

第1 評価の対象とした政策等

1 評価の対象とした政策

本評価において対象とした政策は、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（以下「関係4省」という。）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」である。

2 評価を担当した部局及びこれを実施した時期

総務省行政評価局 評価監視官（財務、経済産業等担当）
平成18年12月から21年6月まで

3 評価の観点

本評価の対象とした「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」は、政策群の一つであり、「政策群」とは、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003」（平成15年6月27日閣議決定）において、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という手法を活用した政策であるとされている。

具体的には、次の要件を満たしたものであり、「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」は、この③の代表例とされていた。

- ① 規制改革・制度改革等と予算措置を組合せ、構造改革と予算との連携を強める
- ② 原則として府省横断的に対応することで、政策の実効性・効率性を高める
- ③ より少ない財政負担で、民間活力を最大限引き出す

「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」については、関係4省において、「平成22年度までに、実用段階にある低公害車をできるだけ早期に1,000万台以上、燃料電池自動車を5万台普及」という政策目標が設定されるとともに、次の「民間活力の誘発」という政策効果が設定され、政策目標の達成のための関係4省の役割、関係する施策、事務・事業（以下「事務・事業等」という。）が定められている。

- ・ 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

- ・ 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購入の実施等により、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標準になることを期待

本評価では、このような政策群という特性を踏まえ、民間活力を最大限に引き出すなどの政策効果が発現しているかについて評価する。

また、本政策の政策目標「平成 22 年度までに、実用段階にある低公害車をできるだけ早期に 1,000 万台以上、燃料電池自動車を 5 万台普及」について、政策効果の発現状況との関連性を評価の対象とする。

なお、実用段階にある低公害車（注）（以下単に「低公害車」という。）と燃料電池自動車では、技術的な課題の状況が異なるため政策目標が別に立てられていることを踏まえ、政策効果の把握及び評価に当たっては、大きく 2 つに分けて取り扱うこととする。

（注） 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

4 政策効果の把握の手法

政策効果は、政策目的を実現するための手段としての事務・事業等の舞台となる市場が異なればその発現状況も異なってくるものと考えられる。例えば、乗用車については、個人消費者、事業者及び地方公共団体にかかわらずすべての者が市場に含まれ、その規模は極めて大きい。これに対して、貨物車については、距離（長距離又は短距離）、使用目的等によってその種類や積載量等がまちまちとなっていることから、それぞれの市場の性格も異なっている。

また、事務・事業等の効果の発現又は非発現の原因も、それぞれの市場ごとに異なる場合があると考えられる。例えば、貨物車は事業用に用いられることから、企業イメージのほか、経済性が重要視され、維持管理経費としての原油価格や物流政策などが大きな影響を与える可能性があるが、個人消費者が乗用車を導入する場合には、経済性のみならず個人の嗜好が大きな影響を与える可能性がある。また、メーカーは、国内市場のみならず諸外国の市場を視野に入れていることから、諸外国の自動車排出ガス規制等を重要視している可能性もある。

このような点を勘案して本政策については、次のとおり、評価しようとする事務・事業等とその舞台となる市場を特定した上で、それぞれの事務・事業等の対象者における効果の発現状況を測定するとともに、その市場に流通する車種の保有台数等の推移との関係を分析するなどの方法により、有効性及び効率性の観点から評価することとする。

① 政策の実施状況

本政策について、どのような事務・事業等（公的部門における率先導入、自動車排出ガス規制の強化等、低公害車の導入費の補助等）が、低公害車及び燃料電池自動車（以下「低公害車等」という。）の種類ごとに、誰（ユーザー（個人消費者、事業者及び地方公共団体等）、メーカー、ディーラー、燃料等供給設備設置者）に対して、いつから（本政策の実施開始年度（16年度）以降の各年度）、どの程度実施されているかを整理する。

② 政策効果の発現状況

上記①の事務・事業等の実施により、それぞれの時点でどのような効果を発現しているかについて分析する。この場合の効果の発現は、事務・事業等ごとに、その対象者であるユーザー、メーカー、ディーラー及び燃料等供給設備設置者において当該事務・事業等により低公害車等の導入・保有が誘発されているか、その市場における低公害車等の保有台数が増加しているかについて、ユーザー、メーカー、ディーラー等に対する実地調査及びアンケート調査の結果を踏まえて分析し、本政策が低公害車等の普及等に関する民間活力の誘発に関して有効性を有するかという観点から評価する。

○ 実地調査

低公害車等ユーザー（事業者及び地方公共団体）、自動車メーカー及び自動車ディーラーから、低公害車等の導入・製造・販売理由、低公害車等に関する問題点等を聴取

（実地調査担当部局）

行政評価局、8管区行政評価（支）局、沖縄行政評価事務所、10行政評価事務所

（調査対象事業者等）

452事業者、47都道府県、72市区町村、5自動車メーカー及び98自動車ディーラー等

○ アンケート調査

自動車を保有している4,000人を対象に、低公害車の導入支援措置の認知度、低公害車を購入した理由又は購入しなかった理由等についてインターネットによるアンケート調査を実施

③ 政策効果の発現状況と政策目標の達成状況との関係

政策目標の達成状況は、外部要因に大きく左右され、必ずしも政策効果の発現の結果とは一致しないことに留意しつつ、上記②により把握した政策効果の発現状況と政策目標との関係について分析・評価する。

④ 政策に関する財政負担と政策効果の発現状況との関係

本政策に関する財政負担と政策効果との関係を分析し、より少ない財政負担でより大きな効果を発現させることができないかという効率性について分析・評価する。

5 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

(1) 政策評価・独立行政法人評価委員会（政策評価分科会）

本政策評価の企画立案及び評価書の取りまとめに当たって、次のとおり、政策評価・独立行政法人評価委員会の下に置かれる政策評価分科会の審議に付し、本評価の全般に係る意見等を得た。

① 平成 18 年 11 月 30 日 政策評価計画

② 平成 20 年 11 月 25 日 調査の状況（政策評価の方向性）

なお、上記分科会の議事要旨及び議事録については、総務省ホームページで公表している。

（http://www.soumu.go.jp/hyouka/dokuritu_n/gijiroku/seisaku_bunkakai.html）

(2) 有識者からの意見聴取

本政策評価計画の検討、政策効果の発現状況の把握方法等に関して、学識経験者（大学教授（理工学専攻 1 人及び工学専攻 2 人））から意見の聴取を行った。

6 政策の評価を行う過程において使用した資料その他の情報に関する事項

当省が実施した調査の結果のほか、主として次の資料を使用した。

- 自動車保有車両数に関する統計データ（平成 18 年 3 月 31 日現在）（財団法人自動車検査登録情報協会）
- 「わが国の自動車保有動向」（平成 14 年～20 年版）（財団法人自動車検査登録情報協会）
- 「自動車保有車両数」（平成 14 年～20 年版）（財団法人自動車検査登録情報協会）
- 「環境統計集」（平成 21 年版）（環境省）
- 「低公害車ガイドブック」（平成 8 年版～20 年版）（環境省、経済産業省、国土交通省）
- 天然ガス自動車、天然ガススタンド普及状況（社団法人日本ガス協会ホームページ掲載資料）
- 低公害車出荷台数（社団法人日本自動車工業会ホームページ掲載資料）