

事後評価シート

【評価年月】 平成15年4月
 【主管課・室】 自動車環境対策課
 総務課環境管理技術室
 【評価責任者】 自動車環境対策課長 堅尾和夫
 環境管理技術室長 安藤憲一

施策名、施策の概要及び予算額

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、大気汚染に係る環境基準の達成・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。
予算額	806,915千円(14年度予算)

目標・指標、及び目標の達成状況

目 標	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。					
指 標		H11年度	H12年度	H13年度	目標値	H - 年度
全国の測定局における大気汚染に係る環境基準達成率(%)	二酸化いおう	99.8	94.2	99.6		100
	一酸化炭素	100	100	100		100
	浮遊粒子状物質	88.0	81.4	63.3		100
	二酸化窒素	94.6	95.1	94.8		100
	光化学オキシダント	0.3	0.6	0.6		100
達成状況	二酸化いおうについてはほぼ全て、一酸化炭素については全ての測定局で達成している。 二酸化窒素については、 <u>9割程度</u> で近年横這いの傾向が続いている。 浮遊粒子状物質は気象要因等により達成率が低下しているが、年平均値は緩やかな低下傾向にある。(平成13年度は黄砂の影響あり。) 光化学オキシダントの達成率は極めて低い水準にとどまっている。					

下位目標1	自動車NOx・PM法の対策地域において、二酸化窒素については大気環境基準を平成22年度までにおおむね達成する。浮遊粒子状物質については平成22年
-------	--

	度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、大気環境基準をおおむね達成する。					
指 標		H11年度	H12年度	H13年度	目標値	H22年度
対策地域内の測定局におけるNO2及びSPMに係る環境基準達成率(%)	二酸化窒素	86.3	87.6	87.0		概ね達成
	浮遊粒子状物質	77.4	74.1	44.4		概ね達成
達成状況	対策地域では、二酸化窒素・浮遊粒子状物質とも、依然として厳しい状況が続いている。(平成13年度の浮遊粒子状物質は黄砂の影響あり。)					

下位目標2	低公害車の普及を図る。				
指 標	H12年度	H13年度	H14年12月末	目標値	H22年度までの出来るだけ早期
低公害車の普及台数(台)	631,250	2,175,507	3,814,021		10,000,000
燃料電池自動車の普及台数(台)		H13年度まで	H15年4月現在	目標値	H22年度
		0	5		50,000
一般公用車への低公害車の導入率(%)	H12年度	H13年度	H14年度	目標値	H16年度
	4	19	45 (予定)		100
達成状況	低公害車普及台数・一般公用車への導入については順調に普及・導入が進んでいる。燃料電池自動車については、平成14年12月、政府公用車として、市販第1号となる5台を率先導入したところである。				

評価、及び今後の課題

評 価	<p>【必要性】(公益性、官民の役割分担等)</p> <p>国民への健康影響の未然防止と生活環境の保全を図るため、大気汚染の改善は喫緊の課題となっている。特に、大都市地域を中心に、自動車排出ガスを主因とする二酸化窒素・浮遊粒子状物質の大気汚染状況は依然として厳しく、自動車からの窒素酸化物対策の強化、粒子状物質対策の重点的な推進が求められているところである。</p> <p>具体的な対策として、自動車からの排出ガスを低減させることが必要であ</p>
-----	--

り、国による自動車単体規制に基づき、より低公害な自動車を大量に供給・普及させていくことが求められる。特に大気環境が厳しい大都市圏においては、より厳しい排出ガス規制、車種規制が必要であり、官民が協力して円滑に排出ガス浄化性能が劣る自動車の代替を進めていくことが求められている。また、低公害車の普及にあたっては、各種インセンティブの付与が必要であると同時に、公的部門での率先導入も必要である。

【効率性】(効果とコストとの関係に関する分析等)

税の軽減措置や補助・融資は、自動車NOx・PM法対策地域内における排出基準適合車への代替、低公害車の導入を促進するとともに、低公害車の認知度を高め、メーカーにおける低公害車製造に対するインセンティブを高めることから、効率的であるといえる。

【有効性】(達成された効果等)

平成13年度の二酸化窒素環境基準の達成率は94.8%である。平成12年度と比較するとほぼ横這いであるが、近年の推移を見ると改善傾向にある。

また、浮遊粒子状物質については、平成13年度の環境基準達成率が63.3%であり、平成12年度と比べて低下している(これは、3月下旬の黄砂の降下現象の影響と考えられる)が、近年、年平均値等は緩やかな低下傾向が見られる。

〔二酸化窒素及び粒子状物質に係る環境基準達成率の推移(単位：%)〕

	平成11年度	平成12年度	平成13年度
二酸化窒素	94.6	95.1	94.8
浮遊粒子状物質	88.0	81.4	63.3

目標に対する総合的な評価

大気汚染の状況は、改善傾向にあるが、依然として二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準達成率は低い水準にとどまっていることから、自動車排出ガスについては、今後も総合的な対策の充実、強化及びその着実な推進が必要となっている。

下位目標毎の評価

(下位目標1)

自動車NOx・PM法の対策地域においては、依然として厳しい状況が続いているが、同法に関しては、平成14年5月に事業者排出抑制対策の強化、同年10月には車種規制について施行されたところである。また、対策地域を

	<p>有する各都府県においては総量削減計画の策定作業が進められているところであり、目標の達成に向けて、着実な施策の推進が必要である。</p> <p>(下位目標2)</p> <p>低公害車については、自動車税のグリーン化をはじめとした税制上の優遇措置を設けているほか、低公害車導入に対し各種補助を行っている。環境省においては、地方公共団体が低公害車を導入する際の導入費補助及び地方公共団体が保有する公用車へのDPF(ディーゼル排気微粒子除去フィルター)の装着に対する補助を行った。低公害車の普及状況は平成14年12月末で約381万台となっており、目標の達成に向けて更なる取組が必要である。</p> <p>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は、平成14年5月、「副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム」の報告書の中で普及目標を定め、平成14年12月には、市販第1号となる燃料電池自動車を政府公用車として率先導入したところである。</p> <p>国の各機関においては、総理の指示により一般公用車への低公害車の導入が進められており、平成14年3月末現在で1,327台(一般公用車のうち19%)が低公害車に切り替えられたところであり、平成16年度末までにすべてを低公害車に切り替える予定となっている。</p>
<p>今後の課題</p>	<p>(下位目標1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対策地域を有する各都府県において策定される総量削減計画に盛り込まれた施策の進捗状況の的確な把握・評価を可能とする手法を早期に整備する必要がある。 <p>(下位目標2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、今後とも政府をはじめとした公的部門による率先導入を推進する必要がある。 ・平成17年から導入される自動車排出ガス規制(いわゆる新長期規制)を踏まえた新たな低公害車の概念を整理するとともに、燃料電池自動車等の次世代低公害車について、普及戦略プランを策定し、実施していく必要がある。

政策への反映の方向性

<p>事業の改善・見直し</p>	<p>理由の説明 <u>拡充</u></p> <p>依然二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準達成状況が低い水準に止まっていることから、自動車排出ガスについては、今後、総合的かつ積極的に対策を推進していくことが必要。</p>
<p>現行のまま継続</p>	<p>理由の説明</p>

【別紙】

事務事業シート

施策名	- 2 - (1 - 2) 自動車排ガス対策	
事務事業名 (関連下位目標番号)	事業の概要	主な関連予算事項等 (14年度予算)
自動車単体規制	<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。また、排出ガス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>自動車排出ガス及び燃料に係る規制の設定は、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現状及び技術の見通し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>平成14年度には、ディーゼル自動車について世界で最も厳しい規制（いわゆる新長期規制）を平成17年から導入することとする規制強化を行った。</p>	<p>関連予算事項</p> <p>自動車からの有害大気汚染物質排出実態調査（24百万円）</p> <p>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>新たな自動車排出ガス試験法の開発調査（20百万円）</p> <p>粒子状物質の粒子数等排出実態調査及び測定法の確立（70百万円）</p> <p>自動車燃料改質調査検討費（30百万円）</p> <p>新燃料使用時の排出ガス実態調査（30百万円）</p>
自動車NOx・PM 総量削減対策 (下位目標1)	<p>自動車NOx・PM法に関連して、自動車交通による環境影響の評価のための基礎情報調査、物流・交通流施策についての施策評価手法の確立、事業者の自動車運行自主管理手法のあり方に関</p>	<p>関連予算事項</p> <p>自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減法施行管理費（4百万円）</p> <p>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</p>

	<p>するモデルケースによる検討、窒素酸化物及び粒子状物質を調査項目とした総量削減対策進行政管理調査などを実施することにより、同法に基づく各種施策の推進を図っている。</p>	<p>(233百万円)</p> <p>税制措置 自動車NOx・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</p>
<p>低公害車の普及促進 (下位目標2)</p>	<p>環境省、経済産業省及び国土交通省が平成13年7月に策定した「低公害車開発普及アクションプラン」に基づき、低公害車の普及促進を図っている。</p> <p>一般公用車への低公害車の導入を進めているほか、燃料電池自動車について平成14年12月に政府公用車として率先導入している。</p>	<p>関連予算事項 低公害車普及等事業費補助 (310百万円)</p> <p>税制措置 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</p> <p>融資 日本政策投資銀行等による低利融資</p>

【別紙】 政策効果把握の手法及び関連指標

(施策名) -2-(1-2)自動車排ガス対策	単位	現況値(時点)	目標値(目標年次)		
(指標名) 全国の測定局における 大気汚染に係る環境基準達成率	%	二酸化いおう 99.6 一酸化炭素 100 浮遊粒子状物質 63.3 二酸化窒素 94.8 光化学オキシダント 0.6 (平成13年度)	二酸化いおう 100 一酸化炭素 100 浮遊粒子状物質 100 二酸化窒素 100 光化学オキシダント 100 (-)		
指標の解説(指標の算定方法) 全国の測定局において、環境基本法第16条に定める大気の汚染に係る環境基準を達成している割合					
評価に用いた資料(インターネットの公開・非公開の別) 大気汚染状況報告(公開)	関連する事務事業名 自動車NOx・PM総量削減対策 低公害車の普及促進 単体規制				
目標値設定の根拠 大気の汚染に係る環境基準について (昭和48年環告25) 二酸化窒素に係る環境基準について (昭和53年環告38)					
特記事項 (外部要因の影響など) 平成12年度二酸化硫黄は三宅島火山ガスの影響、平成13年度浮遊粒子状物質は黄砂の影響あり。					
目標値の実績値 <u>全国の測定局における大気汚染に係る環境基準の達成状況(%)</u>					
物質	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
二酸化いおう	99.7	99.8	99.8	94.2	99.6
一酸化炭素	100	100	100	100	100
浮遊粒子状物質	57.9	62.6	88.0	81.4	63.3
二酸化窒素	89.1	88.8	94.6	95.1	94.8
光化学オキシダント	0.1	0.6	0.3	0.6	0.6

(施策名) -2-(1-2)自動車排ガス対策 (下位目標1)	単位	現況値(時点)	目標値(目標年次)																		
(指標名) 対策地域内の測定局における NO2及びSPMに係る環境基準達成率	%	二酸化窒素 87.0 浮遊粒子状物質 44.4 (平成13年度)	二酸化窒素 概ね達成 浮遊粒子状物質 概ね達成 (平成22年度)																		
指標の解説(指標の算定方法) 自動車NOx・PM法の対策地域内の測定局において、環境基本法第16条に定める大気の汚染に係る環境基準を達成している割合																					
評価に用いた資料(インターネットの公開・非公開の別) 大気汚染状況報告(公開)	関連する事務事業名 自動車NOx・PM総量削減対策																				
目標値設定の根拠、考え方 自動車排出窒素酸化物および自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針(平成14年環告34)第1																					
特記事項(外部要因の影響など) 平成13年度浮遊粒子状物質は黄砂の影響あり。																					
目標値の実績値 対策地域内の測定局におけるNO2及びSPMに係る環境基準達成率(%)																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>物質</th> <th>平成9年度</th> <th>平成10年度</th> <th>平成11年度</th> <th>平成12年度</th> <th>平成13年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>二酸化窒素</td> <td>71.0</td> <td>69.7</td> <td>86.3</td> <td>87.6</td> <td>87.0</td> </tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質</td> <td>18.7</td> <td>34.2</td> <td>77.4</td> <td>74.1</td> <td>44.4</td> </tr> </tbody> </table>				物質	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	二酸化窒素	71.0	69.7	86.3	87.6	87.0	浮遊粒子状物質	18.7	34.2	77.4	74.1	44.4
物質	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度																
二酸化窒素	71.0	69.7	86.3	87.6	87.0																
浮遊粒子状物質	18.7	34.2	77.4	74.1	44.4																

(施策名) -2-(1-2)自動車排ガス対策 (下位目標2)	単位	現況値(時点)	目標値(目標年次)
(指標名) 低公害車の普及台数	台	約381万台 (平成14年 12月末)	1000万台 (平成22年度までの 出来るだけ早期)
指標の解説(指標の算定方法) 国内における低公害車の普及台数			
評価に用いた資料(インターネットの公開・非公開の別)	関連する事務事業名		

別) (財)日本電動車両協会、(社)日本ガス協会、(財)運輸低公害車普及機構、国土交通省等資料(非公開)	低公害車の普及促進				
目標値設定の根拠、考え方 低公害車普及開発アクションプラン (平成13年7月)					
特記事項 (外部要因の影響など) -					
目標値の実績値					
低公害車の普及台数(台)					
	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年 12月末
電気自動車	2,400	2,600	3,830	4,725	544
天然ガス自動車	3,640	5,252	7,811	12,012	11,051
メタノール自動車	289	224	157	135	100
ハイブリッド自動車	22,528	37,719	50,282	75,126	87,174
低燃費かつ低排出 ガス車	-	-	569,170	2,083,509	3,715,152
合計	28,857	45,795	631,250	2,175,507	3,814,021
注1 平成10～13年度の低燃費かつ低排出ガス車の数値には、軽自動車は含まれない。					
注2 平成14年12月末の数値は、すべての車種について軽自動車を含まないものである。					

(施策名) -2-(1-2)自動車排ガス対策 (下位目標2)	単位	現況値(時点)	目標値(目標年次)
(指標名) 燃料電池自動車の普及台数	台	5 (平成15年4月)	5万 (平成22年度)
指標の解説(指標の算定方法) 国内における燃料電池自動車の普及台数			
評価に用いた資料(インターネットの公開・非公開の別)	関連する事務事業名 低公害車の普及促進		

目標値設定の根拠、考え方 低公害車普及開発アクションプラン (平成13年7月)
特記事項 (外部要因の影響など) -
目標値の実績値 燃料電池自動車の普及台数 平成15年4月現在 5台

(施策名) -2-(1-2)自動車排ガス対策 (下位目標2)	単位	現況値(時点)	目標値(目標年次)		
(指標名) 一般公用車への低公害車の導入率	%	19% (平成13年度)	100% (平成16年度末)		
指標の解説(指標の算定方法) 国の各機関における一般公用車への低公害車の導入率。					
評価に用いた資料(インターネットの公開・非公開の別) (環境経済課資料・非公開)	関連する事務事業名 低公害車の普及促進				
目標値設定の根拠、考え方 総理のイニシアティブ(平成13年5月)					
特記事項 (外部要因の影響など) -					
目標値の実績値 一般公用車への低公害車の導入実績及び予定					
	平成12年度	平成13年度	平成14年度 (予定)	平成15年度 (予定)	平成16年度 (予定)
保有総台数(台)	316	1,327	3,164	5,024	6,779
導入率 (%)	4	19	45	73	100