

自動車関係税制に関する環境省関連制度について

平成22年7月15日
環境省

資料目次

1. 環境省が関係する自動車に関連する制度等について	
①自動車NOx・PM法(H13.6.27公布)の概要	1
②改正自動車NOx・PM法(H19.5.18公布)の概要	2
③自動車NOx・PM法対策地域	3
④対策地域内の大気環境の状況の推移	4
2. 公害健康被害に対する補償制度について	
①補償給付、公害保健福祉事業及び健康被害予防事業とその財源 (旧第一種地域)	5
②公健法救済制度における費用負担の累積構造	6
3. 自動車関係税制について	7

大都市地域における大気汚染について特別の対策を行うもの

○ 対策地域

首都圏、近畿圏、中部圏(8都府県・252市町村(2007.10時点))

○ 目標(2010年度)

・二酸化窒素(NO₂):

環境基準をおおむね達成

・浮遊粒子状物質(SPM):

自動車排出PMを相当程度削減することにより、
環境基準をおおむね達成

○ 総量削減計画

○ 車種規制

使用過程車を含む、特別の排出ガス規制

○ 事業者排出抑制対策

自動車使用管理計画の策定

改正法の骨子

1. 局地汚染対策

(※粒子状物質についても同様に規定)

(1) 窒素酸化物重点対策地区の新設

- 都道府県知事は、窒素酸化物対策地域内で大気汚染が特に著しく、対策を計画的に実施する必要がある地区を、窒素酸化物重点対策地区に指定。
- 窒素酸化物重点対策計画を策定し、対策を重点的に実施。

(2) 建物の新設に係る届出

- 窒素酸化物重点対策地区内に新たな交通需要を生じさせる建物を新設する者に対し、排出量の抑制のための配慮事項等の届出を義務付け。

2. 流入車対策

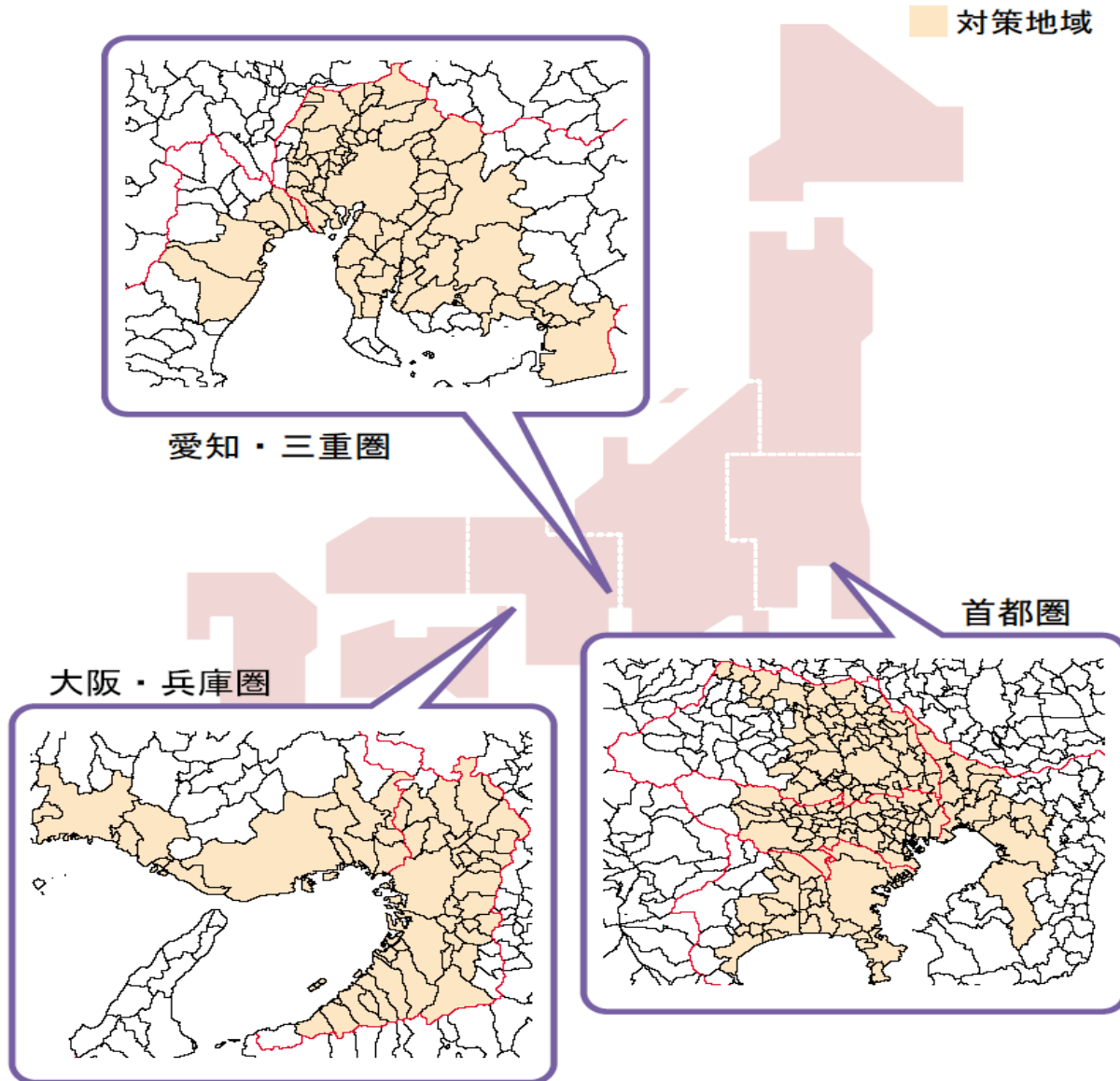
(1) 自動車を使用する事業者に係る流入車対策

- 対策地域周辺から重点対策地区のうちの指定地区へ運行する自動車を使用する一定の事業者に対し、窒素酸化物等の排出の抑制に関する計画作成・提出や定期報告を義務付け。

(2) 事業者の努力義務

- 対策地域周辺から対策地域内に運行する自動車を使用する事業者及び当該事業者へ輸送を行わせる事業者に対し、窒素酸化物等の排出の抑制に係る努力を義務付け。

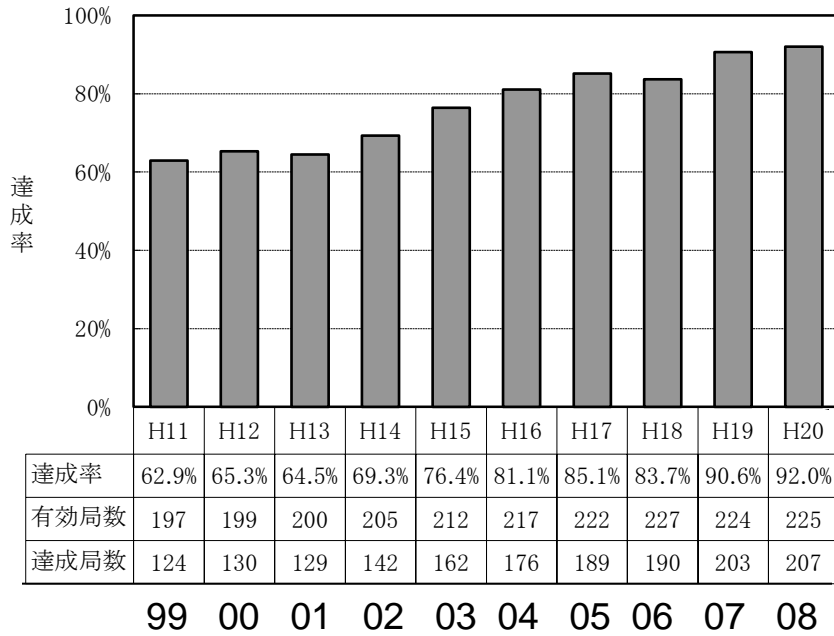
1. ③自動車NOx・PM法対策地域



1. ④対策地域内の大気環境の状況の推移

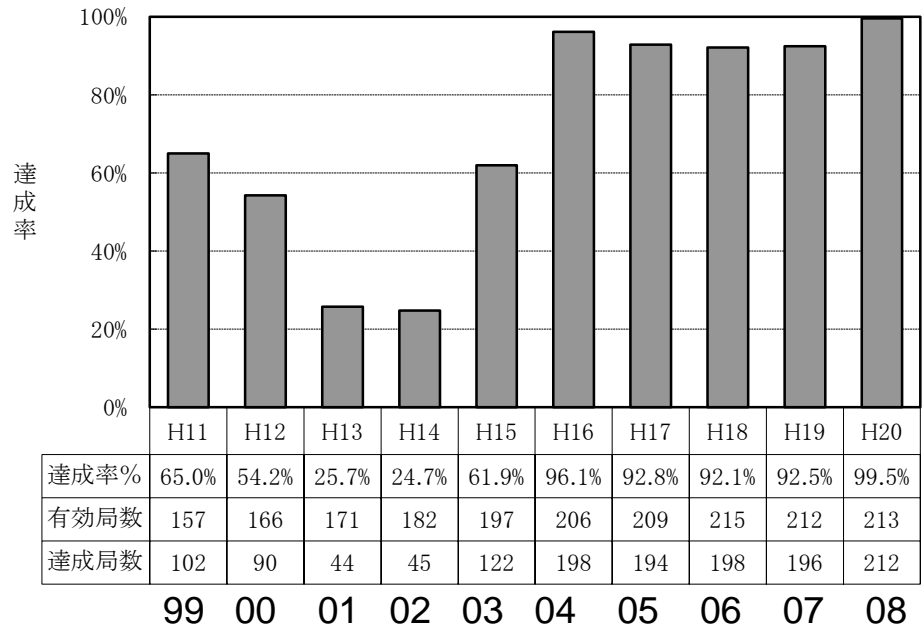
自排局

二酸化窒素に係る環境基準達成状況



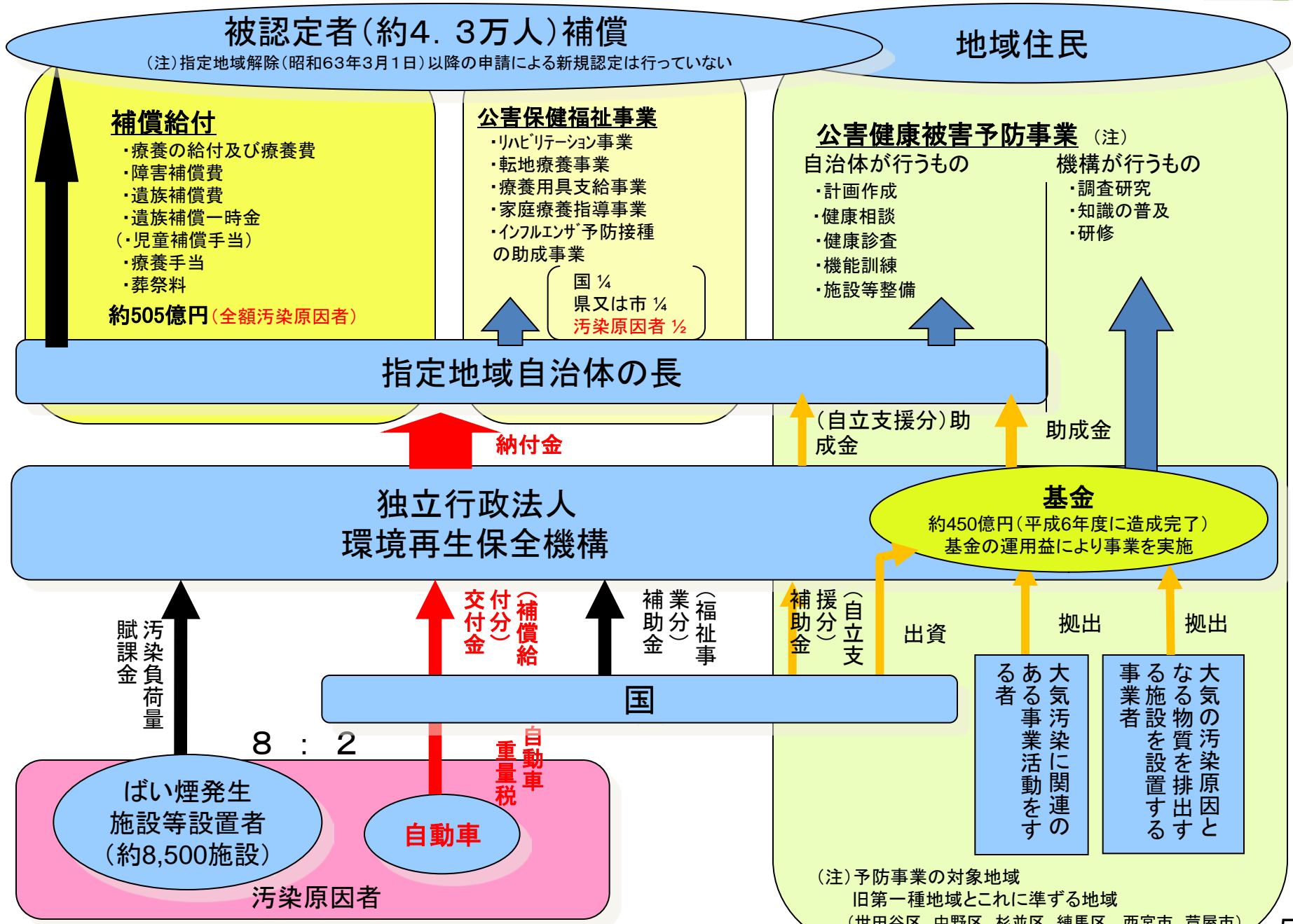
自排局

浮遊粒子状物質に係る環境基準達成状況



(いずれも自動車排出ガス測定局)

2. ①補償給付、公害保健福祉事業及び健康被害予防事業とその財源(旧第一種地域)



(注)金額及び施設数は平成22年度予定

2. ②公健法救済制度における費用負担の累積構造

(1) 所用経費(原因者負担分)

(単位:
百万円)

区 分	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
I 補償給付費	84,126	82,030	77,254	73,167	71,014	68,802	66,955	64,521	61,824	59,193	57,241	54,353	51,966	50,497
1 療養の給付	31,428	31,194	29,106	27,661	26,256	25,350	24,306	23,550	22,776	21,703	21,033	20,241	19,612	19,028
2 障害補償費	33,794	33,661	32,411	30,639	30,224	29,627	29,078	28,032	26,343	25,636	25,344	24,029	23,420	23,023
3 遺族補償費	5,981	5,299	4,754	4,580	4,612	4,390	4,740	4,364	4,718	4,428	3,861	3,285	2,336	2,110
4 遺族補償一時金	2,319	1,997	1,725	1,520	1,651	1,640	1,506	1,559	1,258	1,024	1,014	973	992	899
5 児童補償手当	537	366	208	104	37	6	0	0	0	0	0	0	0	0
6 療養手当	9,665	9,179	8,749	8,390	7,946	7,498	7,077	6,768	6,520	6,187	5,765	5,604	5,434	5,283
7 葬祭料	402	334	301	273	288	291	248	248	209	215	224	221	172	155
II 公害保健福祉事業費	209	184	164	140	129	112	111	111	111	109	108	111	116	116
III 小計(予備費を含む)	85,176	83,034	78,190	74,038	71,853	69,602	67,736	65,277	62,553	59,880	57,921	55,007	52,602	51,118
IV 環境再生保全機構徴収事務費等	653	651	668	664	660	664	652	635	627	579	580	548	483	486
合 計	85,829	83,685	78,858	74,702	72,513	70,266	68,388	65,912	63,180	60,459	58,501	55,555	53,085	51,604

(2) 財源内訳

I 汚染負荷量賦課金 (固定発生源)	68,794	67,078	63,220	59,894	58,142	56,346	54,841	52,857	50,669	48,483	46,917	44,554	42,565	41,380
1 IIIの80%	68,141	66,427	62,552	59,230	57,482	55,682	54,189	52,222	50,042	47,904	46,337	44,006	42,082	40,894
2 IV	653	651	668	664	660	664	652	635	627	579	580	548	483	486
II 公害健康被害補償に 係る納付金財源交付 (自動車重量税相当額) IIIの20%	17,035	16,607	15,638	14,808	14,371	13,920	13,547	13,055	12,511	11,976	11,584	11,001	10,520	10,224
(注)*	(16,539)	(16,048)	(14,946)	(14,003)	(13,954)	(13,445)	(13,221)	(12,544)	(11,905)	(11,374)	(10,753)	(10,155)	(9,841)	(9,813)
合 計	85,829	83,685	78,858	74,702	72,513	70,266	68,388	65,912	63,180	60,459	58,501	55,555	53,085	51,604

(注)* 公害健康被害補償に係る納付金財源交付の欄の()内書きは、自動車負担分のうち環境再生保全機構の引当金充当額分を除いた額で、政府の交付金として予算計上された額である。

- ・ CO2排出量削減の観点だけでなく、大気汚染等の公害の防止の観点も重要。
 - 一 公害の防止は、地球環境保全等と並び、環境の保全の重要な要素。
 - 一 NO_x・PMの排出量の約35%は自動車由来。長期にわたり環境基準が未達成の沿道箇所も存在。
 - 一 これまでの自動車関係税制特例措置でも、燃費性能（CO2排出量）の観点と公害性能（NO_x・PM排出量）の観点を組み合わせた適用要件を設定し、自動車の環境性能の向上を促進してきたところ。自動車メーカーがこれらの性能を両立・向上させる努力を今後も継続するよう誘導するのは重要。
 - 一 CO2排出量削減の観点の導入に係る制度設計に併せ、何らかの形で、同時に公害性能の向上を促進するインセンティブを講じることが考えられないか。

- 現行自動車重量税は、大気汚染に係る公害認定患者への補償の財源となっており、今後も財源の確保が必要。
 - 一 公害健康被害の補償等に関する法律に基づく大気汚染に係る認定患者への補償給付のための費用負担は、汚染者負担の原則(PPP)及び実行可能性・効率性を踏まえつつ、汚染への寄与の程度に応じて、工場等の固定発生源及び自動車から、賦課金を徴収する仕組みとなっている。
 - 一 自動車に関しては、昭和48年中央公害対策審議会答申等を踏まえ、①自動車重量税が、自動車の運行に伴い必要となる諸社会的経費に充てるものとして創設された経緯、税率の引き上げに際しては環境保全等の社会的要請に十分配慮することとされた経緯からみて、同税からの引き当てはその趣旨に合致すること、②徴収コストが特に必要でなく現実的であること等から、昭和49年より自動車重量税からの引き当てが行われており、この方式が現在まで継続されている。

- 自動車関係税制にCO2排出削減の観点を導入することについては、地球温暖化の防止を図る観点から積極的に解する。
- 制度の検討に当たっては、“環境と成長の両立”を目指すことが望ましい。
 - 一 先進環境対応車(ポスト・エコカー)の開発・普及の程度を見定めつつ促進につながるよう、適度な税率を設定することが重要ではないか。