

4 . 各施策の充実強化の方向

今後の自動車排出ガス総合対策について、各施策のあり方を以下に示す。今後、費用対効果等を見極めた上でその導入が適当とされた施策については、さらに詳細な検討を進め、早急によりその具体化を図るべきである。

その際、これらの施策が総合的な効果を挙げ、環境への負荷の少ない交通の実現につながるよう、各施策を有機的に連携させつつ推進する体制を確立することも必要である。

(1) 車種規制

自動車NO_x法に規定された車種規制は、自動車排出ガスに起因する大気汚染の改善のため、特定地域において、大気汚染物質排出量のより少ない車種の使用を義務付けようとするものである。すなわち、対象とする自動車(特定自動車)について、共通の用途が見込まれる車両総重量区分ごとに、最も厳しい単体規制に適合する車両のみ使用できるよう、大気汚染物質の排出量に関する特別の排出ガス基準(特定自動車排出基準)を定めるものである。

新しく特定地域で使用されることになる自動車のみならず、現に使用されている自動車(以下「使用過程車」という。)についても、一定の猶予期間後は規制が適用され、特定自動車排出基準を満たしていない特定自動車は、車検を通らず、運転することができなくなる。

車種規制は、これまで窒素酸化物(NO_x)を対象物質として実施されてきたが、さらなる窒素酸化物の排出量削減が必要な状況にあること、また可能な限り粒子状物質(PM)排出量の削減が必要であることから、その強化が不可欠である(図4-1)。

【規制対象車種(特定自動車)の拡大】

現行法では、窒素酸化物排出量が多く、環境への負荷が大きいと考えられる貨物車(普通、小型)、バス等が特定自動車と定められている。平成5年の現行車種規制施行時には、ガソリン乗用車には、厳しい排出ガス基準が適用され、また当分の間規制強化の見通しがなく、ディーゼル乗用車も、貨物車やバスに比べて特定地域における排出寄与が小さいこと等から、当面規制対象とされなかった。

しかし、ディーゼル乗用車からの粒子状物質の排出量は少なくない状況にあり、また、これまでの分析結果(表4-1)から規制対象に追加することによる費用対効果も高いと考えられる。また、車両一台当たりで見れば、窒素酸化物の排出量も少なくない。こうしたことから、ディーゼル乗用車を規制対象に追加する必要がある。

一方、ディーゼルエンジンについては、例えば地球温暖化対策への貢献の可能性等も指摘されており、その技術としての将来の可能性を大きく狭めるような措置は適切ではない。このため、ディーゼルエンジン技術の今後の発展を阻害せず、かつ粒子状物質対策に最大限の効果が得られるよう、排出ガス性能に基づいた適切な乗用車に対する排出基準を定める必要がある。

なお、車種規制の対象となっていない車両は、このほかにも特殊自動車などがある。これらの車両の取り扱いについては、中間点検の際に検討課題とする必要がある。

【特定自動車排出基準の強化】

現状の特定自動車排出基準では、今後、窒素酸化物の十分な削減効果が期待できず、また可能な限り粒子状物質の排出削減を図る必要があることから、規制値を強化すべきである。新たな排出基準については、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、ディーゼル車については、ガソリン車代替が可能な車両区分では、ガソリン車への代替が必要となるレベルに特定自動車排出ガス基準を設定する一方、ガソリン代替が可能でない車両区分では、車種規制施行時における最新規制値に設定する必要がある。

一方、ガソリン車については、これまでの分析の結果(表4-1~4-3、図4-2~4-3)では、新たな排出基準を車種規制施行時点における最新規制値に設定するよりも、最新規制直前の規制値に設定する方が、車種規制強化による車両の強制代替に必要な費用当たりの窒素酸化物削減量又は粒子状物質削減量、すなわち費用対効果がかなり高いことが示されていることなども勘案して、基準値を設定する必要がある。

なお、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、これまでの分析結果(表4-1~4-3)によればその社会的影響が大きい一方で、費用対効果も必ずしも高くないことなどが明らかとなっている。今後の施策の進捗状況、環境の改善状況を評価する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である。

【猶予期間の設定】

特定自動車排出基準適用開始の時点で、特定地域内の使用過程車に新基準を直ちに適用し、その使用を規制することは、基準非適合車を所有している者の財産権の保護や基準適合車の供給の面で問題を生ずることとなる。このため、現行法においては、一定期間の基準適用猶予が車種毎に定められている。なお、車種毎の猶予期間は、できるだけ早期に自動車を代替させる必要性和強制代替によって生ずる使用者の負担とを比較検討して、平均的な使用年数(新規登録してから廃車までの使用年数)から概ね1年を減じた年数を基本として設定されているところである。

自動車NO_x法の改正に伴う猶予期間の見直しについては、これまでの分析結果によれば、期間の短縮は長期的に見ると必ずしも対策効果の増大につながらないことが示されている(表4-1~4-3)。これは、期間の短縮によって、新車の排出ガス性能がより良くなる以前の時点で、新車への買い替えが求められるケースがあるために生じるものと考えられる。一方、猶予期間をこれまでよりも延長することは、緊急に大気汚染対策の強化が求められている現状に鑑みれば適切ではない。したがって、今後の規制強化にあたっては、猶予期間については現行規制と同等のものとするを原則として決定する必要がある。

(2) 低公害車の普及促進

【普及対象車両の拡大】

従来は、電気自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車の4車種が低公害車と位置づけられ、その普及促進が図られてきたが、その普及は遅々として進んでいない。

一方、近年乗用車を中心とするガソリン自動車やLPガス自動車等の排出ガス性能も大きく改善してきており、こうした低排出ガス車の認定制度も整備されている(図4-4)。こうした自動車の中には、ガソリン低排出ガス車のように従来低公害車普及の障害とされてきた車両価格差や燃料供給施設の整備等の問題がなく、比較的普及が容易なものもある。このため、環境庁が設置した低公害車大量普及方策検討会の報告(平成12年10月)でも示されたように、今後は従来の低公害車4車種に限定せず、これらの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である。

また、特に自動車排出ガス総量に占める割合の高い重量車クラスについては、現在のところ、天然ガス自動車やLPガス自動車の普及が中心となる。これらの車両については、今後、より一層の排出ガス性能の向上が期待されるが、既に製造・使用されている天然ガス自動車やLPガス自動車であっても、大多数を占めるディーゼル車に比べて大きく排出ガス性能が上回っている。

これらの車両については、車両価格や燃料供給施設の整備等になお課題が残されているが、これまでの試算結果では、その普及による排出削減効果はかなり費用対効果が高いと見込まれている。このため、重量車クラスにおけるこれらの車両の普及に向けて、積極的に取り組んでいく必要がある(表4-4)。

自動車NOx法においても、低公害車の開発及び利用の促進等に対する国の援助が規定されているが、低公害車等の普及は十分には進んでいない。このような実績を踏まえると、低公害車用燃料等供給施設の計画的な整備を含め、補助制度・税制優遇措置のさらなる充実・強化を検討することに加え、次に述べるような低排出ガス車の認定制度の活用、自動車メーカーや自動車を使用する事業者による一層の低公害車等の販売・使用を促進する仕組みの具体化等、低公害車等の普及施策の抜本的強化に取り組んでいく必要がある。これに対応して、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。なお、国や地方自治体における低公害車等の率先的導入、とりわけ公共交通機関であるバス等の低公害車化などについても、今後とも一層推進していくことが不可欠である。

【低排出ガス車の認定制度の活用】

低排出ガス車の認定制度に関しては、環境庁が策定した「低公害車等排出ガス技術指針」を基に、運輸省において「低排出ガス車認定実施要領」を定め、平成12年4月1日より低排出ガス車の認定とその結果の公表を開始したところである。この制度を積極的に活用し、事業者・消費者に対し、低排出ガス車に関する情報を一層積極的に提供していくことにより、市場における低排出ガス車の選択を促していくことが必要である。

また、低排出ガス車認定要領により認定された低排出ガス車については、外観上識別することができるステッカーが貼付されるので、これを用いて、例えば低排出ガス車優遇駐車場の設置等の低排出ガス車の利用普及にインセンティブを与える施策について検討し、具体化していくべきである。

さらに、容易かつ正確に個々の自動車を識別する方法として、一定の情報を記録したICチップをナンバープレートに埋め込んだスマートプレートの活用が構想されており、将来的にはこうした技術を活用した施策の展開も期待される。

(3) 事業者における自動車排出ガス抑制対策の強化

先に述べたように、現行の事業者指導の仕組みが必ずしも十分機能しているとは言い難いことに加え、現行の総量削減計画に基づいて行われてきた物流対策・人流対策等をより一層推進するため、事業者における自動車排出ガス抑制対策を強化していくことが必要である。

【自動車利用管理計画の策定】

事業者における自動車排出ガス抑制対策の強化の方策としては、自動車を利用する事業者に対して自動車利用管理計画の策定を義務づけることが適当であると考えられるが、詳細については、費用対効果等も含めてさらに検討する必要がある。具体的には、対象自動車を一定台数以上使用する事業者に対し、国が定める指針等に則って、「自動車排出ガス抑制のための自動車利用管理計画」を策定し、同計画に基づいて各種対策を実施することを促すとともに、地方自治体等に対する実績の報告や一般への実績の公表を求めることが考えられる。この自動車管理計画の内容としては、最新規制適合車への代替、低公害車、低排出ガス車の導入、物流効率化等を通じた走行量の削減、適正運転など、環境への負荷の少ない自動車の利用管理のため、事業者が実施することが適当とする環境保全対策を定めることが考えられる。

いくつかの地方自治体では、条例又は要綱に基づいて運輸省と協同して、事業者の自主管理による総量抑制指導の取組を行っている(表4-5)。こうした状況も踏まえ、地域の実情に応じたきめ細かな施策を講じていく上で、事業者の自動車管理計画の指導等については、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。また、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。また、事業者の取組を報告・指導する仕組みは、物流効率化等の進捗状況を把握する上でも意義が大きい。

一方、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。さらに、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。

自動車利用管理計画の策定を義務づける対象事業者としては、自動車を保有する事業者が考えられるが、荷主事業者についても、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」

(平成12年法律第100号)(いわゆる「グリーン購入法」)の趣旨に沿って、公平な役割分担と努力が求められている。荷主事業者に自動車利用管理計画の策定義務づけを行うことの妥当性についてはなお検討する必要があるが、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。

(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

自動車単体規制や車種規制及び事業者における自動車排出ガス抑制対策の強化に加えて、自動車メーカーや販売事業者にも一層の対策の実施を求めていくことが必要であり、その具体的方策を検討すべきである。

【フリート平均値抑制策の導入】

自動車メーカーに対して、その製造販売する自動車について、車種区分毎の総車両(フリート)の平均自動車排出ガス量の抑制を求め、結果として販売車両の一定割合を低排出ガス車とすることを促していく方策がある。こうした自動車メーカーにおける対策が事業所に対する対策と合わせて導入されれば、自動車の供給側と需要側の対策が実施されることになり、相乗的な対策効果が期待される。

このため、環境庁に設置された低公害車大量普及方策検討会の報告(平成12年10月)においても、フリート平均値抑制策を導入した場合の排出量削減効果等を試算している。その結果を基とした分析結果(表4-6、4-7)によれば、フリート平均値抑制には一定の効果が見込まれるものの、その実施の前提となる規制値を大幅に下回る性能のある低排出ガス車等は、現時点では乗用車、中軽量トラックなどのガソリン車にしか存在していない。このため、フリート平均値抑制策を現時点で導入する場合には、粒子状物質対策や窒素酸化物対策の観点から特に排出ガス性能の改善が求められる車種(ディーゼル貨物車等)を除外せざるを得ず、対策効果も窒素酸化物低減が主となる。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必要がある。

【低排出ガス車の開発・普及の加速】

大都市地域における大気汚染の主要な原因は、特に大型のディーゼル車からの排出ガスにあり、しかもその代替となりうる低排出ガス車が限られており対策の進展を阻害していることなどに鑑みれば、大型車両等の排出ガス低減に向けた技術開発について、自動車メーカーの果たすべき役割はきわめて大きい。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である。

また、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。

(5) 交通需要マネジメント(TDM)等

物流対策、人流対策や交通流対策については、なお一層の取組が必要な状況にあることから、実効ある施策を今後より積極的に推進していく必要がある。大気汚染の原因となる交通渋滞等の防止策としては、大気汚染防止効果のある適切な幹線道路ネットワークの整備や交差点立体化等ボトルネック対策を進め、沿道への影響を緩和するための道路構造対策などを推進していくのみでなく、今後は交通需要マネジメント(Transportation Demand Management, TDM)を一層重視していく必要がある。TDMとは、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、様々な方法で交通行動の変更を促すことにより、交通需要を的確に管理し、交通に起因する環境負荷を低減することを目指す施策である(表4-8)。このように、今後は交通量そのものに着目し、交通量を抑制するための各種対策を最大限に講じていくことが重要である。

単体規制・車種規制による対策は、特定地域全体での粒子状物質や窒素酸化物の排出量を低減させるが、幹線道路周辺や中心市街地などでは自動車交通量が多く環境濃度の高い地区もある。こうした地区については、交通需要の管理が有効と考えられ、TDM施策や適切な幹線道路ネットワークの整備や交差点立体化等ボトルネック対策等の各種対策をとりわけ集中的に実施していく必要がある。

【柔軟なTDM施策推進システムの確立】

TDM施策には多様なメニューがあり、また、適用できる対象地域の特性も様々である。また、高度道路交通システム(Intelligent Transport Systems, ITS)など、TDMに活用可能な技術の進展も著しい(図4-5)。このため、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必要がある。

【中長期的対策の着実な推進】

なお、TDM施策に限らず、大気環境改善のための施策には、公共交通機関の整備、物流拠点の適正配置、道路網の再整理など、都市構造の変化を伴うものもある。これらの施策は巨額の経費や多くの関係者の合意形成を必要とし、大気汚染対策の視点のみでは、その推進が困難な場合も少なくない。しかしながら、大都市地域における大気汚染問題を抜本的に解決していくには、こうした対策の推進が不可欠である。さらに、物流、人流、交通流は、都市の土地利用のあり方に大きく規定されている。したがって、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である。

(6) 経済的措置

経済的措置には、規制措置と比べ、価格シグナルを通じて、多数の経済主体が環境負荷の少ない行動を自主的に選択するため、社会全体としてより少ないコストで環境負荷削減を実現できる、汚染量の削減が経済的な利益に結びつくため、排出量を可能な限り減らそうというインセンティブが働く、技術開発にも長期的にプラスの影響を与える、といった利点がある。

一方、経済活動への影響、環境上の効果と経済的負担とのバランス等を配慮する必要性も指摘されている。

従来、税制に関しては、自動車NOx法の特定地域内において特定自動車排出基準適合車に買い替える場合や電気自動車などの低公害車を購入する場合等に自動車取得税が軽減されてきた(表4-9)。また、東京都においては車齢10年を超える自動車の自動車税の税率を重くし、低公害車等の自動車税の税率を軽くするという超過不均一課税を行っている。また、補助や融資については、自動車NOx法における特定地域内の特定自動車排出基準適合車への買い替え、低公害車の導入やその燃料供給設備の整備に対して行われてきた(表4-10)。

しかしながら、従来の経済的措置は、より環境負荷の少ない自動車への代替を進めるという観点からの措置が中心であった。このため今後は、汚染者負担の原則(P P P = Polluter Pays Principle)を基本としつつ、さらに多様な局面での経済的措置の活用を検討していくべきである。

具体的には、自動車の利用に伴って生じる窒素酸化物や粒子状物質による大気汚染は、各自動車から排出される環境負荷（排出ガス性能）と自動車走行量等に相関していることから、これらをそれぞれ低減させるような措置が求められる。

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である。

また、自動車交通量を低減させる手法としては、特定の道路利用者に対し料金を徴収し、交通量を抑制するロードプライシングが注目されている。既に、シンガポール、ヨーロッパやアメリカの一部等においては、朝夕のピーク時の都市の交通量を分散、抑制するため、変動料金制度が導入されており、我が国でも一部で導入に向けて検討が進められている。ロードプライシングは、TDM施策の一つであり、地域の実情に応じて多様なTDM施策を的確に組み合わせるにあたって、施策オプションの一つと考えられる。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必要がある。

(7) 局地汚染対策

現在、総量削減基本方針及び総量削減計画においては、地域の実情に応じて効果的な局地汚染対策を推進することを位置づけているが、具体的な施策の実行は十分でなく、このため大気環境が十分に改善されていない地区も少なくない。

このため、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、大気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をと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である（表4-11）。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である。

こうした観点から、施策の推進にあたっては、各地区毎に関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。さらなる局地汚染対策強化の方法としては、たとえば、局地汚染対策が必要となる地区において局地汚染対策推進計画を策定し、各地区に適した総合的な対策を関係各主体が協力しつつ推進するといった仕組みを構築することなども考えられる。

【要請限度の制度の見直し】

大気汚染防止法第21条の要請限度の制度は、自動車排出ガスによる局地的な大気の汚染が一定の限度を超えている場合に、都道府県知事等が、都道府県公安委員会に対して、道路交通法による措置をとるべきことを要請する制度である。この要請が行われると、都道府県公安委員会は、道路交通法に基づいて措置の必要性を判断し、必要と認めた場合には信号機の設置改善、車種制限その他の交通規制を実施することとなる。

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る、今後の課題である。

【中長期的対策の着実な推進】

なお、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である。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である。

(8) その他

上述した対策に加え、以下のような課題にも積極的に取り組んでいくべきである。

【自動車単体対策・燃料品質対策の強化】

自動車単体対策及び燃料品質対策については、本年11月1日に中央環境審議会「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）」が答申されたところである。この答申において、これまで平成19年頃を目途としていたディーゼル自動車の新長期規制を2年前倒しすること、平成16年末までに軽油中の硫黄分を500ppmから50ppmに低減すること、ディーゼル特殊自動車の排出ガス規制を1年前倒しすることとされている。

今後、この答申に基づき、自動車単体対策及び燃料品質対策の強化等を図っていく必要がある。

【ディーゼル微粒子除去装置（DPF）の装着奨励】

近年、ディーゼル排出ガス対策技術の一つとして、ディーゼル微粒子除去装置（DPF）が開発されつつあり、一定の効果が期待されることから、その活用を検討していく必要がある。この点に関し、平成12年7月にとりまとめられた「ディーゼル車対策技術評価検討会中間とりまとめ」においては、ディーゼル微粒子除去装置は、全ての使用過程ディーゼル車に装着可能な状況にはなく、また一定の粒子状物質低減効果は見られるものの窒素酸化物低減効果はないことに留意すべきとしながらも、装着可能なもののうち、効果の優れたものの装着に対するインセンティブ（優遇措置）を付与することは有効であると評価している（資料4-1）。ただし、これはDPFの現状についての評価を行ったものであり、有望な技術としてのDPFの可能性を否定したものではない。したがって、DPFの可能性を積極的に評価し、現時点で効果の優れたDPFの装着インセンティブの付与等の施策に加え、DPF認定制度の創設を含め、DPFの技術開発の促進等に今後積極

的に取り組むべきである。

【浮遊粒子状物質総合対策・調査研究の推進】

浮遊粒子状物質の排出源としては、自動車とともに固定発生源もある。ディーゼル排気粒子については、発がん性を有していることが強く示唆されていると考えられることから、予防原則の立場に立ち、その可能な限りの低減対策を実施していくべきであるが、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である。また、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、汚染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_{2.5}（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_{2.5}を含めた監視測定体制の整備等に早急に取り組むべきである。

【全国的な自動車対策の強化】

先に見たとおり、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準非達成局は、自動車NO_x法の特定地域だけでなく、全国的にも点在している。とりわけ、浮遊粒子状物質の環境基準達成率は低く、一般地域よりも沿道地域での環境濃度が高い状況にある。また、特定地域外から特定地域内に流入する自動車が、特定地域内での窒素酸化物等による大気汚染に寄与していることも考えられる。

こうした状況を考慮すれば、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。

【点検整備の励行】

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。

【普及啓発の推進】

自動車排出ガスによる大気汚染問題の根本的解決のためには、一人ひとりが自動車の持つ

利便性を享受する一方で自ら環境負荷を発生させているという事実に対する自覚を持ち、現在のライフスタイル、さらにはビジネススタイルそのものを見直していくことが不可欠である。そのため、上述したような各施策の具体化を進めることとあわせて、普及啓発活動を今後とも積極的に展開していくことが重要である。このため、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必要がある。