

自動車排出ガス総合対策小委員会報告骨子案

・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

NO₂及びSPMの環境基準達成についてどのように考えるか。

- ・ 22年度の濃度予測、環境基準達成の見込みについては、発生源条件を設定して汚染物質の移流・拡散状態を推計することが必要。
- ・ また、地域全体としては環境基準をおおむね確保できる場合であっても、自動車NO_x・PM法の趣旨からすれば窒素酸化物等の濃度が局地的に高濃度になっている場所については特別の対応が必要であり、これに関しては、汚染・拡散のメカニズムを踏まえ、個別の実情に応じた効果的な対策が必要。

2 自動車排出ガス対策の実施状況と評価

(1) 目標の達成状況（削減の実施状況）

8都府県策定の総量削減計画の削減目標達成状況（削減の実施状況）及び見通しはどうか。

- ・ 17年度における中間目標と推計排出量を比較すると、NO_xの推計排出量は、埼玉県、三重県で、また、PMの推計排出量は、神奈川県及び愛知県以外の6都府県それぞれで中間目標を上回る。普通貨物の排出係数が当初の見込みを上回ったこと等が要因。
- ・ 走行量の伸び見込み、排出ガス規制の効果や低公害車の普及の見積など一定の前提条件を基に推計されたものであるが、22年度における推計排出量についてみると、三重県を除いて削減目標の範囲内に収まっている。22年度における排出量を確実に計画値の範囲内に収めるためには、今後とも着実な対策努力により自動車単体からの排出量及び走行量の低減・抑制を進めることが必要。

(2) 法律の施行状況

車種規制の実施状況をいかに評価するか。

- ・規制対象となっている自動車の排出基準適合率は着実に上昇。
- ・継続検査を受けられなくなる自動車の台数がピークを迎え、使用者にとって負担が大きなものになっているとの指摘あり。

事業者における自動車排出ガス抑制対策の実施状況をいかに評価するか。

- ・計画を作成し報告も実施した特定事業者の削減率が、対策地域内の排出総量の削減率を上回る場合が多い。
- ・一方で、改善すべき課題あり（自動車運送事業者以外の特定事業者を把握することが容易ではない、実績報告提出率が低い地域がある、計画や報告の内容が複雑で事業者にとって負担が大きい等）。
- ・特定事業者の保有台数は、対策地域の対象自動車の約3%の捕捉に留まっており、特定事業者の計画提出の徹底を図るのに加え、対象自動車が30台未満の事業者を含めた取り組みが考えられる。

(3) 総量削減計画に基づく施策の実施状況

各種施策の実施状況をいかに評価するか。

・自動車単体対策の強化

- ・17年10月から新長期規制、21年からはさらに厳しい世界最高水準の規制が実施される見込み。燃料中の硫黄分については順次低減。

・適合車への転換の促進

- ・対策地域外からの自動車による排出量割合は、NOxについては、地域により差が見られるが増加傾向、PMについては増減の傾向は一概には言えないが、愛知県及び三重県では、今後、大幅に増加すると推計。
- ・少数のハイエミッター車により全体の排出量が大きく悪化することも懸念。引き続き、使用過程車排出実態の把握等に努めることが必要。

・低公害車の普及促進

- ・16年度末現在で約968万台が普及。
- ・8都府県全体における低公害車の台数は増加。トラック・バスについても大き

く増加。

- ・配送車両に低公害車を積極的に導入する企業も見受けられる。

・物流対策

- ・グリーン物流パートナーシップ会議による物流効率化の取組、個々の民間企業で ISO14001 による環境マネジメントの推進、モーダルシフト、共同輸配送、物流拠点の整備等が推進。

・人流対策

- ・いずれの輸送機関も輸送量が減少している中、8都府県における自動車からの NOx 排出量のうち約 13% を占める自家用乗用車のみが増加している状況。公共交通機関の利用も漸減傾向。
- ・関係行政機関、地方公共団体、関係業界、各種団体等が参加する協議組織による TDM 施策や E S T モデル事業が推進。パークアンドライドやカーシェアリングなどの取組も実施。

・交通流対策

- ・ボトルネック解消のための道路整備、交差点及び踏切道の改良、ETC の普及、信号機の高度化等を実施。大気汚染改善のためには、なお一層の交通流対策が必要。

・局地汚染対策

- ・土壌や光触媒等を用いた大気浄化実験施設の設置が行われているが、費用に比較して効果が限定的。一方で、交差点周辺にオープンスペースを確保して大気拡散を促進させる取組みも行われている。
- ・神奈川県や大阪市においては、道路管理者、警察、関係地方自治体などで協議の場を設置して、効果的な施策の検討及び具体化に向けた調整が行われており、このような取組みが広がっていくことが必要。

・普及啓発活動

- ・運送事業者に対しては、グリーン経営認証制度により、環境保全の取組みが促進。
- ・トラック事業者は環境基本行動計画を策定するなど、業界を挙げて環境保全の取組みを進めている。

(4) 評価手法

施策効果の評価手法の整備状況はどうか。

- ・物流対策、人流対策、交通流対策、エコドライブ等に関しては、一部の施策については評価マニュアルが作成されたものの、基本的には、手法の個別の取組みについての対策効果の算定方法は確立していない状況。また、取組みの全体像も把握できていない現状。
- ・特定の局地汚染地域を対象として、排出量モデルや拡散モデルを組み合わせた評価ツール(ソフトウェア)を構築しているが、未だ汎用性のあるシミュレーションモデルは確立していない状況。

．今後の自動車排出ガス総合対策のあり方

(1) 今後の目標

今後の重点的な課題をどのように考えるか。

- ・ 運送事業者や荷主の自主的な取組を促す措置が重要。
- ・ 流入車対策について検討を深めるべき。
- ・ 広域的な大気環境が改善傾向にある中で、局地汚染対策が相対的に重要となってくる。

総量削減に関する目標（達成水準、達成期間）をどうするか。

- ・ 8都府県が総量削減計画を策定し、目標達成に向けて関係者と連携して取組を行っているところであり、当面は、達成水準、達成期間について変更を加える必要はないが、できる限り早期の達成及び更なる改善が望ましい。

(2) 法制度の今後のあり方

対象物質、対策地域の範囲をどうするか。

【対象物質】

- ・ 自動車から排出される、NO_x・PMに関しては、22年度のおおむね環境基準達成に向け、更に対策努力を継続する必要が認められることから引き続き対象とすることが適当。
- ・ 微小粒子を対象物質としてとらえるべきかについては、今後も調査・研究が必要。

【対策地域の範囲】

- ・ 16年度において、NO₂及びSPMに係る自排局の環境基準非達成局のほとんどが対策地域内であり、対策地域の隣接地域においては環境基準を超過する地域はほとんど見られない。
- ・ 現行の対策地域の設定は基本的に妥当なものと判断。

車種規制の対象（自動車、排出基準、猶予期間等）をどうするか。

- ・ 特殊自動車の取り扱いについては、当面は実態把握を通じ、15年から導入された大気汚染防止法及び道路運送車両法による規制や特定特殊自動車排出ガス

の規制等に関する法律による規制の効果を見極めることが必要。

- ・ 単体規制強化に伴う車種規制基準値の段階的強化については、その社会的影響が大きいこと等にかんがみ、当面、大気汚染状況等を注視しつつ現行の基準値での対策効果を見極めるべき。
- ・ NOx・PM 低減装置については、装着できる車種が限定されており、当該装置の開発に積極的に取り組むことが必要。
- ・ 環境改善に向けた対策努力継続の必要性、既に取り組みを行っている者との公平性、国会附帯決議の趣旨より現行の猶予期間のもとで、排出基準適合車への転換を進めることが基本。

事業者における自動車排出ガス抑制対策をどうするのか。

- ・ 自動車使用管理計画は、事業者の自主的取組みをさらに促進するように制度の運用を改善すべき。
- ・ 例えば、事業者の取組を評価することを可能とする客観的な指標を導入することが適当。あわせて、事業者表彰や事業者指導など事後的に事業者の取組をフォローアップすることが必要。また、策定義務があるにもかかわらず提出を行わない事業者に対しては罰則の適用も含めて厳正な姿勢が必要。
- ・ 一方、電子届出導入など計画策定に係る事業者負担の軽減が重要。
- ・ また、計画策定の義務づけの対象とならない事業者についても、自主的な取組みを促進するためには、グリーン経営認証制度のさらなる活用等を検討すべき。
- ・ さらに将来的には経済的インセンティブにつながる方策を検討すべき。

(3) 各種施策の今後のあり方

流入車も含めた適合車への転換をどのように進めるか。

- ・ 排出基準適合車への転換促進のための支援措置を講ずることが適当。
- ・ 車種規制が行われている結果として、対策地域内に使用の本拠地がある自動車に占める適合車の交通量割合と、流入車に占める適合車の交通量割合に格差。対策地域内における、対策地域外からの非適合車の交通量割合等も勘案し、流入車対策を講ずる必要性が認められる場合には、例えば以下の案が考えられるが、引

き続き検討を深めるべきである。なお、対策の実効性、合理性、通過交通の処理等の問題点等にも留意して対応。

<A案> 対策地域内の非適合車の走行禁止を法律により規定する。

<B案> 対策地域を指定する制度を改め、車種規制等を全国に適用する制度とする。

<C案> 対策地域の外側に「準対策地域」（仮称）を設定し、準対策地域に使用の本拠を有する特定自動車については、原則として車種規制等を適用（対策地域に流入しない車両はステッカー等を用いて特定する手法を確立した上で適用除外）する。

<D案> 都府県等の条例による走行規制等の活用により対応することとし、今後条例の内容や履行体制の面で整合化ないし連携を深める。

<E案> 対策地域外において一定車両数以上の特定自動車を使用する事業者に排出抑制のための措置に関する計画の提出を求め、当該事業者への指導を行う（事業者別総量規制）。

<F案> 対策地域内において一定量以上の貨物量を発生させる荷主に排出抑制のための措置に関する計画の提出を求め、当該荷主への指導を通じて、流入車による排出の抑制を行う。

低公害車の普及促進をどのように進めるか。

- ・引き続き低公害車の普及が進むよう、自動車税のグリーン化や優遇税制、補助制度等の各種施策について、積極的に取り組んでいくことが必要。
- ・低公害車の普及を促す社会環境の整備も合わせて重要であり、一部の都府県において実施されている低排出ガス車優遇駐車場の設置などの取組みが広く行われるような方策も検討すべき。

使用過程車に係る排出ガス水準の設定等の使用過程車に係る総合的な対策についてどのように考えるか。

- ・今後、自動車単体規制が強化されるとますます使用過程における排出ガス浄化機能の維持が重要となる。

- ・そのため、使用過程車の点検整備の一層推進、整備不良車への指導や取り締まりの強化に加え、排出ガス浄化機能が適正に維持されているか確認できるようにすべき。
- ・現時点では、その手法としてはリモートセンシングデバイスの活用が期待され、この開発を支援することが必要。

人流、物流という活動量に係る対策、自動車の利用のあり方についてどのように考えるか。

- ・アジア地域における大気環境の悪化が我が国の大気環境にも影響を与えかねないことから、EST（環境的に持続可能な交通）の取り組みを国際的に展開することが必要。
- ・EST モデル事業等による公共交通機関の利用促進、モーダルシフト、共同輸配送等とあわせて、自動車の使い方すなわち不要不急の自動車の利用を抑制することが重要。こうした観点から、カーシェアリング特区の全国拡大や自転車道・駐輪場の整備等の支援方策を検討することが必要。

交通流の円滑化、交通量の抑制、道路構造や都市構造の改善等の対策をどうするか。

- ・高速道路等の効果的な利用による一般道路の交通量の削減、信号制御の高度化による改善、違法駐車を取り締まり等が期待される。
- ・ロンドン、シンガポール等で導入がなされている賦課型ロードプライシングについては、導入の狙い、課金の主体、スマートプレートやITSの活用なども視野に置いた実施体制のあり方、課金の法的根拠の検討もあわせて行うことが必要。
- ・局地汚染対策として、将来濃度予測等の調査研究、交通流の円滑化、交通量の抑制、道路構造対策、沿道対策、交差点対策等があるが、個別の場所の状況に応じて、関係機関の間で、連携をとり対策効果を発現する枠組みを構築することが適当。
- ・街区や建築物の形状等が大気環境の質に影響を与えることを認識し、中長期的に都市環境対策を進めることも重要。
- ・局地汚染対策が必要な地区を目的地又は通過地とする交通量対策、局地の大気

拡散を容易にする周辺土地利用への誘導等についても、地域の実情に応じ、対策の内容として考慮すべき。

- ・大気を直接浄化する装置については、広汎な実用化に向けた今後の技術開発見通しを勘案し、装置の研究開発又は普及への支援措置を検討することが必要。

エコドライブの普及をどのように進めるか。

- ・エコドライブは、自動車NOx・PM対策のみならず、燃料削減を通じて自動車の使用者にメリットを享受させるとともに地球温暖化にも資するものであり、引き続き積極的な取組みが必要。
- ・具体的には、例えば免許取得・更新時において、環境にやさしい運転方法や自主点検方法に関するエコドライブ教育を実施するとともに、エコドライブ診断装置等については公用車に率先導入することを通じて普及させることが必要。また、関係業界と連携して、エコドライブの効果についての情報提供、エコドライブを実施する事業者に対する保険料割引制度等を導入することも有効。
- ・さらに、アイドリングストップを促進する環境整備として、駐車場規模に応じた運転手待合室の設置の促進等。

地球温暖化対策との関係をどのように考えるか。

- ・地球温暖化対策の観点にも留意しつつ、自動車NOx・PM対策を講じるべき。
- ・事業者の取組促進を行うに当たっては、燃費改善の視点を踏まえて措置を講ずるべき。
- ・今般の省エネ法の改正や産業界の自主的な取組みであるグリーン物流等の効果を十分に踏まえるべき。

(4) 評価手法の今後のあり方

沿道等での対策効果の把握体制の整備をどのように進めるか。

- ・PMの自動車排出原単位の改善効果について、気象要因を除いて事後的に検証できるようにするためには、大気汚染物質の組成分析により発生源由来を特定した上で経年経過を把握することが可能となるような調査研究の実施が必要。さらに

その成果を踏まえた継続的なモニタリング体制の整備が必要。

- ・ 局地汚染対策を講じるに当たっては、汚染物質濃度や気象関係のデータベースを基に当該地区の状況を再現し、対策効果の検証を行うことが重要。こうした取組を各地方自治体が行うことができるようにするためには、シミュレーションモデルにおける技術面での改良が必要であり、国も支援すべき。

施策効果の評価手法をどうするか。

- ・ 物流対策、人流対策、交通流対策、エコドライブ等に関しては、今後は個別事例の蓄積を通じて算定方法の確立を行うとともに、取組みの広がり状況を把握して取組み全体の対策効果を算定できるように努めるべき。
- ・ また、SPM に係る環境基準の達成に向けては、自動車対策と工場、船舶等その他発生源対策をあわせた総合的対策を実施する必要があることから、これらの対策を総合的に評価することが必要。