

# 事業評価シート

担当課・室長：環境管理技術室長

事業名	自動車単体対策
上位施策名	大気環境の保全 ( ( 4 ) 光化学オキシダント対策 )
1 事業の概要	<p>大都市部を中心として、光化学オキシダント対策の環境基準は依然として深刻であり、環境基準の達成のためには、原因物質である窒素酸化物や炭化水素の排出寄与割合の高い自動車からの排出ガスを削減することが必要不可欠である。</p> <p>自動車からの排出ガスの削減のために、大気汚染防止法に基づく自動車排出ガス規制を実施してきたところであるが、今後さらに規制を強化していく必要がある。</p> <p>可能な限り低い自動車排出ガス規制値を設定するために、自動車排出ガスの実態、排出ガス低減技術の開発状況及び国際的な規制動向等に関する調査や排出ガス低減技術の評価を行うとともに、自動車排出ガス総量の算定等規制の効果を分析し、より実効性のある対策を策定するための各種調査を行っている。</p>
2 進捗状況	<p>平成9年の中央環境審議会第二次答申に基づき、平成12年から14年にかけてガソリン車からの窒素酸化物、炭化水素を約7割削減し、平成17年頃に更に2分の1以下に削減する規制強化を実施予定。</p> <p>平成10年の第三次答申に基づき、平成14年から16年にかけてディーゼル車からの窒素酸化物を約3割、炭化水素を約7割削減する規制強化を実施予定。</p> <p>平成12年の第四次答申に基づき、平成17年までにディーゼル車からの窒素酸化物、炭化水素を更に2分の1程度に削減する規制強化を実施予定。具体的な規制値については、平成13年度末を目途に定められる予定。また、ディーゼル特殊自動車の排出ガス規制を平成15年から導入する予定。</p>
3 評価	<p>自動車排出ガスによる窒素酸化物や炭化水素を原因物質として発生する光化学オキシダントの大気汚染は依然深刻であり、その解決には、総合的な取組が必要であるが、中でも、自動車排出ガス規制による自動車単体からの排出ガス低減は確実に非常に効果の高い取組である。</p> <p>また、自動車排出ガス規制値の設定は、環境省が実施する調査等で得られた自動車排出ガス低減技術の現状及び将来の技術開発の見通しを参考に出される中央環境審議会の答申を受けて適切に行われている。なお、現在、ディーゼル車、ガソリン車の新しい規制値（新長期規制値）を検討しているところである。</p>

4 予算事項名	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車排出ガス許容限度設定調査</li> <li>・自動車公害防止技術評価調査</li> <li>・ディーゼル自動車等排出ガス低減施策検討調査</li> <li>・新たな自動車排出ガス試験法の開発調査</li> </ul>
5 対応副施策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 - ( 1 ) - ア 窒素酸化物対策</li> <li>2 - ( 1 ) - イ 浮遊粒子状物質対策</li> <li>2 - ( 2 ) 多様な有害物質による健康影響の防止</li> </ul>