参考資料

今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）
参考資料

（目録）

1　「環境基準確保」に係る評価について
2　自動車 NOx・PM 対策に係る施策による排出削減効果の算定
3　自動車排出量及び大気環境濃度の将来予測について
4　自動車 NOx・PM 法対策地域の指定解除の考え方について
5　関係省庁における自動車ＮＯｘ・ＰＭ対策施策（施策内容・成果の個票）
6　関係都府県等における自動車ＮＯｘ・ＰＭ対策施策（施策内容・成果の一覧）

目録１

「環境基準確保」に係る評価について

項目

1. 環境基準確保の評価の考え方について
2. 常時監視測定局における継続的･安定的な環境基準達成に係る評価
3. 対策地域全体における面的評価
4. 環境基準確保の評価について

1. 環境基準確保の評価の考え方について

(1) 環境基準確保の評価の考え方と評価指針

(2) 環境基準確保の評価手法

(1) 環境基準確保の評価の考え方と評価指針

環境基準確保の評価の考え方

環境基準の確保の考え方は、「自動車排出窒素酸化物及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の中間レビュー（平成２８年度）」において、以下のように整理されている。

① 常時監視測定局における継続的･安定的な環境基準達成

② 常時監視測定局がない場所においても汚染の広がりを考慮

また、環境基準の確保の評価には、環境基準を達成しているのみならず、その状況が維持されているかどうかの考察が必要である。

なお、基本方針における環境基準確保の評価は、長期的評価を基本としているため、NO_2は98%値、SPMは2%除外値を対象とする。SPM の環境基準の長期的評価方法の１つである、環境基準値を超える日が２日以上連続した場合の評価は、適用可能な数値計算手法が無く、当該評価項目への自動車排出ガスの影響は小さいと考えられることから、実施しない。

環境基準確保の評価指針

上述の考え方に基づき、以下の①及び②の評価を行う手法を、常時監視測定局の測定及び簡易測定等の測定、及び数値計算手法を組み合わせて取りまとめる。

① 常時監視測定局における継続的･安定的な環境基準達成に係る評価

② 対策地域全体における面的評価

※常時監視測定局がない場所において、汚染の広がりを考慮して、常時監視測定局に加えて数値計算手法や簡易測定等の測定手法を組み合わせて行う評価を「面的評価」という。

（2）環境基準確保の評価手法

① 常時監視測定局における継続的･安定的な環境基準達成に係る評価※1,2

常時監視測定局における継続的･安定的な環境基準達成に係る評価は、以下のア）及びイ）について、評価時点において収集する測定結果を含む各種情報に基づき判断する。

ア）測定データの経年的な推移（長期的及び短期的な変動等）から、環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること

イ）自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであるか、少なくとも現状の変化が継続した場合に、環境基準値を超過する状況まで悪化すると考えられないこと

② 対策地域全体における面的評価※2

対策地域全体における面的評価は、「評価範囲ごとの面的評価」の結果を基に行う。

- ✓ この面的評価は、NOxマニュアル等に準じたモデルを用いて、評価範囲ごとに行う。
- ✓ ここで、評価範囲とは、「交差点付近」及び「交差点間」として、幹線道路沿道に設定した範囲とする。
- ✓ この理由は、NOxマニュアル等に準じたモデルの特性から、個々のメッシュの特定の１点で、高い値が出現した場合、その周辺のメッシュでも同様な状況となっている可能性があることから、メッシュ点単独で評価するのではなく、メッシュ内の複数の範囲（評価範囲）で評価を行うためである。

※1 大気汚染防止法に基づかないが、自治体や道路管理者等において実施されている公定法に基づく測定結果についても、評価対象とする。
※2 なお、沿道環境の状況の把握を目的とした測定が道路敷地内で実施されている場合は、当該測定結果についても本評価の対象とするものとする。

2．常時監視測定局における継続的･安定的な環境基準達成に係る評価

(1) 評価方法と評価項目

(2) 評価結果

(1) 評価方法と評価項目

(ア) 測定データの経年的な推移 (長期的及び短期的な変動等) から、環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること

評価	評価方法
長期的な評価	至近10年度 (平成23年度～令和2年度) の測定局における年平均値等の濃度が減少傾向 (あるいは低濃度で横ばい) にある。
短期的な評価	至近3年度 (平成30年度～令和2年度) において、これまでの濃度の上昇幅等を踏まえても、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルである。

■ 評価項目と指標

	評価	評価項目	評価項目の見方 (評価指標)
①	長期的な評価	NO_2年平均値及び$NO_2$98%値の経年推移 SPM年平均値及びSPM2%除外値の経年推移	各都府県で濃度が減少傾向あるいは低濃度で横ばい※1であること
②	短期的な評価	測定局の$NO_2$98%値及びSPM2%除外値の3年移動平均	各測定局の至近3年度の平均値が環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル※2であること

※1 「低濃度で横ばい」とは、現状から悪化しないという観点で令和2年度の水準で推移し増加傾向とならないこと、とする。
※2 「環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル」は、$NO_2$98%値は0.055ppm以下、SPM2%除外値は0.080mg/m^3以下とする。

（1）評価方法と評価項目

■ NO2の環境基準を超過する可能性が十分低い「濃度レベル」について

- NO2については、濃度が低減傾向にあるものの近年まで環境基準値を超過していた、又は環境基準を達成していても依然として環境基準値に近い測定局がある。環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルがどの程度であり、また、それが何年程度継続している必要があるのかについて、自排局のデータを用いて検討した。
- 以下の根拠①～③から、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルとして、至近3年度（平成30年度～令和2年度）の平均値が0.055ppm以下であることを「安定的･継続的な達成」の条件とした。

【根拠①】

✓ 至近10年度（平成21～30年度）の自排局において、NO298%値が0.055ppm以下になると、それ以降、環境基準非達成（0.060ppm超過）となった測定局は、急激な濃度上昇があった平成30年度の松戸上本郷（千葉県）（0.077ppm）※を除くと、1局もない。（※ 平成30年度の高濃度の要因は大気環境の変化ではなく、自動測定機の何らかの異常による可能性が高い。）

【根拠②】

✓ 至近10年度（平成21～30年度）の自排局において、NO298%値が「0.051～0.055ppm」の場合、翌年度に上昇幅が0.005ppmを超える測定局は存在しない。

【根拠③】

✓ 自動車NOx排出量が令和2年度推計値と比して20%増加したと仮定した場合、自排局のNO298%値（予測値）の上昇幅が最大で0.003ppmである。濃度レベルを「0.055ppm以下」に設定すれば、交通量等の増加によりNOx排出量が20%増加しても0.06ppmを超過する可能性は極めて低い。

（1）評価方法と評価項目

■ SPMの環境基準を超過する可能性が十分低い「濃度レベル」について

- SPMについては、濃度が低減傾向にあるものの、自動車以外の発生源（広域汚染）の影響で経年変動が大きい。ここで、NO2と同様に、10年度（平成21～30年度）の自排局のデータを用いて、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルがどの程度であるかを検討した。
- 以下の根拠①及び②から、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルとして、至近3年度（平成30年度～令和2年度）の平均値が0.080mg/m^{3}以下であることを「安定的･継続的な達成」の条件とした。

【根拠①】

- ✓ 10年度（平成21～30年度）の自排局において、SPM2%除外値が「0.071～0.080mg/m^3」の場合、翌年度に上昇幅が0.020mg/m^{3}を超える測定局は存在しない。

（10年間の延べ局数）

SPM2%除外値の濃度ランク（前年度）	前年度とのSPM2%除外値の濃度差(mg/m^3)						計
	0mg/m^{3}以下	～0.005	～0.010	～0.015	～0.020	0.020超	
0.050mg/m^{3}以下	437	251	157	69	27	6	947
0.051～0.060mg/m^3	489	112	66	31	9	7	714
0.061～0.070mg/m^3	197	18	11	7	4	2	239
0.071～0.080mg/m^3	47	2	0	1	0	0	50
0.081～0.090mg/m^3	2	0	0	0	0	0	2
0.091～0.100mg/m^3	1	0	0	0	0	0	1
0.100mg/m^{3}超過	0	0	0	0	0	0	0
計	1,173	383	234	108	40	15	1,953
割合（%）	60%	20%	12%	6%	2%	1%	100%

【表】 SPM2%除外値ランク別の前年度とのSPM2%除外値の濃度差

【根拠②】

- ✓ 自動車PM排出量が令和2年度推計値と比して20%増加したと仮定した場合、自排局のSPM2%除外値（予測値）の上昇幅が最大で0.004mg/m^{3}である。
- ✓ 濃度レベルを「0.080mg/m^3」に設定すれば、交通量等の増加によりPM排出量が20%増加してもSPM2%除外値は0.100mg/m^{3}を超過する可能性は極めて低い。

（1）評価方法と評価項目

（イ）自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであるか、少なくとも現状の変化が継続した場合に、環境基準値を超過する状況まで悪化すると考えられないこと

評価方法
対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量が基準年度と比して低減傾向または横ばいである。

■ 評価項目と指標

	評価項目	評価項目の見方（評価指標）
①	8都府県対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量	各都府県において基準年度と比して自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであること

(2) 評価結果
(ア) 測定データの経年的な推移

■ NO_2に係る評価結果

	評価	評価項目	評価結果　青色：評価指標を満たしたもの 赤色：評価指標を満たさなかったもの
①	長期的な評価	NO_2年平均値、$NO_2$98%値の経年推移	各都府県のNO_2年平均値及び$NO_2$98%値は減少傾向にある。
②	短期的な評価	測定局の$NO_2$98%値の3年移動平均	至近3年度（平成30年度～令和2年度）の$NO_2$98%値の平均値は、2局※を除いて、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル（0.055ppm以下）である。

※環七通り松原橋（東京都）と大井中央陸橋下交差点（大気汚染防止法に基づかない測定局、品川区管轄）の2局。

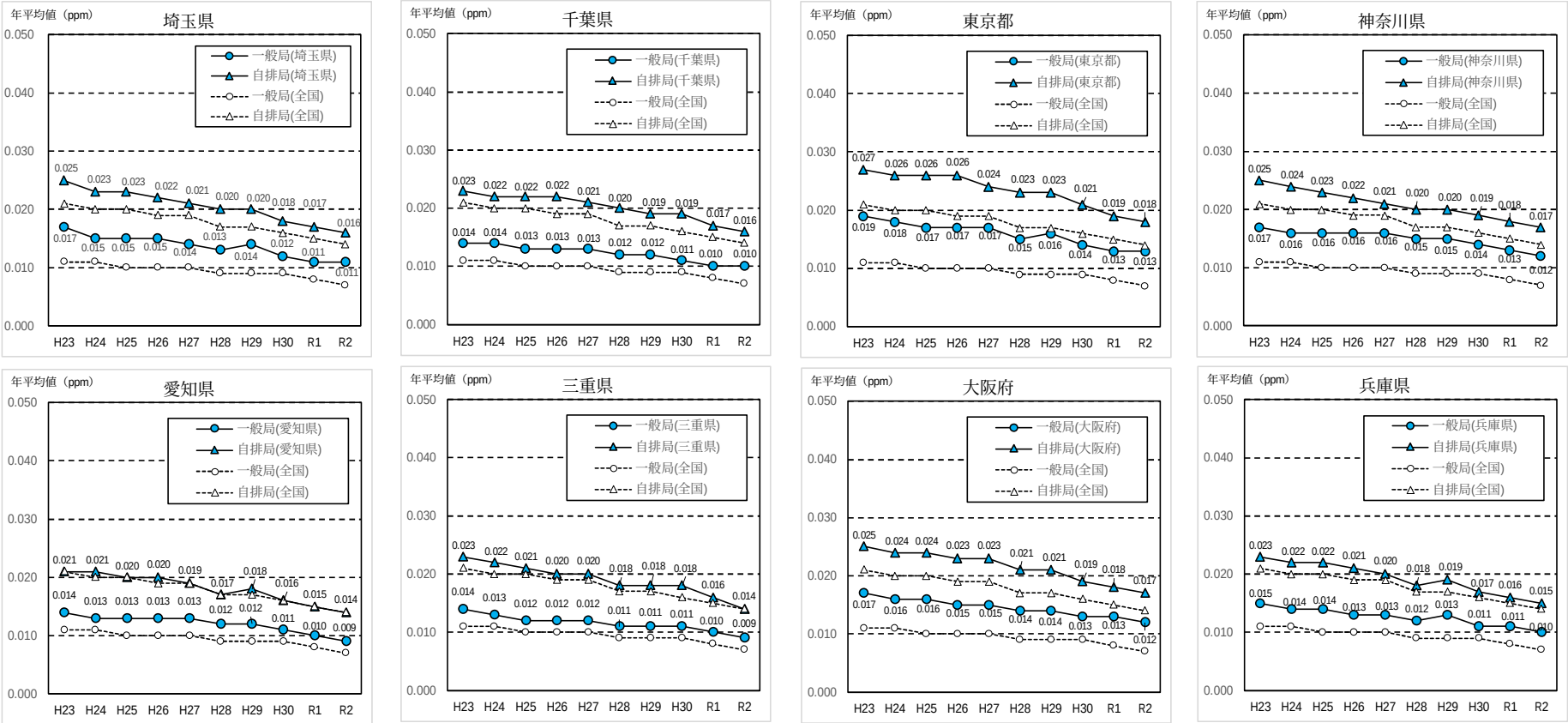
■ SPMに係る評価結果

	評価	評価項目	評価結果　青色：評価指標を満たしたもの 赤色：評価指標を満たさなかったもの
①	長期的な評価	SPM年平均値、SPM2%除外値の経年推移	各都府県のSPM年平均値及びSPM2%除外値は減少傾向にある。
②	短期的な評価	測定局のSPM2%除外値の3年移動平均	至近3年度（平成30年度～令和2年度）のSPM2%除外値の平均値は、全ての測定局において環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル（0.080mg/m^3以下）である。

(ア) 測定データの経年的な推移
① NO_2年平均値の経年推移

■ NO_2年平均値の推移

- 対策地域内における一般局･自排局のNO_2年平均値はゆるやかな低下傾向にある。
- 全国と対策地域内を比較すると、一般局と自排局ともに対策地域内の方が依然として高い。



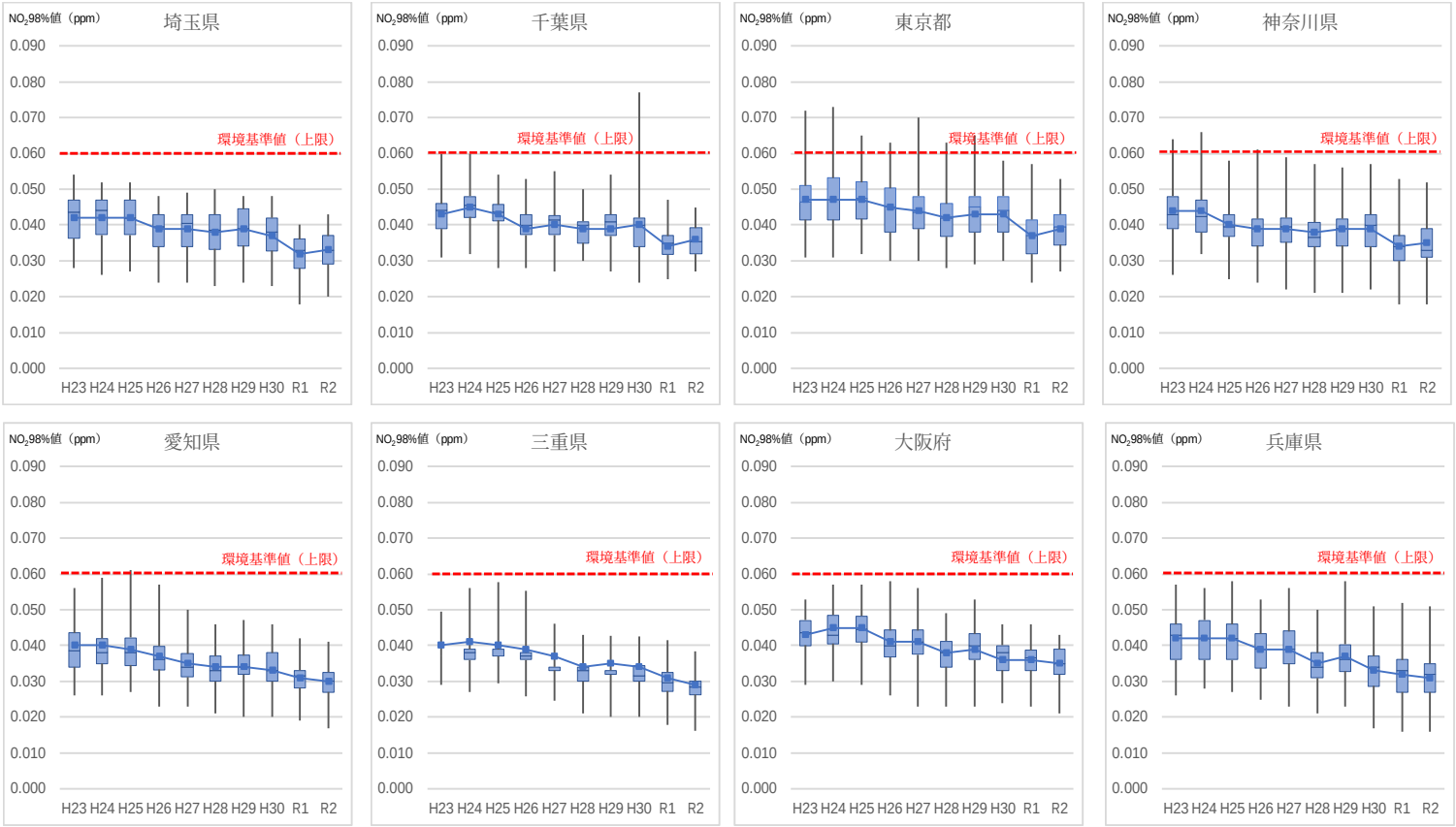
【図】 NO_2の年平均値の推移

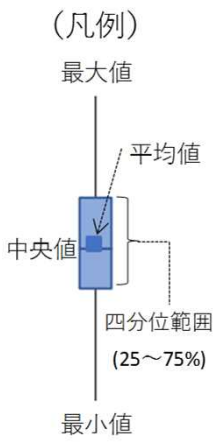
※図中の値は、各都府県の一般局及び自排局における年平均値を示す。

（ア）測定データの経年的な推移
①NO2 98%値の経年推移

■ NO2 98%値の年平均値等の推移

- 対策地域内における常時監視測定局（自排局）におけるNO2 98%値は、ゆるやかな低下傾向にある。



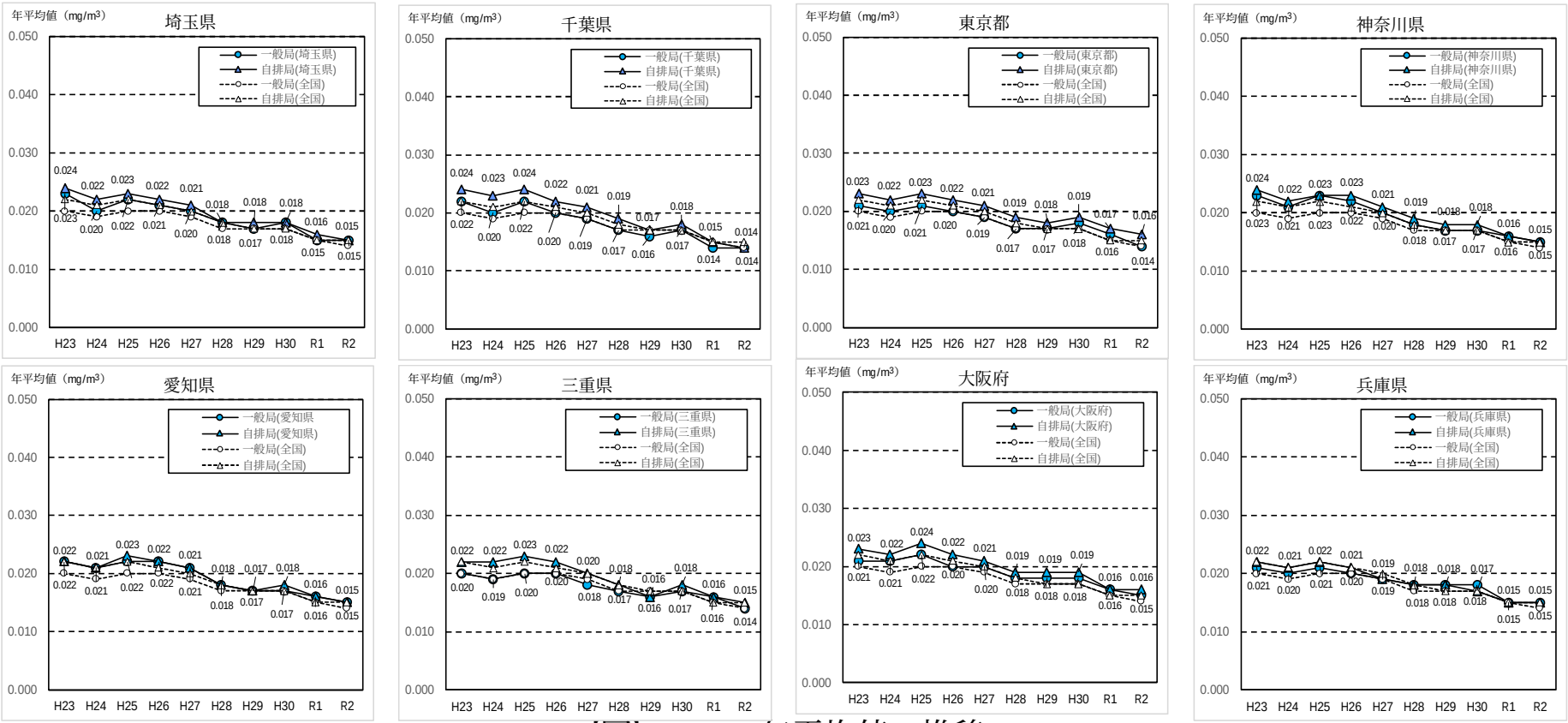


【図】 NO2 98%値の年平均値等の推移

(ア) 測定データの経年的な推移
① SPM年平均値の経年推移

■ SPM年平均値の推移

- 対策地域内における一般局･自排局のSPM年平均値はゆるやかな低下傾向にある。
- 全国と対策地域内を比較すると、一般局と自排局ともに対策地域内の方が若干高い傾向にあったが、近年はほとんど差はない。



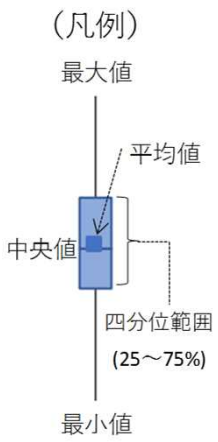
【図】 SPMの年平均値の推移

※図中の値は、各都府県の一般局及び自排局における年平均値を示す。

（ア）測定データの経年的な推移
①SPM2%除外値の経年推移

■ SPM2%除外値の年平均値等の推移

- 対策地域内における常時監視測定局（自排局）におけるSPM2%除外値は、平成23年度以降、全ての測定局において環境基準値を下回っているとともに、令和2年度の2%除外値の平均値は、8都府県ともに0.040mg/m³以下となっている。

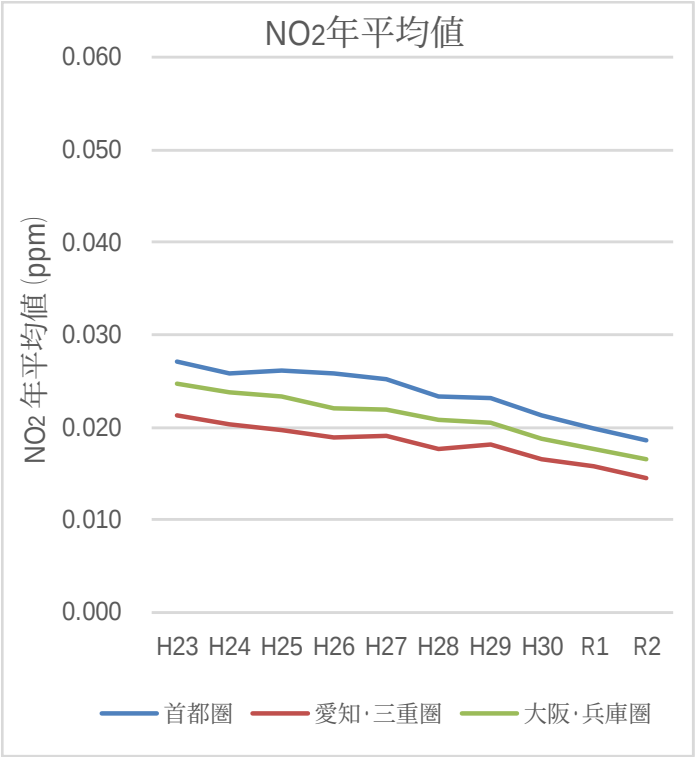


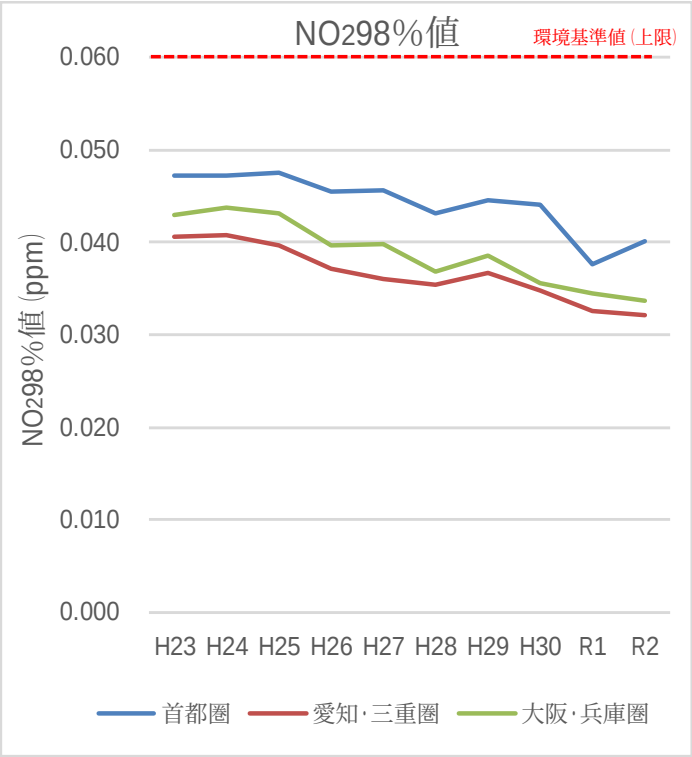
【図】 SPM2%除外値の年平均値等の推移

(ア) 測定データの経年的な推移
① NO_2年平均値、$NO_2$98%値の経年推移

■ NO_2年平均値、$NO_2$98%値の推移（大気汚染防止法に基づかない測定局）

- 大気汚染防止法に基づかない測定局（公定法に基づき自治体や道路管理者等で実施されている測定局）のNO_2年平均値（計144局）、$NO_2$98%値（計143局）は低下傾向にある。



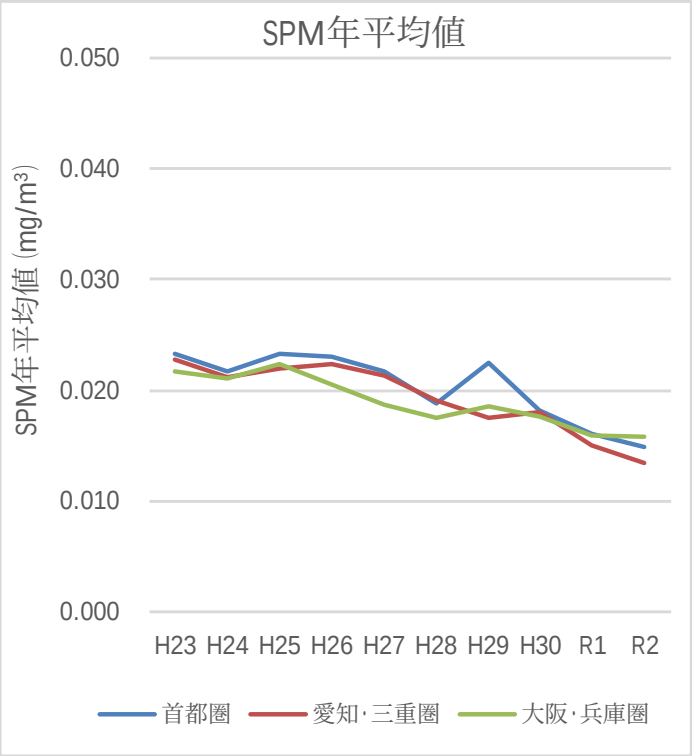


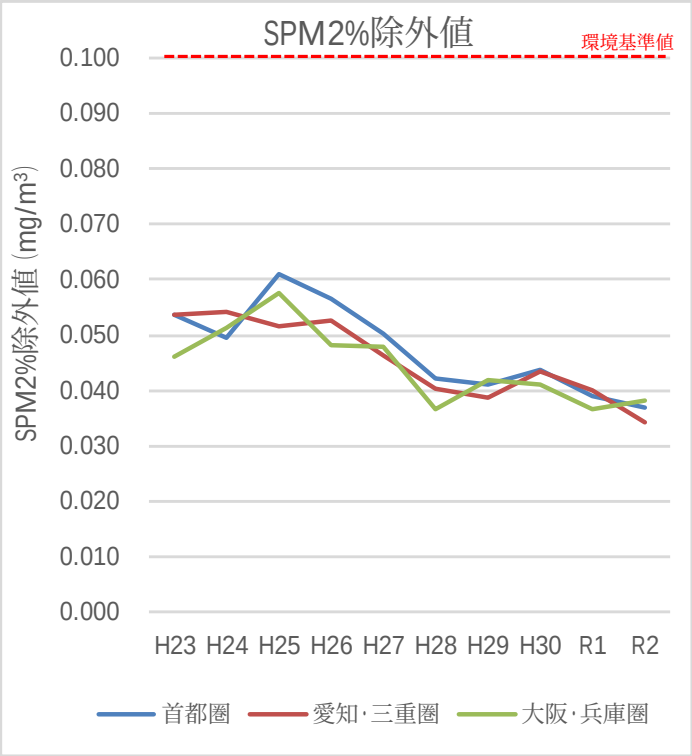
【図】 NO_2年平均値、$NO_2$98%値の推移
（大気汚染防止法に基づかない測定局）

(ア) 測定データの経年的な推移
① SPM年平均値、SPM2%除外値の経年推移

■ SPM年平均値、SPM2%除外値の推移 (大気汚染防止法に基づかない測定局)

- 大気汚染防止法に基づかない測定局 (公定法に基づき自治体や道路管理者等で実施されている測定局) のSPM年平均値 (計130局)、SPM2%除外値 (計130局) は低下傾向にある。





【図】 SPM年平均値、SPM2%除外値の推移
(大気汚染防止法に基づかない測定局)

(ア) 測定データの経年的な推移
② 測定局のNO2 98%値の3年移動平均

■ NO2 98%値の3年移動平均

- NO2 98%値について、至近3年度の平均値が環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル((平成30年度～令和2年度)の平均値が0.055ppm以下)であることを評価指標とする。
- 1局を除いて、至近3年度(平成30年度～令和2年度)の平均値が0.055ppm以下である。

(ppm)

都府県	市町村	測定局	H21-23	H22-24	H23-25	H24-26	H25-27	H26-28	H27-29	H28-30	H29-R1	H30-R2
千葉県	船橋市	船橋日の出	0.060	0.060	0.057	0.056	0.054	0.053	0.053	0.051	0.050	0.047
	松戸市	松戸上本郷	0.060	0.056	0.054	0.050	0.048	0.045	0.044	0.054	0.053	0.052
東京都	品川区	北品川交差点	0.059	0.057	0.056	0.054	0.052	0.051	0.050	0.049	0.047	0.046
	大田区	環七通り松原橋	0.074	0.073	0.070	0.067	0.066	0.065	0.066	0.062	0.060	0.056
	世田谷区	玉川通り上馬	0.065	0.062	0.061	0.061	0.060	0.058	—	—	—	—
	板橋区	中山道大和町	0.064	0.060	0.059	0.059	0.058	0.056	0.056	0.055	0.055	0.052
神奈川県	川崎市川崎区	池上新田公園前	0.067	0.066	0.063	0.062	0.059	0.059	0.057	0.057	0.055	0.054
	川崎市幸区	遠藤町交差点	0.061	0.060	0.057	0.056	0.055	0.054	0.053	0.052	0.050	0.049
	川崎市高津区	二子	0.062	0.061	0.058	0.058	0.056	0.054	0.053	0.052	0.049	0.047
	相模原市	淵野辺十字路	0.054	0.049	0.048	—	—	—	—	—	—	—
愛知県	名古屋市南区	元塩公園	0.058	0.055	0.054	0.053	0.052	0.050	0.048	0.046	0.045	0.043
	岡崎市	朝日	0.054	0.051	0.049	0.048	0.044	0.040	0.036	—	—	—
	岡崎市	大平	0.059	0.059	0.059	0.059	0.055	0.050	0.046	0.043	0.041	0.037
三重県	四日市市	納屋	0.063	0.058	0.054	0.053	0.051	0.048	0.048	0.047	0.045	0.042
大阪府	大阪市東成区	今里交差点	0.057	0.054	0.055	0.056	0.057	0.054	0.053	0.049	0.047	0.044
	大阪市住之江区	住之江交差点	0.055	0.053	0.054	0.055	0.053	0.050	0.048	0.045	0.045	0.042
兵庫県	宝塚市	栄町	0.061	0.056	0.052	0.048	0.047	0.045	0.046	0.042	0.042	0.037

【表】 NO2 98%値が高濃度の測定局における3年移動平均値

※対象局：平成21年度以降の環境基準非達成局

（ア）測定データの経年的な推移
② 測定局のNO2 98%値の3年移動平均

■ NO2 98%値の3年移動平均（大気防止汚染法に基づかない測定局）

- 大気汚染防止法に基づかない測定局（公定法に基づき自治体や道路管理者等で実施されている測定局）のNO2 98%値の移動平均（3年）の推移は低下傾向にある。
- 1局を除いて、至近3年度（平成30年度～令和2年度）の平均値が0.055ppm以下である。

（ppm）

都府県	所管機関	測定局	H23-H25	H24-H26	H25-H27	H26-H28	H27-H29	H28-H30	H29-R1	H30-R2
東京都	市区町村	副都心中央	0.067	0.065	0.064	－	－	－	－	0.046
		大井中央陸橋下交差点	0.070	0.070	0.070	0.070	0.069	0.068	0.068	0.065
		大森西	0.063	0.061	0.058	0.055	0.053	0.053	0.052	0.051
	首都高速道路	湾岸八潮	－	－	0.063	0.063	0.062	0.059	0.056	0.052
愛知県	国土交通省	要町	0.061	0.055	0.049	0.045	0.043	0.042	0.041	0.040
大阪府	国土交通省	市岡元町	0.060	0.059	0.058	0.055	0.056	0.053	0.052	0.048

【表】 NO2 98%値が高濃度の測定局における3年移動平均値
（大気汚染防止法に基づかない測定局のうち、
平成23年度以降にNO2が環境基準非達成となった測定局）

※対象局：平成23年度以降の環境基準非達成局

(ア) 測定データの経年的な推移
②測定局のSPM2%除外値の3年移動平均

■ SPM2%除外値の3年移動平均

- SPM2%除外値について至近3年度の平均値が環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル((平成30年度～令和2年度)の平均値が0.080mg/m³以下)であることを評価指標とする。
- 全ての測定局において、至近3年度(平成30年度～令和2年度)の平均値が0.080mg/m³以下である。

(mg/m³)

都府県	市町村	測定局	H21-23	H22-24	H23-25	H24-26	H25-27	H26-28	H27-29	H28-30	H29-R1	H30-R2
千葉県	千葉市稲毛区	千草自排	0.068	0.067	0.071	0.070	0.065	0.053	0.043	0.042	0.039	0.038
	松戸市	松戸上本郷(車)	0.063	0.064	0.070	0.062	0.056	0.044	0.040	0.034	0.030	0.028
	野田市	国設野田	0.056	0.065	0.069	0.067	0.059	0.052	0.047	0.043	0.042	0.039
	習志野市	習志野秋津(車)	0.067	0.065	0.069	0.065	0.061	0.051	0.047	0.047	0.043	0.037
東京都	目黒区	環七通り柿の木坂	0.063	0.058	0.064	0.062	0.064	0.050	0.044	0.040	0.041	0.040
神奈川県	横浜市旭区	旭区都岡小学校	0.058	0.056	0.062	0.063	0.066	0.055	0.049	0.044	0.044	0.042
	川崎市川崎区	池上新田公園前	0.074	0.072	0.068	0.066	0.068	0.057	0.054	0.053	0.052	0.048
	川崎市高津区	二子	0.056	0.056	0.062	0.059	0.056	0.041	0.036	0.035	0.033	0.032
愛知県	岡崎市	大平	0.066	0.060	0.052	0.051	0.047	0.038	0.033	0.035	0.040	0.041
	飛島村	国設飛島	0.070	0.070	0.069	0.067	0.064	0.053	0.047	0.043	0.042	0.039
大阪府	大阪市住之江区	北粉浜小学校	0.067	0.067	0.071	0.067	0.065	0.053	0.052	0.049	0.048	0.047
	大阪市北区	梅田新道	0.067	0.065	0.061	0.060	0.058	0.051	0.049	0.047	0.046	0.044
	堺市西区	湾岸	0.067	0.068	0.065	0.066	0.065	0.055	0.051	0.047	0.046	0.044
	柏原市	西名阪柏原旭ヶ丘	0.066	0.068	0.061	0.057	0.052	0.048	0.048	0.046	0.044	－
兵庫県	神戸市垂水区	垂水自動車	0.069	0.063	0.056	0.059	0.062	0.055	0.052	0.047	0.045	0.043
	明石市	林崎	0.061	0.062	0.066	0.072	0.071	0.057	0.043	0.036	0.040	0.046

【表】 SPM2%除外値が高濃度の測定局における3年移動平均値

※対象局:平成21年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある測定局(自排局)

(ア) 測定データの経年的な推移
②測定局のSPM2%除外値の3年移動平均

■ SPM2%除外値の3年移動平均(大気防止汚染法に基づかない測定局)

- 大気汚染防止法に基づかない測定局(公定法に基づき自治体や道路管理者等で実施されている測定局)のSPM2%除外値の移動平均(3年)の推移は低下傾向にある。
- 全ての測定局において、至近3年度(平成30年度～令和2年度)の平均値が0.080mg/m³以下である。

(mg/m³)

都府県	所管機関	測定局	H23-H25	H24-H26	H25-H27	H26-H28	H27-H29	H28-H30	H29-R1	H30-R2
東京都	市区町村	東六郷	0.063	0.064	0.066	0.055	0.052	0.049	0.048	0.043
		東矢口	0.073	0.070	0.070	0.056	0.047	0.041	0.040	0.039

【表】 SPM2%除外値が高濃度の測定局における3年移動平均値
(大気汚染防止法に基づかない測定局のうち、
平成23年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある測定局)

※対象局:
平成23年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある3測定局のうち、所管機関から公表の合意が得られている2測定局を表に示している。なお、公表の合意が得られていない1測定局についても、3年移動平均値は減少傾向にあることを確認している。

(2) 評価結果
(イ) 自動車からの排出量

■ 自動車からのNOx排出量及びPM排出量に係る評価結果

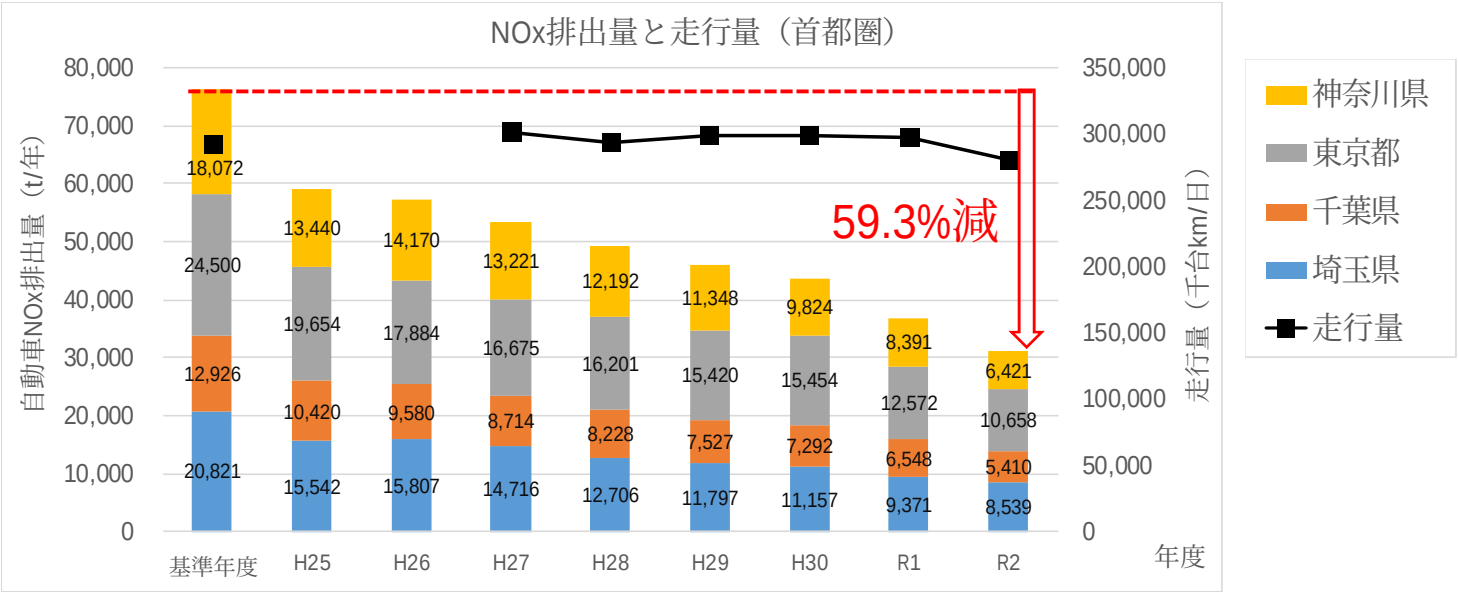
	評価項目	評価結果　青色:評価指標を満たしたもの 赤色:評価指標を満たさなかったもの
①	8都府県対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量	各都府県において基準年度から自動車NOx排出量及びPM排出量（自動車NOx・PM法対策地域内）は低減傾向にある。

（イ）自動車からの排出量
① 8都府県対策地域内のNOx排出量の経年推移

■ 自動車からのNOx排出量（首都圏の自動車NOx・PM法対策地域内）

- 自動車からのNOx排出量はいずれの都県でも低減傾向にある。
- 首都圏において、令和2年度のNOx排出量は基準年度※から59.3%減少した。

※基準年度：東京都は平成22年度、その他は平成21年度



【図】 自動車からのNOx排出量と走行量の推移（首都圏の自動車NOx・PM法対策地域内）

※基準年度：東京都は平成22年度、その他は平成21年度

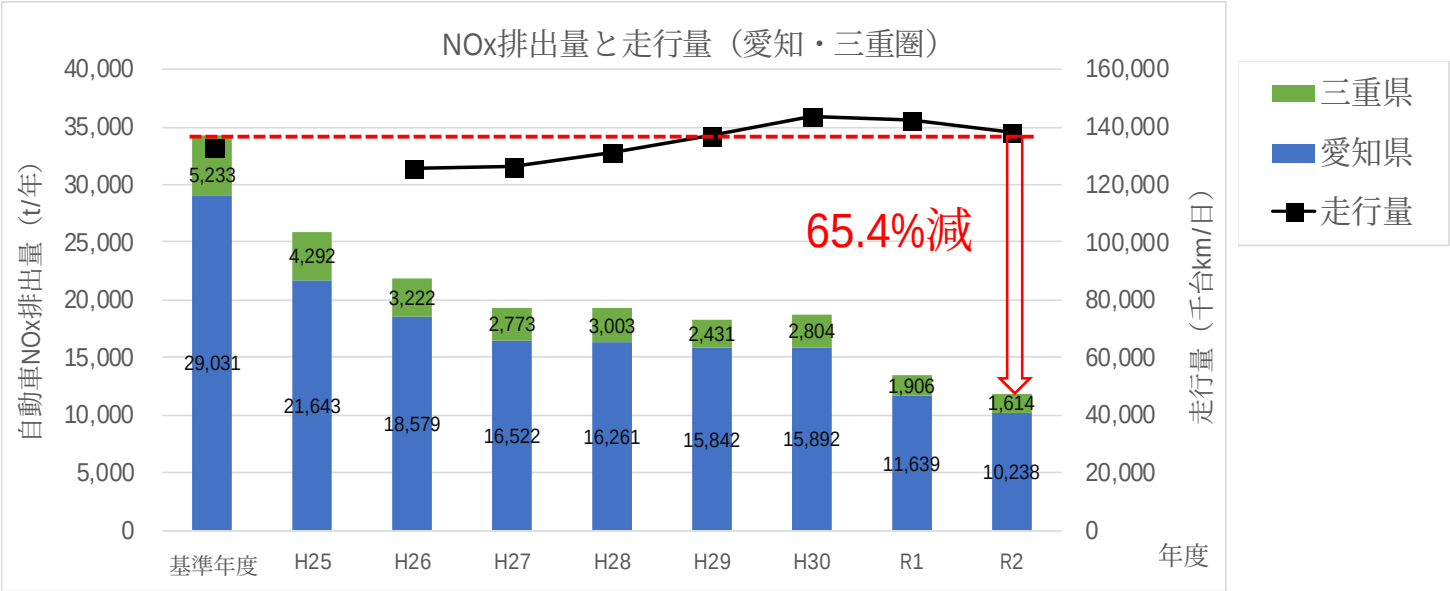
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量

（イ）自動車からの排出量
① 8都府県対策地域内のNOx排出量の経年推移

■ 自動車からのNOx排出量（愛知･三重圏の自動車NOx･PM法対策地域内）

- 自動車からのNOx排出量は愛知県、三重県ともに低減傾向にある。
- 愛知･三重圏において、令和2年度のNOx排出量は基準年度※から65.4%減少した。

※基準年度：愛知県、三重県ともに平成21年度



【図】 自動車からのNOx排出量と走行量の推移（愛知･三重圏の自動車NOx･PM法対策地域内）

※基準年度：愛知県、三重県ともに平成21年度

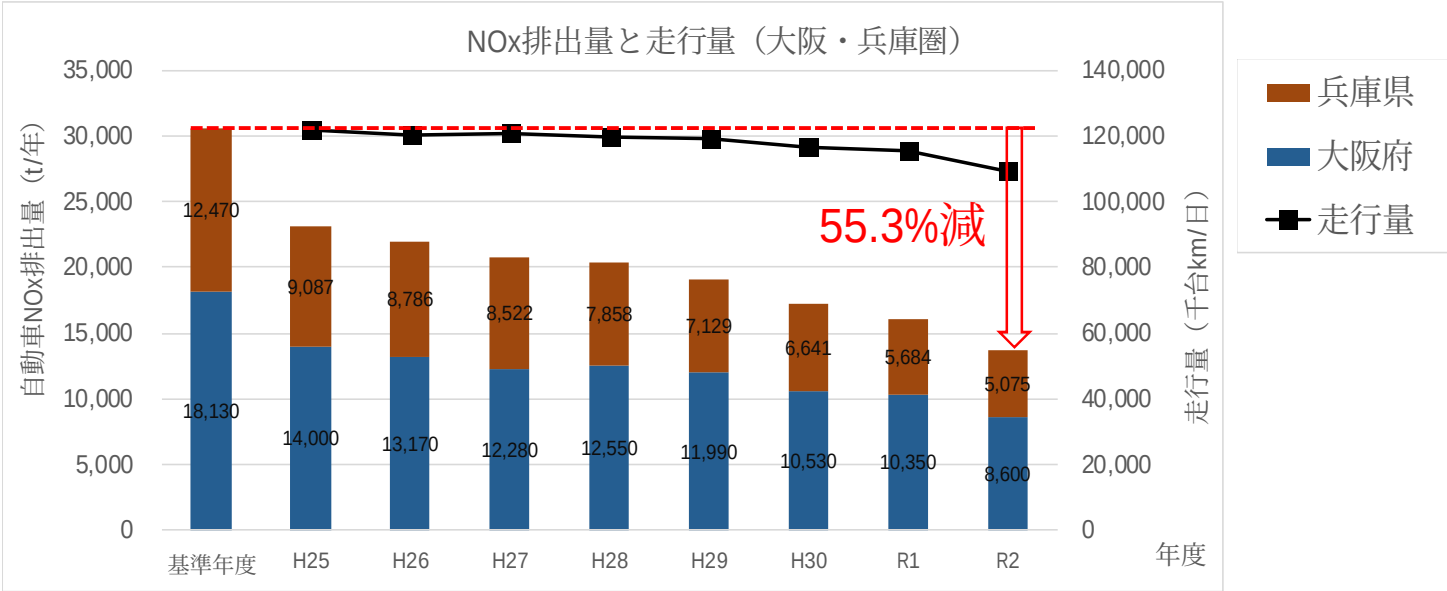
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量

（イ）自動車からの排出量
① 8都府県対策地域内のNOx排出量の経年推移

■ 自動車からのNOx排出量（大阪・兵庫圏の自動車NOx・PM法対策地域内）

- 自動車からのNOx排出量は大阪府、兵庫県ともに低減傾向にある。
- 大阪・兵庫圏において令和2年度のNOx排出量は基準年度※から55.3%減少した。

※基準年度：大阪府、兵庫県ともに平成21年度



【図】 自動車からのNOx排出量と走行量の推移（大阪・兵庫圏の自動車NOx・PM法対策地域内）

※基準年度：大阪府、兵庫県ともに平成21年度

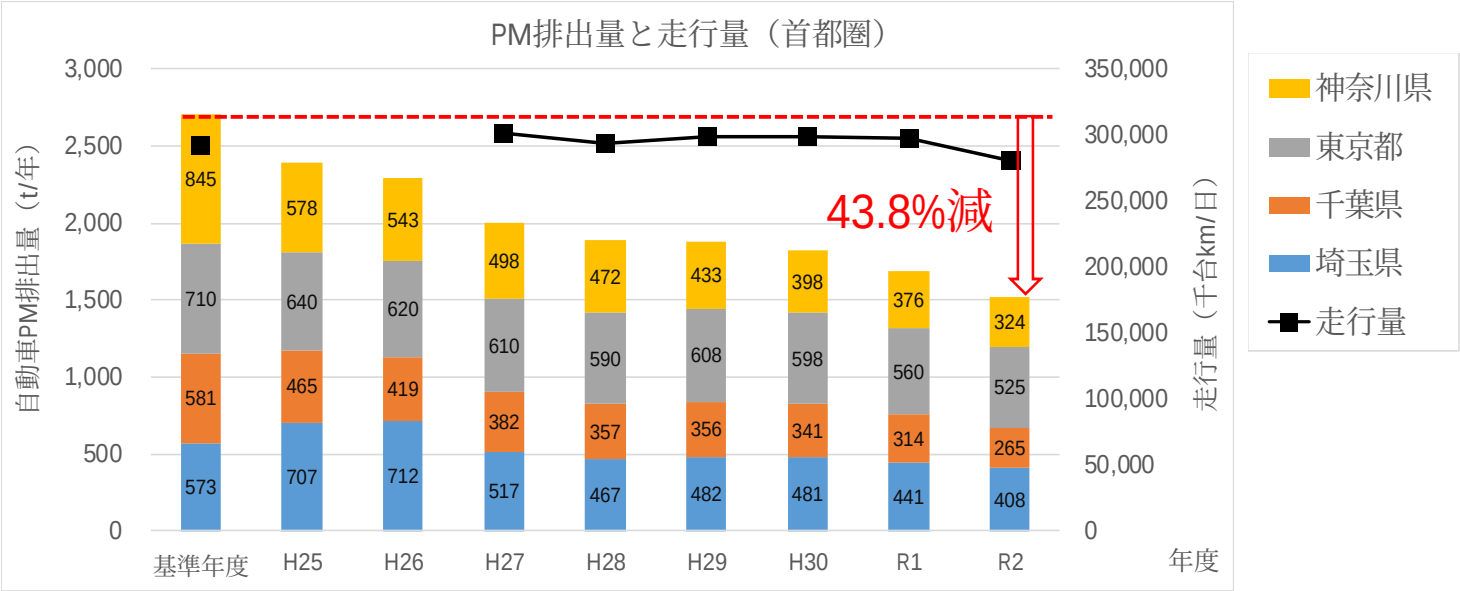
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量
ただし、兵庫県のH25～H26の温度湿度補正と冷機時は同調査では考慮されていない。
そこで、他都府県や他年度と揃えるため、それらを推計し加算した。

（イ）自動車からの排出量
① 8都府県対策地域内のPM排出量の経年推移

■ 自動車からのPM排出量（首都圏の自動車NOx･PM法対策地域内）

- 自動車からのPM排出量はいずれの都県でも低減傾向にある。
- 首都圏において、令和2年度のPM排出量は基準年度※から43.8%減少した。

※基準年度：東京都は平成22年度、その他は平成21年度



【図】 自動車からのPM排出量と走行量の推移（首都圏の自動車NOx･PM法対策地域内）

※基準年度：東京都は平成22年度、その他は平成21年度

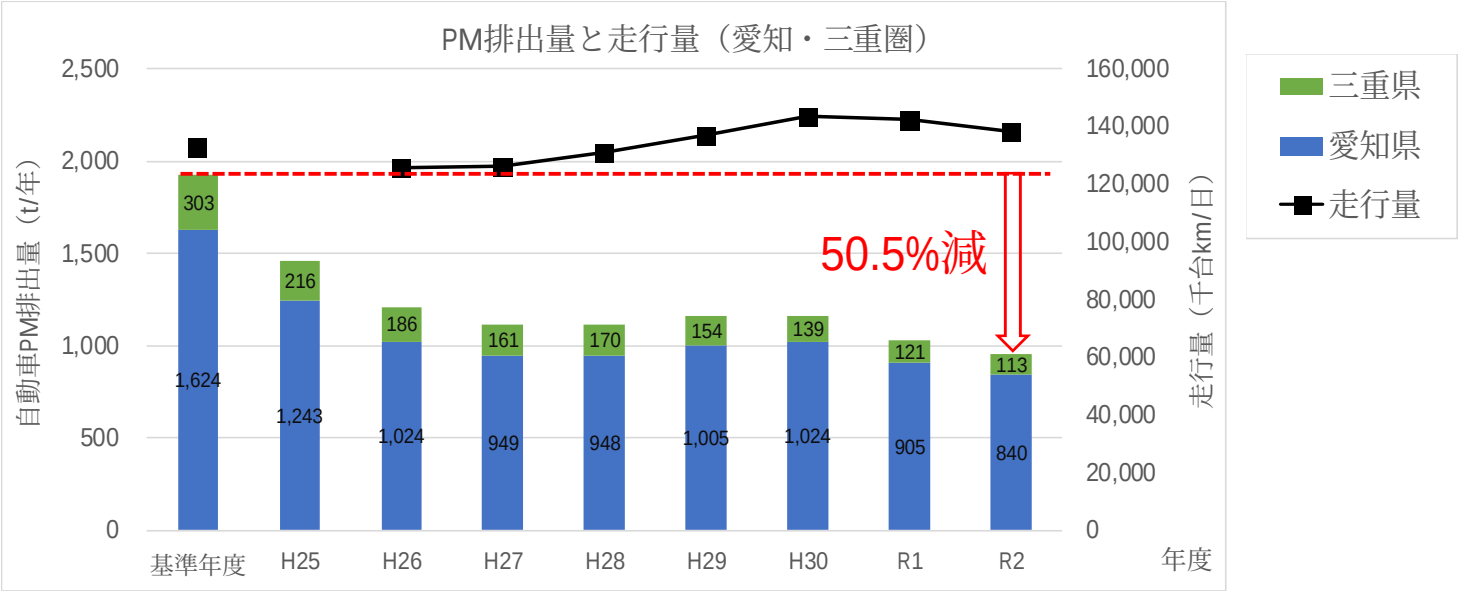
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量
ただし、埼玉県のH25～H26のタイヤ粉じんは同調査では考慮されていない。
そこで、他都府県や他年度と揃えるため、それらを推計し加算した。

（イ）自動車からの排出量
① 8都府県対策地域内のPM排出量の経年推移

■ 自動車からのPM排出量（愛知･三重圏の自動車NOx･PM法対策地域内）

- 自動車からのPM排出量は愛知県、三重県ともに低減傾向にある。
- 愛知･三重圏において、令和2年度のPM排出量は基準年度※から50.5%減少した。

※基準年度：愛知県、三重県ともに平成21年度



【図】 自動車からのPM排出量と走行量の推移（愛知･三重圏の自動車NOx･PM法対策地域内）

※基準年度：愛知県、三重県ともに平成21年度

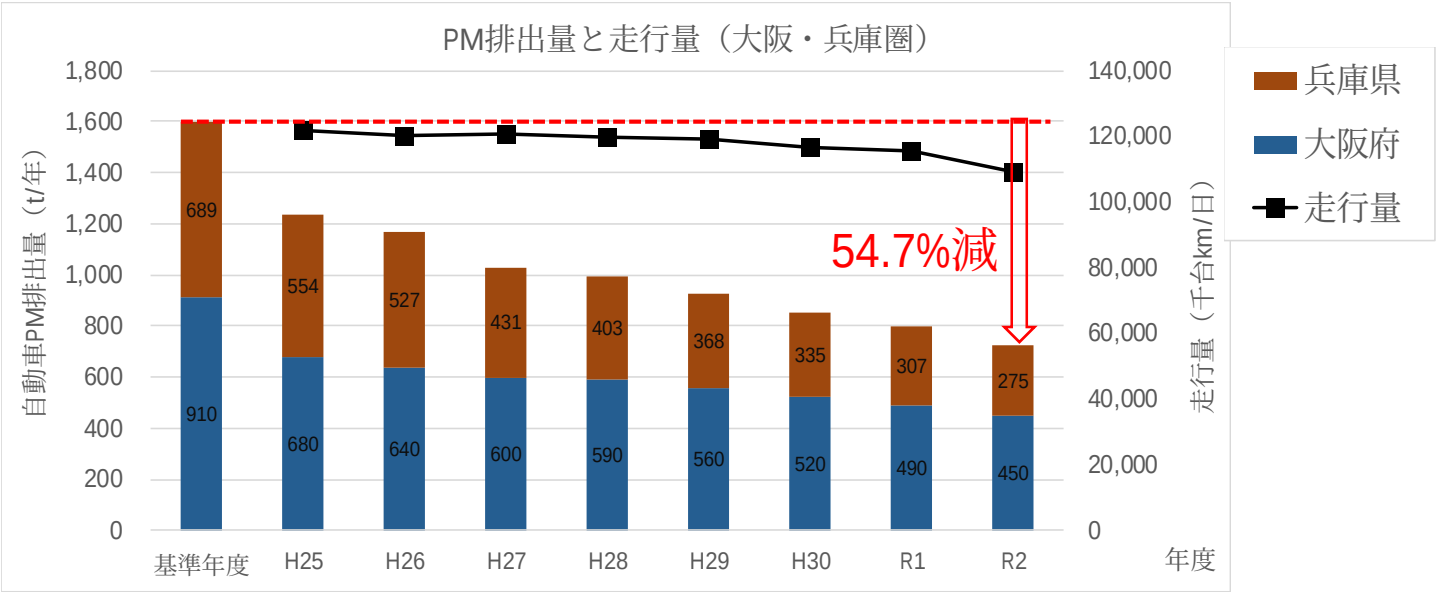
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量

（イ）自動車からの排出量
① 8都府県対策地域内のPM排出量の経年推移

■ 自動車からのPM排出量（大阪･兵庫圏の自動車NOx･PM法対策地域内）

- 自動車からのPM排出量は大阪府、兵庫県ともに低減傾向にある。
- 大阪･兵庫圏において、令和2年度のPM排出量は基準年度※から54.7%減少した。

※基準年度：大阪府、兵庫県ともに平成21年度



【図】 自動車からのPM排出量と走行量の推移（大阪･兵庫圏の自動車NOx･PM法対策地域内）

※基準年度：大阪府、兵庫県ともに平成21年度

出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量
ただし、兵庫県のH25～H26の冷機時は同調査では考慮されていない。
そこで、他都府県や他年度と揃えるため、それらを推計し加算した。

3. 対策地域全体における面的評価

（1） 対策地域全体における面的評価

（2） 評価範囲ごとの面的評価

① 数値計算の実施

② 測定の実施

③ 測定結果を踏まえた再判定の実施

(1) 対策地域全体における面的評価

■ 対策地域全体における面的評価の流れ

- 常時監視測定局がない場所において、汚染の広がりを考慮して、常時監視測定局に加えて数値計算手法や簡易測定等の測定手法を組み合わせて行う評価を「面的評価」という。
- 面的評価において判定するための基準値（判定基準値）
  - ✓ NO_2：$NO_2$98%値に適用される環境基準上限値の0.06ppm
  - ✓ SPM：SPM2%除外値に適用される環境基準値の0.10mg/m^3
- 対策地域全体における面的評価は、「評価範囲ごとの面的評価」の結果を基に行う。

➢ 評価範囲とは

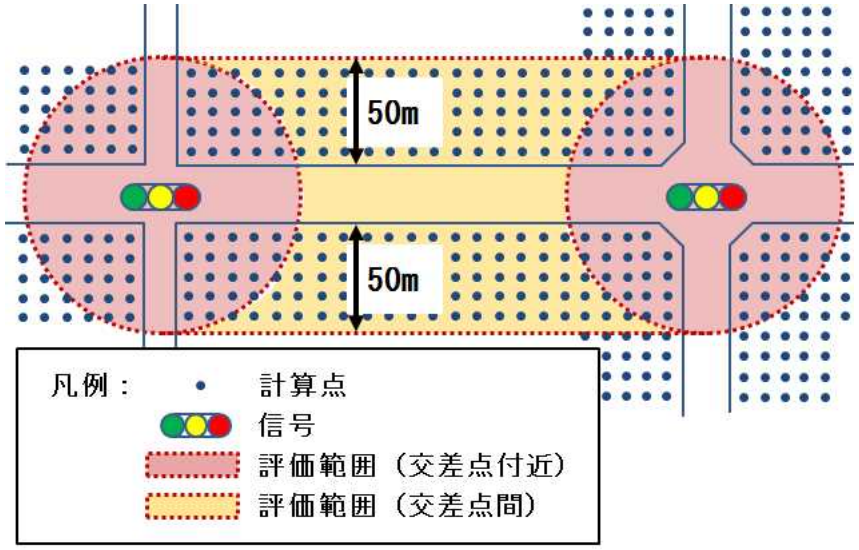
- 幹線道路沿道の「交差点付近」、「交差点間」

【交差点付近】

✓ デジタル道路地図における信号機が設置してある交差点や単路部を中心として半径が道路端から50mで囲まれた範囲

【交差点間】

✓ 評価範囲（交差点付近）に挟まれた、道路端から50mの範囲



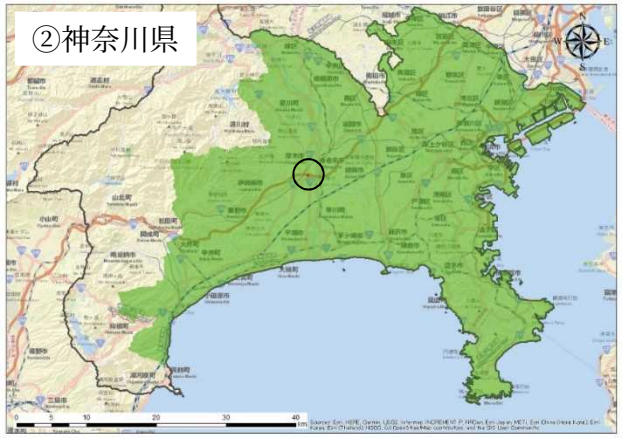
（2）評価範囲ごとの面的評価
①数値計算の実施

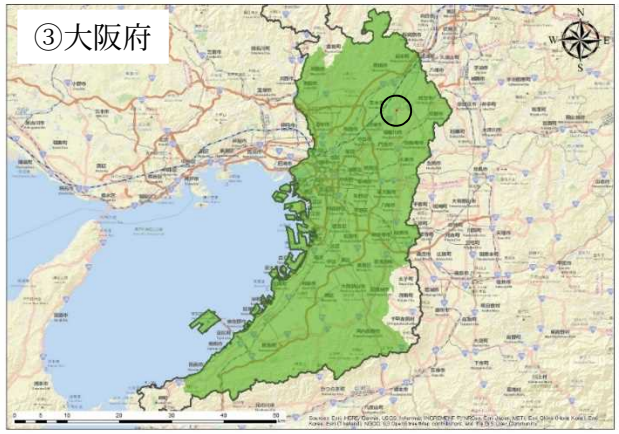
■ 8都府県対策地域内の道路沿道における大気濃度予測（2019年度実施）

- 濃度予測モデルの現状年度：平成29年度（2017年度）、予測年度：令和2年度（2020年度）
- 道路沿道の計算点：1,400万点

➢ NO_2に係る面的評価（評価範囲）の結果

- NO_2に係る判定基準値（0.06ppm）を超過すると予測された地点（評価範囲）は、3交差点
  （①埼玉県さいたま市、②神奈川県厚木市、③大阪府枚方市の各1交差点）





※地図中の緑色は自動車NOx・PM法対策地域を示す。NO_2に係る判定基準値超過地点を○で示す。

➢ SPMに係る面的評価（評価範囲）の結果

- SPMに係る判定基準値（0.1mg/m³）を超過すると予測された地点（評価範囲）はない。
  （全地点で判定基準値を達成と予測）

（2） 評価範囲ごとの面的評価
②測定の実施

・測定内容

✓ 簡易測定

・測定項目：NO_2
・測定頻度：4期（春夏秋冬、各1週間）

✓ 自動測定（公定法）

・測定項目：NO、NO_2、NOx
気象（風向風速、温度※、湿度※） ※簡易測定の大気濃度を算出する際に使用
・測定頻度：1時間ごと（通年観測）

設置例

（2） 評価範囲ごとの面的評価
③測定結果を踏まえた再判定の実施（数値計算で判定基準適合の場合）

■ 数値計算で判定基準適合と判定され、令和2年度に測定が実施された地点（評価範囲）の評価

- ✓ 常時監視測定局のほか、自治体や道路管理者（国土交通省等）が測定した公定法に基づく測定及び簡易測定の結果（令和2年度データ）は、全て環境基準値以下。
- ✓ 測定結果を踏まえた再判定の結果、測定地点が含む評価範囲は全て「適合」と判定。

● NO_2に係る測定結果

都市圏	常時監視測定局			自治体や道路管理者実施の測定（公定法）			自治体等実施の測定（簡易測定）		
	局数	環境基準値以下	環境基準値超過	局数	環境基準値以下	環境基準値超過	地点（評価範囲）	環境基準値以下	環境基準値超過
首都圏	113	113	0	67	67	0	56	56	0
愛知・三重圏	33	33	0	21	21	0	24	24	0
大阪・兵庫圏	62	62	0	34	34	0	44	44	0
計	208	208	0	122	122	0	124	124	0

● SPMに係る測定結果

都市圏	常時監視測定局			自治体や道路管理者実施の測定（公定法）			自治体等実施の測定（簡易測定）		
	局数	環境基準値以下	環境基準値超過	局数	環境基準値以下	環境基準値超過	地点（評価範囲）	環境基準値以下	環境基準値超過
首都圏	112	112	0	62	62	0	-	-	-
愛知・三重圏	34	34	0	21	21	0	-	-	-
大阪・兵庫圏	59	59	0	32	32	0	-	-	-
計	205	205	0	115	115	0	-	-	-

※SPMは簡易測定を実施していない。

（2） 評価範囲ごとの面的評価
③測定結果を踏まえた再判定の実施（数値計算で判定基準非適合の場合）

- 数値計算で判定基準非適合と判定された地点（評価範囲）の評価
  （ア）自動測定（公定法）
  - ✓ 各地点における$NO_2$98%値は、日進町交差点（埼玉県さいたま市）：0.042ppm、東名高速道路付近の交差点（神奈川県厚木市）：0.044ppm、走谷2丁目交差点（大阪府枚方市）：0.042ppmであり、3地点ともに0.06ppmを下回った。

交差点	有効時間数	有効日数	NO_2平均値（ppm）(a)	$NO_2$98%値（ppm）(b)	比率 (b)/(a)
日進町交差点（埼玉県さいたま市、国道16号）	6,222	260	0.022	0.042	1.909
東名高速道路付近の交差点（神奈川県厚木市、国道129号）	6,509	272	0.026	0.044	1.692
走谷2丁目交差点（大阪府枚方市、国道1号）	8,713	365	0.020	0.042	2.100

（2） 評価範囲ごとの面的評価
③測定結果を踏まえた再判定の実施（数値計算で判定基準非適合の場合）

■ 数値計算で判定基準非適合と判定された地点（評価範囲）の評価

（イ）簡易測定

✓ NO2濃度（4期平均）と自動測定（公定法）によるNO298%値／NO2平均値から算出したNO298%値（換算）は、3地点ともに0.06ppmを下回った。

調査地点（交差点）	地点番号	NO_2濃度（ppm）					自動測定(公定法)による $NO_2$98%値／NO_2平均値※2	$NO_2$98%値換算（ppm）
		春期	夏期	秋期	冬期	4期平均		
日進町交差点（埼玉県さいたま市）	埼玉-1-1	0.021	0.019	0.029	0.041	0.028	1.909	0.053
	埼玉-1-2	0.016	0.016	0.018	0.024	0.019	1.909	0.036
	埼玉-1-3	0.019	0.023	0.027	0.035	0.026	1.909	0.050
	埼玉-1-4	0.014	0.012	0.023	0.034	0.020	1.909	0.039
東名高速道路付近の交差点（神奈川県厚木市）	神奈川-1-1	0.023	0.021	0.020	0.024	0.022	1.692	0.037
	神奈川-1-2	0.025	0.024	0.024	0.036	0.027	1.692	0.046
	神奈川-1-3	0.021	0.022	0.025	0.041	0.027	1.692	0.046
	神奈川-1-4	0.027	0.026	0.027	0.038	0.029	1.692	0.049
	神奈川-1-3(公)※1	－	0.021	0.024	0.040	0.029	1.692	0.048
走谷2丁目交差点（大阪府枚方市）	大阪-1-1	0.017	0.018	0.021	0.029	0.021	2.100	0.045
	大阪-1-2	0.021	0.018	0.025	0.033	0.024	2.100	0.051
	大阪-1-3	0.023	0.020	0.027	0.035	0.026	2.100	0.055
	大阪-1-4	0.016	0.016	0.022	0.028	0.021	2.100	0.044
	大阪-1-4(公)※1	0.019	0.020	0.023	0.032	0.024	2.100	0.050

※1　自動測定（公定法）と同地点に設定した簡易測定

※2　同交差点で実施した自動測定（公定法）による$NO_2$98%値とNO_2年平均値の比率

（2） 評価範囲ごとの面的評価

③測定結果を踏まえた再判定の実施（数値計算で判定基準非適合の場合）

- 数値計算で判定基準非適合と判定された地点（評価範囲）の評価

（ウ）測定結果を踏まえた再判定の評価結果

✓ 数値計算で判定基準非適合と判定された3交差点（日進町交差点（埼玉県さいたま市）、東名高速道路付近の交差点（神奈川県厚木市）、走谷2丁目交差点（大阪府枚方市））において、上記（ア）（イ）の測定結果を踏まえた再判定の結果、全ての地点（評価範囲）で「適合」と判定された。

4. 環境基準確保の評価について

環境基準確保の評価について

①常時監視測定局の継続的･安定的な環境基準達成に係る評価

(ア) 測定データの経年的な推移(長期的及び短期的な変動等)から、環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること	【評価結果】 ･各都府県のNO_2年平均値及び$NO_2$98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値は減少傾向にある。 ･至近3年度(H30～R2)の$NO_2$98%値の平均値は、2局※1を除いて、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル(0.055ppm以下)である。 ･至近3年度(H30～R2)のSPM2%除外値の平均値は、全ての測定局において環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルである。
(イ) 自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであるか、少なくとも現状の変化が継続した場合に環境基準値を超過する状況まで悪化すると考えられない	【評価結果】 ･各都府県において基準年度から自動車NOx排出量及びPM排出量(自動車NOx･PM法対策地域内)は低減傾向である。

②対策地域全体における面的評価

数値計算手法及び測定手法を組み合わせて「評価範囲ごとの面的評価」を行う。	【評価結果】数値計算手法及び測定手法(常時監視測定局や簡易測定)を組み合わせて評価した結果、NO_2、SPMともに、全ての評価範囲において「適合」であった。

③対策地域における環境基準確保の評価

【評価結果】上記①②の評価結果から、『対策地域における環境基準はおおむね確保されている。ただし、一部の地点(測定局)ではNO_2に係る環境基準を達成しているものの環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルではない。』と評価※2する。

青色:評価項目の見方(指標)を満たしたもの
赤色:評価項目の見方(指標)を満たさなかったもの

※1 環七通り松原橋(東京都)と大井中央陸橋下交差点(大気汚染防止法に基づかない測定局、品川区管轄)の2局。
※2 数値計算手法において適用した自動車排出量の推移等を参照し、環境基準が維持されているかについても考察する。
※2 沿道環境濃度に及ぼす自動車発生源の要因に加えて、局地的な高濃度に及ぼすその他の要因についても考慮する。

「環境基準の維持」に関する考察

■ 自動車NOx排出量、自動車PM排出量の推移

- 自動車NOx排出量及びPM排出量（自動車NOx･PM法対策地域内）は低減傾向にある。
  - ✓ 総量削減計画の基準年度と比した令和2年度のNOx排出量は40.3%（59.7%削減）、PM排出量は51.5%（48.5%削減）と算定。
  - ✓ 将来推計における現状年度（平成29年度）と比した令和2年度のNOx排出量は78.3%（21.7%削減）、PM排出量は87.4%（12.6%削減）と算定。
- 自動車の排出量に影響を与える要因等
  - ✓ 自動車NOx･PM法の排出基準適合率（保有台数）は年々上昇しており、対策地域内で9割を超え、対策地域外で7割～8割程度である。
  - ✓ 自動車NOx･PM法の車種規制によって対策地域内を走行している適合車の割合は約99%である。
  - ✓ 排出ガス規制区分別構成率は、年々新しい排出ガス規制車の割合が増加している。

■ 「環境基準の維持」に関する考察

- ✓ 自動車NOx排出量、自動車PM排出量は低減傾向にある。そのうえ、自動車の排出量に影響を与える要因となる自動車NOx･PM法排出基準適合率等の推移等を見ても、自動車からの排出量の低減傾向は継続したものであると考えられることから、大気環境が現状から悪化するとは考えづらく、環境基準を達成した状況は維持される状況にある。

「環境基準の維持」の考察に係る留意事項

- ✓ 「環境基準の維持」の考察にあたっては、本年度可能な限り定量的に情報を収集したうえで実施するものである。そのため、本年度において、十分な科学的な知見がなく、定量的に考察することが困難な指標については、考慮しない。
- ✓ こうした考察することが困難な指標については、将来的に十分な根拠のもとに考察できるようになった場合に、改めて取扱いを検討することが望ましい。

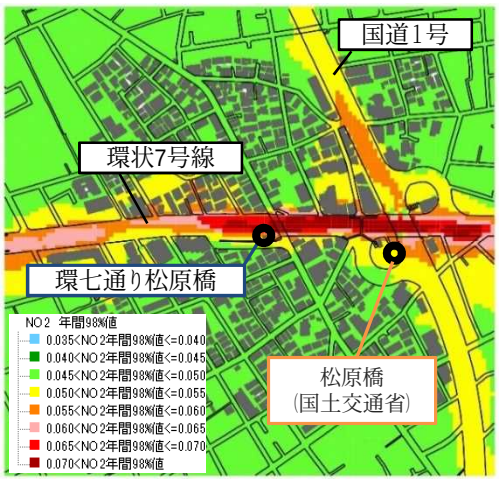
【現時点で考慮が困難な指標】

〇排出ガス後処理装置（触媒）劣化等の排出量増加

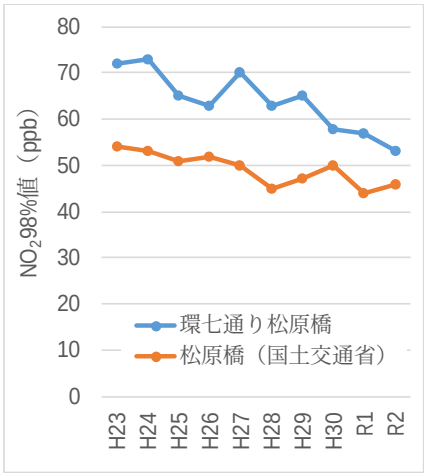
- ✓ 将来年度に最も影響が考えられる平成28年、30年規制の触媒劣化について、触媒の材質や車両の使われ方など様々な要因で排出係数が変化する可能性があることが示唆されており、現時点で定量的な値が設定できない。
- ✓ さらに、交差点近傍ではアイドリング時間の増加等の要因より、触媒温度が低下し、触媒性能が十分に発揮されていない可能性も考えられる。
- ✓ 現時点では、交差点近傍の排出量増加について、実路走行調査の結果を基に設定しているため、より多角的な考察を行うにあたっては、平成28年、30年規制の触媒劣化についても実路走行調査によるデータ蓄積も必要。

局地的な高濃度に及ぼすその他の要因

- 大気汚染物質が滞留しやすい道路構造（掘割、立体交差）
  - ✓ 環七通り松原橋（東京都）は近接した測定局に比して、大気環境濃度が高い傾向にあるが、これは大気汚染物質が滞留しやすい道路構造（掘割）が一つの要因であると考えられる。なお、同測定局は、3年連続（平成30年度～令和2年度）でNO2の環境基準を達成し、濃度も年々低下している。
    （近傍の松原橋（国土交通省管轄）は過去10年以上、NO2に係る環境基準を達成している。）
  - ✓ 過年度調査（平成30年度調査）において、DiMCFDを用いて計算（平成32年度）を実施⇒環状７号線で高濃度



【図】 単純将来（平成32年度）推計結果（環七通り松原橋周辺）



【図】 環七通り松原橋と松原橋（国土交通省）のNO2 98%値の推移

  - ✓ 大井中央陸橋下交差点（東京都）は大気汚染物質が滞留しやすい道路構造（立体交差）が一つの要因として考えられる。
    （また、本測定局は樹木に囲われており、大気環境常時監視マニュアルとは整合しない可能性がある測定局であることに留意する必要がある。）

- 大気汚染物質が滞留しやすい地形（窪地等）
  - ✓ 大気汚染物質が滞留しやすい地形（窪地等）も高濃度に及ぼすその他の要因として考えられる。

目録１

「環境基準確保」に係る評価に関する参考資料集

項目

1. 常時監視測定局における継続的･安定的な環境基準達成に係る評価に関する参考資料
2. 対策地域全体における面的評価に関する参考資料

1．常時監視測定局における継続的･安定的な環境基準達成に係る評価に関する参考資料

1. 常時監視測定局における継続的･安定的な環境基準達成に係る評価に関する参考資料

(ア) 測定データの経年的な推移に関する参考資料

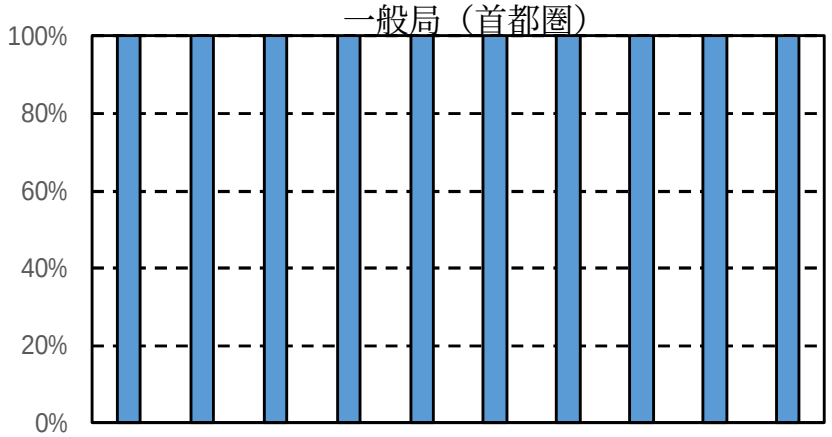
	参考資料	頁
NO_2	NO_2の環境基準達成率の経年推移	スライド5～7
	$NO_2$98%値の濃度ランク別測定局(自排局)数の推移	スライド8
	NO_2の環境基準非達成局の状況	スライド9～13
SPM	SPMの環境基準達成率の経年推移	スライド14～16
	SPM2%除外値の濃度ランク別測定局(自排局)数の推移	スライド17
	SPM2%除外値が比較的高い測定局の状況	スライド18～22

(イ) 自動車からの排出量に関する参考資料

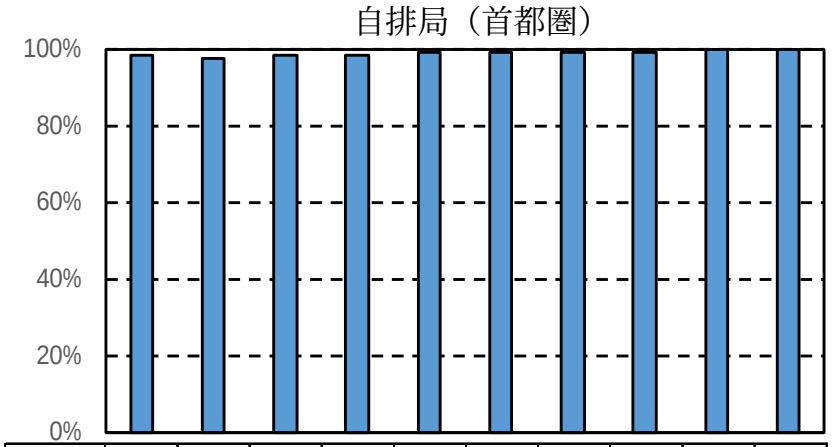
評価項目	頁
8都府県対策地域内のNOx及びPM排出量	スライド23
測定局前面･周辺道路からのNOx排出強度とNO_2濃度の関係	スライド24～25
測定局前面･周辺道路からのPM排出強度とSPM濃度の関係	スライド26～27
自動車の排出量に影響を与える要因等について	スライド28～31

NO_2の環境基準達成率の経年推移
（首都圏の自動車NOx・PM法対策地域）

- 平成23年度以降、首都圏の全ての一般環境大気測定局（一般局）で環境基準を達成している。
- 令和元年度以降、首都圏の全ての自動車排出ガス測定局（自排局）で環境基準を達成している。



年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	218	212	208	208	207	207	208	206	205	202
達成局数	218	212	208	208	207	207	208	206	205	202



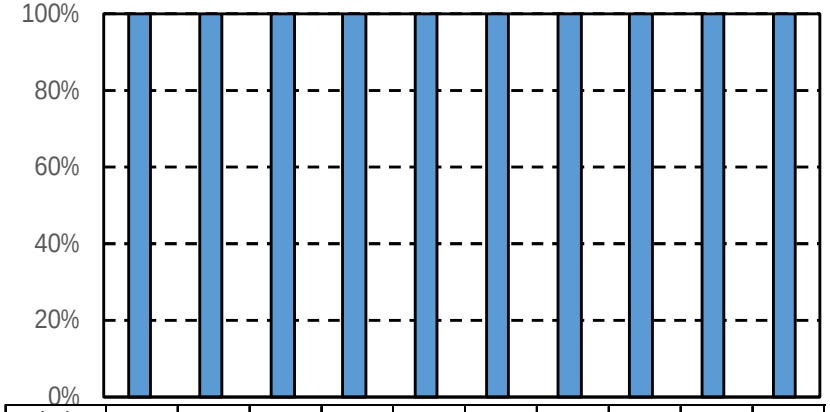
年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率	98%	97%	98%	98%	99%	99%	99%	99%	100%	100%
有効局数	119	118	118	117	117	116	115	113	113	112
達成局数	117	115	116	115	116	115	114	112	113	112

【図】 対策地域における測定局（一般局、自排局）のNO_2の環境基準達成率の推移（首都圏）

NO_2の環境基準達成率の経年推移
(愛知･三重圏の自動車NOx･PM法対策地域)

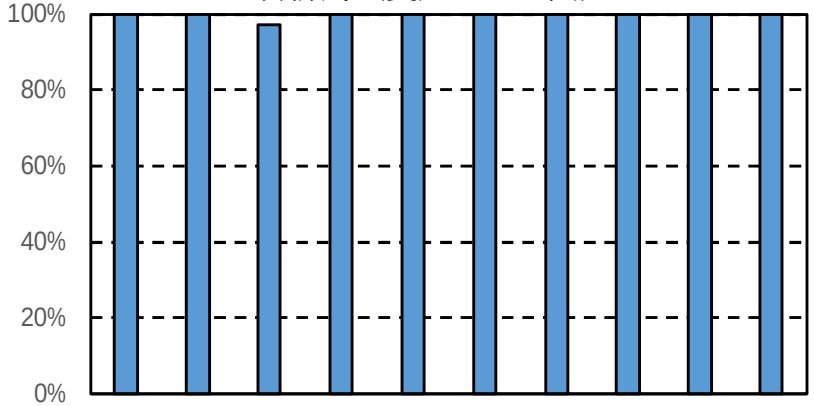
- 平成23年度以降、愛知･三重圏の全ての一般局で環境基準を達成している。
- 平成23、24年度及び平成26年度以降、愛知･三重圏の全ての自排局で環境基準を達成している。

一般局（愛知・三重圏）



年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	89	88	87	89	85	82	78	79	80	79
達成局数	89	88	87	89	85	82	78	79	80	79

自排局（愛知・三重圏）

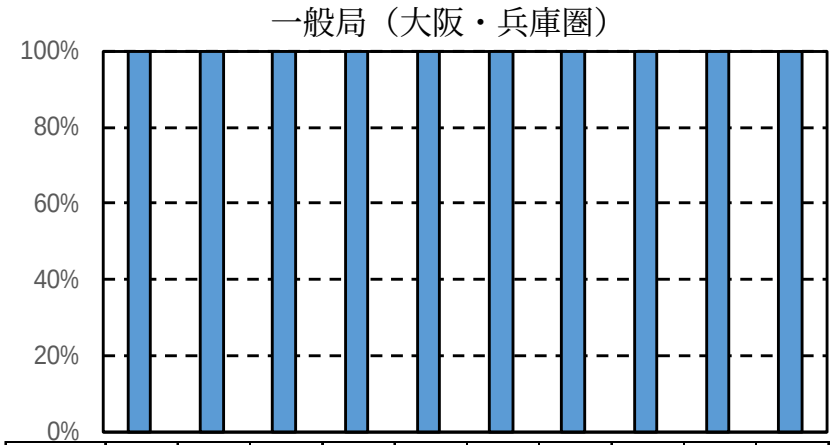


年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率	100%	100%	97%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	35	34	35	35	35	34	33	33	32	33
達成局数	35	34	34	35	35	34	33	33	32	33

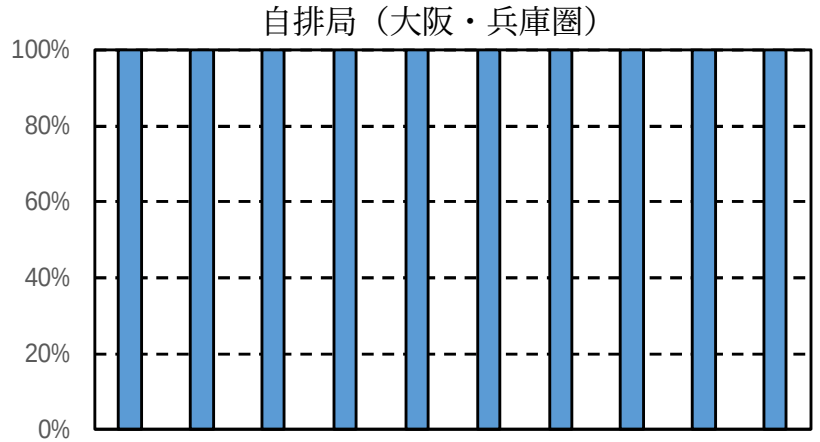
【図】 対策地域における測定局（一般局、自排局）のNO_2の環境基準達成率の推移（愛知･三重圏）

NO_2の環境基準達成率の経年推移
(大阪･兵庫圏の自動車NOx･PM法対策地域)

- 平成23年度以降、大阪･兵庫圏の全ての一般局で環境基準を達成している。
- 平成23年度以降、大阪･兵庫圏の全ての自排局で環境基準を達成している。



年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	118	118	116	116	115	114	115	114	114	114
達成局数	118	118	116	116	115	114	115	114	114	114

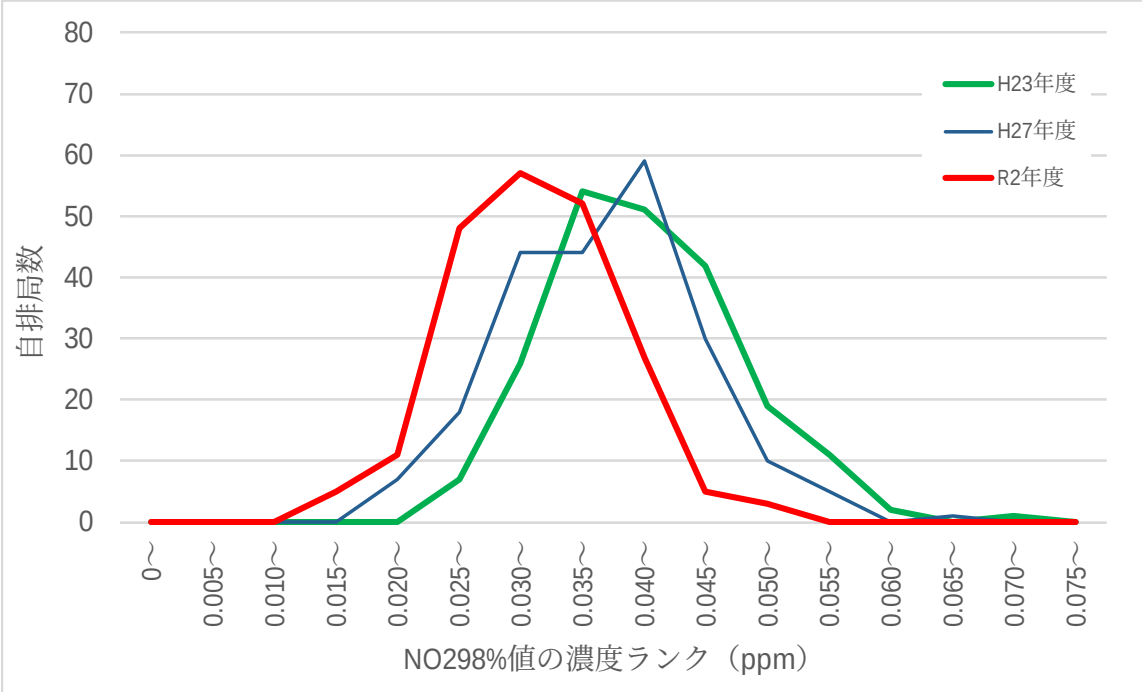


年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	65	64	65	64	65	65	64	63	63	62
達成局数	65	64	65	64	65	65	64	63	63	62

【図】 対策地域における測定局（一般局、自排局）のNO_2の環境基準達成率の推移（大阪･兵庫圏）

$NO_2$98%値の濃度ランク別測定局（自排局）数の推移

- 8都府県の対策地域内における常時監視測定局（自排局）における$NO_2$98%値は、年々、高濃度側の測定局数が減少し、低濃度側の測定局数が増加傾向にある。（低濃度側に移行している。）



【図】 $NO_2$98%値の濃度ランク別測定局（自排局）数の経年推移
（8都府県の自動車NOx･PM法対策地域内）

※$NO_2$98%値の濃度ランク「0.050～」は、「0.050ppm＜$NO_2$98%値≦0.055ppm」を示す。

NO_2の環境基準非達成局の状況
（平成21年度以降、自排局）

- 環境基準非達成局は、対策地域内に散在していたが、令和元年度以降は全測定局で環境基準を達成した。

(ppm)

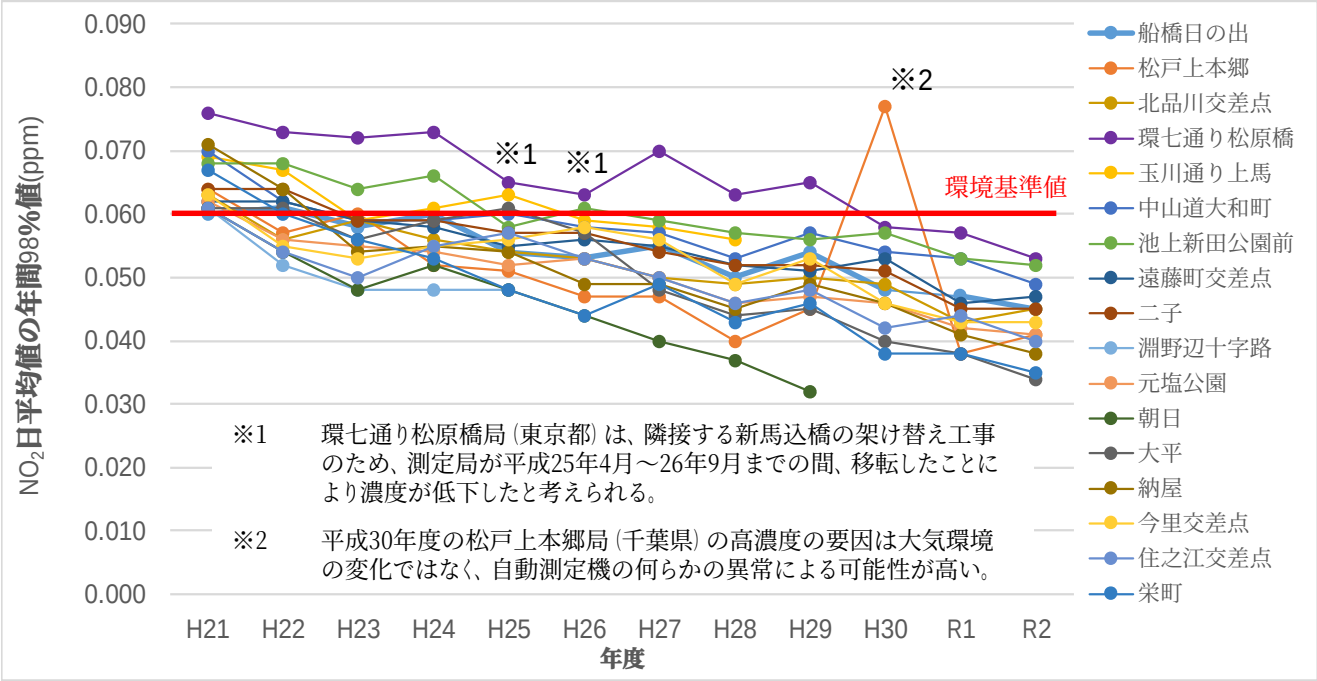
都府県	市町村	測定局	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
千葉県	船橋市	船橋日の出	0.060	0.061	0.058	0.060	0.054	0.053	0.055	0.050	0.054	0.048	0.047	0.045
	松戸市	松戸上本郷	0.064	0.057	0.060	0.052	0.051	0.047	0.047	0.040	0.045	0.077	0.038	0.041
東京都	品川区	北品川交差点	0.063	0.056	0.059	0.056	0.054	0.053	0.050	0.049	0.050	0.049	0.043	0.045
	大田区	環七通り松原橋	0.076	0.073	0.072	0.073	0.065	0.063	0.070	0.063	0.065	0.058	0.057	0.053
	世田谷区	玉川通り上馬	0.069	0.067	0.059	0.061	0.063	0.059	0.058	0.056	-	-	-	-
	板橋区	中山道大和町	0.070	0.062	0.059	0.059	0.060	0.058	0.057	0.053	0.057	0.054	0.053	0.049
神奈川県	川崎市川崎区	池上新田公園前	0.068	0.068	0.064	0.066	0.058	0.061	0.059	0.057	0.056	0.057	0.053	0.052
	川崎市幸区	遠藤町交差点	0.062	0.062	0.059	0.058	0.055	0.056	0.055	0.052	0.051	0.053	0.046	0.047
	川崎市高津区	二子	0.064	0.064	0.059	0.059	0.057	0.057	0.054	0.052	0.052	0.051	0.045	0.045
	相模原市	淵野辺十字路	0.061	0.052	0.048	0.048	0.048	-	-	-	-	-	-	-
愛知県	名古屋市南区	元塩公園	0.062	0.056	0.055	0.054	0.052	0.053	0.050	0.046	0.047	0.046	0.042	0.041
	岡崎市	朝日	0.061	0.054	0.048	0.052	0.048	0.044	0.040	0.037	0.032	-	-	-
	岡崎市	大平	0.061	0.061	0.056	0.059	0.061	0.057	0.048	0.044	0.045	0.040	0.038	0.034
三重県	四日市市	納屋	0.071	0.064	0.054	0.055	0.054	0.049	0.049	0.045	0.049	0.046	0.041	0.038
大阪府	大阪市東成区	今里交差点	0.063	0.055	0.053	0.055	0.056	0.058	0.056	0.049	0.053	0.046	0.043	0.043
	大阪市住之江区	住之江交差点	0.061	0.054	0.050	0.055	0.057	0.053	0.050	0.046	0.048	0.042	0.044	0.040
兵庫県	宝塚市	栄町	0.067	0.060	0.056	0.053	0.048	0.044	0.049	0.043	0.046	0.038	0.038	0.035

【表】 平成21年度以降の自排局における環境基準非達成局一覧

※表中の網掛けは、環境基準非達成（$NO_2$98%値が0.06ppm超過）であることを示す。

NO_2の環境基準非達成局の状況
（$NO_2$98％値の推移（平成21年度以降、自排局））

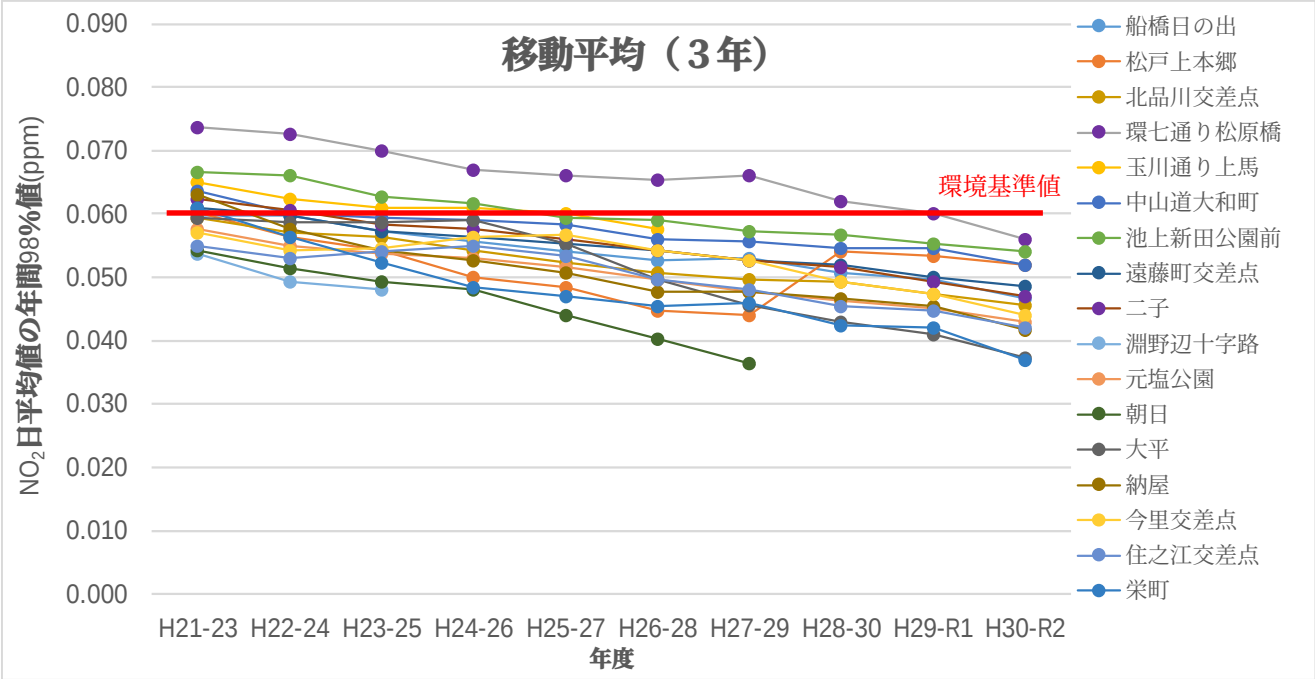
- 平成21年度以降に環境基準非達成となった自排局の$NO_2$98％値の推移は、低下傾向にある。
- 令和元年度以降は、全ての測定局で環境基準を達成した。



【図】 平成21年度以降にNO_2が環境基準非達成となった自排局におけるNO_2日平均値の年間98%値の推移

NO_2の環境基準非達成局の状況
（$NO_2$98％値の移動平均の推移）

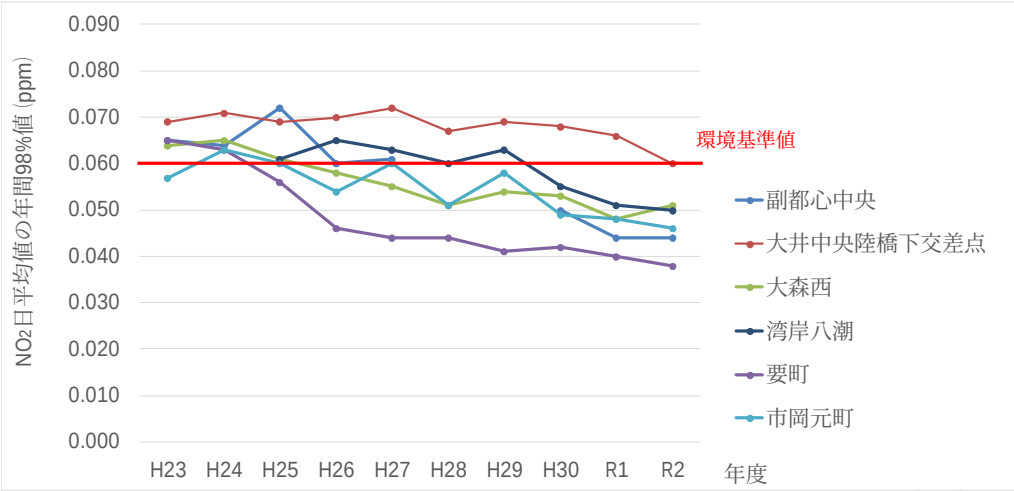
- 平成21年度以降に環境基準非達成となった自排局の<u>$NO_2$98％値の移動平均（3年）</u>の推移は、低下傾向にある。
- $NO_2$98％値の至近3年度平均（平成30年度～令和2年度）は、全ての測定局で0.06ppm以下であった。



【図】 平成21年度以降にNO_2が環境基準非達成となった自排局における
NO_2日平均値の年間98%値の移動平均（3年）の推移

NO_2の環境基準非達成局の状況
（$NO_2$98％値の推移、大気汚染防止法に基づかない測定局）

- 大気汚染防止法に基づかない測定局（公定法に基づき自治体や道路管理者等で実施されている測定局、計143局）において、令和元年度までは環境基準非達成局が存在していたが、令和２年度は全測定局で環境基準を達成した。



【図】 平成23年度以降にNO_2が環境基準非達成となった大気汚染防止法に基づかない測定局における$NO_2$98%値の推移

(ppm)

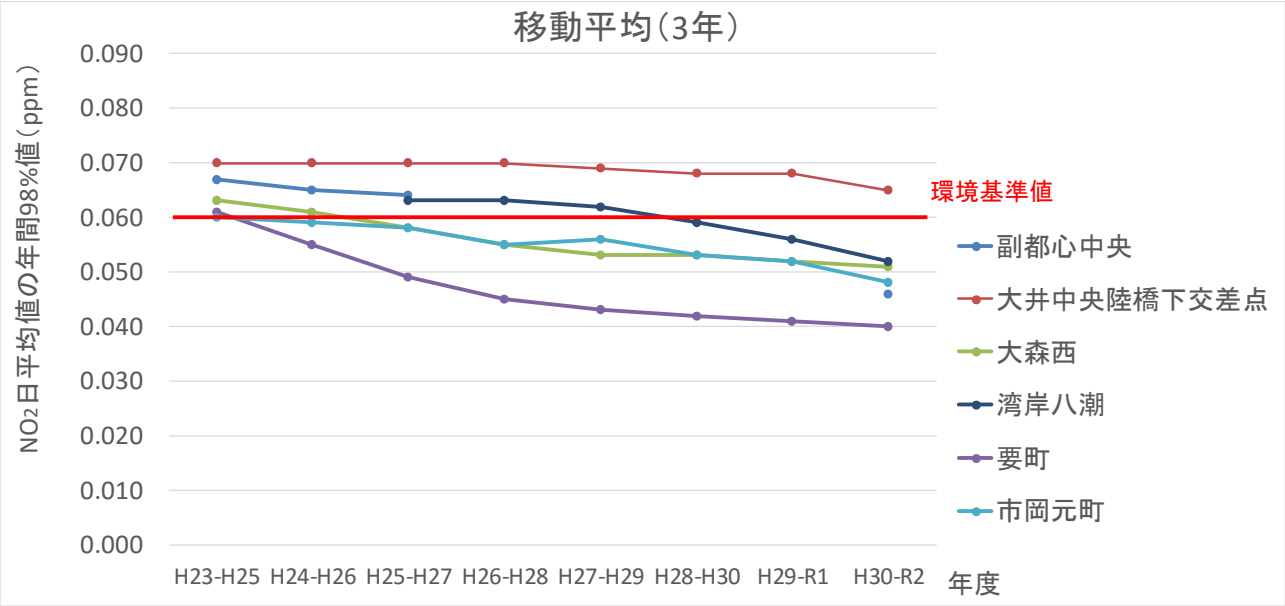
都府県	所管機関	測定局	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
東京都	市区町村	副都心中央	0.065	0.064	0.072	0.060	0.061	－	－	0.050	0.044	0.044
		大井中央陸橋下交差点	0.069	0.071	0.069	0.070	0.072	0.067	0.069	0.068	0.066	0.060
		大森西	0.064	0.065	0.061	0.058	0.055	0.051	0.054	0.053	0.048	0.051
	首都高速道路	湾岸八潮	－	－	0.061	0.065	0.063	0.060	0.063	0.055	0.051	0.050
愛知県	国土交通省	要町	0.065	0.063	0.056	0.046	0.044	0.044	0.041	0.042	0.040	0.038
大阪府	国土交通省	市岡元町	0.057	0.063	0.060	0.054	0.060	0.051	0.058	0.049	0.048	0.046

【表】 平成23年度以降の大気汚染防止法に基づかない測定局における環境基準非達成局一覧

※表中の網掛けは、環境基準非達成（$NO_2$98％値が0.06ppm超過）であることを示す。

NO_2の環境基準非達成局の状況
（$NO_2$98%値の移動平均の推移、大気汚染防止法に基づかない測定局）

- 平成23年度以降に環境基準非達成となった大気汚染防止法に基づかない測定局（公定法に基づき自治体や道路管理者等で実施されている測定局）の<u>$NO_2$98%値の移動平均（3年）</u>の推移は、低下傾向にある。
- $NO_2$98%値の至近3年度平均（平成30年度～令和2年度）は、1局を除いて0.06ppm以下であった。

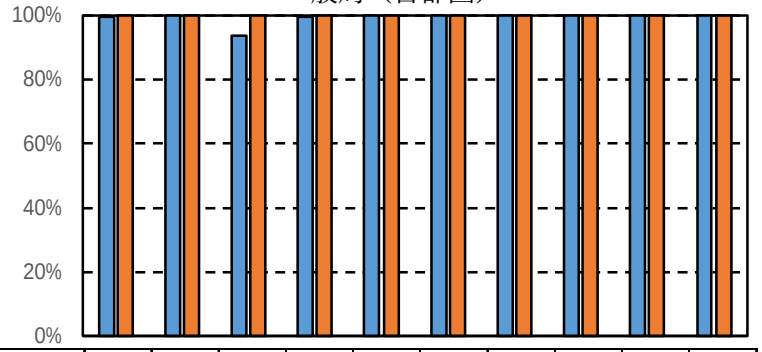


【図】 平成23年度以降にNO_2が環境基準非達成となった大気汚染防止法に基づかない測定局における$NO_2$98%値の移動平均（3年）の推移

SPMの環境基準達成率の経年推移
(首都圏の自動車NOx･PM法対策地域)

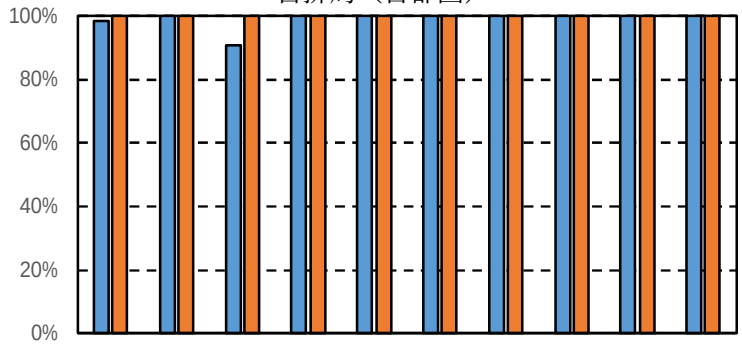
- ◆ 達成率① (環境基準を超える日が2日以上連続による評価を含む場合)
  - ▸ 平成25年度を除き、首都圏の全ての一般局で環境基準を達成している。
  - ▸ 平成23、25年度を除き、首都圏の全ての自排局で環境基準を達成している。
- ◆ 達成率② (環境基準を超える日が2日以上連続による評価を除く場合)
  - ▸ 首都圏の全ての一般局及び自排局で環境基準を達成している。

一般局（首都圏）



年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率①	100%	100%	94%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
達成率②	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	219	211	209	209	209	210	210	208	206	205
達成局数①	218	211	196	208	209	210	210	208	206	205
達成局数②	219	211	209	209	209	210	210	208	206	205

自排局（首都圏）



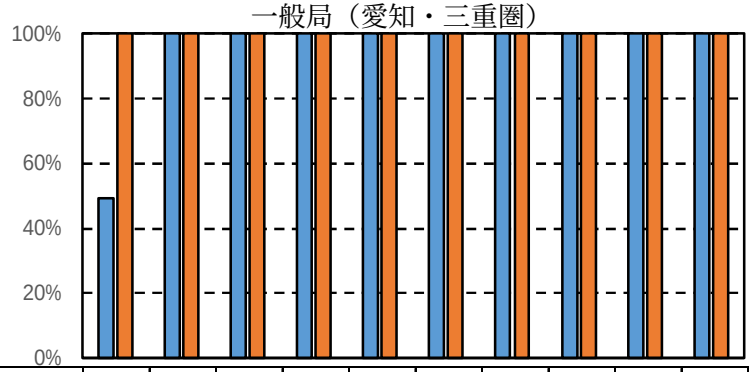
年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率①	98%	100%	91%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
達成率②	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	115	115	116	115	115	114	113	111	112	111
達成局数①	113	115	105	115	115	114	113	111	112	111
達成局数②	115	115	116	115	115	114	113	111	112	111

【図】 対策地域における測定局 (一般局、自排局) のSPMの環境基準達成率の推移 (首都圏)

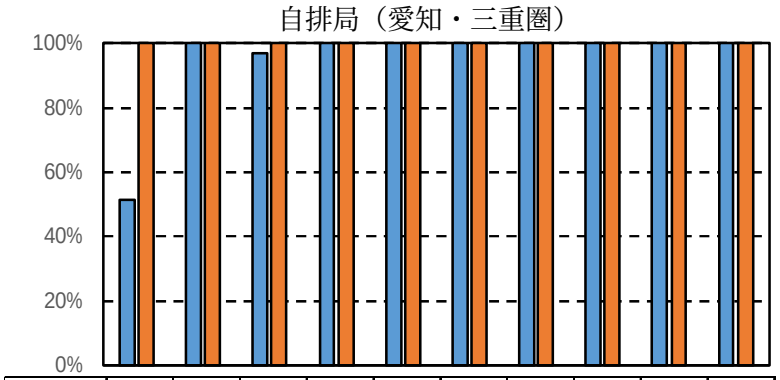
※達成率① (図中の青色の棒グラフ) :環境基準を超える日が2日以上連続による評価を含む場合の環境基準達成率。
達成率② (図中の橙色の棒グラフ) :環境基準を超える日が2日以上連続による評価を除く場合の環境基準達成率。

SPMの環境基準達成率の経年推移
(愛知･三重圏の自動車NOx･PM法対策地域)

- ◆ 達成率① (環境基準を超える日が2日以上連続による評価を含む場合)
  - 平成23年度を除き、愛知･三重圏の全ての一般局で環境基準を達成している。
  - 平成23、25年度を除き、愛知･三重圏の全ての自排局で環境基準を達成している。
    ※平成23年度は西日本において5月に広範囲で黄砂が観測され、その影響で多くの測定局で非達成となったと考えられる。
- ◆ 達成率② (環境基準を超える日が2日以上連続による評価を除く場合)
  - 愛知･三重圏の全ての一般局及び自排局で環境基準を達成している。



年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率①	49%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
達成率②	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	93	93	89	89	89	87	84	84	83	82
達成局数①	46	93	89	89	89	87	84	84	83	82
達成局数②	93	93	89	89	89	87	84	84	83	82



年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率①	51%	100%	97%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
達成率②	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	35	34	34	35	35	34	33	33	33	34
達成局数①	18	34	33	35	35	34	33	33	33	34
達成局数②	35	34	34	35	35	34	33	33	33	34

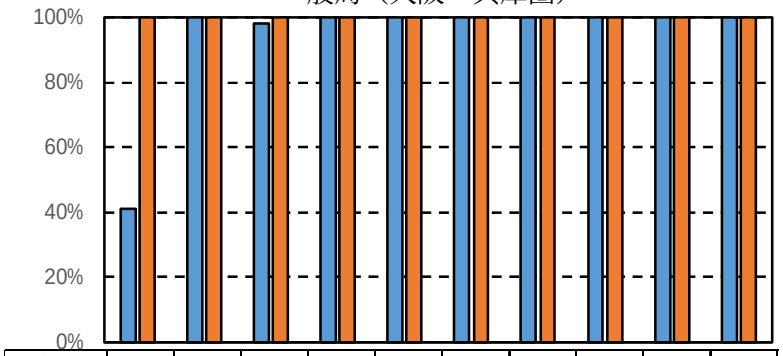
【図】 対策地域における測定局 (一般局、自排局) のSPMの環境基準達成率の推移 (愛知･三重圏)

※達成率① (図中の青色の棒グラフ) : 環境基準を超える日が2日以上連続による評価を含む場合の環境基準達成率。
達成率② (図中の橙色の棒グラフ) : 環境基準を超える日が2日以上連続による評価を除く場合の環境基準達成率。

SPMの環境基準達成率の経年推移
(大阪･兵庫圏の自動車NOx･PM法対策地域)

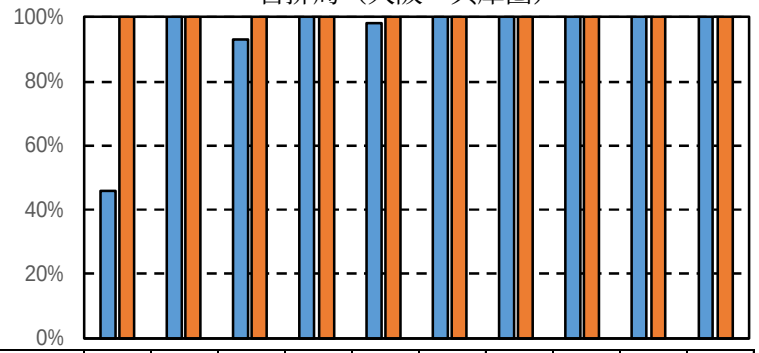
- ◆ 達成率① (環境基準を超える日が2日以上連続による評価を含む場合)
  - 平成23、25年度を除き、大阪･兵庫圏の全ての一般局で環境基準を達成している。
  - 平成23、25、27年度を除き、大阪･兵庫圏の全ての自排局で環境基準を達成している。
    ※平成23年度は西日本において5月に広範囲で黄砂が観測され、その影響で多くの測定局で非達成となったと考えられる。
- ◆ 達成率② (環境基準を超える日が2日以上連続による評価を除く場合)
  - 大阪･兵庫圏の全ての一般局及び自排局で環境基準を達成している。

一般局（大阪・兵庫圏）



年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率①	41%	100%	98%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
達成率②	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	117	117	117	117	115	115	115	114	114	113
達成局数①	48	117	115	117	115	115	115	114	114	113
達成局数②	117	117	117	117	115	115	115	114	114	113

自排局（大阪・兵庫圏）



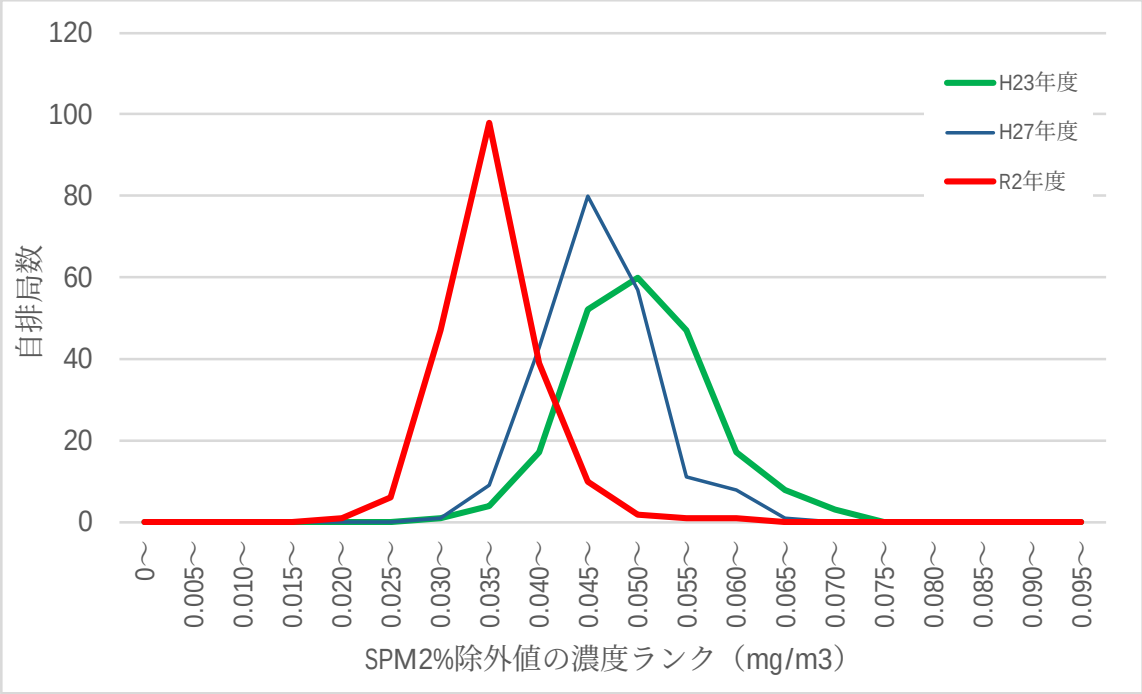
年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
達成率①	46%	100%	93%	100%	98%	100%	100%	100%	100%	100%
達成率②	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
有効局数	59	58	59	58	60	60	57	59	59	59
達成局数①	27	58	55	58	59	60	57	59	59	59
達成局数②	59	58	59	58	60	60	57	59	59	59

【図】 対策地域における測定局 (一般局、自排局) のSPMの環境基準達成率の推移 (大阪･兵庫圏)

※達成率① (図中の青色の棒グラフ) :環境基準を超える日が2日以上連続による評価を含む場合の環境基準達成率。
達成率② (図中の橙色の棒グラフ) :環境基準を超える日が2日以上連続による評価を除く場合の環境基準達成率。

SPM2%除外値の濃度ランク別測定局（自排局）数の推移

- 8都府県の対策地域内における常時監視測定局（自排局）におけるSPM2%除外値は、全般的に高濃度側の測定局数が減少し、低濃度側の測定局数が増加傾向にある（低濃度側に移行している）。



【図】 SPM2%除外値の濃度ランク別測定局（自排局）数の経年推移
（8都府県の自動車NOx･PM法対策地域内）

※SPM2%除外値の濃度ランク「0.050～」は、「0.050mg/m³＜SPM2%除外値≦0.055mg/m³」を示す。

SPM2%除外値が比較的高い測定局の状況
(平成21年度以降、自排局)

- 平成21年度以降、環境基準値(0.100mg/m³)を超過した自排局はない。
- 平成21年度以降、SPM2%除外値が0.075mg/m³を超過した自排局は16局であり、0.080mg/m³を超過した自排局は3局であるが、平成28年度以降は全ての測定局で0.060mg/m³を下回っている。

(mg/m³)

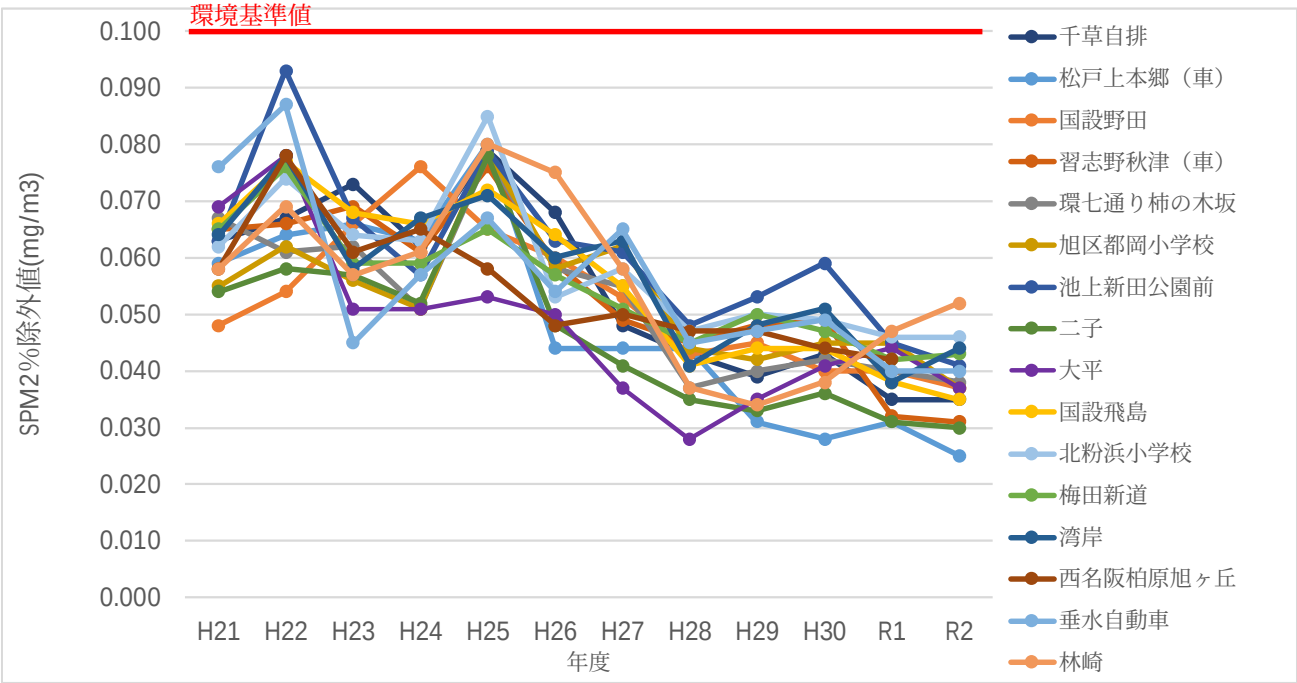
都府県	市町村	測定局	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
千葉県	千葉市稲毛区	千草自排	0.063	0.067	0.073	0.062	0.079	0.068	0.048	0.043	0.039	0.043	0.035	0.035
	松戸市	松戸上本郷(車)	0.059	0.064	0.066	0.063	0.080	0.044	0.044	0.044	0.031	0.028	0.031	0.025
	野田市	国設野田	0.048	0.054	0.066	0.076	0.065	0.060	0.053	0.043	0.045	0.040	0.040	0.037
	習志野市	習志野秋津(車)	0.065	0.066	0.069	0.061	0.076	0.059	0.049	0.045	0.048	0.049	0.032	0.031
東京都	目黒区	環七通り柿の木坂	0.067	0.061	0.062	0.051	0.078	0.058	0.055	0.037	0.040	0.042	0.040	0.038
神奈川県	横浜市旭区	旭区都岡小学校	0.055	0.062	0.056	0.051	0.079	0.058	0.062	0.044	0.042	0.045	0.045	0.037
	川崎市川崎区	池上新田公園前	0.063	**0.093**	0.067	0.057	0.079	0.063	0.061	0.048	0.053	0.059	0.045	0.041
	川崎市高津区	二子	0.054	0.058	0.057	0.052	0.078	0.048	0.041	0.035	0.033	0.036	0.031	0.030
愛知県	岡崎市	大平	0.069	0.078	0.051	0.051	0.053	0.050	0.037	0.028	0.035	0.041	0.044	0.037
	飛島村	国設飛島	0.066	0.077	0.068	0.066	0.072	0.064	0.055	0.041	0.044	0.044	0.038	0.035
大阪府	大阪市住之江区	北粉浜小学校	0.062	0.074	0.064	0.063	**0.085**	0.053	0.058	0.047	0.050	0.049	0.046	0.046
	大阪市北区	梅田新道	0.065	0.076	0.059	0.059	0.065	0.057	0.051	0.045	0.050	0.047	0.042	0.043
	堺市西区	湾岸	0.064	0.078	0.058	0.067	0.071	0.060	0.063	0.041	0.048	0.051	0.038	0.044
	柏原市	西名阪柏原旭ヶ丘	0.058	0.078	0.061	0.065	0.058	0.048	0.050	0.047	0.047	0.044	0.042	-
兵庫県	神戸市垂水区	垂水自動車	0.076	**0.087**	0.045	0.057	0.067	0.054	0.065	0.045	0.047	0.049	0.040	0.040
	明石市	林崎	0.058	0.069	0.057	0.061	0.080	0.075	0.058	0.037	0.034	0.038	0.047	0.052

【表】 平成21年度以降、SPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある測定局(自排局)一覧

※表中の網掛けはSPM2%除外値が0.075mg/m³超過、赤字(太字)は0.080mg/m³超過であることを示す。

SPM2%除外値が比較的高い測定局の状況
（SPM2%除外値の推移（平成21年度以降、自排局））

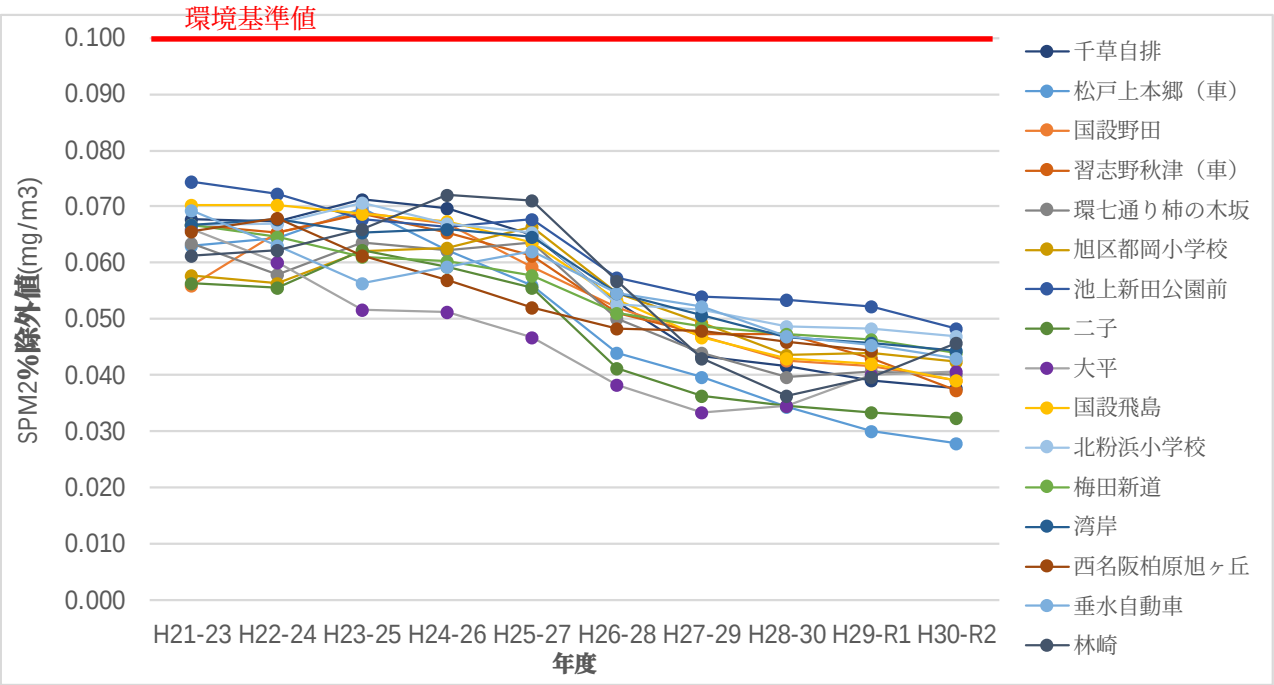
- 平成21年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある自排局（16局）のSPM2%除外値の推移は低下傾向にある。



【図】 平成21年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある測定局（自排局）の推移

SPM2%除外値が比較的高い測定局の状況
（SPM2%除外値の移動平均の推移）

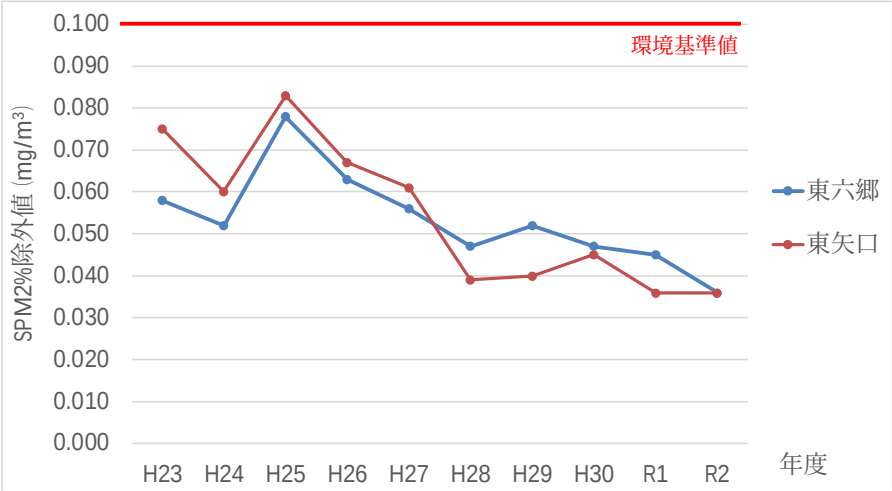
- 平成21年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある自排局（16局）の<u>SPM2%除外値の移動平均（3年）の推移</u>は低下傾向にあり、環境基準の0.100mg/m³を大幅に下回っている。



【図】 平成21年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある測定局（自排局）のSPM2%除外値の移動平均（3年）の推移

SPM2%除外値が比較的高い測定局の状況
（SPM2%除外値の推移、大気汚染防止法に基づかない測定局）

- 大気汚染防止法に基づかない測定局（公定法に基づき自治体や道路管理者等で実施されている測定局、計130局）において、平成23年度以降、環境基準値（0.100mg/m³）を超過した測定局はない。
- 各測定局におけるSPM2%除外値は、年々低下傾向にある。



【図】 平成23年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある大気防止法に基づかない測定局におけるSPM2%除外値の推移

(mg/m³)

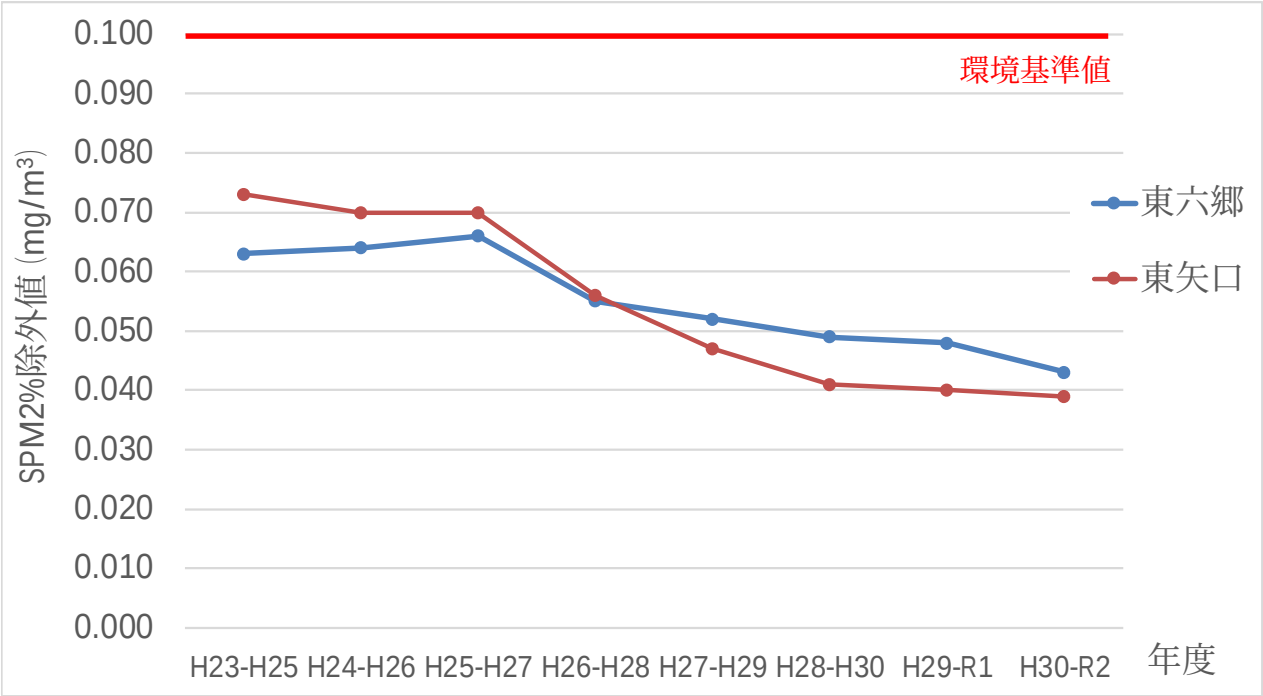
都府県	所管機関	測定局	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
東京都	市区町村	東六郷	0.058	0.052	0.078	0.063	0.056	0.047	0.052	0.047	0.045	0.036
		東矢口	0.075	0.060	0.083	0.067	0.061	0.039	0.040	0.045	0.036	0.036

【表】 平成23年度以降、SPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある大気汚染防止法に基づかない測定局一覧

※表中の網掛けはSPM2%除外値が0.075mg/m³超過、赤字は0.080mg/m³超過であることを示す。
※対象局：
平成23年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある3測定局のうち、所管機関から公表の合意が得られている2測定局を図表に示している。なお、公表の合意が得られていない1測定局についても、SPM2%除外値は減少傾向にあることを確認している。

SPM2%除外値が比較的高い測定局の状況
（SPM2%除外値の移動平均の推移、大気汚染防止法に基づかない測定局）

- 大気汚染防止法に基づかない測定局（公定法に基づき自治体や道路管理者等で実施されている測定局、計130局）において、SPM2%除外値の移動平均（3年）の推移は低下傾向にあり、環境基準値（0.100mg/m³）を大幅に下回っている。



【図】 平成23年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある大気汚染防止法に基づく測定局のSPM2%除外値の移動平均（3年）の推移

※対象局：
平成23年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある3測定局のうち、所管機関から公表の合意が得られている2測定局を図に示している。
なお、公表の合意が得られていない1測定局についても、SPM2%除外値の3年移動平均値は減少傾向にあることを確認している。

8都府県対策地域内のNOx及びPM排出量

- 令和2年度におけるNOx排出量及びPM排出量は、総量削減計画の目標年度（平成32年度（令和2年度））の目標排出量に対して、ほとんどの自治体で達成している。

都府県名	基準年度の排出量		目標年度（平成32年度）の排出量			令和2年度の排出量	
	（トン/年）	うち自動車からの排出量	（トン/年）	うち自動車からの排出量	自動車排出量の削減率	自動車からの排出量	R2排出量達成率※
埼玉県	38,045	20,821	26,637	11,639	55.9%	8,539	133.8%
千葉県	45,177	12,926	37,148	5,939	45.9%	5,410	107.6%
東京都	49,700	24,500	32,200	9,900	40.4%	10,658	94.8%
神奈川県	59,400	18,072	46,700	9,900	54.8%	6,421	142.6%
愛知県	83,472	29,031	63,598	16,117	55.5%	10,238	145.5%
三重県	16,757	5,233	14,157	2,787	53.3%	1,614	148.0%
大阪府	39,300	18,130	34,590	11,220	61.9%	8,600	137.9%
兵庫県	53,753	12,470	44,294	6,556	52.6%	5,075	125.0%

都府県名	基準年度の排出量		目標年度（平成32年度）の排出量			令和2年度の排出量	
	（トン/年）	うち自動車からの排出量	（トン/年）	うち自動車からの排出量	自動車排出量の削減率	自動車からの排出量	R2排出量達成率※
埼玉県	1,523	573	1,329	476	83.1%	408	170.5%
千葉県	2,516	581	2,266	377	64.9%	265	155.0%
東京都	3,360	710	2,680	580	81.7%	525	142.3%
神奈川県	3,170	845	2,720	590	69.9%	324	204.4%
愛知県	20,313注1	1,042注2	17,260注1	367注2	35.2%	229注2	120.4%
三重県	2,270	303	2,123	163	53.8%	113	135.4%
大阪府	2,510	910	2,220	670	73.6%	450	191.7%
兵庫県	2,895	689	2,456	401	58.2%	275	143.9%

（注1）
二次生成粒子を含む

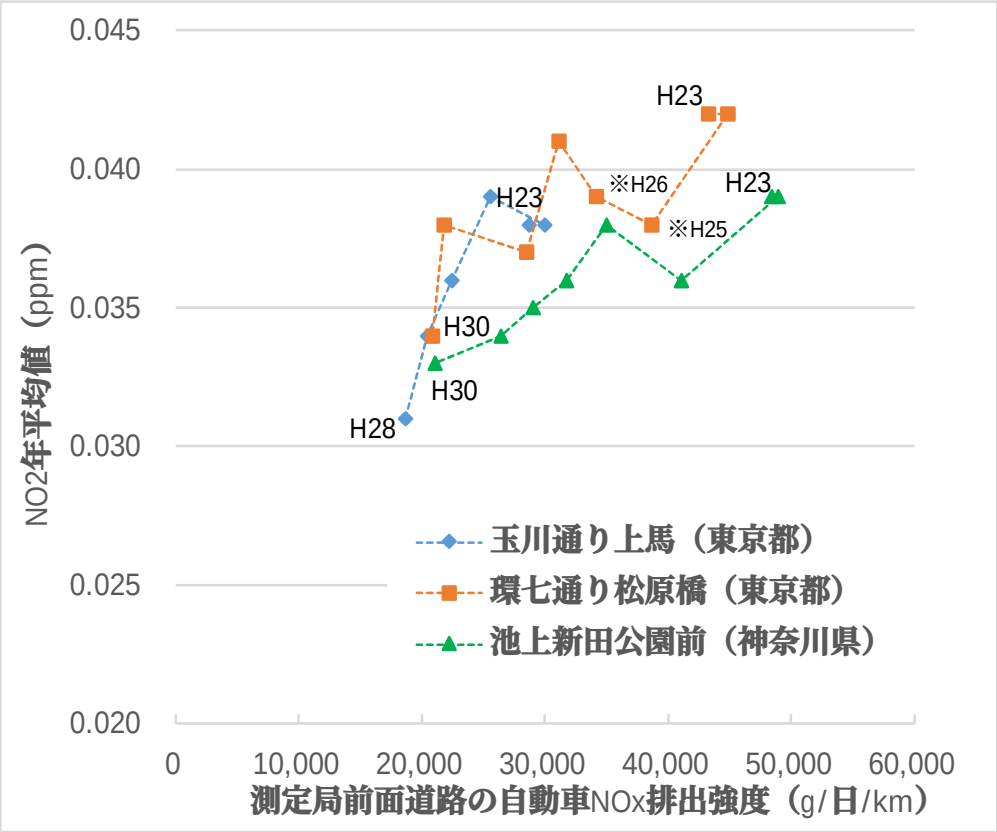
（注2）
排気口のみ

【表】 総量削減計画における基準年度及び目標年度における排出量、排出量（令和2年度）及び達成率

※R2排出量達成率　＝（基準年度排出量－令和２年度排出量）÷（基準年度排出量－平成32年度目標排出量）

測定局前面道路からのNOx排出強度とNO2濃度の関係

- NOx排出強度（排出量）の低下に伴い、NO2の年平均値も低下傾向にある。



※1　環七通り松原橋局（東京都）は平成25～26年度は移動していた。

※2　玉川通り上馬（東京都）は平成28年12月22日以降測定休止

※排出強度の算出に用いた測定局前面道路

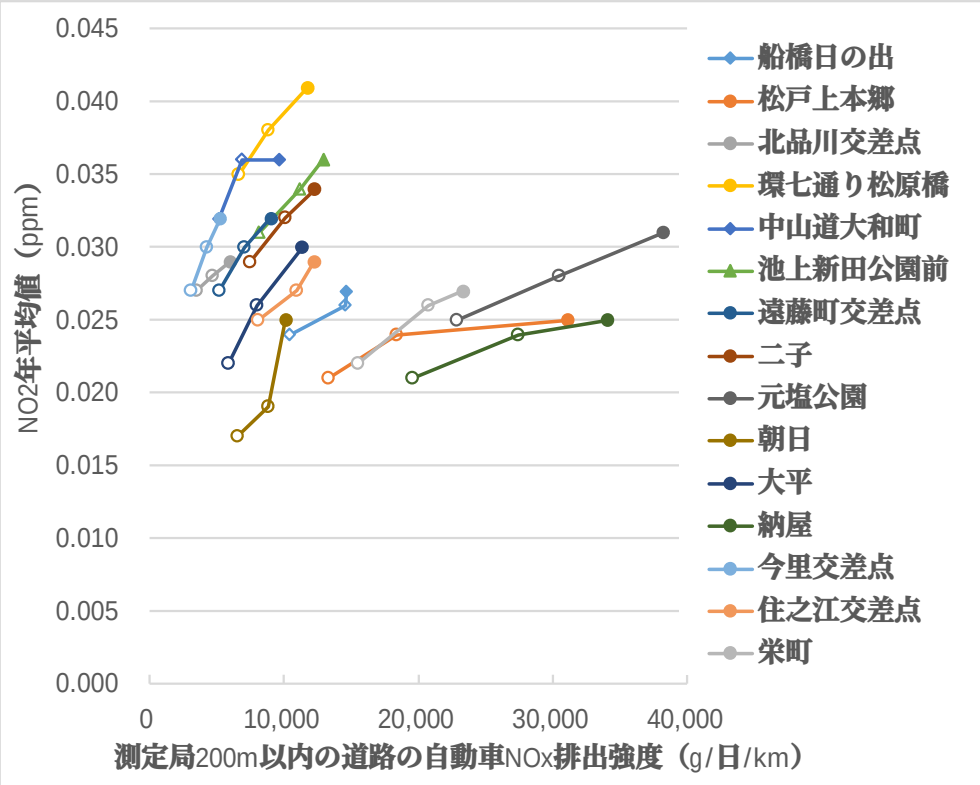
平成27年度道路交通センサス（国土交通省）の路線及び交通調査基本区間番号（括弧内）は以下のとおり。

玉川通り上馬（東京都）	国道246号（13302460240）
環七通り松原橋（東京都）	環状7号線（13403180050）
池上新田公園前（神奈川県）	東京大師横浜線（14400060050）

【図】 現基本方針実施期間中（平成23年度～令和2年度）に2回以上、NO2が環境基準非達成となったことのある局における、濃度と前面道路排出強度との関係

測定局周辺道路からのNOx排出強度とNO2濃度の関係

- 測定局周辺道路の自動車NOx排出強度（排出量）の低下に伴い、NO2年平均値も低下傾向にある。



※測定局周辺200m注1) 以内にある道路の自動車NOx排出強度
過年度調査のシミュレーションで作成した自動車発生源注2)（現状年度の平成27年度、平成29年度、及び将来年度の平成32年度）を用いて、自排局注3) 周辺200m以内にある道路（高速道路を除く）のNOx排出強度（g/日/km）を計算した。

注1) シミュレーションでは自動車発生源から200　以内はJEA式、200　超ではプルーム式（有風時）、パフ式（無風時）を使用していることから、測定局から200m以内に含まれる道路を対象とした。

注2) 自動車発生源（幹線道路）は、直線で近似できる区間である道路リンク（交差点近傍は10m単位）を最小単位として作成。

注3) スライド9の平成21年度以降に環境基準非達成の自排局を対象とした。

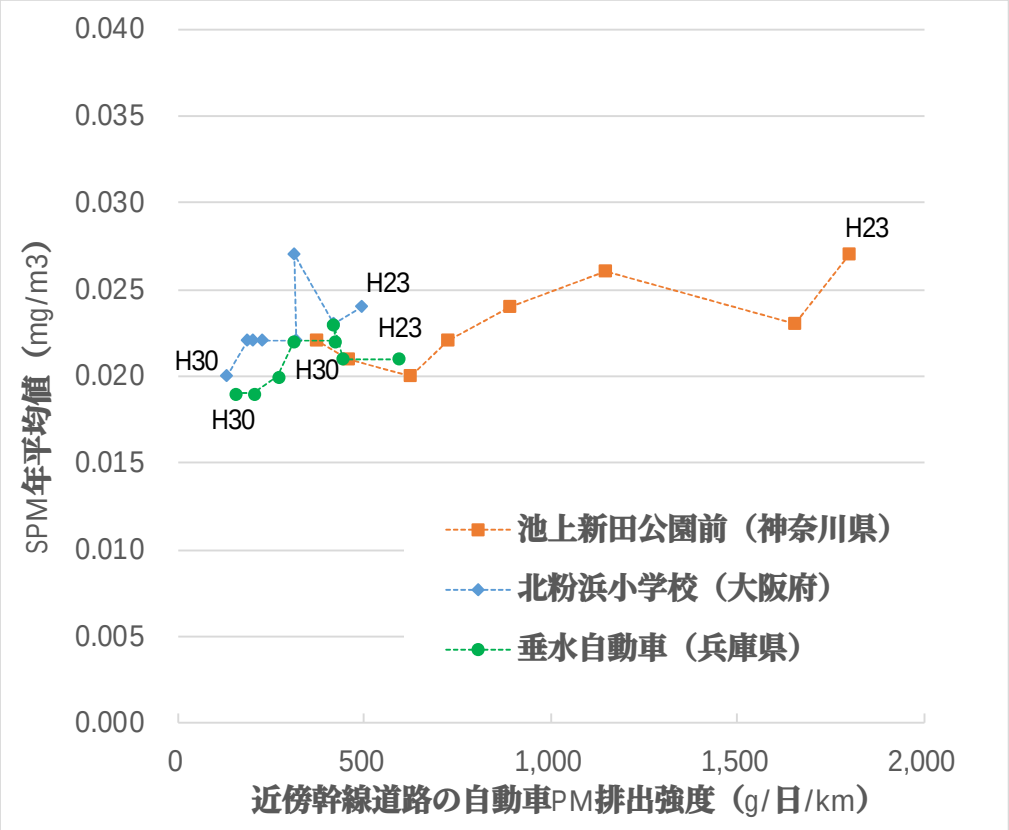
※NO2年平均値
現状年度の平成27年度及び平成29年度は実測値、
将来年度の平成32年度はシミュレーションの予測値

※図中のプロット
色付きは平成27年度、塗りつぶしなしは平成29年度、
白抜きは平成32年度を示す。

【図】 測定局から200m以内にある道路（高速道路を除く）の自動車NOx排出強度とNO2年平均値との関係

測定局前面道路からのPM排出強度とSPM濃度の関係

- PM排出強度の低下に伴いSPMの年平均値も低下傾向にあるが、その傾向はNOx排出強度とNO2年平均値との関係ほど強くない。



※排出強度の算出に用いた測定局前面道路

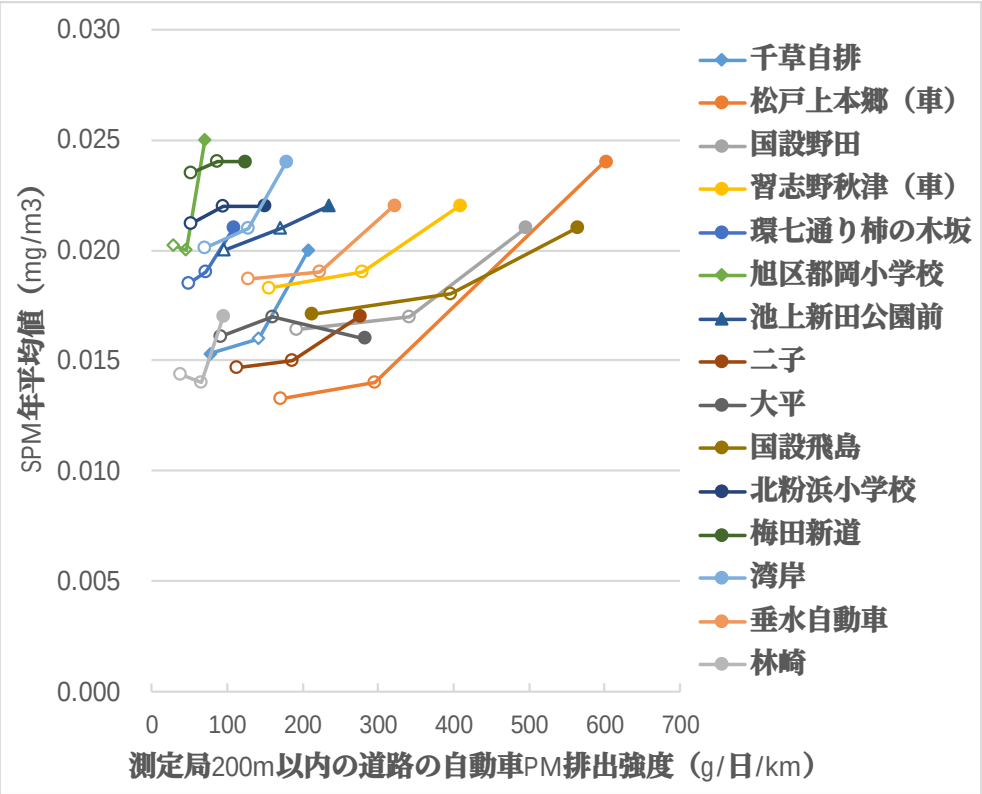
平成27年度道路交通センサス（国土交通省）の路線及び交通調査基本区間番号（括弧内）は以下のとおり。

池上新田公園前（神奈川県）	東京大師横浜線（14400060050）
北粉浜小学校（大阪府）	国道26号（27300260060）
垂水自動車（兵庫県）	国道2号（28300020600）

【図】 平成21年度以降にSPM2%除外値が0.080mg/m³を超過したことがある自排局における、濃度と前面道路排出強度との関係

測定局周辺道路からのPM排出強度とSPM濃度の関係

- 測定局周辺道路の自動車PM排出強度（排出量）の低下に伴い、SPM年平均値も低下傾向にある。



【図】 測定局から200m以内にある道路（高速道路を除く）の自動車PM排出強度とSPM年平均値との関係

※測定局周辺200m[注1)]以内にある道路の自動車PM排出強度
過年度調査のシミュレーションで作成した自動車発生源[注2)]（現状年度の平成27年度、平成29年度、及び将来年度の平成32年度）を用いて、自排局[注3)]周辺200m以内にある道路（高速道路を除く）のPM排出強度（g/日/km）を計算した。

注1）シミュレーションでは自動車発生源から200　以内はJEA式、200　超ではプルーム式（有風時）、パフ式（無風時）を使用していることから、測定局から200m以内に含まれる道路を対象とした。

注2）自動車発生源（幹線道路）は、直線で近似できる区間である道路リンク（交差点近傍は10m単位）を最小単位として作成。

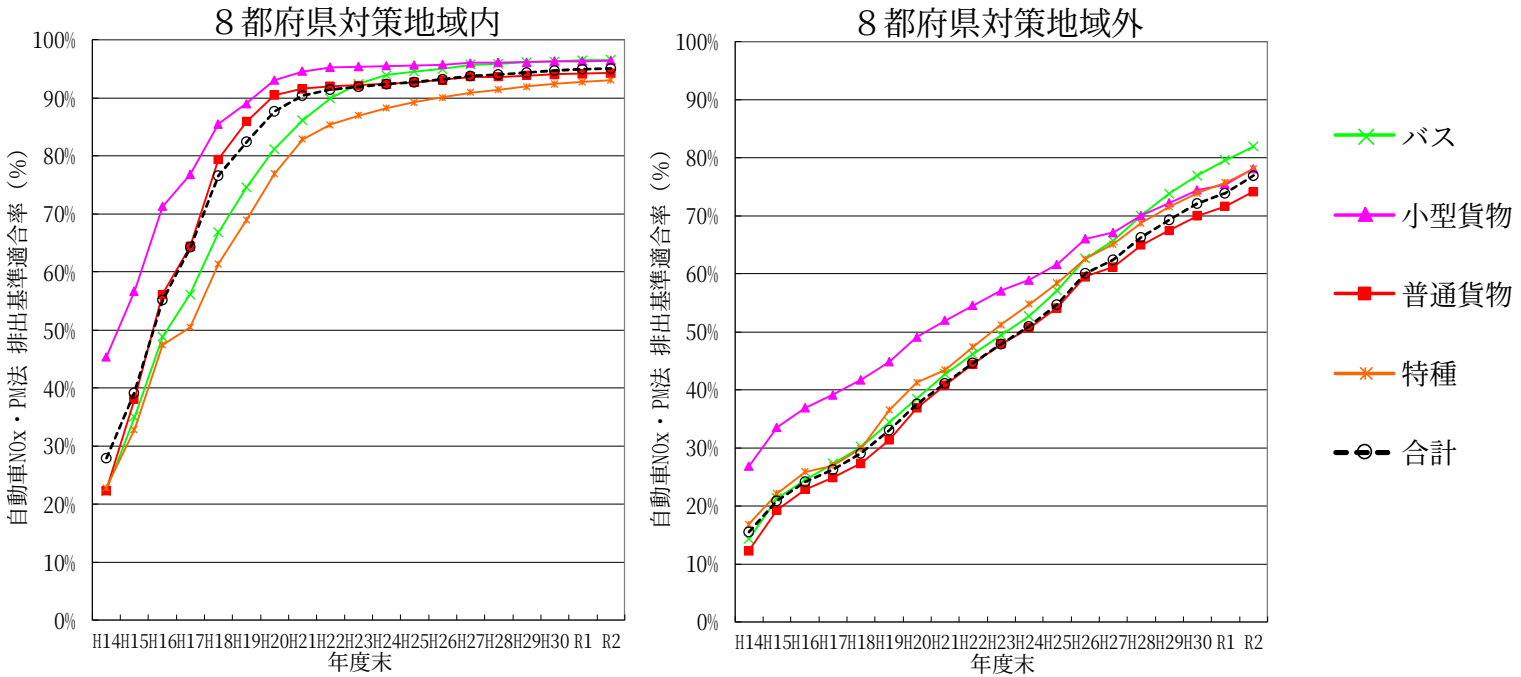
注3）スライド18の平成21年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある自排局を対象とした。

※SPM年平均値
現状年度の平成27年度及び平成29年度は実測値、
将来年度の平成32年度はシミュレーションの予測値

※図中のプロット
色付きは平成27年度、塗りつぶしなしは平成29年度、
白抜きは平成32年度を示す。

自動車の排出量に影響を与える要因等について
（自動車NOx･PM法排出基準適合率の推移（保有台数））

- 車種規制（自動車NOx･PM法の排出基準に適合しない車両の対策地域内における登録禁止）の結果、対策地域内における基準適合車の割合が増加傾向にあり、どの車種においても9割を超えている。
- 8都府県対策地域外の基準適合車の割合も増加傾向にあるが、令和2年度において基準適合率は7～8割である。



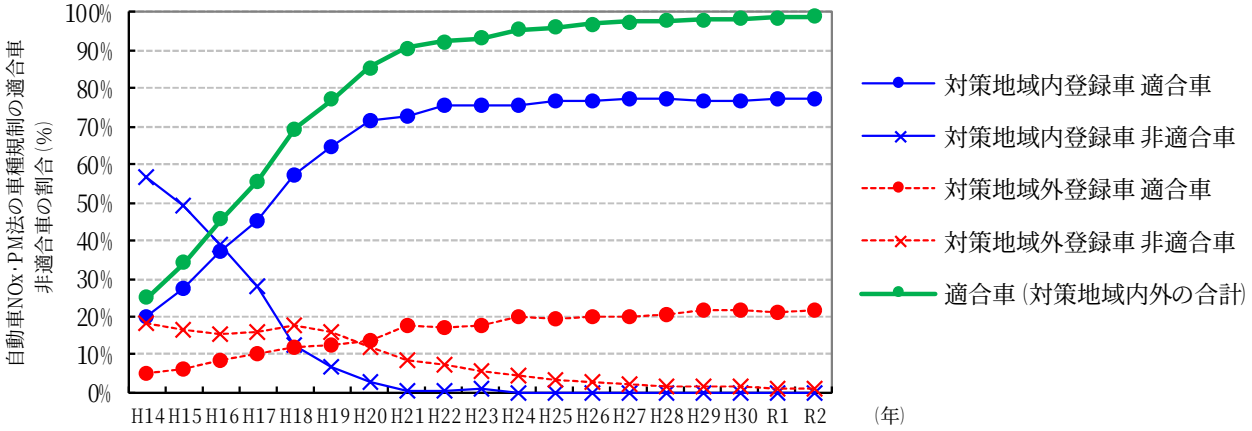
【図】 ８都府県対策地域内外の保有自動車の自動車NOx･PM法排出基準適合率の推移

※出典 （一財）自動車検査登録情報協会資料から集計

自動車の排出量に影響を与える要因等について
(対策地域内を走行する適合車割合の推移)

- 8都府県における対策地域内を走行する普通貨物車の適合車割合は、年々上昇し、令和2年においては約99%である。
- 対策地域外からの流入車における非適合車の割合についても減少傾向であるが、令和2年においては約4%程度※存在する。

※対策地域外登録車に対する非適合車の割合は約4%程度 (=0.9%／(21.6% ＋ 0.9 %))



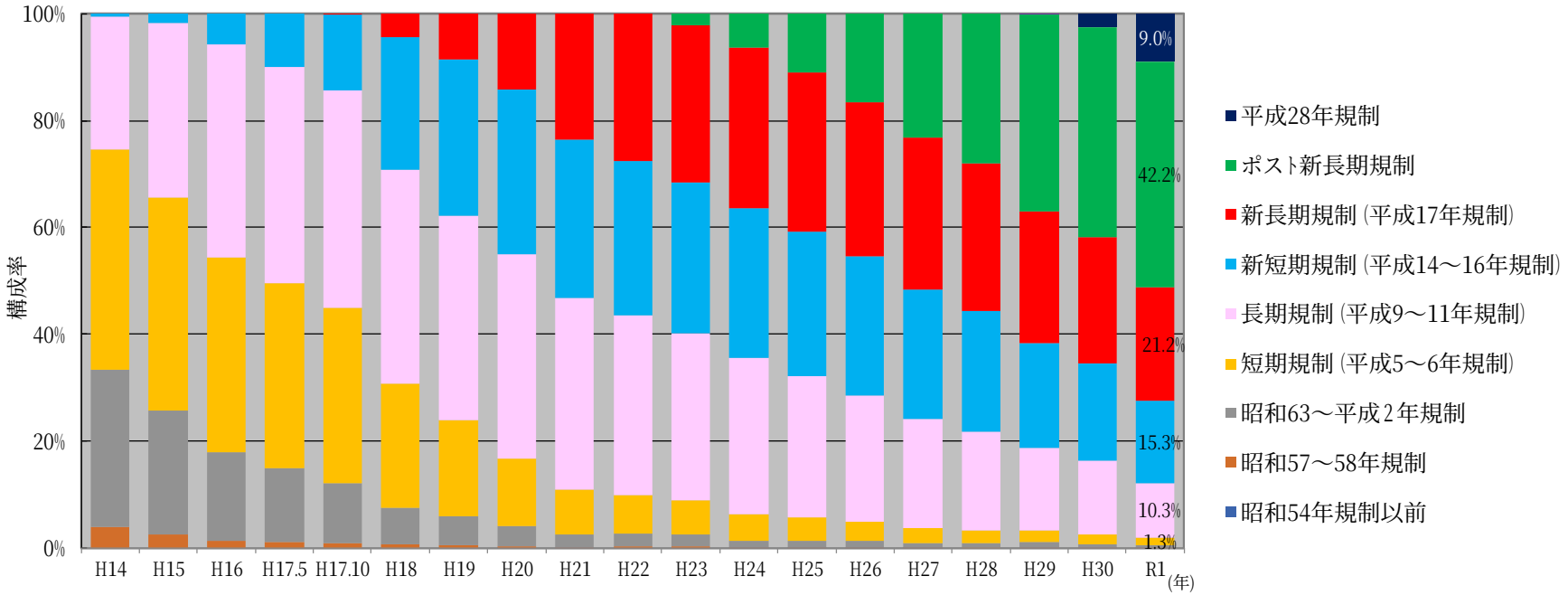
※出典：自動車交通環境影響総合調査（環境省）

年	対策地域内登録車		対策地域外登録車	
	適合車	非適合車	適合車	非適合車
H14	20.3%	56.7%	4.9%	18.2%
H15	27.7%	49.4%	6.5%	16.4%
H16	37.0%	39.1%	8.6%	15.2%
H17	45.4%	28.2%	10.3%	16.1%
H18	57.5%	12.7%	11.9%	18.0%
H19	64.8%	6.9%	12.5%	15.8%
H20	71.6%	2.7%	13.8%	12.0%
H21	73.0%	0.7%	17.8%	8.5%
H22	75.4%	0.5%	16.9%	7.2%
H23	75.4%	1.0%	17.7%	5.9%
H24	75.6%	0.2%	19.8%	4.3%
H25	76.7%	0.2%	19.5%	3.6%
H26	76.7%	0.2%	20.2%	2.9%
H27	77.5%	0.1%	20.1%	2.3%
H28	77.2%	0.1%	20.7%	2.0%
H29	76.6%	0.2%	21.6%	1.7%
H30	76.8%	0.2%	21.5%	1.5%
R1	77.6%	0.1%	21.1%	1.2%
R2	77.4%	0.1%	21.6%	0.9%

【図】 8都府県対策地域内を走行する自動車NOx･PM法適合車割合 (普通貨物車) の推移

自動車の排出量に影響を与える要因等について
(排出ガス規制区分別構成率の推移(普通貨物車、ディーゼル車))

- 自動車登録情報データベースより算出した、8都府県における普通貨物車(ディーゼル車)の排出ガス規制車別構成率は、年々新しい排出ガス規制車の割合が増加している。

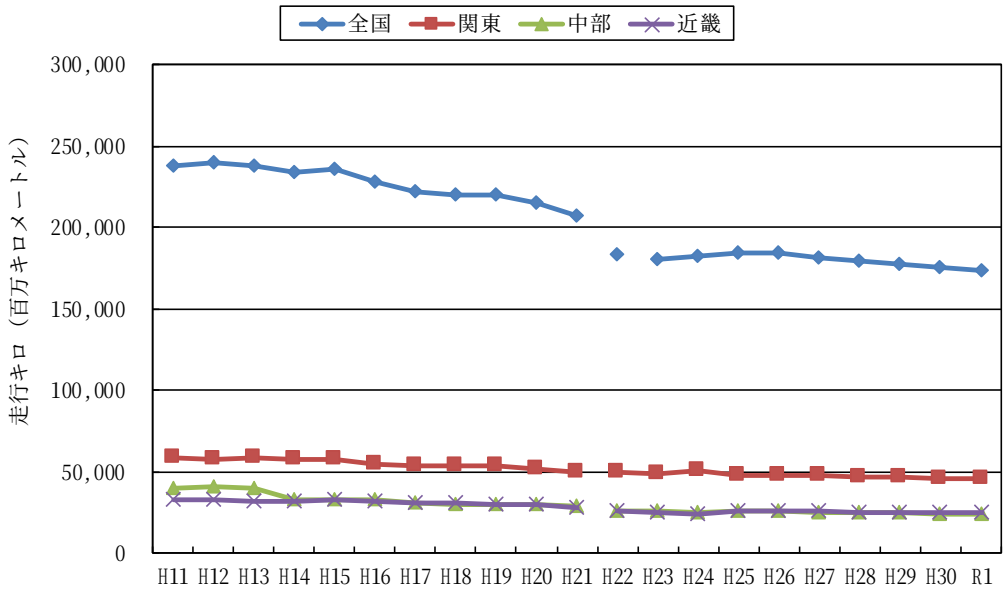


【図】 8都府県における普通貨物車(ディーゼル車)の排出ガス規制区分別構成率の推移

※出典：自動車交通環境影響総合調査（環境省）

自動車の排出量に影響を与える要因等について
（自動車貨物輸送量の推移）

- 全国及び地域別ともに、走行キロ（貨物自動車が走行した距離）は低減傾向にある。



関東	茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨
中部（H13まで）	富山、石川、福井、岐阜、静岡、愛知、三重
中部（H14から）	福井、岐阜、静岡、愛知、三重
近畿	滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山

【図】 走行キロ（貨物自動車が走行した距離）の推移（平成11年度～令和元年度）

※平成22年度の数値には、北海道運輸局及び東北運輸局の3月分データは含まない。
出典：平成11～21年度「自動車輸送統計年報」（国土交通省）、平成22年度以降「自動車燃料消費量統計年報」（国土交通省）

2. 対策地域全体における面的評価に関する参考資料

■ 評価範囲ごとの面的評価

① 評価範囲ごとの面的評価の基本的な流れ （スライド33）

② 数値計算の実施 （スライド34～42）

③ 測定の実施 （スライド43～49）

④ 測定結果を踏まえた再判定の実施 （スライド50～51）

①評価範囲ごとの面的評価の基本的な流れ

2019年度実施

数値計算の実施

NOxマニュアル等に準じたモデルにより、
計算点ごとの判定用算定値を算出

判定用算定値を、交差点付近等の「評価範囲」
ごとに判定基準値と比較し、面的評価を実施

2020年度実施

測定の実施

判定用算定値が判定基準値を超過した場合、
当該「評価範囲」内での
測定（簡易測定等）を実施

2021年度実施

測定結果を踏まえた再判定の実施

②数値計算の実施

■ 数値計算の主な要件

・環境基準値と比較が可能な年間値（$NO_2$98%値、SPM2%除外値）を推計できる手法であること
・評価対象となる対策地域全体にわたって適用可能な手法であること
・施策効果の評価や今後の取組の検討のため各種発生源の影響割合について情報が得られる手法であること

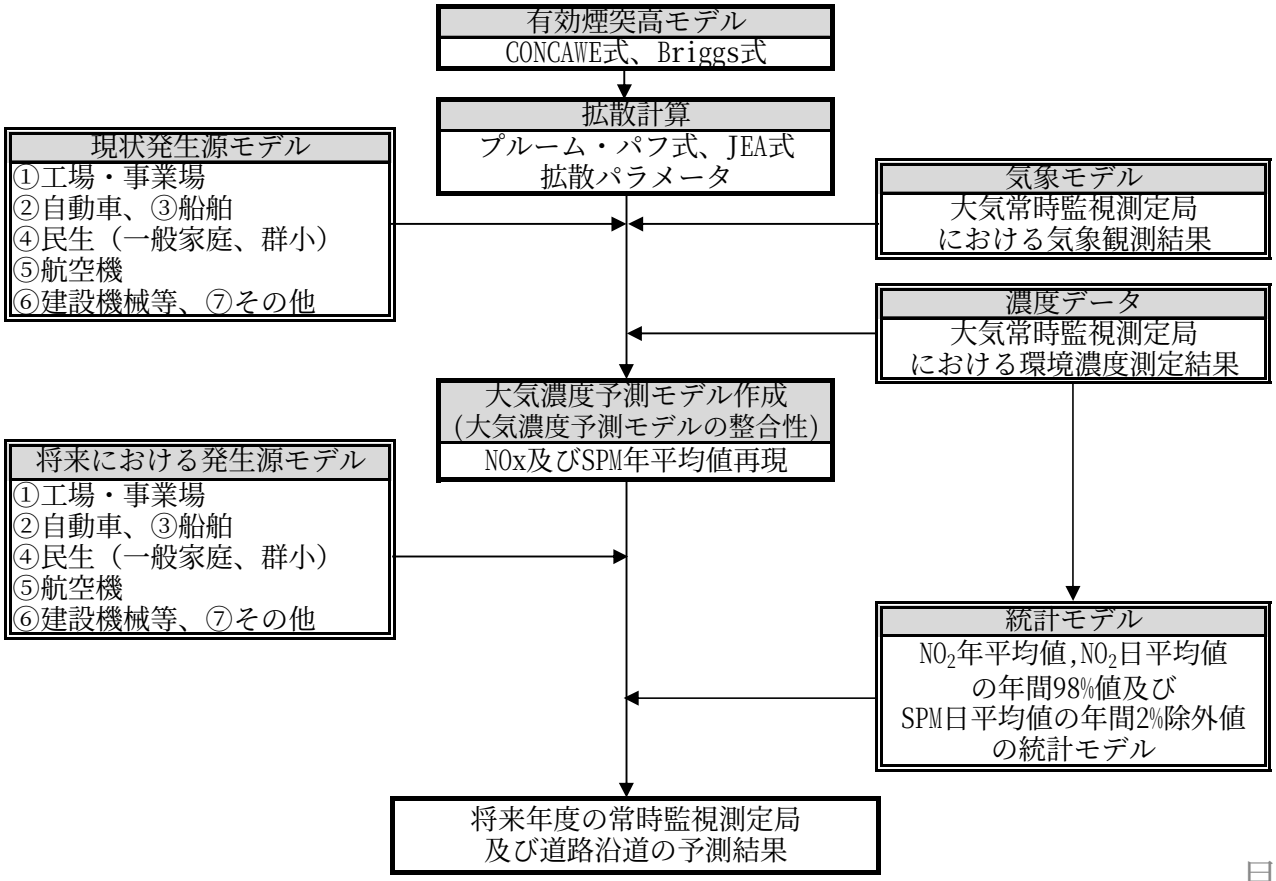
⇩

「窒素酸化物総量規制マニュアル」（NOxマニュアル）及び「浮遊粒子状物質汚染予測マニュアル」に準じたモデルを採用
（拡散計算モデルと、統計モデルを組み合わせた方法）
＝NOxマニュアル等に準じたモデル

②数値計算の実施

■ NOxマニュアル等に準じたモデル

- 気象及び各種発生源データを整理して、大気汚染物質の数値シミュレーションモデルを用いて、将来年度の濃度（$NO_2$98%値、SPM2%除外値）を推計する。



②数値計算の実施

■ 発生源モデル

- 各発生源の排出量、位置、時間変動、排出高さ等の大気汚染物質の排出状況をデータ化

発生源	設定方法
工場・事業場	平成28年度大気汚染物質排出量総合調査（環境省）の平成26年度実績値と、平成26年度以降に新設・廃止分を考慮して設定
自動車	● **暖機時の自動車排出量は自動車走行量に排出係数を乗じて算定。信号付近では排出量パターンを反映（スライド39参照）** ・<u>自動車走行量</u> ✓ 幹線道路は「平成27年度道路交通センサス（国土交通省）」等、細街路は「自動車燃料消費量調査（国土交通省）」をもとに設定 ✓ 将来年度の走行量は、国土交通省資料（新たな将来交通需要推計：https://www.mlit.go.jp/road/ir/kihon/26/1-2.pdf のp.11）をもとに設定 ・<u>自動車排出係数</u> ✓ 車種別排出係数（g/km）は、排出ガス規制区分別原単位（g/km、g/km/t）に等価慣性重量（重量車のみ）を乗じ、これに排出ガス規制区分別構成率（%）で加重平均して作成 ✓ 将来年度の排出ガス規制区分別構成率は、平成30年度以降の新車登録台数を「自動車ディーラー・ビジョン（平成30年度）」（社団法人日本自動車販売協会連合会）に示される車種別新車需要台数推計結果から推定し、車齢に応じた残存率※1及び走行係数※2を乗じて作成 ※1：残存率は、新車で登録された台数が車齢に応じて少なくなる割合。 ※2：走行係数は、車齢別の稼働率が、新しい車両は高く、古い車両は低い状況を表した係数。 ● **冷機時の自動車排出量は冷機時始動回数に排出係数を乗じて算定** ・<u>冷機時始動回数</u> ✓ 自動車の実働台数（自動車保有台数と実働率等を乗じて算定）に輸送回数（自動車輸送統計年報）を乗じて冷機時始動回数を算定 ・<u>冷機時排出係数</u> ✓ 冷機時排出係数（暖機時に対する増加分）は、JATOP等の資料から燃料別、排出ガス規制区分別に設定
船舶	平成23年度環境省調査※の平成21年度データに、港湾計画に基づく総トン数等から算出した伸び率を乗じて設定
航空機	平成23年度環境省調査※の平成21年度データに、各空港の発着回数から算出した伸び率を乗じて設定
一般家庭	平成23年度環境省調査※の平成21年度データに、世帯数の将来推計データから算出した伸び率を乗じて設定
群小	平成23年度環境省調査※の発生源データを設定
建設機械等	平成23年度環境省調査※の平成21年度データに、自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査（環境省）から算出した伸び率を乗じて設定

※平成23年度総量削減対策の在り方検討業務（環境省）

②数値計算の実施

■ 発生源モデル

- 発生源ごとの排出の形態から点源、線源、面源に分類

煙源形態 / 発生源 / 煙源形態	点源		線源	面源
	工場・事業場	船舶(停泊時) 航空機(飛行時)	自動車(幹線道路)	自動車(細街路,冷機時) 船舶(航行時) 民生(一般家庭、群小) 航空機(ｱｲﾄﾞﾙ時) 建設機械等
発生源番号	工場煙突番号	煙源番号	リンク番号[注1)]	―
発生源の位置 （ＸＹ座標）	煙突座標 (原点からの距離)	煙突座標 (原点からの距離)	リンク両端座標 (原点からの距離)	メッシュ番号[注2)]
発生源高さ	煙突実高	平均煙突高	路面高さ	有効煙突高
排ガス条件 又は 道路構造等	煙突口径 排ガス温度 排ガス量		遮音壁高さ 道路部幅員 道路構造[注3)] 沿道条件[注4)]	
排出量 (期・時間帯別)	煙突別排出量 (Nm^3/h)	煙源別排出量 (Nm^3/h)	リンク別排出量 ($Nm^3/h/km$)	メッシュ別排出量 (Nm^3/h)

注1) 幹線道路自動車発生源情報のリンク番号には平成27年度道路交通センサス一般交通量調査(国土交通省)の調査単位区間番号も必要。

注2) 「経緯度法によるメッシュ区分」でのメッシュコード。1メッシュの東西・南北長さも必要。

注3) 自動車からの影響濃度を計算する場合に用いるJEA式で設定する道路構造で、「平坦」「堀割」「高架」の区分が必要。

注4) 自動車からの影響濃度を計算する場合に用いるJEA式で設定する地域区分で、「平坦地」「低中層散在」「低中層密集」「高層密集」の区分が必要。

②数値計算の実施

■ 気象モデル

- 異常年検定

✓ 各都府県の気象台における気象測定データ（風向、風速、日照時間、雲量、気温、湿度、降水量）を用いて、基準年度の気象が平年と比べて特異な条件となっていないことを確認する。

- 気象ブロックと代表気象の設定

✓ 風向風速が類似している地域を一つの風系ブロック（気象ブロック）として分割する。

✓ 気象ブロック別の代表気象局を設定し、代表気象局の風向風速及び大気安定度から季節別･時間帯別の風向･風速階級別･大気安定度別に出現頻度のデータを作成する。

- 設定高度における風速の補正

✓ 気象状況は高度によって異なることから、各発生源の拡散場を考慮して、高度区分を設定する。

✓ 風速補正P値を用いて、設定高度における風速に補正して予測モデルに入力する。

高度区分	発生源	設定高度
下層拡散場	低煙突（50m未満）の工場･事業場、一般家庭･群小、船舶及び航空機（アイドリング時）に適用	20m
中層拡散場	中層（50～100m）に位置する工場･事業場の煙突に適用	65m
上層拡散場	上層（100m以上）に位置する工場･事業場の煙突、及び航空機（飛行時）に適用	150m
地上拡散場	自動車、建設機械等	20m

設定高度における風速の補正

$U_Z = U_S (Z / Z_S)^P$

大気安定度	A,AB	B,BC	C,CD	D,E	F,G
P値	0.10	0.15	0.20	0.25	0.30

U_Z ：風速推計高度Zの風速（m/s）
U_S ：下層代表気象局の風速（m/s）
Z ：風速推計高度（m）
Z_S ：下層代表気象局の風速計測高さ（m）

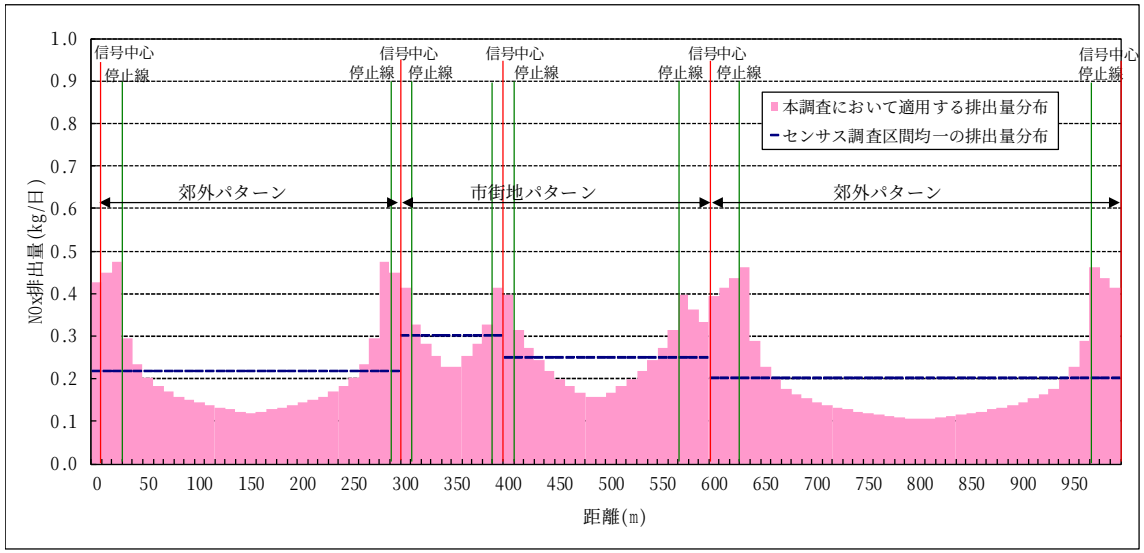
②数値計算の実施

■ 道路沿道濃度に用いる数値計算手法

- 自動車に起因して高い濃度となる可能性のある沿道の地区等の状況を適切に評価するため、NOxマニュアル等に準じた方法に加え、以下の方法で計算を行う。

(1) 自動車発生源の設定

✓ 信号(交差点)付近における、自動車の停止・発進・ 加速による NOx排出量増加パターンを反映

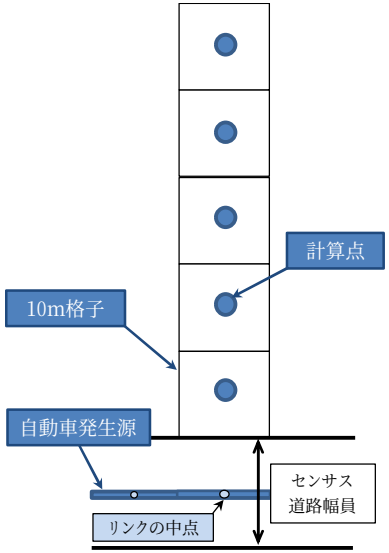


②数値計算の実施

■ 道路沿道濃度に用いる数値計算手法

(2) 計算点の設定

✓ 対策地域内のすべての幹線道路の沿道に、道路端から10mメッシュを沿道50mの範囲まで配置し、計算点を設置



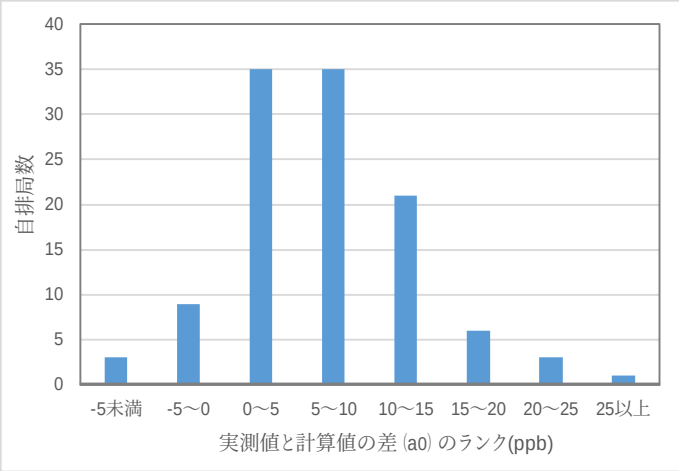
②数値計算の実施

■ 道路沿道濃度に用いる数値計算手法

(3) 判定用算定値の設定

- ✓ NOxマニュアル等では、大気汚染防止に基づく測定局の予測において、計算値と測定値の差 (a0) を補正項として設定
  ※ a0：未把握の発生源、局地的な構造物や地形等の影響分を考慮

- ✓ さらに、高濃度となる地区を極力見落とさないようにするため、拡散計算の計算値に、通常の濃度推計において適用するよりも大きな値（自排局のa0の値に加え、同値の標準偏差の2倍）を加算し、加算後の値（判定用算定値）を判定基準値と比較



NOx年平均値の計算値と実測値の差 (a_0) の分布（首都圏）

都市圏	平均a_0	平均a_0+2σ
首都圏	6.8 (ppb)	19.3 (ppb)
愛知･三重圏	5.5 (ppb)	16.3 (ppb)
大阪･兵庫圏	5.3 (ppb)	15.0 (ppb)

②数値計算の実施

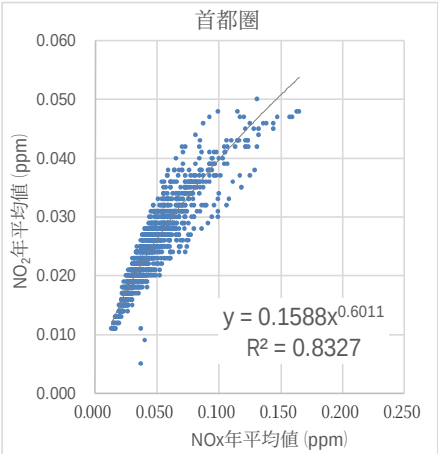
■ 道路沿道濃度に用いる数値計算手法

(4) 統計モデル

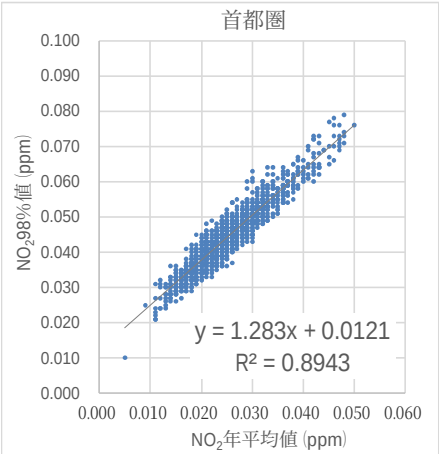
- ✓ 拡散計算で推計されたNOx年平均値及びSPM年平均値を、統計モデルを用いて次のとおり換算
  - NOx年平均値→NO2年平均値→NO2日平均値の年間98%値
  - SPM年平均値→SPM日平均値の2%除外値
- ✓ 都市圏（首都圏、愛知･三重圏、大阪･兵庫圏）別に作成

(例) 首都圏

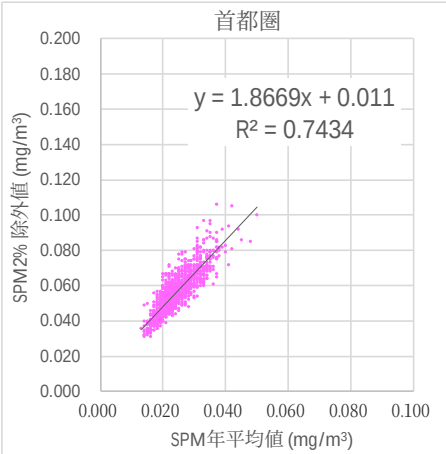
[NOx年平均値→NO2年平均値]



[NO2年平均値→NO2 98値]



[SPM年平均値→SPM2%除外値]



③測定の実施

■ 評価に用いる測定手法

・公定法（常時監視測定局の方法）が基本
・公定法との精度が確認された方法も適用可
NO_2については、比較的容易に多数の地点に設置できる簡易測定手法※がある。
（※PTIO法の簡易測定に関するガイドラインを作成）

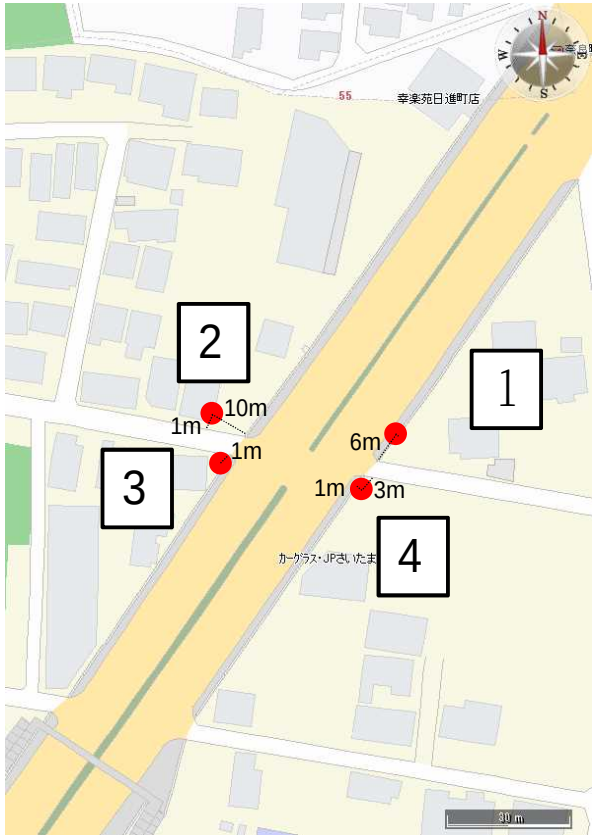
【常時監視測定局】

【NO_2簡易測定】

③測定の実施
(簡易測定)

(1) 埼玉県さいたま市 (国道16号、日進町交差点)

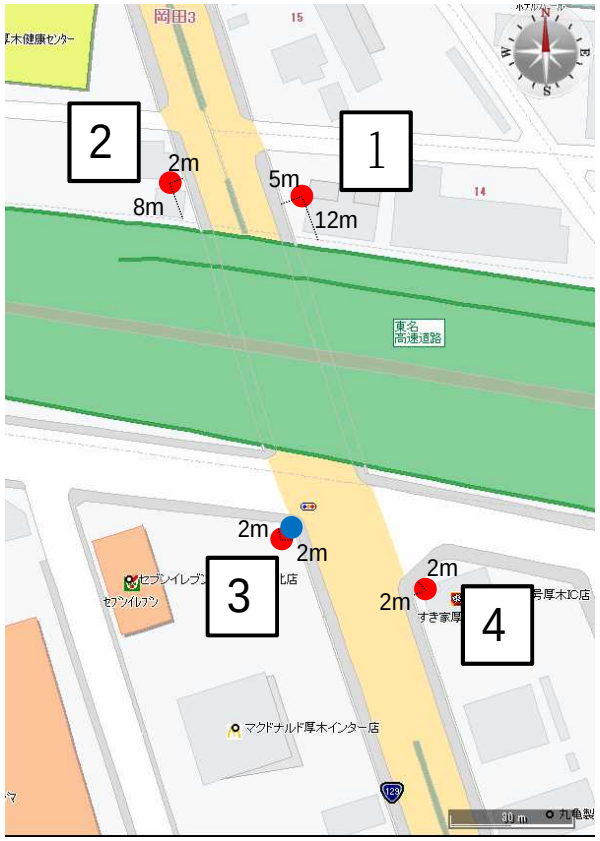
- ✓ 春期調査:2020年6月19日(金)～26日(金)
- ✓ 夏期調査:2020年8月17日(月)～24日(月)
- ✓ 秋期調査:2020年11月17日(火)～24日(火)
- ✓ 冬期調査:2021年1月18日(月)～25日(月)

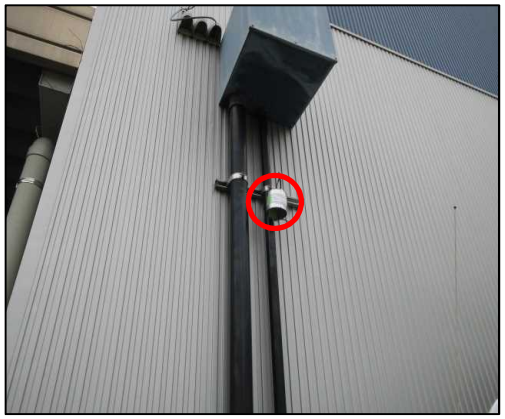


③測定の実施
(簡易測定)

(2) 神奈川県厚木市 (国道129号、東名高速道路付近の交差点)

- ✓ 春期調査:2020年6月4日(木)～11日(木)
- ✓ 夏期調査:2020年8月18日(火)～25日(火)
- ✓ 秋期調査:2020年11月18日(水)～25日(水)
- ✓ 冬期調査:2021年1月19日(火)～26日(火)



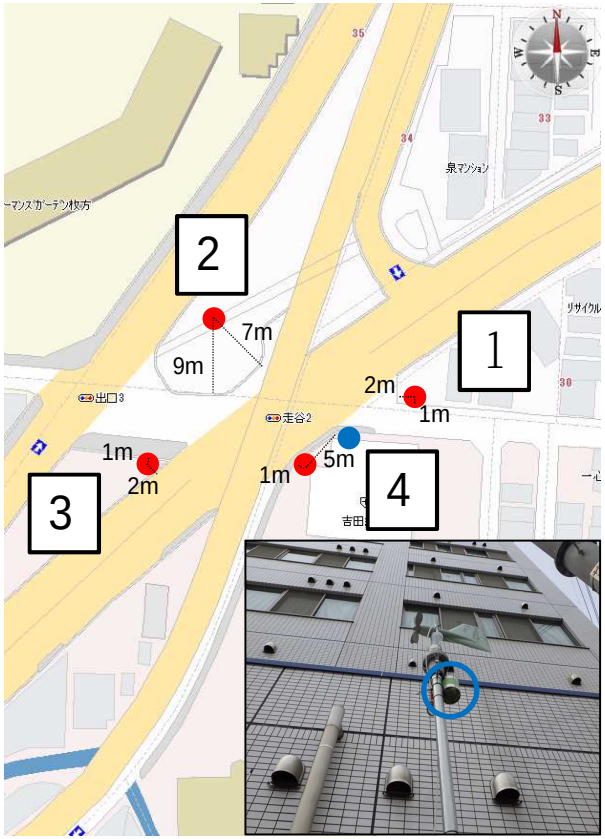


※自動測定との比較のため、自動測定の採取口付近にも簡易測定サンプラーを設置した。(図中の水色の地点)

③測定の実施
(簡易測定)

(3) 大阪府枚方市 (国道1号、走谷2丁目交差点)

- ✓ 春期調査:2020年5月18日(月)～25日(月)
- ✓ 夏期調査:2020年8月17日(月)～24日(月)
- ✓ 秋期調査:2020年11月17日(火)～24日(火)
- ✓ 冬期調査:2021年1月18日(月)～25日(月)



※自動測定との比較のため、自動測定の採取口付近にも簡易測定サンプラーを設置した。(図中の水色の地点)

③測定の実施
（自動測定（公定法））

（1）埼玉県さいたま市（国道16号、日進町交差点）

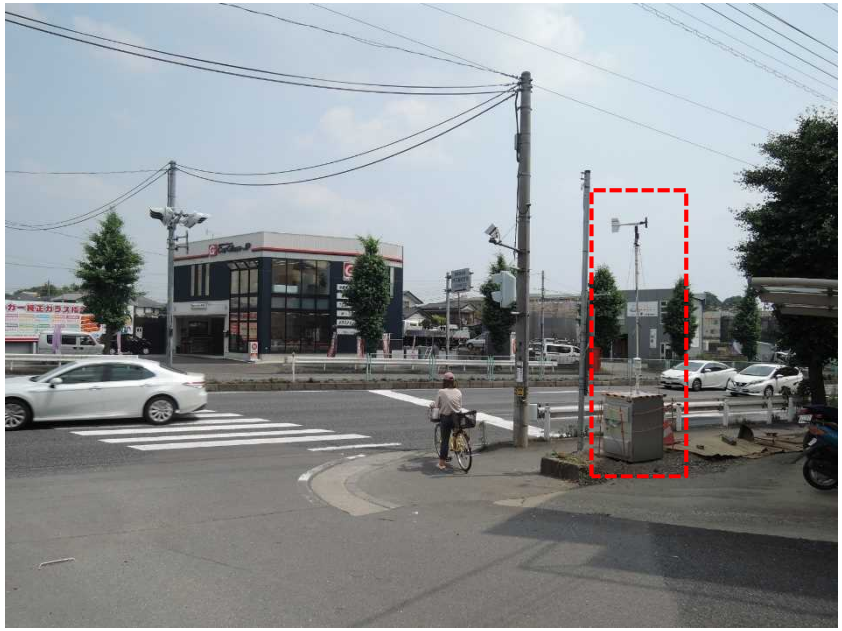
※数値計算で最も高い濃度を予測した象限を赤色で示す。

●設置場所

・交差点の象限３（南西側）の歩道脇の植栽部。（管理者：国土交通省大宮国道事務所）
・国道16号の西側（象限2,3）は緩やかな上り坂、東側（象限1,4）は緩やかな下り坂。
・採取口は官民境界上に設置。

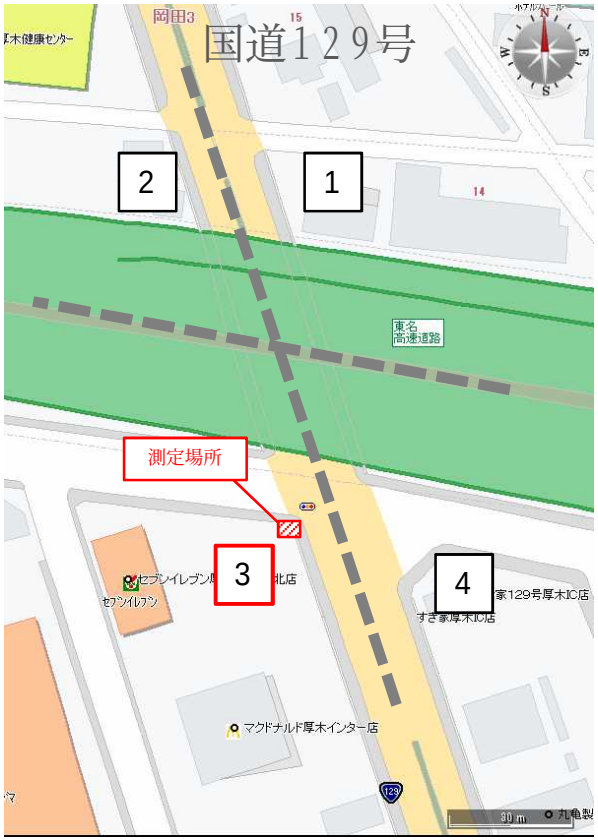
●測定時期

・2020年7月15日～2021年3月31日



③測定の実施
（自動測定（公定法））

（2）神奈川県厚木市（国道129号、東名高速道路付近の交差点）



※数値計算で最も高い濃度を予測した象限

●**設置場所**

・交差点の象限３（南西側）の歩道内（民地側）。（管理者：厚木市道路部）

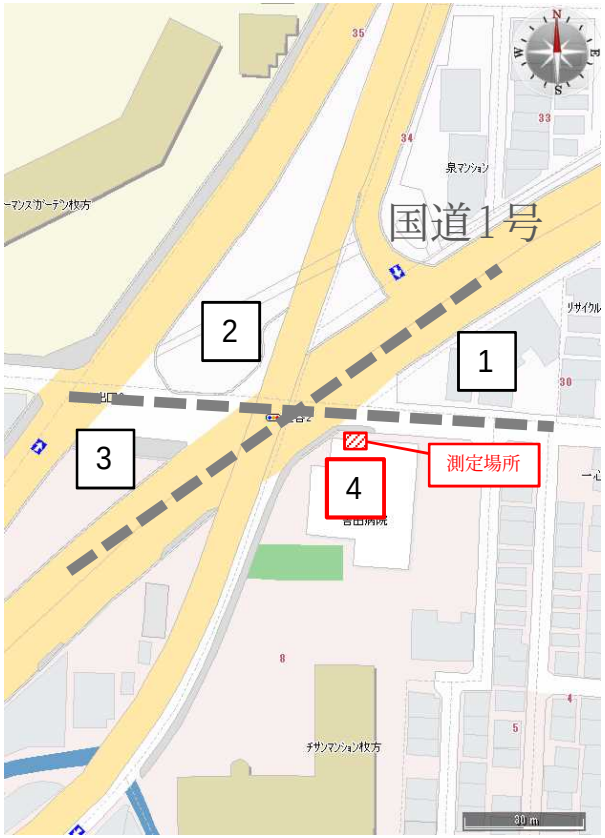
・採取口は官民境界上に設置。

●**測定時期**

・2020年7月2日～2021年3月31日

③測定の実施
（自動測定（公定法））

（3）大阪府枚方市（国道1号、走谷2丁目交差点）



※数値計算で最も高い濃度を予測した象限

●設置場所

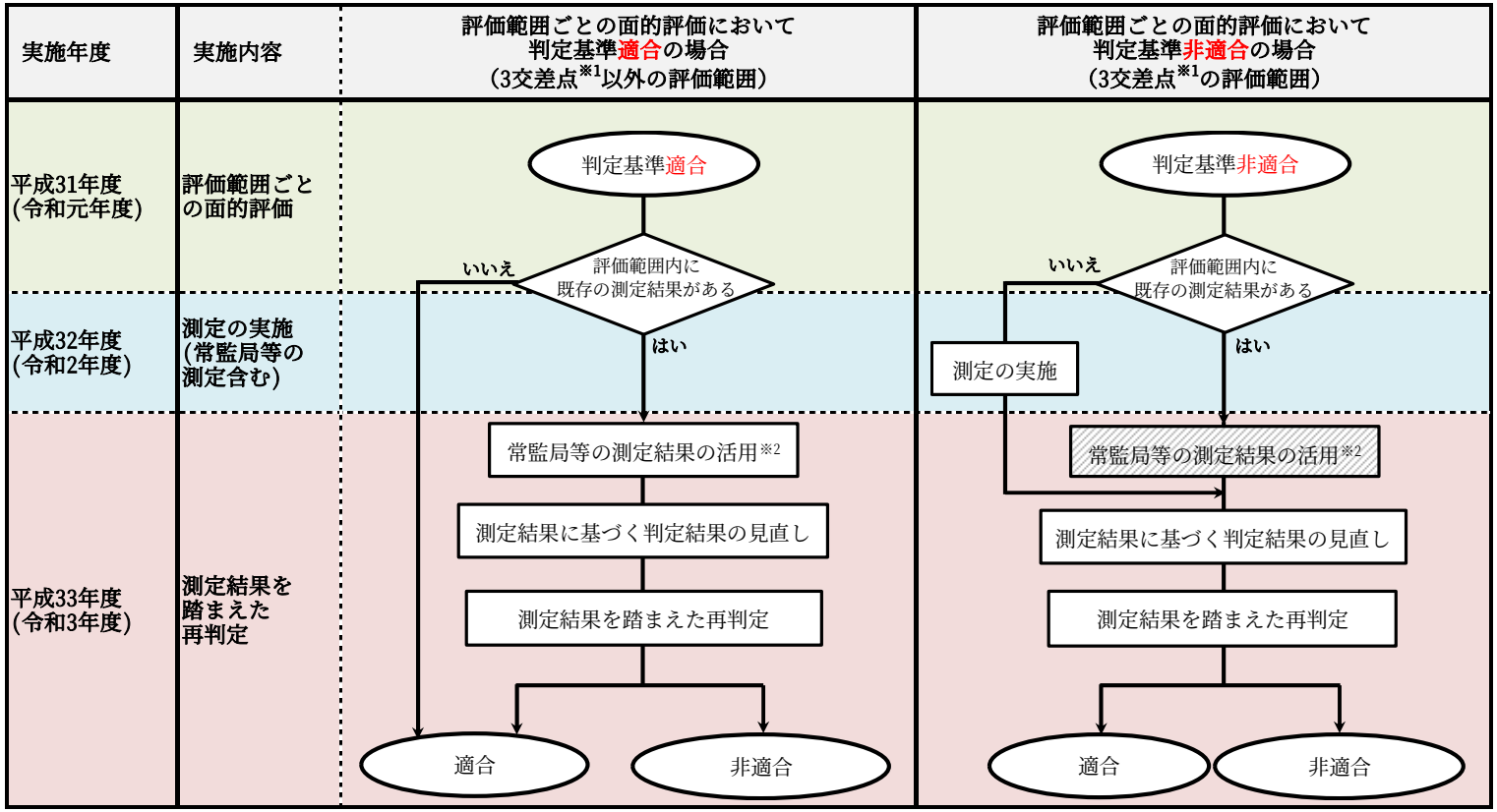
・交差点の象限４（南東側）の病院敷地内。

●測定時期

・2020年1月12日～2021年3月31日

④測定結果を踏まえた再判定の実施

■ 評価範囲ごとの面的評価の流れ
(数値計算による判定基準「適合」「非適合」の場合分け)



※1　3交差点:日進交差点(埼玉県さいたま市、国道16号)、東名高速道路付近の交差点(神奈川県厚木市、国道129号)、走谷2丁目交差点(大阪府枚方市、国道1号)

※2　評価範囲内に常時監視測定局等がある場合には、その測定結果を活用して判定結果を見直す。上記の3交差点の評価範囲内には常時監視測定局等は存在しない。常時監視測定局のほか、自治体等が実施する公定法に基づく測定及び簡易測定が存在し、測定条件を満たす場合は、すべて再判定に用いる。

④測定結果を踏まえた再判定の実施

■ 測定結果を踏まえた再判定方法

(1) 測定結果に基づく判定結果の見直し (象限毎)

✓ 各象限の測定値 ($NO_2$98%値) が0.06ppmを超過しない場合 (NO_2の場合)

計算結果によらず、測定した同一象限に属する計算点の判定用算定値は全て0.06ppmを超えないものと判定 (見直し) する。

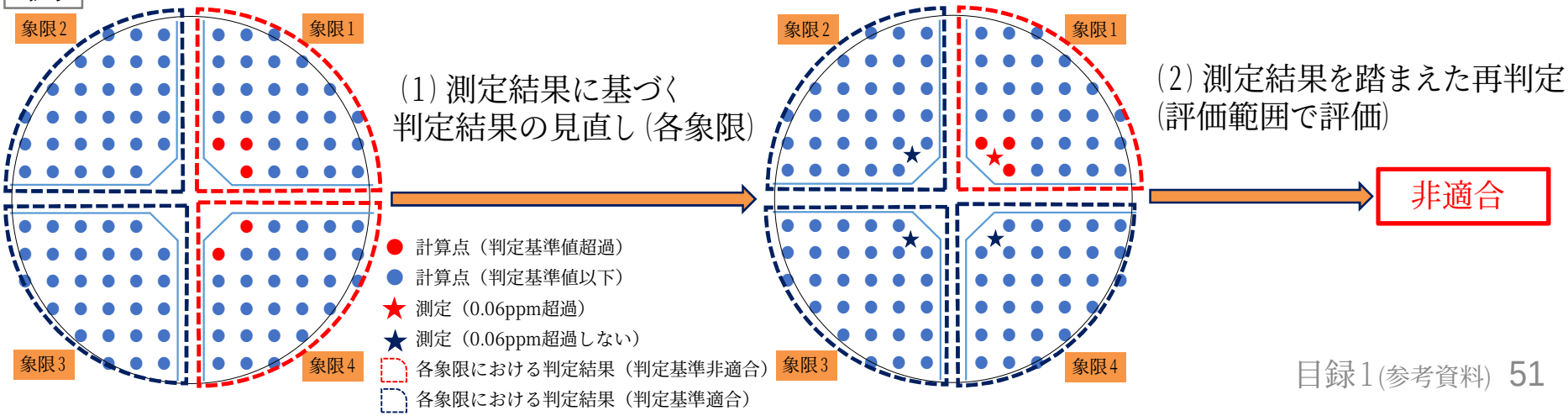
✓ 各象限の測定値 ($NO_2$98%値) が0.06ppmを超過する場合 (NO_2の場合)

計算結果によらず、測定した同一象限に属する計算点の判定用算定値は全て0.06ppmを超える可能性ありと判定 (見直し) する。

(2) 測定結果を踏まえた再判定 (評価範囲で評価)

評価範囲内のすべての計算点の判定用算定値 ($NO_2$98%値) が0.06ppmを超過しない場合を「適合」、1点でも超過する場合を「非適合」として判定する。

例



自動車 NOx・PM 対策に係る施策による排出削減効果の算定

対策地域内における自動車 NOx・PM 排出量は、対策地域内の自動車走行量に NOx 及び PM の排出係数を乗じて算定する（図１）。

自動車走行量は幹線道路の区間ごとの交通量調査結果と自動車燃料消費量統計（平成 22 年 9 月以前は自動車輸送統計）データから、排出係数は車の排出ガス規制区分ごと及び次世代自動車ごとの車両走行時の排出量、幹線道路で毎年度観測する規制区分ごと及び次世代自動車の比率、幹線道路区間別の平均旅行速度、車両重量（貨物積載量を含む）等から算定する。したがって、この算定方法により、自動車排出ガス対策施策の影響を受ける以下①～④に掲げる変化について、自動車 NOx・PM 排出量の削減効果を算定することができる（図２）。

①ポスト新長期規制や H28-H30 規制等の新たな排出ガス規制適合車への代替（自動車単体対策）、及び車種規制による排出係数の低下

②次世代自動車の増加による排出係数の低下

③物流効率化等による自動車利用の抑制、モーダルシフト等による交通需要の低減に伴う自動車走行量の減少

④交通流対策または自動車走行量の減少に伴う平均旅行速度の上昇による排出係数の低下

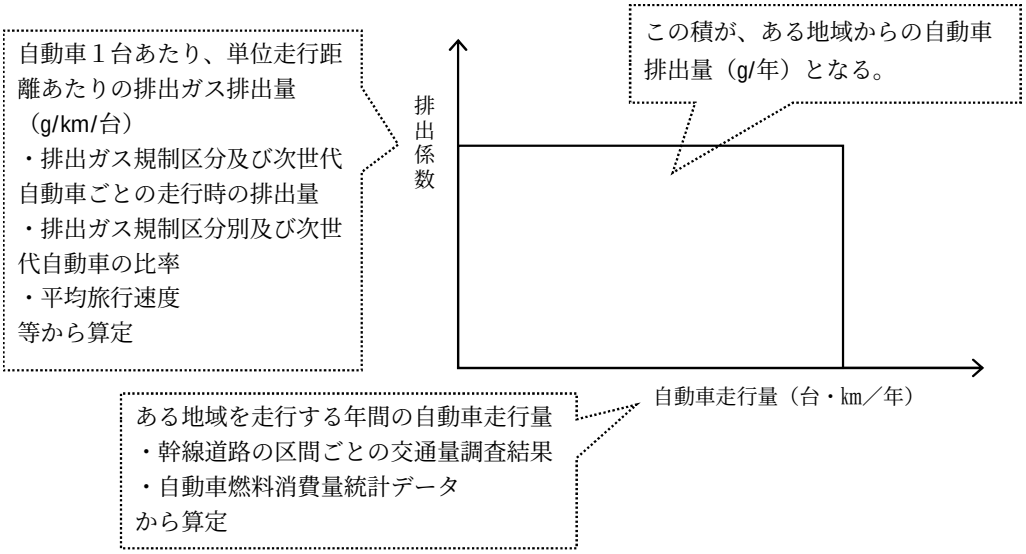


図１　自動車 NOx・PM 排出量の算定の考え方

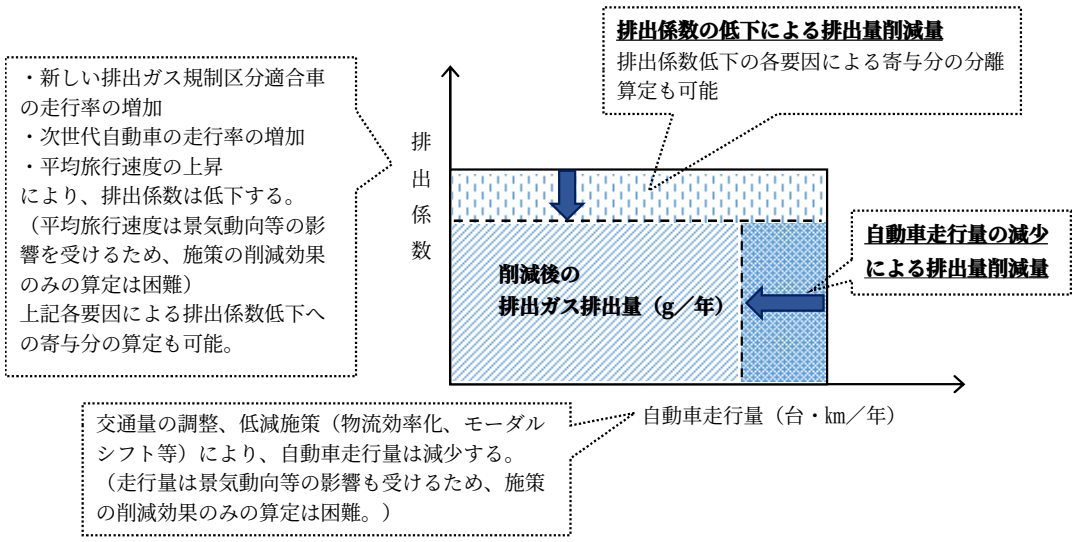


図２　自動車 NOx・PM 排出量の施策別削減効果量の算定の考え方

以上の考え方により、対策地域内の 8 都府県における総量削減計画における基準年度（平成 21 年度または平成 22 年度）から令和 2 年度までの主な施策別の排出削減量を算定した結果、最も効果が大きいのは新しい排出ガス規制区分適合車の増加に係る施策（自動車単体対策の推進及び車種規制、流入車規制の実施）という都府県が多かった（図３，図４）。

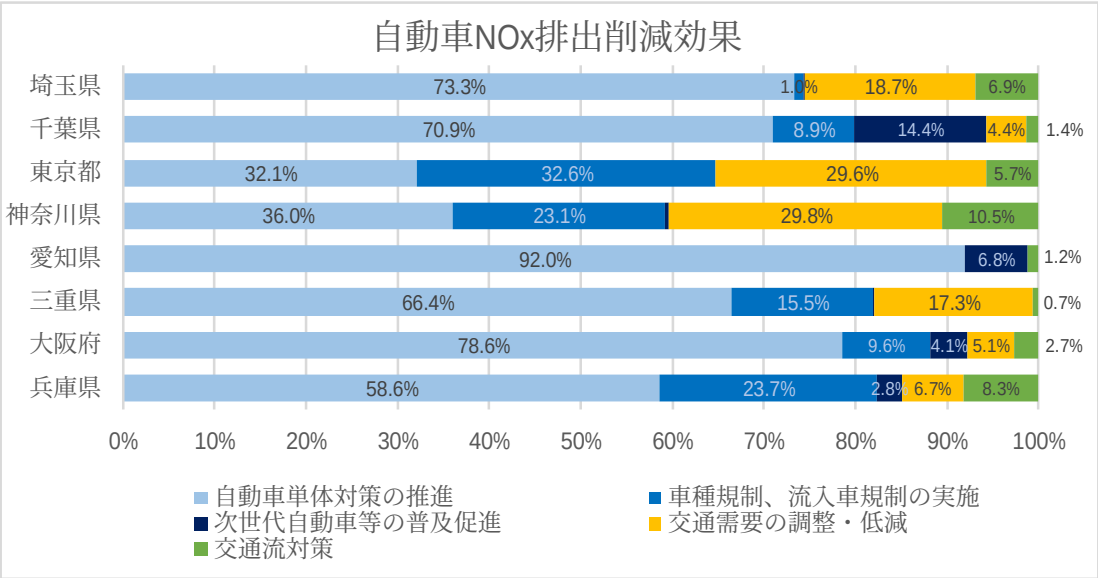


図３　対策地域内における主な施策別の自動車 NOx 排出削減効果
（平成 21 年度または平成 22 年度から令和 2 年度の削減効果）

※　各都府県の算定手法には、削減効果の算定時に暖機時のみを対象としている点、幹線道路以外の交通需要の低減効果も含めている点、次世代自動車等の普及推進の集計対象を拡大している点で差異があったため環境省で補正している。
※　愛知県の車種規制、流入車規制の実施は「自動車単体規制」に含む。また、「交通需要の調整・低減」はマイナス値であるため効果はゼロとしている。

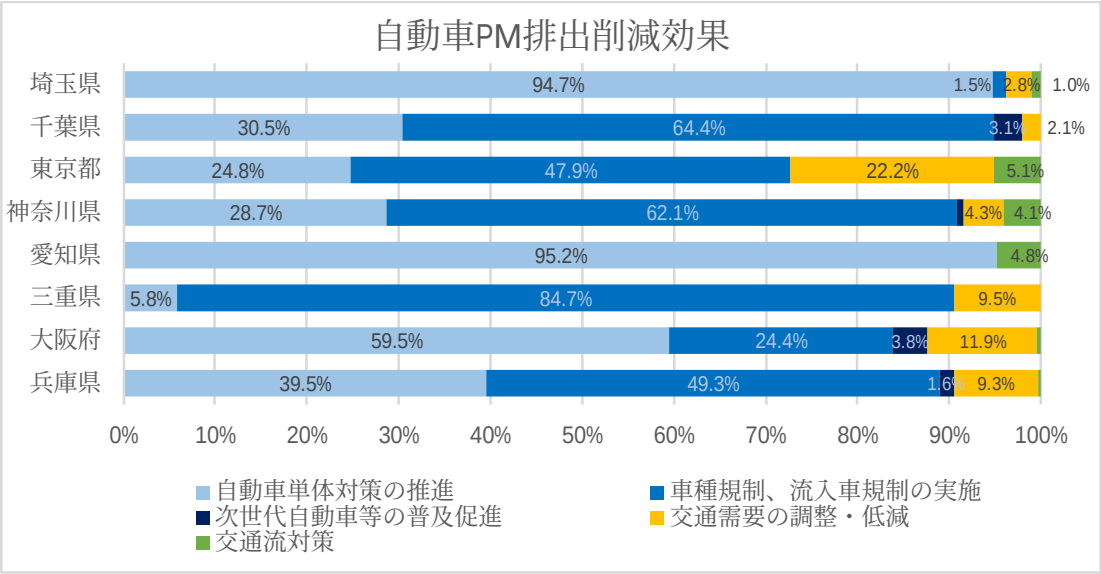


図４　対策地域内における主な施策別の自動車 PM 排出削減効果
（平成 21 年度または平成 22 年度から令和２年度の削減効果）

※　各都府県の算定手法には、削減効果の算定時に暖機時のみを対象としている点、幹線道路以外の交通需要の低減効果も含めている点、次世代自動車等の普及推進の集計対象を拡大している点で差異があったため環境省で補正している。

※　愛知県の車種規制、流入車規制の実施は「自動車単体規制」に含む。また、「交通需要の調整・低減」はマイナス値であるため効果はゼロとしている。

目録３

自動車排出量及び大気環境濃度の将来予測について

項　目

1　大気環境濃度予測の概要

2　自動車発生源の設定

（1）自動車排出量の算定方法

（2）計算ケースの設定

3　結果

（1）自動車排出量算定結果

（2）測定局濃度予測結果

（3）道路沿道における濃度予測結果

4　対策効果の検証

5　将来推計に係る留意事項

1　大気環境濃度予測の概要

(1) 目的

現行の対策を継続した場合（単純将来）及び規制廃止ケースにおける自動車排出量算定、大気環境濃度予測及びその対策効果の検証を行う。

(2) 実施内容

- NOx及びPMの排出量算定（対策地域、路線等）
- 大気環境濃度予測モデルは令和元年度（2019年度）に作成したモデルを使用
  （現況年度：平成29年度（2017年度））
- 大気環境濃度予測（常時監視測定局、道路沿道※）
  将来の予測年度は、3年度分（令和7年度（2025年度）、令和12年度（2030年度）、令和17年度（2035年度））

※環境基準確保の評価手法の数値計算では、道路沿道（道路端から50mまでの10mメッシュの中央点）の計算を行うが、将来推計においては、常時監視測定局及び道路沿道（道路端から10mまでの10mメッシュの中央点（道路端から5m））で計算。

1　大気環境濃度予測の概要

■ 大気環境濃度予測モデル

- 「窒素酸化物総量規制マニュアル」及び「浮遊粒子状物質汚染予測マニュアル」に示される手法（拡散計算モデルと統計モデルを組み合わせた方法、以下「NOxマニュアル等」という）を用いる。

現状発生源別排出量の算定（対象年度：平成29年度）

↓

大気環境濃度予測モデルの作成（対象年度：平成29年度）

→ **補正項「a0」の算出方法**

平成29年度における測定局の“計算値”と“測定値”の差から補正項「a_0」を算出

↓

大気環境濃度予測シミュレーション（将来年度）

将来発生源別排出量の算定（将来年度：令和7年度、12年度、17年度）

自動車

単純将来
（現行の対策を継続した場合）

自動車以外

- ○工場・事業場
- ○船舶
- ○民生（一般家庭、群小）
- ○航空機
- ○建設機械　等

↓

NO_2日平均値の年間98%値・SPM日平均値2%除外値を予測

予測年度

- ○令和7年度（2025年度）
- ○令和12年度（2030年度）
- ○令和17年度（2035年度）

予測地点

- ○測定局
- ○道路沿道

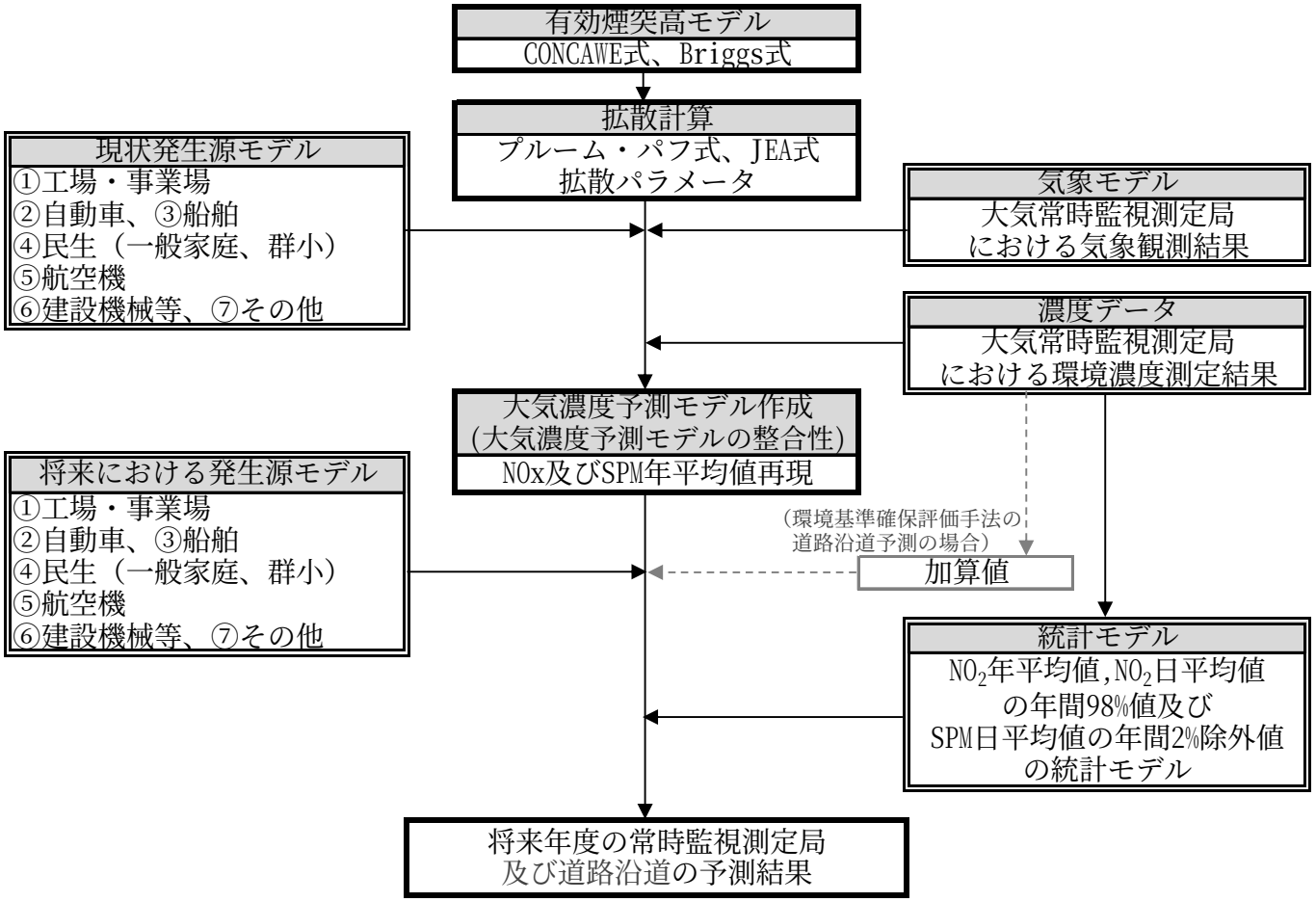
→ **「測定局」と「道路沿道」での“計算値”の評価方法**

■測定局
“計算値”に補正項「a_0」で補正し、環境基準値と比較

■道路沿道
“計算値”に補正項「$a_0+2\sigma$」（加算値）を加算し、判定基準値と比較

1　大気環境濃度予測の概要

NOxマニュアル等に準じたモデルの概念図



気象及び各種発生源データを整理して、大気汚染物質の数値シミュレーションモデルを用いて、将来年度の濃度（$NO_2$98％値、SPM2％除外値）を推計する。

1　大気環境濃度予測の概要

■ 発生源モデル

- 発生源（工場･事業場、自動車、船舶、民生（一般家庭、群小）、航空機、建設機械等）の排出量、位置、時間変動、排出高さ等の大気汚染物質の排出状況をデータ化

発生源	設定方法
工場･事業場	平成28年度大気汚染物質排出量総合調査（環境省）の平成26年度実績値と、平成26年度以降に新設･廃止分を考慮して設定
自動車	暖機時と冷機時に区別して、自動車発生源を作成 ※詳細はスライド9～10参照
船舶	平成23年度環境省調査※の平成21年度データに、港湾計画に基づく総トン数等から算出した伸び率を乗じて設定
航空機	平成23年度環境省調査※の平成21年度データに、各空港の発着回数から算出した伸び率を乗じて設定
一般家庭	平成23年度環境省調査※の平成21年度データに、世帯数の将来推計データから算出した伸び率を乗じて設定
群小	平成23年度環境省調査※の発生源データを設定
建設機械等	平成23年度環境省調査※の平成21年度データに、自動車排出ガス原単位及び総量算定検討調査（環境省）から算出した伸び率を乗じて設定

※平成23年度総量削減対策の在り方検討業務（環境省）

1　大気環境濃度予測の概要

■ 発生源モデル

- 発生源ごとの排出の形態から点源、線源、面源に分類

煙源形態 ＼ 発生源 ＼ 煙源形態	点源		線源	面源
	工場・事業場	船舶(停泊時) 航空機(飛行時)	自動車(幹線道路)	自動車(細街路,冷機時) 船舶(航行時) 民生(一般家庭、群小) 航空機(ｱｲﾄﾞﾙ時) 建設機械等
発生源番号	工場煙突番号	煙源番号	リンク番号[注1)]	―
発生源の位置 （ＸＹ座標）	煙突座標 (原点からの距離)	煙突座標 (原点からの距離)	リンク両端座標 (原点からの距離)	メッシュ番号[注2)]
発生源高さ	煙突実高	平均煙突高	路面高さ	有効煙突高
排ガス条件 又は 道路構造等	煙突口径 排ガス温度 排ガス量		遮音壁高さ 道路部幅員 道路構造[注3)] 沿道条件[注4)]	
排出量 (期・時間帯別)	煙突別排出量 (Nm^3/h)	煙源別排出量 (Nm^3/h)	リンク別排出量 ($Nm^3/h/km$)	メッシュ別排出量 (Nm^3/h)

注1) 幹線道路自動車発生源情報のリンク番号には平成27年度道路交通センサス一般交通量調査(国土交通省)の調査単位区間番号も必要。

注2) 「経緯度法によるメッシュ区分」でのメッシュコード。1メッシュの東西・南北長さも必要。

注3) 自動車からの影響濃度を計算する場合に用いるJEA式で設定する道路構造で、「平坦」「堀割」「高架」の区分が必要。

注4) 自動車からの影響濃度を計算する場合に用いるJEA式で設定する地域区分で、「平坦地」「低中層散在」「低中層密集」「高層密集」の区分が必要。

1　大気環境濃度予測の概要

■ 気象モデル

- 異常年検定

✓ 各都府県の気象台における気象測定データ（風向、風速、日照時間、雲量、気温、湿度、降水量）を用いて、基準年度の気象が平年と比べて特異な条件となっていないことを確認する。

- 気象ブロックと代表気象の設定

✓ 風向風速が類似している地域を一つの風系ブロック（気象ブロック）として分割する。

✓ 気象ブロック別の代表気象局を設定し、代表気象局の風向風速及び大気安定度から季節別･時間帯別の風向･風速階級別･大気安定度別に出現頻度のデータを作成する。

- 設定高度における風速の補正

✓ 気象状況は高度によって異なることから、各発生源の拡散場を考慮して、高度区分を設定する。

✓ 風速補正P値を用いて、設定高度における風速に補正して予測モデルに入力する。

高度区分	発生源	設定高度
下層拡散場	低煙突（50m未満）の工場･事業場、一般家庭･群小、船舶及び航空機（アイドリング時）に適用	20m
中層拡散場	中層（50～100m）に位置する工場･事業場の煙突に適用	65m
上層拡散場	上層（100m以上）に位置する工場･事業場の煙突、及び航空機（飛行時）に適用	150m
地上拡散場	自動車、建設機械等	20m

設定高度における風速の補正

$U_Z = U_S (Z / Z_S)^P$

大気安定度	A,AB	B,BC	C,CD	D,E	F,G
P値	0.10	0.15	0.20	0.25	0.30

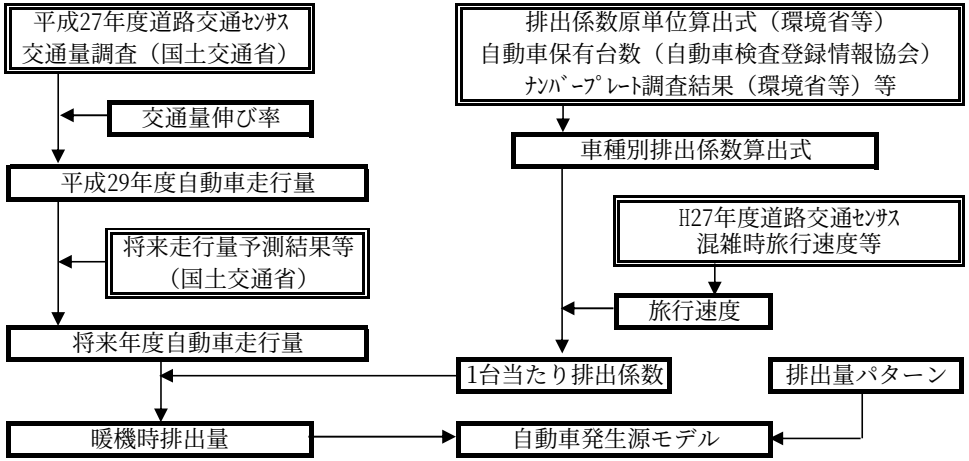
U_Z：風速推計高度Zの風速（m/s）
U_S：下層代表気象局の風速（m/s）
Z　：風速推計高度（m）
Z_S：下層代表気象局の風速計測高さ（m）

2（1） 自動車排出量の算定方法

■ 自動車排出量（暖機時）算定の概要

（1）自動車走行量

- 現状年度（平成29年度）走行量
  - ✓ 幹線道路は「平成27年度道路交通センサス（国土交通省）」等をもとに設定
  - ✓ 細街路は「自動車燃料消費量調査（国土交通省）」をもとに設定
- 将来年度の走行量
  - ✓ 国土交通省資料（「新たな将来交通需要推計」）をもとに設定



（2）自動車排出係数

- ✓ 自動車の車種別排出係数（g/km）は、排出ガス規制区分別原単位（g/km、g/km/t）と排出ガス規制区分別構成率（%）で加重平均して作成
- ✓ 将来年度の排出ガス規制区分別構成率は、平成30年度以降の新車登録台数を「自動車ディーラー・ビジョン（平成30年度）」（社団法人日本自動車販売協会連合会）に示される車種別新車需要台数推計結果から推定し、車齢に応じた残存率※1及び走行係数※2を乗じて作成

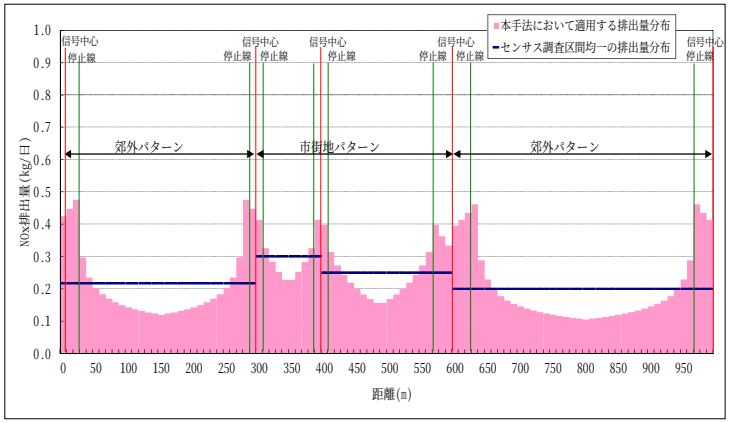
※1　残存率は、新車で登録された台数が車齢に応じて少なくなる割合。

※2　走行係数は、車齢別の稼働率が、新しい車両は高く、古い車両は低い状況を表した係数。

（走行時の「ナンバープレート調査の車齢別構成率」を保有時の「保有台数の車齢別構成率」で除して算出）

（3）排出量パターン

- ✓ 信号（交差点）付近における、自動車の停止・発進・加速によるNOx排出量増加パターンを反映（右図）



2（1）　自動車排出量の算定方法

■ 自動車排出量（冷機時）算定の概要

（1）自動車の実働台数

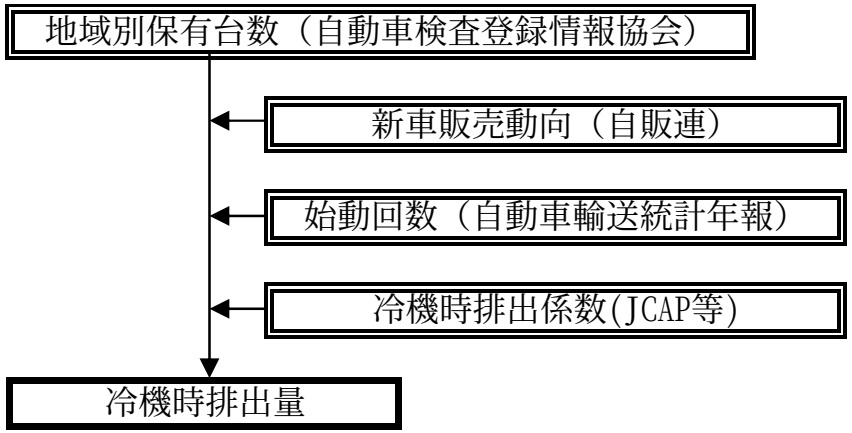
- 乗用車
- ✓ 自動車保有台数に自動車利用率（「平成27年度全国都市交通特性調査結果」（国土交通省））を乗じて算定
- 貨物車（乗用車以外）
- ✓ 自動車保有台数に実働率（「自動車輸送統計年報」（国土交通省））を乗じて算定

（2）冷機時始動回数

- ✓ 「自動車輸送統計年報」（国土交通省）から実働1日1車あたり輸送回数を設定し、上記（1）の自動車の実働台数を乗じて、始動回数を算定

（3）冷機時排出係数

- ✓ 冷機時排出係数（暖機時に対する増加分）は、JATOP等の資料から燃料別、排出ガス規制区分別に設定



2（2） 計算ケースの設定

■ 将来年度における計算ケース

- ✓ 単純将来（現行の対策を継続した場合）
- ✓ 規制廃止ケース（車種規制や各自治体条例の流入車規制を廃止する場合）

	将来ケースの内容	2025年度 (R7年度)	2030年度 (R12年度)	2035年度 (R17年度)
単純将来	―	○	○	○
規制廃止ケース	車種規制、流入車規制の廃止	○	○	○

2（2） 計算ケースの設定（現在の規制の枠組み）

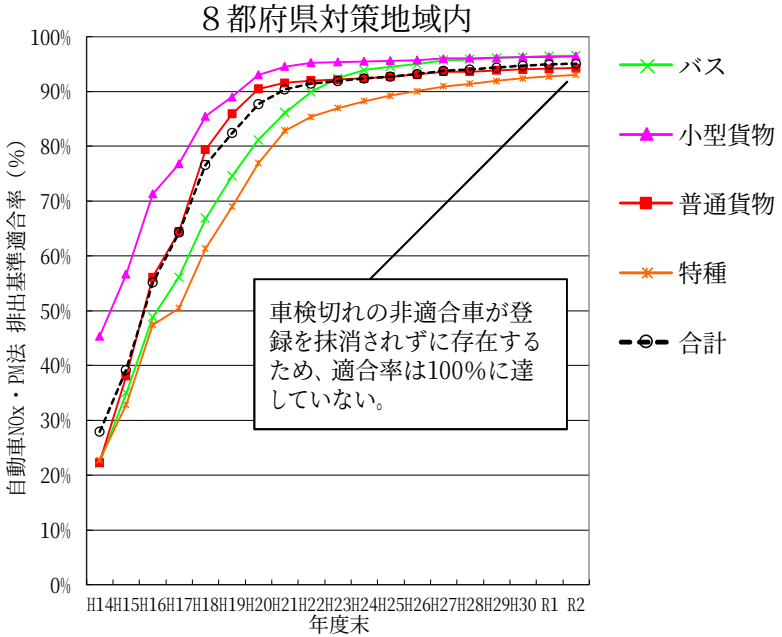
■ 車種規制と流入車規制

- 車種規制（新規登録、使用過程車の規制）

✓ 車種規制（自動車NOx･PM法の排出基準に適合しない車両の対策地域内における登録禁止）の結果、対策地域内における基準適合車への代替が促進。（左下図参照）

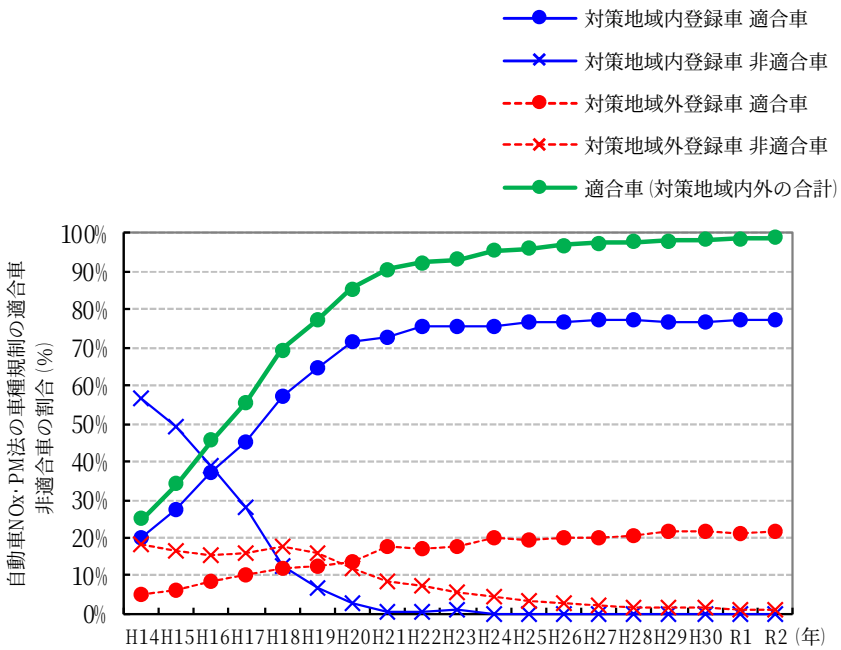
- 流入車規制

✓ 一部の都府県においては、対策地域外からの流入する車両について、各自治体独自の流入車規制を実施。その結果、対策地域内を走行する排出基準適合車の割合が増加。（右下図参照）



【図】 8都府県対策地域内の保有自動車の自動車NOx･PM法排出基準適合率の推移

※出典 （一財）自動車検査登録情報協会資料から集計



【図】 8都府県における自動車NOx･PM法適合車割合（普通貨物車）の推移（走行ベース）

※出典 自動車交通環境影響総合調査（環境省）

2（2） 計算ケースの設定
（規制廃止ケースの設定背景）

■ 自動車NOx･PM法の車種規制及び各自治体の条例･要綱の概要

		自動車NOx・PM法の車種規制	首都圏1都3県	大阪府条例	兵庫県条例	愛知県要綱
対象地域		8都府県（埼玉県,千葉県,東京都,神奈川県,愛知県,三重県,大阪府,兵庫県）の一部の地域	埼玉県,千葉県,東京都(島部を除く),神奈川県の全域	自動車NOx・PM法対策地域（37市町）	阪神東南部地域（神戸市灘区・東灘区、尼崎市、西宮市南部、芦屋市、伊丹市）	自動車NOx・PM法対策地域（47市町村）
排出規制物質		NOx、PM	PM	NOx、PM	NOx、PM	NOx、PM
規制内容		排出基準に適合しない自動車について、対策地域内で登録することを規制する。	排出基準に適合しない自動車について、当該都県内を運行することを規制する。	排出基準に適合しない自動車について、対策地域内を発地又は着地とする運行を規制する。	排出基準に適合しない自動車について、特別対策地域を運行することを規制する。	排出基準に適合しない自動車の使用抑制及びエコドライブの促進等
対象車種		トラック、バス、特種自動車（乗用車ベースはディーゼル車のみ）、ディーゼル乗用車	ディーゼルのトラック、バス、 特種自動車（トラック、バスベースのみ）	トラック、バス、特種自動車（トラック、バスベースのみ）	車両総重量8t以上の普通貨物自動車及び特種自動車、定員30人以上の大型バス	トラック、バス、特種自動車（乗車定員11人未満（救急車等）を除く）
排出基準	NOx	長期規制並み	―	自動車NOx・PM法の車種規制と同じ	自動車NOx・PM法の車種規制と同じ	自動車NOx・PM法の車種規制と同じ
	PM	3.5t以下：新短期規制の1/2	長期規制並（ただし、東京都、埼玉県は新短期規制			
規制開始時期		平成14年10月1日	平成15年10月1日	平成21年1月1日 ※平成29年3月に一部改正	平成16年10月1日	平成22年8月13日 ※一部は平成23年4月1日施行

2（2） 計算ケースの設定
（規制廃止ケースの設定案）

● 設定案

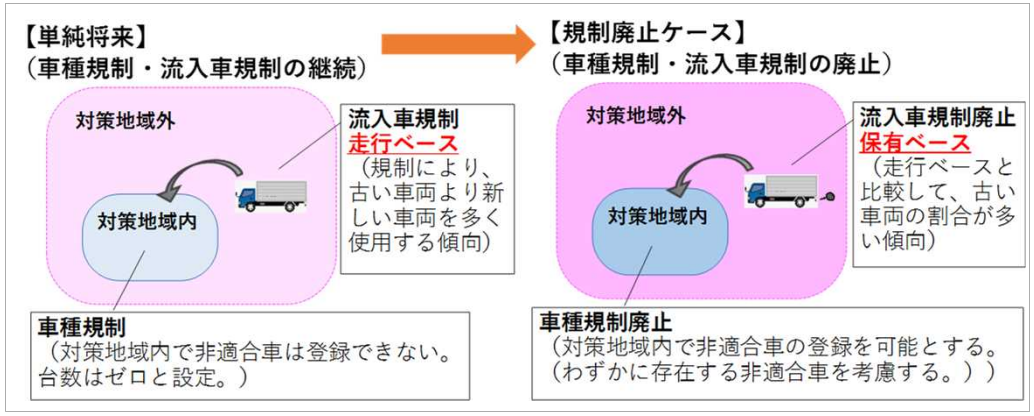
・車種規制の廃止

- ✓ 車種規制の廃止により、対策地域内で自動車NOx・PM法の排出基準に適合しない車両（非適合車）の登録が可能となる。
- ✓ 単純将来（現行の対策を継続した場合）では、対策地域内での非適合車は登録できない（台数は0）設定としているが、対策地域内で非適合車の登録を可能と設定する。（将来年度においてわずかに存在する非適合車を考慮する。）

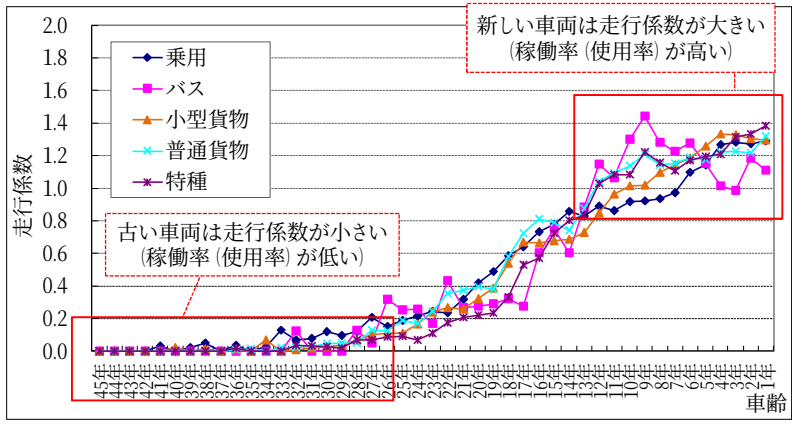
・流入車規制の廃止

- ✓ **単純将来（流入車規制の継続）**では、自動車の排出係数を設定する際に**走行係数※**を考慮しており、実際の車両走行実態（古い車両より新しい車両を多く使用する傾向）を反映している。（**走行ベース**）
- ✓ 規制を廃止することで排出基準に適合しない車両の対策地域内の走行が可能となる。対策地域外からの流入車は保有台数割合（**保有ベース**：走行ベースと比較して、古い車両の割合が多い）で対策地域内に流入すると仮定して、安全側（排出量が増加）の観点で設定する。

※ 走行係数
例えば、「車齢別走行係数」とは、車齢別の稼働率（使用率）が、新しい車両は高く、古い車両は低い状況を表した係数であり、走行時の「ナンバープレート調査の車種別車齢構成率」を保有時の「保有台数の車種別車齢別構成率」で除して算出する。



【図） 単純将来と規制廃止ケース



【図） 車種別車齢別走行係数

(参考) 他に検討した規制廃止ケースの案

- 規制廃止ケースの設定については、設定案の他に下記の案も検討した。
- 下記の案が、
  - 設定案に比較して規制廃止による影響が小さく算出されたこと、
  - 排出ガス規制区分等の構成率が全国一律になることが現実的ではないこと

  などを踏まえて、規制廃止ケースには設定案を採用することとした。

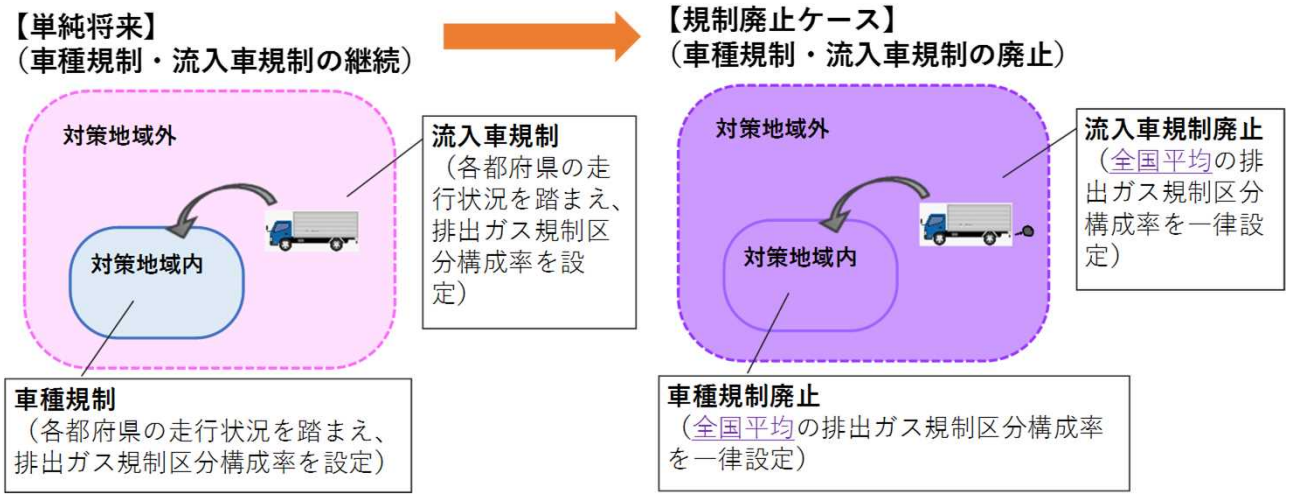
・<u>車種規制の廃止</u>

- ✓ 車種規制の廃止により、対策地域内で自動車NOx・PM法の排出基準に適合しない車両（非適合車）の登録が可能となる。
- ✓ 対策地域外に使用の本拠地があった中古車等が対策地域内に戻る等を表現するため、<u>全国平均の排出ガス規制区分構成率を各都府県に一律に設定</u>する。

・<u>流入車規制の廃止</u>

- ✓ 流入車も同様に、<u>全国平均の排出ガス規制区分構成率を一律に設定</u>する。

※全国平均の構成率とするが、走行係数は単純将来（規制の継続）と同様に考慮する。

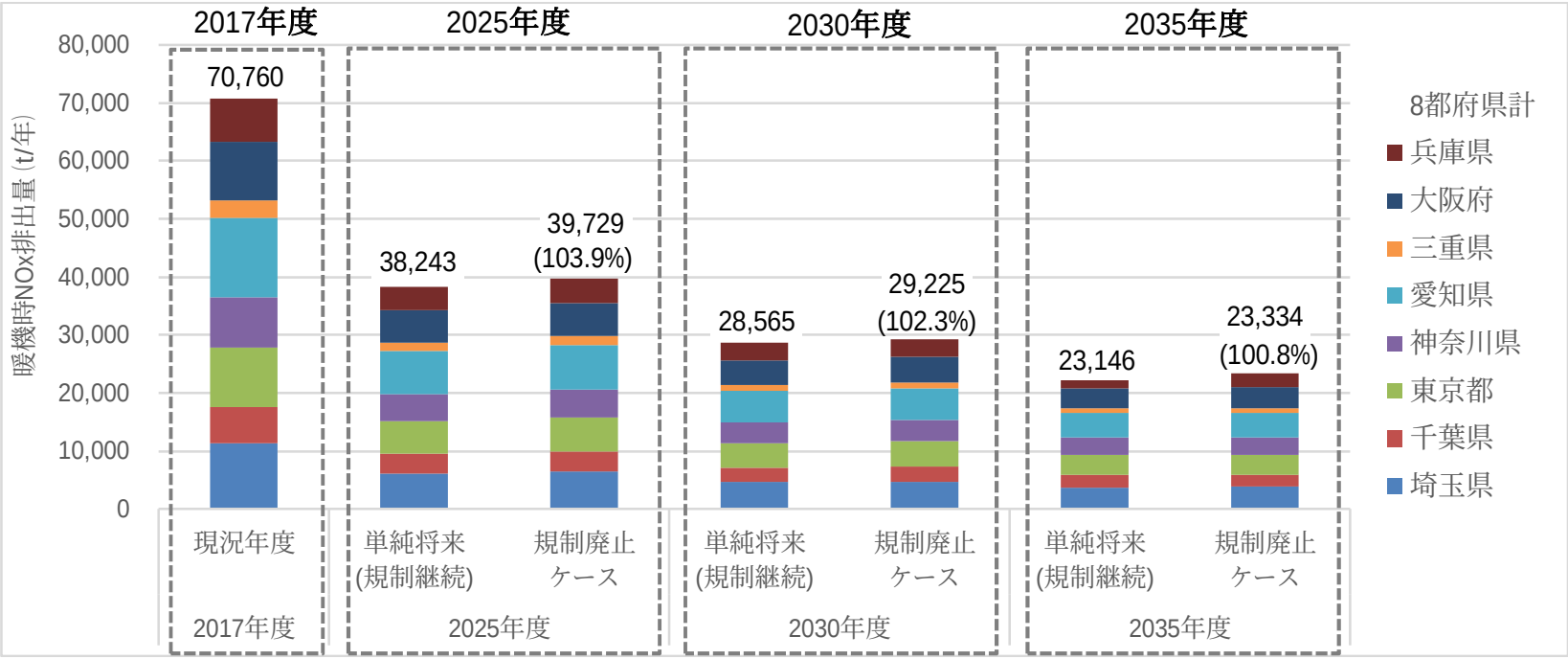


【図】 単純将来と規制廃止ケース

3（1） 自動車排出量算定結果

■ 規制廃止ケースの自動車NOx排出量

✓ 単純将来（規制の継続）に対する比率は、2025年度は103.9%、2030年度は102.3%、2035年度は100.8%と年を追うごとに古い車両（排出量が多い車両）が少なくなるため、単純将来に対する比率（規制廃止による影響）は小さい。

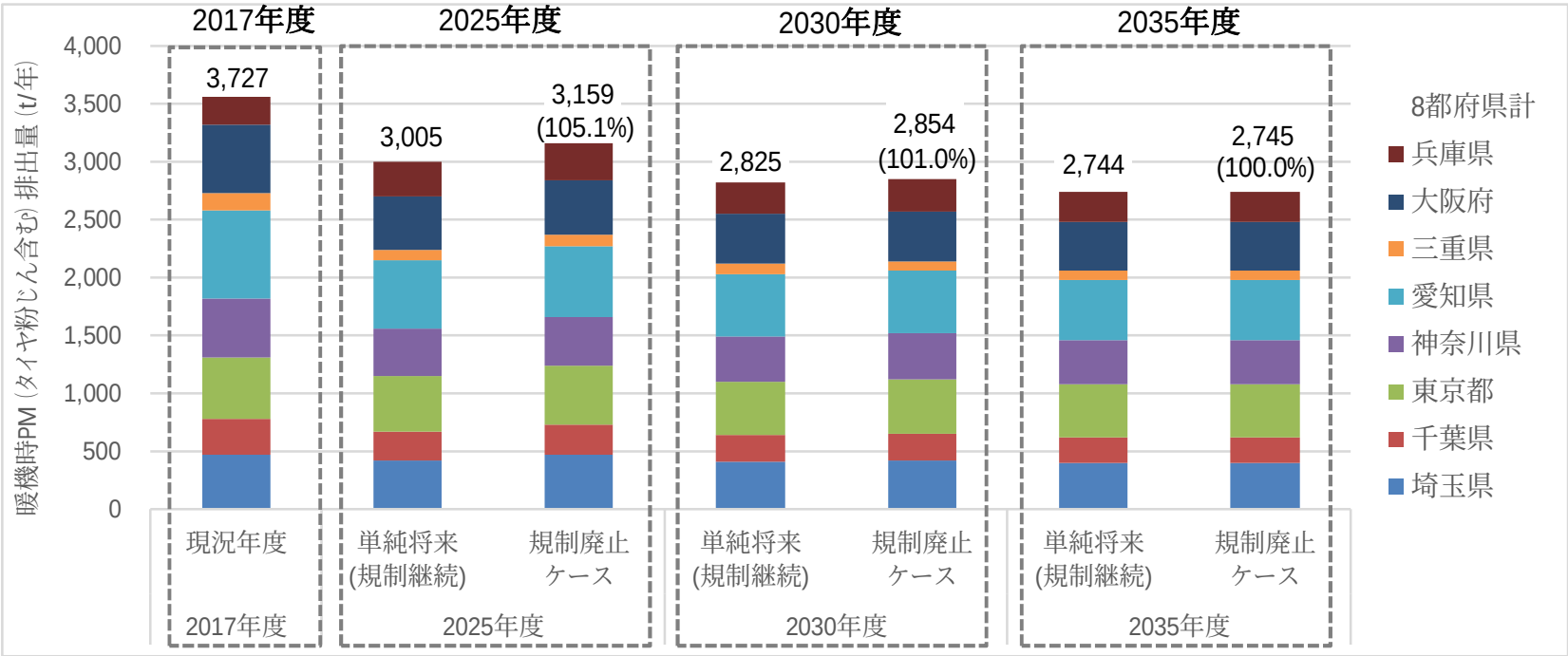


※カッコ内は単純将来に対する比率

3（1） 自動車排出量算定結果

■ 規制廃止ケースの自動車PM（タイヤ粉じん含む）排出量

✓ 単純将来（規制の継続）に対する比率は、2025年度は105.1%、2030年度は101.0%、2035年度は100.0%と年を追うごとに古い車両（排出量が多い車両）が少なくなるため、単純将来に対する比率（規制廃止による影響）は小さい。

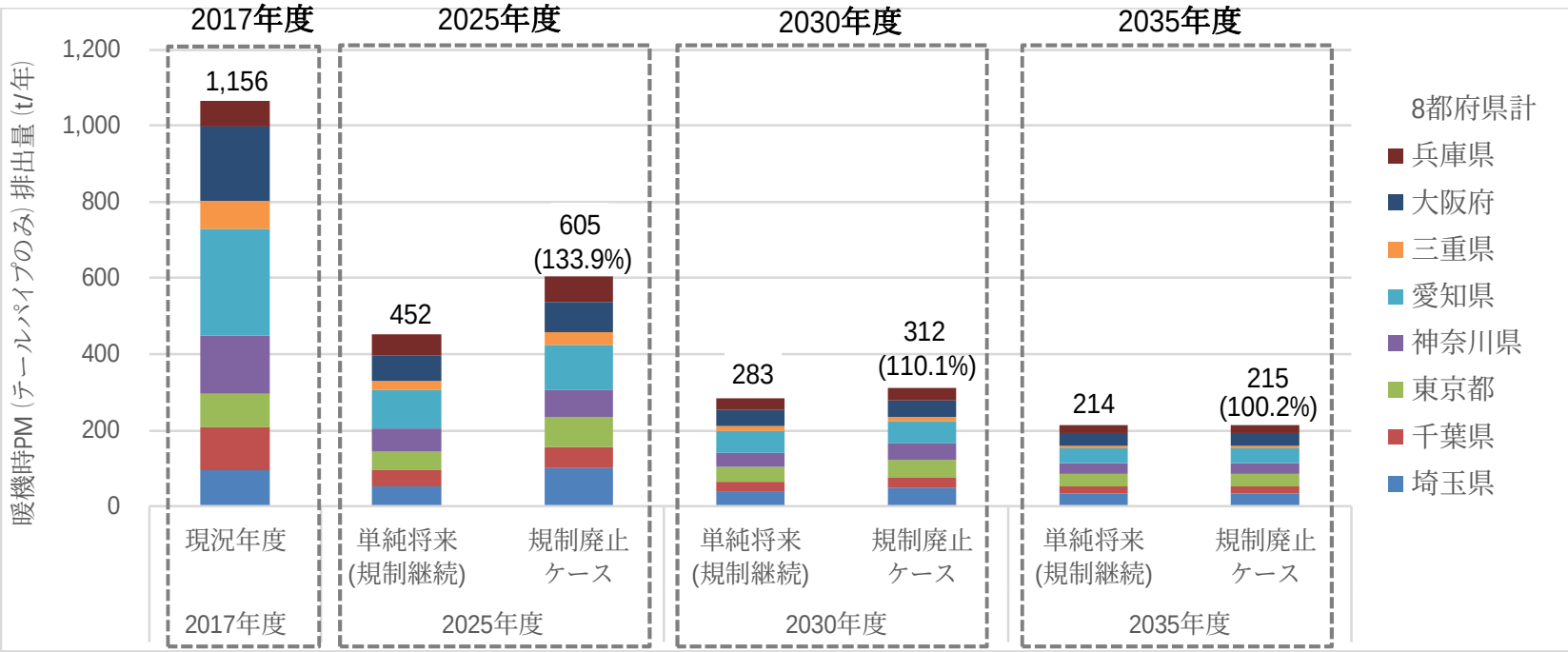


※カッコ内は単純将来に対する比率

3（1） 自動車排出量算定結果

■ （参考）自動車PM（テールパイプのみ）排出量

✓ 単純将来（規制の継続）に対する比率は、2025年度は133.9%、2030年度は110.1%、2035年度は100.2%と年を追うごとに古い車両（排出量が多い車両）が少なくなるため、単純将来に対する比率（規制廃止による影響）は小さい。



※カッコ内は単純将来に対する比率

3（1） 自動車排出量算定結果

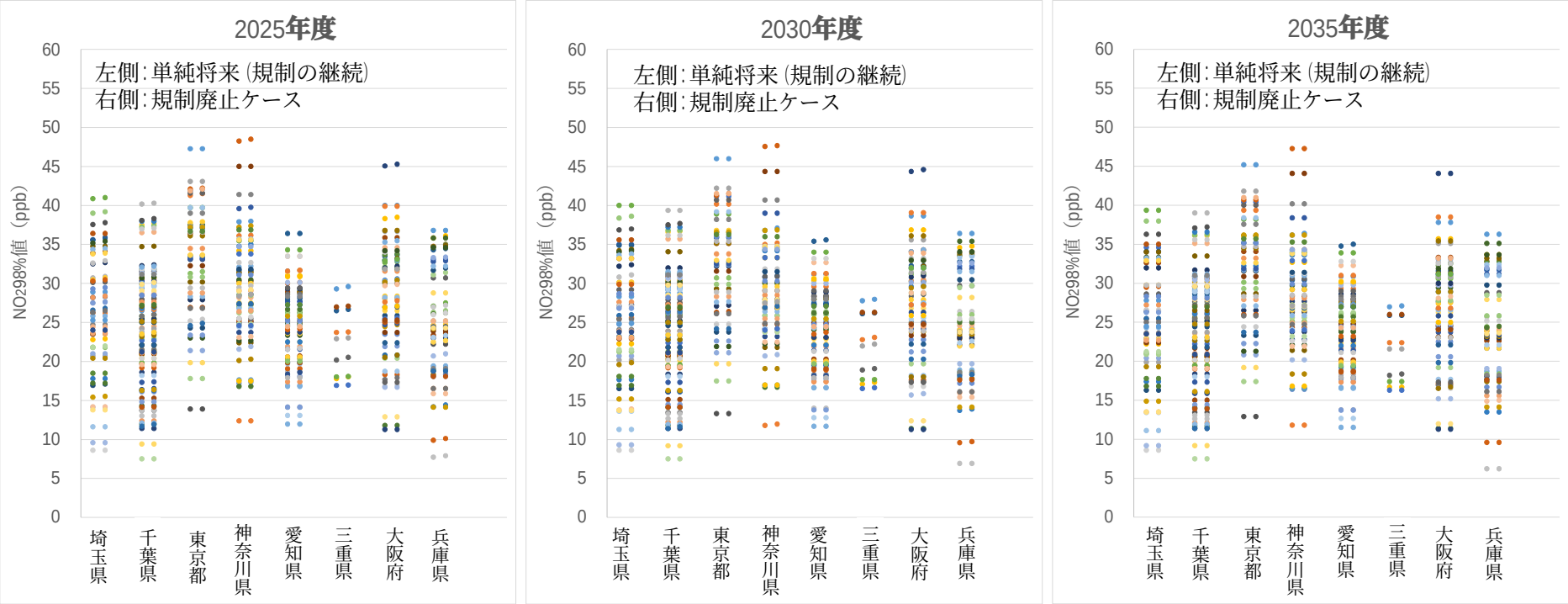
■ 規制廃止ケースの自動車排出量（まとめ）

✓ 単純将来（規制の継続）と比較して、2025年度、2030年度、2035年度と将来的に古い車両（排出量が多い車両）が少なくなるため、単純将来に対する比率（規制廃止による影響）は次第に小さくなる傾向にある。

3（2） 測定局濃度予測結果（$NO_2$98値 一般局）

■ $NO_2$98％値（予測値）濃度ランク別測定局（将来年度、一般局）

- ✓ 規制廃止ケースと単純将来（規制の継続）の$NO_2$98%値の最大濃度差は、2025年度は0.4ppb、2030年度は0.2ppb、2035年度は0.2ppbである。
- ✓ 単純将来（規制の継続）に対する規制廃止ケースの$NO_2$98%値の最大比率は、2025年度は102.6%、2030年度は101.8%、2035年度は101.1%であり、年を追うごとに比率（規制廃止による影響）は小さくなっている。

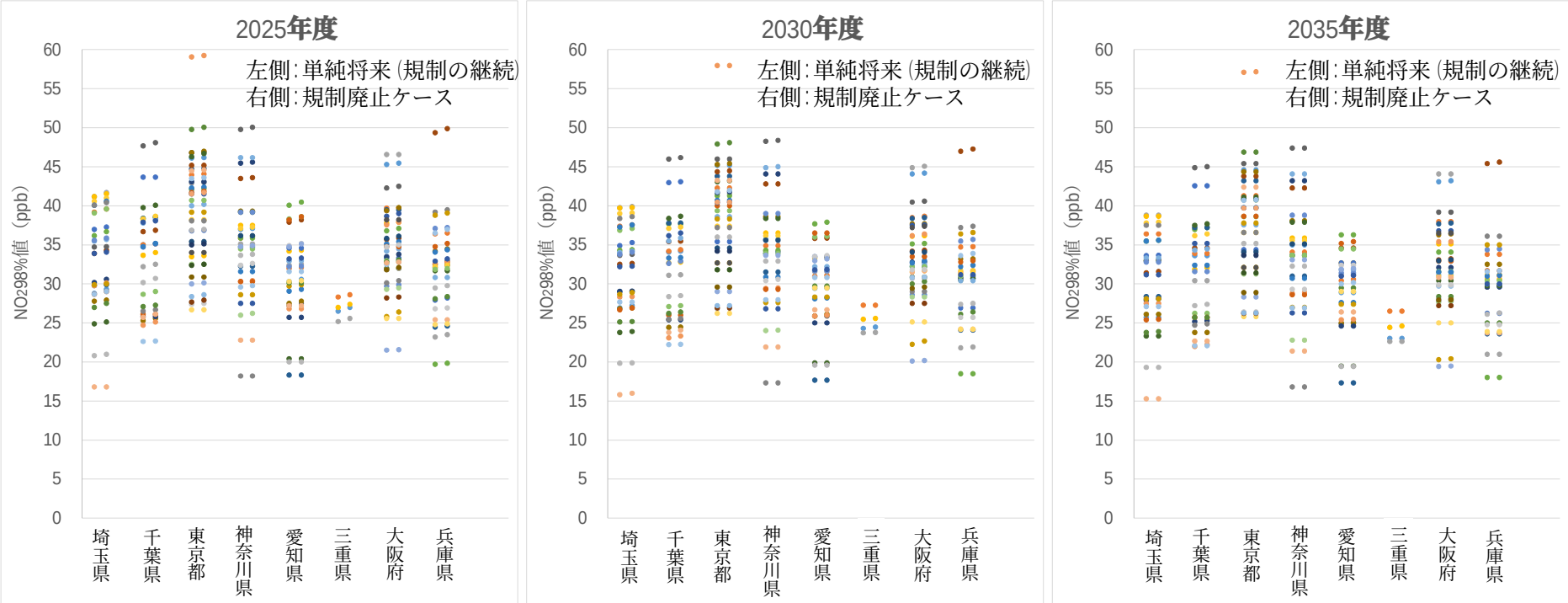


将来年度における$NO_2$98%値（予測値）（一般局）

3（2） 測定局濃度予測結果（$NO_2$98値　自排局）

■ $NO_2$98％値（予測値）濃度ランク別測定局（将来年度、自排局）

- ✓ 規制廃止ケースと単純将来（規制の継続）の$NO_2$98%値の最大濃度差は、2025年度は0.6ppb、2030年度は0.4ppb、2035年度は0.2ppbである。
- ✓ 単純将来（規制の継続）に対する規制廃止ケースの$NO_2$98%値の最大比率は、2025年度は102.3%、2030年度は101.8%、2035年度は100.9%であり、年を追うごとに比率（規制廃止による影響）は小さくなっている。

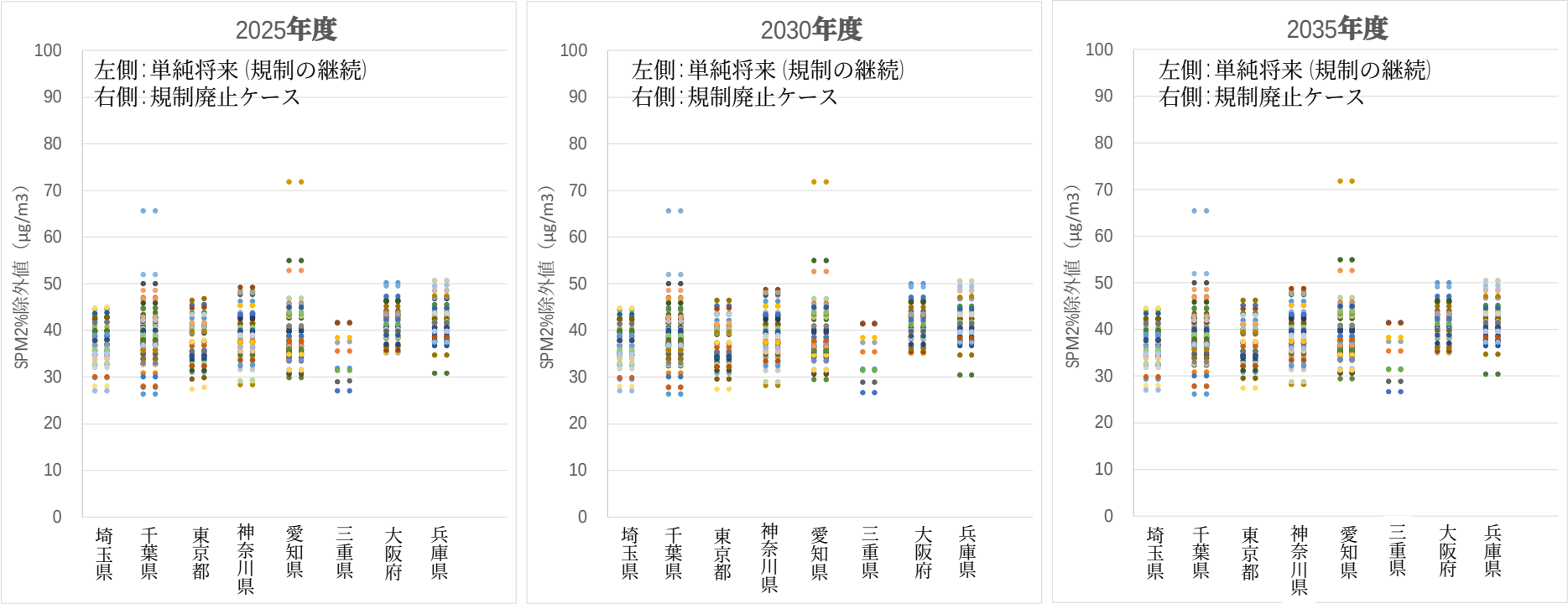


将来年度における$NO_2$98%値（予測値）（自排局）

3（2） 測定局濃度予測結果（SPM2%除外値 一般局）

■ SPM2%除外値（予測値）濃度ランク別測定局（将来年度、一般局）

- ✓ 規制廃止ケースと単純将来（規制の継続）のSPM2%除外値の最大濃度差は、2025年度は0.4μg/m³、2030年度は0.2μg/m³、2035年度は0.2μg/m³である。
- ✓ 単純将来（規制の継続）に対する規制廃止ケースのSPM2%除外値の最大比率は、2025年度は101.5%、2030年度は101.0%、2035年度は100.5%であり、年を追うごとに比率（規制廃止による影響）は小さくなっている。

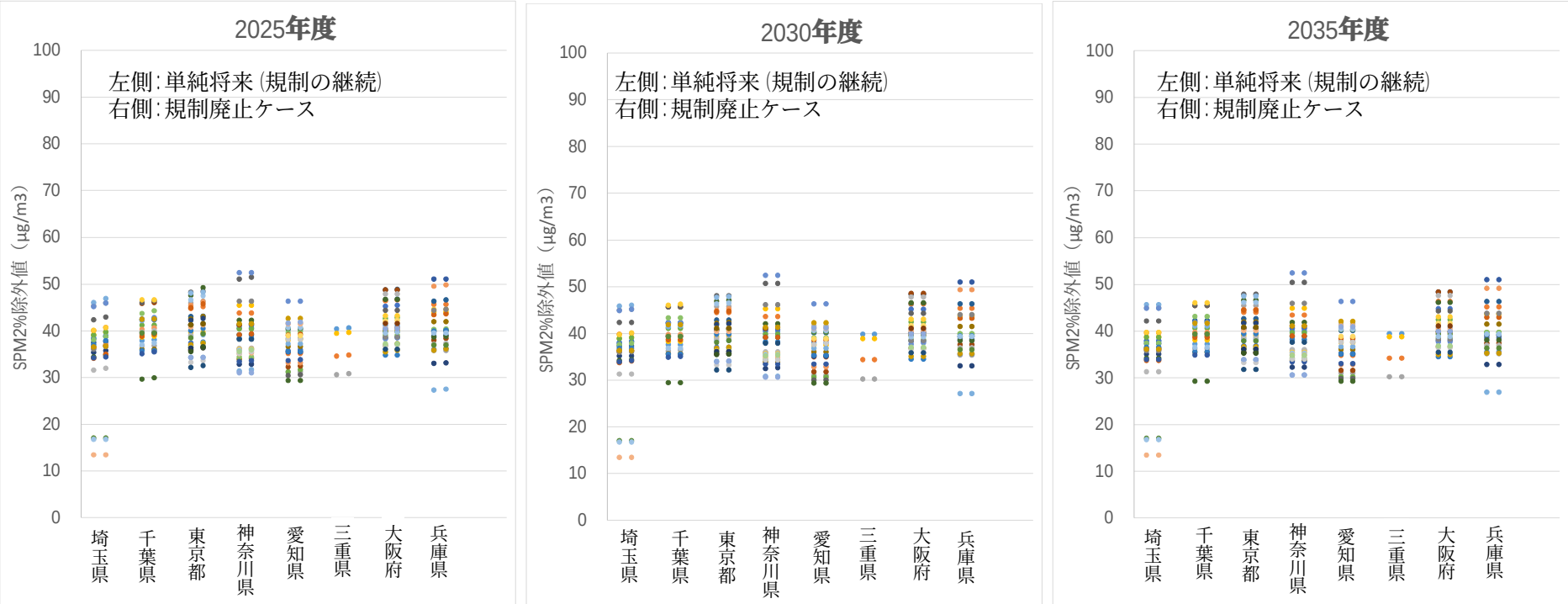


将来年度におけるSPM2%除外値（予測値）（一般局）

3（2） 測定局濃度予測結果（SPM2%除外値 自排局）

■ SPM2%除外値（予測値）濃度ランク別測定局（将来年度、自排局）

- ✓ 規制廃止ケースと単純将来（規制の継続）のSPM2%除外値の最大濃度差は、2025年度は1.7μg/m³、2030年度は0.4μg/m³、2035年度は0.0μg/m³である。
- ✓ 単純将来（規制の継続）に対する規制廃止ケースのSPM2%除外値の最大比率は、2025年度は103.6%、2030年度は101.2%、2035年度は100.0%であり、年を追うごとに比率（規制廃止による影響）は小さくなっている。



将来年度におけるSPM2%除外値（予測値）（自排局）

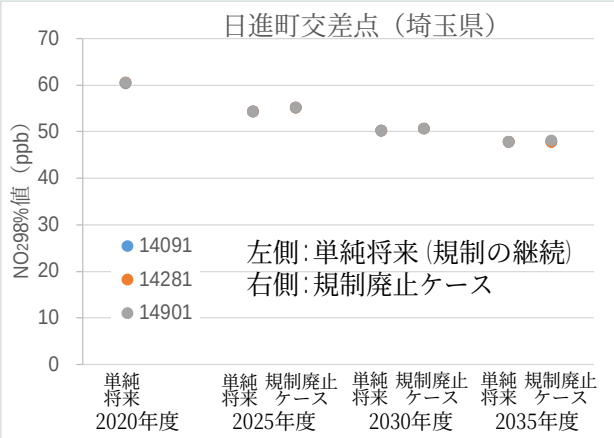
3（3） 道路沿道における濃度予測結果（面的推計）

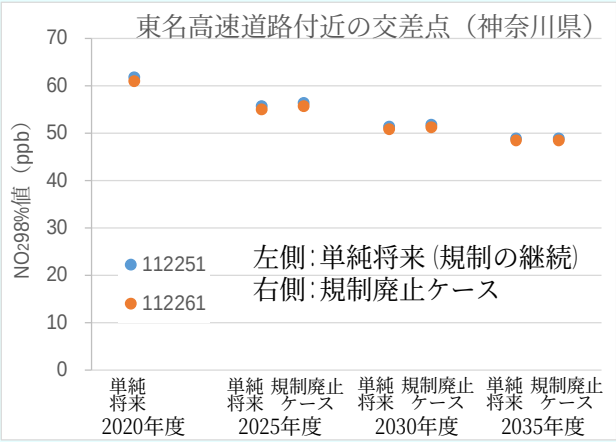
■ 道路沿道におけるNO2及びSPM濃度予測結果（8都府県対策地域内の道路沿道の計算点）

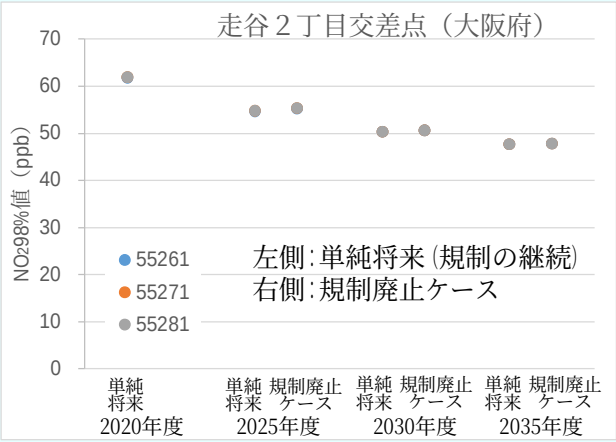
- ✓ 道路沿道の将来推計において、環境基準値を超過する箇所はなかった。
- ✓ NO298値について、規制廃止ケースと単純将来（規制の継続）の最大濃度差は、2025年度は1.4ppb、2030年度は0.8ppb、2035年度は0.3ppbと推計された。単純将来（規制の継続）に対する規制廃止ケースの最大比率は、2025年度は102.7%、2030年度は101.7%、2035年度は100.8%と推計された。
- ✓ SPM2%除外値について、規制廃止ケースと単純将来（規制の継続）の最大濃度差は、2025年度では1.5μg/m³、2030年度では0.3μg/m³、2035年度では0.1μg/m³と推計された。単純将来（規制の継続）に対する規制廃止ケースの最大比率は、2025年度は103.0%、2030年度は100.7%、2035年度は100.2%と推計された。

（参考）令和2年度予測でNO2の判定基準値を超過すると予測された地点のNO2濃度

- ✓ 令和2年度予測でNO2に係る判定基準値を超過すると予測された地点（3交差点、8計算点）において、規制廃止による影響（単純将来と規制廃止ケースのNO298%値の差）は、2025年度では最大0.9ppb、2030年度では最大0.5ppb、2035年度では最大0.3ppbと推計された。







※凡例の数字は計算点ID

道路沿道におけるNO2濃度予測結果（NO298%値）
（令和2年度予測でNO2の判定基準値を超過すると予測された地点）

4　規制廃止の影響の検証

- 単純将来だけでなく、規制（車種規制及び流入規制）を廃止するケースにおいても、環境基準（NO_2：0.06ppm,SPM：0.10mg/m^3）は達成される結果となった。
- 将来推計の結果、規制廃止による影響は最大でも数%程度であり、年々小さくなる傾向が見てとれるが、これは、NOx排出量、PM（タイヤ粉じん含む）排出量ともに、年を追うごとに古い車両（排出量が多い車両）の代替が進むためと考えられる。

■ 自動車排出量の算定

✓ ＮＯx排出量に係る規制廃止による影響（単純将来比）は2025年度は3.9%、2030年度は2.3%、2035年度は0.8%、PM排出量に係る規制廃止による影響（単純将来比）は、2025年度は5.1%、2030年度は1.1%、2035年度は0.0%と算定された。

■ 常時監視測定局の濃度予測

✓ NO298%値に係る規制廃止による影響（単純将来（規制の継続）に対する規制廃止ケースの最大比率）は2025年度は最大2.6%、2030年度は最大1.8%、2035年度は最大1.1%と推計された。

✓ SPM2%除外値に係る規制廃止による影響（単純将来（規制の継続）に対する規制廃止ケースの最大比率）は2025年度は最大3.6%、2030年度は最大1.2%、2035年度は最大0.5%と推計された。

■ 面的推計に基づく濃度予測

✓ NO298%値に係る規制廃止による影響（単純将来（規制の継続）に対する規制廃止ケースの最大比率）は2025年度は最大2.7%、2030年度は最大1.7%、2035年度は最大0.8%と推計された。

✓ SPM2%除外値に係る規制廃止による影響（単純将来（規制の継続）に対する規制廃止ケースの最大比率）は2025年度は最大3.0%、2030年度は最大0.7%、2035年度は最大0.2%と推計された。

5　将来推計に係る留意事項

■ 将来の交通量の設定について

- ✓ 本調査における将来濃度予測（単純将来、規制廃止ケース）の交通量設定は、平成29年度（2017年度）を現況年度として、既存資料※をもとに将来交通量を設定しているため、2020年以降のコロナによる交通量の減少傾向を考慮していない。
- ✓ そのため、当該推計は、コロナによる交通量減少がもとに戻った場合を推計していることとなり、コロナによる交通量の減少が今後も継続するような場合には、実態よりも安全側（過大評価）の設定となっている。

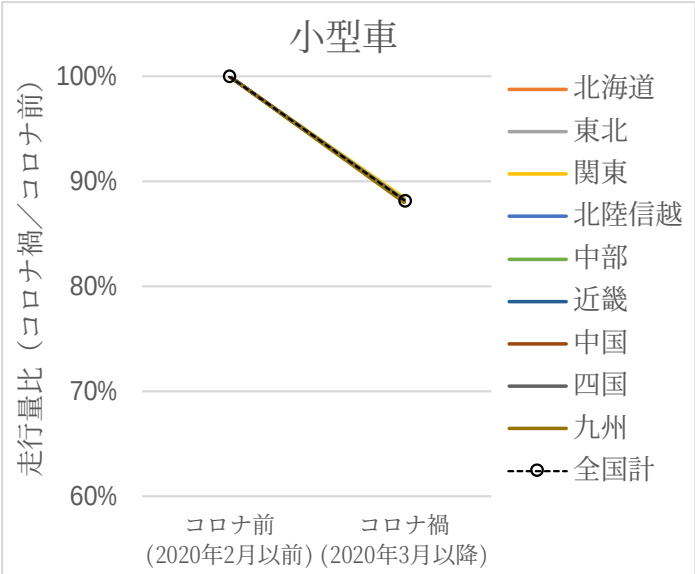
※　社会資本整備審議会道路分科会・第26回基本政策部会（平成20年11月26日）の資料1-2「新たな将来交通需要推計」に示される平成17年度に対する平成32年度の自動車走行台キロ伸び率の年平均伸び率（乗用系、貨物系の2区分）をもとに設定している。2025年度の場合、現況年度（2017年度）に対する将来年度（2025年度）の交通量伸び率は乗用系で0.9902、貨物系で0.9958と設定。

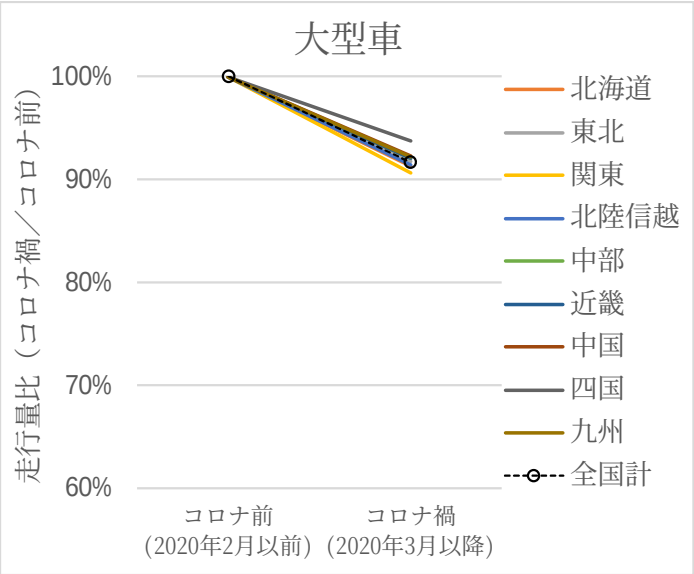
(参考) 新型コロナに係る交通量情報

■ コロナ前とコロナ禍の走行量比

- ✓ 自動車燃料消費量調査（国土交通省）の走行量データから、コロナ前（2019年1月～2020年2月）に対するコロナ禍（2020年3月～2021年9月）の走行量比を算出した結果、コロナ前に対するコロナ禍の走行量比は、小型車、大型車ともに地域によらず同じ傾向であった。
- ✓ 小型車のコロナ禍の走行量比は、**全国で88.2%**（地域別では、88.0～88.4%）である。
- ✓ 大型車のコロナ禍の走行量比は、**全国で91.7%**（地域別では、90.7～93.7%）である。

※小型車：軽乗用、乗用、軽貨物、小型貨物、　※大型車：バス、普通貨物、特種





【図】 コロナ前（2019年1月～2020年2月）に対するコロナ禍（2020年3月～2021年9月）の走行量比

規制廃止ケースに関する参考データ

単純将来（現行の規制を継続した場合）及び規制廃止ケースの主要幹線における普通貨物の排出ガス規制区分別構成率を図１及び表１に示す。

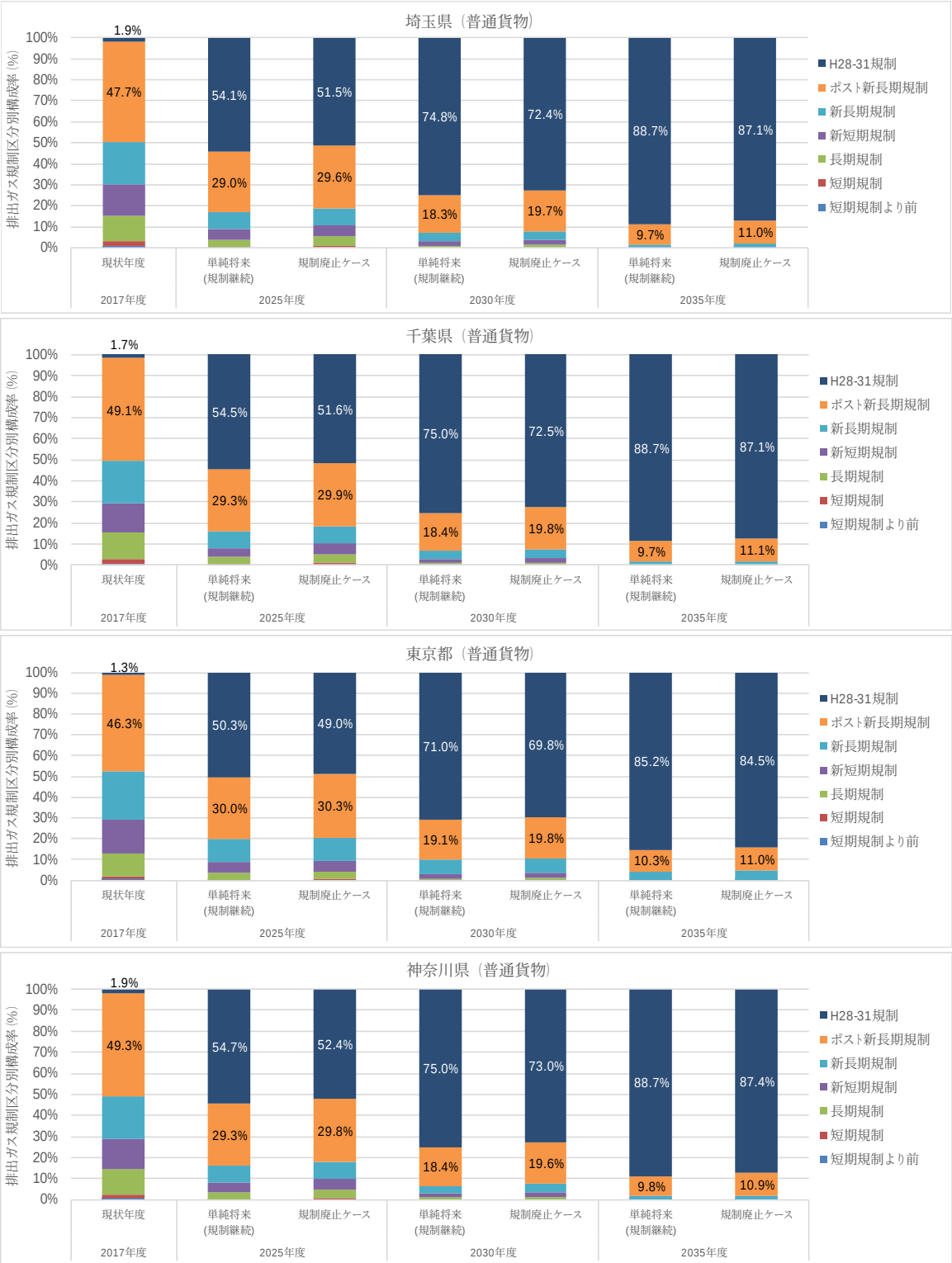


図 1(1)　主要幹線における普通貨物の排出ガス規制区分別構成率（首都圏）

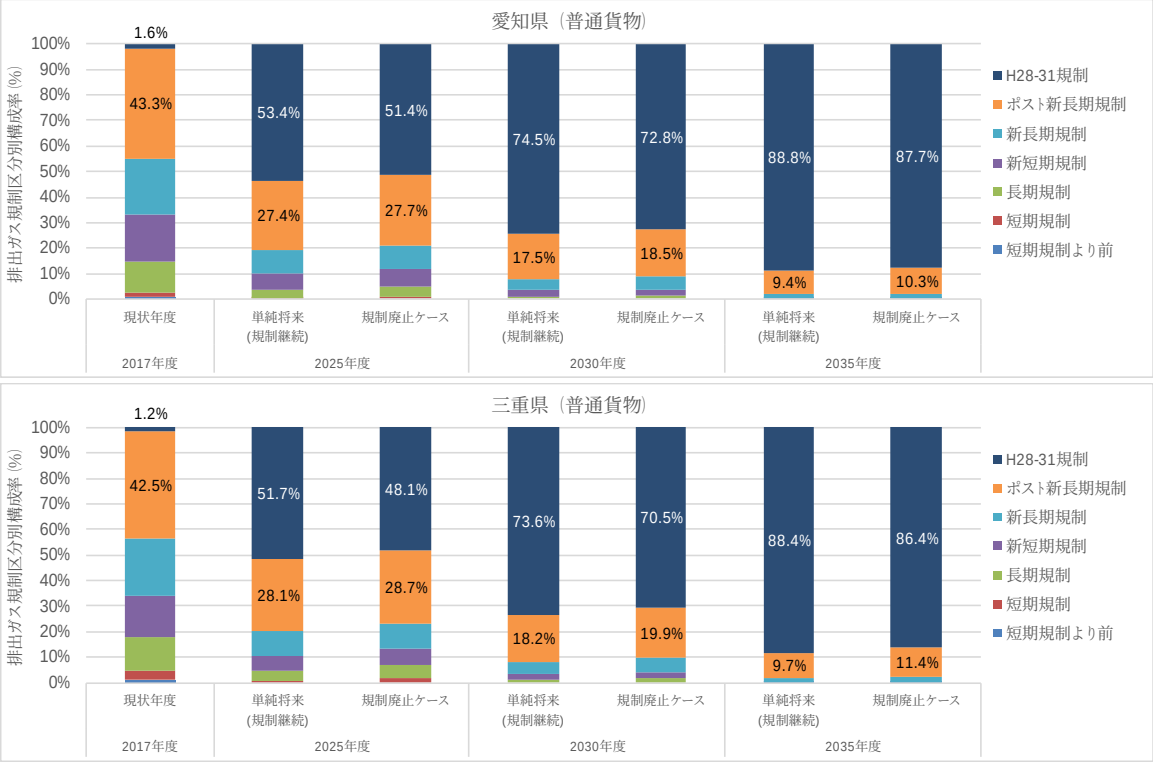


図 1(2)　主要幹線における普通貨物の排出ガス規制区分別構成率（愛知・三重圏）

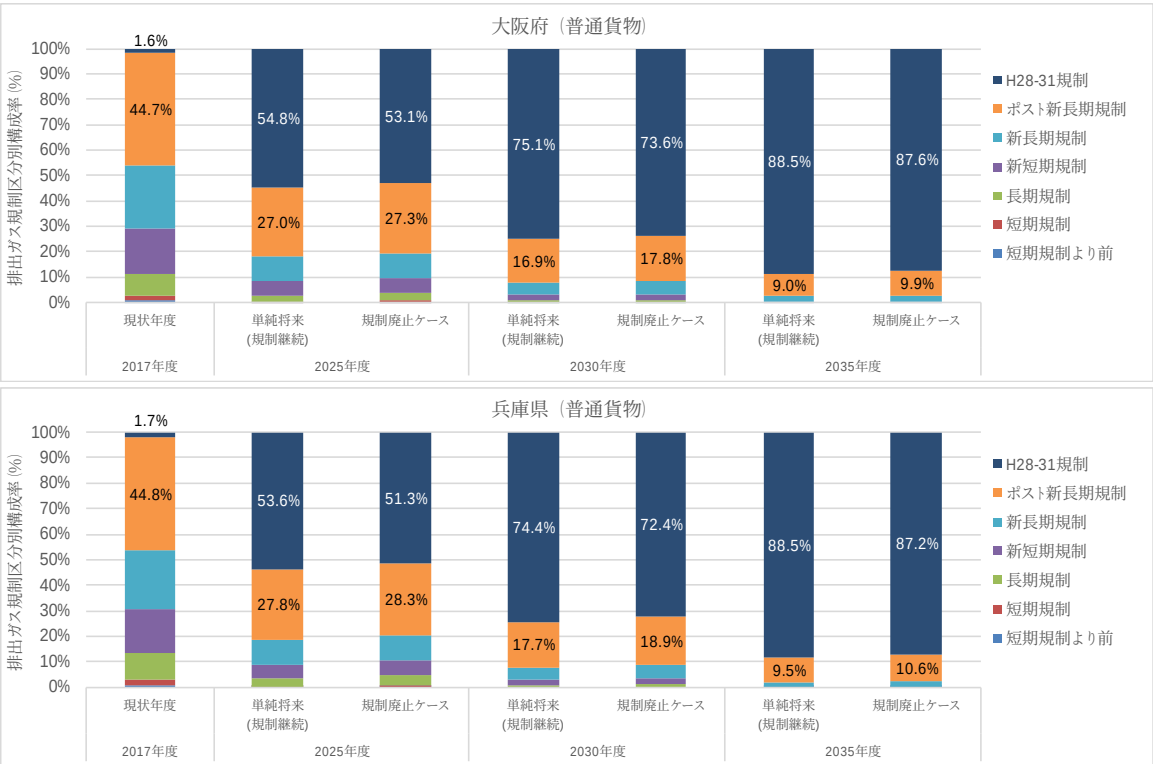


図 1(3)　主要幹線における普通貨物の排出ガス規制区分別構成率（大阪・兵庫圏）

表１　主要幹線における普通貨物の排出ガス規制区分別構成率

都府県	年度	ケース	短期規制より前	短期規制	長期規制	新短期規制	新長期規制	ポスト新長期規制	H28-31規制	計
埼玉県	2017年度	現状年度	0.8%	2.1%	12.5%	15.0%	20.0%	47.7%	1.9%	100.0%
	2025年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.3%	3.6%	4.8%	8.1%	29.0%	54.1%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.9%	4.5%	5.2%	8.3%	29.6%	51.5%	100.0%
	2030年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	1.0%	2.0%	3.9%	18.3%	74.8%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.4%	2.2%	4.3%	19.7%	72.4%	100.0%
	2035年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.5%	9.7%	88.7%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.7%	11.0%	87.1%	100.0%
千葉県	2017年度	現状年度	0.8%	2.3%	12.4%	13.8%	20.0%	49.1%	1.7%	100.0%
	2025年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.3%	3.5%	4.4%	8.0%	29.3%	54.5%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.9%	4.5%	4.8%	8.2%	29.9%	51.6%	100.0%
	2030年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	1.0%	1.8%	3.8%	18.4%	75.0%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.4%	2.1%	4.2%	19.8%	72.5%	100.0%
	2035年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.4%	9.7%	88.7%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.6%	11.1%	87.1%	100.0%
東京都	2017年度	現状年度	0.5%	1.2%	11.3%	16.3%	23.0%	46.3%	1.3%	100.0%
	2025年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.2%	3.2%	5.3%	11.0%	30.0%	50.3%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.5%	3.7%	5.5%	11.1%	30.3%	49.0%	100.0%
	2030年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.9%	2.1%	6.8%	19.1%	71.0%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.1%	2.3%	6.9%	19.8%	69.8%	100.0%
	2035年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	4.3%	10.3%	85.2%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	4.4%	11.0%	84.5%	100.0%
神奈川県	2017年度	現状年度	0.6%	1.9%	11.8%	14.5%	20.0%	49.3%	1.9%	100.0%
	2025年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.3%	3.3%	4.6%	7.9%	29.3%	54.7%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.8%	4.1%	4.9%	8.1%	29.8%	52.4%	100.0%
	2030年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	1.0%	1.8%	3.8%	18.4%	75.0%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.3%	2.1%	4.1%	19.6%	73.0%	100.0%
	2035年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.4%	9.8%	88.7%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.6%	10.9%	87.4%	100.0%
愛知県	2017年度	現状年度	0.8%	1.8%	12.2%	18.4%	21.9%	43.3%	1.6%	100.0%
	2025年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.3%	3.6%	6.2%	9.2%	27.4%	53.4%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.8%	4.2%	6.5%	9.4%	27.7%	51.4%	100.0%
	2030年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	1.0%	2.5%	4.5%	17.5%	74.5%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.2%	2.8%	4.8%	18.5%	72.8%	100.0%
	2035年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.7%	9.4%	88.8%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.9%	10.3%	87.7%	100.0%
三重県	2017年度	現状年度	1.3%	3.2%	13.5%	16.3%	21.9%	42.5%	1.2%	100.0%
	2025年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.5%	4.2%	5.7%	9.7%	28.1%	51.7%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	1.5%	5.3%	6.3%	10.1%	28.7%	48.1%	100.0%
	2030年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	1.1%	2.4%	4.8%	18.2%	73.6%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.5%	2.8%	5.3%	19.9%	70.5%	100.0%
	2035年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.8%	9.7%	88.4%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	2.1%	11.4%	86.4%	100.0%
大阪府	2017年度	現状年度	0.7%	1.7%	8.9%	17.9%	24.4%	44.7%	1.6%	100.0%
	2025年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.2%	2.5%	5.6%	9.9%	27.0%	54.8%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.7%	2.9%	5.8%	10.1%	27.3%	53.1%	100.0%
	2030年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.6%	2.3%	5.1%	16.9%	75.1%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.8%	2.4%	5.3%	17.8%	73.6%	100.0%
	2035年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.3%	9.0%	88.5%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.5%	9.9%	87.6%	100.0%
兵庫県	2017年度	現状年度	0.8%	2.1%	10.4%	17.3%	22.9%	44.8%	1.7%	100.0%
	2025年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.3%	3.0%	5.7%	9.5%	27.8%	53.6%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.9%	3.7%	6.1%	9.8%	28.3%	51.3%	100.0%
	2030年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.8%	2.3%	4.7%	17.7%	74.4%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	1.1%	2.6%	5.1%	18.9%	72.4%	100.0%
	2035年度	単純将来(規制継続)	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.9%	9.5%	88.5%	100.0%
		規制廃止ケース	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	2.1%	10.6%	87.2%	100.0%

目録４

自動車NOx･PM法対策地域の指定解除の考え方について

項　目

1　自動車NOx･PM法対策地域の指定解除に係る評価方法

2　自動車NOx･PM法対策地域の指定解除に係る検討の際の留意事項の整理

1　自動車NOx･PM法対策地域の指定解除に係る評価方法　その1

- ✓ 対策地域の指定の解除の考え方を整理するにあたり、車種規制等が適用されなくなった場合においても「環境基準確保」を達成した状況を維持することができるのかについて評価する。
- ✓ 車種規制等が適用されなくなった場合の仮定のおき方は、不確実性を加味して安全側にたっていること、将来推計は、既に評価年度における「環境基準確保」ができている地域において、解除を検討する際に十分に安全側にたつ趣旨で評価に活用することに留意する。なお、対策地域の指定が解除された場合においても、条例に基づく流入規制は継続し得るが、安全側にたった評価に活用する趣旨から目録3で設定した規制廃止ケースを用いる。
- ✓ なお、将来年度の推計手法については、基本的な考え方を示すものであり、将来得られる実測値や統計データに基づきモデルを更新する等を妨げるものではない。

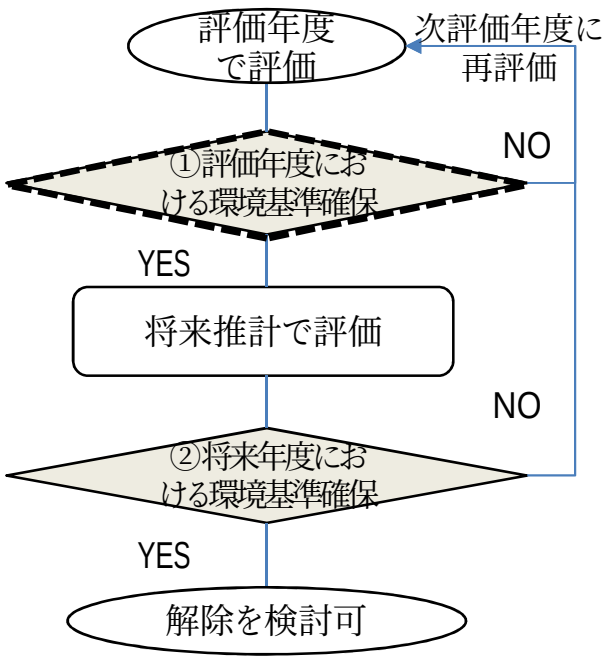


図　解除検討のフロー図

① 評価年度における環境基準確保の評価指標

(1) 常時監視測定局の継続的･安定的な環境基準達成に係る評価	
i.	各都府県で濃度（NO_2年平均値、$NO_2$98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値）が減少傾向あるいは低濃度で横ばいであること。
ii.	各測定局の至近3年度の平均値が環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル※1（$NO_2$98%値は0.055ppm以下、SPM2%除外値は0.080mg/m^{3}以下）であること
iii.	対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量が基準年度と比して低減傾向または横ばいであること。
(2) 対策地域全体における面的評価	
iv.	数値計算手法※2及びその結果を実測値を用いて確認した結果が判定基準（$NO_2$98%値は0.06ppm、SPM2%除外値は0.10mg/m^3）に適合すること。

※1 過去の測定局データや自動車排出量増加による濃度推計結果から設定。

※2 数値計算にあっては、安全側に立つため通常の濃度推計において適用するよりも大きな値（自排局のa_0（計算値と測定値の差）に加え、同値の標準偏差の2倍）を加算する。

1　自動車NOx・PM法対策地域の指定解除に係る評価方法　その2

② 将来年度における環境基準確保の評価指標

- ✓ 評価年度の5年後の規制廃止ケースを推計し、①で示した評価指標（ⅰ～ⅳ）を満たした状況が継続する見込みであるかを確認する。
- ✓ ①との相違点は、ⅰ及びⅲにおける起点を評価年度としている点、ⅱにおいて至近3年間の平均値を用いる合理的な理由がないため単年度の推計値を見ることとしている点、ⅳにおいて実測値がないことから推計値の確認のみを行うこととしていること。

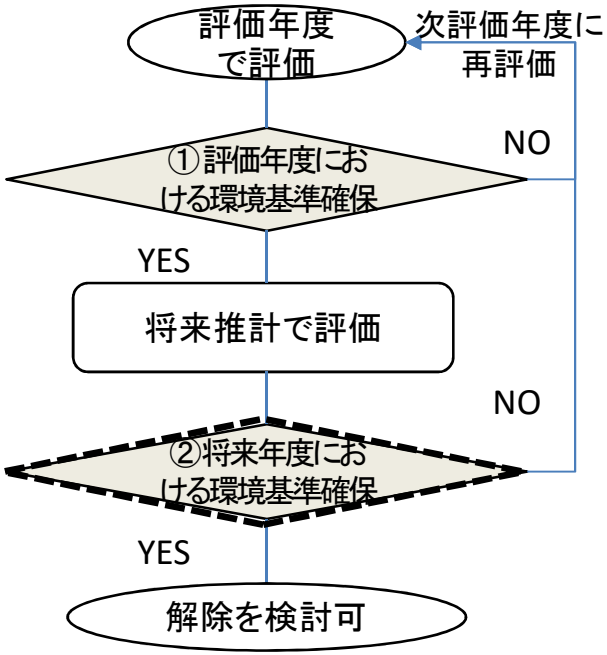


図　解除検討のフロー図

（1）常時監視測定局の継続的・安定的な環境基準達成に係る評価
ⅰ.　各都府県で濃度（NO_2年平均値、$NO_2$98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値）の推計値が評価年度と比して減少傾向あるいは低濃度で横ばいであること。
ⅱ.　各測定局の単年度の推計値が環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル※1（$NO_2$98%値は0.055ppm以下、SPM2%除外値は0.080mg/m^3以下）であること。
ⅲ.　対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量の推計値が評価年度と比して低減傾向または横ばいであること。
（2）対策地域全体における面的評価
ⅳ.　数値計算手法※2による結果が、判定基準（$NO_2$98%値は0.06ppm、SPM2%除外値は0.10mg/m^3）に適合すること。

※1 過去の測定局データや自動車排出量増加による濃度推計結果から設定。

※2 数値計算にあっては、安全側に立つため通常の濃度推計において適用するよりも大きな値（自排局のa_0（計算値と測定値の差）に加え、同値の標準偏差の2倍）を加算する。

2　自動車NOx･PM法対策地域の指定解除に係る検討の際の留意事項の整理

【指定解除するまでに留意すべき事項】

①ステークホルダー（住民、事業者等）との調整

- ✓ 住民に対しては、既に環境基準が確保されている地域であることを前提とし、今後、車種規制等が廃止された場合の大気環境について保守的に予測した場合でも環境基準を超過する可能性が低いことを入念に確認していることなど、指定解除を行う理由を丁寧に情報発信し理解を得るべく対話を進める必要がある。
- ✓ その他関係する事業者、自治体、道路管理者等に対しては、指定解除後も実施するこれまでの対策や自主的な取組事項を整理するなどの連携を図ることが重要である。（例えば、こうした関係者が出席する合議体として法第１０条に基づく協議会がある。）

【指定解除後の対応として留意すべき事項】

②大気環境状況及び自動車使用状況の確認

- ✓ 指定解除後もしばらく（5年間を目途）は、大気環境基準が継続的に達成されていることを確認することが必要である。
- ✓ 具体的には、常時監視測定局の環境濃度のモニタリング及び走行車のうち非適合車の比率の動向といったデータのほか、数値解析の手法も利用して多角的に解析を行うこと。

③大気汚染対策･地球温暖化対策の双方に資する取組（電動車等の普及促進、エコドライブ等）の実施

- ✓ 電動車及びエコドライブ等の普及促進や共同輸配送等の物流の効率化の推進、公共交通機関及び自転車利用の促進などの各種施策の継続は、地球温暖化対策のみならず大気環境のさらなる改善にも資することから、各自治体における取組が期待される。

（※）大気環境が悪化し、環境基準の確保が困難であると認められる地域がある場合には再指定はあり得る。

目録５

関係省庁における自動車NOx・PM対策施策
(施策内容・成果の個票)

取組項目
1 自動車単体対策
2 車種規制、流入車対策
3 低公害車普及促進
4 エコドライブ普及促進
5 交通需要の調整・低減
6 交通流対策推進
7 局地汚染対策

頁	取組項目	所管省庁	担当部局	施策・事業名称
1	2,3,4,5	国土交通省 環境省	国土交通省　自動車局安全・環境基準課 環境省　水・大気環境局自動車環境対策課	自動車NOx・PM法に基づく特定事業者における排出抑制対策
2	1	環境省	水・大気環境局総務課環境管理技術室	自動車排出ガスの量等の許容限度の強化（大気汚染防止法）
3	1	国土交通省	自動車局安全・環境基準課	自動車の排出ガス規制値強化（道路運送車両の保安基準）
4	1	国土交通省	自動車局整備課、安全・環境基準課	不正改造車を排除する運動
5	1	国土交通省	自動車局安全・環境基準課	適正な燃料の使用促進方策の強化
6	2	国土交通省 環境省	国土交通省　自動車局安全・環境基準課 環境省　水・大気環境局自動車環境対策課	自動車NOx・PM法に基づく車種規制
7	2	国土交通省 環境省	国土交通省　自動車局安全・環境基準課 環境省　水・大気環境局自動車環境対策課	自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度
8	2	警察庁	交通局交通規制課	排出基準非適合車の運行対策
9	2	経済産業省 国土交通省 環境省	経済産業省　産業技術環境局環境管理推進室 国土交通省　自動車局安全・環境基準課 環境省　水・大気環境局自動車環境対策課	株式会社日本政策金融公庫「環境・エネルギー対策資金」（自動車NOx・PM法関連）
10	3	経済産業省	製造産業局 自動車課	クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金
11	3	経済産業省	製造産業局 自動車課	環境対応車普及促進事業
12	3	経済産業省	資源エネルギー庁 水素・燃料電池戦略室	地域水素供給インフラ技術・社会実証事業
13	3	経済産業省	資源エネルギー庁 水素・燃料電池戦略室	水素供給設備整備事業
14	3	環境省	水・大気環境局自動車環境対策課	中小トラック運送業者向け環境対応型ディーゼルトラック補助
15	3	環境省	水・大気環境局自動車環境対策課	環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業
16	3	環境省	水・大気環境局自動車環境対策課	水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業
17	3	環境省	水・大気環境局自動車環境対策課	バッテリー交換式EVとバッテリーステーション活用による地域貢献型脱炭素物流等構築事業
18	3	環境省	水・大気環境局自動車環境対策課	特殊自動車における低炭素化促進事業
19	3	経済産業省 国土交通省 環境省	経済産業省　製造産業局自動車課 国土交通省　自動車局安全・環境基準課 環境省　水・大気環境局自動車環境対策課	日本政策金融公庫による低利融資：環境・エネルギー対策資金（低公害車関連）
21	3	経済産業省 国土交通省 環境省	経済産業省　製造産業局自動車課 国土交通省　自動車局安全・環境基準課 環境省　水・大気環境局自動車環境対策課	自動車税・軽自動車税のグリーン化
23	3	経済産業省 国土交通省 環境省	経済産業省　製造産業局自動車課 国土交通省　自動車局安全・環境基準課 環境省　水・大気環境局自動車環境対策課	自動車重量税・自動車取得税の時限的な税率軽減措置
27	3	経済産業省 国土交通省 環境省	経済産業省　製造産業局自動車課 国土交通省　自動車局安全・環境基準課 環境省　水・大気環境局自動車環境対策課	中古車の取得に係る自動車取得税の課税標準の特例
29	3	経済産業省 国土交通省 環境省	経済産業省　製造産業局自動車課 国土交通省　自動車局安全・環境基準課 環境省　水・大気環境局自動車環境対策課	自動車税・軽自動車税の環境性能割
31	3	経済産業省 国土交通省 環境省	経済産業省　製造産業局自動車課 資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部新エネルギーシステム課 国土交通省　自動車局安全・環境基準課 環境省　水・大気環境局自動車環境対策課	低公害車用燃料供給設備に係る課税標準の特例措置
32	3	環境省	水・大気環境局自動車環境対策課	エコライフ・フェアの開催
34	3	国土交通省	自動車局安全・環境基準課	産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業
35	3	国土交通省	自動車局技術・環境政策課	地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業
37	4	警察庁 経済産業省 国土交通省 環境省	警察庁　交通局交通規制課 経済産業省　資源エネルギー庁省エネルギー対策課 国土交通省　総合政策局環境政策課 環境省　自動車環境対策課	エコドライブ普及・推進アクションプランの実施
38	4	経済産業省 国土交通省	経済産業省　資源エネルギー庁　省エネルギー対策課 国土交通省　自動車局　貨物課、安全・環境基準課	輸送機器の実使用時燃費改善事業費補助金 （陸上輸送機器の実使用時燃費改善事業（トラック輸送のエコドライブ実証事業（エコドライブの実証及び運行データの収集に要する経費の一部を補助する事業）））
40	4	経済産業省 国土交通省	経済産業省　資源エネルギー庁　省エネルギー対策課 国土交通省　自動車局　貨物課、安全・環境基準課	貨物輸送事業者と荷主の連携等による運輸部門省エネルギー化推進事業費補助金（トラック輸送の省エネ化推進事業）
42	5	国土交通省	総合政策局交通政策課	公共交通機関の利用促進
43	5	国土交通省 経済産業省	国土交通省　総合政策局物流政策課、参事官（物流産業）室、鉄道局鉄道事業課貨物鉄道政策室、海事局内航課・総務課企画室、港湾局海洋・環境課、自動車局貨物課 経済産業省　商務・サービスグループ　物流企画室	グリーン物流の推進
44	5	国土交通省	道路局参事官	安全で快適な自転車利用環境の創出
45	6	国土交通省	道路局環境安全・防災課	交差点の立体化等のボトルネック対策
46	6	国土交通省	道路局路政課	道路と鉄道との連続立体交差化等のボトルネック対策
47	6	警察庁	交通局交通規制課	交通規制の実施、違法駐車の排除
48	6	警察庁	交通局交通規制課	ITSの活用等による交通流円滑化のための交通環境の整備
49	6	国土交通省	道路局高速道路課	ETCの普及促進
50	6	国土交通省	道路局ITS推進室	VICSの整備拡充・普及促進
51	6	国土交通省	道路局道路交通安全対策室	駐車場等の整備
52	6	国土交通省	道路局道路メンテナンス企画室	路上工事の縮減
53	7	国土交通省	道路局環境安全・防災課	街路樹整備、ボトルネック対策等による沿道環境の改善

（所管）　環境省 水・大気環境局自動車環境対策課
国土交通省 自動車局安全・環境基準課

関連項目	(2)車種規制等 (3)低公害車普及促進 (4)エコドライブ普及促進 (5)交通需要調整・低減	実施期間	平成１４年度から継続
施策・事業名	自動車ＮＯｘ・ＰＭ法に基づく特定事業者における排出抑制対策		
関連法令・計画等名称	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（「自動車ＮＯｘ・ＰＭ法」という。以下同じ。）		
概要	一定数以上の車両を使用する事業者において、排出抑制のための自動車使用管理計画を作成・提出し、併せてその実施状況の報告を行うことを通じて、事業者の排出抑制対策を推進する。		

施策・事業内容

○事業内容
・事業所管大臣において、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出抑制のために必要な措置に関する事業者の判断基準を策定。
・特定事業者（１の都道府県の対策地域内で自動車を３０台以上使用する事業者）において、以下①～排出抑制のための自動車使用管理計画を作成し、都道府県知事（自動車運送事業者においては運輸局）に提出する。また、取組状況について毎年度報告を行う。
　① 自動車ＮＯｘ・ＰＭ法排出基準適合車への早期転換、低公害車の積極的導入
　② エコドライブの実施、車両の維持管理
　③ 車両の有効利用の促進（共同輸配送の促進、帰り荷の確保、輸送頻度の削減等）
　④ モーダルシフト、情報化、物流施設の高度化等による車両走行量の削減
・都道府県知事（自動車運送事業者においては国土交通大臣）は、事業者に対し指導・助言を行うとともに、取組の著しく不十分な特定事業者に対して勧告・公表・命令を行うことができる。

参考資料

自動車使用管理計画について
http://www.env.go.jp/air/car/noxpm/kanrikeikaku.html

（所管）　環境省 水・大気環境局総務課環境管理技術室

関連項目	(1)自動車単体対策の強化等	実施期間	昭和 47 年から継続
施策・事業名	自動車排出ガスの量等の許容限度の強化		
関連法令・計画等名称	大気汚染防止法第 19 条第 1 項、第 3 項（自動車排出ガスの量の許容限度、特定特殊自動車排出ガスの量の許容限度） 大気汚染防止法第 19 条の 2 第 1 項（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）		
概要	環境省告示である自動車や特定特殊自動車の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について、自動車の種別または自動車の燃料の種類ごとに許容限度を定め、逐次強化を行っている。		

施策・事業内容

○自動車排出ガスの量の許容限度及び特定特殊自動車排出ガスの量の許容限度

・「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十次答申）」（平成 22 年 7 月 中央環境審議会）において、ディーゼル重量車に係る世界統一試験方法（WHDC）の導入及び次期排出ガス目標値が、（第十一次答申）」（平成 24 年 8 月 中央環境審議会）において、二輪車に係る世界統一試験方法（WMTC）の導入及び次期排出ガス目標値が示され、平成 27 年 6 月に許容限度告示の改正を行った。

・「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十二次答申）」（平成 27 年２月 中央環境審議会）において、乗用車等に係る世界統一試験方法（WLTP）の導入及び次期排出ガス目標値が示され、平成 28 年４月に許容限度告示の改正を行った。

・「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十三次答申）」（平成 29 年５月 中央環境審議会）において、二輪自動車の排出ガス許容限度目標値の強化や筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載車へ PM の排出量の規制導入、また、燃料蒸発ガス低減対策の規制強化等について示され、平成 30 年６月に許容限度告示の改正を行った。

・「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十四次答申）」（令和２年８月 中央環境審議会）において、ディーゼル車及び筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載車への PM の粒子数を制限する PN 規制の導入やガソリン・LPG を燃料とする特殊自動車への過度モードの導入及び許容限度目標値の強化、また、乗用車等における排出ガス試験法のさらなる国際調和等が示され、令和３年８月に許容限度告示の改正を行った。

○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

・「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十次答申）」（平成 22 年 7 月 中央環境審議会）において、E10 の含酸素率上限及び蒸気圧について示され、平成 24 年 3 月に許容限度告示の改正を行った。

参考資料

中央環境審議会大気・騒音振動部会　今後の自動車排出ガス低減対策のあり方
http://www.env.go.jp/air/car/taisaku/index.html

（所管）　国土交通省　自動車局安全・環境基準課

関連項目	(1)単体対策の強化	実施期間	昭和 48 年から継続
施策・事業名	自動車の排出ガス規制値強化		
関連法令・計画等名称	道路運送車両の保安基準第 31 条		
概要	自動車の排出ガスについて、昭和 48 年より自動車の種別等により規制値を設け基準に適合しない自動車については、登録ができないこととなっており、適宜規制値の強化を行っている。		

施策・事業内容

〇実施内容

・ガソリンを燃料とする乗用自動車及び貨物自動車等
　昭和 48 年より規制開始。平成 28 年 10 月に乗用車等に係る世界統一試験方法（WLTP）の導入を行った。

・軽油を燃料とする乗用自動車及び貨物自動車等（車両総重量 3.5t 以下）
　昭和 49 年より規制開始。平成 28 年 10 月に乗用車等に係る世界統一試験方法（WLTP）の導入を行った。

・軽油を燃料とする貨物自動車等（車両総重量 3.5t 超）
　昭和 49 年より規制開始。最新の規制は平成 28 年排出ガス規制。

・二輪自動車
　平成 10 年より規制開始。平成 22 年 10 月に二輪自動車に係る世界統一試験方法（WMTC）の導入を行い、平成 31 年 2 月に規制値の強化を行った。

・軽油を燃料とする特殊自動車
　平成 15 年より規制開始。最新の規制は平成 26 年排出ガス規制。

・ガソリンを燃料とする特殊自動車
　平成 19 年より規制開始。

参考資料

（所管）　国土交通省 自動車局整備課　安全・環境基準課

関連項目	(1)単体対策の強化	実施期間	平成２年度から 継続実施中
施策・事業名	不正改造車を排除する運動		
関連法令・計画等名称	道路運送車両法		
概要	安全を脅かし道路交通の秩序を乱すとともに排出ガスによる大気汚染、騒音等の環境悪化の要因となる不正改造車を排除するため、街頭検査や自動車ユーザーに対する啓発活動等を実施。		

施策・事業内容

関係省庁(内閣府・警察庁・農林水産省・経済産業省・環境省)の後援を得て、自動車関係団体（不正改造防止推進協議会）等と連携し、地方運輸局ごとに定める１ヶ月間を「不正改造車を排除する運動」の強化月間として、下記の様々な運動を全国的に実施した。

記

①　街頭検査の実施
期間中、警察庁、独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会、その他関係団体と協力して全国で街頭検査を実施した。平成 23 年～令和２年度の強化月間中に、全国で 2,838 回、195,822 台に対して街頭検査を行った。

②　不正な二次架装の防止
不正改造等を行った者に対する報告徴収及び立入検査権限の規定を有効に活用し、不正な二次架装の抑止・早期発見と架装メーカー、自動車販売会社及び自動車ユーザー等に対する指導を行った。

③　不正改造情報の収集
自動車ユーザー等からの情報提供を促進し、有効活用するため、各運輸支局等に迷惑改造車相談窓口及び迷惑黒煙相談窓口「不正改造車・黒煙 110 番」を設置し、寄せられた情報に基づいて、自動車のユーザーに対してハガキを送付するなどにより、不正改造状態の改善や自主点検等の指導を行った。

④　不正改造防止の啓発
上記の活動への自動車ユーザーの理解を深め、不正改造をなくすため、運動期間中、全国でポスターの掲示、チラシの配布及び全国の乗合バス事業者の協力により広報横断幕の掲示等を行い、本運動の啓発を行った。

参考資料

（所管）　国土交通省　自動車局安全・環境基準課

関連項目	(1)単体対策の強化	実施期間	平成１７年度から継続
施策・事業名	適正な燃料の使用促進方策の強化		
関連法令・計画等名称	道路運送車両法第 41 条（道路運送車両の保安基準第８条第１項） 道路運送車両法第 54 条第１項		
概要	街頭検査等の際に使用される燃料に係る検査等を実施し、自動車に不正軽油が使用されていると判明した場合には、適正な燃料を使用するよう、文書による警告又は適正な燃料への入れ替えを命じる整備命令を発令し、不正軽油の使用の排除を行う。		

施策・事業内容

近年、排出ガス規制の強化等に対応するため、排出ガス浄化に係る自動車の構造装置が高度化しているが、排出ガス浄化装置が本来の性能を確保するためには、適正な燃料の使用の必要性が高まっている状況にある。

国土交通省では、不正軽油の使用による自動車の構造・装置への影響について実車による走行試験を行った結果、新短期規制適合車（硫黄分質量比が 0.005%（50ppm）以下の軽油の使用を前提に設計）については、少なくとも硫黄分の質量比が 0.02%（200ppm）以上の軽油を使用した場合には、燃料フィルターに目詰まりが生じることにより原動機の始動性等が劣化し、道路運送車両の保安基準第 8 条第 1 項に適合しなくなるおそれがあることが技術的に検証された。

以上を踏まえ、平成 17 年度より、使用されている軽油の硫黄分の質量比を街頭検査等において測定し、硫黄分の質量比が高い軽油を使用している自動車の使用者に対し、適正燃料の使用について口頭又は文書により強力に指導している。特に、硫黄分の質量比が 0.02%（200ppm）以上の不正軽油を使用している使用者に対しては整備命令の発令により適正な燃料の使用について改善を求めることとしている。

【燃料検査件数】

平成 17 年度実績 1,063 件
平成 18 年度実績 1,573 件（うち整備命令発令件数 2 件）
平成 19 年度実績 1,647 件（うち整備命令発令件数 1 件）
平成 20 年度実績 1,445 件
平成 21 年度実績 1,378 件
平成 22 年度実績 1,261 件（うち整備命令発令件数 １件）
平成 23 年度実績 1,335 件
平成 24 年度実績 1,117 件（うち整備命令発令件数 １件）
平成 25 年度実績 1,207 件
平成 26 年度実績 911 件
平成 27 年度実績 756 件
平成 28 年度実績 872 件
平成 29 年度実績 979 件（うち整備命令発令件数 2 件）
平成 30 年度実績 906 件
令和元年度実績 736 件
令和 2 年度実績 223 件

参考資料

（所管）　環境省 水・大気環境局自動車環境対策課
国土交通省　自動車局安全・環境基準課

関連項目	(2)車種規制等	実施期間	平成５年度から継続
施策・事業名	自動車ＮＯｘ・ＰＭ法に基づく車種規制		
関連法令・計画等名称	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（「自動車ＮＯｘ・ＰＭ法」という。以下同じ。） 道路運送車両の保安基準第 31 条の２		
概要	窒素酸化物排出自動車及び粒子状物質排出自動車のうち自動車ＮＯｘ・ＰＭ法に基づく排出基準値を満たさないものについては、対策地域内に使用の本拠を置くことができない。		

施策・事業内容

自動車ＮＯｘ・ＰＭ法に基づき、トラック・バス等（ディーゼル車、ガソリン車、ＬＰＧ車）及びディーゼル乗用車に関してＮＯｘ排出基準及びＰＭ排出基準を定め、これらの基準に適合しないものは、新車・使用過程車の別なく対策地域内に使用の本拠の位置を置くことができないこととするもの。

ディーゼル乗用車		NOx　：0.48g/km　（昭和 53 年規制ガソリン車並） PM　：0.055g/km
バス・トラック等（ディーゼル車、ガソリン車、LPG 車）		
車両総重量区分	1.7t 以下	NOx　：0.48g/km　（昭和 63 年規制ガソリン車並） PM　：0.055g/km
	1.7t 超 2.5t 以下	NOx　：0.63g/km　（平成 6 年規制ガソリン車並） PM　：0.06g/km
	2.5t 超 3.5t 以下	NOx　：5.9g/kWh　（平成 7 年規制ガソリン車並） PM　：0.175g/ kWh
	3.5t 超	NOx　：5.9g/ kWh（平成 10 年、平成 11 年規制ディーゼル車並） PM　：0.49g/ kWh（平成 10 年、平成 11 年規制ディーゼル車並）

※使用過程車についての猶予期間に伴う使用可能期間は、平成２７年度中ですべての車種について満了。

参考資料

自動車ＮＯｘ・ＰＭ法について
https://www.env.go.jp/air/car/noxpm.html

（所管）　環境省水・大気環境局自動車環境対策課
国土交通省自動車局安全・環境基準課

関連項目	(2)車種規制等	実施期間	平成 19 年度（平成 20 年 1 月 1 日より継続
施策・事業名	自動車ＮＯｘ・ＰＭ法適合車ステッカー制度		
関連法令・計画等名称	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（「自動車ＮＯｘ・ＰＭ法」という。以下同じ。）		
概要	自動車ＮＯｘ・ＰＭ法に適合した車両へのステッカーの貼付により、対策地域外からの流入車の適合車への転換を促進。		

施策・事業内容

（事業内容）
自動車ＮＯｘ・ＰＭ法の排出ガス基準に適合している車両を判別できるようにするためのステッカーの貼付を推進する。荷主や荷受人等において自動車ＮＯｘ・ＰＭ法適合車かどうかを容易に判別できるようにし、ステッカー貼付車両の確認と使用を推奨することにより、対策地域外からの流入車について自動車ＮＯｘ・ＰＭ法適合車への早期の転換を推進する。
（実施方法）
自家用車については環境省、運送事業者については国土交通省において交付申請を受け付け、車検証記載内容を確認の上でステッカーを交付する。平成２０年１月以降に新規登録されるディーゼル重量車については、車両製造事業者または販売事業者において販売時にステッカーを貼付けることとなっている。
なお、国土交通大臣認定低排出ガス車のステッカーは、自動車ＮＯｘ・ＰＭ法適合ステッカーと同等として扱っている。

年度	自家用交付枚数	事業用交付枚数
平成 19（20 年 1 月より）	900	19,595
平成 20	1,620	5,467
平成 21	313	3,594
平成 22	2,951	8,657
平成 23	1,094	3,781
平成 24	147	364
平成 25	40	273
平成 26	85	126
平成 27	102	151
平成 28	119	84
平成 29	83	54
平成 30	32	25
令和元	19	22
令和 2 年度	34	9

参考資料

自動車ＮＯｘ・ＰＭ法適合車ステッカーについて
https://www.env.go.jp/air/car/noxpm/sticker.html

（所管）　警察庁 交通局交通規制課

関連項目	(2)車種規制等	実施期間	平成 18 年度以前から継続
施策・事業名	排出基準非適合車の運行対策		
関連法令・計画等名称	道路交通法、自動車の保管場所の確保等に関する法律等		
概要	対策地域内に営業所があるにもかかわらず、対策地域外に営業所があるように偽装して車庫証明の提出又は自動車の登録を行う、いわゆる「車庫飛ばし」等事件の検挙		

施策・事業内容

○実施内容

検挙事例

・　NOx・PM 法の排ガス規制を逃れるため、対策地域外に所在する営業実態のない営業所を「使用の本拠の位置」として偽り、所有するダンプについて、継続的に不正な車検を受けて車庫飛ばしをしていた建築業者等を道路運送車両法違反等で検挙【平成 25 年２・３月埼玉県警察】

・　対策地域内において、排ガス排出基準に適合しないバスを運行し、大阪府知事から命令を受けたにもかかわらず、反復継続して運行するなどしたバス事業者３社を大阪府生活環境の保全等に関する条例（車種規制適合車等の使用命令等）違反で検挙【平成 25 年５月大阪府警察】

・　NOx・PM 法の排ガス規制を逃れるため、対策地域外に事業所が所在する別会社を所有者と偽り、所有する工事作業用車両について、虚偽の自動車登録をして車庫飛ばしをしていた通信設備工事会社元役員等を電磁的公正証書原本不実記録・同供用で検挙【平成 26 年２月愛知県警察】

・　NOx・PM 法の排ガス規制を逃れるため、自身の所在地、車両使用の本拠地を対策地域外に偽り、保管場所についても対策地域外に所在する空き地として自動車保管場所証明申請書を管轄警察署に提出した上で自動車保管場所証明書の発行を受け、これを運輸支局に提出して自動車の移転登録を行い、自動車登録ファイルに不実を記録させた古紙回収業者等を、電磁的公正証書原本不実記録・同供用等で検挙【令和２年２月静岡県警察】

参考資料

（所管）　経済産業省 産業技術環境局環境管理推進室
国土交通省 自動車局安全・環境基準課
環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(2)車種規制等	実施期間	平成１９年度 ～２６年度
施策・事業名	株式会社日本政策金融公庫「環境・エネルギー対策資金」（自動車ＮＯｘ・ＰＭ法関連）		
関連法令・計画等名称	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第４６条		
概要	自動車 NOｘ・PM 法に基づき排出基準適合車または NOｘ・PM 低減装置を取得する者に対して、必要な設備資金の融資を行う。		

施策・事業内容

自動車 NOｘ・PM 法に基づき排出基準適合車または NOｘ・PM 低減装置を取得する者に対して、株式会社日本政策金融公庫より、必要な設備資金の融資を行った（当該施策は平成２６年度末で終了。）。

（１）貸付対象
自動車ＮＯｘ・ＰＭ法の基準を満たした自動車に買い換える者、ＮＯｘ・ＰＭ低減装置（後付け）を装着する者
（２）貸付限度
中小企業事業：７億２千万円、国民生活事業：７千２百万円
（３）貸付期間
設備資金　１５年以内
（４）貸付利率
（対策地域内）中小企業事業：特別利率②、国民生活事業：特別利率③
（対策地域外）中小企業事業、国民生活事業：特別利率①
（５）貸付実績
（中小企業事業）
平成 23 年度：982 百万円（14 件）、平成 24 年度：177 百万円（5 件）、平成 25 年度：285 百万円（8）、平成 26 年度：113 百万円（5 件）
（国民生活事業）
平成 23 年度：115 百万円（9 件）、平成 24 年度：136 百万円（9 件）、平成 25 年度：63 百万円（5 件）、平成 26 年度：47 百万円（3 件）

参考資料

（所管）　経済産業省 製造産業局 自動車課

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	継続実施中
施策・事業名	クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金		
関連法令・計画等名称	・「自動車産業戦略 2014」（平成 26 年 11 月策定） ・「日本再興戦略改訂 2014」（平成 26 年 6 月閣議決定） ・「エネルギー基本計画」（平成 26 年 4 月閣議決定） ・「日本再生戦略」（平成 24 年 7 月閣議決定） ・「新成長戦略」（平成 22 年 6 月閣議決定） ・「次世代自動車戦略 2010」（平成 22 年 4 月 12 日、経済産業省次世代自動車戦略研究会） ・「低炭素社会づくり行動計画」（平成 20 年 7 月、閣議決定） ・「京都議定書目標達成計画」（平成 20 年 3 月、閣議決定）		
概要	クリーンエネルギー自動車等の普及を促進し、運輸部門における二酸化炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図るため、電気自動車等を導入する者に対して、その導入に必要な費用の一部を補助する。		

施策・事業内容

〇実施内容
・補助対象・補助額（令和２年度）

補助対象	補助額
クリーンエネルギー自動車（電気自動車（燃料電池自動車を含む）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車）の導入	電気自動車： （一充電走行距離－２００）×（一充電走行距離１km 当たりの補助単価） プラグインハイブリッド自動車： 定額 クリーンディーゼル自動車： 燃料電池自動車： （車両価格－基準額）×補助率 基準額… 同種・同格のガソリン車の価格 等

〇事業実施量

補助実績（令和２年度）
　電気自動車１０，９３６台、プラグインハイブリッド自動車８，９８９台、クリーンディーゼル自動車１２，０９４台、燃料電池自動車４２３台

参考資料

補助事業 HP
・一般社団法人次世代自動車振興センター
http://www.cev-pc.or.jp/NGVPC/subsidy/index.html

（所管）　経済産業省 製造産業局自動車課

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	平成２３年度第４次補正予算
施策・事業名	環境対応車普及促進事業		
関連法令・計画等名称	「経済危機対策」（平成２１年４月１０日発表） 「明日の安心と成長のための緊急経済対策」（平成２１年１２月８日発表）		
概要	環境性能に優れた新車の購入を促進し環境対策に貢献するとともに、国内市場活性化を図る。		

施策・事業内容

○実施内容

以下の要件に合致する新車を購入し、一年間使用する者に対して補助金を交付する。（平成２３年度補正予算事業）

＜乗用車等※１＞　（登録車等・軽自動車）

環　境　要　件	登録車等	軽自動車
平成 27 年度燃費基準達成または平成 22 年度燃費基準 25%超過達成※2※3	10万円	7万円

※１　乗車定員が 10 人以下の乗用車及び車両総重量が 3.5 トン以下のトラック・バス（バンを含む）。
※２　公式燃費値を有さない場合については、相応の環境要件を満たすと認められること。
※３　このほか、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・天然ガス自動車・燃料電池自動車・クリーンディーゼル自動車（乗用自動車）も対象。

＜重量車＞　（トラック・バス）

環　境　要　件	小型※1 (GVW3.5 ﾄﾝｸﾗｽ)	中型※1 (GVW8 ﾄﾝｸﾗｽ)	大型※1 (GVW12 ﾄﾝｸﾗｽ)
平成 27 年度燃費基準達成※2※3	20万円	40万円	90万円

※１　「小型」：車両総重量が 3.5 トンを超え 7.5 トン以下のトラック及び車両総重量が 3.5 トンを超え８トン以下のバス。
「中型」：車両総重量が 7.5 トンを超え 12 トン以下のトラック及び車両総重量が８トンを超え 12 トン以下のバス。
「大型」：車両総重量が 12 トンを超えるトラック・バス。
※２　公式燃費値を有さない場合については、相応の環境要件を満たすと認められること。
※３　このほか、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・天然ガス自動車・燃料電池自動車も対象。

○事業実施量
・予算規模：３，０００億円
・交付台数：約２９０万台

参考資料

一般社団法人次世代自動車振興センターHP
http://www.cev-pc.or.jp/ECO/index.htm

（所管）　経済産業省 資源エネルギー庁 水素・燃料電池戦略室

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	平成 23 年度 ～平成 27 年度
施策・事業名	地域水素供給インフラ技術・社会実証事業		
関連法令・計画等名称	科学技術イノベーション戦略（平成 25 年 6 月 7 日閣議決定） 日本再興戦略（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定） 規制改革実施計画（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定） エネルギー基本計画（平成 26 年 4 月 11 日閣議決定）		
概要	2015 年の燃料電池自動車の市場導入に向け、よりスムーズな普及拡大を図るため、燃料電池自動車の実証走行などによる市場形成に向けたユーザーの利便性、社会受容性等を調査・検証し、四大都市圏等を中心に社会受容性の向上を目指した。また、ビジネスを前提にした条件下において、燃料電池自動車・水素供給インフラの運用に重要な規制見直しや標準化・基準化のためのデータ取得等を行い、ステーションの早期のコストダウンを目指した。		

施策・事業内容

○実施内容
・水素充填圧 70MPa の水素供給インフラの実証研究を行い、その成果を活用して国際標準プロトコルの安全性検証、製品水素の品質管理基準・標準手法の確立、水素計量基準の確立等を実施した。またステーションの建設に係る許認可取得項目について、ステーションでの運用実績を通じて商用ステーションの整備につなげた。

○施策・事業効果
平成 26 年度からの商用水素ステーションの開所につなげた。

○平成 27 年度の実績
本事業の成果も活用し、平成 27 年度には、57 箇所の商用水素ステーションが開所された。

（当該施策は平成 27 年度末で終了。）

参考資料

（所管）　経済産業省 資源エネルギー庁 水素・燃料電池戦略室

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	平成 25 年度から 継続実施中
施策・事業名	水素供給設備整備事業（平成 25 年度～平成 27 年度） 燃料電池自動車の普及促進に向けた水素ステーション整備事業費補助金（平成 28 年度～継続中）		
関連法令・計画等名称	地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月 13 日閣議決定） 水素基本戦略（平成 29 年 12 月 26 日関係閣僚会議決定） 未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定） エネルギー基本計画 (平成 30 年 7 月 3 日閣議決定) 水素・燃料電池戦略ロードマップ（平成 31 年 3 月 12 日策定） 統合イノベーション戦略（令和元年 6 月 21 日閣議決定）		
概要	FCV の普及に不可欠な水素ステーションの整備を進めるため、水素ステーションの整備者に対し当該整備費用の一部を補助する。 また、FCV の普及拡大や新規事業者の水素供給ビジネスへの参入促進を図るため、水素ステーションを活用した普及啓発活動や FCV ユーザーの情報の収集・共有等、FCV の需要を喚起するための活動に必要な費用の一部を補助する。		

施策・事業内容

〇実施内容
燃料電池自動車の普及を促進するため、商用の水素ステーションの整備費用等の一部を補助

〇事業実施量

単年度整備済み箇所数
平成 28 年度　14 箇所
平成 29 年度　6 箇所
平成 30 年度　9 箇所
令和元年度　13 箇所
令和２年度　23 箇所

整備済み累積箇所数
令和２年度末　140 箇所（他 22 箇所整備中）

〇その他
水素ステーション整備目標数（水素・燃料電池戦略ロードマップ策定（平成 31 年 3 月 12 日））
令和 2 年度　160 箇所
令和 7 年度　320 箇所

参考資料

水素・燃料電池戦略ロードマップ策定
https://www.meti.go.jp/press/2018/03/20190312001/20190312001-1.pdf

（所管）　環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車の普及促進	実施期間	平成 26 年度から継続
施策・事業名	中小トラック運送業者向け環境対応型ディーゼルトラック補助		
関連法令・計画等名称			
概要	中小企業である貨物運送事業者において長期経年車を環境対応型ディーゼルトラックに代替することにより、ＣＯ２排出削減と併せて大気汚染物質排出削減を図る。		

施策・事業内容

1　対象事業

中小企業である貨物運送事業者において、長期経年車（平成 16 年度以前に新規登録されたもの）の環境対応型ディーゼルトラック（ポスト新長期規制に適合し、かつ燃費水準または排ガス排出水準について一定の基準を満たすもの）への代替を支援する事業

2　補助額

１台あたり　大型 100 万円、中型 70 万円、小型 40 万円

3　実績

平成２６年度　3,106 台（1,693 事業者）
平成２７年度　3,548 台（1,775 事業者）
平成２８年度　3,701 台（5,987 事業者）
平成２９年度　5,987 台（3,588 事業者）
平成３０年度　6,082 台（4,559 事業者）
令和元年度　6,075 台（4,780 事業者）
令和２年度　7,684 台（4,619 事業者）

参考資料

（所管）　環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車の普及促進	実施期間	令和元年度から継続
施策・事業名	環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業		
関連法令・計画等名称			
概要	この事業は、EV トラック、ハイブリッドトラック、天然ガストラック及び EV バスなど、環境配慮型先進トラック・バスの導入及び電気自動車用充電設備の設置に要する経費の一部を補助により普及促進を図り、ＣＯ２排出削減と併せて大気汚染物質排出削減をする。		

施策・事業内容

1　対象事業
EV トラック、ハイブリッドトラック、天然ガストラック及び EV バスなど、環境配慮型先進トラック・バスの導入及び電気自動車用充電設備の設置に要する経費の一部を補助する事業。

2　補助額
標準的燃費水準車両との差額の 1/2（HV・PHV・NGV）、2/3(EV)
電気自動車用充電設備の導入費用の 1/2

3　実績
令和元年度　251 台（HV76 台、EV175 台）（31 事業者）
令和２年度　254 台（HV121 台、EV133 台）（50 事業者）

参考資料

（所管）　環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車の普及促進	実施期間	平成 30 年度から継続
施策・事業名	水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業		
関連法令・計画等名称			
概要	水素社会実現に向け、燃料電池バス・燃料電池フォークリフトの導入を支援する。		

施策・事業内容

1　対象事業
水素社会実現に向けた燃料電池バス・燃料電池フォークリフトの導入支援事業。

2　補助額
燃料電池バス･･･補助率：1/2（ただし、導入実績がある場合：1/3)、
燃料電池フォークリフト･･･補助率：エンジン車両との差額の 1/2
（ただし、導入実績がある場合:エンジン車両との差額の 1/3)

3　実績
平成３０年度　フォークリフト 76 台、バス 28 台（14 事業者）
令和元年度　フォークリフト 79 台、バス 45 台（17 事業者）
令和２年度　フォークリフト 82 台、バス 24 台（13 事業者）

参考資料

（所管）　環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車の普及促進	実施期間	令和 2 年度から継続
施策・事業名	バッテリー交換式 EV とバッテリーステーション活用による地域貢献型脱炭素物流等構築事業		
関連法令・計画等名称			
概要	荷物宅配やフードデリバリー等のラストワンマイル配送等において、バッテリー交換式 EV を導入し、再エネを活用しながら物流・配送拠点等をバッテリーステーション化し、地域の脱炭素化と防災性向上に資する新たな物流モデルの構築を支援。		

施策・事業内容

1　対象事業
　新型コロナウイルスの影響により需要増大が見込まれる宅配分野における脱炭素化を加速させる。

2　補助率
　１／２

3　実績
　令和２年度　2,006 台（2 事業者）

参考資料

（所管）　環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車の普及促進	実施期間	平成 23 年度から平成 26 年度
施策・事業名	特殊自動車における低炭素化促進事業		
関連法令・計画等名称			
概要	低炭素化が遅れているオフロード車について、ハイブリッドオフロード車等の導入に係る費用の一部補助を行うことで普及促進を図り、大気汚染物質の排出削減を図る。		

施策・事業内容

1　対象事業
ハイブリッドオフロード車等（ショベルローダ、ブルドーザ、フォークリフト）を導入する事業

2　補助額
通常車両との価格差の１／２　（１台あたり補助上限額：1,300 千円）

3　実績
平成２３年度　79 台　（先進的次世代車普及促進事業）
平成２４年度　73 台　（特殊自動車における低炭素化促進事業）
平成２５年度　71 台　（特殊自動車における低炭素化促進事業）
平成２６年度　15 台　（特殊自動車における低炭素化促進事業）

参考資料

（所管）　経済産業省 製造産業局自動車課
国土交通省 自動車局安全・環境基準課
環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	平成１３年度以降 ～平成３１年度
施策・事業名	日本政策金融公庫による低利融資：環境・エネルギー対策資金（低公害車関連）		
関連法令･計画等名称	・京都議定書目標達成計画（平成 17 年 4 月閣議決定、平成 20 年 3 月閣議決定（全部改訂）） ・低炭素社会づくり行動計画（平成 20 年 7 月閣議決定） ・エネルギー基本計画（平成 22 年 6 月閣議決定） ・新成長戦略（平成 22 年 6 月閣議決定） ・日本再生戦略（平成 24 年 7 月閣議決定） ・日本再興戦略（平成 25 年 6 月閣議決定） ・エネルギー基本計画（平成 26 年 4 月閣議決定）		
概要	ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、ポスト新長期規制適合車のうちディーゼル自動車又は燃料供給設備（電気充電設備又は天然ガス充填設備に限る。）を取得する場合に、低利融資を行うことで経済的インセンティブを付与し、低公害車の普及を促進している。		

施策・事業内容

○実施内容
１．貸付対象
　ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、ポスト新長期規制適合車のうちディーゼル自動車又は燃料供給設備（電気充電設備又は天然ガス充填設備に限る。）
２．貸付限度
・国民生活事業：７，２００万円
・中小企業事業：直接貸付　７億２千万円
　　代理貸付　１億２千万円
３．貸付期間
　２０年以内（据置期間２年以内）
４．貸付利率
・国民生活事業：特別利率②
・中小企業事業：基準利率。ただし、４億円を限度として特別利率②

○事業実施量
【融資実績】

	国民生活事業		中小企業事業	
	件数	実績	件数	実績
平成２３年度	1,７５１件	７７．８億円	３６１件	８６．５億円
平成２４年度	2,７５４件	１３０．９億円	６２７件	１４８．２億円
平成２５年度	3,１８７件	１５７．８億円	４４９件	９６．７億円
平成２６年度	2,９０７件	１５２．５億円	３４５件	８８．７億円
平成２７年度	3,０１８件	１５７．０億円	３７９件	１０７．０億円
平成２８年度	1,２１３件	９３．１億円	５０７件	１４７．１億円
平成２９年度	９１６件	７９．６億円	４７０件	１２４．０億円
平成３０年度	６２６件	５９．０億円	４７８件	１２７．０億円
平成３１年度	４１９件	４４．４億円	５５１件	１５５．４億円

令和２年度 ※制度終了による経過措置分	１８件	２．６億円	４８件	１５．６億円

参考資料

【国民生活事業】　https://www.jfc.go.jp/n/finance/search/15_kankyoutaisaku.html
【中小企業事業】　https://www.jfc.go.jp/n/finance/search/15_kankyoutaisaku_t.html

（所管）　　経済産業省　製造産業局自動車課
国土交通省　自動車局安全・環境基準課
環境省　水･大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	平成 13 年度以降継続
施策・事業名	自動車税・軽自動車税のグリーン化		
関連法令・計画等名称	○自動車排出窒素酸化物及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 23 年 3 月 25 日閣議決定） ○未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定） ○2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和 2 年 12 月 25 日策定）		
概要	環境性能の優れた自動車に対して自動車税・軽自動車税を軽減するとともに、一定年数を経過した自動車・軽自動車に対して重課する。		

施策・事業内容

○実施内容
適用期間中に新車新規登録等を行った場合に限り、当該年度の翌年度分について特例措置を適用

（１）平成 29～令和 2 年度の制度概要（適用期間：平成 29 年 4 月 1 日～令和 3 年 3 月 31 日）
○自動車税
（軽課）
■概ね 75%軽減
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%以上低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合又は平成 30 年排出ガス規制適合）
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+30%を達成している車両
■概ね 50%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
（重課）
■概ね 15%重課
・車齢 11 年超のディーゼル車や、車齢 13 年超のガソリン車・LPG 車（電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車を除く）

○軽自動車税
（軽課）
■概ね 75%軽減
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%以上低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）
■概ね 50%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+30%を達成している車両
■概ね 25%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
（重課）
■概ね 20%重課
・車齢 13 年超の三輪以上の軽自動車（電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車を除く）

（２）平成 28 年度の制度概要（適用期間：平成 28 年 4 月 1 日～平成 29 年 3 月 31 日）
○自動車税
（軽課）
■概ね 75%軽減
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%以上低減）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合）
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
■概ね 50%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ平成 27 年度燃費基準+20%を達成している車両
（重課）
■概ね 15%重課
・車齢 11 年超のディーゼル車や、車齢 13 年超のガソリン車・LPG 車（電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車を除く）

○軽自動車税
（軽課）
■概ね 75%軽減
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%以上低減）
■概ね 50%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両
■概ね 25%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両
（重課）
■概ね 20%重課
・車齢 13 年超の三輪以上の軽自動車（電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車を除く）

○施策・事業効果
○自動車税
（税額）
平成 28 年度　軽課 518 億円　重課 408 億円
平成 29 年度　軽課 469 億円　重課 428 億円
平成 30 年度　軽課 326 億円　重課 444 億円
令和元年度　軽課 334 億円　重課 450 億円

○軽自動車税
（税額）
平成 28 年度　軽課 51 億円　重課 235 億円
平成 29 年度　軽課 45 億円　重課 269 億円
平成 30 年度　軽課 34 億円　重課 283 億円
令和元年度　軽課 34 億円　重課 296 億円

参考資料

○実施内容
・総務省：平成 28～令和 2 年度税制改正大綱
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/czaisei_seido/ichiran04.html
○施策・事業効果
・総務省：地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書
https://www.soumu.go.jp/main_content/000729936.pdf

（所管）　　経済産業省　製造産業局自動車課
国土交通省　自動車局安全・環境基準課
環境省　水･大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	自動車重量税：平成 21 年度以降継続 自動車取得税：平成 21 年度～令和元年 9 月
施策・事業名	自動車重量税･自動車取得税の時限的な税率軽減措置		
関連法令・計画等名称	○自動車排出窒素酸化物及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 23 年 3 月 25 日閣議決定） ○未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定） ○2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和 2 年 12 月 25 日策定）		
概要	環境性能の優れた自動車に対して自動車重量税・自動車取得税を免税・軽減等する。		

施策・事業内容

○実施内容
減税対象車について、適用期間中に新車新規登録等を行った場合に限り、特例措置を適用

（1）令和元、2 年度の制度概要
○自動車重量税（適用期間：令和元年 5 月 1 日～令和 3 年 4 月 30 日）
■免税
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合又は平成 30 年排出ガス規制適合）
※新車新規登録時免税を受けた車両については、初回継続検査時等も免税
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+40%を達成している車両
※新車新規登録時免税を受けた令和 2 年度燃費基準+90%以上を達成している車両については、初回継続検査時等も免税
■50%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両
■25%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両

○自動車取得税（適用期間：平成 31 年 4 月 1 日～令和元年 9 月 30 日）
■非課税
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合又は平成 30 年排出ガス規制適合）
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+40%を達成している車両
■50%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両
■25%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両

■20%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両

（２）平成 30 年度の制度概要
○自動車重量税（適用期間：平成 30 年 5 月 1 日～平成 31 年 4 月 30 日）
■免税
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合又は平成 30 年排出ガス規制適合）
※新車新規登録時免税を受けた車両については、初回継続検査時等も免税
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+40%を達成している車両
※新車新規登録時免税を受けた令和 2 年度燃費基準+50%以上を達成している車両については、初回継続検査時等も免税
■75%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両
■50%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
■25%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両
■本則税率
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ平成 27 年度燃費基準+10%を達成している車両（ハイブリッド自動車、軽自動車を除く自動車が新車新規検査を受検する時に限る）

○自動車取得税（適用期間：平成 30 年 4 月 1 日～平成 31 年 3 月 31 日）
■非課税
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合又は平成 30 年排出ガス規制適合）
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+40%を達成している車両
■80%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+30%を達成している車両
■60%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両
■40%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
■20%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両

（３）平成 29 年度の制度概要

○自動車重量税（適用期間：平成 29 年 5 月 1 日～平成 30 年 4 月 30 日）

■免税

・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合又は平成 30 年排出ガス規制適合）
※新車新規登録時免税を受けた車両については、初回継続検査時等も免税

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+30%を達成している車両
※新車新規登録時免税を受けた令和 2 年度燃費基準+40%以上を達成している車両については、初回継続検査時等も免税

■75%軽減

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両

■50%軽減

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両

■25%軽減

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ平成 27 年度燃費基準+10%を達成している車両

■本則税率

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ平成 27 年度燃費基準+5%を達成している車両（ハイブリッド自動車、軽自動車を除く自動車が新車新規検査を受検する時に限る）

○自動車取得税（適用期間：平成 29 年 4 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日）

■非課税

・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合又は平成 30 年排出ガス規制適合）

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+30%を達成している車両

■60%軽減

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両

■40%軽減

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両

■20%軽減

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ平成 27 年度燃費基準+10%を達成している車両

（４）平成 28 年度の制度概要

○自動車重量税（適用期間：平成 28 年 5 月 1 日～平成 29 年 4 月 30 日）

■免税

・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合）
※新車新規登録時免税を受けた車両については、初回継続検査時等も免税

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%達成車
※新車新規登録時免税を受けた車両については、初回継続検査時等も免税

■75%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
■50%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両
■25%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ平成 27 年度燃費基準+5%を達成している車両
■本則税率
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ平成 27 年度燃費基準を達成している車両（新車新規検査を受検する時に限る）

○自動車取得税（適用期間：平成 28 年 4 月 1 日～平成 29 年 3 月 31 日）
■非課税
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合）
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%達成車
■80%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
■60%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両
■40%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ平成 27 年度燃費基準+10%を達成している車両
■20%軽減
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ平成 27 年度燃費基準+5%を達成している車両

○施策・事業効果
（税額）

平成 28 年度	自動車重量税	730 億円	自動車取得税	1,747 億円
平成 29 年度	自動車重量税	720 億円	自動車取得税	1,432 億円
平成 30 年度	自動車重量税	660 億円	自動車取得税	1,438 億円
令和元年度	自動車重量税	620 億円	自動車取得税	703 億円
令和 2 年度	自動車重量税	600 億円		

参考資料

○実施内容
・財務省：平成 28～令和 2 年度税制改正大綱
https://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/index.html
・総務省：平成 28～令和 2 年度税制改正大綱
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/czaisei_seido/ichiran04.html
○施策・事業効果
・財務省：税制改正要望（経済産業省）
https://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2022/request/meti/04y_meti_k_12.pdf
・総務省：地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書
https://www.soumu.go.jp/main_content/000729936.pdf

（所管）　　経済産業省　製造産業局自動車課
国土交通省　自動車局安全・環境基準課
環境省　水･大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	平成 11 年度～令和元年 9 月
施策・事業名	中古車の取得に係る自動車取得税の課税標準の特例		
関連法令・計画等名称	○自動車排出窒素酸化物及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 23 年 3 月 25 日閣議決定）		
概要	環境性能の優れた自動車（中古車）を取得した場合、自動車取得税の課税標準から一定額を控除する。		

施策・事業内容

○実施内容
適用期間中に新車新規登録等を受けるもの以外の車であって減税対象車を取得する場合に限り、特例措置を適用

（1）平成 30、令和元年度の制度概要（適用期間：平成 30 年 4 月 1 日～令和元年 9 月 30 日）
■45 万円控除
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合又は平成 30 年排出ガス規制適合）
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+40%を達成している車両
■35 万円控除
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+30%を達成している車両
■25 万円控除
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両
■15 万円控除
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
■5 万円控除
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両

（2）平成 29 年度の制度概要（適用期間：平成 29 年 4 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日）
■45 万円控除
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合又は平成 30 年排出ガス規制適合）
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+30%を達成している車両
■25 万円控除
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両
■15 万円控除
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
■5 万円控除
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ平成 27 年度燃費基準

+10%を達成している車両

（３）平成 28 年度の制度概要（適用期間：平成 28 年 4 月 1 日～平成 29 年 3 月 31 日）

■45 万円控除

・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合）

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両

■35 万円控除

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両

■25 万円控除

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両

■15 万円控除

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両

■5 万円控除

・平成 17 年排出ガス規制 75%低減かつ平成 27 年度燃費基準を達成している車両

○施策・事業効果

（課税標準）

平成 28 年度　1,487 億円
平成 29 年度　1,174 億円
平成 30 年度　1,230 億円
令和元年度　　612 億円

参考資料

○実施内容

・総務省：平成 28～平成 31 年度税制改正大綱
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/czaisei_seido/ichiran04.html

○施策・事業効果

・総務省：地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書
https://www.soumu.go.jp/main_content/000729936.pdf

（所管）　　経済産業省　製造産業局自動車課
国土交通省　自動車局安全・環境基準課
環境省　水･大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	令和元年 10 月以降継続
施策・事業名	自動車税・軽自動車税の環境性能割		
関連法令・計画等名称	○自動車排出窒素酸化物及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 23 年 3 月 25 日閣議決定） ○未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定） ○2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和 2 年 12 月 25 日策定）		
概要	自動車の取得時に、自動車の環境性能に応じて自動車税・軽自動車税を課税する。		

施策・事業内容

○実施内容
適用期間中に車両を取得した場合に、車両の取得価格に対して環境性能に応じた税率を課税

（1）令和元、2 年度の制度概要（適用期間：令和元年 10 月 1 日～令和 3 年 3 月 31 日）
○自動車
■非課税
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排出ガス規制適合又は平成 30 年排出ガス規制適合）
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+20%を達成している車両
■1%
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
■2%
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両
■3%
・上記の要件に該当しない車両

○軽自動車
■非課税
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制 NOx10%低減又は平成 30 年排出ガス規制適合）
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準+10%を達成している車両
■1%
・平成 17 年排出ガス規制 75%低減又は平成 30 年排出ガス規制 50%低減かつ令和 2 年度燃費基準を達成している車両
■2%
・上記の要件に該当しない車両

※令和元年 10 月 1 日～令和 3 年 3 月 31 日までの間に取得した自家用乗用車（軽自動車を含む）については、税率を 1%分軽減

○施策・事業効果（臨時的な税率軽減措置）

（税額）
令和元年度　　自動車税　226 億円　軽自動車税　19 億円

参考資料

〇実施内容
・総務省：平成 28～令和 2 年度税制改正大綱
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/czaisei_seido/ichiran04.html
〇施策・事業効果
・総務省：地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書
https://www.soumu.go.jp/main_content/000729936.pdf

（所管）　　経済産業省　製造産業局自動車課
経済産業省　資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部新エネルギーシステム課
国土交通省　自動車局安全・環境基準課
環境省　水･大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	平成 9 年度以降継続
施策・事業名	低公害車用燃料供給設備に係る課税標準の特例措置		
関連法令・計画等名称	○自動車排出窒素酸化物及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 23 年 3 月 25 日閣議決定） ○エネルギー基本計画（平成 30 年 7 月 3 日閣議決定） ○未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定） ○2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和 2 年 12 月 25 日策定） ○水素・燃料電池戦略ロードマップ（平成 28 年 3 月 22 日改訂） ○水素基本戦略（平成 29 年 12 月 26 日再生可能エネルギー・水素等関係閣僚会議決定） ○国土強靭化アクションプラン 2018（平成 30 年 6 月 5 日国土強靭化推進本部決定）		
概要	水素充てん設備、天然ガス充てん設備で、新たに取得されたものに対する固定資産税の課税標準額を、最初の 3 年度分を軽減する。		

施策・事業内容

○実施内容
（１）令和元、2 年度の制度概要
（対象（政府の補助を受けて取得した設備に限る））
・水素充てん設備（1 億 5,000 万円以上）：課税標準を 3/4 に軽減

（２）平成 29、30 年度の制度概要
（対象（政府の補助を受けて取得した設備に限る））
・水素充てん設備（1 億 5,000 万円以上）：課税標準を 2/3 に軽減
・天然ガス充てん設備（4,000 万円以上）：課税標準を 2/3 に軽減

（３）平成 28 年度の制度概要
（対象）
・水素充てん設備（1 億 5,000 万円以上）：課税標準を 2/3 に軽減
・天然ガス充てん設備（4,000 万円以上）：課税標準を 2/3 に軽減

※（）内は対象となる設備の取得価格要件

○施策・事業効果
（課税標準）
平成 28 年度　11 億円
平成 29 年度　62 億円
平成 30 年度　59 億円
令和元年度　39 億円

参考資料

○実施内容
・総務省：平成 28～令和 2 年度税制改正大綱
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/czaisei_seido/ichiran04.html
○施策・事業効果
・総務省：地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書
https://www.soumu.go.jp/main_content/000729936.pdf

（所管）　環境省 水・大気環境局自動車環境対策課

関連項目	(3)低公害車の普及促進	実施期間	平成 23 年度から継続
施策・事業名	エコライフ・フェアの開催 (平成 29 年度まではカーライフ・フェスタで実施。平成 30 年度からエコライフ・フェアで実施。)		
関連法令・計画等名称	日本再興戦略（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定）		
概要	大気汚染対策や地球温暖化対策に有効である次世代自動車の利用を拡大するとともに、今後の有効な施策を検討するためには、一般の自動車ユーザーが次世代自動車を利用・購入する際の課題を的確に把握する必要がある。このため、毎年開催される「エコライフ・フェア」でエコカー展示・試乗コーナーを設けて普及啓発を行うとともに、来場者の意識調査等を実施している。なお、令和 2 年はコロナ禍のためオンラインによる開催を行い、普及啓発のみを実施。		

施策・事業内容

令和２年度「エコライフ・フェア on line 2020」12 月 19～１月 17 日開催
　主催：環境省　共催：渋谷区、新宿区
　来場者数　公式サイト合計閲覧数　54,218PV、出展団体　100
　　【内容】動画配信（クールチョイス、スマートムーブ、エコドライブ、EV 車等の啓発）等

令和元年度「エコライフ・フェア 2019」６月 1～２日開催
　主催：環境省　共催：渋谷区
　　開催場所：代々木公園
　　来場者数　35,618 人、出展団体 70、出展車両総数 9 台(展示 6 台、試乗 3 台)
　　【内容】次世代車の展示、試乗ほかトークショー・ライブ等

平成 30 年度「エコライフ・フェア 2018」６月 2～3 日開催
　主催：環境省　共催：渋谷区
　　開催場所：代々木公園
　　来場者数　43,347 人、出展団体　66、出展車両総数 15 台(展示 10 台、試乗 5 台)
　　【内容】次世代車の展示、試乗ほかトークショー・ライブ等

※平成 30 年から次世代車の展示・試乗はエコライフ・フェアにて実施

平成 29 年度「エコ＆セーフティ神戸カーライフ・フェスタ 2017」11 月 11～12 日開催
　主催：環境省、神戸市、（一社）日本自動車連盟（ＪＡＦ）
　　開催場所：神戸メリケンパーク
　　来場者数 41,000 人、出展団体 29、出展車両総数 46 台(展示 37 台、試乗 9 台)
　　【主な内容】エコ&セーフティビンゴ大会、チャイルドシート体験等

平成 28 年度「エコ＆セーフティ神戸カーライフ・フェスタ 2016」5 月 14～15 日開催
　主催：環境省、神戸市、（一社）日本自動車連盟（ＪＡＦ）
　開催場所：神戸メリケンパーク
　来場者数 47,800 人、出展団体 37、出展車両総数 67 台(展示 49 台、試乗 18 台)
　　【主な内容】エコ&セーフティビンゴ大会、エコカーキーワードスタンプラリー、交通安全教室等

平成 27 年度「エコ＆セーフティ神戸カーライフ・フェスタ 2015」5 月 16～17 日開催
　主催：環境省、神戸市、（一社）日本自動車連盟（ＪＡＦ）
　開催場所：神戸メリケンパーク

来場者数 52,500 人、出展団体 29、出展車両総数 66 台(展示 54 台、試乗 12 台)
【主な内容】エコ&セーフティビンゴ大会、エコカーキーワードスタンプラリー、交通安全教室等

平成 26 年度「エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ 2014」5 月 17～18 日開催
開催場所：神戸メリケンパーク
来場者数 51,300 人、出展団体 34、出展車両総数 63 台(展示 50 台、試乗 13 台)
【主な内容】エコドライブ専門家によるトークショー、エコ&セーフティクイズ大会、エコカーキーワードスタンプラリー、交通安全教室等

平成 25 年度「エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ 2013」5 月 18～19 日開催
開催場所：神戸メリケンパーク
来場者数 28,100 人、出展団体 32、出展車両総数 62 台(展示 52 台、試乗 10 台)
【主な内容】エコドライブセミナー、エコカーキーワードスタンプラリー、交通安全教室等

平成 24 年度「エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ 2012」5 月 19～20 日開催
開催場所：神戸メリケンパーク
来場者数 54,500 人、出展団体 50、出展車両総数 68 台(展示 58 台、試乗 10 台)
【主な内容】エコドライブセミナー、エコドライブ専門家によるトークショー、エコカーガイドツアー(会場内)、交通安全教室等

平成 23 年度「エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ 2011」5 月 14～15 日開催
開催場所：神戸メリケンパーク
来場者数 41,300 人、出展団体 63、出展車両総数 87 台(展示 74 台、試乗 13 台)
【主な内容】エコドライブシンポジウム、エコドライブ専門家によるトークショー、エコカーガイドツアー(会場内)、交通安全教室等

参考資料

（所管）　国土交通省　自動車局安全・環境基準課

関連項目	(3)低公害車普及促進	実施期間	平成１４年度から継続
施策・事業名	産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業 （※平成 22 年度まで次世代低公害車開発・実用化促進事業として実施。平成 23 年度から現行の名称）		
関連法令・計画等名称			
概要	排出ガス低減、低炭素化等に資する革新的技術の早期実現を図るため、環境性能を向上させた次世代大型車（大型トラック、バス）の技術開発・実用化を促進する。		

施策・事業内容

排出ガス性能を大幅に改善させ、二酸化炭素の排出量を低減した次世代大型車の開発・実用化の促進を図るため、必要な安全上・環境上の技術基準等の策定を図る。

①新たな次世代大型車の開発促進
開発段階にある新たな次世代低公害車・次世代大型車の開発を促進するため、試作・評価等を行うことにより、技術基準等（指針）の策定を図る。

②開発した次世代大型車の実用化普及促進（実証試験）
実用化が近い次世代大型車について、その普及を促進するため、公道走行試験等を通じて、走行データを収集、評価することにより、技術基準等の整備を推進する。

【対象車種】
○平成 14～22 年度
非接触給電（※１）ハイブリッド自動車、スーパークリーンディーゼルエンジン、FTD（※２）自動車、DME（※３）自動車、大型 CNG（※４）自動車、LNG（※５）自動車、水素エンジン

○平成 23～26 年度
電気・プラグインハイブリッドトラック、高効率ハイブリッドトラック、非接触給電（※１）ハイブリッド自動車（平成 23 年度まで）、高性能電動路線バス（※６）、次世代バイオディーゼルエンジン

○平成 27～30 年度
大型 LNG トラック、次世代ディーゼル大型車、高効率ハイブリッドトラック

○令和元年度～
電気自動車、次世代ディーゼルエンジン、次世代天然ガスエンジン

※１　電磁誘導により外部から大量充電できるシステム
※２　Fischer-Tropsch Diesel。天然ガス、バイオマス等から化学的に合成される軽油状の新燃料。
※３　ジメチルエーテル
※４　圧縮天然ガス
※５　液化天然ガス
※６　非接触給電ハイブリッドバス以外の大型電動バス

参考資料

（所管）　国土交通省自動車局技術・環境政策課

関連項目	(3)低公害車の普及促進	実施期間	平成 14 年度から継続
施策・事業名	地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業（平成 28 年度まで環境対応車普及促進事業及び地域交通グリーン化事業の２つの事業であったが、平成 29 年度から事業を統合した。）		
関連法令・計画等名称			
概要	環境に優しい自動車社会の実現に向け、自動車分野における地球温暖化対策及び大気汚染対策を地域の計画と連携して、事業用の次世代自動車の導入しようとする者に対して支援する。		

施策・事業内容

【平成 23 年度～28 年度】

① 環境対応車普及促進事業

自動車運送事業者等に、ＣＮＧトラック・バス、ハイブリッドトラック・バス等の導入に対して地方公共団体等と協調して補助を行う。

補助率：

〇経年車の廃車を伴う新車購入の場合
　通常車両価格との差額の１／２以内又は車両本体価格の１／４以内
〇新車のみの購入の場合
　通常車両価格との差額の１／３以内又は車両本体価格の１／４以内
〇使用過程車のＣＮＧ車への改造
　改造費の１／３以内

補助実績：平成 23 年度から 28 年度まで計 6,572 台の補助を行った。

② 地域交通グリーン化事業

自動車運送事業者等に、電気自動車及び燃料電池自動車等の導入に対する補助を行う。

補助率：

〇電気自動車バス、超小型モビリティ及び付随する充電設備等の導入
　・・・導入費用の１／２
〇電気自動車タクシー・トラック及び付随する充電設備等の導入
　・・・導入費用の１／３
〇燃料電池自動車バス・タクシーの導入　・・・導入費用の１／２

補助実績：平成 23 年度から 28 年度まで計 525 台の補助を行った。

【平成 29 年度～令和２年度】

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業

自動車運送事業者等に、普及段階及び車両価格の高い車両の導入状況の段階的に補助率を低減して補助を行う。

〈第１段階〉
市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要な車両

補助率：
○電気バス、燃料電池タクシー、プラグインハイブリッドバス及び附随する充電設備等の導入
・・・導入費用の１／３

〈第２段階〉
車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減した車両

補助率：
○電気タクシー、電気トラック及び附随する充電設備等の導入
・・・導入費用の１／４

○プラグインハイブリッドタクシーの導入
・・・導入費用の１／５

〈第３段階〉
通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達した車両

補助率：
○ハイブリッドバス・トラック、天然ガスバス・トラックの導入
・・・通常車両との差額の１／３

補助実績：平成 29 年度から令和２年度まで計 5,104 台の補助を行った。

参考資料

（所管）　警察庁 交通局交通規制課
経済産業省 資源エネルギー庁省エネルギー課
国土交通省 総合政策局環境政策課
環境省 自動車環境対策課

関連項目	(4)エコドライブ普及促進	実施期間	平成 18 年度から継続
施策・事業名	エコドライブ普及・推進アクションプランの実施		
関連法令・計画等名称	エコドライブ普及・推進アクションプラン		
概要	関係４省庁（警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省）のエコドライブ普及連絡会を中心とした広報活動等により国民の意識向上を図り、エコドライブ普及のための環境整備を行う。		

施策・事業内容

○実施内容

■エコドライブ（環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用）の取組については、平成１８年度に策定した『エコドライブ普及・推進アクションプラン』に基づき、警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省と連携し、普及促進を図ってきたところ。上記４省庁で構成するエコドライブ普及連絡会では、引き続きエコドライブの普及推進を図るため、エコドライブの推奨すべき活動を整理したパンフレット（「エコドライブ１０のすすめ」）を作成（時期にあわせて改訂）し、エコドライブの周知を図るとともに行楽シーズンであり自動車に乗る機会が多くなる１１月を「エコドライブ推進月間」とし、シンポジウムの開催や全国各地のイベント等と連携して、積極的な広報を令和２年度まで継続して行った。

参考資料

http://www.env.go.jp/press/7197.html

https://www.meti.go.jp/press/2020/10/20201030001/20201030001.html

（所管）　経済産業省　資源エネルギー庁　省エネルギー対策課
　　国土交通省　貨物課　安全・環境基準課

関連項目	(4)エコドライブ普及促進	実施期間	平成 25 年度から平成 28 年度
施策・事業名	輸送機器の実使用時燃費改善事業費補助金 （陸上輸送機器の実使用時燃費改善事業（トラック輸送のエコドライブ実証事業（エコドライブの実証及び運行データの収集に要する経費の一部を補助する事業）） （※平成 27 年度まで省エネルギー型ロジスティクス等推進事業費補助金（省エネルギー型トラック運送に係るエコドライブ総合プログラム実施の実証事業）として実施。平成 28 年度から現行の名称）		
関連法令・計画等名称			
概要	エコドライブの効果を実証するため、トラック運送事業者などに対して必要経費を補助する事業		

施策・事業内容

○実施内容
エコドライブの効果を実証するため、トラック運送事業者等が専門のコンサルタント会社からのエコドライブ指導を受けるために必要な経費などを支援し、エコドライブによるトラック運送の省エネルギー化のデータ取得を行うもの。

○事業実施量
平成２５年度
補助金交付件数　　：　　１４５者
データ提出されたトラックの台数：　６，９０６台

平成２６年度
補助金交付件数　　：　　５４１者
データ提出されたトラックの台数：１７，６９０台

平成２７年度
補助金交付件数　　：　　６９１者
データ提出されたトラックの台数：２２，５４４台

平成２８年度
補助金交付件数　　：　　６１３者
データ提出されたトラックの台数：２２，８９１台

○施策・事業効果
エコドライブ指導前後の平均燃費改善率　（平成２５年度）　６．１％
エコドライブ指導前後の平均燃費改善率　（平成２６年度）　７．０％
エコドライブ指導前後の平均燃費改善率　（平成２７年度）　１２．６％
エコドライブ指導前後の燃料消費量改善率（平成２８年度）　８５％以上の事業者が１０％以上改善

参考資料

資料名称（ＵＲＬ等）
○平成２５年度補助事業ＰＲ資料
http://www.meti.go.jp/main/yosan2013/pr/pdf/ene_syoene_01.pdf
○平成２６年度補助事業ＰＲ資料

http://www.meti.go.jp/main/yosan2014/pr/pdf/ene_taka_02.pdf
○平成２７年度補助事業ＰＲ資料
http://www.meti.go.jp/main/yosan/yosan_fy2015/pr/pdf/ene_taka_02.pdf
○平成２５年度実証結果
http://www.pacific-hojo.jp/h25_ecodrive.pdf
○平成２６年度実証結果
http://www.pacific-hojo.jp/h26_ecodrive.pdf
○平成２７年度実証結果
http://www.pacific-hojo.jp/h27_ecodrive.pdf
○平成２８年度実証結果
https://safe.menlosecurity.com/docview/viewer/docN9B80A69A38C52deba24f9d013a2e2454f721af7129e2ccf759c576633c1e222b2369ecd6db6d

（所管）　経済産業省　資源エネルギー庁　省エネルギー課
　　国土交通省　自動車局　貨物課、安全・環境基準課

関連項目	(4)エコドライブ普及促進	実施期間	平成 29 年度から継続
施策・事業名	貨物輸送事業者と荷主の連携等による運輸部門省エネルギー化推進事業費補助金（トラック輸送の省エネ化推進事業） （※平成 30 年度までトラック・船舶等の運輸部門における省エネルギー対策事業費補助金（トラック輸送の省エネ化推進事業）として実施。令和元年度から現行の名称）		
関連法令・計画等名称			
概要	システムを活用したトラック事業者と荷主等との共同による輸送の効率化を実証するため、トラック事業者などに対してシステム導入費を補助する事業		

施策・事業内容

〇実施内容
システムを活用したトラック事業者と荷主等との共同による輸送の効率化を実証するため、トラック事業者等が車両動態システム等の導入に必要な費用などを支援し、システム導入によるトラック事業の省エネルギー化のデータ取得を行うもの。

〇事業実施量
平成２９年度
補助金交付件数　　：　　６５９者
データ提出されたトラックの台数：２１，８５９台

平成３０年度
補助金交付件数　　：　　７３３者
データ提出されたトラックの台数：２５，９７１台

令和元年度
補助金交付件数　　：　　９０１者
データ提出されたトラックの台数：２７，０５２台

令和２年度
補助金交付件数　　：　　９６４者
データ提出されたトラックの台数：２８，０６６台

〇施策・事業効果
機器取得前後の平均省エネルギー改善率（平成２９年度）　７．８％
機器取得前後の平均省エネルギー改善率（平成３０年度）　７．７％
機器取得前後の平均省エネルギー改善率（令和　元年度）　５．８％
機器取得前後の平均省エネルギー改善率（令和　２年度）　６．７％

参考資料

資料名称（ＵＲＬ等）
〇平成３０年度補助事業概要チラシ
https://safe.menlosecurity.com/docview/viewer/docN9B80A69A38C5fe3c351da20e00b83d95a55b04a018b41d491a3a5d070136067e19f3c36df8da
〇令和元年度補助事業概要チラシ
https://safe.menlosecurity.com/docview/viewer/docN9B80A69A38C56a7d0bcc37aba47a2259d06a2c0b8b24ce270411ab42027c3cb4bb42404c990c

○令和２年度補助事業概要チラシ
https://safe.menlosecurity.com/docview/viewer/docN9B80A69A38C5076d6914d6fcdd1794e5723032a826073231e6071d8f20b24bc1cdabf252c183

○平成２９年度事例集
https://safe.menlosecurity.com/docview/viewer/docN9B80A69A38C5c7868e1dc9c6ba9f168a7ab4a10cd6ff49a593bc5f16f4205807a19c526c142a
○平成３０年度事例集
https://safe.menlosecurity.com/docview/viewer/docN9B80A69A38C580bc18651060dbd9abebe366b47945bc4a8c8bd324192ebe5b06efd26fb4fec2
○令和元年度事例集
https://safe.menlosecurity.com/docview/viewer/docN9B80A69A38C58fbacdc2d01941115ed251acfc928d215efcbf0f06109e4e396cdceecc2a6d38
○令和２年度事例集
https://safe.menlosecurity.com/docview/viewer/docN9B80A69A38C54fbf2b3df9a933c44c851988e29eb14f22bcc50559680ab14c364a16262e109d

（所管）　国土交通省 総合政策局交通政策課

関連項目	(5)交通需要調整・低減	実施期間	平成１９年度から継続
施策・事業名	公共交通機関の利用促進		
関連法令・計画等名称			
概要	鉄道新線の整備、既存の鉄道・バスの利用促進、通勤交通マネジメント等の手段により、マイカーから公共交通機関への利用転換を図る。		

施策・事業内容

〇実施内容

（１）既存鉄道の利用促進

交通系 IC カードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、鉄道駅のバリアフリー化等によるサービス・利便性の向上を通じ、鉄道利用の促進を図った。

・ホームドアの設置（令和元年度末時点 858 駅（全国））
・段差解消の実施（令和元年度末時点 5,836 駅(全国)）
・誘導ブロックの設置（令和元年度末時点 7,559 駅（全国））
・車いす使用者対応型トイレの設置（令和元年度末時点 3,793 駅（全国））

（２）バスの利用促進

ノンステップバスの普及、交通系 IC カードの導入及びバスロケーションシステムの整備等のバス利便性向上を通じ、バス利用の促進を図った。

・ノンステップバス導入台数（令和元年度末時点 29,373 台）

（３）通勤交通マネジメント

エコ通勤に積極的に取り組む事業所を認証・登録し、エコ通勤の普及促進を図った。

・エコ通勤優良事業所認証登録件数（令和 2 年度末時点 758 事業所）

参考資料

（所管）　国土交通省　総合政策局物流政策課、参事官（物流産業）室
鉄道局鉄道事業課貨物鉄道政策室　海事局内航課・総務課企画室
港湾局海洋・環境課
自動車局貨物課
経済産業省　商務・サービスグループ　物流企画室

関連項目	(5)交通需要調整・低減	実施期間	平成 19 年度から継続
施策・事業名	グリーン物流の推進		
関連法令・計画等名称	総合物流施策大綱（令和３年６月） 交通政策基本計画（令和３年５月） 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年法律第 85 号）（以下、物流総合効率化法）		
概要	輸送の効率化、鉄道・海運へのモーダルシフト、物流拠点施設の総合化、貨物の積載効率の向上等の物流のグリーン化により、物流分野における二酸化炭素排出量の削減を図る。		

施策・事業内容

○実施内容（実施事例等）
・物流総合効率化法（物流拠点施設の総合化等による輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化等の推進）
・鉄道貨物・海上貨物輸送へのモーダルシフト
・グリーン物流パートナーシップ会議（荷主と物流事業者の協働等による自主的な CO_2 削減取組の促進）
・宅配便再配達の削減
・フェリー・内航海運の競争力強化の取組の推進
・海上貨物輸送へのモーダルシフト促進に向けた港湾における対策
・トラック輸送の効率化の推進

○事業実施量
・物流総合効率化法の認定件数

平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
19 件	62 件	57 件	76 件	41 件

○施策・事業効果
・自動車による貨物輸送トンキロ〔単位：億トンキロ〕

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
2,340（※）	2,100	2,141	2,100	2,043	2,103	2,108	2,105	2,139	集計中

（※）平成 22 年 10 月より、調査方法及び集計方法を変更したため、平成 22 年９月以前の統計数値の公表値とは時系列上の連続性が担保されない。

・鉄道による貨物輸送トンキロ（モーダルシフト）〔単位：億トンキロ〕

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
180	187	193	195	200	197	200	177	184	168

・内航海運による貨物輸送トンキロ（モーダルシフト）〔単位：億トンキロ〕

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
305	333	330	331	340	358	351	351	358	集計中

参考資料

・グリーン物流パートナーシップ会議ＨＰ（http://www.greenpartnership.jp/）

（所管）　　国土交通省 道路局参事官

関連項目	(5)交通需要調整・低減	実施期間	継続実施中
施策・事業名	安全で快適な自転車利用環境の創出		
関連法令・計画等名称			
概要	安全で快適な自転車利用環境の創出		

施策・事業内容

〇実施内容

・交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること等を旨とする自転車活用推進計画（平成 30 年６月閣議決定）に基づき、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備やシェアサイクルの導入支援等、自転車の活用の推進を図った。自転車通行空間の整備にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、本ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画の策定や歩行者と自転車が分離された自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進した。

参考資料

・国土交通省自転車活用推進本部 HP
https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/

（所管）　　国土交通省 道路局環境安全・防災課

関連項目	(6)交通流対策の推進	実施期間	継続実施中
施策・事業名	交差点の立体化等のボトルネック対策		
関連法令・計画等名称			
概要	交通の円滑化を図り、沿道環境への影響を軽減する。		

施策・事業内容

○実施内容

・環境基準を達成していない地域を中心に、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策等を推進した。

参考資料

（所管）　　国土交通省 道路局路政課

関連項目	(6)交通流対策の推進	実施期間	継続実施中
施策・事業名	道路と鉄道との連続立体交差化等のボトルネック対策		
関連法令・計画等名称	踏切道改良促進法、第 10 次交通安全基本計画 社会資本整備		
概要	長時間の踏切遮断による交通渋滞を緩和・解消するため、連続立体交差事業や道路の立体化等により、開かずの踏切等の解消を推進する。		

施策・事業内容

〇実施内容

・連続立体交差化など、抜本的な対策の検討が必要なボトルネック踏切等について重点的に対策を推進した。

〇実施量

踏切除却数（緊急対策踏切（Ｈ１９．４公表)、緊急に対策の必要な踏切（Ｈ２８．６公表））

平成２３年度　１９箇所
平成２４年度　５４箇所
平成２５年度　　８箇所
平成２６年度　１４箇所
平成２７年度　１３箇所
平成２８年度　　９箇所
平成２９年度　１０箇所
平成３０年度　１０箇所
令和　元年度　　７箇所
令和　２年度　　３箇所

平成１３～１７年度の５年間に除却した踏切（６箇所／年）を上回るペースで踏切除却を実施

参考資料

（所管）　警察庁 交通局交通規制課

関連項目	(6)交通流対策の推進	実施期間	平成 18 年度以前から継続
施策・事業名	交通規制の実施、違法駐車の排除		
関連法令・計画等名称	道路交通法、自動車の保管場所の確保等に関する法律		
概要	交通需要の調整・低減を図るため、各種交通規制、違法駐車の排除を実施。		

施策・事業内容

○実施内容（実施事例等）

1　交通規制の実施

バス専用（優先）通行帯の指定、大型貨物車等通行区分の指定、大型車両通行禁止規制、最高速度規制、中央線変移規制（時間限定（可変））、右折車線等の設置等の各種交通規制を実施した。

2　違法駐車の排除

違法駐車の取締り、保管場所法違反の取締りを実施した。

参考資料

（所管）　警察庁 交通局交通規制課

関連項目	(6)交通流対策の推進	実施期間	平成 18 年度以前から継続
施策・事業名	ITS の活用等による交通流円滑化のための交通環境の整備		
関連法令・計画等名称	道路交通法、自動車の保管場所の確保等に関する法律		
概要	交通流の円滑化を図るため、交通環境の整備を実施		

施策・事業内容

○実施内容

1　ITS の活用

○　バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、定時運行と利便性の向上を図る公共車両優先システム（PTPS）を運用した。

○　交通公害の状況に応じた交通情報提供や信号制御を行うことにより、排気ガス等を低減し、環境保護を図ることを目的とした交通公害低減システム（EPMS）を運用した。

2　信号機の整備の推進

信号機の集中制御化、信号機の改良（プログラム多段系統化、半感応化、右折感応化、多現示化等）を推進した。

3　駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地方公共団体や道路管理者に対し、路外駐車場や荷さばきスペースの整備等を働き掛けるとともに、きめ細かな駐車規制、違法駐車の取締り、広報啓発活動等を行うなどの対策を推進した。

4　交通関係情報の収集と提供

運転者に対して、交通渋滞、交通規制等の交通情報をリアルタイムに提供する道路交通情報システム（VICS)、交通情報提供装置（光ビーコン、交通情報板等）等を活用した。

○事業実施量

1　PTPS の運用状況（令和２年度末現在）

1,955 交差点（65.0%)、延長　644.0km　125 区間

2　EPMS の運用状況（令和２年度末現在）

195 交差点（83.7%)、延長　52.7km　９区間　５都市（川崎市、神戸市、芦屋市、西宮市、尼崎市）

※　数値は、NOx・PM 法において対策地域とされる８都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県）における令和２年度末の数値、（　）内の%は全国の整備箇所に占める割合

参考資料

（所管）　　国土交通省　道路局高速道路課

関連項目	(6)交通流対策の推進	実施期間	継続実施中
施策・事業名	ETC の普及促進		
関連法令・計画等名称			
概要	交通流円滑化対策として、ETC の普及を促進するもの		

施策・事業内容

○実施内容

・ETC の普及促進により、自動車走行速度を向上し、交通流円滑化を図る。施策内容としては、ETC への利用転換を促進するため、ETC の利用機会の拡大に向けた取組み（時間帯割引、ETC 車載器購入支援等）を実施した。

参考資料

（所管）　　国土交通省 道路局ＩＴＳ推進室

関連項目	(6)交通流対策の推進	実施期間	継続実施中
施策・事業名	VICS の整備拡充・普及促進		
関連法令・計画等名称			
概要	交通流円滑化対策として、VICS の整備拡充・普及促進をするもの。		

施策・事業内容

○実施内容（実施事例等）
・VICS の整備拡充・普及促進により、交通流の円滑化を図った。
・具体的には、ITS スポットの整備による情報提供エリアの拡充を図った。

○実施量
・ 令和２年度までに情報提供を行う ITS スポットを全国の高速道路上を中心に約 1,800 箇所整備
・ 全国の高速道路上を中心に、広域的な渋滞情報の提供や事故多発箇所におけるカーブ先の見えない渋滞などの危険な状況の注意喚起を実施

参考資料

国土交通省道路局 ITS ホームページ
http://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-html/index.html

（所管）　　国土交通省 道路局道路交通安全対策室

関連項目	(6)交通流対策の推進	実施期間	継続実施中
施策・事業名	駐車場等の整備		
関連法令・計画等名称	駐車場法、道路法		
概要	沿道利用者や荷捌き車両等の一時的な駐停車に対応した駐停車スペースの確保等により道路空間の適正利用を図る。		

施策・事業内容

〇実施内容

・路上駐停車対策としての駐車場の整備を推進した。

参考資料

（所管）　　国土交通省 道路局道路メンテナンス企画室

関連項目	(6)交通流対策の推進	実施期間	継続実施中
施策・事業名	路上工事の縮減		
関連法令・計画等名称			
概要	交通流円滑化対策として路上工事の縮減を図るもの。		

施策・事業内容

〇実施内容

・路上工事の縮減により、路上工事に伴う交通渋滞の緩和や通行阻害の改善を図り、交通流の円滑化を図った。事業内容としては、共同施工による工事量の縮減、道路工事調整会議の実施、年末年始や年度末、大型連休、地域のイベント期間での路上工事の抑制等を推進した。

参考資料

・国土交通省ＨＰ　http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/rojokoji/index.html

（所管）　　国土交通省　道路局環境安全・防災課

関連項目	(7)局地汚染対策の推進	実施期間	継続実施中
施策・事業名	街路樹整備、ボトルネック対策等による沿道環境の改善		
関連法令・計画等名称			
概要	交通の円滑化を図り、沿道環境への影響を軽減する。 環境施設帯の整備、植樹を行い、沿道環境への影響を緩和する。		

施策・事業内容

〇実施内容

・沿道地域と連携・協力しながら、都市内における道路空間の再配分等にあわせた街路樹の整備を推進。

・環境基準を達成していない地域を中心に、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策等を推進。

参考資料

関係都府県等における自動車NOx・PM対策施策　(施策内容・成果の一覧)

目録6

総量削減基本方針の施策に関する基本的事項	1. 施策名	2. 自治体名等	3. 事業名	4. 概要	5. 定量指標	単位	定量指標の実績推移 平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度	7. 効果 (実績・効果指標のないもの等)	8. 備考
0 全体	NOx排出量削減	全都府県	法の総量削減計画の推進		自動車排出量 (H23年度欄は基準年度)	t/年			108,077	101,198	93,424	88,998	83,484	79,594	66,460	56,556		平成25・26年度は一部都府県において冷機時排出量及び暖気時排出量の温湿度補正を除く。
	PM排出量削減	全都府県	法の総量削減計画の推進		自動車排出量 (H23年度欄は基準年度)	t/年			5,082	4,671	4,148	3,997	3,966	3,836	3,515	3,199		
	大規模事業者指導	全都府県	法に基づく特定事業者の計画策定・報告・指導	1つの都府県の対策地域内で自動車を30台以上使用する特定事業者において、排出抑制のための自動車使用管理計画を作成し、都府県知事 (自動車運送事業者においては運輸局) に提出する。また、取組状況について毎年度報告を行う。	特定事業者数 (運送事業者を除く。)		3,188	3,123	3,103	3,084	3,027	2,899	2,904	2,903	2,854	2,800		
					特定自動車台数 (同)		356,404	369,110	364,867	368,731	375,096	392,612	395,446	423,456	395,038	382,281		
					NOx排出量 (同)	t/年	2,177	1,879	1,725	1,622	1,462	1,298	1,139	1,072	928	812		
					PM排出量 (同)	t/年	97	69	60	65	43	38	33	30	26	22		
	総量削減計画の進行管理	大阪	NO2高濃度予測地点における環境の状況把握	交通量調査・濃度推計、簡易測定等の実施	調査地点	地点	3	8	8	10	8	3	2	4	4	3	NO2高濃度予測地点における環境の状況を把握し、総量削減計画の進行管理に活用	
1 単体対策	独自の排出規制	埼玉	条例によるPM排出基準の設定及び運行規制				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	PM排出削減	
		千葉	条例によるPM排出基準の設定及び運行規制	自動車のナンバープレートをビデオ撮影し、条例の適合状況を調査	通過車両ナンバープレート調査適合率	%	98.7	98.9	99	98.8	99.2	99.4	99.4	99.3	99.4	99.7	PM排出削減	
		東京	条例によるPM排出基準の設定及び運行規制				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	PM排出削減	
		神奈川	条例によるPM排出基準の設定及び運行規制		検査台数のうちの不適合率	%	0.9	0.4	0.5	0.2	0.3	0.4	0.3	0.4	0.2	0.7	PM排出削減	
		9都県市	粒子状物質減少装置指定制度	条例によるPM規制対応に必要な装置の性能審査を共同実施	指定型式数	型式	68	72	72	72	72	72	72	72	72	72	PM排出削減	
	監視・指導	千葉	路上検査等、事業者立入の実施、検査場所におけるリーフレット配布 (運行規制)	事業者の立入検査や路上検査等を実施	検査台数 (適合率)	台 (%)	6405 (84.5)	4529 (79.4)	3440 (83.3)	2417 (66.8)	1935 (57.3)	1483 (47.5)	1477 (45.0)	1119 (39.9)	563 (34.1)	668 (39.2)	排出ガス性状の維持 ディーゼル規制の啓発	
		千葉	排出ガス対策型建設機械及び特定特殊自動車の使用並びにJIS規格軽油の使用	公共事業の工事において、環境対策として、排出ガス対策型建設機械及び特定特殊自動車の使用並びにJIS規格軽油の使用を土木工事共通仕様書に規定している。	-	-	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	排出ガス削減	
		東京	東京都自動車公害監察員 (通称:自動車Gメン) による監視指導、黒煙ストップ110番の開設	路上・物流拠点 (トラックターミナル、市場) 等での車両検査、ビデオカメラによる走行車両の撮影などの実施	路上・物流拠点等での取締箇所数 (規制開始後累積)	箇所累積	→	→	→	→	1328	→	→	→	→	1675		
		神奈川	路上検査等の実施、検査場所におけるリーフレット配布	路上検査の実施箇所数	実施箇所数	箇所	18	8	23	21	13	18	22	20	23	5	排出ガス性状の維持	
		神奈川	条例で整備事業者の排出ガス浄化装置の点検の努力義務を規定				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	排出ガス性状の維持	
		神奈川	点検整備推進運動	(関東運輸局実施)	イベント・講習開催	回	-	27	29	28	26	32	2	2	2	2	排出ガス性状の維持	
		9都県市	SA等における車両検査及び啓発活動	SA等において、車両検査の実施やポスター、リーフレットの配布	車両検査数	台	900	993	1069	999	450	493	886	1077	657	中止	排出ガス性状の維持ディーゼル規制の啓発	
		愛知	排気ガス対策型建設機械の使用	発注する工事において、原則、排出ガス対策型建設機械を使用する	-	-	-	-	→	→	→	→	→	→	→	→	排出ガス削減	
		愛知	国・県合同による取締り及び啓発活動の実施	国道23号において黒煙、不正軽油等の検査及びエコドライブ等の啓発を実施	実施回数	回	2	3	4	4	3	3	3	3	2	1	-	
		愛知	不正軽油撲滅のための広報活動		開催回数	回	-	1	1	-	1	1	1	1	1	1	-	
		愛知	貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制	発注する工事において、「自動車NOx・PM法」の対象地域外からの流入車も含め、車種規制非適合車の使用抑制に努める	-	-	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	車種規制非適合車の使用抑制	
		大阪	適正点検整備研修会 (近畿運輸局)	整備管理者研修、整備主任者法令研修等の実施	受講者数	人	15,976	16,226	21,815	20,387	20,713	20,921	21,920	20,529	17,972	20,159	排出ガス性状の維持	
		大阪	路上検査等の実施、検査場所におけるリーフレット配布	自動車排出ガス等街頭検査の実施 (近畿運輸局、大阪自動車環境対策推進会議、大阪市等)	検査回数	回	17	16	11	16	8	5	3	3	3	0	排出ガス性状の維持	
					検査台数	台	433	369	187	274	209	86	57	161	270	0		
		東京	バイオマス燃料の利用促進	次世代合成燃料による都バスの実証走行の実施 (平成22年度実施)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		各都府県	燃料規制	税務部門と合同で路上検査や事業者の立入検査の実施。軽油の抜取調査を実施	-		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	排出ガス性状の維持、不正軽油流通抑止	
		各都府県	保有車両点検の実施	日常点検表を基に車両点検実施	-		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	排出ガス性状の維持 公用車管理意識の向上	
	排出対策補助	千葉	粒子状物質減少装置省着補助事業	県内中小企業が所有するディーゼル自動車への粒子状物質減少装置装着に対する助成 (平成23年度終了)	補助件数	件	86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	条例非適合車への粒子状物質減少装置の装着	
2 車種規制、流入車対策	流入非適合車対策	愛知	非適合車使用抑制要綱	対策地域内通行車両のNOxPM法基準適合を要請。荷主・旅行業者の運送業者への要請・要請状況の報告。	荷主・旅行業者の運送業者への要請	事業所数	638	641	673	672	669	658	655	627	625	600	NOx・PM法非適合車の対策地域内通行抑制	
		大阪	条例に基づく流入車規制	対策地域内を発着する車両はNOx・PM法排出基準適合車使用を義務付け	非適合の流入車の割合 (普通貨物車)	%	1.6	1.1	0.8	0.8	0.7	0.6	0.4	0.4	0.3	0.3		
				対策地域内を発着する車両はNOx・PM法排出基準適合車等標章 (ステッカー) 貼付を義務付け (平成28年度事業終了)	適合車等標章交付枚数	枚	82,691	81,754	79,945	86,681	81,282	80,468	-	-	-	-		
				車種規制適合車等使用命令・氏名等の公表	命令・公表者数	者	-	16	14	4	0	0	6	0	0	0		
		兵庫	条例に基づく運行規制	一部地域内通行車両のNOxPM法基準適合義務付け	条例規制地域内NO2年平均値推移	ppm	0.024	0.022	0.023	0.022	0.022	0.019	0.021	0.018	0.017	0.016		
					条例規制地域内SPM年平均値推移	mg/m3	0.021	0.020	0.022	0.020	0.019	0.018	0.018	0.016	0.015	0.015		
					カメラ検査違反率	%	0.5	0.5	0.3	0.3	0.2	0.2	0.1	0.07	0.05	0.05		
			路上検査等の実施、リーフレット配布	運行規制周知のリーフレット配布	配布枚数	枚	5610	5610	5660	4660	3830	3515	2815	3115	785	585		
				街頭検査 (兵庫国道事務所等と合同検査)	違反率	%	2.8	1.6	2.1	0.9	0	0	2.1	0	0	0		
	適合車早期転換促進支援	神奈川	新車代替融資	中小企業制度融資による融資	補助件数	件	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
		三重	自動車NOx等対策推進事業	NOxPM低減装置導入補助 (平成23年度終了)	装置数	件	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		三重	環境保全資金融資	低公害車・NOxPM低減装置装着・基準適合車への買い替え等への融資	融資件数	件	4	4	0	1	1	0	0	0	0	0		
3 低公害車普及促進	低公害車導入補助	埼玉	低公害車導入資金融資	中小企業者のCNG、EV、HV購入等に融資 (H23で新規融資終了)	車両数	台	47	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		埼玉	次世代自動車普及促進事業	運送業者のHV、CNGトラック・バス等補助 (H25で事業終了)	車両数	台	51	19	30	-	-	-	-	-	-	-		
		千葉	中小企業振興資金 (環境保全資金) 融資及び利子補給	中小企業者等を対象に低公害車の購入、粒子状物質減少装置の購入等に対して、融資及び利子補給 (利子補給はH26で事業終了)	事業認定	件	1	0	4	11	2	0	0	0	0	0	低公害・低燃費車の普及促進	
		一部市区町村	低公害車普及促進施策	・低公害車購入費補助 ・低公害車用燃料供給施設に対する補助			実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	低公害車の普及	
		東京	低公害・低燃費車の導入融資あっせん	民営バス事業者に対する国の定める優良ハイブリッドバス等の導入補助、中小企業者が低公害車等に代替するための低利融資あっせんと利子補給		台	155	196	76	73	44	66	62	31	19	7	低公害・低燃費車の普及促進	
		東京	電気自動車等導入普及促進事業 (中小企業向けEV・PHV導入補助)	外部給電可能な電気自動車及びプラグインハイブリッド車の購入補助		台	280	419	199	227	216	122	352	338	2376	2523	低公害・低燃費車の普及促進	平成31年度から個人・大企業にも対象を拡大
		東京	電気自動車用急速充電器導入補助	電気自動車用急速充電器の導入補助　平成21年度から実施(平成23年度事業終了)	基数	基	8							0	5	18	低公害・低燃費車の普及促進	平成30年度から充電設備導入促進事業に変更
		東京	一般貨物自動車運送事業者等に係る低公害・低燃費車導入促進補助	ハイブリッドトラック等の購入補助		台	73	272	184	133	136	102	97	123	97	50	低公害・低燃費車の普及促進	
		東京	東京都民営バス事業者に係る低公害・低燃費車導入促進補助事業			台	9	8	15	18	13	15	12	17	20	13	低公害・低燃費車の普及促進	
		東京	次世代タクシー導入補助 (電気自動車等タクシー及び環境性能の高いUDタクシー導入補助)			台						6	84	3,282	5,698	3,805	低公害・低燃費車の普及促進	
		東京	燃料電池自動車の導入促進事業	燃料電池自動車の購入補助		台					79	150	137	158	387	96	燃料電池自動車の普及促進	
		東京	次世代自動車導入促進税制	電気自動車・プラグインハイブリッド車・燃料電池自動車に対する自動車税種別割の免除を行う。(令和元年9月30日以前は自動車二税の免除)	自動車税種別割の軽減額 ※令和元年9月30	千万円	約2	約6	約12	約20	約25	約32	約43	約44	約51	約50	低公害・低燃費車の普及促進	令和3年度から事業名称を「ZEV導入促進税制」と変更。
		東京	低公害・低燃費車の駐車料金割引制度	低公害・低燃費車、次世代自動車について東京都及び区町営駐車場の料金割引	箇所数	箇所	→	→	→	308	298	→	→	→	→	255	低公害・低燃費車の利便性向上による普及促進	
		神奈川	ディーゼル代替低公害車導入促進事業	CNG、HV、クリーンディーゼルトラック・バス購入事業者の補助 (平成24年度終了)	車両数	台	27	4	-	-	-	-	-	-	-	-		
		愛知	低公害車導入促進費補助金	運送業者・中小事業者の低公害トラック・バス導入補助	車両数	台	198	138	106	96	120	308	297	243	797	702		
		愛知	EV・PHVに対する自動車税の課税免除	令和4年度末までに新規登録を受けた自動車が対象				→	→	→	→	→	→	→	→	→	EV・PHVの普及促進	
		三重	自動車NOx等対策推進事業	運送業者・中小事業者のCNGトラック・バス導入補助	車両数	台	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-		
		東京	次世代自動車充電インフラ設置に係るビジョン	国の補助事業を活用し都内の充電インフラの整備促進を図るためのビジョン (平成26年度で事業終了)	認定箇所数　普通充電器・急速充電器合計	箇所	-	-		1386	-	-	-	-	-	-		普通充電器及び急速充電器の平成25、26年度における合計数
		大阪	次世代自動車充電インフラ設置に係るビジョン	国の補助事業を活用し府内の充電インフラの整備促進を図るためのビジョン	認定基数	基			71	263	513	239	57	21	6	1		平成28年度以降の基数は(一社)次世代自動車振興センター補助採択数
		兵庫	次世代自動車充電インフラ設置に係るビジョン	国の補助事業を活用し県内の充電インフラの整備促進を図るためのビジョン(平成27年12月に受付終了)	認定基数	基			176	361	703	-	-	-	-	-		
		兵庫	低公害車導入支援事業	県内事業者への低公害車導入補助(緑ナンバー、白ナンバー)	車両数	台	73	78	88	94	71	77	79	62	65	57		
		兵庫	低公害車導入支援事業	フェリーを相当程度利用する事業者のトラック・バスへの排ガス低減装置装着	車両数	台	3	2	1	0	0	-	-	-	-	-		
		兵庫	水素ステーション整備費補助事業	県内に水素ステーションを設置する事業者に対し、整備に要する費用の一部を補助する。	設置基数	基									0	1		
		兵庫	燃料電池バス導入促進補助事業	県内に使用の本拠を置く燃料電池バスを導入する事業者等に対し、車両本体価格の一部を補助する。	車両数	台										1		
		兵庫	低公害車導入支援事業	最新規制適合車購入資金融資	車両数	台	2	2	1	2	2	0	0	0	1	0		
		兵庫	低公害車導入支援事業	最新規制適合車代替促進特別貸与制度、最新規制適合車等代替促進特別融資 (～平成26年度末終了、平成26年度以降上記に統合)　※条例対策	車両数	台	3	2	2	—	—	—	—	—	—	—		
		各都府県	運輸事業振興助成交付金事業 (バス等導入助成事業) (トラック等環境保全対策事業)	バス協会・トラック協会に対し、低公害車低燃費車等の導入のための交付金の交付			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	低公害車の普及	
	事業者の取組推進	東京	環境確保条例による大規模事業者への導入義務づけ	200台以上の自動車を使用する事業者において平成27年度末までに都の定める特定低公害・低燃費車の5%以上導入			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	大規模事業者における低公害車導入促進	(平成28年度から改正) 200台以上の自動車を使用する事業者において、令和3年度末までに都の定める特定低公害・低燃費車の15%以上導入 (特定低公害車・低燃費車の基準及び導入率算定の基準も改正)
		埼玉	条例による導入義務づけ	200台以上使用する事業者に低公害車4%以上、低燃費車20%以上導入義務づけ	低燃費車の導入率 (200台以上使用者)	%	29.6	36.4	41.5	48.3	51.8	59.8	65.1	71.5	76.2	74.2		
		千葉	条例による導入義務づけ	200台以上使用事業者に平成32年度までに低公害車40%以上導入の義務づけ	導入率	%	51.1	55	64.8	70.2	74.0	78.8	81.9	86.0	88.4	88.8	低公害車の導入率の向上	

総量削減基本方針の施策に関する基本的事項		1. 施策名	2. 自治体名等	3. 事業名	4. 概要	5. 定量指標	単位	定量指標の実績推移 平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度	7. 効果（実績・効果指標のないもの等）	8. 備考
			愛知	条例に基づく低公害車の導入義務	県内で使用する自動車が200台以上（乗用車換算）の事業者（特定自動車使用事業者）に、一定割合以上の低公害車を導入するとともに、その状況について知事へ報告することが義務づけ	低公害車導入台数		53,036	55,437	56,404	61,294	60,844	65,078	65,028	66,954	69,943	66823		
			愛知	自動車エコ事業所認定制度	エコカー導入、充電設備一般開放、グリーン配送等に積極的に取り組む事業所を認定、表示板交付、県Webページ公開。平成23年度までに累計97事業所。	認定事業所数（累計）	―	97	97	98	99	104	106	109	111	131	136		
			愛知	次世代自動車先端技術研修	中堅・中小の自動車部品メーカーの次世代自動車への展開を図るため、技術者等を対象に、次世代自動車の部品に関する新技術の研修を実施	参加者数	人	-	38	37	43	83	112	125	131	68	123		
		公共率先使用	千葉	公用車への率先導入	千葉県公用車へのエコカー導入方針を毎年度策定	低公害車の導入率（エコカー導入台数/全自動車導入台数）	%	96.5	96.4	88.9	97.1	97.1	97.7	96.7	99.3	62.4	91.5	低公害車普及促進	
			神奈川	公用車への率先導入		低公害車導入率	%	69.6	67.4	63.4	62.6	59.8	60.5	58.6	57.6	55.1	74.3		
			大阪	公用車への率先導入	大阪府エコカー導入指針に基づく公用車へのエコカー率先導入（大阪府）	エコカー導入状況	台	324	342	352	384	432	481	525	547	580	582		
							割合（%）	37	41	41	45	51	56	61	64	67	70		
			兵庫	公用車への率先導入		公用車に占める低公害車割合	%	51.8	53.8	52.1	52.6	50.3	51.8	50	44.7	42.2	39.7		
			愛知	公用車への率先導入	県公用車への次世代自動車等先進エコカー導入	台数		-	99	104	116	138	153	173	221	251	319		
			東京	グリーン購入・グリーン配送への反映	契約時に環境負荷の大きな車を排除する履行条件付与			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	発注先事業者における環境負荷の低い車両の導入や使用を促進	
			神奈川	グリーン配送推進	指針により県の物品配送・廃棄物搬出に低公害車利用			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	低公害車の使用やエコドライブの実施の推進	
			愛知	愛知県グリーン配送	配送に低公害車使用を義務づけ			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	排出ガス削減	
			大阪	グリーン配送推進	購入する物品の配送にグリーン配送適合車の使用を要請 大阪市・神戸市との相互認定	適合車登録台数（大阪府）	台	9,356	9,580	9,845	10,197	10,480	10,790	10,969	11,216	11,384	12,323		
			一部市区町村	公用車への率先導入	・低公害車の導入 ・乗用車ベースの公用車のほか、消防車、救急車、清掃車等への低公害車の導入 ・電気、HV等の導入 ・リース車両に対する低公害車の導入			実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	低公害車普及促進	
		地域的取組	愛知	EV・PHVタウン事業の推進	地域組織「あいちEV・PHV普及ネットワーク」で需要創出、インフラ整備、普及啓発に取組み、効果も検証	あいちEV・PHV普及ネットワーク参画団体数	―	85	87	95	98	99	97	96	95	92	93		
			大阪	大阪エコカー協働普及サポートネットによるエコカー普及促進	平成32年度までに府内の自動車の2台に1台をエコカーにすることを目標に、大阪エコカー協働普及サポートネットにおいて、率先導入、啓発活動等を実施	展示・試乗会実施回数	回	9	11	10	2	9	15	12	9	10	3		
			大阪	おおさかFCV推進会議による燃料電池自動車の普及促進	・おおさかFCV推進会議において、燃料電池自動車等水素関連製品・技術の普及促進に向けた活動を実施 ・大阪府内における水素ステーション整備計画の策定（H27.1）			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	燃料電池自動車の普及促進	平成27年度に大阪次世代自動車普及推進協議会として再編成
			関西広域連合	関西広域連合における電気自動車普及促進	充電設備広域マップ作成、EV・PHV写真コンテスト実施			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	EV利用者の利便性向上、EV認知度向上	
			大阪、兵庫	「近畿スマートエコ・ロジ協議会」による次世代自動車の普及促進	国、自治体、関係団体、産業界及び学識者の連携による次世代自動車の普及啓発（令和元年度終了）				実施	→	→	→	→	→	→	→	-	環境関係イベントなどを通じた次世代自動車の普及啓発	
			愛知	あいち次世代自動車インフラ整備推進協議会の開催	次世代自動車（EV,PHV,FCV）の効果的な普及や燃料供給インフラの整備推進を図る	開催回数		-	-	2	1	1	1	1	1	1	1		
			愛知	あいちFCV普及促進協議会の開催	愛知県地域において、FCVや水素ステーションに関する実証実験の取組や普及啓発などを協議、推進	開催回数		1	1	2	2	2	2	2	1	2	1		
4	エコドライブ普及促進	条例等による推進	埼玉	地球温暖化対策推進条例による推進	30台以上使用事業者のエコドライブ推進者選任等			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	事業者におけるエコドライブ推進体制構築を通じた推進	
			埼玉	県環境保全条例に基づくアイドリング禁止	自動車使用者のアイドリング禁止、駐車場管理者の周知義務をリーフレット配布により周知			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	制度の周知によるアイドリングストップ推進	
			千葉	県環境保全条例に基づくアイドリング禁止	自動車使用者のアイドリング禁止、駐車場管理者の周知義務をリーフレット配布により周知	年度毎の立入事業者数に対する設置率	%	84.7	91.9	94.2	89.7	91.3	86.5	93.0	93.1	93.3	57.6	駐車場利用者への周知によるアイドリングストップ推進	
			東京	環境確保条例に基づくエコドライブ努力義務規定	H20年6月に運転者・事業者のエコドライブ努力規定新設			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	エコドライブ推進	
			東京	条例によるアイドリングストップ義務付け	運転者の義務、事業者及び駐車場管理者の運転者への指導義務、20台以上駐車場に周知義務			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→		
			神奈川	条例によるアイドリングストップ義務付け	運転者の義務、事業者及び駐車場管理者の運転者への指導義務、500m2以上の駐車場管理者の周知義務			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	アイドリングストップの推進	
			愛知	条例によるアイドリングストップ義務付け	運転者義務、事業者の従業者への指導義務、500m2以上の駐車場設置管理者の周知義務			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	排出ガス削減	
			三重	条例によるアイドリングストップ義務付け	運転者への義務づけ			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	アイドリングストップの推進	
			大阪	条例によるアイドリングストップ義務付け	運転者の駐車時アイドリングストップ義務、事業者の従業者への指導義務、駐車場設置管理者の利用者への周知義務			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	アイドリングストップの推進	
			兵庫	条例にアイドリング禁止規定	運転者における停車時アイドリングを禁止			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	アイドリングストップの推進	
		講習会	埼玉	講習会等の実施		セミナー・講習実施回数	回	13	21	24	26	11	16	16	14	12	4		
			9都県市	教習所でのエコドライブ実技講習会	JAFとの共催で実技講習会を年2回×4場所（都県ごと）実施	参加人数	名	112	128	120	113	109	137	128	129	129	中止	エコドライブによる燃費改善	
			千葉	事業者向けセミナー、職場出前講座	事業者を対象としたセミナーの実施や県職員を対象とした職員出前講座の開催	開催実績	回	出前1 セミ1	出前3 セミ1	セミ1	0	出前1	0	出前1	0	0	0	エコドライブによる燃費改善	
			神奈川	地域主催のエコドライブ講習会	九都県市、トラック協会、市町等が開催	開催実績	回	7	9	11	10	10	13	15	11	11	6		
			愛知	教習所での県民対象実技講習	JAFと地元市との連携で実技講習会実施	開催実績	回	5	3	3	3	3	3	3	3	3	1		
			大阪	エコドライブ講習会の開催	エコドライブ講習会（出前講習、実車講習、講師養成研修）の開催	講習会開催団体数（府内市町村等）	団体	7	7	8	12	13	9	14	15	12			
						開催回数（大阪府）	回	20	26	29	32	13	12	10	10	12	1		
		情報提供	兵庫	リーフレットの配布		リーフレット配布枚数	枚	4,210	5,997	4,005	5,800	6,882	5,306	4,142	4,861	8,874	3,963		
			千葉	リーフレットの配布、県民だより・千葉日報等による周知	リーフレット、タオル、ステッカーをイベント時や事業者等に配布、県民だより・千葉日報等の広報媒体によるエコドライブの周知			随時配布					随時配布					エコドライブの普及啓発による燃費改善	
			神奈川	池上測定局（川崎市）NO2情報システム	NO2高濃度時に登録アドレスあてに情報提供、エコドライブ実施や不要不急の自動車利用自粛の呼びかけ	発信回数	回	9	12	3	4	11	3	4	2	0	0		
			愛知	道路沿道環境状況予測システム（名古屋市南部、岡崎市大平地区）	NO2・SPM日平均値の環境基準値超過が予測される場合、道路交通情報板によりドライバーに協力を呼びかける	表示依頼回数	回	14	10	5	5	0	0	0	0	0	0		
		支援	神奈川	エコドライブシミュレータ貸し出し	市町村、関係団体への貸出し	貸出し回数	回	-	0	5	4	2	4	6	5	0	0		
			東京	燃料電池バスの走行実証実験	2020年度までに100台以上の導入	車両数	台					実証実験実施					85台導入	低公害・低燃費車の普及促進	
			東京	電気自動車タクシーによる実用性実証試験走行事業	都内の道路や交通状況における電気自動車の有効性や実用性の検証等をするために調査を実施			実施	-	-	-	-	-	-	-	-	-	低公害・低燃費車の普及促進	
			東京	水素ステーション整備箇所数		整備箇所数	箇所				4	7	11	12	14	17	21	燃料電池自動車の普及促進	
			東京	エコドライブの推進	エコドライブシミュレータの貸出	貸出回数	回			13	7	5	4	5	5	6	1		
			東京	エコドライブの推進	HPにエコドライブ講習サイトを設ける			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→		
			大阪	燃費計、エコドライブシミュレータの貸出し	事業者等への貸出し	燃費計貸出回数	回	2	0	6	4	1	0	1	0	1	0	エコドライブの推進	
						エコドライブシミュレータ貸出回数	回			6	23	17	16	13	15	17	1		
			大阪	エコドライブステッカーの配布	事業者等への配布	配布枚数（事業者数）	枚（社）							5672（29）	1880（15）	1499（11）	139（8）	エコドライブの推進	
			兵庫	エコドライブシミュレーター貸し出し	市町村、関係団体への貸出し	貸出し回数	回	12	7	6	5	12	8	6	5	4	0		
		地域取組	神奈川	エコドライブ推進協議会	講習会、荷主企業との連携と意識向上、フォーラム開催等			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	関係事業者の意識向上を通じたエコドライブの普及促進	
			千葉	イベントでのエコドライブの啓発活動	県内市町村が主催する環境イベントなどによる県民への啓発	イベント出展回数		2	2	3	1	5	18	13	9	8	1		
			9都県市	エコドライブステッカー、燃費記録帳の配布	講習会、イベントでのエコドライブステッカーや燃費記録帳の配布			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	ドライバーの意識向上を通じたエコドライブ推進	
			兵庫	エコドライブ運動推進本部	街頭啓発やイベントでのキャンペーンなどによる県民への啓発	エコドライブ普及啓発事業件数	件	12	16	18	21	27	20	13	14	13	13		
			愛知	エコドライブの普及促進	県内の自動車学校を通じ、運転免許取得予定者へリーフレットを配布			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	ドライバーの意識向上を通じたエコドライブ推進	
			東京	貨物輸送評価制度	貨物運送事業者のエコドライブ等の取組を評価（ベンチマークを設定し事業者の1台ごとの実走行燃費を評価）	評価取得事業者数	事業者	115	149	192	229	264	281	301	344	346	366	評価取得事業者においては第3者評価を受けていない事業者と比較して約2割の燃費改善効果あり	
5	交通需要の調整・低減	地域取組	東京	TDM東京行動プランに基づくTDM施策の推進	TDM東京行動プランに基づくTDM施策の推進			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	カーボンマイナスの視点を取り入れた「環境交通(TDM)施策」として推進	
			神奈川	かわさき自動車環境対策推進協議会	事業者、市民、関係団体及び関係行政機関で構成し、啓発等普及推進			実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	局地汚染対策に係る効果的な対策の検討・推進	
			神奈川	秦野市TDM実施計画	事業所エコ通勤デー、交通スリム化キャンペーンやイベント、教育	エコ通勤デー参加者	人	-	-	43,551	45,023	49,034	49,970	53,672	53,217	55,236	33,549		
			大阪	自動車から公共交通への転換促進モデル事業	効果的な取組の情報発信、バスマップの更新、交通環境学習の推進等			→	→	→	→	→	→	→	→	→		交通需要マネジメントの推進	
		モーダルシフト	大阪	モーダルシフト等推進事業（近畿運輸局）	モーダルシフトに係る運行経費を補助	採択件数	件	7	3	2	1	2	2	2	0	3	0		
		公共交通機関利用促進	各都府県	公共交通機関の整備及び利便性向上、コミュニティバス運行				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→		
			千葉	公共交通機関の整備及び利便性向上	・駅舎等へのエレベータ、ホームドア及び点状ブロック等設置の市町村への補助 ・バス事業者へのノンステップバス導入、バス停施設整備への補助 ・駅前広場、駐輪場整備 ・市町村のコミュニティバス・乗合タクシー運行、生活交通路線運行維持補助			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	公共交通機関の整備及び利便性向上	
			愛知	〃	〃	採択件数（ホームドア補助金）	件									1	1	公共交通機関の整備及び利便性向上	愛知：ホームドア補助金の件数。令和元年度から令和3年度にかけてJR金山駅東海道本線の上下線ホームに整備。
			東京	パーク＆バスライド	新宿区が導入した新宿駅周辺循環バス（新宿WEバス）と、都庁第一本庁舎駐車場を活用して、パーク＆バスライドを実施			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	自動車走行距離の削減及び公共交通機関の利用促進	
			東京	環境交通キャンペーン実施	公共交通利用の促進　エコボーナスキャンペーン（ポイントの付与）			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	普及啓発	
			神奈川	廃棄物鉄道輸送の実施	川崎市で内陸部から臨海部へ貨物線を利用して鉄道輸送			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	自動車交通量の緩和	
			神奈川	パーク＆(レール)ライド	箱根、鎌倉、茅ヶ崎、湯河原で実施			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	マイカーの使用軽減	
			神奈川	観光地の環境手形発行	鎌倉フリー環境手形（切符）	切符発行数	枚	10,814	12,558	12,197	15,904	17,758	22,971	25,903	22,730	18,095	2,175		
			大阪	おおさか東線の整備（大阪外環状鉄道㈱）	おおさか東線の整備			→	→	→	→	→	→	→	→	-	-	公共交通機関の利便性向上	平成31年3月に全線開業
			大阪	バスロケーションシステムの整備（大阪市）	バスの利便性向上のため、バスロケーションシステムを整備	整備状況（累計）	基	719	710	694	686	676	671	668	-	-	-		大阪シティバス株式会社に事業引継ぎ（H30～）
			各都府県警察	公共車両優先システムPTPS整備	バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、定時運行と利便性の向上を図る	交差点数（対策地域内）	箇所	1,416	1,489	1,510	1,601	1,599	1,675	1,749	1,807	1,908	1,955	公共交通機関の利便性向上	
			各都府県警察	同上	同上	延長(区間数)	km	440.4	458.4	493.8	511（99）	525.8（101）	556.1	589.7	606.6	627.4	644	公共交通機関の利便性向上	
			愛知	パーク＆ライド駐車場の運営	パーク＆ライド駐車場を整備し、自家用車からリニモ、公共交通機関への利用転換を促進	駐車可能台数	台	231	287	287	287	287	306	306	306	306	306		

総量削減基本方針の施策に関する基本的事項		1．施策名	2．自治体名等	3．事業名	4．概要	5．定量指標	単位	定量指標の実績推移 平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度	7．効果（実績・効果指標のないもの等）	8．備考
		自転車利用の推進	各都府県	自転車走行空間整備、駐輪場整備	駐輪場、自転車走行レーンの整備			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	自転車利用の安全性と利便性向上によるマイカーの使用軽減	
			東京	自転車通行空間整備	自転車通行空間の整備	自転車通行空間の整備延長の累計（都道・臨港道路等）	km	→	→	→	→	→	→	→	→	331	352	2020年大会開催までに自転車推奨ルートを整備することにより、約400キロメートルの自転車が走行しやすい空間を確保	
			東京	自転車の利用促進	自転車シェアリングの普及促進	自転車シェアリング実施自治体数	区市										29		
			東京	環境交通キャンペーン実施	東京シティサイクリングの一環として、自転車の利用促進、持続可能な環境交通等についての紹介、自転車の安全教室、環境体験学習、アンケート調査などを実施（平成25年度で事業終了）			→	→	→	-	-	-	-	-	-	-	普及啓発	
			愛知	リニモを利用する方を対象とした登録制のレンタサイクル事業	リニモ沿線における公共交通の利用促進と地球温暖化防止のため、沿線大学や企業等の従業員に対して登録制のレンタサイクルを実施し、パーク＆ライドの一環として、自転車を対象としたリニモへの通勤・通学利用転換事業を実施	レンタサイクル台数	台	140	140	140	70	70	70	70	70	70	70		
			兵庫	自転車利用に係る計画策定	市町における、自転車走行空間整備計画の策定	計画策定済み全市町数（対策地域内）	件	2	4	4	5	6	8	9	16	18	21	自転車通行空間の整備による利便性と安全性の向上	
		カーシェアリング	神奈川	県央域でのカーシェアリング公務利用	公務での自動車利用にあたりカーシェアリングを活用（平成27年度のみで事業終了）	貸出し回数						181	-	-	-	-	-	環境への取組みのPR、先導的取組みによる利用者拡大を通じて、カーシェアリング事業の定着を図る	
			大阪	公用車EVカーシェアリング（堺市）	公用車のEVを市民が共同利用できるようカーシェアリングを実施（EV：5台）（H23～H27）			実施	→	→	→	→	-	-	-	-	-	EVの普及、カーシェアリングの普及	
		マイカー使用抑制	神奈川	ノーマイカーデーの実施	市町村職員への取組呼びかけ	実施市町村数	―	5	8	9	8	9	8	6	5	5	3		
			大阪	エコ通勤優良事業所認証制度実施（近畿運輸局）	エコ通勤に関する取組みを積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取組みを周知	認定取得事業所数（累計）	―	47	45	45	43	37	38	25	24	24	20		
			愛知	エコモビリティライフの推進	クルマと公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルである「エコ モビリティ ライフ」（「エコモビ」）を県民運動として推進。	協議会構成員数		159	168	173	178	186	192	217	235	253	298		
			三重	「みえエコ通勤デー」など、企業と協働した通勤対策の実施	エコ通勤	参加企業・団体数		27	27	26	28	34	24	31	31	31	31		
6	交通流対策推進	道路整備	各都府県、道路管理者	幹線道路ネットワーク整備、立体交差化、交差点改良	・右左折レーン設置などの交差点改良 ・放射道路、環状道路、バイパス等道路ネットワークの整備 ・道路拡幅 ・退避所設置 ・連続立体交差化事業			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	安全で円滑な道路交通の確保を図る	
			兵庫	「渋滞交差点解消プログラム」に基づく重点的な渋滞交差点対策実施	「渋滞交差点解消プログラム（H21～25）」及び「新渋滞交差点解消プログラム（H26～30）」に基づく、右折車線設置やバイパス整備等による渋滞交差点解消・緩和対策の重点的な実施。	渋滞交差点の解消・緩和箇所数（対策地域内）	箇所	10	11	11	3	7	7	9	9	2	5	渋滞解消による交通流円滑化	
		環境ロードプライシング	大阪、兵庫	環境ロードプライシングの実施（阪神高速道路㈱）	国道43号・阪神高速3号神戸線沿道の大気環境改善のため、阪神高速5号湾岸線において、環境ロードプライシングを実施			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	交通流円滑化	
		広報	大阪、兵庫	国道43号・阪神高速3号神戸線における大気環境改善に向けた交通需要軽減キャンペーン（近畿地方整備局、近畿運輸局、阪神高速道路㈱）	毎年2月に、道路情報板、ラジオ等を活用し、国道43号・阪神高速3号神戸線から阪神高速5号湾岸線への迂回を呼びかけ			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	交通流円滑化	
			大阪	阪神高速5号湾岸線への迂回協力の情報配信（近畿地方整備局）	国道43号のNO2濃度が高くなった場合に、ホームページ掲載やメール配信により、阪神高速5号湾岸線への迂回の協力要請				実施	→	→	→	→	→	→	→		交通流円滑化	
		交通管理	各都府県警察	交通規制の見直し等				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	交通流円滑化	交通規制が実態に合わなくなった場合は必要な見直しを行っている。
			各都府県、道路管理者	道路情報設備運用、駐車場案内システム、ETCレーン整備運用				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	交通流円滑化	
		ITSの推進、UTMSの整備	各都府県警察	ITSの活用等による交通流円滑化のための 交通環境の整備	ITCS（高度交通管制システム）の推進、AMIS（交通情報提供システム）の整備拡充、ほか			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	交通流円滑化	
			愛知	ITSあいち県民フォーラム等を実施	産・学・行政が一体となった「愛知県ITS推進協議会」の活動として、ITSの推進に向け、県民等に普及・啓発活動等を実施	開催回数	回	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	普及・啓発活動等によるITSの具体化、実用化の推進	
		駐車対策	各都府県警察	違法駐車取締り				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	交通流円滑化	
			各都府県	駐車場整備				→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	交通流円滑化	
7	局地汚染対策	交通負荷低減	各都府県警察	交通公害低減システム（EPMS）運用	交通公害の状況に応じた交通情報提供や信号制御を行うことにより、排気ガス等を低減し、環境保護を図る	適用交差点数（対策地域内）	箇所	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	交差点付近の排ガス低減	
						延長(区間数)	km	52.7 (9)	52.7 (9)	52.7 (9)	52.7 (9)	52.7 (9)	52.7 (9)	52.7 (9)	52.7 (9)	52.7 (9)	52.7 (9)	交差点付近の排ガス低減	
			神奈川	環境ロードプライシング利用啓発	首都高の実施するロードプライシングの活用による対象道路からの利用転換促進を啓発（ラジオ、リーフレット等）（対象：川崎市内）			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	対策道路からの利用転換促進	
		地域取組	神奈川	かわさき自動車環境対策推進協議会と連携した取組	協議会でプランを策定し、国、県、県警、市、地域の荷主、発注者、運送事業者等での情報共有及び連携取組推進			実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	局地汚染対策に係る効果的な対策の検討・推進	
			神奈川	かわさき産業道路NO！NOx月間	パネル展、キャンペーンによる取組啓発活動 (H27年度で取組終了)		参加事業者			19	16	11	-	-	-	-	-	市民・事業者の意識向上を通じたエコドライブや公共交通利用促進等推進	
			千葉	大気汚染防止のための冬期対策	毎年11月～1月の期間、HPやチラシにより、自動車使用抑制等を周知（対象：千葉県内）			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	高濃度期における対策推進のための普及啓発	
			兵庫	窒素酸化物低減のための季節対策	毎年11月～1月の期間、関係市町・団体等に対して自動車排出ガス対策を要請する（対象：阪神地域、播磨地域の11市4町）			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	高濃度期における対策推進のための普及啓発	
		事業者対策推進	神奈川	エコ運搬制度	川崎市条例に基づき、荷主、荷受人の要請による運送事業者のエコドライブ・低公害車使用を推進。フォーラム開催	「かわさきエコドライブ宣言」の登録事業所数		1,723	1,886	2,010	2,089	2,160	2,235	2,285	2,335	2,394	2,489	運送事業者の取組推進（「かわさきエコドライブ宣言」登録事業所数は平成21年度末690件から約3倍に増加）	
			神奈川	高濃度情報提供	常時監視局のNO2が高濃度となった際に迂回やエコドライブを促す電子メール配信やラジオ、道路情報板を通じた情報提供（対象：川崎市内）	発信回数	回	9	12	3	4	11	3	4	2	0	0		
			神奈川	産業道路クリーンライン化	対象道路における低公害バス・ごみ収集車を率先導入、民間バス事業者等との連携による低公害車使用促進（対象：川崎市内）						実施	→	→	→	→	→	→	対象道路におけるNOx・PM排出削減	
		調査検討	千葉	基準超過地域検討調査事業	継続的・安定的な達成に至っていない常時監視測定局2局について対策検討のための原因調査を実施（NOx汚染の実態の解明、環境再生保全機構のシミュレーション（ESCFD）等の実施）（平成26年度で終了）			結果、2局とも平成32年度までにはNOx環境基準が達成、維持される可能性が高いことが推定された。										局地汚染対策の検討に活用	
			東京	局地汚染実態調査、効果調査	松原橋周辺の公定法による窒素酸化物の測定及び、交通量・ナンバープレート調査					実施	→	→	→	→	→	→	→	局地汚染対策の検討に活用	
			東京	ハイパースムーズ作戦 （28年度からはハイパースムーズ東京）	渋滞解消の取組を実施した道路における環境調査		箇所	→	→	→	→	30	→	→	→	→	→	沿道環境濃度の低減	平成20年度から平成27年までの実績数
		道路改善	神奈川	環境レーン	大型車に中央より車線の走行を促す（平成25年度より運用開始）					実施	→	→	→	→	→	→	→	沿道環境濃度の低減	
			神奈川	対象道路における大気汚染物質の浄化	土壌浄化システム、グリーンウォール、光触媒インターロッキングブロック舗装			→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	沿道環境濃度の低減	
8	普及啓発	※複数の基本的事項について横断的に普及啓発する事業																	
			千葉	エコメッセちば	エコメッセちばにて、パネル展示やエコドライブ体験、電気自動車・燃料電池自動車の展示・試乗会	出展実績	回	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	低公害車、エコドライブの普及促進、次世代自動車の認知度向上	
			千葉	水素をテーマにしたエコセミナーの実施	・水素社会、燃料電池自動車、家庭用燃料電池（エコファーム）の講演 ・燃料電池自動車の試乗会（平成27年度のみ実施の事業）	開催回数	回					1	-	-	-	-	-	燃料電池自動車の普及促進	
			東京	電気自動車や燃料電池自動車の試乗実施	年二回の試乗体験実施		人				23	29	-	-	-	-	-		
			愛知	あいち地球温暖化防止戦略あいち自動車環境戦略推進大会の開催	戦略に掲げる環境対策の周知啓発を図るため推進大会を開催（自動車エコ事業所認定授与式、講演等）	参加申込人数	人	225	238	300	316	303	170	197	210	225	157	県民への啓発	
			愛知	あいちFCV普及促進協議会の開催	愛知県地域において、FCVや水素ステーションに関する実証実験の取組や普及啓発などを協議、推進	開催回数	回	1	1	2	2	2	2	2	1	2	1	官民が一体となって、県民へ啓発	
			愛知	セミナーやFCV展示・試乗会の実施	セミナーやFCV展示・試乗会の実施	開催回数	回	6	10	16	26	16	16	12	14	8	2	官民が一体となって、県民へ啓発	
			三重	パンフレット等配布、ホームページ作成	対策地域内荷主・運送業者800社にヒアリング、各種対策啓発パンフレット等を配布。NOx・PM排出量計算システムやエコドライブ計算システムをホームページで提供。			実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	大規模事業者（荷主、運送業者）、市民への啓発	
			大阪	大阪自動車環境対策推進会議による啓発活動	事業者等の環境に配慮した自動車利用の取組を推進する「おおさか交通エコチャレンジ推進運動」の実施、啓発リーフレット・ポスター作成配布、セミナー開催等	エコチャレンジ登録事業者数	社	65	81	90	89	103	67	71	72	76	83	事業者、府民への啓発	
			大阪	ホームページやメールマガジンによる情報発信	自動車環境対策に関する情報のホームページへの掲載やメールマガジン「おおさか自動車環境ニュース」の配信	メールマガジン登録者数	人	1,250	1,355	1,455	1,658	1,911	1,672	1,703	1,739	1,719	1,813	事業者、府民への啓発	
						メールマガジン配信回数	回	16	17	27	15	19	23	9	9	15	11	事業者、府民への啓発	