

事業番号 1 : 特殊自動車における低炭素化促進事業

評価者のコメント (コメントシートに記載されたコメント)

- 補助によるCO₂削減の効果について、実績に基づいて試算する必要がある。
- 成果指標を定量的に示すことは困難であるとされているが、示すことへの努力は可能である。価格低下で本格的普及につなげるとあるが、戦略が見えない。環境改善が大事であれば、より強力な政策がとられるべきではないか（規制や入札での優遇）。
23年度から実施されているものの、その成果の検証がなされていない。実際、補助制度を使わないでハイブリッドを購入している台数が多く、補助を使う割合は極めて少ない。ニーズや効果が十分説明できていないのでは。
以上を踏まえて、効果をしっかりと見極めて、CO₂削減のための政策を検討すべき。
- ディーゼル自動車からのCO₂排出量のうち、1割を占める補助対象自動車からのCO₂排出量を削減する事業であり、補助の意義・必要性は認める。
この補助事業の目指すところが、ハイブリッドオフロード車の市場認知度の向上、技術開発等であるならば、今の年間100台程度の補助では効果が限定的である。また、2030年に目標比率を40%にするという目標達成も困難である。
ユーザーが抱いているハイブリッドオフロード車の技術不安や投資回収不安を払拭するためには、現在進めている実績報告の取得等では効果は限定的である。従って、補助事業も必要であるが、これと併せて、メーカーと連携したハイブリッドオフロード車のメリット等をユーザーに理解させるためのPR等の他の施策を実施する必要がある。
- 環境省全体のCO₂削減計画がなく、「とりあえず効果があるだろう」という姿勢で臨んでいるのではないか。市場の価格弾力性、削減CO₂量等、きちんと把握する必要がある。
CO₂削減の全省計画を立て、CO₂1t/年あたり、いくらまで予算を使っていいのか、ハードル・レートを定めてから、この事業の有効性を再評価すべし。現状の効果予測・測定では事業としての有効性・妥当性がまったく不明である。
- 補助の目的が曖昧であり、効果も不明確である。(①「国交省認定の車両に対する不安を解消し、燃費削減等を体感してもらう」という目的であれば、実証事業と位置付け、その効果をまとめて公表することにより普及啓発を行うことで足りる。②H23年以降、オフロード車の販売台数は増加傾向にあるが、それに占めるハイブリッド車の割合は減少傾向にある。これによる価格差縮小も明らかではない。従って、普及促進・価格低下効果は殆どない。)

よって、一旦廃止し、普及啓発事業に特化すべき。これに当たり、これまでの事業成果をまとめ、活用すべき。

- 補助金ユーザーの声を集めるなど、政策の効果検証に取り組む時期が遅く、不十分である。毎年の政策の重点の置き方等について絶えざる改善努力をすべき。

業者が主体的判断として導入することを誘導する市場の形成に努めるべきではないか？他の政策手段も含めて（補助金以外、税制など）検討すべき。

3年間経過した今の段階で、いま一度事業全体を見直すべき。政策効果把握は不十分と言わざるを得ない。

評価結果

廃止（抜本的な改善ができるまでは、一旦廃止とする。）

（廃止：3人、事業全体の抜本的改善：3人）

とりまとめコメント

効果をきちんと測定する仕組みを作るといった抜本的改善ができるまでは、本事業は一旦廃止とする。