

国会審議における自動車NOx・PM法に対する主な指摘事項・質問事項

(国会議事録より一部抜粋)

(中間見直しと目標)	1
中間見直し	1
環境基準の達成目標期限	2
環境基準の達成見込み	2
固定発生源対策と移動発生源対策との関係	3
(車種規制)	4
対策地域	4
流入車対策	5
条例との関係	7
DPF性能問題	7
車庫飛ばし	8
排出基準の設定	9
自動車NOx・PM法の対象となる自動車	10
激変緩和措置	10
コスト負担の分担	11
財産権の侵害	12
トラック業界の負担への配慮、支援措置	13
NOx・PM同時低減装置	14
(事業者対策)	15
事業者排出量の総量規制	15
事業者に対する指導助言	15
(各種施策)	18
低公害車の導入義務づけ	18
フリート規制	19
自動車交通量の抑制	19
ロードプライシング	20
局地汚染対策	20
アイドリングストップ	21
地球温暖化対策との関係	21
(評価)	22
ディーゼル排気粒子の健康影響	22
PM2.5対策	23
環境基準について	24
(参考：附帯決議)	25
参議院附帯決議	25

(中間見直しと目標)

中間見直し

151-衆-環境委員会-14号 平成13年06月12日

武正委員 (中略) さて、この附則第三条にNOx法の中間見直しということがございますが、これはいつ行うのか、大臣、お答えいただけますでしょうか。

川口国務大臣 中間見直しにつきましては、附則第三条におきまして、自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減に関する目標の達成状況に応じて、改正法に検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるといふうにしております。

中間見直しを具体的にいつ行うかにつきましては、中環審の答申におきまして、計画期間の中間時点で行う必要があるといふうにされておきまして、その趣旨に沿いまして、おおむね五年程度を目途といたしまして適切に行ってまいりたいと存じます。

武正委員 これも参議院の参考人質疑の中で青山参考人が述べているように、進捗管理、目標管理、中間見直しというような形で、今五年というお話がありましたが、データは毎年それぞれ上がってくるわけでありますから、それをもとに毎年進捗管理や目標管理を行っていく、それで、絶えず見直しを前倒し前倒しで行っていくべきではないかなと。五年ということが挙げられましたが、それが四年だったり三年だったり、その状況に応じて適宜適切に見直していくべきではないかなといふうに思っております。

特に、後ほど話が出ますけれども、ディーゼル排気粒子のリスク評価について、ディーゼル排気微粒子リスク評価検討会が過日、中間取りまとめを発表しております。これが最終的な結果として、先ほど来話が出ておりますが、特にディーゼル車のSPM、これが健康に及ぼす評価、発がん性ですとかあるいはアレルギーですとかぜんそくですとか、こういったものが因果関係が明らかになった場合、法改正の必要もあるのではないかなといふときには、私は、やはりこの見直しも五年ということに限らず行うべきではないかなと思っておりますが、この点、お答えをいただけますでしょうか。大臣、お願いします。

風間副大臣 現在、環境省では、新長期規制、平成十七年まで決めるためのリスクの評価を行っております。いわゆるディーゼル排気粒子の健康リスク評価検討会を、今専門家から成る検討会を設置いたしまして、十三年度末をめどに検討結果を取りまとめおるわけでございます。

先ほど答弁でも紹介させていただきましたように、平成十一年度から、ディーゼル排気粒子を含むいわゆる微小粒子につきましても、健康影響に関する知見の収集、充実に努めておりますから、今先生がおっしゃいましたように、必要なデータがきちっと出て、なおかつそれに対して影響が与えられるおそれがある、あるいはおそれが生じたということになれば、中間であろうが何であろうが、NOx法の見直しについては当然踏み込まざるを得ないという意味で、必要とあらば、そういう観点からも、自動車NOx法の必要な強化に努めてまいらなければならないといふうに思っているところでございます。

武正委員 (中略) 後段の方の質問もあわせて再度行わせていただきますが、この見直しが盛り込まれているわけでありまして、先ほど副大臣からは、五年に限ることもない、後ほど話がありますが、研

究会の報告等、検討会の最終結果が出た段階でというようなお話もありましたが、そのような前向きな御答弁もいただいているわけです。

国土交通大臣のみ自動車運送事業者に対する指導助言を与え、都道府県は行わないというこの特例、これを法改正の見直しで取り組んではどうか。これは、これからの進捗状況を、例えば毎年のきちっとした、先ほども申しましたように、進捗管理なども含めて行っていくべきではないかと思うのですが、再度この見直しでの取り組み、いかがでございましょうか。

川口国務大臣 中間的に見直しを的確に行っていくということは、この法律の実効性をあらしめるために非常に重要なことだというふうに考えております。この中間的な見直しの過程で、目標に照らし、問題がある場合には、その原因についてきちんと把握をし、必要な措置をとっていくことが必要だと考えております。

環境基準の達成目標期限

155-参-環境委員会-2号 平成 14 年 11 月 07 日

岩佐恵美君 実は、国は二十四年前に、一九七八年に環境基準を緩和をしたんですね。これはもう有名な話です。〇・〇二から〇・〇四を〇・〇四から〇・〇六 ppm に緩和をしました。そのとき、緩和するから、だから環境基準は達成しますよ、そういう約束をしたんです。ところが、それは守られていないんです。その上に、昨年の NOx・PM 法の改正では更に達成目標を十年後に先送りをしてしまったんです。私は本当にひどいと思っています。

(中略)

私は、国は大気汚染の被害患者、これ以上苦しめない、そのために直ちに環境基準の達成目標の期限を前倒しをして、とにかく達成をするための対策を根本的に取るべきだというふうに思うんですけども、大臣、その点いかがでしょうか。

国務大臣(鈴木俊一君)

(中略) いろいろ達成基準が延びてきたではないかと、こういう御指摘もございましたけれども、今回は、中間年であります平成十七年度に点検をして、必要に応じて対応というものを強化をする、見直しをするということも考えているわけでありまして、以上のような考え方の中で、できる限り早期に目標を達成すべく最大限の努力をしてまいりたいと思っております。

岩佐恵美君 しっかりやっていただきたいと思います。

環境基準の達成見込み

151-衆-環境委員会-15号 平成 13 年 06 月 15 日

藤木委員 (中略) さらに、今回の車種規制の強化や事業者への計画作成義務づけなどの法改正で、十年程度の目標期間内に二酸化窒素の環境基準をおおむね達成できるとしてはいますが、自動車排ガスによる大気汚染の深刻な現状から見て、実効性が果たしてあるのだろうかと思えます。現行法の制定時にも、中間報告で総量規制や流入規制が提案されながらもそれを排除して、単体、車種規制のみで二〇〇〇年環境基準のおおむね達成を約束したけれども、実現できなかったわけです。

今回も、現行より改善されたとはいえ、NOx でいえば、車種規制の強化や事業者への計画作成義務づけなどとどまっていまして、環境基準のおおむね達成は困難ではないかと思えます。また、新たに対象物質に追加される粒子状物質の達成水準は、可能な限りの削減を図るというレベルの目標にとどま

っております。

ですから、環境基準を達成し、大気汚染による健康被害を出さないためには、事業所への総量規制、対策地域内への流入規制などの抜本的な対策がどうしても不可欠ではなからうか、このように思うのですが、いかがでしょうか。

川口国務大臣 御指摘がございました、例えば事業所に対する自動車の排出総量規制につきましては、これは事業所ごとに自動車、車を持っているその所有の形態ですとか、あるいは走るときの態様が業態によって異なります。ということで、排出実態が異なりますので、一律に規制をするということは困難だというふうに考えております。

本改正法案におきまして、新たに事業者に対しまして自動車の使用管理計画の策定を義務づけるということが盛り込まれておりますけれども、これによりまして、自動車の排出ガスの適正な抑制が図られるというふうに考えます。

それから、流入規制についてお話がございましたけれども、取り締まり体制をどうやって確保するかというところに問題が残っていると思います。ですから、直ちに流入規制を実施することは不適切であると思います。

改正法の地域指定に基づく規制でございますが、対策地域以外の登録車両が走っている車両数に占める比率がどれぐらいかということを考えますと、それは一割以下であるというふうに推定をされておりますので、したがって、適切に地域指定を行って、地域の中において車種規制を初めとするさまざまな施策を総合的に行っていけば着実な効果を上げ得ると考えております。

藤木委員 国民の健康を守る上で、達成期間は長くても五年、達成水準は環境基準の完全達成とした上で、このために必要な事業所への総量規制、製造、販売者への総量規制、対策地域内への流入規制、使用過程車の走行規制などの抜本的な対策検討を選択すべきだというふうに思います。

では、答申は、六都府県特定地域における単純将来NOx排出量に対する必要削減量と対策効果をもとにいたしまして、車種規制の強化を初めとする総合的な対策を最大限講ずることによって、九〇%以上の環境基準達成率は可能としています。

確かに、将来総排出量中位推計では、六都府県全体で環境基準九〇%達成が可能のように推計されております。しかし、それはあくまでも想定による計算であって、対策による実質削減量を積み上げたものではございません。しかも、高位ケースの試算では、各地域とも、本答申の対策をもってしても、二〇一〇年の環境基準九〇%以上達成さえおぼつかない状況です。さらに、最も大気汚染の深刻な東京都については、高位のみならず中位ケースの計算によっても九〇%達成はおよそ困難との試算になっております。

ですから、車種規制の強化を初めとする総合的な対策を最大限講ずることだけでは、東京都などの環境基準のおおむね達成ができないことはもう既に明らかだと思っておりますが、どうでしょうか。

川口国務大臣 委員おっしゃいますように、中央環境審議会の平成十二年十二月におきます答申の中では、「東京都の場合には、他の地域に比べて環境基準の概ね達成には更なる対策努力が必要」と指摘がなされております。環境基準のおおむね達成に向けて大変大きな努力が要るということは事実だと思います。

固定発生源対策と移動発生源対策との関係

159-参-環境委員会-12号 平成16年05月18日

小林元君（中略）自動車NOx・PM法では、総量を削減する基本方針、こういうものが法律の中で決められているんですけども、そういうものが出て、今、大臣が御説明になったような目標というものが示されているわけですね。今回、VOCが浮遊粉じんの中で一〇%とか八%とか、そういうものが含まれていて、これを規制すると。ところが、十三年に出されました削減基本方針と同じだということなんですね。そのときに、その時点ではVOCの規制というものは考えていなかったわけですよ、三割削減ということは。そういうシミュレーションをやって、今回更にやってみたら大体三割削減すると効率がいいという大臣のお話がありましたが、これをやるんですから、もっと前倒しするとか、もっといいデータが、データはちょっとシミュレーションの関係であれでしょうけれども、削減時点がもうちょっと早くなるのかなというような考えもできるんじゃないかと思います。その辺はどうなんでしょうか。

政府参考人（西尾哲茂君） 今、御指摘の自動車NOx・PM法に基づきまして総量削減基本方針が作られまして、そこにその時点で考え得るいろいろなメニューを掲げました。それに基づきまして各県でそれを実際に積み上げまして、平成二十二年度におきまして窒素酸化物の環境基準のおおむね達成、それから粒子状物質につきまして相当量削減することによりおおむね達成を図っていこうという計画を作っております。ただしながら、これはその時点で確実にいきます対策ないしは今後期待する対策につきまして、自治体内に最大限の効果を発揮してそこまでいこうというものでございます。

私どもとしては、その時点できちんと積み上げられている対策のほかにも、いろいろなあらゆる追加的対策を足して行って、二十二年におきますおおむね達成を何としてでも実現するということが使命だと思っておりますので、本件、シミュレーションをしますといろいろなシミュレーションができると思いますが、この大気汚染防止法の改正によります措置は、今までの自治体で講じております措置を更に加速して、平成二十二年におきますおおむね達成を確実に、かつその内容を改善の方向に押し上げる働きを持っているものだというふうに考えております。

（車種規制）

対策地域

154-衆-国土交通委員会-18号 平成14年06月05日

赤羽委員（中略）NOx・PM法の対象地域というのが地域指定されているんですよ。それで、兵庫県も瀬戸内側の神戸や尼崎や姫路というところがかかっておりますが、実は岡山とかはかかっていないんですね。（中略）物流という観点からすると余りにも道理に合わない話なんです。（中略）要するに兵庫県のトラック業界はもう生きていけない、岡山県に本拠地を移しましょうみたいな話になっていきますよ。（中略）環境省というのは、その地域が汚れているからその地域だけで規制をかければいいやという話なんだけれども、物流というのはそうじゃないだろうということで、ぜひこの点については環境省と検討していただきたいと思うんです。（中略）

扇国務大臣（中略）中央環境審議会の答申によって、自動車の走行量とかあるいは自動車の保有台数、または大気汚染物質の排出量、いずれも全国平均の三倍から四倍ということで、あえて地域指定をされたわけでございます。私は、そういう意味では、指定されたところは、一生懸命働いているところほど指定されたなど。逆に言えば、交通量が多くて、一番働いているところが指定されたのかなと。そ

こは、排出量が多いわけですから。そういうふうを考えざるを得ないんです。(中略)対象地域に使用の本拠を置く車両のみを規制対象としているというのは、確かに、一理考えれば、対象とされないところへ逃げていこうということで、逆に言えばその四つの県で産業の空洞化が起ってくる、そういうことも考えられなくはないと思いますけれども、私は、現段階では、この答申によって今の規制の効果と環境を総合的に勘案した場合は、一応やむを得ざる指定であったんだろうなとこれは拝察しております。

162-衆-国土交通委員会-24号 平成17年06月29日

赤羽委員 (中略)例えば、我が地元の兵庫県、阪神地域はその対象地域として規制を受けるわけですが、岡山県ですとか広島県はその対象外の地域になっております。ですから規制は受けない。しかし、中国道や山陽道を走っているナンバーは兵庫県ナンバーだけではなくて、西日本から大阪に来るためには必ず兵庫県を通らなければいけない。ですから、阪神地域の業者だけが規制を受けていて、その隣から来るところは全くフリーパスというのは、全く考えられない、欠陥法律だというふうに私はかねてから指摘をしております。

流入車対策

162-衆-予算委員会第六分科会-2号 平成17年02月28日

中川(正)分科員

(前略)三重県のように、あるいは恐らく名古屋全般もそうかもしれない、あるいは関西圏もまだそんなところかもしれない。全体の流入規制をやらずに、ただ、車庫がたまたまそこにあるから、その車の買いかえだけは早目にしなさいよという話だけでは、実際の影響というのは出ていないんじゃないかというふうなことが推察される、そういう調査結果になっているんじゃないかと私はこれを解釈するんですけれども、どうですか。

小林政府参考人 (略)

中川(正)分科員 これは大臣、どう思われますか。地元でこの議論をしていると、たまたまうちは対策地域に指定された中に車庫を持っているので、自動車を買いかえなきゃいけない。ところが、ちょっと離れた市町村、離れた向こうに行くと、特に運送業の話なんですけれども、同じ商売をしていて、車を効率的にもっと長く使うことができる。それが同じ荷物に対して競争しているわけですね。当然、何でそうなるんだと。向こうで商売している人たちも、同じ古い車で町の中へ入ってきて同じように商売するんだ、これはいいんだと。たまたま車庫がここにあるからそうした買いかえという規制をかけていくということに対して、中川さん、おかしいじゃないかというのはしっかり上がってくるんですね。これに対して、大臣、どう答えたらいいのかということですね。

小林政府参考人 (中略)地域指定をするに当たって幾つかの要件がございまして、中央環境審議会でいろいろ御議論いただいた要件に従って、地域の知事さんの御意見も聞いて指定をしているということでございます。

例えば、自動車走行量の密度、あるいは自動車保有台数の密度、あるいは自動車排出の窒素酸化物、あるいは粒子状物質の排出量の密度、こういったものがいずれも全国平均の三、四倍を超える地域ということで、そして、今、恐らく中川委員おっしゃっているように、車庫の位置によって、簡単に車庫を逃がしてしまうというような、いわば脱法行為みたいなことが起こったらいけませんので、ある程度まとまりを持った地域を一体的にくくって特別の規制をさせていただく。そのことによりまして、大変経

済的な利便も高い、交通も錯綜している地域の環境改善を全国一律規制に加えて深掘りをするという対策で達成をしていきたい。こういうことで、そこに住んでいらっしゃる方については大変厳しい規制とっておりますが、そういう仕組みであるということについては御理解をいただきたいと存じます。

中川（正）分科員 恐らく当局は、環境ということでしか世の中を見ていないから、そういう答弁になるんだと思うんですよ。そうじゃないんです。そこで実際に車を買いかえていかなければならない人たちは、そこで企業経営をやっているわけですよ。そのときに、さっきの問いが出てくるわけです。それは、全体の環境を改善していくという気持ちはわかる、わかるけれども、なぜ私たちだけが負担をして隣の会社は負担しないのか、このことがあらゆる環境行政の中にあるんですよ、こういう問題が。（中略）国の入れたこのNOx・PM法というのはそうじゃなくて、車庫がたまたまそこにあるからという話にしたから矛盾が起きてきているということなんですね。大臣は、そのところをよくわかっていただくというふうに思っているんですが、そこをどうするかということについて、問題意識をひとつ持っていただきたいなと。

（中略）対照的に違ったのは、大手の企業というのは、やってくれと言うんです。やって買いかえをしていくということ。それで買いかえに対する税制の優遇策とか、あるいはそれで融資が特別に受けられるということを使って企業を展開させていこう、こういうことなんですね。

ところが、中小あるいは小さい企業は、今どんなことが始まっているかという、廃業なんですよ。それは金が借りられても、私たちが上の方から下請、孫請という形で取っている金額というのはもう基本的に違うんだ、これをこなしていこうと思ったら、一つの車を長く使って償却金額というのを最少にしながら初めて商売ができる環境なんだ。ところが、それを一挙にこれだけ。だから、古い車ばかり持っているわけですよ。全部買いかえなきゃクリアできないような状況に追い込まれるわけですよ、中小というのは。（中略）

こういうことに対して、例えば、仕方ない、イコールフットिंगだったらいい、日本全体がそういう形でいくんだったらそれはそれでいいでしょう。ところが、ここにたまたま商売しているから規制がかかって、そうでないところというのはフリーでいくんだということになっていく。そういう法律のつくり方でいいのかという問いかけに対してどう答えていったらいいかという、その答えが見つからないんです、私今のこの施策では。ということも含めて、小池大臣、どのように受け取られますか。

小池国務大臣 （中略）自動車NOx・PM法、今までも御答弁させていただいているように、大気環境基準の確保が困難な地域に限定して、古い年式の車の更新を認めないということなど、特別な対策を総合的に実施するものであります。平成二十二年度における環境基準のおおむね達成の目標に向けて、この十五年度において関係自治体が総量削減計画を定めて取り組みを始めたばかりということでございます。

現段階では、この計画に基づいての総合的な対策を着実に実施していくということは、これはまさにこの法律が目的とする大気汚染に対しての管理を強化していくという、これには合致しているということでございます。

来年度、平成十七年度でございますけれども、自動車NOx・PM法の中間評価の年ということでございますので、これからの新車に対しての世界最高水準の排出ガス規制などの、この法律以外の対策も盛り込んでまいりたい、そして大気環境の改善状況の予測を行うということも予定いたしております。

そういった予測調査などを経まして、その結果として、必要であるならば、先ほどから御指摘ありますように、車種の規制地域を拡大する、それから流入車の規制を行う、それから都市における自動車の

使い方の改善方策、土地利用など都市構造のあり方などに踏み込む対策といったような追加的な対策を検討してまいりたいと思っております、そしてその行き着く先は平成二十二年度までの環境基準の達成ということでございます。

きょうは、まさにそういった地元の生の声を代表してお聞かせいただいた、その辺は重々承知もいたしております。

それから、これは大気の管理のみならず、今後の日本の物流そのもの、例えば、そこからのCO₂の出し方は一体どうなのか。御承知のように、CO₂、温室効果ガス排出ということで、運輸部門というのは大変伸びているわけでございますね。ですから、きょうは管理局からのお話もさせていただいているわけですが、私とすれば、そういった全体の、日本の物流のトータルのコスト、それからそれにかかわっている方々、そういったことも総合的に考えた上でのこれからの実践をさらに強化していきたいというふうに思っております。

先生のきょうの御意見については、重く受けとめさせていただきたいと思っております。(後略)

条例との関係

151-衆-環境委員会-14号 平成13年06月12日

原委員 (中略)東京都が独自で行っている、例えば、SPMの排出基準を設定してディーゼル車の走行を禁止し、禁止命令に従わない場合は、氏名の公表、五十万円以下の罰金など、より厳しい取り組みをしているそうした自治体の対策の妨げはこの法律によって起こらないということも確認したいのですが、そういう理解でよろしいでしょうか。

松本政府参考人 今回の改正自動車NO_x法と東京都が十二月に制定をいたしました条例による独自の規制、これは両々相まって東京都の環境汚染改善に向かって進むべきものと考えます。要するに、相互に制約はかからないということでございます。

原委員 くどくて済みません、大臣にも同じことをお聞きしたいのですが、このNO_x法は、こうしたいろいろな独自性を持った自治体の取り組みに対しての妨げにはならないということを大臣にも。

川口国務大臣 大気汚染の状況というのは地域によって異なるものでございますので、地域の公害防止に責任を持つ地方公共団体が各地域の社会的な条件あるいは自然的な条件に応じまして積極的に対策をとるといふことは重要であるというふうに考えておりますし、それを尊重すべきものというふうに思っております。

先ほど局長が申しましたように、国の施策と地域の施策と両々相まって本来の目的が達せるものであるというふうに認識をいたしております。

DPF性能問題

154-衆-決算行政監視委員会第三...-1号 平成14年04月08日

佐藤(公)分科員 (中略) SPM対策の一環として、いち早く東京都が環境条例に基づくディーゼル車の排ガス規制を平成十五年十月から開始することを決めました。この規則では、ディーゼル車から排出される微粒子状物質を減少させる装置、DPF、微粒子状物質減少装置の義務づけや、低公害車の導入促進を積極的に行うことになっております。

しかしながら、昨年五月、環境省、経済産業省及び国土交通省が設けたディーゼル車対策技術評価検討会では、ディーゼル車に含まれるPMのDPF性能を評価した結果、現在におけるDPFには技術的な課題が多く、一律の義務づけは困難であるとの最終報告をまとめております。

国と東京都の姿勢の違いでも明らかなように、ディーゼル車のPM対策としてDPFの取り付けが効果的とする考えとそうでないとする相違の意見がありますが、現状はどのようになっているのか。(中略) 実際問題、DPFに関しては、決してすべてが適用できない、しづらいという部分の評価が出ている、結果が出ているのに、それを押し進めようとする東京都、こういうことに対して、環境省または大臣としてどう思われますかということでございます。

大木国務大臣 一言で申しますと、いろいろな東京都の判断それから環境省の判断、違うところは、東京都は何と申しましても国の中央でございますから、そこでどういうふうにするかということは国全体としての政策にも大きな影響がありますから、これは十分に意見を調整しながら進めてまいりたいと思っております。

(中略)

西尾政府参考人 最初にお尋ねになりましたのは、DPFについての評価が違うではないか、こういうことだと思います。

それで、DPFを装着していくことによりディーゼルの排ガス問題を解決していこうという方向性は、これは正しいんだと思っています。

ただ、昨年五月の段階でのディーゼル車対策技術評価検討会の取りまとめ段階では、現在あるいはごく近い時点で使用できるディーゼル車というものにつきまして、これを一律に、全国的に装着をさせるというようなレベルで見ても十分なものなのかというテストに対しまして、専門家の評価は、耐久性等の技術的な課題が残っているので一律の義務づけは困難である、しかしながら一方で、特定の車について特定のものを導入するとか、いろいろ工夫をすればできる分野があるので、そういう部分についての促進は適当だという判断を示されたと思っています。

そういうことでございますので、そういうDPFの認定制度でありますとかそういう補助といったようなことも私どもでも行っておるわけでございますので、自治体が、一つの自治体でやることについてのいろいろな御議論はあるとは思いますが、自治体でも、そういう一部の部分につきましてその促進をするという取り組みをされるのは、それぞれ自治体の独自の取り組みということで、両方が相まって大気改善に寄与するものという整理をいたささせていただいている次第でございます。

佐藤(公)分科員 ではお聞きしますけれども、DPFに関しては、こういう評価検討会で出たものに対して、一律の義務づけは困難であるというふうにはきちんとして出ているのに、それは東京都がやることだからどうぞおやりください、ないよりあった方がいいのかなということなんでしょうか。

西尾政府参考人 全国一律の義務づけをしていくことについては困難であるものの、有効性が期待できるものについては促進が適当であるという、その両方をにらんだような形での専門委員会のまとめだったと思います。

車庫飛ばし

156-衆-環境委員会-4号 平成15年03月18日

近藤(昭)委員 (中略) 自動車NOx法の規制、この法改正について議論されたときも大変に懸念されておりましたいわゆる車庫飛ばし、事業所飛ばしの問題についてお聞きをしたいと思います。

私なんか、地元が名古屋でありますから、名古屋から岐阜なんというのは大変に近いんですけども、岐阜は規制の対象地域になっていないものですから、岐阜なんかには車庫、事業所登録を移す、あるいは岐阜の企業、会社がどんどん名古屋に出てくる。そうすると、せっかく規制をしても入ってきちゃう、結局は大気が汚染されている。出どころが違うだけで、こういう状況になっていると思うんですが、環境省、対策はいかがでありますか。

西尾政府参考人 この自動車NOx・PM法におきまして、指定地域の中での排ガスを下げていくという場合におきまして、何分にも対策をするべき対象は自動車であるということでございますので、規制制度をしいた場合に取り締まりをすることが非常に難しい。そういうことからこの車種規制という方式を考えたわけでございまして、これは、指定地域内に使用の本拠地を置いておる自動車につきまして、車検時に基準に適合しているかどうかを担保するという点において適切に規制ができるだろう。

そうすると、使用の本拠を置いておるかどうかということにつきましては、やはりどこまでいきましたも、使用の本拠というものは、いわゆる車庫法、自動車の保管場所の確保等に関する法律で、使用の本拠にきちんと登録しなければならないということがあることを前提に担保をされていると考えるを得ないわけでございます。

車庫法の違反、昨年も全国で百件以上摘発されていると聞いておりますけれども、関係省庁にもこの自動車NOx・PM法の適切な施行についてそれぞれの部署で注意をしてほしいということは再三申しておりますけれども、さらにこの規制が実施されるに従いまして、車庫法等々の法規をきちんと守っているかどうかということにつきましては、関係省庁にもできる限りの御協力をいただきたいということで、また再度連携を深めてまいりたいというふうに思っております。

排出基準の設定

151-衆-環境委員会-15号 平成13年06月15日

藤木委員 (中略) 現行では、ディーゼル車をガソリン車に代替する場合、ガソリン車の最新規制値を特定自動車排出ガス基準に設定しています。また、ガソリン車も車種規制施行時点における最新規制値を特定自動車排出ガス基準に設定しています。

しかし、答申はそうっていないんですね。ディーゼル乗用車をガソリン車への代替が必要となるレベルに特定自動車排出ガス基準を設定する、またガソリン車も、最新規制値前の規制値を特定自動車排出ガス基準に設定するとしております。これは、答申が、ディーゼルエンジン技術の今後の発展を阻害するとしていたり、費用対効果なるあいまいな指標を持ち出して、より効果が高く、現実的に可能な低減対策である最新規制値での特定自動車排出ガス基準の設定を排除するのは問題ではないかと思えます。

ですから、現行どおり、乗用車も含め代替可能な車両区分ではガソリン車の最新規制値を排出ガス基準とし、ガソリン車も車種規制施行時点における最新規制値とすべきだと考えますが、環境省、いかがですか。

松本政府参考人 乗用車それからトラック、バスの軽量車と中量車につきましては、ディーゼル車をガソリン車に代替することが可能であるということから、車種規制におきましては、ガソリン車並みの規制値を設定することを念頭に置いているわけでございますが、仮に御指摘のようなガソリン車の最新規制値を用いた際には、実態的にほとんどのガソリン車が基準非適合になってしまうということになりまして、すべて代替を強いられるということにもなりかねないわけでございまして、その影響が極めて大きいということで、すべてを最新規制とすることは想定をしていないわけでございます。

なお、トラック、バスの重量車につきましては、ガソリン代替が事実上困難でございますので、そういうことを勘案してディーゼル車の単体規制の最新規制値に設定することを想定しているところでございます。

藤木委員（中略）単体規制の強化に伴う車種規制基準の段階的強化については当然の措置ではなかろうか、このように考えますけれども、いかがでしょうか。

松本政府参考人 単体規制の強化に伴います車種規制の排出基準値の段階的強化、こういう御指摘でございますけれども、短期的に、例えば一年とか二年の間に規制基準が変わることによるユーザーの混乱を避ける必要があるというようなこともやはり勘案していかなければならないということでございます。

ただ、単体規制の施行状況あるいは大気汚染の今後の状況を勘案して今後検討してまいりたいと思っております。

自動車NOx・PM法の対象となる自動車

159-衆-決算行政監視委員会第四分科会...-1号 平成16年05月17日

赤松（正）分科員 私の地域でも地域住民の寄附金によって購入した消防車が、自動車NOx・PM法の車種規制によって使えなくなるという事態が起きているわけですが、車検証の有効期間が年内に迫っていて、早急にこの地域の適用除外をお願いしたい、こういう要望を聞くわけであります。

その消防車は常時稼働ではなくて、非常時の出動、訓練時のみの稼働であって、出動範囲も当該地域内に限られている、そういうことがあります。

西尾政府参考人 御指摘の自動車NOx・PM法によります車種規制は、大都市地域におきます自動車の排出ガスに起因する厳しい大気汚染の状況を改善しまして国民の健康を守るということで制定されているものでございます。

そういう面で、事業者の方々にやむにやまれぬ措置としてお願いをしているものでございまして、この規制は、平成十三年に法律が改正されましてから、事業者が対応していただくために、都合一年半から三年半にわたる準備期間等をまず設けました。その次に、対象となるトラック、バス等につきましては猶予期間九年でございますが、特殊な構造のものは十年といたしました。

さらに、消防自動車につきましては、国民の生命、安全という公共目的、それから走行距離も短いという理由を考慮いたしまして、通常の特種自動車が十年のところを、ポンプ装置等有するものについては、通常の消防自動車だと思いますが、これは十五年、特別なはしご車などにつきましては二十年というような追加的な延伸措置を既に講じているところでございます。

御事情につきまして、大変御苦心の御事情というのをお聞かせいただいたところでございますが、こういう猶予期間を設けましたほか、自動車取得税の軽減等も行っているところでございますので、さらに個別の事情に応じまして猶予期間の延伸を行うというのは、制度の設計上困難であると思っております、その点は何とぞ御理解いただきたいというふうをお願いしている次第でございます。

激変緩和措置

153-衆-環境委員会-3号 平成13年11月20日

前田委員（中略）先般行われました三菱総研の緊急実態調査というのがございます。（中略）それによりますと、今度、指定地域であります、新しく加えられます愛知、三重県、いわゆる名古屋圏でござ

ございますけれども、ここではトラックの買いかえに、何と九割以上買いかえが必要になってくるということでございます。また、何ら国等による支援措置がなく、ストレートにこのNOx・PM法が実施された場合、通常時1%程度にとどまっている廃業率が3%から7%に急増し、失業率は一万人から二万人の増加となる、こういう指摘がございました。私は、このNOx・PM法の施行に関して何らかの激変の緩和措置をとるべきではないかと思えますけれども、いかがでございましょうか。

西尾政府参考人（中略）事業者の方々を中心といたしまして、法規制の実施の立ち上がりにつきまして配慮をしてほしいという意見もたくさんいただいておりますのは事実でございます。

しかしながら、一方で、窒素酸化物の汚染、それから粒子状物質の汚染、これは一刻も早く改善をしなければいけないということで、先般の国会におきまして、国会の御審議でも対策を強化していくということの中で御審議いただきまして法改正を成立させていただいたものでございますので、その趣旨を体して実施していくということに相なりますと、やはり原案の基本的な枠組みを変えていくということとはなかなか難しいというふうに存じております。

しかしながら、今のような声もございまして、事業者の方々にもよくよく理解をしていただいて取り組んでいただかなければいけないということございまして、その周知のため等の若干の準備期間的な工夫というようなことにつきましては、目下鋭意煮詰めさせていただいているところでございます。

（中略）

前田委員 本当はどうもありがとうございます。

これまで日本経済を支えてきたのは中小企業だと私は考えております。この中小企業がつぶれずに済む、何とか活力がそのまま維持できる対策を、激変緩和措置をお願いいたして、また、環境基準は守らなければいけないことは、これは大原則であります。その中で、何とか皆さんが生活できるようにお願い申し上げて、私の質問を終えさせていただきます。

コスト負担の分担

156-衆-決算行政監視委員会第一...-1号 平成15年05月19日

中川（正）分科員 それで納得しないですよ、やはり。商売をしている本人の立場に立ってみてくださいよ。これまでずっと使ってきた車ですよ。大事にして、これでもうけてきたんだと思っている人たちが、突然それが使えなくなる。それは、いつかは買いかえなきゃいけない事態になるだろうけれども、それを十年で買いかえるのか二十年で買いかえるのかという、その十年間のコストというのはだれが負担するんですかという問題なんですよ。それを、いずれかは買いかえなきゃいけないから、融資措置だけで考えていますよというのは通じないです。どう考えてもへ理屈でしかないということなんです。

私は、今のこの制度を否定しているわけじゃない。普通こういうことをするのに、例えばフランスだとかほかの国で考えていることというのは、こんなときに何が出てくるかといったら、やはりコスト負担をうまくしつらえるような仕組みを法の中でつくってこうという考え方なんだと思いますよ。

例えば、この法律をつくるためのコストがそれなりにかかるのであれば、それをあまねくみんなに負担してもらおうと思ったら、どういう税体系を新しく入れ込んで、その税体系の中で、例えば軽油税あるいはエネルギー税等々を含めて、そういうところであるとか、あるいはメーカー自体がこれを負担するものであるとすればメーカーへ向いてそのようなことを理解させる、そういう仕組みの裏打ちがあって、その中で特定の地域へ向いて影響力が出るとすれば、あまねくその負担を分散させるというふうな法の仕組みがあって、ああなるほど、環境省はよく考えているなという話になる。この仕組み、今のこ

の現状の中で突っ走っていったら、どこまで行っても、やはり環境省は新車に買い換えさせたいんじゃないか、これはどうも環境というよりもメーカーの思惑の中で動いているんじゃないかと、絶対払拭できないですよ、このていたらくでは、ということなんです。

私は、そここのところは今からでも遅くないと思うし、これからの環境行政の中でまだまだこんなことをしていかなきゃいけないんだろうと思うんです。だれがコストを負担するかというマインドがなければ、これは全くないですよ、環境省の中に。だれがこのコストをあまねく満足のできるように、みんなが納得のできるように仕組みとしてつくれるかというマインドがなかったら、環境行政そのものが前に進まないです。私は、この法律はそれの一番いい例なんだというふうに思っているんです。そういうつかみ方をしているんですよ。

だから、そういう観点から一度点検をしていただいて、もう一つ裏側のコストの負担について詳しく分析をしてみてください。これは一番弱いところへ今出かかってきていますよ。不合理ですよ。みんな今車庫を、本当に十メートルか何かしたら境界がぼっと変わるんです。そこへ向いて合法的に移動させているんですよ、親戚や何かをたどって。こんなことでこの法律がクリアできるということ自体もまた、何ておかしい法律なんだろう、何て不平等なものを助長している法律なんだろうということをおもひながら憂慮しているという現状なんです。そのことをぜひひとつ理解をしていただきたいというふうに思うんです。あわせて、納得していただくところで答弁いただきたい。

鈴木国務大臣 大気環境の改善の問題というのは、環境行政の中でも大変重要な問題である、そういうふうに思っています。

その中におきまして、私どもは、例えば単体規制、これは平成十七年から世界一厳しい新長期規制というものやってまいります。それから、低公害車の導入も進めます。そしてもう一つが、このNOx・PM法なわけではありますが、やはりこれは円滑に進めていかなければならない、そういうふうに思っているところがございますので、今この質疑を通じて先生から御指摘の点もございましたが、いろいろな御意見がございます。先ほど私から紹介したように、逆に猶予期間も置かず即刻やるべきだ、そういうきつい御意見をなさる方もおるわけではありますが、いずれNOx・PM法を円滑に進める上で、きょう先生からいただいた御意見も十分勘案しながら、円滑な施行に向けて十分な配慮をしながら進めてまいりたいと思います。

財産権の侵害

154-衆-環境委員会-20号 平成14年07月09日

鮫島委員 (中略)

NOx・PM法の施行によって古い車両の登録規制が行われる、つまり来年の十月一日から平成以前の車はだめです、車検は認めませんというのは財産権の侵害に当たるのではないかと御指摘もありませんが、その点についてはいかがお考えでしょうか。

西尾政府参考人 まず、こういう規制を行うこと自体が財産権の侵害に当たるのではないかと御指摘のことについてのお答えでございますが、理屈でいいますと、財産権ということではございますけれども、一方では、健康被害を守るという公共の福祉の見地から、合理的な範囲で制限することは許されるという理屈になろうかと思っております。

(中略) 今までの自動車単体等の規制では、どうしてもそれだけでは環境基準を確保することができないということから、大都市に限定をいたしまして、やむにやまれぬ施策としてこの車種規制を導入す

るということでございますので、やはりここは、人の健康を保護する見地から御理解をいただきたいというふうに思っております。

トラック業界の負担への配慮、支援措置

157-参-本会議-2号 平成15年09月30日

浜四津敏子君 (中略)

この十月から自動車NOx・PM法と東京都などのPM規制が本格的に施行されます。この排出基準に適合しないディーゼル車が数多く存在します。その所有者の多くは中小零細企業であり、DPF装着や基準適合車への買換えを迫られても、資金難により、その対応に悲鳴を上げております。このまま放置すれば十月以降これらの車両の運行ができないことになり、事業経営そのものが成り立たず、正にディーゼル廃業が続出しかねません。

そこで、DPF装着や規制適合車両への買換えを支援するため、税制上の優遇や購入車両を担保とする政府系金融機関による公的融資制度を早急に創設すべきだと考えます。総理のお考えを伺います。(中略)

内閣総理大臣(小泉純一郎君) 浜四津議員にお答えいたします。(中略)

ディーゼル規制への適合に向けた支援についてですが、環境保護と経済発展の両立、これは小泉内閣の最重要課題の一つであります。自動車に係る環境対策についても現在積極的に取り組んでいるところであります。政府は、これまでもDPFの導入補助、規制適合車への買換え支援のための税制上の優遇、低利融資等を行ってまいりましたが、事業者が排ガスの少ない自動車への代替を円滑に進めることができるよう、今後、更にどのような支援を講じていくことが必要か、積極的に検討してまいります。

162-衆-国土交通委員会-24号 平成17年06月29日

赤羽委員 (中略)

御承知のように、トラック業界については、環境対策ということで、NOx・PM法の規制の中でトラックの代替が法律で定められたわけでございます。(中略)なるべくソフトランディングというような措置もとられているということも承知しておりますが、実態は、一昨日の荒川区の支部長の話も私の地元の話も一緒に、とてもじゃないけれども買いかえができない、もう乗れない車については廃車するしかない、こういった現状だということを改めて認識したわけでありませう。

ですから、環境対策はもちろん大事だということをトラック協会の方たちも言われておりますが、環境対策を遵守するために廃車するとかというのは全く、業界を管轄する国土交通省としては、これはやはりゆゆしき問題だという認識が必要なのではないか。

確かに、このNOx・PM法の法律は環境省がつくった法律であって、なかなか難しいというような話かもしれませんが、業界を掌握しているのは国土交通省であるわけであって、いろいろなこういった排出基準を設定したときに比べまして、現状、例えば軽油の中に含まれている硫黄の含有率も相当低下している、相当きれいなガソリンになっているわけであって、トラック協会の方たちと話をしていると、こういった実態に即した猶予措置なりなんなりを考えていただかないと、とてもじゃないけれども業として成り立たないと。

物流業界が倒れるということは、日本の経済の回復ということの、その前提が壊れてしまうということだというふうに私は思っております。こういった実態調査をぜひ業界を所轄する国土交通省として

やっていただきたいし、環境省がつくったこの法律は、前々から私、いろいろな委員会で指摘をしておりますが、物流という概念が非常に著しく欠けているわけであります。

(中略)この法律、恐らく設定基準の見直し等々も考えられているようでありますので、どうかそれまでに業界の実態を掌握しながら国土交通省としての正しい意見を主張していただきたい、こう思うわけでありますけれども、その御答弁をいただきたいと思えます。

金澤政府参考人 (中略)一方、トラック事業そのものは、今赤羽委員御指摘のとおり、近年、規制緩和によりまして大変新規参入が進みまして、競争が激化することによる運賃の低下傾向に長らく置かれております。そこに最近の原油価格高騰問題によるコストアップということが追い打ちをかけるような状況になっておりまして、トラック事業者の皆さんの経営環境は極めて厳しい状況にあるというふうに私は承知しているものでございます。(中略)私どもといたしましては、従来から、このNOx・PM法による車両代替を何とか支援したいということで、低利融資制度、担保特例制度あるいは税制上の優遇措置、さらにはそうした代替に対する補助、こうしたことを実施してきております。

委員御指摘のように、さまざまな業者の皆様の実情を我々もよく見詰めながら、今後とも、地球環境に優しいトラックの導入の促進など、営業用トラックの事業者の皆様の実業が発展していくよう強力に支援をしていきたい、このように考えております。

NOx・PM同時低減装置

156-衆-本会議-45号 平成15年07月15日

161-参-環境委員会-3号 平成16年11月25日

市田忠義君 今挙げた東京地裁判決によりますと、これは自動車メーカーの法的責任については問わないという不当なものだったんですが、そういう中でもメーカーの社会的責任については言及していません。大量に製造、販売する自動車から排出される自動車排ガス中の有害物質について、最大限不断の企業努力を尽くして、できるだけ早期にこれを低減するための技術開発を行い、かつ開発された新技術を取り入れた自動車を製造、販売すべきだというふうにこの判決は述べています。(中略)また、使用過程車に対するNOx、PMを同時に減少させる装置の実用化というのが強く要請された。

ところが、自動車メーカーは後付け装置の十分な研究開発の技術を持ちながら、車種の転換による新車の製造、販売に生かすだけで、既に現に使用されている車についてのNOx、PMを同時に減少させる後付け装置の実用化は全くやらなかった。(中略)これだけ大気汚染に苦しんでいる患者とか不況下で苦しむ中小零細業者がいるわけですから、そこに背を向けて社会的責任を放棄していると、そういう自動車メーカーの姿勢に環境省としてこれまでどういう改善を求めてこられたか、お答えいただきたい。

政府参考人(小林光君) (中略)

御案内のとおり、NOx・PM法あるいは首都圏の条例等によりまして使用過程車に対する対策を求めているということはそのとおりでございます。これは、本来でございますと、先ほど委員の方からも御指摘ございましたように、新車に対してその製造段階でメーカーは一生懸命の努力をするということは先ほど委員御指摘のとおりでございますが、その終わった後、使用過程車に対しての対策ということは大変汚染の著しい場所ではやむにやまれぬ対策としてやらなければいけない。ということで、その使用過程車の対策というのも対応をされているのであろうというふうに思っております。

そういう中で、私どもとしても、県の方あるいは都の方でも一生懸命努力をされておりますが、例え

ば融資とかあるいは税制上の優遇あるいは今ございました補助金等々の努力をしているわけでございます。大変使用過程車を使われていらっしゃる方々がその対応のために苦慮されていることについては承知しておりますので、一生懸命努力をしたいというふうに思っております。

(中略) 簡便な後付け装置といったようなものがあれば確かに役立つことは承知をしております、かねて何度も累次メーカーの方にも働き掛けを行ってございます。ただ、なかなか実際そういった安定的な性能を発揮できる装置というのが現にないということも事実でございます、この辺についてはそういった技術の現状ということにつきましても御理解を賜りたいと存じます。

(事業者対策)

事業者排出量の総量規制

151-参-環境委員会-12号 平成13年05月31日

岩佐恵美君 政府案では、事業活動に伴う自動車のNOx排出を抑制する措置として、事業者が事業所管大臣が定める判断基準に基づいて自動車使用管理計画を定めるというふうになっています。ところが、事業者のNOx排出量の具体的な削減目標を定めなければ削減必要量の達成は保障されないと思います。

私どもは修正案で、知事が事業所の総量規制基準を定める、それに基づいて事業者が削減計画を定めるというふうにしました。このことについては、何も私たちが新たに言ったわけではなくて、既に現行NOx法の検討段階で環境庁の検討会中間取りまとめでも明記をされているわけですね。前回それを取り入れなかったから目標が達成できなかったのではないかと、そう思います。

ですから、こうした規制というのはきちんとやっていくべきだというふうに思いますが、副大臣、いかがでしょうか。

副大臣(風間昶君) おっしゃるように、事業者に対する自動車の排出総量規制については一理ございますが、しかし、事業者によって車の所有量が違う、また走行形態も違うということがございますので、それを一律に規制するということの困難な問題点もあろうかと思えます。

しかし、そうはいつでも、今の御視点は大事な御指摘でございますからあれですが、今回の法案では、いずれにしても、一定規模以上の事業者に対しまして使用管理計画をきちっとつくってくださいよと、そして、府県の知事が事業者に対してきちっと必要な指導を行うという仕組みをこの法案ではつくっておりますから、それによって都府県の地方公共団体が事業者の実態をきちっと勘案してきめ細かにやっていくということが期待されるわけでございます。

重ねて申し上げますが、事業者の持っている形態、所有形態それから走行形態、これを考えるならば、やはり一律規制は現時点では難しいというふうに考えるところであります。

事業者に対する指導助言

151-衆-環境委員会-14号 平成13年06月12日

武正委員 (中略) 続いて、先ほど来何度か取り上げさせていただいておりますが、今回の法律改正で、自動車運送事業者等に対する指導助言などは都道府県知事でなく国土交通大臣が行うことになっているが、こうした特例はやめて都道府県に行わせるべきではないかということでございますが、まずこ

の点、国土交通省さん、お答えいただけますか。

宮崎政府参考人 道路運送事業者への指導についてのお尋ねがございました。

道路運送事業者は、自動車の使用自体が事業活動そのものでございまして、自動車の使用の合理化に係る取り組みは事業活動と一体不可分のものでございます。また、道路運送事業者は、一つの地方自治体の管轄区域内で完結しない広範囲なエリアで頻繁に事業活動を行っているという実態がございまして。

したがって、このような実態にある道路運送事業者に対しまして適切かつ実効性ある指導を行うためには、事業活動全般に精通して、かつ広域の管轄区域を所管している国土交通省が指導に当たることが望ましいと考えております。

国土交通省としては、これまでも現行法に基づく指針の策定のみならず、各都府県と共同いたしまして、自家用自動車については都府県、営業用自動車については国土交通省といった役割分担のもとに、各事業者における自主的な環境対策を定めた自動車環境対策計画の提出を求めるなどによって積極的に指導を行ってきたところでございます。

今回の整理は、このような事業の実態とこれまでの指導の実績などを踏まえたものであると考えておりまして、地域環境の保全は国土交通省に課せられた大きな使命である、こういう認識のもとに道路運送事業者に対する指導に万全を期してまいりたいと思っております。

なお、改正後におきましては、知事が必要があると認めるときは、国土交通大臣に対して必要な措置をとるべきことを要請することができるという仕組みを新たに設けることによりまして、国と都府県の連携を制度的にも担保いたしまして、効果的な環境対策の推進を図ることとしているところでございます。

樋高委員 そこで、事業者指導の主体について伺いたいと思います。

総量削減計画の策定主体は、都道府県知事であります。あと、指導の主体は、運送事業者については国土交通大臣というふうに、それぞればらばらなわけです。都道府県はいわゆる総量削減計画の達成を図ることができないために問題であると思っておりますが、事業者指導の主体を、策定の主体は都道府県知事、指導の主体は国土交通大臣、ばらばらではなくて、指導の主体はこの際都道府県知事に統一すべきではないか、そして、地域に根差した形できめ細かくきちっと指導をしていくべきではないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

川口国務大臣 自動車運送事業者につきましては国土交通大臣が指導するというところでございましてけれども、これは、この事業に関します現存の法制度からいきまして、指導を的確に行うということからいきますと、国土交通大臣が指導を行うことが適切であるというふうに判断されるからでございます。

それでは、都道府県知事はどのようにこれに関係をしていくかということですが、事業者が国土交通大臣に計画、報告を提出いたしますが、これはすべて都道府県知事に送付をされることになっております。それから都道府県知事は、必要に応じまして、国土交通大臣に対しまして、自動車運送事業者に対する指導を行うように要請をすることができるようになっていくわけでございます。

こうした仕組みによりまして、都道府県知事が主体的な役割を果たしながら制度を運用するということが可能になるというふうに私ども考えております。

樋高委員 木村国土交通大臣政務官には大変にお待たせをいたしました。

運送事業者に対する指導というのは国土交通大臣にゆだねることとしたいという今川口大臣からの話でありましたけれども、総量削減計画の策定主体である都道府県から事業者指導の権限を任せられている国土交通省の責任は大変重いものであると思っております。

さて、そんな中で、国土交通省さんが指導を行うべき事業者は全国で一体どれだけあると考えていらっしゃるのか。今回、特定地域ということでありますけれども、事業者をどのくらいこれから指導していかなくちゃいけないとお考えでしょうか。

木村（隆）大臣政務官 ただいまの御質問、対象となる事業者数がどれくらいだということだろうと思います。

先生御案内のように、これから具体的に特定地域の範囲の指定が行われますし、対象となる車両の台数がいかにほどにすべきなのかという定めというのは政令で定められることとなりますので、現段階では確定をした数字を申し上げることはできませんけれども、特定地域を拡大していくということを想定し、そして、台数を三十台ということで試算を行いました結果、トラック事業者については三千社から四千社ぐらいになるのではないだろうか、また、バス事業者につきましては百社から二百社程度になるのではないかと想定をいたしております。

樋高委員 国土交通省さんは、この事業者の指導、トラックが約三千から四千社、バスが百社から二百社、大変な数だと思いますけれども、今後、この事業者の指導というのをどういった体制でどのように行っていこうとお考えなのか、これを責任を持ってきちっと実施し得るのかどうか、お伺いをいたしたいと思います。

木村（隆）大臣政務官 これまでも、現行法に基づきまして、平成五年には、よりNOxの少ない車両への転換ですとか適正運転等々を定めました指針を定めまして指導してきておりますし、平成八年には、もう先生御案内のとおり、特定地域内のトラック事業者、そしてバス事業者に対しまして、各都府県と連携をしまして、共同いたしまして、自主的な環境対策を定めた自動車環境対策計画の提出を求め計画の達成状況を公表してきているところございまして、その成果も徐々に今あらわれているところでございます。

しかしながら、まだ強制的なことではありませんので、今回の法改正によりまして計画書の提出を義務づける、そして実効ならしめるために、担保するための勧告やら改善命令をするという制度も創設をいたしまして取り組みをさらに強化してまいりたいと思っております。

先生御指摘のように、今回の改正法に基づいて、環境省はもちろんでありますけれども、関係の都府県ともさらに連携を密にいたしまして一層の指導強化していきたい、こう思っております。

樋高委員 （中略）事業者の判断基準につきまして、具体的な数値目標を盛り込んだものとするべきではないかと私は思うのですが、いかがでしょうか。

風間副大臣 判断基準は、今後、事業所管大臣が総量削減の基本方針に基づき定めることとしておりまして、今先生が、きちっとした具体的な数値目標をというお話でございますけれども、要するに、できるだけ具体的で実効性があるものになるように、私どもとしては、事業所管大臣ときちっと相談してまいりたいというふうに考えているところございまして、ぜひ御理解いただければありがたいと思っております。

樋高委員 （中略）現在の自動車NOx法によりまして、いわゆる事業者の指導は効果が少なかったわけでありまして。今回の改正案におきましては、事業者指導の仕組みの改正が盛り込まれているわけでありまして。相変わらず事業者の判断基準はいわゆる事業所管大臣が定めることになっている。事業者に対する指導も、自動車運送事業者や貨物運送事業者については、都道府県知事ではなく国土交通大臣にゆだねてしまっているわけでありまして。こうした不十分な改正では十分な効果は見込めないと私は思う

のであります。

環境省としては、新たな事業者指導制度におきまして、事業者が具体的にどのような行動をとって、それによりましてどれだけ大気汚染物質の排出量が削減されると具体的にお考えでいらっしゃいますでしょうか。

川口国務大臣 今回の制度改正によりまして新たに設けられることになりました事業者の判断基準に基づきまして、事業者は、自動車排出窒素酸化物等の排出を抑制するために計画的に取り組みを行うこととなるわけでございますけれども、その内容といたしましては、例えば低公害車を使用していく、あるいは自動車の運行を合理化していく、あるいは自動車を適正に使用するというようなことが考えられます。

事業者が個々にどのような取り組みを具体的に行っていく、それが大気汚染物質の排出量をどれくらい低減するかということにつきましては、事業者ごとに営業形態も異なりますし、どのような車両を持っているか、あるいは走り方といったものが異なりますので、今の時点では明らかにできないわけでございますけれども、法施行後、各都府県におきまして総量削減計画を策定していただくわけございまして、その中で効果が算定をされるということになるかと思えます。

(各種施策)

低公害車の導入義務づけ

151-衆-環境委員会-15号 平成13年06月15日

樋高委員 (中略) 現実問題として、東京都の条例では、一定規模以上の事業者に対して低公害車の導入を義務づけることとされているわけでありまして。低公害車の大量の普及を図るため、民間事業者も含めた需要の創出がやはり不可欠であります。

もちろんコストもかかりますけれども、今回の改正案において、事業者に対する低公害車の導入の義務づけも盛り込むべきではないかと私は考えたのでありますけれども、いかがでしょうか。

西野大臣政務官 樋高先生の御指摘、その気持ちといたしますか、考え方は私もある意味でよく理解をいたします、そのとおりかなというふうに思っております。

ただ、現実には、大手企業はもちろんでございますが、例えば配送会社、あるいは給食会社等々でありまして、要するに、車を数多く利用する一定の規模以上の事業者というふうにした方がむしろいいのではないかという個人的な考えであります。そういうことではあります。

それでは、なぜやらないのかということでございますが、例えば、私が今官用車で乗らせていただいております天然ガス車は、霞が関には給油所がありますけれども、全国にはまだまだ数が少のうございますから、燃料を供給する施設がまだ徹底されておらない。当然ながらその需要も、天然ガス車の普及もまだ全国で一万台を割るような、そんな状況でございます。これは値段が高いという問題がございます。

さらには、事業主の方も、単なる乗用車だけではございませんで、軽自動車から始まりまして貨物車、小型、中型、いろいろあると思えます。要するに、事業主の用途にもいろいろありますから、そういう意味では、単に事業者の用途に応じた車種が、要望どおりのものが今市中に出回っておるかといったらそうでもないわけございまして、そういういわゆるメーカー側の車種に、いろいろ多様な乗用車を含

めての対応ができておらないという問題、そういうことからいたしましても、今直ちに一定規模以上のものを制限するという、気持ちはよくわかりますけれども、義務づけることというのは、今この時点ではそれはかけ声だけになってしまって、現実には実効性がないのではないかとこのふうにも思われます。

つきましては、事業者の実情を踏まえて、自動車の使用管理計画なるものを策定させて、その実施を求めて、その上で、適切に低公害車の普及啓蒙というものを行いながら実効あらしめていきたい、このように思っておりますのでございます。

フリート規制

151-衆-環境委員会-15号 平成13年06月15日

樋高委員（中略）いわゆるフリート規制のお話がありました。これを私もちょうと興味深く研究、勉強させていただいているんですけども、これを仮に日本で取り入れるということを考えたときに、どういった問題点があるのか、また、それを根づかせることが可能なのか、先生のざっくばらんな所見をお伺いしたいと思います。

岡田参考人 フリート規制の特色は、環境に適合する車両の開発を促進するという機能があります。一種の抱き合わせ政策ですから、表現は悪いかもかもしれませんが、車の量をたくさん売ろうと思えば、必ず低公害車あるいは無公害車を販売しないとたくさん売らせないよということですから、これによってメーカーの開発が進行いたします。

そこで出てくる効果は何かということでありまして、これは、例えば一万台の車が売れて、あるメーカーが無公害車を開発して、そのあるメーカーが占める割合が非常に大きければこれは機能いたします。ところが、一つのメーカーの開発力は弱い。しかも、将来は販売を伸ばしたいけれどもどうも開発が思うようにいかないというまた別のメーカーがいたりしますと、そこら辺のバランスで、メーカーの販売戦略との関係がそこで果たしてうまくバランスがとれるのかなということがあります。

それから、フリート規制の問題点といいますと、これはどうしても部分的になりますので、部分的な効果で社会全体が果たして環境がよくなったということが言えるのかどうか。ここら辺の整理はついていない。ただ、開発促進の戦略的手段としてのフリート規制というのは、それだけに開発競争を促したという意味で、ある意味では画期的であったと理解をしております。

自動車交通量の抑制

151-参-本会議-16号 平成13年04月04日

福山哲郎君（中略）

また、二〇〇〇年三月に報告された自動車NOx総量削減方策検討会報告書によれば、自動車交通量の抑制やNOx総量等の抑制、経済的措置の導入等々の必要性が指摘されていたにもかかわらず、この改正案では結局抜け落ちてしまっています。それはなぜなのでしょう。中でも、大都市部での自動車公害の抑制策は、自動車交通量そのものの抑制、削減以外、対策方法はあり得ないと考えますが、いかがでしょうか。

国務大臣（川口順子君）（中略）

交通量の抑制やNOx総量等の抑制、経済的措置の導入等についてのお尋ねでございますが、メーカーにおけるNOx総量等の抑制につきましては、その実施の前提となる規制値を大幅に下回る低排出ガ

ス車等が重量車では開発途上にあつて、直ちにこれを実施するのは現実的でないと考えております。

自動車交通量の抑制につきましては、交通需要を適切に調整するための施策を本法に基づく総量削減計画に盛り込むことができないか検討したいと考えます。また、経済的措置の導入につきましては、今年度より、環境負荷に応じた税負担の考え方に立ちまして、自動車税のグリーン化が実現したところであります。その他の経済的措置につきましても、引き続き検討を進める考えでおります。

また、大都市部では自動車交通量そのものの抑制、削減以外、対策方法はあり得ないのではないかとお尋ねがございましたが、大都市部におきましても、改正法に基づきまして、車種規制や事業者による排出抑制対策等を拡充強化するとともに、自動車排出ガスの単体対策、物流・人流・交通流対策等の各種施策を総合的に講ずることによりまして、窒素酸化物、粒子状物質の排出削減を図ることが可能と考えております。

ロードプライシング

151-衆-環境委員会-14号 平成13年06月12日

青山(二)委員 (中略)そこで、大気汚染防止の抜本的な対策として残されておりますのが、交通量を抑制するための取り組みであろうと思います。

東京都などは、都心に入る車から料金を徴収するロードプライシング制度を原則として全車種を対象に検討するなど、都心部の車の総量を減らすことで大気汚染の防止や渋滞の緩和を目指しております。また、自動車を複数の世帯や企業で共有するカーシェアリングという試みが各地で始まっていると伺っております。また、昨年、運輸政策審議会も、二十一世紀初頭の交通政策に関する答申の中でカーシェアリングを挙げております。

しかし、今回の改正案には、自動車の交通量の伸びを抑える施策は盛り込まれておりません。今後、交通量の抑制策につきましてはどのように取り組んでいくおつもりなのかお伺いしたいと思います。

西野大臣政務官 確かに、今日の大気汚染を初めとする数々の状況の中で、要は、交通量が抑制されればそういう心配はないわけでございます。

本法にその抑制策が含まれておらないという御指摘でございますけれども、実は新たに、それぞれの事業者に対しまして、自動車の使用管理計画というものを作成することを義務づけいたしております。それを今回の法案の中の施策に盛り込んだところでございます。

これ以外に、排ガスが適切に抑制されるために、本法案が成立をいたしました後でございますが、省政令によって策定されるというふうに思っておりますが、その総量削減計画がそこにあるわけでありませぬ。

例えば、今先生も具体的におっしゃいましたけれども、いわゆる交通需要のマネジメント、こういうものを位置づけること、さらにはパーク・アンド・ライドシステム等で都心に乗り入れを規制するという問題、あるいはお話のありました、首都圏それから大阪の方でも今話題に出ておりますが、高速道路のロードプライシング、有料道路の値上げあるいは値下げ等も含めての有効な高速道路の利用をやるロードプライシングとか、そういった施策もこの法案の成立後、施策として検討をされてくる、このように思っております。

局地汚染対策

159-参-環境委員会-12号 平成16年05月18日

岩佐恵美君（中略）

大気環境全般のS P M対策の重要な柱、これはもちろんV O C排出の九割を占める固定発生源対策であります。ところが、幹線道路沿線の局地的な高濃度汚染、これはそれだけでは解決をしません。（中略）

東京都を見てみると、自排局はS P M環境基準を達成している測定局は一つもありません。環状八号線に沿って夏になると環八雲というのが発生する。これは東京では大変大きな問題になっているわけですが、とにかく、このままでは幹線道路沿いの健康被害が更に拡大するということは明らかだと思います。こういう状況は放置できません。

環境省として幹線道路沿線の環境基準を達成させる私は重い責任を持っていると思います。西尾局長は十分御存じだと思います。現状打開策をどうされるおつもりでしょうか。

政府参考人（西尾哲茂君）先生御指摘のように、大都市におきます幹線道路沿線におきます粒子状物質の環境基準達成状況は非常に厳しいものがございます。その沿線におきます粒子状物質の濃度に対する寄与というのはやはり移動発生源が過半を占めるわけでございますので、この移動発生源対策というのが大きな主軸でなければならないのは御指摘のとおりでございます。

アイドリングストップ

151-衆-環境委員会-15号 平成13年06月15日

樋高委員（中略）環境問題への取り組みはまず身近なところから始めることが大切であるということも、総理は所信でおっしゃっておいででありました。国会周辺のアイドリングストップにつきまして、ぜひともイニシアチブをとっていただきたいと思うのでありますが、いかがでしょうか。

川口国務大臣 アイドリングストップというのは大変大事なことでございまして、企業の環境報告書を見ておきますと、それを行動目標に掲げ、あるいはその企業の環境方針に入れて実行している企業がかなりの数ございます。

まさに委員おっしゃられましたように、一人一人が実施できるということでございますので、その実行を促進するために、アイドリングストップの重要性についての普及啓蒙活動をやっていくということは重要だと思います。

国会におきましても、国会の中の駐車場にアイドリングストップを呼びかける看板があるということは承知をいたしております。その意味では、まさに国民の代表である国会議員の方々に、身近にできることとしてアイドリングストップが広く実行されるということを望んでおりますし、皆様方にぜひお願いを申し上げたいと思います。

地球温暖化対策との関係

162-参-経済産業委員会-23号 平成17年07月26日

藤末健三君（中略）このような省エネという観点からディーゼル車の普及をどう考えるかということについて、環境省さん、ディーゼル車の普及止めていますのが規制と言われておりますので、環境省がどう考えるか教えていただけませんかでしょうか。

政府参考人（竹本和彦君）委員御指摘のとおり、ディーゼル車につきましては温暖化防止の観点から、近年、乗用車を中心に注目を集めてきておるところでございます。また、都市の大気の汚染の観点から、まだ依然として大都市中心に厳しい状況にございます大気環境を踏まえまして、（中略）新車に

ついて世界でも最も厳しい排出ガス規制を導入する、また低公害車の普及促進を図る、そして特別立法で自動車NOx・PM法というのがございますが、これに基づく大都市に限りまして一層厳しい対策の推進を三本の柱として推進をしておるところでございます。(中略)二〇〇九年よりディーゼル自動車の排出ガス規制を強化をしまして、基本的にガソリン自動車と同じレベルの規制を行うということが答申されておりまして、この規制が実施に移されまして代替が順調に進みますればディーゼル自動車の排出ガス問題というのがほぼ解消されるわけでございます、こうした規制をきっかけに、先生御指摘のとおり、燃費性能の良さと相まってディーゼル乗用車が一層普及するということを期待しているところでございます。

(評価)

ディーゼル排気粒子の健康影響

151-衆-環境委員会-14号 平成13年06月12日

下村委員 (中略)このディーゼル排気粒子の健康影響ということで、これが発がん性のおそれがあるのではないかと、あるいは呼吸器への影響もある、また花粉症、毎年毎年この花粉症の方々がもうどんどんふえているわけでありましてけれども、この花粉症とディーゼル排気粒子の関係があるのではないかと、こういう懸念があるわけでありましてけれども、これについて環境省としては今どのように考え、また対策を講じておられるかお聞かせ願いたいと思います。

松本政府参考人 花粉症の前に、ディーゼル排気粒子の全体的な健康影響の観点でまず御報告をさせていただきたいと思いますが、ディーゼル排気粒子につきましては、さまざまな健康影響が懸念をされているというのは事実でございます。

環境省におきましてリスク評価を実施しております。そして、昨年九月にその検討会で中間取りまとめを行っていただいているわけでございますが、この取りまとめの中では、ディーゼル排気粒子が人に対して発がん性を有していることが強く示唆をされているということ、それから、自動車交通量の多い道路沿道住民の呼吸器症状の増加が多く、多くの研究で報告をされている、しかし暴露評価がなお十分でないというような報告が昨年九月になされているわけでございます。

これまでの調査研究によっても、人に対する健康影響の定量的な評価にはまだ至っていないということでございます、環境省としては、引き続き健康影響の解明に努めていきたいと考えております。

なお、花粉症の件につきましては、環境保健部長の方からお答えを申し上げます。

岩尾政府参考人 花粉症の件でございますが、杉花粉症の患者は今や千三百万人を超えるとも言われております。環境省、林野庁など関係省庁の協力のもとで、この解決に向けて現在取り組んでおります。

環境省といたしましては、平成三年度からディーゼル排気微粒子と花粉症の関係について動物実験を用いた研究などを行っておりまして、高濃度では花粉症様の症状を誘発するなどの実験結果が得られております。

一方、我が国の研究者による人の疫学調査の結果からは、大気汚染物質と杉花粉症との関係についてはなお評価が分かれておりまして、さらなる研究が必要と認識しております。

こういう認識の中で、私ども、ディーゼル排気粒子の健康影響については、平成十二年三月に専門家から成るディーゼル排気微粒子リスク評価検討会を設置して検討をいたしております。

今後とも、花粉症対策については関係省庁と協力しつつ、環境省としては研究を推進することによりまして、ディーゼル排気微粒子等大気汚染と花粉症との関係の究明について取り組んでまいりたいと考えております。

青山(二)委員 (中略)また、環境影響の面ではより重視しなければならないディーゼル微粒子対策がNOx対策の裏でなおざりにされてきた歴史が現在の大气汚染状況を招いている、こういう批判もあるわけでございます。ディーゼル排気微粒子汚染の防止対策がおくれた理由について御説明をお願いしたいと思います。

松本政府参考人 平成四年に現行の自動車NOx法が制定されたわけでございますけれども、当時といたしましては、二酸化窒素に係る環境基準の達成のおくれというのが環境行政の中で大変重大な問題だというふうに認識をされていたわけでございます。とりわけ大都市地域における自動車からの窒素酸化物の排出総量を抑制するための制度、仕組みを確立していくことがどうしても喫緊の課題だということであったわけございまして、NOxを対象とした現行の自動車NOx法が当時制定されたということであろうと思います。

それで、御指摘の粒子状物質でございますけれども、ディーゼル排気微粒子の健康影響に関する調査研究なども当時実施いたしまして、その対策として、平成五年から自動車排出ガス規制を実施しまして、その後、順次排ガス規制の強化をいたしまして、規制導入時に比べまして、現在ですと規制基準が既に三分の一まで厳しくなっているわけでございます。そういうことで、ディーゼル排気微粒子について、健康影響調査及び対策の両面でそれなりに取り組んできたわけでございます。

ただ、ディーゼルの中での窒素酸化物と粒子状物質に対する対応技術というのは、一緒にというふうになかなかいかないところもございまして、若干、窒素酸化物の方が対策としては先行してきた嫌いがないにしてもあらずであろうと思います。

いずれにいたしましても、やはり窒素酸化物と同様に、ないしはそれ以上に粒子状物質の対策というのを強化し取り組んでいかなければならないわけでございますので、自動車単体規制のさらに一層の強化、これは現在の規制値を平成十四年から十六年にかけて車種別にさらに強化をする、これは新短期規制と申しておりますけれども、予定でございますし、平成十七年度からは、もう一つ先の新長期規制に入るところまでスケジュールを設定しているわけでございます。

それから、その自動車単体規制を一層強化するというためにも、軽油中の硫黄分の大幅な削減を図っていくということが重要でございまして、平成十六年度からは、現行のリッター当たり五〇〇ppmを十分の一の五〇ppmにするというような対策も予定をしているわけでございます。

そして何よりも、委員お話がありましたように、今回の自動車NOx法の改正で、粒子状物質をこの法律の枠組みの中に組み込みまして、総量削減基本方針を国が設定し、それを受けた形で自治体レベルで総量削減計画をつくっていただき、PMについての車種規制を行い、さらには事業者に対する措置を強力に進めていく、こういうようなことで今後一層本格的にPM対策に取り組んでいきたい、こういうふう考えているところでございます。

PM2.5対策

151-衆-環境委員会-14号 平成13年06月12日

下村委員 (中略)国民の健康を守るために一刻も猶予できないこのディーゼルのさらに微粒子対策、もっと細かい粒子、これについてもなかなかはっきりわからないということで因果関係等が明確にされ

ていない。このための調査研究を早急に行うことによって、いわゆる粒径二・五マイクロメートル以下の微小粒子状物質といいますが、PM二・五、この環境基準というのを早急に設定すべきではないかとあわせて考えるわけでありませけれども、これについての見解はいかがでしょうか。

風間副大臣 おっしゃるとおり、PM二・五の調査研究というのは極めて急がれているわけございまして、そういう意味では、平成十一年度から疫学調査それから動物実験を含めて、微小粒子状物質の暴露影響調査研究というのを行いまして、健康影響解明のための知見を今収集しているところでございませ。

先生御案内のように、かなりマスとして、つまり人数を多くし、多くの対象者を調べさせていただきでなくて、なおかつ、やはりある一定程度の期間が必要でございませから、相当この年月をかけざるを得ないということもございまして、そうはいつでもできるだけ早い時期に、具体的には、一つの例でございませけれども、ことしの秋の三歳児健診のときに六カ所ぐらい、千組のお子さんとお母さんを中心にこの検査をさせていただいて、できるだけ早くこのPM二・五におきませ環境基準の設定ができるようにしたいというふうに思っておりませ、それもあわせて、早急な健康調査を含めて行いたいというふうに思っているところでございませ。

環境基準について

151-衆-環境委員会-14号 平成13年06月12日

原委員 (中略) 現在、環境基準は、環境基本法の十六条で、維持されることが望ましいと、望ましい基準になっているだけで、達成されなくてもだれも責任を持たなくていいというような仕組みになっています。私は、ここが日本の環境行政が進まない理由ではないのかというふうに思っておりませ、維持されることが望ましい基準を達成しなければいけない基準にして、しっかりと責任を持たせるべきじゃないかというふうに思っておりませ。

要するに、健康というものはお金で買えないわけであって、公害の患者となった後でお金をもらっても仕方がないわけです。環境法令そのものを改正して、環境対策をすべき者の責任を明確にして、裁判に訴えられるのは嫌だから早く対策をしようという心理が動くようにしなければならぬのではないかと思うのです。

つまり今までの基準、望ましい基準だとだれも責任を持たなくていいわけですね。ですから、だれを訴えることもできないような状況になっているので、これをぜひ達成しなければならない基準にして、だれかに責任をしっかりと持たせて、住民の人たちが裁判を起こしやすいようなものに変えていくべきではないかというふうに考えるのですが、森内閣のときではなくて、小泉内閣になった環境大臣としての今度は前向きな御答弁をお願いしたいと思ひませ。

川口国務大臣 (中略) 環境基準につきまして特に具体的にお話がございませました。環境基準の考え方がどういうことかということございませけれども、環境基本法の十六条に基づく環境基準は、十分な安全を見込んで設定をされたものでございませ。より積極的な行政目標と申し上げた方がいいかと思ひませけれども。

したがひませ、これは、どうしても達成しなければならない基準という意味で設定されたのではなくて、それよりもはるかに厳しいレベル、はるかに積極的な目標として設定をされたという性格のものでございませ。

環境省といたしまひませは、国民が健康で文化的な生活を営んでいくことができるということは非常に

重要なことだというふうに考えておりました、この方向に向けて取り組んでいく、積極的に行政目標として環境基準をつくって、大変に厳しく設定をするという環境基本法の考え方は適正なものだというふうに考えております。

（参考：附帯決議）

参議院附帯決議

151-参-環境委員会-12号 平成13年05月31日

福山哲郎君 私は、ただいま可決されました自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・保守党、民主党・新緑風会、公明党、日本共産党、社会民主党・護憲連合及びさきがけ環境会議の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（案）

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

一、大都市地域における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質等による大気汚染については、その改善が遅れ、依然として深刻な状況にあることを反省し、できるだけ早期に環境基準が達成できるよう最善を尽くすこと。

また、環境基準が確実に達成できるよう、本法に基づく施策の進行管理を行い、必要に応じて法改正を含めた対策の見直しを行うこと。

二、大都市地域において環境基準が達成できない原因は自動車走行量の増加等にあることから、自動車交通量を抑制するとともに、道路に係る環境保全対策の抜本的見直しに取り組むこと。

三、地方公共団体が当該地域の実情に応じて実施している自動車公害対策については十分尊重すること。

四、対策地域の設定に当たっては、関係都道府県の意見を十分に踏まえ、車種規制等の対策効果が十分に発揮できるよう、できるだけ広域的に指定を行うこと。

五、対策地域内へ流入するディーゼル自動車対策についての検討を行い、必要に応じて規制措置を講ずること。

六、総量削減基本方針の策定に当たっては、広く国民の意見を聴くとともに、総量削減計画の策定に当たっては、総量削減計画策定協議会に住民代表や関係事業者が参加できるように配慮すること。

七、車種規制の排出基準については、単体規制の状況を勘案して必要に応じ見直すこと。また、使用過程車に対する猶予期間については、できるだけ短縮するよう努めること。

八、ディーゼル自動車の新長期規制については、平成十七年度までとした前倒し実施を早期に実現するとともに、粒子状物質の規制値の更なる低減を図ること。

九、低公害車の普及促進に資するため、すべての一般公用車の低公害車への切り替えを早期に実現するとともに、政府関係機関、地方公共団体等においても同様の措置がとられるよう、積極的に働きかけること。

十、環境負荷の小さい自動車への代替の促進を図るため、幅広く自動車関係諸税についてのグリーン化に前向きに取り組むこと。

十一、主要幹線道路沿道等の大気汚染による健康影響については、その調査研究に努めるとともに、その結果に基づき、必要な措置を講ずること。

十二、浮遊粒子状物質の中でも特に健康影響が懸念されているPM_{2.5}については、調査研究を急ぐとともに、諸外国の知見、動向を踏まえ、できるだけ早期に環境基準を設定すること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ、委員各位の御賛同をお願いいたします。

委員長（吉川春子君） ただいま福山さんから提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

委員長（吉川春子君） 全会一致と認めます。よって、福山さん提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、川口環境大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。川口環境大臣。

国務大臣（川口順子君） ただいま御決議のございました附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重いたしまして努力をいたす所存でございます。

委員長（吉川春子君） なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長（吉川春子君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。