

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 参考指標13 新車販売に占める次世代自動車の割合
	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	・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29年度（エコカー減税導入後）：36.7%
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、自動車税及び軽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（乗用車）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% ・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29年度（エコカー減税導入後）：36.7% <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、税制による軽減措置を講じていくことは、車両の技術革新を加速化させ、より優れた環境性能を持つ車両の供給を促進するとともに、新車への代替を促進し、環境にやさしい交通体系の構築につながる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	—
	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 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 平成 27 年度：約 469 億円 平成 28 年度：約 518 億円</p> <p>○軽自動車税のグリーン化特例（軽課）（総務省試算） 平成 28 年度：約 51 億円</p> <p>○自動車取得税のエコカー減税（総務省試算） 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 2,095 億円 平成 27 年度：約 1,622 億円 平成 28 年度：約 1,747 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 平成 27 年度：約 469 億円 平成 28 年度：約 518 億円</p> <p>○軽自動車税のグリーン化特例（軽課） 平成 28 年度：約 51 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 2,095 億円 平成 27 年度：約 1,622 億円 平成 28 年度：約 1,747 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、自動車税及び軽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>