

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>自動車重量税について、今後、平成31年度与党税制改正大綱の指摘（※）を踏まえて見直しを行うに当たっては、</p> <p>① エコカー減税が、ユーザーが環境性能の高い自動車を選択し、もって地球温暖化・公害対策の推進に寄与してきた役割を踏まえ、その政策インセンティブ機能がより一層強化されるよう、関連する税制も含め総合的・体系的に一層のグリーン化を図るとともに、</p> <p>② 自動車重量税が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として果たしてきた役割を踏まえ、引き続き、これを自動車重量税から引き当てることとされたい。</p> <p>特に、クリーンディーゼル車については、同大綱において、「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」とされたことを踏まえ、検討されたい。</p> <p>（※）</p> <p>車体課税に関しては、平成31年度与党税制改正大綱において、国内自動車市場の活性化、自動車ユーザーの負担軽減、地方財源の安定的確保等の観点からの抜本的な見直しが行われ、累次の税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しについては、今般の措置をもって最終的な結論とされた。</p> <p>この中で、自動車重量税のエコカー減税については、その政策インセンティブ機能を強化する観点から、軽減割合等の見直しなど、重点化を図った上、適用期限が2年延長されたところである。</p> <p>その上で、同大綱においては、「今後、エコカー減税の適用期限の到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者・受益者負担としての性格、市場等への配慮等の観点を踏まえることとする」、「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」とされたほか、中長期的検討課題として、「自動車については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、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、その課税の在り方について、中長期的な視点に立って検討を行う」こととされている。</p>	
	<p>平年度の減収見込額</p> <p>（制度自体の減収額）</p> <p>（改正増減収額）</p>	<p>— 百万円</p> <p>（ — 百万円）</p> <p>（ — 百万円）</p>

<p>新設・拡充又は延長を必要とする理由</p>	<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。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）に対する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、現実的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において決定されたものであり、その後数年毎の検討（最新は平成 19 年の中央環境審議会）を経て、自動車重量税引当方式が引き続き妥当とされているところ。</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 3.2 万人存在し、認定患者の方の健康被害の回復、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き安定的な財源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>				
<p>今回の要望に関連する事項</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="323 1227 539 1615"> <p>政策体系における政策目的の位置付け</p> </td> <td data-bbox="539 1227 1479 1615"> <p>① 環境性能に優れた自動車の普及 施策 1. 地球温暖化対策の推進 目標 1-1 地球温暖化対策の計画的な推進による低炭素社会づくり 施策 3. 大気・水・土壌環境等の保全 目標 3-1 大気環境の保全（酸性雨・黄砂対策を含む）</p> <p>② 大気汚染認定患者への補償給付 施策 7. 環境保健対策の推進 目標 7-1 公害健康被害対策（補償・予防）</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="323 1615 539 2121"> <p>政策の達成目標</p> </td> <td data-bbox="539 1615 1479 2121"> <p>① 環境性能に優れた自動車の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 未来投資戦略 2017（平成 29 年 6 月 9 日閣議決定） <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 割とすることを旨とする。 ○ 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） <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> </td> </tr> </table>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>① 環境性能に優れた自動車の普及 施策 1. 地球温暖化対策の推進 目標 1-1 地球温暖化対策の計画的な推進による低炭素社会づくり 施策 3. 大気・水・土壌環境等の保全 目標 3-1 大気環境の保全（酸性雨・黄砂対策を含む）</p> <p>② 大気汚染認定患者への補償給付 施策 7. 環境保健対策の推進 目標 7-1 公害健康被害対策（補償・予防）</p>	<p>政策の達成目標</p>	<p>① 環境性能に優れた自動車の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 未来投資戦略 2017（平成 29 年 6 月 9 日閣議決定） <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 割とすることを旨とする。 ○ 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） <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>
<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>① 環境性能に優れた自動車の普及 施策 1. 地球温暖化対策の推進 目標 1-1 地球温暖化対策の計画的な推進による低炭素社会づくり 施策 3. 大気・水・土壌環境等の保全 目標 3-1 大気環境の保全（酸性雨・黄砂対策を含む）</p> <p>② 大気汚染認定患者への補償給付 施策 7. 環境保健対策の推進 目標 7-1 公害健康被害対策（補償・予防）</p>				
<p>政策の達成目標</p>	<p>① 環境性能に優れた自動車の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 未来投資戦略 2017（平成 29 年 6 月 9 日閣議決定） <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 割とすることを旨とする。 ○ 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） <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 エコカー減税等により環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるものの、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（経済産業省試算）は約 37%であり、上記未来投資戦略等における目標の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。</p> <p>また、平成 29 年度大気環境基準達成率は、NO2 が 99.7%、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、これまで認定患者の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>
		要望の措置の適用見込み	-
	有効性	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> <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。</p>
		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
	相当性	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化事業 (国土交通省連携事業) (1) 令和元年度予算額：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する低炭素型ディーゼルトラック及び大型 NGV トラックの導入支援。 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>○電動化対応トラック・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) 令和元年度予算額：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 対象事業：・トラック・バス所有事業者に対する電動化対応トラック・バスの導入支援。 ・事業所及び営業拠点への充電インフラの整備の支援。 補助額：・標準的燃費水準の車両との差額の一定率（HV:1/2、EV:2/3）。 ・電気自動車用充電設備の導入費用の1/2。</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・一部国土交通省連携事業） (1) 令和元年度予算額：25.7 億円 (2) 補助内容 補助対象者：・再エネ水素ステーションの施設整備者 ・燃料電池バス・産業用燃料電池車両の使用者 対象事業：・地方公共団体等が行う再エネ由来水素ステーションの施設整備 ・燃料電池バス・産業用燃料電池車両の導入支援 補助額：・再エネ水素ステーション整備費の3/4。 ・燃料電池バス：車体本体価格の1/2 産業用燃料電池車両：エンジン車との差額の1/2</p>	
		<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	
		<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>① 広く国民に対して、環境性能に優れた自動車の購入への税制上のインセンティブを与え、その普及を効率的かつ効果的に促進して自動車からのCO2、大気汚染物質等の排出削減を図り、もって地球温暖化の防止を図るとともに、NO2・SPMに係る大気環境基準を確保すること等が可能になる。</p> <p>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こととなる。また、仮に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、徴収コストがかさむこととなり国民の理解を得ることができない。</p>
<p>これまでの租税特別措置の適用実績と効果に關連する事項</p>		<p>租税特別措置の適用実績</p>	<p>○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 平成29年度：約 億円</p>
		<p>租特透明化法に基づく適用実態</p>	<p>-</p>

	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。 ・ 平成 31 年度税制改正において、政策インセンティブを強化するなどの観点から、軽減割合等の見直しを行うとともに、2 回目車検時の免税対象について電気自動車等や極めて燃費水準が高いハイブリッド車等に重点化を図った。