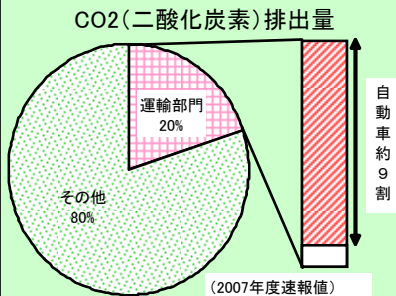


# 地球温暖化問題に係る概況

# (1) 自動車環境政策概要

## 地球温暖化問題と政策目標

(自動車からの排出状況)



(全体目標等)

- 京都議定書 (2008年～2012年)  
第1約束期間(2008年～2012年)までに、日本国内の温室効果ガス排出量を1990年比で6%削減。
- 2020年: 中期目標  
● 日本の中期目標発表(2009年6月)  
麻生前総理より「日本の温室効果ガス排出量を2020年までに2005年比で15%削減する」旨発表。
- 民主党マニフェスト・INDEX2009発表  
2020年までに25%減(1990年比)、2050年までに60%削減を目標
- 鳩山総理の国連スピーチ(2009年9月)  
国連気候変動首脳会合において、鳩山総理より、日本の中期目標について「2020年までに25%減(1990年比)を目指す」旨を発表

## 自動車交通部門のCO2削減計画

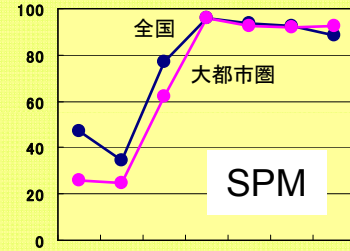
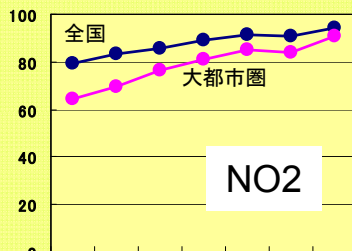
◆ 京都議定書目標達成計画(2008年3月改定)  
・自動車単体対策、物流効率化等により、第1約束期間(2008年～2012年)までに、運輸部門で90年比+10～11%に抑制。  
→ 概ね順調に達成する見通し。

◆ 未定  
 <麻生総理の中期目標(2005年比15%削減)にかかる試算>  
 次世代自動車: 新車販売の50%(3%)、保有台数の20%(4%)  
 営自率: 88%(87.4%) (※括弧内は2007年度末実績値)  
 <1990年比25%削減(2005年比30%)にかかる試算(実削減)>  
 次世代自動車: 新車販売の90%、保有台数の40%  
 営自率: 90%、交通量抑制: -6% (※営自率: 営業用車両による貨物輸送トンキロの割合)  
 → 今後、実現可能性、コスト負担等について分析を行いつつ、具体的方策について検討。

## 大気汚染問題の状況

● SPM(浮遊粒子状物質)及びNO2(二酸化窒素)に係る大気環境基準を概ね達成しつつあるが、大都市圏等を中心に改善の余地あり。

<達成率の推移>



2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007

2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007

環境対応車の開発・普及など  
自動車環境対策の更なる推進が必要

## 大気汚染対策に対する社会的要請

- ◆ 中央環境審議会第9次答申(2008年1月)
- ◆ 東京大気汚染訴訟和解条項(2007年8月)
- ・自動車排出ガス対策、道路環境対策等の更なる強化の必要

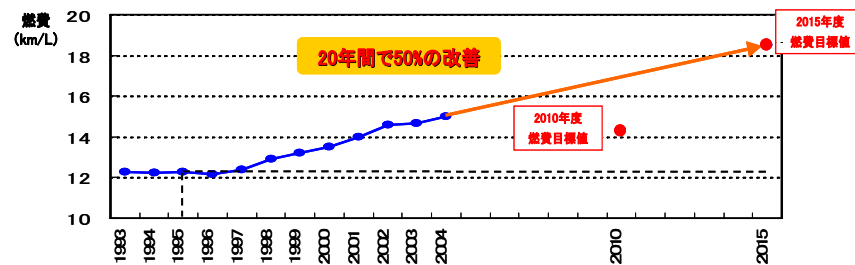
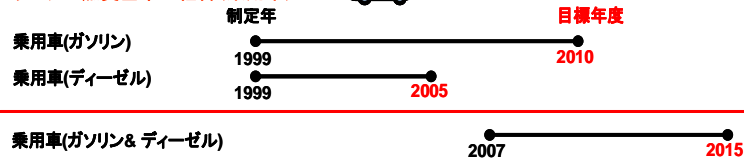
## (2) 排ガス・燃費基準の強化

### CO2の排出削減(燃費基準の強化)

- ・2006年3月に、世界で初めて重量車(バス・トラック)の燃費基準を策定(目標年度2015年度)
- ・2007年7月に、乗用車、小型バス、小型トラックの新しい燃費基準を策定(目標年度2015年度)
- ・乗用車等の2015年燃費基準の導入により、20年間で約50%の燃費改善を達成する見通し。

1979年6月:エネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)制定  
1998年6月:省エネ法改正...「トップランナー基準」の考え方の導入

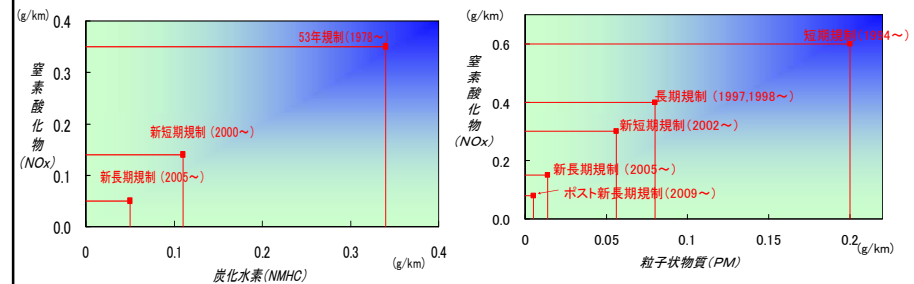
#### <トップランナー燃費基準の経緯(乗用車)>



### 大気汚染物質の排出規制強化

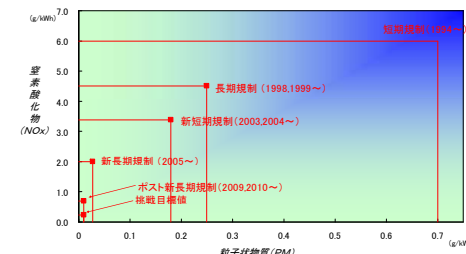
#### <乗用車の排ガス規制>

- ・近年の数度にわたる排ガス規制の強化により、乗用車の排ガスは大幅にクリーン化
- ・更に、ポスト新長期規制が2009年から適用され、ガソリン乗用車並の排出ガス性能を有するクリーンディーゼル車が登場している。



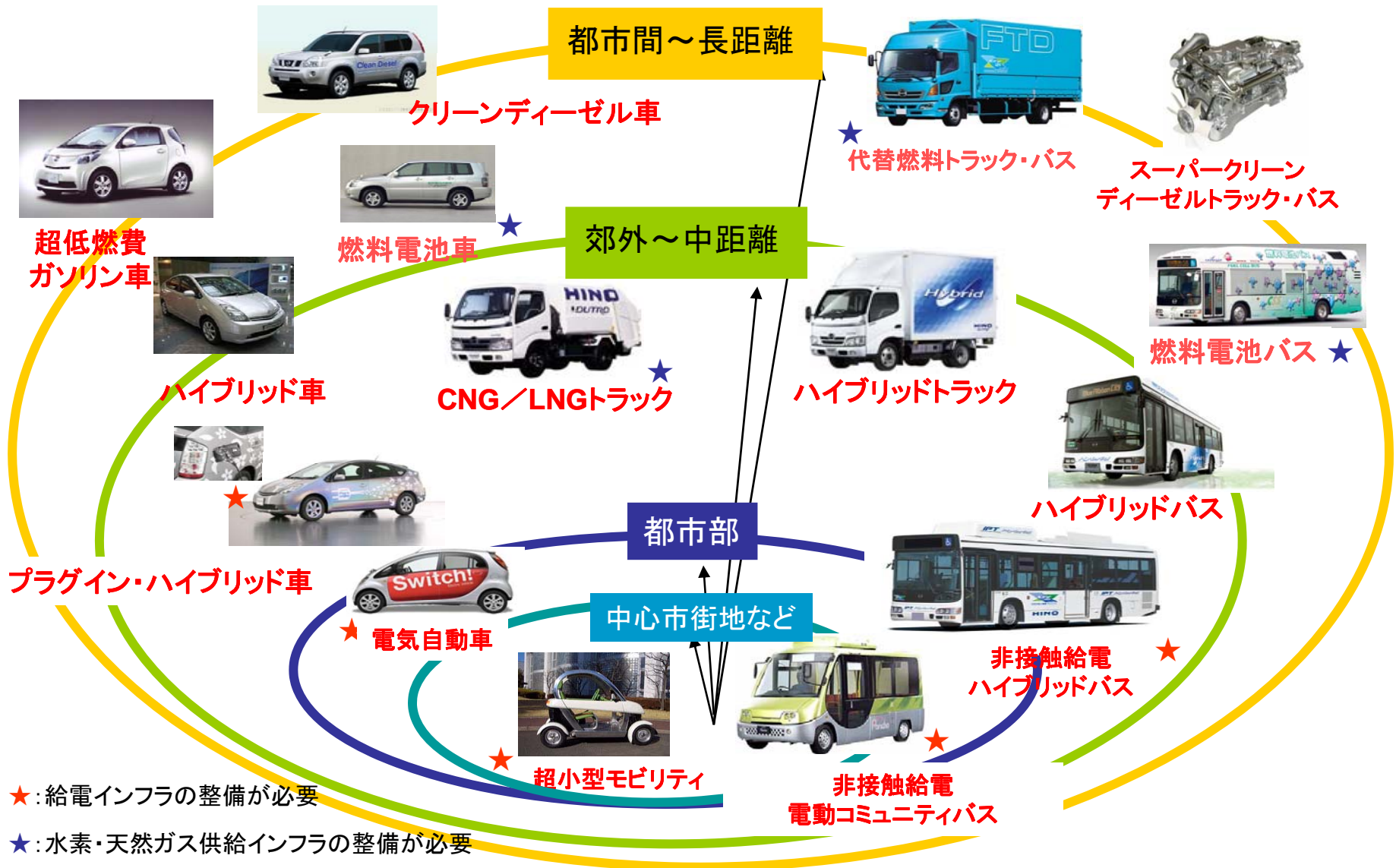
#### <大型車(ディーゼルトラック・バス)の排ガス規制>

- ・短期規制が導入された1994年以降、順次、排ガス規制を強化し、新長期規制を2005年から適用
- ・更に、新長期規制の約1/3程度の厳しいポスト新長期規制を、2009年以降順次適用。



### (3) 環境対応車の開発・実用化

①野心的な燃費基準の設定、②公共交通・物流のゼロエミッション化に資する次世代大型車基盤技術の開発支援、③税制優遇や補助金等を活用した普及促進、④環境対応車の率先導入・利用環境整備に向けた地域的取り組みへの支援などを通じ、次世代の環境対応車の開発・導入を促進。



## (4) 環境性能に優れた自動車に対する税制

### 1. 自動車重量税の特例

平成24年4月30日までに新規・継続検査等を受ける自動車に適用

免税	○電気自動車(燃料電池自動車を含む)、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、天然ガス自動車の一部、ハイブリッド自動車の一部
75%軽減	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車 ○ポスト新長期規制適合車かつ重量車燃費基準達成車
50%軽減	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+15%達成車 ○重量車☆☆車かつ重量車燃費基準達成車

### 2. 自動車税の特例

平成22年3月31日までに新車新規登録を受けた新車に適用

税率から概ね 50%軽減	○電気自動車、天然ガス自動車の一部 ○☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車
税率から概ね 25%軽減	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+15%達成車
税率から概ね 10%重課	○11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車・LPG車 (電気自動車、天然ガス自動車、メタノール車、 一般乗合バス、被けん引自動車を除く)

### 3. 自動車取得税の特例

(取得価額に対し本則3%、暫定税率5%(営業用及び軽自動車3%))

平成24年3月31日までに新車を取得時に適用

免税	○電気自動車(燃料電池自動車を含む)、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、天然ガス自動車の一部、ハイブリッド自動車の一部
75%軽減	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車 ○ポスト新長期規制適合車かつ重量車燃費基準達成車
50%軽減	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+15%達成車 ○重量車☆☆車かつ重量車燃費基準達成車



<低排出ガス認定車四つ星ステッカー> <燃費基準+25%達成車ステッカー>

(ガソリン乗用等)

## (5) 環境性能に優れた自動車に対する購入補助

### ●環境対応車購入補助(事業用トラック・バス等)＜補正予算で追加＞

平成21年度補正予算額：148.8億円

景況の急速な悪化により、新車への買換需要が大きく減退している中、従来の補助制度にとらわれない、大胆な買換インセンティブを付与

- ▶ 環境性能の劣る経年車からの買換により、運送事業者の自動車保有構造グリーン化を推進
- ▶ 車両購入の割安感付与により大きな需要を喚起し、低公害車・低燃費車の導入を一気に加速

＜重量車＞(トラック・バス等)

要件	小型 (3.5tクラス)	中型 (8tクラス)	大型 (12tクラス)
①経年車の廃車を伴う新車購入補助 (車齢13年超車から新長期規制適合車へ)	40万円	80万円	180万円
②経年車の廃車を伴わない新車購入補助 (2015年度燃費基準達成かつ重量車☆)	20万円	40万円	90万円

### ●低公害車等の導入に対する補助

大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題は依然として厳しい状況にあることから、バス・トラック事業者を中心に、CNGバス・トラック等の導入に対する補助を行うことにより、低公害車の普及を促進し、大気環境の改善を図る。

国

補助

トラック・バス・  
タクシー事業者等

補助

地方公共団体等

補助対象(※1)	補助率
新車の導入	車両本体価格 の1/4 又は 通常車両価格との差 額の1/2
CNGトラック・バス	
ハイブリッドトラック・バス(※2)	
クリーンディーゼルトラック・バス等(※3)	
ディーゼル低燃費トラック・バス等(※4)	
LPGトラック・バス	
電気自動車	
LPG低燃費タクシー(※5)	改造費の1/3
ハイブリッドタクシー <補正予算で追加>	
使用過程車のCNG車への改造	

#### CNG(圧縮天然ガス)トラック・バス

- ▶PMは排出せず、NOxは5割以上低減
- ▶CNGスタンドが必要



#### ハイブリッドトラック・バス・タクシー

- ▶内燃機関とモーターの2つの動力源を持つ
- ▶新たなインフラ整備の必要がない



#### 電気自動車

- ▶NOx・PM, CO2排出ゼロ

- (※1)最低台数要件 原則 バス:2台 トラック:3台
- (※2)新長期基準よりNOx10%・PM50%低減した車両
- (※3)ポスト新長期規制に適合する車両
- (※4)2015年燃費基準に適合する車両
- (※5)2010年燃費基準に適合する車両

