



	<p>ィアを開拓する。2050年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、年内にロードマップを取りまとめる。(中略) こうした新たな政策イニシアティブの具体化に向けて、本年夏に総理官邸に新たに「GX 実行会議」を設置し、更に議論を深め、速やかに結論を得る。」とされたところ。</p> <p>④ さらに、第2次交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)においては、「交通事業が独立採算制を前提とすることは、これまでも増して困難となってくるとの認識に立ち、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う。」とされたところ。</p> <p>⑤ 加えて、第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)においては、戦略的・計画的な社会資本整備のための安定的・持続的な公共投資に関して、「これらの実施に必要な財源のあり方については、PPP/PFI等の民間資金の活用を推進するとともに、受益者負担を求めうる分野については、社会経済状況の変化や脱炭素社会の実現に向けた取組、海外における利用者負担等に関する状況等を踏まえつつ、利用実態に即した適切な負担のあり方についての検討を進める。また、それ以外の分野についても、特に気候変動による災害リスクの増大への対応の必要性等を踏まえつつ、適切な負担のあり方についての検討を行う。」とされたところ。</p> <p>⑥ 上記を踏まえ、2050年カーボンニュートラルの実現を見据えたクリーンエネルギー戦略(中間整理)に基づくロードマップの実現への貢献、将来のモビリティ社会像を見据えつつ、自動車関係諸税のあり方について、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う地域課題の深刻化、税制の簡素化等の視点も踏まえた検討を行う必要がある。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>—</p>

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	① 自動車税・軽自動車税のグリーン化により、自動車の環境負荷の低減等を図る。 ② 2030年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指す。
	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	新車販売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% 令和3年度（エコカー減税導入後）：45.8%
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）	令和4年度与党税制改正大綱の検討事項において、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりた上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。」とされている。 また、「経済財政運営と改革の基本方針2022」において、「脱炭素社会の実現に受けた官民連携の取組を一気に加速し、エネルギー安全保障の確保に万全を期しながら、国内投資を拡大しつつ新たな成長のフロンティアを開拓する。2050年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、年内にロードマップを取りまとめる。（中略）こうした新たな政策イニシアティブの具体化に向けて、本年夏に総理官邸に新たに「GX実行会議」を設置し、更に議論を深め、速やかに結論を得る。」とされていることも踏まえ、こうした大局的な視点と一体となって、その検討を図るものであり、当該大綱の方針の実現に資するものである。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	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	<p>令和4年度与党税制改正大綱の検討事項において、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。」とされている。</p> <p>また、「経済財政運営と改革の基本方針 2022」において、「脱炭素社会の実現に向けた官民連携の取組を一気に加速し、エネルギー安全保障の確保に万全を期しながら、国内投資を拡大しつつ新たな成長のフロンティアを開拓する。2050年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、年内にロードマップを取りまとめる。(中略) こうした新たな政策イニシアティブの具体化に向けて、本年夏に総理官邸に新たに「GX 実行会議」を設置し、更に議論を深め、速やかに結論を得る。」とされていることも踏まえ、こうした大局的な視点と一体となって、その検討を図るものであり、妥当である。</p>

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>○自動車税のグリーン化特例（軽課）（総務省試算）  平成28年度：51,809,463千円  平成29年度：46,850,904千円  平成30年度：32,644,964千円  令和元年度：33,419,036千円  令和2年度：29,555,102千円</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：5,100,723千円  平成29年度：4,528,336千円  平成30年度：3,425,632千円  令和元年度：3,422,714千円  令和2年度：3,233,498千円</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>① 適用総額の種類：税額  ② 適用実績：  ○自動車税のグリーン化特例（軽課）  平成30年度：32,644,964千円  令和元年度：33,419,036千円  令和2年度：29,555,102千円  ○軽自動車税のグリーン化特例（軽課）  平成30年度：3,425,632千円  令和元年度：3,422,714千円  令和2年度：3,233,498千円</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>自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例等により、次世代自動車の普及率は平成21年度の11.0%から令和3年度には45.8%に大幅に向上しているなど（約35ポイント増加）、本措置による効果も合わさって環境性能に優れた自動車の普及に大きな効果を発揮し、目標に向かって着実に向上していることから、税負担の軽減による普及促進効果は大きい。</p> <p>加えて、自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例等により、平成21年度以降、新車の平均燃費が向上していることから、市場競争を通じてエンジン技術や軽量化などの共通基盤技術が磨きあげられていると考えられ、自動車の技術革新の加速化、延いては、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等の効果も期待できる。</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>