

「自動車NOx・PM法に基づく総量削減基本方針案について」意見募集結果

意見の概要	意見に対する考え方・対応
<p>【総量削減に関する目標】 「おおむね達成」という目標はあいまいなので、もっとはっきりすべき。(1件)</p> <p>【総量の削減のための施策に関する基本的事項】 1 自動車単体対策の強化等 1-1 整備不良車等に対する取り締まりを強化すべき (9件)</p> <p>1-2 低硫黄軽油の早期開発・供給を図るべき(15件)</p> <p>1-3 排出ガス低減装置の研究開発や普及を推進・支援すべき(26件)</p> <p>1-4 排出ガス性能の良いディーゼル車やバスを早期に開発すべき(2件)</p> <p>1-5 単体規制をさらに強化すべき(1件)</p>	<p>自動車NOx・PM法では、二酸化窒素と浮遊粒子状物質の大気環境基準の確保を図るために、自動車から排出されるNOxとPMの総量を削減する総合的な施策を推進しますが、地域の諸条件によっては、環境基準の達成が困難となる地区もあり得ることから、「おおむね達成」と定めています。こうした局地的な対策を必要とする一部の地区においても、必要な施策を講じていくこととしています。</p> <p>点検・整備の確実な実施等に向け、第2の2(1)「自動車単体対策の強化等」に定めるように、効果的な取締りの実施など、各種の施策を着実に進めることとしています。</p> <p>燃料品質の改良を通じて排出ガス低減を進めるため、第2の2(1)「自動車単体対策の強化等」に燃料品質対策を着実に推進すると定め、平成17年に予定されている単体規制の強化に併せ、軽油中の硫黄分を平成16年末までに50ppmとする規制強化を行う予定です。</p> <p>排出ガス低減装置の開発普及については、第2の2(1)「自動車単体対策の強化等」に自動車排出窒素酸化物等の低減技術の研究開発等を推進し、適切なものについては、その普及を図ると定め、たとえば、効果のあるディーゼル微粒子除去装置(DPF)に対しては、装着する際の補助を行うことなどを予定しています。</p> <p>ディーゼル車等の排出ガス規制は、今後とも、中央環境審議会答申に基づき、順次強化します。これにより、自動車メーカー等の努力と相まって、排出ガス性能の良いディーゼル車等が早期に開発され、市販されるものと考えます。</p> <p>自動車に対する単体規制については、第2の2(1)「自動車単体対策の強化等」に定めるように、中央環境審議会答申に基づき、順次強化します。</p>

- 2 車種規制の実施等
買い換え促進のため、経済的優遇措置や支援措置を拡大すべき（11件）
- 3 低公害車の普及促進
- 3 - 1 低公害車導入のための経済的優遇措置や支援措置を拡大すべき（4件）
- 3 - 2 低公害車普及を進めるため、燃料供給施設の整備拡充への優遇措置や支援措置を拡大すべき（2件）
- 3 - 3 大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の開発を早急に推進すべき（2件）
- 4 交通需要の調整・低減
- 4 - 1 パークアンドライド・道路整備等を実施すべき（1件）
- 4 - 2 市街地内の交通量の削減を図るため、総量規制や販売台数規制を検討すべき（2件）
- 4 - 3 荷主の協力のもとに物流システムを再構築すべき（2件）
- 4 - 4 原案を基に公共交通機関へシフトすべき（2件）

車種規制による自動車の買い換えについては、新基準適合車への買い替えを行った場合の自動車取得税の軽減措置や、政府系金融機関による融資制度を設けています。

低公害車の一層の普及を図るため、第2の2（3）「低公害車の普及促進」に定めるように、低公害車の普及への支援措置や、次世代低公害車の技術開発の促進、国等の公用車の低公害車への切り替えなど、各種の施策を着実に進めることとしています。
また、昨年7月に環境省、経済産業省、国土交通省が協力して策定した「低公害車開発普及アクションプラン」に基づいて、低公害車の開発・普及に一層積極的に取り組んでいきます。

同上

同上

都市内の自動車交通量の軽減を図るため、第2の2（4）「交通需要の調整・低減」に定めるように、パークアンドライドや道路整備等を含む各種の施策を進めることとしています。

市街地内交通量の軽減を図るため、第2の2（4）「交通需要の調整・低減」に定めるように、各種施策を講じます。総量規制や販売台数規制の実施は、現時点では困難であると考えます。

自動車交通量の軽減を図るため、第2の2（4）「交通需要の調整・低減」に定めるように、より効率の良い物流システムの構築等に向けた施策の実施に努めます。また、事業者の判断基準に関する基本的事項（別紙）の第3の3に定めるように、荷主、発注者と自動車使用者との協力と相互連携が進められるよう、努力を求めています。

公共交通機関の利用を促進するため、第2の2（4）「交通需要の調整・低減」に定めるように、各種施策の着実な実施に努めます。

5 交通流対策の推進

5 - 1 車両の登録ではなく、走行を規制すべき（6件）

5 - 2 所要のIT機器は、装備して販売すべき（2件）

6 普及啓発活動の推進

排出量の低減効果のある自動車使用方法等について、啓発活動を継続的に実施すべき（1件）

【事業者の判断基準に関する基本的事項】

1 取組方針の作成とその効果等の把握

措置の効果の把握等、現状の技術レベルでは実施が難しい事項は削除すべき（2件）

2 適正運転の実施

2 - 1 デジタル式運行記録計は唯一の装置ではないので、より広義な表現にすべき（1件）

2 - 2 アイドリングストップを実施すべき（1件）

【その他】

1 車種規制を緩和もしくは廃止すべき（122件）

2 国と地方公共団体は十分な調整を図るべき（1件）

自動車NOx・PM法の車種規制は、規制の実効性を確保する観点等から、車両の登録段階で、規制基準への適合を判定することとしています。走行の規制や流入の規制の実施は、実効性の観点等から、現時点では困難であると考えます。

IT機器の装備義務づけは、現時点では困難と考えますが、情報通信システムの基盤整備、機器の普及等に努めます。

第2の2（7）「普及啓発活動の推進」に定めるように、各種の普及啓発活動を積極的に実施していきます。

自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を効果的に行うためには、現状の技術レベルを前提としつつ、自主的な目標等の作成、具体的措置の実施に加え、それら措置の効果把握し、当初の目標及び措置の方針を再検討して、さらに効果的な取組を行うことが重要であると考えます。

デジタル式運行記録計は、分かりやすくするために例示したものであり、これを唯一の装置として想定しているわけではありません。

アイドリングストップについては、別紙の第3の1（3）「適正運転の実施」に、具体的措置のひとつとして定めています。環境省では、かねてよりアイドリングストップ運動を提唱し、地方公共団体、各種団体の取組と相まって進められているところであり、今後さらに取組が広がるよう、各種施策を実施してまいります。

車種規制の具体的基準等については、パブリックコメント等の手続きを経て、平成14年2月に政令等で決定し、公布したところであり、本年10月から施行されます。

国と地方公共団体との調整を含め、関係者間の緊密な連携を図ることについては、第3の2「総量削減計画の進行管理」に定めています。各種施策の実施に当たっては、国と地方公共団体との間で、十分な調整を図っていきたいと考えます。

3 本基本方針案に基づく諸施策を着実に実施するため、国は責任体制を明確化すべき（1件）

4 施策効果を的確に把握するための手法を早期に確立すべき（1件）

本基本方針に基づき各種施策を効果的に実施するために、環境省を中心に関係省庁と連携協力して法施行を進めたいと考えます。

本法に基づく施策の効果の的確な把握等については、第3の2「総量削減計画の進行管理」に定めるように、関係者間の密接な連携を図りつつ、施策の進捗状況の把握・評価、総量削減計画の進行管理を着実に実施するため、それを可能にする手法の早期整備、必要なデータの収集等を行うこととしています。