

平成 21 年 6 月 26 日
総 務 省

世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価

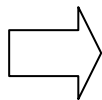
資 料

資料 1	「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」の概要……………	1
資料 2	低公害車に関する事務・事業等……………	2
資料 3	政策に係る規制等の推移……………	3
資料 4	低公害車開発普及アクションプラン（抄）……………	4
資料 5	低炭素社会づくり行動計画（平成 20 年 7 月 29 日閣議決定）（抄）……………	5

「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」の概要

＜基本方針 2003（平成 15 年 6 月 27 日閣議決定）等＞

民間の潜在力を最大限引き出すための制度改革、規制改革等の施策と予算の組合せ（政策群）という手法を重視



＜政策群（平成 16 年度以降）＞

（目的）

制度改革、規制改革等の施策と予算の組合せという手法により民間の潜在力を最大限引き出す。

（要件）

- ① 府省横断的に対応することを通じて、府省間の施策間の連携を強化し、重複を排除することにより政策目標の達成に資するものであること。
- ② 規制改革・制度改革等と予算措置とを組み合わせることにより、政策目標の達成に資するものであること。
- ③ 政策目標を達成するための施策が、より少ない財政負担で、民間需要・民間資金等を誘発するなど、民間活力を最大限に引き出すものであること。

評価の対象政策

民間の潜在力を最大限引き出すための制度改革、規制改革等の施策と予算の組合せにより、より少ない財政負担で、民間需要・民間資金等を誘発するなど、民間活力を最大限に引き出すための取組として平成 16 年度から総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省の 4 省において行われている政策群としての「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」



政策目標 （※ 2）	低公害車 （※ 1）	・ 平成 22(2010)年度までに、できるだけ早期に 1,000 万台以上普及	「低公害車開発普及アクションプラン」(平成 13 年 7 月 11 日策定)
	燃料電池自動車	・ 平成 22(2010)年度までに、5万台普及	

【民間活力の誘発】

低公害車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 低公害車導入のインセンティブを付与することによる、低公害車に関する民間需要の誘発、生産量増→価格低下→需要増という好循環 ・ 低公害車の普及を更に加速させることによる、民間の技術力の蓄積、環境分野における競争力の強化
------	---

燃料電池自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 世界に先駆けて燃料電池自動車の本格的普及に必要な規制体系を整備するとともに、一層の性能向上・低コスト化を図る共通的技術開発の加速化、政府調達等による率先導入の実施により、燃料電池自動車に関する民間需要の誘発を促す。また、それらの規制体系が事実上の国際基準になることを期待
---------	---

（※1）「実用段階にある低公害車」とは、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メタノール自動車及び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(昭和 54 年法律第 49 号)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)の5種類の自動車をいう。

（※2）平成 20 年度から「低炭素社会づくり行動計画」(平成 20 年 7 月 29 日閣議決定)における「現在、新車販売のうち約 50 台に 1 台の割合である次世代自動車(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、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG 自動車等)について、2020 年までに新車販売の内 2 台に 1 台の割合で導入するという野心的な目標の実現を目指す」との目標が新たに組み込まれている。

低公害車に関する事務・事業等

○ 各省の役割

総務省

- ・ 燃料電池自動車に係る防火面の安全基準の整備

経済産業省

- ・ 実用段階にある低公害車の普及を促進
- ・ 燃料電池自動車について、技術開発や実証試験、普及のための燃料電池の基準・標準の整備及び啓発

国土交通省

- ・ 低公害車の貨物運送・旅客運送事業者等への普及
- ・ 燃料電池自動車について、公道を走行するための保安基準等の整備

環境省

- ・ 低公害車の地方公共団体等への普及
- ・ 燃料電池自動車について、普及・啓発等実用化に向けた取組
- ・ 自動車排出ガス規制の強化

○ 事務・事業等

規制等

<低公害車>

- ・ 公的部門における低公害車の率先導入
- ・ NOx・PM法対象地域内での基準不適合車両の使用制限等
- ・ グリーン経営の推進
- ・ 燃費基準(トップランナー基準)及び低排出ガス車認定基準の設定
- ・ 自動車排出ガス規制
- ・ 燃料規格、サルファーフリーの導入
- ・ 自動車税・自動車取得税の軽減
- ・ 固定資産税の軽減

<燃料電池自動車>

- ・ 保安基準等の整備
- ・ 政府による率先導入
- ・ 燃料供給から自動車走行まで一貫した大規模実証試験の実施
- ・ 自動車税・自動車取得税の軽減

予算

<低公害車>

- ・ 低公害車(CNG、電気及びハイブリッド)導入費補助・融資
- ・ 燃料等供給設備(CNG、電気)設置費補助・融資

<燃料電池自動車>

- ・ 地方公共団体に対する導入費補助
- ・ 産官学による燃料電池技術開発戦略の推進
- ・ 地方公共団体と共同での走行実験
- ・ 普及啓発事業

政策に係る規制等

〔排ガス基準、燃費基準、税軽減措置〕

区分		年度		平成						
		13	14	15	16	17	18	19	20	
排ガス基準	燃費基準									
☆☆☆☆	+25%達成									
	+20%達成							○	○	○
	+15%達成									○
	+10%達成							○	○	×
	+5%達成					○	○	×	×	×
	達成					○	○	×	×	×
新☆☆☆	達成					○	○	×	×	×
旧☆☆☆	達成	○	○	○	×	×	×	×	×	
☆☆	達成	○	○	×	×	×	×	×	×	
☆	達成	○	○	×	×	×	×	×	×	

(注) 1 国土交通省資料に基づき、当省が作成した。

2 「○」は、税軽減措置の対象であることを、「×」は税軽減措置の対象外であることを、斜線部には該当する自動車がないことを示す。

3 「排ガス基準」(☆印)及び「燃費基準」の意味は以下のとおりである。

☆☆☆☆	:	平成17年排出ガス規制値より有害物質を75%以上低減させたと認定された車
新☆☆☆	:	50%以上低減させたと認定された車
旧☆☆☆	:	平成12年排出ガス規制値より有害物質を75%以上低減させたと認定された車
☆☆	:	50%以上低減させたと認定された車
☆	:	25%以上低減させたと認定された車
燃費基準+25%達成	:	平成22年度燃費基準より25%以上燃費性能が良いと判定された車
燃費基準+20%達成	:	20%以上燃費性能が良いと判定された車
燃費基準+15%達成	:	15%以上燃費性能が良いと判定された車
燃費基準+10%達成	:	10%以上燃費性能が良いと判定された車
燃費基準+5%達成	:	5%以上燃費性能が良いと判定された車
燃費基準達成	:	平成22年度燃費基準を満たすと判定された車

低公害車開発普及アクションプラン (抄)

平成13年7月11日
 経済産業省
 国土交通省
 環境省

1. 基本的考え方

21世紀は「環境の世紀」と言われ、温室効果ガスに代表される地球温暖化問題、大気汚染等の生活環境問題を解決していくことが急務となっている中で、21世紀にふさわしい環境負荷の小さい自動車社会を構築し、もって環境制約を成長要因に転じていくため、新しい技術の活用等により、著しく環境負荷の低減を実現した低公害車に関しその普及を図るとともに、技術によるブレークスルーを促し、その成果の普及に向けた施策を講じていくことが重要である。

こうした観点から、本年5月に総理のイニシアティブにより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するとともに、これを起爆剤として我が国における自動車の環境負荷低減をさらに加速化するため、経済産業省、国土交通省及び環境省は、相互に緊密に連携し、それぞれの施策の整合性を図りつつ、低公害車に対する開発、普及に関する措置について、以下の総合的、包括的なアクションプランを策定し、積極的に推進する。

なお、本アクションプランについては、今後必要に応じ、見直しを行うこととする。

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

本アクションプランにおいては、政府として普及に取り組むべき環境に優しい自動車として、環境負荷の小さい以下の自動車を実用段階にある低公害車とし、今後、各種施策を通じその普及を図る。

① 天然ガス自動車（CNG※自動車）

※CNG：Compressed Natural Gas（圧縮天然ガス）

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。

低炭素社会づくり行動計画（抄）

平成 20 年 7 月 29 日
閣 議 決 定

Ⅱ 革新的技術開発と既存先進技術の普及

2 既存先進技術の普及

(3) 次世代自動車の導入

我が国の自動車産業の技術力・競争力の強化にもつなげつつ、排出量のうち約 2 割を占める運輸部門からの二酸化炭素削減を行うため、現在、新車販売のうち約 50 台に 1 台の割合である次世代自動車（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、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG 自動車等）について、2020 年までに新車販売のうち 2 台に 1 台の割合で導入するという野心的な目標の実現を目指す。

具体的には、費用の一部支援などの導入支援の充実による初期需要の創出や電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車の基盤技術である次世代電池や燃料電池等の技術開発による高性能化や低価格化（2015 年までに次世代電池の容量を現状の 1.5 倍、コストを 7 分の 1、2030 年までに容量を 7 倍、コストを 40 分の 1 にすることを目指す）を進めるとともに、電池切れの不安感を解消するため、急速充電設備（例えば、家庭充電で約 7 時間の充電時間を急速充電では約 30 分程度に短縮可能）を含む充電設備等のインフラ整備、高度道路交通システム（ITS）の推進などの交通流対策、クリーンディーゼル車のイメージ改善や普及促進等の統合的な取組、次世代低公害トラック・バス等の実用化促進等を進める。