

低公害車の普及促進

総量削減計画では、表2-6に示すとおり6都府県で低公害車4車種の普及により、窒素酸化物約4,500トンの削減が見込まれていた。低公害車の技術の進歩によって実用性が高まるとともに、全国的に見ても自動車ユーザーの理解が得られつつあるものの、特定地域での低公害車の普及は、平成10年度末現在で1万台強にとどまっており、その削減量も数十トン程度と推定され、当初目標には、はるかに及ばない状況にある。

表2-6 6都府県における低公害車普及状況

車種	計画(H13.3末)	実績(H11.3末)
電気自動車	12～16万台	920台
CNG車	5～10万台	2,436台
ハイブリッド車	2～3万台	7,025台
メタノール車	1～4万台	283台

物流対策の推進

輸送効率の向上、鉄道・海運の活用、施設の適正配置等により貨物系走行量を10～20%削減し、これにより6都府県で窒素酸化物約11,500トンと、車種規制・単体規制に次ぐ大きな削減量が見込まれていた。

その後の物流の状況を見ると、輸送トン数及び輸送トンキロは、平成2年度以降平成6年度頃まで減少しているが、その後上昇傾向が見られる。輸送効率(%)については、平成2年度以降平成6年頃まで低下傾向、その後横ばいで推移している(図2-3)。これらを平成2年度と平成9年度の値で比較すると、輸送トン数が約9%程度減少する一方で、輸送トンキロについては、平成2年度には約808億トンキロであったものが平成9年度には約837億トンキロとなり、約3.6%の増加が見られた。一方、積載効率については、約45.8%から約43.4%へと、約2.5%減少している。

また、物流に占める自動車輸送の割合もほとんど変化が見られない(表2-7、図2-4、表2-8、図2-5)。小型貨物車数が減少し、貨物自動車数は全体としては減少しているが、普通貨物車数は増加し、その走行量も増加している(表2-9)。加えて、貨物自動車全体では大型化の傾向を示している(図2-6、2-7)。

このような趨勢の中で、物流効率化への努力も行われているものの、なお一層の大気環境の改善に向けた取組が必要である。

なお、現行法においては、事業活動に関連する施策として、事業所管大臣が事業活動に係る自動車使用の合理化を図るための指針を定めることが規定されており、この規定に基づいて各事業所管大臣により指針が定められている。しかし、指針策定後のフォローアップ等が運輸業を除いては、全般的には十分に実施されていないことが明らかとなっており、現行の制度は必ずし

も十分に機能しているとは言い難い。

表2-9 普通貨物車走行量の推移(6都府県特定地域計)

平成2年	70,040	(1.000)
平成6年	76,600	(1.094)
平成9年	78,470	(1.120)

単位：千台km/日 ()は平成2年比

「自動車NOx総量削減方策検討会報告書」(平成12年3月)より

人流対策の推進

公共交通機関の整備及びその利用促進等により、乗用車走行量を1.9～14%程度低減し、これにより6都府県で窒素酸化物約3,200トンの削減が見込まれていた。

輸送機関別旅客輸送量の推移を見ると、関東4都県と関西2府県では、平成2年度から9年度までの増加推移に違いがあるものの、総じて言えば、旅客輸送量の増加の多くは、自家用車の利用増によるものとなっており、公共交通機関の利用は横ばいないし漸減傾向にある。さらに、特定地域においては、乗用車の走行量は着実に増加し、全自動車走行量の約6割を占めている(図2-8～11、表2-10)。

このように、公共交通機関の利用促進に向けた様々な取組にもかかわらず、住民の交通機関選好の傾向には明らかな変化が見られず、大気汚染の改善には、なお一層の人流対策が必要な状況にある。

表2-10 乗用車走行量の推移(6都府県特定地域計)

平成2年	221,769	(1.000)
平成6年	240,225	(1.083)
平成9年	256,448	(1.156)

単位：千台km/日 ()は平成2年比

「自動車NOx総量削減方策検討会報告書」(平成12年3月)より

交通流対策の推進

交通流の円滑化、分散を図り、都市内平均走行速度の約2.0～4.5km/h上昇により、6都府県で窒素酸化物4,100トンの削減が見込まれていた。

東京都内の平均旅行速度の推移を見ると、全体としては改善が進んでいない(図2-12)。平成9年の調査では、区部で18.5km/hと全国平均(35.2km/h)の半分程度となっている。また、都内の交通渋滞発生状況についても、改善は見られていない(表2-11)。

このように、交通の分散、交通渋滞の解消、自動車交通流の円滑化を図るための各般の取組にもかかわらず、大気汚染の改善には、なお一層の交通流対策が必要な状況にある。

局地汚染対策の推進

交差点周辺部等の局地的な大気汚染については、汚染メカニズムについての解析調査等を実施し、交差点の改良等の地域の実情に応じた効果的な施策の推進を計画していた。しかしながら、定量的な環境改善効果等は見込んでいなかった。

なお局地的に大気汚染濃度の高い地区が散見されており、なお一層の局地汚染対策が必要な状況にある。

普及啓発活動の推進

事業者及び国民に対し、自動車による大気汚染防止について各種の普及啓発活動を積極的に展開することが計画されていた。

これまで国及び各地方自治体において、アイドリング・ストップ、エコドライブの推進、低公害車フェアの実施、ノーカーデー等の自動車使用自粛の呼びかけ等、各種の取組が幅広く行われ、国民的な理解と行動の促進が図られてきた。特にアイドリング・ストップについては、兵庫県、大阪府、神奈川県等において条例化により、取組が強化された。

今後とも、大気汚染の改善につながる効果的な普及啓発活動の推進が求められる。

2 - 2 粒子状物質（PM）対策の実施状況と評価

ディーゼル車から排出される粒子状物質については、これまで、大気汚染防止法に基づき自動車排出ガスに対する規制が実施されてきた。具体的には、昭和47年からの黒煙規制に始まり、平成元年の中央公害対策審議会答申に基づき、平成5年より車種及び重量区分等に応じた粒子状物質の規制が行われている。さらに、平成10年12月の中央環境審議会答申では、平成14年から16年にかけてディーゼル車から排出される粒子状物質等を現行から約3割削減し、平成19年ごろを目途に更に半減する（いわゆる新長期規制）ことが提言された。

しかし、道路沿道における浮遊粒子状物質による大気汚染の状況は依然深刻な状況にあり、従来からの対策のみでは十分な環境改善は期待できない状況にある。

また、平成12年1月31日には、尼崎公害訴訟において、沿道における浮遊粒子状物質と健康被害との因果関係を初めて認定し、国等の損害賠償責任及び浮遊粒子状物質による大気汚染の差止め請求を認める判決が神戸地方裁判所から出された。国としては、この判決における因果関係の認定についての科学的根拠等に問題があるとして控訴したが、判決に示されたような沿道環境の厳しい地域について、その大気環境改善に向けた対策を講ずることとしている。このように、ディーゼル排気粒子による健康影響について社会的な関心が高まり、対策の強化が急務となっている。

こうした状況に鑑みて、環境庁は、平成12年2月、新長期規制について、可能な前倒しを検討すること及び粒子状物質対策の強化に力を入れる方針を明らかにし、関連業界においても、これに応じて規制の前倒しへの対応及び規制実施に先駆けた自主的な粒子状物質対

策に積極的に取り組むことを表明した。こうした動きを受けて、中央環境審議会において、その具体的実施時期や規制値について審議が行われ、平成12年11月、「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第四次答申）」が答申された。この答申においては、ディーゼル自動車の新長期規制について平成17年までに達成を図ること、軽油中の硫黄分の許容限度設定目標値を平成16年末までに50ppmとすること、ディーゼル特殊自動車の排出ガス低減目標について平成15年までに達成を図ること等が示された。