

平成28年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	29	府省庁名 国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（自動車取得税）	
要望項目名	新たな重量車排出ガス規制の導入に伴う特例措置の見直し	
要望内容 (概要)	<p>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</p> <p>平成27年4月1日から29年3月31日までの間に新車に係る新規検査を受ける自動車のうち、排出ガス性能及び燃費性能に優れた自動車について、その環境性能に応じて、自動車取得税において減免する。</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>車両総重量3.5トン超のトラック・バスに関しては、2015年度燃費基準を達成し、かつ、平成21年ディーゼル重量車排出ガス規制に適合する又は平成21年ディーゼル重量車排出ガス規制NOx・PM10%減を達成する車両が減免措置の対象となっているところ、新たなディーゼル重量車の排出ガス規制の導入に伴い、エコカー減税の対象車両に2015年度燃費基準を達成し、かつ、平成28年ディーゼル重量車排出ガス規制に適合する車両総重量3.5トン超のトラック・バスを追加する。</p>	
関係条文	<p>地方税法 第119条、 同法附則第12条の2の2、12条の2の3、12条の2の5 同法施行規則附則第4条の4、4条の5</p>	
減収見込額	<p>[初年度] - (-) [平年度] - (-)</p> <p>[改正増減収額] - (-) (単位：百万円)</p>	
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>二酸化窒素（NO2）に係る大気汚染状況について、大都市地域においても環境基準の達成を将来に向けて確実なものとし、かつ、それを維持していくことが適切であることなどから、新たなディーゼル重量車の排出ガス規制が導入されたところ。</p> <p>一方、燃費性能については、重量車の大半が平成27年度重量車燃費基準を達成しているところであるが、気候変動の国際枠組みを構築する動きがある中、地球温暖化対策として、今後も燃費の改善が求められている。</p> <p>このような中、税制上の特例を講じることにより、平成28年排出ガス規制への適合と平成27年度燃費基準の達成の両立を促し、より環境性能の優れた自動車の普及を促進する必要がある。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>車体課税については、自動車の取得時には消費税に加え自動車取得税が、保有時には自動車重量税及び自動車税等が課されていることから、自動車ユーザーや自動車運送事業者にとって、複雑かつ負担が大きいものとなっている。</p> <p>また、地球温暖化問題や自動車からの排出ガス（NOx・PM）による大気汚染問題等の環境対策に加え、安全の確保、国際競争力の強化等の行政課題に的確に対応する必要がある。</p> <p>このような中、ディーゼル重量車（車両総重量3.5トン超）に対しては、新しい排出ガス規制（以下「平成28年排出ガス規制」という。）が導入されたところ、グリーン化等を図る観点から、自動車重量税の特例措置について、平成28年排出ガス規制に適合する車両総重量3.5トン超のトラック・バスを対象車両に追加することにより、より環境性能の優れた自動車の普及を促進する。</p>	
本要望に対応する縮減案	-	

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>
相当性	<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>