

＜自動車排出ガス総合対策小委員会委員からの主なご意見＞

委員名	意見
太田委員	P9 【人流対策の推進】 下から2行目 L R T等を含めた公共交通機関の整備 <加筆>・利用促進等
	P17 【局地汚染対策】 上から5行目 時間帯、地形、沿道利用状況 <加筆>等の
	P20 【交通量の抑制及び交通流の円滑化】 上から14行目～ ロードプライシングについては、「面的な交通量抑制」の役割と共に、環境、排出特性の悪い車についての「流入抑制」にも使えることも記述してほしい
鹿島委員	P16～17【局地汚染対策】 ・対策として道路と建物等の構造物との一体構造物を上げるのは適当ではないか。 ・事前確認を支援するために汚染マップの作成、活用を記載してはどうか ・公共投資という言葉が使われているが、公共投資は景気対策や格差是正策として行なわれるとのイメージがある。特に理由がなければ、社会資本整備などの方が適切ではないかと思う。
	P18【流入車も含めた適合車への転換の促進等】下から7行目 「例えば、地域内の非適合車の使用の抑制のため・・・との連携を促すような枠組みが考えられる。」という文章の意味が理解しにくい。
猿田委員	・各種施策を総合的・効果的に地方公共団体と協働して実施していくことが肝要。 ・狭小のため流入車の影響を受けやすい地域なのか、局地汚染対策を主眼にすべきか等未達成局の要因分析を行うべき。 ・全国的な環境改善に取り組むべき姿勢を示すべき。
杉山委員	P3 2. 2-1 (1) ②対策地域以外の環境基準達成状況 上から3～5行目 非達成についてはたとえば「…今後 調査する必要がある。」とされているが、達成状況が好ましいケースについても触れる必要はないか。(今後の一層の達成率向上の指針となるのではないか?)
	P8 【低公害車の普及促進】上から5～6行目 および、 P19 【低公害車の普及促進】1行目 「自動車税のグリーン化」は正しくは「自動車税制のグリーン化」ではないのか(自動車税の重・軽課、自動車取得税の軽減措置の双方を内容とするのか。)
	P20 【交通量の抑制及び交通流の円滑化】 上から14行目 「…賦課型ロードプライシング」の賦課型の表現は必要か。 上から24行目 「…、高速道路の距離帯別料金制度の導入を通じた…」に関して、NEXCO、本四ではすでに距離比例料金を導入済み、首都高は導入を検討中であるのではないか。
	P22 4 (3) 評価手法の今後のあり方 上から7行目 「…シミュレーションモデルを普及して…」は「…シミュレーションモデルを活用して…」とした方がよいのではないか。
萩原委員	P16～17【局地汚染対策】 「都市環境」とは何を意味しているのか。本報告書が扱っている自動車排出ガス総合対策そのものが都市環境対策だと思うのだが、道路構造と並んで用いられており、「都市構造」の意味かと思うがどうか。