

第 1 回自動車排出ガス総合対策小委員会における論点の整理について

前回小委員会における総量削減基本方針の見直しに係る論点を以下に整理。

○ 目標達成の評価

現行の基本方針における「大気環境基準のおおむね達成」との目標については、平成 21 年度までの常時監視測定局の測定結果から、NO₂、SPMのいずれについてもすでに達成されたものと評価できる。

○ 対策継続の必要性

一方で、特にNO₂については、大気環境基準を超過する局所が残されており、平成 32 年度までのシミュレーションでも、なお基準を超過する局所が残ると見込まれることから、自動車NO_x・PM法に基づく対策は、平成 23 年度以降も継続が必要であり、現行の基本方針の見直しが必要である。

○ 目標内容

次期基本方針では、法の目的が「NO₂及びSPMによる大気の汚染に係る環境基準の確保」であることを踏まえ、NO₂・SPMともに「大気環境基準の達成」を目標とすることが適当である。その場合、従来 of 測定局における大気環境基準の達成という「点」の評価では、必ずしも十分な評価とならない可能性があることに留意が必要である。

○ 目標期間

次期基本方針の目標期間は、大気環境基準が達成されていない局所においては、非達成の状況が長期にわたり継続していることから、自動車単体の排出ガス規制による改善効果が着実に見込まれることも考慮して、極力早期の達成を目指す必要がある。一方で、各種対策の効果が発現するまでに対策に応じた期間を要すること、関係都府県における計画策定に一定の期間を要することも考慮する必要がある。

そのため、目標期間の設定を、例えば常時監視測定局における大気環境基準の達成と、地域全体における（面的な）大気環境基準の達成の 2 段階にすることが考えられる。その場合、目標期間全体を 10 年程度とし、5 年目に第 1 段階の目標において中間評価をすることが考えられる。

○ 施策の方向性

次期基本方針においては、それぞれの局地汚染の特徴に応じた局地汚染対策に重点をおく必要がある。そのため、平成19年の法改正で導入された「重点対策地区」に係る制度の活用についても改めて検討が必要である。

その際、現行の基本方針では、重点対策地区の指定に関して「例えば交差点近傍のような合理的な範囲とし、必要以上に広範囲に指定されることのないように留意する」としているが、平成19年法改正時の附帯決議では、「重点対策地区の指定に当たっては、社会情勢、経済情勢の変化等により環境基準の達成が危ぶまれる地域を幅広く積極的に指定していく」とされており、制度の活用を図るには、立法の趣旨を明確にする観点から基本方針の記述の見直しが必要である。

また、局地汚染対策は、大気環境基準を超過している個別の測定局周辺のための対策ではなく、同一の属性をもつ局地全体に効果的な対策を考える必要がある。