

制 度 名	車体課税のグリーン化										
税 目	自動車重量税										
要 望 の 内 容	<p>平成 30 年度までの税制改正大綱等を踏まえ、環境性能のより優れた自動車の普及促進、地球温暖化・公害対策の一層の推進、汚染者負担による公害健康被害補償のための安定的財源確保の観点から、以下の要望を行う。</p> <p>① エコカー減税については、基本構造の恒久化を図る。また、環境負荷に応じて適切にインセンティブが付与されるよう、現状のエコカー減税対象車の割合等を踏まえ、減税対象車の重点化等を検討する等、一層のグリーン化を図る。</p> <p>これらについては、「未来投資戦略 2018」（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定）において、具体的な施策（「経済活動の「糧」が変わる」）として「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 割から 7 割とすることを目指す」ことが KPI として設定されているところ、次世代自動車への代替を加速化するもの。</p> <p>また、同戦略において、基本的視座と重点施策（「エネルギー転換・脱炭素化に向けたイノベーションの推進」）として、「電気自動車、燃料電池自動車等次世代自動車の普及を推進する」とされているところ、エネルギー転換・脱炭素化に資する次世代自動車について優遇を重点化し、一層の普及を図ることを通じて、2050 年に向けて必要なイノベーションを着実に推進するもの。</p> <p>なお、クリーンディーゼル車については、平成 29 年度税制改正大綱において「次のエコカー減税等の適用期限到来に向けて、クリーンディーゼル車について、普及の状況や政策的支援の必要性等を総合的に勘案してエコカー減税制度等における扱いを引き続き検討し、結論を得る」とされていることを踏まえ、一層のグリーン化を図る観点から、その扱いを検討するべき。</p> <p>② 汚染者負担の原則に基づく補償給付費用等の財源の安定的な確保を図るため、引き続き、自動車重量税から引き当てる。</p>										
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">平年度の減収見込額</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">-</td> <td style="width: 30%;">百万円</td> </tr> <tr> <td>（制度自体の減収額）</td> <td style="text-align: center;">（ -</td> <td>百万円）</td> </tr> <tr> <td>（改正増減収額）</td> <td style="text-align: center;">（ -</td> <td>百万円）</td> </tr> </table>	平年度の減収見込額	-	百万円	（制度自体の減収額）	（ -	百万円）	（改正増減収額）	（ -	百万円）	
平年度の減収見込額	-	百万円									
（制度自体の減収額）	（ -	百万円）									
（改正増減収額）	（ -	百万円）									

新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>① 環境性能に優れた自動車の普及を推進し、大気汚染の防止及び地球温暖化防止を図る。</p> <p>② 公害健康被害の補償等に関する法律に基づき、認定患者に対する補償給付を安定的に行い、もって認定患者の健康被害の回復及び生活の安定を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>① 自動車からの排出ガスによる大気汚染問題や燃料消費に伴う CO2 の排出による地球温暖化問題に的確に対応するためには、環境性能に優れた自動車の早期普及を図ることが必要不可欠である。「未来投資戦略 2018」（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定）において、具体的な施策として「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 割から 7 割とすること」を KPI として設定している（平成 29 年度新車販売に占める次世代自動車の割合は 36.7%）。また、革新的事業活動に関する実行計画（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定）において、「EV・PHV の普及台数を 2020 年までに累計販売台数として最大で 100 万台とすることを目指す」「FCV の普及台数を 2020 年までに 4 万台程度、2030 年までに 80 万台程度とすることを目指す」ことを、上記 KPI の補助指標として設定している（平成 28 年度末の EV・PHV の累計販売台数は約 16 万台、燃料電池自動車の累計販売台数は約 1.8 千台）。このため、環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与え、その普及を促進し、大気汚染の改善及び地球温暖化の防止を図ることが必要である。</p> <p>② 公害健康被害の補償等に関する法律（昭和 48 年法律第 111 号）に基づく大気汚染に起因する認定患者への補償給付支給費用等については、汚染者負担原則に基づき、8 割が固定発生源（工場）から徴収する汚染負荷量賦課金によって、2 割が移動発生源（自動車）分として自動車重量税からの引当によって賄われている（同法附則第 9 条）。</p> <p>移動発生源の費用負担が、自動車重量税引当方式となっているのは、汚染者負担原則に基づき、負担の公平性を踏まえつつ、現実に可能でかつ効率的な方式として、昭和 48 年の中央公害対策審議会の検討結果を踏まえて同法に規定されたものであり、その後数年毎の検討を踏まえた法改正を経て、平成 30 年の法改正において、当分の間、自動車重量税引当方式を継続することとされたところ。</p> <p>現在においても、大気汚染に起因する疾病に苦しんでいる認定患者は約 3.3 万人存在し、認定患者の健康被害の回復、生活の安定において、補償給付は重要な役割を担っている。</p> <p>このため、汚染者負担の原則に基づく財源の安定的な確保を図るためには、引き続き、自動車重量税から引き当てる必要がある。</p>	
	今回の要望に	合理性
	政策の達成目標	<p>① 環境性能に優れた自動車の普及を推進し、大気汚染の防止及び地球温暖化防止を図る。</p> <p>（具体的な閣議決定等による目標） ○未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定） ・ 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 割から 7 割とすることを目指す。</p>

		<p>○革新的事業活動に関する実行計画（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・EV・PHV の普及台数を 2020 年までに累計販売台数として最大で 100 万台とすることを目指す（補助指標） ・FCV の普及台数を 2020 年までに 4 万台程度、2030 年までに 80 万台程度とすることを目指す（補助指標） <p>○水素基本戦略（平成 29 年 12 月 26 日閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・燃料電池自動車について、2020 年までに 4 万台程度、2025 年までに 20 万台程度、2030 年までに 80 万台程度の普及を目指す。 <p>○「自動車産業戦略 2014」（平成 26 年 11 月 17 日経済産業省製造産業局自動車課）においては、2030 年度の普及目標として、ハイブリッド自動車 30～40%、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車 20～30%、燃料電池自動車～3%、クリーンディーゼル車 5～10%。</p> <p>○自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針（平成 23 年 3 月 25 日閣議決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対策地域において、平成 32 年度までに NO2 及び SPM に係る大気環境基準を確保。 <p>② 公害健康被害の補償等に関する法律に基づき、認定患者に対する補償給付を安定的に行い、もって認定患者の健康被害の回復及び生活の安定を図る。</p>
	租税特別措置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	<p>① 平成 29 年度における新車販売に占める次世代自動車の割合は 36.7%（ハイブリッド自動車 31.7%、電気自動車 0.5%、プラグインハイブリッド自動車 0.8%、燃料電池自動車 0.02%、クリーンディーゼル車 3.6%）。</p> <p>また、平成 28 年度大気環境基準達成率（自動車 NOx・PM 法対策地域内の自動車排出ガス測定局）は、NO2 が 99.5%、SPM が 100%となっているが、自動車交通量の多い一部の地区において、長期間にわたり NO2 の大気環境基準が達成されていない状況にあるほか、SPM についても安定的・継続的に大気環境基準を確保することが求められている状況にある。</p> <p>② 昭和 49 年以来、自動車重量税からの引当が維持され、これまで認定患者に対する補償給付が安定的に行われてきた。（直近年度（平成 30 年度）の引当金は約 74 億円）</p>
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>① 環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与えることにより、環境性能に優れた自動車の普及を一層促進する効果が期待できる。環境性能に優れた自動車、特に車両からの排出ガスが無い自動車の普及により、自動車からの NOx・PM 排出量の大幅な削減とそれに伴う大気環境の改善が期待できるとともに、CO2 削減効果も大きく、地球温暖化防止にも資することから、本要望事項は有効である。</p>

		② 自動車重量税からの引当により、汚染者負担の原則に基づき、徴収コストを抑えながら、安定的に補償財源を確保することが可能。
相 当 性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車取得税に係るエコカー減税 ・自動車税等に係るグリーン化特例
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>○低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業 (国土交通省連携事業)</p> <p>(1)平成30年度予算額：29.7億円 (2)補助内容 補助対象者：トラック運送業者(中小事業者に限る) 対象事業：中小トラック運送業者に対し低炭素型ディーゼルトラックの導入支援 補助要件：低炭素型ディーゼルトラック(大・中型は2015年度燃費基準+5%、小型は同+10%達成車)の導入及びエコドライブの実施を含む継続的取り組み体制構築を求める。</p> <p>補助額：標準的燃費水準の車両との差額の1/3ただし、燃費の劣る旧型車両の廃車を伴う場合は同1/2</p> <p>○先進環境対応トラック・バス導入加速事業 (国土交通省・経済産業省連携事業)</p> <p>(1)平成30年度予算額：10.0億円 (2)補助内容 補助対象者：トラック・バス所有事業者(営業用車両にあつては、大型天然ガストラック及び電気トラックに限る。) 対象事業：先進環境対応トラック・バス(営業用大型トラック、自家用トラック・バス)を導入する事業 補助割合：同等クラスの標準的燃費水準のディーゼル車との差額の一定率 ハイブリッド車・天然ガス車：1/2を上限に補助 電気自動車：2/3を上限に補助</p> <p>○再エネ水素を活用した社会インフラの低炭素化促進事業 (一部経済産業省、国土交通省連携事業)</p> <p>(1)平成30年度予算額：25.7億円 (2)補助内容 補助対象者：地方公共団体、民間団体等 対象事業：再エネ由来の水素ステーション、燃料電池バス・燃料電池フォークリフトの導入支援</p> <p>補助額：燃料電池バス：車両本体価格の1/3 産業用燃料電池車両：エンジン車との差額の1/2</p>
	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	① 環境性能に優れた自動車に対し、税制上のインセンティブを与えることで、広く国民に対して、環境性能に優れた自動車の効率的な普及を一層促進するとともに、自動車からの大気汚染物質等の排出量削減によるNO ₂ 、SPMの大気環境基準の確保やCO ₂ 削減による地球温暖化防止を推進することが可能である。

			② 仮に予算措置で対応しようとするれば、汚染者負担の原則という、公害健康被害の補償等に関する法律の趣旨に反するとともに、固定発生源との間で負担の公平性に問題が生じることとなる。また、仮にユーザー1人1人からの賦課金で措置しようとするれば、既存税制（自動車重量税）からの引当と比較し、莫大な徴収コストが必要となり、国民の理解を得ることもできず現実的でない。
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項	租税特別措置の適用実績	○自動車重量税のエコカー減税(財務省試算) 平成24年度：約347億円 平成25年度：約440億円 平成26年度：約720億円 平成27年度：約610億円 平成28年度：約730億円	
	租特透明化法に基づく適用実態調査結果	-	
	租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	-	
	前回要望時の達成目標	-	
	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	-	
これまでの要望経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・平成21年度にいわゆる「エコカー減税」制度創設。 ・平成24年度税制改正において、燃費基準等の要件を引き上げた上で3年延長。 ・平成26年度税制改正において、エコカー減税拡充、経年車重課を行った。 ・平成27年度税制改正において、平成32年度燃費基準への単純置き換えを行うとともに、現行の平成27年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講じた。 ・平成29年度税制改正において、対象範囲を平成32年度燃費基準の下で見直し、政策インセンティブ機能を強化した上で2年間延長され、実施に当たっては、段階的に基準を引き上げる措置を講じた。 		