

5 . 低公害車の開発・普及のための施策の評価を踏まえた見直し

(1) 低公害車の普及

税制上の措置

施策の実施による効果において検証した通り、「自動車税のグリーン化」等の税制上の優遇措置により、低公害車の普及は大幅に促進されたが、その結果、2002年12月に登録された自動車のうち約62%もの自動車がこれらの措置の減税対象となっている状況である。

このため、今後は、より環境性能の優れた自動車に優遇対象を絞り込こんだ上で、さらに普及を促進する必要がある。

このことから、2003年度税制改正においては、ガソリン自動車について従来軽減対象となっていた「かつ低燃費車」及び「かつ低燃費車」を対象外とし、「かつ低燃費車」のみに対象を絞りこんだ。

[2003年度自動車グリーン化税制の改正概要]

	自動車税 (排気量別に税額を設定)			自動車取得税 (営業用3%、自家用5%)		
	電気自動車	50%軽減			2.7%	
CNG車	現行どおり			現行どおり		
メタノール車						
ハイブリッド車	13% 軽減	25% 軽減	50% 軽減	バス・トラック	2.7%	
				乗用車	2.2%	
低燃費かつ 低排出ガス認定車	対象外	対象外	現行 どおり	取得価格から30万円控除		
				対象外	対象外	現行 どおり

また、同時に、新たに普及が見込まれることとなった環境負荷の小さい自動車についても、税制上の優遇措置の対象に追加し、確実に普及を図っていく必要がある。

このため、2003 年度においては、燃料電池自動車、L P G自動車に係る自動車税、自動車取得税の特例、低 P M 認定車に係る自動車取得税の特例措置を追加した。

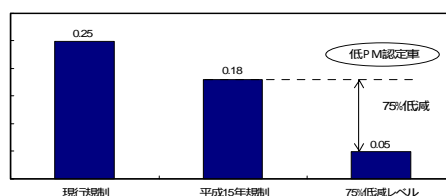
〔2003 年度自動車グリーン化税制拡充措置内容〕

低 P M 認定トラック・バスの特例を創設
 (低公害車の取得に係る特例措置(自動車取得税)の拡充)

- ・自動車取得税..... 1 . 5 % (平成15・16年度に取得した車について軽減)

低 P M 認定車

車両総重量が3.5 t を超えるディーゼル車について、P M (粒子状物質) の排出量が平成15 年規制値よりも75%以上低減している自動車。



(単位: g/kWh)

L P G自動車に特例を拡充
 (自動車税の重軽課によるグリーン化(自動車税)及び低燃費車の取得に係る特例措置(自動車取得税)の拡充)

L P G自動車(かつ低燃費車)について以下の特例措置

- ・自動車税..... 5 0 %軽減 × 1 年 (平成15年度に新車登録した車について軽減)
- ・自動車取得税.....取得価格から 3 0 万円控除 (平成15年度に取得した車について軽減)

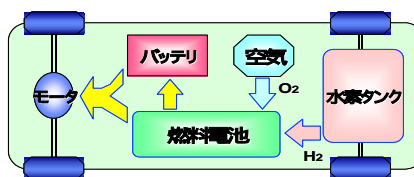
燃料電池自動車に特例を拡充
 (自動車税の重軽課によるグリーン化(自動車税)及び低公害車の取得に係る特例措置(自動車取得税)の拡充)

- ・自動車税..... 5 0 %軽減 × 1 年 (平成15年度に新車登録した車について軽減)
- ・自動車取得税..... 2 . 7 % (平成15・16年度に取得した車について軽減)

燃料電池自動車

水素と酸素の化学反応により発電し、原理的に水のみを排出する自動車で、環境にやさしい究極の低公害車と言われる。

地球温暖化対策推進大綱の策定に当たっては、2010年時点で5万台の普及を目標としている。



「低公害車開発普及アクションプラン」では、「2010年度までのできるだけ早い時期に1000万台以上の普及」の目標を掲げているが、国土交通省としては、この目標を大幅に前倒しし、2005年度中に達成すべく各種施策を推進する。

低公害車導入等補助

使用過程にあるディーゼル貨物車の44%がPM未規制車であるなど、喫緊の環境対策が求められていること、CNG自動車などの既に実用段階にある低公害車の短期集中的な導入に取り組むこと、都市部への流入車についても対応する必要がある。このことから、車両導入補助の車種に環境性能の優れた低PM認定車(補助率 通常車体価格との差額の1/4)を追加し、また、ディーゼル微粒子除去装置については、補助対象者をNOx・PM法対策地域内を走行する大型ディーゼル車を保有する者に拡充するとともに、道路特定財源を活用して予算を大幅に増額し、さらに低公害車の普及を促進する。

しかしながら、16年度以降の制度を構築するにあたっては、CNGトラックの導入割合が鈍化したことを十分に分析し、その結果を適切に反映していく必要があると考えている。

2003年度導入予定数

・低公害バス	170台
・低公害トラック	1,900台
・低PM認定車	650台
・ディーゼル微粒子除去装置	29,500台

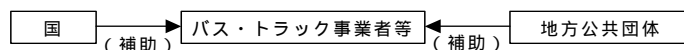
低公害車普及促進対策

15年度概算決定額：6,507百万円（道路特定財源の一部を活用した、DPF・酸化触媒装着に対する補助4,000百万円を含む。）

（制度改正のポイント）

1. 都市部への流入車対策や国立公園等の観光地における環境保全の観点から、低公害車両について、補助対象地域を自動車NOx・PM法による規制対象地域（三大都市圏）の外にも拡大
2. 環境性能の優れた低PM認定車についても補助対象車両に追加
3. 道路特定財源を活用し、DPF及び酸化触媒について、補助対象を大型ディーゼル車を保有する者に拡充

バス・トラックをターゲットにしたCNG自動車等の短期集中的な導入及びDPF等の装着



（注）補助率

車 両：通常車体価格との差額の1/2（ただし、低PM認定車は1/4）

DPF等：購入費用の1/4

直接効果

NOx・PMの低減による大気環境の改善

離陸効果

低公害車の価格低減による一層の普及拡大

国による率先導入

低公害車導入を計画通り進捗させ、2004年度までに国土交通省の一般公用車全 650 台を低公害車に切り替える。

(2) 低公害車の開発

燃料電池自動車の開発

2003年度からは燃料電池自動車実用化促進プロジェクトにおいて、現在行われている公道実験を経て、自動車メーカーによる一般的な市販が想定される 2005年までに、燃料電池自動車を大量生産するために必要となる保安基準の整備を行うため、衝突試験・耐水試験等の各種試験を実施する。

<安全性の試験の例>

・衝突試験



・耐水試験



・燃焼試験



次世代低公害車の開発

2004 年末を目途に、DME自動車、次世代ハイブリッド自動車、スーパークリーンディーゼル車等の次世代低公害車の試作車を開発し、技術基準の整備等を行うことにより、これらの車両の早期実用化を促す。

< 大型ディーゼル代替次世代低公害車の例 >

ジメチルエ - テル自動車

- ・ 燃費は軽油と同等程度
- ・ 黒煙は排出されない

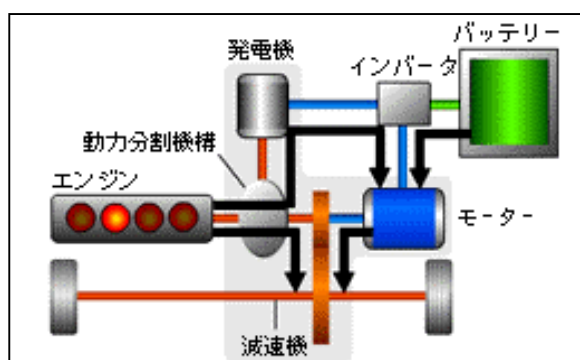
< DMEトラックの試作車 >



次世代ハイブリッド自動車

- ・ 燃費、排出ガス性能を大幅に改善する次世代の大型用ハイブリッドシステム

< 次世代ハイブリッドシステムの例 >



ス - パ - クリ - ンディ - ゼル車

- ・ 新燃焼方式や後処理装置等により、排出ガス性能を飛躍的に向上させたディ - ゼル車

< 高性能ディ - ゼル排出ガス後処理装置の例 >

