

## (2) 追加的検討項目 ② 施策効果の把握と施策の追加的な検討

### (1) 環境性能に優れた自動車に対する税制・補助金の効果

#### ① グリーン税制、エコカー減税、エコカー補助金の概要

- ・ グリーン税制(2001.04.01～)：排ガス及び燃費性能に優れた自動車の税率を軽減する一方、新規登録から一定年数以上を経過した自動車の税率を重課。
- ・ エコカー減税(2009.04.01～)：新車及び中古車についての自動車重量税及び自動車取得税を減税。
- ・ エコカー補助金(2009.04.01～)：環境対応車への買換補助。経年車の廃車を伴う新車購入には補助額を増額。

#### << 環境性能に優れた自動車に対する税制・補助金 (乗用車の例)>>

		2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度		
		2000年度排出ガス基準				2005年度排出ガス基準								
グリーン 税制	2010年度 燃費基準	基準達成			基準△75% (自動車税25%減税)	×	×	×	×	×	×	×		
		基準+5%達成				×	×	×	×	×	×	×		
		基準+10%達成	基準△25%～ △75%(自動車税 13%～50%減税)	基準 △75% (自動車税 50%減税)	基準△50%～ △75% (自動車税25%～50%減 税)	基準△75% (自動車税25%減税、 取得税15万円控除)		×	×	×	×			
		基準+15%達成				基準△75% (自動車税25%減税)		×	×					
		基準+20%達成				基準△75% (自動車税50%減税、 取得税30万円控除)		×	×					
		基準+25%達成				基準△75%(自動車税50%減税)		×	×					
	ガソリン車・LPG車	新車新規登録から13年超経過車(自動車税概ね10%重課)												
ディーゼル車	新車新規登録から11年超経過車(自動車税概ね10%重課)													
エコカー 減税 <sup>※1</sup>	2010年度 燃費基準	基準達成								×	×	×		
		基準+5%達成								×	×	×		
		基準+10%達成									×	×	×	
		基準+15%達成										基準△75% (取得税・重量税 50%減税)		
		基準+20%達成										基準△75% (取得税・重量税 75%減税)		
		基準+25%達成												
エコカー 補助金 <sup>※2</sup>	2010年度 燃費基準	基準達成									基準達成 (普通・小型 25万円 軽12.5万円)			
		基準+5%達成									(13年超経年車の廃車を伴う買い換え)			
		基準+10%達成									基準達成 (普通・小型 25万円 軽12.5万円)			
		基準+15%達成									(13年超経年車の廃車を伴わない買い換え、新車購入)			
		基準+20%達成									基準達成 (普通・小型 25万円 軽12.5万円)			
		基準+25%達成									基準達成 (普通・小型 25万円 軽12.5万円)			
	2010年度 燃費基準	基準達成									×	×		
		基準+5%達成									×	×		
		基準+10%達成									×	×		
		基準+15%達成									×	×		
		基準+20%達成									基準△75% (普通・小型10万円、 軽5万円)			
		基準+25%達成									基準△75% (普通・小型10万円、 軽5万円)			

注) 自動車取得税は2012年3月31日まで、自動車重量税は2012年4月30日まで。

注※2: 2010年9月7日終了。

## (1) 環境性能に優れた自動車に対する税制・補助金の効果

## ② 税制・補助制度による税額変化・補助金額の例(2010年4月時点)

## 【ガソリン乗用車の例】

徴税例	ホンダフィット(FF/CVT)		【減税】
環境性能	120万円、1010kg、1339cc 10・15モード燃費24.0km/L H17年排出ガス基準△75% H22年度燃費基準△25%		
自動車税 (1カ年)	34,500円	⇒ 17,250円	▲17,250
車両取得税 (購入時)	51,300円	⇒ 12,800円	▲72,300
自動車重量税 (3カ年)	45,000円	⇒ 11,200円	
合計	130,800円	⇒ 41,250円	▲89,550
補助金	廃車あり	⇒ 250,000円	
	廃車なし	⇒ 100,000円	

## 【ディーゼルトラックの例】

徴税例	日野プロフィア		【減税】
環境性能	17,400万円、総重量24,290kg、 営業用、積載量15,100kg H22年排出ガス基準(ポスト新長期)適合 H27年度燃費基準達成		
自動車税 (1カ年)	67,100円	⇒ 33,550円	▲33,550
車両取得税 (購入時)	469,800円	⇒ 117,450円	▲402,975
自動車重量税 (1カ年)	67,500円	⇒ 16,875円	
合計	604,400円	⇒ 167,875円	▲436,525
補助金	廃車あり	⇒ 1,800,000円	
	廃車なし	⇒ 900,000円	

徴税例	トヨタクラウン(2WD)		【減税】
環境性能	415万円、1,600kg、2,499cc 10・15モード燃費12.4km/L H17年排出ガス基準△75% H22年度燃費基準△15%		
自動車税 (1カ年)	45,000円	⇒ 45,000円	▲118,900
車両取得税 (購入時)	177,800円	⇒ 88,900円	
自動車重量税 (3カ年)	60,000円	⇒ 30,000円	
合計	282,800円	⇒ 163,900円	▲118,900
補助金	廃車あり	⇒ 250,000円	
	廃車なし	⇒ 100,000円	

## 【ガソリン乗用車重課の例】

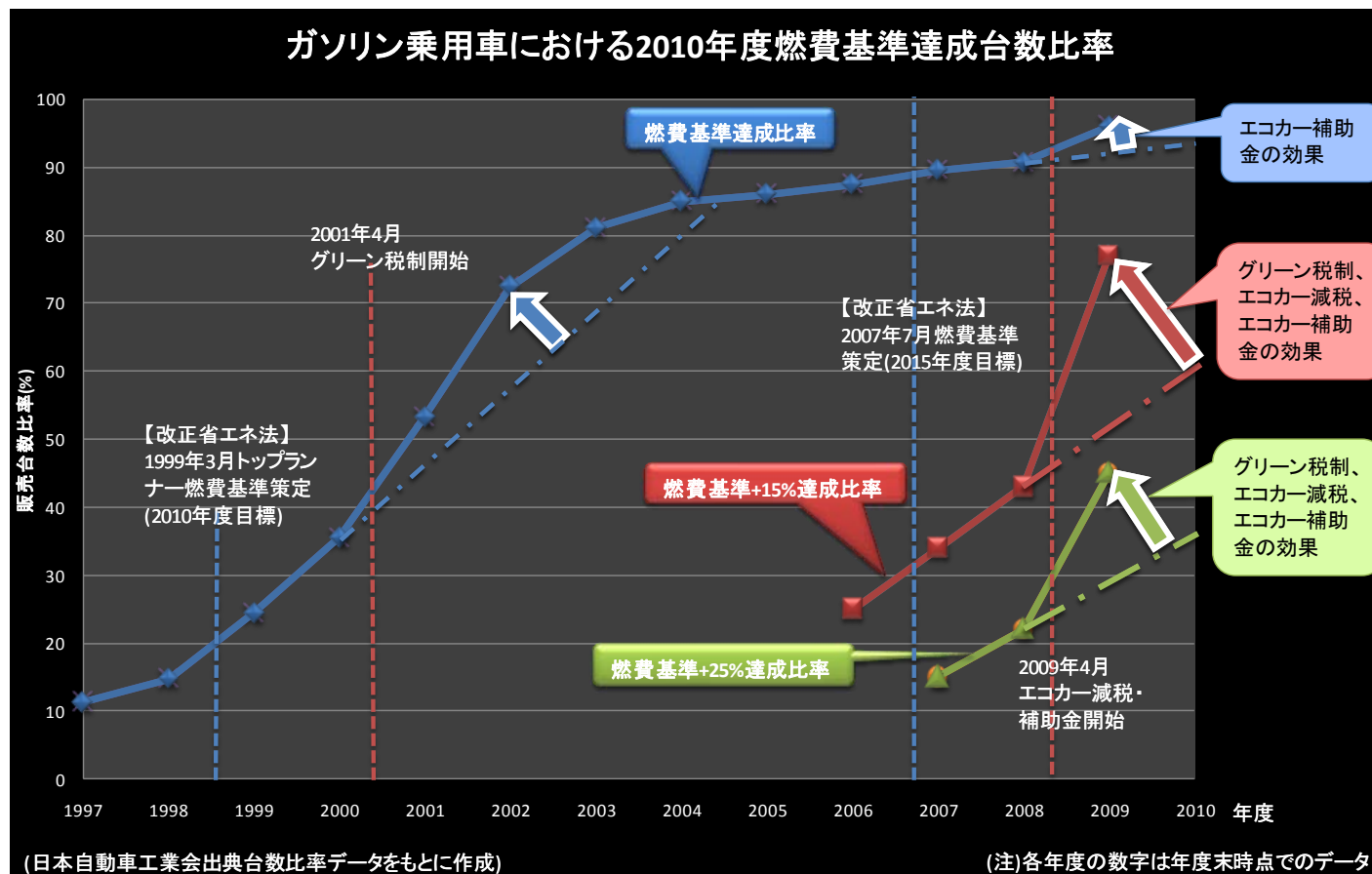
徴税例	2,500ccクラスガソリン乗用車		【重課】
環境性能	18年経過車、2,499cc、自家用		
自動車税 (1カ年)	45,000円	⇒ 49,500円	+4,500

## 【ディーゼルトラック重課の例】

徴税例	15t積クラスディーゼルトラック		【重課】
環境性能	11年超経過車、営業用		
自動車税 (1カ年)	67,100円	⇒ 73,810円	+6,710

## (1) 環境性能に優れた自動車に対する税制・補助金の効果

## ③ グリーン税制、エコカー減税、エコカー補助金による燃費基準達成車、超過達成車の導入促進効果（ガソリン乗用車の例）



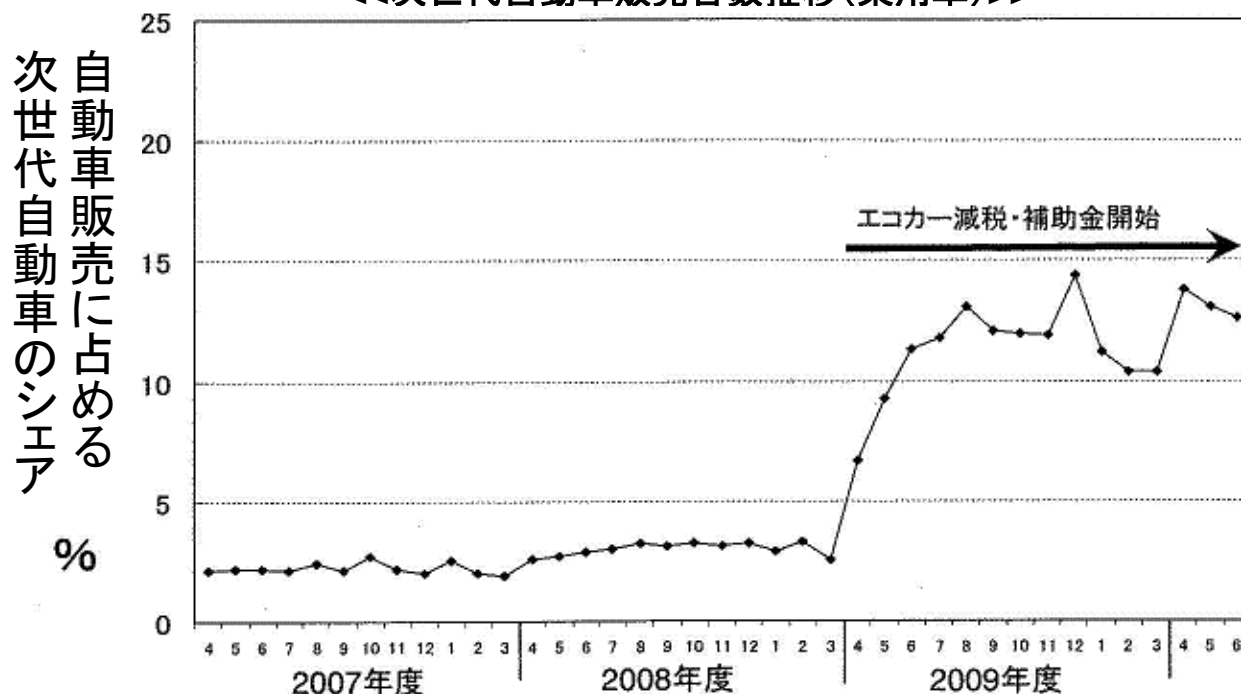
- グリーン税制による減税効果により、燃費基準達成車の導入が加速化。
- グリーン税制に加え、エコカー減税、エコカー補助金の効果により、燃費基準超過達成車の導入が大幅に加速。ただし、エコカー補助金終了に伴う影響について、今後注視する必要がある。

## (1) 環境性能に優れた自動車に対する税制・補助金の効果

## ④ エコカー減税、エコカー補助金による次世代自動車の販売促進効果

○ 減税と補助金の相乗効果により、次世代自動車の販売は大幅に向上し、販売に占める次世代自動車の割合は、乗用車では10%を超える水準に達している。

&lt;&lt;次世代自動車販売台数推移(乗用車)&gt;&gt;



注：シェア率は輸入車含む。ただし統計上の制約により、上記期間内に販売された次世代自動車のうち、クルーガーハイブリッド、エクストレイルディーゼルは次世代自動車に含まれていない。

出典：日本自動車工業会提供資料をもとに、一部データを追加

○ エコカー減税、エコカー補助金の効果により、次世代自動車の販売シェアが大幅に向上。ただし、エコカー補助金終了に伴う影響について、今後注視する必要。

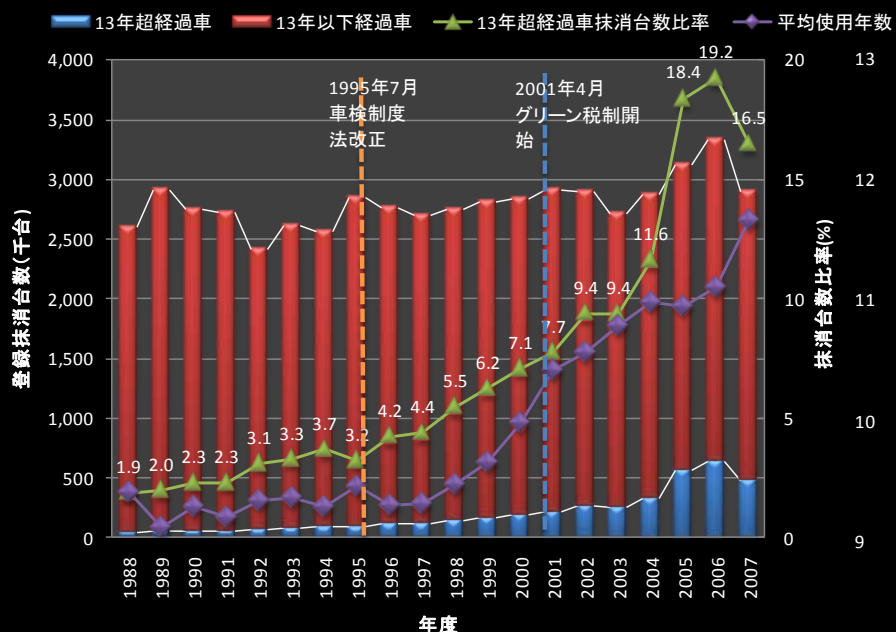
## (1) 環境性能に優れた自動車に対する税制・補助金の効果

## ⑤ グリーン税制による経年車登録抹消効果（ガソリン乗用車、ディーゼルトラックの例）

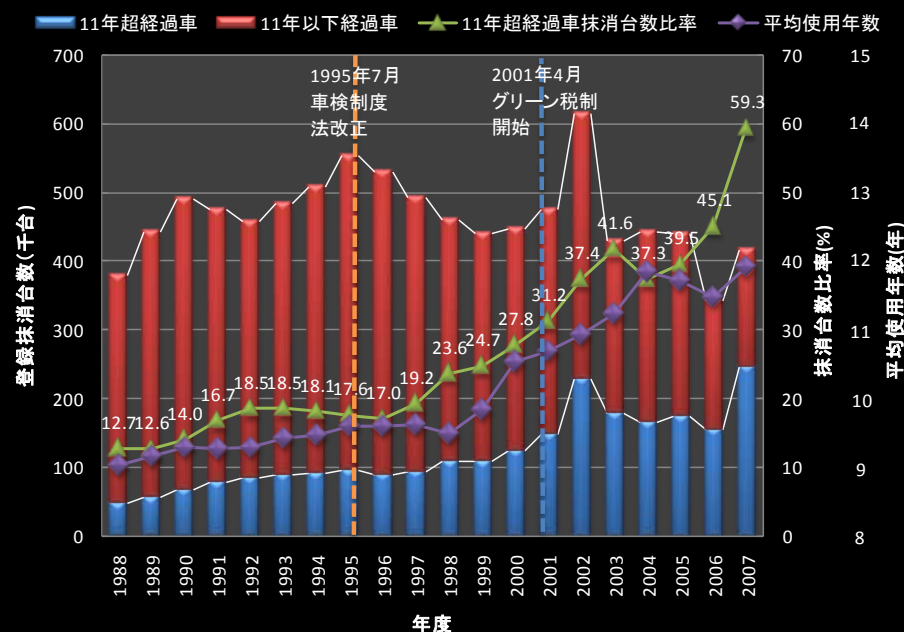
○登録抹消台数は全体として概ね横ばいの傾向にあるが、経年車（ガソリン車13年、ディーゼル車11年）の登録抹消台数は、特に車検制度法改正後、増加傾向にある。

○2001年4月のグリーン税制開始直後の2002年には、経年車の登録抹消台数の増加傾向がやや加速しており、車齢が増加傾向にある中での変化であるため明確には評価できないが、重課による経年車の廃車促進効果が生じている可能性がある。

ガソリン・LPG乗用車登録抹消台数



ディーゼルトラック登録抹消台数

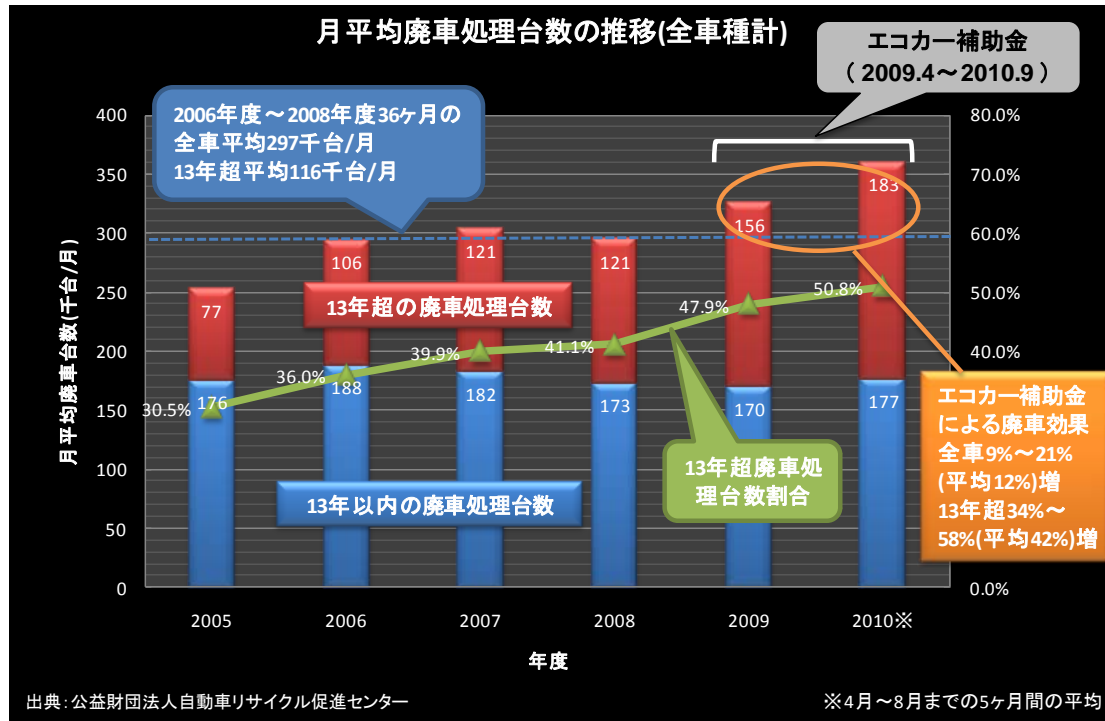


○グリーン税制による重課の効果は、明確には評価できないが、経年車の廃車促進に寄与している可能性がある。

(1) 環境性能に優れた自動車に対する税制・補助金の効果

⑥ エコカー補助金による経年車の廃車効果

- 2006年～2008年度までの3カ年の月平均廃車処理台数は約30万台（全車種計）。
  - エコカー補助金開始後の月平均廃車処理台数は、開始前3年間の平均に比べて約9～21%増加。13年超の経年車については、開始前3年間の平均に比べ約34～58%と大幅に増加。
  - 補助金加算対象となる13年超の経年車を買換える場合、大幅に環境性能が向上。
    - ・ ディーゼルトラック(3.5t超)の例(H6年式→H22年式)：燃費18%改善、NOx88%削減、PM98.5%削減
    - ・ ガソリン乗用車の例 (H6年式→H22年式)：燃費23%改善、NOx80%削減
- ※燃費削減率は当時の販売平均燃費との比較して算出  
 ※NOx・PMの削減率は、当時の自動車排出ガス規制値と比較して算出（短期規制→ポスト新長期）



○ エコカー補助金の効果により、13年超の経年車の廃車が明らかに加速。

## (1) 環境性能に優れた自動車に対する税制・補助金の効果

## ⑦ まとめ

- グリーン税制による減税は、燃費基準達成車、超過達成車の導入促進に一定の効果を果たしてきたと評価できる。
- 一方、グリーン税制による重課については、明確には評価できないが、経年車の廃車の促進に寄与している可能性がある。
- 同時期に導入されたエコカー減税及びエコカー補助金は、両者の相乗効果により、次世代自動車の販売シェアの拡大と燃費基準超過達成車の導入促進を大幅に加速したと評価できる。ただし、エコカー補助金の終了に伴う今後の影響を注視する必要がある。
- また、エコカー補助金は、経年車の廃車を促進する効果も明確に認められた。
- このように、既存の税制・補助制度は、環境性能に優れた自動車の普及促進に重要な役割を果たしてきたが、今後さらに大きく寄与できる可能性がある。
- そのためには、従来のガソリン車・ディーゼル車と単純な燃料消費量の違いでは燃費性能やCO2排出量を比較できないEVやPHV等の次世代自動車についてその環境性能を適切に評価する手法を整備した上で、高性能のガソリン車・ディーゼル車を含めてより環境性能に優れた自動車の普及を促進させる制度にすることが必要と考えられる。

## (2) カーシェアリング

## ■ カーシェアリングの普及状況

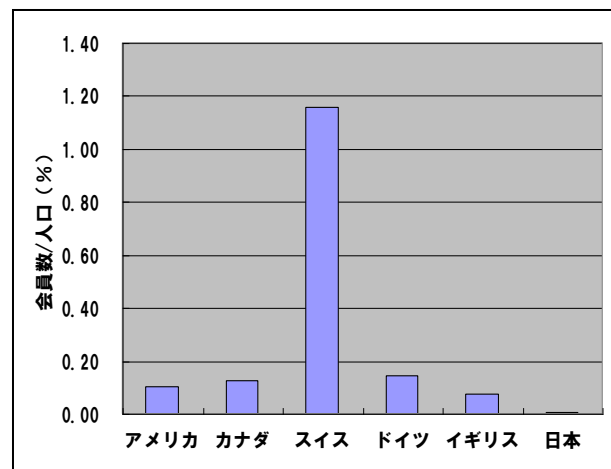
○カーシェアリング事業は、スイス等の欧米諸国において普及が進んでおり※、都市部を中心に、公共交通機関を補完する交通手段として定着しつつある。

※サービスが成熟したスイスでは人口の約1%を超え、その他欧米諸国では人口の約0.1%がカーシェアリング会員となっており、さらに増加が続いている。(日本は0.01%)

○日本においても、ここ数年で急速に増加しており、都市部の有効な交通手段として、今後普及が見込まれる。

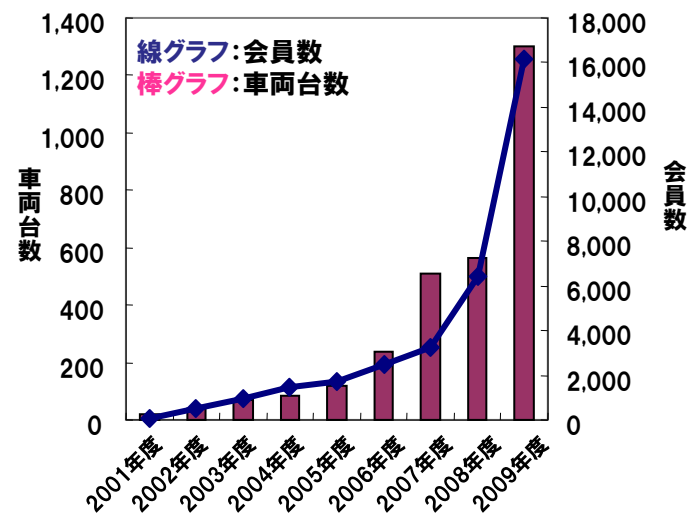
※交通エコロジー・モビリティ財団のHPによれば、2010年7月時点で、会員総数は少なくとも約27,500人を超えている。

日本と欧米諸国におけるカーシェアリング会員の人口比率



出典: 交通エコロジー・モビリティ財団 のHPより

日本のカーシェアリング会員数と車両台数の推移



出典: 交通エコロジー・モビリティ財団 のHPより



## (2) カーシェアリング

### ■ カーシェアリングによる効果

- カーシェアリングは、公共交通機関の利用増加、自動車や徒歩での移動の増加につながり、結果として、自動車利用の抑制につながる。  
これまでの調査実績から、カーシェアリングの利用により、自動車としての走行距離が約6～8割減少することが見込まれており、CO2削減の効果は大きい。
- また、都市部での普及が想定されることから、自動車の走行距離の減少を通じて、都市内の交通混雑や渋滞の緩和にも寄与すると見込まれる。
- カーシェアリングの利用実態調査※によると、カーシェアリングは短距離の移動に利用される頻度が高いことから、EV利用に適している。  
また、カーシェアリングに用いる車両は、自家用車よりも年間走行距離が長く、EV導入によるCO2削減効果が大きいことから、EVを重点的に導入することが効果的であり、EVの普及拡大にも寄与すると見込まれている。

※ 利用回数の約9割が、利用距離80km以内。

## (2) カーシェアリング

## ■ 2020年におけるカーシェアリングによるCO2削減効果の試算

○ カーシェアリング利用者数

- ・最大限の普及促進施策を行うことで、都市部の人口の約1%(86万人)程度まで利用者が増加するものと想定。

○ 自動車走行距離の変化

- ・過去の調査事例を参照し、カーシェアリングの利用により年間約68%※自動車走行距離が減少すると想定。

※オリックスによる利用者アンケート調査結果(57%減、78%減)と、交通エコロジー・モビリティ財団による利用者アンケート調査結果(79%減)から、57~79%の平均値とした。

○ 車両のEV化による効果

- ・カーシェアリング車両の約半数にEVが導入されると想定。
- ・カーシェアリングのEV化により、乗用車1台あたりのCO2排出量は73%削減。

※ EVのCO2排出量は、ガソリン車比27%と想定(P10参照)。

カーシェアリング 利用者数	走行距離 削減割合	EV化によるCO2削減量 (車1台あたり)	CO2削減量
86万人	▲68%	▲73%	▲1.0Mt-CO2

## (2) カーシェアリング

### ■ カーシェアリングの普及促進のための施策例

#### ○ カーシェアリングの普及

カーシェアリングの認知度不足(例えば、「乗りたいときに乗れない」「清潔でないのでは」等)が課題であり、国や自治体が、CO2削減や渋滞緩和の効果をアピールし、普及を図ることで利用者の身近な存在にさせることが必要。

#### ○ 公共施設・公共交通機関との連携

公益性確保の観点から、公共駐車場の民間企業への貸出を行わない自治体もあることから、駅前の公共駐車場のカーシェアリング事業者への貸出や、鉄道等の公共交通機関との連携促進を支援すること等で、利用者の利便性を向上させることが必要。

※平成21年には、東京都が都営地下鉄沿線にカーシェアリングステーションを設置するモデル事業を実施している。

#### ○ EVカーシェアリングの普及支援

EV化を進めるためには、高額なEV導入費用に加えて、駐車場に電源が必要であるが、充電器の設置費用も高額であることから、EVの購入、充電インフラの整備に対する支援が必要。