

參考資料編

- 【参考1】低公害車普及に係る我が国の取組状況
- 【参考2】諸外国と我が国の自動車環境政策取組状況
- 【参考3】超長期エネルギー技術戦略マップ_運輸分野ロードマップ
- 【参考4】新・国家エネルギー戦略_運輸エネルギーの次世代化に向けた動向と課題(ロードマップ)
- 【参考5】次世代自動車・燃料イニシアティブ_2030年に向けてのロードマップ
- 【参考6】Cool Earth-エネルギー革新技术計画_技術開発ロードマップ
- 【参考7】省エネルギー技術戦略_先進交通社会確立技術の導入シナリオ
- 【参考8】低炭素社会づくりに向けて_低炭素社会の具体的なイメージ - 移動 -
- 【参考9】技術戦略マップ・エネルギー分野_「輸送部門の燃料多様化」に向けた技術マップ・技術ロードマップ・導入シナリオ
- 【参考10】タイ国エネルギー省E10適合車リスト(2007)

【参考1】低公害車普及に係る我が国の取組状況

1. 低公害車開発普及アクションプランについて

平成13年7月11日、環境省、経済産業省及び国土交通省は、低公害車に対する開発、普及を促進するため、公害車開発普及アクションプラン（以下「アクションプラン」という。）を策定した。

（1）アクションプランの対象となる低公害車

アクションプランの対象となる低公害車は、「実用段階にある低公害車」と「燃料電池自動車等の次世代低公害車」とに大別される。

「実用段階にある低公害車」とは、以下の5種類が該当する。

表1 実用段階にある低公害車の概要

分類	概要
天然ガス自動車 (CNG自動車)	天然ガスを燃料として走る自動車
電気自動車	バッテリーに蓄えた電気でモーターを回転させて走る自動車
ハイブリッド自動車	複数の動力源を組み合わせる自動車（下記の方式は一例） ・エンジンに付けた発電機で発電した電気で走る方式 ・エンジンとモーター等の複数の動力を、切り替えたり、補完し合いながら走る方式
メタノール自動車	アルコールの一種であるメタノールを燃料として走る自動車
低燃費かつ 低排出ガス認定車	エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく燃費基準（トップランナー基準） 早期達成車で、かつ「低排出ガス車認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車

一方、「次世代低公害車」としては、「燃料電池自動車」及び「技術のブレークスルーにより新燃料あるいは新技術を用いて環境負荷を低減する自動車」が該当している。

（2）低公害車の普及目標

アクションプランでは、「実用段階にある低公害車」及び「燃料電池自動車」について、目標年次と目標普及台数を以下のように設定している。

表2 低公害車の普及目標

分類	目標年次	目標普及台数
実用段階にある低公害車	2010年度までのできるだけ早い時期	1000万台以上
燃料電池自動車	2010年度	5万台

2. 低公害車の普及状況

(1) 実用段階にある低公害車の普及状況

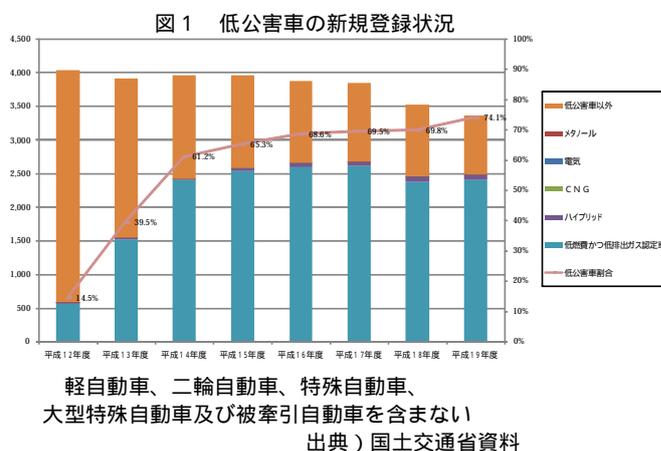
年度別登録台数

年間の新規登録台数に占める低公害車の割合は、平成12年度には14.5%であったものが、平成19年度には74.1%と大きく増加している。この大幅な増加は、「低燃費かつ低排出ガス認定車」の普及による効果大きい。

平成19年度に新規登録された低公害車の内、約96%が「低燃費かつ低排出ガス認定車」、約4%が「ハイブリッド自動車」となっており、「低燃費かつ低排出ガス認定車」の寄与が大きいことが分かる。

なお、平成19年度においてメタノール自動車は2台、CNG自動車は1669台が新規登録されており、電気自動車は登録されていない。

低公害車の新規登録台数は平成14年度以降ほぼ横ばい傾向となっている。

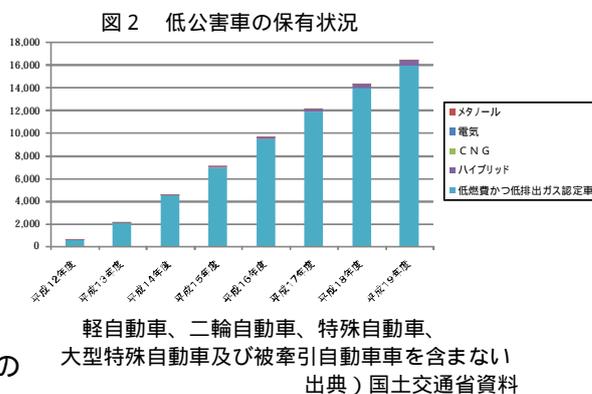


年度別保有台数

低公害車の年度別登録台数の増加に伴って、低公害車の保有台数も年々増加傾向にある。平成12年度の低公害車の保有台数は、約63万台であったものが、平成19年度には約1,647万台と約26倍に増加している。

アクションプランでは、実用段階にある低公害車の目標普及台数として、平成22年度までのできるだけ早い時期に1,000万台以上と設定していたが、平成17年度には当該目標を5年間前倒しで達成した。

平成19年度の低公害車種類別の保有台数を見ると、低燃費かつ低排出ガス認定車が約97%、ハイブリッド車が約3%となっており、その他のCNG自動車は22,353台、電気自動車は294台、メタノール自動車は19台となっている。



以上のように、実用段階にある低公害車の普及は、「低燃費かつ低排出ガス認定車」の普及が進んだことに大きく依存していることが分かる。このように「低燃費かつ低排出ガス認定車」の普及が大きく進んだ理由として、「低燃費かつ低排出ガス認定車」の性能・価格が従来車と大差ないこと、税制優遇措置等が考えられる。

(2) 燃料電池自動車の普及状況

(社)日本自動車工業会資料によると、燃料電池自動車の出荷実績は下のとおりである。

表3 燃料電池自動車の出荷実績

平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
14	4	16	1	0

アクションプランでは、燃料電池自動車の普及目標として、平成22年度までに5万台とされているが、その達成は極めて困難な状況にある。

(3) 低燃費かつ低排出ガス認定車以外の低公害車の普及状況

(1)でみたとおり、「低燃費かつ低排出ガス認定車」は低公害車の太宗を占めており、その他の低公害車はグラフ上にはほとんど表現されない。そこで、そのような低公害車の保有状況の経年変化を把握するため、「低燃費かつ低排出ガス認定車」を除いた低公害車の保有状況を図3に示す。この図からは、「低燃費かつ低排出ガス認定車」以外では、ハイブリッド自動車の普及が非常に進んでいることが分かる。これはハイブリッド自動車が量産されていること、特別な燃料供給施設が不要であること等によるものと考えられ、その台数も平成13年度から平成19年度にかけて約6倍に増加している。

ハイブリッド自動車に続いては、天然ガス自動車の普及が進んでおり、平成13年度から平成19年度にかけて約3倍に増加している。

天然ガス自動車の車種別の普及台数及び燃料供給施設である天然ガススタンドの普及の推移を図4に示す。車種別の普及台数では、トラック及び軽自動車等の増加分が多くなっている。天然ガススタンドの普及も平成10年前後から急速に進展し、こうした結果、天然ガス自動車の普及が進んだものと考えられる。

天然ガス自動車に続いては、電気自動車が普及しているが、最も普及している車種は原動機付自転車となっている。

なお、メタノール自動車及び燃料電池自動車については、ほとんど普及していないことが分かる。

図3 低公害車(低燃費かつ低排出ガス認定車を除く。)の保有状況

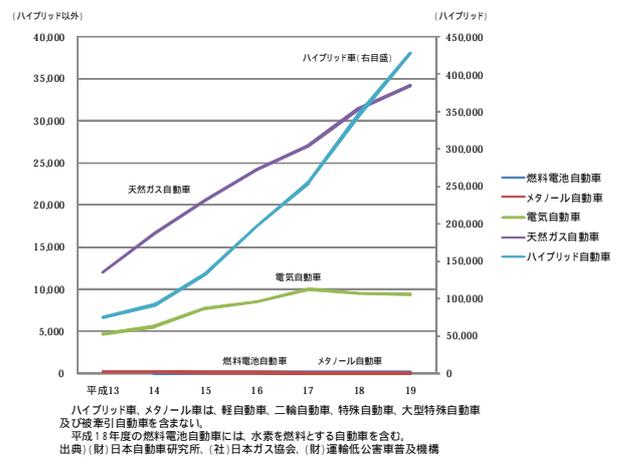


図4 天然ガス自動車の保有状況

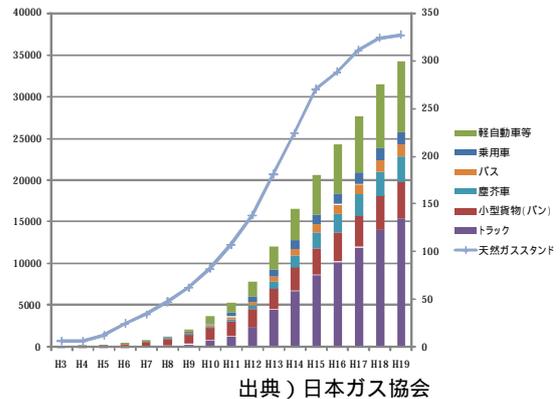
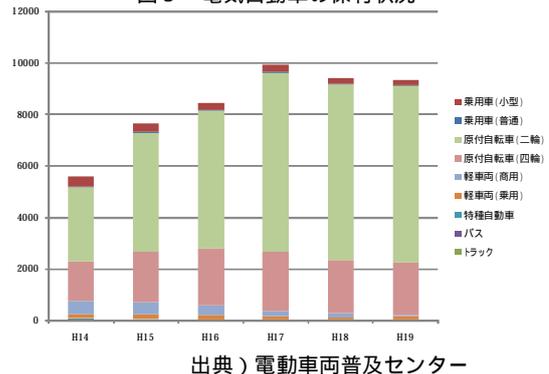


図5 電気自動車の保有状況



3. 既存の低公害車普及施策について

平成13年のアクションプラン策定以降、環境省を始めとする関係省庁では低公害車に対する開発、普及に関する措置について積極的に進めている。

低公害車普及に係る主な施策としては、以下のようなものが挙げられる。

(1) 公的部門による率先導入

「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のため実行すべき措置について定める計画」(平成19年3月30日閣議決定)では、平成19年度から平成24年度を対象期間とし、政府の一般公用車については低公害車率100%を維持するとともに、一般公用車以外の公用車についても数値目標を掲げて低公害車化を図る、燃料電池自動車について政府として率先的に導入する、との目標を掲げて低公害車の導入を進めている。

また、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」(グリーン購入法)に基づく基本方針(平成21年2月13日変更閣議決定)では、その判断の基準()として、以下の自動車を掲げている。

判断の基準を満たすものがグリーン購入法第6条第2項第2号に規定する特定調達物品等として、毎年度の調達目標の設定の対象となる。

【判断の基準】

新しい技術の活用等により従来の自動車と比較して著しく環境負荷の低減を実現した自動車であって、次に掲げる自動車であること。

電気自動車
天然ガス自動車
メタノール自動車
ハイブリッド自動車
プラグインハイブリッド自動車
燃料電池自動車
水素自動車
ガソリン車

ア. 乗用車にあつては、「低排出ガス車認定実施要領(平成12年運輸省告示第103号。以下「認定実施要領」という。)」の基準のうち、平成17年基準排出ガス50%低減レベル以上に適合し、表1(ガソリン乗用車に係る10・15モード燃費基準)に示された区分ごとの燃費基準値を満たす自動車

イ. 軽量車、軽貨物車又は中量車にあつては、認定実施要領の基準のうち、平成17年基準排出ガス50%低減レベル以上に適合し、表4(ディーゼル乗用車に係るJC08モード燃費基準)に示された区分ごとの燃費基準値を満たす自動車

ディーゼル車

ア. 乗用車にあつては、表3(ディーゼル自動車に係る排出ガス基準(JC08モード))に示された区分の排出ガス基準に適合し、表4(ディーゼル乗用車に係るJC08モード燃費基準)に示された区分ごとの燃費基準値を満たす自動車

イ. 軽量車又は中量車にあつては、表3(ディーゼル自動車に係る排出ガス基準(JC08モード))に示された区分ごとの排出ガス基準に適合し、表6(ディーゼル貨物車に係るJC08モード燃費基準)に示された区分ごとの燃費基準値を満たす自動車

LPガス車

ア. 乗用車にあつては、認定実施要領の基準のうち、平成17年基準排出ガス50%低減レベル以上に適合し、表2(LPガス乗用車に係る10・15モード燃費基準)に示された区分ごとの燃費基準値を満たす自動車

イ. 軽量車、軽貨物車又は中量車にあつては、認定実施要領の基準のうち、平成17年基準排出ガス50%低減レベル以上に適合し、表7(LPガス貨物車に係る10・15モード燃費基準)に示された区分ごとの燃費基準値を満たす自動車

こうした取組の結果、府省における低公害車保有状況は以下のとおりとなっている。

表4 府省における低公害車保有状況（平成18年度末時点）

	電気	天然ガス	メタノール	ハイブリッド	燃料電池	低燃費車 優遇税制認定車	合計
府省全体	18	172	0	2,555	4	7,387	10,136
環境省	4	12	0	36	2	4	58

また、環境省では、低公害車普及事業として、計画的に低公害車の導入を促進する地方公共団体等に対し、車両総重量3.5t超の低公害車（電気、CNG、ハイブリッド自動車）の導入、車両総重量3.5t以下の電気自動車のリース導入、燃料電池自動車、ジメチルエーテル自動車、水素自動車のリース導入に対して、国庫補助を実施している（平成21年度予算案 1.47億円）。

（2）民需への本格的普及支援

・低公害車の導入支援

・CNG自動車等の車両導入支援の拡充

経済産業省では、クリーンエネルギー自動車等導入促進事業としてクリーンエネルギー自動車（ ）の導入に対して、国庫補助を実施している（平成21年度予算案42億75百万円）。

クリーンエネルギー自動車・電気、ハイブリッド（乗用車を除く）、天然ガス（乗用車を除く）、プラグインハイブリッド自動車等

国土交通省では、低公害車普及促進対策費補助として以下に掲げる車種の新車導入の他、使用過程車のCNG車への改造に対して国庫補助を実施している（平成21年度予算案17億20百万円）。

【補助対象車種】

CNGトラック・バス等

ハイブリッドトラック・バス等（新長期基準よりNOx10%・PM50%低減した車両）

クリーンディーゼルトラック・バス等（ポスト新長期規制に適合する車両）

電気自動車

ディーゼル低燃費トラック・バス等（2015年燃費基準に適合する車両）

LPG低燃費タクシー（2010年燃費基準に適合する車両）

さらに、国土交通省では、環境対策に関心の高い先進的な地域において、地方公共団体が中心となって協議会（地方公共団体、ガス事業者、運送事業者、荷主事業者、運輸局等により構成）を設置し、関係者の協力の下、地域におけるCNG車普及促進計画を策定することにより、集中的かつ計画的なCNG車の導入及びCNG車導入に向けた環境整備（地域における黒煙ゼロのまちづくり、環境先進地域としてのPR活動等）を実施するため、CNG車普及促進モデル事業を実施し、CNG車普及促進計画策定の支援やCNG車普及促進計画に基づくCNG車の導入に対して低公害車補助の特例措置を講じている。平成20年5月末日までに12地域がCNG車普及促進モデル地域として指定されている。

・税制及び金融支援による普及促進

a. 税制について

平成 20 年度において、低公害車等の導入に対する税制上の優遇措置としては、以下のようなものが存在している。

(1) 低公害車に係る自動車税の軽減措置 (自動車税のグリーン化)							
制度内容	電気自動車 (燃料電池自動車含む) 天然ガス自動車及び低燃費かつ低排出ガス認定車 (LPG 車含む) を、平成 20 年度あるいは平成 21 年度に新車新規登録した場合、それぞれ翌年度 1 年間の自動車税を軽減。また、新車新規登録から一定年数を経過したガソリン車及びディーゼル車については自動車税を重課。						
措置内容	<p>【軽減対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 (燃料電池自動車含む) 天然ガス自動車 (車両総重量 3.5t 以下 : 車両総重量 3.5t 超 : 重量車) : 概ね 50% 軽減 ・ かつ燃費基準+25% 達成車 : 概ね 50% 軽減 ・ かつ燃費基準+15% 達成車 : 概ね 25% 軽減 <p>【重課対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車 13 年超、ディーゼル車 11 年超 : 概ね 10% 重課 <p>(電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車及び一般乗合バスを除く)</p> <p>(注)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ : 平成 17 年排出ガス基準値より、有害物質を 75% 以上低減させた低排出ガス車 ・重量車 : 平成 17 年排出ガス基準値よりも NOx 又は PM を 10% 以上低減させた自動車 ・燃費基準+15% (又は+25%) : 省エネ法に基づく燃費基準よりも 15% (又は 25%) 以上燃費性能を向上させた自動車 						
(2) 低公害車に係る自動車取得税の軽減措置							
制度内容	電気自動車 (燃料電池自動車含む) 天然ガス自動車及びハイブリッド自動車の取得に際し、自動車取得税を軽減						
措置内容	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;"> 電気自動車 (燃料電池自動車含む) 天然ガス自動車 <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5 t 以下 : 1.8% に限る ・車両総重量 3.5 t 超 : 重量車 (NOx) に限る ハイブリッド自動車 (バス・トラック) <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下 : かつ燃費基準+20% 達成車に限る ・車両総重量 3.5t 超 : 重量車 かつ重量車燃費基準達成車に限る </td> <td style="width: 20%; text-align: center; vertical-align: middle;">2.7% 軽減</td> </tr> <tr> <td> ハイブリッド自動車 (乗用車等) <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下 : かつ燃費基準+20% 達成車に限る ・車両総重量 3.5t 超 : 重量車 かつ重量車燃費基準達成車に限る </td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">1.8% 軽減</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> (注) <ul style="list-style-type: none"> ・ : 平成 17 年排出ガス基準値より、有害物質を 75% 以上低減させた低排出ガス車 ・重量車 : 平成 17 年排出ガス基準値よりも NOx 又は PM を 10% 以上低減させた自動車 ・燃費基準+20% : 省エネ法に基づく燃費基準よりも 20% 以上燃費性能を向上させた自動車 </td> </tr> </table>	電気自動車 (燃料電池自動車含む) 天然ガス自動車 <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5 t 以下 : 1.8% に限る ・車両総重量 3.5 t 超 : 重量車 (NOx) に限る ハイブリッド自動車 (バス・トラック) <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下 : かつ燃費基準+20% 達成車に限る ・車両総重量 3.5t 超 : 重量車 かつ重量車燃費基準達成車に限る 	2.7% 軽減	ハイブリッド自動車 (乗用車等) <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下 : かつ燃費基準+20% 達成車に限る ・車両総重量 3.5t 超 : 重量車 かつ重量車燃費基準達成車に限る 	1.8% 軽減	(注) <ul style="list-style-type: none"> ・ : 平成 17 年排出ガス基準値より、有害物質を 75% 以上低減させた低排出ガス車 ・重量車 : 平成 17 年排出ガス基準値よりも NOx 又は PM を 10% 以上低減させた自動車 ・燃費基準+20% : 省エネ法に基づく燃費基準よりも 20% 以上燃費性能を向上させた自動車 	
電気自動車 (燃料電池自動車含む) 天然ガス自動車 <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5 t 以下 : 1.8% に限る ・車両総重量 3.5 t 超 : 重量車 (NOx) に限る ハイブリッド自動車 (バス・トラック) <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下 : かつ燃費基準+20% 達成車に限る ・車両総重量 3.5t 超 : 重量車 かつ重量車燃費基準達成車に限る 	2.7% 軽減						
ハイブリッド自動車 (乗用車等) <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下 : かつ燃費基準+20% 達成車に限る ・車両総重量 3.5t 超 : 重量車 かつ重量車燃費基準達成車に限る 	1.8% 軽減						
(注) <ul style="list-style-type: none"> ・ : 平成 17 年排出ガス基準値より、有害物質を 75% 以上低減させた低排出ガス車 ・重量車 : 平成 17 年排出ガス基準値よりも NOx 又は PM を 10% 以上低減させた自動車 ・燃費基準+20% : 省エネ法に基づく燃費基準よりも 20% 以上燃費性能を向上させた自動車 							
(3) 低燃費かつ低排出ガス認定車に係る自動車取得税の軽減措置							
制度内容	低燃費かつ低排出ガス認定車 (LPG 車含む) の取得に際して、30 万円あるいは 15 万円を取得価額から控除する課税標準の特例措置						

措置内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ かつ燃費基準+25%達成車：30万円控除 ・ かつ燃費基準+15%達成車：15万円控除 <p>(注)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ :平成17年排出ガス基準値より、有害物質を75%以上低減させた低排出ガス車 ・ 燃費基準+ %:省エネ法に基づく燃費基準よりも %以上燃費性能を向上させた自動車
------	---

(4) ディーゼル車に係る自動車取得税の軽減措置

制度内容	平成21年又は平成22年排出ガス規制に適合し、かつ、平成27年度を目標とした燃費基準を達成したディーゼルトラック・バス等(車両総重量3.5t超)の取得に際し、自動車取得税を軽減
措置内容	重量車燃費基準を達成し、かつ平成21年又は平成22年排出ガス規制に適合:2.0%軽減 (注) ・ 車両総重量12t超の自動車については、規制開始後(平成21年10月1日~)は、1.0%軽減

(5) 最新排出ガス規制に適合したディーゼル乗用車に係る自動車取得税の軽減措置

制度内容	最新の排出ガス規制(平成21年排出ガス規制)に適合するディーゼル乗用車の取得に際し、自動車取得税を軽減
措置内容	平成21年排出ガス規制適合車:1.0%軽減 (注) ・ 規制開始後(平成21年10月1日~)は、0.5%軽減

(6) エネルギー需給構造改革投資促進税制における所得税・法人税の優遇措置

制度内容	低公害車(燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車(乗用車を除く)、天然ガスフォークリフト)の取得に係る特別償却制度又は税額控除措置
措置内容	青色申告を行う個人事業者又は法人が、以下の設備を取得し、その取得の日から1年以内に事業の用に供した場合に、次のいずれか一方を選択できる。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 初年度30%の減価償却の特例 ・ 7%の所得税(法人税)の特別控除(資本金1億円未満の法人等に限る。)

本自動車関連税制については、平成21年度税制改正要望の結果、環境対策・景気対策の観点から、現行の自動車グリーン税制の対象とされている環境性能の良い自動車等について、自動車重量税及び自動車取得税を減免する特例措置を講ぜられる予定である。(詳細については別添参照。)

b. 財政投融资について

日本政策金融公庫(平成20年10月に国民生活金融公庫、農林漁業金融公庫、中小企業金融公庫、国際協力銀行が統合して発足)では、中小企業者に対して、低公害車(電気、天然ガス、ハイブリッド)の取得について低利融資(特利)を行っている。また、新長期規制適合車の取得について低利融資(特利)を行っている。

・インフラ整備への支援

・CNG自動車等のインフラ整備支援のより効果的な実施

経済産業省では、クリーンエネルギー自動車等導入促進事業として燃料等供給施設の整備に対して、国庫補助を実施している（平成21年度予算案42億75百万円）。

・税制及び金融支援による普及促進

a. 税制について

平成20年度において、低公害車用インフラ整備に対する税制上の優遇措置としては、以下のようなものが存在している。

(1) エネルギー需給構造改革投資促進税制における所得税・法人税の優遇措置	
制度内容	低公害車用燃料供給設備（天然ガス、水素）の取得に係る特別償却制度又は税額控除措置
措置内容	青色申告を行う個人事業者又は法人が、以下の設備を取得し、その取得の日から1年以内に事業の用に供した場合に、次のいずれか一方を選択できる。 ・初年度30%の減価償却の特例 ・7%の所得税（法人税）の特別控除（資本金1億円未満の法人等に限る。）
(2) 低公害車の燃料供給設備に係る固定資産税の特例措置	
制度内容	燃料供給設備（電気、天然ガス、水素）の設置に係る固定資産税の課税標準の特例措置
措置内容	・最初の3年間の課税標準を2/3

(3) 物流業者におけるグリーン経営の推進

低公害車の導入など一定の優れた環境取組を実施している運輸事業者を認定する「グリーン経営認証制度」については、平成21年2月末日時点で4,842事業所（トラック、バス、タクシーの事業所合計）が認証登録を受けている。

(4) 普及、啓発

環境省等は、昭和61年から毎年、各種低公害車を一同に集めて展示・試乗を行う低公害車フェアを実施している。また、低公害車の技術開発、車種等に関する情報をとりまとめた「低公害車ガイドブック」を平成8年から毎年発行している。

(自動車関係諸税の時的限的免除・軽減措置の内容)

現行措置	改正後の措置
<p>【自動車取得税】</p> <p>電気自動車（燃料電池自動車を含む。） 天然ガス自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下に限る。 ・車両総重量 3.5t 超重量車（NOx）に限る。 <p>ハイブリッド自動車（バス・トラック）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下かつ燃費基準+20%達成車に限る。 ・車両総重量 3.5t 超重量車 かつ燃費基準達成車に限る。 <p>税率を 2.7% 軽減</p> <hr/> <p>ハイブリッド自動車（乗用車） かつ燃費基準 + 20%達成車に限る。</p> <p>税率を 1.8% 軽減</p>	<p>【自動車重量税】〔新車・継続保有車〕</p> <p>【自動車取得税】〔新車〕</p> <p>電気自動車（燃料電池自動車を含む。） 天然ガス自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下： に限る。 ・車両総重量 3.5t 超：重量車（NOx）に限る。 <p>プラグインハイブリッド自動車 ハイブリッド自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車 かつ燃費基準+25%以上達成車に限る。 ・バス・トラック 重量車 かつ燃費基準達成車に限る。 <p>平成 21 年排出ガス規制に適合したディーゼル乗用車</p> <hr/> <p>かつ燃費基準+25%以上達成車 平成 21 年排出ガス規制適合かつ燃費基準達成車（車両総重量 3.5t 超のディーゼルバス・トラック等）</p> <p>税率を 75% 軽減</p> <hr/> <p>かつ燃費基準+15%以上達成車 重量車 かつ燃費基準達成車（車両総重量 3.5t 超のディーゼルバス・トラック等）</p> <p>税率を 50% 軽減</p> <p>【自動車取得税】〔新車以外〕</p> <p>電気自動車（燃料電池自動車を含む。） 天然ガス自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下に限る。 ・車両総重量 3.5t 超重量車（NOx）に限る。 <p>ハイブリッド自動車（バス・トラック）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両総重量 3.5t 以下かつ燃費基準+25%達成車に限る。 ・車両総重量 3.5t 超重量車 かつ重量車燃費基準達成車に限る。 <p>プラグイン・ハイブリッド自動車 < 拡充 ></p> <p>税率を 2.4% 軽減</p> <hr/> <p>ハイブリッド自動車（乗用車） かつ燃費基準 + 25%達成車に限る。</p> <p>税率を 1.6% 軽減</p>
追加 (3年間)	拡充・延長 (3年間)

- ・自動車取得税の基本税率は、取得価額の5%（自家用車）又は3%（営業用及び軽自動車）
新車以外であれば、例えば3.0 - 2.7 = 0.3%（営業用電気自動車等）、5.0 - 1.6 = 3.4%（自家用ハイブリッド乗用車）等となる。
- ・ ；平成17年排出ガス基準値よりも排出ガスを75%以上低減させた自動車
- ・重量車（NOx(又はPM)）：平成17年基準値よりもNOx（又はPM）を10%以上低減させた自動車
- ・燃費基準+20（25・15）%達成車：省エネ法に基づく燃費基準よりも 20（25・15）%以上燃費性能を向上させた自動車
- ・重量車燃費基準達成車：省エネ法に基づくディーゼルバス・トラック等に係る燃費基準達成車