

## 中央環境審議会答申において指摘された事項の取組対応状況

## 1. 今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について(平成12年12月)

答申において指摘された事項	取組状況
<p><b>3 今後の自動車排出ガス総合対策のあり方</b></p> <p>(1) 対象物質</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車NOx法の対象に粒子状物質(PM)を加え、早急に削減のための対策を実施していくことが必要。</li> </ul> <p>(2) 特定地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現行の特定地域の周辺地域について、粒子状物質を低減する必要性も考慮し、地域を拡大することについても検討すること。</li> <li>自動車NOx法の特定地域に名古屋市及びその周辺地域を追加すべき。</li> </ul> <p>(3) 目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境基準の概ね達成を目標とする必要がある。</li> <li>二酸化窒素の環境基準は、全国的に維持されることが望ましい基準であることを十分勘案して、各地域における具体的な達成水準を検討することが必要。</li> <li>粒子状物質に関しては、可能な限りの削減を図るべく、定量的な削減目標量を示すべき。</li> <li>目標の達成期間の設定については、10年程度の目標期間とせざるを得ないが、計画期間の中間でその達成状況を点検することも必要であり、中間目標を別途設けることとすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成13年6月 自動車NOx法の改正により、規制対象物質に粒子状物質を追加。</li> <li>平成14年 改正政省令公布 対策地域拡大(名古屋市周辺地域(愛知・三重圏)等を追加)。</li> <li>平成14年4月 国の総量削減基本方針 告示。大気環境基準の概ね達成を目標。</li> <li>平成15年度 総量削減計画策定。この中で、各地域における具体的な達成水準を目標として設定。</li> <li>平成14年4月 国の総量削減基本方針 告示。総量削減目標量の設定を基本的事項に明記。この中で粒子状物質について定量的に削減目標量を設定。</li> <li>平成14年4月 国の総量削減基本方針 告示。平成17年度までの削減目標量の設定を基本的事項に明記。</li> </ul>

#### (4) 基本的枠組み

- ・平成8年度末に中間点検が行われたものの、その後の対策実施に的確に反映されなかった。今後は、より効果のある計画の進行管理の仕組みを構築し、毎年情報の収集に努めながら、可能な施策については毎年、それ以外の施策についても計画期間の中間時点で、施策の進捗状況の点検・評価を行い、その後の施策の推進に反映させていく必要がある。そのためには、総量削減計画の策定実施主体である都府県知事が中心となって、国等と連携しつつ、計画の進行管理を行うことが必要。
- ・協議会の運営にあたっては都府県が主導し、総量削減計画の進行管理を行う組織として活用することなども、法律規定の整備を含めて検討すべき。
- ・協議会については、住民等の参加を可能とするなど、その運営や参加主体を開かれたものとするのが望まれる。
- ・中間点検の結果を含め、積極的に情報公開を進める必要がある。
- ・各種施策の進捗状況や大気環境の改善効果をできる限り定量的に評価していく必要がある。国は、物流の効率化、交通量の低減、交通流の円滑化、環境の改善効果等を調査・推計・測定するための手法の一層の精度向上や簡易手法の開発、施策効果を評価する情報の体系的・継続的な収集・整備等を進める必要がある。
- ・情報技術の進展、普及によって新たなビジネスの拡大や流通形態の多様化が進む傾向にあり、こうした変化は、物流効率化や共同輸配送等を促進する一方で、宅配便の増加や小口多頻度化による交通量等の増大につながる可能性もあり、その将来的な動向を注視していく必要がある。
- ・平成14年度から毎年度、国と連携しつつ都府県が進行管理を実施。平成17年度、最新の大気汚染の状況や中間目標の達成状況、現行の施策等を踏まえ、中央環境審議会大気環境部会等で中間点検。
- ・都府県によっては、協議会を総量削減計画の進行管理を行う組織として活用している。
- ・平成13年12月17日付環管自第167号「自動車NOx法の一部改正法の施行及び法に基づく協議会の設置等について」で8都府県に対し、協議会に住民代表や関係事業者が参加できるよう配慮すること。また、積極的な情報公開を進めるよう通知している。
- ・17年度の中間点検も中央環境審議会大気環境部会で審議。結果についてもホームページなどで公開。
- ・物流・交通流施策適正評価手法確立調査（平成13年～15年度）を実施し、物流、交通流施策に関する評価の手引きを作成している。
- ・自動車道路環境影響総合調査を平成14年度から実施し、自動車交通に係る基礎情報を8都府県に提供している。
- ・宅配便は増加傾向にあるものの、交通量は横ばい傾向になっている。

- ・ 地方自治体が各施策の実施主体に対し、必要な情報の報告を求め、また、適切な指導・助言等を行うことができるような仕組みを設けることが必要。
- ・ 国は、自治体の役割強化を支える経済的な支援、技術的な支援等に積極的に取り組むことが必要。
- ・ 広域的な施策の連携等も強化することが必要。
- ・ 地方自治体が地域の実情に応じ、自主的に的確かつ柔軟な対応が可能となるような仕組みとすることが重要。

#### (5) 具体的施策の考え方

(試算結果より)

- ・ 個々の自動車に着目した対策に加え、環境への負荷の少ない交通システムの構築に向けた各種施策を総合的に講じていく必要がある。
- ・ 将来予測には不確実性が大きいことを勘案しつつ、各種対策を立案することが必要。
- ・ 計画期間の中間で施策の進捗状況や環境濃度の改善状況等を評価し、その後の対策の進め方に反映させることが必要。
- ・ 地域の実情に応じて、目標達成に向けた適切な施策の立案、実施が必要。

- ・ 自動車NOx法改正時に、都道府県知事が事業者に対し、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制について必要な指導及び助言をすることができる規定が追加された。(自動車NOx・PM法第16条)
- ・ 低公害車の導入に係る補助等。
- ・ 八都府県市首脳会議の開催。平成14年、ディーゼル車排出ガス対策推進に関する宣言。
- ・ 自動車運送事業者以外の事業者に対する指導等については、国が定めて公表した判断基準を勘案して、都府県知事が行っている。

- ・ 総量削減計画に基づき、個々の自動車に着目した対策に加え、交通需要の調整・低減、交通流対策の推進等を行っている。
- ・ 将来予測には不確実性が大きいことから、可能な限りきめの細かい実態把握・対策効果の検証が行えるよう、毎年、大気環境モニタリング結果について解析するとともに、「自動車交通環境影響総合調査」を実施し、対策地域内において走行している車両の排出基準適合状況や対策地域外からの流入車両の交通量割合等を把握し、8都府県に提供している。
- ・ 平成17年度、最新の大気汚染の状況や中間目標の達成状況、現行の施策等を踏まえ、中央環境審議会大気環境部会等で点検。
- ・ 条例により首都圏一都三県や兵庫県では地域の実状に応じて流入車規制を実施。

#### 4 各施策の充実強化の方向

##### (1) 車種規制

- ・規制対象車種の拡大（ディーゼル乗用車）
- ・特定自動車排出基準の強化（窒素酸化物のみならず粒子状物質の最大限の排出抑制を図る観点から、設定する必要。）
- ・単体規制の強化に伴う車種規制基準値の段階的強化については、中間点検の際に再度分析・評価し、その後の対策の進め方に反映させることが必要。
  
- ・規制基準の強化等に当たり、助成措置等について可能な限り充実していくことが必要。
  
- ・猶予期間については現行規制と同等のものとすることを原則として決定することが必要。

- ・平成 14 年 3 月 改正政令公布 対象車種拡大
- ・平成 14 年 3 月 改正省令公布 排出基準強化

- ・今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について第 8 次答申（平成 17 年 4 月）

ディーゼル自動車及びガソリン自動車の 09 年目標値を設定  
平成 21 年から 22 年にかけて世界最高水準の規制を実施。特に、ディーゼル自動車については、粒子状物質を実質ゼロにする「PMフリー規制」、窒素酸化物は大幅な低減によりガソリン車と同レベル。

- ・政府系金融機関において、排出基準適合車の取得に係る融資を実施（融資件数約 6000 件（平成 16 年度））、排出基準適合車の自動車取得税の軽減措置を実施。
- ・国土交通省による補助制度
- ・平成 14 年 3 月 改正政省令公布（猶予期間を設置）。現行猶予期間と同様の期間とした。新たに車種規制の対象となったディーゼル乗用車の猶予期間については 9 年とした。

## (2) 低公害車の普及促進

- ・従来の低公害車4車種(電気、メタノール、天然ガス、ハイブリッド)に限定せず、低排出ガス車を含めて、その一層の普及を図っていくことが必要。
- ・重量車クラスについては、天然ガス自動車やLPガス自動車の普及に向けて、積極的に取り組むことが必要。
- ・低公害車等の普及施策の抜本的強化。対応して、燃料供給事業者や地方自治体による積極的な取組が求められる。
- ・国や地方自治体における低公害車等の率先的導入。特に公共交通機関であるバス等の低公害車化などの一層の推進が必要。
- ・低排出ガス車認定制度の活用。
- ・容易かつ正確に個々の自動車を識別する方法としてスマートプレートの活用などの施策の展開。

- ・平成13年7月策定の「低公害車開発普及アクションプラン」において、電気、メタノール、天然ガス、ハイブリッドに加え、低燃費かつ低排出ガス認定車も実用段階の低公害車に位置付けて、税制・補助・融資等の低公害車普及促進施策を実施。平成16年度末時点で低公害車の保有台数は全国で約968万台。
- ・天然ガス自動車やディーゼル代替LPガス自動車に対して補助等の支援措置を講じている。
- ・燃料供給事業者によるエコステーションの設置。地方自治体においても各種低公害車等補助、融資、普及啓発を行っている。
- ・政府の全ての一般公用車について、平成16年度末に低公害車への切替えが完了(4236台)。地方自治体向けの低公害車導入補助についても実施(平成16年度までに約1200台)。バス事業者等に対する低公害車導入補助も実施。
- ・低排出ガス車認定制度を活用した税制優遇の創設(自動車税のグリーン化・自動車取得税)。
- ・国土交通省において平成12年度からスマートプレート(電子ナンバープレート)の実用化を図るための研究開発を実施。平成12年、13年度は、試作したスマートプレートを用い、電波ノイズの影響や走行状態における電波特性等を検証。平成14年度は、屋内における電波の伝わり方やスマートプレート自体の耐久性などを検証。平成15年度は、走行時における車両と路側機器の通信状況や通信範囲、電池駆動式スマートプレートの実用性を検証。平成16年度は、ITS世界会議においてスマートプレートの展示及び名古屋市と共同で長者町繊維問屋街における物流効率化のデモンストレーションを実施。平成17年2月、六本木ヒルズにおいてセミナーを開催。

### (3) 事業者における自動車排出ガス抑制対策の強化

- ・ 自動車利用管理計画の策定を義務付けることが適当である。
- ・ 地方自治体等のこれまでの取組との整合性を図りつつ、地方自治体が主体的な役割を担っていく必要がある。
- ・ 地方自治体による指導等の実施にあたっては、一方通行のものとならないよう、事業者の取組を容易にするような地方自治体の施策も必要である。
- ・ 国はこうした取組を促すため、低公害車の燃料供給施設等の必要なインフラ等の整備を行うエネルギー供給事業者や地方自治体等への支援を行うとともに、事業者への支援措置を検討していく必要がある。
- ・ 官庁における率先的取組等も積極的に進める必要がある。
- ・ 荷主事業者の取組は流入車対策などの観点からも重要であり、計画策定を義務づけない場合であっても、荷主事業者の取組を一層促すため、報告徴収を可能とするしくみの導入の検討等を含めて、国や自治体における指導等を強化していく必要がある。

- ・ 平成13年6月 自動車NOx法の改正により、自動車利用管理計画の策定を義務付け。
- ・ 自動車運送事業者等以外の事業者に対する指導等については、都府県知事が行っている。
- ・ 都府県によっては、ホームページに計画提出の周知と計画書の様式、記載例を掲載したり、排出量の算定等が自動計算されるようにするなど、事業者の負担軽減を図っている。
- ・ 低公害車の燃料供給施設の整備を行うエネルギー供給事業者や地方自治体等への補助、税制優遇等を実施。
- ・ 政府の全ての一般公用車について、平成16年度末に低公害車への切替えが完了（4236台）。地方自治体向けの低公害車導入補助についても実施（平成16年度までに約1200台）。
- ・ 「自動車運送事業者等以外の事業者の判断の基準となるべき事項」において、荷主として貨物自動車運送事業者等が自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制に向けて行う努力に対し協力するものとする旨記載した。

(4) 自動車メーカーにおける低排出ガス車の製造・販売を通じた自動車排出ガス抑制対策

- ・低排出ガス車の製造販売のシェアを増やしていくには、市場を通じた取組の促進が適切であり、自動車メーカーは、こうした車種を増やすとともに、情報提供によって、消費者の選択を促し、ユーザーは環境にやさしい消費行動としてその購入使用を進めることが望まれる。こうした取組の中で、全国で販売される車両の区分毎に、フリート平均自動車排出ガス量について情報公開を求め、自動車メーカーの努力を適正に評価する仕組みには意義がある。自動車メーカーにおいて、ディーゼル貨物車等の排出ガス性能の改善を促進して、導入条件の整備に取り組むことが望まれる。さらに、国はこうした取組を促すため、公平な車両区分やフリート平均値の算定方法を明らかにするとともに、事業者への支援措置を検討していくことが必要。
- ・平成12年3月、日本自動車工業会は、ディーゼル車の排出ガス低減を進める自主行動計画を策定・公表したところである。この方針に沿って、自動車メーカーは今後一層の自主努力を行うことが求められており、また国及び地方自治体は自動車メーカーにおける技術開発等を今後一層、要請支援していくべき。
- ・販売事業者は、消費者と直接接する立場にあるため、的確な情報の提供やキャンペーンの展開などを通じ、低公害車や低排出ガス車の普及に積極的に貢献していくことが求められる。

- ・今後必要に応じて検討。

- ・国は自動車メーカーに対して技術開発を適宜要請している他、燃料電池自動車の実用化や現行の大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の技術開発について支援。
- ・東京都は、ディーゼル車メーカーに対して、低公害トラックや安価で高性能の粒子状物質減少装置の早期開発・販売等を要請（平成14年2月）。
- ・経済産業省と環境省は、日本自動車工業会に対して、自動車排出ガス低減のための技術開発の促進について協力要請（平成15年2月）。
- ・販売事業者によっては、地域で開催される低公害車関連のイベントに出展することなどを通して、消費者に環境情報を提供している。

#### (5) 交通需要マネジメント(TDM)等

- ・ TDMについては、各地域の実情に応じて、的確に施策を選定でき、さらに施策の進捗に応じて計画の見直しも可能な、柔軟なシステムを構築していくことが適当である。また、その推進にあたっては、関係行政機関、地方公共団体、住民、関連業界、各種団体が広く参加する協議組織を設置することなどにより、TDM施策の推進体制を確立することが不可欠である。その際、地方自治体は、地域環境の保全に責任を有し、地域の道路・交通施設の計画・整備にかかわる主体でもあり、公共交通機関の運営や交通流等に関して具体的施策を自ら推進できる余地もあることなどから、環境保全の観点から、TDM施策の推進に積極的に取り組むことが求められる。同時に、国においては、自らITSなどの技術開発、TDM施策の効果の定量的把握のための調査研究、社会実験等を積極的に行うとともに、各地域における取組を積極的に支援していくことが必要。
- ・ 中長期的視点に立って、都市内交通の円滑化、交通事故の低減対策など、他の政策目標とも積極的に連携しつつ、都市計画等も組み込んだ抜本的な対策を進める必要がある。同時に、環境保全の観点から施策の進捗を的確に評価する仕組みなどを盛り込みながら、着実に推進していくことが不可欠。

- ・ 地域によっては、国土交通省のモデル事業として関係行政機関、地方公共団体、住民、関係業界、各種団体が参加する協議組織を設置して、TDM施策を推進してきたところである。
- ・ 交通量を抑制することを目的とする混雑課金制度について、施策が経済・社会に及ぼす影響について検討を実施中。
- ・ バイパス、環状道路をはじめとする道路網の体系的整備、交差点及び踏切道の改良を推進。ETCの整備・普及を促進するとともに、道路交通情報通信システム(VICS)の情報提供エリアのさらなる拡大及び道路交通情報提供の内容・精度の改善・充実に努めているほか、信号機の高度化、公共車両優先システム(PTPS)の整備、総合的な駐車対策等を実施。環境ロードプライシング施策を試行。
- ・ 共同輸配送の推進や物流拠点の整備等を実施。都市における公共交通機関の整備やサービス・利便性の向上、さらに交通結節点(17年度：約180か所)の整備を進め、公共交通機関の利用を促進。地域における自動車交通の調整、交通サービスの改善等を行う実証実験に対して、事業費の一部を補助。
- ・ 「都市大気環境改善方策検討調査」において沿道土地利用対策等も視野にいれた施策について検討を行った。

## (6) 経済的措置

- ・ 排出ガス性能の観点からは、現在の単体規制による環境改善効果をさらに高める措置として、排出ガス性能に応じて自動車関係諸税を重軽課することにより、排出ガス性能の悪い自動車から良い自動車への代替を促進することを検討すべき。
- ・ 今後、ロードプライシングの有効性、社会的受容性、技術的基礎、現行制度との整合性等について、さらに検討を進めることが必要。

## (7) 局地汚染対策

- ・ 大気汚染の著しい交差点周辺部のように、特定地域の大气環境を改善するための全般的な対策のみでは、大气環境の改善を図っていくことが困難な地区については、窒素酸化物対策と粒子状物質対策とをともに視野に入れつつ、これまで以上に局地汚染対策の積極的推進を図っていくことが必要。その際、現に汚染が著しい地区に加え、予防的見地から、今後そのおそれのある地区も含めて、局地汚染対策を検討すべき。こうした観点から、施策の推進にあたっては、各地区毎に係行政機関や地区住民等を含んだ協議の場を設け、施策の立案・推進にあたっての地域レベルでのコンセンサス形成を図っていくことが望まれる。

- ・ 自動車の排出ガス性能及び燃費性能に関してある一定の基準を満たした自動車を含めた低公害車について自動車税を軽減し、初度登録からある一定の年数が経過した自動車については重課する「自動車税のグリーン化」を平成13年度より措置している。その他、低燃費かつ低排出ガス認定車を含めた低公害車の取得について自動車取得税を軽減する措置を実施している。
- ・ 交通量を抑制することを目的とする混雑課金制度について、施策が経済・社会に及ぼす影響について検討中。
- ・ 平成12年度から13年度にかけて東京都において東京で実現可能なロードプライシングについて検討。改善効果だけでなく、実施に伴う影響についての将来予測などの検討結果がとりまとめられた。
- ・ 神奈川県では、平成16年度から「局所における大気汚染改善事業」を受けて、道路管理者、警察、関係市などで局地汚染対策検討調査会議を設置し、局地汚染対策に係る効果的な施策の検討及び具体化に向けた調整を行っている。

- ・ 現行の要請限度の制度は、尺度とされている一酸化炭素による大気汚染の状況が改善されていることから要請の実績がなく、また、都道府県知事が要請するだけの仕組であり、現在は十分に機能を果たしていない。このため、二酸化窒素や浮遊粒子状物質を尺度とする要請限度を設定することが考えられるが、要請限度の性質上、どのような限度値とするか、その根拠となる科学的知見を明らかにする必要があり、今後の課題。
- ・ 局地汚染対策についても、その根本的な解決のためには、道路構造、さらにはより広域的な都市構造の見直し等が不可欠。こうしたことから、上述したような施策を推進していくと同時に、長期的視野に立って、沿道土地利用対策や都市計画対策等にも積極的に取り組んでいくことが不可欠。

#### (8) その他

- ・ 自動車単体対策・燃料品質対策の強化

- ・ 今後必要に応じて検討。

- ・ 「都市大気環境改善方策検討調査委員会」において沿道土地利用対策や都市計画対策等も視野にいたした施策について検討を行った。

- ・ 今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について  
第5次答申（平成14年4月）

ディーゼル自動車及びガソリン自動車の新長期目標値を設定

特に、ディーゼル自動車の新長期規制は、平成17年（2005年）までに新短期目標と比べ粒子状物質で75%～85%、窒素酸化物で41%～50%削減する世界で最も厳しい規制

平成17年10月より規制開始。

- 第8次答申（平成17年4月）

ディーゼル自動車及びガソリン自動車の09年目標値を設定

平成21年から22年にかけて世界最高水準の規制を実施。特に、ディーゼル自動車については、粒子状物質を実質ゼロにする「PMフリー規制」、窒素酸化物は大幅な低減によりガソリン車と同レベル。

今後環境省告示（自動車排出ガスの量の許容限度）改正予定

- ・ D P F の可能性を積極的に評価し、現時点で効果の優れた D P F の装着インセンティブの付与等の施策に加え、D P F 認定制度の創設を含め、D P F の技術開発の促進等に今後積極的に取り組むべき。
- ・ 長期的には浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の達成に向けて、自動車対策と固定発生源対策を合わせた総合的対策の策定・実施に向け検討を進めていくことも必要。
- ・ 国土交通省において、平成14年1月に「粒子状物質低減装置性能評価制度」を創設し、平成14年8月にはこれを拡充し「NOx・PM低減装置性能評価制度」を創設。また、平成17年8月には新たに「NOx・PM低減改造認定制度」を創設。
- ・ 揮発性有機化合物（VOC）のインベントリーの整備、VOCがSPM、光化学オキシダント等の生成に及ぼす寄与の把握について調査を実施。
- ・ 平成16年2月 中央環境審議会意見具申「揮発性有機化合物（VOC）の排出抑制のあり方について」
- ・ 平成16年5月 大気汚染防止法改正法成立。工場・事業場から排出されるVOCが排出規制の対象となる。
- ・ 平成17年4月 中央環境審議会答申「VOCの排出抑制制度の実施に当たって必要な事項について」
- ・ 平成17年5、6月 大気汚染防止法施行令、施行規則を改正
- ・ 平成18年4月より規制開始
- ・ 事業者の自主的取組については、中央環境審議会排出抑制専門委員会で検討中。

- ・ 浮遊粒子状物質については、その生成、健康影響等について科学的に解明が十分でない部分も残されているため、今後、より定量的な基礎に立った取組に資するために、濃度予測シミュレーションモデルの確立、各地域における発生源寄与分析、ディーゼル排気粒子のリスクの定量評価、PM<sub>2.5</sub>（粒径2.5μm以下の粒子状物質）等による大気汚染レベルの評価方法の確立等についてのさらなる本格的な調査研究を推進するとともに、国と地方自治体が連携して、PM<sub>2.5</sub>を含めた監視測定体制の整備等に早急に取り組むべき。
- ・ 特定地域として総合的な対策を講じるべき地域以外についても、全国的に自動車排出ガス抑制対策を強化することが必要である。具体的には、特定地域外においても排出ガス性能の悪い車から排出ガス性能の良い車への代替を促進することが適切であり、そのための施策についても検討すべきである。さらに、特定地域以外の地域であっても、大気汚染の状況が厳しい地域については、地域の実状に応じた対策を講じる必要がある。
- ・ 自動車交通に起因する粒子状物質の実態を把握する「道路粉じん等汚染寄与調査」（平成15年度～）など、SPM対策に資する調査研究を推進。
- ・ 平成11年度から「微小粒子状物質等の曝露影響調査研究」を実施しており、平成13年度からはその一環として長期疫学調査を行い、知見の収集・充実を図っているところ。
- ・ 平成14年3月に「ディーゼル排気微粒子リスク評価検討会」において報告書の取りまとめを行うとともに、引き続き曝露データの収集等、知見の収集を行っている。
- ・ 国設及び自治体設置の大気環境測定局において、PM<sub>2.5</sub>の通年測定を実施。
- ・ 自動車排出ガス対策としては、地域を定めた車種規制の他、全国的な取組として、新車に対する自動車排出ガス規制の強化や低公害車の普及促進などの施策を講じている。
- ・ 対策地域外であっても、排出ガス性能の悪い車から排出ガス性能の良い車への代替を促進することが重要であることから、低燃費かつ低排出ガス認定車を含めた低公害車や新長期規制適合バス・トラック等の導入促進のための支援措置を実施しているところ。また、地域の実情に応じた対策の推進が重要であることから、対策地域以外の自治体においても「地域公害防止計画」等独自の計画を策定し、各種施策を展開しているところ。
- ・ 全国各地で開催される低公害車フェアや低公害車ハンドブック等を通じて低公害車の啓発活動を行っている。

- ・使用過程車等に対しては、点検・整備の励行が排出ガス性能の悪化の防止に有効であるため、点検・整備を一層推進すべきである。また、黒煙等の排出ガスの特に悪い車に対する注意を喚起する仕組みを設けるとともに、整備不良車に対する指導・取締を強化することが望まれる。
- ・今後とも公共交通機関の利用促進、エコドライブ、アイドリングストップ、車両整備等の促進、グリーン購入などについて、普及啓発を図っていくことが必要。
- ・国土交通省において、ディーゼル車の黒煙などの排出ガスを低減するため、ディーゼル黒煙クリーンキャンペーンを実施し、迷惑黒煙相談窓口（黒煙 110 番）を設置。また、地方自治体においても同様の取組を実施。
- ・関係省庁が連携し、E S Tモデル事業を実施。
- ・関係四省庁による「エコドライブ普及連絡会」を設置し、エコドライブの一層の普及促進について検討中。アイドリング・ストップに関しては、荷物の積み下ろし等一定時間継続して駐停車する際のアイドリング・ストップを推奨しているほか、信号待ち時等におけるアイドリング・ストップについても、安全性や円滑性等の問題について関係省庁で調査研究を継続中。
- ・地球温暖化防止国民運動「チーム・マイナス6%」の中で「エコドライブをしよう」という普及施策をインターネット等を活用して実施中。
- ・アイドリング・ストップ機能付き自動車の導入に対する補助を実施。
- ・エコドライブ管理システムの構築・普及に係る機器の導入に対する補助を実施。

## 2. 今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について

答申において指摘された事項	取組状況
<p><b>1. 単体規制</b></p> <p>第5次答申（平成14年4月）  ディーゼル自動車及びガソリン自動車の新長期目標値を設定  特に、ディーゼル自動車の新長期規制は、平成17年（2005年）までに新短期目標と比べ粒子状物質で75%～85%、窒素酸化物で41%～50%削減する世界で最も厳しい規制。</p> <p>第8次答申（平成17年4月）  ディーゼル自動車及びガソリン自動車の09年目標値を設定  平成21年から22年にかけて世界最高水準の規制を実施。特に、ディーゼル自動車については、粒子状物質を実質ゼロにする「PMフリー規制」、窒素酸化物は大幅な低減によりガソリン車と同レベル。</p> <p>09年目標値に基づく規制以降の排出ガス低減対策  ・ディーゼル自動車については、技術の進展の可能性、大気環境基準達成に向けた大気環境の改善状況、ディーゼル09年目標値によるその後の改善見通し等を見極めつつ、低燃費技術と排出ガス低減技術との両立に最大限配慮したうえで、必要に応じて新たな排出ガス許容限度目標の設定について検討。  ・ガソリン・LPG自動車については、技術の進展の可能性、大気環境基準達成に向けた大気環境の改善状況等を見極めつつ、低燃費技術と排出ガス低減技術との両立に最大限配慮したうえで、必要に応じて新たな排出ガス許容限度目標の設定について検討。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成15年3月環境省告示（自動車排出ガスの量の許容限度）改正 平成17年10月から規制を実施。</li> <li>・今後環境省告示（自動車排出ガスの量の許容限度）改正予定。</li> <li>・今後必要に応じて自動車排出ガス専門委員会において検討予定。</li> <li>・今後必要に応じて自動車排出ガス専門委員会において検討予定。</li> </ul>

## 2. 燃料中硫黄分の一層の低減

### 第4次答申（平成12年11月）

#### 軽油中の硫黄分の50ppm化

- ・当面、軽油中の硫黄分の許容限度設定目標値を50ppmとし、平成16年（2004年）末までに達成を図ることが適当である。
- ・なお、将来的にはそれ以上の低硫黄化が望まれる。

### 第5次答申（平成14年4月）

#### ガソリン中の硫黄分の50ppm化

- ・ガソリン中の硫黄分は50ppmとし、平成16年（2004年）末までに達成を図ることが適当である。

### 第7次答申（平成15年7月）

#### 軽油の超低硫黄化

- ・平成19年から軽油中の硫黄分の許容限度設定目標値を10ppmとすることが適当である。
- ・燃料生産者は平成17年の早い時期に自主的な部分供給を開始することが望まれる。
- ・ガソリン中の硫黄分等の燃料・潤滑油品質対策のあり方について検討。

### 第8次答申（平成17年4月）

#### 軽油の超低硫黄化

- ・国、自動車製作者、燃料生産者等がそれぞれ協力して排出ガス低減効果について研究を推進し、燃料・潤滑油品質対策のあり方についても検討。

- ・平成15年8月環境省告示（自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度）改正  
業界の自主的取組により平成15年3月から供給開始。

- ・平成15年7月に第7次答申（硫黄分の10ppm化）

- ・平成15年8月環境省告示（自動車の燃料の性状に関する許容限度及び自動車の燃料に含まれる物質の量の許容限度）改正

- ・今後告示改正を予定。

- ・業界の自主的取組により平成17年1月から供給開始。

- ・技術開発の進展等により新長期規制値よりも大幅に低減した低排出ガス車認定を取得した車両が普及していることから、今後必要に応じ検討を行う。

- ・09年期目標値に基づく規制以降の新たな排出ガス許容限度目標の設定についての検討と併せ必要に応じ今後検討予定。

### 3. 燃料蒸発ガス対策

第2次答申(平成9年11月)

駐車時の燃料蒸発ガス対策の充実

- ・走行直後の駐車時に車両自体を熱源として排出される燃料蒸発ガス(ホット・ソーク・ロス: H S L)に加え、長時間の駐車時に外気温を熱源として排出される燃料蒸発ガス(ダイアーナル・ブリージング・ロス: D B L)を規制対象に追加。

第5次答申(平成14年4月)

自動車の駐車時及び走行時に排出される燃料蒸発ガス対策

- ・夏期に供給されるガソリンのリード蒸気圧(Reid Vapor Pressure: RVP)の更なる削減については、平成17年(2005年)年夏以降、燃料生産者の自主的な対応として、65kPa以下に低減することが適当である。

給油所の燃料蒸発ガス対策

- ・車両への給油時の燃料蒸発ガス対策のあり方については、対策を導入した場合の実行可能性、蒸発ガスの回収効率の確保に必要なRVP等の条件といった技術的課題、対策による効果等について検討を進め、また炭化水素排出量全体に占める寄与度や他の発生源に対する炭化水素対策に関する検討状況及び欧米での状況も踏まえ、早急に結論を出すことが適当である。
- ・タンクローリーから地下タンクへの燃料受入時の燃料蒸発ガス対策についても、今後推進していくことが強く望まれる。

浮遊粒子状物質総合対策

- ・燃料蒸発ガスは浮遊粒子状物質や光化学オキシダント等の前駆物質であり、特に浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の達成に向け、自動車対策と固定発生源対策を合わせた総合的対策の策定・実施に向け検討を進めていく中で、その低減について議論を深めていくことが必要である。

- ・規制実施済み。

- ・燃料生産者の自主的な対応として平成17年夏から65kPa以下への低減、今後許容限度告示の改正を予定。

- ・車両への給油時の燃料蒸発ガスの排出実態について現在調査中。

- ・平成16年2月 中央環境審議会意見具申「揮発性有機化合物(VOC)の排出抑制のあり方について」
- ・平成16年5月 大気汚染防止法改正法成立。工場・事業場から排出されるVOCが排出規制の対象となる。
- ・平成17年4月 中央環境審議会答申「VOCの排出抑制制度の実施に当たって必要な事項について」

<p>第8次答申(平成17年4月)  車両への給油時の燃料蒸発ガス対策  ・HCの排出量全体に占める寄与度及び他の排出源に対するHC対策の進捗状況を踏まえ、必要に応じて規制の導入について検討。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成17年5月、6月 大気汚染防止法施行令、施行規則を改正</li> <li>・平成18年4月より規制開始</li> <li>・事業者の自主的取組については、中央環境審議会排出抑制専門委員会で検討中。</li> </ul> <p>・今後必要に応じて自動車排出ガス専門委員会などにおいて検討予定。</p>
<p><b>4. 使用過程車の排出ガス対策</b></p> <p>第5次答申(平成14年4月)  使用過程における性能維持方策  ・車載診断システム(OBDシステム)については、排ガス低減装置の性能劣化を自動的に検出して運転者に知らせる等の機能を持った高度なOBDシステムを早急に導入することが適当である。今後、国は技術的な検討を重ねた上で早急に検出項目、検出値、評価手法等を定め、自動車製作者は高度なOBDシステムを、乗用車、軽貨物車、軽量車及び中量車については平成20年(2008年)から生産段階において装備することが適当である。</p> <p>第7次答申(平成15年7月) (第6次答申、第5次答申同旨)  使用過程車の排出ガス低減対策  ・使用過程車全般については、点検・整備の励行、車検、街頭検査における機能確認等により、良好な排出ガス性能を維持させることが重要。  ・ディーゼル自動車の使用過程車対策として、DPF等の普及促進等の施策を推進する必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該答申に基づき平成20年から規制実施の予定。  (製作者の自主対応により平成18年から一部車種に装着開始)</li> </ul> <p>・国土交通省が中心になって実施中。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省では運送事業者等に対し(13年度~16年度)、環境省では地方公共団体等に対し(13年度~17年度)、DPF等の導入に対する補助を実施。</li> </ul>

第8次答申（平成17年4月）

車載診断システム

・車載診断システム（OBDシステム）については、排出ガス低減装置の機能不良を監視し、それらを自動的に検出して運転者に知らせる高度なOBDシステムを導入することが適当。今後、国は検出項目、検出値、評価方法等について検討を行った上で、高度なOBDシステムをディーゼル自動車に装備することが適当。

使用過程車の排出ガス低減対策（第7次答申、第6次答申、第5次答申同旨）

・使用過程車に係る排出ガス水準の設定、抜取り検査（サーベイランス）の導入方策等の使用過程車に係る総合的な対策について、その必要性も含め早急に検討することが望まれる。

・関係省庁と緊密に連絡を取りながら今後検討予定。

・環境省では、NOx・PMの総量を効果的に低減させていくため、使用過程車からのNOx・PMの排出実態を把握し、使用過程車の排出ガス規制水準等について検討を進めてきたところであり、平成18年度からは、それを活用した実態把握調査を実施していく予定。

・国土交通省では、平成18年度に自動車排出ガス性能劣化の要因の分析調査を行うとともに、引き続き、使用過程ディーゼル車の新たな排出ガス検査方法について検討する予定。

5. 二輪車の規制強化

第6次答申（平成15年6月）

排出ガス低減目標値

平成18年から19年にかけて、現行規制に比べ、HCについては車種により75%～85%低減、窒素酸化物（NOx）については50%低減、一酸化炭素（CO）については85%低減する。

・平成16年6月環境省告示（自動車排出ガスの量の許容限度）改正

<ul style="list-style-type: none"> <li>・使用者の点検・整備の励行による適切な管理が重要。車検、街頭検査において、アイドリング状態における排出ガス中の一酸化炭素及び炭化水素の濃度に係る規制（アイドリング規制）を実施するため、アイドリングに係る許容限度について、採用される排出ガス低減技術を踏まえ、早急に見直すことが必要。</li> <li>・試験モード以外の走行条件や試験条件における排出ガス対策（オフサイクル対策）について、具体的な対策手法や内容について早急に検討する必要がある。この際、対策の実効性に関し施策評価を併せて行う必要がある。</li> </ul> <p>第8次答申（平成17年4月）（第7次答申同旨）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第6次答申に示した排出ガス許容限度目標への対応状況、技術の進展の可能性及び各種対策の効果を見極め、必要に応じて新たな排出ガス許容限度目標の設定について検討。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同上</li> <li>・関係省庁と緊密に連携を図りながら検討中。</li> <li>・今後必要に応じて自動車排出ガス専門委員会において検討予定。</li> </ul>
<p><b>6. 特殊自動車（建設機械等）の規制強化</b></p> <p>第2次答申（平成9年11月） ディーゼル特殊自動車への規制導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定格出力が19kW以上560kW未満のディーゼル特殊自動車から排出される窒素酸化物、炭化水素、一酸化炭素及び粒子状物質について、平成16年（2004年）までに達成すべき、目標値を設定。</li> </ul> <p>第4次答申（平成12年11月） ディーゼル特殊自動車の排ガス低減目標を平成15年（2003年）へ前倒し</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・許容限度告示を制定。平成15年10月から規制開始。</li> <li>・同上</li> </ul>

第6次答申（平成15年6月）

ディーゼル特殊自動車の排出ガス低減目標値強化

・ディーゼル特殊自動車については、平成18年（2006年）から20年（2008年）にかけて、PM、NO<sub>x</sub>については、定格出力範囲ごとに、現行規制に比べ約2～5割低減する世界最高水準の規制。

ガソリン・LPG特殊自動車への規制導入

・19kW以上560kW未満のガソリン・LPG特殊自動車を規制対象に加え、窒素酸化物、炭化水素及び一酸化炭素について、平成19年（2007年）末までに達成すべき目標値を設定。

特殊自動車の排出ガス低減対策手法

・公道を走行しない特殊自動車（オフロード車）について規制の導入を検討する必要がある。その際、オフロード車が他品種少量生産であることを踏まえその枠組を検討すべき。特殊自動車以外の汎用エンジンについても排出ガス規制の対象と加えることについても併せて検討する必要がある。

・燃料の使用状況に関する詳細な実態調査や適切な燃料使用に関する普及啓発等の対策の実施が重要。これらの取組やオフロード車の規制に対する排出ガス規制の効果を評価の上、不十分な場合には、必要な規制の導入について検討する必要がある。

・平成17年6月環境省告示（自動車排出ガスの量の許容限度）改正

・同上

・平成17年5月、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」成立。平成18年施行に向けて、政令・省令を整備中。

・今後必要に応じて自動車排出ガス専門委員会において検討予定。

・今後必要に応じて自動車排出ガス専門委員会において検討予定。

<p>第8次答申（平成17年4月）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・軽油を燃料とする特殊自動車については、排気後処理装置の特殊自動車への適用可能性を見極め、平成22年（2010年）頃を達成の目途とした新たな許容限度目標値の設定について検討する。また、ガソリン又はLPGを燃料とする特殊自動車についても、必要に応じて新たな排出ガス許容限度目標の設定について検討する。</li> <li>・19kW未満のもの及び560kW以上のもの並びに特殊自動車以外の汎用エンジンについては、大気汚染状況、排出寄与率、国土交通省の排出ガス対策型建設機械指定制度の効果、（社）日本陸用内燃機関協会が実施予定の19kW未満の汎用ディーゼルエンジン排出ガスに関する自主的な取組の実施状況、排出ガス低減技術の開発状況等を見極めつつ、必要に応じて新たな排出ガス許容限度目標の設定について検討。</li> </ul>	
<p><b>7. 新燃料</b></p> <p>第8次答申（平成17年4月）</p> <p>新燃料の利用可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイオマス燃料のうち、E10（ガソリンに10体積%程度までバイオエタノールを添加した燃料）の利用可能性については、これに対応した自動車技術開発状況（従来のガソリンエンジンを前提とした排出ガス規制を満足する技術的に高度な対策を含む）やE10の供給体制を考慮し、今後必要に応じて検討。</li> <li>・ガストゥリキッド（GTL）、ジメチルエーテル（DME）、エチルターシャリーブチルエーテル（ETBE）等の新燃料についても、市場での動向等を踏まえ、必要に応じ検討。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、市場での動向等を踏まえ、必要に応じ調査・検討を行う予定。</li> <li>・同上</li> </ul>

## 関連対策

### 1. より低公害な車両の普及促進

第7次答申(平成15年7月)

低公害車等の普及促進(第6次答申、第5次答申同旨)

「低公害車開発普及アクションプラン」(平成13年7月11日)に沿って、関係省庁は協力して、低公害車の普及を更に促進することが望まれる。

第8次答申(平成17年4月)

最新規制適合車への代替等の促進(第7次答申、第6次答申、第5次答申同旨)

最新規制適合車への代替や燃料の品質改善を円滑に推進するためには、金融・税制面における配慮も必要である。

アイドリング・ストップの普及促進(第7次答申同旨)

アイドリング・ストップ機能付き自動車の普及を促進する等、アイドリング・ストップの普及施策の推進が望まれる。

・3省庁(環境省、経済産業省、国土交通省)が連携して、財政措置(補助)、税制上の優遇措置、政府系金融機関による融資により普及を促進。

・国内保有台数は968万台(平成17年3月末現在)、全新規登録台数に占める低公害車新規登録台数の割合は69.7%(平成16年度下半期)。

・財政措置(補助)、融資、税制上の優遇措置により代替を支援。

・関係四省庁による「エコドライブ普及連絡会」を設置し、エコドライブの一層の普及促進について検討中。アイドリング・ストップに関しては、荷物の積み下ろし等一定時間継続して駐停車する際のアイドリング・ストップを推奨しているほか、信号待ち時等におけるアイドリング・ストップについても、安全性や円滑性等の問題について関係省庁で調査研究を継続中。

・地球温暖化防止国民運動「チーム・マイナス6%」の中で「エコドライブをしよう」という普及施策をインターネット等を活用して実施中。

・アイドリング・ストップ機能付き自動車の導入に対する補助を実施。

・エコドライブ管理システムの構築・普及に係る機器の導入に対する補助を実施。

## 2. 固定発生源からのVOC排出削減

第7次答申（平成15年7月）（第6次答申、第5次答申同旨）

- ・自動車を含めた全ての移動発生源、工場・事業場等の固定発生源、各種自然発生源等から排出されるから排出される粒子状物質、炭化水素等の排出量目録（インベントリー）の整備やSPMや光化学オキシダント等の二次生成に及ぼす寄与の把握も必要。
- ・各種未規制の発生源について排出実態の調査及び対策の必要性の検討を引き続き行うとともに、対策実施のための制度のあり方について検討。

- ・VOCのインベントリーの整備、VOCがSPM、光化学オキシダント等の生成に及ぼす寄与の把握について調査を実施。
- ・平成16年2月 中央環境審議会意見具申「揮発性有機化合物（VOC）の排出抑制のあり方について」
- ・平成16年5月 大気汚染防止法改正法成立。工場・事業場から排出されるVOCが排出規制の対象となる。
- ・平成17年4月 中央環境審議会答申「VOCの排出抑制制度の実施に当たって必要な事項について」
- ・平成17年5、6月 大気汚染防止法施行令、施行規則を改正
- ・平成18年4月より規制開始
- ・事業者の自主的取組については、中央環境審議会排出抑制専門委員会で検討中。

### 3. 局地汚染対策（交通流・量対策を含む）

第8次答申（平成17年4月）（第7次答申同旨）

自動車NOx・PM法に基づく施策等総合的な自動車排出ガス対策の推進

・交通流の円滑化、交通量の抑制、道路構造や都市構造の改善等についても積極的に検討していくことが望まれる。

状況把握、測定精度向上

沿道等での対策効果の把握体制の整備等に努める。

- ・交通量を抑制することを目的とする混雑課金制度について、施策が経済・社会に及ぼす影響について検討中。
- ・バイパス、環状道路をはじめとする道路網の体系的整備、交差点及び踏切道の改良を推進。ETCの整備・普及を促進するとともに、道路交通情報通信システム（VICS）の情報提供エリアのさらなる拡大及び道路交通情報提供の内容・精度の改善・充実に努めているほか、信号機の高度化、公共車両優先システム（PTPS）の整備、総合的な駐車対策等を実施。環境ロードプライシング施策を試行。
- ・共同輸配送の推進や物流拠点の整備等を実施。都市における公共交通機関の整備やサービス・利便性の向上、さらに交通結節点（17年度：約180か所）の整備を進め、公共交通機関の利用を促進。地域における自動車交通の調整、交通サービスの改善等を行う実証実験に対して、事業費の一部を補助。
- ・「都市大気環境改善方策検討調査」において局地大気汚染の改善に向けた対策について検討を行った。
- ・自動車交通に起因する粒子状物質の実態を把握する「道路粉じん等汚染寄与調査」（平成15年度～）など、SPM対策に資する調査研究を推進。
- ・モニタリングを実施している自治体と定期的に情報交換を行い、情報を共有。
- ・「総量削減対策環境改善効果検討会」において自動車から排出されるNOx及びPMについて整理。今後は、その他の移動発生源や固定発生源のインベントリーを最新データに更新するなど、より精度の高い対策効果予測に努める。
- ・VOCのインベントリーの整備、VOCがSPM、光化学オキシダント等の生成に及ぼす寄与の把握について調査を実施。

#### 4. 船舶対策

第7次答申（平成15年7月）

・昨今の船舶の排出ガス規制に関する国際的な動向に鑑み、早急に制度的検討を行うことが必要。

・船舶からの大気汚染物質等の排出規制などに係る国際条約（MARPOL条約附属書）が平成17年5月に発効。国内法として「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」を平成16年に改正し、条約発効と同時に施行。  
・平成17年7月、IMOにおいて規制強化の検討を開始することが決定。今後、IMOによる見直し検討項目について、国内において関係省庁と連携して検討を行う予定。