

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) 概要

審議の経緯

1. 平成 17 年 10 月 7 日、大気汚染の状況、現在の施策の進捗状況等の点検・評価を行い、今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について検討を行うため、中央環境審議会大気環境部会に自動車排出ガス総合対策小委員会を設置。
2. 小委員会は、対策地域のある 8 都府県、事業者団体、環境 NGO からのヒアリングを含め、自動車 NO_x・PM法の制度及び施行状況と総量削減計画に基づく個別対策について 7 回審議を行い、平成 17 年 12 月 16 日、中間報告を取りまとめた。
3. 更に、重点的な課題である流入車対策及び局地汚染対策を中心に検討を深めるため、8 回にわたり審議を行い、「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)」を取りまとめた。

最終報告案概要

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。特に東京都の二酸化窒素に係る自排局の達成率は約 58 %にとどまっている。

2. 自動車排出ガス対策の実施状況と評価

- ・車種規制、低公害車の普及等については、着実に進展。他方、対策地域外に使用の本拠を有する自動車に係る適合車への転換の促進については、平均使用年数の伸び等により、対策地域内に使用の本拠を有する自動車に比べて代替は進んでいない。

3. 今後の自動車排出ガス総合対策のあり方

(1) 大気環境基準達成の見込み

- ・対策地域全体では、平成 22 年度におおむね達成するが、交通量の極めて多い道路が交差している等の一部の局地では、二酸化窒素に係る環境基準が非達成と予測。特に東京都は自排局の約 7 割にとどまる見込み。

(2) 自動車 NO_x・PM法の制度の今後のあり方

- ・環境基準をできる限り早期に達成し、更に改善を図るべき。また、対象物質、対策地域、車種規制の対象等については、現行制度を基本とすべき。

(3) 各種施策の今後のあり方

① 局地汚染対策

- ・ 局地においては、長期間にわたって環境基準未達成の状況が継続しており、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が重要。
- ・ 局地対策は、各々の局地の状況に応じて、交通流の円滑化や道路構造対策等の事業を選択し、対策を立案するとともに、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。

② 対策地域への流入車も含めた基準適合車への転換の促進等

- ・ 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貨物運送事業者に輸送をさせる者は、排出量の抑制のために必要な取組を行うべき。
- ・ 車両が自動車NO_x・PM法上の車種規制に適合した車か否かが容易に識別可能なステッカー制度等を構築すべき。

③ 使用過程車対策

- ・ 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。また、排出ガスに係る自動車検査の高度化を進め、ハイエミッター車の排除等使用過程車対策を積極的に推進していくべき。

④ 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。

⑤ 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を推進すべき。また、カーシェアリングや自転車利用の取組を進めていくべき。
- ・ 物流対策に関しては、自営転換による輸送効率の向上、交錯輸送の削減等が必要。
- ・ ロードプライシングについては、地球温暖化対策、ヒートアイランド対策などの観点も踏まえて中長期的に検討していく必要。また、局地汚染対策が必要な地域に限定したロードプライシングの可能性について研究する必要。
- ・ 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、交差点周辺等における違法駐車取締り、バスベイ、トラックベイ等の整備を含めた対策の推進が必要。

⑥ エコドライブ等の普及・啓発

- ・ 「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業界とが連携して、普及・啓発等の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）