

## 第2 政策の概要

### 1 政策の背景事情

地球温暖化問題や大気汚染等の生活環境問題の解決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を低減した低公害車の普及が喫緊の課題となっている。

こうした中で、平成13年7月、経済産業省、国土交通省及び環境省は、「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。以下「アクションプラン」という。図表1-1)を策定し、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5万台普及するとの目標を設定した。

平成16年度からは、この普及台数を政策目標とした政策群として、関係4省において、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が推進されている。

この政策においては、総務省は燃料電池自動車に係る防火面の安全基準の整備を、経済産業省は実用段階にある低公害車の普及の促進と燃料電池自動車に関する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を、国土交通省は低公害車の貨物運送・旅客運送事業者等への普及、燃料電池自動車の公道走行のための保安基準等の整備を、環境省は低公害車の地方公共団体等への普及、燃料電池自動車の普及・啓発等を推進することとされている。

なお、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。」という目標とそれに関する施策が新たに本政策に組み込まれている(図表1-2)。

### 2 政策の実施状況

#### (1) 政策の体系

政策群「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」の体系は、図表aのとおり、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用いて、民間活力の誘発という政策効果を挙げることにより、政策目標である「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」を達成するというものである。

本政策においては、政策目標を達成するための制度改革、規制改革等の施策と予算の組合せとして、図表 a のとおり、「公的部門における低公害車等の率先導入」、「NO<sub>x</sub>・PM法対策地域内での基準不適合車両の使用制限（注 1）等」、「燃費基準（トップランナー基準（注 2））及び低排出ガス車認定基準の設定」、「燃料電池に関する保安基準等の整備」等の「規制等」や、「低公害車の導入費の補助」、「燃料等供給設備設置費の補助」、「地方公共団体に対する燃料電池自動車の導入費の補助」等の「予算」が組み込まれており、これらの事務・事業等を関係 4 省がそれぞれ分担して執行することとされている。

ただし、これらの事務・事業等は、すべての低公害車等に一律に適用されているのではなく、図表 b のとおり、車種別（乗用車と貨物車・乗合車・特種（殊）車（注 3）。以下「貨物車等」という。）低公害車等の種類別（CNG自動車、電気自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車及び燃料電池自動車）、対象者別（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、それぞれ実施されている。

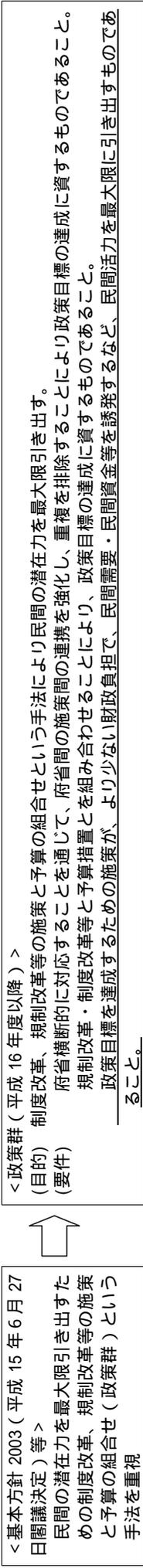
（注 1） 「NO<sub>x</sub>・PM法対策地域内での基準不適合車両の使用制限」とは、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平成 4 年法律第 70 号。以下「NO<sub>x</sub>・PM法」という。）に基づき、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県（以下「8 都府県」という。）内の 252 市区町村を指定し、この対策地域内に使用の本拠の位置を有するディーゼル自動車等については、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法施行規則（平成 4 年総理府令第 53 号）で定められる窒素酸化物及び粒子状物質の排出基準に適合したものでなければ保有してはならないとされているものである。

（注 2） 現在商品化されている自動車のうち、最も燃費性能が優れている自動車をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて作成した基準をいう。

（注 3） 「特種（殊）車」とは、特種な用途に応じた設備を有する自動車であって、車体の形状として、キャンピング車、救急車等 78 種類あり、具体的には、パトカーや消防車などの緊急車、街宣車、道路維持作業用自動車、医療防疫用自動車、霊柩自動車、冷蔵冷凍自動車、コンクリートミキサー車、現金輸送車等 140 種類がある。

なお、「実用段階にある低公害車」とは、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、アクションプランにより、環境負荷の小さい天然ガス自動車（CNG自動車）、電気自動車、ハイブリッド自動車、メタノール自動車及び低燃費かつ低排出ガス認定車とされており、これらに燃料電池自動車を加えた低公害車等の概要と環境性能は、図表 c のとおりとなっている。

図表 a 「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」の体系図



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」

<p>政策目標 ( 2 )</p>	<p>低公害車 ( 1 )</p>
<p>燃料電池自動車</p>	<p>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                  平成 22(2010)年度までに、5万台普及</p>

「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)

【民間活力の誘発】

<p>低公害車</p>	<p>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</p>
<p>燃料電池自動車</p>	<p>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技術開発の加速化、政府調達等による率先導入の実施等により、燃料電池自動車の実施等</p>

(※1) 「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「低排出ガス認定車」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。

<p>総務省</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>燃料電池自動車に係る防火面の安全基準の整備</li> </ul> <p>経済産業省</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>実用段階にある低公害車の普及を促進</li> <li>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</li> </ul> <p>国土交通省</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車の貨物運送・旅客運送事業者等への普及</li> <li>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</li> </ul> <p>環境省</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車の地方公共団体等への普及</li> <li>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</li> <li>自動車排出ガス規制の強化</li> </ul>	<p>各省の役割</p>
<p>事務・事業等</p>	<p>規制等</p> <p>&lt;低公害車&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公的部門における低公害車の率先導入</li> <li>NOx・PM法対策地域内での基準不適合車両の使用制限等</li> <li>グリーン経営の推進</li> <li>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</li> <li>自動車排出ガス規制</li> <li>燃料規格、サルファーフリーの導入</li> <li>自動車税・自動車取得税の軽減</li> <li>固定資産税の軽減</li> </ul> <p>&lt;低公害車&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車(CNG、電気及びハイブリッド)導入費補助・融資</li> <li>燃料等供給設備(CNG、電気)設置費補助・融資</li> </ul> <p>予算</p> <p>&lt;燃料電池自動車&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体に対する導入費補助</li> <li>産官学による燃料電池技術開発戦略の推進</li> <li>地方公共団体と共同での走行実験</li> <li>普及啓発事業</li> </ul>

図表 b 低公害車等に関する事務・事業等

〔低公害車〕

種類	車種	事務・事業等の対象				燃料等供給設備設置者
		ユーザー		メーカー・ディーラー	燃料等供給設備設置費の補 助・融資 税固定資産税の軽減	
		公的部門	事業者			
CNG自動車	乗用車	規 低公害車の率先導入 補 低公害車導入費の補助	補 規 低公害車導入費の補助・融資 税自動車税及び自動車取得税の軽減 規 NOx・PM 法対象地域内の基準不適合 車両の使用制限	規 自動車排出ガス規制の強化	補 燃料等供給設備設置費の補 助・融資 税固定資産税の軽減	
	貨物車等		補 規 低公害車導入費の補助・融資 税自動車税及び自動車取得税の軽減	規 NOx・PM 法対象地域内の基準不適合 車両の使用制限		
電気自動車	乗用車	規 低公害車の率先導入 補 低公害車導入費の補助	補 規 低公害車導入費の補助・融資 税自動車税及び自動車取得税の軽減	無し	補 燃料等供給設備設置費の補 助・融資 税固定資産税の軽減	
	貨物車等		補 規 低公害車導入費の補助・融資 税自動車税及び自動車取得税の軽減	無し		
メタノール自動車	乗用車	規 低公害車の率先導入 補 低公害車導入費の補助	補 規 低公害車導入費の補助・融資 税自動車税及び自動車取得税の軽減	規 自動車排出ガス規制の強化	補 燃料等供給設備設置費の補 助・融資	
	貨物車等		補 規 低公害車導入費の補助・融資 税自動車税及び自動車取得税の軽減	規 NOx・PM 法対象地域内の基準不適合 車両の使用制限		
ハイブリッド自動車	乗用車	規 低公害車の率先導入 補 低公害車導入費の補助	補 規 低公害車導入費の補助・融資 税自動車税及び自動車取得税の軽減	規 自動車排出ガス規制の強化	補 燃料等供給設備設置費の補 助・融資	
	貨物車等		補 規 低公害車導入費の補助・融資 税自動車税及び自動車取得税の軽減	規 NOx・PM 法対象地域内の基準不適合 車両の使用制限		
低燃費かつ低排出ガス認定車	乗用車	規 低公害車の率先導入 補 低公害車導入費の補助	補 規 低公害車導入費の補助・融資 税自動車税及び自動車取得税の軽減	規 自動車排出ガス規制の強化	補 燃料等供給設備設置費の補 助・融資	
	貨物車等		補 規 低公害車導入費の補助・融資 税自動車税及び自動車取得税の軽減	規 NOx・PM 法対象地域内の基準不適合 車両の使用制限		

(注) 1 当省の調査結果による。  
 2 表中の「規」は規制等を、「税」は税を、「補」は補助を、「税」は融資を示す。  
 3 上記のほか、「物流事業者のグリーン経営の推進」が本政策に位置付けられている。  
 4 低公害車の導入費及び燃料供給設備の設置費の融資並びに自動車税及び自動車取得税の軽減措置については、本政策に係る予算の中には含まれていない。  
 5 事務・事業等の概要については、図表 1-3「低公害車等に関する政策の概要」参照

〔燃料電池自動車〕

種類	車種	事務・事業等の対象		燃料供給設備設置者
		公的部門	その他	
		乗用車	規 燃料電池自動車実用化促進プロジェクト（普及のための保安基準策定） 規 安全基準の整備等	
貨物車等	規 低公害車の率先導入 補 低公害車導入費の補助	規 燃料電池自動車実用化促進プロジェクト（研究開発、実証試験） 規 水素安全利用等基盤技術開発 規 燃料電池システム等実証研究（研究開発、実証試験） 規 燃料電池自動車開発推進事業 規 次世代低公害車普及事業（普及啓発）		

(注) 1 当省の調査結果による。  
 2 表中の「規」は規制等を、「税」は税を、「補」は補助を、「税」は普及啓発を、「研」は研究開発等を示す。  
 3 事務・事業等の概要については、図表 1-3「低公害車等に関する政策の概要」参照

図表 c 低公害車等の概要及び環境性能

種類	低公害車等の概要	環境性能
CNG自動車	家庭に供給されている都市ガスの原料でもある天然ガスを気体のまま圧縮し貯蔵したものを燃料として走る自動車 CNG: Compressed Natural Gas (圧縮天然ガス)	ガソリン自動車と比較して、二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )の排出量が少なく、また、窒素酸化物(NO <sub>x</sub> )、粒子状物質(PM)の排出量も少ない。
電気自動車	バッテリー(蓄電池)に蓄えた電気でモーターを回転させて走る自動車	走行時にCO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> ・PMを一切排出しない。
メタノール自動車	アルコールの一種であるメタノールを燃料として走る自動車	ガソリン自動車と比較して、NO <sub>x</sub> ・PMの排出量が少ない。ただし、CO <sub>2</sub> の排出量は、ガソリン自動車とほぼ同等あるいは若干多い。また、同タイプのディーゼル車と比較してNO <sub>x</sub> の排出量が約半分に削減される。
ハイブリッド自動車	複数の動力源(電気モーターとガソリンエンジン又はディーゼルエンジン)を組み合わせる自動車	低燃費かつ低排出ガス自動車と比較してCO <sub>2</sub> の排出量が少なく、NO <sub>x</sub> の排出量も少ない。また、同タイプのディーゼル車と比較してNO <sub>x</sub> ・PMは少ない。
低燃費かつ低排出ガス自動車	ガソリン自動車又はディーゼル自動車のうち、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(トップラナー基準)を早期達成し、かつ、低排出ガス車認定実施要領(平成12年運輸省告示第103号)に基づく低排出ガス認定を受けている自動車	これまでのガソリン自動車又はディーゼル自動車から、燃費性能を向上させ、温暖化ガス、CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> の排出量を削減させている。ただし、メーカーでは、現時点においてその環境性能の向上は限界に近づいているとしている。
燃料電池自動車	燃料電池で車載の水素と空気中の酸素を反応させて発電し、その電気でモーターを回転させて走る自動車。水素と酸素との化学反応によって燃料電池から発生する水蒸気が唯一の排気ガス(直接水素燃料タイプの場合)であり、また、燃料から動力を取り出す際のエネルギー効率は、ガソリン車やディーゼル車と比べて高い。	走行時にCO <sub>2</sub> 及びNO <sub>x</sub> ・PMを一切排出しない。

(注) 財団法人運輸低公害車普及機構のホームページ掲載資料及び「日本の自動車工業」(日本自動車工業会)並びに当省の調査結果に基づき作成した。

(2) 政策の実施状況

本政策に係る国の予算は、図表 d のとおり、平成 16 年度（本政策の実施開始年度）の 146 億円から徐々に減少し、19 年度に 44 億円になったが、21 年度においては 62 億円に増えている。

図表 d 「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」の予算の推移

（単位：百万円）

施 策	関係省	平成 16 年度	17	18	19	20	21
低公害車の普及促進		14,165	12,244	11,324	4,313	5,288	6,178
低公害車の普及の推進	経済産業省、国土交通省、環境省	14,096	12,185	11,272	4,268	5,237	6,141
ディーゼル車の排出実態調査	環境省	69	59	53	45	52	36
燃料電池車の普及への取組		443	326	240	129	91	59
燃料電池自動車実用化促進プロジェクト	国土交通省	412	215	166	66	64	33
次世代低公害車普及事業	環境省		80	40	32	（注 2）	（注 2）
燃料電池自動車啓発推進費	環境省	31	31	34	31	27	26
予算合計額		14,608	12,570	11,564	4,442	5,379	6,237

（注）1 当省の調査結果による。

2 「次世代低公害車普及事業」は、平成 20 年度に「低公害車の普及の推進」と統合している。

これらの予算のうち経済産業省、国土交通省及び環境省の低公害車等の導入及び燃料等供給設備設置に対する補助には、本政策の実施以前から継続して実施されているものもあり、これらの推移は、図表 e のとおりとなっている。

図表 e 低公害車等の導入費及び燃料等供給設備設置費に対する補助金（実績）の推移

〔低公害車等の導入費の補助〕

（単位：万円、％）

事業名	平成13	14	15	16	17	18	19
クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金 【経済産業省】	577,607	388,011	494,401	924,215	835,046	453,359	74,299
（指数）	116.8	78.5	100.0	186.9	168.9	91.7	15.0
低公害車普及促進対策費補助金 【国土交通省】	6,600	198,300	535,900	430,500	223,900	213,100	177,700
（指数）	1.2	37.0	100.0	80.3	41.8	39.8	33.2
低公害車（代エネ・省エネ）普及事業 【環境省】	15,440	10,543	7,708	25,558	3,592	5,653	5,840
（指数）	200.3	136.8	100.0	331.6	46.6	73.3	75.8
次世代低公害車普及事業（普及啓発） 【環境省】					2,086	2,394	2,394
（指数）					-	-	-
低公害車普及（助成）事業 【環境省】	15,700	15,500	18,300	10,900	1,500	-	-
（指数）	85.8	84.7	100.0	59.6	8.2	-	-
合計	615,347	612,354	1,056,309	1,391,173	1,064,038	672,112	257,839
（指数）	58.3	58.0	100.0	131.7	100.7	63.6	24.4
本政策実施開始年度以降 計							3,392,036

- （注）1 当省の調査結果による。  
 2 「低公害車普及（助成）事業」は、平成18年度に廃止された。  
 3 「指数」は、平成15年度の補助額を100とした場合の値である。  
 4 「次世代低公害車普及事業（普及啓発）」は、平成17年度から開始された。

〔燃料等供給設備設置費の補助〕

（単位：万円、％）

事業名	平成13	14	15	16	17	18	19
クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金 【経済産業省】	406,049	397,174	409,333	200,449	212,750	133,334	6,298
（指数）	99.2	97.0	100.0	49.0	52.0	32.6	1.5
低公害車（代エネ・省エネ）普及事業 【環境省】	0	0	0	418	0	0	0
（指数）	-	-	-	-	-	-	-
合計	406,049	397,174	409,333	200,867	212,750	133,334	6,298
（指数）	99.2	97.0	100.0	49.1	52.0	32.6	1.5
本政策実施開始年度以降 計							553,249

- （注）1 当省の調査結果による。  
 2 「指数」は、平成15年度の補助額を100とした場合の値である。

また、本政策に係る規制等も、図表 f のとおり、本政策の実施以前から継続して実施されており、特に低燃費かつ低排出ガス認定車については、自動車税及び自動車取得税の軽減措置と組み合わせて徐々に強化されてきている。

図表 f 規制等の推移

[ガソリン自動車に関する排出ガス規制に関する主な動き(平成10年以降)]

年月日	主な動き						
平成10年 9月30日	新短期規制(平成12年、13年排出ガス基準)制定						
	自動車の種別		測定方法及び単位	CO	HC	NOx	PM
	乗用車		10・15モード (g/km)	0.67	0.08	0.08	
			11モード (g/test)	19.0	2.20	1.40	
	貨物車・ 乗合車	軽量車 (GVW 1.7t)	10・15モード (g/km)	0.67	0.08	0.08	
			11モード (g/test)	19.0	2.20	1.40	
		中量車 (1.7t < GVW 2.5t)	10・15モード (g/km)	2.10	0.08	0.13	
			11モード (g/test)	24.0	2.20	1.60	
		重量車 (2.5t < GVW)	13モード (g/kWh)	16.0	0.58	1.40	
	(注) 1 「CO」は一酸化炭素、「HC」は炭化水素、「NOx」は窒素酸化物、「PM」は粒子状物質を表す。 2 「GVW」は車両総重量(車両重量+乗車人員+最大積載量)を表す。 3 「PM」の基準値は設定されていない。						
12年 10月1日	乗用車及び軽量車に関する新短期規制適用開始						
13年 10月1日	中量車及び重量車に関する新短期規制適用開始						
15年 9月26日	新長期規制(平成17年排出ガス基準)制定						
	自動車の種別		測定方法及び単位	CO	NMHC	NOx	PM
	乗用車			1.15	0.05	0.05	
	貨物車・ 乗合車	軽量車 (GVW 1.7t)	10・15+11 モード法 (g/km)	1.15	0.05	0.05	
		中量車 (1.7t < GVW 3.5t)		2.55	0.05	0.07	
		重量車 (3.5t < GVW)	JE05 モード法 (g/kWh)	16.0	0.23	0.7	
	(注) 1 「NMHC」は非メタン炭化水素を表す。 (注) 2 「PM」の基準値は設定されていない。						
	17年 10月1日	新長期規制適用開始					
	20年 3月25日	ポスト新長期規制(平成21年排出ガス基準)制定					
		自動車の種別		測定方法及び単位	CO	NMHC	NOx
乗用車			1.15	0.05	0.05	0.005	
貨物車・ 乗合車		軽量車 (GVW 1.7t)	J008H+JC08C モード法 (g/km)	1.15	0.05	0.05	0.005
		中量車 (1.7t < GVW 3.5t)		2.55	0.05	0.07	0.007
		重量車 (3.5t < GVW)	JE05 モード法 (g/kWh)	16.0	0.23	0.7	0.010
(注) 「PM」の基準値は、NOx 触媒付直噴車(ガソリンを燃料とする吸蔵型窒素酸化物還元触媒を装着した直接噴射式エンジンを備えた自動車)にのみ適用される。							
21年 10月1日		ポスト新長期規制適用開始(予定)					

(注) 当省の調査結果による。

〔ディーゼル自動車に関する排出ガス規制に関する主な動き（平成10年以降）〕

年月日	主な動き						
平成12年 9月5日	新短期規制（平成14、15、16年排出ガス基準）制定						
	自動車の種別		測定方法及び単位	CO	HC	NOx	PM
	乗用車	小型車 (VW 1.265t)	10・15モード (g/km)	0.63	0.12	0.28	0.052
		中型車 (1.265t < VW)		0.63	0.12	0.30	0.056
	貨物車・ 乗合車	軽量車 (GVW 1.7t)		0.63	0.12	0.28	0.052
		中量車 (1.7t < GVW 2.5t)		0.63	0.012	0.49	0.06
重量車 (2.5t < GVW)		13モード (g/kWh)		2.22	0.87	3.38	0.18
(注)「VW」は車両重量を表す。							
14年 10月1日	乗用車、軽量車に関する新短期規制適用開始						
15年 9月26日	新長期規制制定						
	自動車の種別		測定方法及び単位	CO	NMHC	NOx	PM
	乗用車	小型車 (VW 1.265t)	10・15+11 モード法 (g/km)	0.63	0.024	0.14	0.013
		中型車 (1.265t < VW)		0.63	0.24	0.15	0.014
	貨物車・ 乗合車	軽量車 (GVW 1.7t)		0.63	0.024	0.14	0.013
		中量車 (1.7t < GVW 3.5t)		0.63	0.024	0.25	0.015
重量車 (3.5t < GVW)		JE05 モード法 (g/kWh)		2.22	0.17	2.0	0.027
15年 10月1日	中量車及び重量車(ただし、車両総重量3.5トン超12トン以下のものに限る。)に関する新短期規制適用開始						
16年 10月1日	重量車(ただし、車両総重量12トン超のものに限る。)に関する新短期規制適用開始						
17年 10月1日	新長期規制適用開始						
20年 3月25日	ポスト新長期規制（平成21年、22年規制）制定						
	自動車の種別		測定方法及び単位	CO	NMHC	NOx	PM
	乗用車		J008H+JC08C モード法 (g/km)	0.63	0.024	0.08	0.005
	貨物車・ 乗合車	軽量車 (GVW 1.7t)		0.63	0.024	0.08	0.005
		中量車 (1.7t < GVW 3.5t)		0.63	0.024	0.15	0.007
	重量車 (3.5t < GVW)		JE05 モード法 (g/kWh)	2.22	0.17	0.7	0.010
21年 10月1日	乗用車、軽量車、中量車(ただし、車両総重量2.5トン超3.5トン以下のものに限る。)及び重量車(車両総重量12トン超のものに限る。)に関するポスト新長期規制適用開始(予定)						
22年 10月1日	中量車(ただし、車両総重量1.7トン超2.5トン以下のものに限る。)及び重量車(ただし、車両総重量3.5トン超12トン以下のものに限る。)に関するポスト新長期規制適用開始(予定)						

(注) 当省の調査結果による。

〔燃費基準に係る主な動き（平成10年以降）〕

年月日	主な動き
平成10年6月	エネルギーの使用の合理化に関する法律の大幅な改正により、自動車の燃費基準に「トップランナー基準」の考え方を導入
11年3月31日	乗用車及び貨物車（車両総重量2.5トン以下のものに限る。）の燃費基準を制定 【目標年度】 ・ ガソリン乗用車及びディーゼル乗用車：平成22年度 ・ ガソリン貨物車及びディーゼル貨物車：平成17年度
18年3月17日	ディーゼル重量車（車両総重量3.5トン超の乗合車及び貨物車）の燃費基準を制定 【目標年度】 ・ 平成27年度
19年7月2日	乗用車、乗合車及び貨物車（車両総重量3.5トン以下のものに限る。）の新たな燃費基準を制定 【目標年度】 ・ 平成27年度

（注） 当省の調査結果による。

〔低燃費かつ低排出ガス認定車の種類別の税軽減措置の有無〕

区分		年度							
		平成13	14	15	16	17	18	19	20
排出ガス基準	燃費基準								
	+25%達成								
	+20%達成								
	+15%達成								
	+10%達成								×
	+5%達成						×	×	×
新	達成						×	×	×
	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 「排出ガス基準」（印）及び「燃費基準」の意味は、以下のとおりである。

- 新 : 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
- 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
- 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 : 平成22年度燃費基準より20%以上燃費性能が良いと判定された車
- 燃費基準+15%達成 : 平成22年度燃費基準より15%以上燃費性能が良いと判定された車
- 燃費基準+10%達成 : 平成22年度燃費基準より10%以上燃費性能が良いと判定された車
- 燃費基準+5%達成 : 平成22年度燃費基準より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