

事後評価シート

【評価年月】 平成16年4月
 【主管課・室】 環境管理局自動車環境対策課
 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 徳永泉

施策名、施策の概要及び予算額

施策名	- 2 - (1 - 2) 自動車排出ガス対策
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	1,052,490千円

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		H12年度	H13年度	H14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	94.2	99.6	99.7		100
	一酸化炭素	100	100	100		100
	浮遊粒子状物質	81.4	63.3	49.2		100
	二酸化窒素	95.1	94.8	95.7		100
	光化学オキシダント	0.6	0.6	0.5		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。 浮遊粒子状物質は達成率が低下しているが、これは、気象条件や黄砂の影響により環境基準を超える日が2日以上連続することによって非達成となった測定局が増加したことによるもので(注)、年平均値は緩やかな低下傾向にある。(注：浮遊粒子状物質の環境基準の達成・非達成については、1年間の測定を					

<p>通じて得られた一日平均値のうち、高い方から数えて2%の範囲にある測定値を除外した後の最高値を環境基準と比較して評価を行うが、環境基準を超える日が2日以上連続した場合には非達成となる。)</p> <p>二酸化窒素については、9割程度で近年横這いの傾向が続いている。 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。</p>

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		H12年度	H13年度	H14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	87.6	87.0	88.5		概ね達成
	浮遊粒子状物質	74.1	44.4	43.5		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。					

下位目標2	低公害車の普及を図る。				
指 標	H13年度	H14年度	H15年9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)	約217万	約457万	約575万		1000万
燃料電池自動車の普及台数(台)	H13年度	H14年度	H15年3月現在	目標値	H22年度
	0	5	49		50,000
一般公用車への低公害車の導入率(%)	H13年度	H14年度	H15年度	目標値	H16年度
	19	45	73 (予定)		100
達成状況	順調に普及・導入が進んでいるが、我が国の全保有台数に占める低公害車の割合は1割強である。				

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。</p> <p>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。</p> <p>具体的な対策としては、自動車からの排出ガスを低減させることが必要であり、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【有効性】(達成された効果等)</p> <p>自動車からの排出ガス規制の強化等により、排出ガス性能の良い自動車の開発が進められた。</p> <p>税の軽減措置や補助・融資により、低排出ガス自動車の市場への普及が進みつつある。</p> <p>自動車NO_x・PM法に基づき、国が総量削減基本方針を定め、各府県が総量削減計画を環境大臣の同意を経て策定したことにより、交通流対策等を含む総合的かつ計画的な総量削減の体制が整った。</p> <p>【効率性】(効果とコストとの関係に関する分析等)</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、総合的な取組が必要である。</p> <p>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>税の軽減措置や補助・融資は、自動車NO_x・PM法対策地域内における排出基準適合車への代替や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。</p> <p>目標に対する総合的な評価</p> <p>平成14年度の二酸化窒素環境基準の達成率は95.7%であり、平成1</p>
----	--

3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。

浮遊粒子状物質については、近年、年平均値等は緩やかな低下傾向が見られる。

自動車排出ガス規制の強化、低公害車の普及促進は有効に機能している。

〔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：％）〕

	H12年度	H13年度	H14年度
二酸化窒素	95.1	94.8	95.7
浮遊粒子状物質	81.4	63.3	49.2

今後の課題

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、平成15～16年規制（新短期規制）や低公害車の普及促進等の対策を実施してきたが、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。

自動車単体規制については、軽油中の硫黄分が平成19年から10ppmとされることを受け、連続再生式DPFやNOx後処理装置をはじめとした世界で最も進んだ自動車排出ガス低減技術の開発を前提とした規制値（及び規制年）を設定する必要がある。

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。

〔参考〕ディーゼル重量車の排出ガス規制値の比較（2005年頃）

	窒素酸化物（NOx）	粒子状物質（PM）
日本	2.0	0.027
米国	3.2	0.13
欧州	3.5	0.03

単位はg / kWh

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交通流対策等、各般の施策の進捗状況を的確に把握・評価することができるような手法を整備する必要がある。

なお、環境省は十分な自動車排出ガス対策を実施していないのではないかと指摘については、上記課題の他に、当省の施策の内容が一般国民に浸透

していない面も原因と考えられる。対策の推進には、一般国民、事業者等の協力が不可欠であることから、新たな施策の実施等にあたっては、啓発活動・広報活動等を着実に実施していく必要がある。

政策への反映の方向性

反映方向分類	理由の説明
1	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、今後も総合的かつ積極的に対策を推進していくことが必要となる。

【別紙】

事務事業シート

施策名	- 2 - (1 - 2) 自動車排出ガス対策	
施策共通の 主な政策手段等	<ul style="list-style-type: none"> ・大気汚染防止法 ・自動車NOx・PM法 	
事務事業名 (関連下位目標番号)	事業の概要	主な政策手段等
自動車単体規制 (下位目標1)	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車排出ガス及び燃料に係る規制の設定(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・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設定) 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車排出ガスの量の許容限度 ・自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度 関連予算事項 ・粒子状物質の粒子数等排出実態調査及び測定法の確立 (68百万円) ・自動車燃料改質調査検討費 (30百万円)
自動車NOx・PM 総量削減対策 (下位目標1)	<ul style="list-style-type: none"> ・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管理調査などの実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車NOx・PM法 ・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 (298百万円) ・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
低公害車の普及促進 (下位目標2)	<ul style="list-style-type: none"> ・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」に基づく、燃料電池自動車をはじめとする低公害車の普及促進(一般公用車への 	<ul style="list-style-type: none"> ・低公害(代エネ・省エネ)車普及事業 (300百万円) ・ディーゼル車排出ガス低減対策推進費補助(210百万円) ・燃料電池自動車啓発推進費 (30百万円)

<p>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。また、平成15年度に燃料電池自動車を新たに1台導入し、地域キャラバンにより、地方公共団体及び地域社会に対する普及啓発を実施している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・日本政策投資銀行等による低利融資
--	--