

# 対策地域外の大気汚染状況(周辺13府県)

## 浮遊粒子状物質環境基準の達成状況(周辺13府県)

	一般環境大気測定局													自動車排出ガス測定局				
	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
全国	有効測定局数	1528	1528	1529	1530	1538	1520	1508	1494	250	259	282	301	319	359	390	403	411
	達成局数	944	1029	1378	1280	1025	807	1310	1226	85	96	215	199	150	123	301	301	385
	達成率(%)	61.9	67.3	90.1	84.4	66.6	52.5	87.5	82.8	34.0	37.7	76.2	66.1	47.0	74.3	77.2	95.1	93.7
13府県	有効測定局数	310	311	308	305	310	312	317	319	313	42	43	48	50	58	69	76	73
	達成局数	203	223	290	244	255	208	304	303	20	27	39	39	37	32	61	79	69
	達成率(%)	65.5	71.7	90.9	80.0	82.3	98.1	95.9	95.6	6.4	64.3	90.7	81.3	74.0	54.2	88.4	96.1	94.5
茨城県	有効測定局数	50	48	49	48	48	49	47	47	47	4	4	4	4	4	4	4	4
	達成局数	24	28	25	37	20	24	43	41	43	0	1	3	3	2	3	3	4
	達成率(%)	48.0	58.3	51.0	77.1	41.7	49.0	89.6	87.2	0.0	25.0	75.0	75.0	25.0	50.0	75.0	100.0	100.0
栃木県	有効測定局数	17	17	17	17	17	17	21	22	25	1	1	2	2	4	8	10	10
	達成局数	12	15	17	14	16	16	20	21	25	1	1	2	2	1	6	9	10
	達成率(%)	70.6	88.2	100.0	82.4	94.1	94.1	95.2	95.5	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	25.0	75.0	90.0	100.0
群馬県	有効測定局数	23	23	23	22	23	23	24	23	24	1	1	2	5	7	10	11	11
	達成局数	0	2	22	2	10	12	21	23	23	0	0	0	0	3	10	11	11
	達成率(%)	0.0	8.7	95.7	9.1	43.5	52.2	87.5	100.0	95.8	0.0	0.0	0.0	60.0	14.3	100.0	100.0	
山梨県	有効測定局数	1	2	2	2	2	4	7	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—
	達成局数	0	1	2	1	2	4	7	10	9	—	—	—	—	—	—	—	—
	達成率(%)	0.0	50.0	100.0	50.0	100.0	100.0	100.0	100.0	90.0	—	—	—	—	—	—	—	—
長野県	有効測定局数	20	20	19	15	15	16	16	16	16	2	2	3	2	4	6	7	7
	達成局数	19	20	19	13	15	16	16	16	16	2	2	2	2	3	6	7	6
	達成率(%)	95.0	100.0	100.0	86.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	66.7	100.0	75.0	100.0	100.0	85.7
岐阜県	有効測定局数	13	13	14	14	15	16	16	14	14	—	—	—	—	—	—	—	—
	達成局数	5	12	12	14	15	13	15	14	14	—	—	—	—	—	—	—	—
	達成率(%)	38.5	92.3	92.3	100.0	100.0	86.7	100.0	100.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
静岡県	有効測定局数	53	53	52	52	53	52	52	51	51	10	11	11	11	11	11	11	11
	達成局数	50	46	51	37	47	52	48	48	48	6	8	8	7	11	7	11	9
	達成率(%)	94.3	84.9	98.1	71.2	88.7	100.0	92.3	100.0	94.1	60.0	72.7	72.7	63.6	100.0	63.6	100.0	81.8
滋賀県	有効測定局数	10	9	9	10	10	10	10	10	8	2	3	3	3	3	3	3	3
	達成局数	6	5	9	9	10	5	10	10	8	2	3	3	3	2	3	3	3
	達成率(%)	60.0	55.6	100.0	90.0	100.0	50.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	66.7	100.0	100.0	100.0
京都府	有効測定局数	28	28	27	28	28	28	28	27	27	8	8	8	8	8	8	8	8
	達成局数	25	26	27	27	28	21	28	26	26	5	6	8	8	7	8	8	7
	達成率(%)	89.3	92.9	100.0	96.4	100.0	75.0	100.0	96.3	62.5	75.0	100.0	100.0	87.5	87.5	100.0	100.0	87.5
奈良県	有効測定局数	12	12	12	12	12	10	11	11	11	4	4	4	4	4	4	4	4
	達成局数	10	12	12	12	9	10	11	11	2	4	4	4	4	3	4	4	3
	達成率(%)	83.3	100.0	100.0	100.0	75.0	100.0	100.0	100.0	60.0	100.0	100.0	100.0	75.0	75.0	100.0	100.0	100.0
和歌山県	有効測定局数	31	33	32	32	34	35	31	23	23	—	—	—	—	—	—	—	—
	達成局数	30	32	32	30	34	21	31	29	29	—	—	—	—	—	—	—	—
	達成率(%)	96.8	97.0	100.0	93.8	100.0	60.0	100.0	100.0	100.0	—	—	—	—	—	—	—	—
鳥取県	有効測定局数	2	3	3	3	3	3	3	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—
	達成局数	2	3	3	3	3	3	3	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—
	達成率(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	—	—	—	—	—	—	—	—
岡山県	有効測定局数	50	50	50	50	50	50	50	50	50	6	9	9	8	10	10	11	9
	達成局数	20	27	49	45	46	11	50	48	48	2	6	8	7	3	10	11	8
	達成率(%)	40.0	54.0	98.0	90.0	92.0	22.0	98.0	96.0	33.3	62.5	100.0	88.9	87.5	30.0	100.0	100.0	100.0

(注) 「—」は有効測定局なしを示す。

# 光化学オキシダントの状況

(出典：「平成17年度大気汚染状況について」平成18年10月13日環境省発表資料)

平成17年度の光化学オキシダントの有効測定局数は、1,184局(一般局：1,157局、自排局：27局)であった。

このうち、環境基準達成局数は、一般局で3局(0.3%)、自排局で0局(0%)であり、依然として低い水準となっている(図1)。

年平均値については近年漸増している(図2)。

また、大都市に限らず都市周辺部での光化学オキシダント濃度が注意報レベルの0.12ppm以上となる日数も多く、光化学大気汚染の特徴である広域的な汚染傾向が認められる(図3、図4)。

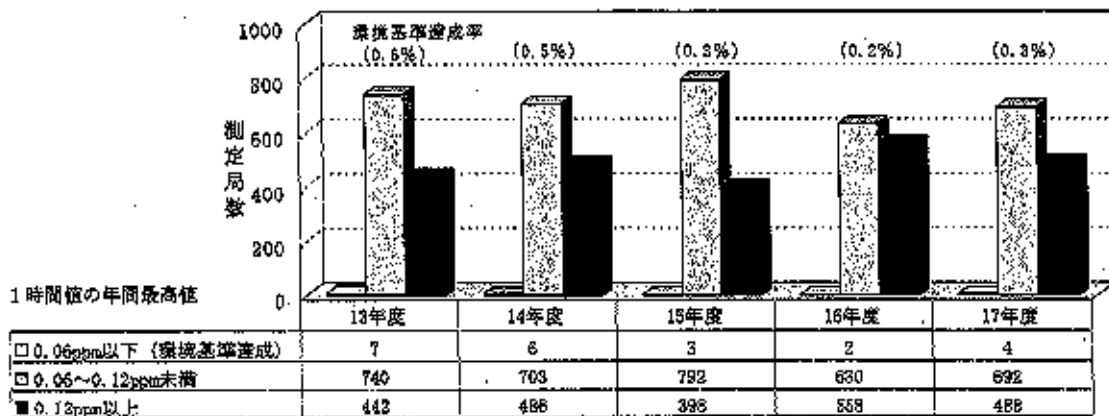
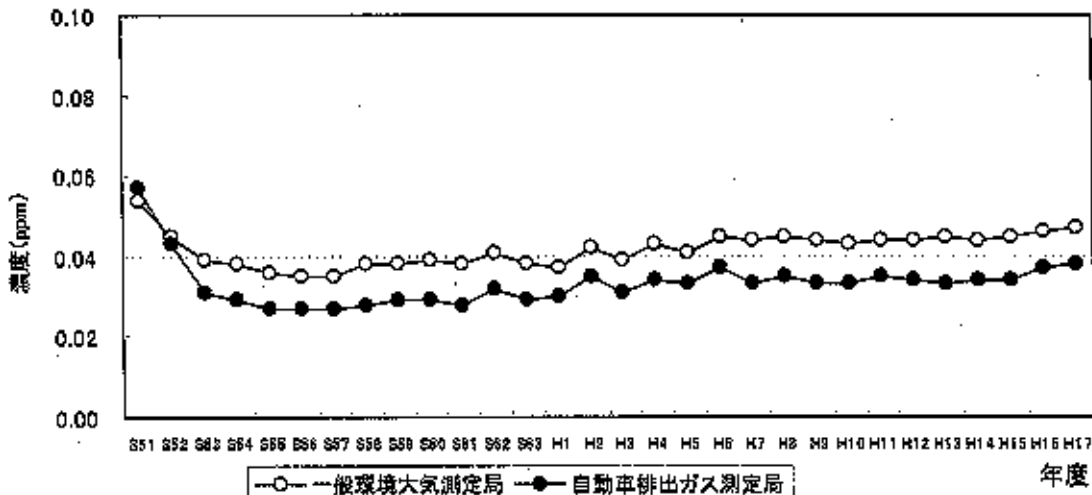


図1 光化学オキシダント(1時間値の最高値)濃度レベル別測定局数の推移



	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59	S60	S61	S62	S63	H1	
一般局	0.054	0.045	0.039	0.038	0.036	0.035	0.035	0.036	0.036	0.039	0.038	0.041	0.036	0.037	
自排局	0.057	0.043	0.031	0.029	0.027	0.027	0.027	0.026	0.029	0.029	0.028	0.032	0.029	0.030	
	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	
一般局	0.042	0.039	0.042	0.041	0.045	0.044	0.045	0.044	0.043	0.044	0.044	0.045	0.044	0.045	
自排局	0.035	0.031	0.034	0.032	0.037	0.033	0.035	0.033	0.033	0.035	0.034	0.033	0.034	0.034	
	H16	H17													
一般局	0.046	0.047													
自排局	0.037	0.038													

図2 光化学オキシダントの昼間の日最高1時間値の年平均値の推移

- : 出現日数が 10 日以上の測定局
- : 出現日数が 1 日から 9 日までの範囲にある測定局

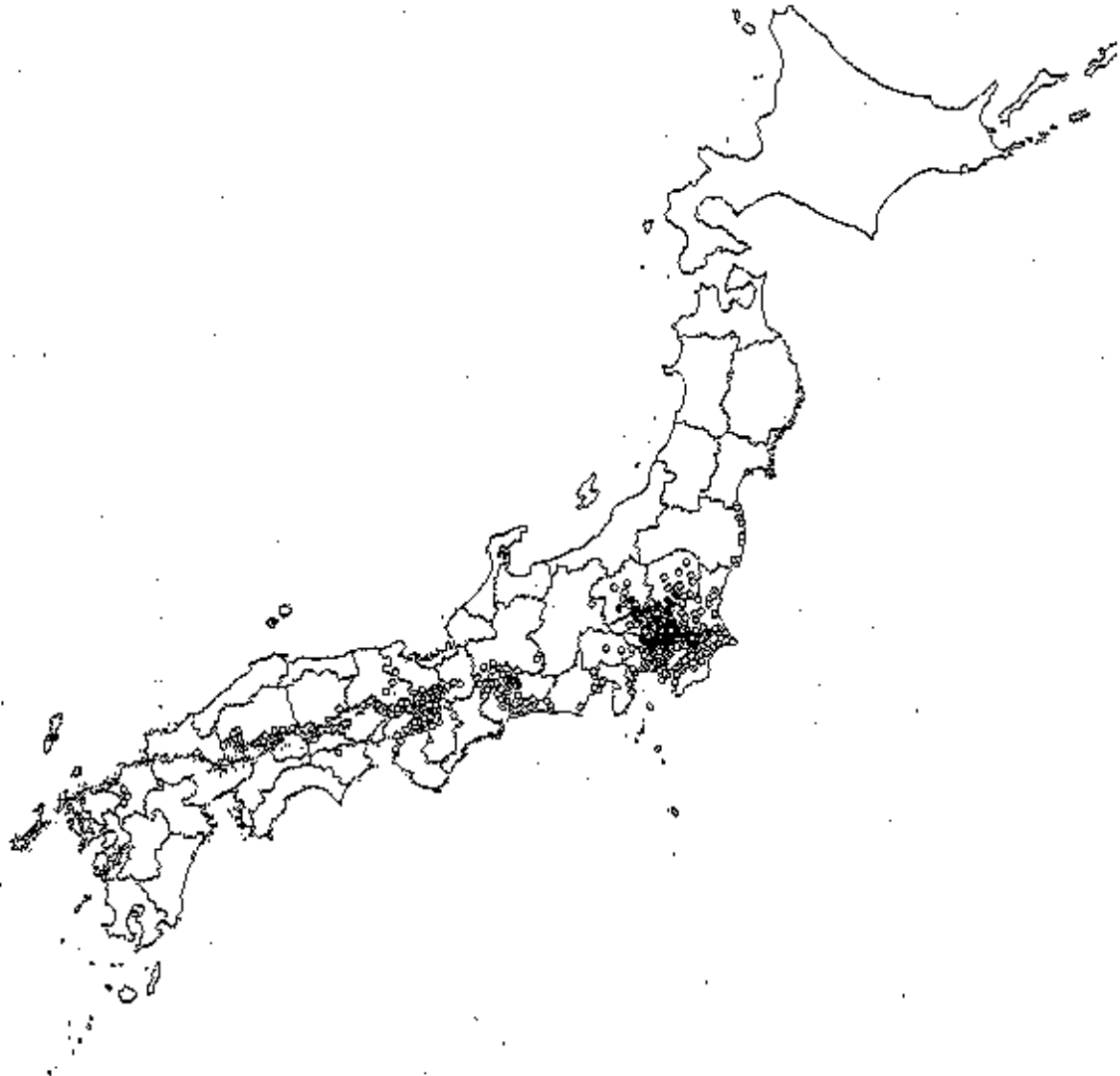
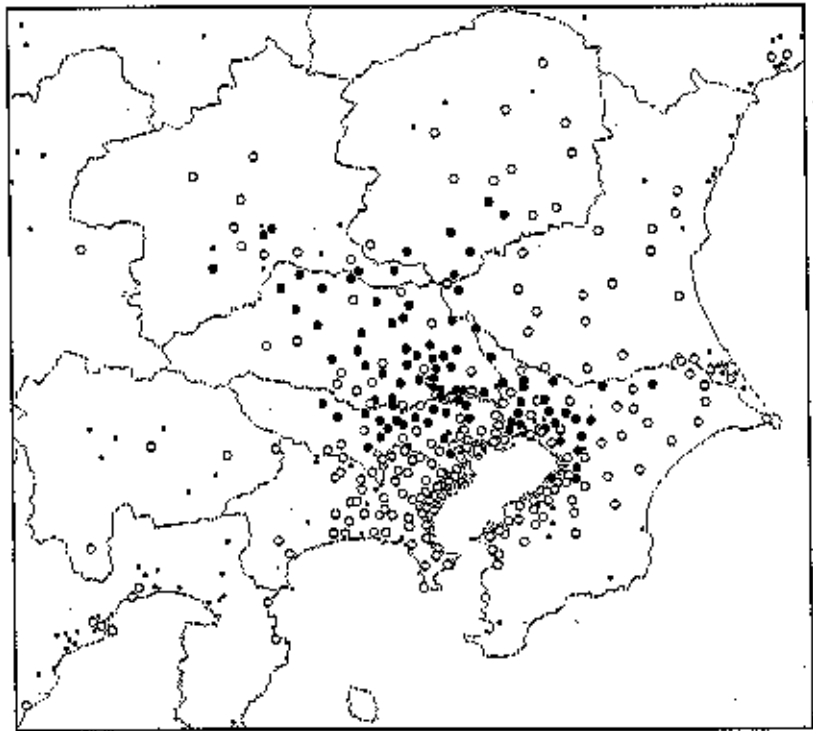


図 3 注意報レベル (0.12ppm 以上) の濃度が出現した日数の分布

#### 関東地域

- : 出現日数が10以上の測定局
- : 出現日数が1日から9日までの範囲にある測定局
- ・ : 出現日数が無かった測定局



#### 関西地域

- : 出現日数が10以上の測定局
- : 出現日数が1日から9日までの範囲にある測定局
- ・ : 出現日数が無かった測定局

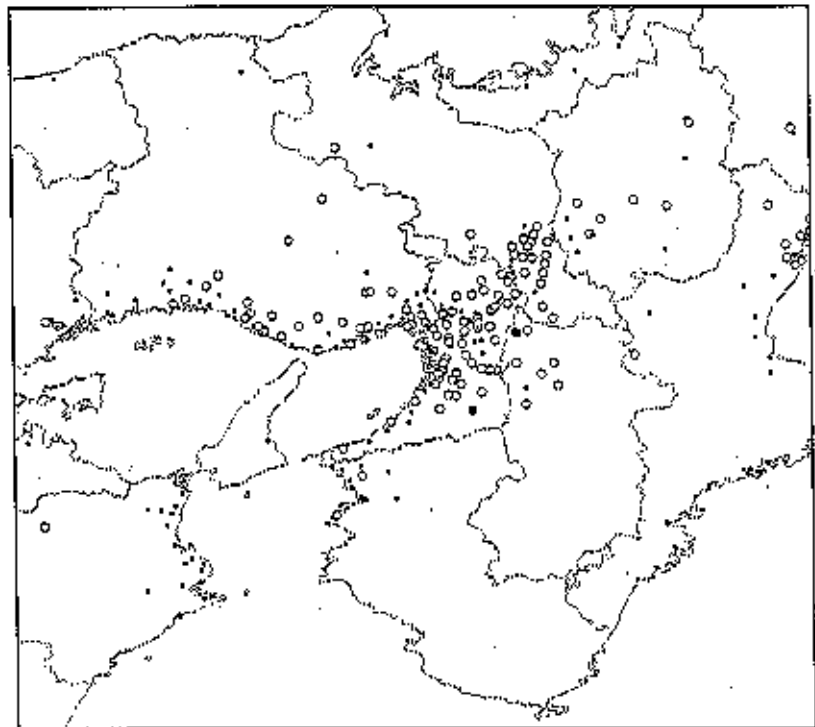


図4 注意報レベル(0.12ppm以上)の濃度が出現した日数の分布(関東地域、関西地域)

# 浮遊粒子状物質の環境基準達成率の変動について

## 1. 環境基準の評価について

浮遊粒子状物質の環境基準の評価は、年間にわたる1日平均値のうち、高い方から数えて2%の範囲内の測定値を除外した後の最高値を環境基準と比較して評価を行っている。

ただし、1日平均値が環境基準を超える日が2日以上連続した場合には非達成とすることとしているが、これは人の健康の保護を徹底する趣旨から設けられたものである。

## 2. 達成率の変動について

近年の浮遊粒子状物質濃度の年平均値については、僅かながら減少傾向がみられているものの(図1)、環境基準達成率の経年変化をみると、年度によって大きな変動がみられる。

平成11年度以降の環境基準の非達成率の変動をみると、2日連続で非達成となった測定局の割合にはばら動している(図2)。

2日連続で非達成となる要因として、主に次のようなことが考えられる。

- ・ 大陸から飛来する黄砂の影響で高濃度になったもの。
- ・ 気圧の配置の関係で、弱風、高温で安定な大気状態により、二次生成粒子の生成が促進されたり、汚染物質の拡散が妨げられたことにより高濃度になったもの。

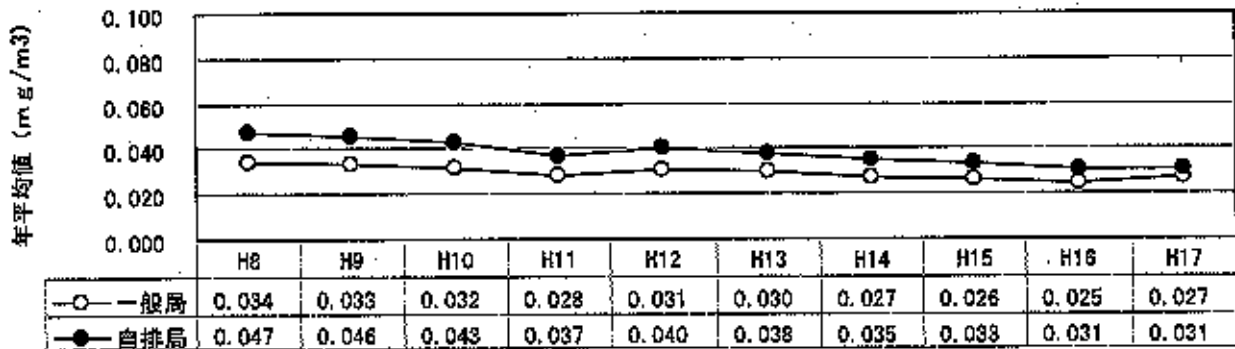


図1 浮遊粒子状物質濃度の年平均値の推移

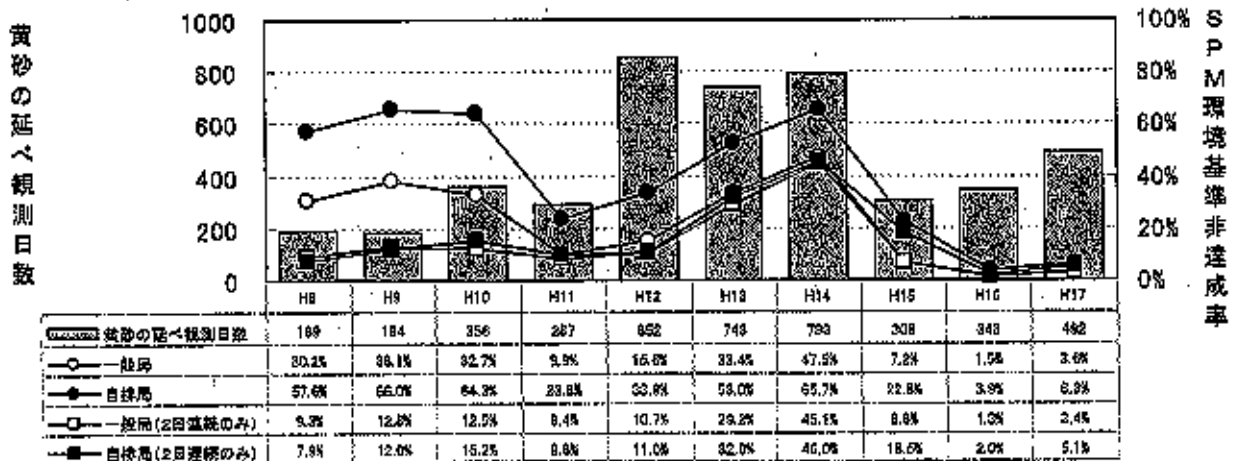


図2 黄砂の延べ観測日数及びSPM環境基準非達成率の推移

## 自動車NOx・PM法の排出基準適合率の推移

(出典：「自動車NOx・PM総量削減対策環境改善効果に関する検討結果」平成17年9月総量削減対策環境改善効果検討会)

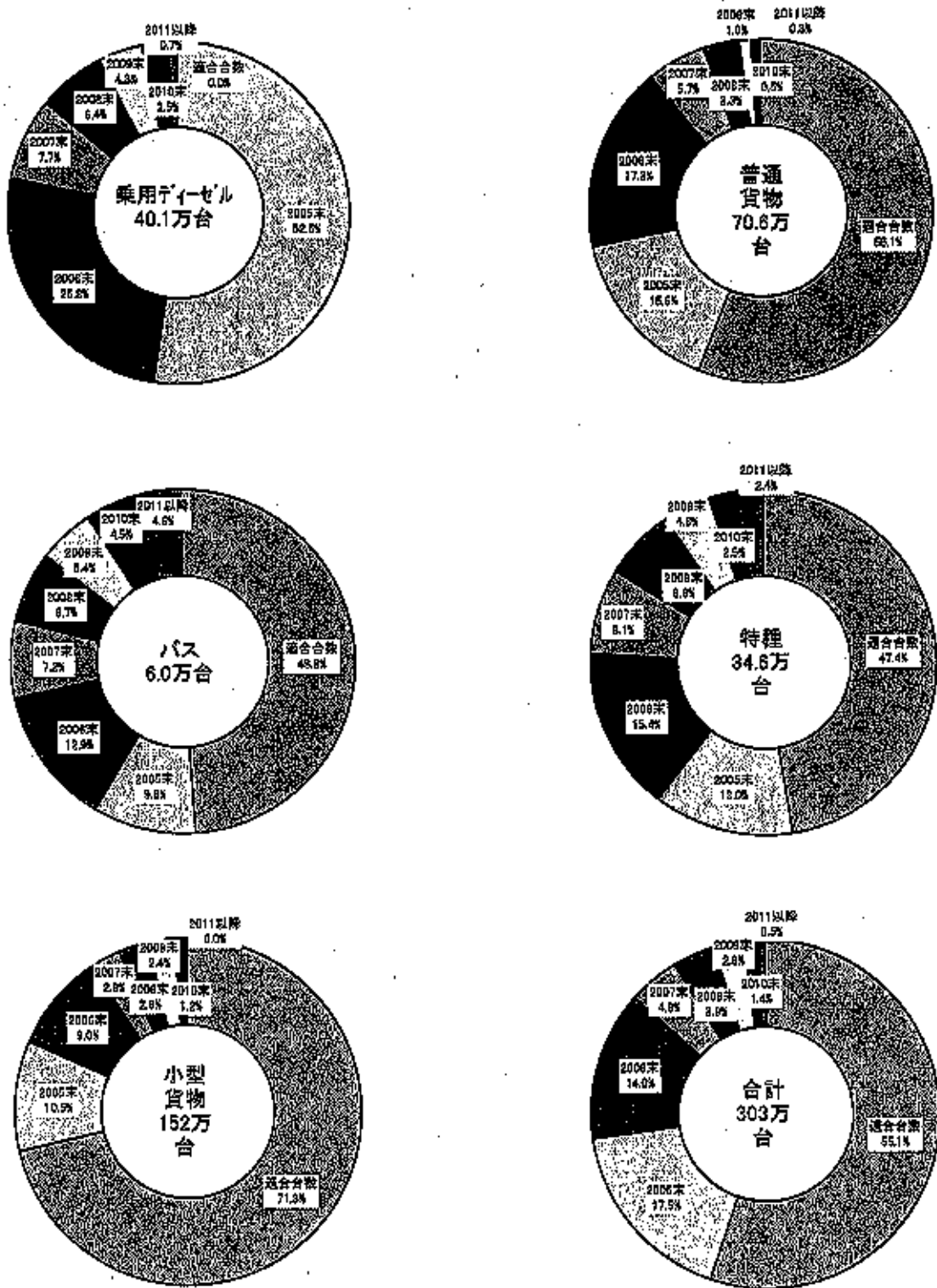
表 自動車NOx・PM法の排出基準適合率の推移（8都府県別・対策地域）

地域	車種	14年度末	15年度末	16年度末	地域	車種	14年度末	15年度末	16年度末
埼玉県	乗用ディーゼル	0.0%	0.0%	0.0%	愛知県	乗用ディーゼル	0.0%	0.0%	0.1%
	バス	22.0%	39.4%	53.8%		バス	20.8%	30.2%	46.4%
	小型貨物	43.5%	59.7%	74.2%		小型貨物	41.0%	49.9%	67.4%
	普通貨物	23.9%	48.2%	61.3%		普通貨物	20.7%	31.3%	53.6%
	特種	23.5%	35.4%	49.6%		特種	19.3%	26.2%	41.1%
	合計	26.9%	42.2%	57.6%		合計	25.1%	33.7%	51.7%
千葉県	乗用ディーゼル	0.0%	0.0%	0.0%	三重県	乗用ディーゼル	0.0%	0.0%	0.0%
	バス	22.1%	40.1%	54.0%		バス	21.8%	31.2%	50.9%
	小型貨物	46.6%	59.8%	75.0%		小型貨物	37.4%	46.7%	67.0%
	普通貨物	23.3%	43.9%	62.1%		普通貨物	19.3%	29.7%	52.8%
	特種	22.8%	34.5%	51.0%		特種	18.6%	25.7%	40.5%
	合計	27.4%	40.9%	57.8%		合計	22.6%	31.0%	50.2%
東京都	乗用ディーゼル	0.0%	0.0%	0.1%	大阪府	乗用ディーゼル	0.0%	0.0%	0.0%
	バス	24.3%	38.8%	52.4%		バス	20.4%	28.0%	40.5%
	小型貨物	52.2%	66.3%	78.4%		小型貨物	43.4%	49.6%	63.3%
	普通貨物	25.4%	46.0%	61.8%		普通貨物	19.4%	27.4%	45.6%
	特種	24.4%	36.7%	52.5%		特種	22.8%	29.6%	42.7%
	合計	34.5%	49.0%	63.7%		合計	25.5%	32.0%	46.7%
神奈川県	乗用ディーゼル	0.0%	0.0%	0.0%	兵庫県	乗用ディーゼル	0.0%	0.0%	0.0%
	バス	23.3%	38.2%	51.2%		バス	20.2%	27.6%	39.6%
	小型貨物	47.8%	61.5%	75.1%		小型貨物	40.0%	47.1%	62.5%
	普通貨物	24.2%	44.2%	59.7%		普通貨物	17.7%	26.1%	46.4%
	特種	23.8%	36.0%	50.2%		特種	23.8%	31.2%	43.9%
	合計	29.5%	43.5%	58.8%		合計	22.6%	29.8%	45.5%
					8都府県 合計	乗用ディーゼル	0.0%	0.0%	0.0%
						バス	22.2%	35.0%	48.8%
						小型貨物	45.3%	58.7%	71.3%
						普通貨物	22.3%	38.1%	56.1%
						特種	22.8%	32.9%	47.4%
						合計	27.8%	39.2%	55.1%

出典：(財)自動車検査登録協会の資料

# 年度別強制代替台数

(出典:「自動車NOx・PM総量削減対策環境改善効果に関する検討結果」平成17年8月総量削減対策環境改善効果検討会)



出典: (財)自動車検査登録協会の資料

図 年度別強制代替台数 (8都府県対策地域計・平成16年度末現在)

## ディーゼル重量車規制強化の推移

(出典:「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」(平成17年4月8日中央環境審議会第八次答申)

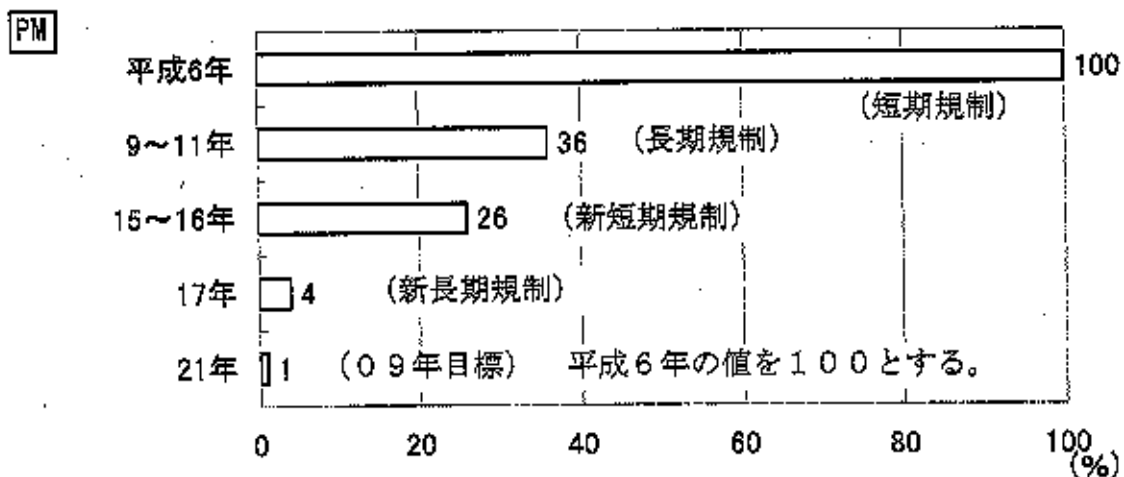
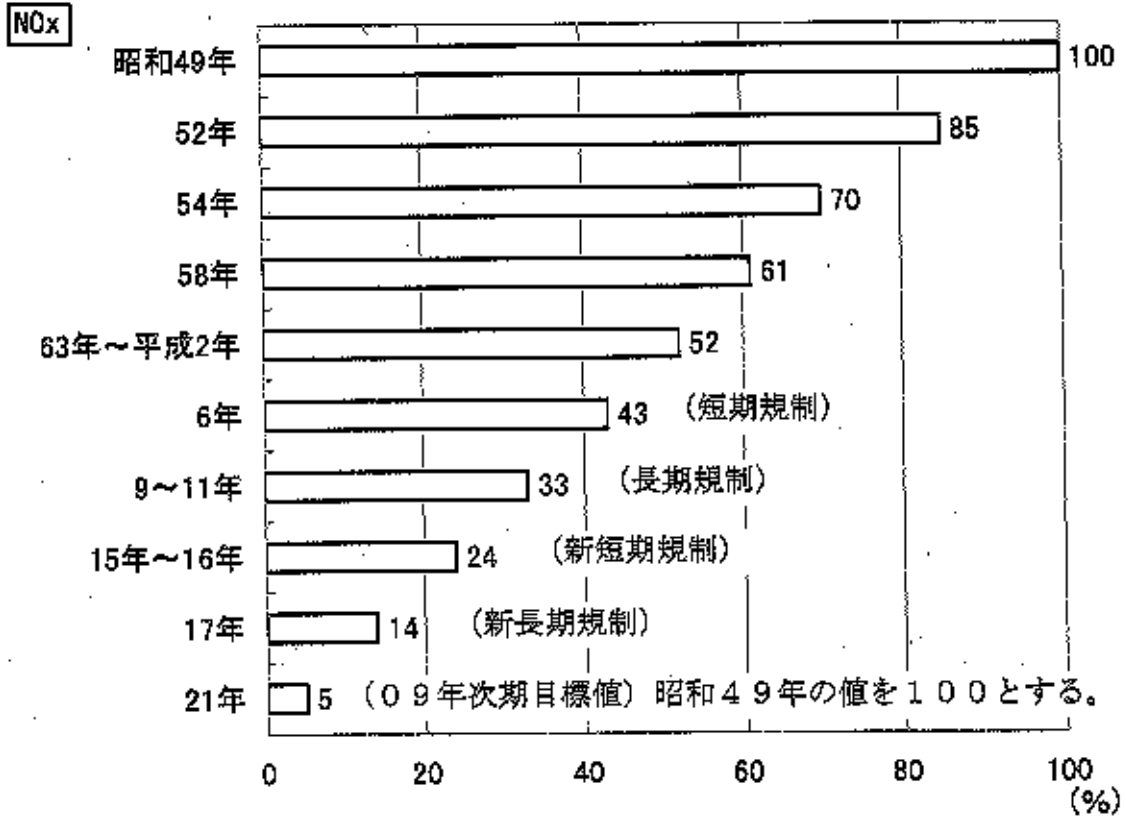


図. ディーゼル重量車規制強化の推移



# オフロード特殊自動車の排出ガス規制

バックグラウンド濃度の引き下げを期待

特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(5月公布)

これまで未規制であった公道を走行しない特殊自動車に対する排出ガス規制を新たに行う。

## 特殊自動車についてのこれまでの排出ガス規制



公道を走行するもの(オンロード車)  
 ……道路運送車両法により規制  
 公道を走行しないもの(オフロード車)  
 ……これまで未規制

オフロード車にもオンロード車と同等の規制を導入

## 「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」の規制の枠組み

エンジンメーカーの申請

エンジンの型式指定

道路運送車両法との相互利用

車両メーカーの届出

型式指定エンジン搭載車両の届出

車両(新車)に基準適合表示を付す

使用者

基準適合車両の使用

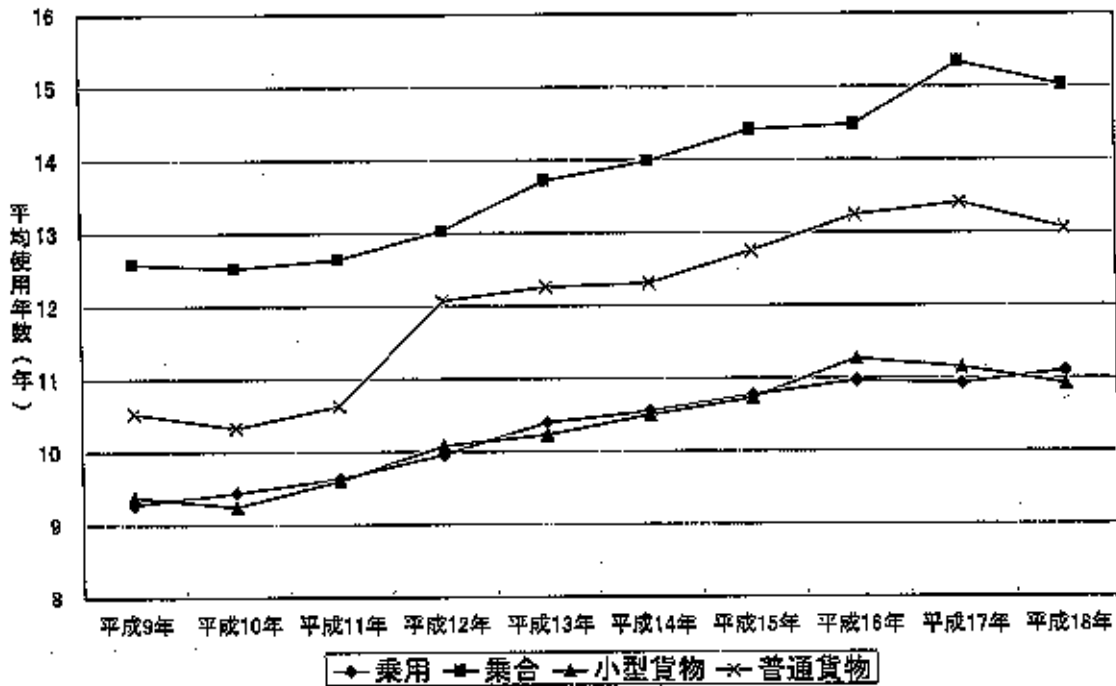
次の買換時に、基準適合表示付き車両を選択  
 ※現在使用中のものは規制対象外

その他

国による使用指針の公表、報告徴収、立入検査、基準適合命令 等

(NOx排出量9万トン、PM排出量2千トン削減できるものと期待)

### 全国における平均使用年数の推移



出典：(財)自動車検査登録協会資料

### 全国における平均使用年数の推移

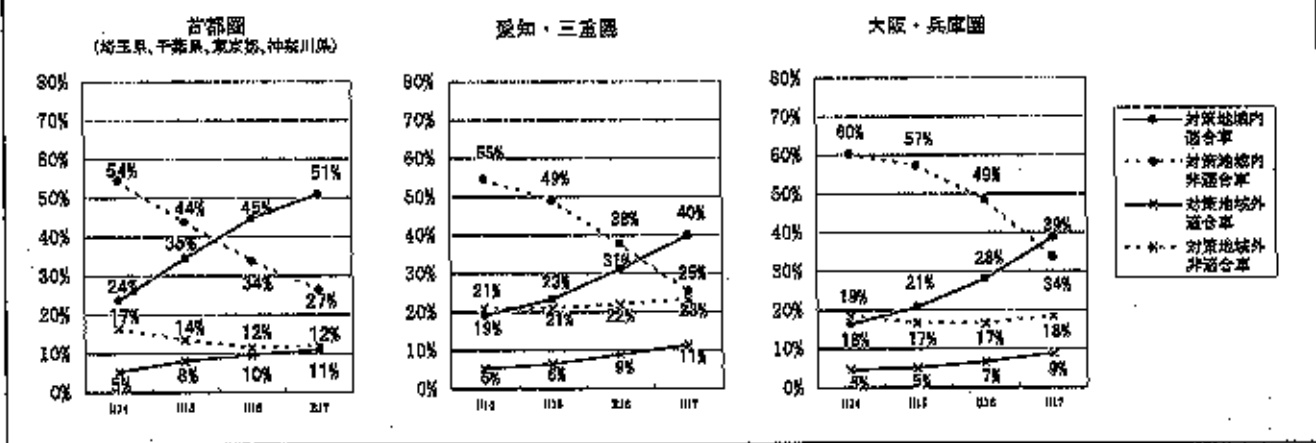
(年)

年	車種区分			
	乗用	乗合	小型貨物	普通貨物
平成9年	9.28	12.58	9.38	10.53
平成10年	9.44	12.52	9.25	10.33
平成11年	9.63	12.64	9.60	10.63
平成12年	9.96	13.03	10.08	12.07
平成13年	10.40	13.72	10.23	12.26
平成14年	10.55	13.98	10.50	12.31
平成15年	10.77	14.41	10.73	12.75
平成16年	10.97	14.48	11.27	13.24
平成17年	10.93	15.34	11.15	13.41
平成18年	11.10	15.02	10.92	13.06

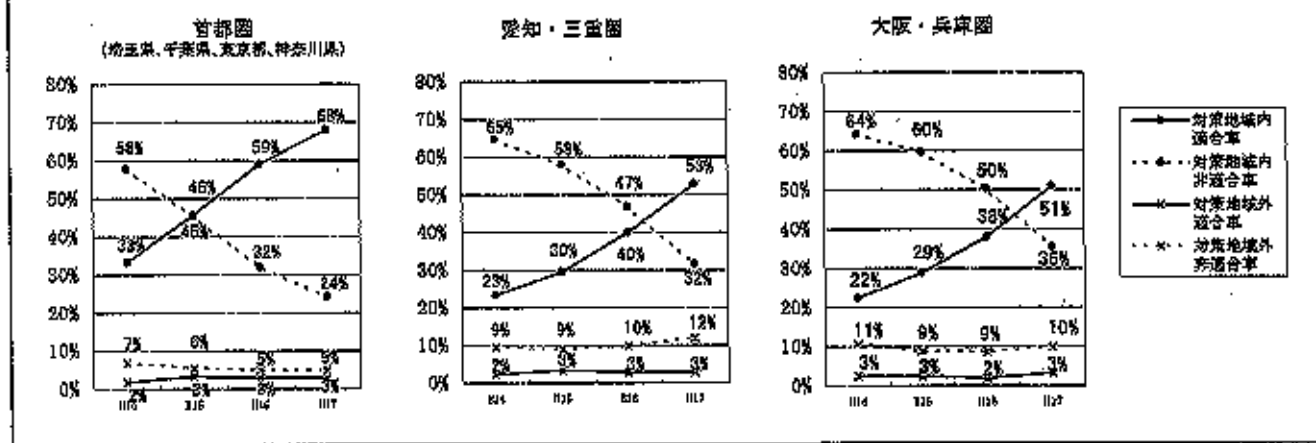
出典：(財)自動車検査登録協会資料

# 対策地域外からの影響の推移

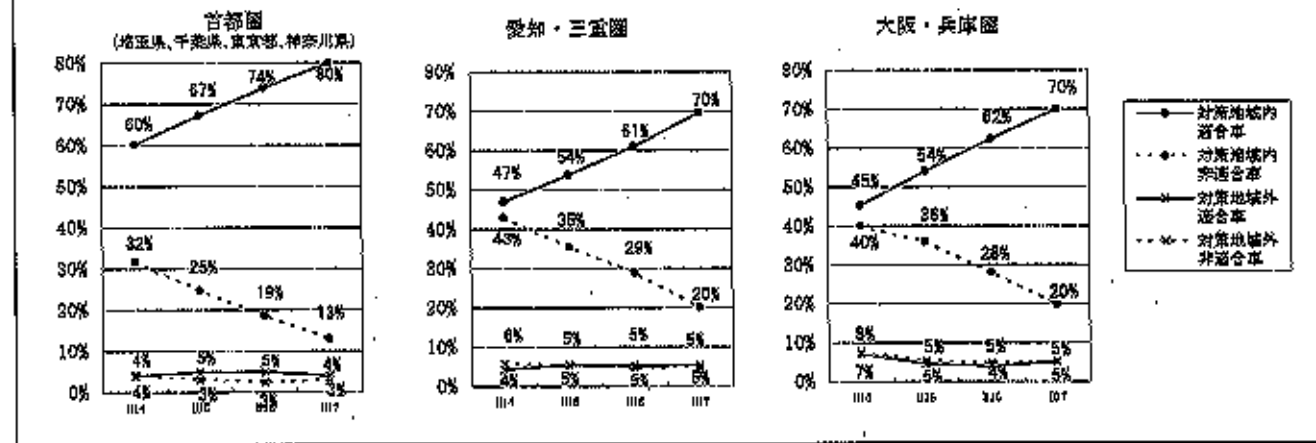
## 普通貨物車



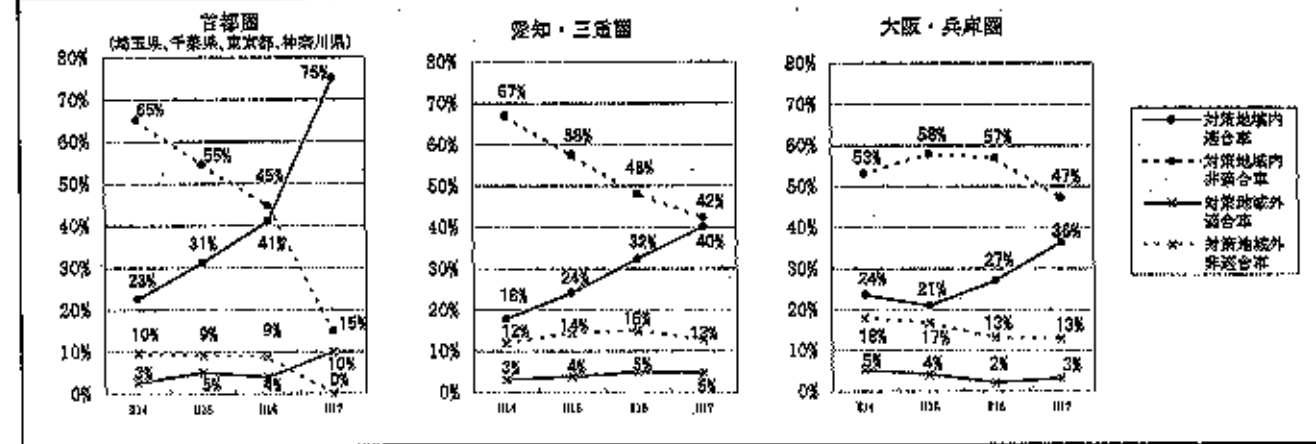
## 小型貨物



## 貸客車



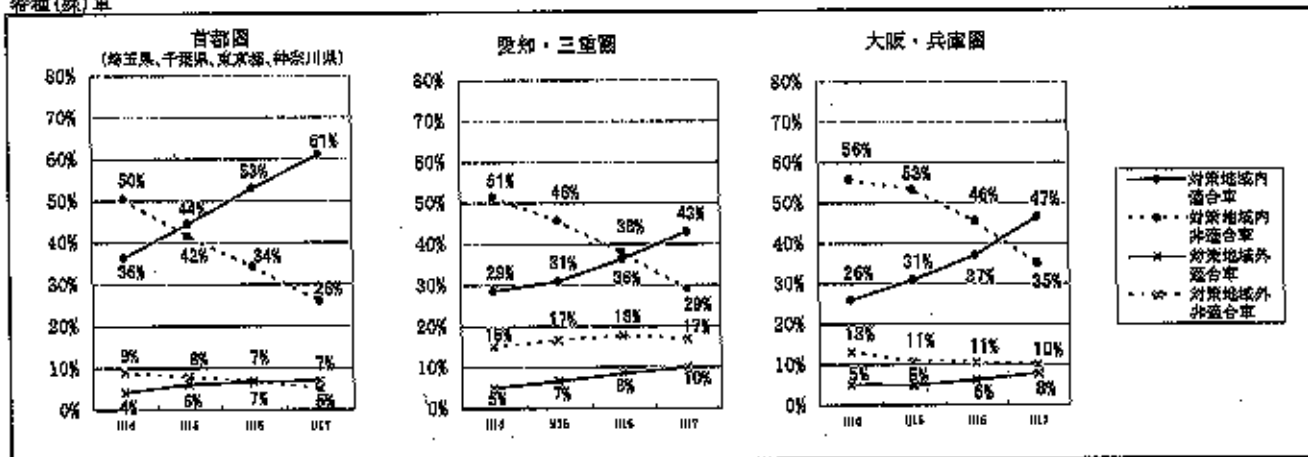
## バス



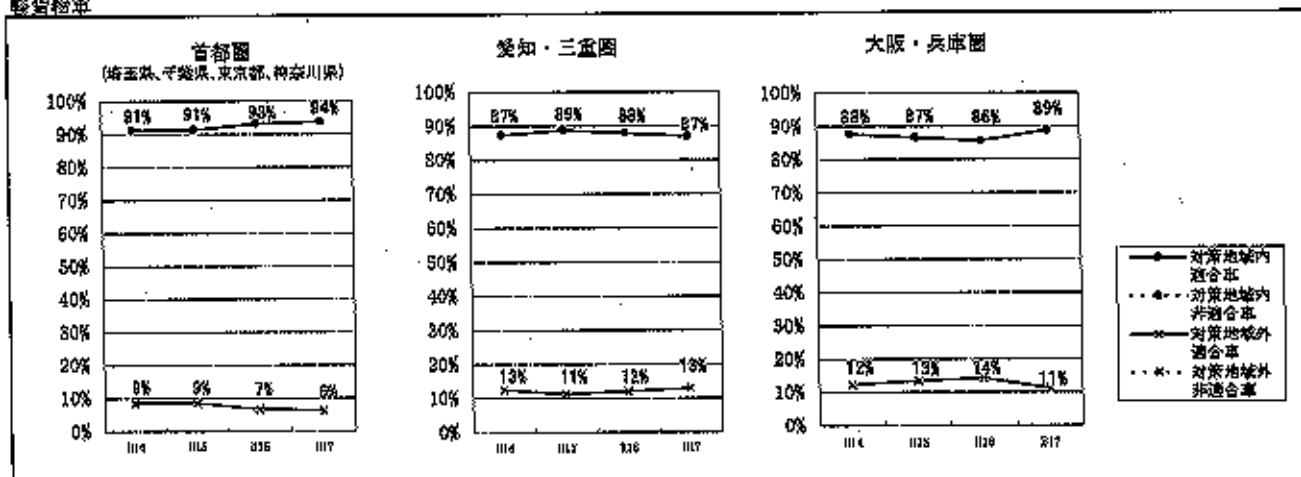
出典：「自動車交通業影響総合調査」(環境省)

# 対策地域外からの影響の推移

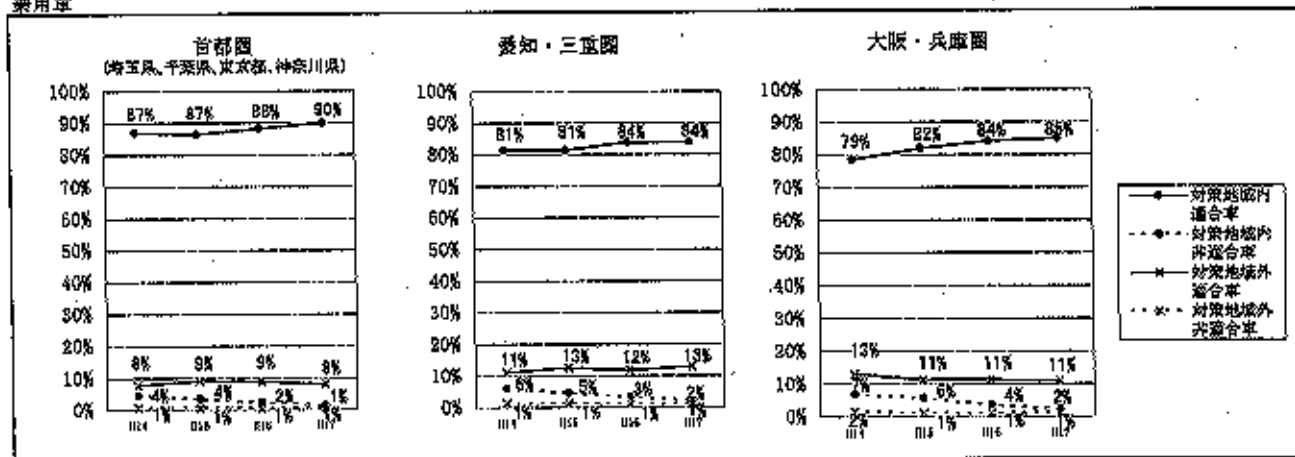
特種(殊)車



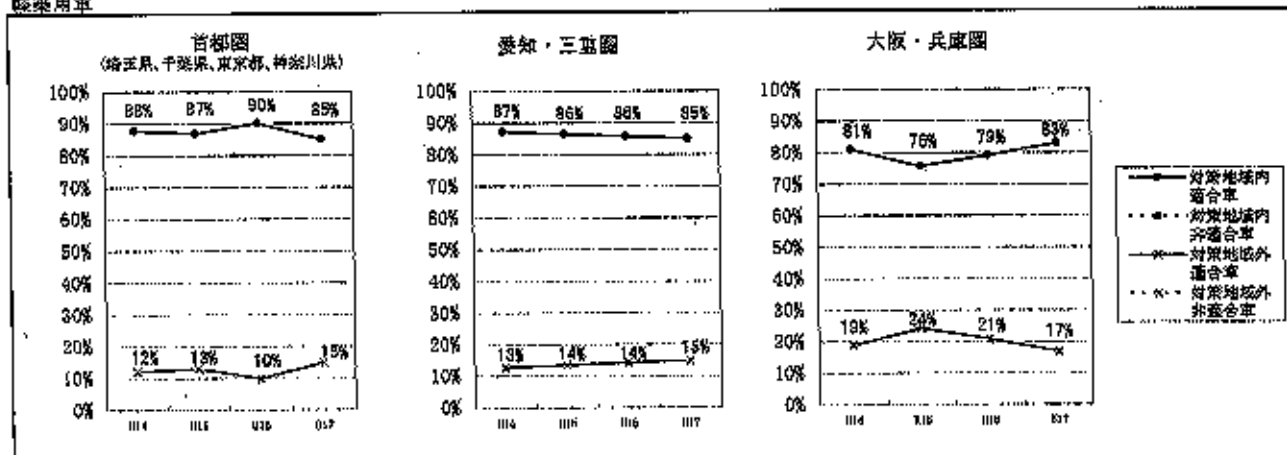
軽貨物車



乗用車



軽乗用車



出典：「自動車交通環境影響総合調査」(環境省)

# 低公害車開発普及アクションプランの策定について（お知らせ） ＜経済産業省、国土交通省同時発表＞

平成13年7月11日（水）  
環境省 環境管理局 自動車環境対策課  
課長 石野 耕也 内線 6520  
課長補佐 水野 理 内線 6563  
副課長 熊谷 直行 内線 6522

環境省、経済産業省及び国土交通省は、協力して、低公害車の開発、普及を一層推進するため、「低公害車開発普及アクションプラン」を、7月11日に策定した。

同アクションプランにおいては、2010年度までのできるだけ早い時期に1000万台以上の低公害車の普及を目指すことを目標として定め、各種施策を強力に推進することとしている。

## （アクションプランの概要）

### 1. 基本的考え方

総理の指示により、本年5月に決定された政府による低公害車の導入促進対策を着実に実施し、さらに我が国における自動車の環境負荷低減を加速化するため、環境省、経済産業省及び国土交通省は、緊密に連携し、低公害車の開発、普及に関するアクションプランを策定し、積極的に推進する。

本アクションプランについては、今後必要に応じ、見直しを行う。

### 2. アクションプランの対象となる低公害車

#### （1）実用段階にある低公害車

- ①天然ガス自動車（CNG自動車）
- ②電気自動車
- ③ハイブリッド自動車
- ④メタノール自動車
- ⑤低燃費かつ低排出ガス認定車\*

※「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準（トップランナー基準）早期達成車で、かつ、「低排出ガス車認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車。

#### （2）燃料電池自動車等の次世代低公害車

- ①燃料電池自動車
- ②技術のブレークスルーにより新燃料あるいは新技術を用いて環境負荷を低減する自動車

### 3. 低公害車の普及目標

- （1）実用段階にある低公害車については、2010年度までのできるだけ早い時期に1000万台以上の普及を目指すこととする。
- （2）燃料電池自動車については、2010年度において5万台の普及を図ることを目標とする。

#### 4. 実用段階にある低公害車の普及策

##### (1) 公的部門による率先導入

- 政府等による総理イニシアティブの着実な実施
- 地方公共団体における公用車の低公害車への率先切り替えの要請

##### (2) 民需への本格的普及支援

###### ① 低公害車の導入支援

- CNG自動車等の車両導入支援の拡充
- 税制及び金融支援による普及促進

###### ② インフラ整備への支援

- CNG自動車等のインフラ整備支援のより効果的な実施
- 税制及び金融支援による普及促進

##### (3) 物流業者におけるグリーン経営の推進

##### (4) 電気自動車の活用に向けた環境整備

- 共同利用システムの実用化支援
- モニター事業を通じたニーズ開拓等

##### (5) 普及・広報

- 低公害車フェア等の実施
- 地方における普及活動、広報活動

##### (6) その他

- 産業界における積極的取り組み

#### 5. 次世代低公害車の開発

##### (1) 燃料電池自動車

- 燃料電池技術開発戦略の策定と産学官による実施
- 大規模実証試験の実施
- 安全基準の策定、性能評価手法・燃料性状等の標準化等

##### (2) 現行の大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の開発

###### ○大型車分野

- ・DME（ジメチルエーテル）を用いた自動車
- ・次世代ハイブリッド自動車
- ・スーパークリーンディーゼル車（排出ガス性能が飛躍的に向上したディーゼル車）

###### ○中小型車分野

- ・高性能天然ガス自動車
- ・次世代LPG自動車

低公害車普及のための補助金等支援措置(補助金制度:平成18年度)

事業名	対象者	内容
低公害(代エネ・省エネ)車普及事業 【環境省】	地方自治体等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低公害車(電気、天然ガス、ハイブリッドの公営バス)導入:通常車両との差額の1/2</li> <li>・燃料等供給施設の整備:設置費の1/2</li> </ul>
次世代低公害車普及事業 【環境省】	地方自治体等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料電池自動車、ジメチルエーテル自動車、水素自動車の導入:リース費用の1/2</li> </ul>
低公害車普及促進対策費補助 【国土交通省】	バス・トラック事業者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低公害車(天然ガス、ハイブリッドのバス・トラック)の導入:通常車両との価格差の1/2</li> <li>・新長期規制適合バス・トラックの導入:通常車両との価格差の1/3</li> <li>・使用過程車のCNG車への改造:改造費用の1/3</li> </ul>
クリーンエネルギー自動車等導入促進事業 【経済産業省】	民間事業者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クリーンエネルギー自動車(電気、天然ガス、ハイブリッド自動車)の導入:通常車両との差額の1/2以内</li> <li>・燃料等供給施設の設置 事業用:定額(天然ガススタンド8,000万円以内、電気スタンド300万円以内) 非事業用:設置費の1/2以内(主として路線バス及び塵芥車に供給する充填設備は設置費の2/3以内(ただし小型充填設備を除く))</li> </ul>
地域新エネルギー導入促進事業 【(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構】	地方自治体等	地域新エネルギー導入促進計画に基づき実施される新エネルギー設備導入事業等(天然ガス自動車等の導入費の1/2以内又は通常車両価格との差額のいずれか低い方)
最新規制適合車等代替促進(助成)事業 【(独)環境再生保全機構】	公健法旧第一種地域等を含む地方公共団体及び地方公共団体を通じ民間事業者	ディーゼルバス・トラック等の最新規制適合車等への代替費用の一部 (主として対象地域を走行する自動車)

※ この他に、NO<sub>x</sub>・PM法対策地域の8都府県では、低公害車導入に係る補助制度を用意しています。また、8都府県内の市区町村においても、低公害車導入に係る補助制度を用意している自治体があります。

# 環境に係る自動車関係税制の特別措置(平成18年度)

国 税		地 方 税	
所得税・法人税		自動車取得税	自動車税
電気、CNG、メタノール、ハイブリッドトラック・バス、燃料電池自動車	初年度30%特別償却又は7%税額控除(H18、H19年度、ただし電気、メタノールを除く)	- 2.7%軽減(H17、H18年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 課税：概ね10% (電気・CNG・メタノール自動車及び一般乗合バス等を除く)</li> <li>○ 減額： <ul style="list-style-type: none"> <li>- ディーゼル車：11年超</li> <li>- ガソリン車：13年超</li> </ul> </li> <li>○ 課税(注1) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 電気(燃料電池自動車を含む)、CNG、メタノール</li> <li>- 低排出ガス(新☆☆☆☆)かつ低燃費(基準+20%)車</li> <li>- 低排出ガス(新☆☆☆☆)かつ低燃費(基準+10%)車</li> <li>- 低排出ガス(新☆☆☆☆)かつ低燃費(基準+10%)車</li> <li>- 低排出ガス(新☆☆☆☆)かつ低燃費(基準+10%)車</li> </ul> </li> </ul>
	初年度30%特別償却又は7%税額控除(H18、H19年度)	- 2.2%軽減(H17、H18年度)	
低公害車等		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 課税標準の特例措置(注1) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 低排出ガス(新☆☆☆☆)かつ低燃費(基準+20%)車：30万円控除</li> <li>- 低排出ガス(新☆☆☆☆)かつ低燃費(基準+10%)車：15万円控除</li> </ul> </li> <li>- 低排出ガス(新☆☆☆☆)かつ低燃費(基準+10%)車</li> </ul>	
低公害車用燃料供給設備(電気、CNG、水素)	初年度30%特別償却又は7%税額控除(H18、H19年度、ただし電気を除く)		
最新排出ガス規制(H17年規制)適合のディーゼルトラック・バス等(車両総重量3.5t超)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 平成17年規制適合かつ重量車燃費基準達成車(注2)：1.0%軽減</li> <li>- 平成17年規制値よりもNOx又はPMを10%以上低減かつ重量車燃費基準達成車(注2)：2.0%軽減</li> </ul>	
自動車NOx・PM法に基づく排出基準適合車(トラック・バス等：17年規制適合車)		<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車NOx・PM法対策地域内において</li> <li>○ H17年規制適合車(ガソリン・LPG・ディーゼル車) <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1.5%軽減(H18、4.1~H19、3.31)</li> <li>- 1.2%軽減(H19、4.1~H21、3.31)</li> </ul> </li> </ul>	
			課税標準の1/3控除(H17、H18年度)

注1：新☆☆☆☆：排出ガスが平成17年基準値の1/4以下の車 低燃費車：基準値を基に2010年度(ガソリン車、LPG車用車(ディーゼル車は2005年度))燃費基準を達成した車  
 経過期間：自動車等はH18、19年度に新規新規登録した場合にそれぞれ当該年度の翌年度を経過 自動車取得税はH18、H19年度に取得した場合に当該年度を経過

注2：重量車燃費基準達成車：車両総重量3.5t超のディーゼル車を対象とした平成27年度燃費基準を達成した車  
 軽減期間：H18、19年度



## 低公害車普及のための補助金等支援措置(財政投融資)

融資金融機関	対象者	内 容
日本政策投資銀行	株式会社、組合、財団法人など組織形態のもの	①低公害車(電気、天然ガス、ハイブリッド、低燃費かつ低排出ガス認定車)の取得(政策金利I)
		②燃料供給設備の取得(政策金利I)
中小企業金融公庫	中小企業者(個人又は法人で事業を営まれる方)	③排出基準適合車の取得 (NOx・PM法対策地域内:政策金利II、NOx・PM法対策地域外:政策金利I)
		④DPF等の装置(政策金利I)
国民生活金融公庫	同 上	⑤新長期規制適合車の取得(政策金利I)
		融資比率(40%)
国民生活金融公庫	同 上	①低公害車(電気、天然ガス、ハイブリッド)の取得(特利②)
		②排出基準適合車の取得 (NOx・PM法対策地域内:特利③、NOx・PM法対策地域外:特利①) ※担保特例制度を利用する場合には、平成19年3月31日までに貸付契約を行うものに限る。同制度に基づき加算する利率から0.4% (ただし同制度に基づき加算する利率を上限とする。)を控除する。
国民生活金融公庫	同 上	③新長期規制適合車の取得(特利②)
		貸付限度(7.2億円) 金利はいずれも4億円を限度としてのもの
国民生活金融公庫	同 上	①低公害車(電気、天然ガス、ハイブリッド)の取得(特利B)
		②排出基準適合車の取得 (NOx・PM法対策地域内:特利C、NOx・PM法対策地域外:特利A)
国民生活金融公庫	同 上	③新長期規制適合車の取得(特利B)
		貸付限度(7,200万円)

※ この他に、NOx・PM法対策地域の8都府県では、低公害車導入に係る融資制度を用意しています。また、8都府県内の市区町村においても、低公害車導入に係る融資制度を用意している自治体があります。