



モビリティ環境対策の取組

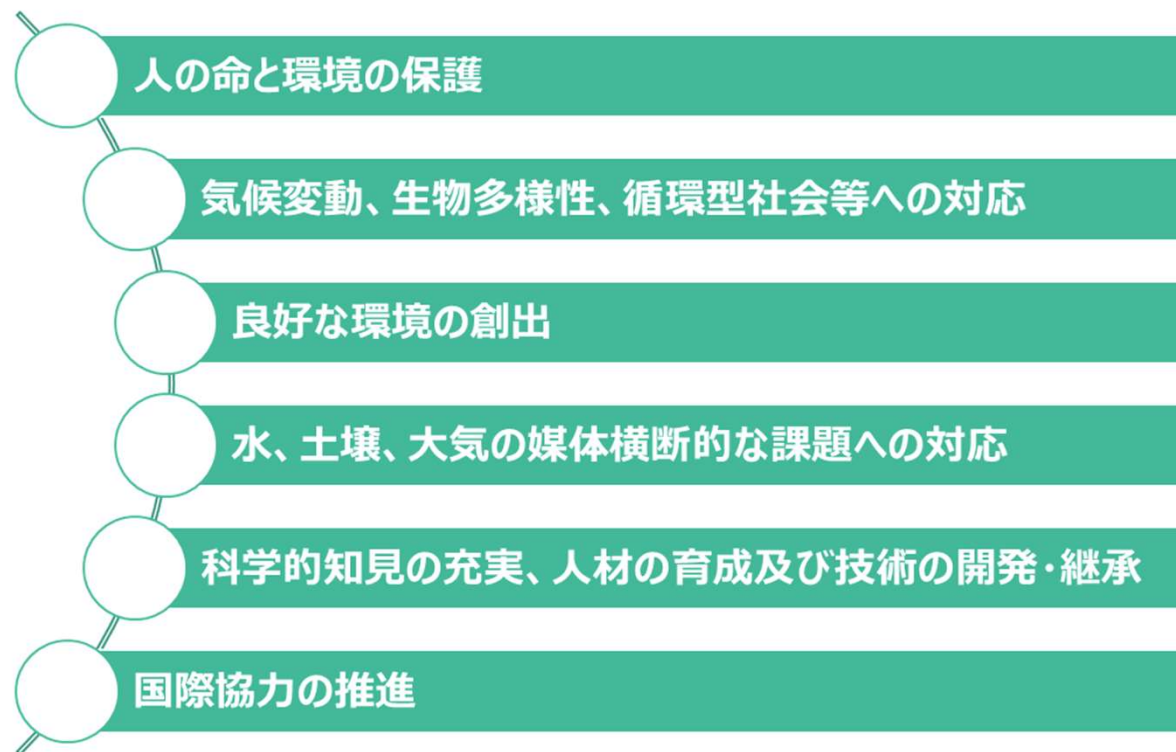
中央環境審議会第25回大気・騒音振動部会、第20回水環境・土壌農薬部会 合同会合

環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課



4 環境リスクの管理等

(1) 水・大気・土壌の環境保全



現在、第6次環境基本計画に沿って各施策を着実に実施。本資料では、左記の項目のうち、モビリティの環境対策に係る主な取組として、以下3点を御説明。

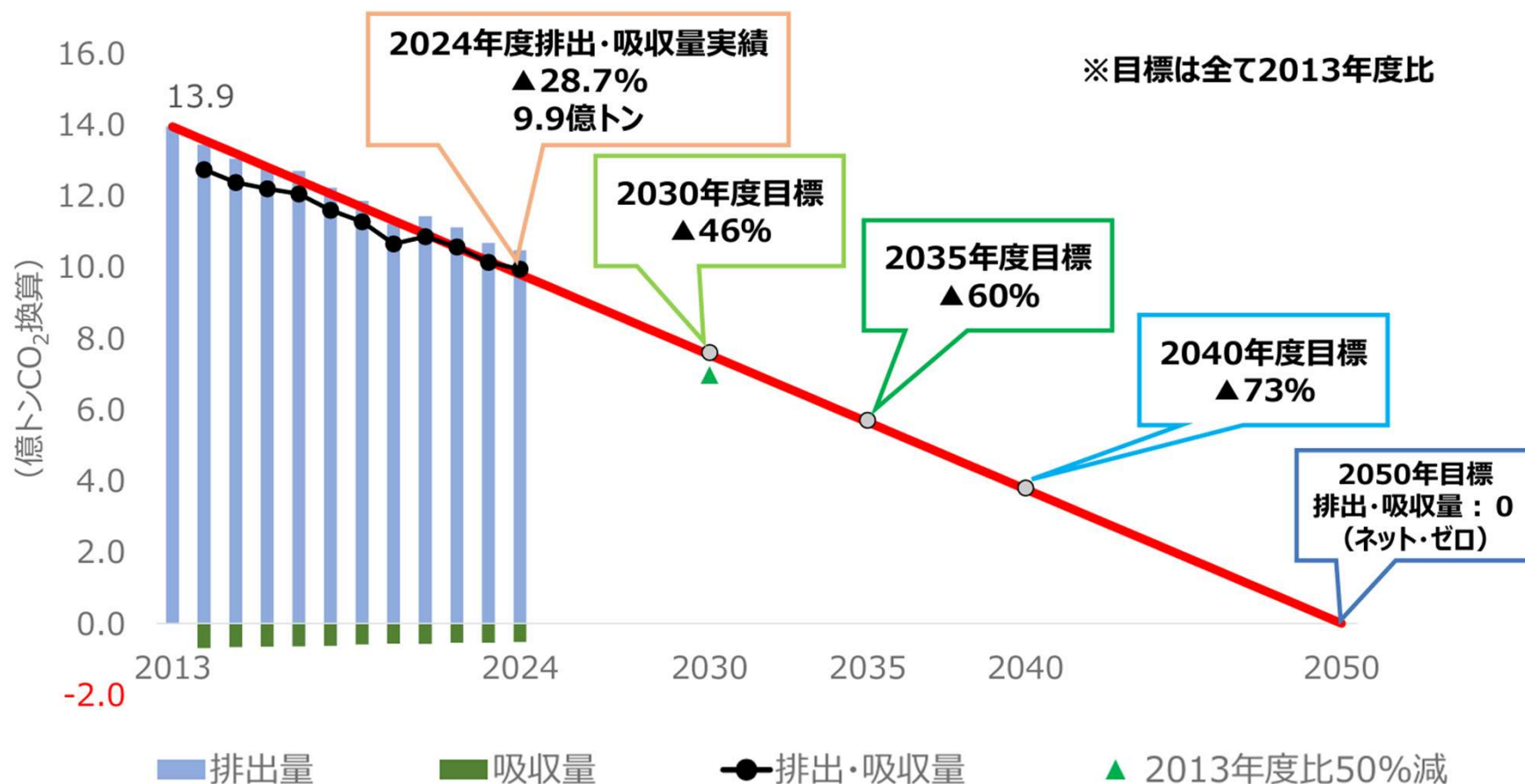
- モビリティの脱炭素化
- モビリティの排ガス対策
- モビリティの騒音対策

1. モビリティの脱炭素化について
2. モビリティの排出ガス対策について
3. モビリティの騒音対策について

1. モビリティの脱炭素化について

我が国の排出・吸収量の状況及び新たな削減目標（NDC）

- 我が国は、**2030年度目標と2050年ネット・ゼロを結ぶ直線的な経路を、弛まず着実に歩んでいく。**
- 新たな削減目標については、**1.5℃目標に整合的で野心的な目標**として、2035年度、2040年度において、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ**60%、73%削減**することを目指す。
- これにより、中長期的な**予見可能性**を高め、**脱炭素と経済成長の同時実現**に向け、**GX投資を加速**していく。



温室効果ガス別の排出削減・吸収量の目標・目安

【単位：100万t-CO₂、括弧内は2013年度比の削減率】

	2013年度実績	2030年度（2013年度比）※1	2040年度（2013年度比）※2
温室効果ガス排出量・吸収量	1,407	760（▲46%※3）	380（▲73%）
エネルギー起源CO ₂	1,235	677（▲45%）	約360～370（▲70～71%）
産業部門	463	289（▲38%）	約180～200（▲57～61%）
業務その他部門	235	115（▲51%）	約40～50（▲79～83%）
家庭部門	209	71（▲66%）	約40～60（▲71～81%）
運輸部門	224	146（▲35%）	約40～80（▲64～82%）
エネルギー転換部門	106	56（▲47%）	約10～20（▲81～91%）
非エネルギー起源CO ₂	82.2	70.0（▲15%）	約59（▲29%）
メタン（CH ₄ ）	32.7	29.1（▲11%）	約25（▲25%）
一酸化二窒素（N ₂ O）	19.9	16.5（▲17%）	約14（▲31%）
代替フロン等4ガス	37.2	20.9（▲44%）	約11（▲72%）
吸収源	-	▲47.7（-）	▲約84（-）※4
二国間クレジット制度（JCM）	-	官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。	官民連携で2040年度までの累積で2億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。

※1 2030年度のエネルギー起源二酸化炭素の各部門は目安の値。

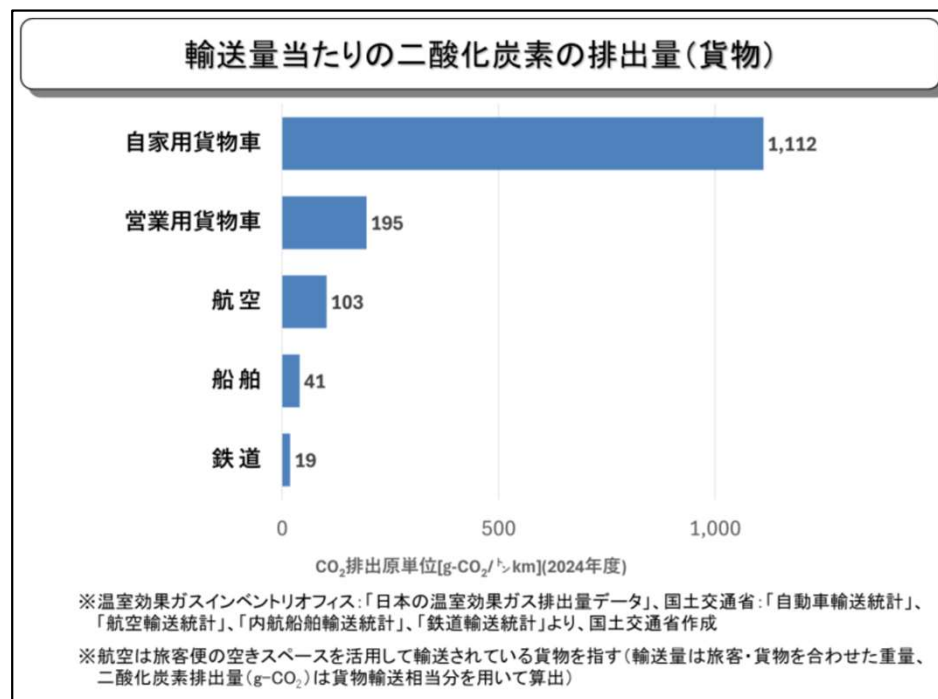
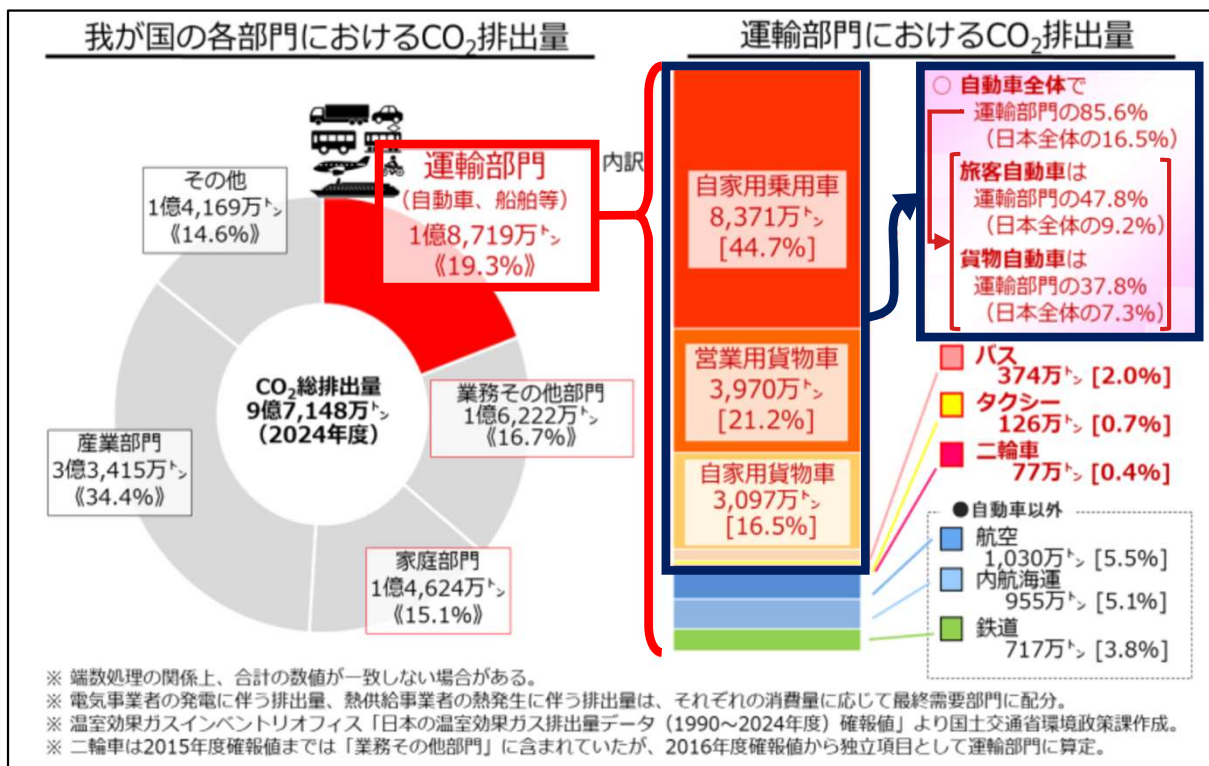
※2 2040年度のエネルギー起源二酸化炭素及び各部門については、2040年度エネルギー需給見通しを作成する際に実施した複数のシナリオ分析に基づく2040年度の最終エネルギー消費量等を基に算出したもの。

※3 さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

※4 2040年度における吸収量は、地球温暖化対策計画第3章第2節3.（1）に記載する新たな森林吸収量の算定方法を適用した場合に見込まれる数値。

我が国の運輸部門のCO2排出量

- 2024年度における日本の二酸化炭素排出量（9億7,148万トン）のうち、運輸部門からの排出量（1億8,719万トン）は19.3%を占める。
- 運輸部門のうち、自動車全体では85.6%（日本全体の16.5%）を占め、そのうち、旅客自動車が運輸部門の47.8%（日本全体の9.2%）、貨物自動車が運輸部門の37.8%（日本全体の7.3%）を排出。
- 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（貨物）について、鉄道、船舶、航空それぞれと営業用貨物車を比較すると、それぞれ約10分の1、約5分の1、約2分の1となっている。



出典：国交省HP（令和8年4月23日）より作成。

低公害車の普及促進



- 政府目標で、乗用車・商用車それぞれについて、電動化の目標を設定。
- 乗用車の新車販売台数に占める電動車の比率は増加傾向。（2024年は211万台（60.4%））

【電動車に係る政府目標】

■ 地球温暖化対策計画 （令和7年2月18日閣議決定）

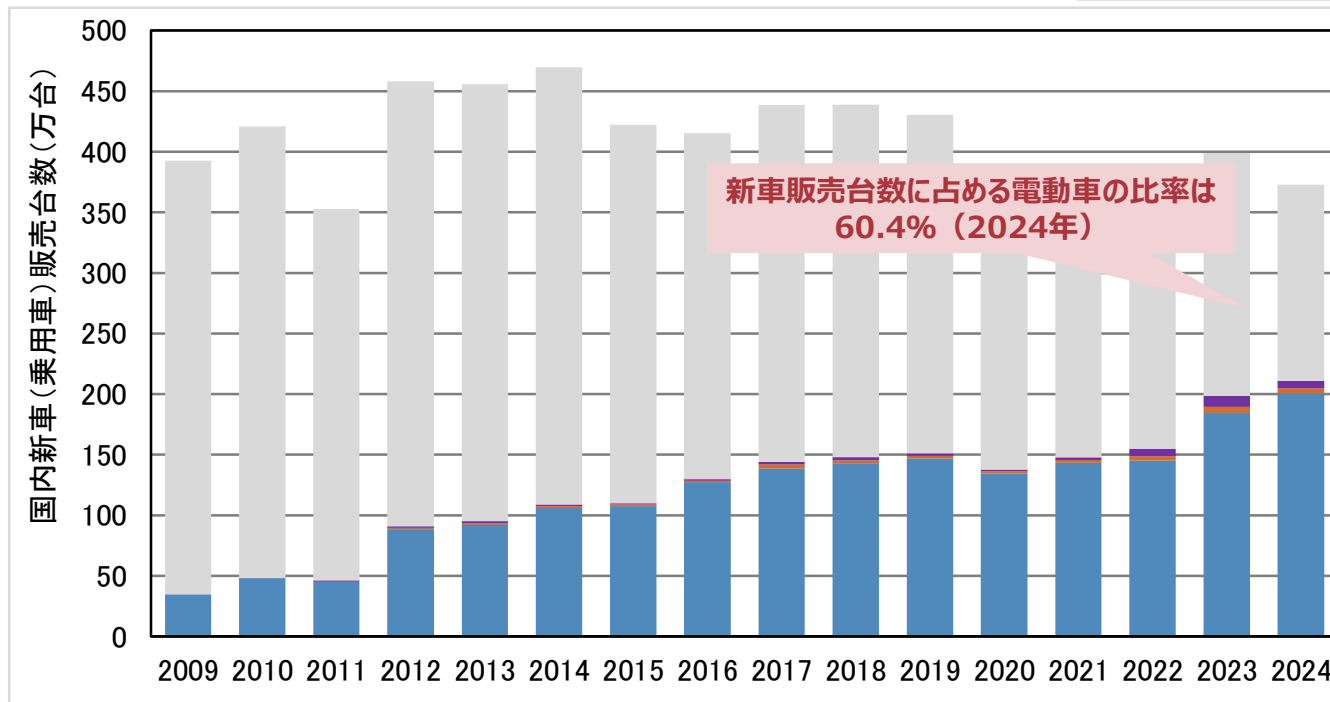
【乗用車】

- 2035年までに、新車販売で電動車100%

【商用車】

- 8トン以下：2030年までに、新車販売で、電動車で20～30%
- 8トン超：2020年代に5,000台の先行導入を目指す

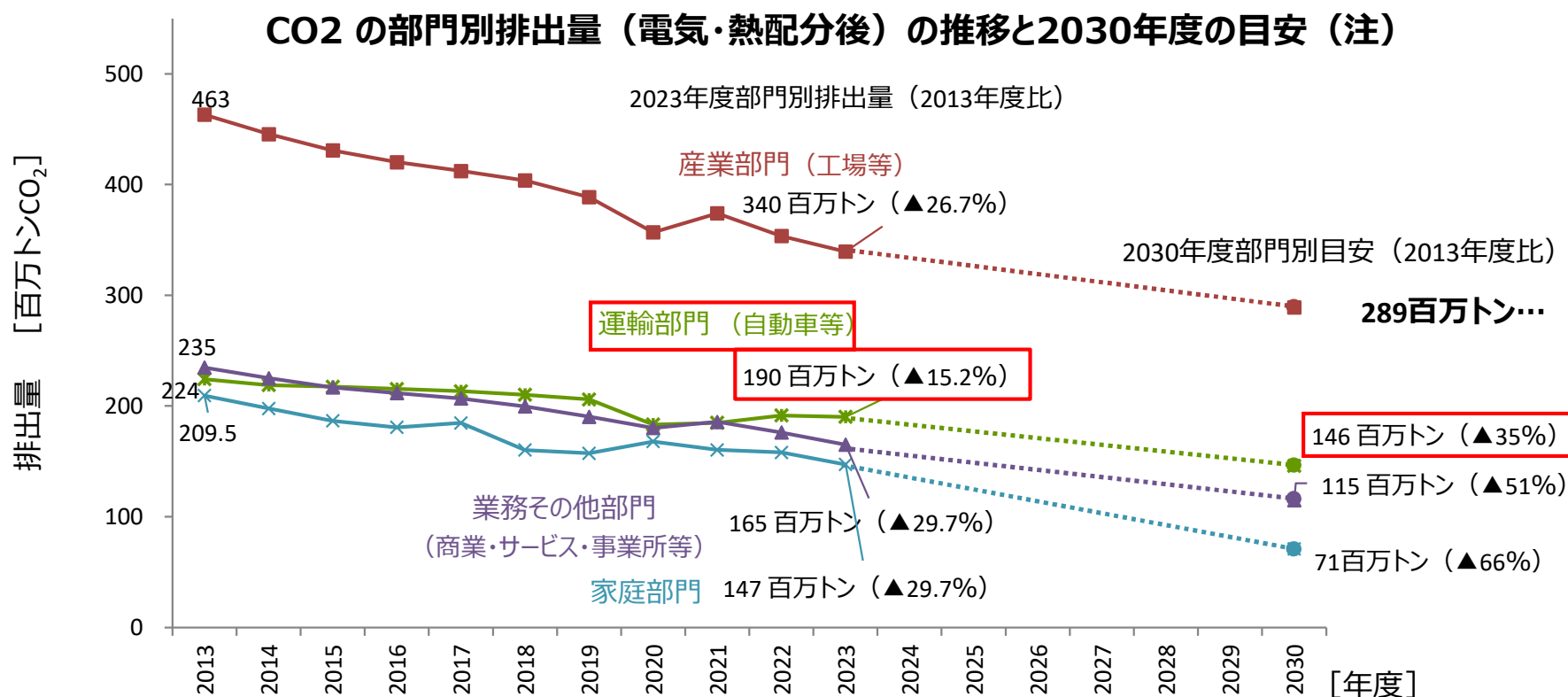
乗用車の新車販売台数に占める電動車の比率の推移（全国）



（出所）一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工業2025」より作成

運輸部門におけるCO₂排出量の推移

- 運輸部門（自動車等）の排出量は2013年から2023年まで概ね2億トン前後で緩やかな減少傾向で推移しており、2023年は1億9千万トン・2013年度比▲15.2%である。
- 「2023年度における地球温暖化対策計画の進捗状況」（令和7年9月19日 地球温暖化対策推進本部）では、
 - 運輸部門においては、「2030年度目標に向けて更なる取組の推進が必要である」、
 - 運輸部門の個別の対策のうち、「次世代自動車の普及、燃費改善」については、「より一層対策を推進し、2030年度目標の達成に向けて尽力していくことが必要である」とされている。

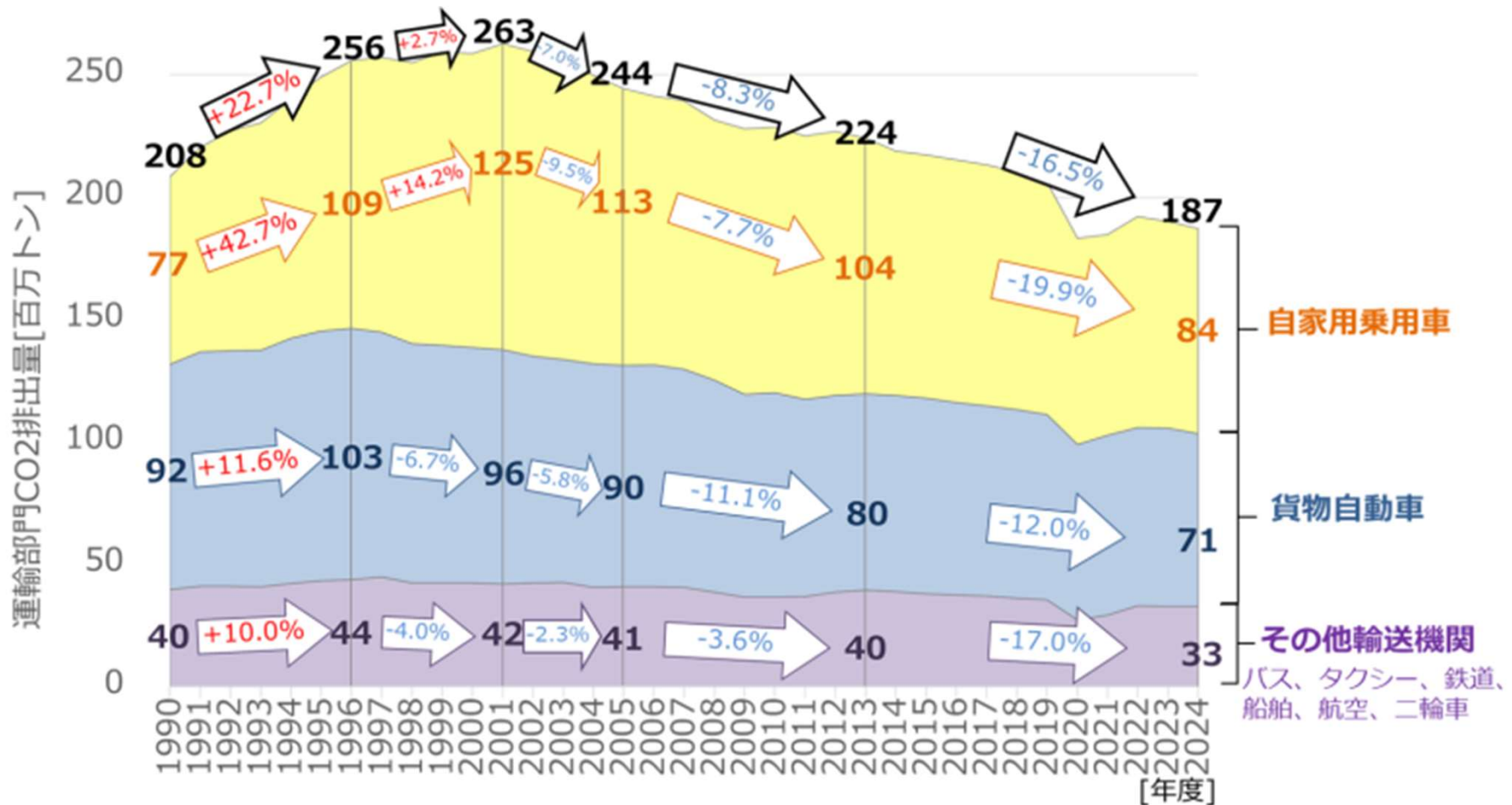


（出典）環境省HP 温室効果ガス排出量及び吸収量等の算定と報告 図5 CO₂の部門別排出量（電気・熱配分後）の推移より一部加工。

（注）部門別目安は、地球温暖化対策計画（令和7年2月18日閣議決定）関連資料1の排出量の部門別の目安の数値。

【参考】我が国の運輸部門における二酸化炭素排出量（推移）

- 自家用乗用車の2013年度比の二酸化炭素排出量削減率は19.9%
- 貨物自動車の2013年度比の二酸化炭素排出量削減率は12.0%



※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2024年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成

モビリティの脱炭素化に向けた課題・進捗と施策の方向性

- ・我が国全体の二酸化炭素排出量の約2割は運輸部門から排出されている。
- ・運輸部門の排出量は2013年比で減少傾向にある。主な減少要因は、自動車の燃費改善や貨物輸送における輸送量の減少等であり、この排出量の減少傾向を一層着実なものとするため、自動車単体対策、船舶分野の脱炭素化、脱炭素物流の推進など、Scope3含めサプライチェーン全体の排出削減に向けた総合的な対策を推進する必要がある。

課題・進捗

- ❑ モビリティの脱炭素化を進めるにあたっては、分野によってさまざまな手法があるものの、現時点では導入初期段階にありコストが高い、環境が整っていないなどの課題を抱えている。
- ❑ また、積載・配送の最適化による総走行距離の削減、環境車両/代替燃料を活用するための最適インフラ整備が課題となっている。
- ❑ さらに、電動車両導入などの物流事業者のみの取組だけでなく、荷主側施設の改善や積載率向上のための荷物情報の共有など、Scope3含めサプライチェーン全体の排出削減に向け物流事業者と連携した荷主側の取組を進めることが不可欠である。

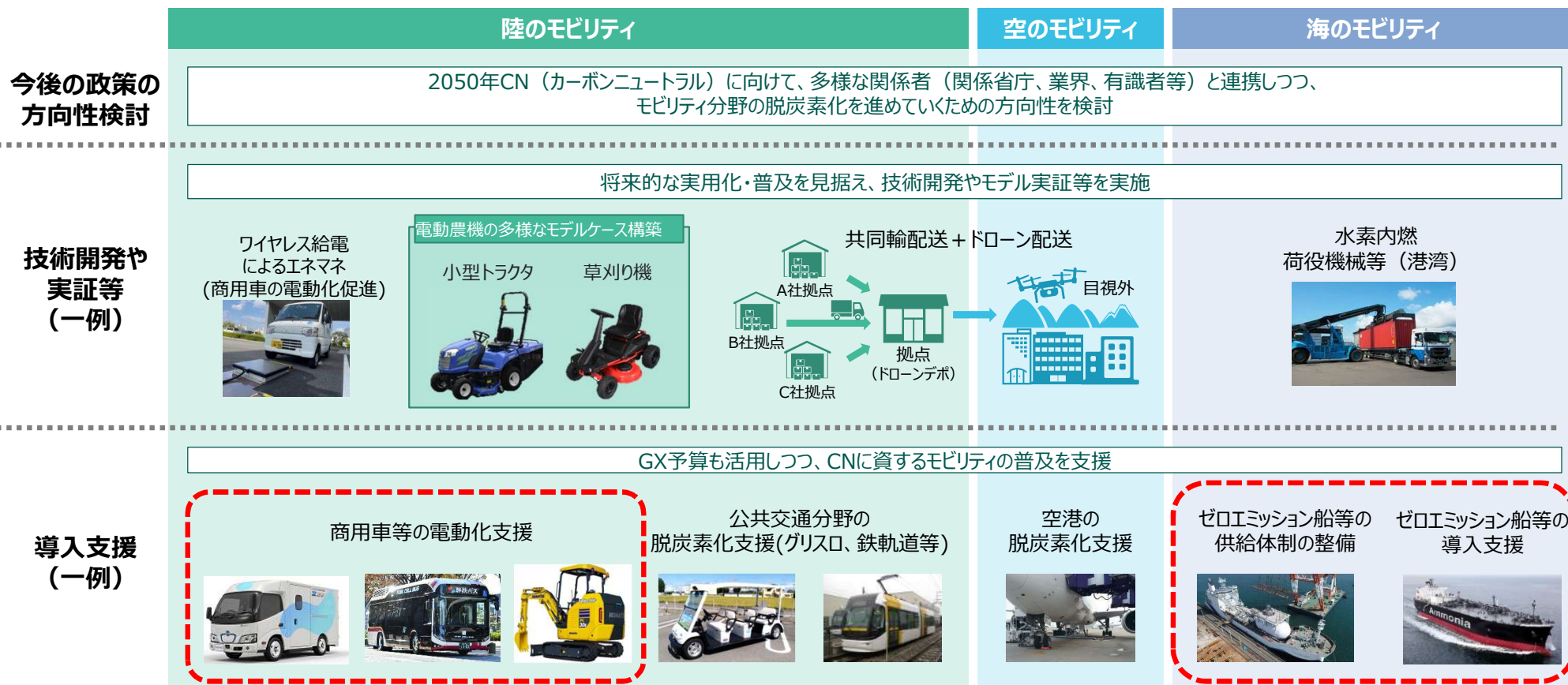
施策の方向性

- ❑ 運輸部門等の温室効果ガス削減目標等の達成に向け、Scope3含めサプライチェーン全体におけるモビリティの脱炭素化（排出削減・抑制対策）を強化する。
具体的には、
 - ① 電動車両やゼロエミッション船等の導入、代替燃料の利用促進等の単体対策を一層強化するとともに、
 - ② 発着荷主・物流事業者はじめ関係者の連携による脱炭素物流や地域交通の脱炭素化の促進、地域におけるEV促進協議会による活動等の面的対応を加速化する。
 - ③ また、荷主はじめ事業者が戦略的に運輸部門の脱炭素化に取り組めるよう、「脱炭素モビリティ事業戦略・ガイドライン」（仮称）を年度内を目途に策定する。

- 商用車（トラック・タクシー・バス）及び建機の電動化（BEV、PHEV、FCV等）のために、車両、建機及び充電設備の導入に対し支援を行う。
- 新燃料船への代替建造が急速に進展する見込みであることを踏まえ、ゼロエミッション船等の供給体制の整備、当該船舶の導入に対し支援を行う。
- このほか、モビリティ全般について、次世代技術の開発や性能向上を促しながら脱炭素化に向けた取組を推進。

電動車の導入や充電・充電設備の整備を支援するなどの電動車の普及促進に向けた取組を更に進めていくほか、モビリティ全般について次世代技術の開発や性能向上を促しながら普及を促進（予算規模538億円（R7補正・R8予算））

サプライチェーン全体の脱炭素化に寄与するとともに、自立・分散型の国土構造の実現や、地域の活性化、高齢化等の地域課題の克服等、地域・社会の様々なニーズの充足にも貢献



我が国の車体課税の概要

対象を縮減し2年延長

税目 (課税主体)	概要	課税対象	税率※	税収 (令和7年度予算)	使途
自動車重量税 (国)	- 自動車検査証の交付等を受ける者及び車両番号の指定を受ける者に重量に応じて課税、車検時に徴収 2009年度から、「エコカー減税（環境性能に優れた自動車の税を減免）」を導入 2010年度から、環境性能に応じた複数税率の仕組みを導入	自動車検査証の交付等を受ける検査自動車及び車両番号の指定を受ける届出軽自動車	[例] 継続検査時：乗用車車両重量0.5t・1年当たり ・自家用 2,500円(エコカー) 4,100円 5,700円(13年超) 6,300円(18年超) ・営業用 2,500円(エコカー) 2,600円 2,700円(13年超) 2,800円(18年超) (本則税率：いずれも2,500円)	7,153億円	一般財源 ・税収の24/1,000は都道府県の一般財源として譲与、税収(本則)の333/1,000及び税収(当分の間)の407/1,000は市町村の一般財源として譲与 ・税収の一部を公害健康被害の補償費用として交付
自動車税 (都道府県)	環境性能割	自動車	[例] 乗用車 ・自家用：取得価額の0～3% ・営業用：取得価額の0～2%	1,652億円	一般財源 ・税収の47/100は市町村に交付
	種別割	4月1日に所有する自動車	[例] 乗用車・自家用 総排気量1.5～2ℓ ・令和元年10月1日以降新車新規登録 36,000円/年 ・令和元年9月30日以前 " 39,500円/年	14,899億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	環境性能割	三輪以上の軽自動車	[例] 乗用車 ・取得価額の0～2%	237億円	
	種別割	4月1日に所有する軽自動車、二輪の小型自動車、原動機付自転車、小型特殊自動車	[例] 軽乗用車・自家用 ・平成27年4月1日以降新車新規登録 10,800円/年 ・平成27年3月31日以前 " 7,200円/年	3,135億円	一般財源

EV等への新たな課税(R10～)具体的な税率を検討し、年内結論

廃止

R10以後のあり方について、重量と環境性能に応じた仕組みを検討し、年内結論

※バス及びトラックに関しては、以下の方法で税率を決定
 ・自動車重量税：車両総重量及び燃費基準を基に決定
 ・環境性能割：車両総重量及び燃費基準を基に決定
 ・種別割：バスは乗車定員、トラックは最大積載量を基に決定

2年単純延長

計 2兆7,076億円

(注) 税率は令和7年1月時点。自動車重量税の譲与割合は令和4年度(2022年度)から令和15年度(2023年度)の値。

(出典) 財務省「令和7年度租税及び印紙収入予算額」、総務省「令和7年度地方団体の歳入歳出総額の見込額(地方財政計画)」、自動車重量税法、地方税法、総務省「自動車税・軽自動車税環境性能割」、同「自動車税・軽自動車税種別割」等より作成。

エコドライブ普及連絡会

警察庁 経済産業省 国土交通省 環境省
「エコドライブ10のすすめ」の策定等を通じて、エコドライブの普及啓発を図る。

「エコドライブ10のすすめ」の見直しに伴い、その内容をわかりやすく説明するDVDを作成し、貸出しを実施。オンラインにも掲載。



エコドライブ10のすすめ

エコドライブとは、燃料消費量やCO₂排出量を減らし、地球温暖化防止につなげる「運転技術」や「心がけ」です。また、エコドライブは、交通事故の削減につながります。燃料消費量が少ない運転は、お財布にやさしいだけでなく、同乗者が安心できる安全な運転でもあります。心にゆとりをもって走ること、時間にゆとりをもって走ること、これもまた大切なエコドライブの心がけです。エコドライブは、誰にでも今すぐに始めることができるアクションです。小さな意識を習慣にすることで、あなたの運転がよくなって、きっと社会もよくなります。できることから、はじめてみましょう、エコドライブ。

1 自分の燃費を把握しよう

自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。日々の燃費を把握すると、自分のエコドライブ効果が実感できます。車に装備されている燃費計・エコドライブナビゲーション・インターネットでの燃費管理などのエコドライブ支援機能を使うと便利です。

2 ふんわりアクセル「eスタート」

発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう（最初の5秒で、時速20km程度が目安です）。日々の運転において、やさしい発進を心がけるだけで、10%程度燃費が改善します。焦らず、穏やかな発進は、安全運転にもつながります。

3 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転

走行中は、一定の速度で走ることが心がけましょう。車間距離が短くなると、ムダな加速・減速の機会が多くなり、市街地では2%程度、郊外では6%程度も燃費が悪化します。交通状況に応じて速度変化の少ない運転を心がけましょう。

4 減速時は早めにアクセルを離そう

信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。そうするとエンジンブレーキが作動し、2%程度燃費が改善します。また、減速するときや坂道を下るときにもエンジンブレーキを活用しましょう。

5 エアコンの使用は適切に

車のエアコン（A/C）は車内を冷却・除湿する機能です。夏場のみ必要ときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。たとえば、車内の温度設定が外気と同じ25℃であっても、エアコンスイッチをONにしたままだと12%程度燃費が悪化します。また、冷房が必要なくとも、車内を冷やすぎないようにしましょう。

※1 交差点で自らエンジンを止める手動アイドリングストップは、以下の点で安全性に問題があるため注意しましょう。（手動アイドリングストップ機能は運転中はいつでもONです。）
-手動アイドリングストップ時に、前後ブレーキを踏まないとブレーキの効きが悪くなります。
-慣れないと制動や発進遅れが生じます。また、バックブレーキなどの緊急時の低下によるエンジンが停止し、危険があります。
-エアバッグなどの安全装置や方向指示器などが作動しないため、先頭車や付随車や後進での手動アイドリングストップは避けましょう。
※2 20℃で燃費の改善効果は約1%程度です。走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。
※3 タイヤの空気圧は1ヶ月で約4%程度低下します。
※4 適正値より50kPa（0.5kg/cm²）不足した場合。

6 ムダなアイドリングはやめよう

待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐車の際は、アイドリングはやめましょう※1。10分間のアイドリング（エアコンOFFの場合）で、130cc程度の燃料を消費します。また、現在の乗用車では基本的に種燃費は不要です※2。エンジンをかけたらすぐに出発しましょう。

7 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう

出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをおらかじめ確認しましょう。たとえば、1時間のドライブで道に迷い、10分間余計に走行すると17%程度燃料消費量が増加します。さらに、出発後も道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃費と時間の節約になります。

8 タイヤの空気圧から始める点検・整備

タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう※3。タイヤの空気圧が適正値より不足すると、市街地で2%程度、郊外で4%程度燃費が悪化します※4。また、エンジンオイル・オイルフィルター・エアクリ・エレクトロニクスなどの定期的な交換によっても燃費が改善します。

9 不要な荷物はおろそう

運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。車の燃費は、荷物の重さに大きく影響されます。たとえば、100kgの荷物を載せて走ると、3%程度も燃費が悪化します。また、車の燃費は、空気抵抗にも敏感です。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときは外しましょう。

10 走行の妨げとなる駐車はやめよう

迷惑駐車をやめましょう。交差点付近などの交通の妨げになる場所での駐車は、渋滞をもたらします。迷惑駐車は、他の車の燃費を悪化させるばかりか、交通事故の原因にもなります。迷惑駐車の少ない道路では、平均速度が向上し、燃費の悪化を防ぎます。

エコドライブ普及連絡会
（警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）

エコドライブ普及推進協議会HP→

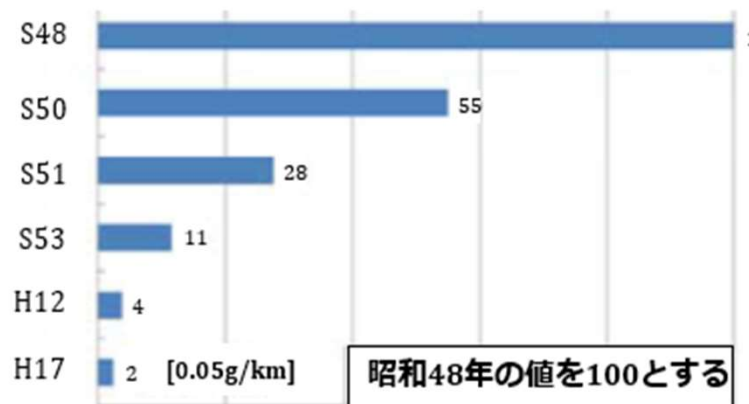


2. モビリティの排出ガス対策について

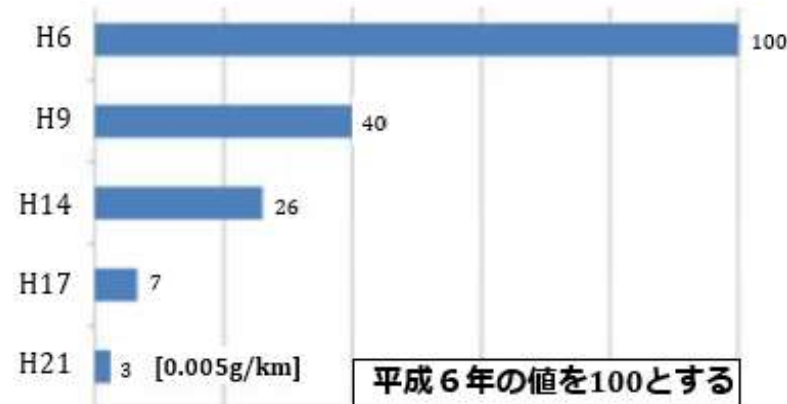
自動車単体対策の強化等 1 / 3

- 中央環境審議会答申に基づき、着実に排出ガス規制が強化されてきた。

乗用車

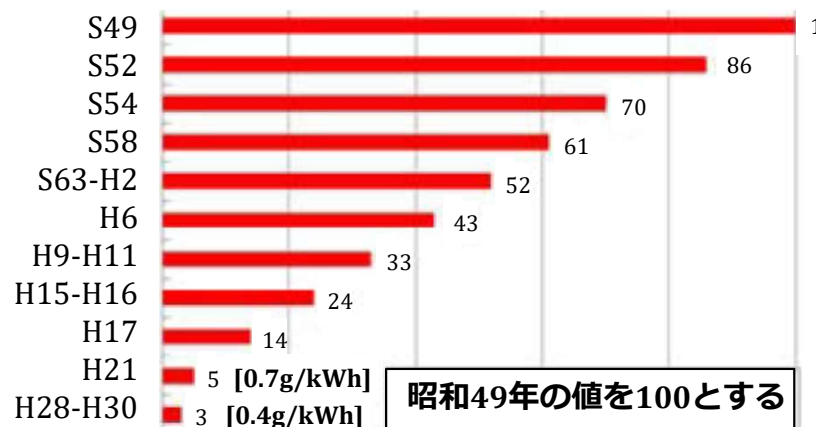


【図】ガソリン・LPG乗用車のNOx規制値の推移

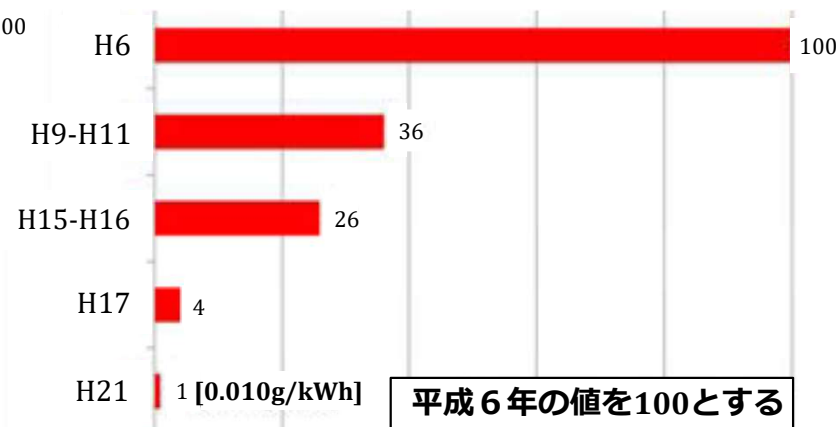


【図】ディーゼル乗用車のPM規制値の推移

トラック・バス



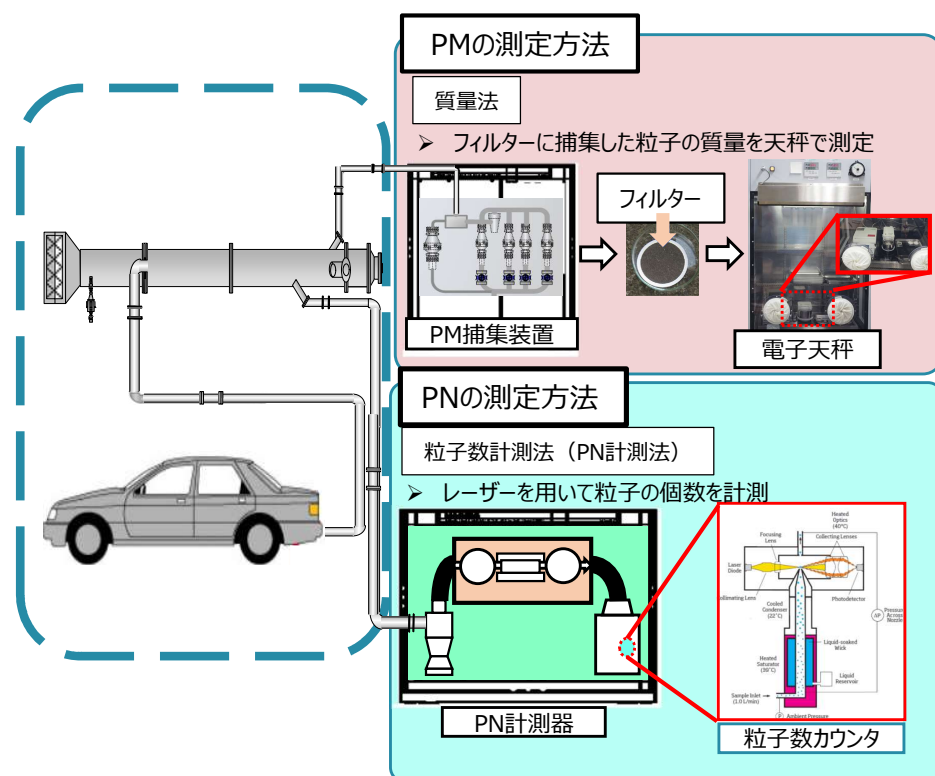
【図】ディーゼル重量車のNOx規制値の推移



【図】ディーゼル重量車のPM規制値の推移

自動車単体対策の強化等 2 / 3

- 自動車排出ガス規制については、中央環境審議会における審議を経ながら、これまで逐次の規制強化を行ってきた。
- **令和2年8月**に取りまとめられた中央環境審議会の**第十四次答申**において、微小粒子状物質については、測定感度の問題から従来の質量規制（PM規制）を強化することは困難であるため、**PM規制に加え、より高感度な計測が可能な粒子数による規制（PN規制）を導入することが適当**であると示された。
- 本答申を踏まえて法令改正が行われ、ディーゼル車の新型車については令和5年10月から、ガソリン車（直接噴射式）の新型車については令和6年10月から適用が開始されている。
- **令和6年9月**に取りまとめられた**第十五次答申**では、ディーゼル特殊自動車に対して令和9年末までにPN規制の適用を開始することが適当とされ、令和7年3月に大気汚染防止法に基づく告示の改正を行った。



<微小粒子状物質の規制値の例>

種別	PM（質量） (g/km)	PN（粒子数） (個/km)
ガソリン乗用車 (直接噴射式)	0.005	6.0×10^{11}

自動車単体対策の強化等 3 / 3



- 自動車排出ガス専門委員会第十五次報告に記された検討課題（8項目）及び第十五次答申において記載された重点検討課題

項番	検討課題	第十五次報告 (24/9/20)	第十五次答申 (24/9/25)
①	微小粒子状物質等に関する対策	○	◎
②	ブレーキ粉塵及びタイヤ粉塵に関する対策	○	◎
③	燃料蒸発ガス低減対策	○	
④	アイドリング規制の見直し	○	
⑤	路上走行検査等の導入	○	
⑥	低温試験及び高温試験の導入	○	
⑦	燃料性状による排出ガスへの影響	○	
⑧	その他の未規制物質対策	○	

- ・自動車の排気管から排出される粒子状物質（PM）の低減に伴い、ブレーキ・タイヤ粉塵の排出割合が相対的に高まっていることが指摘されており、ブレーキ粉塵については国際基準が成立し、タイヤ粉塵については年内を目途に国際基準が成立する見込み。
 - ・英国の排出量推計では、2030年には自動車から排出されるPM_{2.5}の90%は非排気粒子が占めるとされている。
- また、日本の2015年度のPM_{2.5}の一次粒子排出量のうち、非排気粒子は約20%を占めていると推計されている。

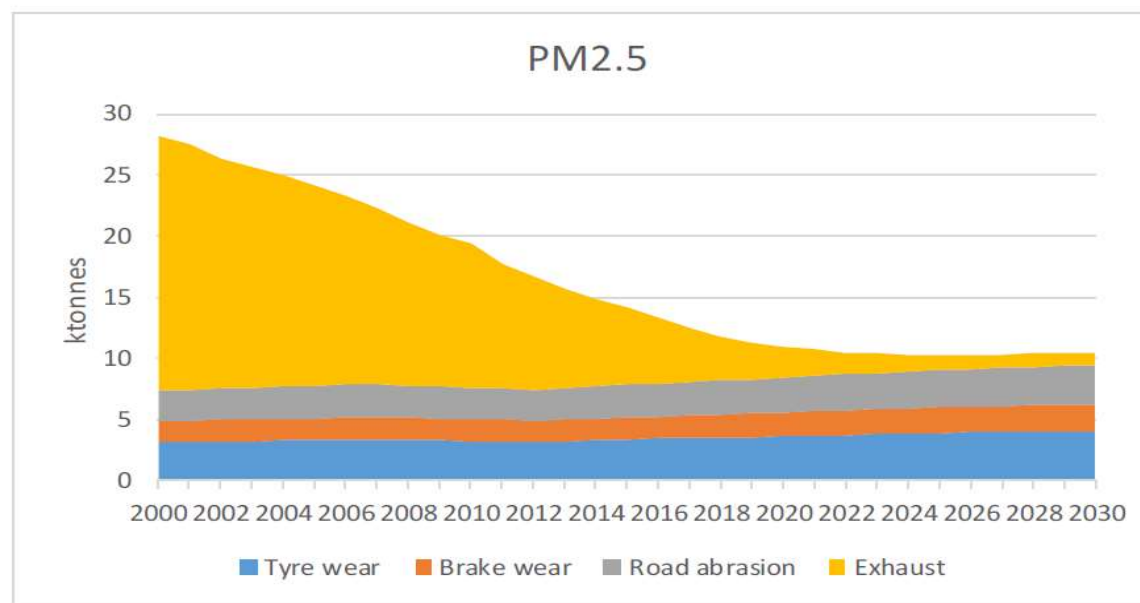


図1 インベントリを元にした英国の排出量推計
(出典： DEFRA, Non Exhaust Emissions from Road Traffic (2019).)

■ 第7次エネルギー基本計画 本文（抜粋）

V. 2040年に向けた政策の方向性

4. 次世代エネルギーの確保／供給体制

（5）バイオ燃料、合成燃料

バイオ燃料は植物、廃食油や廃棄物から製造され、原料の植物等が、成長過程で大気中のCO₂を吸収するため、化石燃料と比べ低炭素な燃料である。今後、次世代バイオ原料の国産化に向けた技術開発に関する取組を進めるとともに、次世代バイオ原料の資源国との連携を深め、サプライチェーンの構築・強化を進める。

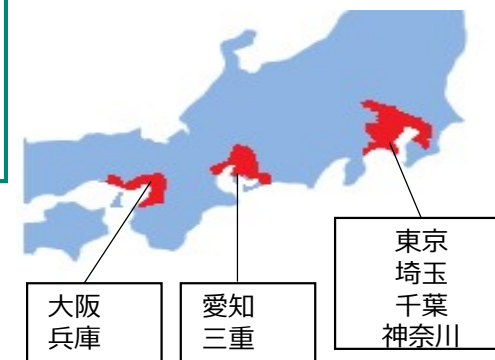
自動車分野では、制度等の必要な環境を整備しながら、2050年カーボンニュートラル実現に向けて、2030年度までに一部地域でガソリンへの直接混合も含めたバイオエタノール導入拡大により、最大濃度10%の低炭素ガソリン供給開始を目指す。また、対応車両の普及状況やサプライチェーンの対策状況等を見極めて地域や規模拡大を図り、2040年度から最大濃度20%の低炭素ガソリン供給開始を追求する。

自動車NOx・PM法について

正式名称：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

大気汚染防止法による措置のみではNO₂とSPMの大気環境基準の確保が困難な地域を**対策地域**として指定し、**窒素酸化物（NO_x）**及び**粒子状物質（PM）**について上乗せの排出ガス規制（車種規制※）等の措置を講じるもの。

※上乗せの排出ガス規制に適合しないと車検に通らず使用できない（使用過程車も含む）



- 平成4年（1992年） **自動車NOx法**としてNO_xを対象に開始
 - 対象地域：首都圏（東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県）、大阪府・兵庫県
- 平成13年（2001年） **PMを対象に追加**するとともに**対策地域を拡大**
 - 対象地域：首都圏、大阪府・兵庫県、愛知県・三重県

【直近の動き】

- 令和4年4月の中環審答申において、対策地域における**NO₂とSPMの環境基準を2020年度までに確保する**という基本方針の目標は**ほぼ達成された**とした上で、環境基準値を超過する可能性が十分に低い濃度レベルには至らなかった測定点が一部あったこと等から、**引き続き現行法に基づく各種施策を継続することが必要**とされるとともに、**5年後を目途に改めて検討**するべきとされたほか、**対策地域の指定解除の判断基準が明確化**された。
- これを受け、今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について検討を行うため、令和8年1月に環境大臣から中央環境審議会に対して諮問し、**令和8年3月に第1回自動車排出ガス総合対策小委員会を開催したところ。**

今後の自動車排出ガス総合対策の在り方の検討の進め方

令和8年3月27日	自動車排出ガス総合対策小委員会（第1回）
令和8年7月9日	自動車排出ガス総合対策小委員会（第2回） 関係者へのヒアリング
令和8年秋頃	自動車排出ガス総合対策小委員会（第3回） 関係者へのヒアリング
令和8年冬頃	自動車排出ガス総合対策小委員会（第4回） とりまとめに向けた検討

※当該スケジュールは現時点での予定であり、審議状況により適宜変更、見直しを行う

オフロード法について

正式名称：特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律（平成17年法律第51号）

概要

目的：特定特殊自動車の排出ガス（一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質）の抑制

対象：次の1・2のいずれにも該当するもの

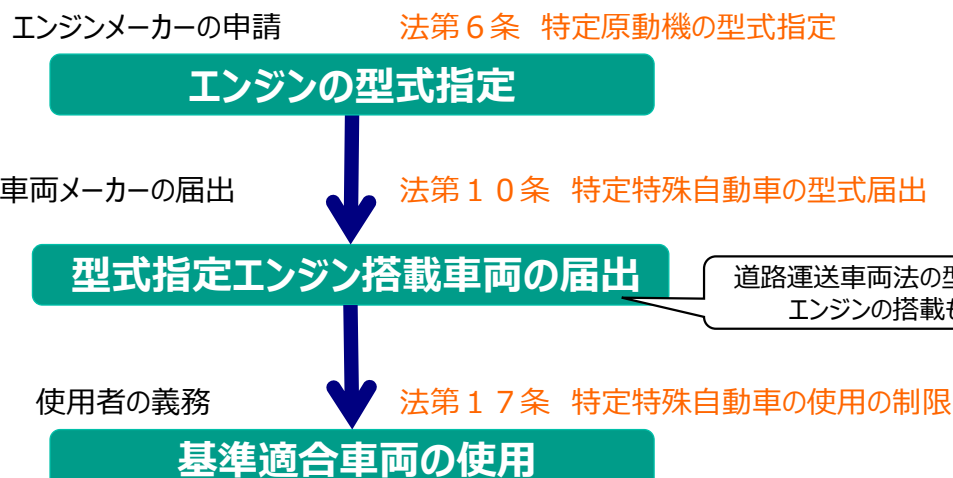
1. 自走可能な建機、農機、産業機械等で公道を走ることを目的としないもの
2. エンジンの定格出力が**19kW以上560kW未満**のもの

主な規制内容：特定特殊自動車は、基準適合表示又は少数特例表示が付されたものでなければ、使用してはならない。

＜基準適合表示・少数特例表示の例＞



オフロード法の規制の枠組み



＜オフロード車の例＞



油圧ショベル



フォークリフト



ブルドーザー



刈取り脱穀機(コンバイン)

大気環境配慮型SS認定制度

光化学オキシダントやPM2.5の原因物質の一つである燃料蒸発ガスの低減のため、当該ガスを回収する装置を有する給油機を設置した給油所を「大気環境配慮型SS」（通称：e→AS）として、環境省・資源エネルギー庁が認定・公表している。

- 給油所全体の燃料蒸発ガスの回収率に応じた4段階の認定を実施
- 認定を受けた給油所には、認定証・ロゴマークを交付

※SS：Service Stationの略語。ガソリンスタンド（給油所）のこと。

※ e→AS：e=eco（環境配慮）・いい（良い）、A=Air（大気）、S=サービスステーションを意味し、「イーアス」と読む。
「いい明日」や「いいearth」に向かうという意味を「→」で表現。



【認定ロゴマーク】



認定給油所：741件
(2026年6月25日時点)

ランク	S	A	B	C
件数	115	546	38	42

※認定制度は2018年度創設

3. モビリティの騒音対策について

道路に面する地域における環境基準の達成状況



道路に面する地域における騒音に係る環境基準

地域の区分	基準値	
	昼間	夜間
A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60デシベル以下	55デシベル以下
B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65デシベル以下	60デシベル以下
幹線交通を担う道路に近接する空間	70デシベル以下	65デシベル以下

A地域：専ら住居の用に供される地域

B地域：主として住居の用に供される地域

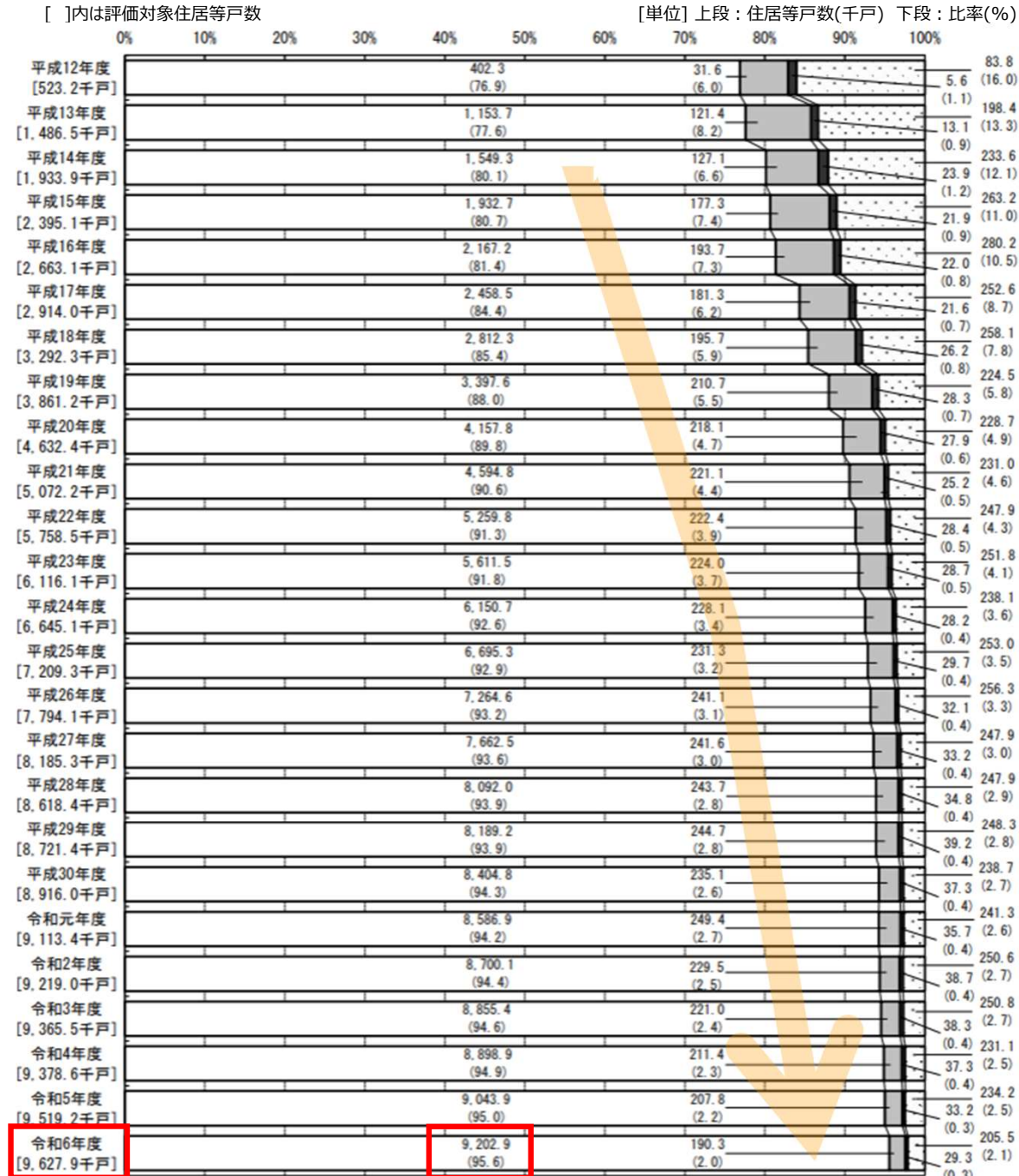
C地域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

環境基準の達成状況

- 令和6年度の道路に面する地域（約963万戸を対象）における環境基準の達成状況は、**95.6%**

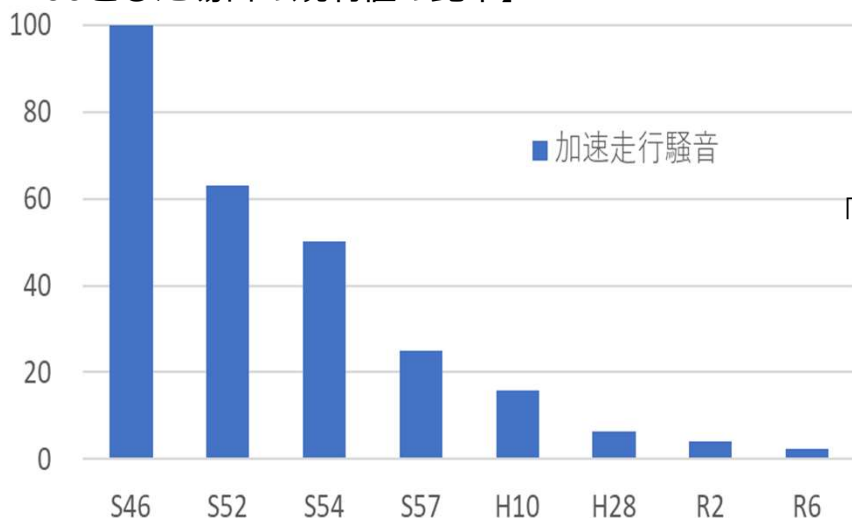
環境省の取組

- 地方公共団体が行う常時監視事務の支援、結果の集計・分析、情報提供
- 各種マニュアル等の策定や説明会の実施
- 自動車単体騒音対策に係る調査・検討



- 自動車単体の騒音規制は、環境基準達成状況、技術開発動向及び海外の規制動向等を踏まえ、順次強化している。
- 平成17年の「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（諮問）」を受け、中央環境審議会において答申が4回取りまとめられており、直近の第四次答申（令和4年6月）では、**四輪車の次期加速走行騒音許容限度目標値及び適用時期**が示されたほか、今後の検討課題として**四輪車・二輪車の走行騒音規制、マフラー性能等確認制度、タイヤ騒音規制の見直し**等が示された。

【加速走行騒音（乗用車）のS46の規制値を100とした場合の規制値の比率】



※規制年次により試験法が異なる場合があり、規制値だけを単純に比較することができない。

【タイヤ騒音ラベリング制度】



「低車外音タイヤ」アイコン

R117-02騒音要件適合
タイヤの表示制度(R5.1~)
呼称「低車外音タイヤ」

※タイヤ公正競争規約改定に対する
消費者庁及び公正取引委員会
からの認定を取得した上で実施。

【グリーン購入法へのタイヤ騒音基準追加】

グリーン購入法に基づく「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」の変更がR8.2に閣議決定
○タイヤに関する変更点（騒音関連）
乗用車用(C1)タイヤにおいて、
車外騒音性能について判断の基準を設定
※基準はR117-02騒音要件と同様

【騒音要件適合タイヤへの代替進捗状況】 ※製造スเปックベース、JATMA調べ

		R117-02騒音要件 適合タイヤ割合 2025年	2020年比 増減
C1タイヤ (乗用車用)	新車	100.0%	+1.1%
	使用過程車	87.3%	+4.3%
C2タイヤ (小型商業車用)	新車	100.0%	+3.2%
	使用過程車	69.8%	-6.4%
C3タイヤ (中・大型商用車用)	新車	78.3%	+14.8%
	使用過程車	62.2%	+5.5%

新幹線鉄道・航空機騒音に係る環境基準の達成状況

新幹線鉄道

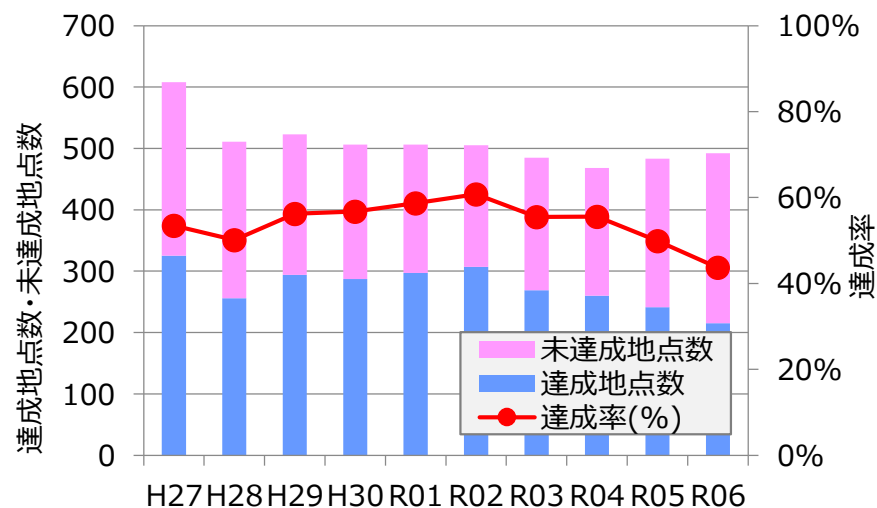
<環境基準>

類型	基準値 ($L_{A,smax}$)
I（主として住居の用に供される地域）	70dB以下
II（商工業の用に供される地域等 I 以外の地域）	75dB以下

- ・ 類型は都道府県知事が指定
- ・ 新幹線騒音を代表する地点等で測定
(地上1.2m、軌道中心から25m地点 等)
- ・ 連続20本のうち上位半数のパワー平均で評価

<環境基準の達成状況>

令和6年度は492地点中215地点で達成（44%）



航空機

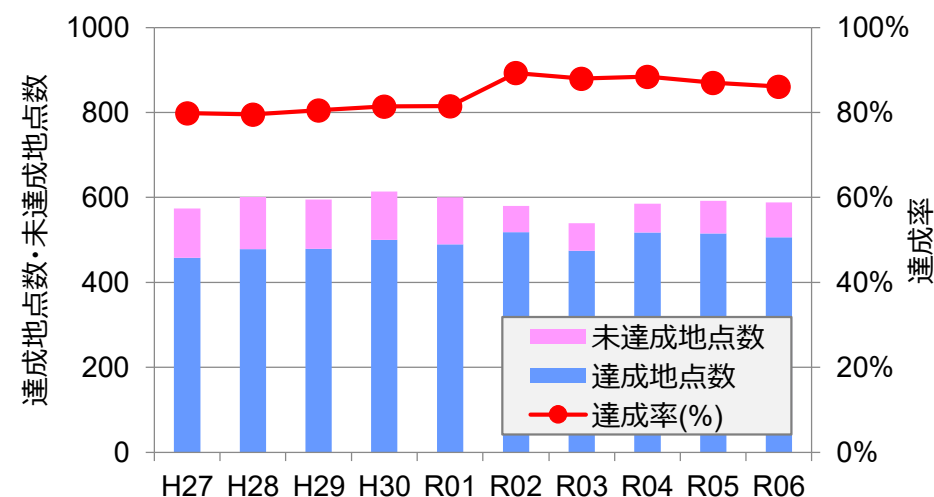
<環境基準>

類型	基準値 (L_{den})
I（専ら住居の用に供される地域）	57dB以下
II（I 以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域）	62dB以下

- ・ 類型は都道府県知事が指定
- ・ 航空機騒音を代表する地点で連続7日間測定
- ・ 昼間、夕方、夜間の時間帯別に重みを付けた変動する騒音レベルのエネルギー平均で評価

<環境基準の達成状況>

令和6年度は588地点中506地点で達成（86%）



參考資料

商用車等の電動化促進事業（経済産業省、国土交通省連携事業）



【令和7年度補正予算額 30,000百万円】 ※ 3年間で総額6,000百万円の国庫債務負担



2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスや建設機械の電動化を支援します。

1. 事業目的

- ・ 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- ・ また、産業部門全体のCO2排出量は、日本全体の約35.1%、そのうち建機は約1.7%を占め、建機の電動化も必要不可欠である。
- ・ このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）や建機の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

商用車（トラック・タクシー・バス）及び建機の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のために、車両、建機及び充電設備の導入に対して補助を行う。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、脱炭素に意欲的に取り組む事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

また、GX建機※の普及状況を踏まえ、今後、公共工事でGX建機の使用を段階的に推進していくことに伴い、GX建機を導入する事業者等に対して、機械及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※GX建機：国土交通省の認定を受けた電動建機。

3. 事業スキーム

- 事業形態： 間接補助事業（補助額：標準車両（ディーゼル車両等）との差額、安全・安心のための取組状況等を考慮して、車種ごとに定額 等）
- 補助対象： 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間： 令和7年度

4. <補助対象の例>

<補助対象の例>



EVトラック



EVバン



FCVトラック



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー



EVバス



FCVバス



充電設備※



GX建機



※本事業において、車両及び建機と一体的に導入するものに限る

ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省連携事業）



【令和8年度予算額 14,910百万円（10,200百万円）】
【令和7年度補正予算額 1,000百万円 ※5年間で総額15,000百万円の国庫債務負担】



ゼロエミッション船等の建造に必要な生産設備の整備を支援し、その普及を促進します。

1. 事業目的

- 我が国の運輸部門からのCO2排出量のうち、船舶は自動車に次いで大きな割合(5.5%)を占め、2050年のカーボンニュートラル実現に向けては、水素・アンモニア燃料等を使用するゼロエミッション船等の普及が必要不可欠。ゼロエミッション船等の供給基盤構築を行うことにより、それらの船舶の市場導入の促進によるCO2の排出削減を進めるとともに、我が国船舶産業の国際競争力強化を図る。
- 本事業ではゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産基盤の構築・増強及びそれらの設備を搭載（艀装）するための設備整備のための投資等を支援し、ゼロエミッション船等の供給体制の整備を図る。

2. 事業内容

船用事業者に対しゼロエミッション船等の重要船用機器の生産設備の導入を支援。今後、新燃料船への代替建造が急速に進むと見込まれることを踏まえ、以下の補助を行う。

・ゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産設備の整備・増強

・上記船用機器等を船舶に搭載（艀装）するための設備等の整備・増強

造船事業者に対しゼロエミッション船等のエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の搭載に必要なクレーン等の艀装設備等の導入を支援。

本事業を通じ、海運分野における脱炭素化促進に資するとともに、ゼロエミッション船等の建造需要を取り込むことにより、我が国船舶産業の国際競争力強化を図る。

3. 事業スキーム

- 事業形態：間接補助事業（補助率：1/2、1/3）
- 補助対象：民間事業者・団体
- 実施期間：令和6年度～

4.

船用事業者に対しゼロエミッション船等の重要船用機器の生産設備の導入を支援



エンジン



燃料タンク



燃料供給システム等



艀装設備（クレーン）

造船事業者に対しゼロエミッション船等のエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の搭載に必要なクレーン等の艀装設備等の導入を支援

ゼロエミッション船等の導入支援事業（国土交通省連携事業）



【令和8年度予算額 1,200百万円（新規）】
※5年間で総額15,100百万円の国庫債務負担



ゼロエミッション船等の導入を支援し、その普及を促進します。

1. 事業目的

- 我が国の運輸部門からのCO2排出量のうち、船舶は自動車に次いで大きな割合（5.5%）を占め、2050年のカーボンニュートラル実現に向けては、水素・アンモニア燃料等を使用するゼロエミッション船等の普及が必要不可欠である。
- このため、海運事業者におけるゼロエミッション船等の導入に対し補助を行い、普及初期の導入を支援することで、CO2の排出削減を図るとともに、ゼロエミッション船等の発注を喚起し、その建造実績を積み重ね、海事産業の産業競争力強化・経済成長を実現する。

2. 事業内容

ゼロエミッション船等※1の導入を加速するため、当該船舶の導入に対して補助を行う。

具体的には、海上運送法に基づく特定船舶導入計画の認定を受けるとともに、非化石エネルギー転換目標を作成する海運事業者等に対して、ゼロエミッション船等のエンジン、燃料タンク、燃料供給装置、推進用バッテリー、陸電設備等の導入に係る費用の一部を補助※2する。

※1:水素燃料船、アンモニア燃料船、メタノール燃料船、バッテリー船及びハイブリッド船

※2:外航船は、水素燃料船及びアンモニア燃料船に限る。

なお、ゼロエミッション船等の導入にあたりグリーン鉄を使用する場合には追加的に補助。

3. 事業スキーム

- 事業形態：間接補助事業（補助率：1/2（メタノール燃料船、ハイブリッド船は1/3）等）
- 補助対象：民間事業者・団体
- 実施期間：令和8年度～

4. 事業イメージ



水素燃料船



アンモニア燃料船



メタノール燃料船



バッテリー船
（ハイブリッド船を含む）

補助対象設備の例



エンジン



燃料タンク



燃料供給装置



推進用バッテリー



陸電設備※

※本事業において、バッテリー船等と一体的に導入するものに限る