平成２４年度税制改正（地方税）要望事項

（ 新 設 ・ 拡 充 ・ 延 長 ・ その他 ）

No	6

府 省 庁 名　　環境省

対象税目	個人住民税　法人住民税　住民税(利子割)　事業税　不動産取得税　固定資産税　事業所税　その他（自動車取得税、自動車税）
要望項目名	車体課税の一層のグリーン化等
要望内容（概要）	車体課税については、平成23年度税制改正大綱において「エコカー減税の期限到来時までに、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、当分の間として適用されている税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討」することとされている。 このため、車体課税の見直しに当たっては、地球温暖化対策及び公害対策の観点から、汚染者負担の原則を踏まえ大気汚染に係る公害認定患者の補償のための安定的な財源確保を図りつつ、平成23年度税制改正大綱等に従い、一層のグリーン化及びこれを通じた負担の軽減を図る。
関係条文	―
減収見込額	（初年度）　―　（　―　）　（平年度）　―　（　―　）　（単位：百万円）
要望理由	（１）政策目的 車体課税については、平成23年度税制改正大綱において、「エコカー減税の期限到来時までに、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況を踏まえつつ、当分の間として適用される税率の取扱いを含め、簡素化・グリーン化・負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討」することとされており、社会保障・税一体改革成案においても同様の指摘がされている。 これらを踏まえ、環境性能に優れた自動車に係る費用負担を軽減するとともにグリーン化を図ることで、環境性能に優れた自動車の普及を促進し、大気汚染の改善及び地球温暖化防止を図る。 （２）施策の必要性 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。 そこで、環境性能に優れた自動車に対し、平成23年度税制改正大綱等を踏まえ、車体課税の一層のグリーン化及びこれを通じた負担の軽減を図ることで、環境性能に優れた自動車に対し税制のインセンティブを与え、その普及を促進することが必要である。
本要望に対応する縮減案	

<table>
<tr><td rowspan="6">合理性</td><td colspan="2">政策体系における政策目的の位置付け</td><td>施策１．地球温暖化対策の推進
目標１－２　国内における温室効果ガスの排出抑制

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</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">政策の
達成目標</td><td>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。

（具体的な閣議決定等による目標）
〇低炭素社会づくり行動計画（平成20年７月）
次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、ＣＮＧ自動車等）について、2020年までに新車販売のうち２台に１台の割合で導入するという野心的な目標の実現を目指す。

〇エネルギー基本計画（平成22年６月）、新成長戦略（平成22年６月）
乗用車の新車販売における次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることを目指す。同様に、先進環境対応車（ポスト・エコカー）について、2020年において乗用車の新車販売に占める割合を80%とすることを目指す。

〇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（自動車NOx・PM法に基づく閣議決定）
対策地域において、二酸化窒素については平成３２年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準（昭和５３年環境庁告示第３８号）を確保すること、浮遊粒子状物質については平成３２年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準（昭和４８年環境庁告示第２５号）を確保することを目標とする。
ただし、平成２７年度までに、すべての監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成するよう最善を尽くす。

〇地球暖化対策基本法案（平成22年３月12日閣議決定）
（交通に係る温室効果ガスの排出の抑制）
第18条　国は交通に係る温室効果ガスの排出の抑制を図るため、自動車からの温室効果ガスの排出の抑制に資する自動車の適正な使用の促進及び道路交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進その他の必要な施策を講ずるものとする。</td></tr>
<tr><td>税負担軽減措置等の適用又は延長期間</td><td>―</td></tr>
<tr><td>同上の期間中の達成目標</td><td>―</td></tr>
<tr><td colspan="2">政策目標の
達成状況</td><td>いわゆる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22年度における新車販売台数に占める次世代自動車の割合は10.5%（経済産業省試算）であり、低炭素社会づくり行動計画やエネルギー基本計画等の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。
また、NO2及びSPMの大気環境基準の達成状況については、自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局における環境基準達成率（平成21年度）は、NO2が92.9%、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。</td></tr>
</table>

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）	環境性能に優れた自動車については、平成23年度税制改正大綱等を踏まえ、車体課税の一層のグリーン化及びこれを通じた負担軽減を図ることにより、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ものであることから、本要望事項は有効である。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	○国税 ・環境関連投資促進税制 ・環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税の特例
	予算上の措置等の要求内容及び金額	○先進的次世代車普及促進事業：1,029万円（平成24年度要求額） 燃料電池自動車等の導入費用の1/2補助
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	先進的次世代車普及促進事業は、市場に本格投入されていない燃料電池自動車等を対象としていることに加え、平成22年度事業仕分け第3弾の結果を踏まえ、今年度からは継続事業分のみを対象とし、平成25年度で終了予定の措置である。環境性能に優れた自動車の普及を促進し、自動車からの環境負荷の低減を図るためには、市場に本格投入されている自動車に対する税制による支援が必要。
	要望の措置の妥当性	環境性能に優れた自動車に対し、平成23年度税制改正大綱等を踏まえ、車体課税の一層のグリーン化及びこれを通じた負担の軽減を図ることにより、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NO2、SPMの大気環境基準の確保を推進することが必要である。

税負担軽減措置等の適用実績	―
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）	―
前回要望時の達成目標	京都議定書に基づく我が国の CO2 削減目標を達成するためには、運輸部門からの CO2 排出量を平成 22 年度においては基準年比 10.3～11.9%増の水準まで削減する必要があり、このため、平成 20 年３月に閣議決定された「京都議定書目標達成計画」では、クリーンエネルギー自動車 69～233 万台の普及を目標としている。また、平成 20 年 7 月に閣議決定された「低炭素社会づくり行動計画」では、次世代自動車について、2020 年までに新車販売の２台に１台の割合で導入することを目標としている。 また、NOx・PM に係る大気環境基準については、全体として改善傾向が見られるものの、環境基準未達成の測定局が残存しており、未達成局が存する地域についてはできるだけ早期に環境基準を達成し、達成局が存する地域においても良好な環境を維持する必要がある。 以上の問題の解決のため、次世代自動車等の早期普及を促進していく。
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	いわゆる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 22 年度における新車販売台数に占める次世代自動車の割合は 10.5%（経済産業省試算）であり、低炭素社会づくり行動計画やエネルギー基本計画等の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。 また、NO2 及び SPM の大気環境基準の達成状況については、自動車 NOx・PM 法対策地域内の自動車排出ガス測定局における環境基準達成率（平成 21 年度）は、NO2 が 92.9%、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。
これまでの要望経緯	（自動車取得税（エコカー減税）） ・平成 21 年度に制度創設。 ・平成 22 年度税制改正において、一定の環境性能を有する車両総重量 2.5 トン超 3.5 トン以下のトラック・バスを軽減対象に追加。 （自動車税） ・　平成 13 年度に制度創設。 ○　税率をおおむね 50%軽課：　電気自動車・天然ガス自動車・メタノール自動車・旧☆☆☆かつ燃費基準達成車 ○　税率をおおむね 25%軽課：　旧☆☆かつ燃費基準達成車 ○　税率をおおむね 13%軽課：　旧☆かつ燃費基準達成車 ○　税率をおおむね 10%重課：　11 年超のディーゼル車・13 年超のガソリン車（低公害車、一般乗合バスは適用対象外） ・　平成 15 年度に、軽課の内容を次のように変更。 ○　税率をおおむね 50%軽課：　電気自動車（燃料電池自動車を含む）・天然ガス自動車・メタノール自動車・旧☆☆☆かつ燃費基準達成車（LPG 自動車を含む） ・　平成 16 年度に、軽課の内容を次のように変更。 ○　税率をおおむね 50%軽課：　電気自動車（燃料電池自動車を含む）・天然ガス自動車・メタノール自動車・☆☆☆☆かつ燃費基準＋5%達成車（LPG 自動車を含む） ○　税率をおおむね 25%軽課：　☆☆☆☆かつ燃費基準達成車（LPG 自動車を含む）・☆☆☆かつ燃費基準＋5%達成車（LPG 自動車を含む） ・　平成 18 年度に、軽課の内容を次のように変更。 ○　税率をおおむね 50%軽課：　電気自動車（燃料電池自動車を含む）・天然ガス自動車・メタノール自動車・☆☆☆☆かつ燃費基準＋20%達成車（LPG 自動車を含む） ○　税率をおおむね 25%軽課：　☆☆☆☆かつ燃費基準＋10%達成車（LPG 自動車を含む） ・　平成 20 年度に、軽課の内容を次のように変更。 ○　税率をおおむね 50%軽課：　電気自動車（燃料電池自動車を含む）・天然ガス自動車（GVW3.5t 以下は☆☆☆☆車、GVW3.5t 超は重量車☆車）・☆☆☆☆車かつ燃費基準＋25%達

	成車 ○　税率をおおむね 25%軽課：☆☆☆☆車かつ燃費基準＋20%達成車・☆☆☆☆車かつ燃費基準＋15%達成車 ※　各基準を満たすハイブリッド自動車も軽課対象 ・　平成 22 年度に、軽課の内容を現行の内容に変更。

ページ	６―３