

### 3. 評価対象とする施策

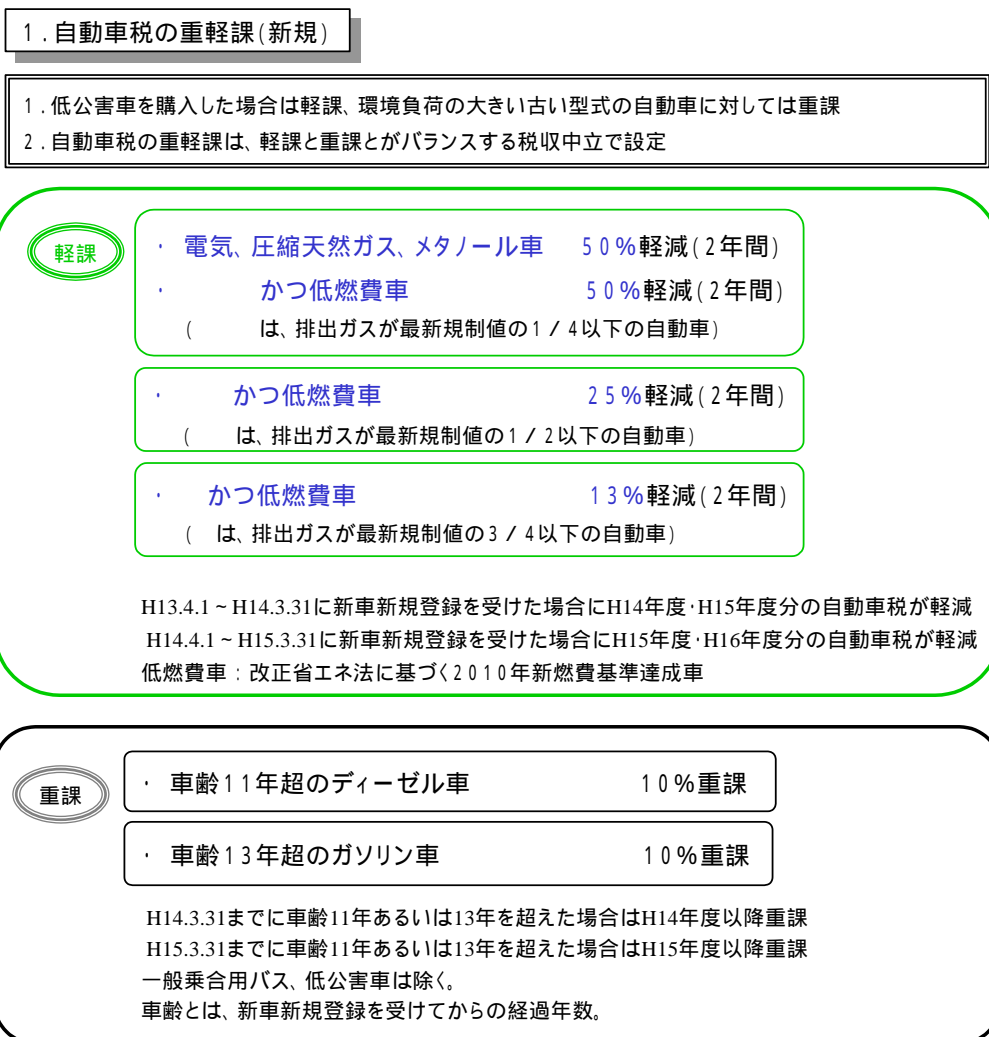
#### (1) 低公害車の普及

##### 税制上の措置

現行の低公害車の普及を図るため、税制上のインセンティブ措置として「自動車税のグリーン化」(2001年度新規導入)、自動車取得税の軽減措置が実施されている。

具体的には、自動車税について、税込中立を前提に、低公害車は税率が軽減され、車齢の高い自動車は重課される。また、自動車取得税について、低燃費かつ低排出ガス認定車に対し取得価格から30万円を控除する特例、CNG自動車、メタノール自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車、旧型ディーゼル車を廃車して取得する最新規制適合車等に対し税率を軽減する特例を設けている(図3-1)。

図3-1 低公害車等に対する税制上の優遇措置(2001~2002年度制度)



## 2. 自動車取得税の軽減

### (1) ディーゼル車の廃車代替(新規)

軽課

・旧型ディーゼル車を廃車して取得する最新規制適合車

NOx法特定地域内 2.3%の軽減  
(営業用 3% 0.7% 自家用 5% 2.7%)

・改正NOx法に基づく廃車代替  
H14.3.2 ~ H15.3.31 2.3%の軽減  
H15.4.1 ~ H17.3.31 1.9%の軽減  
H17.4.1 ~ H19.3.31 1.5%の軽減  
H19.4.1 ~ H21.3.31 1.2%の軽減

NOx法特定地域外 0.5%の軽減

H13.4.1 ~ H15.3.31 0.5%の軽減

### (2) 低公害車特例

軽課

・低燃費車かつ(排出ガスが最新規制値の3/4以下の自動車)の取得

課税標準:取得価格から30万円を控除

H13.4.1 ~ H15.3.31までの取得

軽課

・電気自動車等の取得

電気、メタノール、圧縮天然ガス、ハイブリッド車(バス・トラック)  
2.7%の軽減

ハイブリッド車(乗用車) 2.2%の軽減

H13.4.1 ~ H15.3.31までの取得

### (3) 最新排出ガス規制適合車の早期取得特例

軽課

・平成15年排出ガス規制適合車(ディーゼル中量トラック、ディーゼル重量トラック)の取得

H14.4.1 ~ H15.9.30 1.0%の軽減

H15.10.1 ~ H16.2.28 0.1%の軽減

・平成14年排出ガス規制適合車(ガソリン軽トラック、ディーゼル乗用車、ディーゼル軽量トラック)の取得

H13.4.1 ~ H14.9.30 1.0%の軽減

H14.10.1 ~ H15.2.28 0.1%の軽減

## 低公害車導入等補助

2001 年度より、早急に大型ディーゼル車に起因する大気汚染対策を進める観点から自動車 NOx・PM 法対策地域内のバス・トラックを対象に、地方公共団体が行うディーゼル微粒子除去装置( PM の排出量を減少させる装置( D P F ・酸化触媒 )) の導入に係る補助に対して、その補助の半額を間接補助する制度を創設した。

また、環境自動車開発・普及戦略会議緊急提言( 2001 年 7 月 )、低公害車開発普及アクションプラン( 2001 年 7 月 )、経済財政諮問会議における国土交通大臣報告( 2001 年 9 月 ) などにおいても、C N G 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必要性が指摘されたため、2002 年度からは従前のディーゼル微粒子除去装置の補助制度に C N G バス・トラック、ハイブリッドバスの低公害車導入に対する補助を加え、地方公共団体と協調して支援する措置( 低公害車導入については 1 / 4、ただし、通常車体価格との差額の 1 / 2 が限度。ディーゼル微粒子除去装置については装置の価格( 装着費用を含む ) の 1 / 4 ) を講じた。

### **環境自動車開発・普及総合戦略会議の緊急提言( 2001 年 7 月 )( 抄 )**

低公害車の本格的な普及が阻害されているのは、低公害車の価格が「高い」、高いためにユーザーが「買わない」、従ってメーカーが「作らない」という負のトライアングルに陥っていることがあり、この現状を打破するため、短期集中的に低公害車を導入することが効果的であり、大量普及への道を開くためには、国のイニシアチブが不可欠である。

### **低公害車開発普及アクションプラン( 2001 年 7 月 )( 抄 )**

市場自立化に向けた動きを一層加速化するため、支援措置の大幅拡充を目指す。特に三大都市圏を中心に NOx・PM の削減を図るため、環境負荷の大きいバス・トラックをターゲットに支援措置の大幅拡充を目指し、C N G トラック、L P G トラック等、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。

### **経済財政諮問会議 国土交通大臣報告( 2001 年 9 月 )( 抄 )**

3 大都市圏における集配用トラック 3 万 1000 台、バス 1200 台を低公害車に代替することで、トラック、バスから排出される NOx・PM が少なくとも 25% 削減される旨を国土交通大臣から報告されている。

## 国による率先導入

2001年5月の内閣総理大臣所信表明演説・閣議発言において、全ての一般公用車について、2002年度以降3年を目途にこれを低公害車に切り替える旨の低公害車率先導入方針が示された。また、2001年4月に全面施行された「国等による環境物品の推進等に関する法律（グリーン購入法）」においても、電気自動車、CNG自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、低燃費かつ超低排出ガス認定車（ ）は、一般公用車として調達を推進すべき環境物品に指定されている。また、2003年度からは低燃費かつ低排出ガスと認定された燃料電池自動車の対象に加えらるることとなっている。これら低公害車率先導入方針及びグリーン購入法に基づき、一般公用車を低公害車に切り替えるべく、積極的に取り組んでいる。

### 小泉総理の指示（2001.5.8閣議発言）

原則として全ての一般公用車について、平成14年度以降3年を目途にこれを低公害車に切り替えること  
平成13年度においても、交換車両は全て低公害車とする努力をすること

## （2）低公害車の開発

### 燃料電池自動車

2001年度には、次世代低公害車評価技術事業として、燃料電池自動車の国内外における技術開発の状況、高圧水素や高電圧部品、燃料電池スタック等の安全性等に関する技術水準等に関して調査を行った。

さらに2002年度から、公道走行を開始した燃料電池自動車を大量生産するために必要となる、いわゆる「型式指定」を可能とするため、燃料電池自動車の衝突安全性、耐水性能、高電圧安全性能等に関する基準を策定するための調査を実施している。

### 次世代低公害車

環境自動車開発・普及総合政略会議報告書(2001年12月)にもあるように、排出ガス性能を2005年に予定されている排出ガス規制よりもさらに大幅に低減させた大型ディーゼル車に代替可能な次世代低公害車の開発を一層促進するため、次世代低公害車に係る開発期間の短縮や開発コスト削減に資する基

礎技術を、国が率先して確立する必要がある。

このことから、2001年度には、次世代低公害車技術評価事業として、DME（ジメチルエーテル）自動車等の代替燃料自動車に関する国内外における技術開発の状況やその実用性・安全性等について調査を行った。

2002年度からは、次世代低公害車の開発促進プロジェクトとして、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っている。

**環境自動車開発・普及総合政略会議報告書（2001年12月）（抄）**

大気環境汚染への負荷が極めて大きい現行の大型車に対して、これに代替し得る排出ガスがゼロに近い次世代低公害車の技術開発を早急に進めるべきである。