



良好な大気環境の確保に係る施策の状況

—自動車No_x・PM法、オフロード法、電動車導入等に係る施策—

令和3年9月10日

環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課

移動排出源対策 (NOx・PM法、オフロード法、電動車導入等)

自動車NOx・PM法等に基づく取組

①NOx・PM法総量削減基本方針 (平成23年3月改正)

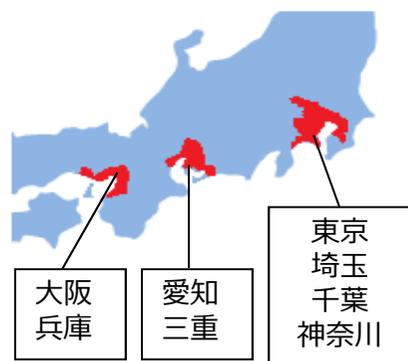
- 目標
H27年度 (中間目標) : 全監視測定局で環境基準達成
R2年度 : 対策地域全域において環境基準を確保
- 目標達成のための主な施策
都府県における総量削減計画の策定・進行管理、車種規制 (基準不適合車の対策地域内での使用禁止)、モニタリング、次世代自動車・エコドライブ普及促進、交通流対策、局地汚染対策の推進等

②NOx・PM法のレビュー

- 令和2年度が現行の総量削減基本方針の目標年度であることから、目標の評価等を実施するため、令和2年8月に「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について」を中環審へ諮問。

→大気・騒音振動部会自動車排出ガス総合対策小委員会において具体的な検討を実施中。

自動車NOx・PM法対策地域



特殊自動車

特殊自動車規制 (排出ガス)

産業用



建設用



農業用



- 特殊自動車には、公道を走行するもの (オンロード特殊自動車) と公道を走行しないもの (オフロード特殊自動車) がある。
- オンロード特殊自動車の排出ガス規制は2003年から実施 (道路運送車両法)。
- オフロード特殊自動車の排出ガス規制は2006年から実施 (特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律)

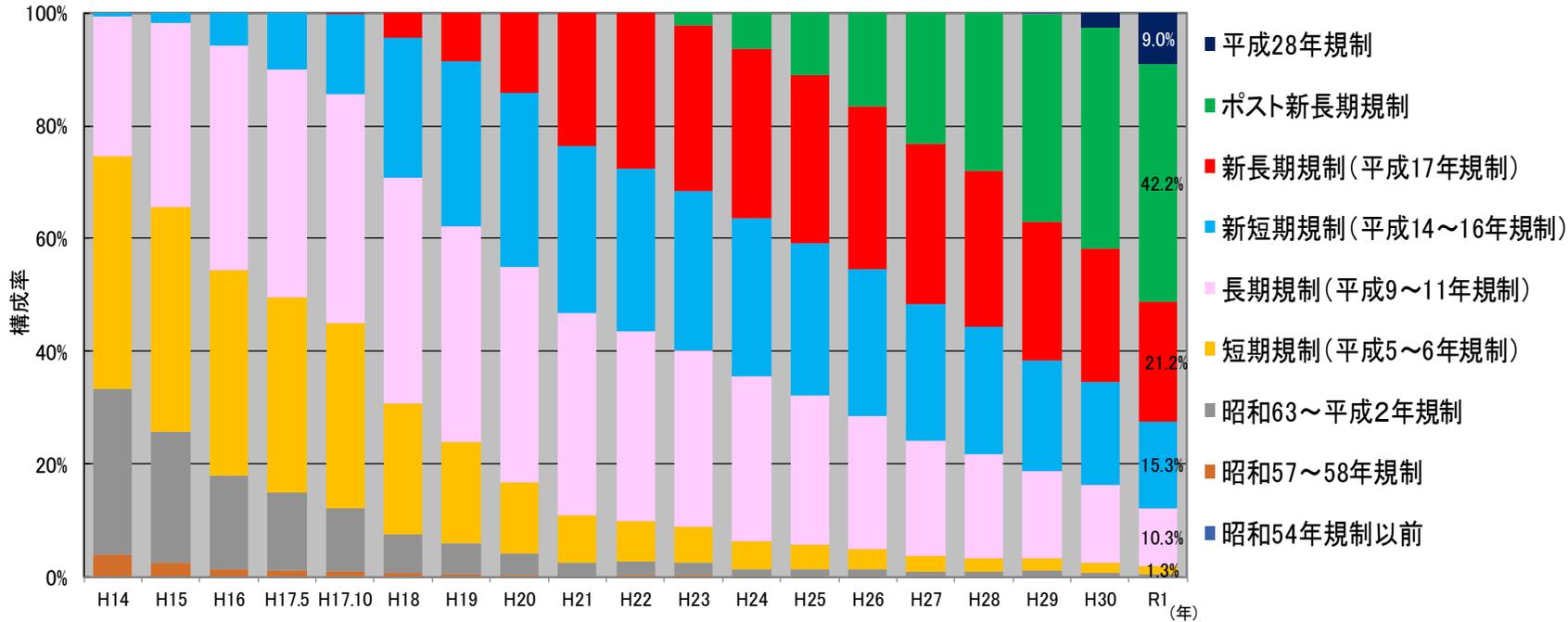
電動車の普及

- 政府は、**2035年までに乗用車の新車販売における電動車 (EV・PHEV・FCV・HV) を100%**とする目標
- 環境省では、エネ特事業を活用して、乗用車 (EV・PHEV・FCV)、FCバス・EVバス・EVトラック等の導入を促進
- EV等の低燃費自動車に対する自動車税・自動車重量税などの減税措置 (エコカー減税等) を実施
- LRT・BRTを支援し、モーダルシフトを促す。



自動車単体対策の状況 (Nox・PM法・オフロード法関係)

Nox・PM法対策地域の普通貨物車の規制区分別通行台数比率の推移



出典:自動車交通環境影響総合調査(環境省)

- 対策地域内の保有車に占める新しい排出ガス規制適合車の比率は上昇している。
- 走行車両の排出係数改善の主な要因。

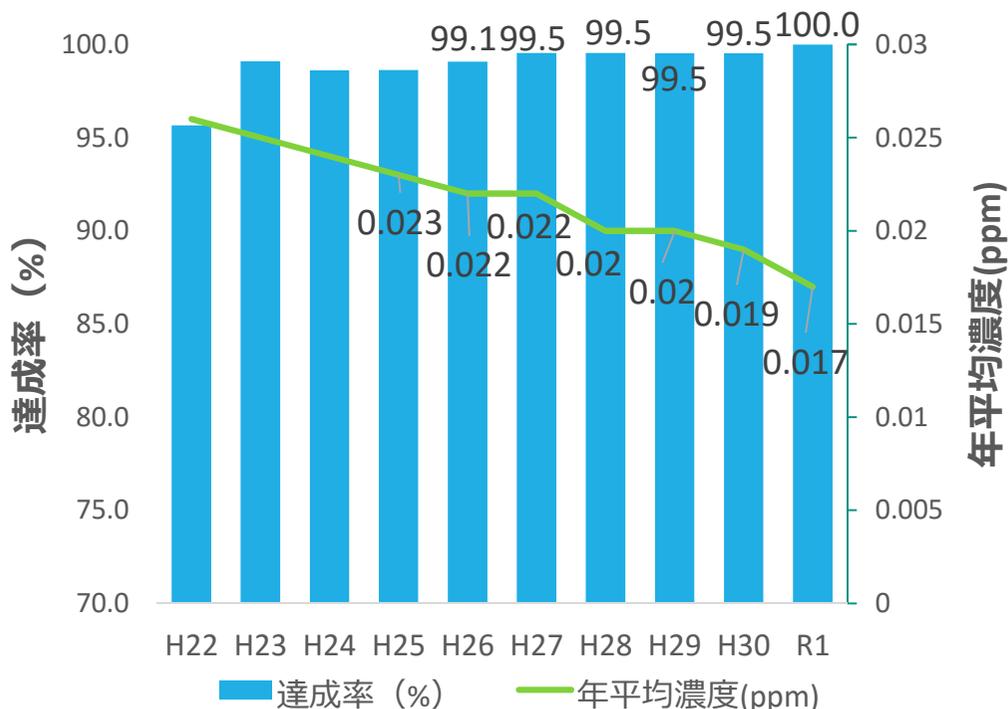
オフロード特殊自動車の排ガス規制

- オフロード特殊自動車のうち、軽油を燃料とするもの(ディーゼル特殊自動車)については、2011年と2014年の2段階で排出ガス基準を強化。改正前と改正後の規制値:2011年及び2014年規制により、NOx、PMの規制値が約10分の1。
- 今後、第14次答申を受けてガソリンを燃料とするもの(ガソリン特殊自動車)について、排出ガス基準が強化される予定

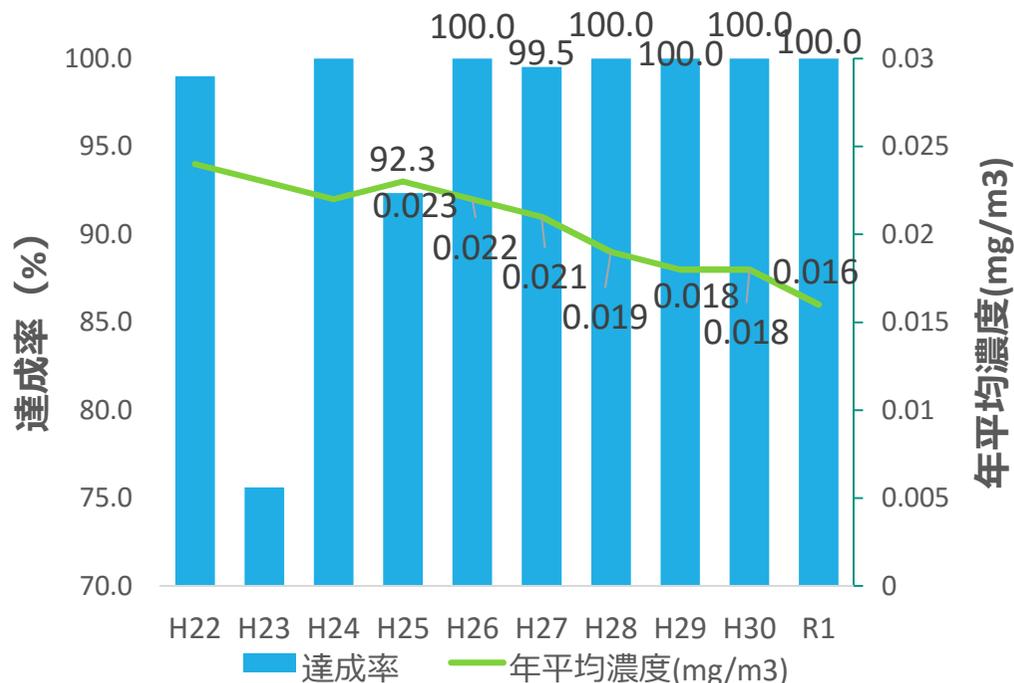
Nox・PM法対策地域（大都市圏）の大気環境の状況

- 平成26年度以降、対策地域内の自排局のうち99%以上がNO₂の環境基準を達成している。
- 平成28年度以降、対策地域内の全ての自排局でSPMの環境基準を達成している。

□ 対策地域内自排局における二酸化窒素(NO₂)の環境基準達成状況(%)と年平均値(ppm)



□ 対策地域内自排局における浮遊粒子状物質(SPM)の環境基準達成状況(%)と年平均値(mg/m³)

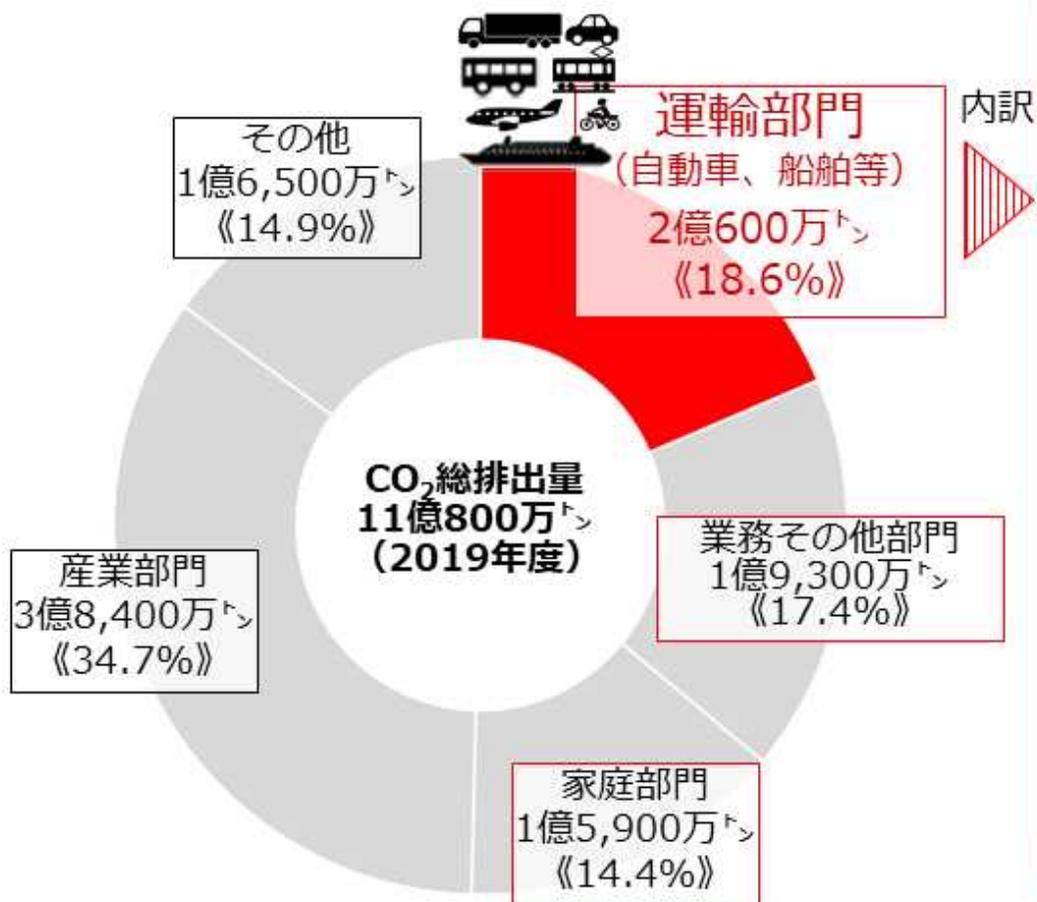


NO₂の環境基準： 1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下
 長期的評価： 一日平均値の年間98%値が0.06ppmを超えないこと。

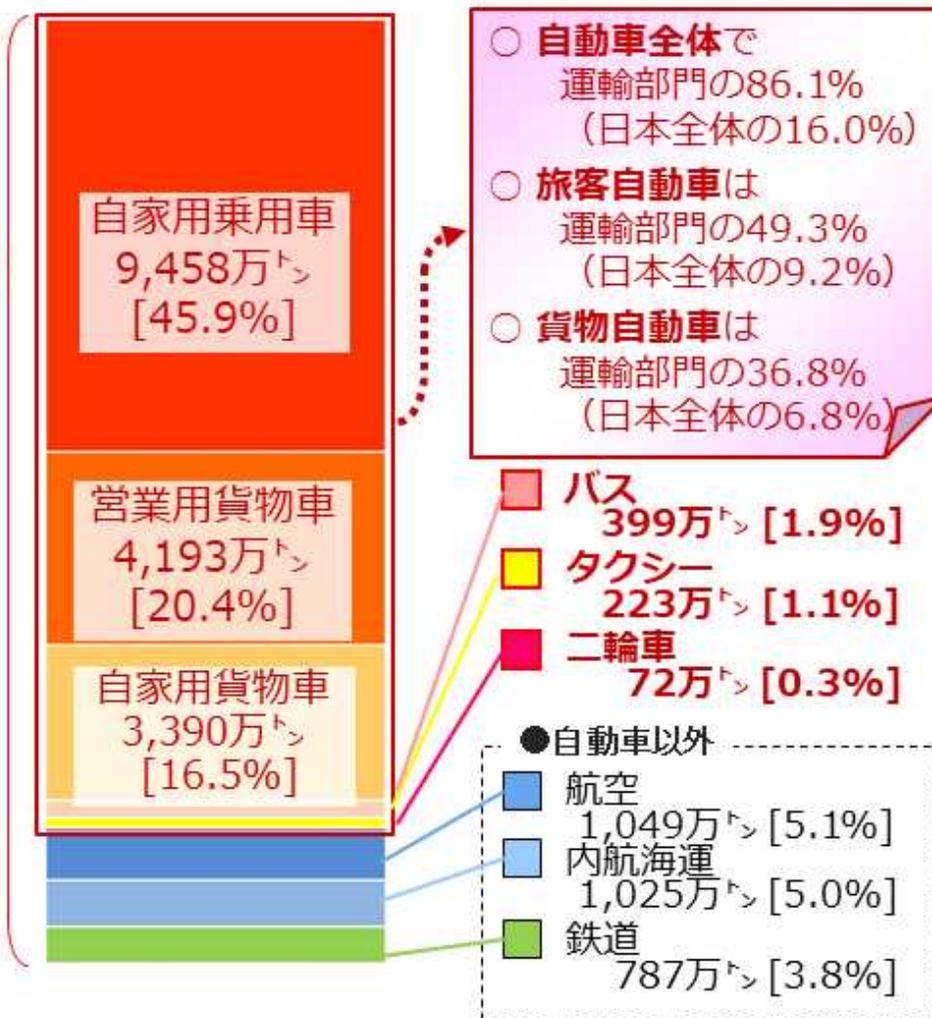
SPMの環境基準： 1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下
 長期的評価： 一日平均値の年間2%除外値が0.10mg/m³を超えないこと。ただし一日平均値が2日以上連続して0.10mg/m³を超えた場合はその限りでは無い。

運輸部門におけるCO₂排出量

我が国の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量



- **自動車全体**で
運輸部門の86.1%
(日本全体の16.0%)
- **旅客自動車**は
運輸部門の49.3%
(日本全体の9.2%)
- **貨物自動車**は
運輸部門の36.8%
(日本全体の6.8%)

※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ (1990~2019年度) 確報値」より国交省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

電動車の普及促進に向けた環境省の取組

大気環境対策及び地球温暖化対策を着実に実施するためには、電動車の普及に向けた取組を、関係省庁、自治体等と協調で推進することが極めて重要。

◆ 普及を加速させるための導入補助事業

- 再エネ電力とEV等の同時導入促進事業
- 電動化対応トラック・バス導入加速事業
- 水素社会実現に向けた産業車両の燃料電池化促進事業

◆ 交通分野の低炭素化に関する技術の開発・実証

- CO₂排出削減対策強化誘導型技術開発・実証事業

◆ 税制上の優遇措置

- 車体課税の免除・軽減措置（エコカー減税、グリーン化特例）
- 燃料供給設備に対する固定資産税の特例措置

◆ 認知度を向上させるための普及啓発活動

- ゼロカーボン・ドライブ（再エネ×電動車）を通じた普及啓発
- エコライフ・フェアにてエコカーを展示

再エネ電力と電気自動車や燃料電池自動車等を活用したゼロカーボンライフ・ワークスタイル先行導入モデル事業（経済産業省 連携事業）



【令和2年度3次補正予算額 8,000百万円】

電気自動車や燃料電池自動車等と、再エネ電力や充放電設備をセットで導入する先導的取組を支援するモデル事業を行います。

1. 事業目的

- グリーン社会の実現に向けて、電気自動車や燃料電池自動車等※を普及させることにより、移動の脱炭素化と分散型社会・レジリエンス強化等を同時に推し進め、国民の脱炭素ライフスタイルへの転換を図る。
※電気自動車や燃料電池自動車等：電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、燃料電池自動車（FCV）
- 環境性能に優れており、災害時にも非常用電源として活用ができる電気自動車や燃料電池自動車等の導入と、再エネ電力や充放電設備を同時に購入・利用する取組を、集中的に支援する。

2. 事業内容

(1)再エネ電力と電気自動車や燃料電池自動車等を活用したゼロカーボンライフ・ワークスタイル先行導入モデル事業

- 再エネ電力と電気自動車や燃料電池自動車等を同時に購入・利用する取組を、集中的に支援する。災害時に給電できる充放電設備の導入も支援する。
- 本事業の補助対象者には、電気自動車等を活用したゼロカーボンの生活・事業活動の実態調査に、モニターとして参画していただく。

(2)モデル事業取組状況等評価・検証事業

- (1)のモデル事業の調査結果の分析を行い、ゼロカーボンの実践・普及拡大に向けた課題抽出や効果的な普及啓発等の企画・立案に活用する。

3. 事業スキーム

- 事業形態 (1)間接補助事業（定額、1/2、1/3） / (2)委託事業
- 補助対象 民間事業者（中小企業）、地方公共団体、個人 等
- 実施期間 令和2年度

4. 事業イメージ

（補助対象例）



（参考）経済産業省の実施する「災害時にも活用可能なクリーンエネルギー自動車導入事業費補助金」



お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 電話：03-5521-8302

ゼロカーボン・ドライブ（再エネ電力×EV/PHEV/FCV）

- 再エネ電力とEV/PHEV/FCVを活用する「ゼロカーボン・ドライブ」を普及させ、自動車による移動を脱炭素化する。
- 動く蓄電池等として定置用蓄電池を代替して自家発再エネ比率を向上し、災害時には非常用電源として活用し地域のエネルギーレジリエンスを向上させる。
- 導入補助金や国立公園等における駐車料金無料化で導入促進



令和2年度第3次補正予算補助



再エネとセットでEV等購入の場合、補助額2倍
(EV補助上限額:40万円⇒80万円)

目標:令和3年度の
EV/PHEV/FCVの販売台数を
プラス1万台
(4万台/年→5万台/年)