

## &lt; 自動車排出ガス総合対策小委員会委員及び大気環境部会委員からのご意見 &gt;

委員名	意見
浅野委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車排出ガスに含まれる有害物質の存在の可能性に触れるべき</li> </ul>
太田委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車使用管理計画の効果のチェックについて、簡略化した有効な方法が必要。実効性をあげることが重要。現場を知らないと、有効性のチェックが困難。</li> <li>ロードプライシングは SPOT CHARGE も面白いかもしれない。お金がかかれば時間をかえたりする。迂回することにインセンティブを与えることが必要。</li> <li>特定事業者の保有台数が 3%とは低い。自動車使用管理計画の分母の問題。せめてディーゼルのみを分母にして議論すべき。</li> <li>イエローカードとグリーン表彰をうまく結びつけて、料金割引を公団と相談して国の予算（道路特会や環境税など）で補填するようなフレーム作りが必要。法律で枠をはめて、メリットを与える。行動をかえた方が企業としてプラスになるように、メリットを用意する。</li> <li>将来的には、オキシダントの観点から対策地域の拡大をしないといけなくなるかもしれないことを考えると、今回の報告において、オキシダントについてはVOC規制で様子を見るという記述をすべき。</li> <li>欧州で乗用車のディーゼル化が見直されているが、本当に増えてよいのか？ ディーゼル車が多くなったとき、自動車NOx・PM法に影響はないのか？ ディーゼル乗用車の増加に留意することが必要。</li> <li>“モビリティ・マネジメント”も入れておくとよい。</li> <li>船舶によるものもあるが、航空機による大気汚染も欧州では大変な話題になっているので、配慮するとよい。（特に、温暖化との関連。）</li> </ul>

中田委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ モーダルシフト協議会の資料をみれば問題点も明らかになっているので参考にすべき</li> </ul>
横山委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 単体の制限について、あるいは、ある基準地点の排出量の基準を考えるのに対して、全体的に期待値を決め、うち、物流車の負担分を決め、その上で方策を考えシミュレーションをする。いわゆる物流改善施策の組み合わせ。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ NO<sub>2</sub>とSPMが並列で記述されているが、異なる扱いが必要である。 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) SPMは黄砂の影響があり、黄砂と分かっている部分は大気汚染とは異なるので除外する。2日連続基準については再考が必要と思われる。中国沿海部工業地帯からのSPMについては大気汚染として扱い、対策としては外交努力が必要。Oxについても同じ扱いが必要。</li> <li>2) NO<sub>2</sub>は自動車、その他の移動発生源、固定発生源をよく把握して扱う。</li> </ol> </li> <li>・ 気象には変動と長期的なトレンドがあり年平均大気汚染濃度では1-2割の余裕を持って今後の目標を設定することが必要である。</li> <li>・ 局地汚染対策では、PPPの原則を崩さないことが必要で、税金の配分についても考慮していただきたい。</li> <li>・ P.9(4)では大気汚染物質の組成分析により発生源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が必要、と述べられているが、大気汚染のソースモデル及びレセプターモデルが必要。あるいは大気拡散モデルとCMBが必要。と直し、CMBのみと取られないようにしていただきたい。</li> </ul>

石川委員	<p>今後は、基準達成から取り残された測定局あるいは高濃度汚染がみられる局所についての対策が大きな比重を占めるものと予想される。従って、以下のような観点からの施策の検討が必要となるのではないかと考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 報告書骨子案 P.6 の(3)各種施策の今後のあり方 <ul style="list-style-type: none"> <li>流入車も含めた適合車への転換をどのように進めるか。</li> <li>(A案) 単純明快だが、取り締まりなどの実施が現実には困難？</li> <li>(B案) 必要のない地方まで規制することは過剰規制との批判に対応できるか。</li> <li>(C案) 流入する非規制車の規制が可能か。使用事業者の自主努力にまかせるのであれば、効果はあまり期待できないのでは。</li> <li>(D案) 各対策は地域都府県の条例規制に委ねるということになるので、法との整合性に問題を残すのでは。</li> <li>(E案) 事業者別総量規制は合理的に思えるが、対策地域外での使用事業者の特定が困難ではないか。対策地域外の府県が対応するのか。できることは都府県もすでにやっているのでしょうか。</li> <li>(F案) 荷主に計画書の提出を求めるのは合理的に思える。ただし、荷主の定義と特定がむずかしいかもしれない。</li> </ul> </li> </ul> <p>次は追加の案。（これまでに検討されたことがあるのかもしれないが）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(G案) 車使用事業者が規制の対象となっている法規制を拡大し、車の集中する対象地域内の卸売市場・トラックターミナル・鉄道貨物ターミナル・港湾貨物ターミナル・空港貨物ターミナルなどの大規模集配(中継?)施設の設置者および管理者に対して、非規制適合車の流入阻止やアイドリングストップなどの排出削減を義務づける。出入口でのチェックと非規制車の流入排除は可能。ほとんどの施設は公共が設置したものであるため、実施は容易であろう。対策地域外からの流入も阻止する効果がある。F案との併用が望ましいでしょう。</li> </ul>
------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>報告書骨子案 P.10 の・局地汚染対策を・・・(p.6 の施策効果の評価手法の項と関連)。現在は汎用性のあるシミュレーションモデルが確立されていないことは事実であり、J E A モデルもあるが、あまり使われない状況。各地方自治体がシミュレーションモデルを使用して、局所対策の施策効果検証を行うことは望ましいことではある。しかし、現在使用可能なモデルは複雑で地方自治体の手に負えるものではない。専門コンサルタントなどに委託して実施しなければならない状況。その委託も財政事情によりほとんど不可能になっている。</li> </ul> <p>汎用性のあるモデルよりも、個別局所用の簡易なモデルをそれぞれの箇所の特性に合わせて作成するほうが有利ではないか。簡易で地方自治体にも容易に使用できるものであれば、施策効果検証も容易にできる。モデルの再現性を評価するための指標だけは予め用意しておかねばならないが。</p> <p>地方自治体の担当者が自ら使用できるものとするのが、施策の立案時の効果検証を可能にする。国における一括検証では、時間と手間がかかりすぎると思われる。</p>
小林委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>問題点と、対応する物理的対策を明確にし、その対策を進めるための政策を整理する。そして、その政策を進めるための事業（予算）、税制、規制等を提案するというストーリー。</li> </ul>
関澤委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境基準達成に対する施策効果を把握・評価するためには自然的要因と人為的要因を区別して考える必要がある。発生源条件に気象要因も含むのであれば、人為的要因への対策が実施されるのと同様に、黄砂等の気象要因についても対策が必要と考える。国内における固定、移動発生源の対策のみではなく、黄砂等に対する対策（政府間交渉等）についても本骨子案に言及すべきと考える。</li> <li>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を行うことは重要と考える。そのような取組が対策地域全体へ広がるよう促進することが必要と考える。</li> <li>一般的に荷物の運送は発荷主ではなく発注者が決めていることから、荷主への指導のみでは期待する効果は得られないと思われる。発注者に対する施策についても検討すべきと考える。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流入車も含めた適合車への転換の促進等に関する A ~ F 案に対して、懸案事項、デメリット、対策実施による費用対効果（行政、事業者等の費用負担とその効果金額（健康被害軽減などを換算）を明示）を記述すべき。～ が明確となることにより、採用可否の判断が可能となると思われる。想定されるデメリット等については例えば以下の通り。 <ul style="list-style-type: none"> <li>- A 案のデメリット：適合車への代替対応が困難な事業者がある。法規制が実施された場合、規制地域を横断して輸送することが最も効率的な配送経路となるにもかかわらず、非規制地域に迂回せざるを得ず、結果的に輸送距離が長くなり燃料消費量の増加によって排出ガスの増加につながる可能性がある。地球温暖化対策の観点から総合的に考えてデメリットがあると考ええる。</li> <li>- F 案の懸案事項：改正省エネ法（18 年 4 月 1 日施行）により、運輸事業者と荷主との連携による省エネルギー取組が強化されることとなる。同法では、荷主に係る措置が追加され、一定規模以上の貨物輸送を発注する荷主は省エネルギー計画の作成、エネルギー消費量等の報告が義務付けられている。F 案を採用することは、施策の重複であり荷主に過度な負担を与えかねない。</li> </ul> </li> </ul>
山下委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2004 年度における NOx や PM の状況は改善されている。今後は、運輸部門における新たな省エネ対策として、荷主と輸送事業者の連携による物流効率化が予定されており、これらは排出ガスの削減効果も大きいと考えられる。NOx・PM 法に関する車種規制や排出ガス規制の見直しは、関係産業界における技術開発状況の検証等を踏まえた判断が必要であり、直ちに実施せず、まずは、省エネ法改正等の新規施策の効果を十分に見極めることが重要と考える。</li> <li>・ 特定地域への流入規制については、非規制地域への迂回を余儀なくされ、結果的に輸送距離が長くなることから、燃費の悪化と同時に、排出ガスの増加に繋がる可能性があり、法制化すべきではない。</li> </ul>