

# 事後評価シート

【評価年月】 平成17年 4月  
 【主管課・室】 環境管理局自動車環境対策課  
 環境管理局総務課環境管理技術室  
 【評価責任者】 自動車環境対策課長 奥主 喜美  
 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	1,268,626 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		H13年度	H14年度	H15年度		H - 年度
全国の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達成率 (%)	二酸化いおう	100.0	99.0	100.0	目標値	100
	一酸化炭素	100.0	100.0	100.0		100
	浮遊粒子状物質	47.0	34.3	77.2		100
	二酸化窒素	79.4	83.5	85.7		100
	光化学オキシダント	3.4	11.1	7.4		100
全国の一般環境大気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	99.8	99.7		100
	一酸化炭素	100.0	100.0	100.0		100
	浮遊粒子状物質	66.6	52.5	92.8		100
	二酸化窒素	99.0	99.1	99.9		100

	光化学オキシダント	0.5	0.3	0.1		100
達成状況	<p>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。</p> <p>浮遊粒子状物質については平成14年度と比較して改善している。これは、平成14年度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多かったことによるものである。</p> <p>(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、緩やかな改善傾向にある。</p> <p>浮遊粒子状物質及び二酸化窒素については、一般環境大気測定局と比べると自動車排出ガス測定局における達成率の方がかなり低い水準にある。</p> <p>光化学オキシダントについて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		H13年度	H14年度	H15年度	目標値	H22年度
対策地域内の自動車排出ガス測定局におけるNO2及びSPMに係る環境基準達成率(%)	二酸化窒素	64.5	69.3	76.4		概ね達成
	浮遊粒子状物質	25.7	24.7	61.9		概ね達成
対策地域内の一般環境大気測定局におけるNO2及びSPMに係る環境基準達成率	二酸化窒素	96.9	97.1	99.8		概ね達成
	浮遊粒子状物質	51.2	50.7	83.0	概ね達成	

(%)						
達成状況	対策地域では、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の達成率は、改善傾向が見られるものの、依然として低い水準にあり、特に自動車排出ガス測定局において厳しい状況である。					

下位目標2	低公害車の普及を図る。				
指 標	H14年度	H15年度	H16年度	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457万	約575万	約829万 (H16年9月末)		1000万
燃料電池自動車の普及台数(台)	H14年度	H15年度	H16年度		H22年度
	5	49	61		50,000
一般公用車への低公害車の導入率(%)	H14年度	H15年度	H16年度		H16年度
	45	73	100	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2割弱である。 一般公用車への低公害車の導入率は、平成16年度に目標としていた100%が達成された。				

### 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及び粒子状物質対策の重点的な推進が必要である。</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重要であり、国による自動車単体規制により、排出ガス性能の良い自動車を普及させていくことが必要である。</p> <p>特に大気環境が厳しい大都市地域においては、より厳しい排出ガス規制としての車種規制により、排出ガス性能が劣る自動車の代替をより積極的に進めていくことが必要である。</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。

【有効性】(達成された効果等)

自動車単体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。

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。

自動車NOx・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。

【効率性】(効果とコストとの関係に関する分析等)

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、総合的な取組が効率的である。

自動車単体からの排出ガス低減のための自動車排出ガス規制は、着実に自動車からの排出ガスの量を減らす対策であることから、効果的・効率的な取組である。

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。

<目標に対する総合的な評価>

大都市地域における二酸化窒素・浮遊粒子状物質の環境基準達成率については、近年、改善傾向が見られるものの依然として低い水準である。

自動車排出ガス規制の強化、低公害車の普及促進は着実に進んでいる。

一般公用車への低公害車の導入率は、平成16年度に目標としていた100%が達成された。

今後の課題

大気汚染の状況は、改善傾向にあるが、依然として大都市地域においては、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成率は低い水準にとどまっており、特に道路沿道における環境基準達成率が低いことから、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、平成17年 4月に中央環境審議会で示された世界最高レベルの規制（ディーゼル09年規制）を実施していくとともに、大都市地域を中心とした大気汚染改善状況、局地汚染対策による環境改善の可能性等を見極めながら、必要に応じて新たな排出ガス規制について検討する必要がある。

自動車からの排出ガスによる大気汚染を改善するため、これまで未規制であった公道を走行しないオフロード特殊自動車に対する排出ガス規制を新たに行うことが必要となり、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案」を第162回国会に提出したところであり、法律の施行に向けて、政省令の検討、施行に向けての準備等を行う必要がある。

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、今後とも公的部門による率先導入を引き続き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（2009・10年頃）

	窒素酸化物（NOx）	粒子状物質（PM）
日本	0.7	0.01
米国	0.27	0.013
欧州	2.0	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た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・評価し、結果によっては追加的な施策を検討していく必要がある。

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	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については近年、改善傾向は見られるものの、大都市地域（特に道路沿道）を中心に依然として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、今後も総合的かつ計画的に対策を推進していくことが必要となる。

## 特記事項

指標については、昨年度評価までは、自動車排出ガス測定局及び一般環境大気測定局を分けずに評価していたが、それぞれの結果の推移を用いた方が、自動車排出ガス対策の効果をより適切に把握することができることから、平成16年度評価からは、自動車排出ガス測定局及び一般環境大気測定局の両者を用いることとした。

【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"> <li>・ 大気汚染防止法</li> <li>・ 自動車NOx・PM法</li> </ul>	
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"> <li>・ 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 )</li> <li>・ これまで未規制であった公道を走行しない特殊自動車に対する排出ガス規制を新たに行うため「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案」を第162回国会に提出。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案 ( 第162回国会に提出 )</li> <li>・ 自動車排出ガスの量の許容限度</li> <li>・ 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</li> </ul> <p>&lt; 関連予算事項 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 粒子状物質の粒子数等排出実態調査及び測定法の確立 ( 69百万円 )</li> <li>・ 自動車燃料改質調査検討費 ( 25百万円 )</li> </ul>
自動車NOx・PM 総量削減対策 ( 下位目標1 )	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、使用過程車のNOx・PM排出実態の把握及び検討、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等の実施。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車NOx・PM法</li> <li>・ 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 ( 330百万円 )</li> <li>・ 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</li> <li>・ 日本政策投資銀行等による低利融資</li> </ul>

<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」に基づく低公害車の普及促進(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。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>	<p>・低公害(代エネ・省エネ)車普及事業 (600百万円) ・ディーゼル車排出ガス低減対策推進費補助 (100百万円) ・燃料電池自動車啓発推進費 (31百万円) ・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</p>
------------------------------	---	---



【別紙】 政策効果把握の手法及び関連指標

(施策名) -2-(1-2) 自動車排出ガス対策	単位	現況値 (時点)	目標値 (目標年次)
(指標名) 全国の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達成率	%	二酸化いおう 100.0 一酸化炭素 100.0 浮遊粒子状物質 77.2 二酸化窒素 85.7 光化学オキシダント 7.4 (H15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 ( - )
(指標名) 全国の一般環境大気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 99.7 一酸化炭素 100.0 浮遊粒子状物質 92.8 二酸化窒素 99.9 光化学オキシダント 0.1 (H15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)	特記事項(外部要因の影響など)		
目標値設定の根拠 ・大気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)			

(施策名) -2-(1-2) 自動車排出ガス対策 (下位目標1)	単位	現況値 (時点)	目標値 (目標年次)
(指標名) 対策地域内の自動車排出ガス測定局 におけるNO2及びSPMに係る環境基 準達成率	%	二酸化窒素 76.4 浮遊粒子状物質 61.9 (H15年度)	二酸化窒素 概ね達成 浮遊粒子状物質 概ね達成 (H22年度)
(指標名) 対策地域内の一般環境大気測定局に おけるNO2及びSPMに係る環境基準 達成率	%	二酸化窒素 99.8 浮遊粒子状物質 83.0 (H15年度)	二酸化窒素 概ね達成 浮遊粒子状物質 概ね達成 (H22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)	特記事項(外部要因の影響など)		
目標値設定の根拠 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			

(施策名) -2-(1-2) 自動車排出ガス対策 (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829万 (H16年9月末)	1000万 (H22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) 国土交通省資料(公開)	特記事項(外部要因の影響など)		

目標値設定の根拠 低公害車開発普及アクションプラン (平成13年 7月)
--

(施策名) -2-(1-2) 自動車排出ガス対策 (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	61 (H16年度)	5万 (H22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)  目標値設定の根拠 低公害車開発普及アクションプラン (平成13年 7月)	特記事項(外部要因の影響など)		

(施策名) -2-(1-2) 自動車排出ガス対策 (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	%	100 (H16年度)	100 (H16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(公開)	特記事項(外部要因の影響など)		
目標値設定の根拠 総理のイニシアティブ(平成13年 5月)			