

『世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価』の方向性（骨子・案）

【評価チャート（政策群）】

評価の対象政策	世界最先端の「低公害車」社会の構築 ・ 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み合わせを活用
---------	--



政策目標	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	
	次世代自動車（※2）	・ 平成 32(2020)年までに新車販売のうち2台に1台の割合で導入	「低炭素社会づくり行動計画」 (平成 20 年 7 月 29 日閣議決定)

（民間活力の誘発）

低公害車	・ 低公害車導入のインセンティブ付与→低公害車への民間需要の誘発、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→民間の技術力の蓄積、環境分野における競争力の強化	} →民間需要の誘発
燃料電池自動車	・ 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（これらの規制体系が事実上の国際基準になることを期待） ・ 一層の性能向上・低コスト化を図る共通の技術開発の加速化 ・ 政府調達等による率先購入の実施	

(※1) 「実用段階にある低公害車」(以下「低公害車」という。)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、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)の5種類の自動車をいう。  
(※2) 「次世代自動車」とは、①ハイブリッド自動車、②電気自動車、③プラグインハイブリッド自動車、④燃料電池自動車、⑤クリーンディーゼル車、⑥CNG自動車等をいう。



各省の役割	事務・事業等
<p><b>総務省</b></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><b>経済産業省</b></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><b>国土交通省</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車のバス・トラック事業者等への普及</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><b>環境省</b></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><b>規制等</b></p> <p>＜低公害車＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>低公害車の率先導入</li> <li>NOx・PM法対象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</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・自動車取得税の優遇</li> <li>固定資産税の優遇</li> </ul> <p>＜燃料電池自動車＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>保安基準等の整備</li> <li>政府による率先導入</li> <li>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</li> <li>自動車税・自動車取得税の優遇</li> </ul> <p><b>予算</b></p> <p>＜低公害車＞</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>＜燃料電池自動車＞</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>

【評価の視点等】

《評価の観点》  
評価の対象とする政策について、関係行政機関の各種施策が総体としてどのような効果を上げているかなどの総合的な観点から全体として評価



〈有効性〉  
関係施策の推進は、民間活力の誘発に寄与しているか。

〈効率性〉  
費用に見合った効果が得られているか。



**主な評価の視点**

〈低公害車〉

- 低公害車の保有台数の推移と、国の施策とはどのような関係にあるか。
- ユーザーの低公害車の導入理由と、国の施策等とはどのような関係にあるか。
- 国の施策のうち、効果が乏しいものはないか。
- 低・低自動車の税軽減額(平成 17 年度について試算)はどのくらいか。

〈燃料電池自動車〉

- 燃料電池自動車に関する民間需要が高まっているか。

※ 本政策評価では、低公害車のうち、①CNG自動車、②電気自動車、③ハイブリッド自動車及び④メタノール自動車を総称して、「CNG自動車等」という。また、低燃費かつ低排出ガス認定車を「低・低自動車」という。

【政策効果の把握結果】

**低公害車**

低公害車の保有台数は、平成 17 年度に 1,219 万 2,868 台となっており、すでに本政策群の政策目標(1,000 万台以上普及)を達成している。しかし、この内訳をみると、低・低自動車が 1,191 万 6,351 台で 97.7%と大部分を占めているのに対し、CNG自動車等は 27 万 6,517 台で 2.3%となっている。

● **CNG自動車等** (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)

CNG自動車等の保有台数は、平成 13 年度の約 8 万 4,000 台から 19 年度約 45 万 1,600 台へと 5.4 倍に増加した。これは、ハイブリッド乗用車が増加したことによる。

一方、低公害車の保有台数に占めるCNG自動車等の割合は、平成 14 年度以降 3%以下で推移しており、本政策群の目標達成に対する寄与の程度は低い。

＜CNG自動車＞

既存車と比べ価格が高く、また、出荷台数が平成 14 年度以降毎年度減少しており、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現しているといえない。また、天然ガス供給施設の整備が全国的に展開されていないことから、CNG自動車の普及には限界があると考えられる。

＜電気自動車＞

電気自動車は平成 17 年度以降、乗用車、貨物車、乗合車の出荷実績がなく、本政策群が目指す「民間活力の誘発」、「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現していない。

＜ハイブリッド自動車＞

ハイブリッド自動車については、平成 13 年度から保有台数及び出荷台数は大きく増えている。この背景として、ガソリン・軽油価格の上昇に伴うユーザーの燃費への関心の高まりが考えられる。一方、ハイブリッド自動車の価格は低下していないことから、本政策群が目指す「生産量増→価格低下→需要増という好循環」が発現しているとまではいえない。

● **低・低自動車**

国の施策(自動車排出ガス規制、燃費基準の強化)に対する自動車メーカーの積極的な取組みにより、平成 16 年以降に生産された自動車の型式の過半は、低・低自動車となっており、これが保有台数の増加に効果があったものと考えられる。

しかし、国の施策(税軽減措置)は、保有台数の増加への効果が少ない。

**燃料電池自動車**

燃料電池自動車は、車両価格が極めて高額であり、現時点では実用性が乏しい。このため、燃料電池自動車の登録台数は極めて少なく、国の施策の効果が発現していない。