

「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について（案）」に対する意見の概要と意見に対する考え方

意見の概要	意見に対する考え方
<p>1 . 大気汚染の状況等 1 - 2 発生源別排出量等 窒素酸化物についても一般局・自排局別の分析を行うべき。(37-1)</p> <p>1 - 3 沿道での粒子状物質(PM)汚染と健康影響 尼崎公害訴訟や名古屋南部公害訴訟の判決を踏まえ、現状でも既に健康影響被害がでる段階に達していることを明記すべき。(25-3, 39-1)</p> <p>NOxの毒性についても記載すべき。(27-2)</p> <p>SPMに対する二次生成粒子の影響が大きいことも記述すべき。(37-2)</p>	<p>・窒素酸化物のグラフは、測定局への寄与割合ではなく排出量の割合を示したものであるため、各地域毎に一つずつのグラフで示しています。</p> <p>・裁判の判決等について、客観的な事実を記述しました。</p> <p>・NOxの毒性等については、ディーゼル排気微粒子のよくな新たな知見が近年とりまとめられておらず、特に記述はしませんでした。</p> <p>・二次生成粒子については、特に文章では記述していませんが、グラフから読みとれるとおり、その影響が少なくないことは明らかと考えます。</p>
<p>2 . 自動車排出ガス対策の実施状況と評価 2 - 1 自動車NOx法に基づく施策の実施状況 いくつかの施策については、対策効果や費用対効果が試算されたことは評価できる。(6-2)</p>	
<p>2 - 2 粒子状物質(PM)対策の実施状況 尼崎公害訴訟を踏まえて国の施策の内容を見直すべき。(25-1)</p> <p>名古屋南部公害訴訟についても触れるべき。(25-2)</p>	<p>・裁判の判決等について、客観的な事実を記述しました。</p> <p>・名古屋南部公害訴訟についての記述を追加しました。</p>
<p>3 . 今後の自動車排出ガス総合対策のあり方 「生活環境の保全」という記述は不要であり削除すべき。(25-4)</p> <p>(1) 対象物質 粒子状物質も対象とし、早急に対策を実施していくことに賛成。(21-1)</p> <p>PM2.5を指標として、対策を講じるべき。(25-12)</p>	<p>・健康の保護とともに、生活環境の保全は、環境保全上の重要な政策目標であり、明記することは必要と考えます。</p> <p>・粒子状物質を対象とし、早急に対策を講じるべきことを提言しました。</p> <p>・今後、PM2.5に焦点を当てた対策の検討を進める上で、基礎となるべき調査研究や監視体制の充実に努めるべきことを提言しました。</p>

意見の概要	意見に対する考え方
<p>【地方自治体の役割の強化等】 自治体の役割を強化すべき。(3-1, 17-9, 18-2)</p> <p>国の責任をはっきりさせるべき。(25-11)</p> <p>国と自治体との施策の整合が必要である。 (5-4, 12-1, 15-2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 答申でも、具体的な施策の立案や実施に際しては、自治体の役割も重要である。また、国の役割も重要である。国と自治体との役割を明確にし、国と自治体との施策の整合を図る必要がある。 ・ 国と自治体との施策の整合が必要であることを提言しました。
<p>4. 各施策の充実強化の方向 総合的な観点から種々の方策を組み合わせた長期的な対策が必要。(5-1)</p> <p>環状道路整備、物流効率化等について、地球温暖化対策の観点と合わせ対策を講じるべき(5-3)</p> <p>いくつかの重要な施策の検討が不十分であり、中途半端となっている。(6-3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長期的な対策の重要性についても、TDM施策等の項で強調しているところです。 ・ 物流、人流、交通流に関わる対策は、交通に起因する環境負荷の低減を通じ、地球温暖化対策に資するものと考えます。また、ディーゼル車対策の推進も地球温暖化対策への貢献の可能性があります。 ・ 小委員会においては、できるだけ総合的な検討に努めましたが、より対策効果や社会的影響が大きいと見込まれる施策等の検討に重点をおきました。
<p>(1) 車種規制 全般論 車種規制等については、自動車使用者に大きな負担となるため、その具体化にあたっては、広く関係者の意見を聞くことが必要(6-4)</p> <p>車種規制については、将来再び代替を求めることのないようにすべき。(9-2, 10-5)</p> <p>規制対象 排出基準は、エンジンの構造で区別するのではなく、排ガス性能で設定すべきことを明確にしたことは評価できる(6-1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車種規制等の具体的な規制内容を定めるにあたっては、別途、パブリックコメントが実施されることになっていきます。 ・ 車種規制等については、社会的な影響も大きいことから、様々な角度から分析する必要があると踏まえ、施策を立案する必要が指摘されています。

意見の概要	意見に対する考え方
<p><u>猶予期間</u> 使用過程車の猶予期間は短縮すべき (2-2, 17-5, 18-8, 21-11)</p> <p>トラック・バスに係る猶予期間は、近年の平均使用年数の実態を考慮し、延長すべき。 (9-3, 12-3, 13-3)</p> <p><u>他の環境対策との整合性</u> 規制強化により、大部分の中古車は廃車されることとなる。このため、最終処分場の確保が深刻化する。このことを踏まえ慎重にすべき、環境庁が買い取るべき等 (10-1, 31-2)</p> <p>使用過程車への自動車税の増税を利用した新車の買い換え促進は資源のリユースの概念から逆行する (34-1)</p>	<p>・ 猶予期間の短縮については、大幅な短縮は財産権の侵害を招き、縮減の必要はないと試算し、原則として平均的な使用年数は5年程度を目安とし、猶予期間の短縮は、この範囲内で行うべきである。また、猶予期間の短縮は、環境対策の観点から、必要に応じて行われるべきである。</p> <p>・ 同上</p>
<p><u>その他考慮すべき事項</u> 中小企業者、一般ユーザー等への買い換え補助制度を充実すべき。(1-3, 27-4)</p> <p>規制対象車を商品として取り扱う中古自動車販売業者について、税制優遇措置、運転資金の優遇貸付等の配慮を願いたい。(10-4)</p> <p>強制代替に伴うコスト増が、大気環境改善のために果たすバスの役割を損なうことにならないように支援策が必要(12-4)</p>	<p>・ 助成措置等については、可能な限り充実することとする。また、その旨の記述を補足した。</p> <p>・ 同上</p>
<p>(2) 低公害車の普及促進 低公害車・低排出ガス車の普及のため、より一層の技術的支援、助成制度、税制の優遇措置、国の責任のもとでの燃料供給施設の整備、低公害車以外の使用の制限、導入義務化等の施策が不可欠。 (5-5, 17-6, 18-9, 21-12, 40-3)</p>	<p>・ 今後、国の援助策の充実・強化などについては、積極的に検討し、必要に応じて実施する。また、その旨の記述を補足した。</p>

意見の概要	意見に対する考え方
<p>自動車に依存するようなビジョンは問題。(18-13)</p> <p>(6) 経済的措置 自動車税のグリーン化、環境税の導入、燃料種に応じた課税、各種の自動車排ガス低減誘導策の創設等も検討すべき。(1-7, 5-9, 31-4)</p> <p>PPPの原則について、汚染者を広くとらえ、トラック運送業者=汚染者という短絡的な発想にならないよう環境コストの負担の在り方について十分な議論が必要。(9-5)</p> <p>ロードプライシング等については、導入効果など慎重な取り扱いが必要。(5-8, 10-6, 42-5)</p> <p>「経済活動への影響」「環境上の効果と経済的負担とのバランス」は削除し、自動車諸税、駐車場課税などを具体的に盛り込むべき(18-14)</p> <p>軽油に対する優遇税制を早急に是正すべき。(21-6, 26-1)</p> <p>道路特定財源制度に影響を及ぼさないようにすべき。(42-4)</p> <p>(7) 局地汚染対策 知事の要請限度については、「今後の課題」ではなく、積極的にとらえるべき。(18-15)</p> <p>指摘された方向で実施すべき。(21-9)</p> <p>要請限度については、尼崎判決において示された値を活用することも考えられる。(25-8)</p> <p>局地汚染対策等に活用できるシミュレーションの代案があるので、活用すべき。(25-14)</p>	<p>・交通需要マネジメントや公共交通機関の整備等を含めて提言していることなどからも明らかを示すように、自動車への過度な依存を改めていく方策を示している。</p> <p>・汚染者負担の原則を基本としつつ、さらには多様な局面的な経路の原位置をの活が平成13年度見込みの自動車税のこのとを参考とする。同</p> <p>・ロードプライシングの導入可能性は地域の实情によつて異なること、施策の有効性、社会的受容性等について、各地域において十分に検討を進め、具体化を進めることが適切であると考えます。</p> <p>・経済活動への影響等の指摘があることを述べたものであり、記述は適切であると見なす。具体的な経済的措置の提案については、今後の施策検討の参考となるものと考えます。</p> <p>・軽油税の是正については、税制全般の中での検討課題と見なす。</p> <p>・経済的措置は、自動車利用に伴う環境コストの内荷を低減することにより、交通の活動が生ずる負担などを減らすことが目的であり、受益者負担などの考慮は別の観点から議論されるべきものと考えます。</p> <p>・要請限度については、その具体的活用を検討するにあたって科学的知見の蓄積等が必要であり、今後の課題としました。</p> <p>・要請限度については、科学的知見を蓄積した上で、十分に検討することが必要と考えます。</p> <p>・ご意見は、今後の施策検討の参考となるものと考えます。</p>

意見の概要	意見に対する考え方
<p>(8) その他 <u>D P F</u> D P F の技術開発等を促進すべき。 (1-4 , 29-2 , 33-2 , 38-2)</p> <p>D P F の装着対策を円滑に実施するため、助成制度などの経済的支援措置、D P F 整備機関の充実等を進めるべき。(1-8 , 3-4 , 31-6)</p> <p>D P F 認定制度の早期創設が必要。(3-3)</p> <p>装着車の貸与または共同利用を推進すべき。 (16-6)</p> <p>D P F 装着義務化を打ち出すべきである(2004 年から義務づけ、装着できない車両のメーカー買い取り義務等)。 (17-2 , 18-6 , 21-2 , 25-9 , 26-2 , 27-5 , 31-3)</p> <p>D P F を装着すれば、使用継続を認めるべき。 (27-1 , 31-5)</p> <p>全国的な対策 全国的な規模で貨物自動車を大量に使用している事業者に対しては、使用本拠地が特定地域外であっても、自動車利用管理計画の策定を義務づけるなどの措置を行うべき。(1-9)</p> <p>燃料の低硫黄化が行われた後は、ディーゼル車の排ガス基準値をガソリン車並等とすべき。(18-16)</p>	<p>・ D P F の技術開発促進が重要との認識の下、認定制度の創設等を通じた積極的な取組を提言しました。</p> <p>・ 助成措置等については、できる限り充実することが必要であると考えます。</p> <p>・ D P F 認定制度の創設を含めて積極的に取り組むべきことを提言しました。</p> <p>・ ご意見は、今後の施策検討の参考になるものと考えます。</p> <p>・ D P F については、「ディーゼル車対策技術評価検討会」において、D P F の使用過剰に直ちにかんがわれ、D P F の現状の技術的取組は、有望な技術と認められ、D P F の技術的取組は、今後のD P F 認定の促進等に努めたいと考えています。</p> <p>・ D P F の装着によって、使用継続を認める仕組みの可否は、今後の検討課題と考えます。</p> <p>・ 全国的な規模で自動車を使用する事業者に対する計画策定の義務づけは、今後の検討課題と考えます。排ガスの性能の向上を促進する取組を進めるべきことを提言しました。</p> <p>・ 単体規制の基準値は、各車種の排ガス性能の水準等を勘案して適正に設定すべきものと考えます。</p>

意見の概要	意見に対する考え方
<p><u>整備点検</u> 運転教育の実施による適正運転の励行を促す実効ある制度を構築すべき（3-5）</p> <p>整備不良車に対する取り締まりを強化すべき。（27-7）</p> <p><u>燃料改良</u> 最近開発された燃料（クリーン軽油、ガイヤック等）を使用すれば、現実的にかつ効果があるのではないか。また、そうした燃料開発を進めている企業を支援していくべきではないか。（4-1, 26-3, 32-1, 34-2）</p> <p>低硫黄化は、排出ガス低減に効果ある対策であるため、重視していくべき。また、世界燃料憲章の勧告に従い、サルファーフリー燃料を広く普及させるべき。（7-3）</p> <p>燃料中硫黄分の更なる低減が好ましいかどうかの研究を最優先で進めるべき。（8-2）</p> <p>低硫黄軽油の供給は、とりわけ特定地域内の燃料供給施設に配分されるようにすべき。（16-5）</p> <p>軽油中の硫黄分の低減を前倒しすべき。（18-7）</p> <p><u>普及啓発</u> 環境教育の実施、アイドリングストップ運動の強化などを通じて普及啓発を推進すべき。（16-7, 26-4）</p> <p><u>その他</u> まず削減目標値を定めて、それを達成するために最も費用効果的な政策を選ぶようにすべき（17-3, 19-3）</p>	<p>・ご意見は今後の施策検討の参考となるものと考えます。</p> <p>・整備点検について、施策推進の必要性を強調しました。</p> <p>・これらの燃料については、まずその定量的な排出ガス低減効果などについて一層の研究が必要と考えます。</p> <p>・「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第四次答申）」（平成12年11月）において、軽油中硫黄分の目標値を50ppmとするとともに、将来的にはそれ以上の低硫黄化が望まれるとされているところです。</p> <p>・ご意見は今後の施策検討の参考となるものと考えます。</p> <p>・低硫黄軽油の必要な排気後処理装置を備えたディーゼル車は、全国的な普及が見込められ、その供給を確保する必要があると考へられ、平成16年末までに低硫黄軽油が供給されることについては、平成16年末までに実施されることとなっています。</p> <p>・普及啓発の推進は、これからも重要な施策と考えます。</p> <p>・最終報告案においても、達成すべき目標について検討した上で、施策のあり方を検討する際に、費用対効果に関する分析等を活用しています。</p>

意見の概要	意見に対する考え方
<p>費用対効果を追求するのは問題であり、多少コストがかかってもディーゼル車に対し、ガソリン車並みのレベルを要求すべき。(18-1)</p> <p>濃度シミュレーションを使い、「制御された交通量の抑制」と「DPF装置」を組み合わせた対策を実現すべき。(25-10)</p> <p>車庫とばしの規制をすべき。(27-3)</p> <p>諸外国の対応を調査研究し、有効な対策を取り入れるべき。(25-13)</p> <p>公健法の指定地域を復活し、公害被害者の救済を図るべき。(39-2)</p> <p>環境基準を強化すべき。(39-3)</p> <p>その他個別技術の推薦あり。(20, 28, 33-1, 35)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・効果的な対策を進める上で、費用対効果を考慮していくことには意義があるものと考えます。 ・ご意見は今後の施策検討の参考となるものと考えます。 ・同上 ・国内外を問わず、情報の収集と分析に努めることは重要と考えます。 ・ご指摘の点は、諮問された審議事項とは異なるものと考えます。 ・同上