

**「今後の自動車排出ガス総合対策について(最終報告案)」に関する御意見の概要
及び御意見に対する考え方について**

NO	最終報告案の 該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方
1	自動車排出ガス総合対策の経緯		
2	大気汚染の状況		
1	(1)二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準達成状況	<p>二酸化窒素(以下NO₂と略記)の環境基準をおおむね達成しているのは、あくまでも基準の最大値(0.06ppm)であることを忘れてはならず、最大値でなく、最低値(0.04ppm)の達成を目標として掲げるべき。</p>	<p>NO₂について0.06ppmを超える地域にあっては、当該地域のすべての測定局において、0.06ppmが達成されることが重要と考えます。</p>
2		<p>NO₂の環境基準達成の評価を、その上限値0.06ppmで行っているが、この上限値による評価は行政上の運用基準であり、健康を守る視点に立てば下限値0.04ppmで評価すべき。</p>	<p>また、環境基準が「1時間値の一日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下」であることから、「ゾーン内にある地域にあっては、原則として、このゾーン内において現状程度の水準を維持し、又はこれを大きく上回ることでならないよう努めるものとする。」として、各種施策について取り組んでいます。</p>
3		<p>NO₂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を目指す」と明記すべき。</p>	
4		<p>平成8年の大気汚染防止法改正後、多くの測定局でNO₂測定法が変更されてきており、これに伴い、変更前と変更後で、測定結果が低下するという食い違いがみられる測定局が少なくない。全国の測定局の測定実態を精査し、測定法の変更前と変更後の測定データの整合性をきちんと確保した上で、評価すべき。</p>	<p>NO₂の測定方法については、精度が確保されていることを確認した上で新しい測定法を追加したものです。大気環境の常時監視は大気環境行政の根幹を支えるものであることから、引き続き、常時監視の精度管理に努めてまいります。</p>
3	自動車排出ガス対策の実施状況と評価		
5	(3)自動車単体対策の進展	<p>数年前から新短期・新長期・ポスト新長期規制適合車の比較的新しい車両の触媒装置においてDPFにススが頻りに溜まるなどの不具合が生じており、これらの早期解決を図るため、次の事項について要望する。</p> <p>触媒装置における現状の問題への早期対応と解決。</p> <p>触媒装置に問題が生じた場合における修理の無償保証。</p> <p>ススの燃焼のために走行不能にならないシステムへの抜本的改善。</p> <p>エコドライブを阻害しない触媒装置搭載のトラックの早期開発。</p>	<p>頂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。また、関係省庁に参考送付します。</p>
6 ~ 8		<p>平成15年排出ガス規制以降のDPFを搭載したディーゼル車について、ススが頻りにたまる等の不具合が多数報告されている状況を踏まえ、国としてこれら不具合の多い車両の実態を把握し、必要な対策を講ずるとともに、これまでの規制の技術的なフォローアップを行うことが不可欠である。(3件)</p>	<p>最終報告(10頁)において、ポスト新長期規制適合車の普及に係る支援措置及び低公害車(ハイブリッド自動車、天然ガス自動車等)の購入等に関する支援措置の必要性を記載しております。また、関係省庁と連携し、自動車税のグリーン化(排出ガス及び燃費性能に応じた軽減措置並びに環境性能に劣る一定年数以上の経年車への重課措置)をはじめとする税制特例措置を講じています。なお、頂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。また、関係省庁に参考送付します。</p>

9		トラック輸送事業者が将来的に車両の代替を継続的に推進できるよう補助金制度を含め新たな施策を講じられるよう要望する。	
10 ~ 11		CNG車両の導入及びCNG燃料供給施設の設置等に対する息の長い支援策を盛り込むなど、CNG自動車の普及促進に向けて積極的に取組を進めていただきたい。(2件)	
4 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方			
12	(2)自動車NOx・PM法及び総量削減基本方針に定める施策の推進	荷主の依頼に応じて貨物を輸送する事業用トラックの運行特性から、都市部等への流入車両に課金する制度を創設しても、事業用トラックの流入の抑止につながるとは考え難いこと等から、流入車対策として事業用トラックに課金することには反対する。	最終報告(9頁)においても、ロードプライシングの可能性やその効果的な在り方について、十分に研究する必要があると記載しています。頂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。
13		今後の自動車排出ガスの検討に当たっては、保有車両数の減少や人口減少等の要因が環境基準の達成にどう関わるかという視点も踏まえた上で規制を行う必要がある。また、流入車両の抑制には、自家用トラックから輸送効率に優れている営業用トラックへの転換(自営転換)の推進や、「環境ロードプライシング」などの施策が有効と考えられることから、自営転換に対する行政から荷主への働きかけ、「環境ロードプライシング」に対する大幅な割引制度の充実が必要である。	最終報告(5頁)においても、車両保有台数の状況等を踏まえた大気環境状況の将来予測を記載しており、この予測結果その他の事項を踏まえて、今後の自動車排出ガス総合対策の在り方(6ページ以降)について記載しています。また、最終報告(10頁)においても、荷主、物流事業者における取組として共同輸配送等の物流の効率化を奨励することを記載しているほか、最終報告(9頁)においても、ロードプライシングの可能性やその効果的な在り方について、十分に研究する必要があると記載しています。頂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。
14	(2) 基本的な考え方	不完全燃焼を抑制する添加剤を全石油製品に使用するべき。	頂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。
15	(2) 3)情報共有による関係者の協力推進	局地汚染対策を進めるうえで、大型車等の交通規制と情報提供の組み合わせしか対策が残されていない。「規制」を聖域にすることなく、あらゆる対策を総動員する覚悟がないと、局地の汚染は解消されない。	最終報告(8頁)においても、局地汚染対策については、局地の特性に応じた実施可能かつ効果的な対策を選んで実施することが必要であると記載しています。また、最終報告(9頁以降)においても、流入車対策や対策地域全般に係る対策について記載しています。頂いたご意見については、今後の施策の検討に際して参考とします。
16	(2) 4)ロードプライシング	ロードプライシングは激甚な汚染をもたらしている道路沿道の局地汚染対策として有力であり、研究の段階ではなく、可能なところでは早急に実施すべき。	最終報告(9頁)においても、ロードプライシングについては、可能性や効果的な在り方について十分に研究する必要があると記載しています。頂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。
17		ロードプライシングについて、営業用トラックの大幅な割引制度の充実を図るべき。	
18	(2) 流入車対策	対策地域内の事業者は車両の代替が必要となり、対策地域外と比べて不公平である。	最終報告(9頁)においても、流入車対策の重要性を記述しています。頂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		<p>都心に流入する車に対して、GPSやETCなどを使用して環境税を課したり、道路混雑時にガソリン車の流入台数制限などを講ずるべき。</p>	<p>最終報告(9頁)においても、局地汚染対策としてのロードプライシングの可能性やその効果的な在り方について、十分に研究する必要があると記載しています。局地汚染対策や流入車対策については、局地における大気環境の状況等を踏まえて検討する必要があると考えています。頂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。また、関係省庁に参考送付します。</p>
20	(2) 対策地域全域に係る対策	<p>低公害車の普及に対する税制上の優遇や補助金の交付の政策は、一定の効果を上げていると思われ、今後も維持・拡充が期待されることから、これらの政策について言及すべき。</p>	<p>最終報告(10頁)において、ポスト新長期規制適合車の普及に係る支援措置及び低公害車(ハイブリッド自動車、天然ガス自動車等)の購入等に関する支援措置の必要性を記載しております。また、関係省庁と連携し、自動車税のグリーン化(排出ガス及び燃費性能に応じた軽減措置並びに環境性能に劣る一定年数以上の経年車への重課措置)をはじめとする税制特例措置を講じています。なお、頂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>
21		<p>排気ガスを出す仕組みの自動車には重加算税や購入台数制限など減少施策を打つ一方で、排気ガスを出さない仕組みの自動車には税制上や保有面での優遇措置を設けるべき。</p>	
22		<p>国(行政)において、トラック事業者に対する補助金等エコトラックへの購入が推進できるよう対策を講じられるよう要望する。</p>	
23		<p>消費増税に伴う自動車重量税・自動車取得税の減免は必要がなく、環境税として目的税化すればよい。また、高速道路無料化についても、環境のためにならないことから、撤回すべき。</p>	
24		<p>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組を主体とすべきであるが、トラック事業者の99%超は中小零細事業者であることから、取組に対する支援策の充実をお願いしたい。(2件)</p>	<p>最終報告(10頁)においても、事業者の取組を奨励することの重要性や、その取組を支援・促進することの重要性を記載しています。頂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。</p>
25		<p>停車中に一定の時間エンジンをかけると強制的にエンジンが止まり、かつ、それが解除できないシステムを開発し、原則としてすべての車への装着を義務付けるべき。また、これに伴い、やむを得ず車中泊する長距離ドライバーのため大型駐車場などへの簡易休憩施設の設置や車へのスマートメーターの装着促進・将来的には装着義務化を図るべき。</p>	<p>最終報告(10頁)においても、エコドライブの普及に関する取組に関する必要性について記載しています。また、現在の全国的な大気環境の状況に鑑みると、アイドリングストップを強制的に行うシステムについて車両への装着を義務付ける状況にはないと考えています。その他頂いた御意見を含めて、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>
26	(3)新しい地域パートナーシップによる取組の推進	<p>コンパクトシティ化を進め、今まで対策が後手に回っていた、歩行者が安心して歩ける歩道等を整備し、車がなくても安心して生活できる社会でなければならない。</p>	<p>最終報告(11頁)においても、地形、道路構造等により局地的に汚染物質が滞留しやすくなっている局地については、大気汚染等の低減を可能にする環境的に持続可能な都市・交通システムを実現するという観点から、多様な関係者が協力して「まちづくり」を行っていくことが必要であると記載しています。頂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。また、関係省庁に参考送付します。</p>
27		<p>重点対策地区に係る制度と答申案の「新しい地域パートナーシップによる取組の推進」に示す「まちづくり」の趣旨を合わせて、「交通アセスメント」(仮称)制度を制定すべき。</p>	<p>最終報告(11頁)の新しい地域パートナーシップによる取組の推進においては、大気汚染の状況に関する情報共有等を通じ、各主体の問題意識を高め、自発的な協力を求めることが重要と考えています。頂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。</p>

28		<p>局地汚染対策に関して、地域住民、NPOなどの多様な主体の参加を図るべき。</p>	<p>最終報告(12頁)においても、多様な関係者が協力して「まちづくり」を行っていくことが必要であるとしています。頂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。</p>
5 その他の留意事項			
29	(3)微小粒子状物質について	<p>微小粒子状物質対策について、「不明」や「海外」を理由にやるべきことをやろうとしないのは、「総合対策」の名に値しない。</p>	<p>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、最終報告(13頁)に記載していますとおり、当面はこれまで実施してきた粒子状物質全体の削減対策を着実に進めるとともに、微小粒子状物質の自動車からの排出実態等の知見の蓄積に努めることが必要と考えます。</p>
30		<p>PM2.5について、目標年限を明示した環境基準達成計画を組み込むべき。</p>	
31		<p>微小粒子状物質に関して、早急な監視体制の確立と基準達成のための早急な対策を位置付けるべき。</p>	