

担当者等 (連絡先)	担当課：自動車局総務課企画室（参事官）村田 有（課長補佐）広瀬 行久（担当）本間 浩 （担当）矢野 雄哉 電話：（代表）03-5253-8111（内線）41-164（直通）03-5253-8563（FAX）03-5253-1636 担当メールアドレス： honma-h2cq@mlit.go.jp yano-y2dt@mlit.go.jp
	担当課：自動車局環境政策課（課長）板崎 龍介（課長補佐）永井 啓文（課長補佐）家邊 健吾 （担当）福島 正宏 電話：（代表）03-5253-8111（内線）42-524（直通）03-5253-8604（FAX）03-5253-1636 担当メールアドレス： fukushima-m2yk@mlit.go.jp

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標 3 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う
	政策の達成目標	車体課税のグリーン化等により、自動車の環境負荷の低減等を図る。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	—
	同上の期間中の達成目標	—
	政策目標の達成状況	—
有効性	要望の措置の適用見込み	—
	要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)	<p>エコカー減税の導入以降、自動車税のグリーン化特例等の効果と相まって、新車の平均燃費や次世代自動車の普及率が大幅に向上するなど、自動車のグリーン化が急激に進展してきている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新車の平均燃費の向上率 平成 20 年度まで（エコカー減税導入前）：年平均約 3 % 平成 21 年度以降（エコカー減税導入後）：年平均約 7 % ・新車販売台数に占める次世代自動車の割合 平成 20 年度（エコカー減税導入前）： 3.0 % 平成 25 年度（エコカー減税導入後）： 23.2 % <p>また、ガソリン車でもハイブリッド車の燃費性能に匹敵するものも登場するなど、新たなエコカー技術の技術革新が一層加速してきている。</p> <p>市場競争を通じ、こうしたエンジン技術や軽量化などの共通基盤技術を磨きあげることは、自動車全体のグリーン化の実現に加え、新興市場を含めたグローバル市場における我が国自動車メーカーの国際競争力の更なる強化につながるものである。</p> <p>こうしたことから、税制によるインセンティブを講じていくことは、より優れた環境性能を持つ車両の普及を図るとともに、車両の技術革新を加速化させていく等の効果が期待できることから、本要望措置は有効である</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	車体課税の見直し（自動車重量税）
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—

	<p>要望の措置の 妥当性</p>	<p>エコカー減税の導入以降、自動車税のグリーン化特例等の効果と相まって、新車の平均燃費や次世代自動車の普及率が大幅に向上するなど、自動車のグリーン化が急激に進展してきている。</p> <p>また、ガソリン車でもハイブリッド車の燃費性能に匹敵するものも登場するなど、新たなエコカー技術の技術革新が一層加速してきている。</p> <p>市場競争を通じ、こうしたエンジン技術や軽量化などの共通基盤技術を磨きあげることは、自動車全体のグリーン化の実現に加え、新興市場を含めたグローバル市場における我が国自動車メーカーの国際競争力の更なる強化につながるものである。</p> <p>こうしたことから、税制によるインセンティブを講じていくことは、より優れた環境性能を持つ車両の普及を図るとともに、車両の技術革新を加速化させていく等の効果が期待できることから、本要望措置は妥当である</p>
<p>税負担軽減措置等の 適用実績</p>	<p>—</p>	
<p>「地方税における 税負担軽減措置等 の適用状況等に関 する報告書」に おける適用実績</p>	<p>—</p>	
<p>税負担軽減措置等の適 用による効果（手段と しての有効性）</p>	<p>—</p>	
<p>前回要望時の 達成目標</p>	<p>—</p>	
<p>前回要望時からの 達成度及び目標に 達していない場合の理 由</p>	<p>—</p>	
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>—</p>	