

## 「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について(最終報告案)」

- (1)意見募集期間 平成19年1月23日(火)から平成19年2月7日(水)  
 (2)告知方法 環境省ホームページ及び記者発表  
 (3)意見提出方法 郵送、ファックス、電子メール

### ＜ご意見の提出数と内訳＞

・提出元

民間企業関係	20	通
事業者団体関係	14	通
省庁・地方公共団体関係	2	通
個人・その他	2	通
合計	38	通

NO	ご意見の対象項目	ご意見の対象頁及び行	ご意見の概要	件数	ご意見に対する考え方
1	3-1【車種規制】(3件)	5頁	車両の強制代替は財産権の侵害になる。	1	財産権は絶対不可侵のものではなく、公共の福祉の見地から合理的な範囲内で制限を加えることは許されています。自動車NOx・PM法に基づく車種規制は、従来からの対策だけでは環境基準を確保することができない地域に限って行われるもので、しかも、平均使用年数を参考に適用猶予期間を設定し、負担が過度に大きくならないように配慮して実施されている規制です。
2		5頁	車種規制の対象となった車両がどこに行ったのか等、検証の必要がある。	1	頂いた御意見は今後の施策の検討に際して参考にさせていただきます。
3		5頁	運行に支障のない車両を運送事業者が代替える必要がないようにするべき。	2	環境改善に向けた対策努力継続の必要性、既に取組を行っている者との公平性、国会附帯決議の趣旨より、現行の猶予期間の下で、排出基準適合車への転換を進めることとすべきと考えており、その旨最終報告案に記載しています。
4	3-2施策効果の評価手法の整備状況	11頁下から2行目	施策効果の評価に当たって、シミュレーションモデルについては、格子点間隔を一層狭めて高解像度にするるとともに、周辺建物の蓄熱状況による拡散の変化なども再現できるようにするなど、一層ダイナミックなものに発展させていくべきである。	1	頂いた御意見を踏まえ、シミュレーションモデルの発展の具体的方策の明確化について今後検討してまいります。

5	4. (2)【対象物質】	13頁	PM2. 5については、「検討を進めるべき」という段階ではなく、「早期に環境基準を設定し、対策を講じる」とすべきである。	1	PM2. 5については、中央環境審議会答申(第八次答申)で、予防原則の観点からも、当面、最大限の粒子状物質削減に努めるとともに、健康影響や排出実態の把握等に関する研究を進め、その結果を踏まえて、排出ガス許容限度目標値の設定の必要性について検討する必要がある旨指摘されており、当部会においても、答申の趣旨を踏まえ、引き続きこれらの知見の蓄積に努め、検討を進めるべきと考えており、その旨最終報告案に記載しています。
6	4. (2)【対策地域の範囲】	14頁	対策地域の枠組みの撤廃を検討していただきたい。	6	自動車NOx・PM法の対策地域については、自動車交通が集中しており、従来の自動車排出ガス規制のみでは、二酸化窒素等の環境基準の確保が困難な地域について、特別の措置を講ずるものであり、環境基準の超過地点について地域的な広がりは見られないこと等から、対策地域の枠組みを変更する必要はないと考えており、その旨最終報告案に記載しています。
7	4. (2)【車種規制の対象等】	14頁	車種規制の猶予期間を2年延長し、小型トラック10年、普通トラック11年とする措置を講じていただきたい。	3	猶予期間については、環境改善に向けた対策努力継続の必要性、既に取組を行っている者との公平性、国会附帯決議の趣旨より、現行の猶予期間の下で、排出基準適合車への転換を進めることとすべきと考えており、その旨最終報告案に記載しています。
8	4. (2)【自動車使用管理計画など事業活動に伴う排出の抑制措置】	15頁	事業者には計画書・報告書の提出の義務を課すような類似の規制については、事業者の負担軽減につながるように、様式や届出方法のより一層の合理化を図りたい。	1	自動車使用管理計画については、排出量計算ソフトの整備などを行ったところであり、各都府県のホームページに掲載されている計算ソフトの活用が期待されることとあり、その旨最終報告案に記載しています。
9	4. 今後の自動車排出ガス総合対策のあり方		大気汚染に係る環境基準を早期かつ確実に達成するため、局地汚染対策としても早期に効果が発現できる流入車対策を、国が責任を持って、先送りすることなく速やかに実施すべきである。	1	「対策地域外から対策地域内に輸送を行うような自動車輸送事業者や対策地域内に貨物自動車運送事業者に輸送を行わせる者については、排出量の抑制のために必要な取組を行うべきである」と提言されており、取組の具体的な内容については関係省庁と調整の上、具体的な方策を検討することとしています。

10	4. (3)【局地汚染対策】 (2件)	16頁	今後の対策については、交差点対策等の局地汚染対策を中心として推進を図られたい。	1	「今後の対策は、各々の局地の特性に対応した個別の対策を行うことを推進するような枠組みを制度化することが基本になると考えられる」と提言されており、局地汚染対策について、関係機関が連携をとり対策効果を発現していくような法的枠組みを構築することが適当であると考えています。
11		16頁	最終報告案において、「自動車に係る対策に加え、都市構造及び道路構造の改善のような抜本的な対策の重要性」や「長期的な視点から、自動車交通を抑制するような道路計画又は自動車に過度に依存しない都市構造を実現する都市計画についての検討」があげられており、都市全体から環境改善が目指される点については賛成である。	1	御意見のとおりと考えており、その旨記述しています。
12	4. (3)【流入車も含めた適合車への転換の促進等】 (14件)	18頁	車両メーカーの車両開発努力を促すべき。	2	自動車メーカーの団体に対し、新長期規制に適合した車種をできる限り早期かつ大量に供給するよう要請し、現在、各社から新長期規制に適合した車種が販売されてきています。
13		18頁	補助金等財政的支援の拡充をしてほしい。	6	自動車NOx・PM法による車の買い換えや低公害車の取得等に関して税の軽減措置、低利融資、補助等を従来から行っていますが、今後も、拡充に努めてまいります。
14		18頁	大都市圏で使えなくなった車が地方で再度使われるのは矛盾を感じる。補助金が出されるのは、完全に使えなくする処置が必要に思われる。	1	頂いた御意見は今後の施策の検討に際して参考にさせていただきます。
15		18頁	対策地域内外で車種規制を実施するなど公平な負担をお願いするような施策にすべきである。	4	車種規制の対象については、環境基準未達成の地点が特定の局地に限定されつつあることを考慮すると、対策地域外の自動車の所有者全てに広く対策地域内と同じ車種規制のような重い負担を強いるような手法を取り入れることは適当でないと考えており、その旨最終報告案に記載しています。
16		18頁	対策地域外の自動車の所有者全てに対策地域内と同じ車種規制を実施されたい。	2	
17	18頁下から8行目	流入車対策については、条例など地域の独自の取組に加え、三つの対策地域に共通して適用されるルールとなるNOx・PM法としても一定の対策を講ずることとすべきという趣旨を明確にすべきである。	1	頂いた御意見を踏まえ、自動車NOx・PM法の位置づけの明確化について、今後検討してまいります。	

18	18頁	排出基準を達成していない車両の乗り入れ禁止を実施されたい。	1	
19	18頁	対策地域内への非適合車両の流入について、規制を実施してほしい。	11	対策地域外から対策地域内に輸送を行うような自動車輸送事業者は、排出の抑制のために必要な取組を行うべきであると提言されており、取組の具体的な内容については関係省庁と調整の上、具体的な方策を検討することとしています。
20	19頁	流入車における非適合車の使用の抑制に荷主が協力するに当たっては、まず、実態を把握した上で取組みを検討することとなると思われることから、現状では法規制とするのではなく、自主的な取組による対応が望ましいと考える。	1	
21	19頁	荷主等に対し、流入車対策について一定の役割を果たさせるような法改正や制度創設が考えられているようだが、こうした対策は一部事業者に過大な負担を強いるものであり、安易な法改正や制度創設を行うことは避けるべきである。	1	「対策地域外から対策地域内に貨物自動車運送事業者に輸送を行わせる者については、排出の抑制のために必要な取組を行うべきである」と提言されており、取組の具体的な内容については関係省庁と調整の上、具体的な方策を検討することとしています。
22	19頁	流入車対策については関係者の自主的な取組の促進を基本として御検討いただきたい。	1	
23	19頁	流入車対策については、事業者の自主的な取組を促す施策を講ずるべきである。	1	
24	19頁	車種規制適合車か否かを一目で識別できるステッカー制度を早期に実現されたい。	1	「自動車輸送事業者による適合車の使用を促すため、容易に車両が自動車NOx・PM法上の車種規制に適合した車か否かが識別可能なステッカー制度等を構築する必要がある」と提言されており、今後、具体的な方策を検討することとしています。
25	19頁	対策地域域外に登録して、実際には対策地域内で営業を行っている運送事業者について、今後の対策はどうなるのか教えてほしい。	1	車庫とばしについては警察当局と行政当局の連携による取り締まり強化等を図ってまいります。

26	4. (3)【使用過程車対策について】	19頁	走行距離の短い車両に対しては、簡易な排ガス検査で車種規制を緩和されたい。	1	走行距離等に応じて規制を行うことは、個々の車について走行距離等を確認する手法を整備する必要がありますが、これは法的に担保されていないこと等から、現実採用することは困難と考えます。
27	4. (3)【局地汚染対策】 【交通量の抑制及び交通流の円滑化】	20頁	局地汚染対策に際し、「交通流の円滑化」や「交通量の抑制」に留まらず、都市全体の「自動車交通量の削減」を明確に打ち出すべきと考える。 その上で、【交通量の抑制及び交通流の円滑化】に示されているように、「持続可能な都市づくり」を目指した市民の意識改革、交通ネットワークの再構成・道路空間の再配分、自動車に代わる交通手段の創出等の対策を掲示すべき。	1	交通量の抑制については、「ESTモデル事業等による公共交通機関の利用促進等を引き続き推進するとともに、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である。」とし、「カーシェアリングや自転車利用の取組を広げていくべきである。そのため、自転車道・駐車場の整備等の支援方を検討することが必要である。更には、国内外で注目を集めているモビリティ・マネジメントの取組も強化されることが望まれる。」こと、また「物流対策に関しては、トラックのトリップ数の削減を図ることが求められる。」ことなど交通量削減の観点も含めて提言されています。
28	4. (3)【交通量の抑制及び交通流の円滑化】	21頁	局地汚染対策を集中的に実施することに加え、交通流の円滑化等を図るため、都市部の環状道路を整備するなど幹線道路ネットワークの形成を早急に実現すべきである。	1	最終報告案においては「交通の分散に資するバイパス等の幹線道路ネットワークの整備も重要である。」と提言されています。
29	4. (3)【エコドライブ等の普及・啓発について】	21頁	①エコドライブについては、中小企業等では「人・資金・情報・ノウハウ」などが不足しており、サポート体制の構築が重要である。 ②エコドライブをしやすい道路環境づくりについての施策、エコドライブ認証制度の設立、実践者への優遇施策、エコドライブ支援機器導入車への助成、エコドライブ支援機器の標準装備化などによって、さらなる普及が図られるべき。 ③「エコドライブ支援センター」を設け、きっかけづくり・情報発信・サポートの仕組みづくり等を進めるべき。	1	エコドライブについては、「エコドライブ普及推進アクションプラン」に基づき、関係省庁、地方公共団体及び関係機関とが連携して普及・啓発等の積極的な取組が必要である。」と提言されており、頂いた御意見は、今後の具体的施策の検討に際して参考にさせていただきます。
30	4. (4)評価手法の今後のあり方	22頁第2パラグラフ最終行	評価手法については、シミュレーションモデルを抜本的に発展させつつ、その普及・活用を図っていくべきである。	1	頂いた御意見を踏まえ、シミュレーションモデルの一層の発展の必要性の明確化について、今後検討してまいります。
31	その他		天然ガス車の活用を図るため、天然ガスの供給体制の整備等を進めてほしい。	1	天然ガスの供給体制の整備については、補助金、税制優遇等によりその整備を促進しております。

32	その他		今後の中央環境審議会等の審議で、オールテレークレーン(クレーン用台車)のような特殊な車種の存在についての考慮をお願いします。	1	頂いた御意見は将来の審議に際して参考にさせていただきます。
33	その他		山坂登坂の多いといった地域特性に適合するための機能面も研究していただき、安心して使用できる製品開発を自動車メーカーに望む。	1	頂いた御意見は今後の施策の検討に際して参考にさせていただきます。