

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策評価体系「大気・水・土壌環境等の保全」に含まれるものである。 オフロード法成立時の衆参国会附帯決議で「排出ガス基準に適合する公道を走行しない特殊自動車への買換が円滑に進むよう金融・税制面への支援措置を検討すること。」とされたほか、中央環境審議会「今後の自動車排出ガス対策のあり方について（第9次答申）」に基づき、平成23年からPMを9割削減する規制強化、平成26年からNOxを9割削減する規制強化、及び第11次答申により更なる排出ガスの低減対策として、黒煙のオパシメータによる測定値の導入やブローバイ・ガス還元装置の義務づけ等が提言された。
	政策の達成目標	全国の大気環境基準の達成とその維持。 （参考）新規導入による特殊自動車排出ガス量低減効果試算値（中環審9次答申） PM：1.0万t/年（H17）→0.4万t/年（H32）、NOx：25万t/年（H17）→9.4万t/年（H32）
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成26年4月1日から平成28年9月30日までの取得分について適用。 （ただし、定格出力帯ごとに適用期限日が異なる。）
	同上の期間中の達成目標	①新基準適合車の早期開発・早期市場投入の促進（測定指標：新基準適合車の型式届出状況） ②新基準適合車への更新需要誘発（測定指標：新基準適合車型式の出荷状況）
	政策目標の達成状況	全国の大気環境基準の達成状況については、全体としては改善又は横ばい状態にある。一方で、大都市圏を中心に、二酸化窒素（NO2）や浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準を長期間にわたり達成しない測定局が依然として残っており、さらに改善を図る必要がある。 光化学オキシダント（Ox）の環境基準達成状況は依然として極めて低く、濃度レベルも漸増傾向にある。 ◎大気汚染防止法に基づく常時監視局の環境基準達成・維持状況（H23）※自排局・自動車排出ガス測定局 二酸化窒素（NO2）：一般局100%、自排局99.5%（NOx・PM法対策地域：一般局100%、自排局99.1%） 浮遊粒子状物質（SPM）：一般局69.2%、自排局72.9%（NOx・PM法対策地域：一般局72.7%、自排局75.6%） 光化学オキシダント（Ox）：一般局0.5%、自排局0%、注意報等発令都道府県数18都府県、発令延日数82日
有効性	要望の措置の適用見込み	約5,000件
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	①平成17年度の自動車排出ガス総量に占める特殊自動車の排出ガス寄与率がPM18%、NOx31%（中央環境審議会第9次答申環境省推計）であること、 ②NOx・PM法対策地域である3大都市圏を含む関東・中部・近畿地方に、主要建設機械の保有台数の約49%が集中していること、 等から、現行比でNOx排出量が9割減等となる新基準適合車の早期普及は極めて重要。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	・国税 ①中小企業投資促進税制（所得税、法人税） 中小企業が行う機械設備取得（特定特殊自動車に限らず。）に対する支援措置
	予算上の措置等の要求内容及び金額	・融資、補助金その他 ①環境エネルギー対策貸付制度（株）日本政策金融公庫の期間延長と利率変更 オフロード法の基準適合車の取得に係る低利融資制度。
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	環境エネルギー対策貸付制度は、基準適合車購入における中小企業又は個人事業主の購入資金調達を容易にするものであり、対象がオフロード車に限られていない中小企業投資促進税制も含めて、中小企業等の機器更新需要の下支えが主たる役割であり、新基準適合車の早期市場投入等の促進効果については本特例措置の役割が大きい。
	要望の措置の妥当性	国民の健康に係わる大気汚染に関し、汚染物質の排出寄与率が相対的に高まっている特定特殊自動車の中で、排出寄与率の高い大型特殊自動車に係る固定資産税について、最新の規制適合車に対象を限定し、かつ早出し期間のみの時限的措置として特例措置を設け、最新の規制適合車の早期普及促進を図ることにより、特に当該車両の使用地域の大気環境の改善に資する。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成 23 年度創設分については、現時点では適用実績は不明。</p> <p>(参考) 平成 18 年度創設分の課税標準額の計については、下記のとおり。 (H19) 4,892 百万円、(H20) 14,834 百万円、(H21) 12,710 百万円、 (H22) 7,962 百万円、(H23) 1,612 百万円</p>
<p>「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績</p>	<p>① 適用総額の種類：課税標準（固定資産の価格） ② 適用実績：0</p>
<p>税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）</p>	<p>平成 23 年度創設分については現時点では適用実績は不明であるが、規制適用日前の型式届出数が平成 24 年度末時点で 50 型式あり、手段として有効である。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>①新基準適合車の早期開発・早期市場投入の促進（測定指標：新基準適合車の型式届出状況） 平成 23 年規制の早出し型式届出数 50 型式（平成 24 年度末） ②新基準適合車への更新需要誘発（測定指標：新基準適合車型式の出荷状況） 102 台（平成 24 年度末時点） ※①、②とも定格出力 130 kW 以上 560 kW 未満のものは規制開始日から 1 年後まで。</p>
<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由</p>	<p>規制開始日前に 50 型式の届出があったため、早期開発・早期市場投入の促進の目標は達成されたと思われる。また、出荷台数が 102 台あり、更新需要誘発もなされたと思われる。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>「排出ガス規制に適合した特定特殊自動車に係る課税標準の特例措置の創設」 ○平成 18 年度創設（法律施行時）→平成 20 年度廃止（早出し期間終了） 固定資産税の課税標準の特例措置（3 年間 1 / 2 に軽減） ○平成 23 年度創設（PM 規制強化時）→平成 26 年度廃止予定（早出し期間終了） 固定資産税の課税標準の特例措置（3 年間 3 / 5 に軽減）</p>
<p>ページ</p>	<p>47—3</p>