

平成23年6月 10 日
総務省行政評価局「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価」の結果に基づく勧告に伴う
政策への反映状況（2回目のフォローアップ）の概要（ポイント）

【勧告先】総務省、経済産業省 国土交通省、環境省	【回答日】総務省	(1回目) 平成22年3月25日	(2回目) 平成23年5月25日	
		経済産業省	(1回目) 平成22年3月29日	(2回目) 平成23年5月31日
【勧告日】平成21年6月26日	環境省	国土交通省	(1回目) 平成22年3月26日	(2回目) 平成23年5月27日
			環境省	(1回目) 平成22年3月26日

1 調査概要

総務省は、平成16年度から総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省が政策群として実施している「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」について、総体としてどのような効果を上げているかなどの総合的な観点から評価を実施

「平成22年度までに、実用段階にある低公害車（※）をできるだけ早期に1,000万台以上普及」という政策目標は、平成17年度に達成しており、運輸部門におけるCO₂排出量削減等に一定の成果

他方、次のような課題あり、評価結果を踏まえ、関係省に対し、下記のような事項を勧告

- ・ 政策目標の達成は、主として低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数の増によるもの。低燃費かつ低排出ガス認定車は技術的に1台当たりのCO₂、NO_x・PMの削減量に限界
- ・ 一方、他の低公害車等には、CO₂排出量等が少ないなどの長所がある反面、車両価格が高いなどの課題あり。また、それぞれの開発・実用化の段階に差
- ・ 政策目標とその実現手段は、低公害車等ごとの特性、関連する技術開発の動向等を踏まえ、効果的かつ効率的で実効性のあるものとする必要がある

この勧告に対し、1回目のフォローアップ以降、関係省がどのような政策への反映を講じたか、その結果を公表するもの

（※） 実用段階にある低公害車とは、天然ガス（CNG）自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車、メタノール自動車及び低燃費かつ低排出ガス認定車をいう。

2 主な勧告事項及び関係省が講じた政策への反映状況

勧告事項

世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策について、より効果的かつ効率的で実効性のあるものとするため、低炭素社会の実現等環境政策やエネルギー政策の方向性を踏まえ、政策目標を含め政策体系を再構築すること。

その際には、

- ① 低公害車等ごとの特性等を踏まえ、事務・事業の重点的な実施等について、関係省が連携・協力して検討すること。
- ② 特に電気自動車及び燃料電池自動車に関する事務・事業については、より効果的で実効性のあるものとする。
- ③ 実施する施策については、あらかじめ適切な指標を設定した上で、定期的に見直しを行うこと。

回答

平成21年9月の国連気候変動首脳会議等において、我が国の温室効果ガス排出量を2020（平成32）年までに1990（平成2）年比で25%削減するとの目標を表明。

次世代自動車等（※1）の普及は、温室効果ガス排出量を削減するための方策の一つであり、平成22年6月18日に閣議決定された「新成長戦略」及び「エネルギー基本計画」において、乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合を、2020（平成32）年までに最大で50%、2030（平成42）年までに最大で70%とすること、先進環境対応車（ポスト・エコカー）（※2）について、2020（平成32）年において乗用車の新車販売に占める割合を80%とすること等の目標を設定。

現在、関係省では、「エネルギー基本計画」等に基づき、次世代自動車等の普及促進を図るため、低公害車等ごとの特性等を踏まえ、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車及びクリーンディーゼル自動車の導入費用の一部並びに充電設備等の設置費用の一部補助、燃料電池自動車・水素供給インフラの本格的な実用化等を見据えた研究開発等、自動車重量税及び自動車取得税の減免措置などの取組を実施。

これらの普及促進策については、事業の実施状況等を踏まえつつ、その実現手段の見直し、定期的な効果測定の方法とそのため指標を設定。

（※1） 次世代自動車とは、ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等をいう。

（※2） 先進環境対応車（ポスト・エコカー）とは、次世代自動車及び将来において、その時点の技術水準に照らして環境性能に特に優れた従来車をいう。

※ 政策評価の要旨及び評価書は、総務省ホームページに掲載しています。

テ ー マ 名	世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価結果（総合性確保評価）（平成 21 年 6 月 26 日勧告）
関係行政機関	総 務 省（回答日：（1 回目）平成 22 年 3 月 25 日 （2 回目）平成 23 年 5 月 25 日） 経済産業省（回答日：（1 回目）平成 22 年 3 月 29 日 （2 回目）平成 23 年 5 月 31 日） 国土交通省（回答日：（1 回目）平成 22 年 3 月 26 日 （2 回目）平成 23 年 5 月 27 日） 環 境 省（回答日：（1 回目）平成 22 年 3 月 26 日 （2 回目）平成 23 年 5 月 27 日）

政策の評価の観点及び結果

○ 評価の観点

平成 16 年度から総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省において政策群として実施されている「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」が、総体としてどの程度効果を上げているかなどの総合的な観点から評価

○ 評価の結果

低公害車の普及促進については、平成 15 年度末で 711 万台であった保有台数（全国）が、本政策実施開始年度の翌年度（17 年度末）には 1,219 万台となっており、政策目標の「平成 22 年度までに、実用段階にある低公害車をできるだけ早期に 1,000 万台以上普及」を達成している。

低公害車の普及により、他の関連施策との効果も併せて、年間の CO₂ 排出量は、平成 13 年度に比べ 18 年度には、自家用乗用車分が 6.2%、貨物車分が 5.6%削減されたとの成果を挙げたほか、12 年度に比べ 22 年度には、NO_x の排出量が約 41%、PM の排出量が約 77%削減されるとの成果が挙げるとされている。さらに、これらの成果を得るため、諸外国に先行して厳しい自動車排出ガス規制等が適用されたことにより、メーカーにおける低公害車の開発・実用化に関するインセンティブが付与された状況もみられる。

このような状況からみて、「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」については、総体としては、低公害車の保有台数の増加、それに伴う CO₂ 排出量、NO_x・PM の排出量等の削減において、一定の政策効果が発現したものとみられる。

他方、次のような課題もみられた。

- ・ 政策目標 1,000 万台の達成は、主として低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数の増によるものであり、低燃費かつ低排出ガス認定車は、これまでのガソリン車及びディーゼル車の燃費性能を向上させ、かつ、排出ガスを削減したものであるとほいうものの、技術的に 1 台当たりの CO₂、NO_x・PM の削減量に限界がある。
- ・ 一方、他の低公害車等には、走行時に CO₂ や NO_x・PM の排出量が少ないなどの長所がある反面、車両価格が高い、燃料インフラの整備が不十分などの課題がある。また、低公害車の種類ごとに開発・実用化の段階が異なり、その時々によって目的に応じた適切な実現手段も変化することから、それぞれの時点において重点化されるべき実現手段は見直される必要がある。
- ・ 以上のような状況を踏まえると、「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」については、低公害車ごとの特性（長所と課題）、市場の性格、関係者のニーズ、開発・実用化の段階、関連する技術開発の動向等を踏まえ、低公害車ごとにどのような施策が求められているのか、どのような低公害車の組合せが最も世界最先端の低公害車社会の構築に効果的で実効性のあるものとなるのか、そのためにはどのような事務・事業等を誰に対してどの程度投入しどのような効果を上げるのかなどについて、関係省が協力・連携して検討し、これらを総合して本政策を総体としてより効果的・効率的なものとする必要がある。

勸告	回答
<p>2 勸告</p> <p>(1) 政策目標を含めた政策体系の再構築</p> <p>総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省は、世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策について、より効果的かつ効率的で実効性のあるものとするため、低炭素社会の実現等環境政策やエネルギー政策の方向性を踏まえ、政策目標を含め政策体系を再構築すること。</p> <p>その際には、低公害車等ごとの特性（長所と課題）、市場の性格、関係者のニーズ、開発・実用化の段階、関連する技術開発の動向等を踏まえ、世界最先端の「低公害車」社会を構築するための事務・事業の重点的な実施等について、関係省が連携・協力して検討すること。</p> <p>特に電気自動車及び燃料電池自動車については、これまで保有台数が増加してこなかった原因等を踏まえ、その普及促進に関してより効果的で実効性のある事務・事業とすること。</p> <p>また、実施する施策については、あらかじめその効果を測定するための適切な指標を設定した上で、定期的に効果を測定し、その結果に基づき見直しを行うこと。</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> → : 1 回目の回答 ⇒ : 2 回目の回答 </div> <p>(1) 政策目標を含めた政策体系の再構築</p> <p>→【総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省】</p> <p>国内外における気候変動問題に対する関心の高まりや、中期的な温室効果ガス削減目標の検討、自動車に関する環境技術の進展など、低公害車（次世代自動車を含む。）の普及促進に係る政策を取り巻く環境は大きく変化している。</p> <p>平成 21 年 6 月には、温室効果ガス排出量を 2020 年までに 2005 年比で 15%削減するとの政府目標が公表された。その後、平成 21 年 9 月の国連気候変動首脳会議や、同年 12 月の国連気候変動枠組条約第 15 回締約国会議において、すべての主要国による公平かつ実効性のある国際枠組みの構築及び意欲的な目標の合意を前提として、我が国の温室効果ガス排出量を 2020 年までに 1990 年比で 25%削減するとの新たな目標が表明された。</p> <p>平成 21 年 12 月には、グリーンイノベーション等による成長の方針を示した「新成長戦略（基本方針）」（平成 21 年 12 月 30 日閣議決定）が取りまとめられた。さらに、平成 22 年 2 月からは資源エネルギーの基本政策の見直しの検討及びエネルギー基本計画の改定の作業が進められている。加えて、平成 22 年 3 月 12 日、地球温暖化対策に関する基本原則や方向性を示す地球温暖化対策基本法案が閣議決定され、今国会（第 174 回通常国会）に提出された。</p> <p>このような本政策を取り巻く地球温暖化対策、エネルギー政策の方向性の変化を踏まえつつ、今後、本政策については、政策目標の在り方を検討した上で政策体系の再構築、その実現手段（関連施策及び事務・事業）の見直し、定期的な効果測定の方法とそのための指標の設定等を行うこととしたい。</p> <p>なお、経済産業省及び国土交通省は、地球温暖化・エネルギー対策を強化するため、平成 21 年 12 月に「地球温暖化・エネルギー関係での経済産業省と国土交通省による合同ワーキングチーム」を開催し、「地球温暖化・エネルギー関係での経済産業省と国土交通省の連携強化に向けた中間取りまとめ」を公表し、更なる新車燃費向上や環境対応車の普及等に向けて、両省の連携により効果的に推進していく項目について具体的に明らかにした。</p> <p>電気自動車、燃料電池自動車等については、低公害車等ごとの特性、市場の性格等を踏まえ、関係省が協力して、次の事務・事業に取り組んでいる。</p> <p>① 電気自動車 （経済産業省、国土交通省及び環境省）</p> <p>電気自動車（プラグインハイブリッド車を含む。）については、国内メーカーによる本格的な量産・市場投入が開始されたこと等を踏まえ、次の普及促進策を講じている。</p> <p>i 車体及び充電設備の購入に係る補助事業の継続・充実（平成 22 年</p>

勸告	回答
	<p>度予算額は約 124 億円。21 年度予算額の約 5 倍に増額) [経済産業省]</p> <p>ii 電気自動車用充電設備設置から最初の 3 年間の課税標準を 3 分の 2 に軽減する固定資産税の特例措置について、取得価格要件を 2,000 万円以上から 300 万円以上に引き下げた上で、その適用期間を平成 21 年度から 2 年間延長 (なお、燃料電池自動車用酸素充填設備や CNG 自動車用天然ガス充填設備についても同様の取扱い (ただし、取得価格はいずれも 2,000 万円以上のものが対象))</p> <p>② 燃料電池自動車 (総務省)</p> <p>低公害車の普及の推進に当たっては、法令改正・通知等により燃料電池自動車等に係る防火面の安全基準の整備を行ってきたところであり、今後とも、必要に応じ防火面の安全確保のための取組を行うこととしたい。</p> <p>(経済産業省、国土交通省及び環境省)</p> <p>燃料電池自動車については、これまで保有台数が増加してこなかったが、近年、航続距離が伸長するなど研究開発成果も着実に上がっている。その結果、関係業界間で 2015 年からの一般普及開始に向けたシナリオが合意された。このような状況の下で、次の施策を講じている。</p> <p>i 低コスト化や耐久性・信頼性向上に向けた技術的なブレークスルーを図るため、燃料電池自動車・水素供給インフラの本格的な実用化等を見据えた研究開発、実証事業を充実 (平成 22 年度予算額 約 92 億円の内数) [経済産業省]</p> <p>ii 燃料電池自動車啓発推進事業の実施 燃料電池自動車の地域社会への啓発推進のため、地方公共団体が実施する燃料電池自動車のイベント展示、試乗会等に対して車両を貸与 (平成 22 年度予算額は 21 年度予算額とほぼ同額の約 0.26 億円) [環境省]</p> <p>iii 燃料電池自動車等の率先導入に係る補助事業の実施 地域における代エネ・省エネ対策を促進するため、計画的に燃料電池自動車等の導入を促進する地方公共団体等に対し導入に係る事業費の一部を補助等 (平成 22 年度予算額は 21 年度予算額とほぼ同額の約 1.45 億円) [環境省]</p> <p>③ その他 (経済産業省、国土交通省及び環境省)</p> <p>i 次世代自動車※のうち、市場投入が開始されたクリーンディーゼル自動車について、その購入に係る補助事業を継続 (平成 22 年度予算額 約 4 億円) [経済産業省]</p> <p>※ 「次世代自動車」とは、ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車、CNG 自動車等をいう。</p> <p>ii 大型車 (トラック・バス) については、環境性能を格段に向上させた次世代のバス・トラック等を開発・試作し、実際の事業で使用する走行試験等を実施し、開発・実用化を促進している。(平成 22 年度予算額は約 2.45 億円) [国土交通省]</p>

勸告	回答
	<p>iii 次世代自動車も含め、環境性能に優れた自動車の普及促進等の観点から、次の対策を講じている。</p> <p>i) 環境性能の良い新車の買い換え・購入に対して補助金を交付</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成21年度第1次補正予算約3,600億円、第2次補正予算約2,300億円〔経済産業省〕 ・平成21年度第1次補正予算約148.8億円の内数、第2次補正予算約305億円〔国土交通省〕 <p>ii) 環境性能に優れたトラック、バス、タクシー等の車両購入に係る補助事業の実施</p> <p>トラック、バス、タクシー事業者を中心にCNGバス・トラック等の新車の導入に対し、車両本体価格の4分の1又は通常車両価格との差額の2分の1を補助等(平成22年度予算額は21年度予算額の60%に当たる約10.4億円)〔国土交通省〕</p> <p>iii) 自動車重量税の減免措置(平成21年4月1日から平成24年4月30日までの3年間の時限措置)及び自動車取得税の減免措置(平成21年4月1日から24年3月31日までの3年間の時限措置)を新たに導入し、自動車の環境性能に応じて、自動車重量税と自動車取得税が免除又は75%若しくは50%軽減。</p> <p>⇒【総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省】</p> <p>低公害車(次世代自動車^(注1)を含む。)の普及促進に係る政策を取り巻く環境は大きく変化している。</p> <p>中長期的な温室効果ガスの削減目標については、平成21年9月の国連気候変動首脳会議等において、全ての主要国による公平かつ実効性のある国際枠組みの構築及び意欲的な目標の合意を前提として、我が国の温室効果ガス排出量を2020(平成32)年までに1990(平成2)年比で25%削減するとの新たな目標が表明され、この目標は、地球温暖化対策に関する基本原則や方向性を示す地球温暖化対策基本法案に盛り込まれている。</p> <p>同法案については第177回通常国会において継続審議議案とされている。</p> <p>次世代自動車の普及については、グリーンイノベーション等による成長の方針を示した「新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～」、「新成長戦略実行計画(工程表)」及び資源エネルギーの基本政策の見直しの検討を踏まえた「エネルギー基本計画」が平成22年6月18日に閣議決定され、必要な政策支援を積極的に講じた場合における、乗用車の新車販売台数に占める次世代自動車の割合を、2020(平成32)年までに最大で50%、2030(平成42)年までに最大で70%とすること、先進環境対応車(ポスト・エコカー)^(注2)について、2020(平成32)年において乗用車の新車販売に占める割合を80%とすること等が盛り込まれている。</p> <p>(注1) 次世代自動車とは、ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等をいう。</p> <p>(注2) 先進環境対応車(ポスト・エコカー)とは、次世代自動車及び将来において、その時点の技術水準に照らして環境性能に特に優れた従来車をいう。</p> <p>「エネルギー基本計画」等に基づき、次世代自動車等の普及促進策と</p>

勧 告	回 答
	<p>して、低公害車等ごとの特性、市場の性格等を踏まえ、総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省が協力して次の事業を実施している。</p> <p>① 総務省</p> <p>低公害車の普及の推進に当たっては、近年の技術開発の動向等を踏まえ、今後とも必要に応じ防火面の安全確保のための取組を行うこととしている。</p> <p>なお、今後は、従来よりも高圧な水素ポンペを搭載した燃料電池自動車の普及が進むと予想されることから、平成 23 年度に、学識経験者等を委員とする検討会を設置し、給油取扱所により高圧の水素充填設備を設置する場合に必要な安全対策について検討を行うこととしている。</p> <p>② 経済産業省</p> <p>i 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車及びクリーンディーゼル自動車の導入費用の一部並びに充電設備等の設置費用の一部を補助（平成 23 年度予算額は 291.7 億円）</p> <p>ii 燃料電池自動車については、低コスト化や耐久性・信頼性向上に向けた技術的なブレークスルーを図るため、燃料電池自動車・水素供給インフラの本格的な実用化等を見据えた研究開発、実証事業を充実（平成 23 年度予算額 約 75 億円の内数）</p> <p>iii 乗用車燃費について、国土交通省とともに、平成 22 年 6 月から、総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会・交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会自動車燃費基準小委員会において 2020（平成 32）年に向けた新たな燃費基準について平成 23 年中頃に取りまとめるべく検討を開始した。</p> <p>iv 国土交通省及び環境省とともに、自動車の環境性能に応じて、自動車重量税及び自動車取得税を免除又は 75%若しくは 50%軽減する自動車重量税の減免措置及び自動車取得税の減免措置（自動車重量税は平成 21 年 4 月 1 日から 24 年 4 月 30 日まで、自動車取得税は平成 21 年 4 月 1 日から 24 年 3 月 31 日までの措置）を継続</p> <p>v 国土交通省及び環境省とともに、平成 23 年度より日本政策金融公庫による低利貸付対象に、プラグインハイブリッド自動車及び電気充電設備等を追加</p> <p>③ 国土交通省</p> <p>i 低公害車普及促進対策費補助金として、旅客運送事業者及び貨物運送事業者等に対し、CNGトラック・バス、ハイブリッドトラック・バス・タクシー、電気自動車の導入費用の一部を補助（平成 23 年度予算額は 10.38 億円）</p> <p>また、平成 22 年度補正予算により、排ガス性能・燃費性能に優れたディーゼルトラック・バス（環境対応ディーゼル車）への補助を実施（平成 22 年度補正予算額 77.5 億円の内数）</p> <p>ii 公共交通のグリーン化及び観光振興等を促進するため、電気自動車（電動バス、EVタクシー）を活用した意欲的な事業展開等を目指す事業者等を強力に支援することとした。（平成 22 年度補正予算</p>

勧 告	回 答
	<p>額 4.5 億円)</p> <p>iii 乗用車燃費について、経済産業省とともに、平成 22 年 6 月から、総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会・交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会自動車燃費基準小委員会において 2020（平成 32）年に向けた新たな燃費基準について平成 23 年中頃に取りまとめるべく検討を開始した。</p> <p>iv 大型車（トラック・バス）については、環境性能を格段に向上させた次世代のバス・トラック等を開発・試作し、実際の事業で使用する走行試験等を実施し、開発・実用化を促進している。（平成 23 年度予算額は、約 2.49 億円）</p> <p>v 経済産業省及び環境省とともに、自動車の環境性能に応じて、自動車重量税及び自動車取得税を免除又は 75%若しくは 50%軽減する自動車重量税の減免措置及び自動車取得税の減免措置（自動車重量税は平成 21 年 4 月 1 日から 24 年 4 月 30 日まで、自動車取得税は平成 21 年 4 月 1 日から 24 年 3 月 31 日までの措置）を継続</p> <p>vi 経済産業省及び環境省とともに、平成 23 年度より日本政策金融公庫による低利貸付対象に、プラグインハイブリッド自動車及び電気充電設備を追加</p> <p>④ 環境省</p> <p>i 燃料電池自動車の地域社会への啓発推進のため、地方公共団体が実施する燃料電池自動車のイベント展示、試乗会等に対する車両の貸与を内容とする燃料電池自動車啓発推進事業を実施。なお、同事業は、平成 22 年度が事業終了年度であったことから、平成 15 年度から行われてきた事業の総括を行ったところであり、その結果については、広く一般に対して周知するため、平成 23 年度初頭を目途に、環境省のホームページ上にて公表する予定</p> <p>ii 地域における代エネ・省エネ対策を促進するため、計画的に燃料電池自動車等の導入を促進する地方公共団体等に対し導入に係る事業費の一部を補助。平成 23 年度は、昨年 10 月に行われた事業仕分け（第 3 弾）の結果を踏まえて、事業を実施する予定（平成 23 年度予算額は 1.75 億円の内数）</p> <p>iii 経済産業省及び国土交通省とともに、自動車の環境性能に応じて、自動車重量税及び自動車取得税を免除又は 75%若しくは 50%軽減する自動車重量税の減免措置及び自動車取得税の減免措置（自動車重量税は平成 21 年 4 月 1 日から 24 年 4 月 30 日まで、自動車取得税は平成 21 年 4 月 1 日から 24 年 3 月 31 日までの措置）を継続</p> <p>iv 経済産業省及び国土交通省とともに、平成 23 年度より日本政策金融公庫による低利貸付対象に、プラグインハイブリッド自動車及び電気充電設備等を追加</p> <p>このように、低公害車（次世代自動車を含む。）の普及促進策については、上記のような政策を取り巻く地球温暖化対策・エネルギー政策における方向性の変化、事業の実施状況及び政府目標を踏まえつつ、その実現手段（関連施策及び事務・事業）の見直し、定期的な効果測定の方法とそのための指標の設定等を行うこととしたい。</p>

勸 告	回 答
<p>(2) 個別事務・事業の見直し 総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省は、低公害車等ごとに講じられている個別の事務・事業について、その効果をより発揮させるため、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① CNG貨物車の導入費の補助については、貨物運送事業以外の業種に対して補助制度を周知すること、CNG貨物車の導入や燃料供給設備設置に対する補助と関連施策を組み合わせる重点的に実施すること等の方策を講ずることにより、その効果的・効率的な活用が図られるよう検討すること。</p>	<p>(2) 個別事務・事業の見直し → 低公害車等ごとに講じられている個別の事務・事業について、その効果をより発揮させるため、次の措置を講じている。 なお、今後、前述(1)の政策目標を含めた政策体系の再構築等の取組と併せて、効果をより発揮させるための措置を検討することとしたい。</p> <p>⇒ 低公害車等ごとに講じられている個別の事務・事業について、その効果をより発揮させるため、次の措置を講じている。 なお、今後、前述(1)政策体系の再構築等の取組と併せて、効果をより発揮させるための措置を検討することとしたい。</p> <p>① CNG自動車 → (経済産業省) CNG貨物車の導入費の補助について、補助制度を広く周知するため、全国8都市において、自動車販売会社、リース会社、自動車メーカー、ガス事業者等を対象に平成21年度公募説明会を開催するとともに、補助制度のパンフレット等を配布した。 また、CNG貨物車の導入補助の効果的・効率的な活用を図るため、経済産業省が実施するCNG燃料供給設備の設置補助に関しては、平成21年度から、国土交通省が実施している「次世代自動車導入加速モデル事業」により指定された地域の事業者に対し採択を実施した。さらに、CNG自動車用天然ガス充填設備設置から最初の3年間の課税標準を3分の2に軽減する固定資産税の特例措置を平成21年度から2年間延長した。</p> <p>⇒ (経済産業省) CNG貨物車の導入費の補助について、補助制度を広く周知するため、全国9都市において、自動車販売会社、リース会社、自動車メーカー、ガス事業者等を対象に平成22年度公募説明会を開催するとともに、補助制度のパンフレット等を配布した。 また、CNG貨物車の導入補助の効果的・効率的な活用を図るため、経済産業省が実施するCNG燃料供給設備の設置補助に関しては、平成21年度から国土交通省が実施している「次世代自動車導入加速モデル事業」により指定された地域の事業者に対し採択を実施した。 さらに、国土交通省及び環境省とともにCNG自動車用天然ガス充填設備設置に係る固定資産税を、最初の3年間に限り、課税標準を3分の2に軽減する特例措置の延長を行い、平成23年度税制改正大綱(平成22年12月16日閣議決定)において、平成23年度から2年間延長することとなった。</p> <p>→ (国土交通省) 国土交通省では、これまで「CNG車普及促進モデル事業」により運送事業者等が行うCNG車普及に取り組む地域を支援してきたが、平成21年度に当該事業を強化した「次世代自動車導入加速モデル事業」を実施し、対象車種(CNG車)を拡充してハイブリッド貨物車・乗合車等</p>

勸 告	回 答
<p>② ハイブリッド貨物車・乗合車・特種（殊）車の導入費の補助について、ユーザー（事業者及び地方公共団体）による更なる導入促進に向け、関連施策と組み合わせて重点的に実施すること等の方策を講ずることにより、</p>	<p>を含む次世代自動車の導入に積極的に取り組む地域に対し、低公害車普及促進対策費補助金の優先採択、最低導入台数要件の緩和（原則バス2台、トラック3台を1台でも可）を行うなど、低公害車普及促進対策費補助金の効果的・効率的な活用に努めた。</p> <p>※ 平成21年9月1日、次世代自動車導入加速モデル事業地域に広島市を指定。</p> <p>また、CNG貨物車の導入補助の効果的・効率的な活用を図るため、国土交通省が実施している「次世代自動車導入加速モデル事業」により指定された地域の事業者に対し、経済産業省が実施するCNG燃料供給設備の設置補助に関して採択を実施した。</p> <p>⇒（国土交通省） 引き続き事業用CNG自動車の導入等に対する補助事業を実施している。（平成23年度予算額約10.38億円）</p> <p>→（環境省） 平成21年度第1次補正予算による自動車低公害化推進事業において、ハイブリッド車及びCNG車の廃棄物運搬車に対する導入支援（補助金の交付）について、関連団体（（社）全国都市清掃会議等）を通じた積極的な周知に努めたところである。</p> <p>また、従前より継続している、ハイブリッド車及びCNG車の取得支援制度である、低公害車普及事業（廃棄物運搬車及び燃料電池自動車等に対する導入補助）、エコカー減税、低公害車用燃料供給設備に係る固定資産税特例措置等については、全国都道府県及び政令指定都市等環境担当部局長会議（平成22年1月19日）において説明を行ったところであるが、さらに、各地方環境事務所に対して、より積極的な周知（説明会の開催等）を要請する予定である。</p> <p>⇒（環境省） ハイブリッド車及びCNG車の取得支援制度である、低公害車普及事業（廃棄物運搬車及び燃料電池自動車等に対する導入補助）、エコカー減税、低公害車用燃料供給設備に係る固定資産税特例措置等については、各地方環境事務所に対して、より積極的な周知を要請した。この結果、各地方環境事務所においては、低公害車普及事業の公募時（全4回）ごとに管下の自治体に対して事業の周知を行ったほか、その他の取得支援制度についても適宜案内を行った。</p> <p>② ハイブリッド貨物車・乗合車・特種（殊）車 →（国土交通省）《再掲》 国土交通省では、これまで「CNG車普及促進モデル事業」により運送事業者等が行うCNG車普及に取り組む地域を支援してきたが、平成21年度に当該事業を強化した「次世代自動車導入加速モデル事業」を実施し、対象車種（CNG車）を拡充してハイブリッド貨物車・乗合車等を含む次世代自動車の導入に積極的に取り組む地域に対し、低公害車普及促進対策費補助金の優先採択、最低導入台数要件の緩和（原則バス2台、トラック3台を1台でも可）を行うなど、低公害車普及促進対策費</p>

勸告	回答
<p>その効果的・効率的な活用が図られるよう検討すること。</p>	<p>補助金の効果的・効率的な活用に努めた。</p> <p>※ 平成21年9月1日、次世代自動車導入加速モデル事業地域に広島市を指定。</p> <p>⇒ (国土交通省) 《一部再掲》 引き続きハイブリッド自動車の導入等に対する補助事業を実施している。(平成23年度予算額約10.38億円)</p> <p>→ (環境省) 《再掲》 平成21年度第1次補正予算による自動車低公害化推進事業において、ハイブリッド車及びCNG車の廃棄物運搬車に対する導入支援(補助金の交付)について、関連団体((社)全国都市清掃会議等)を通じた積極的な周知に努めたところである。 また、従前より継続している、ハイブリッド車及びCNG車の取得支援制度である、低公害車普及事業(廃棄物運搬車及び燃料電池自動車等に対する導入補助)、エコカー減税、低公害車用燃料供給設備に係る固定資産税特例措置等については、全国都道府県及び政令指定都市等環境担当部局長会議(平成22年1月19日)において説明を行ったところであるが、さらに、各地方環境事務所に対して、より積極的な周知(説明会の開催等)を要請する予定である。</p> <p>⇒ (環境省) 《再掲》 ハイブリッド車及びCNG車の取得支援制度である、低公害車普及事業(廃棄物運搬車及び燃料電池自動車等に対する導入補助)、エコカー減税、低公害車用燃料供給設備に係る固定資産税特例措置等については、各地方環境事務所に対して、より積極的な周知を要請した。この結果、各地方環境事務所においては、低公害車普及事業の公募時(全4回)ごとに管下の自治体に対して事業の周知を行ったほか、その他の取得支援制度についても適宜案内を行った。</p>