

平成 22 年 4 月 6 日

世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価
＜勧告に伴う政策への反映状況（回答）の概要＞

総務省行政評価局では、世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価の勧告に伴う政策への反映状況について、関係 4 省（総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省）から回答を受け、その概要を取りまとめましたので、公表します。

- ◆ 『世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価』
ー平成 21 年 6 月 26 日、総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省に勧告ー
(政策への反映状況は、別添資料参照)

【本件連絡先】

総務省行政評価局財務・経済産業等担当室

担 当 : 平野評価監視官、丸山

電話（直通）: 03-5253-5433

FAX : 03-5253-5436

世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価 の勧告に伴う政策への反映状況（回答）の概要

政策評価の結果

【評価対象】 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において、政策群として実施されている「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」

【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1,000万台以上普及
燃料電池自動車[※]を5万台普及

※ 実用段階にある低公害車 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、低燃費かつ低排出ガス認定車

【評価の観点】 「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」が、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

【評価の結果】 低公害車については平成17年度に1,000万台を達成し、運輸部門におけるCO₂排出量の削減等に一定の成果。他方、次のような課題

- ・ 政策目標1,000万台の達成は、主として低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数の増によるもの。低燃費かつ低排出ガス認定車は技術的に1台当たりのCO₂、NO_x・PMの削減量に限界
- ・ 一方、他の低公害車等には、CO₂排出量等が少ないなどの長所がある反面、車両価格が高いなどの課題がある。開発・実用化の段階もそれぞれ異なる
- ・ 政策目標とその実現手段(低公害車の導入費の補助等)は、低公害車等ごとの特性(長所と課題)、関連する技術開発の動向等を踏まえ、効果的かつ効率的で実効性のあるものとする必要がある

【勧告】 上記の課題を踏まえ、平成21年6月26日、総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省に勧告

勧告要旨

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、より効果的かつ効率的で実効性のあるものとするため、低炭素社会の実現等環境政策やエネルギー政策の方向性を踏まえ、政策目標を含め政策体系を再構築すること。

その際には、

- ① 低公害車等ごとの特性等を踏まえ、事務・事業の重点的な実施等について、関係省が連携・協力して検討すること。
- ② 特に電気自動車及び燃料電池自動車に関する事務・事業については、より効果的で実効性のあるものとする。
- ③ 実施する施策については、あらかじめ適切な指標を設定した上で、定期的に見直しを行うこと。

回答要旨

本政策については、温室効果ガス排出量を2020年までに1990年比で25%削減するとの新たな目標が表明されるなど本政策を取り巻く地球温暖化対策、エネルギー政策の方向性の変化を踏まえつつ、政策目標の在り方を検討した上で政策体系の再構築、その実現手段(関連施策及び事務・事業)の見直し、定期的な効果測定の方法とそのための指標の設定等を行うこととしたい。

左記の②については、既に一部取り組んでおり、電気自動車については、車体及び充電設備の購入に係る補助事業の充実、充電設備設置に対する固定資産税の特例措置の要件引下げ、延長を行い、また、燃料電池自動車については、水素供給インフラの本格的な実用化等を見据えた研究開発、実証事業を充実するなどの施策を講じている。

世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価の勧告に伴う政策への反映状況（回答）

テーマ名	世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策評価結果（総合性確保評価）（平成 21 年 6 月 26 日勧告）
関係行政機関	総務省（回答日：平成 22 年 3 月 25 日） 経済産業省（回答日：平成 22 年 3 月 29 日） 国土交通省（回答日：平成 22 年 3 月 26 日） 環境省（回答日：平成 22 年 3 月 26 日）

政策の評価の観点及び結果

○ 評価の観点

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において政策群として実施されている「世界最先端の「低公害車」社会の構築に関する政策」が、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

○ 評価の結果

(1) 低公害車に関する政策

低公害車の普及促進については、平成 15 年度末で 711 万台であった保有台数（全国）が、本政策実施開始年度の翌年度（17 年度末）には 1,219 万台となっており、政策目標の「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」を達成している。

低公害車の普及により、他の関連施策との効果も併せて、年間のCO₂排出量は、平成 13 年度に比べ 18 年度には、自家用乗用車分が 6.2%、貨物車分が 5.6%削減されたとの成果を挙げたほか、12 年度に比べ 22 年度には、NO_xの排出量が約 41%、PMの排出量が約 77%削減されるとの成果が挙げるとされている。さらに、これらの成果を得るため、諸外国に先行して厳しい自動車排出ガス規制等が適用されたことにより、メーカーにおける低公害車の開発・実用化に関するインセンティブが付与された状況もみられる。

このような状況からみて、「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、総体としては、低公害車の保有台数の増加、それに伴うCO₂排出量、NO_x・PMの排出量等の削減において、一定の政策効果が発現したものとみられる。

他方、次のような課題もみられた。

- ・ 政策目標 1,000 万台の達成は、主として低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数の増によるものであり、低燃費かつ低排出ガス認定車は、これまでのガソリン車及びディーゼル車の燃費性能を向上させ、かつ、排出ガスを削減したものであるとというものの、技術的に 1 台当たりのCO₂、NO_x・PMの削減量に限界がある。
- ・ 一方、他の低公害車等には、走行時にCO₂やNO_x・PMの排出量が少ないなどの長所がある反面、車両価格が高い、燃料インフラの整備が不十分などの課題がある。また、低公害車の種類ごとに開発・実用化の段階が異なり、その時々によって目的に応じた適切な実現手段も変化することから、それぞれの時点において重点化されるべき実現手段は見直される必要がある。

- ・ 以上のような状況を踏まえると、「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、低公害車ごとの特性（長所と課題）、市場の性格、関係者のニーズ、開発・実用化の段階、関連する技術開発の動向等を踏まえ、低公害車ごとにどのような施策が求められているのか、どのような低公害車の組合せが最も世界最先端の低公害車社会の構築に効果的で実効性のあるものとなるのか、そのためにはどのような事務・事業等を誰に対してどの程度投入しどのような効果を挙げるのかなどについて、関係省が協力・連携して検討し、これらを総合して本政策を総体としてより効果的・効率的なものとする必要がある。

(2) 燃料電池自動車に関する政策

燃料電池自動車に関する政策については、個別の事務・事業等が着実に実施され、基本的な安全規制等が整備されたことにより、平成 16 年度には公道を走行することが可能になるとともに、市街地に水素充てん設備を設置することが可能になった。しかし、燃料電池自動車の最も重要な部分である燃料電池の性能向上、低コスト化の研究開発の成果が本格的な実用化の段階に至っていないなどにより、燃料電池自動車に係る車両価格が極めて高い、燃料電池の耐久性がないなどの課題は解消されておらず、現時点では「民間需要の誘発」という目的を達成するまでには至っていない。

燃料電池自動車については、「平成 22 年度までに、燃料電池自動車を 5 万台普及」という政策目標と実際の状況（平成 19 年度末時点で 42 台）にかい離が生じている。この政策目標が設定された時点では、現状を予測できなかったという事情があるものの、これは、次のように本政策の政策目標の設定の仕方にも課題があることによるとみられる。

- ・ 燃料電池自動車は、電気自動車と同様に走行時に CO₂、NO_x・PM を一切排出しないなどの長所を有する反面、その実用化、特に燃料電池の低コスト化に関する技術開発や、水素を安全に供給する設備の整備等が必要であり、そのために他の低公害車の普及より多額の予算と時間が必要となっている。

政策目標は、このような状況を踏まえつつ、最新の技術開発の動向や今後の見込みを取り入れ、いつまでに何をどの程度実現するか、また、そのためにどのような事務・事業等をどの程度投入しどのような効果を挙げるのかなど、政策目標とその実現手段との関係、「民間需要の誘発」の発現と政策目標の達成との関係についてできる限り明確にした上で、適宜見直しを行う必要があるが、「平成 22 年度までに、燃料電池自動車を 5 万台普及」という政策目標についてはこれが行われていない。

- ・ 燃料電池自動車については、その技術開発の動向を踏まえつつ、国、地方公共団体等及び事業者における予算面での導入可能な台数とその波及効果の限界、すなわち燃料電池自動車の市場及び水素インフラの整備を考慮して、現状と大きくかい離したものとならないような政策目標を設定する必要があるが、これが考慮されていない。

燃料電池自動車（水素インフラ整備を含む。）に関する政策においては、平成 16 年度から 19 年度までに総額約 197 億円が投入され、他の低公害車と比較しても多額に上っているが、19 年度末の燃料電池自動車の保有台数が 42 台であり、現状では多額の予算が投入された結果に見合った普及台数となっていない。

勸 告	回 答
<p>2 勸告</p> <p>(1) 政策目標を含めた政策体系の再構築</p> <p>総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省は、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、より効果的かつ効率的で実効性のあるものとするため、低炭素社会の実現等環境政策やエネルギー政策の方向性を踏まえ、政策目標を含め政策体系を再構築すること。</p> <p>その際には、低公害車等ごとの特性（長所と課題）、市場の性格、関係者のニーズ、開発・実用化の段階、関連する技術開発の動向等を踏まえ、世界最先端の「低公害車」社会を構築するための事務・事業の重点的な実施等について、関係省が連携・協力して検討すること。</p> <p>特に電気自動車及び燃料電池自動車については、これまで保有台数が増加してこなかった原因等を踏まえ、その普及促進に関してより効果的で実効性のある事務・事業とすること。</p> <p>また、実施する施策については、あらかじめその効果を測定するための適切な指標を設定した上で、定期的に効果を測定し、その結果に基づき見直しを行うこと。</p>	<p>(1) 政策目標を含めた政策体系の再構築</p> <p>【総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省】</p> <p>国内外における気候変動問題に対する関心の高まりや、中期的な温室効果ガス削減目標の検討、自動車に関する環境技術の進展など、低公害車（次世代自動車を含む。）の普及促進に係る政策を取り巻く環境は大きく変化している。</p> <p>平成 21 年 6 月には、温室効果ガス排出量を 2020 年までに 2005 年比で 15%削減するとの政府目標が公表された。その後、平成 21 年 9 月の国連気候変動首脳会議や、同年 12 月の国連気候変動枠組条約第 15 回締約国会議において、すべての主要国による公平かつ実効性のある国際枠組みの構築及び意欲的な目標の合意を前提として、我が国の温室効果ガス排出量を 2020 年までに 1990 年比で 25%削減するとの新たな目標が表明された。</p> <p>平成 21 年 12 月には、グリーンイノベーション等による成長の方針を示した「新成長戦略（基本方針）」（平成 21 年 12 月 30 日閣議決定）が取りまとめられた。さらに、平成 22 年 2 月からは資源エネルギーの基本政策の見直しの検討及びエネルギー基本計画の改定の作業が進められている。加えて、平成 22 年 3 月 12 日、地球温暖化対策に関する基本原則や方向性を示す地球温暖化対策基本法案が閣議決定され、今国会（第 174 回通常国会）に提出された。</p> <p>このような本政策を取り巻く地球温暖化対策、エネルギー政策の方向性の変化を踏まえつつ、今後、本政策については、政策目標の在り方を検討した上で政策体系の再構築、その実現手段（関連施策及び事務・事業）の見直し、定期的な効果測定の方法とそのため指標の設定等を行うこととしたい。</p> <p>なお、経済産業省及び国土交通省は、地球温暖化・エネルギー対策を強化するため、平成 21 年 12 月に「地球温暖化・エネルギー関係での経済産業省と国土交通省による合同ワーキングチーム」を開催し、「地球温暖化・エネルギー関係での経済産業省と国土交通省の連携強化に向けた中間取りまとめ」を公表し、更なる新車燃費向上や環境対応車の普及等に向けて、両省の連携により効果的に推進していく項目について具体的に明らかにした。</p>

勸 告	回 答
	<p>電気自動車、燃料電池自動車等については、低公害車等ごとの特性、市場の性格等を踏まえ、関係省が協力して、次の事務・事業に取り組んでいる。</p> <p>① 電気自動車 (経済産業省、国土交通省及び環境省)</p> <p>電気自動車(プラグインハイブリッド車を含む。)については、国内メーカーによる本格的な量産・市場投入が開始されたこと等を踏まえ、次の普及促進策を講じている。</p> <p>i 車体及び充電設備の購入に係る補助事業の継続・充実(平成22年度予算額は約124億円。21年度予算額の約5倍に増額)[経済産業省]</p> <p>ii 電気自動車用充電設備設置から最初の3年間の課税標準を3分の2に軽減する固定資産税の特例措置について、取得価格要件を2,000万円以上から300万円以上に引き下げた上で、その適用期間を平成21年度から2年間延長(なお、燃料電池自動車用水素充填設備やCNG自動車用天然ガス充填設備についても同様の取扱い(ただし、取得価格はいずれも2,000万円以上のものが対象))</p> <p>② 燃料電池自動車 (総務省)</p> <p>低公害車の普及の推進に当たっては、法令改正・通知等により燃料電池自動車等に係る防火面の安全基準の整備を行ってきたところであり、今後とも、必要に応じ防火面の安全確保のための取組を行うこととしたい。</p> <p>(経済産業省、国土交通省及び環境省)</p> <p>燃料電池自動車については、これまで保有台数が増加してこなかったが、近年、航続距離が伸長するなど研究開発成果も着実に上がっている。その結果、関係業界間で2015年からの一般普及開始に向けたシナリオが合意された。このような状況の下で、次の施策を講じている。</p> <p>i 低コスト化や耐久性・信頼性向上に向けた技術的なブレークスルーを図るため、燃料電池自動車・水素供給インフラの本格的な実用化等を見据え</p>

勸 告	回 答
	<p>た研究開発、実証事業を充実（平成 22 年度予算額 約 92 億円の内数）〔経済産業省〕</p> <p>ii 燃料電池自動車啓発推進事業の実施 燃料電池自動車の地域社会への啓発推進のため、地方公共団体が実施する燃料電池自動車のイベント展示、試乗会等に対して車両を貸与（平成 22 年度予算額は 21 年度予算額とほぼ同額の約 0.26 億円）〔環境省〕</p> <p>iii 燃料電池自動車等の率先導入に係る補助事業の実施 地域における代エネ・省エネ対策を促進するため、計画的に燃料電池自動車等の導入を促進する地方公共団体等に対し導入に係る事業費の一部を補助等（平成 22 年度予算額は 21 年度予算額とほぼ同額の約 1.45 億円）〔環境省〕</p> <p>③ その他 （経済産業省、国土交通省及び環境省）</p> <p>i 次世代自動車※のうち、市場投入が開始されたクリーンディーゼル自動車について、その購入に係る補助事業を継続（平成 22 年度予算額 約 4 億円）〔経済産業省〕</p> <p>※ 「次世代自動車」とは、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自動車、CNG自動車等をいう。</p> <p>ii 大型車（トラック・バス）については、環境性能を格段に向上させた次世代のバス・トラック等を開発・試作し、実際の事業で使用する走行試験等を実施し、開発・実用化を促進している。（平成 22 年度予算額は約 2.45 億円）〔国土交通省〕</p> <p>iii 次世代自動車も含め、環境性能に優れた自動車の普及促進等の観点から、次の対策を講じている。</p> <p>i) 環境性能の良い新車の買い換え・購入に対して補助金を交付</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 21 年度第 1 次補正予算約 3,600 億円、第 2 次補正予算約 2,300 億円〔経済産業省〕 ・ 平成 21 年度第 1 次補正予算約 148.8 億円の内数、第 2 次補正予算約

勸 告	回 答
<p>(2) 個別事務・事業の見直し</p> <p>総務省、経済産業省、国土交通省及び環境省は、低公害車等ごとに講じられている個別の事務・事業について、その効果をより発揮させるため、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① CNG貨物車の導入費の補助については、貨物運送事業以外の業種に対して補助制度を周知すること、CNG貨物車の導入や燃料供給設備設置に対する補助と関連施策を組み合わせることで重点的に実施すること等の方策を講ずることにより、その効果的・効率的な活用が図られるよう検討すること。</p>	<p>305 億円 [国土交通省]</p> <p>ii) 環境性能に優れたトラック、バス、タクシー等の車両購入に係る補助事業の実施</p> <p>トラック、バス、タクシー事業者を中心にCNGバス・トラック等の新車の導入に対し、車両本体価格の4分の1又は通常車両価格との差額の2分の1を補助等（平成22年度予算額は21年度予算額の60%に当たる約10.4億円）[国土交通省]</p> <p>iii) 自動車重量税の減免措置（平成21年4月1日から平成24年4月30日までの3年間の時限措置）及び自動車取得税の減免措置（平成21年4月1日から24年3月31日までの3年間の時限措置）を新たに導入し、自動車の環境性能に応じて、自動車重量税と自動車取得税が免除又は75%若しくは50%軽減。</p> <p>(2) 個別事務・事業の見直し</p> <p>低公害車等ごとに講じられている個別の事務・事業について、その効果をより発揮させるため、次の措置を講じている。</p> <p>なお、今後、前述(1)の政策目標を含めた政策体系の再構築等の取組と併せて、効果をより発揮させるための措置を検討することとしたい。</p> <p>① CNG自動車 (経済産業省)</p> <p>CNG貨物車の導入費の補助について、補助制度を広く周知するため、全国8都市において、自動車販売会社、リース会社、自動車メーカー、ガス事業者等を対象に平成21年度公募説明会を開催するとともに、補助制度のパンフレット等を配布した。</p> <p>また、CNG貨物車の導入補助の効果的・効率的な活用を図るため、経済産業省が実施するCNG燃料供給設備の設置補助に関しては、平成21年度から、国土交通省が実施している「次世代自動車導入加速モデル事業」により</p>

勸 告	回 答
	<p>指定された地域の事業者に対し採択を実施した。さらに、CNG自動車用天然ガス充填設備設置から最初の3年間の課税標準を3分の2に軽減する固定資産税の特例措置を平成21年度から2年間延長した。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>国土交通省では、これまで「CNG車普及促進モデル事業」により運送事業者等が行うCNG車普及に取り組む地域を支援してきたが、平成21年度に当該事業を強化した「次世代自動車導入加速モデル事業」を実施し、対象車種(CNG車)を拡充してハイブリッド貨物車・乗合車等を含む次世代自動車の導入に積極的に取り組む地域に対し、低公害車普及促進対策費補助金の優先採択、最低導入台数要件の緩和(原則バス2台、トラック3台を1台でも可)を行うなど、低公害車普及促進対策費補助金の効果的・効率的な活用に努めた。</p> <p>※ 平成21年9月1日、次世代自動車導入加速モデル事業地域に広島市を指定。</p> <p>また、CNG貨物車の導入補助の効果的・効率的な活用を図るため、国土交通省が実施している「次世代自動車導入加速モデル事業」により指定された地域の事業者に対し、経済産業省が実施するCNG燃料供給設備の設置補助に関して採択を実施した。</p> <p>(環境省)</p> <p>平成21年度第1次補正予算による自動車低公害化推進事業において、ハイブリッド車及びCNG車の廃棄物運搬車に対する導入支援(補助金の交付)について、関連団体((社)全国都市清掃会議等)を通じた積極的な周知に努めたところである。</p> <p>また、従前より継続している、ハイブリッド車及びCNG車の取得支援制度である、低公害車普及事業(廃棄物運搬車及び燃料電池自動車等に対する導入補助)、エコカー減税、低公害車用燃料供給設備に係る固定資産税特例措置等については、全国都道府県及び政令指定都市等環境担当部局長会議(平</p>

勸 告	回 答
<p>② ハイブリッド貨物車・乗合車・特種（殊）車の導入費の補助について、ユーザー（事業者及び地方公共団体）による更なる導入促進に向け、関連施策と組み合わせて重点的に実施すること等の方策を講ずることにより、その効果的・効率的な活用が図られるよう検討すること。</p>	<p>成 22 年 1 月 19 日）において説明を行ったところであるが、さらに、各地方環境事務所に対して、より積極的な周知（説明会の開催等）を要請する予定である。</p> <p>② ハイブリッド貨物車・乗合車・特種（殊）車 （国土交通省）《再掲》</p> <p>国土交通省では、これまで「CNG車普及促進モデル事業」により運送事業者等が行うCNG車普及に取り組む地域を支援してきたが、平成 21 年度に当該事業を強化した「次世代自動車導入加速モデル事業」を実施し、対象車種（CNG車）を拡充してハイブリッド貨物車・乗合車等を含む次世代自動車の導入に積極的に取り組む地域に対し、低公害車普及促進対策費補助金の優先採択、最低導入台数要件の緩和（原則バス 2 台、トラック 3 台を 1 台でも可）を行うなど、低公害車普及促進対策費補助金の効果的・効率的な活用に努めた。</p> <p>※ 平成 21 年 9 月 1 日、次世代自動車導入加速モデル事業地域に広島市を指定。</p> <p>（環境省）《再掲》</p> <p>平成 21 年度第 1 次補正予算による自動車低公害化推進事業において、ハイブリッド車及びCNG車の廃棄物運搬車に対する導入支援（補助金の交付）について、関連団体（(社)全国都市清掃会議等）を通じた積極的な周知に努めたところである。</p> <p>また、従前より継続している、ハイブリッド車及びCNG車の取得支援制度である、低公害車普及事業（廃棄物運搬車及び燃料電池自動車等に対する導入補助）、エコカー減税、低公害車用燃料供給設備に係る固定資産税特例措置等については、全国都道府県及び政令指定都市等環境担当部局長会議（平成 22 年 1 月 19 日）において説明を行ったところであるが、さらに、各地方環境事務所に対して、より積極的な周知（説明会の開催等）を要請する予定である。</p>