

「今後の自動車排出ガス総合対策について(中間報告)」に対する  
パブリックコメントの結果について

NO	報告書(案)の 該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方(案)
1. 検討の背景			
1	(2)自動車排出ガス 総合対策の現状	大阪府で実施した流入規制が一定の成果を上げているが、流入規制の強化には取締り方法の厳格な運用も欠かせない。	大阪府では、適合車の使用を求めるよう荷主等に義務を課しており、流入車対策の実効性向上には、荷主側からの働きかけが効果的であると考えます。いただいた御意見については、今後の施策の検討に際して参考とします。
2		重点対策地区の制度が活用されていない原因は、地方自治体任せにしていることも要因の1つであり、国が重点対策地区を決定する制度に改める必要がある。	重点対策地区は、自動車NOx・PM法第15条及び17条において、大気汚染が他の地区に比較して著しい地区であって、当該地区の実情に応じた対策を計画的に実施することが特に必要であると認める地区とされています。後者を判断するにあたっては、当該地区の実情に詳しい都道府県知事が関係者の意見を参考にして判断することが適切であると考えます。また、当該地区の実情に応じて、重点対策計画の策定及びその計画に基づくきめ細かい対策の実施を都道府県が主体的に行うことが望ましく、そのような観点からも、都道府県知事による指定が適切であると考えます。ただし、制度の円滑な運用には、国の協力も重要であることから、以下の記述を追加しました。  (追加箇所 p10-16行目) また、同附帯決議には、政府が適切に措置を講ずべき事項として、「重点対策計画の策定・実施に当たっては、都道府県知事により地域の実情に応じて総合的かつ主体的に行われるよう、関係行政機関等との連携を十分に図るよう、都道府県知事に対し適切に助言すること」とされていることを踏まえ、国の関係機関等との連携が必要な対策や、流入車対策等の地方自治体単独では取組が困難な対策においては、国として地方自治体に対し、適切な協力を行うことが必要である。
3		不完全燃焼を抑制する添加剤を全石油製品に使用すべき。	いただいた御意見については、今後の検討に際して参考とします。
2. 大気汚染の状況			
4	(1)二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準達成状況	新型適合車への切り替えは進んでいるが、新型適合車は主に対策地域内に投入され、旧型の非適合車(使用過程車)は対策地域外の地方系列店に配置換えされており、大気汚染地域が周辺地方都市へ拡散している。大口運送ユーザーが納入業者に適合車取引を義務付けるのと同時に、規制対象区域を拡大することは、車の両輪のような関係であり局地汚染対策には効果がある。	特別措置法である自動車NOx・PM法の対策地域は、大気汚染防止法による措置では環境基準の確保が困難であると認められる地域と規定されており、同法の対策地域外におけるNO2及びSPMの環境基準達成率が、ほぼ100%となっている現状(NO2:99.5%(H20年度)、SPM:98.9%(H20年度))においては、対策地域を拡大する状況にはないと考えます。なお、荷主等からの働きかけによる取組については、中間報告(12頁)においても記載しています。

5	(4)自排局周辺等の汚染の状況	<p>「自排局周辺の沿道や同様の局地としての地域特性を持っている他の地域の状況についても評価するよう考慮することが重要」との記述について、具体的な評価手法を提示してほしい。</p> <p>仮に、シミュレーション手法を用いるのであれば、調査手法をとりまとめたガイドライン等を作成・配布するとともに、必要な調査を実施する経費について、国からの経済的支援を行ってほしい。</p>	<p>中間報告(8頁)においても、「対策地域全体としての環境基準の達成状況の評価方法については、各都府県における従来の評価方法を踏まえ、整理が必要である。」と記載しており、具体的な評価手法の整理が必要であると考えます。いただいたご意見については、今後の検討に際して参考とします。</p>
6		<p>「自排局における達成状況をもってのみ評価するのではなく、自排局周辺の沿道や同様の局地としての地域特性を持っている他の地域の状況についても評価するよう考慮することが重要」との記述について、国土交通省や高速道路株式会社の測定データが十分に活用できる状況にはないため、自治体が積極的に活用できるよう環境整備をしてほしい。</p>	<p>いただいた御意見については、今後の検討に際して参考とします。また、関係省庁に参考送付します。</p>
7		<p>自排局の周辺に拡大して汚染の広がりを新たに評価することについては、十分な科学的知見のもとに評価手法を確立すべき。環境基準未達成場所が大都市の特定大交差点の周辺となっているなら、車種規制の強化は過剰な規制となる疑いがあり、道路構造の改良を優先してほしい。</p>	<p>中間報告(6頁)の「2(4)自排局周辺等の汚染の状況」において、自排局周辺の道路沿いにNO2高濃度域が広がっている局地があると見込まれることを記載しています。これを踏まえ、中間報告(9頁～)の「3(3)②1)局地汚染対策の進め方」において、局地汚染対策は、汚染の広がりや原因を十分考慮して、合理的な範囲の局地全体を網羅しうるものとするのが重要であるとの考え方を示しています。</p> <p>なお、中間報告においては、局地汚染対策として、車種規制の強化が必要との評価はしていません。</p>
3. 総量削減基本方針の見直しの在り方			
8	(1)窒素酸化物及び粒子状物質対策の継続の必要性	<p>現行規制は不法行為である「車庫飛ばし」の温床となっており、対策地域内における非達成局の解消には、対象地域に隣接する対象地域外(農村山間部)にも規制適用範囲を拡大する必要がある。</p>	<p>特別措置法である自動車NOx・PM法の対策地域は、大気汚染防止法による措置では環境基準の確保が困難であると認められる地域と規定されており、同法の対策地域外におけるNO2及びSPMの環境基準達成率が、ほぼ100%となっている現状(NO2:99.5%(H20年度)、SPM:98.9%(H20年度))においては、対策地域を拡大する状況にはないと考えます。</p>
9	(2)総量削減基本方針に定める目標の見直し	<p>環境基準がおおむね達成された既存対象区域内と非適合車が未だ多く存在し対象区域内から締め出された大気汚染を持ち込まれた対象区域外(地方都市)が混在する歪な地域間環境格差を解消するため、新たな自動車NOx・PM法の主目標として、100万人都市である以下10の政令指定都市及び周辺区域を新たな規制対象区域とするべき。</p>	<p>なお、対策地域内に残存している非達成局の解消に向けた対策としては、中間報告(9頁)の「3(3)総量削減基本方針に定める施策等の見直し」の内容を踏まえて、局地の特性に応じた対策を充実させることが重要と考えます。</p>

10		<p>二酸化窒素の環境基準とその達成に関して、「上限値0.06ppm達成後も、下限値0.04ppmを目指して対策すべき」と明記すべき。</p>	<p>二酸化窒素の環境基準は「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内及びそれ以下」とされていることから、1日平均値が0.06ppmを超える地域については、まずは当該地域の全ての測定局において0.06ppm以下が達成され、それが維持されることが重要と考えます。</p>
(3)総量削減基本方針に定める施策等の見直し			
11	<p>②局地汚染対策 5)ロードプライシング</p>	<p>ロードプライシング制度の導入には、インフラ整備や次世代自動車の普及促進が優先されること、単なる流入規制ではなく「環境ロードプライシング」の様なインセンティブ型の制度となる方が望ましい点に留意し、慎重な議論・検討を願いたい。</p>	<p>中間報告(11頁)においても、局地汚染地域の改善につながるロードプライシングの有効性について、さらに研究する必要があると記載しています。いただいた御意見については、今後の施策の検討に際して参考とします。</p>
12	<p>ポスト新長期規制適合車が普及した場合の効果や自動車NOx・PM法の施行による効果の検証が最優先されるべき。また、保有車両数の減少等が大気汚染状況にどのように関わってくるかという視点を踏まえて検討することも重要。トラック運送業界にとっては、公共的物流サービスに従事する流入車両にまで課金を課するといった新たな費用負担を伴う対策は受け入れることはできない。</p>		
13	<p>環境ロードプライシングを推進するための社会実験を実施すべき。</p>		
14	<p>④対策地域全般に係る対策</p>	<p>ポスト新長期規制適合車への転換をより効果的に推進するため、局地汚染の地区を走行する車両の転換を促進させる補助金制度を創設すべき。</p>	<p>中間報告(12頁)においても、ポスト新長期規制適合車及びハイブリッド自動車、天然ガス自動車等の低公害車の普及支援措置の必要性を記載しています。これらの低公害車については、地球温暖化対策等の観点からも積極的に普及促進を図る必要があると考えています。いただいた御意見については、今後の施策の検討に際して参考とします。</p>
15	<p>ポスト新長期規制適合車の支援については、対策地域内を走行する老朽車両の代替促進を図るためにも、来年度以降も適用される息の長い助成方策も検討していただきたい。</p>		
16	<p>ポスト新長期規制適合車の一層の普及促進に向けた支援措置に加え、地球温暖化対策にも有効であるハイブリッド自動車、天然ガス自動車等の低公害車の普及に向け、積極的な支援策を願いたい。</p>		
17	<p>天然ガス自動車の普及支援の記述は極めて重要であり、国や自治体等の普及施策をより一層進める必要がある。</p>		

18		今後取り組む対策については、低公害車等の導入、エコドライブやアイドリングストップの徹底など事業者の自主的な取り組みを主体とすべき。	中間報告(13頁)においても、事業者の取組を奨励することの重要性を記載しています。いただいた御意見については、今後の施策の検討に際して参考とします。
19	⑤その他	対象区域内における環境基準の確保には、車庫飛ばし等(使い回し、不正使用)の違法行為に対する罰則規定の強化、不正改造による非適合車の試験合格に対する追跡調査システムの構築、後付け対策装置に対する支援体制の強化、発展途上国への環境自主規制が必要。	後付け対策装置に対する支援体制の強化については、低公害車の普及とともに使用過程車の低公害化として重要であることから、以下の記述を追加しました。その他、いただいたご意見については、今後の検討に際して参考とします。  (追加箇所 p13-4行目) また、使用過程車の低公害化のため、NOx・PM低減装置等の普及を促進する支援措置も必要である。
4. その他の留意事項			
20		トラック協会では中小トラック運送事業者の輸送効率化を推進するため、帰り荷や傭車の確保、積み合わせ輸送を可能にする「求荷求車情報ネットワーク(WebKIT)」の普及拡大により、環境負荷の低減に貢献していることも参考にしてほしい。	中間報告(14頁)において、「荷主の発送側と受取側の双方が、環境面に配慮した配送を意識することが重要である」と記載していますが、ご指摘を踏まえて、以下のとおり下線部の記述を追加しました。  (追加箇所 p13-28行目) さらに、 <u>荷主と運送事業者の協力により、帰り荷や傭車の確保、積み合わせ輸送を可能にする「求荷求車情報ネットワーク(WebKIT)」等の取組について、環境面の改善効果を把握しつつ、排出削減につなげていくことが重要である。このような取組を推進するためにも、荷物の発送側と受取側の双方が、環境面に配慮した配送を意識することが重要である。</u>
21	(1)関係者の連携の強化	局地汚染対策の推進においては、関係機関による調整・合意に基づく実効性のある対策を実施すべき。	中間報告(15頁)においても、局地汚染対策のために関係者が協力し合う体制を構築していく必要性について記載しています。いただいた御意見については、今後の施策の検討に際して参考とします。
22	(4)微小粒子状物質について	微小粒子状物質に関する早急な監視体制の確立、基準達成のための対策を位置付けるべき。	特別措置法である自動車NOx・PM法は、自動車の交通が集中している地域で、大気汚染防止法による自動車排出ガスの許容限度設定等の措置のみによっては大気環境基準の確保が困難である地域について、車種規制等の対策を講じることで大気環境基準の確保を図ることを目的としています。微小粒子状物質については、中間報告(16頁)に記載していますとおり、引き続き排出実態の把握等の知見の蓄積に努めることが必要と考えており、まずは知見の充実を図るべきと考えます。