

事後評価シート

主管課・室長：環境管理局自動車環境対策課長
環境管理技術室長

| 施策名 | - 2 - (1 - 2) 自動車排ガス対策 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|--|------|------|------|------|----|--------|----|-----|-----|-----|-------|--|------|------|------|------|---------|---|------|------|------|------|----|----|----|-----|-----|-----|-------|------|------|------|------|------|---------|------|-----|------|------|------|
| 施策の概要 | 自動車排出ガスによる大気汚染に関し、規制、助成、税制措置、普及啓発等の多様な措置を講じることにより、大気環境基準の達成・確保を図り、人の健康を保護するとともに生活環境を保全する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目標及び指標(参考指標) | <p>環境基準の達成・確保等により、大気汚染に関し人の健康を保護するとともに生活環境を保全する。</p> <p>なお、自動車交通の集中により自動車単体対策等の既存の対策では二酸化窒素や浮遊粒子状物質に係る環境基準の確保が困難な大都市域においては、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(いわゆる「自動車NOx・PM法」)に基づき、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素については平成22年度までに環境基準を概ね確保すること、 ・浮遊粒子状物質については平成22年度までに自動車から排出される粒子状物質の総量を相当程度削減することにより、環境基準を概ね確保することを目標としている。 <p>(参考) 大気汚染に係る環境基準</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">物質</th> <th colspan="5">環境上の条件</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>二酸化窒素</td> <td colspan="5">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であること。</td> </tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質</td> <td colspan="5">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以下であること。</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | 物質 | 環境上の条件 | | | | | 二酸化窒素 | 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であること。 | | | | | 浮遊粒子状物質 | 1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 物質 | 環境上の条件 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 二酸化窒素 | 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であること。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 浮遊粒子状物質 | 1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目標の達成状況 | <p>自動車排出ガス測定局における大気汚染に係る環境基準の達成状況</p> <p>(1) 全国 (%)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">物質</th> <th>H8</th> <th>H9</th> <th>H10</th> <th>H11</th> <th>H12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>二酸化窒素</td> <td>64.6</td> <td>65.7</td> <td>68.1</td> <td>78.7</td> <td>80.0</td> </tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質</td> <td>42.4</td> <td>34.0</td> <td>35.7</td> <td>76.2</td> <td>66.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 自動車NOx法の特定地域 (%)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">物質</th> <th>H8</th> <th>H9</th> <th>H10</th> <th>H11</th> <th>H12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>二酸化窒素</td> <td>33.3</td> <td>34.3</td> <td>35.7</td> <td>59.1</td> <td>62.8</td> </tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質</td> <td>16.7</td> <td>9.3</td> <td>12.4</td> <td>63.4</td> <td>52.0</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | 物質 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | 二酸化窒素 | 64.6 | 65.7 | 68.1 | 78.7 | 80.0 | 浮遊粒子状物質 | 42.4 | 34.0 | 35.7 | 76.2 | 66.1 | 物質 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | 二酸化窒素 | 33.3 | 34.3 | 35.7 | 59.1 | 62.8 | 浮遊粒子状物質 | 16.7 | 9.3 | 12.4 | 63.4 | 52.0 |
| 物質 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 二酸化窒素 | 64.6 | 65.7 | 68.1 | 78.7 | 80.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 浮遊粒子状物質 | 42.4 | 34.0 | 35.7 | 76.2 | 66.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 物質 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 二酸化窒素 | 33.3 | 34.3 | 35.7 | 59.1 | 62.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 浮遊粒子状物質 | 16.7 | 9.3 | 12.4 | 63.4 | 52.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 評価 | <p>(1) 総量削減対策</p> <p>自動車NOx法に基づき、首都圏・近畿圏の特定地域において、二酸化窒素の環境基準を平成12年度末までにおおむね達成することを目標として、各種施策を実施してきたが、大気環境は十分に改善されず目標は達成されなかった。一方、浮遊粒子状物質による大気汚染も厳しい状況にあり、とりわけディーゼル車から排出される粒子状物質については、発がん性のおそれが示唆されるなど早急が対応が求められた。</p> <p>このため、自動車NOx法の対象物質に粒子状物質を加えるとともに、自動車を使用する事業者に対する措置を強化するなど、自動車NOx法を改正するとともに、対策地域の拡大や車種規制の強化等の政省令改正、総量削減基本方針の閣議決定等の同法の本格施行に向けた準備を進めた。</p> <p>また、低公害車の普及を促進するため、総理の指示により、平成14年度以降3年間で原則として政府の全ての一般公用車を低公害車へ切り替えることとした。さらに、これを契機として、環境省、経済産業省及び国土交通省の3省が連携して低公害車の開発、普及を推進するための「低公害車開発普及アクションプラン」を策定し、地方公共団体の低公害車導入に対する補助制度や税制上の優遇措置等の各種施策を推進した。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---------------------------------------|--|
| | <p>(2) 自動車単体対策 中央環境審議会答申に基づき、逐次大気汚染防止法に基づく規制の強化を行っている。特に、平成13年度は、中央環境審議会において平成17年より実施する新長期規制の規制値等について検討が進められ、新短期規制に比べ窒素酸化物及び粒子状物質の排出を大幅に規制強化するという第五次答申がなされた。</p> <p>(3) 燃料対策 中央環境審議会答申に基づき、逐次大気汚染防止法に基づく規制の強化を行っている。特に、平成13年度は、中央環境審議会において平成17年より実施する新長期規制の規制値等について検討を進められ、ガソリン中の硫黄分を現行の100ppm以下から50ppm以下に削減するという第五次答申がなされた。</p> |
| <p>今 後 の 課 題</p> | <p>(1) 総量削減対策 自動車NO_x・PM法に基づき、対策地域を有する各都府県において総量削減計画が策定されることになるが、当該計画に盛り込まれた施策を着実に実施するとともに、その進捗状況を的確に把握・評価する等の進行管理を着実に行うことが必要である。このため、施策の進捗状況を的確な把握、評価を可能とする手法を早期に整備することが必要である。 低公害車については、実用段階にある低公害車の一層の普及を進めるとともに、次世代低公害車の本命と目される燃料電池自動車について、環境面における評価を行い、近未来におけるあるべき姿を示す必要がある。</p> <p>(2) 自動車単体対策 新長期規制で採用されるディーゼル粒子除去フィルター(DPF)等の新しい後処理装置の実走行上での排出ガス低減効果を確認するとともに、次期規制強化での採用が有力視されている尿素添加型窒素酸化物還元触媒(尿素SCR)の排出ガス低減率とアンモニアの排出量の関係や環境影響について調査する必要がある。 また、ディーゼル自動車から排出される超微小粒子について、その数等の排出実態の把握、測定法の確立及び健康への影響に関する研究を推進する必要がある。 燃料蒸発ガス対策としては、その排出実態の把握や対策技術の技術的課題、対策による効果等について調査を行う必要がある。</p> <p>(3) 燃料対策 燃料中の硫黄分の一層の低減による排出ガスの更なる低減について検討を行うとともに、DPF等の後処理装置への影響が懸念されている潤滑油品質、バイオディーゼルやDME(ジメチルエーテル)等による排出ガスへの影響等について調査を行う必要がある。</p> |
| <p>政策効果 把握の 手法及び 関連資料</p> | <p>平成12年度大気汚染状況報告書</p> |
| <p>添付資料 (別紙)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・自動車NO_x・PM法(自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法)の施行に関する事項についての意見募集について ・自動車NO_x・PM法に基づく総量削減基本方針案についての意見募集について ・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(第五次答申)」(案)に対する意見の募集について |

事務事業評価シート

| 施策名 | - 2 - (1 - 2) 自動車排ガス対策 | |
|-----------|--|--|
| 事務事業名 | 効果 及び 評価 | 主な関連予算事項、税制等 |
| ア．総量削減対策 | <p>自動車NO_x法に基づき、首都圏・近畿圏の特定地域において、二酸化窒素の環境基準を平成12年度末までにおおむね達成することを目標として、各種施策を実施してきたが、大気環境は十分に改善されず目標は達成されなかった。このため、車種規制及び事業者指導の強化等を図り、対策地域内における環境基準の早期達成を目指すべく平成13年6月自動車NO_x法を改正した。今後、法に基づく各施策を着実に実施するとともに、その進捗状況の的確な把握、評価を行う必要がある。</p> | <p>< 法制度等の改正等 > 自動車NO_x法の一部を改正する法律の制定 自動車NO_x・PM法に基づく - 対策地域の指定 - 車種規制基準等の決定 - 総量削減基本方針の閣議決定 - 事業者の判断基準となるべき事項の告示</p> <p>< 主な予算事項 > 自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減対策推進費 (116百万円) 低公害車普及等事業費補助 (310百万円) 大気環境改善のための電気自動車活用実証調査 (62百万円)</p> <p>< 税制措置 > 自動車NO_x・PM法に基づく排出基準適合車導入に伴う自動車取得税の優遇 低公害車の導入に伴う自動車取得税の優遇 自動車税のグリーン化の導入</p> |
| イ．自動車単体対策 | <p>自動車排出ガスによる大気汚染は依然深刻であり、その解決には、総合的な取組が必要であるが、中でも、自動車排出ガス規制による自動車単体からの排出ガス低減は確実に効果のある取組である。</p> <p>また、自動車排出ガス規制値の設定は、環境省が実施する調査等で得られた自動車排出ガス低減技術の現状及び将来の技術開発の見</p> | <p>< 主な予算措置 > ディーゼル自動車新長期規制前倒しのための後処理装置技術評価 (170百万円) 自動車からの有害大気汚染物質排出実態調査 (24百万円) 新たな自動車排出ガス試験法の開発調査 (37百万円) ディーゼル自動車等排出ガス低減施策検討調査 (12百万円)</p> <p>< 税制措置 > 新短期規制車の前倒し導入に伴</p> |

| | | |
|---------------|---|-------------------------------|
| | <p>通しを参考に出される中央環境審議会の答申を受けて適切に行われている。</p> | <p>う自動車取得税の優遇</p> |
| <p>ウ．燃料対策</p> | <p>自動車排出ガスによる大気汚染は依然深刻であり、その解決には、自動車排出ガス規制による自動車単体からの排出ガス低減は確実に効果のある取組であるが、排出ガスの低減には、適切な燃料品質を有する燃料の使用が必要不可欠である。</p> <p>また、燃料品質規制値の設定は、環境省が実施する調査等で得られた自動車排出ガス低減技術の現状や、燃料品質による自動車排出ガスへの影響等を参考にして出される中央環境審議会の答申を受けて適切に行われている。</p> | <p>新燃料使用時の排出ガス実態調査（30百万円）</p> |