

令和4年度高度な自動走行・MaaS等の 社会実装に向けた研究開発・実証事業 (CASE等による産業構造変化を見据えた 国内技術動向調査)

調査報告書（公表用）

2023年2月28日



ARTHUR D LITTLE

背景

- 自動車産業は、近年CASEといった 100 年に一度の大変革に直面しており、完成車メーカーのみならず、サプライヤー等も含めて、将来の産業競争力の強化に向けた投資競争が行われている。また、世界共通の課題となっているカーボンニュートラルへの対応も喫緊の課題であるが、電動化だけでなく、CASE全体を俯瞰して、自動車産業全体の戦略を構築していく必要がある。我が国でも、CASEやカーボンニュートラルへの対応に向けた適切な施策を打ち出していくためには、国内外における現状や課題、諸外国の今後の取組等をタイムリーかつ正確に把握していく必要がある。
- 欧州や中国では、電気自動車等の普及を戦略的に進めており、急速に普及が拡大する一方、我が国では、欧州や中国に比べ、普及が遅れており、更なる電動車の普及に向けては、車両価格の低減等による社会受容性の拡大、充電インフラ・水素ステーション等のインフラ整備といった課題がある。また、電池・燃料電池・モーター等の電動車関連技術や、サプライチェーン・バリューチェーンの強化も課題となる。特に、軽自動車・商用車等ユーザーのコスト意識や車体設計上の制約が厳しい自動車の電動化や、中小企業等のサプライヤーの競争力強化は、重要な課題である。さらに自動車のライフサイクルでのCO₂削減のためには、安価でクリーンなエネルギーを安定的に調達することも重要となる。加えて、各国では、自動走行技術やMaaS（Mobility as a Service）を活用した持続的な都市交通の社会実装が進展している中、日本では、各地でMaaS実証の取組が進むものの、大規模に事業化できている事例は少ない。社会実装を更に加速化させる上では、先進的な実証の取組を通じて、サービスの効率化、付加価値増大に向けた課題を抽出し、横展開を図っていく必要がある。
- さらに、自動車関係諸税のあり方については、カーボンニュートラルに積極的に貢献するものとしつつ、CASEに代表される環境変化の動向等を踏まえ、受益と負担の関係も含め、中長期的な視点に立って検討を進めることとしており、令和5年度税制改正プロセスに向けては、その抜本的な見直しに向けた検討に着手する必要がある。

目的・実施概要

- 左記を踏まえ、このようなCASE等による産業構造変化を見据えた課題や対応等を踏まえながら、新たなモビリティ社会の在り方や、そのために必要な技術、社会実装の方策を検討するため、海外市場を含めた制度・技術動向等に関する調査やヒアリング等を通じて、電動化や自動走行・MaaS等の先進的な技術やモビリティサービスの実装を加速化することを本事業の目的とする。
- 具体的には下記7項目を中心に、自動車産業を取り巻く CASE 等の潮流やそれらが自動車産業に与える影響等を中心に、国内外を問わず幅広く、文献調査・データ収集・分析等を実施し、2030 年、2050 年のモビリティの在り方、社会構造の変化や、それらに対応するための政策立案に向けた提言等を行う。
※なお、詳細については、経済産業省と相談して決定する。

①電池・モーター・半導体など、電動化・自動化等に必須の部品についての技術やサプライチェーンの国内外動向

②EV・FCV等の電動車や充電インフラ等のインフラに係る国内外の制度（補助金や規制等）・技術動向

③商用車及び二輪の電動化等に係る国内外の制度・技術動向

④自動運転・MaaS等の技術動向や、車の使い方の変革に係る国内外の制度・技術動向

⑤燃料の脱炭素化や水素供給を含む、モビリティのエネルギー政策に係る国内外の制度・技術動向

⑥データの利活用等の自動車産業のデジタル化に向けた国内外の制度・技術動向

⑦CASE やカーボンニュートラルを踏まえた自動車関係諸税に係る国内外の制度動向

米国では、購入に係る税額控除に加えて、政府として2030年に新車販売台数の50%電動化を掲げ推進。欧州と異なりPHEVも対象に含まれる

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除		乗入政策・ナンバー発行規制	企業平均燃費規制
			ZEV/NEV規制
■ 新車1台当たりの税控除額は最大\$7,500 – 所得上限: 単身者は\$150k、非単身世帯は世帯主で\$225k、世帯合算で\$300k – 価格制限: \$55k以下のセダン、\$80k以下のバン、SUV、ピックアップトラック – 生産国制限: 電池原料、電池セルの要件でそれぞれ\$3,750(後述) – パワトレ制限: BEV、FCV、及び7kWh以上のバッテリー搭載PHEVが対象 ■ 2年以上の中古車へも車両価格の30%(最大\$4,000)の税控除額を設定 – 所得上限: 単身者は\$75k、非単身世帯は世帯主で\$112.5k、世帯合算で\$150k – 価格制限: \$25k以下の車両が対象 – 生産国制限は無し – パワトレ制限: BEV、FCV、及び7kWh以上のバッテリー搭載PHEVが対象 ■ 州・地方の税額控除との併用可 ■ 予算額は\$ 85 million (2023年単年) – 「税控除」と言いつつも、歳入を減らすわけではなく還付金の形で歳出扱い		N/A	■ 2026年迄に55mile/galon(約23km/l)に改善 ■ 2030年に新車販売台数の50%を電動化(BEV/FCV/PHEV)

米国加州では、2035年に乗用車の100%ZEV化の目標を掲げ積極的に推進。購入に係る税額控除に加えて、乗入規制も導入

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	企業平均燃費規制	ZEV/NEV規制
■ 原則\$1,000 - \$4,500の税控除 – PHEV:\$1,000、BEV:\$2,000、FCV:\$4,500 – 所得上限:単身世帯は\$135K、既婚世帯は世帯主が\$175K、世帯合算で\$300K – 低所得者層には追加で+\$2,500のインセンティブ有り。対象は世帯の構成人数に応じて変わり、\$51,580~\$178,640の所得層 – 対象となる車両は一般乗用車で\$45K、SUV・ピックアップトラック・バンで\$60K以下の車両 ■ 低燃費車からEV等の高燃費車への買替に対し\$1,000(低所得者の場合は\$1,500)の税控除 – Smog Check(有害物質検査)に通過できなかった車両が対象 ■ 連邦の税控除との併用可 – 「税控除」と言いつつも、歳入を減らすわけではなく還付金の形で歳出扱い	■ 高速道路において優先レーンであるHOVレーンが使用可能	■ 連邦の燃費規制とは異なる独自の燃費規制「LEVⅢ-GHG」を導入 ■ 2025年迄にCO2排出量を下記基準に改善 – 乗用車:144g/mile – 小型トラック:200g/mile	■ 2035年:ZEV100%(PHEVを含む)

カナダは2035年に新車販売台数のZEV率(PHEV含む)を100%とすることを目指し、補助金・規制により移行を促進

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ 最大C\$5,000の補助金 – 販売価格C\$65,000以下の乗用車、販売価格C\$70,000以下のステーションワゴン、SUV等が対象 – BEV、FCEV、PHEV(電動航続距離50km以上)の場合最大C\$5,000 – PHEV(電動航続距離50km未満)の場合最大C\$2,500 ■ 2022 - 2025年にC\$1.7Bの予算 ■ 地方政府の補助金と併用可能 – 例えばケベック州では、販売価格C\$60,000未満のBEV/FCEVへC\$7,000、販売価格C\$60,000未満のPHEVへ最大C\$5,000の補助金	■ British Columbia州では、高速道路において優先レーンであるHOVレーンが使用可能 – 総重量6t未満の車両が対象	■ 2017年から2025年まで、走行距離1mile当たりのCO2排出量を毎年3.5%削減することを目指す	■ 2026年：新車販売台数のうち39.5万台、20%をZEV(PHEV含む)に – 乗用車も含む目標値 ■ 2030年：新車販売台数のうち120万台、60%をZEV(PHEV含む)に – 商用車も含む目標値 ■ 2035年：新車販売台数のうち200万台、100%をZEV(PHEV含む)に – 商用車も含む目標値

出所：カナダ政府HP『Incentives for purchasing zero-emission vehicles』(2022/11閲覧)、Electric Autonomy Canada『Budget 2022 puts over \$9 billion into EV battery supply chain, ZEV purchase rebates, suitability assessments and clean electricity』(2022/4/8)、ケベック州HP『New vehicle rebate』(2022/11閲覧)、British Columbia州『Apply for Electric Vehicles in HOV Lanes on B.C. Highways』(2022/11閲覧)

欧州では、2035年に100%ZEV化の目標を掲げ積極的に推進、燃費規制も強化してZEVへの移行を促進

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
N/A (加盟国単位で実施)	N/A (加盟国単位で実施)	(2021年度CO2排出目標 95g/kmに対して) 2025年: 15%削減 2030年: 55%削減	2035年:ZEV100%

英国では、乗用車では2035年に100%ZEV化の目標を掲げ積極的に推進、燃費規制も強化してZEVへの移行を促進

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ 英国政府は乗用車のPHEV/BEV/FCV向けの補助金を2022年6月に補助金を廃止 – 新車販売台数におけるBEV比率は12%(2021) – 充電インフラ整備に財源を優先的に使いたいという背景 ■ 地方政府は別途補助金を設定しているところもあり – Northern Irelandでは乗用車BEVに対し最大£5,000の補助金	■ ロンドン市内ULEZ¹⁾ 19年から排ガス車規制	■ (2021年度CO2排出目標95g/kmに対して) 2025年: 15%削減 2030年: 55%削減	■ 2035年:ZEV100%

1) ULEZ: 超低排出ゾーン

出所: European Alternative Fuels Observatoryホームページ、Auto Express『What was the UK plug-in car grant?』(2022/10/7)、GOV.UK『Plug-in grant for cars to end as focus moves to improving electric vehicle charging』(2022/6/14)、Bonnet『Government Grants & Incentives for EVs in the UK: A Complete Guide』(2022/10/6)

フランスは、乗用車では2035年に100%ZEV化の目標を掲げ積極的に推進、燃費規制も強化してZEVへの移行を促進

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ BEV/FCEVの場合、最大€6,000の補助金 － 価格が€47,000未満なら価格の最大27%(最大€6,000) ✓ 2023年1月以降は低所得者へは最大€7,000、非低所得者へは最大€5,000。低所得者の収入上限は未公表 － 価格が€47,000以上€60,000未満のBEV及び価格が€47,000以上のFCEVへは最大€2,000 ✓ 2023年1月以降は最大€1,000 － 価格が€60,000以上のBEVは補助金無し ✓ 高級車を購入する経済的な余裕のある層へ補助金を交付してもEV購買意欲増の効果は薄い中で、一定財源で効果的にEV普及を進めるため ■ PHEVの場合、CO2排出量50g/km以下かつ購入価格€50,000以下であれば最大€1,000の補助金 － 2023年1月以降は補助金廃止。2021年の新車販売台数におけるPHEVの割合は6.7% ■ PHEV/BEV/FCEV購入時に3.5t未満の乗用車/バンを廃棄した場合、追加で最大€5,000の補助金 ■ 2020 – 2023年で総額€8Bの予算(商用車及び充電インフラ向けの補助金との合算) ■ 地方政府の補助金と併用可能(例えばDrancy州では最大€1,500)	■ パリ市内ZFE (zone à faible emission) : － 15年から排ガス車規制 ■ ※警察による巡回を行っており罰金は68～135 €	■ (2021年度CO2排出目標95g/kmに対し) 2025年: 15%削減 2030年: 55%削減	■ 2035年: ZEV100%

ドイツでは、乗用車では2035年に100%ZEV化の目標を掲げ積極的に推進、燃費規制も強化してZEVへの移行を促進

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ BEV/FCEVの場合、政府からの購入補助額は、価格が€40,000未満なら最大€6,000、価格が€40,000以上€65,000未満なら最大€5,000、価格が€65,000以上なら€0 – 別途メーカーからの補助額も政府補助の半額で設定されている – 2023年1月以降は、価格が€40,000未満なら最大€4,500、価格が€40,000以上€65,000未満なら最大€3,000、価格が€65,000以上なら€0 – 2024年1月以降は価格が€45,000未満なら最大€3,000、価格が€45,000以上なら€0 ■ PHEVの購入補助は、価格が€40,000未満なら最大€4,500、価格が€40,000以上€65,000未満なら最大€3,750、価格が€65,000以上なら€0 – 別途メーカーからの補助額も政府補助の半額で設定されている – 2023年1月以降は補助金廃止。2021年の新車販売台数におけるPHEVの割合は11.2% ■ 2022年に€5B、2023年に€2.1B、2024年に€1.3Bの予算(商用車向け補助金との合算) ■ 地方政府の補助金と併用可能 – 例えばバーデン=ヴュルテンベルク州では最大€1,000の補助金	■ ベルリン市内 Umwelt zone: 10年から排ガス車規制 – 警察がステッカー有無を確認し、罰金80 €	■ (2021年度 CO2排出目標 95g/kmに対し) 2025年: 15% 削減 2030年: 55% 削減	■ 2035年: ZEV100%

イタリアはガソリン車の新車販売禁止時期の延期をEUに求めており、BEVだけでなくPHEVへの補助も拡大していく方針

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ BEV/FCEV(0-20g/km)について、低燃費車(Euro5を満たさない車両)の廃車を伴わない場合は€3,000、伴う場合は€5,000 – 所得が€30,000未満の場合はそれぞれ€4,500、€7,500 ■ PHEV (21-60g/km)について、低燃費車(Euro5を満たさない車両)の廃車を伴わない場合は€2,000、伴う場合は€4,000 – 所得が€30,000未満の場合はそれぞれ€4,500、€7,500 ■ サーマルカー(61-135g/kmのCO2排出量の自動車)について、低燃費車(Euro5を満たさない車両)の廃車を伴う場合のみ€2,000 ■ 2022 - 2024年に毎年€650Mの予算 – BEV/FCEVの場合2022 – 24の各年に夫々€220M、€230M、€245M – PHEVの場合、2022 – 24の各年に夫々€225M、€235M、€245M – サーマルカーの場合、2022 – 24の各年に夫々€170M、€150M、€120M ■ 地方政府の補助金と併用可能。例えばLazio州では、BEVへ€3,500、HEV/PHEVへ€2,000、FCEVへ€1,000の補助金を設定	■ N/A	■ (2021年度CO2排出目標95g/kmに対して) 2025年: 15%削減 2030年: 55%削減	■ 2035年:ZEV100% – ガソリン車の新車販売禁止の2040年への延期をEUに要請済

イタリアはガソリン車の新車販売禁止時期の延期をEUに求めており、BEVだけでなくPHEVへの補助も拡大していく方針

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ BEV/FCEVについて、低燃費車(Euro4を満たさない車両)の廃車を伴う場合のみ補助金有 – 総重量1.5t未満の場合€4,000 – 総重量1.5t以上3.5t未満の場合€6,000 – 総重量3.5t以上7t未満の場合€12,000 – 総重量7t以上12t未満の場合€14,000 ■ PHEV、サーマルカーへの補助金は無し ■ 2022 - 2024年にそれぞれ€10M、€15M、€20Mの予算 ■ 地方政府の補助金と併用可能 – 例えばLazio州では、BEV/FCEV最大€20,000、PHEV/HEV等へ最大€10,000の補助金を設定	■ N/A	■ (2021年度CO2排出目標95g/kmに対して) 2025年: 15%削減 2030年: 55%削減	■ 2035年:ZEV100% – ガソリン車の新車販売禁止の2040年への延期をEUに要請済

中国は2035年に新車販売台数のFCV/BEV/PHEV率とHEV率を共に50%とすることを目指し、補助金・規制により移行を促進

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ 最大12,600元の補助金 – 航続距離が300km以上400km未満のBEVへは9,100元、航続距離が400km以上のBEVへは12,600元 – 航続距離がWLTP方式で43km以上、NEDC方式で50km以上のPHEVへは4,800元 – FCEVへの補助金は無し – 補助額は近年減少傾向であり、2022年で補助打ち切り予定も延長を検討中 ■ 2022年に385億元の予算(商用車向け補助金との合算) ■ 地方政府の補助金と併用可能 – 例えば深圳ではNEV(BEV/FCEV/PHEV)購入時に20,000元の補助金	■ ナンバープレートの発行枚数に上限を設定 – NEVへは優先的に発行	■ 2025年に95g/kmを目指す	■ 2025年：新車販売台数のうち20%をFCV/BEV /PHEVに – 商用車も含む目標値 ■ 2035年：新車販売台数のうち50%をFCV/BEV /PHEVに、50%をHEVに – 商用車も含む目標値

韓国はBEV/FCEVへ補助金を設定しているがHEV/PHEVへは補助金を設定していない

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ BEVに対しては下記の計算式により計算された補助額(最大700万ウォン)を補助 – 車体価格、航続距離、公害目標達成度等に応じて補助金額が変化 – 計算式は次頁参照 ■ FCEVへは最大2,250万ウォンを補助 ■ HEV/PHEVへの補助金は無し ■ 2022年の補助金は2兆3985億ウォン – BEVへ1兆7190億ウォン、FCEVへ6795億ウォン – 商用車向け予算も含んだ額 ■ 地方自治体の補助金は、政府補助金に比例する形で次式により算出 – 地方自治体補助金＝該当車両の政府補助額 / 政府補助額最大額 (700万ウォン) × 当該地方の最大補助額単価(ソウル市の場合は200万ウォン)	■ N/A	■ 2030年: CO2排出量70g/km 燃費33.1km/L	■ 2025年: – 保有台数の目標として、 BEV : 113万台 FCEV : 20万台

重量車についてはCO2排出基準が設定されているが、税額控除は現時点で設けられていない

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
N/A	N/A	■ 目標:2027年燃費 16%減(重量トラック 2017年比) (詳細は後述)	N/A

米国加州では、2045年に商用車の100%ZEV化の目標を掲げ積極的に推進。購入に係る税額控除に加えて、乗入規制も導入

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	企業平均燃費規制	ZEV/NEV規制
■ 小型商用車の購入もしくはリースに対し\$1,000 - \$4,500の税控除 – PHEV:\$1,000、BEV:\$2,000、FCV:\$4,500 – カリフォルニア州で運用されていることが必要 – リースの場合はリース期間が30カ月以上であることが必要 ■ 低燃費バスからEV等の高燃費バスへの買替に対し\$180k~400kの税控除 – BEVバスの場合最大\$180k(ただしシャトルバスは最大\$160k、スクールバスは最大\$400k) – FCVバスの場合最大\$400k ■ 連邦の税控除との併用可 – 「税控除」と言いつつも、歳入を減らすわけではなく還付金の形で歳出扱い	■ 高速道路において優先レーンであるHOVレーンが使用可能(下記を除く) – トレーラー – 大型トラック – 88km/h以上の速度を出せない車両	■ 連邦の燃費規制とは異なる独自の燃費規制「LEVⅢ-GHG」を導入 ■ 2025年迄にCO2排出量を下記基準に改善 – 乗用車 :144g/mile – 小型トラック :200g/mile	■ 2045年: ZEV100%(PHEVを含む)

英国では、乗用車では2035年に100%ZEV化の目標を掲げ積極的に推進、燃費規制も強化してZEVへの移行を促進

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ ZEVモードで60mile以上走行可能かつCO2排出量50g/km以下のPHEV/BEVFCVに対し、車両総重量により最大£2,500 – 16,000の補助金 – 車両総重量2.5t未満の場合は最大£2,500(購入価格の35%以下) – 車両総重量2.5t以上3.5t未満の場合は最大£5,000(購入価格の35%以下) – 車両総重量3.5t以上の場合は最大£16,000(購入価格の20%以下) ■ 2024年3月までに£300Mの予算を投入	■ ロンドン市内ULEZ¹⁾ 19年から排ガス車規制	■ (2021年度CO2排出目標95g/kmに対して) 2025年: 15%削減 2030年: 55%削減	■ 2035年:ZEV100%

1) ULEZ: 超低排出ゾーン

出所: . European Alternative Fuels Observatoryホームページ、Auto Express『What was the UK plug-in car grant?』(2022/10/7)

フランスは、商用車については補助金・税額控除を実施及び燃費規制を強化しているが、ZEV化規制についての言及は現時点はない

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ BEV/FCEVの場合、最大€4,000の補助金 – 価格が€47,000未満なら最大€4,000 ✓ 2023年1月以降は最大€3,000 – 価格が€47,000以上€60,000未満のBEV及び価格が€47,000以上のFCEVへは最大€2,000 ✓ 2023年1月以降は最大€1,000 – 価格が€60,000以上のBEVは補助金無し ■ PHEVの場合、CO2排出量50g/km以下かつ購入価格€50,000以下であれば最大€1,000の補助金 – 2023年1月以降は補助金廃止。2021年の新車販売台数におけるPHEVの割合は6.7% ■ PHEV/BEV/FCEV購入時に3.5t未満の乗用車/バンを廃棄した場合、追加で最大€5,000の補助金 ■ 2020 – 2023年で総額€8Bの予算(乗用車及び充電インフラ向けの補助金との合算) ■ 地方政府との併用可 – Lyon州では重量車BEV、軽商用車BEV、重量車FCEV、軽商用車FCEVに対し、最大でそれぞれ€10,000、€5,000、€13,000、€8,000	■ パリ市内ZFE (zone à faible emission) : – 15年から排ガス車規制 ■ ※警察による巡回を行っており罰金は68～135 €	■ (2021年度CO2排出目標95g/kmに対し) 2025年: 15%削減 2030年: 55%削減	—

ドイツでは、重量車については補助金・税額控除を実施及び燃費規制を強化しているが、ZEV化についての言及は現時点はない

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ BEV/FCEVの場合、政府からの購入補助額は、価格が€40,000未満なら最大€6,000、価格が€40,000以上€65,000未満なら最大€5,000、価格が€65,000以上なら€0 – 別途メーカーからの補助額も政府補助の半額で設定されている – 2023年1月以降は、価格が€40,000未満なら最大€4,500、価格が€40,000以上€65,000未満なら最大€3,000、価格が€65,000以上なら€0 – 2023年9月以降は法人向けの補助金廃止の方向 (中小企業/非営利団体等への補助金を維持するかは議論中) ■ PHEVの購入補助は、価格が€40,000未満なら最大€4,500、価格が€40,000以上€65,000未満なら最大€3,750、価格が€65,000以上なら€0 – 別途メーカーからの補助額も政府補助の半額で設定されている – 2023年1月以降は補助金廃止。2021年の新車販売台数におけるPHEVの割合は11.2% ■ 2022年に€5B、2023年に€2.1B、2024年に€1.3Bの予算(乗用車向け補助金との合算) ■ 地方政府の補助金と併用可能 – 例えばBerlin州では最大€15,000の補助金	■ ベルリン市内 Umwelt zone: 10年から排ガス車規制 – 警察がステッカー有無を確認し、罰金80 €	■ (2021年度 CO2排出目標 95g/kmに対し) 2025年: 15% 削減 2030年: 55% 削減	—

中国は2035年に新車販売台数のFCV/BEV/PHEV率とHEV率を共に50%とすることを目指し、補助金・規制により移行を促進

電動車関連の補助		電動車関連の規制	
対利用者		対OEM	
購入補助・税額控除	乗入政策・ナンバー発行規制	CO2排出基準	ZEV/NEV規制
■ 最大39,600元の補助金 – BEVの場合、3.5t未満であれば最大14,400元、3.5t以上であれば最大39,600元 – PHEVの場合、3.5t未満であれば0元、3.5t以上12t未満であれば最大14,400元、12t以上であれば最大39,600元 – FCEVへの補助金は無し – 補助額は近年減少傾向であり、2022年で補助打ち切り予定も延長を検討中 ■ 2022年に385億元の予算(乗用車向け補助金との合算)	■ ナンバープレートの発行枚数に上限を設定 – NEVへは優先的に発行	■ 2025年に95g/kmを目指す	■ 2025年：新車販売台数のうち20%をFCV/BEV /PHEVに – 商用車も含む目標値 ■ 2035年：新車販売台数のうち50%をFCV/BEV /PHEVに、50%をHEVに – 商用車も含む目標値

取得時・保有時の課税はいずれも国により行われる

	取得		保有		
	消費税・付加価値税	取得税・登録費用	車両重量に応じた税金・費用	排気量等に応じた税金・費用	その他係る税金・費用
	付加価値税	車両登録費	-	自動車税	-
導入年	1973	2004		1888	
課税主体	国	国		国	
課税客体	英国で販売された自動車(輸入含む)	英国で販売された自動車(輸入含む)		英国での登録済車両、または英国公道での使用・保管車両	
納税義務者	英国内における自動車の販売・輸入者	英国内における自動車の購入者		英国での登録・使用・保管車両の保有者	
納税時期	年毎/四半期毎	購入時		年毎/半年毎/月毎から選択可(半年毎/月毎では追加手数料)	
納税方法	英国の歳入税関庁(HMRC)へ申告書提出の上で納税	フォーム上で車両登録の上、小切手/郵便為替で国へ納税		口座振替/クレジットカードで国へ納税	
課税標準	車両価格	登録台数		車種により異なり、乗用車は排気量及び燃料種	
税率・税額	車両価格の20%	£55		乗用車の場合、£0~2,365* CO2排出量が多いほど高額	
税收使途	一般会計	一般会計		一般会計	
xEVの取扱	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し		乗用車へ減免措置有(ZEV免税)。xEVへの増税の動き無	

* £40,000以上の価格の車両へは、経済的余裕の有る納税者へより課税すべきとの考えから£355/年×5年の追加課税有(排気量に応じた自動車税の一環であるためZEVは免税)
出所：みずほ情報総研『車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較調査・分析等委託』(2020年3月)、GOV.UK『Business Income Manual』(2022/10閲覧)、HMRC『VAT Annual Accounting Scheme』(2022/10閲覧)、GOV.UK『Vehicle Excise Duty』(2022/11閲覧)

炭化水素油税と重量車道路利用税は国で、混雑課金はロンドン市で課税される

	走行		
	ガソリン税・走行課税		
	炭化水素油税	重量車道路利用税	混雑課金
導入年	1979	2014	2003
課税主体	国	国	ロンドン市
課税客体	英国内で生産/輸入された炭化水素油、 バイオ燃料等	英国内の指定公道を走行する 車両総重量12t以上の重量貨物車	平日7-18時に対象区域を通行する全車両
納税義務者	炭化水素油、バイオ燃料の製造/輸入者等	英国内の指定公道を走行する 車両総重量12t以上の重量貨物車の保有者	平日7-18時に対象区域を通行する全車両の 運転者
納税時期	四半期毎/月毎	走行開始前	即時、通行の90日前まで、通行翌日のいずれか
納税方法	英国政府のウェブ報告フォームから 課税対象燃料量を報告	英国政府のウェブ報告フォームから クレジットカード/口座振替/PayPal/現金等により支払	クレジットカード/口座振替等による自動支払、 またはロンドン交通局ウェブページから支払い
課税標準	燃料製造/輸入/販売量	車軸数、最大積載量等	一日における通行有無
税率・税額	無鉛ガソリンの場合£0.5295/L	車両形状(トラック/セミトレーラー/トレーラー)、 最大積載量、走行期間に応じ課税	車両形状(トラック/セミトレーラー/トレーラー)、 最大積載量、走行期間に応じ課税
税收使途	一般会計	一般会計	交通インフラ投資
xEVの取扱	特段の減免措置は無し	欧州排ガス規制EURO6を満たせば減税*。COVID からの業績回復促進のため2023年まで課税停止	BEV・FCVの他、欧州排ガス規制EURO6等の 条件を満たすPHEVは減免。xEVへの増税の動き無

* EURO6はガソリン車に限らず自動車全般に対して大気汚染物質の排出規制値を定めているため、EVも減税対象
出所：みずほ情報総研『車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較調査・分析等委託』（2020年3月）

CO2排出量及びパワトレ種類により年間の自動車税額が異なる

初回の納税額

- ZEVは£0、非ZEVはCO2排出量に応じ下記の額が課税される

CO2 排出量 (g/km)	ガソリン車(PHEV含)、 ディーゼル車 (RDE2**適合)	ディーゼル車 (RDE2**不適合)	代替燃料車
1~50	£10	£25	£0
51~75	£25	£120	£15
76~90	£120	£150	£110
91~100	£150	£170	£140
101~110	£170	£190	£160
111~130	£190	£230	£180
131~150	£230	£585	£220
151~170	£585	£945	£575
171~190	£945	£1,420	£935
191~225	£1,420	£2,015	£1,410
226~255	£2,015	£2,365	£2,005
255以上	£2,365	£2,365	£2,355

2回目以降の納税額(年額)*

- パワトレ種類により下記の額が課税される
- £40,000以上の価格の車両へは£355/年×5年の追加課税有
– ZEVは対象外

ZEV	非ZEV	
	ガソリン車 (PHEV含)、 ディーゼル車	代替燃料車
£0	£165	£155

* 乗用車対象。半年毎/月毎に支払うことも可能。ただし、税額は年一括払いよりも割高。

** RDE2：窒素酸化物排出量基準

出所：GOV.UK『Vehicle tax rates』(2022/11閲覧)

取得時において付加価値税は連邦・州・市町村で、自動車登録費は州・市町村で課税される。保有時においては連邦で課税される

	取得		保有		
	消費税・付加価値税	取得税・登録費用	車両重量に応じた税金・費用	排気量等に応じた税金・費用	その他係る税金・費用
	付加価値税	自動車登録費	-	自動車税	-
導入年	1968	2000年代以前		1928	
課税主体	連邦・州・市町村	州・市町村		連邦	
課税客体	ドイツで販売された自動車(輸入含む)	ドイツで販売された自動車		公道を走行する車	
納税義務者	ドイツにおける自動車の販売・輸入者	自動車の購入者(ディーラーの代理の場合有)		公道走行車の所有者または使用者	
納税時期	四半期毎/月毎	購入時		年毎(前払い。税額が一定以上ならば半年毎/四半期毎も可)	
納税方法	付加価値税申告書により税務署に納税	自動車登録事務所に申請・納税		口座情報に基づき自動的に課税額が引落し	
課税標準	車両価格	登録台数		排気量、CO2排出量、車両総重量	
税率・税額	車両価格の19%	凡そ€30		€0.02/cc(乗用のがリソ車)等	
税收使途	失業保険料/公的年金、連邦・州・市町村の一般会計	一般会計		一般会計	
xEVの取扱	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し		電気自動車*は最長2030年までは免除、2031年以降課税	

* FCVは含むがPHEVは含まない

出所：みずほ情報総研『車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較調査・分析等委託』（2020年3月）、貴省受領資料『Meti_Mobility_各国の自動車税金スキーム_v2.00.xlsx』、Unternehmensservice Portal『Zeitpunkt des Entstehens der Steuerschuld』（2022/10閲覧）

環境対策を名目とし、ドイツは2021年1月以降に登録された高CO2排出量車に対してCO2排出量当たりの自動車税額を増額している

ドイツの乗用車への
自動車税の課税標準は
排気量とCO2排出量

2021年1月以前に登録された乗用車*

2021年1月以降に登録された乗用車

	税率		計算例(1,498cc, 167g/km)	税率		計算例(1,498cc, 167g/km)
排気量への自動車税	100cc当たり €2.00		15 × €2.00 = €30	100cc当たり €2.00		15 × €2.00 = €30
CO2排出量への自動車税	~95g/km	€0	95 × €0 + (167-95) × €2.0 = €144	~95g/km	€0	95 × €0 + (115-95) × €2.0 + (135-115) × €2.2 + (155-135) × €2.5 + (167-155) × €2.9 = €168.8
	95g/km~	超過1g/km当たり €2.0		95~115g/km	超過1g/km当たり €2.0	
				115~135g/km	超過1g/km当たり €2.2	
				135~155g/km	超過1g/km当たり €2.5	
				155~175g/km	超過1g/km当たり €2.9	
				175~195g/km	超過1g/km当たり €3.4	
195g/km~	超過1g/km当たり €4.0					
合計			€30 + €144 = €174	環境対策を名目に増税		€30 + €168.8 = €198.8

* 2009年7月以降の登録車。2009年7月以前の登録車へは別途課税スキーム有り
出所：Zoll.de『自動車税課税額』（2022/12閲覧）、ドイツ財務省『持続可能で気候にやさしい道路交通のための自動車税法改正』（2020/10/9）

付加価値税は国で、地域税・汚染税・車両重量税は州で課税される

	取得			
	消費税・付加価値税	取得税・登録費用		
	付加価値税	地域税	汚染税	車両重量税
導入年	1954	N/A	2008	2022
課税主体	国	州	州	州
課税客体	フランスで販売された自動車	フランスで販売された自動車	フランスで販売された自動車	車両重量1,800kg超の自動車・ 小型商用車の一部
納税義務者	フランスにおける自動車の 販売者	フランスにおける自動車の 購入者	フランスにおける自動車の 購入者	車両重量1,800kg超の一部の自動車・ 小型商用車の購入者
納税時期	年毎(半年毎/四半期毎/月毎 の分割払いも可能)	購入後1か月以内	購入後1か月以内	購入後1か月以内
納税方法	付加価値税申告書を提出し納税	自動車登録書をオンライン申請し、 納税	自動車登録書をオンライン申請し、 納税	自動車登録書をオンライン申請し、 納税
課税標準	車両価格	CO2排出量、馬力	CO2排出量(新車)、 馬力(中古車)	車両重量
税率・税額	車両価格の20%	数百ユーロ程度 (州、CO2排出量、馬力により異なる)	€0~40,000 (CO2排出量、馬力が多いほど高額)	1,800kg超過分につき€10/kg
税收使途	一般会計	一般会計	一般会計	一般会計
xEVの取扱	特段の減免措置は無し	電気自動車*に対し減免	CO2排出量128g/km以下の自動車は 免税。xEVへの増税の動き無し	特段の減免措置は無し

* FCVやPHEVも含む

出所：ACEA Tax Guide 2021、貴省受領資料『Meti_Mobility_各国の自動車税金スキーム_v2.00.xlsx』、仏財務省『付加価値税について』(2022/10閲覧)、Compta online『TVA : dates limites』(2022/3/21)、French Property『Guide to Driving in France』(2022/10閲覧)

保有時・走行時の課税はいずれも国により行われる

	保有			走行
	車両重量に応じた税金・費用	排気量等に応じた税金・費用	その他係る税金・費用	ガソリン税・走行課税
	年間車軸税	社用自動車税	-	ガソリン税
導入年	2016以前	2007以前		1973以前
課税主体	国	国		国
課税客体	フランス本土で走行する車両重量 12t以上の貨物車	社用車		燃料・石油製品
納税義務者	フランス本土で走行する車両重量 12t以上の貨物車の所有者	自動車を保有する法人・自治体等		燃料・石油製品の 生産/輸入/保管/販売者
納税時期	年毎	年毎		四半期毎
納税方法	付加価値税申告書の付属書により 付加価値税と共に納税	原則オンラインで申告し、納税		取扱燃料の量と納税額を申告
課税標準	車両重量・車軸種類	CO2排出量、馬力、燃料種類		燃料種類
税率・税額	€124 ~ 932	€0 ~ 9,000程度		€0.255 ~ 0.931 / L
税收使途	一般会計	一般会計		一般会計
xEVの取扱	特段の減免措置は無し	電気自動車を含むCO2低排出車両は 減免。特に増税の動き無し		特段の減免措置は無し

地域税非課税の州
地域税半額課税の州
地域税全額課税の州



フランスの多くの州ではBEV購入時の地域税が免除されており、人口比では88%がBEV購入時に地域税を支払う必要がない

州	PF当たり納税額	BEVへの免除率	人口(2022/1/1時点)	
Auvergne-Rhône-Alpes	€43	100%(非課税)	8,153,233 人	59,659,607人 (仏全人口の88%)
Bourgogne-Franche-Comté	€51	100%(非課税)	2,785,393 人	
Corse	€27	100%(非課税)	349,465 人	
Grand-Est	€48	100%(非課税)	5,542,094 人	
Hauts-de-France	€33	100%(非課税)	5,987,172 人	
Île-de-France	€46.15	100%(非課税)	12,395,148 人	
Normandie	€35	100%(非課税)	3,307,286 人	
Nouvelle-Aquitaine	€41	100%(非課税)	6,081,985 人	
Occitanie	€44	100%(非課税)	6,053,548 人	
Pays de la Loire	€48	100%(非課税)	3,873,096 人	
Provence-Alpes-Côte d'Azur	€51.2	100%(非課税)	5,131,187 人	5,967,847人 (仏全人口の9%)
Bretagne	€51	50%	3,402,932 人	
Centre-Val de Loire	€49.8	50%	2,564,915 人	2,185,942人 (仏全人口の3%)
Guadeloupe	€41	0%(全額課税)	372,939 人	
Guyane	€42.5	0%(全額課税)	294,436 人	
La Réunion	€51	0%(全額課税)	868,846 人	
Martinique	€51	0%(全額課税)	350,373 人	
Mayotte	€30	0%(全額課税)	299,348 人	

売上・使用税、登録料はオレゴン州で、燃料浪費車税、重量貨物車小売税、高速道路重量車使用税は連邦政府で課税されている

	取得				
	消費税・付加価値税				取得税・登録費用
	車両特権税	燃料浪費車税	重量貨物車小売税	高速道路重量車使用税	登録料
導入年	2018	1978	1982	1999以前	1905
課税主体	州	連邦政府(米国内国際入庁)	連邦政府(米国内国際入庁)	連邦政府(米国内国際入庁)	州
課税客体	車両重量26,000ポンド以下、走行距離7,500マイル以下の車	車両重量6,000ポンド以下のガソリン/軽油駆動車(公道走行)	トラック、トレーラー、トラクターのシャシー・車体	車両重量55,000ポンド以上の公道走行車	自動車
納税義務者	自動車の購入者・所有者	自動車製造業者、輸入業者	トラック、トレーラー、トラクターの製造、販売、輸入業者	車両重量55,000ポンド以上の公道走行車の所有者	自動車の購入者
納税時期	四半期毎	四半期毎	四半期毎 (対象車販売から半年後)	最初に公道を走行した月の翌月	車種により四半期毎/半年毎など
納税方法	納税額をオレゴン州歳入庁に申告	販売・輸入台数を米国内国歳入庁に申告	納税額を米国内国歳入庁に申告	保有台数・納税額を米国内国歳入庁に申告	登録後4年分の納税額をオレゴン州運輸局に申告
課税標準	車両価格	燃費	トラック、トレーラー、トラクターの販売・リース	車両重量	燃費
税率・税額	車両価格の0.5%	22.5mile/galon以上で\$0、それ以外は\$1,000～7,700	車両価格の12%	\$75～550 (重量車ほど高額)	\$252～632(4年間) (高燃費車ほど高額)
税收使途	ZEV購入のための補助金	一般会計	道路信託基金に入り、道路整備資金として州に分配	道路信託基金に繰り入れられる	一般会計
xEVの取扱	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し	走行課税(OReGo)参加なら減免(\$172/4年)。増税の動き無し

保有時の課税はオレゴン州により行われている

	保有		
	車両重量に応じた税金・費用	排気量等に応じた税金・費用	その他係る税金・費用
	-	車両登録料	-
導入年		1905	
課税主体		州	
課税客体		自動車	
納税義務者		自動車の購入者・所有者	
納税時期		自動車登録時の納入から5年目以降、 2年経過ごと	
納税方法		納税額をオレゴン州 運輸局に申告	
課税標準		燃費	
税率・税額		\$126 - 316(2年間) (高燃費車ほど高額)	
税收使途		一般会計	
xEVの取扱		走行課税納税(OReGo登録済)の場合は 減免(2年間で\$86)。増税の動き無	

自動車輸送燃料税と走行課税はオレゴン州で、燃料物品税と石油流出責任税は連邦政府で課税されている

	走行			
	ガソリン税・走行課税			
	自動車輸送燃料税	走行課税	燃料物品税	石油流出責任税
導入年	1919	2015	1932	2006
課税主体	州	州	連邦政府(米国内国際入庁)	連邦政府(米国内国際入庁)
課税客体	ガソリン・軽油・航空機燃料等の貯蔵場所からの出荷・販売	燃費性能40mpg以上の乗用車(任意)	ガソリン・軽油・航空機燃料等の貯蔵場所からの出荷・販売	原油の生産・輸入、石油製品の輸入
納税義務者	石油精製業者、輸入業者、貯蔵業者	燃費性能40mpg以上の乗用車の保有者(任意)	混合燃料製造者、輸入業者、パイプライン業者、燃料貯蔵業者	原油採掘業者、原油輸入・精製業者、石油製品輸入業者
納税時期	四半期毎	支払い方法(クレジットカード、デビットカード、等)に依存	毎月	四半期毎
納税方法	販売・使用量をオレゴン州運輸局に提出	課税システムOReGoを通じて納税	製造・輸入・混合した燃料の量を米国内国歳入庁に提出	燃料の引取量を米国内国歳入庁に提出
課税標準	燃料購入量	走行距離	燃料購入量	燃料購入量
税率・税額	\$0.388/ガロン	OReGo登録料\$43/年 + \$0.018/マイル(走行課税額を上限とし燃料税免除)	\$0.184/ガロン	\$0.09/バレル (\$0.002/ガロン)
税收用途	道路補修等	道路補修等	道路信託基金及び地下貯蔵庫漏出信託基金に繰り入れられる	州の自動車登録料基金に入り人口に応じて郡・市に分配
xEVの取扱	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し

走行課税制度への参加は現状任意であり、走行課税を納税する場合は走行課税額を上限として燃料税が免除される

制度概要

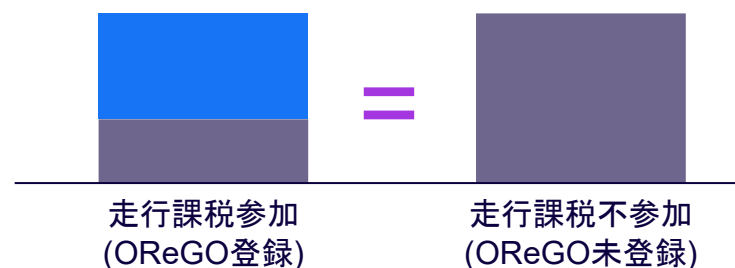
導入年	■ 2015
目的	■ ICE車の燃費向上/EV化に伴うガソリン税減収の補填
対象車両	■ 燃費性能40mpg以上の乗用車 - 納税は任意であり、納税する場合は燃料税を免除 (免除額の上限值は走行課税額)
税額	■ 基本登録料\$43/年+走行分1.8セント/マイル
徴税方法	■ 走行課税システムOReGOに登録の上で、個人のプライバシー保護の観点から参加者はGPS対応・非対応の選択が可能 - GPS非対応の場合は州外道路・私道も課税対象となる ■ 米国で搭載が義務化されている車両診断情報取得用のOBDIIコネクタに、GPS内蔵の専用MRD(Mileage Reporting Device)を接続 ■ Azuga、Emovis、オレゴン運輸局が走行距離と徴税の管理を行う - Azuga：コネクテッドサービスを手掛ける企業 - Emovis：高速道路運営・管理企業であるabertisのテクノロジー部門が独立

燃料税と走行課税の合計額

■ 走行課税
■ 燃料税

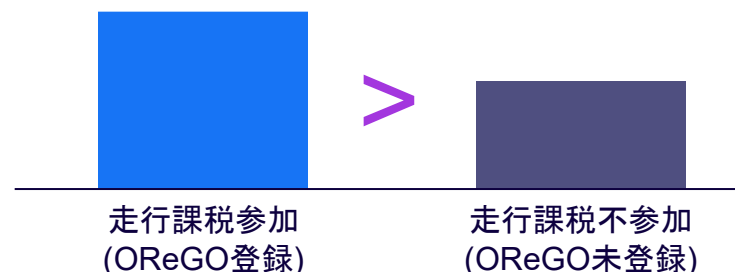
燃料税額が
走行課税額を
上回る場合

OReGO登録の場合は走行課税と同額が燃料税から減額されるため、OReGO登録有無によらず走行課税と燃料税の合計額は不変



燃料税額が
走行課税額を
下回る場合

OReGO登録の場合は燃料税が完全免除。



売上・使用税、登録料はカリフォルニア州で、燃料浪費車税、重量貨物車小売税、高速道路重量車使用税は連邦政府で課税されている

	取得				
	消費税・付加価値税				取得税・登録費用
	売上・使用税	燃料浪費車税	重量貨物車小売税	高速道路重量車使用税	登録料
導入年	1933	1978	1982	1999以前	1910年代
課税主体	州・郡・市	連邦政府(米国内国際入庁)	連邦政府(米国内国際入庁)	連邦政府(米国内国際入庁)	州の車両管理局
課税客体	個人資産の最終消費	車両重量6,000ポンド以下のガソリン/軽油駆動車(公道走行)	トラック、トレーラー、トラクターのシャシー・車体	車両重量55,000ポンド以上の公道走行車	州の住民/企業の保有する自動車
納税義務者	売上税：小売業者 使用税：製品使用者*	自動車製造業者、輸入業者	トラック、トレーラー、トラクターの製造、販売、輸入業者	車両重量55,000ポンド以上の公道走行車の所有者	州内の自動車保有者
納税時期	毎年	四半期毎	四半期毎 (対象車販売から半年後)	最初に公道を走行した月の翌月	車両購入後10日以内又はCA州転入後20日以内
納税方法	カリフォルニア州税金管理局(CDTFA)に登録の上で支払	販売・輸入台数を米国内国歳入庁に申告	納税額を米国内国歳入庁に申告	保有台数・納税額を米国内国歳入庁に申告	車両管理局に車両を登録し、納税
課税標準	車両価格	燃費	トラック、トレーラー、トラクターの販売・リース	車両重量	車種
税率・税額	車両価格の7.25% (州：6%、郡：1.25%)	22.5mile/galon以上で\$0、それ以外は\$1,000～7,700	車両価格の12%	\$75～550	凡そ\$65
税收使途	州の一般会計に入り、特別基金で地方政府に一部分配	一般会計	道路信託基金に入り、道路整備資金として州に分配	道路信託基金に繰り入れられる	州の一般会計
xEVの取扱	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し

* インターネット等で州外から購入しカリフォルニア州に持ち込まれた製品に課税

出所：みずほ情報総研『車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに関する国際比較調査・分析等委託』（2020年3月）、California Department of Tax and Fee Administration HP(2022/10閲覧)、Federal Register『Excise Tax; Tractors, Trailers, Trucks, and Tires; Definition of Highway Vehicle』（2020/10閲覧）

保有時の課税はいずれもカリフォルニア州により行われている

	保有			
	車両重量に応じた税金・費用	排気量等に応じた税金・費用	その他係る税金・費用	
	重量料	-	自動車登録料	輸送改善料
導入年	1959		1935	2018
課税主体	州		州	州
課税客体	車両重量2,000 ポンド以上の 商用車		自動車	自動車
納税義務者	自動車の購入者・所有者		自動車の購入者・所有者	自動車の購入者・所有者
納税時期	自動車登録時の納入から 1 年経過ごと		自動車登録時の納入から 1 年経過ごと	自動車登録時の納入から 1 年経過ごと
納税方法	カリフォルニア州 自動車局に申告し納税		カリフォルニア州 自動車局に申告し納税	カリフォルニア州 自動車局に申告し納税
課税標準	車軸数・車両重量		購入価格	購入価格
税率・税額	\$8 ~ 1,700		購入価格の0.65%	\$25 ~ 175
税收使途	州高速道路会計に繰り入れ、 徴税等の運用費に活用される		州の自動車登録料基金に入り 人口に応じて郡・市に分配	州の自動車登録料基金に入り 人口に応じて郡・市に分配
xEVの取扱	減免された税額が設定されている*。 増税の動きは無し		特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し

* BEV, PHEV, FCEVが対象であり、HEVは対象外

出所：みずほ情報総研『車体課税制度のグリーン化及び今後の見通しに 関する国際比較調査・分析等委託』(2020年3月)、『The Incidence of the California Vehicle License Fee』(Dill et al.,1999)、ADFC「EV Registration Data」(2022/11閲覧)

自動車輸送燃料税はカリフォルニア州で、燃料物品税と石油流出責任税は連邦政府で課税されている

	走行		
	ガソリン税・走行課税		
	自動車輸送燃料税	燃料物品税	石油流出責任税
導入年	1923	1932	2006
課税主体	州	連邦政府(米国内国際入庁)	連邦政府(米国内国際入庁)
課税客体	ガソリン・軽油・航空機燃料等の貯蔵場所からの出荷・販売	ガソリン・軽油・航空機燃料等の貯蔵場所からの出荷・販売	原油の生産・輸入、石油製品の輸入
納税義務者	石油精製業者、輸入業者、貯蔵業者	混合燃料製造者、輸入業者、パイプライン業者、燃料貯蔵業者、バイオ燃料等の製造・輸入業者	原油採掘業者、原油輸入・精製業者、石油製品輸入業者
納税時期	毎月	毎月	四半期毎
納税方法	カリフォルニア州税金管理局(CDTFA)へ申請・納税	製造・輸入・混合した燃料の量を米国内国歳入庁に提出	燃料の引取量を米国内国歳入庁に提出
課税標準	燃料購入量	燃料購入量	燃料購入量
税率・税額	\$0.682/ガロン	\$0.184/ガロン	\$0.09/バレル (\$0.002/ガロン)
税收使途	州の運輸基金に入り、道路メンテナンス及び大規模輸送システムの整備に活用される	道路信託基金及び地下貯蔵庫漏出信託基金に繰り入れられる	州の自動車登録料基金に入り人口に応じて郡・市に分配
xEVの取扱	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し	特段の減免措置は無し

Arthur D. Little has been at the forefront of innovation since 1886. We are an acknowledged thought leader in linking strategy, innovation and transformation in technology-intensive and converging industries. We navigate our clients through changing business ecosystems to uncover new growth opportunities. We enable our clients to build innovation capabilities and transform their organizations.

Our consultants have strong practical industry experience combined with excellent knowledge of key trends and dynamics. ADL is present in the most important business centers around the world. We are proud to serve most of the Fortune 1000 companies, in addition to other leading firms and public sector organizations.

For further information please visit **www.adlittle.com** or **www.adl.com**.

Copyright © Arthur D. Little Luxembourg S.A. 2022.
All rights reserved.

Arthur D. Little Japan – Tokyo

Contact:

Shiodome City Center 36F

1-5-2 Higashi Shimbashi, Minato-ku

105-7136 Tokyo

T: +81 3 4550-0201 (Reception)

www.adlittle.com

ARTHUR  LITTLE

THE DIFFERENCE