

世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価
関係資料

資料 2-1 平成 18 年度第 3 期 政策評価計画（案）

資料 2-2 『世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価
（総合性確保評価）』の調査概要（案）

資料 2-3 『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（案）

資料 2-4 『世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策』の
評価チャート図（案）

資料 2-5 『世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価』
【参考資料】

平成 18 年度第 3 期 政策評価計画(案)

名 称	世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価 (総合性確保評価)
目 的	<p>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、著しく環境負荷の低減した低公害車の普及が喫緊の課題となっている。</p> <p>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」を策定し、「実用段階にある低公害車を平成 22 年度までのできるだけ早い時期に 1,000 万台以上、燃料電池自動車を平成 22 年度に 5 万台普及」を目標として設定した。</p> <p>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（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）として、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、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。</p> <p>この政策評価は、世界最先端の「低公害車」社会の構築のための政策のうち、政策群の手法を活用した政策について、総体としてどの程度効果を上げているかなどの総合的な観点から評価を行い、関係行政の今後の在り方の検討に資するため実施するものである。</p>
調 査 項 目	<ol style="list-style-type: none"> 1 「低公害車」社会の構築に係る推進政策の現況 2 「低公害車」社会の構築に係る推進政策の効果の発現状況 3 その他
調査対象機関	総務省、経済産業省、国土交通省、環境省
関連調査等 対 象 機 関	地方公共団体、関係団体、事業者等
調査実施時期	平成 18 年 12 月～
担 当 評 価 監 視 官 等	財務、経済産業等担当評価監視官 地方支分部局一部

『世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価 (総合性確保評価)』の調査概要(案)

1 行政評価等プログラム

平成 18 年度行政評価等プログラム(平成 18 年 4 月 総務省)において、複数の行政機関の所掌に係る政策について、その総合的な推進を図る見地から評価するテーマとして『世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価』を取り上げ、平成 18 年度第 3 期(平成 18 年 12 月)からの実施を計画

2 対象政策

『世界最先端の「低公害車」社会の構築』のため、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(政策群)という手法を活用する政策(後記「5 調査のポイント」参照)

3 調査スケジュール

- 平成 18 年 12 月初旬 関係省に対する実施通知

※ 調査対象機関：総務省、経済産業省、国土交通省、環境省

- 平成 18 年 12 月～ 本省調査

総務省行政評価局が、関係省から、『世界最先端の「低公害車」社会の構築』に係る施策の実施状況に関するデータ等を把握するとともに、関係団体、事業者等から、低公害車の開発、供給等に係るデータ等を把握。また、有識者等から、低公害車の開発・普及に関する背景事情や将来見通し、諸外国における排出ガス規制や低公害車の普及状況等について聴取

- 平成 19 年 4 月～7 月 地方調査

管区行政評価局等が、国の地方支分部局、地方公共団体等から、低公害車の普及のための施策の実施状況や公用車への低公害車の導入等に関するデータを把握するとともに、地域別の低公害車の普及状況等に関するデータ等を把握

管区行政評価局等が、メーカー等から低公害車の開発・供給の動機について、ユーザー(公的部門、事業者及び個人)から低公害車の認知度や購入の動機について聴取

4 調査体制

- 行政評価局：財務、経済産業等担当評価監視官
管区行政評価局、行政評価支局、行政評価事務所

5 調査のポイント

【対象とする政策の特性を踏まえた評価を実施】

● 本評価は、政策群としての『世界最先端の「低公害車」社会の構築』を対象

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）で、「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という手法」を活用した政策
- ・ 具体的には、次の要件を満たしたもの
 - ① 府省横断的に対応することを通じて、府省間の施策の連携を強化し、重複を排除
 - ② 規制改革・制度改革等の施策と予算措置を組み合わせ
 - ③ 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

(注) 政策群としての『世界最先端の「低公害車」社会の構築』は、上記の③の代表例

● 政策群としての『世界最先端の「低公害車」社会の構築』については、「民間活力を最大限に引き出す」などの政策群としての目的に照らして、当該政策の推進により

- ・ 低公害車に関する民間需要が誘発されているか、
- ・ 生産量増→価格低下→需要増という好循環が形成されているか、
- ・ 民間の技術力の蓄積、環境分野における競争力の強化が進展しているか
- ・ 燃料電池自動車に関する民間需要が高まっているか

など期待される効果が発現しているかについて評価

◇ 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 万台以上普及

◇ 民間活力の最大限の引出し

- ・ 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の技術開発の加速化、政府調達等による率先購入の実施により、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

【評価の観点等（例示）】

設問は、評価の観点ごと、区分された評価の対象ごとに、政策目的（民間活力の引出し等）に照らして設定することを基本とするが、共通的な設問例としては、以下が想定される。

《低公害車》

- 1 低公害車導入のインセンティブを付与するという施策は、個人消費者、事業者及び公的団体（以下「ユーザー」という。）並びに製造事業者及び販売業者（以下「メーカー等」という。）を対象として、それぞれどの程度取り組まれてきているか。
- 2 上記 1 の施策の推進は、それぞれの時点で民間活力の最大限の引出し（※）にどのように寄与してきているか。

- (※) i 需要や供給の誘発
 - ii 生産量増→価格低下→需要増という好循環の形成
 - iii 民間の技術の蓄積
 - iv 環境分野における競争力の強化
- 3 上記1の施策の推進と実用段階にある低公害車の普及目標1,000万台とはどのような関係にあるか。
 - 4 更に少ない財政負担で、民間活力を現状以上に引き出す余地はないか。

《燃料電池自動車》

- 1 燃料電池自動車の本格的普及に必要な規制体系の整備、性能向上・低コスト化を図る技術開発、政府調達等による率先導入は、どの程度取り組まれてきているか。
- 2 上記1の施策の推進は、それぞれの時点で燃料電池自動車に関するメーカー側又はユーザー側における開発等の誘発にどのように寄与しているか。
- 3 上記1の施策の推進は、それぞれの時点で燃料電池自動車に関する規制体系の国際標準化にどのように寄与しているか。
- 4 上記1の施策の推進と燃料電池自動車の普及目標5万台とはどのような関係にあるか。
- 5 更に少ない財政負担で、民間活力を現状以上に引き出す余地はないか。

【評価の主な指標等（例示）】

評価の指標は、評価の観点ごと、区分された評価の対象ごとに設定することを基本とするが、主な指標等は、以下のとおり

《低公害車》

- ① 低公害車の生産・出荷・販売・保有台数の推移
- ② メーカーの車種構成（ラインナップ）における低公害車の位置付けの推移等
- ③ 低公害車の価格の推移
- ④ メーカー等の低公害車の開発・供給の動機（排出ガス規制や燃費性能等の国内外の要求、技術の蓄積、競争力等）
- ⑤ ユーザーの低公害車の認知度、購入の動機（税の優遇措置、補助金・融資、燃費性能、車体価格、環境保護の意識等）
- ⑥ 低公害車燃料供給設備等インフラの整備実績（設置箇所の分布、箇所数の推移等）
- ⑦ 補助及び融資事業の対象の変遷、件数及び金額の推移、補助等によらない追加導入
- ⑧ 公用車への低公害車の導入台数の推移
- ⑨ 自動車税、自動車取得税、固定資産税等の優遇措置の変遷、それぞれの税収額と税優遇措置による減税額の推移
- ⑩ 燃費基準、低排出ガス車認定基準、排出ガス規制の変遷
- ⑪ 研究開発の進展状況（件数・金額の推移、実用段階への移行状況等）
- ⑫ 燃料価格の推移
- ⑬ 広報・啓発等の変遷

《燃料電池自動車》

- ① 燃料電池自動車の生産・出荷・保有台数の推移
- ② 政府調達等による導入台数の推移
- ③ 燃料電池自動車の研究開発の進展状況（性能の変遷、車両価格の推移等）
- ④ 燃料電池自動車の安全規制の変遷とその規制体系の国際標準化の進展状況
- ⑤ メーカーの燃料電池自動車の開発・供給の動機
- ⑥ ユーザーの購入の動機
- ⑦ 広報・啓発等の変遷

『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（案）

＜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み合わせ（政策群）という手法」を重視



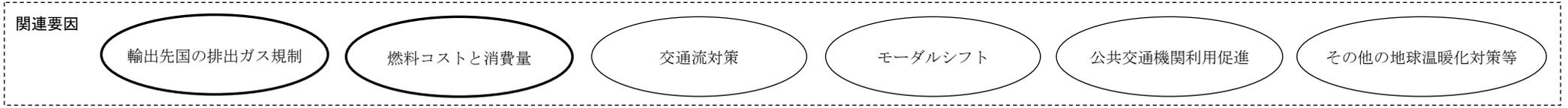
＜政策群（平成16年度以降）＞
 （目的） 制度改革、規制改革等の施策と予算の組み合わせという手法により民間の潜在力を最大限引き出す。
 （要件） ①府省横断的に対応することを通じて、府省間の施策間の連携を強化し、重複を排除することにより政策目標の達成に資するものであること。
 ②規制改革・制度改革等と予算措置とを組み合わせることにより、政策目標の達成に資するものであること。
 ③政策目標を達成するための施策が、より少ない財政負担で、民間需要・民間資金等を誘発するなど、民間活力を最大限に引き出すものであること。

評価の対象とする政策 『世界最先端の「低公害車」社会の構築』のため、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）を活用する政策

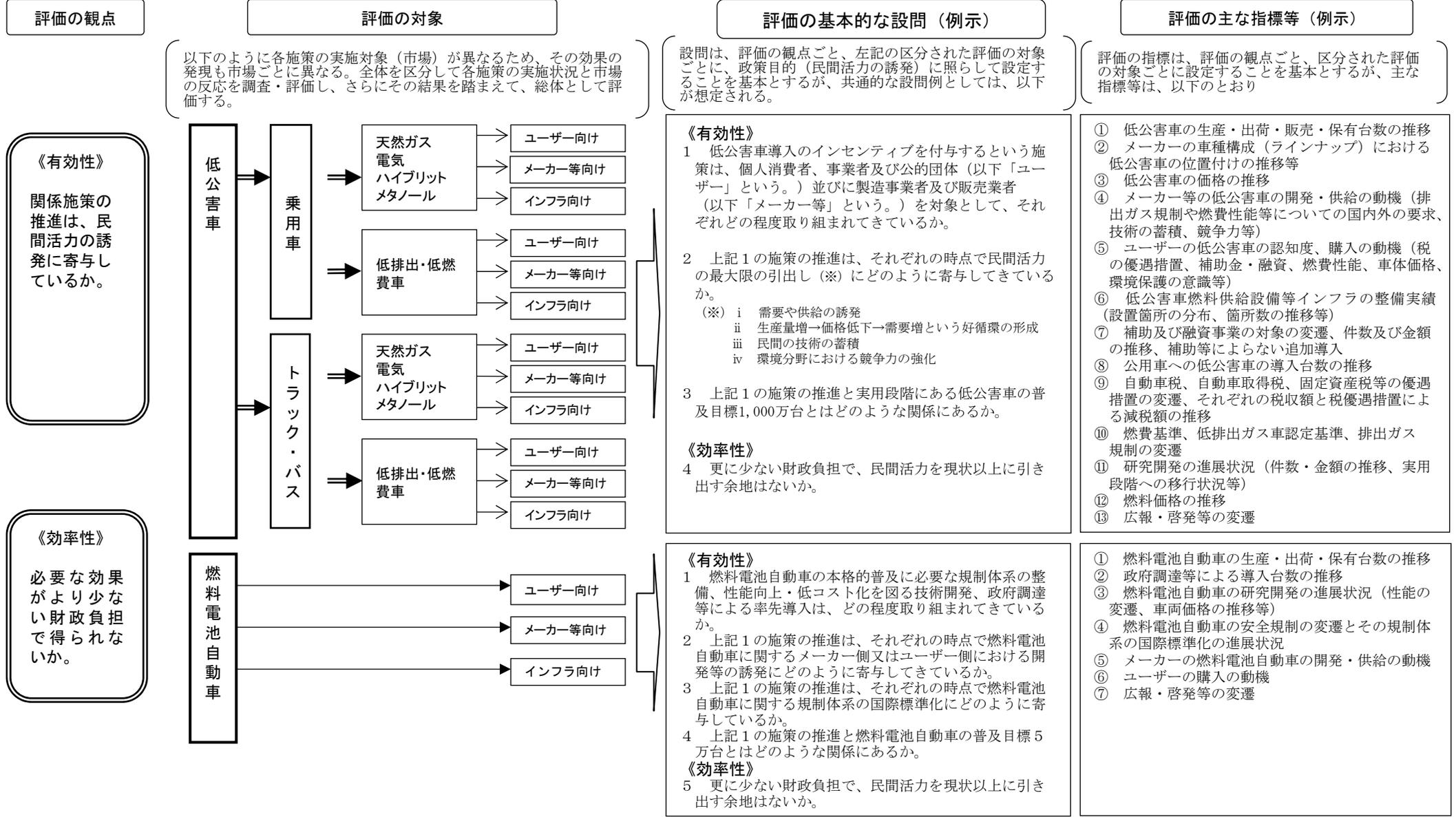
政策目標 { 低公害車：平成22年度までに、実用段階にある低公害車をできるだけ早期に1,000万台以上普及
 ・燃料電池自動車：平成22年度までに、燃料電池自動車を5万台普及
 （注）実用段階にある低公害車とは、天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車、メタノール自動車及び低燃費かつ低排出ガス認定車（省エネ法に基づく燃費基準早期達成車で、かつ、「低排出ガス車認定実施要領」に基づく低排出ガス車）をいう。

民間活力の最大限の引出し
 低公害車 { 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 { 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購入の実施により、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

事務事業（環境省・総務省・経済産業省・国土交通省）					
（ユーザー）		（メーカー・ディーラー）		（燃料インフラ）	
	規制等 （公的部門）	予算・税等 （事業者）	規制等	予算・税等	規制等
低公害車	乗用車 （バス除く）	○低公害車（CNG、電気及びハイブリッド）導入費を補助 ○燃料等供給設備（CNG、電気。以下同じ）設置費に補助 ○低公害車（CNG、電気及びハイブリッド）導入費を融資 ○燃料等供給設備設置費に融資 ○自動車税、自動車取得税の優遇 （個人） ○自動車税、自動車取得税の優遇	○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 〔自動車排ガス規制〕		
	トラック・バス	○NO _x 、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 （事業者） ○低公害車（CNG、電気及びハイブリッド）導入費を補助 ○燃料等供給設備設置費に補助 ○燃料等供給設備設置費に融資 ○自動車税、自動車取得税の優遇 ○低公害車（CNG、電気及びハイブリッド）導入費を融資 （公的部門） ○低公害車（CNG及びハイブリッド）導入費を補助	○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 ○自動車排ガス規制の強化（世界一厳しいディーゼル自動車の排ガス基準の制定等）	○燃料規格、サルファーフリーの導入	○燃料等供給設備設置費に補助 ○燃料等供給設備設置費に融資 ○固定資産税の優遇
燃料電池自動車	○安全基準の整備 ○政府による率先的導入 ○普及啓発事業（展示会）	○地方公共団体に導入費を補助	○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 ○安全基準の整備	○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走行実験 ○普及啓発事業（展示会出展等）	○安全基準の整備



『世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策』の評価チャート図（案）



評価の観点

評価の対象

評価の基本的な設問（例示）

評価の主な指標等（例示）

以下のように各施策の実施対象（市場）が異なるため、その効果の発現も市場ごとに異なる。全体を区分して各施策の実施状況と市場の反応を調査・評価し、さらにその結果を踏まえて、総体として評価する。

設問は、評価の観点ごと、左記の区分された評価の対象ごとに、政策目的（民間活力の誘発）に照らして設定することを基本とするが、共通的な設問例としては、以下が想定される。

評価の指標は、評価の観点ごと、区分された評価の対象ごとに設定することを基本とするが、主な指標等は、以下のとおり

《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》

必要な効果がより少ない財政負担で得られないか。

- 《有効性》
- 低公害車導入のインセンティブを付与するという施策は、個人消費者、事業者及び公的団体（以下「ユーザー」という。）並びに製造事業者及び販売業者（以下「メーカー等」という。）を対象として、それぞれの程度取り組まれてきているか。
 - 上記1の施策の推進は、それぞれの時点で民間活力の最大限の引出し（※）にどのように寄与してきているか。
 (※) i 需要や供給の誘発
 ii 生産量増→価格低下→需要増という好循環の形成
 iii 民間の技術の蓄積
 iv 環境分野における競争力の強化
 - 上記1の施策の推進と実用段階にある低公害車の普及目標1,000万台とはどのような関係にあるか。
- 《効率性》
- 更に少ない財政負担で、民間活力を現状以上に引き出す余地はないか。

- 低公害車の生産・出荷・販売・保有台数の推移
- メーカーの車種構成（ラインナップ）における低公害車の位置付けの推移等
- 低公害車の価格の推移
- メーカー等の低公害車の開発・供給の動機（排出ガス規制や燃費性能等についての国内外の要求、技術の蓄積、競争力等）
- ユーザーの低公害車の認知度、購入の動機（税の優遇措置、補助金・融資、燃費性能、車体価格、環境保護の意識等）
- 低公害車燃料供給設備等インフラの整備実績（設置箇所の分布、箇所数の推移等）
- 補助及び融資事業の対象の変遷、件数及び金額の推移、補助等によらない追加導入
- 公用車への低公害車の導入台数の推移
- 自動車税、自動車取得税、固定資産税等の優遇措置の変遷、それぞれの税収額と税優遇措置による減税額の推移
- 燃費基準、低排出ガス車認定基準、排出ガス規制の変遷
- 研究開発の進展状況（件数・金額の推移、実用段階への移行状況等）
- 燃料価格の推移
- 広報・啓発等の変遷

- 《有効性》
- 燃料電池自動車の本格的普及に必要な規制体系の整備、性能向上・低コスト化を図る技術開発、政府調達等による率先導入は、どの程度取り組まれてきているか。
 - 上記1の施策の推進は、それぞれの時点で燃料電池自動車に関するメーカー側又はユーザー側における開発等の誘発にどのように寄与してきているか。
 - 上記1の施策の推進は、それぞれの時点で燃料電池自動車に関する規制体系の国際標準化にどのように寄与しているか。
 - 上記1の施策の推進と燃料電池自動車の普及目標5万台とはどのような関係にあるか。
- 《効率性》
- 更に少ない財政負担で、民間活力を現状以上に引き出す余地はないか。

- 燃料電池自動車の生産・出荷・保有台数の推移
- 政府調達等による導入台数の推移
- 燃料電池自動車の研究開発の進展状況（性能の変遷、車両価格の推移等）
- 燃料電池自動車の安全規制の変遷とその規制体系の国際標準化の進展状況
- メーカーの燃料電池自動車の開発・供給の動機
- ユーザーの購入の動機
- 広報・啓発等の変遷

関連要因：輸出先国の排ガス規制、燃料コストと消費量、交通流対策、モーダルシフト、公共交通機関利用促進等

評価を行うに当たっては、関連要因による本政策の効果への影響もできる限り整理

『世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価』

【参考資料】

目 次

1	低公害車の普及状況及び低公害車の新規登録状況	1
2	低公害車開発普及アクションプランの概要	2
3	世界最先端の「低公害車」社会の構築（政策群）に係る予算	4
4	世界最先端の「低公害車」社会の構築（政策群）に係る国の支援策の状況（平成 18 年度）	5
5	低公害車等の導入に対する補助制度及び融資制度（平成 18 年度）	6
6	低公害車等の導入に対する税制上の優遇措置制度（平成 18 年度）	8
7	自動車の燃費目標基準	10
8	低排出ガス車認定制度	11
9	自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置	12
10	用語の解説	13

1 低公害車の普及状況及び低公害車の新規登録状況

① 低公害車保有台数の推移

(単位：台)

	平成9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
天然ガス自動車	2,093	3,640	5,252	7,811	12,012	16,561	20,638	24,263
電気自動車	2,500	2,400	2,600	3,830	4,725	5,600	7,677	8,468
メタノール自動車	313	289	224	157	135	114	62	60
ハイブリッド自動車	3,728	22,528	37,719	50,282	75,216	91,200	132,516	196,770
低燃費かつ低排出ガス認定車	—	—	—	569,170	2,081,379	4,525,033	6,962,491	9,466,721
合計	8,634	28,857	45,795	631,250	2,173,467	4,638,508	7,123,384	9,696,282
自動車保有台数	51,737,397	52,121,429	52,264,404	52,461,216	52,423,222	52,274,189	51,944,484	51,931,363
自動車保有台数に占める低公害車の割合	0.0%	0.1%	0.1%	1.2%	4.1%	8.9%	13.7%	18.7%

(注)1 環境省の環境統計集(平成18年版)による。

2 天然ガス自動車、電気自動車、メタノール自動車及びハイブリッド自動車は、軽自動車等を含む。

3 平成17年度未現在、低公害車の普及台数は約1,219万台、燃料電池自動車の普及台数は60台。

② 低公害車の新規登録状況

(単位：台)

	平成13年度	14年度	15年度	16年度
天然ガス自動車	3,262 (0.2%)	3,614 (0.2%)	3,103 (0.1%)	2,448 (0.1%)
電気自動車				
メタノール自動車	24,844 (1.6%)	17,169 (0.7%)	42,599 (1.6%)	66,331 (2.5%)
ハイブリッド自動車	—	—	—	639,958 (24.1%)
新☆☆☆☆かつ燃費基準+5%	—	—	56,768 (2.2%)	119,202 (4.5%)
新☆☆☆☆かつ燃費基準	—	—	—	1,000,535 (37.6%)
燃費かつ低排出ガス認定車	—	—	—	430,988 (16.2%)
新☆☆☆☆かつ燃費基準+5%	128,531 (8.3%)	1,113,974 (46.0%)	1,793,799 (69.5%)	260,842 (9.8%)
新☆☆☆☆かつ燃費基準	527,178 (34.2%)	625,143 (25.8%)	155,368 (6.0%)	10,575 (0.4%)
☆☆☆☆かつ燃費基準	858,630 (55.7%)	661,073 (27.3%)	307,742 (11.9%)	129,025 (4.9%)
☆☆☆☆かつ燃費基準	1,542,445 (100.0%)	2,420,973 (100.0%)	2,581,888 (100.0%)	2,659,904 (100.0%)
計	39.5%	61.2%	65.3%	68.6%
全新規登録台数に占める低公害車の割合				

(注) 国土交通省の資料による。

2 低公害車開発普及アクションプランの概要

平成13年7月11日
経 済 産 業 省
国 土 交 通 省
環 境 省

1. アクションプランの対象となる自動車

(1) 実用段階にある低公害車

- 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

2. 低公害車の普及目標

実用段階にある低公害車：2010年度までのできるだけ早い時期に1000万台以上
燃料電池自動車：2010年度において5万台

3. 実用段階にある低公害車の普及策

(1) 公的部門による率先導入

- 政府が保有する一般公用車を平成14年度以降3年間で低公害車に切り替え
- 特殊法人等への切り替え要請と、国会・裁判所における率先切り替えの依頼
- 地方公共団体への切り替え要請と、地方公共団体の低公害車導入支援の充実

(2) 民需への本格的普及支援

- CNG自動車等の導入促進（車両導入支援措置の拡充、税制・金融支援の活用）
- 燃料供給インフラの整備（重点地域に対する優先的支援、税制・金融支援の活用）

(3) 物流業者におけるグリーン経営の推進

○グリーン経営普及及びグリーン経営認証制度への支援

(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に必要な環境整備

○モニター事業の実施による導入ニーズ開拓等

(5) 普及・広報

○低公害車の展示・試乗会の開催、低公害車に関する各種情報提供の実施

○地方における普及啓発体制の整備等

(6) その他

○産業界における低公害車導入への積極的な取り組み

☆自動車メーカーにおける積極的な取り組み（車種の多様化、コストの低減、燃費基準前倒し達成による低燃費車の早期供給、低公害車出荷動向の自主的公表）

4. 次世代低公害車の開発

(1) 燃料電池自動車

○燃料電池技術開発戦略の策定と産学官による実施

○大規模実証試験の実施

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、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。

○安全基準の策定、性能評価手法・燃料性状等の標準化等

(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

○大型車分野について、超低排出ガスかつ超低燃費なDME（ジメチルエーテル）自動車、次世代ハイブリット自動車、スーパークリーンディーゼル自動車の次世代低公害車の技術開発を促進する。

○また、中小型車分野についても、上記に加え、高性能天然ガス自動車、次世代LPG自動車の技術開発を促進する。

(資料) 経済産業省

3 世界最先端の「低公害車」社会の構築（政策群）に係る予算

(単位：百万円)

施策	関係省	平成16年度 予算額	17年度 予算額	18年度 概算要求額
低公害車の普及促進		14,118	12,244	11,632
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	11,565
ディーゼル車の排出実態調査	環境省	69	59	67
燃料電池車の普及への取組		443	326	297
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	216
次世代低公害車普及事業	環境省	—	80	40
燃料電池自動車啓発推進費	環境省	31	31	41
予算合計額		14,561	12,570	11,929

(注) 平成18年度の施策内容を記載した。

4 世界最先端の「低公害車」社会の構築（政策群）に係る国の支援策の状況（平成18年度）

類型	補助金				政策金融			税制
	経済産業省 クリーンエネルギー 自動車等導入促進対 策費補助金	国土交通省 低公害車普及促進対 策費補助金	環境省 二酸化炭素排出抑制 対策事業費等補助金	日本政策投資銀行	中小企業金融公庫	国民生活金融公庫	自動車税	
補助金等名	クリーンエネルギー 自動車等導入促進対 策費補助金	国土交通省 低公害車普及促進対 策費補助金	環境省 二酸化炭素排出抑制 対策事業費等補助金	—	—	—	自動車税	自動車取得税
支援策の内容	導入費に対する補助 金	導入費、改造費に対す る補助	地方公共団体等の自 動車に対する導入費、 改造費に対する補助	導入費に対する低利 融資	導入費に対する低利 融資	—	自動車税の軽減	自動車取得税の軽減
対象者（直接）	(財)日本自動車研究 所、(社)日本ガス協会	運送事業者等	地方公共団体、第3セ クター	運送事業者等	運送事業者等（中小企 業者）	—	—	—
対象者（間接）	民間事業者等	—	—	—	—	—	—	—
燃料電池自動車	—	—	—	—	—	—	—	—
天然ガス自動車	○	○（バス・トラックのみ）	○	○	○	○	—	—
電気自動車	○	○	○	○	○	○	—	—
メタノール自動車	○	○	○	○	○	○	—	—
ハイブリッド自動車	○	○（バス・トラックのみ）	○	○	○	○	※1	—
☆☆☆☆かつ燃費基準+20%	—	—	—	—	—	—	—	—
☆☆☆☆かつ燃費基準+10%	—	—	—	—	—	—	—	—
☆☆☆☆かつ燃費基準+5%	—	—	—	—	—	—	※2	※5
☆☆☆☆かつ燃費基準	—	—	—	—	—	—	※2	※5
新☆☆☆☆かつ燃費基準+5%	—	—	—	—	—	—	※2	※5
新☆☆☆☆かつ燃費基準	—	—	—	—	—	—	—	—
☆☆☆☆かつ燃費基準	—	—	—	—	—	—	※3	※6
☆☆☆☆かつ燃費基準	—	—	—	—	—	—	※4	※7
☆☆☆☆かつ燃費基準	—	—	—	—	—	—	※4	※7
☆☆☆☆かつ燃費基準	—	—	—	—	—	—	※4	※7

(注) 1 支援策のうち、政策金融及び税制については、本政策群に係る支援策の一環として明記されていない。ただし、本政策群の原型である「低公害車開発普及アクションプラン」(平成13年7月経産省、国交省、環境省)においては、低公害車の普及策として掲げられている(政策群)の意は以下のとおりである。

2 表中、☆印及び「燃費基準」の意は以下のとおりである。
 ☆☆☆☆：平成17年基準値より有害物質を75%以上低減させた低排出ガス車
 ☆☆☆☆：平成17年基準値より有害物質を50%以上低減させた低排出ガス車
 ☆☆☆☆：平成12年基準値より有害物質を75%以上低減させた低排出ガス車
 ☆☆☆☆：平成12年基準値より有害物質を50%以上低減させた低排出ガス車
 ☆☆☆☆：平成12年基準値より有害物質を25%以上低減させた低排出ガス車
 ☆☆☆☆かつ燃費基準+10%以上の「低燃費かつ低排出ガス認定車」である場合のみ軽減対象となる。
 ☆☆☆☆かつ燃費基準+10%以上の「低燃費かつ低排出ガス認定車」である場合のみ軽減対象となる。
 ※1：平成16年度及び17年度に新車新規登録を受けた場合に、自動車税が軽減された(18年度新規登録車から軽減対象外)。
 ※2：平成13年度、14年度、15年度に新車新規登録を受けた場合に、自動車税が軽減された(16年度新規登録車から軽減対象外)。
 ※3：平成13年度及び14年度に新車新規登録を受けた場合に自動車税が軽減された(15年度新規登録車から軽減対象外)。
 ※4：平成16年度及び17年度に取得された場合に、自動車取得税が軽減された(18年度取得車から軽減対象外)。
 ※5：平成13年度、14年度及び15年度に取得された場合に、自動車取得税が軽減された(16年度取得車から軽減対象外)。
 ※6：平成13年度、14年度に取得された場合に、自動車取得税が軽減された(15年度取得車から軽減対象外)。
 ※7：平成13年度、14年度に取得された場合に、自動車取得税が軽減された(15年度取得車から軽減対象外)。

5 低公害車等の導入に対する補助制度及び融資制度（平成18年度）

●低公害車等の導入に対する補助制度（平成18年度）

(1)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(天然ガス、ハイブリッド、電気自動車)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。
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	・公営バスへの低公害車の導入(購入及びリース) ・燃料等供給施設の整備
補助率	・車両:通常車両との価格差あるいは改造費用の1/2 ・燃料等供給施設:設置費の1/2
問い合わせ先	環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 電話:03-3581-3351(内線6577)

(2)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(燃料電池自動車、ジメチルエーテル自動車、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、燃料電池自動車等の次世代低公害車の早期普及を図る。
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(リース)
補助率	リース費用の1/2
問い合わせ先	環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 電話:03-3581-3351(内線6577)

(3)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。
対象者	・バス・トラック事業者等
補助対象	・CNG、ハイブリッドのバス・トラックの導入 ・新長期規制適合バス・トラックの導入 ・使用過程車のCNG車への改造
補助率	・CNG、ハイブリッドのバス・トラックの導入:通常車両との価格差の1/2 ・新長期規制車の導入:通常車両との価格差の1/3 ・CNG車への改造:改造費用の1/3
問い合わせ先	国土交通省 自動車交通局 バス車両の導入 :企画室 電話:03-5253-8563 トラック車両の導入:貨物課 電話:03-5253-8575

(4)クリーンエネルギー自動車等導入促進事業	
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。
対象者	・民間事業者等
補助対象	・クリーンエネルギー自動車(電気、天然ガス、ハイブリッド自動車)の導入 ・燃料等供給施設の設置
補助率	・クリーンエネルギー自動車の導入:通常車両との差額の1/2以内 ・燃料等供給施設の設置 事業用:定額(天然ガススタンド8,000万円以内、電気スタンド300万円以内) 非事業用:設置費の1/2以内(主として路線バス及び塵芥車に供給する充填設備は設置費の2/3以内(ただし小型充填設備を除く))
問い合わせ先	・天然ガス自動車、非事業用天然ガス燃料供給設備の導入 (社)日本ガス協会 電話:03-3502-0554 ・電気自動車、ハイブリッド自動車、非事業用充電設備の導入 (財)日本自動車研究所 電話:03-3503-3782 ・事業用燃料等供給施設(エコ・ステーション)の導入 (財)エコ・ステーション推進協会 電話:03-3238-7101

●低公害車等の導入に対する融資制度(平成18年度)

(1)日本政策投資銀行による低利融資	
融資の対象	株式会社、組合、財団法人など組織形態のもの
内容	<p>環境負荷低減に資する自動車の普及促進 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)</p> <p>①使用車種規制適合車の取得 ②低公害車の取得(天然ガス、電気、ハイブリッド(これらの自動車に必要な燃料供給設備を含む。))及び低燃費かつ低排出ガス認定車の取得 ③新長期規制適合車の取得</p> <p>※ 金利:政策金利Ⅰ、融資比率:40% (①の内、対策地域で実施する場合は、政策金利Ⅱ)</p>
問い合わせ先	<p>・日本政策投資銀行 政策企画部 電話03-3244-1170 ・全国各支店 http://www.dbj.go.jp/japanese/about/brmap.html</p>

(2)中小企業金融公庫による低利融資	
融資の対象	中小企業金融公庫法第2条に定める中小企業者
内容	<p>①自動車NOx・PM法の排出基準適合車の買換え、取得、リース・レンタル (自動車NOx・PM法対策地域内):4億円を限度として特利③ (自動車NOx・PM法対策地域外):4億円を限度として特利① ・担保特例制度を利用する場合には、平成19年3月31日までに貸付契約を行うもの限り、同制度に基づき加算する利率から0.4%(ただし、同制度に基づき加算する利率を上限とする。)を控除する。</p> <p>②低公害車の取得:4億円を限度として特利② (天然ガス、電気、ハイブリッド自動車)</p> <p>③新長期規制適合車の取得:4億円を限度として特利②</p> <p>※貸付限度額7億2,000万円</p>
問い合わせ先	<p>中小企業金融公庫 ・東京相談センター 電話03-3270-1260 ・名古屋相談センター 電話052-551-5188 ・大阪相談センター 電話06-6345-3577 ・福岡相談センター 電話092-781-2396 ・全国各支店 http://www.jasme.go.jp/jpn/bussiness/nw/index.html</p>

(3)国民生活金融公庫による低利融資	
融資の対象	中小企業基本法第2条1項に定める中小企業者
内容	<p>①自動車NOx・PM法の排出基準適合車の取得 (自動車NOx・PM法対策地域内):特利C (自動車NOx・PM法対策地域外):特利A 信用保証協会の保証が利用可能(別途、信用保証協会の審査あり)</p> <p>②低公害車の取得:特利B (天然ガス、電気、ハイブリッド自動車)</p> <p>③新長期規制適合車の取得:特利B</p> <p>※ 貸付限度額7,200万円</p>
問い合わせ先	<p>国民生活金融公庫 ・東京相談センター 電話03-3270-4649 ・名古屋相談センター 電話052-211-4649 ・大阪相談センター 電話06-6536-4649 ・全国各支店 http://www.kokukin.go.jp/tenpo/index.html</p>

(資料) 環境省

6 低公害車等の導入に対する税制上の優遇措置制度（平成18年度）

(1) 低公害車に係る自動車税の軽減措置(自動車税のグリーン化)	
制度内容	電気自動車(燃料電池自動車含む)、天然ガス自動車、メタノール自動車及び低燃費かつ低排出ガス認定車(LPG車含む)を、平成18年度あるいは平成19年度に新車新規登録した場合、それぞれ翌年度1年間の自動車税を軽減。また、新車新規登録から一定年数を経過したガソリン車及びディーゼル車については自動車税を重課。
措置内容	<p>【軽減対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車(燃料電池自動車含む)、天然ガス自動車、メタノール自動車:概ね50%軽減 ・☆☆☆☆かつ燃費基準+20%達成車:概ね50%軽減 ・☆☆☆☆かつ燃費基準+10%達成車:概ね25%軽減 <p>【重課対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車13年超、ディーゼル車11年超:概ね10%重課 <p>(電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車及び一般乗合バスを除く)</p> <p>(注)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・☆☆☆☆:平成17年基準値より、有害物質を75%以上低減させた低排出ガス車 ・燃費基準+10%(又は+20%):改正省エネ法に基づく燃費基準よりも10%(又は20%)以上の燃費性能を有する自動車

(2) 低公害車に係る自動車取得税の軽減措置	
制度内容	電気自動車(燃料電池自動車含む)、天然ガス自動車、メタノール自動車及びハイブリッド自動車の取得に際し、自動車取得税を軽減
措置内容	<p>①電気自動車(燃料電池自動車含む)、天然ガス自動車 メタノール自動車、ハイブリッド自動車(トラック・バス):2.7%軽減</p> <p>②ハイブリッド自動車(乗用車):2.2%軽減</p>

(3) 低燃費かつ低排出ガス認定車に係る自動車取得税の軽減措置	
制度内容	低燃費かつ低排出ガス認定車(LPG車含む)の取得に際して、30万円あるいは15万円を取得価額から控除する課税標準の特例措置
措置内容	<ul style="list-style-type: none"> ・☆☆☆☆かつ燃費基準+20%達成車:30万円控除 ・☆☆☆☆かつ燃費基準+10%達成車:15万円控除 <p>(注)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・☆☆☆☆:平成17年基準値より、有害物質を75%以上低減させた低排出ガス車 ・燃費基準+10%(又は+20%):改正省エネ法に基づく燃費基準よりも10%(又は20%)以上の燃費性能を有する自動車

(4) ディーゼル車に係る自動車取得税の軽減措置	
制度内容	平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成27年度を目標とした燃費基準を達成したディーゼルトラック・バス等(車両総重量3.5t超)の取得に際し、自動車取得税を軽減
措置内容	<p>車両総重量3.5tを超えるディーゼルトラック・バス等のうち</p> <p>①燃費基準を達成し、かつ平成17年自動車排出ガス規制値からNOx又はPMを10%以上低減:2.0%軽減</p> <p>②燃費基準を達成し、かつ平成17年自動車排出ガス規制に適合:1.0%軽減</p>

(5)自動車NOx・PM 法に基づく排出基準適合車に係る自動車取得税の軽減措置	
制度内容	自動車NOx・PM 法に基づく排出基準に適合しない自動車(トラック・バス等)を廃車し、排出基準適合車(トラック・バス等)を取得する際に、自動車取得税を軽減
措置内容	自動車NOx・PM 法対策地域内において <ul style="list-style-type: none"> ○ 平成17年規制適合車(ガソリン・LPG・ディーゼル車) ・平成18年4月1日～平成19年3月31日:1.5%軽減 ・平成19年4月1日～平成21年3月31日:1.2%軽減

(6)エネルギー需給構造改革投資促進税制における所得税・法人税の優遇措置	
制度内容	低公害車(燃料電池自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、天然ガスフォークリフト)及び低公害車用燃料供給設備(天然ガス、水素)の取得に係る特別償却制度又は税額控除措置
措置内容	青色申告を行う個人事業者又は法人が、以下の設備を取得し、その取得の日から1年以内に事業の用に供した場合に、次のいずれか一方を選択できる。 <ul style="list-style-type: none"> ・初年度30%の減価償却の特例 ・7%の所得税(法人税)の特別控除(資本金1億円未満の法人等に限る。)

(7)低公害車の燃料供給設備に係る固定資産税の特例措置	
制度内容	燃料供給設備(電気、天然ガス、水素)の設置に係る固定資産税の課税標準の特例措置
措置内容	・最初の3年間の課税標準を2/3

(資料) 環境省

7 自動車の燃費目標基準

「エネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法）」において、エネルギー消費効率の向上を図ることが特に必要な機械器具を、「特定機器」として定めており、乗用自動車、貨物自動車は特定機器として定められ、エネルギー消費効率（燃費）の改善を図るものとされている。

特定機器である乗用自動車及び貨物自動車には、省エネ法に基づき燃費基準（トップランナー基準※）が設定されている。

※ トップランナー基準：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とし、技術開発の将来の見通し等を踏まえて策定した基準値

省エネ法により、自動車の製造事業者等（自動車メーカー及び輸入事業者）は、目標年度までに、自動車の平均燃費値（自動車の燃費値を出荷台数で加重調和平均）を燃費基準値以上にするよう、燃費性能を改善することが求められている。さらに、省エネ法では、自動車ユーザーが燃費の優れた自動車を選択できるよう、燃費値に関する表示事項を定めている。

燃費基準達成ステッカー

平成27年度燃費基準達成車（重量車）



平成22年度燃費基準達成車
（ガソリン乗用車等）



平成17年度燃費基準達成車
（ディーゼル乗用車等）



平成22年度燃費基準+5%達成車
（ガソリン乗用車等）



平成17年度燃費基準+5%達成車
（ディーゼル乗用車等）



平成22年度燃費基準+10%達成車
（ガソリン乗用車等）



平成17年度燃費基準+10%達成車
（ディーゼル乗用車等）



平成22年度燃費基準+20%達成車
（ガソリン乗用車等）



平成17年度燃費基準+20%達成車
（ディーゼル乗用車等）



8 低排出ガス車認定制度

大気汚染を改善するため、自動車の排ガス低減性能に関する評価等を実施することにより、排出ガス低減性能に対する一般消費者の関心と理解を深め、一般消費者の選択を通じ排出ガス低減性能の高い自動車の普及を促進することを目的として平成11年9月に創設された国土交通省の認定制度。

最新の排出ガス規制値を基にした明確な区分で評価され、ステッカーの貼り付けにより表示される。

低排出ガス車ステッカー

- 平成17年排出ガス基準に対応した低排出ガス車の認定を受けた自動車に貼付するステッカー

平成17年排出ガス基準

ステッカーの種類

50%低減レベル

(有害物質を50%以上低減させた自動車)



75%低減レベル

(有害物質を75%以上低減させた自動車)



- 平成12年排出ガス基準に対応した低排出ガス車の認定を受けた自動車に貼付するステッカー

平成12年排出ガス基準

ステッカーの種類

25%低減レベル

(有害物質を25%以上低減させた自動車)



50%低減レベル

(有害物質を50%以上低減させた自動車)



75%低減レベル

(有害物質を75%以上低減させた自動車)



9 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置

	<p style="text-align: center;">☆☆☆☆車</p> 	
<p style="text-align: center;">燃費基準 + 10% 達成車</p> 	<p>(自動車税)</p> <p>概ね 25% 軽減</p>	<p>(自動車取得税)</p> <p>15 万円控除</p>
<p style="text-align: center;">燃費基準 + 20% 達成車</p> 	<p>(自動車税)</p> <p>概ね 50% 軽減</p>	<p>(自動車取得税)</p> <p>30 万円控除</p>

※自動車税のグリーン化は、上記要件を満たす自動車のうち、平成 18・19 年度中に新車新規登録された自動車について、それぞれ翌年度 1 年間の税率が軽減されるもの

※自動車取得税の低燃費車特例は、上記要件を満たす自動車のうち、平成 18・19 年度中に取得した自動車について特例措置が講じられるもの

10 用語の解説

【低公害車】

○ 低公害車

従来のガソリン車やディーゼル車に比べて、窒素酸化物や二酸化炭素などの大気汚染物質や地球温暖化物質の排出が少ない、又はまったく排出しない自動車を指す。実用化されている主な車種として、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車がある。

また、平成 13 年 7 月には、環境省、経済産業省及び国土交通省が「低公害車開発普及アクションプラン」を策定し、実用段階にある低公害車として低燃費かつ低排出ガス認定車を加えた 5 車種を対象としている。

(1) 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。自動車からの排出ガスは一切なく、電気を作る際に発電所から排出される分を考慮しても、低公害性が高い。

(2) 天然ガス自動車

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燃料として走る自動車。

主な天然ガス自動車には、天然ガスを気体のまま圧縮し貯蔵する圧縮天然ガス自動車（CNG自動車）、天然ガスを液体にして貯蔵する液化天然ガス自動車（LNG自動車）があり、現在、世界各国で利用されている天然ガス自動車のほとんどはCNG自動車である。

(3) 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。黒煙はほとんど排出されず、同タイプのディーゼル車に比べ、NO_xの排出量が約半分に削減されるなどの長所がある。また、メタノールは天然ガスや石炭、バイオマス等からの合成が可能のため、石油代替性が高く天然資源の有効利用に効果的なエネルギーである。

(4) ハイブリッド自動車

複数の動力源を組み合わせ、低燃費と低排出を実現する自動車。同タイプのディーゼル車に比べ、NO_x排出量は 20～30%程度、黒煙は 50～80%程度低減される。

(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）を早期達成しており、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。

○ 次世代低公害車

(1) 燃料電池自動車

車載の水素と空気中の酸素を反応させて、燃料電池で発電し、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。

(2) 現行の大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車

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として、DME（ジメチルエーテル）を用いた自動車、次世代ハイブリッド自動車、スーパークリーンディーゼル車が挙げられる。

【燃費基準】

○ 燃費目標基準（トップランナー基準）

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）により、自動車の製造業者等が、目標年度までに、自動車の平均燃費値（自動車の燃費値を出荷台数で加重調和平均をした値）を燃費基準値以上にするよう、燃費性能を改善することが求められている基準をいう。

○ 京都議定書

地球温暖化対策として、国ごとに温室効果ガス（大半が二酸化炭素（CO₂））削減の目標値を定めた京都議定書が平成 17 年 2 月に発効された。その目標達成計画において、自動車に係る平成 22 年度までのトップランナー基準の達成による排出削減見込み量は 2,133 万 t-CO₂としている。

【排出ガス基準】

○ 単体規制

自動車排出ガスによる大気汚染問題の解消に向けて、大気汚染環境基準達成のために自動車から排出される汚染物質の量を削減させるための技術的な規制であり、大気汚染防止法（昭和 43 年法律第 97 号）により新車に対して全国一律に適用される。

○ 自動車NO_x・PM法による車種規制

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）による規制対策地域内（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県の一部の市区町村）で使用されるトラック・バス等及びディーゼル乗用車のうち、定められた排出基準に適合しないものについては、初度登録から一定の猶予期間を過ぎると自動車登録が認められないとするもの。

なお、本規制は対策地域内に使用の本拠の位置を有する新車と現在使用している車（使用過程車）について適用される。

○ 流入車規制

NO_x・PMの排出基準に適合しない自動車の運行を禁止するもの。当該規制は他県から流入する自動車についても、同様に規制区域内での運行を禁止することから流入規制ともいわれている。

埼玉県、千葉県、東京都（島しょ部を除く。）及び神奈川県では平成 15 年 10 月から、また、兵庫県の一部では平成 16 年 10 月から条例で定められている。

○ 窒素酸化物（NO_x）

燃料などが燃焼する際に、燃料や空気中に含まれる窒素が酸化されることにより発生する。主な発生源は工場・事業場、自動車であり、家庭用の燃焼機器からも発生する。大部分は二酸化窒素（NO_x）と一酸化窒素（NO）である。高濃度になると呼吸器に悪影響を及ぼす。

○ 粒子状物質（PM）、浮遊粒子状物質（SPM）

固体又は液体の粒子状の物質をPMといい、その中でも粒径が $10\mu\text{m}$ （注： $1\mu\text{m}$ は1000分の1mm）以下のものをSPMという。主な発生源は、工場・事業場、自動車などである。また、硫酸化合物や窒素酸化物などのガス状物質が変化してできる二次生成粒子や土壌粒子、海塩粒子なども含まれる。肺や機関等に沈着するため、高濃度になると呼吸器に悪影響を及ぼす。

○ 粒子状物質減少装置

ディーゼル車から排出される粒子状物質（PM）の抑制する装置のこと。主なものとして、DPFと酸化触媒がある。

(1) DPF（ディーゼル微粒子除去装置）

Diesel Particulate Filterの略で、ディーゼル車の排気管等に装着して、ディーゼルエンジンの排出ガス中のPMをフィルターにより補修する装置のこと。

(2) 酸化触媒

白金などの触媒による酸化作用で、PMの減少率はDPFよりも低いが、一酸化炭素（CO）及び炭化水素（HC）を大幅に減少させるとともに、ディーゼル車特有の排気ガス臭を低減させる。

【燃料インフラ】

○ エコ・ステーション

クリーンエネルギー自動車（電気・天然ガス・メタノール自動車）等への燃料供給を事業として行う燃料等供給施設で、電気自動車用充電設備（平成16年度末で48か所）、天然ガス自動車用充填設備（16年度末時点で271件）、メタノール供給設備（16年度末で8件）等がある。

○ 水素ステーション

燃料電池自動車への水素充填を行うことができる施設（16年度末で10件）をいう。燃料電池自動車は水素を燃料としているタイプが主流となっている。

【関連要因】

○ 交通流対策

交通の流れの分散、抑制等によって、自動車排出ガスによる大気汚染の軽減を図る対策のこと。主な手法として、バイパス道路や環状道路の整備、交通管制システムの高度化、交差点の立体公差化などが挙げられる。

○ モーダルシフト

物流分野における二酸化炭素排出量の一層の削減を図るため、環境負荷の少ない大量輸送機関である内航海運・鉄道貨物輸送の活用を図ること。主な手法として、内航海運の競争力の強化、輸送力増強等の鉄道の利便性向上、物流効率化の一層の推進などが挙げられる。