75gCO2/km以下のHV車等の税率は5%。</li> </ul>

(注1) 為替レートは、1€=122円、1£=142円。

(注2) 乗用車の自動車取得時の登録料や付加価値税は含まない。但し、エコカー購入補助や非エコカー購入に対するペナルティは含む。

(出典) OECD/EEAデータベース、ドイツ連邦政府、2012、17/11183 - Deutscher Bundestag、フランス環境エネルギー管理庁、2012、Calcul de la Taxe sur les Véhicules de Société - TVS、フランス車両登録機関ホームページ(<http://www.carte-grise.org>)、英国歳入税関庁、2012、Booklet 480: Expenses and benefits - a tax guide 等より作成。

## **4. 車体課税の見直しの方向性**

# 平成25年度税制改正大綱(平成25年1月24日自由民主党・公明党)(抄)

## 第一 平成25年度税制改正の基本的考え方

### 2 社会保障・税一体改革の着実な実施

#### (3) 消費税引上げに伴う対応

##### ② 車体課税の見直し

自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法第7条第1号カにおいて、国及び地方を通じた関連税制の在り方を見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から、見直しを行うこととされている。

イ 自動車取得税については、安定的な財源を確保して、地方財政への影響に対する適切な補てん措置を講じることを前提に、地方団体の意見を踏まえながら、以下の方向で抜本的な改革を行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ)自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、**エコカー減税の拡充などグリーン化を強化**する。必要な財源は別途措置する。

(ロ)消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、**一層のグリーン化の維持・強化**及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、**環境性能等に応じた課税**を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

ロ 自動車重量税については、以下の方向で見直しを行うこととし、平成26年度税制改正で具体的な結論を得る。

(イ)**エコカー減税制度の基本構造を恒久化**する。消費税8%段階では、財源を確保して、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講ずる。今後、**グリーン化機能の維持・強化**及び安定的な財源確保の観点から、**環境性能に応じた課税**を検討する。

(ロ)自動車重量税については、車両重量等に応じて課税されており、道路損壊等と密接に関連している。今後、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、原因者負担・受益者負担としての性格を明確化するため、その税収について、道路の維持管理・更新等のための財源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う。その際、**その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意**する。

# 車体課税の見直しに向けて - 環境面からのグッド減税・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。

※ 環境面からは、自動車取得税の「単なる」廃止・引き下げは、非エコカー（環境性能に劣る自動車）の取得コストのみが低下することにより、非エコカーが増加する結果、CO2排出量等の環境負荷が増加することが懸念される。

# 自動車産業の現状について

経済産業省  
平成25年7月

# 我が国の自動車産業の重要性

- 自動車製造業の出荷額は全製造業の約2割(47兆円)
- 関連産業就業人口は全体の約1割の雇用(548万人)
- 貿易黒字額は全体の約半分(13兆円)

## 裾野の広い自動車産業



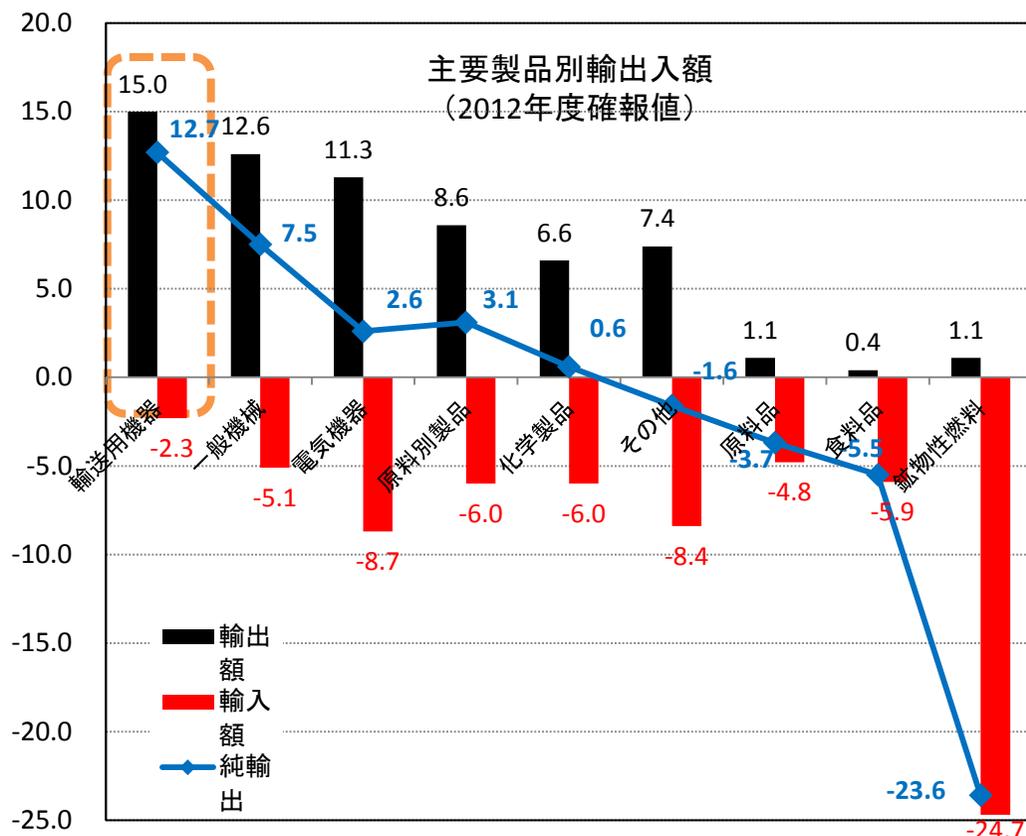
### <産業別の生産誘発係数>

乗用車	3.2	一般機械	2.2	農林水産業	1.8	運輸	1.6
鉄鋼	2.7	飲食料品	2.1	金融	1.6	サービス	1.5
電機	2.4	住宅	1.9	医療・介護	1.6		

出典:総務省「平成17年(2005年)産業連関表」

## 自動車産業は貿易収支の稼ぎ頭

(兆円)

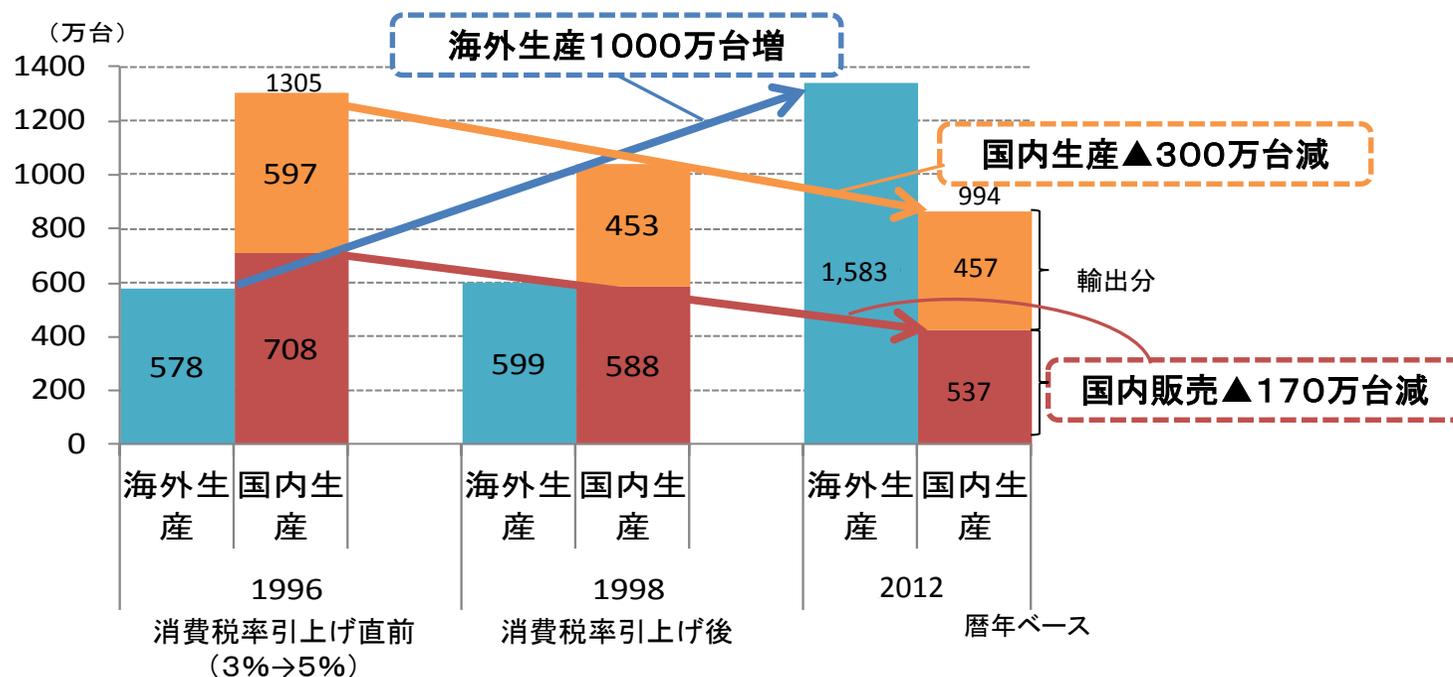


出典:財務省「貿易統計」

# 国内の生産・販売の動向

1. 約20年間で、国内生産は▲300万台減、国内販売は▲170万台減、海外生産は1000万台の増加。
2. 内需拡大により国内→海外の流れを止め「産業空洞化」を防止することが必要。

国内生産は縮小、海外生産が拡大



# 直近の国内生産・販売・輸出の動向

○5月の国内生産台数：（左側のグラフ）

約75万台（前年同月比▲4.3%）9カ月連続で前年同月を下回った。

○6月の国内販売台数：（中央のグラフ）

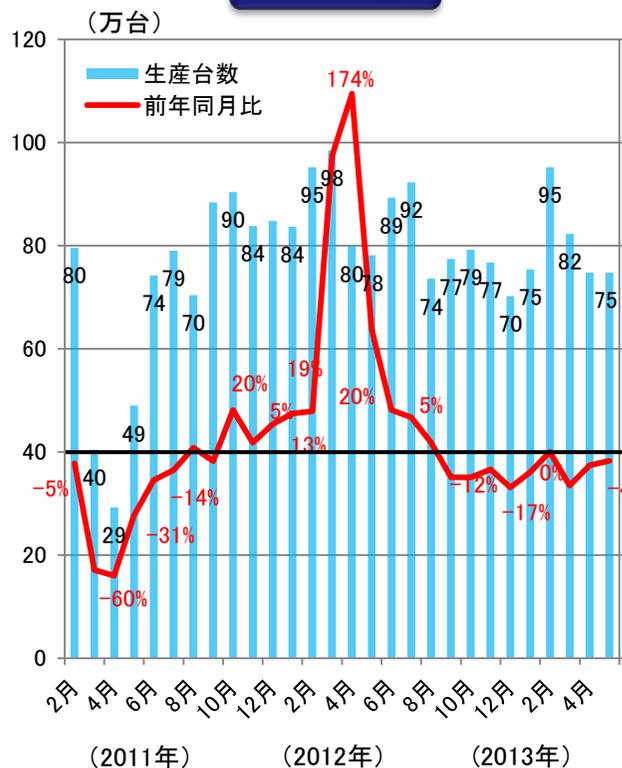
約45万台（前年同月比▲10.8%）2カ月連続で前年同月を下回った。

○5月の輸出台数：（右側のグラフ）

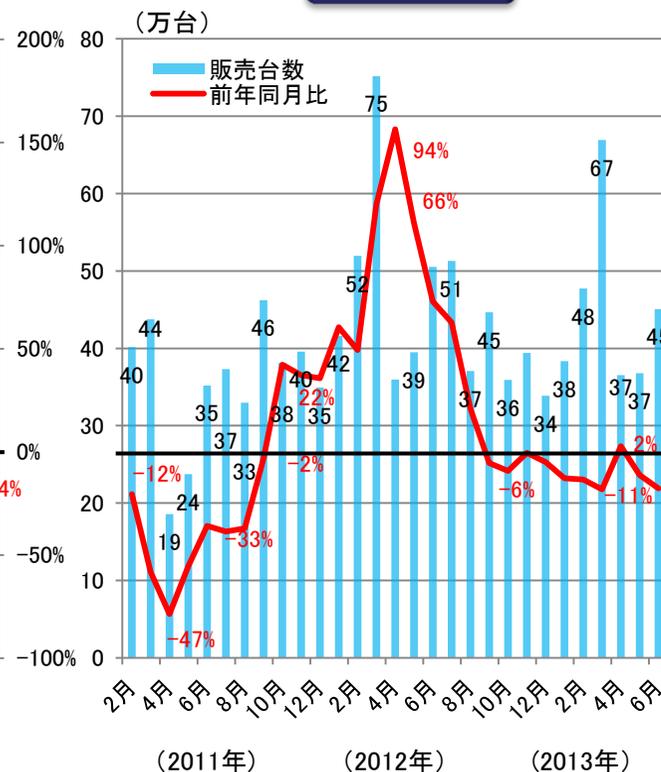
約36万台（前年同月比▲7.2%）

北米向けが前年同月比▲5.9%、欧州向けが▲30.2%、アジア向けが▲31.9%。

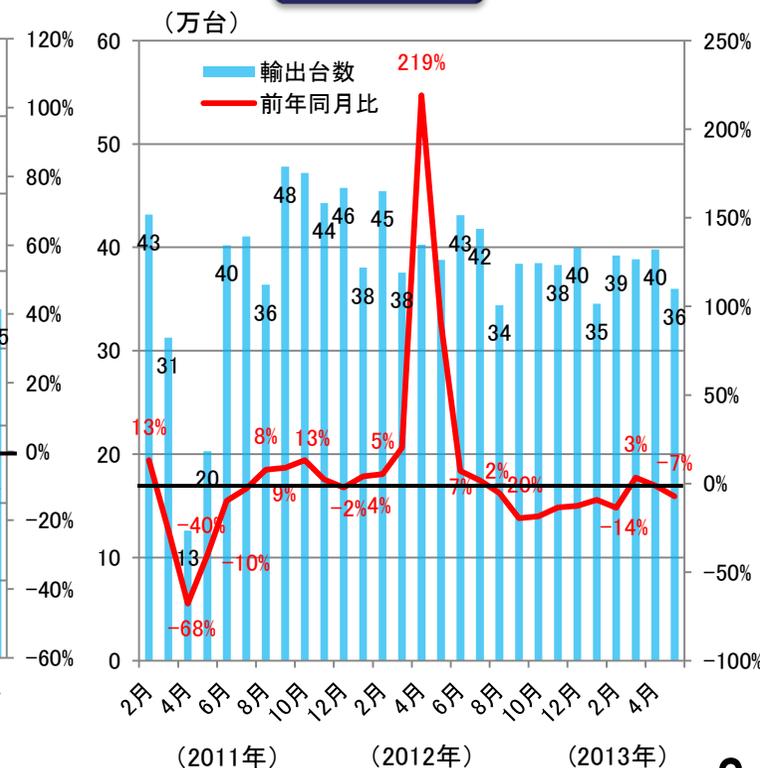
## 生産



## 販売

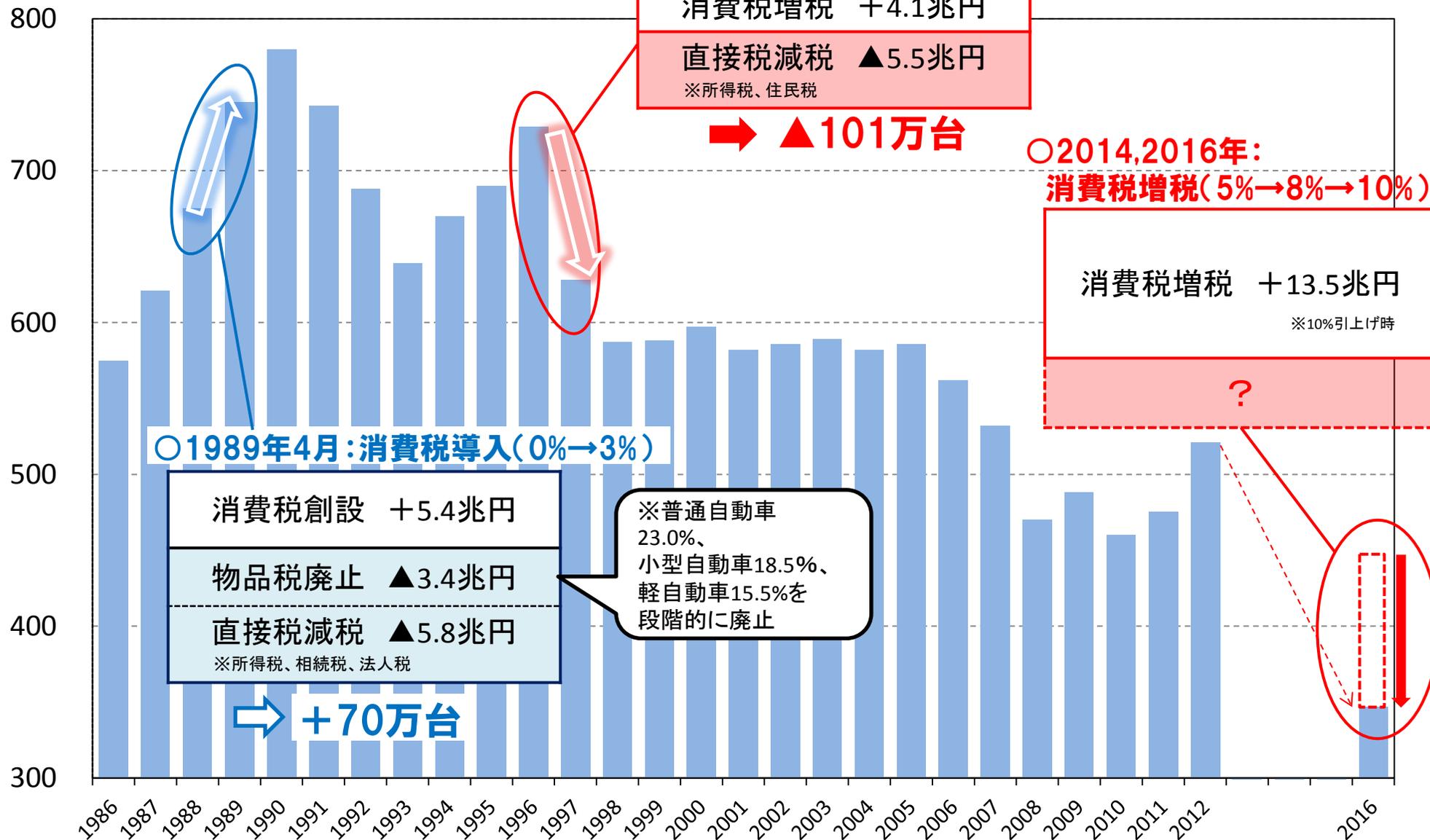


## 輸出



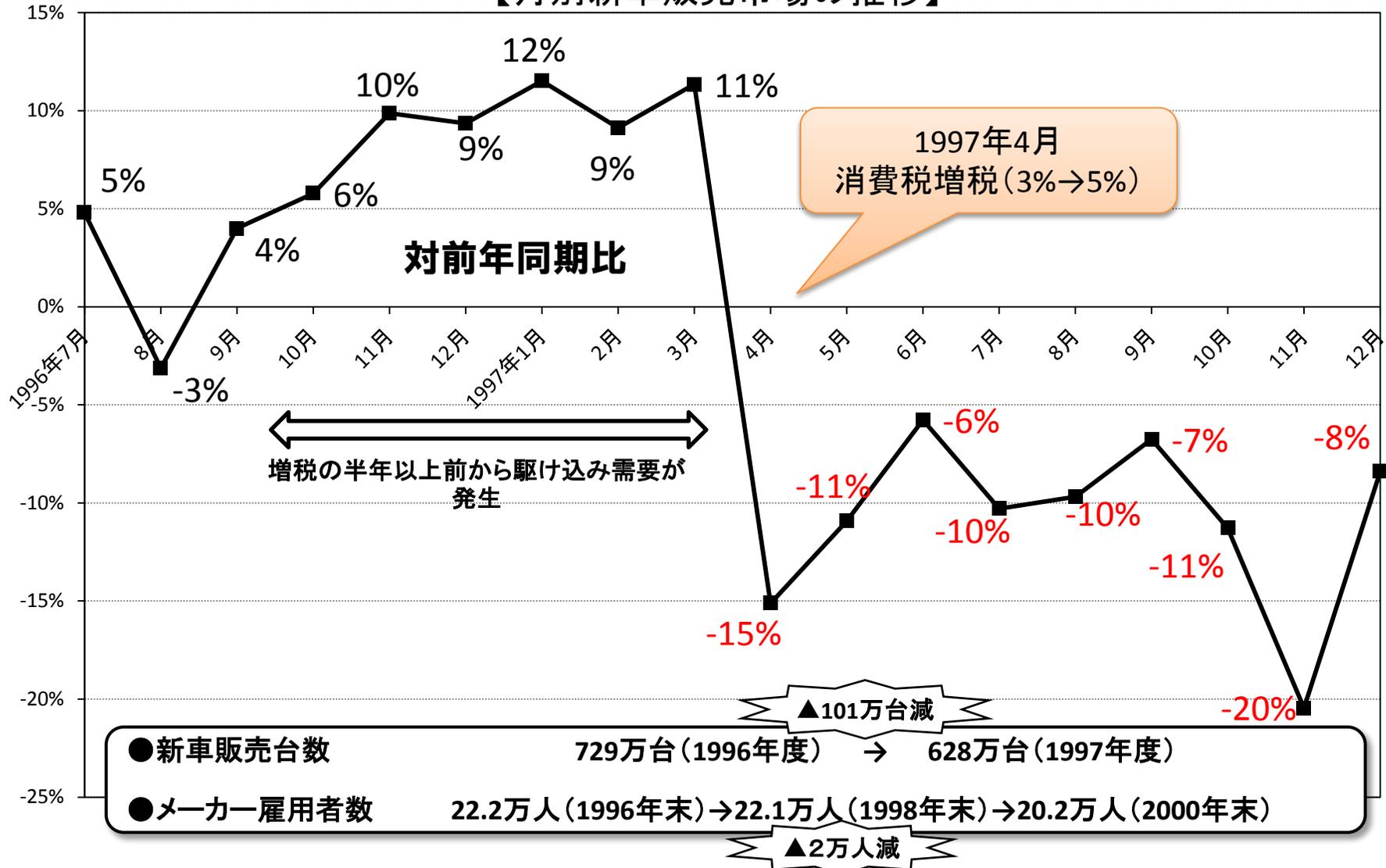
# 過去の消費税増税と国内自動車販売台数の推移

(万台)



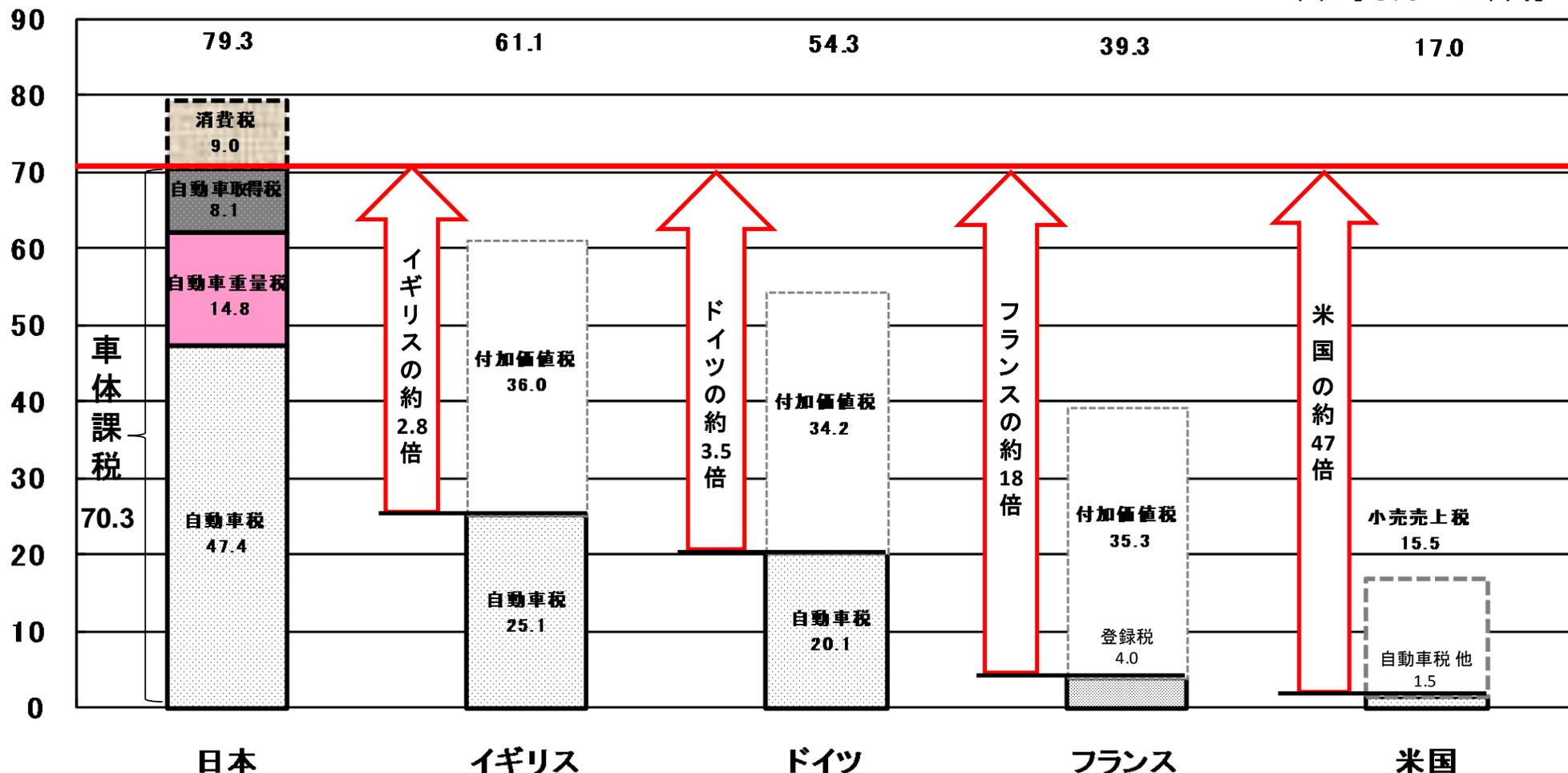
# (参考)1997年の消費増税時には駆け込み・反動減が発生

## 【月別新車販売市場の推移】



# (参考)自動車の車体に課せられる税負担の国際比較

単位 [万円/12年間]



前提条件: ①排気量1800cc ②車両重量1.5t未満 ③JC08モード燃費値 15.0km/l (CO2排出量155g/km) ④車体価格180万円 ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥フランスは課税馬力8 ⑦12年間使用(平均使用年数: 自検協データより) ⑧為替レートは1€=¥109、1£=¥135、1\$=¥84(2012/4~2013/3の平均)

※2013年4月時点の税体系に基づく試算

※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

※対象国は先進国のうち新車販売台数上位5か国。

(出典)日本自動車工業会

# (参考)地方では自動車は生活必需品として2台以上を保有

自家用乗用車の市町村別普及の状況(1世帯当たり保有台数)

	順位	都道府県	市郡区	1世帯 当り台数	
上位3市町村	1	愛知県	飛島村	2.882	地方では2台以上保有
	2	茨城県	八千代町	2.386	
	3	茨城県	下妻市	2.363	
下位3市町村	3	東京都	中野区	0.250	都市部では1台以下
	2	東京都	豊島区	0.261	
	1	東京都	新宿区	0.267	

注：※全国1,742市町村(東京特別区を含む)を集計対象とした  
※保有台数には軽自動車を含む  
※データは平成24年3月末時点 [出典：自検協、全軽自協 他]

## 戦略市場創造プラン

### クリーン・経済的なエネルギー需給の実現 「エネルギーを賢く消費する社会」

#### ○次世代自動車の普及・性能向上支援

充電インフラの整備を促すことに加えて、量産効果創出と価格低減促進のための車両購入補助や、航続距離延長や低コスト化のための研究開発支援などを行う。

#### ○水素供給インフラ導入支援、燃料電池自動車・水素インフラに係る規制の見直し

2015年の燃料電池自動車の市場投入に向けて、燃料電池自動車や水素インフラに係る規制を見直すとともに、水素ステーションの整備を支援することにより、世界最速の普及を目指す。

### 安全・便利で経済的な次世代インフラ 「ヒトやモノが安全・快適に移動することのできる社会」

#### ○安全運転支援システム、自動走行システムの開発・環境整備

安全・快適にヒト・モノの移動ができる社会像を実現するため、数値目標やロードマップを明確化した上で、関係省庁の連携による研究開発、政府主導の実証計画の策定・実施、内外事業者によるアライアンス形成からなる運転支援システム高度化計画を策定する。本年8月末までに検討を進め結論を得た上で、必要な措置を講ずる。このため、直ちに政府の推進体制を確立し、関係省庁が連携し取り組む。

# クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金 (CEV補助金)

平成25年度 300.0億円 (292.0億円)

## 事業の内容

### 事業の概要・目的

- 環境・エネルギー制約への対応の観点から、我が国のCO<sub>2</sub>排出量の2割を占める運輸部門において、電気自動車等の次世代自動車を普及することは重要です。
- また、次世代自動車は、今後の成長が期待される分野であり、各国メーカーが次々と参入を予定するなど、国際競争が激化しています。
- 加えて、電気自動車等の大容量蓄電池を活用したピークシフトへの貢献等、エネルギーマネジメントシステムの一環としての電気自動車等の役割についても期待が高まっているところ です。
- 一方、現時点では導入初期段階にあり、コストが高い等の課題を抱えています。このため、車両に対する負担軽減による初期需要の創出を図り、量産効果による価格低減を促進し、世界に先駆けて国内の自立的な市場を確立します。

### 条件(対象者、対象行為、補助率等)



## 補助対象

### ○車両

- ・電気自動車
- ・プラグインハイブリッド自動車
- ・クリーンディーゼル自動車(乗用車)

### 電気自動車



### プラグインハイブリッド自動車



### クリーンディーゼル自動車



# 次世代自動車充電インフラ整備促進事業

平成24年度補正予算 1,005億円

## 事業の内容

### 事業の概要・目的

○電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHEV）に必要な充電インフラの整備を加速することにより、設備投資等を喚起するとともに、次世代自動車の更なる普及を促進し、日本経済の下支えを図ります。

○具体的には、充電器の購入費及び工事費について一部補助することにより、

- ①目的地の途中で充電可能な「経路充電」の充実（ガソリンスタンド、道の駅、コンビニ等）
- ②目的地における「目的地充電」の充実（テーマパークやショッピングセンター等）
- ③マンション駐車場や月極駐車場等の充電設備（「基礎充電」）の整備加速を図ります。

### 条件（対象者、対象行為、補助率等）

基金

補助（2/3・1/2）

国



民間団体等



事業者等

## 事業イメージ

EV・PHVの普及を加速させるため、以下の充電器について購入費及び工事費の一部補助を通じて、充電インフラを計画的・効率的に整備します。

1. 自治体等の計画に基づく充電器の設置（主に急速充電、約4千基）
2. 自治体等の計画に基づかないものの、公共性を有する充電器の設置（普通充電／急速充電、約7万基）
3. 月極駐車場やマンション等への充電器の設置（主に普通充電等（約4万基）

### 【設置場所のイメージ】

（急速充電器）

（普通充電器）



1、2合わせて約7万基整備（ガソリンスタンド、道の駅、コンビニ、ショッピングセンター、公園、コインパーキング等への設置を想定）

（参考）全国の箇所数：ガソリンスタンド 約3万8千箇所、道の駅 約1千箇所、コンビニ 約4万6千箇所、ショッピングセンター 約3千箇所

# 水素供給設備整備事業費補助金

平成25年度 45.9億円 (新規)

## 事業の内容

### 事業の概要・目的

- 燃料電池自動車は、水素を燃料とする自動車で、国内外の自動車メーカーによって、開発競争が進められており、日本でも2015年から市場投入が予定されています。
- 燃料電池自動車の普及に当たっては、水素ステーションの整備が不可欠であり、ドイツ、アメリカ等においても、政府が水素ステーションの整備補助を行うことがすでに表明されております。
- 本事業では、燃料電池自動車の市場投入に先立ち、燃料電池自動車の普及の促進及び早期の自立的な市場の確立を目指すため、水素供給設備における整備費用の一部を補助します。
- 商用化されている家庭用燃料電池システム(エネファーム)や燃料電池自動車の基幹技術である燃料電池の技術は、すそ野が広く、また我が国は世界有数の技術力を持っており、輸出を含め新たな産業の一つとして期待されています。

### 条件(対象者、対象行為、補助率等)

補助

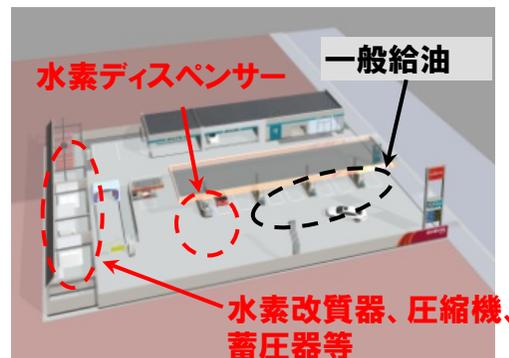
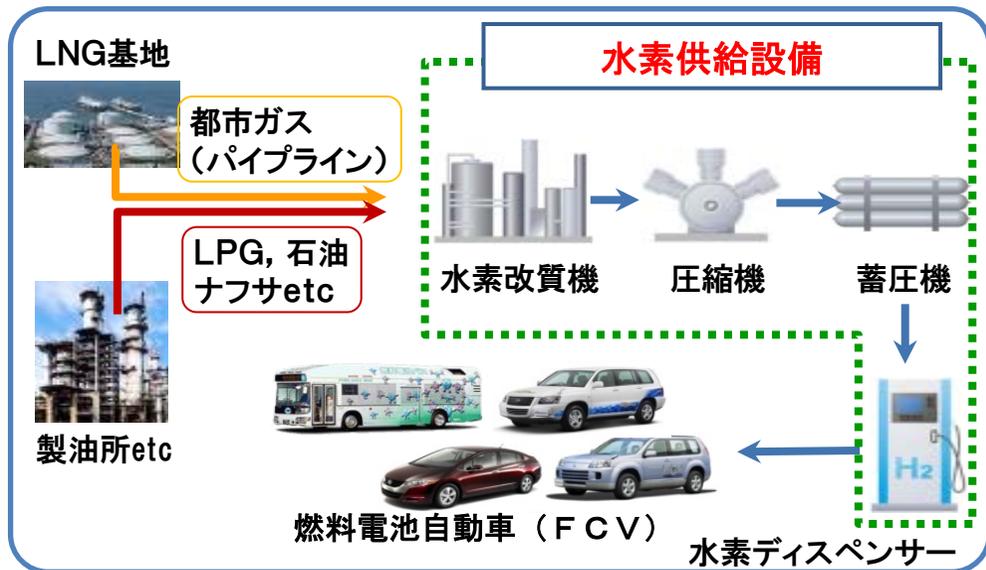
補助(1/2)

国

民間団体

民間企業等

## 事業イメージ



ガソリンスタンドとの併設  
レイアウトイメージ図

# リチウムイオン電池応用・実用化先端技術開発事業

平成25年度 22.0億円 (20.0億円)

## 事業の内容

### 事業の概要・目的

- リチウムイオン電池やそれに関連する蓄電技術は、小型電子機器はもとより、自動車等の動力の電化や、電力使用の平準化にも貢献する重要技術です。しかしながら、これらの様々な用途での本格的な普及には、さらなるコスト低減が必要です。
- 本事業では、これまで実施してきた事業の成果をベースとして、電気自動車等の動力であるリチウムイオン電池の性能を理論限界まで追求するためのトップランナー型の技術開発を行います。
- また、自動車以外のアプリケーションに対応させたリチウムイオン電池の開発を実施し、用途を拡大することによる量産効果を狙い、国際競争力の強化につなげます。さらには革新的な製造プロセスの技術開発により価格低下を促進することで、各分野でのリチウムイオン電池の普及を後押しし、CO<sub>2</sub>削減に貢献するとともに、日本の蓄電分野における優位性を確保します。



電気自動車



建設機械



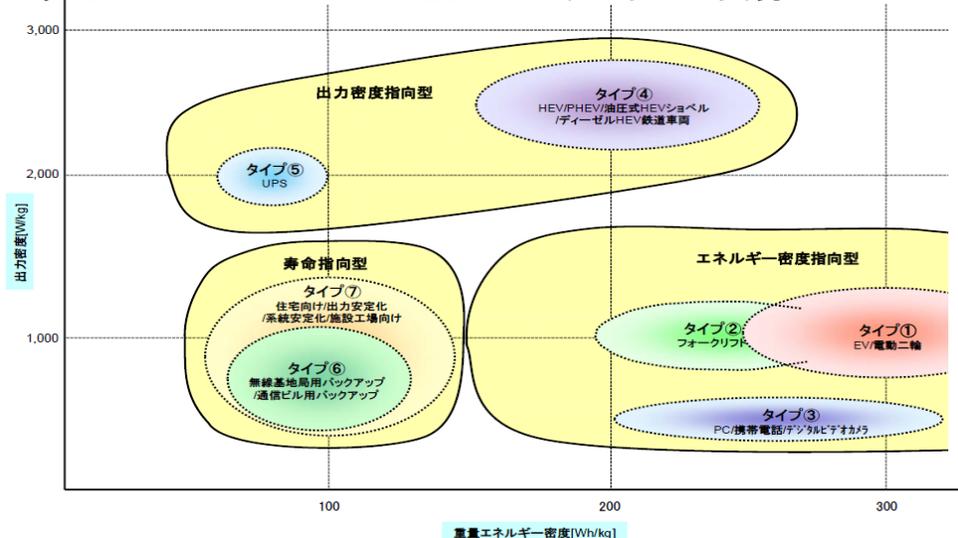
定置用途

### 条件 (対象者、対象行為、補助率等)



## 事業イメージ

### 1. セル・モジュール → NEDOロードマップの実現



#### ・タイプ① (EV用)、④ (HEV/PHEV用)

タイプ① (EV用)、④ (HEV/PHEV用)については、最も要求水準が高い分野であること、既に既存の研究事業 (Li-EAD) の知見が蓄積していることから、トップランナーとして、性能限界値を追求していきます。したがって本分野については課題設定型とします。

#### ・タイプ②、④～⑦ (多様なアプリケーション用)

タイプ①以外については、それぞれの用途アプリケーションに対応させて、必要な性能を達成する蓄電技術及びそれをういたシステムについて、プレーヤーの視点から技術開発を実施します。したがって、これらについては提案公募型とします。

### 2. 生産性向上を見据えた製造プロセス技術開発

各用途における生産性の向上、低コスト化の実現のため、現行の製造プロセスの高度化や新規材料へ対応した製造プロセスの開発、更には従来プロセスの延長線上にはない革新的な製造プロセスの開発等を行います。

# 革新型蓄電池先端科学基礎研究事業

平成25年度 30.9億円 (35.0億円)

## 事業の内容

### 事業の概要・目的

○次世代自動車用蓄電池は、我が国産業の技術優位性が高く、今後も世界トップレベルの維持が重要な技術分野です。一方、欧米や新興国の参入により、国際競争が激化しているため、革新型蓄電池を開発・実用化するための基礎的研究や、先端解析技術を駆使した反応メカニズムの解明が必要です。

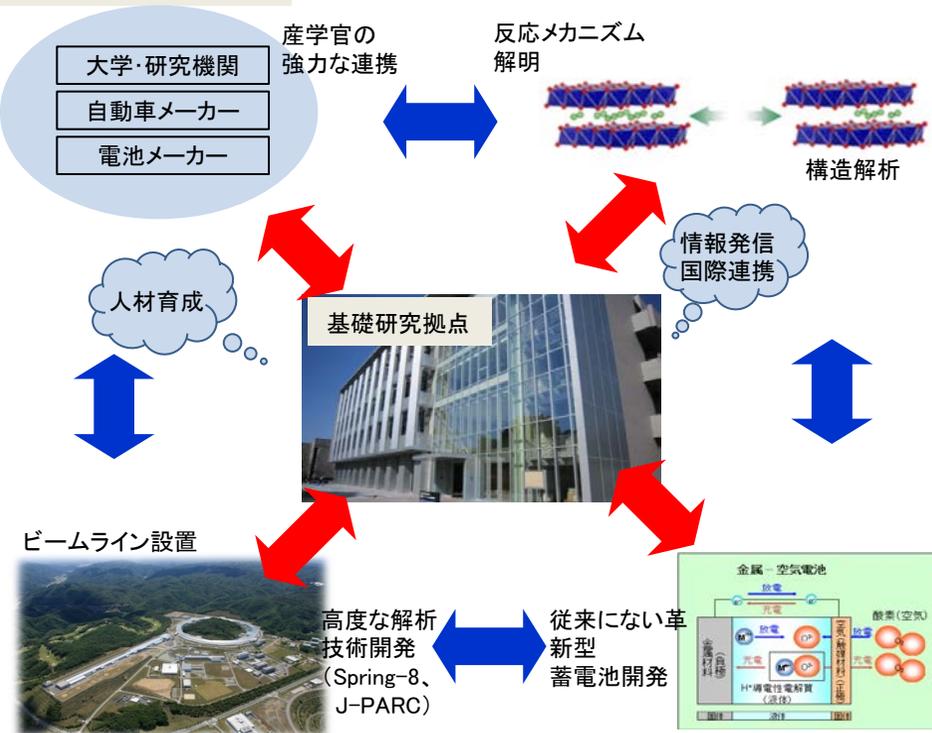
○そこで、本事業においては、リチウムイオン電池の安全性等の向上や、これに資する材料の革新、さらには革新型蓄電池の基礎技術確立に向けて、

- [1]蓄電池の開発に特化した高度解析技術の開発、
- [2]開発した高度解析技術を用いた電池反応メカニズムの本質的な解明、
- [3]リチウムイオン電池の安全性等性能の飛躍的な向上に加え、
- [4]コスト、安全性等についても実用化が見込める革新型蓄電池の開発、を実施します。

### 条件（対象者、対象行為、補助率等）



## 事業イメージ



現状のリチウムイオン電池の反応メカニズム解明による耐久性や安全性の飛躍と革新型蓄電池開発のために、基礎に立ち返ったイノベーションが必須。

2030年に向けた、拠点を中心とした産学官の連携

# 輸入自動車の動向

- 2012年度の新車輸入台数は約32万台。そのうち約25万台が外国メーカー車（日本メーカー輸入車を除く）。
- 外国メーカー車のエコカー減税対象車の比率は、2012年度で58.8%。

## <2012年度 輸入車新規登録台数>

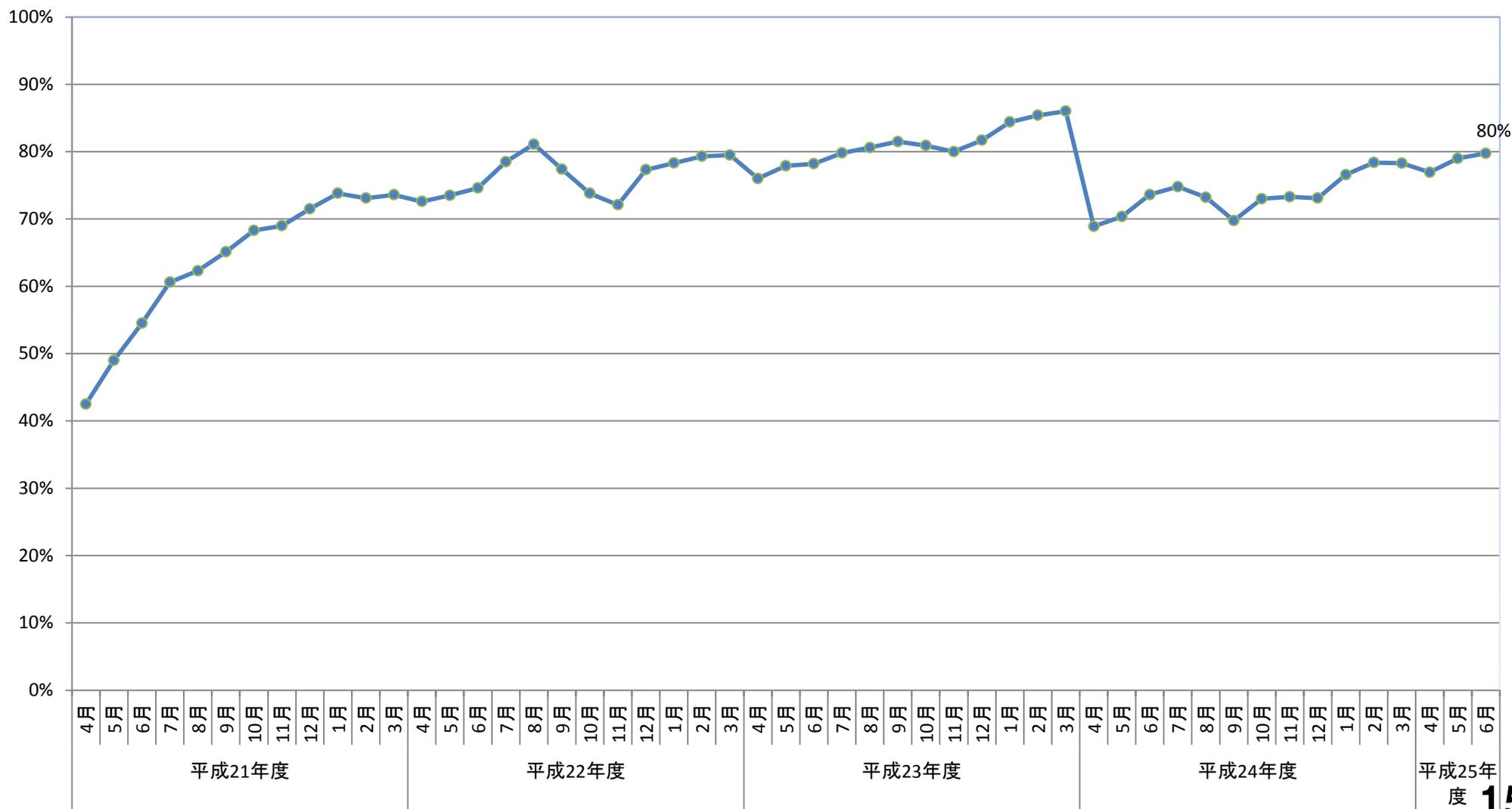
	2012年度	前年度比
外国メーカー車 (乗用車)	245,679台	+10.0%
日本メーカー車 (乗用車)	75,613台	+5.2%
輸入車総計 (乗用車)	321,292台	+8.9%

(出典)日本自動車輸入組合

# 新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合

平成21年度からのエコカー減税の導入により新車販売台数に占めるエコカーの割合は急速に増加。平成24年度の制度改正後は、約7割の水準で推移。

## 新車販売(乗用車)に占めるエコカー減税対象車の割合



# これまでのTPP関連の動き

2006年 シンガポール、NZ、チリ、ブルネイから成るP4協定が発効。

2010年 (交渉会合を4回開催)

3月 米、豪、ペルー、ベトナムを加えた8カ国で交渉開始。

10月 菅総理(当時)所信表明演説  
「環太平洋パートナーシップ協定交渉等への参加を検討。」  
マレーシアが交渉参加し、計9カ国に。

2011年 (交渉会合を6回開催)

11月 APEC首脳会議(於:ホノルル)  
野田総理(当時)、「交渉参加に向けた関係各国との協議を開始」する旨表明。

2012年 (交渉会合を5回開催)

10月 メキシコ、カナダが交渉参加し、計11カ国に。(※実際の交渉会合への参加は11月)

11月 東アジアサミットの折のTPP首脳会議で2013年中の交渉妥結を目指すことに合意。

2013年

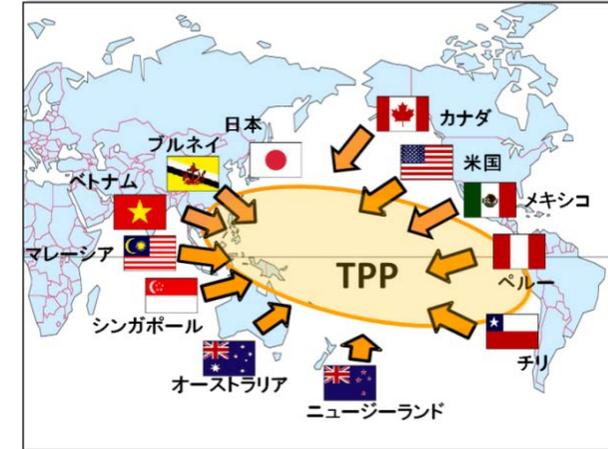
2月 日米首脳会談で、日米の共同声明を発出。

3月 第16回会合(於:シンガポール)、安倍総理「交渉参加」表明。

4月 TPP閣僚会議で日本の交渉参加承認。

今後、各国の国内手続きが完了次第、日本が正式な交渉参加国となる。

5月 第17回会合(於:ペルー)



(次回会合は7月15日～25日(於:マレーシア)、10月にはAPEC首脳会議がバリ島にて開催予定。)

# 日本のTPP交渉参加

2013年

2月22日 日米首脳会談

日米の共同声明を発表



3月15日 安倍内閣総理大臣記者会見

TPP交渉参加を表明



4月12日 TPPに関する主要閣僚会議

日米協議の成功裡の終了を確認



## 日米の共同声明(ポイント)(2月22日)

- ・日本には一定の農産品、米国には一定の工業製品というように、両国ともに二国間貿易上のセンシティブティが存在することを認識
- ・最終的な結果は交渉の中で決まっていくものであり、一方的に全ての関税を撤廃することをあらかじめ約束することを求められるものではないことを確認

## 日米協議の合意の概要(ポイント)(4月12日)

- ・TPP交渉と並行して非関税措置に取り組むことを決定  
対象分野: 保険、透明性/貿易円滑化、投資、規格・基準、衛生植物検疫措置(注) 等
- ・自動車分野の貿易に関し、  
(1) TPP交渉と並行して自動車貿易に関する交渉を行うことを決定  
対象事項: 透明性、流通、基準、環境対応車/新技術搭載車、財政上のインセンティブ 等  
(2) TPPの市場アクセス交渉を行う中で、米国の自動車関税がTPP交渉における最も長い段階的な引下げ期間によって撤廃され、かつ、最大限に後ろ倒しされること、及び、この扱いは米韓FTAにおける米国の自動車関税の取り扱いを実質的に上回るものとなることを確認
- ・日本には一定の農産品、米国には一定の工業製品といった二国間貿易上のセンシティブティが両国にあることを確認しつつ、TPPにおけるルール作り及び市場アクセス交渉において緊密に共に取り組むことで一致

(注)日本及び米国は、世界貿易機関(WTO)の衛生植物検疫措置の適用に関する協定(SPS協定)に基づいて並行二国間交渉の中で衛生植物検疫措置に関する事項について共に取り組む。

# 日本のTPP交渉参加

2013年

4月20日 TPP閣僚会

全参加国との協議終了



TPP(環太平洋パートナーシップ)交渉参加国



4月24日 米議会通知

「90日ルール」を経て、交渉会合に参加予定

## TPP閣僚会合に関する共同声明(仮訳・抜粋)

「環太平洋パートナーシップ閣僚は、重要な課題での前進のための道筋を描き、日本の参加に関する今後の段取りを確認」

貿易大臣はまた、各TPP参加国が、TPP参加への日本の関心についての日本との二国間協議を終了したことを確認した。本日、貿易大臣は、他の参加国が進捗中の交渉に参加した時と同様に、妥結に向けて交渉が引き続き速やかに進められるような方法により、日本の参加プロセスを完了させることをコンセンサス(全会一致)により合意した。日本はその後、現交渉参加各国の国内手続が完了次第、TPP交渉に参加することができる。

日本の参加により、TPP参加国は世界のGDPの約40%、世界の全貿易額の3分の1を占めることになる。TPP参加国の大臣は、日本の交渉参加は、TPPの経済的意義や、TPPがアジア太平洋自由貿易圏に向けた道筋として有望であることを強調するものであることに言及した。

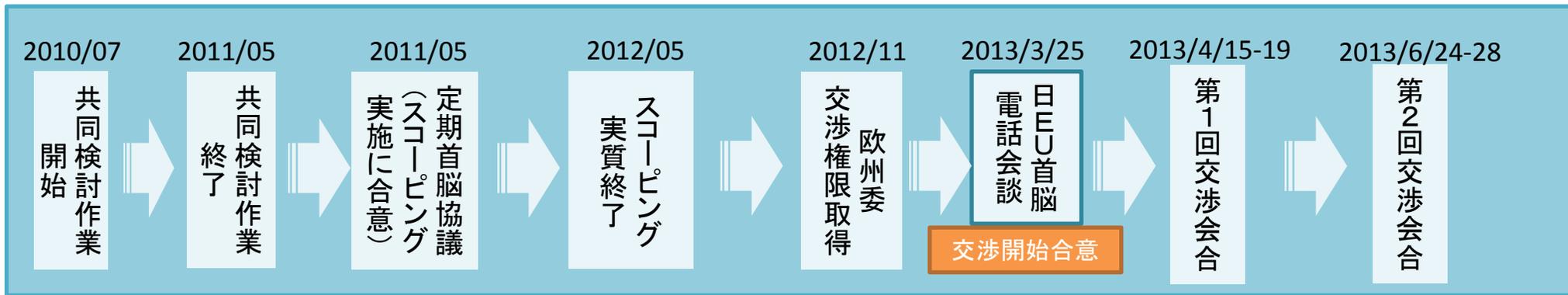
## グローサーNZ貿易大臣メディア声明(仮訳・抜粋)

「TPP参加国は日本を環太平洋パートナーシップ交渉の新たな参加国として歓迎」  
(4月21日)

「TPP現参加国は、特に、2011年11月12日のホノルルでのTPP首脳及び貿易大臣による声明に従って、包括的かつ高い野心の次世代型の協定という共有された目標をできる限り早期に達成することについての日本の約束を歓迎した。我々は、各国の多様な発展のレベルを考慮しつつ、包括的かつバランスのとれたパッケージの締結を目指すに当たり、日本とともに取り組んでいくことを楽しみにしている。」

「TPP現参加国が今後必要に応じそれぞれの国内の法的手続を完了した後、日本は、正式に交渉参加国となり、交渉に参加する。」

# 日EU・EPA交渉



## 日EU首脳電話会談 共同プレスリリース(仮訳) (抜粋) [2013年3月25日]

(欧州側関係スケジュール)

- ・2014年5月頃  
欧州議会選挙
- ・2014年10月  
現欧州委員の任期満了

日EU首脳は、スコーピング作業において到達した交渉の範囲と野心のレベルに関する共通の見解に基づき、政治、グローバル、分野別協力を対象とする協定(政治協定)及び経済連携協定(EPA)／自由貿易協定(FTA)の交渉の立ち上げを決定した。日EU首脳は、両協定の4月の交渉開始を歓迎し、両協定の可能な限り早期の締結についてのコミットメントを表明した。EPA／FTAは、日EU双方の経済成長、ひいては世界経済の発展に貢献するものとなるよう、双方の全ての共有された関心事項を取り扱う、深くかつ包括的な協定となるべきである。