

11.4 自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法

11.4.1 背景

窒素酸化物による大気汚染問題については、大気汚染防止法による工場・事業場に対する規制や自動車排出ガス規制（単体規制）の強化などが行われてきたが、大都市地域における窒素酸化物による大気汚染は深刻な状況が続いており、汚染地域が拡大した。近年では、窒素酸化物発生源としての自動車の負荷率はきわめて大きく、平成2年度には、東京都71%、大阪府53%となっている。

このため、単体規制の強化を図りつつも、これだけでは二酸化窒素に係る環境基準を満たすことが困難と予測される地域において、地域全体の自動車排出窒素酸化物の総量の削減を図るため、平成4年「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」が制定された。

11.4.2 概要

同法に基づき、自動車から排出される窒素酸化物による大気汚染が著しい地域として埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府及び兵庫県の196市区町村を特定地域として指定し、平成12年度末までに二酸化窒素に係る環境基準を概ね達成するため、以下の対策を講じている。（図11.4.1）

(1) 総量削減基本方針及び総量削減計画

法に基づくマスタープランとして国は総量削減基本方針を定め、この中で総量削減のための施策として、自動車単体規制の強化、車種規制の実施、低公害車の普及促進、物流対策の推進、人流対策の推進、交通流対策の推進、局地汚染対策の推進及び啓発活動の推進を定めている。また、基本方針に基づき各都道府県が総量削減計画を策定し、所要の施策を講じている。

(2) 特定自動車排出基準

特定地域内を使用の本拠とする貨物自動車、バス等について特定自動車排出基準を定め、基準に適合しない自動車については自動車検査証を交付しない等の措置をとっている。

(3) 自動車使用合理化指針

事業所所有大臣は、自動車使用の合理化等を図るための指針を定め、事業者に対して、窒素酸化物排出量の低減に資するよう必要な指導及び助言を行っている。

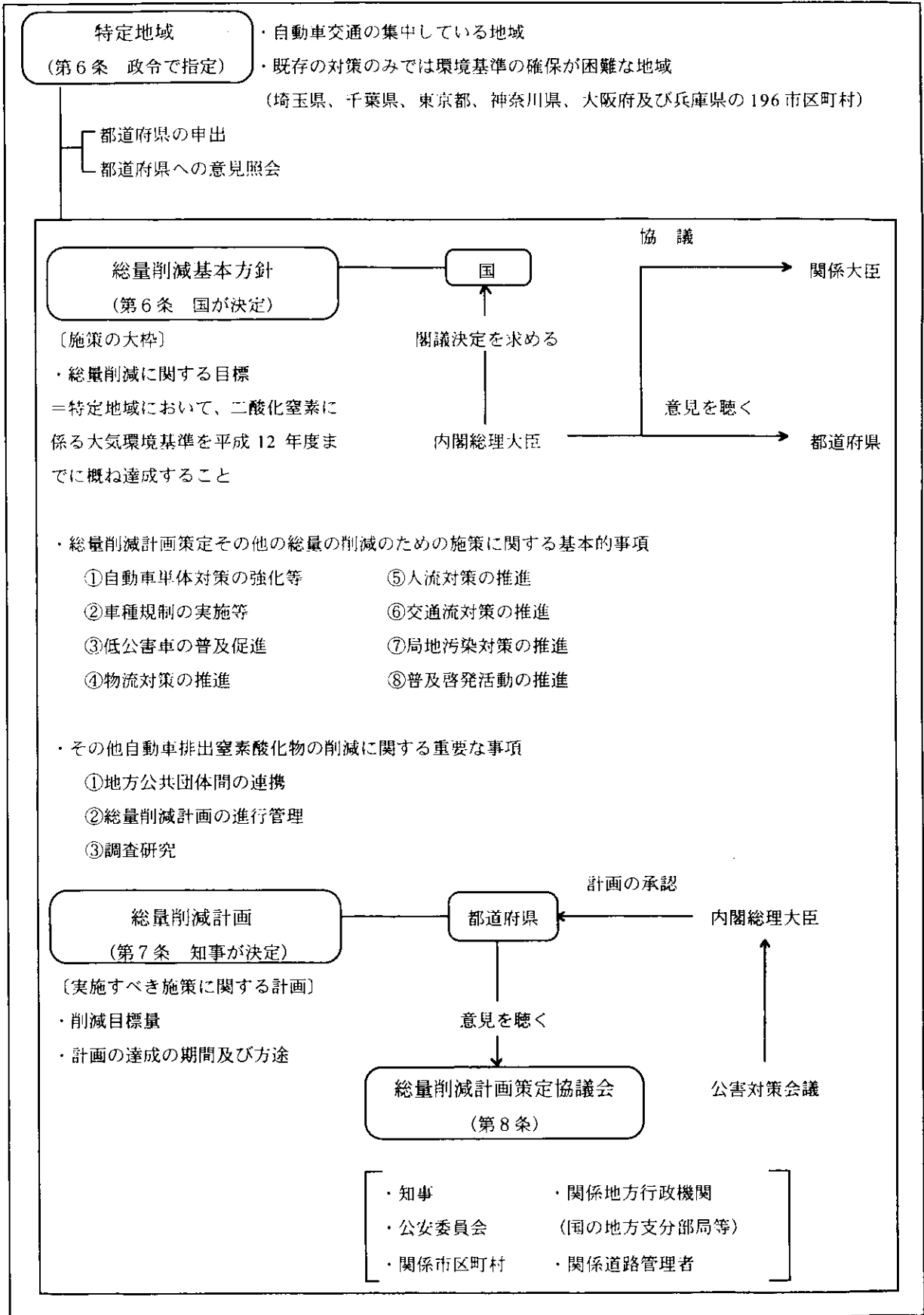


図 11.4.1 (その1) 自動車 NOx 法の体系図 (平成4年6月3日公布、平成5年12月1日車種規制施行)

国の援助（第15条）

特定自動車排出基準の適用（車種規制）（第10～12条）

- ・ 特定地域内に使用の本拠を有する貨物自動車、バス、及び特種自動車（貨物自動車及びバスをベースにしているもの）で、特定自動車排出基準（下表）に適合しないものは、使用できなくなる。

車両総重量区分	特定自動車排出基準
1.7t以下	昭和63年規制ガソリン・LPG車並
1.7t超え2.5t以下	平成元年規制ガソリン・LPG車並
2.5t超え5.0t以下	平成元年規制ディーゼル副室式車並（注）
5.0t超え	平成元年規制ディーゼル直噴式車並（注）

（注）平成7年9月以降製作の車には平成6年規制並の基準値が適用される。

- ・ 使用過程車には、適用猶予期間が設定されている。

種別	初度登録日からの年数	ナンバープレートの分類番号
普通貨物自動車	9年	1及び10～19
小型貨物自動車	8年	4及び40～49、6及び60～69
大型バス（定員30人以上）	12年	2及び20～29
マイクロバス（定員11人以上30人未満）	10年	2及び20～29（一部5、50～59、7、70～79）
特種自動車（貨物車・バスベースのもの）	10年	8及び80～89

- ・ 車種規制は、道路運送車両法により担保される（基準不適合車への車検証不交付）。

事業者の自動車使用合理化指導等
（第13条）

事業所管大臣 ← 環境庁長官 ← 都道府県

要請

指導・助言

自動車使用合理化指針 → 事業者

卸・小売業、製造業、電話・ガス
・ 熱供給事業運輸業、建設業

その他の施策

（施策の所掌大臣、知事）

- ・ 低公害車普及
（電気自動車、天然ガス自動車等の普及促進）
- ・ 物流対策
（共同輸配送の推進、物流施設の適正配置等）
- ・ 人流対策
（公共交通機関の整備、乗継ぎ利便性向上等）
- ・ 交通流対策
（バイパスの整備、交通管制の高度化等）

図 11.4.1（その2） 自動車 NOx 法の体系図（平成4年6月3日公布、平成5年12月1日車種規制施行）