

## 都府県ヒアリングにおける指摘事項に対する調査結果

1	都府県独自の取組	1
2	平成22年度排出量推計値が計画値の範囲内に収まるとする計算根拠	11
3	流入車の現状・問題点	14
	【都府県独自の流入車についての調査結果】	14
	【流入車規制が行われていないことに対する問題点】	23
4	路上取締り等の現状・効果	25
	【路上取締り】	25
	【路上取締り以外の手法】	36
	【カメラ検査】	37
	【拠点検査】	38
	【立入検査】	39
5	三井物産DPFの現状・影響	42
6	低公害車義務付けの効果	44
7	交通流対策の実施状況	51
	【信号機の高度化】	51
	【ロードプライシング】	53
8	局地汚染対策	57
	【具体的アイデア】	57
	【排出ガス浄化の効果等】	58

# 1 都府県独自の取組

## 《埼玉県》

ディーゼル車運行規制（埼玉県生活環境保全条例第31条～34条）

県の粒子状物質排出基準に適合しないディーゼル車の運行禁止

粒子状物質 排出基準	一段階目の運行規制（平成15年10月～） 長期規制値 二段階目の運行規制（平成18年4月～） 新短期規制値
対象	貨物車、バス、 特種用途車（貨物車、バスをベースとしたものに限る）
猶予期間	初度登録から7年間
適用除外	知事が指定する粒子状物質減少装置を装着した場合

低公害車導入義務（第35条）

事業者による粒子状物質等の排出抑制に向けた計画の作成（第36条～38条）

アイドリングストップの実施（第40条～42条）

燃料規制（第43条～44条）

新車販売時における環境情報の周知義務、自動車使用者の努力義務等（第45条～47条）

## 《千葉県》

(1) 「千葉県環境保全条例」（平成14年3月改正）

- ・ 自動車を30台以上使用している事業者に、自動車環境管理計画書及び実績報告書の作成・提出を義務付け（法律の使用管理計画・報告と同内容の義務を対策地域外も含めた県下全域の特定事業者に適用）
- ・ 低公害車の導入義務付け（問6に詳述）
- ・ アイドリングストップの義務付け
- ・ 自動車販売業者への環境情報提供の義務付け

【条例の効果】 定量的な効果の把握はしていない。

(2) 「千葉県ディーゼル自動車から排出される粒子状物質の排出の抑制に関する条例」（平成14年3月制定）

- ・ ディーゼル自動車の運行規制（平成15年10月から施行。路上検査、事業所立入検査等を定期的実施）
- ・ ディーゼル自動車燃料に関する規制（平成15年4月から施行。路上検査、立入検査において燃料の抜き取り試験等を定期的実施）

【条例の効果】：SPMに係る年平均値及び日平均値の2%除外値は年々改善傾向にあり、平成16年度の自動車排ガス測定局における環境基準達成率は100%となるなど、ディーゼル条例による規制が大気環境の改善に寄与していると思われる。

## 《東京都》

### (1) 都条例による PM 規制等

「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく

ディーゼル車の排出ガス規制

低公害車の導入義務

自動車環境管理計画書の提出義務

アイドリングストップの遵守義務

粒子状物質を増大させる燃料の使用、販売禁止

自動車販売者による環境情報の説明義務

〔効果〕 ディーゼル車規制の効果については、平成 12 年都内の自動車 PM 排出量 3,200 t / 年が平成 15 年 1,900 t / 年に減少している。

### (2) 関東百貨店協会での納品代行(食料品を含む)の実施

〔内容〕 これまで取扱店(百貨店)ごとに納入されていた商品(食料品を含む)を各百貨店が指定する納品代行業者に集約する仕組み(指定納品代行業者制度)を全加盟店で導入していく。

〔見込まれる効果〕

- ・ 各店舗に出入りする納品貨物車両が削減できる。
- ・ これまで建物周辺の路上でも行われていた荷捌きがすべて店内で行われる。
- ・ 百貨店建物周辺の違法駐車をなくし、安全な歩行環境を創出できる。
- ・ 渋滞解消にも寄与する。

### (3) 環境物流プロジェクト会議の開催

〔内容〕 今後建設される大規模複合ビルにおける物流効率化に向け、ディベロッパーや物流事業者と協同して計画段階から事業ごとに協議し、共同配送の実現及び新たなビジネスモデル(建物内運送事業)の構築を図る。

〔見込まれる効果〕

- ・ 建物内物流の効率化により、納品物流車両の流れをスムーズにすることで、建物周辺の自動車交通環境が改善する。
- ・ 建物に出入りする納品車両の共同配送を推進することで、物流車両数の削減が図られる。

### (4) エコドライブプロジェクト会議の設置

〔内容〕 エコドライブを広く普及させるため、「(仮称)エコドライブライセンス制度」の構築等に向けた会議を設置した。

- ・ 「(仮称)エコドライブライセンス制度」の構築を目指す。
- ・ 「エコドライブ評価基準」を検討する。
- ・ エコドライブの走行実験を行う。

〔見込まれる効果〕

エコドライブを実践している運転者を社会的に評価し、ライセンス所有者への各種優遇策を施すことで、より幅広い運転者層の積極的なエコドライブへの取組みが推進される。

## 《神奈川県》

### (1) 物流グリーン化の推進

#### 物流のグリーン化に向けた検討会

物流のグリーン化に向けた検討を行うため、運送企業、荷主企業、物流の専門機関、行政機関による検討会を設置した。

#### エコドライブの推進

・ 関東運輸局及び県トラック協会と協働して自動車使用管理計画実績報告書の提出に併せて、燃料使用量、デジタルタコグラフの導入、グリーン経営認証取得状況などの調査を実施している。  
(平成17年度に実施、現在集計中。)

・ エコドライブの普及を図るため、運送事業者の協力を得て、貨物自動車にデジタルタコグラフ及び車載型NOx・PM測定器を設置して、エコドライブの教育を行うことによるNOx・PMの排出量低減効果の検証を行っている。

#### グリーン配送の導入促進

現在、廃棄物処理委託業務及び行政文書遞送委託業務のみに限定して、八都県市指定低公害車の使用を条件とするグリーン配送を実施しているが、エコドライブの実施などグリーン配送の条件を拡大及び対象業務の拡大を検討している。

### (2) 「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」

#### 低公害車の導入義務

(詳細は後述)

#### アイドリングストップ

運転者にアイドリングストップを義務付けるとともに、一定規模以上の駐車場の管理者に対しても看板等の設置による周知義務を課している。

#### ディーゼル貨物自動車の運行規制

粒子状物質の排出基準に適合しないディーゼル車の運行を禁止している。

#### 燃料規制

重油や硫黄分などの基準を満たしていない軽油の使用を禁止している。

## 《愛知県》

### (1) 「あいち新世紀自動車環境戦略」の推進

「人が安心して快適に生活できる自動車環境の実現」をめざし、県民、事業者、NPO、行政の参加・協働のもとに、7つの作戦に取り組んでいる。

作 戦 名	主な取組
エコカー導入作戦	・ エコカー導入に対する助成 ・ エコカーの公用車への率先導入 ・ 条例による低公害車の購入・使用への努力義務、大規模事業者に対する低公害車導入義務、自動車販売業者による環境情報提供義務 等

ディーゼル車クリーン作戦	・最新規制適合車への転換に対する助成 等
交通流円滑化・交通量低減作戦	・環状道路、バイパスの整備 ・公共交通機関の整備 ・パーク・アンド・ライドの推進 ・自転車レンタル事業の推進 等
道路環境改善作戦	・低騒音舗装の施設、環境施設帯、遮音壁の設置等 等
環境監視・情報提供作戦	・自動車排出ガス測定局の設置 ・大気汚染等の各種情報の提供 等
緊急対策地域改善作戦	・名古屋南部地域の道路沿道環境対策の推進 ・岡崎・安城地区の騒音対策の推進 等
エコドライブ実践作戦	・自動車運転免許取得・更新時におけるエコドライブ教育の実施 ・条例によるアイドリングストップの義務化、一定規模以上の駐車場設置・管理者の、利用者に対するアイドリングストップの周知義務 等

#### 目標とその達成状況

	目 標	目標年度	達成状況
めざすべき大気環境の姿	N02 の環境基準達成 (100%)	2005	達成率 98% (96 局中 94 局達成) (2004 年度)
	SPM の環境基準達成 (100%)	2010	達成率 99% (95 局中 94 局達成) (2004 年度)
	騒音の環境基準達成 (100%)	2010	達成率 66% (2004 年度)
	温室効果ガス 6% 削減 (対 1990 年比)	2010	5.7% 増加 (2001 年度)
エコカー導入作戦	エコカー 100 万台普及 エコ・ステーション 65 基設置	2005	エコカー約 116 万台普及 (2005 年 3 月末現在)
	エコカー 300 万台普及 エコ・ステーション 200 基設置	2010	エコ・ステーション 34 基設置 (2005 年 3 月末現在)
ディーゼル車クリーン作戦	ディーゼル車排出ガスの総 PM 排出量半減 (対 2000 年度比)	2010 年 までの早い段階	削減率 35.5% (2004 年度)
環境監視・情報提供作戦	自動車排出ガス測定局を倍増 (20 局以上増設)	2005	19 局増設 (2005 年 3 月末現在)
エコドライブ実践作戦	ドライバー 300 万人に啓発活動を実施	2005	約 424 万人に啓発活動を実施 (2005 年 7 月末現在)
	すべてのドライバーに啓発活動を実施し、ドライバー全員がエコドライブ実践	2010	

(2) 「県民の生活環境の保全等に関する条例」による取組

- ・ 運転者へのアイドリングストップの義務付け（第 77 条）
- ・ 500 m<sup>2</sup>以上の駐車場設置者等に駐車場利用者へのアイドリングストップの周知の義務付け（第 78 条）
- ・ 200 台以上自動車を使用する事業者に、平成 19 年 3 月までに、原則として 3 割以上の低公害車を導入することを義務付け（第 80 条）
- ・ 自動車販売業者に、新車の排出ガス量等の環境情報の提供を義務付け（第 81 条）

(3) カーシェアリング普及のための取組

IT を活用した、低公害車によるレンタカー型カーシェアリングについては、大気環境の改善、渋滞緩和、駐車場問題の解決に有効であることから、愛知県全域を対象区域として平成 17 年 7 月に「自動車環境戦略推進特区」の認定を受けた。今後はこのシステムによるカーシェアリングの普及を推進していく。

(4) 自動車エコ事業所認定制度の創設

エコカーの導入やグリーン配送の実施など、あいち新世紀自動車環境戦略に掲げる施策に積極的に取り組む事業所を「自動車エコ事業所」として認定し、その事業所の実施する取組を通じて自動車環境の改善を図り、県民が安心して快適に生活できる自動車環境の実現を図っていく、「自動車エコ事業所認定制度」を全国に先駆けて平成 16 年度に創設し、第 1 回認定として 10 事業所を認定した。

(5) あいち新世紀自動車環境戦略の推進のための取組

- ・ あいち新世紀自動車環境戦略普及マニュアルの作成

あいち新世紀自動車環境戦略の目標である「人が安心して快適に生活できる自動車環境の実現」のためには、県が施策の実施に取り組むことはもちろん、県内市町村においてもまちづくりや環境に関する計画の中に自動車環境戦略の施策を取り込んで実施することが必要である。

このため、自動車環境戦略の地域からの推進を図る第一歩として、それぞれの地域に適した自動車環境戦略の施策のメニュー選択の参考とするため、「あいち新世紀自動車環境戦略普及マニュアル」を作成し、市町村に説明の上、配布を行った。

- ・ 自転車レンタルモデル事業実施マニュアルの作成

自動車環境戦略における「交通流円滑化・交通量低減作戦」の一環として、平成 16 年度に碧南市、安城市、小牧市において実施した自転車レンタルモデル事業の成果を踏まえ、自転車の共同利用（レンタサイクルシステム）を導入・活用のための考え方や手法を整理し、県内でその導入を検討している市町村の参考とするため「自転車レンタルモデル事業実施マニュアル」を作成し、市町村に説明の上、配布を実施した。

## 《三重県》

### (1) 低公害車の普及促進

三重県による普及促進施策

天然ガスバス・天然ガストラック等の購入に対し、補助・融資を行っている。

平成16年度実績

・ PM低減装置導入する事業者への補助	32台	3,103千円
・ 天然ガス自動車購入費の補助	12台	16,920千円
・ 天然ガス自動車への改造補助	0台	
・ NOx・PM両方低減装置を導入する中小企業への融資	0台	
・ 排出基準非適合車を廃車し、排出基準適合車への買い替えをする中小企業への融資	142台	10億2,264万円

### (2) 交通需要の調整・低減

三重県における施策の実施状況

三重県における交通需要の調整・低減に係る施策の実施状況は次表のとおりである。

計画の主な内容	施策の実施状況
・ 適切な輸送機関の選択の促進等	モーダルシフトに向けた港湾施設整備
・ 公共交通機関整備及び利便性の向上等	H15年度に公共車優先システム、バスロケーションシステムを四日市市内に導入 H16年度にパークアンドバスライドの試行

### (3) 交通流対策

三重県における施策の実施状況

三重県における交通流対策に係る施策の実施状況は次表のとおりである。

計画の主な内容	施策の実施状況
・ 交通の分散や交通渋滞の解消	H15.3 伊勢湾岸自動車道(みえ川越IC~四日市JCT)を供用バイパス等の整備(15年度は国道3.6km供用)や交差点の改良を実施(右折レーンの設置H15:2箇所)。
・ 総合的な駐車対策の推進	違法駐車取り締まりの強化及び啓発を実施。
・ 交通管制システムの整備等による交通流の円滑化	交通管制システムの整備等(H15年度公共車優先システムを四日市市内に導入、H15年度54基光ビーコンの設置)、交通渋滞の解消を図るための施策を着実に実施。

#### (4) 局地汚染対策の推進

三重県における施策の実施状況

三重県における局地汚染対策に係る調査の実施状況は次表のとおりである。

調査等の実施状況
環境大気中浮遊粒子状物質の実態調査研究の実施(ケミカルマスバランス法等によるディーゼル排ガスのS P M汚染寄与率の算定)

#### (5) 普及啓発活動の推進

三重県における施策の実施状況

三重県における普及啓発活動に係る施策の実施状況は次表のとおりである。

施策の実施状況
大気汚染防止推進月間における啓発、アイドリングストップ用看板配布、低公害車フェアの開催、自動車NOx・PM法の啓発リーフレットの配布

### 《大阪府》

単体規制・車種規制への対応

#### (1) ディーゼル車買替緊急融資制度(H16.7 創設：大阪府)

自動車NOx・PM法に基づく車種規制の実施に伴い、車両買替について、買替時期の集中により、担保の提供や第三者保証人の確保が困難な中小企業が融資を受けられるようにするため、購入車両を担保として融資を行う制度を民間の金融機関・保証機関と共同して創設した。

- ・融資目標額 : 50億円/年
- ・融資目標台数 : 1,000台/年
- ・実施期間 : 平成16年度～18年度
- ・保証料補助 : 保証料4.5%のうち3%相当を補助

#### (2) 中小企業低公害車等購入資金特別融資制度(大阪府)

低公害車の購入や車種規制基準適合車への代替について、府中小企業信用保証協会保証付きの低利融資あっせん及び利子補給を行う。

車種規制に伴う車両買替が集中する平成16年度から平成18年度について、融資目標額を3億円から8億8千万円に、無担保融資限度額を600万円から3千万円に拡大した。

- ・融資目標額 : 8億8千万円
- ・融資限度額 : 6千万円(有担保)、3千万円(無担保)
- ・利子補給 : 融資利率1.8%のうち最大で1.3%を補助する。

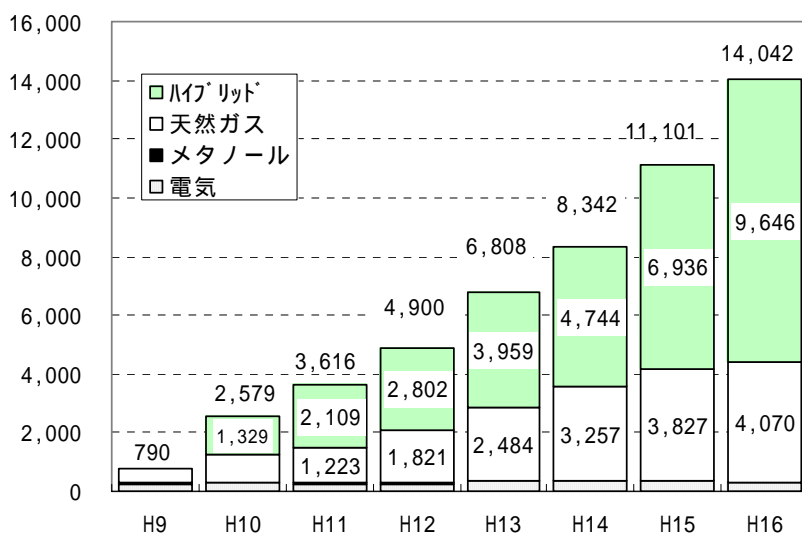


## 低公害車の普及促進

### (1) 大阪府自動車NOx・PM総量削減計画における目標

平成22年度までに、低公害車や低排出ガス車を約200万台普及させる。

平成16年度末の天然ガス自動車やハイブリット自動車などの低公害車の普及台数は、図のとおり14,042台であった。



### (2) 京阪神六府県市自動車排出ガス対策協議会における活動

大阪、兵庫、京都の3府県と政令市で構成する「京阪神六府県市自動車排出ガス対策協議会」において、一般に市販されている車の中で、より低公害な車をLEV-6（レブシックス）として指定・公表している。平成16年度までに約146万台の普及が進んでいる。

対策協議会HP：<http://www.lev-6.jp/>

### (3) 公用車の低公害化

「大阪府低公害車導入指針」等に基づいて、府公用車へ低公害車等の率先導入を図っており、これにより、公用車 約1,000台のうち、低公害車（天然ガス車、ハイブリット車等）が約230台、低排出ガス車が約400台となっており、平成16年度末で、約6割の低公害化を達成している。

### (4) グリーン配送の推進(平成14年度～)

購入する物品の配送に環境負荷の少ない車の使用を納入業者等に求める「グリーン配送」について、大阪府、大阪市、大阪府警において実施している。

また、「グリーン配送」の民間への普及を図るため、大阪の官民関係団体で構成する「大阪自動車環境対策推進会議」において、平成16年度から「大阪グリーン配送推進運動」をスタートさせ、平成17年10月末現在で、約100社登録している。

大阪府グリーン配送HP：<http://www.epcc.pref.osaka.jp/kotsu/green/index.html>

大阪グリーン配送推進運動HP：<http://www.epcc.pref.osaka.jp/kotsu/gsuisin/index.html>

(5) 低公害車フェアの開催

「低公害車フェア 2005in おおさか」を平成17年10月26日から29日までの4日間開催し、低公害車等(天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等)の展示、エコドライブのシンポジウム、燃料電池車、アイドリングストップ車等の試乗会を行った。

来場者 46,405人

HP : <http://www.epcc.pref.osaka.jp/kotsu/keihatu/fair/05/index.html>

事業者への指導

(1) メールマガジン「おおさか自動車環境ニュース」の配信

平成15年9月から、毎月1回、メールマガジン「おおさか自動車環境ニュース」を約500事業者に対して配信し、行政機関の支援制度等の各種情報やエコドライブなど、自動車環境対策に関する情報等を提供している。

(2) 安全運転管理者講習の活用

平成15年度から、大阪府警の協力を得て、安全運転管理者等法定講習会において、自動車環境対策を促すためのリーフレットを配布している。

府民・事業者・民間団体との連携

(1) 「整備不良ディーゼル車府民通報制度」の実施

平成14年度から、府民モニターとして100名を公募し、モニターからの通報を受けて「著しく黒煙を排出しているディーゼル車」について、使用者に対し、適切な整備を要請する制度を近畿運輸局と共同で実施している。

平成16年度末までに、970件の点検依頼を行い、約7割から整備点検終了の報告を受けている。

通報制度HP : <http://www.epcc.pref.osaka.jp/kotsu/tsuho/index.html>

(2) エコドライブの普及

大阪府では、環境に配慮した運転を行う「エコドライブ」について、事業者の理解を深め、かつ、その取組みを支援するため、実践プログラムを作成するとともに、実践事業者を募集し、出前講習会を実施している。

また、平成17年10月27日に、「エコドライブ推進シンポジウム」を開催し、学識経験者から、「都市交通におけるエコドライブについて」の基調講演、(財)省エネルギーセンターから実践テクニックの紹介、事業者から実践プログラムへの取組状況の紹介を行った。

## 《兵庫県》

### (1) エコドライブ運動の推進

県下の10エリア毎にモデル地域を設定し、アイドリングストップを含むエコドライブの推進について啓発事業を行っている。

(実施内容)

- ・ 幟の設置
- ・ ティッシュ、パンフの配布
- ・ アンケート調査の実施等

### (2) 低公害車フェアの開催

低公害車の展示、啓発資材の配布等を行い、県民に低公害車の普及を呼びかけている。

(実施内容)

- ・ 低公害車の展示(電気自動車、電動スクーター、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス車、アイドリングストップ装置装着自動車、LPガス自動車)
- ・ マイカー点検・相談
- ・ ミニ・ソーラーカー工作教室
- ・ 低公害車普及のパネル展示、ティッシュ、パンフ等の啓発資材の配布

### (3) 低公害公用車代替促進事業

公用車導入の際に天然ガス自動車及びハイブリッド自動車等の低公害車を優先して導入するよう「兵庫県公用車に係る低公害車等導入指針」に基づき低排出ガス自動車の普及を図っている。

### (4) NOx 低減のための季節対策

冬場の11月から1月に工場立入の際、ばい煙発生源対策と合わせて、業務用自動車の適正管理、環境に配慮した自動車の運転、自家用車による通勤の自粛等について事業者等に要請している。

### (5) 京阪神六府県市自動車排ガス対策推進協議会

京阪神の六府県市で協議会を組織し、一般の市販車の中で、よりNOx・PMの排出量が少ない自動車を「LEV-6」〔レブ・シックス〕として指定し、その普及を促進するなどし、京阪神地域での広域的な自動車排出ガス対策を進めています。

## 2 平成 22 年度排出量推計値が計画値の範囲内に収まるとする計算根拠

《埼玉県》

【NOx】

(走行量)

走行量算定に用いた伸び率は、計画値が、H60D ベースの将来 OD (国土交通省資料) から設定、推計値は「高速自動車国道の将来交通量推計手法説明資料」(国土交通省平成 15 年 11 月資料) から設定した。

その結果、平成 22 年度の普通貨物走行量は、計画値 12,086(千台 km/日)に対し、推計値が 13,400(千台 km/日)で、計画値に対して推計値が 10.9%上回った。また、平成 22 年度の乗用走行量は計画値が 54,210(千台 km/日)、推計値が 47,998(千台 km/日)で、計画値に対して推計値が 11.5%下回った。

(排出係数)

平成 22 年度の普通貨物 NOx 排出係数(車速:20km/h 時)は、計画値が 1.434(g/km) に対し、推計値が 1.439(g/km)で、計画値に対して推計値が 0.3%上回った。また、平成 22 年度の乗用の NOx 排出係数(車速:20km/h 時)は、計画値が 0.083(g/km)、推計値が 0.043(g/km)で、計画値に対して推計値が 48.2%下回った。

乗用の平成 22 年度排出係数推計値が計画値を下回ったのは、主として低排出ガス車が 134.9 万台普及する(計画時は 66.7 万台)と設定したためと考えられる。(低排出ガス車の普及台数は、平成 12 年度から 16 年度までの埼玉県の保有台数実績のトレンドから設定。)

以上の走行量や排出係数から、平成 22 年度の NOx 排出量を推計したところ、推計値が計画値を下回った。

【PM】

(走行量)

NOx と同様に設定。

(排出係数)

平成 22 年度の普通貨物の PM 排出係数(車速:20km/h 時)は、計画値が 0.039(g/km)、推計値が 0.034(g/km)で、計画値に対して推計値が 12.4%下回った。

普通貨物の平成 22 年度排出係数が計画値に対して推計値が下回ったのは、新短期規制において低 PM 車(新短期規制の PM75%低減レベル)が 9,875 台普及する(計画時は 0 台)と設定したほか、低排出ガス車の予測普及台数が計画値を上回ったためと考えられる。(低排出ガス車の普及台数は、平成 12 年度から 16 年度までの埼玉県の保有台数実績のトレンドから設定。)

以上の走行量や排出係数から、平成 22 年度の PM 排出量を推計したところ、推計値が計画値を下回った。

## 《千葉県》

### 【PM】

走行量算定に用いた伸び率は、計画値が H60D ベースの将来 OD (国道交通省資料) から設定、推計値は「高速自動車国道の将来交通量推計手法説明資料」(国道交通省平成 15 年 11 月資料) から設定した。

その結果、平成 22 年度の普通貨物走行量は、計画値が 7,864(千台 km/日)、推計値が 7,119(千台 km/日)で、計画値に対して推計値が 9.5% 下回っている。

平成 22 年度の普通貨物の PM 排出係数(車速:20km/h 時)は、計画値が 0.066(g/km)、推計値が 0.040(g/km)で、計画値に対して推計値が 39.4% 下回っている。

普通貨物の平成 22 年度排出係数が計画値に対して推計値が下回っている主な理由は、計画時には見込んでいなかった新短期規制の超低 PM 車(新短期規制の PM75% 低減レベル)が平成 22 年度には 6,498 台普及すると設定しているためである。ここで、超低 PM 車の 22 年度普及台数は、平成 12 年度から 16 年度までの千葉県の保有台数実績のトレンドから設定している。

この結果、平成 22 年度の普通貨物 PM 排出量は、計画値が 173.1(t/年)、推計値が 93.5(t/年)で、計画値に対して推計値が 46.0% 下回ると推計された。

## 《東京都》

### 【PM】

- (1) 幹線道路の交通量の推移を見ると前年比約 1% 程度ずつ減少しており、今回の推計では平成 22 年度計画交通量に比べ 8% の減少が見込まれた。
- (2) 排出係数の見直しについては、ディーゼル長期規制車について新たな調査結果により修正。変化は小さい。このため、将来の排出係数(推計)もほとんど変化しなかった。
- (3) これらにより、22 年 PM 排出量(推計)としては、83 t 小さくなった。
- (4) 低公害車の導入効果について低公害車普及状況に基づき修正。平成 22 年計画で低公害車の効果は 63 t 減少した。

## 《三重県》

(平成 22 年度排出量推計値が平成 17 年度排出量推計値に比べて大幅に改善とする計算根拠)

### 【NOx】

平成 17 年度の NOx の推計排出量は、環境省が実施したナンバープレート調査結果から求めた排出係数を用いて算定している。ナンバープレート調査時の排出基準非適合車(以下「非適合車」という。)の残存率は、車令 9 年から 11 年(初年度登録が平成 6 年度から 8 年度)の普通貨物車が計画策定時の予測値よりも高かった。これは、平成 6 年度から 8 年度の車が、ナンバープレート調査時点において、車種規制の対象とならない車であり、車種規制の効果が排出係数に反映されなかったために、推計値が計画値を上回ったものと考えられる。

平成 22 年度の推計排出量は、車種規制により、規制地域内の初年度登録が平成 9 年度から 6 年度の車の買い替えが進むため、当該年度の車の残存率が、平成 17 年度と比較し大幅に減少するため、平成 22 年度の推計値は、平成 17 年度の推計値に比較し大幅に減少する。

#### 【PM】

平成17年度のPMの推計排出量は、環境省が実施したナンバープレート調査結果から求めた排出係数を用いて算定している。ナンバープレート調査時の排出基準非適合車（以下「非適合車」という。）の残存率は、車令8年から11年（初年度登録が平成9年度から6年度）の普通貨物車が計画策定時の予測値よりも高かった。これは、平成9年度から6年度の車が、まだ、車種規制の対象とならない車であり、車種規制の効果が排出係数に反映されなかったために、推計値が計画値を上回ったものと考えられる。

平成22年度の推計排出量は、車種規制により、規制地域内の初年度登録が平成9年度から6年度の車の買い替えが進むため、当該年度の車の残存率が、平成17年度と比較し大幅に減少するため、平成22年度の推計値は、平成17年度の推計値に比較し大幅に減少する。

### 《大阪府》

#### 【PM】

計画策定時には、規制年別排出係数の設定において長期規制以降のディーゼル重量車の実測データが整備されていなかったため、長期規制以降の規制年別排出係数は短期規制を基本として規制効果を見込んで設定した。

今年度環境省が実施した排出量推計では、長期規制のディーゼル重量車の実測データが整備されたため、長期規制を基本として新短期・新長期規制の規制年別排出係数をあらためて設定した。この見直しにより、普通貨物車の排出係数が、平成22年で概ね10%増加した。

また、計画策定時には、ディーゼル車の規制年別の構成比率の設定において、継続生産期間を考慮して、新短期規制で1年間、新長期規制で2年間は、規制開始後も登録されないと見込んでいた。しかし、実際には、新短期・新長期規制の早期適合車や新短期規制車の中でも低PM車の普及が進んでおり、平成22年における大型貨物系の削減効果は、計画策定時の5トンから43トンとなり、排出係数の増加に伴う排出量の増加分と相殺され目標量を達成することができると見込まれる。

### 《兵庫県》

#### 【PM】

今年度の排出量推計では、排出原単位の見直しにより、計画時よりも排出係数が増加した。

計画策定時には低PM車の効果を見込んでいなかったが、近年急激に普及していることから、平成22年度の削減効果を48tと見積もった。

また、DPF等装着の短期規制車及び長期規制車の削減効果を74tと見積もった。

今後軽油のサルファーフリー化も更に進み、その削減効果を25tと見積もった。

以上により、係数増加による排出量の増加分が相殺され、排出量が計画値の範囲内に収まると見込まれる。

### 3 流入車の現状・問題点

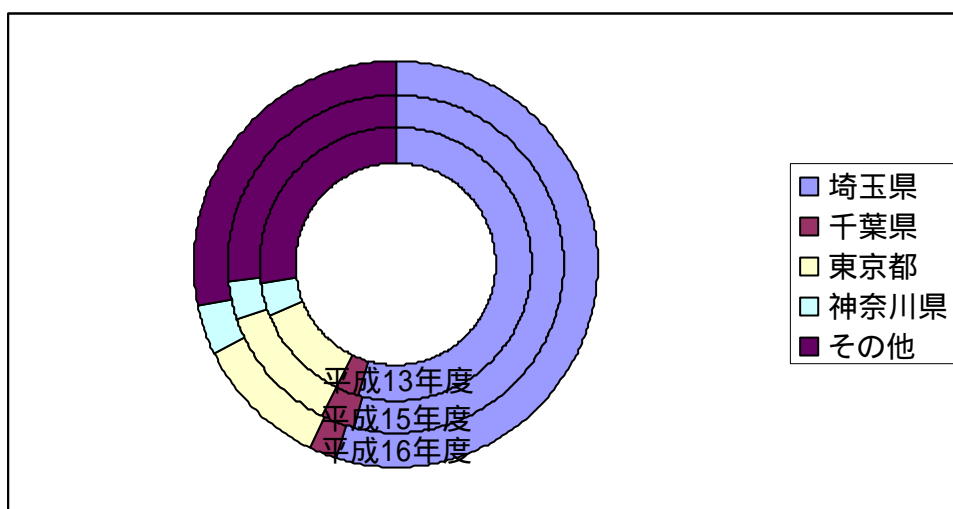
#### 【都府県独自の流入車についての調査結果】

《埼玉県》

(ナンバープレート調査)

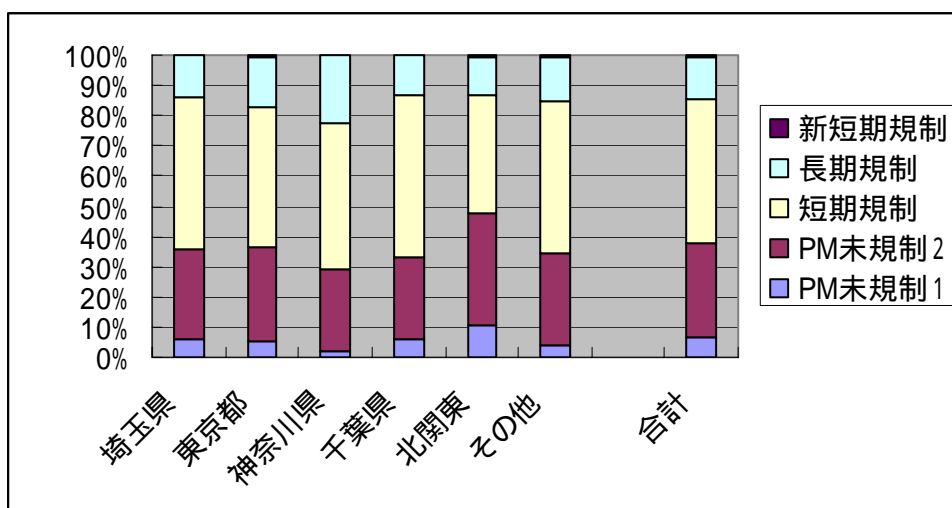
- 測定日時  
平成16年10月6日(水)、10月12日(火)、10月19日(火)  
平成15年10月7日(火)、10月14日(火)、10月21日(火)  
平成13年10月10日(火)、10月17日(火)、10月24日(火)
- 測定場所  
越谷市(国道4号バイパス)、川越市(国道16号)、鴻巣市(国道17号)
- サンプル数  
約3千台/年
- 対象車種  
条例規制の対象車種(ディーゼルの貨物車、バス、特種)
- 対象車種についての車籍地割合

	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	その他
平成13年度	54.3	2.8	11.7	3.8	27.3
平成15年度	53.9	3.3	12.5	3.6	26.7
平成16年度	54.7	2.2	10.8	4	28.3



- 車籍地別の排出ガス性能  
平成13年度調査

	埼玉県	東京都	神奈川県	千葉県	北関東	その他	合計
PM未規制1	0.058	0.052	0.022	0.058	0.104	0.038	0.064
PM未規制2	0.303	0.311	0.272	0.275	0.376	0.308	0.315
短期規制	0.503	0.467	0.478	0.536	0.390	0.500	0.478
長期規制	0.133	0.163	0.228	0.130	0.123	0.150	0.139
新短期規制	0.002	0.007	0.000	0.000	0.007	0.004	0.004



(注)

北関東：栃木 + 群馬

表の数値は、各府県等の車籍地別に見た、排出ガス性能の構成比

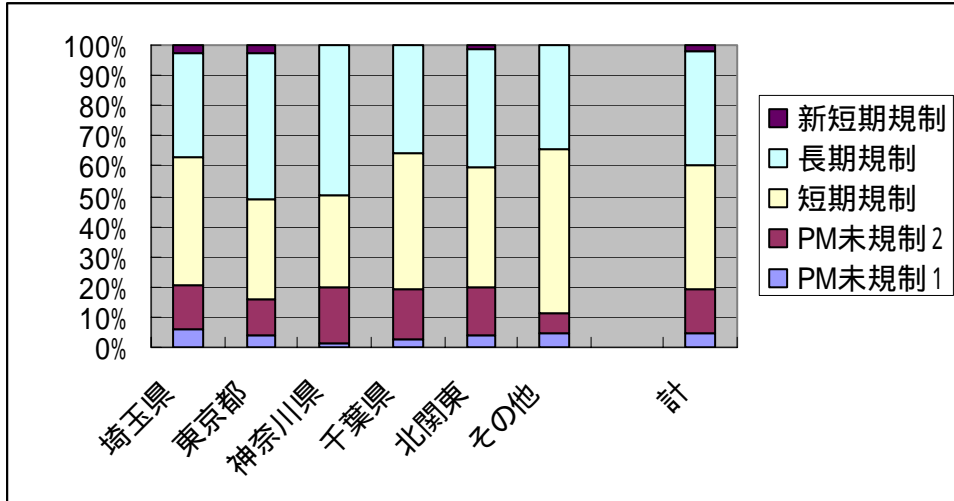
規制区分は次表のとおり

区分	燃料	規制年
PM未規制1	ガソリン・LPG	S48, S50, S52, S54, S56, S57
	軽油	S49, S52, S54, S57, S58
PM未規制2	ガソリン・LPG	S63, H元, H4
	軽油	S63, H元, H2
短期規制	ガソリン・LPG	H6
	軽油	H5, H6
長期規制	ガソリン・LPG	H7
	軽油	H9, H10, H11
新短期規制	ガソリン・LPG	H12, H13
	軽油	H14, H15, H16



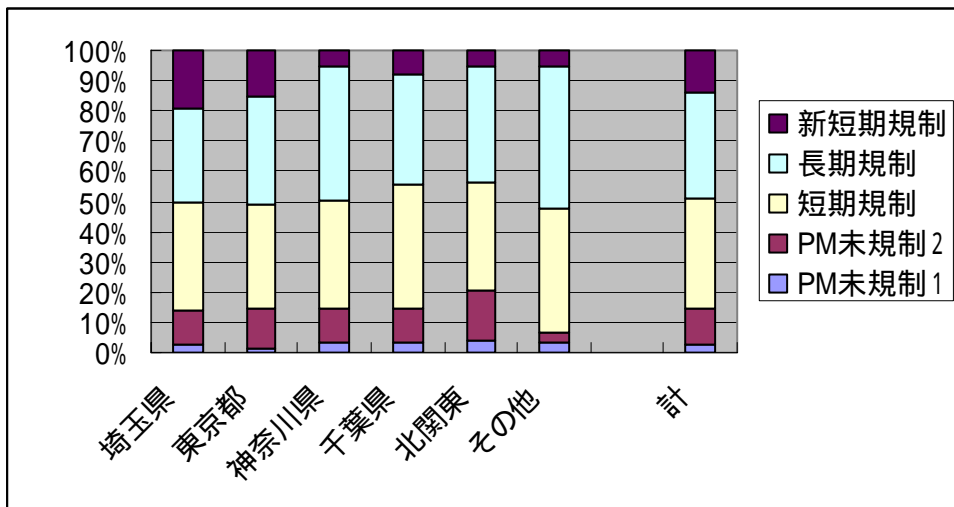
平成15年度調査

	埼玉県	東京都	神奈川県	千葉県	北関東	その他	計
PM未規制1	0.060	0.038	0.011	0.025	0.040	0.047	0.049
PM未規制2	0.146	0.123	0.184	0.165	0.161	0.068	0.140
短期規制	0.420	0.331	0.310	0.456	0.396	0.543	0.414
長期規制	0.349	0.481	0.494	0.354	0.391	0.342	0.378
新短期規制	0.025	0.027	0.000	0.000	0.012	0.000	0.019



平成16年度調査

	埼玉県	東京都	神奈川県	千葉県	北関東	その他	計
PM未規制1	0.027	0.016	0.034	0.032	0.039	0.030	0.029
PM未規制2	0.112	0.129	0.111	0.111	0.166	0.034	0.117
短期規制	0.356	0.347	0.359	0.413	0.360	0.414	0.362
長期規制	0.310	0.353	0.444	0.365	0.383	0.466	0.349
新短期規制	0.195	0.155	0.051	0.079	0.052	0.056	0.142



## 《千葉県》

精査中

## 《東京都》

平成 11 年度以降、独自の調査は実施していない。

## 《神奈川県》

独自の調査は実施していない。

## 《愛知県》

### (ナンバープレート調査)

国土交通省中部地方整備局が実施した調査結果のとりまとめ結果である。

- 測定日時  
平成 16 年 7 月 7 日
- 測定場所  
国道 1 号 (昭和橋)  
国道 23 号 (名四名古屋)  
伊勢湾岸自動車道 (名港中央)      いずれも名古屋市内
- サンプル数  
国道 1 号 : 大型車 5,200 台 / 日  
国道 23 号 : 大型車 39,700 台 / 日  
伊勢湾岸自動車道 : 大型車 14,800 台 / 日
- 車種別の車籍地割合 (都府県内、対策地域内、対策地域外等の別で)
  - 国道 23 号を走行する大型車のうち、登録地の全域または一部地域が対策地域となる登録地の割合は約 8 割で、そのうち愛知県・三重県対策地域 (ナンバープレートに記載された登録地が名古屋、三河、尾張小牧、豊橋、三重) の割合が全体の 6 割以上を占めている。
  - 国道 23 号を走行する大型車のうち、登録地が対策地域外であることが明らかなものは全体の約 2 割である。
  - 一部地域が対策地域となるナンバープレートの大型車は、多くが対策地域内の登録となっている。

(参考) 名古屋南部を走行する大型車の自動車NOx・PM法対策地域の内外の割合

(出典：国土交通省中部地方整備局資料)

単位：%

登録地域	対策地域の内外 <sup>2)</sup>	国道1号 (昭和橋)	国道23号 (名四名古屋)	伊勢湾岸 自動車道 (名港中央)	対策地域内 の車両登録 台数の割合 <sup>3)</sup>
北海道・東北	外	0.6	0.5	1.0	—
関東	全域	0.7	1.7	1.6	100
	一部地域	0.7	2.4	2.2	74
	外	0.6	0.8	0.9	—
北陸・信越	外	0.7	1.7	1.6	—
名古屋	一部地域	63.8	35.7	27.5	97
愛知(名古屋市以外)	一部地域	12.9	14.8	23.5	88
三重	一部地域	6.9	13.9	14.6	34
中部(愛知、三重以外)	外	7.0	9.4	7.3	—
近畿	全域	0.3	1.6	1.5	100
	一部地域	2.4	8.2	7.9	81
	外	1.8	5.0	5.9	—
中国・四国・九州	外	1.6	4.2	4.5	—
全国	全域	1.0	3.3	3.1	—
	一部地域	86.6	75.1	75.6	
	外	12.4	21.6	21.2	

注：1)平成16年7月7日実施のナンバープレート調査結果より集計

2)全 域：ナンバープレート記載の登録地の全域が対策地域

一部地域：” の一部が対策地域

外：” が対策地域となっていない地域

3)「対策地域内の車両登録台数の割合」は、該当する登録地に登録されている全大型車に対する、対策地域内に登録されてる車両の台数割合。

- 車籍地別の排出ガス性能  
データなし

《三重県》

(ナンバープレート調査)

- 測定日時、測定場所、サンプル数、車種別の車籍地割合

調査日:平成16年11月17日(水)～11月18日(木)市道(四日市市日永)

普通貨物			8車種合計	
車籍地	割合(%)	サンプル数	割合(%)	サンプル数
対策地域内	64.6	115	81.8	1360
対策地域外	35.4	63	18.2	303

調査日:平成16年11月8日(月)～11月9日(火)県道645号(鈴鹿市稲生)

普通貨物			8車種合計	
車籍地	割合(%)	サンプル数	割合(%)	サンプル数
対策地域内	48.4	77	62.6	743
対策地域外	51.6	82	37.4	443

調査日:平成16年11月29日(月)～11月30日(火)市道(桑名市北寺町)

普通貨物			8車種合計	
車籍地	割合(%)	サンプル数	割合(%)	サンプル数
対策地域内	73.3	22	85.1	353
対策地域外	26.7	8	14.9	62

調査日:平成16年12月1日(水)～12月2日(木)市道(四日市市城西町)

普通貨物			8車種合計	
車籍地	割合(%)	サンプル数	割合(%)	サンプル数
対策地域内	70.6	48	82.5	1095
対策地域外	29.4	20	17.5	233

調査日:平成16年11月25日(木)～11月26日(金)国道1号(川越町高松)

普通貨物			8車種合計	
車籍地	割合(%)	サンプル数	割合(%)	サンプル数
対策地域内	56.1	169	77.6	1386
対策地域外	43.9	132	22.4	399

調査日:平成16年11月24日(木)～11月25日(金)国道1号(鈴鹿市庄野)

普通貨物			8車種合計	
車籍地	割合(%)	サンプル数	割合(%)	サンプル数
対策地域内	57.0	977	57.4	1482
対策地域外	43.0	736	42.6	1099

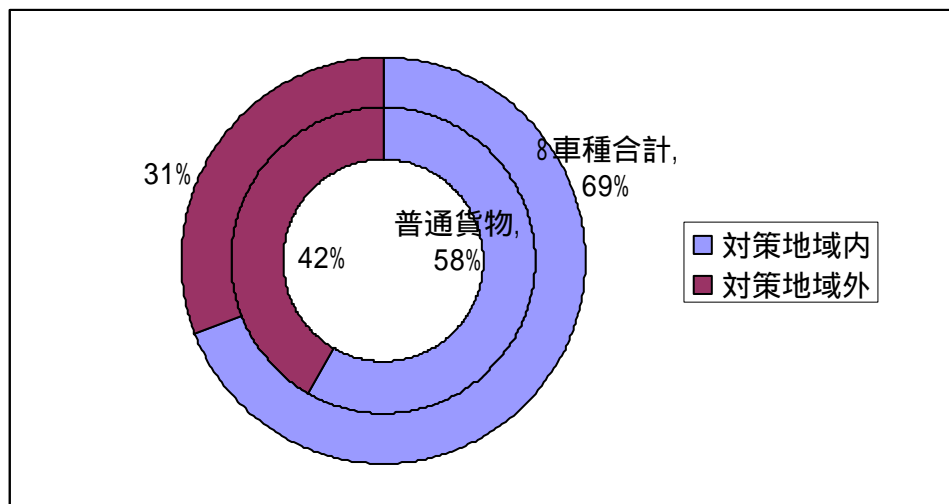
調査日:平成16年11月16日(火)～11月17日(水)国道23号(四日市蔵町)

普通貨物			8車種合計	
車籍地	割合(%)	サンプル数	割合(%)	サンプル数
対策地域内	59.3	1545	64.9	3057
対策地域外	40.7	1062	35.1	1650

調査日:平成16年11月8日(火)～12月2日(水)三重県ナンバープレート調査合計

普通貨物			8車種合計	
車籍地	割合(%)	サンプル数	割合(%)	サンプル数
対策地域内	58.4	2953	69.3	9476
対策地域外	41.6	2103	30.7	4189

三重県ナンバープレート調査による車籍地別台数の割合



- 車籍地別の排出ガス性能  
データなし

《大阪府》

(ナンバープレート調査)

• 測定日時

平成14年11月13日8時から18時

平成16年10月6日8時から18時

• 測定場所

番号	対象道路	測定地点
	国道2号	野里交差点付近(大阪市西淀川区)
	国道26号	末広公園前(泉佐野市新安町)
	国道163号	新森小路小学校前(大阪市旭区)
	国道171号	高槻市役所前(高槻市桃園町)
	大阪中央環状線	東大阪市公害監視センター前(東大阪市)

• 交通量(走行台数、サンプル数)

番号	対象道路	走行台数	サンプル数	
			H14年調査	H16年調査
	国道2号	27,491	925	972
	国道26号	38,249	919	990
	国道163号	24,871	926	925
	国道171号	26,387	904	705
	大阪中央環状線	52,252	947	993
			4621	4585

走行台数は、平成11年道路交通センサスによる当該地点における12時間調査結果

• 車種別の車籍地割合

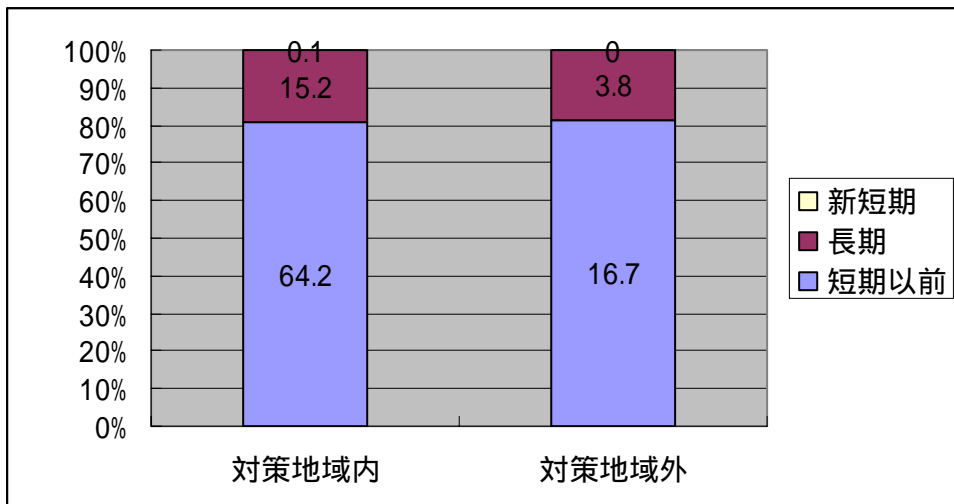
	平成14年度調査		平成16年度調査	
	対策地域内	対策地域外	対策地域内	対策地域外
乗用車	375 (87.8)	52 (12.2)	422 (91.9)	37 (8.1)
バス	258 (87.8)	36 (12.2)	281 (94.9)	15 (5.1)
小型貨物	782 (90.4)	83 (9.6)	532 (89.0)	66 (11.0)
貨客車	757 (89.2)	92 (10.8)	911 (90.4)	97 (9.6)
普通貨物	1,402 (79.5)	361 (20.5)	1,363 (77.8)	390 (22.2)
特種車	361 (85.3)	62 (14.7)	392 (83.2)	79 (16.8)
合計	3,935 (85.2)	686 (14.8)	3,901 (85.1)	684 (14.9)

( )内はパーセント

- 車籍地別の排出ガス性能（普通貨物）

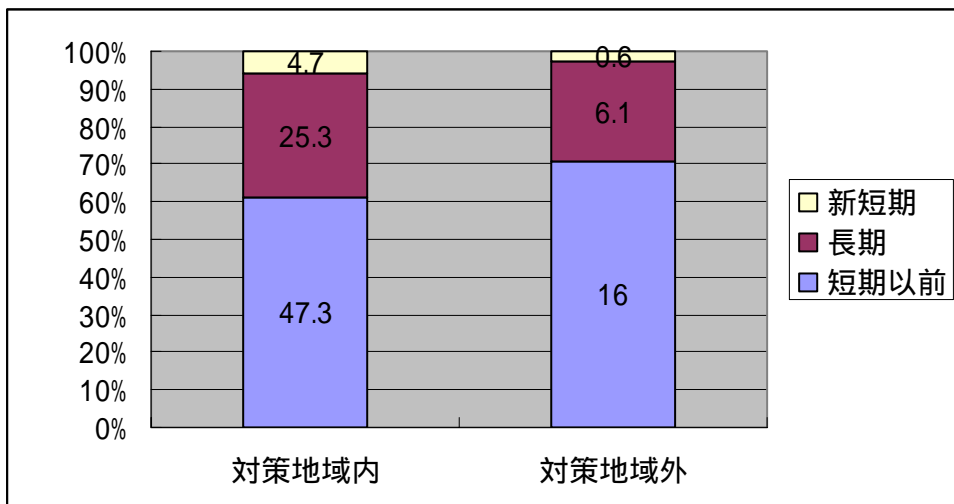
平成14年11月調査時

（数字は全サンプル数に占める割合（％））



平成16年10月調査時

（数字は全サンプル数に占める割合（％））



《兵庫県》

独自調査なし

## 【流入車規制が行われていないことに対する問題点】

### 《埼玉県》

- ・ 対策地域内の車両は、当該地域内に登録できなくなるため、事業者は、規制対象車両を安い値段で売却し、新型車両を購入する必要がある。一方、対策地域外の事業者は、引き続き車両を使用できると同時に、対策地域内から売却された中古車両を安い値段で購入することも可能である。

その結果、対策地域内の事業者と対策地域外の事業者で、コスト面で競争にならず、規制の不公平感が広がっている。

- ・ 対策地域内の車両は、当該地域内に登録できなくなるため、対策地域外に事業所を設けて登録を変更する動きが広がっている。さらに、登録地のみを対策地域外に移し、実際には対策地域内に使用の本拠地がある、いわゆる車庫とばし型の不正な登録と疑われる事例も数多く発生している。

現行の自動車NOx・PM法は、このような不正な登録を誘発しているとの声もある。

### 《千葉県》

具体的かつ定量的に示すことはできないが、現行の規制のままでは、規制対象車が対策地域外に流出することにより、対策地域外での大気汚染の悪化が懸念される。

個人事業者においては車両の買い替えなどを余儀なくされるのに対し、千葉県内の事業者の中でも、例えば、対策地域内と対策地域外の両方に営業所等を設置している事業者は自社内において本拠地の変更が可能であるとか、ある程度規模の大きな事業者は対策地域の近傍に新たに事業所を設置するなどの対応が可能であることなどが想定され、これは現行の規制方法に問題があるためである。

### 《東京都》

- ・ NOx・PM法規制対象の車両であっても対策地域外では車検登録ができ、対策地域への流入が可能である。

旧式車両が流入する幹線道路沿いのNOxの高濃度が解決されず、対策地域の環境改善に悪影響を及ぼす。

地域間の事業者負担が不公平である。

- ・ 対策地域内で車検登録できなくなった旧車両が対策地域外に転売されることにより、地方の環境改善が遅れる。

### 《神奈川県》

精査中



## 《愛知県》

- ・ 県では常時監視測定局の NO<sub>2</sub>、SPM の環境基準達成率は改善してきているものの、名古屋市南部の国道 23 号や岡崎市内の国道 1 号では、NO<sub>2</sub> 及び SPM の環境基準を達成できない状況である。また、特に SPM の年平均値が高い状況にある。これは、関東、関西地域と同様に、未対策車等の対策地域外からの流入による影響も大きいと考えられることから、これらの沿道環境の改善のために、未対策車の対策地域への流入を法的に制限する制度を国策として実施することが必要である。
- ・ 対策地域外では、車種規制が適用されないことから、架空の営業所移転によって規制を逃れようとする、いわゆる「車庫とばし」型の不正な登録が行われている。流入車規制は、不正な登録対策の一つとなる。

(中部運輸局が自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法施行以降 H17 年 4 月 30 日までに 232 営業所を監査したところ、うち 96 営業所が事業計画に記載された営業所としての実態がないものとして、事業計画の確保命令を行った。)

## 《三重県》

- ・ 対策地域外の非適合車の流入により、目標の達成に支障が生じるおそれがあることから、対策地域外からの非適合車の排出量寄与率の分析等を行ったうえで有効性に留意しつつ必要な検討を行っていく必要がある。
- ・ 車種規制が適用され、自動車を買換えなければならない事業者等に、不公平感がある。

## 《大阪府》

特になし

## 《兵庫県》

- ・ 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したい。

## 4 路上取締り等の現状・効果

### 【路上取締り】(指導を含む。)

#### 《埼玉県》

- 路上取締りの手法
  - 目的  
排出ガス対策が中心であるが、場合によっては、不適正燃料（軽油採油）と同時に実施
  - 具体的な検査方法  
警察官の協力の下、車両を引き入れ、停止させた上で、書類等の確認（車検証、装着証明書、ステッカー等） 現物（装置装着状況）の確認を実施
  - 実施時期  
一年を通じて継続的に実施。
- 実効性
  - 検査台数  
5,052台（H15.10.1～H17.8.31）（143箇所）  
県内車：2,923台（57.9%）、県外車：2,129台（42.1%）
  - 違反台数  
383台（H15.10.1～H17.8.31）  
県内車：218台（7.5%）、県外車：165台（7.8%）  
（違反：規制対象車両であるにもかかわらず装置装着が確認できなかった場合）
  - 違反者に対する措置  
使用者に対して警告書を交付し、装置装着など改善計画書を提出させている。
  - 取締りによる効果  
ほとんどの者が改善計画書に基づき装置装着等の改善を行っている。
- 必要人員：
  - 1日当たりの必要人員  
大気部局：10人程度（2班の場合）  
警察：2～4人程度
  - 1年間の延べ人数  
大気部局：700人程度（2班の場合）

警察：140～280人程度

- 警察等の支援状況：  
警察官による車両の停止など

## 《千葉県》

- 路上取締りの手法
  - 目的  
年間約60回の路上検査のうち、約1割～2割はディーゼル条例規制のみ、約6割は税務担当課と合同、約2割から3割は運輸支局と合同で実施。産業廃棄物担当課との合同検査は年1回程度。
  - 具体的な検査方法  
貨物自動車等を停車させ、自動車検査証及び粒子状物質減少装置装着証明書の提示を求め、粒子状物質減少装置の装着の有無など、ディーゼル条例への適合状況を確認する。
  - 実施時期  
上記の頻度で通年・継続的に実施
- 実効性
  - 検査台数  
平成15年10月～平成17年8月までで 47,426台
  - 違反台数  
平成15年10月～平成17年8月までで 1,239台  
(違反：型式がK-、N-、P-、S-、U-、W-等の車両が、知事の指定している粒子状物質減少装置を装着せずに県内を運行している場合。型式が、KA-、KB-、KC-の車両が初度登録から7年間を過ぎ、知事が指定している粒子状物質減少装置を装着せずに県内を運行している場合)
  - 違反者に対する措置  
ディーゼル車検査事項等確認書を発行し、改善計画書の提出を求める。
  - 取締りによる効果  
文書等により改善状況を確認するとともに、必要に応じて立入検査を実施する。
- 必要人員(1箇所あたり)
  - 1日当たりの必要人員  
大気部局：5～8人

税務部局：16 人程度

廃棄物対策部局：(年 1 回程度実施で、産業廃棄物担当課人員は多数につき特定困難)

運輸局：多数につき特定困難 (関連事業者も含め 30 名程度)

警察：5 ~ 6 人

- 1 年間の延べ人数
  - 大気部局：約 500 人
  - 税務部局：約 600 人
  - 廃棄物対策部局：-
  - 運輸局：-
  - 警察：約 400 人
- 警察等の支援状況
  - 対象車両の選定・検査場所への引き入れを担当

## 《東京都》

- 路上取締りの手法
  - 目的
    - 検税 (混和軽油の取締り) 又は、保安基準の路上取締り (道路運送車両法) と共同
  - 具体的な検査方法
    - 車検証の確認、ディーゼル車 (乗用を除く。) である場合には指定粒子状物質減少装置の装着証明書を提示してもらう。必要に応じて、装置の確認を行う。
  - 実施時期
    - 継続的に実施
- 実効性
  - 検査台数
  - 違反台数
    - (平成 15 年 10 月 1 日 ~ 平成 17 年 9 月 30 日)

	確認・調査台数	適合車両	違反車両
のべ件数	12,782	12,502	280

      - (違反：条例規制の対象となるディーゼル車が条例に規定する対策をとっていない場合)
- 違反者に対する措置
  - 運行責任者：違反車両の運行禁止命令。

- ・ 取締りによる効果

下記のとおり条例施行時より違反率が改善されてきた。

	確認車両	適合車両	違反車両
平成 15 年 10 月	1,002	983 (98.1%)	19 (1.9%)
平成 17 年 9 月	405	405 (100%)	0 (0.0%)

- ・ 必要人員

- ・ 1日当たりの必要人員

大気部局：12人

その他：詳細不明

- ・ 1年間の延べ人数

大気部局：平均12人×2回×12ヶ月=288人(年)

その他：詳細不明

- ・ 警察等の支援状況

1回当たり：5人

1年間の延べ人数：平均5人×2回×12ヶ月=120人

## 《神奈川県》

- ・ 路上取締りの手法

- ・ 目的

運行規制を中心に取締りを行っているが、県税当局と合同で実施する場合には、燃料規制も  
の取締りも実施している。

- ・ 具体的な検査方法

警察官の協力を得て車両を停止させ、運転手に、車検証(型式の確認)及び装置装着証明書  
(装置の装着状況の確認)の書類の提示を求める。

なお、必要に応じて粒子状物質減少装置の現物を確認する。

- ・ 実施時期

毎月2回から3回程度実施している。

- 実効性

- 検査台数、違反台数

平成16年度実績（政令市実施分を含む。）

区分	検査台数	違反台数
県内	1,020	46
県外	787	49
合計	1,807	95

（違反：基準を満たしていない車両に、指定された粒子状物質減少装置が装着されていないこと）

- 違反者に対する措置

指示書を交付し、改善計画書の提出を求め、計画書に沿った改善の実行と改善措置後の結果報告を求めている。

改善が見られない場合には、知事名の指導書を交付し、さらに指導を強化する。

- 取締りによる効果

平成16年度に指摘した違反車に対する平成17年9月末現在の改善状況

違反車両	改善車両
430	405

（注） 政令市実施分を含む。

路上検査、拠点検査、立入検査のすべての違反車の合計である。

- 必要人員

- 1日当たりの必要人員

大気部局： 5～10人程度

税務部局： 5～8人程度

廃棄物対策部局： 廃棄物対策部局との合同検査は実施せず。

運輸局： 10人程度

（運輸支局が6名程度＋自動車検査法人4名程度）

（運輸支局では、上記の他、関係団体の参加を求めて実施している。）

警察： 2～6人程度

- 1年間の延べ人数（平成16年度実績 政令市実施分を含む。）

大気部局： 388人

税務部局： 約100人（統計を取っておらず推計）

廃棄物対策部局： 廃棄物対策部局との合同検査は実施せず。

運輸局： 不明

警察： 227人

- 警察等の支援状況  
車両の誘導・停止

## 《愛知県》

- 路上取締りの手法  
(ディーゼル黒煙街頭検査として実施)
- 目的  
総合的(黒煙・不正(脱税)軽油)
- 具体的な検査方法  
黒煙...測定器(運輸局所有)  
不正軽油...抜き取り
- 実施時期  
不定期実施  
H16年度実績 6月22日、9月14日、15日(計3回、各1か所)

- 実効性

- 検査台数

H16年度実績 81台

実施日	台数(台)
6月22日	16
9月14日	29
9月15日	36
計	81

- 違反台数

H16年度実績 0台

(違反:規制値(大気汚染防止法に基づく許容限度及び道路運送車両法に基づく保安基準濃度(ディーゼル黒煙):6年規制車で黒煙40%、9、10、12年規制車で黒煙25%)に違反するもの)

- 違反者に対する措置

中部運輸局が、違反者に対し、道路運送車両法に基づき整備命令を出し、改善確認を行う。(今回該当者はなかったが、フロントガラス破損など、その他整備不良車に対し、道路運送車両法に基づく必要な整備命令、点検整備の励行等の指導を行った。)

- ・ 取締りによる効果  
 中部運輸局は、道路運送車両法に基づき整備命令を出した違反者については、その後改善確認を行っている。
  
- ・ 必要人員
  - ・ 1日当たりの必要人員  
 大気部局：2  
 税務部局：4  
 廃棄物対策部局：0  
 運輸局：15  
 警察：2
  
  - ・ 1年間の延べ人数  
 大気部局：6  
 税務部局：12  
 廃棄物対策部局：0  
 運輸局：45  
 警察：6  
 （H16実績回数による）
  
- ・ 警察等の支援状況  
 車両の停止及び臨時検査場所への誘導。

## 《三重県》

- ・ 路上取締りの手法
  - ・ 目的  
 自動車NOx・PM法の対策値以内を走行する大型車両に対し、自動車排出ガスや燃料軽油の抜き取り検査を行い、車両の点検整備の促進、不正改造の防止及び不正軽油の使用防止の啓発と指導を目的とする。  
 また、アイドリングストップの呼びかけを行いエコドライブ等について啓発を併せて実施する。
  
  - ・ 具体的な検査方法  
 ディーゼル黒煙の検査  
 不正改造車に対する検査  
 硫黄分析計による硫黄分の分析  
 軽油を抜き取りクマリンの分析



- 実施時期  
毎年環境月間中（6月）
- 実効性
  - 検査台数  
平成17年6月14日（火）  
9台（軽油抜き取りは8台）
  - 違反台数
 

黒煙検査（整備不良）	0台
不正改造	0台
軽油抜き取り検査	0台
  - 違反者に対する措置  
違反がなかったため特になし
  - 取締りによる効果  
違反がなかったため特になし
- 必要人員
  - 1日当たりの必要人員
 

大気部局：（三重県環境森林部	2名、北勢県民局	1名）
税務部局：	10名	
廃棄物対策部局：	0名	
中部運輸局三重陸運支局：	4名	
自動車検査独立行政法人中部検査部四日市事務所	1名	
警察：	6名	
地元市町村	2名	
協力団体等	5名	
  - 1年間の延べ人数  
同上
- 警察等の支援状況  
上記のように、警察官6名による自動車の停止等の支援
- その他特記事項  
合同で年1回実施しているが、これ以外に県内で県税及び陸運支局が独自に実施

## 《大阪府》

- 路上取締りの手法
  - 目的  
大阪府、大阪市、実施市町村、近畿運輸局、警察、大阪府自動車整備振興会などの関係機関と連携して、ディーゼル黒煙に重点をおいた自動車排出ガス等街頭検査を実施
  - 具体的な検査方法  
自動車排出ガスディーゼル黒煙濃度の検査  
車両の整備状況及び定期点検実施状況  
不正軽油使用の調査
  - 実施時期（単発的か継続的か等）
 

毎年	6～7月	10箇所
	10～11月	10箇所

同時期に市町村に対して、協調して街頭検査を実施するよう依頼
- 実効性
  - 検査台数  
平成16年度     ディーゼル車    610台
  - 違反台数  
平成16年度     ディーゼル黒煙    31台（うち警告5台、整備命令26台）  
（違反：道路運送車両法に定める技術基準の不適合車）
  - 違反者に対する措置  
道路運送車両法に基づき、自動車検査官が警告または整備命令書を交付
  - 取締りによる効果  
毎年、約500台の調査を行い、適合率が上昇しつつある。

年 度		H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
ディーゼル黒煙	検査台数	216	245	213	474	509	521	408	610
	適合台数	189	211	193	410	454	472	381	579
	適合率	87.5%	86.1%	90.6%	86.5%	89.2%	90.6%	93.4%	94.9%

- 必要人員
  - 1日当たりの必要人員
    - 大気部局：6
    - 税務部局：6
    - 廃棄物対策部局：
    - 運輸局：4
    - 警察：4
    - 関係機関：4（大阪府自動車整備振興会2名、関西ディーゼルポンプ協会2名）
  - 1年間の延べ人数
    - 大気部局：120
    - 税務部局：24
    - 廃棄物対策部局：
    - 運輸局：80
    - 警察：80
    - 関係機関：80
- 警察等の支援状況
  - 所轄警察署が1日あたり、3～4人動員

## 《兵庫県》

- 路上取締の手法
  - 目的
 

総合的に実施している。（道路管理者の過積載検査及び特殊自動車の通行許可確認、運輸監視部の黒煙検査、不正軽油検査等とともに実施）
  - 具体的な検査方法
 

警察官の誘導により引き入れた車両が、運行規制対象車両（車両総重量8,000kg以上の自動車、バスについては定員30人以上）である場合は、検査の目的の説明、車検証の提示を求めるとともに、車検証内容を記載し、猶予期間内車両には、運行規制日を記載した「お知らせ」を手交する。

違反車両については、平成17年10月現在実績はない。
  - 実施時期（単発的か継続的か等）
 

継続的に実施している。

- 実効性
  - 検査台数  
別紙、検査結果のとおり
  - 違反台数  
別紙、検査結果のとおり  
(違反：運行規制対象車両(車両総重量 8,000kg 以上の自動車、バスについては定員 30 人以上)であって、確認(検査)日が条例に規定した猶予期間日を超えているか否か。)
  - 違反者に対する措置  
運転者には「警告書」を手交し、即刻対象地域外への退去を求めるとともに、別途、使用者に対して「警告書」を送付することとしている。違反を繰り返す場合は、措置命令(運行禁止)を行なうとともに、措置命令にも従わない場合は告発を行なうこととしている。
  - 取締による効果(フォローアップによる改善の確認状況等)  
配車計画の変更、除外道路の運行及び最新規制適合車への買換え等による対応がなされている。
- 必要人員
  - 1日当たりの必要人員  
大気部局：4名程度  
運輸局：4名程度  
警察：5名程度
  - 1年間の延べ人数(H16.10~H17.09)  
大気部局：152名  
運輸局：76人  
警察：190人

## 【路上取締以外の手法】

### 《埼玉県》

- ・ 工事現場などディーゼル車が集合する場所への立入検査
- ・ ディーゼル車を多数使用する事業者への立入検査
- ・ ビデオカメラ等を用いての検査を実施

### 《千葉県》

- ・ 事業所立入検査：平成 16 年度立入事業所数 1,240 事業所
- ・ 拠点（物流施設、観光施設等）検査：平成 16 年度検査施設数 13 施設
- ・ ビデオ調査：県下 30 地点で実施

### 《東京都》

ビデオカメラでのナンバープレート撮影による調査

（実施箇所：平成 15 年 10 月の規制開始以降 延べ 237 箇所(平成 17 年 9 月末現在)）

### 《神奈川県》

- ・ 事業所に出向いての取締及び観光地駐車場等の車両が集まる拠点において取締を実施している。

### 《愛知県》

なし

### 《三重県》

なし

### 《大阪府》

なし

### 《兵庫県》

カメラ検査、運送事業者及び荷主等の立入検査

## 【カメラ検査】

### 《兵庫県》

- 実効性
  - 検査台数  
別紙 検査結果のとおり
  - 違反台数  
別紙 検査結果のとおり  
(違反：運行規制対象車両(車両総重量 8,000kg 以上の自動車、バスについては定員 30 人以上)であって、確認(検査)日が条例に規定した猶予期間日を超えているか否か。)
  - 違反者に対する措置  
運転者・使用者に対して警告書を送付し、当日の運行状況、今後の条例遵守の方法について文書で報告を求める。違反を繰り返す場合は、措置命令(運行禁止)を行なうとともに、措置命令にも従わない場合は告発を行なうこととしている。
  - 取締による効果  
配車計画の変更、除外道路の運行及び最新規制適合車への買換え等による対応がなされている。
- 必要人員
  - 1日当たりの必要人員  
大気部局：5名程度
  - 1年間の延べ人数  
大気部局：480人

## 【拠点検査】

### 《神奈川県》

- 実効性

- 検査台数、違反台数

平成16年度実績（政令市実施分を含む。）

区分	検査台数	違反台数
県内	5,695	77
県外	2,503	34
合計	8,198	111

（違反：基準を満たしていない車両に、指定された粒子状物質減少装置が装着されていないこと）

- 違反者に対する措置

路上取締りに同じ

- 取締りによる効果

（路上取締り等と合わせて前掲）

- 必要人員

- 1日当たりの必要人員

大気部局： 4～6人程度  
税務部局： 合同実施なし  
廃棄物対策部局： 合同実施なし  
運輸局： 合同実施なし  
警察： 警察の協力なしで実施

- 1年間の延べ人数（平成16年度実績 政令市実施分を含む。）

大気部局： 約1,500人（統計を取っておらず推計）  
税務部局： 合同実施なし  
廃棄物対策部局： 合同実施なし  
運輸局： 合同実施なし  
警察： 警察の協力なしで実施

- 警察等の支援状況

警察の協力なしで実施

## 【立入検査】

### 《神奈川県》

- 実効性

- 検査台数、違反台数

平成16年度実績（政令市実施分を含む。）

区分	検査台数	違反台数
県内	29,671	210
県外	4,663	14
合計	34,334	224

（違反：基準を満たしていない車両に、指定された粒子状物質減少装置が装着されていないこと）

- 違反者に対する措置

路上取締りに同じ

- 取締りによる効果

（路上取締り等と合わせて前掲）

- 必要人員

- 1日当たりの必要人員

大気部局： 3人程度  
税務部局： 合同実施なし  
廃棄物対策部局： 合同実施なし  
運輸局： 合同実施なし  
警察： 警察の協力なしで実施

- 1年間の延べ人数（平成16年度実績 政令市実施分を含む。）

大気部局： 約3,300人（統計を取っておらず推計）  
税務部局： 合同実施なし  
廃棄物対策部局： 合同実施なし  
運輸局： 合同実施なし  
警察： 警察の協力なしで実施

- 警察等の支援状況

協力を得ていない。



## 《兵庫県》

- 実効性
  - 検査台数  
別紙 検査結果のとおり
  - 違反台数  
別紙 検査結果のとおり（違反車両なし）  
（違反：運行規制対象車両であって、猶予期間を超えた車両を所有している場合には、運行日誌当で阪神東南部地域を走行した事実がないかを確認する。）
  - 違反者に対する措置  
警告書を手交し、当日の運行状況、今後の条例遵守の方法について文書で報告を求める。行政指導にもかかわらず違反を繰り返す場合は、措置命令（運行禁止）を行なうとともに、措置命令にも従わない場合は告発を行なうこととしている。
  - 取締による効果  
配車計画の変更、除外道路の運行及び最新規制適合車への買換え等による対応がなされている。
- 必要人員
  - 1日当たりの必要人員  
大気部局：3名程度
  - 1年間の延べ人数  
大気部局：252名

別紙：兵庫県における検査結果

1 運行規制検査状況

(1) カメラ検査結果(平成17年8月末)

年・月	撮影全車両台数	規制対象車両計	県内車両		県外車両	
			規制対象車両	うち違反車両	規制対象車両	うち違反車両
H16.10	24,121	2,966	796	0	2,170	1
H16.11	32,345	5,559	1,782	0	3,777	3
H16.12	40,435	7,363	1,977	0	5,386	2
H17.1	52,565	7,051	1,816	1	5,235	3
H17.2	40,734	6,821	1,853	2	4,968	5
H17.3	20,427	3,885	816	1	3,069	4
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
H17.7	40,388	7,205	2,302	2	4,903	12
H17.8	36,737	6,279	1,543	1	4,736	9
計 (%)	405,048 (-)	64,000 (100)	18,126 (28)	14 (0.02)	45,874 (72)	53 (0.08)

(2) 街頭検査(平成17年9月末)

年・月	検査回数	県内車両		県外車両		合計
		規制対象車両	違反車両	規制対象車両	違反車両	
H16.10	3	16	0	41	0	57
H16.11	2	9	0	10	0	19
H16.12	3	12	0	35	0	47
H17.1	2	11	0	16	0	27
H17.2	4	14	0	35	0	49
H17.3	1	4	0	8	0	12
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)

(3) 立入検査(平成17年9月末)

(1) 運送事業者

年・月	事業所数	検査車両数(台)	
		規制対象車両	うち猶予期間切れ車両
H16.10	24	152	0
H16.11	25	69	0
H16.12	53	171	3
H17.1	30	370	0
H17.2	60	403	4
H17.3	30	168	3
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)

(2) 荷主等

年・月	荷主等事業所数	検査車両数(台)	
		規制対象車両	うち猶予期間切れ車両
H16.10	49	12	0
H16.11	47	10	0
H16.12	40	12	0
H17.1	42	8	0
H17.2	12	3	0
H17.3	22	0	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。

## 5 三井物産DPFの現状・影響

### 《1都3県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）》

- 三井物産 DPF の装着状況（過去の装着台数）  
全国での販売総数 約 21,500 台  
（1都3県の装着状況は不明）
- 付け替え状況  
すでに販売量の 83%については、処理対応が決まっている。ただし、措置完了のものではない。
- PM 削減への影響  
代替措置も進んでおり、影響は少ないものと考えられる。
- 排出量の推計に当たっての考慮  
条例効果の算出にあたっては、違反車両の割合は見込んでおらず、三井物産のマイナス分についても読み込んでいない。

### 《愛知県》

- 三井物産 DPF の装着状況（過去の装着台数）  
42台
- 付け替え状況  
事業者がそれぞれ以下のような対応を行っている。
  - ・ 三井物産製の新製品との交換を要望
  - ・ 他社製品との交換
  - ・ 返品
- PM 削減への影響（総量削減計画において算定した DPF の効果がどれだけ減少したか等）  
総量削減計画策定当初及び今回の推計においては、DPF による PM 削減効果を算定していないため、把握していない。
- 排出量の推計に当たっての考慮  
総量削減計画策定当初及び今回の推計においては、DPF による PM 削減効果を算定していないため、把握していない。

## 《三重県》

- 三井物産 DPF の装着状況（過去の装着台数）  
10台
- 付け替え状況  
不明
- PM 削減への影響  
特になし
- 排出量の推計に当たっての考慮  
なし

## 《大阪府》

- 三井物産 DPF の装着状況（過去の装着台数）  
バス事業者が平成14年度及び平成16年度に三井物産製DPFを各10基装着、府は当該装置の装着費用に対して補助金を交付した。
- 付け替え状況  
三井物産が代替装置の認証を国土交通省に申請中であり、いまだ付け替え作業は完了していない。年末ごろまでに代替装置の認証が行われる見込みであるが、バス事業者は、認証後の代替装置の性能を他の装置等(酸化触媒も含む)との比較検討を行い、対象車両への付け替えでもっとも適切だと思われるものに付け替える予定である。

## 《兵庫県》

- 三井物産 DPF の装着状況（過去の装着台数）  
本県における三井物産製 DPF の補助実績 40基（平成13年度から平成15年度）
- 付け替え状況  
約半数が付け替え、返品済み。
- PM 削減への影響  
基数も少なく、適正な装置への交換が行われることから、影響はほとんどないと考えている。
- 排出量の推計に当たっての考慮  
適正なものへの交換が行われるものとして、考慮していない。

## 6 低公害車義務付けの効果

### 《埼玉県》

- 低公害車導入義務付けの根拠：
  - ・ 条例名 埼玉県生活環境保全条例
  - 第35条（低公害車の導入）
 

自動車の使用者又は自動車の賃貸等を業とする者のうち規則で定める自動車を規則で定める台数以上事業の用に供する者は、知事が定める期限までに、その事業の用に供する自動車の台数に対する低公害車の台数の割合を知事が定める割合以上としなければならない。
  
- 低公害車義務付けの対象：
 

普通自動車、小型自動車及び軽自動車を200台以上事業の用に供する者
  
- 義務付けの内容：
 

平成18年3月31日までに低公害車の台数を（超低公害車に換算して）4%とする。
  
- 義務違反の場合の制裁内容：
 

勧告。勧告に従わない場合には、その旨を公表。
  
- 対象となる事業者数：48事業者
- 対象事業者が保有する自動車の総数：25,289台
- 対象となる自動車の割合：台数ベースで0.7%
- 対象事業者における低公害車導入割合：下表
- 義務付けを達成した対象事業者の割合：下表

	低公害車導入割合	達成事業者割合
計画	9.2%	37.5%
H14実績	11.3%	56.3%
H15実績	17.1%	77.1%
H16実績	20.4%	87.5%
H17予定	22.3%	

（H16は一部予定値も含む）

## 《千葉県》

- 低公害車導入義務付けの根拠
- 条例名：千葉県環境保全条例  
第 56 条の 2 規則で定める規模以上の特定事業者は、当該特定事業者が使用する自動車の台数に対する低公害車の台数の割合を規則で定める割合以上としなければならない。
  - 2 知事は、正当な理由がなくて前項の規定に違反して低公害車の導入を怠った特定事業者に対して、必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。
  - 3 知事は、前項に規定する勧告を受けた特定事業者が、その勧告に従わなかったときは、その旨を公表することができる。

### (千葉県環境保全条例施行規則)

- 第 29 条 条例第 56 条の 2 第 1 項に規定する規則で定める規模は、法第 3 条に規定する普通自動車及び小型自動車（二輪自動車及び被けん引自動車を除く。）であって法第 58 条の規定による有効な自動車検査証の公布を受けたものの合計が 200 台とする。
- 2 条例第 56 条の 2 第 1 項に規定する規則で定める割合は、5 パーセントとする。
  - 3 条例第 56 条の 2 に規定する低公害車の導入期限は、平成 18 年 3 月 31 日とする。

- 低公害車義務付けの対象  
自動車を 200 台以上使用する特定事業者（特定事業者：自動車の使用台数が、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号。以下「法」という。）第 3 条に規定する普通自動車及び小型自動車（二輪自動車及び被けん引自動車を除く。）であって法第 58 条の規定による有効な自動車検査証を受けたものの合計が 30 台以上である事業者）
- 義務付けの内容  
平成 18 年 3 月 31 日までに、使用する自動車台数の 5 パーセント以上を低公害車とする。
- 義務違反の場合の制裁内容  
必要な措置を講ずべきことを勧告、及び勧告に従わない場合、その旨を公表。
- 対象となる事業者数：36 事業者
- 対象事業者が保有する自動車の総数：19,134 台（車種別は未集計）
- 都府県内の対策地域の自動車の総数  
平成 15 年度末時点 対策地域内 2,051,979 台、県内全体 3,275,659 台
- 対象となる自動車の割合：未把握
- 対象事業者における低公害車導入割合：未集計
- 義務付けを達成した対象事業者の割合：未集計
- 低公害車義務付けによる NOx、PM の削減量：未把握

## 《東京都》

- 低公害車導入義務付けの根拠
  - ・ 条例名：都民の健康と安全を確保する環境に関する条例  
(低公害車の導入義務)  
第三十五条 自動車の使用者(自動車の賃貸等を業とする者にあつては、所有者とする。)のうち規則で定める自動車を規則で定める台数以上事業の用に供する者は、その事業の用に供する自動車の台数に対する低公害車(知事が別に定める自動車に限る。)の台数の割合を規則で定める割合以上としなければならない。
- 低公害車義務付けの対象  
都内で 200 台以上の自動車を使用する事業者(自動車の賃貸業を業とする者にあつては、所有者)
- 義務付けの内容  
使用する自動車の台数に対して、東京都指定低公害車を超低公害車に換算して 5 % 以上導入すること
- 義務違反の場合の制裁内容  
事業社に対して勧告を行う。勧告に従わないときには、事業者の氏名公表
- 対象となる事業者数：82 事業所

- 対象事業者が保有する自動車の総数

(単位：台)

天然ガス車	851
液化石油ガス車	438
ガソリン車	42,897
ディーゼル車	10,313
ハイブリット車	181
電気自動車	48
合計	54,728

- 都府県内の対策地域の自動車の総数  
都内自動車保有車両数(平成 16 年 3 月末現在)(単位：台、軽を除く。)

貨物	497,177
乗合	13,479
乗用	2,919,812
特種(殊)	104,023
合計	3,534,491

- 対象となる自動車の割合

台数ベース（低公害車（良・優・超）のみ）

	良	優	超	計
天然ガス車	0	408	443	851
液化石油ガス車	20	196	75	291
ガソリン車	8,127	4764	10856	23,747
ディーゼル車	900	0	0	900
ハイブリット車	28	18	135	181
電気自動車	0	0	48	48
計	9,075	5,386	11,557	26,018

- 対象事業者における低公害車導入割合

14年度：40.3%

15年度：47.5%

- 義務付けを達成した対象事業者の割合

14年度：82%

15年度：89%

- 低公害車義務付けによる NOx、PM の削減量  
未把握

## 《神奈川県》

- 低公害車導入義務付けの根拠

- 条例名：神奈川県生活環境の保全等に関する条例

（特定事業者の義務）

第 89 条 自動車を事業の用に供する者のうち自動車の使用に伴う環境への負荷が大きい者として規則で定める者（以下「特定事業者」という。）は、規則で定めるところにより算定した、事業の用に供する自動車の台数に占める特定低公害車の台数の割合を規則で定める割合以上としなければならない。

- 低公害車義務付けの対象

- 県内の自動車（二輪自動車・軽自動車・被けん引車・特殊自動車は除く）を県内で 50 台以上使用している事業者（対策地域に限定していない）



- 義務付けの内容
  - 低公害車導入割合は良低公害車に換算して20%以上
  - 平成18年3月31日までに導入
- 義務違反の場合の制裁内容
  - 導入割合を20%以上とするよう勧告
  - 勧告に従わない場合には、氏名の公表
- 対象となる事業者数
  - 約600社
- 対象事業者が保有する自動車の総数
  - 約8万台
- 都府県内の対策地域の自動車の総数

(平成16年3月末現在)

	乗用	普通貨物	小型貨物	普通乗合	小型乗合	特種	合計
対策地域	2,545,526	98,433	214,591	6,737	3,683	66,294	2,935,264
全 県	2,627,775	101,688	222,035	6,969	3,922	68,563	3,030,952

- 対象となる自動車の割合
  - 台数ベース  
約3%
  - 排出量ベース、走行キロベース、トンキロベース  
不明
- 対象事業者における低公害車導入割合(経年変化を。できれば 等の別で)  
不明
- 義務付けを達成した対象事業者の割合(経年変化を)  
16年度末現在で約50%
- 低公害車義務付けによるNOx、PMの削減量  
未推計

## 《愛知県》

- 低公害車導入義務付けの根拠
  - ・ 条例名：県民の生活環境の保全等に関する条例
  - 第八十条 事業の用に供する自動車（規則で定めるものを除く。）の台数が規則で定める台数以上である事業者（以下「特定自動車使用事業者」という。）は、当該自動車の台数に対する低公害車の台数の割合（以下「低公害車導入割合」という。）を規則で定める割合以上としなければならない。
  - 2 特定自動車使用事業者は、規則で定めるところにより、毎年度、前年度末の低公害車導入割合その他規則で定める事項を知事に届け出なければならない。
  - 3 知事は、前項の規定による届出があったときは、低公害車導入割合その他規則で定める事項を公表するものとする。
  
- 低公害車義務付けの対象
  - 県内で使用する自動車の台数が乗用車換算で200台以上の事業者を特定自動車使用事業者とする。
  - なお、乗用車換算については、12トンを超える自動車は4台、3.5トンを超え12トン以下の自動車は2台とする。
  - また、200台の算定対象となる自動車は、道路運送車両法に定める原付自転車、大型・小型特殊自動車、二輪自動車、被けん引自動車を除く、普通自動車、小型自動車、軽自動車である。
  
- 義務付けの内容
  - 特定自動車使用事業者には、低公害車（電気自動車、CNG車、メタノール車、ハイブリット車、燃料電池車、LPG貨物自動車、低排出かつ低燃費車及び新短期規制以降の最新規制適合車）の導入を義務付け、毎年度、導入割合等を知事に届け出なければならない。
  - 義務付けられる導入率は、最高で30%、最低で20%。
  - 12トンを超える自動車のみを使用する場合は20%、12トン以下の自動車のみを使用する場合は30%となる。各事業者の導入義務は、使用する自動車の割合により個別に設定する。
  - なお、低公害車の算定については、12トンを超える自動車は4台、3.5トン以上12トン未満の自動車は2台とする。
  - また、新短期規制以降の最新規制適合車については、12トンを超える自動車は2台、3.5トン以上12トン未満の自動車は1台とする（3.5トン以下の自動車は低公害車として算定しない。）。
  
- 義務違反の場合の制裁内容
  - ・ 届出の内容は、公表するものとする（規定は、制裁を前提とするものではない）。
  
- 対象となる事業者数
  - ・ 条例第80条は、平成19年度から施行する。17年度末から具体的な調査を開始する予定であるが、16年度末で概ね150社程度と推定している。

- 対象事業者が保有する自動車の総数
  - 上記のような状況であり、現時点では把握していない。
- 都府県内の対策地域の自動車の総数
  - 平成17年3月末現在
 

自動車	4,868,625台
貨物用	887,154台
乗合用	10,536台
乗用	3,710,588台
特殊用途	92,483台
二輪	167,864台
- 対象となる自動車の割合
- 対象事業者における低公害車導入割合
- 義務付けを達成した対象事業者の割合
- 低公害車義務付けによるNOx、PMの削減量
  - 条例未施行のため不明
- その他特記事項
  - 条例未施行

### 《三重県》

義務付けの条例なし。ただし、努力規定の条例あり。

- 条例名 三重県生活環境の保全に関する条例
 

第13条 自動車等を購入し、又は使用しようとする者は、排出ガスを発生しない又は排出ガスの排出量が少ない自動車等その他の環境への負荷が少ない自動車等を購入し、又は使用するよう努めなければならない。

### 《大阪府》

義務付けの条例なし

### 《兵庫県》

義務付けの条例なし

## 7 交通流対策の実施状況

### 【信号機の高度化】

- ・ いずれも、各年度における都府県内全体での増分（基）である。

#### 《埼玉県》

		H14	H15	H16
箇所数	集中制御化	138	91	194
	プログラム多段系統化	150	11	-1
	半感应化	23	16	27
	右折感应化	25	45	38

#### 《千葉県》

		H13	H14	H15	H16
箇所数	集中制御化	114	172	148	125
	プログラム多段系統化	32	66	110	69
	半感应化	0	0	27	59
	右折感应化	6	6	6	7

#### 《東京都》

		H13	H14	H15	H16
新設箇所数		105	203	123	95
高度化箇所数	集中制御化	40	34	15	0
	プログラム多段系統化				
	反感应化				
	右折感应化				14

（空欄については基数を確認できず。）

#### 《神奈川県》

		H13	H14	H15	H16
箇所数	集中制御化	235	175	182	142
	プログラム多段系統化	38	38	36	35
	半感应化	9	9	16	3
	右折感应化	20	20	18	19

《愛知県》

確認中

《三重県》

		H13	H14	H15	H16
箇所数	集中制御化	39	73	66	26
	プログラム多段系統化	33	65	19	38
	半感应化	15	25	7	15
	右折感应化	5	11	15	15

《大阪府》

		H13	H14	H15	H16
箇所数	集中制御化	183	206	217	198
	プログラム多段系統化	62	82	52	66
	半感应化	20	18	21	14
	右折感应化	15	15	20	21

《兵庫県》

		H13	H14	H15	H16
箇所数	集中制御化	14	61	55	79
	プログラム多段系統化	317	220	62	12
	半感应化	33	40	89	30
	右折感应化	2	14	8	7

## 【ロードプライシング】

### 《埼玉県》

実施していない

### 《千葉県》

実施していない

### 《東京都》

実施していない

### 《神奈川県》

実施していない

### 《愛知県》

- 実施期間
  - ・ 往復割引方式：平成 16 年 9 月 15 日～10 月 14 日
  - ・ 定額料金方式：平成 16 年 11 月 1 日～平成 17 年 1 月 31 日
- 実施場所  
伊勢湾岸道路（東海 IC～飛島 IC）
- システム
  - ・ 往復割引方式：伊勢湾岸道路の東海 IC～飛島 IC 間の各 IC 間で同じ区間を往復した車については、復路の通行料金を無料とする。
  - ・ 定額料金方式：伊勢湾岸道路の東海 IC～飛島 IC の各 IC 間で、事前に利用登録した区間について、月単位で割安な定期券を発行し、定額で乗り降り自由とする。
- 施策の効果  
（交通量）
  - ・ 伊勢湾岸道路の断面交通量（平日）は、実験前と比較して、往復割引時は約 4,400 台/日（約 12%）の増加。定額料金時は、伊勢湾岸道路の東名高速道路との接続前では変化は微小、接続後（平成 16 年 12 月 12 日接続）では通過交通により大きく増加。
  - ・ 国道 23 号の断面交通量（平日）は、実験前と比較して、実験並行区間において、往復割引時は約 1,100 台/日（約 2%）の減少。定額料金時は微小な変化。

(旅行速度)

- ・ 国道 23 号の東向き（飛島 大府）の平均旅行速度は、実験前と比較して、往復割引時は平均約 6km/h 向上。定額料金時は平均約 8km/h 向上。
- ・ 国道 23 号の西向き（大府 飛島）の平均旅行速度は、実験前と比較して、往復割引時は平均約 10km/h 向上。定額料金時は平均約 8km/h 向上。

(NOxPM の排出量)

国道 23 号からの NOx、SPM の排出量の試算結果では、

- ・ NOx 排出量は、往復割引時は約 17%減少。定額料金時は約 5%減少。
- ・ SPM の排出量は、往復割引時は約 16%減少。定額料金時は約 5%減少。

## 《三重県》

実施していない

## 《大阪府》

- ・ 実施期間  
平成 16 年 11 月 29 日～平成 16 年 12 月 26 日
- ・ 実施場所  
阪神高速西大阪線（安治川～大正西）
- ・ システム  
並行する国道 43 号の沿道環境改善に資する方策を検討するため、  
阪神高速西大阪線の大型車の通行料金 400 円を 200 円に値下げした。
- ・ 施策の効果  
交通量                   : 約 200 台 / 日が国道 43 号から阪神高速に移行  
旅行速度               : 明確な変化は確認できなかった。  
NOxPM の排出量       : 排出量は算定せず、環境調査の結果では、明確な変化は確認できなかった。
- ・ 施策の人的コスト  
国道 43 号に並行する阪神高速西大阪線社会実験協議会により検討・実施  
近畿地方整備局、近畿運輸局、大阪府警察本部、大阪府、大阪市、阪神高速道路公団

- 施策の金銭的成本（値下げ分の費用負担、システムの導入費等）

- 施策の準備
- 施策の実施

なお、詳細は、<http://www.osaka.kkr.mlit.go.jp/syakaizikken/kyogikai/index.html>

- その他

平成17年11月1日～平成17年12月28日まで、上記と同一区間で、ETC装着車に限り、

大型車 400円 200円

普通車 200円 100円

に値下げする社会実験を実施中。

「阪神高速西大阪線を活用した国道43号の渋滞対策に係る社会実験協議会」により検討・実施  
近畿地方整備局、近畿運輸局、大阪府警察本部、大阪府、大阪市、阪神高速道路（株）

なお、詳細は、[http://www.osaka.kkr.mlit.go.jp/syakaizikken/hanko\\_nisi/01mokuteki.html](http://www.osaka.kkr.mlit.go.jp/syakaizikken/hanko_nisi/01mokuteki.html)

## 《兵庫県》

### 【環境ロードプライシングの試行】

（出典：阪神高速道路株式会社ホームページ）

- 実施期間

平成13年11月1日から

- 実施場所

阪神高速5号湾岸線

- システム

ETCを使用する大型車が5号湾岸線を通行する場合、料金が1,000円から800円に割引される。ETCが搭載されていない場合、阪神東線・西線の湾岸線を連続して利用する大型車は、湾岸線2線通し通行券の利用により、2,400円から2,200円に割引される。

### 【阪神高速環境ロードプライシング社会実験】

（出典：阪神高速環境ロードプライシング社会実験協議会記者発表資料）

- 実施期間

平成16年2月1日（日）0：00から29日（日）24：00の1ヶ月間

- 実施場所

阪神高速5号湾岸線



- システム
  - 湾岸線阪神西線を通行する ETC 利用車及び湾岸線阪神東線・西線を 2 線通して通行する現金利用車について、環境ロードプライシング試行の料金（湾岸線阪神西線の通常料金 1,000 円を 200 円割引して 800 円）をさらに 200 円割引して 600 円とする。
- 施策の効果
  - 1) 施策利用台数
    - 社会実験中の施策利用台数（平日平均）は、実験前（1 月）の約 1,200 台/日が実験中には約 1,980 台/日となり、約 780 台/日増加した。（約 1.6 倍）
      - 注 < 施策利用台数 > とは  
5 号湾岸線阪神西線を通行し、平成 13 年 11 月から開始した環境ロードプライシング試行およびこの社会実験で割引の適用を受けた大型車の台数
  - 2) 転換交通量
    - このうち神戸線等から湾岸線への転換交通量は、実験前の環境ロードプライシング試行の転換交通量に加えて、実験中には、平日平均で約 300 台増加したものと推定される。
  - 3) 交通実態の変化
    - 実験前と実験中で、国道 43 号、3 号神戸線、5 号湾岸線の全体の交通量に大きな変化はみられなかった。
    - 3 号神戸線から 5 号湾岸線への乗り継ぎ交通量（平日平均）は、実験中では約 220 台/日増加している。

## 8 局地汚染対策

### 【具体的アイデア】

#### 《埼玉県》

特になし

#### 《千葉県》

特になし

#### 《東京都》

特になし

#### 《神奈川県》

特になし

#### 《愛知県》

局地汚染対策が必要となっている地域ごとに、関係機関を構成員とする対策協議会を組織させ、局地汚染地域の実態を踏まえたより効果的な対策を検討させるものとする。

なお、そこで検討された対策については、国が優先的に事業を実施するなど、事業実施のバックアップ体制を整備するものとする。

- ・ 名古屋南部地域の対策として、関係機関による愛知道路環境対策連絡会議を設置し、平成 13 年 3 月には、「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について - 当面の取組 - 」をとりまとめ、大気環境の改善に向けて各機関がそれぞれあるいは連携して各種の自動車環境対策を推進している。

例えば、国道 23 号と平行する伊勢湾岸自動車道の供用開始に合わせ、国道 23 号の車線数の削減（8 車線 6 車線、6 車線 4 車線）を実施したところ、国道 23 号の交通量が大幅に減少するなどの効果が出た。

- ・ 岡崎市内国道 1 号沿道を中心とした岡崎・安城地区については、平成 16 年度に本県が、NO<sub>2</sub>、SPMの環境基準が達成できていない岡崎市第三大気測定所の環境基準達成に向け、国道 1 号において各種対策を講じた場合における効果のシミュレーションを実施した。

このシミュレーションによると、環境基準を達成するためには、大型車の乗り入れ規制や、道路と測定局の間に環境施設帯を設置する施策に他の施策を組み合わせた複合施策を実施する対策が有効との結果が出ている。

## 《三重県》

国においては、直接浄化の低廉で効果的な技術の開発を行ってほしい。

## 《大阪府》

特になし

## 《兵庫県》

特になし

## 【排出ガス浄化の効果等】

### 《埼玉県》

事例なし

### 《千葉県》

- 光触媒による大気浄化技術実用化試験
  - 実施主体：千葉県
  - 内容  
平成 11 年度から平成 14 年度にかけ千葉県内の 3 箇所の道路周辺（道路舗装、高架橋脚柱、遮音壁）に光触媒塗装の試験施工を行い、窒素酸化物の除去性能等を調査した。
  - 効果  
施工直後には、道路舗装に塗装した例で自動車排出量の 1 . 3 % が除去されていたが、施工 1 年後には 0 . 1 % 程度となるなど、十分な除去効果が得られなかった。
  - 費用  
光触媒塗料の開発を民間会社が、除去性能の試験・評価を県環境研究センターが、耐候性試験・評価を県工業試験場が、道路への施工を県土木部が分担し共同研究を実施したもので、費用については取りまとめられていない。

## 《東京都》

### (1) 土壌を用いた大気浄化モデルの施設の稼動( 大和町交差点・ 松原橋交差点・ 大坂橋交差点)

#### 【内容・効果等】

- 実施主体： 国交省・東京都・首都高速道路(株)

国交省・東京都

東京都(公募実験)

- 内容

土壌に汚染大気を通過させ、土壌中の微生物の働きを利用してNO<sub>x</sub>をN<sub>2</sub>とO<sub>2</sub>に分解させ、S P Mは濾過により除去する。

〔実験期間〕 平成13年7月～15年6月(実験期間終了後も継続実施)

平成15年2月～17年1月( " )

平成15年3月～16年8月、16年10月～

- 効果

大和町	12年度	13年度	14年度	15年度
NO <sub>2</sub> (ppb)	86	89	83	77
S P M(mg/m <sup>3</sup> )	140	142	125	117

松原橋	12年度	13年度	14年度	15年度
NO <sub>2</sub> (ppb)	85	82	80	78
S P M(mg/m <sup>3</sup> )	161	168	183	129

大坂橋	12年度	13年度	14年度	15年度
NO <sub>2</sub> (ppb)	77	75	73	69
S P M(mg/m <sup>3</sup> )	116	122	115	105

- 費用： 建設費：約4億円、保守管理費：2千万円/年(調査費除く。)

建設費：約4億円、保守管理費：2千万円/年(調査費除く。)

公募事業のため、費用負担なし

### (2) 環境対応型交通管制モデル事業(警察庁実施事業)

#### 【内容・効果等】

場所：東京都大田区(及び神奈川県川崎市)

時期：平成14年度～平成16年度まで

開発行為の状況等：自動車の遅れ時間(信号機や渋滞等により余分に要した時間)及び停止回数を最小化しNO<sub>x</sub>排出量を低減する信号制御方式を開発するとともに、その成果を分析するためのNO<sub>x</sub>排出量計シミュレータを構築(警察庁)

効果：路線全体でNO<sub>x</sub>濃度が18.3%低下

" CO<sub>2</sub>排出量が253t削減(1年間)

### (3) その他

- ・ 違法駐車取締り強化（スムーズ東京 21 - 拡大作戦） 効果の確認調査を実施中
- ・ オープンスペースの確保（板橋区大和町交差点：国交省・東京都） 効果を検証中
- ・ 高活性炭素繊維を用いた沿道排ガス削減技術の導入実験 効果の確認調査を実施中

### 《神奈川県》

- ・ 池上地域における局所汚染対策具体の施策

- ・ 実施主体

川崎市

- ・ 内容

土壌による大気浄化システムの設置

- ・ 効果

年間除去量及び除去率（H16年度）

	CO	NO2	NOx
除去量(kg)	111	30	141
除去率(%)	82	74	81

### 《愛知県》

事例なし

### 《三重県》

事例なし

### 《大阪府》

- ・ 土壌による大気浄化システム

- ・ 実施主体 大阪府、環境保全再生機構、大阪府道路公社

- ・ 内容

平成9年～15年に、道路沿道中の排気ガスを土壌に通気し、土壌中の微生物の浄化機能によりNOx、SPM等の有害物質を除去するシステムの実証調査を実施した。

- ・ 効果

吸気量に対して、NOx、SPM、COなどの有害物質の90%以上を除去

- 光触媒を用いた大気浄化システム
  - 実施主体 大阪府
  - 内容
 

二酸化チタンは、光を受けると酸化力の強い酸素を生成し、大気中のNOxを酸化して硝酸イオンに分解する。

この光触媒効果を利用して、平成8年～12に、)泉大津市臨海町において、光触媒遮音壁(500m)を設置し実証調査を行った。
  - 効果
 

光触媒遮音壁周辺の走行車両から排出されるNOx量の約1%を除去(晴天時)

## 《兵庫県》

- 土壌を用いた大気浄化実験(出典:兵庫国道事務所ホームページ)
  - 実施主体:国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所
  - 内容:一般国道43号に、土壌を用いた大気浄化実験装置が設置されている。
  - 効果:学識経験者等による「一般国道43号大気浄化技術評価委員会(平成14年3月設置)」において、技術的評価を行っており、環境改善効果や施設の耐久性、効率的な運転方法等について現在検証中。
- 光触媒のフィールド実験(出典:兵庫国道事務所ホームページ)
  - 実施主体:国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所
  - 内容:窒素酸化物(NOx)を除去するための新技术である光触媒による環境改善効果の検証を行うため、平成13,14年度に国道43号芦屋市域等3地域の道路構造物(遮音壁、ガードレール等)に光触媒を塗布し、フィールド実験が行われている。
 

(塗布面積)

43号尼崎	4,200m <sup>2</sup>
43号芦屋	9,500m <sup>2</sup>
171号伊丹	1,600m <sup>2</sup>
  - 効果:1ヶ月間に光触媒により除去されるNOx量は、気象条件等により一定しないが、平均すると実験区間を走行する自動車から排出されるNOx量の0.08%に相当する9.4kg程度と推計されている。
- 光触媒舗装
  - 実施主体:兵庫県
  - 内容:一般県道米谷昆陽尼崎線(尼崎市南塚口)において、平成15年度から試験舗装を施工し、施工後のNOx除去効果について検証を行っている。
  - 効果:施工直後で約740台分、施工1年後で約350台分のNOxの除去を確認した。