

# 重点点検分野（大気分野）に係る 関係府省の自主的点検結果（調査票）

## 【分野名】大気環境保全に関する取組

### 重点検討項目① 広域的な取組を重視した大気汚染対策の取組

- a) PM2.5に係る取組
- b) 光化学オキシダントに係る取組
- c) 東アジア地域における広域大気汚染に係る国際的な取組

<調査票整理番号及び施策等の名称>

#### a) PM2.5に係る取組

- 1 PM2.5に係る取組 【環境省】

#### b) 光化学オキシダントに係る取組

- 2 光化学オキシダントに係る取組 【環境省】
- 3 揮発性有機化合物（VOC）についての事業者による自主的な排出抑制の取組の促進  
【経済産業省】
- 4 大気汚染気象業務 【国土交通省】

#### c) 東アジア地域における広域大気汚染に係る国際的な取組

- 5 東アジア地域における広域大気汚染に係る国際的な取組 【環境省】
- 6 日中省エネルギー・環境総合フォーラムの開催 【経済産業省】
- 7 東アジア酸性雨モニタリングネットワーク（EANET）を通じた取組 【外務省】

## 重点検討項目②

### 排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組

- a) 環境性能に優れた自動車の普及促進の取組
- b) 自動車単体規制の取組
- c) エコドライブや公共交通機関利用の促進等交通の環境負荷低減対策や未然防止対策などの総合的な取組

<調査票整理番号及び施策等の名称>

#### a), b), c) 共通事項

- 8 自動車NOx・PM法に基づく自動車排出ガス対策の推進 【環境省】

#### a) 環境性能に優れた自動車の普及促進の取組

- 9 環境性能に優れた自動車の普及促進の取組 【国土交通省】
- 10 環境・エネルギー対策資金（公害防止関連） 【経済産業省】
- 11 クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金 【経済産業省】
- 12 次世代自動車の技術開発等を通じた普及促進の取り組み 【環境省】

#### b) 自動車単体規制の取組

- 13 自動車排出ガス・騒音規制強化等の推進 【環境省】
- 14 自動車排出ガス単体規制 【国土交通省】

#### c) エコドライブや公共交通機関利用の促進等交通の環境負荷低減対策や未然防止対策などの総合的な取組

- 15 エコドライブの普及推進 【経済産業省】【国土交通省】【警察庁】【環境省】
- 16 エコドライブ普及推進DVDの製作等によるエコドライブの普及推進 【環境省】
- 17 公共交通機関の利用促進 【国土交通省】
- 18 公共交通機関の利用促進 【警察庁】
- 19 監視・観測結果の情報提供 【環境省】
- 20 高度道路交通システム（ITS）の推進・交通安全施設等の整備 【警察庁】

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目①「広域的な取組を重視した大気汚染対策の取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	1	府省名	環境省
該当重点 検討項目番号	①	該当調査内容 項目番号	a)
施策等の名称	PM2.5に係る取組		
施策等の目的・概要	PM2.5については、これまで取り組んできた自動車排出ガス規制や工場・事業場等のばい煙発生施設の規制などにより、年間の平均的な濃度は減少傾向にあるものの、環境基準の達成率は3割程度と低い。 そのため、現象解明を十分に進め、東アジア地域からの広域大気汚染の影響も踏まえつつ必要な対策等を検討する。		
施策等の実施状況・効果	<p>(1)平成22年度より、PM2.5が大気汚染防止法により地方自治体法定受託事務として常時監視を実施する対象物質となることを受けて、環境省では本来自治体が設置すべき地点に、試行的に平成20～22年度にかけて全国61地点でPM2.5測定機を設置し、その維持管理を平成26年度(一部25年度末で終了)まで行うこととした。また、あらゆる機会を捉えて常時監視体制の整備推進を自治体に依頼しているところであるが、平成24年度末において全国的に見るとPM2.5の常時監視体制は未だ十分ではない。</p> <p>(2)排出インベントリ等の発生源情報の整備に関しては、平成23年度に課題と今後の調査の方向性を整理し、平成25年度より、整備に取り組んでいる。</p> <p>(3)PM2.5の半分以上を占めると言われている二次生成粒子に関して、平成25年度より生成機構を含めた挙動に関する知見の収集・整理に取り組んでいる。</p> <p>(4)平成25年1月の中国での深刻な大気汚染により国民の間でPM2.5に対する関心が高まったことを受けて、2月に専門家会合を開催し、「PM2.5による大気汚染の状況」、「PM2.5濃度が上昇した場合に懸念される健康影響」、「注意喚起のための暫定的な指針の設定」等についてとりまとめるとともに、環境省ホームページ上にPM2.5に関する情報サイトを開設し、きめ細かな情報提供に努めた。</p>		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース) : 145,000 平成25年度(当初予算) : 185,000		
今後の課題・方向性等	<p>(1)大気汚染状況のより一層の把握を進めるため、常時監視体制の更なる整備を推進する。</p> <p>(2)PM2.5濃度及び成分分析結果に関する解析や、PM2.5の原因物質の排出インベントリ等の発生源情報の整備に取り組み、発生源寄与割合を把握する。</p> <p>(3)二次生成機構の解明に係る調査研究を推進するとともに、予測シミュレーションモデルの構築に係る取組等を強化して現象解明を進める。</p> <p>(4)東アジア地域からの広域大気汚染の影響も踏まえた発生源寄与を把握し、対策のあり方について検討を行う。</p> <p>(5)注意喚起のための暫定的な指針について、その運用実績等を評価し、必要に応じて指針の改善を図る。</p>		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目①「広域的な取組を重視した大気汚染対策の取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	2	府省名	環境省
該当重点 検討項目番号	①	該当調査内容 項目番号	b)
施策等の名称	光化学オキシダントに係る取組		
施策等の目的・概要	<p>光化学オキシダントについては、前駆物質の削減が進んだことで高濃度域の光化学オキシダントが改善している可能性が示唆されているものの、日最高1時間値の年平均値は漸増傾向にあり、環境基準達成率は1%に満たない。</p> <p>そのため、光化学オキシダントに関する現象解明を十分に進め、今後必要な対策等を検討するとともに、広域大気汚染や気象条件の変化などの影響を大きく受けやすい注意報等とは別に、環境改善効果を適切に示す指標について検討を行う。</p>		
施策等の実施状況・効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国1,183カ所(平成23年度)の測定局で光化学オキシダントに関する常時監視を行っており、環境基準達成率は、一般局で0.5%(6局)、自排局で0%(0局)と極めて低い水準となっている。</li> <li>・オキシダント測定機が、国際的に精度が保証されたオキシダント標準器とトレーサブルとなる精度管理の体制を平成23年度に構築し、以降その維持に取り組み、正確性の高い測定データの確保を図っている。</li> <li>・平成23年度に学識経験者等からなる光化学オキシダント調査検討会を開催し、平成24年3月に今後必要とされる対策を見据えた調査研究のあり方に関する報告書を取りまとめた。報告書では、「モニタリングの充実・データの多角的解析」、「排出インベントリの精緻化」、「シミュレーションの高度化」を通じて現象解明を進めていくことが必要であるとされている。</li> <li>・これを受けて、平成24年度からは同検討会で、今後必要な光化学オキシダント対策等の検討並びに環境改善効果を適切に示す指標の検討に資することを目的としたデータの多角的解析等を進めている。平成25年度は、対策検討に向けたシミュレーションモデルのフレーム検討にも着手することとしている。</li> <li>・また、平成24年12月26日の中央環境審議会答申「今後の揮発性有機化合物(VOC)の排出抑制対策の在り方について」に基づき、平成25年度のVOC調査については、光化学オキシダント濃度が高くなる時期に光化学反応性等を踏まえた物質を選定して実施した。</li> </ul>		
施策等の予算額 (千円)	<p>平成24年度(執行ベース) : 77,737千円</p> <p>平成25年度(当初予算) : 55,000千円</p>		
今後の課題・方向性等	<p>光化学オキシダント濃度の動向等の実態把握及び生成機構の解明に係るさらに詳細な調査並びに新たな科学的知見の収集等を推進するとともに、光化学オキシダント及びその原因物質の排出インベントリの作成や予測シミュレーションモデルの構築に係る取組を強化し、これらの結果を踏まえた光化学オキシダントに係る対策のあり方を検討する。</p> <p>また、環境改善効果を適切に示す指標について検討を行い、結論を得ることを目指す。</p>		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目①「広域的な取組を重視した大気汚染対策の取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	3	府省名	国土交通省
該当重点 検討項目番号	①	該当調査内容 項目番号	b)
施策等の名称	大気汚染気象業務		
施策等の目的・概要	都道府県の実施している大気汚染防止対策を支援するため、大気汚染に関連する気象予報等を都道府県に通報する。また、光化学スモッグの発生しやすい気象状況が予想される場合に、都道府県を対象とした「スモッグ気象情報」や、全国を対象とした「全般スモッグ気象情報」を発表する。		
施策等の実施状況・効果	平成24年度は、スモッグ気象情報を105回、全般スモッグ気象情報を3回発表した。		
施策等の予算額 (百万円)	平成24年度(執行ベース): 予報業務2,411百万円、気候変動観測・監視業務963百万円の内数 平成25年度(当初予算): 予報業務2,089百万円、気候変動観測・監視業務956百万円の内数		
今後の課題・方向性等	大気汚染に関する気象予測モデルについて、精細化するとともに東アジア地域からの広域大気汚染の影響を考慮し予測精度の向上を図り、的確な気象情報の提供を行う。		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目①「広域的な取組を重視した大気汚染対策の取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	4	府省名	経済産業省
該当重点 検討項目番号	①	該当調査内容 項目番号	b)
施策等の名称	揮発性有機化合物(VOC)についての事業者による自主的な排出抑制の取組の促進		
施策等の目的・概要	経済産業省では、事業者によるVOCの排出抑制の自主的取組を促進するため、平成17年に「事業者等による揮発性有機化合物(VOC)の自主的取組促進のための指針」を策定。その後毎年度、自主的取組参加団体等による自主的行動計画に基づくVOC排出削減の取組について産業構造審議会内のWGで評価を行ってきている。		
施策等の実施状況・効果	平成24年度に現況の調査を行ったところ、自主的取組参加団体等は平成23年度時点で41団体、参加企業は8257社であった。平成23年度における自主的取組参加団体等の全国排出量は約21万トンで、基準となっている平成12年度排出量からの削減量は約31万トン、削減率は約60%となり、前年の削減率を上回った。		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース): なし 平成25年度(当初予算): なし		
今後の課題・方向性等	今後については、自主行動計画参加団体等ごとに目指すべき方向性及び方策を提示してもらい、引き続き産業構造審議会において排出状況のフォローアップを行う。また、自主的取組参加企業の拡充に向けても取り組むこととしている。		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目①「広域的な取組を重視した大気汚染対策の取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	5	府省名	環境省
該当重点 検討項目番号	①	該当調査内容 項目番号	c)
施策等の名称	東アジア地域における広域大気汚染に係る国際的な取組		
施策等の目的・概要	科学的知見に基づく大気環境管理の枠組みの構築に向けた、東アジア地域での大気汚染物質の排出量、大気中濃度の把握や汚染機構解明の推進と、これらの政策への反映を行う。また、二国間協力に加え、東アジア酸性雨モニタリングネットワーク(EANET)や日中韓三カ国環境大臣会合(TEMM)など、既存の国際協力の枠組みを踏まえつつ、東アジア地域規模での広域的な大気環境管理を目指し、国際協力を進める。		
施策等の実施状況・効果	<p>(1) 中国のPM2.5問題を受けた東アジア地域における大気汚染対策の推進  中国でのPM2.5による大気汚染問題をはじめとして、東アジア地域における協力ニーズが高まっていることを踏まえ、二国間協力に加え、EANETやTEMM等の既存の協力枠組みを活用した協力を推進している。</p> <p>(2) EANETの発展  人健康影響や気候影響の観点からも重要なPM2.5、オゾン・粒子状物質等のモニタリングのアジア地域ネットワークとしてのEANETの活用、及び今後の大気環境管理の主要な枠組みとしての維持・政府間会合における議論を通じた発展を図っている。</p> <p>(3) 短期寿命気候汚染物質(SLCPs)対策  短期寿命気候汚染物質としてのオゾン及びブラックカーボンについて、CCAC等の国際的な協力枠組みと協調しつつ、アジア地域での削減対策・戦略作成に貢献している。</p>		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース): 78,023千円 平成25年度(当初予算): 77,876千円		
今後の課題・方向性等	既存の協力枠組みの活用、我が国の公害克服経験の共有及び環境技術の展開を通じて、東アジア地域の大気汚染緩和を図るとともに、温室効果ガス削減を進めることにより気候変動緩和にも貢献する。		

**「大気環境保全に関する取組」  
重点検討項目①「広域的な取組を重視した大気汚染対策の取組」  
に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	6	府省名	経済産業省/資源エネルギー庁
該当重点 検討項目番号	①	該当調査内容 項目番号	c)
施策等の名称	日中省エネルギー・環境総合フォーラムの開催		
施策等の目的・概要	<p>・日中省エネルギー・環境総合フォーラムは、省エネ・環境分野におけるビジネスの潜在力の大きい中国とその分野の優れた技術と貴重な経験を有する日本が協力してウィンウィンの関係を実現することを目的に平成18年から毎年開催。</p> <p>・フォーラムには、両国の官民の代表者が参加し、全体会議(基調講演)や分科会を開催し、省エネ・環境分野の政策・技術・経験等について意見交換を行うとともに、省エネ・環境分野の協力案件の調印式を実施。</p> <p>・また、フォーラムにおいて調印された案件については、本事業においてフォローアップ調査も実施。</p>		
施策等の実施状況・効果	<p>・平成24年8月に東京で第7回日中省エネルギー・環境総合フォーラムを開催。日本側からは枝野経済産業大臣、細野環境大臣、張日中経済協会会長他が、中国側からは張平・国家発展改革委員会主任、高虎城・商務部国際貿易交渉代表、程永華・駐日大使他が出席。新たに47件の協力案件に調印。</p>		
施策等の予算額 (千円)	<p>平成24年度(執行ベース): 89,708千円</p> <p>平成25年度(当初予算): 66,843千円</p>		
今後の課題・方向性等	<p>・これまで日中省エネルギー・環境総合フォーラムにおいて調印された協力案件は合計218件。協力案件については、①地域的広がり、②技術分野の多様化、③包括的協力合意から具体的プロジェクトへの進展、④モデル事業から技術普及への進展、といった協力の発展が見られ、協力は着実に進展。</p> <p>・今後は、中国における大気汚染問題の深刻化を踏まえ、大気汚染分野の取組を強化する方針。</p>		



**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目①「広域的な取組を重視した大気汚染対策の取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	7	府省名	外務省
該当重点 検討項目番号	①	該当調査内容 項目番号	c)
施策等の名称	東アジア酸性雨モニタリングネットワーク(EANET)を通じた取組		
施策等の目的・概要	<p>活動目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 東アジア地域における酸性雨問題の状況に関する共通理解の形成促進。</li> <li>○ 酸性雨防止対策に向けた政策決定に当たっての基礎情報の提供。</li> <li>○ 東アジア地域における酸性雨問題に関する国際協力の推進。</li> </ul> <p>活動の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 共通の手法を用いた酸性雨モニタリングの実施(注:大気汚染物質のモニタリングも実施)</li> <li>○ データの収集、評価、保管及び提供</li> <li>○ 精度保証・精度管理(QA/QC)活動の推進</li> <li>○ 参加国への技術支援と研修プログラムの実施</li> <li>○ 調査研究、普及啓発活動の推進</li> <li>○ 関係国際機関との情報交換</li> </ul>		
施策等の実施状況・効果	毎年開催されている政府間会合において、積極的に議論に参画している。 平成25年度においても、当該会合へ出席する予定である。		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース): 0		
	平成25年度(当初予算): 0		
今後の課題・方向性等	昨今東アジア地域においてオゾンや粒子状物質等による大気汚染が顕在化しつつあること等を踏まえたEANETの今後の活動の方向性についての議論が本格化しており、現在の対象範囲の中で実施できる様々な活動及び対象範囲の拡大を伴う活動について引き続き検討を行う。		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	8	府省名	環境省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	a)、b)、c)
施策等の名称	自動車NOx・PM法に基づく自動車排出ガス対策の推進		
施策等の目的・概要	○自動車排出ガスによる大気汚染については、自動車の交通が集中し、大気汚染防止法に基づく措置のみでは環境基準の達成が困難である大都市地域(対策地域)について、自動車NOx・PM法に基づき対策を講じることにより、大気汚染に係る環境基準の達成を目指す。		
施策等の実施状況・効果	○自動車NOx・PM法では、国は総量削減基本方針を定め、関係8都府県は総量削減計画を策定することとされている。 ○前総量削減基本方針において目標としていた「平成22年度までに環境基準のおおむね達成」は達成されたと評価(今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について(答申)平成24年11月30日)。 ○平成23年3月に総量削減基本方針を変更し、「平成32年度までに対策地域において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保する。ただし、平成27年度までに監視測定局における環境基準を達成するよう最善を尽くす。」ことを新たに目標とした。 ○また、対策地域を有する関係8都府県においては、総量削減計画を変更した。 ○関係省庁、関係自治体の連携のもと、目標の達成に向けて、総合的な自動車排出ガス対策を推進していく。		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース):137,841 平成25年度(当初予算):163,330		
今後の課題・方向性等	○目標達成に向けて、各種の自動車排出ガス対策を推進していくが、とりわけ自動車交通量が多いなどにより、長期にわたり二酸化窒素等に係る環境基準が未達成である局地における対策が重要となっている。		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	9	府省名	国土交通省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	a)
施策等の名称	環境性能に優れた自動車の普及促進の取組		
施策等の目的・概要	<p>自動車分野の環境対策においては、新車の環境性能の向上対策が主要な対策である。このため、環境性能に応じた税制優遇措置や補助制度等を通じて、環境性能に優れた自動車の普及促進を図っている。</p> <p>具体的には、環境性能に優れた自動車に対するエコカー減税(自動車重量税及び自動車取得税)やグリーン化特例(自動車税)を実施している。また、超小型モビリティを導入する地方公共団体等への支援や電気自動車を導入する自動車運送事業者等への支援などの導入補助の取組を行っている。</p>		
施策等の実施状況・効果	<p>超小型モビリティの導入促進については、平成24年度は全国15箇所において実施し、平成25年度は全国13箇所において実施している。</p> <p>地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進については、平成24年度は48件の事業を採択し、平成25年度は18件の事業を採択している。</p> <p>環境対応車普及促進対策については、平成24年度は2,657台に補助し平成25年度は9月に交付予定枠の申込みを行う。</p> <p>平成24年度におけるエコカー減税対象車の販売台数は約365万台で販売台数全体の約73%となっている。</p>		
施策等の予算額 (千円)	<p>平成24年度(執行ベース) : 2,280,205千円</p> <p>平成25年度(当初予算) : 1,071,825千円</p>		
今後の課題・方向性等	<p>導入補助に関しては、電気自動車等の次世代自動車については価格が従来車と比べて依然高価であることから、今後も量産効果による価格低減に向けてより一層普及を促進していく。</p> <p>また、超小型モビリティに関しては、新たなカテゴリーの乗り物であることから、普及に向けて成功事例を創出していくとともに、国民理解の醸成を図っていく。</p> <p>エコカー減税やグリーン化特例については、平成25年度与党税制改正大綱等に沿って、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化等を図る観点から、見直しを行う。</p>		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	10	府省名	経済産業省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	a)
施策等の名称	環境・エネルギー対策資金(公害防止関連)		
施策等の目的・概要	事業者の公害防止対策に対する取組を促進し、我が国の環境対策の推進及び良好な生活環境保全を図るために、中小企業等が自動車NOx・PM法の基準を満たした自動車に買い換えを行ったり、NOx・PM低減装置を購入する際に必要な設備資金の低利融資を実施。		
施策等の実施状況・効果	過去5年のNOx・PM関連の貸付実績額は86.5億円(722件)であり、中小企業等に広く活用されている。		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース): なし		
	平成25年度(当初予算): なし		
今後の課題・方向性等	今後とも当該施策を活用して、中小企業等による環境負荷低減の取組を推進していく。		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	11	府省名	経済産業省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	a)
施策等の名称	クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金		
施策等の目的・概要	クリーンエネルギー自動車の普及を促進し、運輸部門における二酸化炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図る。		
施策等の実施状況・効果	・平成24年度は、約62,000台の車両について、導入補助を実施した。		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース):21,210,066千円		
	平成25年度(当初予算):30,000,000千円		
今後の課題・方向性等	平成25年度事業から、次世代自動車市場の自立化に向けて、平成27年頃を目途にガソリン車との価格差をライフサイクルコストで見た場合に優位性が発揮できる額まで低減する等の目標を設定し、その額に向けた企業の自主的な価格低減努力を引き出す補助単価の設定方法を導入している。		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	12	府省名	環境省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	a)
施策等の名称	次世代自動車の技術開発等を通じた普及促進の取り組み		
施策等の目的・概要	今後の普及が期待されるハイブリッド車や燃料電池自動車といった次世代自動車の普及促進・性能向上に関する技術開発・実証実験を通じて、次世代自動車の普及を促進し、温室効果ガス削減に貢献する。		
施策等の実施状況・効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成24年度は、「小型ソーラー水素ステーションと燃料電池自動車を組み合わせたCO2排出ゼロシステム開発事業」、「電動塵芥収集ハイブリッド車におけるCO2排出量削減のための電動駆動に関する実証研究」、「重量物輸送用電動バイクによる地球温暖化ガス削減の為の開発・普及に関する開発」、「環境対応自動車におけるリチウムイオン電池の長寿命化に関する技術開発」、「都市間輸送のCO2削減と一括大量輸送が両立可能な大型車の電動化技術の実用化開発」、「大型トラック用統合型新HVシステムの研究」を実施した。</li> <li>・平成25年度は、「小型ソーラー水素ステーションと燃料電池自動車を組み合わせたCO2排出ゼロシステム開発事業」、「大型トラック用統合型新HVシステムの研究」、「大型路線用燃料電池バスの開発」を実施している。</li> </ul>		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース) : 506,726千円 平成25年度(当初予算) : 838,200千円		
今後の課題・方向性等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「小型ソーラー水素ステーションと燃料電池自動車を組み合わせたCO2排出ゼロシステム開発事業」は、平成23年度から平成25年度までの事業であり、技術開発自体は順調に進んでいるが、技術の実証が当初の目標時間を達成することができていないため、事業の延長(2年間)に向けて取り組むこととしている。</li> <li>・「大型トラック用統合型新HVシステムの研究」は平成22年度から平成26年度まで、「大型路線用燃料電池バスの開発」は平成25年度から平成27年度までの事業であり、本格的な大型車両の普及促進に取り組むこととしている。</li> </ul>		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	13	府省名	環境省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	b)
施策等の名称	自動車排出ガス・騒音規制強化等の推進		
施策等の目的・概要	自動車単体からの排出ガス及び騒音に関し、大気汚染・生活環境に係る環境基準等の達成状況の改善を図り、大気・生活環境を保全する。		
施策等の実施状況・効果	<p>○中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第十次答申)」(平成22年7月)等に基づき、自動車排出ガス専門委員会等において、二輪自動車等の国際的な基準の動向を考慮した排出ガス低減対策、ディーゼル重量車の排出ガス後処理装置の耐久性・信頼性確保のための措置及びオフサイクルにおける排出ガス低減対策並びにディーゼル特殊自動車の排出ガス低減対策についての検討を行い、それらについて、平成24年8月に、中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第十一次答申)」が答申された。</p> <p>また、平成25年3月に同第九次及び第十一次答申を受けて、ディーゼル特殊自動車について、自動車排出ガスの量の許容限度及び特定特殊自動車排出ガスの量の許容限度を改正した。</p> <p>○中央環境審議会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について(中間答申)」(平成20年12月)に基づき、自動車単体騒音専門委員会等において、二輪車の走行の実態、自動車やタイヤから発生する騒音の実態を調査するとともに、騒音の規制手法の抜本的見直しについて検討を行い、それらについて、平成24年4月に、中央環境審議会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について(第二次答申)」が答申された。</p> <p>また、平成25年1月に同第二次答申を受けて、自動車騒音の大きさの許容限度を改正した。</p>		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース):103,148 平成25年度(当初予算):113,795		
今後の課題・方向性等	答申において課題とされた乗用車等の排出ガス低減対策及び四輪車の走行騒音規制の見直し等について、専門委員会等において検討を進める。		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	14	府省名	国土交通省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	b)
施策等の名称	自動車排出ガス単体規制		
施策等の目的・概要	自動車単体からの排出ガスに関し、大気汚染・生活環境に係る環境基準等の達成状況の改善を図り、大気・生活環境を保全する。		
施策等の実施状況・効果	<p>国土交通省においては、自動車単体規制について、累次の中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」及び「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について」に基づき、大気汚染防止法の規定に基づく「自動車排出ガスの量の許容限度」及び騒音規制法の規定に基づく「自動車騒音の大きさの許容限度」を確保すべく、道路運送車両法の枠組みにより新型車の審査や使用過程車の継続検査(いわゆる「車検」)等の規制を実施している。</p> <p>平成24年度には、昨年8月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第11次答申)」に基づきディーゼル特殊自動車の排出ガス規制を強化すべく、道路運送車両の保安基準(国土交通省令)等の改正作業を進め、パブリックコメント、WTOのTBT協定(貿易の技術的障害に関する協定)に基づく他の締約国への通報(外務省経由)等の手続を進めた。改正省令等は本年中に公布し、車種により平成26年10月以降、逐次施行の予定である。</p>		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース): なし		
	平成25年度(当初予算): なし		
今後の課題・方向性等	引き続き、道路運送車両法の枠組みにより新型車の審査や使用過程車の継続検査(いわゆる「車検」)等の規制を確実に実施し、今後、平成28年に規制強化予定の二輪自動車及びディーゼル重量車の次期規制の改正作業を進めていく。		



**「大気環境保全に関する取組」  
重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」  
に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	15	府省名	①警察庁、②経済産業省、③国土交通省、④環境省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	c)
施策等の名称	エコドライブの普及推進		
施策等の目的・概要	警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省で構成するエコドライブ普及連絡会を中心とした広報啓発活動等により国民の意識向上を図り、エコドライブ普及推進を図る。		
施策等の実施状況・効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 11月に「エコドライブ推進月間」を実施(平成18年度から継続)。</li> <li>・ 平成24年度の「エコドライブ推進月間」を機に、エコドライブの重点項目の見直しを行い、新たな「エコドライブ10のすすめ」を策定。</li> <li>・ 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が主催する「エコドライブ活動コンクール」を後援(平成23年度から継続)。</li> </ul>		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース): なし		
	平成25年度(当初予算): なし		
今後の課題・方向性等	<p>エコドライブの普及推進の施策は、平成22年度まで実施していたエコドライブコンテスト等の継続的实施や運送事業者による組織的な取組を通じて、多くの事業者の自発的な取組へと拡がりつつあり、このような取組を継続的に実施・発展させることが重要である。また、運送事業者以外の民間企業・団体や一般ドライバー等に対してエコドライブの普及を図るための取組が必要である。</p> <p>これらの点を踏まえ、引き続きエコドライブの普及推進を図るための各種取組を実施することとしている。</p>		

**「大気環境保全に関する取組」  
重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」  
に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	16	府省名	環境省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	c)
施策等の名称	エコドライブ普及推進DVDの製作等によるエコドライブの普及推進		
施策等の目的・概要	環境省では、エコドライブ普及連絡会の広報啓発活動等のほか、DVD「エコドライブ10のすすめ」のを製作・貸出しや各種イベントを通じた普及活動等により、エコドライブの普及推進を図る。		
施策等の実施状況・効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成24年度に、エコドライブ普及連絡会において新たに策定した「エコドライブ10のすすめ」の内容を分かりやすく説明したDVDを作成。このDVDについては、平成25年度、環境省HPに掲載したほか、希望する団体に対して貸出しを実施。</li> <li>・ 平成24年5月に開催したエコ&amp;セーフティ神戸カーライフ・フェスタ2012を始め各種イベントにおいて、関係団体等の協力を得て、エコドライブセミナーの開催やエコドライブ体験コーナーを設置し、エコドライブの普及推進を図った。</li> <li>・ 一般社団法人日本自動車連盟が主催する「エコトレーニング」等を後援(平成25年度も継続)。</li> </ul>		
施策等の予算額 (千円)	<p>平成24年度(執行ベース):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1,948千円(平成24年度エコドライブ普及推進DVDの製作業務)</li> <li>・ 4,998千円(平成24年度「平成24年度次世代自動車等に対するユーザーの意識に関する調査」実施業務)</li> <li>・ 2,950千円(平成24年度「平成25年度次世代自動車等に対するユーザーの意識に関する調査」検討・準備業務)</li> </ul> <p>平成25年度(執行ベース):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4,950千円(平成25年度「平成25年度次世代自動車等に対するユーザーの意識に関する調査」実施業務)</li> </ul>		
今後の課題・方向性等	<p>エコドライブの普及推進の施策は、平成22年度まで実施していたエコドライブコンテスト等の継続的实施や運送事業者による組織的な取組を通じて、多くの事業者の自発的な取組へと拡がりつつあり、このような取組を継続的に実施・発展させることが重要である。また、運送事業者以外の民間企業・団体や一般ドライバー等に対してエコドライブの普及を図るための取組が必要である。</p> <p>これらの点を踏まえ、環境省においても、引き続きエコドライブの普及活動等を実施する必要がある。</p>		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	17	府省名	国土交通省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	c)
施策等の名称	公共交通機関の利用促進		
施策等の目的・概要	鉄道新線の整備、ICカード導入等による既存の鉄道・バスの利用促進、通勤交通マネジメントなどの手段により、マイカーから公共交通機関への転移を促進する。		
施策等の実施状況・効果	鉄道新線の整備、ICカード導入等による既存の鉄道・バスの利用促進、通勤交通マネジメントなどの手段により、マイカーから公共交通機関への転移を促進する施策である。鉄道・バスの利用促進については、現時点で得られる最新のデータは2008年度までであるが、2008年度のCO2排出削減量は1990年比で361万トンとなっている。		
施策等の予算額 (百万円)	平成24年度(当初予算): <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道整備事業費補助16,436百万円の内数 (鉄道新線整備)</li> <li>・幹線鉄道等活性化事業費補助950百万円の内数 (鉄道新線整備、既存鉄道利用促進)</li> <li>・都市鉄道利便増進事業費補助4,900百万円 (鉄道新線整備、既存鉄道利用促進)</li> <li>・鉄道駅総合改善事業費補助300百万円 (既存鉄道利用促進)</li> <li>・地域公共交通確保維持改善事業費補助33,152百万円の内数 (既存鉄道利用促進、バス利用促進)</li> </ul>		
	平成25年度(当初予算): <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道整備事業費補助 13,944百万円の内数 (鉄道新線整備)</li> <li>・幹線鉄道等活性化事業費補助1,539百万円の内数 (鉄道新線整備、既存鉄道利用促進)</li> <li>・都市鉄道利便増進事業費補助6,141百万円 (鉄道新線整備)</li> <li>・鉄道駅総合改善事業費補助558百万円 (既存鉄道利用促進)</li> <li>・地域公共交通確保維持改善事業費補助33,278百万円の内数 (既存鉄道利用促進、バス利用促進)</li> </ul>		
今後の課題・方向性等	引き続き、鉄道新線整備、ICカードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、鉄道駅のバリアフリー化等に係る施策によるサービス・利便性の向上を通じ、鉄道利用の促進を図る。バス利用促進についても引き続きノンステップバスの普及、共通ICカードの導入及びバスロケーションシステムの整備等のバス利便性向上を通じ、バス利用の促進を図る。通勤交通マネジメントについてはエコ通勤優良事業所認証制度の拡充を図るとともに、地域独自のエコ通勤推進施策との連携を強化しながら、通勤交通グリーン化を推進する。		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	18	府省名	警察庁
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	c)
施策等の名称	公共交通機関の利用促進		
施策等の目的・概要	公共性の高い路線バスの利用性を高め、交通渋滞の原因になっているマイカーの利用者をバス利用に転換させることによって、都市における自動車交通量を抑制するため、バス専用・優先レーン等の設定の交通規制を行うとともに、バス優先の信号制御等を行う公共車両優先システム(PTPS)の整備を図っている。		
施策等の実施状況・効果	PTPSについては、平成24年度末現在、40都道府県(総延長803.2km)で運用されている。		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース): 14,516,741千円(内数) ※地域自主戦略交付金を除く 平成25年度(当初予算): 18,585,091千円(内数)		
今後の課題・方向性等	PTPS等の公共交通優先対策は、公共交通の円滑化と公共交通機関の利便性向上に資することから、引き続き交通実態に応じて必要な整備を推進する。		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	19	府省名	環境省
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	c)
施策等の名称	監視・観測結果の情報提供		
施策等の目的・概要	<p>&lt;騒音&gt; 都道府県等が自動車騒音対策を計画的に行うために地域の騒音を経年的に監視することが必要であるとして、騒音規制法第18条(平成12年改正)に基づき、地方公共団体(平成23年度までは都道府県及び一部の市、平成24年度からは都道府県及び全ての市)により騒音の監視が行われている。また監視結果は同法第18条の2に基づき環境省へ報告され、集計結果が毎年公表されている。</p> <p>&lt;大気&gt; 大気汚染防止法第22条第1項に基づき、都道府県知事等により大気の常時監視が行われている。また常時監視の結果は同法第22条第2項に基づき環境大臣に報告され、集計結果が公表されている。</p>		
施策等の実施状況・効果	<p>&lt;騒音&gt; 騒音監視事務は平成12年度より取り組まれ、平成23年度には全国179団体において、延長37,533kmの幹線道路に面する地域における6,116千戸の住居等が評価され、各団体における騒音対策の一助となっている。また環境省では結果を集計して報道発表(平成23年度集計結果はH25.1.21付)するとともに、(独)国立環境研究所HPIに設けられた「全国自動車交通騒音マップ(環境GIS 自動車交通騒音実態調査報告)」にて分かりやすく結果を周知している。 (注) <a href="http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&amp;field=8">http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&amp;field=8</a></p> <p>&lt;大気&gt; 測定結果は大気汚染状況報告書としてまとめられるほか、環境省大気汚染物質広域監視システム(通称、そらまめ君)として広く公表されている。平成23年度末現在の測定局数は全国で1,911局であり、その内訳は一般環境大気測定局が1,489局、自動車排出ガス測定局が422局となっている。</p>		
施策等の予算額 (千円)	<p>平成24年度(執行ベース): &lt;騒音&gt; 10,952千円、&lt;大気&gt; 69,283千円</p> <p>平成25年度(当初予算): &lt;騒音&gt; 14,766千円、&lt;大気&gt; 75,929千円</p>		
今後の課題・方向性等	<p>&lt;騒音&gt; 地域内の全ての住居等における騒音レベルを測定することは極めて困難であるため、推計モデルを用いた計算を併用しており、最新の科学的知見を踏まえた推計モデルの更新が必要である。また平成24年度に一層の地方分権(平成23年度までは都道府県及び一部の市: 179団体、平成24年度からは都道府県及び全ての市: 859団体)が行われたことから、適切な実施体制の確保を図ることが必要である。これら課題を克服しつつ、引き続き監視事務の適切な遂行を図っていくことが重要である。</p> <p>&lt;大気&gt; 二酸化窒素の環境基準達成率は向上しており、また窒素酸化物、浮遊粒子状物質の年平均値も改善傾向にある。大都市部を中心に未達成局が存在していることから、今後も自動車排出ガス対策を推進する。</p>		

**「大気環境保全に関する取組」**  
**重点検討項目②「排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組」**  
**に係る関係府省の自主点検結果(調査票)**

整理番号	20	府省名	警察庁
該当重点 検討項目番号	②	該当調査内容 項目番号	c)
施策等の名称	高度道路交通システム(ITS)の推進・交通安全施設等の整備		
施策等の目的・概要	幹線道路等において、信号機の集中制御化や高度化を行うなど交通安全施設等の整備を進めることにより交通流の円滑化を図る。		
施策等の実施状況・効果	平成24年度、高度道路交通システム(ITS)の推進として約1,700基の信号機の集中制御化を、交通安全施設等の整備として約1,600基の信号機の高度化(プログラム多段系統化、半感应化、右折感应化、多現示化)をそれぞれ特定交通安全施設等整備事業(国費補助事業)により実施した。 平成24年度末現在、集中制御された信号機は約73,200基、高度化された信号機は約92,700基となっている。		
施策等の予算額 (千円)	平成24年度(執行ベース):	14,516,741千円(内数)	※地域自主戦略交付金を除く
	平成25年度(当初予算):	18,585,091千円(内数)	
今後の課題・方向性等	高度道路交通システム(ITS)の推進及び交通安全施設等の整備は、交通流の円滑化に資することから、引き続き、計画的・効果的な整備を推進する。		