

## 1 自動車 NOx・PM 総量削減計画の進行状況について

### (1) 計画の目標量と達成の見込み

速報計算では、NOx は平成 17 年度計画値を達成、PM は平成 22 年度の目標値は達成できる見込みである。

### (2) 各対策の進捗状況

#### ① 低公害車等の普及

22 年度の 100 万台の普及に向けて、16 年度末では 39 万台と着実な普及が進んでいる。

#### ② ディーゼル自動車等運行規制の状況

条例に基づき、16 年 10 月からスタートした規制は、本年 10 月から対象車両が増大する第 2 段階目に入った。違反車には、行政処分を含め厳格に対応していく。

#### ③ 車種規制及び運行規制に伴う支援策の活用状況等

条例施行に伴い新たに創設した各種支援制度の円滑な運用及び P R の強化に努める。

## 2 ディーゼル自動車等運行規制について

### (1) 目的

①平成 22 年度における環境基準の確実な達成

②いわゆる車庫飛ばしによる法効果の低減への対応

### (2) パブリックコメント

14 年 12 月から 15 年 1 月まで実施し、全国約 2,000 人から 6,000 件の意見があった。

### (3) 大型車・地域の限定等

環境基準の達成に向け必要最小限の規制とした。

### (4) 啓発状況

規制開始直前・直後はラジオ、雑誌、横断幕等により、広域的な啓発を行った。

### (5) 規制概要

16 年 10 月から、カメラ検査、街頭検査及び立入検査により、違反車両の確認を行っている。このうち、カメラ検査では、17 年 6 月までの 9 月間で 50,516 台の検査車両のうち、違反車両は 43 台 (0.09%) と想定値 (1.47%) よりも少ない違反率であった。これは、事業者が車の代替や配車の調整等により対応を行っている結果と思われる。なお、街頭検査や立入検査での違反車両の走行は確認されていない。

### (6) 課題

① 規制の開始前にフェリー業界等からの支援要請があり、業界反発の主原因は「法の不平等」であった。

② 環境基準の早期かつ確実な達成には、県のみでの規制だけではなく、他府県車両の流入規制など広域的な対応が必要である。

## 配布資料

ディーゼル自動車等運行規制パンフレット（規制内容と支援策概要）

## 車種規制の実施等

### (1) 自動車NOx・PM法による車種規制及び条例による運行規制の概要

自動車NOx・PM法による車種規制と首都圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）及び兵庫県の条例による運行規制の概要は表13のとおり。

表13 自動車NOx・PM法による車種規制及び条例による運行規制の概要

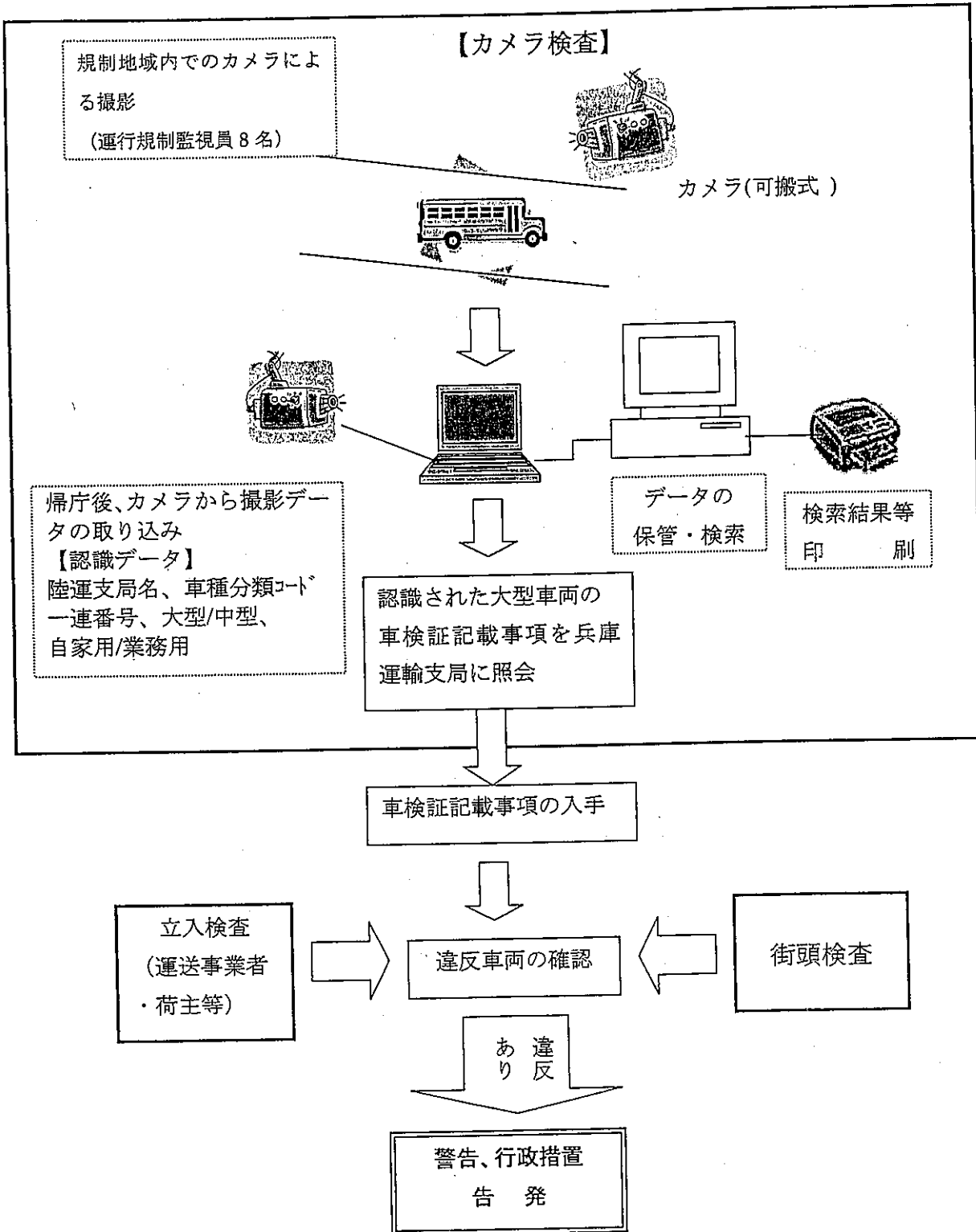
		自動車NOx・PM法	首都圏条例	兵庫県条例
対象地域		8都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県）の一部地域	埼玉県、千葉県、東京都（島部を除く）、神奈川県の全域	阪神東南部地域（神戸市灘区、東灘区、尼崎市、西宮市（北部地域を除く）、芦屋市、伊丹市）
排出規制物質		NOx、PM	PM	NOx、PM
対象自動車		対策地域内に使用の本拠の位置がある自動車	対象地域内を運行する自動車	対象地域内を運行する自動車
対象となる種別		トラック、バス、特種（乗用ベークはディーゼル車のみ）、ディーゼル乗用車	ディーゼルのトラック、バス、特種自動車	車両総重量8トン以上の普通貨物自動車及び特種自動車、定員30人以上の大型バス
規制値	NOx	長期規制並	規制なし	自動車NOx・PM法と同じ
	PM	3.5t超：長期規制並み 3.5t以下：新短期規制の1/2	長期規制並（ただし、東京都・埼玉県は平成18年4月から新短期規制並）	
規制開始時期		平成14年10月	平成15年10月	平成16年10月
猶予期間		原則として初度登録から車種に応じ8～12年間 （初度登録時期に応じてさらに平成15年9月から平成17年9月までの準備期間）	初度登録から7年間	原則として初度登録から車種に応じ10～13年間 （初度登録時期に応じて平成16年9月から平成18年9月までの猶予期間を設定）
規制担保手段		車検	自動車Gメンによる立入検査や路上検査	立入検査、路上検査やカメラ検査
罰則		6ヶ月以下の懲役又は30万円以下の罰金	50万円以下の罰金（命令義務違反）や氏名公表	20万円以下の罰金や荷主等事業者に対する氏名公表

出典：自動車NOx・PM総量削減対策環境改善効果に関する検討結果

【平成17年度中間点検】

平成17年9月 総量削減対策環境改善効果検討会

# 監視方法



## ディーゼル自動車運行規制に伴う検査結果について

兵庫県では、平成16年10月より阪神東南部地域においてディーゼル自動車運行規制を実施しています。この運行規制に伴う各種検査結果は次のとおりです。

### 1 カメラ検査

カメラ検査は、規制対象地域内の道路で、走行車両のナンバープレートを撮影し違反車両であるかを確認します。

違反車両の使用者に対しては、運行規制の遵守について報告を求めています。

年・月	撮影全車両台数	規制対象車両	県内車両		県外車両	
			運行規制対象車両	うち違反車両	運行規制対象車両	うち違反車両
H16年度	210,627	33,645	9,040	4	24,605	18
H17. 4	35,876	5,292	1,478	3	3,814	5
H17. 5	41,830	6,774	2,033	4	4,741	5
H17. 6	39,590	4,805	1,730	0	3,075	4
計 (%)	327,923 (-)	50,516 (100%)	14,281 (28%)	11 (0.02%)	36,235 (72%)	32 (0.06%)

※ 平成16年度とは平成16年10月～平成17年3月

### 2 街頭検査

国道43号等主要幹線道路において、兵庫国道事務所等と合同で検査を実施し、運行車両の車検証の提示を求め運行規制違反の有無を確認しています。

現在のところ、違反車両は確認されていません。

年・月	検査回数	県内車両		県外車両		合計
		運行規制対象車	うち違反車両	運行規制対象車	うち違反車両	
H16年度	15	66	0	145	0	211
H17. 4	3	1	0	18	0	19
H17. 5	4	6	0	20	0	26
H17. 6	5	18	0	35	0	53
H17. 7	3	2	0	14	0	16
H17. 8	4	7	0	17	0	24
H17. 9	4	8	0	18	0	26
計 (%)	38	108 (29%)	0 (0%)	267 (71%)	0 (0%)	375 (100%)

※ 平成16年度とは平成16年10月～平成17年3月

### 3 立入検査

運送事業者及び荷主等の立入検査を行い、車検証の確認や委託運送事業者への運行規制の遵守に係る措置状況について確認を行っています。

#### (1) 運送事業者

年・月	事業所数	検査車両数(台)	
		運行規制対象車両	うち 猶予期間切れ車両※
H16年度	222	1,333	10
H17.4	29	152	4
H17.5	35	164	3
H17.6	61	293	7
H17.7	40	340	3
H17.8	26	117	3
H17.9	60	491	13
計 (%)	473	2,890	43 (1.5%)

※ 猶予期間切れ車両とは、阪神東南部地域を運行した場合、条例違反となる車両です。  
 ※ 平成16年度とは平成16年10月～平成17年3月

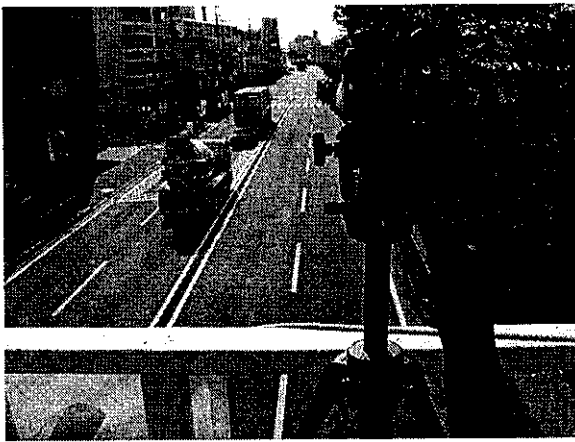
#### (2) 荷主等

年・月	荷主等 事業所数	検査車両数(台)	
		運行規制対象車両	うち 猶予期間切れ車両※
H16年度	212	45	0
H17.4	9	4	0
H17.5	22	14	0
H17.6	29	2	1
H17.7	19	0	0
H17.8	27	1	0
H17.9	59	13	1
計 (%)	377	79	2 (2.5%)

※ 猶予期間切れ車両とは、阪神東南部地域を運行した場合、条例違反となる車両です。  
 ※ 平成16年度とは平成16年10月～平成17年3月

### カメラ検査風景

ナンバープレートを撮影し、陸運支局に車検証データ（初度登録日、車検満了日等）を入手する。

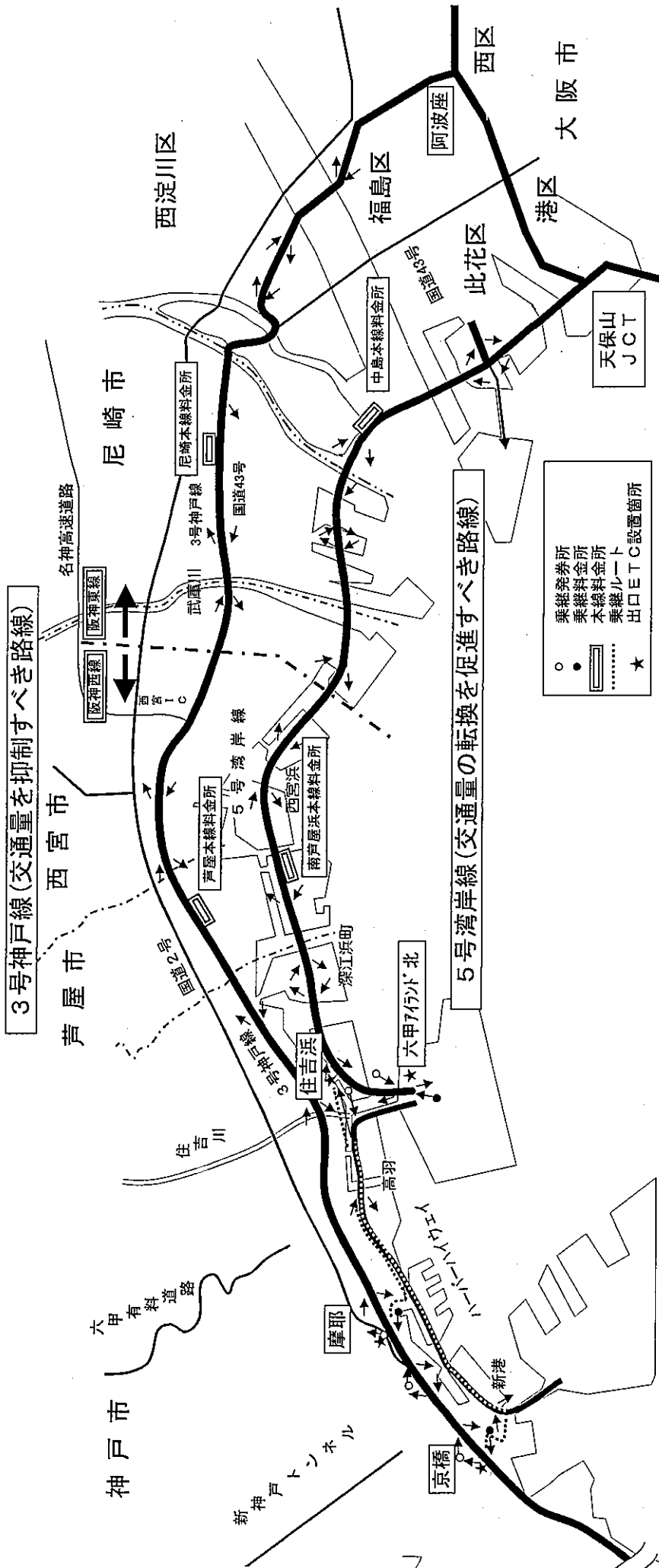


### 街頭検査風景

県警の協力のもと、国土交通省の過積載検査の合同で、車検証を確認し運行規制違反がないか確認する。



# 環境ロードプライシング対象地域と大型車認可料金



(1) 阪神東線・西線の5号湾岸線を現金で連続利用する大型車 (湾岸線2線通し通行券) 単位：円

	阪神西線	阪神東線	計
3号神戸線	1,000	1,400	2,400
5号湾岸線 (摩耶乗継・京橋乗継を含む)	2,200*		2,200

(2)-① ETC大型車(阪神東線・西線を連続利用する場合) 単位：円

	阪神西線	阪神東線	計
3号神戸線	1,000	1,400	2,400
5号湾岸線 (摩耶乗継・京橋乗継を含む)	800*	1,400	2,200

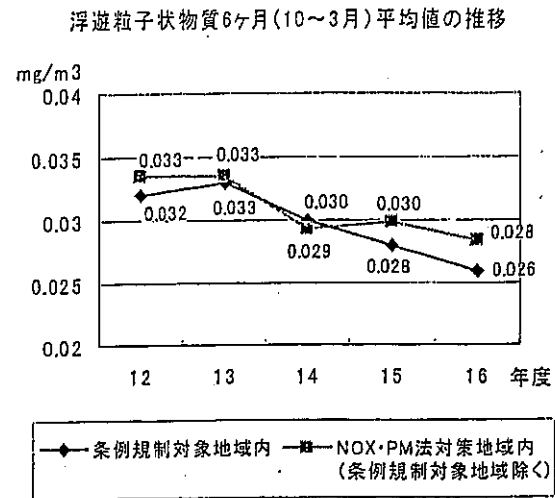
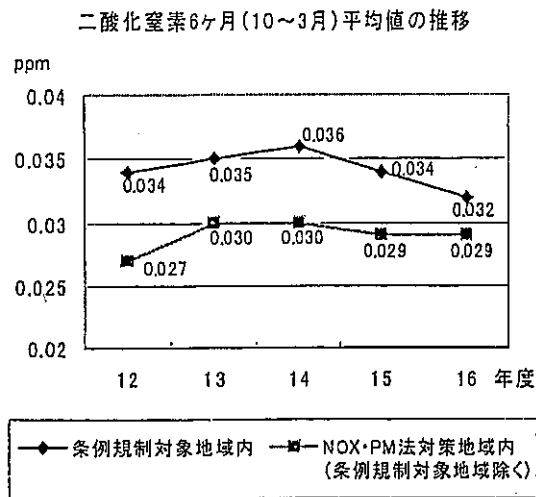
(2)-② ETC大型車(阪神西線のみ利用する場合) 単位：円

	阪神西線
3号神戸線	1,000
5号湾岸線 (摩耶乗継・京橋乗継を含む)	800*

(1) ディーゼル自動車等運行規制と環境濃度

平成16年10月から、阪神地域東南部において、「環境の保全と創造に関する条例」に基づきディーゼル自動車等運行規制を実施している。

同条例による規制対象地域内の自動車排出ガス測定局における測定結果を10月から翌年3月までの6ヶ月平均値で見ると、平成16年度は二酸化窒素が0.032ppm（平成15年度は0.034ppm）、浮遊粒子状物質が0.026mg/m<sup>3</sup>（平成15年度は0.028mg/m<sup>3</sup>）であり、平成15年度と比べ改善されているが、現段階では環境濃度に対する影響の程度を明言できるには至っておらず、今後の長期的な評価が必要である。



(参考)

1 自動車排出ガス

(1) 二酸化窒素

全29測定局のうち26局で環境基準を達成している（平成15年度は全28局中24局で達成）。なお、環境基準を超過した3局は、国道43号の武庫川及びひ打出、国道171号の緑ヶ丘である。濃度の経年変化をみると、近年はほぼ横ばいの状況にある。

(2) 一酸化炭素

全26測定局で環境基準を達成している（平成15年度は全25局で達成）。濃度の経年変化をみると、減少傾向にある。

(3) 浮遊粒子状物質

長期的評価では、全24測定局中23局で環境基準を達成している（平成15年度は全20局で達成）。なお、長期的評価で環境基準を超過したのは国道43号の甲子園である。

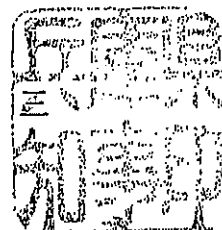
一方、短期的評価では、8局で環境基準を超過している（平成15年度は9局で超過）。なお、短期的評価で環境基準を超過した局は、国道2号の六湛寺、垂水、小久保及び池之内、国道43号の甲子園、国道176号の栄町、阪神高速道路の神戸市西部、県道明石高砂線の林崎である。濃度の経年変化をみると、近年減少傾向にある。



平成16年12月15日

環境大臣 小池百合子様

兵庫県知事 井戸敏



ディーゼル自動車対策の推進について (要望)

ディーゼル自動車の走行量の増加や車両の大型化により、大都市における自動車排出ガスによる大気汚染は、依然として厳しい状況にあります。

このため、本県では、国道43号沿道等の大気環境改善を図るため、県条例により本年10月1日から阪神東南部地域（神戸市灘区、東灘区、芦屋市、西宮市南部、尼崎市、伊丹市）において、「自動車NO<sub>x</sub>・PM法」（以下「法」という。）に定める排出基準に適合しない大型ディーゼル自動車等運行規制を開始いたしました。

この条例の規制対象車両は県内外を問わないことや、今後、その数が年々増加していくことから、一部の事業者からは、全国一律の規制を求める声も強まっているところです。

県としましては、自動車排出ガス問題を解決するためには、国による広域的な対策の充実が不可欠であり、法の車種規制に伴う車両代替が本格化する中、一層の取り組み強化が求められますことから、国におかれましては、次の事項について、格段のご配慮をいただきますよう要望いたします。

記

1 最新規制適合車等への代替支援の充実について

平成15年10月から法に基づく車種規制が使用過程車にも適用される等により自動車の買い替えが必要になる中小企業者や個人にとって、現在の景気状況のもとでは、資金調達等の面で、非常に厳しい状況となっております。

国におかれましては、既に融資制度や税の軽減措置などの施策を実施されていますが、環境基準の維持達成を図るため、法の対策地域の内外を問わず、最新規制適合車への代替が促進されるよう、より一層の支援制度の拡充をお願いします。

## 2 車種規制の適切な推進と運行規制の実施について

本県では、車種規制に係る対策地域外からの流入車両の増加のおそれ等から、対策地域内における車種規制による改善効果の確保と環境基準の確実な達成を図るため、県条例による運行規制を導入したところであります。

つきましては、対策地域の環境の早期改善に資するため、法改正時の参議院附帯決議にある対策地域における流入規制の実施など、必要な措置を講じられるようお願いいたします。

## 3 ディーゼル自動車からの窒素酸化物及び粒子状物質に対する低減装置の技術開発及び装着支援について

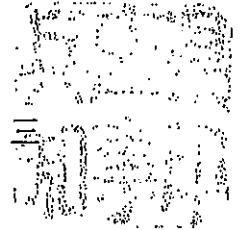
現在、使用過程にあるディーゼル車からの排出ガスの低減については、最新規制適合車への代替を基本としながらも、暫定的な対策として、使用中の自動車に装着し、窒素酸化物及び粒子状物質の両方を削減させる装置の開発が求められています。今なお大型車をはじめ多くの車種に装着できる装置がないのが現状です。このため、自動車排出ガス低減技術の更なる開発を進め、窒素酸化物及び粒子状物質を低減させる装置を早期かつ安価に市場導入されるよう必要な措置をお願いいたします。

また、中小零細企業者にとっては、車両の買い替えは大きな負担であり、窒素酸化物及び粒子状物質の低減装置装着による対応は現実的な選択となる場合も多いので、低減装置装着について、現行の粒子状物質低減装置装着補助と同様の支援を引き続きお願いいたします。

平成16年12月15日

経済産業大臣 中川昭一様

兵庫県知事 井戸敏三



ディーゼル自動車対策の推進について（要望）

ディーゼル自動車の走行量の増加や車両の大型化により、大都市における自動車排出ガスによる大気汚染は、依然として厳しい状況にあります。

このため、本県では、国道43号沿道等の大気環境改善を図るため、県条例により本年10月1日から阪神東南部地域（神戸市灘区、東灘区、芦屋市、西宮市南部、尼崎市、伊丹市）において、「自動車NOx・PM法」（以下「法」という。）に定める排出基準に適合しない大型ディーゼル自動車等運行規制を開始いたしました。

この条例の規制対象車両は県内外を問わないことや、今後、その数が年々増加していくことから、一部の事業者からは、全国一律の規制を求める声も強まっているところ です。

県としましては、自動車排出ガス問題を解決するためには、国による広域的な対策の充実が不可欠であり、法の車種規制に伴う車両代替が本格化する中、一層の取り組み強化が求められますことから、国におかれましては、次の事項について、格段のご配慮をいただきますよう要望いたします。

記

1 最新規制適合車等への代替支援の充実について

平成15年10月から法に基づく車種規制が使用過程車にも適用される等により自動車の買い替えが必要になる中小企業者や個人にとって、現在の景気状況のもとでは、資金調達等の面で、非常に厳しい状況となっております。

国におかれましては、既に融資制度や税の軽減措置などの施策を実施されていますが、環境基準の維持達成を図るため、法の対策地域の内外を問わず、最新規制適合車への代替が促進されるよう、より一層の支援制度の拡充をお願いいたします。

## 2 車種規制の適切な推進と運行規制の実施について

本県では、車種規制に係る対策地域外からの流入車両の増加のおそれ等から、対策地域内における車種規制による改善効果の確保と環境基準の確実な達成を図るため、県条例による運行規制を導入したところであります。

つきましては、対策地域の環境の早期改善に資するため、法改正時の参議院附帯決議にある対策地域における流入規制の実施など、必要な措置を講じられるようお願いいたします。

## 3 ディーゼル自動車からの窒素酸化物及び粒子状物質に対する低減装置の技術開発及び装着支援について

現在、使用過程にあるディーゼル車からの排出ガスの低減については、最新規制適合車への代替を基本としながらも、暫定的な対策として、使用中の自動車に装着し、窒素酸化物及び粒子状物質の両方を削減させる装置の開発が求められています。今なお大型車をはじめ多くの車種に装着できる装置がないのが現状です。このため、自動車排出ガス低減技術の更なる開発を進め、窒素酸化物及び粒子状物質を低減させる装置を早期かつ安価に市場導入されるよう必要な措置をお願いいたします。

また、中小零細企業者にとっては、車両の買い替えは大きな負担であり、窒素酸化物及び粒子状物質の低減装置装着による対応は現実的な選択となる場合も多いので、低減装置装着について、現行の粒子状物質低減装置装着補助と同様の支援を引き続きお願いいたします。

平成16年12月15日

国土交通大臣 北側一雄 様

兵庫県知事 井戸 敏



ディーゼル自動車対策の推進について (要望)

ディーゼル自動車の走行量の増加や車両の大型化により、大都市における自動車排出ガスによる大気汚染は、依然として厳しい状況にあります。

このため、本県では、国道43号沿道等の大気環境改善を図るため、県条例により本年10月1日から阪神東南部地域（神戸市灘区、東灘区、芦屋市、西宮市南部、尼崎市、伊丹市）において、「自動車NO<sub>x</sub>・PM法」（以下「法」という。）に定める排出基準に適合しない大型ディーゼル自動車等運行規制を開始いたしました。

この条例の規制対象車両は県内外を問わないことや、今後、その数が年々増加していくことから、一部の事業者からは、全国一律の規制を求める声も強まっています。

県としましては、自動車排出ガス問題を解決するためには、国による広域的な対策の充実が不可欠であり、法の車種規制に伴う車両代替が本格化する中、一層の取り組み強化が求められますことから、国におかれましては、次の事項について、格段のご配慮をいただきますよう要望いたします。

記

1 最新規制適合車等への代替支援の充実について

平成15年10月から法に基づく車種規制が使用過程車にも適用される等により自動車の買い替えが必要になる中小企業者や個人にとって、現在の景気状況のもとでは、資金調達等の面で、非常に厳しい状況となっております。

国におかれましては、既に融資制度や税の軽減措置などの施策を実施されていますが、環境基準の維持達成を図るため、法の対策地域の内外を問わず、最新規制適合車への代替が促進されるよう、より一層の支援制度の拡充をお願いします。

## 2 車種規制の適切な推進と運行規制の実施について

本県では、車種規制に係る対策地域外からの流入車両の増加のおそれ等から、対策地域内における車種規制による改善効果の確保と環境基準の確実な達成を図るため、県条例による運行規制を導入したところであります。

つきましては、対策地域の環境の早期改善に資するため、法改正時の参議院附帯決議にある対策地域における流入規制の実施など、必要な措置を講じられるようお願いいたします。

## 3 ディーゼル自動車からの窒素酸化物及び粒子状物質に対する低減装置の技術開発及び装着支援について

現在、使用過程にあるディーゼル車からの排出ガスの低減については、最新規制適合車への代替を基本としながらも、暫定的な対策として、使用中の自動車に装着し、窒素酸化物及び粒子状物質の両方を削減させる装置の開発が求められていますが、今なお大型車をはじめ多くの車種に装着できる装置がないのが現状です。このため、自動車排出ガス低減技術の更なる開発を進め、窒素酸化物及び粒子状物質を低減させる装置を早期かつ安価に市場導入されるよう必要な措置をお願いします。

また、中小零細企業者にとっては、車両の買い替えは大きな負担であり、窒素酸化物及び粒子状物質の低減装置装着による対応は現実的な選択となる場合も多いので、低減装置装着について、現行の粒子状物質低減装置装着補助と同様の支援を引き続きお願いします。