

# 今後の自動車排出ガス総合対策中間報告（概要）

## 1．大気汚染の状況等

- ・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、全体として改善傾向が見られるものの、大都市圏を中心に環境基準を達成しない測定局が依然として残っている状況。

## 2．自動車排出ガス対策の実施状況と評価

- ・17年度における中間目標と推計排出量を比較すると、NO<sub>x</sub>の推計排出量は埼玉県、三重県で、また、PMの推計排出量は神奈川県及び愛知県以外の6都府県で中間目標を上回る。普通貨物の排出係数が計画値を上回ったこと等が要因。
- ・22年度における大気環境基準達成の見込みについては、将来推計の不確実性を加味し、気象条件及び発生源条件をデータ整理して汚染物質の移流・拡散状態を推計するシミュレーションモデルを用いた濃度予測計算による評価を行う必要がある。

## 3．今後の自動車排出ガス総合対策のあり方

### (1) 今後の目標等

- ・当面は、目標に変更を加える必要はないが、できる限り早期に達成し、さらに改善を図ることが望ましい。
- ・今後の重点的な課題としては、事業者の自主的な取組を促す措置、流入車対策、局地汚染対策等。

### (2) 自動車NO<sub>x</sub>・PM法の制度の今後のあり方

#### 対象物質

- ・窒素酸化物及び粒子状物質に関しては、引き続き対象とすることが適当。

#### 対策地域の範囲

- ・直ちに対策地域の範囲を変更する必要はない。

#### 車種規制の対象等

- ・対象自動車、車種規制基準値、猶予期間については、現行制度を基本とすべき。

#### 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

- ・自動車使用管理計画は、事業者の自主的な取組をさらに促進するように制度の運用を改善すべき。計画策定に係る事業者負担の軽減も重要。
- ・計画策定義務のない事業者についても、グリーン経営認証制度等を活用すべき。
- ・将来的には経済的インセンティブにつながるような方策の検討が望まれる。

### (3) 各種施策の今後のあり方

#### 流入車も含めた適合車への転換の促進等

- ・今後、流入車対策を講じる必要性がある場合には、以下の案が考えられる。
- (A案) 対策地域内の非適合車の走行禁止を法律により規定する。
- (B案) 対策地域を指定する制度を改め、車種規制等を全国に適用する。
- (C案) 対策地域の外側に「準対策地域」(仮称)を設定し、準対策地域に使用の本拠を有する特定自動車については、原則として車種規制等を適用。
- (D案) 対策地域外において一定車両数以上の特定自動車を使用する事業者に排出抑制のための計画提出を求める等、流入車による排出の抑制を行う。
- (E案) 対策地域内において一定量以上の貨物を発生させる荷主や受け取る荷主に排出抑制のための計画提出を求める等、流入車による排出の抑制を行う。
- (F案) 対策地域内において一定量以上の自動車が集まる施設の設置・管理者に排出抑制のための計画提出を求める等、流入車による排出の抑制を行う。

#### 使用過程車対策について

- ・排出ガス低減機能が適正に維持されているか確認できるようにする手法として期待されるリモートセンシングデバイスに関連する調査・研究を支援すべき。

#### 低公害車の普及促進

- ・税制、補助・融資等の各種施策については、積極的に取り組んでいくべき。

#### 交通量の抑制及び交通流の円滑化

- ・E S Tモデル事業等による公共交通機関の利用促進等にあわせて、カーシェアリング特区の全国拡大や自転車道・駐輪場の整備等の支援方策の検討が必要。
- ・物流対策に関しては、輸送効率の向上、交錯輸送の削減等が必要。
- ・賦課型ロードプライシングについては、課金の法的根拠等について検討が必要。
- ・高速道路の効果的な利用による一般道路の交通量の削減、違法駐車取締り、バスベイ、トラックベイや荷さばき場の整備を含めた対策の推進が必要。

#### 局地汚染対策

- ・個別の場所の状況に応じて、関係機関の間で、連携をとり対策効果を発現していく枠組みを構築することが適当。
- ・街区や建築物の形状等が大気環境の質に影響を与えることを認識し、中長期的に都市環境対策を進めることが重要。特に、局地の大気拡散を容易にするように周辺土地利用を誘導していく方策、新たな土地利用や施設整備を行おうとする際に大気環境を含めた影響の事前確認を行う仕組等についても考慮すべき。
- ・今後の審議においては、場所の特定を図り、役割分担等につき検討。

#### エコドライブ等の普及・啓発について

- ・引き続き積極的な取組が必要(免許取得・更新時におけるエコドライブ教育の実施、エコドライブへの誘導を図る車載装置等の公用車への率先導入等)

### (4) 評価手法の今後のあり方

- ・局地汚染対策には可能な限り汎用性のあるシミュレーションモデル改良が必要。
- ・環境基準の達成に向けては、自動車対策とその他対策を総合的に評価すべき。

## 自動車排出ガス総合対策小委員会名簿

委員長	だいしょう やすひろ 大聖 泰弘	早稲田大学理工学部教授
委員長代理	さかもと かずひこ 坂本 和彦	埼玉大学大学院理工学研究科教授
委員	あさの なおと 浅野 直人	福岡大学法学部教授
	いしだ はるお 石田 東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
	おおた かつとし 太田 勝敏	東洋大学国際地域学部教授
	おじま としお 尾島 俊雄	早稲田大学理工学部教授
	かしま しげる 鹿島 茂	中央大学理工学部教授
	こうの みちかた 河野 通方	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
	さるた かつみ 猿田 勝美	神奈川大学名誉教授
	すぎやま まさひろ 杉山 雅洋	早稲田大学商学大学院教授
	なかだ しんや 中田 信哉	神奈川大学経済学部教授
	ながた かつや 永田 勝也	早稲田大学理工学部教授
	はぎはら きよこ 萩原 清子	首都大学東京大学院都市科学研究科教授
	よこやま おさゆき 横山 長之	元資源環境技術総合研究所所長

( 50音順、敬称略 )

## 自動車排出ガス総合対策小委員会審議経緯

- 第1回 日時：平成17年10月13日（木）16時～18時  
内容：今後の自動車排出ガス総合対策のあり方に係る検討項目について
- 第2回 日時：平成17年10月25日（火）14時～16時  
内容：地方自治体からのヒアリング  
（埼玉県、千葉県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県）
- 第3回 日時：平成17年10月27日（木）10時～12時  
内容：地方自治体からのヒアリング（東京都、神奈川県）  
産業界からのヒアリング（社団法人日本経済団体連合会）  
環境NGOからのヒアリング  
（全国公害患者の会連合会、財団法人公害地域再生センター）
- 第4回 日時：平成17年11月 9日（水）10時～12時  
内容：運送事業者団体からのヒアリング  
（社団法人全日本トラック協会、社団法人日本バス協会）  
今後の自動車排出ガス総合対策の方向性について
- 第5回 日時：平成17年11月15日（火）14時～16時  
内容：今後の自動車排出ガス総合対策の方向性について
- 第6回 日時：平成17年11月24日（木）10時～12時  
内容：今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について
- 第7回 日時：平成17年12月 5日（月）14時30分～16時  
内容：今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について  
（小委員会中間報告とりまとめ）