

「自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針」の変更案に対する意見募集結果

- (1)意見募集期間 平成19年11月10日(土)から平成19年12月9日(日)
 (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
 (4)ご意見の提出数と内訳

提出元	提出数
民間企業関係	0通
事業者団体関係	1通
省庁・地方公共団体関係	2通
個人・その他	0通
合計	3通

NO	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
1	<p>大気環境の早期改善に向け、各自治体や事業者が効果的な対策を打てるよう、具体的な方針や重点対策地区の指定の基準などを明確に示すとともに、局地汚染対策に必要な抜本的な都市構造及び道路構造対策などを提示し重点的な財政措置を講じること。</p>	<p>局地汚染対策の進め方や重点対策地区の指定に関する基本的事項については、今回のパブリックコメントの対象である自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針(以下「基本方針」といいます。)の変更案においてお示ししたとおりです。また、財政措置に関していただいた御意見については、今後の施策の検討に当たり参考とさせていただきます。</p>
2	<p>ポスト新長期規制車の投入について、車両総重量により適用開始時期を遅らせることなく、継続生産期間を設けず、早期にかつ確実に進めるための必要な指導や誘導をおこなうこと。</p>	<p>今般の改正では、ポスト新長期規制について、「09年目標値」に沿った排出ガスの低減を図る等の自動車排出ガス低減対策を着実に推進する旨規定しています。いただいた御意見については、今後の施策の検討に当たり参考とさせていただきます。</p>

3	<p>ポスト新長期規制の実施に当たり、「挑戦目標」と位置づけている窒素酸化物の目標値及び導入時期を早急に明らかにすること。</p>	<p>いただいた御意見については、今後の施策の検討に当たり参考とさせていただきます。</p>
4	<p>ステッカー貼付は義務化とし、車検制度を活用するなど使用過程車に対する確実な交付の仕組みを構築すること。また、対策地域内でも車検更新が可能な猶予期間内にある自動車もステッカー貼付の対象とすること。</p>	<p>今般の改正では、ステッカーについて、自動車NOx・PM法に基づく排出基準の適合車に貼付されるステッカーの利用等により、車種規制が適用されない自動車についてもできるだけ排出基準の適合車となるよう、啓発活動を行う旨規定しています。いただいた御意見については、今後の施策の検討にあたり参考とさせていただきます。</p>
5	<p>積極的に導入することとされている低公害車について、例示としてLPガス自動車を明記すること。</p>	<p>当該部分は、「低公害車開発普及アクションプラン」(平成13年7月11日経済産業省・国土交通省・環境省)において低公害車として位置づけられている「CNG自動車」、「ハイブリッド自動車」、「低燃費かつ低排出ガス認定車」を低公害車の例としてあげたものです。なお、「低燃費かつ低排出ガス認定車」に該当する排出ガス性能の良いLPG自動車については、原案でも低公害車の対象としているところです。</p>
6	<p>エコドライブの講習・指導ができる人材の育成を図るため、国においては必要な措置を行うとともに、欧州などでは既に取り入れられている運転免許取得時や更新時において、運転手に対してエコドライブ講習の受講を義務付ける措置を講ずること。また、エコドライブ支援装置の標準化等を自動車メーカーに働きかけるなど、より積極的にエコドライブの普及促進に取り組むこと。</p>	<p>今般の改正では、エコドライブについて、関係省庁、地方公共団体及び関係業界が連携し、自動車の運転者への教育等の普及啓発活動や、エコドライブ支援装置等の普及促進等を行う旨規定しています。また、関係省庁、関係団体においてエコドライブの普及・推進に必要な調査を実施し、今後の施策に反映させる旨規定しています。いただいた御意見については今後の施策の検討にあたり参考とさせていただきます。</p>

7	<p>自動車交通流を円滑化するため、地域特性や道路状況に応じて、車両を高速道路等の他の道路に誘導するなど、抜本的な対策を国の責任において実施すること。また、「自動車起因の大気汚染を低減する施策」の具体的手法を明示すること。</p>	<p>交通流の円滑化も含め、自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に係る各種の対策については、国や地方公共団体等の緊密な協力の下で総合的かつ協力を推進していくことが必要であり、いただいた御意見については今後の施策の検討にあたり参考とさせていただきます。 なお、「自動車起因の大気汚染を低減する施策」の具体的手法としては、基本方針の変更案において例示しているとおり、都府県境を超える信号制御の連動、う回誘導等を想定しており、引き続き、そのような施策について研究し、実用化を図るものとしています。</p>
8	<p>「貨物自動車運送事業者等に対し、排出基準の適合車を使用することを要請する取組を積極的に進める」を「貨物自動車運送事業者等に対し、排出基準の適合車はもとより、低公害車を使用することを要請する取組を積極的に進める」とすること。</p>	<p>改正自動車NOx・PM法では、対策地域内において自動車を使用するときは当該自動車を排出基準適合車とする努力義務を定めており、当該部分は、この努力義務について荷主の側からも働きかけを行うという趣旨の記述です。また、低公害車の導入については、第4の1(2)で記述しています。</p>
9	<p>事業者団体等が自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制に取り組むに当たり、具体的な数値目標等の指標を設定した上で、NOxPM削減に関する自主的な行動計画等の策定に努めることを規定すること。</p>	<p>排出抑制に取り組むに当たっては、一義的には個々の事業活動の規模、事業活動を行う地域の環境の状況等を踏まえて、個々の事業者ごとに適切な措置を選択して取組を進めることが適当であり、今般の改正では荷主及び発注者についても当該取組について新たな規定を置いたところです。また、事業者団体についても、関係業界としての相互理解、啓発等に自主的に取り組む旨規定しております。</p>