

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	2014年度の温室効果ガスの排出量のうち、運輸部門の排出量は、2014年度で2億1,700万トンであり、2005年度の温室効果ガス排出量と比較し9.5%減となっている。(「2014年度(平成26年度)の温室効果ガス排出量(確報値)について」環境省地球環境局)	
有効性	要望の措置の適用見込み	平成29年度6,000件程度 以後、毎年12,000件程度
	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、自動車の環境性能が急激に向上してきている。</p> <p>・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8%</p> <p>また、LPG車は主にタクシーとして用いられているところ、自家用乗用車の約6倍の距離を走行するタクシー車両での環境性能の優れた車両への代替は、環境負荷の低減が大きいと見込まれる。</p> <p>このため、LPG車のうち環境性能の優れたものをエコカー減税、グリーン化特例の対象に追加することは、自動車に起因する環境負荷の低減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、自動車取得税、自動車税、軽自動車税) ○液化石油ガス車(LPG車)のエコカー減税等への追加(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	—
	要望の措置の妥当性	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>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>○自動車税のグリーン化特例（軽課）（総務省試算） 平成23年度：約313億円 平成24年度：約346億円 平成25年度：約308億円 平成26年度：約372億円</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2,338億円 平成24年度：約2,319億円 平成25年度：約2,214億円 平成26年度：約2,094億円</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>○自動車税のグリーン化特例（軽課） 平成24年度：約346億円 平成25年度：約308億円 平成26年度：約372億円</p> <p>○自動車取得税のエコカー減税 平成24年度：約2,319億円 平成25年度：約2,214億円 平成26年度：約2,094億円</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>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>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>
<p>ページ</p>	<p>5 - 3</p>