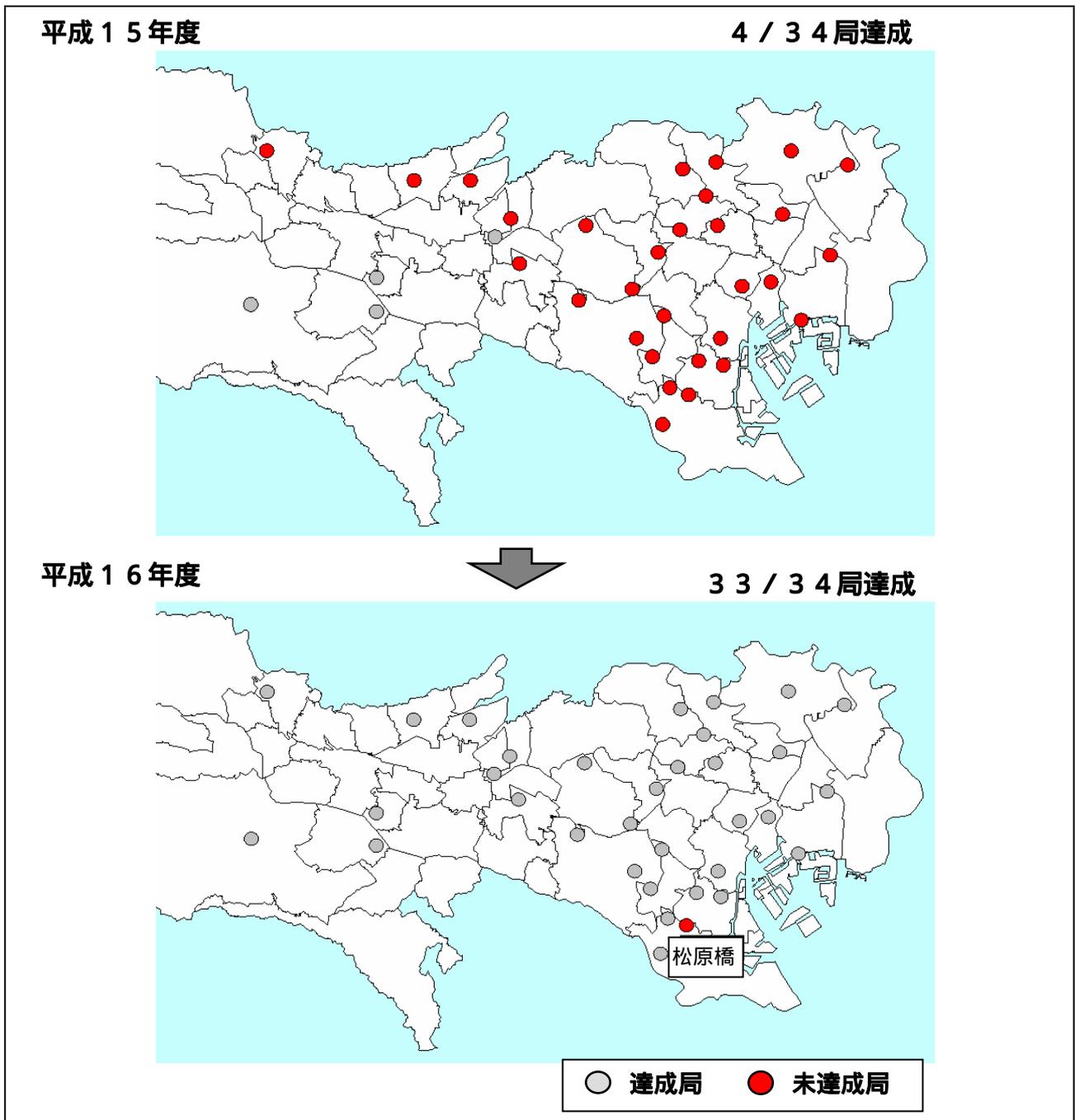


平成 17 年 10 月 27 日 東京都

1 東京都内における大気汚染の状況

沿道のNO₂濃度及びSPM濃度について環境基準達成状況をみると、SPMの改善は劇的に進んだが、NO₂については約半数の局において基準値を上回っている。

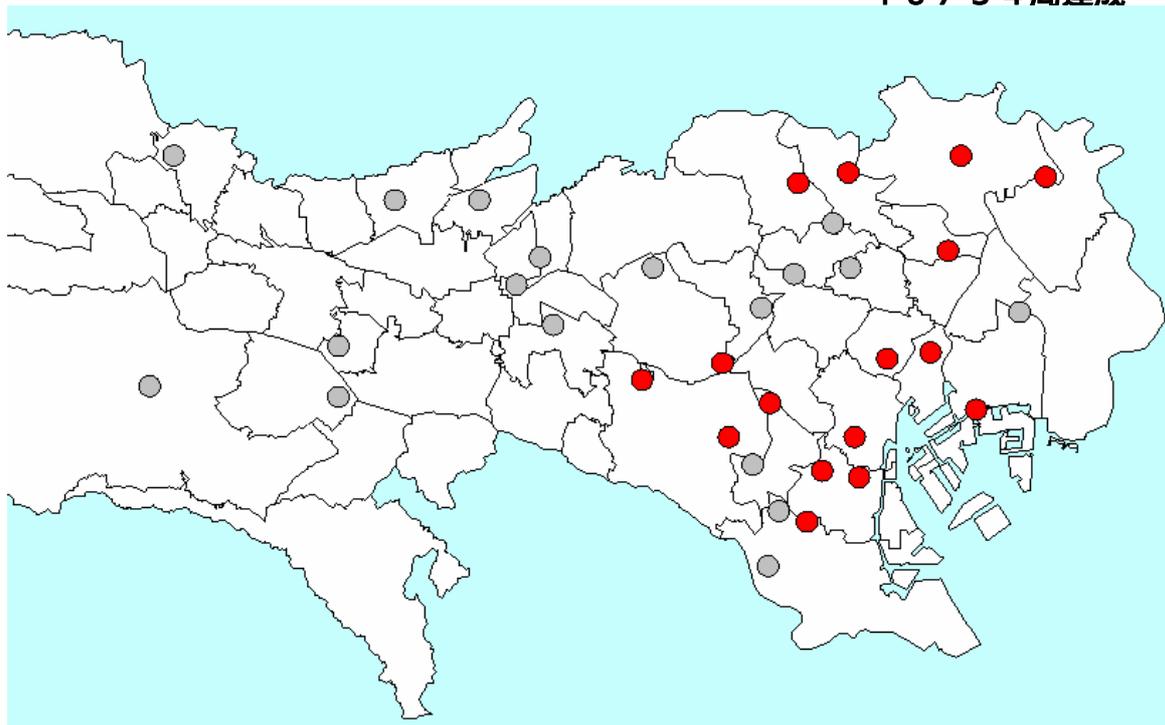


出典：都環境局 報道発表資料「平成16年度大気汚染状況の測定結果について」(H17.8.29)

図-1 自動車排出ガス測定局のSPM環境基準達成状況

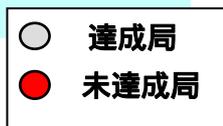
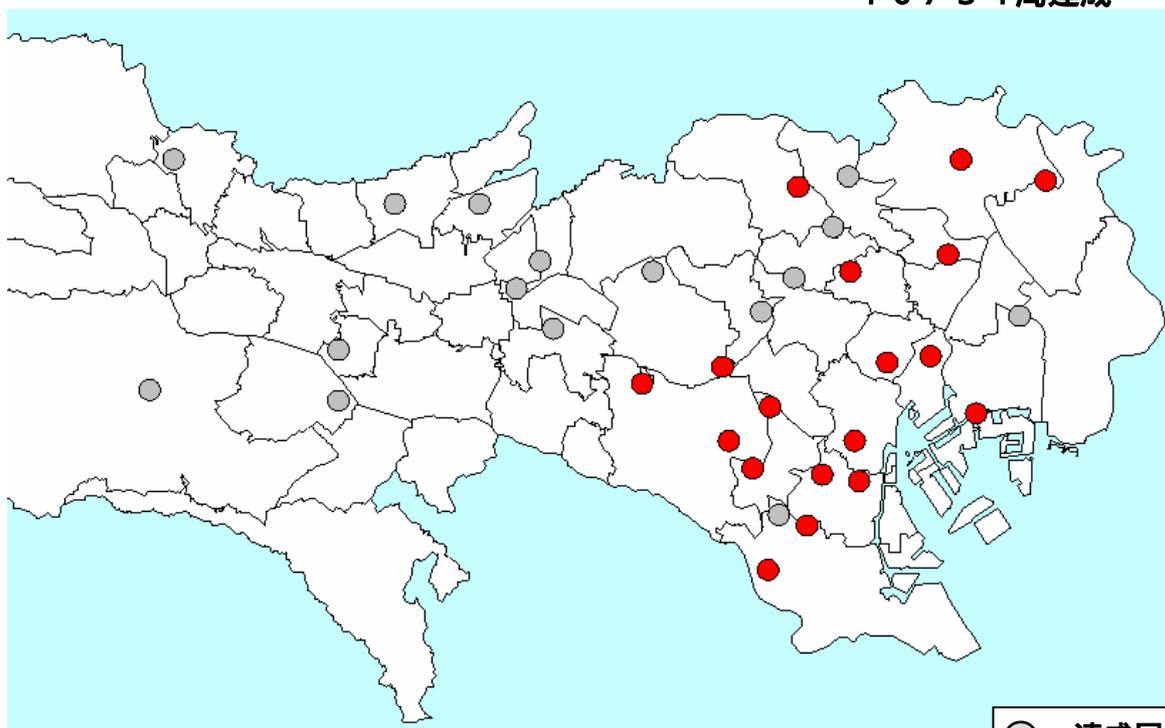
平成15年度

18 / 34局達成



平成16年度

16 / 34局達成



出典：都環境局 報道発表資料「平成16年度大気汚染状況の測定結果について」(H17.8.29)

図-2 自動車排出ガス測定局のNO₂環境基準達成状況

2 自動車NOx・PM法(車種規制)の問題点

1 . 流入車が東京都の大気環境に及ぼす影響

ア . 環七、環八等の主要幹線道路に流入車が多い

表-1 都内の自動車交通量

(単位：台)

道路名(測定地点所在区)	12時間当たり交通量	うち流入普通貨物車交通量
環状七号(葛飾区)	37,576	1,161
環状八号(世田谷区)	39,353	810
笹目通り(練馬区)	32,504	765
三ツ目通り(墨田区)	23,416	558
第二京浜(大田区)	34,514	504
第一京浜(品川区)	28,152	503
平均(区内25地点)	26,473	314

出典：環境省調査(平成17年5月)

<参考> 二酸化窒素濃度の上位局(都における自排局 Worst 10)

	測定局名	濃度(ppm)	近傍道路
1	環七通り松原橋	0.083	環状七号・第二京浜
2	環七通り亀有	0.081	環状七号
3	中山道大和町	0.076	中山道・環状七号・首都高5号線
3	北品川交差点	0.076	第一京浜・山手通り
5	日光街道梅島	0.075	日光街道・環状七号
6	玉川通り上馬	0.074	玉川通り・環状七号・首都高3号線
7	永代通り新川	0.072	永代通り
8	山手通り大坂橋	0.069	山手通り・玉川通り・首都高3号線
9	日比谷交差点	0.065	日比谷通り・晴海通り
10	明治通り大関横町	0.064	明治通り・日光街道
10	三ツ目通り辰巳	0.064	三ツ目通り・首都高速9号線
10	環八通り八幡山	0.064	環状八号・甲州街道

出典：東京都環境局 報道発表資料「平成16年度大気汚染状況の測定結果について」(H17.8.29)

イ．旧型車両が多い

表-2 走行車両に占める不適合車の割合

(単位：%)

車籍地	車種			
	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物
特定地域内	2.0	44.0	23.3	38.2
特定地域外	9.1	59.8	37.9	50.5

出典：環境省調査（平成 17 年 5 月）

ウ．車両総重量が大きい

普通貨物車では、流入車の車両総重量は都内走行車の約 1.4 倍

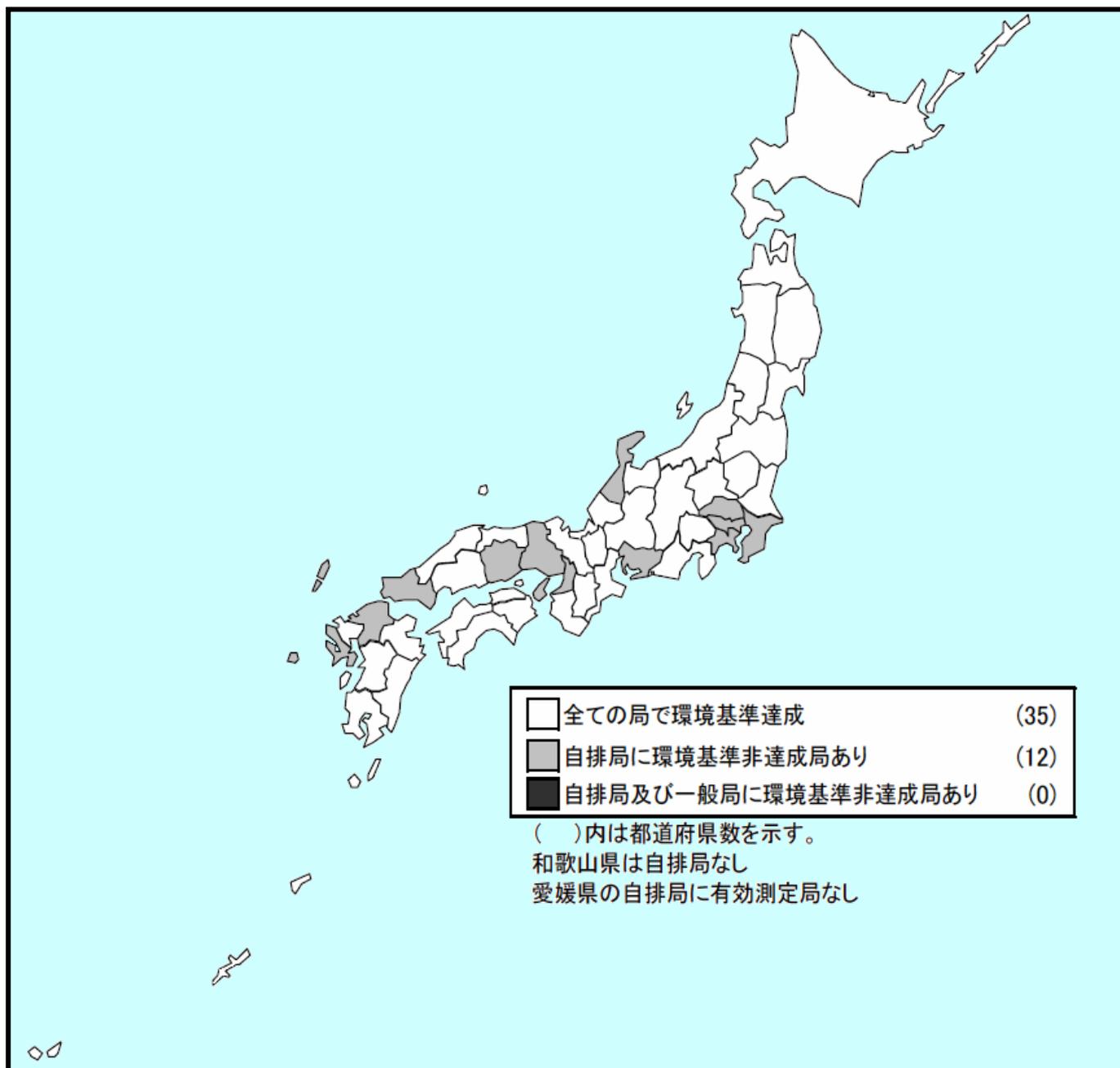
表-3 幹線道路における普通貨物車の平均等価慣性重量

	都内車籍	都外車籍
車両重量 (平均等価慣性重量)	6.5 t	8.9 t
比	1.00	1.37

出典：環境保全局「都内走行自動車の車種構成等調査委託報告書」(H11.1)

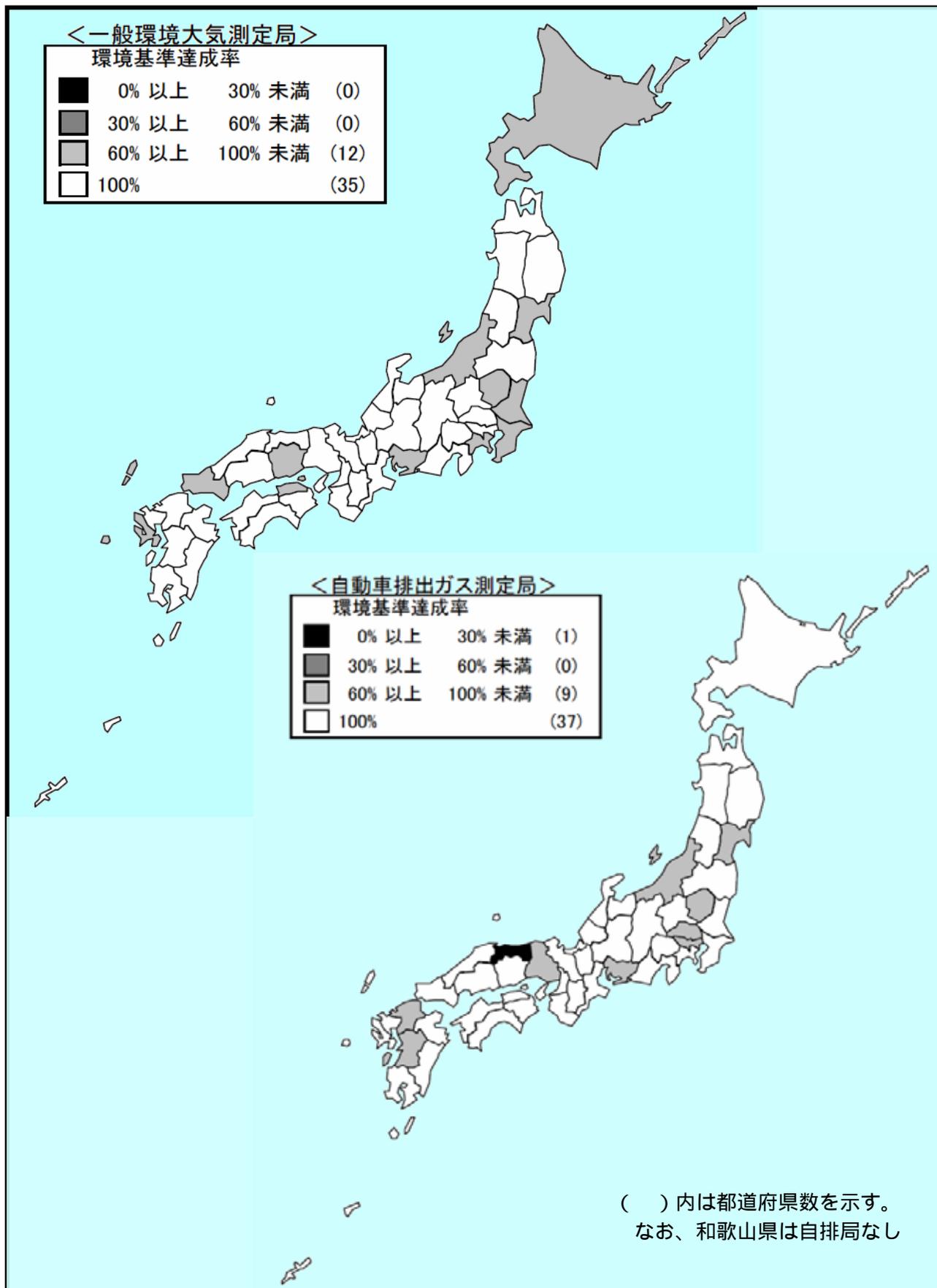
2 全国における環境基準達成状況

全国のNO₂濃度及びSPM濃度について環境基準達成状況をみると、自排局を中心に非達成局を有する自治体は依然多い



出典：環境省 報道発表資料「平成16年度大気汚染状況について」(H17.8.29)

図-3 二酸化窒素の環境基準達成局の分布



出典：環境省 報道発表資料「平成16年度大気汚染状況について」(H17.8.29)

図-4 浮遊粒子状物質の環境基準達成局の分布

3 対策地域外における最新規制車への代替状況

対策地域から対策地域外への転売・転籍が促進され、対策地域外における最新規制適合車への転換がさらに遅延している。

表-4 普通貨物車における短期規制以前の登録割合

	平成 16 年 3 月末	平成 13 年 3 月末
<全 国>	78.0 % 	90.1 % 
<東 京 都>	48.0 % 	85.5 % 

出典：財団法人 自動車検査登録協会の「自動車保有車両数」を元に東京都環境局が作成

対策地域のある八都府県を除く道府県

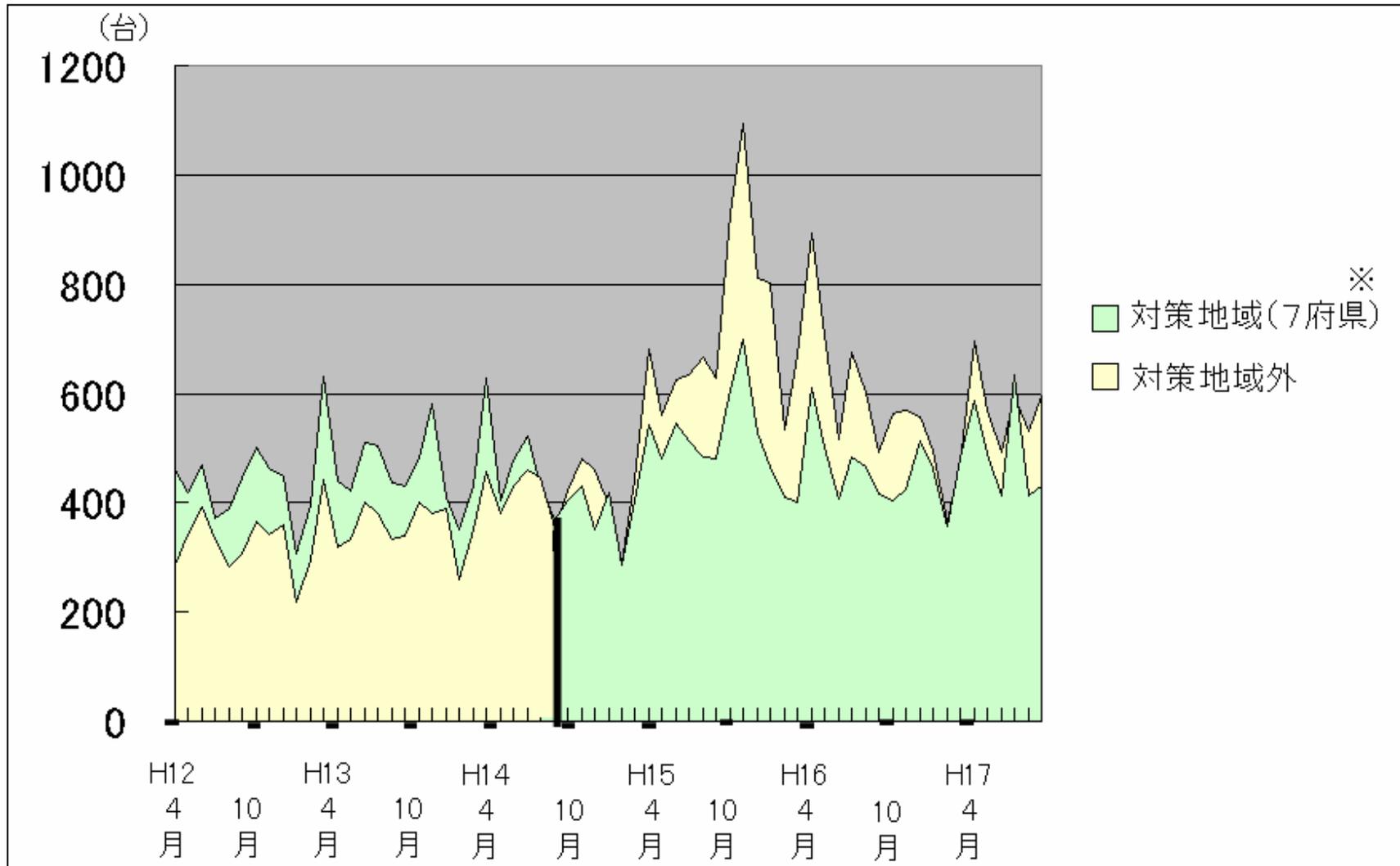
表-5 全国保有車両の対前年減少率（対策地域を持つ八都府県を除く。）

経過年数	H16.3	H15.3	H14.3	H13.3	H12.3	H11.3	H10.3	H9.3	H8.3
2	99.1%	99.5%	99.9%	99.7%	99.3%	99.7%	99.5%	99.4%	99.2%
3	99.3%	99.8%	99.9%	99.7%	99.9%	99.7%	99.3%	99.5%	99.2%
4	99.1%	99.9%	99.7%	99.8%	99.8%	99.2%	99.0%	99.1%	99.4%
5	99.1%	99.9%	99.7%	99.5%	99.4%	98.6%	98.4%	98.7%	99.0%
6	99.1%	99.7%	99.4%	98.9%	98.6%	97.7%	97.8%	98.3%	98.4%
7	100.3%	100.6%	99.2%	98.4%	98.0%	97.5%	97.6%	97.5%	97.3%
8	101.5%	99.7%	98.9%	97.8%	97.2%	96.6%	96.1%	95.6%	95.0%
9	100.9%	97.4%	97.0%	97.2%	96.6%	95.6%	95.0%	93.9%	93.8%
10	98.4%	97.8%	96.5%	95.9%	95.8%	94.9%	93.5%	93.6%	92.1%
11	96.0%	94.9%	93.9%	94.0%	92.4%	90.5%	88.7%	90.1%	89.3%
12	89.9%	90.4%	89.6%	89.2%	88.1%	87.2%	86.3%	85.5%	86.3%

出典：「初度登録年別 自動車保有車両数」〔財団法人 自動車検査登録協会の〕

経過年数 12 年は、12 年以上を含む。

図-5 中古車流出台数(普通貨物車) 東京 他道府県



出典:「自動車登録統計情報(中古車編)」(社団法人 日本自動車販売協会連合会)

対策地域(7府県)とは、各府県内の対策地域でない市町村も含む。

3 都の提案

(1) 流入車規制の導入

対策地域内に流入する車両についても、地域内の車両に準じた車種規制を満たさなければ走行を禁止

(2) 対策地域の拡大

未だ環境基準を満たしていない測定局を抱える地方主要都市を始め、対策地域を拡大し、速やかな環境基準の達成を目指す。

(3) 新車への代替促進

対策地域の内外を問わず、最新規制適合車への代替を促進するため、融資制度の一層の充実や補助制度の創設など、新たな助成措置等の展開