

図表 1 - 1 低公害車開発普及アクションプラン

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。

4. 実用段階にある低公害車の普及策

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（以下「CNG自動車等」とする。）は、官民挙げた取り組みによる技術的ブレークスルーにより実用化が進んできたが、既存車と比べて高価格である、航続距離が短い等一部性能が劣る、燃料インフラが未整備であることなどにより、需要が伸び悩んでいる状況にある。このため、市場が拓がらず、結果として量産効果が働かない、競争原理が働かず車種の多様化が進まない、インフラ整備のインセンティブが少ない等の悪循環に陥っている。また、低燃費かつ低排出ガスのガソリン車については既に実用化されているが、一層の普及を図る必要がある。

また、大都市地域においては、自動車排出ガスに起因する大気汚染問題が依然として深刻であることから、自動車NO_x法が改正・強化されたところであり、同法の対策地域においては、低公害車により重点的な普及が急務となっている。

低公害車の普及のためには、マイナスの循環をプラスへと転換するといったことが必要であり、政府をはじめとした公的部門による低公害車の率先導入や、民間事業者等への低公害車の導入に対する支援制度の充実・強化を図る等の施策を展開することにより、国がイニシアティブを発揮する。

(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

政府は、総理指示に従い、平成14年度以降3年間で原則として全ての一般公用車を、グリーン購入法に基づく基本方針に従い切り替える。

また、特殊法人等に対しても、政府の方針に従って切り替えを進めていくよう要請する。

国会、裁判所においても率先して切り替えが行われるよう依頼する。

○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

地方公共団体に対して、政府における一般公用車への切り替え方針を基本としつつ、利用ニーズに応じて、グリーン購入法に基づく基本方針に適合する環境性能の優れた自動車への切り替えを要請する。

また、CNG自動車等を利用した事業等、地方公共団体が行う低公害車導入に関する取組みを積極的に支援するため、よりインセンティブ効果を高める観点から、地方公共団体に対する現行の支援制度の充実を図る。

(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

今後、CNG自動車、ハイブリッド自動車等の需要が車種数増加等により大幅に拡大することが見込まれることに対応し、市場自立化に向けた動きを一層加速化するため、支援措置の大幅拡充を目指す。

特に三大都市圏を中心にNO_x、PMの削減を図るため、環境負荷の大きなバス・トラックをターゲットに、支援措置の大幅拡充を目指し、CNGトラック、LPGトラック等、既に実用段階にある低公害な車の短期集中的な導入に取り組む。なお、大中型トラック・バスを中心に、ディーゼル自動車の代替が困難なセグメントについては新長期規制適合トラック等が前倒しで供給されることが重要である。

○税制及び金融支援による普及促進

グリーン税制、低燃費車に係る特例措置等の既存の税制の活用や、日本政策投資銀行等による低利融資の実施などにより、低公害車の普及促進に取り組む。

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

電気、天然ガス等の供給設備の整備をより効果的に推進する観点から、関係省庁が連携し、各地域毎にCNG自動車等の導入計画を集約し、導入台数が多く見込まれる重点地域については優先的に支援を行う。

○税制及び金融支援による普及促進

電気、天然ガス等燃料供給設備に係る固定資産税等の特例措置を活用するとともに、日本政策投資銀行による低利融資を実施する。

(3) 物流業者におけるグリーン経営の推進

物流事業者のグリーン経営普及及びグリーン経営認証制度導入に関し、民間ベースで進められている動きを支援し、低公害車の積極的導入やエコドライブ、適正な自動車整備の推進等と合わせ、物流部門の環境負荷低減を図る。

(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

電気自動車については、情報技術の活用によって、複数の利用者が1台の車を共有し必要に応じて使用するといった共同利用システムの実現が可能となり、この導入によって電気自動車の急速な普及促進が図れられることが期待されている。

しかしながら、システムの導入に際しては、システム導入事業者の運用コストの低減が最大の課題となっており、貸出・管理業務の無人化によるコスト削減を実現し、平成14年度からの電気自動車共同利用システムの円滑な実用化を実現するため、支援措置等必要な環境整備を行う。

○モニター事業を通じたニーズ開拓等

一般市民を対象に電気自動車のモニター事業を実施し、市民の生活の場における電気自動車ニーズの開拓等を行う。

(5) 普及・広報

○低公害車フェア等の実施

各種低公害車を一同に集めて展示・試乗を行う「低公害車フェア」の開催、低公害車の技術開発、車種等に関する情報を取りまとめた「低公害車ガイドブック」の発行等、普及・広報を推進する。

○地方における普及活動、広報活動

本省及び地方出先機関（地方経済産業局、地方運輸局等）が中心となり、地方自治体、関係団体及び産業界が連携し、各地でCNG自動車等の普及啓発を行うための体制整備を行い、低公害車の展示会・試乗会、シンポジウム等を開催するとともに、低公害車導入支援事業やエコ・ステーションの整備状況等の情報提供を行うなど、低公害車の普及啓発・広報活動を積極的に推進する。

(6) その他

○産業界における積極的取り組み

環境問題に関する国民的な関心が高まっており、環境問題に積極的に取り組む企業に対する社会的評価も年々高まっている。こうした中で、産業界においては、低公害車の積極的な導入に取り組むことが期待される。

また、上記の施策がより大きな効果をあげることを確保する観点から、低公害車のより一層の普及を図るためには、自動車メーカーから供給される多様な車種の中から、ユーザーが性能・価格等の比較検討を行い、要求に見合った車を選択できる環境を提供することが必要である。

このため、自動車メーカーにおいては、積極的に車種の多様化を推進するとともに、コストの低減、省エネ法に基づく燃費基準の前倒し達成による低燃費車の早期供給、メーカー毎の低公害車出荷動向の自主的な公表に取り組むことが期待される。

5. 次世代低公害車の開発

(1) 燃料電池自動車

水素と酸素の反応により発生する電気を動力源とする燃料電池自動車は、理論的には排出ガスを出さず、また高いエネルギー効率が期待できるため、将来的には次世代低公害車の本命と目されており、世界の自動車メーカーにおいて開発が進められている。しかしながら、燃料電池自動車は、従来の内燃機関による自動車とは動力についての仕組みが全く異なることから解決すべき課題が多く、ようやく一部のメーカーで公道での試験走行が始められたばかりである。

このため、適切な役割分担の下、産学官の連携により技術のブレークスルーを目指すとともに、大規模な実走行実証試験の実施、性能評価手法や燃料性状の標準化、安全基準の策定等を推進し、早期実用化を目指す。

○燃料電池技術開発戦略の策定と産学官による実施

産学官の役割を明確化し、それぞれが取り組むべき技術開発を有機的・体系的に推進するため、燃料電池技術開発戦略を策定し、産学官により実施する。

○大規模実証試験の実施

燃料供給方法を含めた燃料電池自動車の環境性能、エネルギー総合効率、燃料インフラとのインターフェースの確保、技術課題等のデータ・事例など、燃料電池自動車の普及や民間企業が開発競争を進める上で必要となる基礎的情報を得るため、技術の進展を踏まえつつ、燃料供給から自動車走行まで一貫した燃料電池自動車の実走行実証を平成14年から実施する。併せて、燃料電池自動車の意義についての普及啓発を図る。

○安全基準の策定、性能評価手法・燃料性状等の標準化等

燃料電池自動車の適正な開発競争や、普及段階において必要となるソフトインフラ整備の観点から、燃費、排ガス、出力等の性能評価手法の確立、燃料性状等の標準化と安全基準等の策定を相互に連携しつつ推進する。

(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

○ 地球環境問題や深刻な大気汚染問題を考えれば、大型車分野について、新燃料や新技術の積極的な活用を含め、排出ガスがゼロ又はゼロに近く、また超低燃費の次世代低公害車の技術開発の促進が急務であり、国際的な動向を踏まえながら、必要に応じ産学官の適切な連携をとりつつ、以下をはじめとする次世代低公害車の技術開発を、早急に進める。

・ DME (ジメチルエーテル) *を用いた自動車

※クリーンで軽油に代替する可能性がある天然ガスなどから作られる合成燃料

・ 次世代ハイブリッド自動車*

※車の走行状態に応じてエンジンとモーター使い分ける自動車技術について、より高効率な減速時のエネルギー回生システムや高性能リチウム電池の開発も含めた新たな蓄電システムを開発する。

・ 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)

○ また、中小型車分野についても、上記の次世代低公害車に加え、以下をはじめとする技術開発を促進する。

・ 高性能天然ガス自動車

・ 次世代LPG自動車

図表 1 - 2 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

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。

図表 1 - 3 低公害車等に関する政策の概要

[施策の区分：規制]

事務・事業の名称	具体的な事務・事業の内容
<p>公的部門における低公害車の率先導入</p>	<p>平成 13 年 5 月 8 日の閣議において、総理大臣より、平成 14 年度以降 3 年を目途に、原則として、政府のすべての一般公用車について、低公害車に切り替えるよう指示。これを受けて、各府省は導入計画を作成し推進。平成 16 年度にすべて（4,236 台）を低公害車に切り替えた。</p> <p>「低公害車開発普及アクションプラン」（平成 13 年 7 月 11 日経済産業省、国土交通省、環境省）において、国は、地方公共団体に対して、政府における一般公用車への切り替え方針を基本としつつ、利用ニーズに応じて、公用車の低公害車への率先切り替えを要請するとされている。</p>
<p>NO_x・PM法対象地域内での基準不適合車両の使用制限等</p>	<p>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_x・PM法」という。）に基づき、自動車交通が集中しており、かつ、大気汚染防止法等の従来の措置だけでは二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の確保が困難な地域を窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域として、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県内の 252 市区町村が指定されている。</p> <p>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並びにガソリン自動車及びLPG自動車のトラック・バス等の新車及び使用過程車は、NO_x・PM法施行規則（平成 4 年総理府令第 53 号）で定め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ならないとされた。このため、適合しないディーゼル自動車等は、対策地域内で新規登録することができず、また、使用過程車は、自動車の種別及び初度登録年月日に応じて定められている猶予期間経過後、対策地域内での使用ができなくなるとされている。</p>
<p>グリーン経営の推進</p>	<p>グリーン経営認証は、「地球温暖化対策推進大綱」（平成 14 年 3 月 19 日地球温暖化対策推進本部決定）に基づき、運送事業者のグリーン経営が温暖化対策の一つとして位置付けられたことにより設けられた。</p> <p>これを受けて、国土交通省が所管する財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が認証機関となり、グリーン経営推進マニュアルに基づいて一定のレベル以上の取組を行っている事業者に対して、審査の上認証・登録を行う。認証の有効期間は 2 年であり、取得後 2 年ごとに更新審査（現地審査）が必要となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ トラック事業：平成 15 年 10 月 1 日から開始 ・ バス事業、タクシー事業：平成 16 年 4 月 1 日から開始 ・ 旅客船業、内航海運業、港湾運送業、倉庫業 ：平成 17 年 7 月 1 日から開始
<p>燃費基準（トッパー基準）</p>	<p>燃費基準（トッパー基準）は、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）に基づき、経済産業省が、平成 11 年に乗車定員 10 人以下の乗用自動車及び車両総重量 2.5 トン以下の貨物自動車を対象として、既に商品化されている自動車の中で最も燃費性能が優れているものをベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて、平成 17 年度又は 22 年度までに達成すべき燃費基準を定めたものである。</p> <p>その後、燃費基準（トッパー基準）が改定され、平成 15 年にLPG自動車（注2）、18 年に重量車として車両総重量 3.5 トン超の貨物自動車及び乗車定員 11 人以上の乗用自動車加わり、それぞれ平成 22 年度、27 年度までに達成すべき燃費基準が定められた。</p>

事務・事業の名称	具体的な事務・事業の内容
低排出ガス車認定基準	低排出ガス車認定基準は、「自動車の排出ガス低減性能の評価等に関する規程」(平成 11 年運輸省告示第 600 号)等に基づき、国土交通省が、細目告示で定める排出ガス規制値よりも排出ガスに含まれる一酸化炭素等を低減させた自動車を低排出ガス車として認定し、公表するとともに、低排出ガス車であることを示す車体表示(ステッカー貼付)するものである。
自動車の燃費性能の評価及び公表	自動車の燃費性能の評価及び公表は、「自動車の燃費性能の評価及び公表に関する実施要領」(平成 16 年国土交通省告示第 61 号)に基づき、国土交通省が、省エネ法で定める燃費基準値以上に燃費の良い自動車を評価・公表し、その旨を表す車体表示(ステッカー貼付)するものである。
自動車排出ガス規制の強化(世界一厳しいディーゼル自動車の排出ガス基準の制定等)	自動車排出ガス規制は、大気汚染防止法(昭和 43 年法律第 97 号)に基づき、環境大臣が自動車の排出ガスに含まれる物質の量の許容限度を規定し、「道路運送車両法」(昭和 26 年法律第 185 号)等に基づき、国土交通大臣が自動車の排気ガスに含まれる一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質及び黒煙の許容量を規定し、さらに、細目告示において、これらの物質の許容量を燃料別、自動車の種類別及び車輛総重量別に規定するものである。 自動車排出ガス規制の強化(世界一厳しいディーゼル自動車の排出ガス基準の制定等)は、中央環境審議会の累次の答申で示された許容限度に基づき規定されており、平成 14 年 4 月 16 日に出された第 5 次答申に基づき、15 年 9 月 26 日付けで細目告示が改正され、17 年 10 月 1 日から適用されている。
燃料規格、サルファーフリーの導入	燃料規格、サルファーフリー(ガソリン及び軽油に含まれる硫黄分の低下)の導入は、総合資源エネルギー調査会及び中央環境審議会の答申を踏まえ、経済産業省が、平成 18 年に「揮発油等の品質の確保等に関する法律施行規則」(昭和 52 年通商産業省令第 24 号)の改正を行い、ガソリン及び軽油に含まれる硫黄分を 50ppm から 10ppm とした。これを受け、軽油については平成 19 年 1 月 1 日、ガソリンについては 20 年 1 月 1 日から適用することとされた。

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「LPG自動車」は、LPガス(液化石油ガス)を燃料として走行する自動車

[施策の区分：予算・税等]

事務・事業の名称	具体的な事務・事業の内容	
低公害車(CNG自動車、電気自動車及びハイブリッド自動車)の導入費補助	1 経済産業省による補助	
	事業名	クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金
	目的	運輸部門における新エネルギー利用促進、省エネルギーの推進及びCO ₂ 、NO _x 等有害物質の排出抑制を図る。
	開始年度	平成 10 年度
	対象者	民間事業者等
	補助対象	・ CNG自動車、電気自動車及びハイブリッド自動車の購入費用又はリース費用 ・ 使用過程車のCNG自動車への改造費用
	補助率	・ 通常車両との価格差の2分の1以内 ・ 使用過程車の改造費用の3分の1以内
	その他	メタノール自動車に対する補助は、平成 13 年度をもって廃止された。また、CNG乗用車及びハイブリッド乗用車への補助は、平成 18 年度末に廃止された。
	2 国土交通省による補助	
	事業名	低公害車普及促進対策費補助
目的	バス・トラック事業者を中心に、CNGバス・トラック等の導入に対し、地方公共団体等と協調して補助	

事務・事業の名称	具体的な事務・事業の内容		
		を行うことにより、低公害車の普及を促進し、大気環境の改善を図る。	
	開始年度	平成 13 年度	
	対象者	バス・トラック事業者等	
	補助対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ C N G自動車並びにハイブリッド自動車の貨物車及び乗合車の購入費用又はリース費用 ・ 使用過程車の C N G自動車への改造費用 	
	補助率	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通常車両との価格差の 2 分の 1 ・ 使用過程車の改造費用の 3 分の 1 	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 15 年度及び 16 年度に、低 P M認定車の購入費用又はリース費用に関する補助を実施 ・ 平成 16 年度から 18 年度まで、ディーゼル新長期規制適合車の購入費用又はリース費用に関する補助を実施 	
3 環境省による補助			
	事業名	低公害（代エネ・省エネ）車普及事業	
	目的	地方公共団体等が保有する公営バスへの低公害車（C N G自動車、電気自動車及びハイブリッド自動車）の導入を支援し、地方公共団体が率先して導入することにより、地域における省エネ・代エネ対策を推進する。	
	開始年度	平成 8 年度	
	対象者	地方公共団体及びその団体、第 3 セクター（出資比率 50%以上）	
	補助対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ C N G自動車及びハイブリッド自動車（乗合車）の購入費用又はリース費用 ・ 使用過程車の C N G自動車への改造費用 	
	補助率	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通常車両との価格差の 2 分の 1 ・ 使用過程車の改造費用の 2 分の 1 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ C N G自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車（乗用車及び貨物車）及びメタノール自動車の購入費用又はリース費用に関する補助は、平成 16 年度末に廃止 ただし、平成 16 年度にリースにより導入した車両については、17 年度以降もリース期間終了まで補助金を交付 		
	事業名	低公害普及（助成）事業	
	目的	地方公共団体が行う、大気汚染の影響による健康被害を予防するために必要な事業策を推進する。	
	開始年度	昭和 63 年度	
	対象者	公害健康被害の補償等に関する法律(昭和 48 年法律第 111 号)の旧第 1 種地域を含む地方公共団体等	
	補助対象	C N G自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車及びメタノール自動車の購入費用又はリース費用	
	補助率	購入費用：定額 リース費用：年間リース料の 2 分の 1	
その他	特殊法人等整理合理化計画(平成 13 年 12 月 19 日閣議決定)に基づき、事業の重点化を図り、平成 17 年度末に同事業を終了		
	事業名	次世代低公害車普及事業	
	目的	地方公共団体等による次世代低公害車（燃料電池自	

事務・事業の名称	具体的な事務・事業の内容	
		動車、ジメチルエーテル自動車及び水素自動車)の導入を支援し、地方公共団体が率先して導入することにより、次世代低公害車の早期普及を図る。
	開始年度	平成 17 年度
	対象者	地方公共団体及びその団体、第 3 セクター（出資比率 50%以上）
	補助対象	次世代低公害車の導入費用
	補助率	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通常車両との価格差の 2 分の 1 ・ 使用過程車の改造費用の 2 分の 1
燃料等供給設備（CNG、電気、メタノールスタンド。以下同じ）の設置費補助	1 経済産業省による補助	
	事業名	クリーンエネルギー自動車等導入促進事業
	開始年度	平成 10 年度
	対象者	民間事業者等
	補助対象	燃料等供給施設
	補助率	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業用： CNGスタンド 8,000 万円以内 電気スタンド 300 万円以内 ・ 自家用： 設置費の 2 分の 1 以内 (ただし、主として路線バス及び塵芥車に供給する自家用充填設備は設置費の 3 分の 2 以内)
	その他	事業用の設備に関する補助は、平成 18 年度末に廃止
	2 環境省による補助	
	事業名	低公害（代エネ・省エネ）車普及事業
	開始年度	平成 8 年度
	対象者	地方公共団体及びその団体、第 3 セクター（出資比率 50%以上）
	補助対象	燃料等供給施設
	補助率	設置費の 2 分の 1
	事業名	低公害普及（助成）事業
	開始年度	昭和 63 年度
対象者	公害健康被害の補償等に関する法律の旧第 1 種地域を含む地方公共団体等	
補助対象	メタノールスタンド	
その他	本事業は、平成 17 年度末に終了	
低公害車（CNG自動車、電気自動車及びハイブリッド自動車）の導入費の低利融資	1 日本政策投資銀行による低利融資	
	対象者	株式会社、組合、財団法人等の組織形態のもの
	事業内容	以下のいずれかに該当する事業（ディーゼル微粒子を除去する装置の導入・装着を含む。）に対し低利融資を実施 使用車種規制適合車の取得 低公害車（CNG自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車及び低燃費かつ低排出ガス認定車）の取得 ディーゼル新長期規制適合車の取得
	2 中小企業金融公庫による低利融資	
	対象者	中小企業金融公庫法（昭和 28 年法律第 138 号）第 2 条に定める中小企業者
事業内容	以下のいずれかに該当する事業に対し低利融資を实	

事務・事業の名称	具体的な事務・事業の内容	
		施 NOx・PM法の排出基準適合車の買換え、取得 又は、リース・レンタル 低公害車（CNG自動車、電気自動車及びハイブリッド自動車）の取得 ディーゼル新長期規制適合車の取得
	3 国民生活金融公庫による低利融資	
	対象者	中小企業基本法（昭和38年法律第154号）第2条第1項に定める中小企業者
事業内容	以下のいずれかに該当する事業に対し低利融資を実施 NOx・PM法の排出基準適合車の取得 低公害車（CNG自動車、電気自動車及びハイブリッド自動車）の取得 ディーゼル新長期規制適合車の取得	
燃料等供給設備設置費の低利融資	日本政策投資銀行による低利融資	
	対象者	株式会社、組合、財団法人等の組織形態のもの
事業内容	燃料供給設備（CNG、電気及びメタノール）を設置しようとする事業者に対し、その設置資金を低利により融資 なお、メタノールの供給設備の設置費用の低利融資は、平成15年度末で廃止	
自動車税の軽減	平成13年度から、排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい一定の自動車の税率を軽減し、一方、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車の税率を重くする特例措置（いわゆる「自動車税のグリーン化」）が講じられている。	
自動車取得税の軽減	排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい一定の自動車の税率を軽減する特例措置が講じられている。	
固定資産税の軽減	低公害車用の燃料供給設備については、平成9年度から、固定資産税の課税標準を最初の3年間に限り3分の2とする特例措置が講じられている。	

(注) 当省の調査結果による。

[施策の区分：燃料電池自動車]

名称等	内容等	対象
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） 【所管】 国土交通省 【実施期間】 平成15年度～	【目的】 ・ 大気汚染物質等の排出がゼロである燃料電池自動車の実用化・普及を通じて環境負荷の小さい自動車社会の構築を目指す。 【内容】 ・ 燃料電池自動車の安全・環境性能に係る保安基準の策定（平成17年3月） ・ 燃料電池自動車の型式認証（平成17年6月） ・ バス等の大型燃料電池自動車に係る基準の検討 ・ 国際連合の自動車基準調和フォーラムにおいて燃料電池自動車の世界統一基準に日本の保安基準が採択されることを目指し検討作業に貢献	メーカー 燃料インフラ設置者
安全基準の整備等	【目的】 ・ 安全の確保を前提に燃料電池の実用化に向けた包括的な	メーカー

名称等	内容等	対象
<p>【所管】 総務省、経済産業省、国土交通省</p> <p>【実施期間】 平成 14～16 年度</p>	<p>規制の再点検</p> <p>〔内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 14 年 5 月に「燃料電池実用化に関する関係省庁連絡会議」を設置し、燃料電池の実用化に向けた包括的な規制の再点検等を行い、16 年度末までに燃料電池普及に係る規制 6 法律 28 項目の再点検を完了した。 	燃料インフラ設置者
<p>水素安全利用等基盤技術開発</p> <p>【所管】 経済産業省</p> <p>【実施期間】 平成 15～19 年度</p>	<p>〔目的〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 水素安全技術と水素エネルギー導入の推進と導入効果を挙げる実用化技術の開発 <p>〔内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 「製造・貯蔵・輸送」が研究開発の 3 本柱 このうち水素製造技術については、天然ガス等の原料から水素や二酸化炭素の分離膜を利用して効率的に製造できる技術を研究開発 水素貯蔵技術については、水素吸蔵合金、無機・有機ハイドライド等の貯蔵材料の研究開発並びに高圧水素タンク及び高圧ハイブリッドタンク等の車載用の貯蔵技術を研究開発 水素輸送技術については、有機ハイドライドや液水水素等の低コストかつ効率的な輸送の研究開発 水素供給技術開発については、70Mpa（メガパスカル：圧力の単位）充てん対応の水素圧縮機、水素充てん機、樹脂ホースや圧力計等及び水素センサー等の水素インフラ機器を研究開発 	メーカー 燃料インフラ設置者
<p>燃料電池システム等実証研究（研究開発、実証試験）</p> <p>【所管】 経済産業省</p> <p>【実施期間】 平成 18～22 年度</p>	<p>〔目的〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 水素エネルギー社会に向けた課題の抽出と国民的理解の醸成 <p>〔内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 「水素安全利用等基盤技術開発」による技術がメーカーに応用され、開発された燃料電池自動車の走行試験や燃料電池自動車のインフラ整備を含めた実証、研究開発を実施 	ユーザー メーカー 燃料インフラ設置者
<p>燃料電池自動車啓発推進事業</p> <p>【所管】 環境省</p> <p>【実施期間】 平成 15 年度～</p>	<p>〔目的〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 燃料電池自動車の普及に向けて、より広く一般の方に周知する。 <p>〔内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体との共催により、燃料電池自動車、CNG 自動車、低・低自動車等を展示する低公害車フェアを実施 	ユーザー
<p>次世代低公害車普及事業（普及啓発）</p> <p>【所管】 環境省</p> <p>【実施期間】 平成 17 年度～</p>	<p>〔目的〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体が行う地球温暖化対策の強化と速やかな普及を図る。 <p>〔内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 燃料電池自動車、ジメチルエーテル（DME）自動車及び水素自動車を率先的に導入する地方公共団体に対して、導入に係る費用の一部を補助 	ユーザー （地方公共団体）

（注）当省の調査結果による。