

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	平成28年4月1日から平成29年3月31日まで
	同上の期間中の達成目標	—
	政策目標の達成状況	・ 乗用車の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26年度（エコカー減税導入後）：24.3%
有効性	要望の措置の適用見込み	—

	<p>要望の措置の 効果見込み (手段としての 有効性)</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> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車における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 % ・乗用車における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 26 年度 (エコカー減税導入後) : 24.3 % <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が、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>
<p>相当性</p>	<p>当該要望項目 以外の税制上の 支援措置</p>	<p>自動車重量税におけるエコカー減税</p>
	<p>予算上の措置等 の要求内容 及び金額</p>	<p>—</p>
	<p>上記の予算上 の措置等と 要望項目との 関係</p>	<p>—</p>

	<p>要望の措置の 妥当性</p>	<p>新車販売台数が多い自動車については、補助金による支援を行う場合、申請や審査等に多大な事務コストが掛かることが予想されるため、補助金と比べ手続きが簡素な税制優遇措置を講じることで、より優れた環境性能を持つ車両等への新車代替の更なる加速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>○自動車取得税のエコカー減税（総務省試算） 平成23年度：約1,603億円 平成24年度：約971億円 平成25年度：約1,012億円</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>○自動車取得税のエコカー減税 平成25年度：約1,012億円</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>