

自動車排出ガス総合対策に関するヒアリング結果概要

・大気汚染状況及び対策実施状況の評価

1 大気汚染の状況

- ・各種の施策により、かなりの改善が図られている。車種代替と新長期規制適合車の普及、省エネ対策の強化により、さらなる改善効果が期待でき、目標は達成できるものとする。(全ト協、バス協会)
- ・SPMについては達成可能と考えているが、NO₂が厳しい。(東京都、神奈川県)
- ・ぜん息患者は増え続けている。(患者の会、センター)

2 自動車排出ガス対策の実施状況と評価

(1) 車種規制

- ・域外からの非適合車の通行割合が高く、影響は無視できない。非適合となった車が対策地域外に移り、汚染を移転。(東京都)
- ・不公平感は強い。(三重県)
- ・最新規制適合車への代替などにより対応。(全ト協)
- ・国及び自治体と協調して最新規制適合車へ代替、低公害車の導入等に対する助成など支援装置を講じてきている。(全ト協)
- ・平成17年・18年度は、継続検査を受けられなくなる車の台数がピークを迎えるため、資金繰りの厳しい中小事業者にとっては事業存廃の岐路に立っている。(全ト協)

(2) 自動車使用管理計画

- ・計画や報告が提出されているところでは効果が上がっているが、出ていないところがある。特定事業者の把握が難しい。(三重県)
- ・対象事業者の提出率は9割以上。対策地域内の全ての車両に対する捕捉率は低い。(東京都、神奈川県、大阪府)
- ・自動車NO_x・PM法特定事業者に該当する企業は、排出ガス削減対策に適切に取り組んでいる。(経団連)
- ・個人的には使用管理計画の作成は事業者にとってかなり手間がかかっているのではないかと思う。今後協力を検討したい。(経団連)

(3) 局地汚染対策

- ・土壌浄化装置について実証調査を実施し、高い処理効率を確認した。(大阪府)

(4) 自主的取組

- ・自動車NO_x・PM法特定事業者に該当しない企業の自家物流においても、自主的に排出ガス抑制に努めている。荷主が自主的に実施してきた物流効率化施策は、排出ガスの抑制に寄与。(経団連)
- ・トラック運送業界は、環境と安全は「社会との共生」のための重要な柱と位置づけ、低公害車の導入、共同輸送などによる輸送の効率化、エコドライブなど省エネ運転の推進、グリーン経営認証の取得など、自主的かつ積

極的に環境対策に取り組んできている。適正化事業実施機関として会員外に指導することもある。(全ト協)

- ・バス業界は、極めて厳しい経営状況のなかで、環境対策を最重要課題としてとらえ、積極的に取り組んでいる(環境対策委員会の設置、エコドライブや確実な点検整備の励行、条例への対応、アイドリングストップ装置付バス及び低公害車の導入促進)。(バス協会)

(5) 条例に基づく規制

- ・運行規制については、違反車両は想定よりも少なく、事業者が誠実に対応しているものと思う。(兵庫県)
- ・最新規制適合車への代替、排ガス減少装置の装着などにより対応。(全ト協)
- ・DPF等の粒子状物質低減装着のための事業者への助成措置を講じた。(バス協会)
- ・路上の取締りは、排ガス規制だけでなく、産廃対策、不正軽油対策など包括的な取組としても有効に機能。(千葉県)
- ・低公害車義務付けも実施。(東京都)

・今後の自動車排出ガス総合対策のあり方

1 今後の目標

- ・NO₂対策は、0.04ppm以下の実現を。(患者の会、センター)

2 法制度の今後のあり方

(1) 総論

- ・法律に基づく新たな追加的施策は必要ない。トラック運送の受益者を含む広範な負担と公的助成措置の拡大をお願いしたい。(全ト協)
- ・経営の圧迫要因となるような新たな規制の導入や拡大に対応することは極めて困難。新たな対応が必要な場合は、所要の公的助成措置をお願いしたい。(バス協会)

(2) 対策地域

- ・対策地域拡大が必要。(埼玉県、東京都)

(3) 流入車規制

- ・反発が予想され、有効性に留意した検討が必要。(三重県)
- ・流入車規制導入が必要。(埼玉県、東京都、千葉県、兵庫県)
- ・今後実施予定の省エネ対策の効果を見極めることが先決。現時点において規制強化をすべきではない。事業者により負担は千差万別であり、一律に強力な規制をすることは賛成しかねる。輸送車両等の特定地域への流入車規制については、迂回する車が増え、全体としては、排出ガスの増加に繋がる可能性もある。(経団連)
- ・法の趣旨に照らして、地域外の車両に規制を拡大することは適当ではない。流入する場合には、可能な限り長期規制以降の規制適合車を使用するよう会員事業者を指導していきたい。流入車規制をするなら、先に迂回路の整備をするべき。(全ト協)

(4) 自動車使用管理計画

- ・提出義務がある事業所の把握方法の検討や、提出率の向上、計画を有効に活用した事業者の取り組み促進が必要。(神奈川県、三重県)
- ・事業者排出抑制対策は重点的課題。(千葉県)
- ・該当事業者に対する指導を強化したい。事業者にとってもメリットがあると言えるよう、環境省とも協力してやっていきたい。(全ト協)
- ・今後、努力して報告率をあげていきたい。報告書の簡素化や専用ソフトの提供など対応を検討してほしい。(バス協会)

3 各種施策の今後のあり方

(1) 局地汚染対策

- ・局地汚染対策が重要。(神奈川県、愛知県、大阪府、患者の会、センター、全ト協)
- ・できるだけ早く対策をとれるような制度化、予算の優先配分などということが国のレベルでできないか。(愛知県)
- ・効果・有効性に関する十分な検証が必要。国における対策の確立、地方公共団体との連携、関係機関との協議の仕組みの構築が必要。(埼玉県)
- ・交差点改良等、交通流対策や、直接浄化等の効果の検討が必要。(三重県)

(2) 事業者による取組

- ・規制のみでなく、事業者にもメリットがある仕組みも必要。(神奈川県)
- ・トラック運送業界は安全・環境対策に加えて軽油価格高騰など度重なるコスト負担の増加に喘いでいる。(全ト協)
- ・バス業界は、経営環境悪化に、環境対策、バリアフリー対策、安全輸送対策等のコスト増が加わり、昨今の燃料高騰により事業収支は、一層深刻。今後も従来からの取組を継続するなかで、大気汚染防止対策に積極的に対応する。(バス協会)
- ・自主的取組を尊重してほしい。CSR(企業の社会的責任)に則ってやっていくことによって、最小費用で最大の効果がだせる。(経団連)
- ・意欲的に環境対策に取り組める仕組みづくりが必要。(センター)

(3) 交通流・交通量対策

- ・物流では、個別配送ではなく、大量輸送に移して交通量を減らすことが考えられる。(患者の会)
- ・モーダルシフト拡大のための検討、鉄道輸送の向上、公共交通機関の利用の一層の促進が必要。(三重県)
- ・モーダルシフト拡大のためには、インフラ整備が必要。(全ト協)
- ・今後も交通流の分散施策の推進が必要。(三重県)
- ・自動車交通総量そのものを削減していくことが最優先課題。(センター)

(4) 低公害車の普及促進等

- ・対策地域の内外を問わず新車への代替促進。(東京都、全ト協)
- ・供給施設の整備とともに事業者支援制度も必要。NOx・PM同時低減装置の開発推進、廉価な販売及び導入に係る経済的支援が必要。(三重県)
- ・低公害車の普及促進は重点的課題。(千葉県、大阪府)

(5) エコドライブ

- ・エコドライブの会議を立ち上げ、ライセンス制度を作っていきたい。(東京都)
- ・事業者においてエコドライブを普及させるため、実践プログラムを作成した。今後、その普及に努めていく。(大阪府)
- ・1人1人の意識と行動の変化に大きな意義がある。関係者と連携して進めたい。(センター)
- ・エコドライブの普及、アイドリング・ストップ指導の徹底は重点的課題。(千葉県)
- ・ドライバーに対して、燃費改善に表彰制度などを設けている事業者もいる。(全ト協)

(6) 総合的な取組

- ・基本的な発想を「クルマ優先の都市づくり」から「人と環境にやさしい都市づくり」へと都市・交通政策を転換していくこと。環境を重視したマスタープランの策定。(センター)
- ・社会全体で自動車利用の意識や利用方法を根本的に変えていくことが必要。行政だけでなく、地域で生活し働くさまざまな主体が参加できる仕組み作りが必要。(センター)
- ・地域特性に合わせて環境対策を進めていただきたい。(センター)
- ・ハード面での対策に加え、自動車を使う人間のための技術や対策が不可欠。(センター)
- ・環境ロードプライシングの強化、自動車総量規制、沿道の都市構造の改編などの対策が必要。(センター)
- ・固定発生源対策を併せて実施することが効果的。(千葉県)
- ・普及啓発活動の効果的方法を検討し、推進することが必要。(三重県)

(7) 微小粒子状物質・有害化学物質等

- ・PM_{2.5}の評価が課題。微小粒子や多環芳香族など、国において調査・研究を推進することが必要。(千葉県)
- ・より細かい粒子(PM_{2.5})対策を急ぐこと。(患者の会、センター)
- ・自動車排出ガスが含む将来的に健康被害をもたらす恐れのある物質については、環境監視とともに、対策を行うことが必要。(センター)
- ・これまで対象とされていなかった大気中の重金属や有害化学物質への対策が必要。(患者の会、センター)

(8) 地球温暖化対策との関係

- ・地球温暖化を視野にいれ、「自動車」総量規制に踏み込んだ計画を。(患者の会)

(9) 環境基準の評価方法

- ・SPM₂日連続の評価方法は課題。(千葉県)

(注：経団連：社団法人日本経済団体連合会、患者の会：全国公害患者の会連合会、センター：財団法人公害地域再生センター、全ト協：社団法人全日本トラック協会、バス協会：社団法人日本バス協会)