

「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告」の意見とそれに対する考え方

意見の概要	意見に対する考え方
<p>1. 大気汚染の状況等</p> <p>1-1 環境基準の達成状況等 オキシダント・ベンゼンについても記述すべき</p> <p>1-2 発生源別排出量等 排出量の算定根拠等を示すべき、(以下各数値について同様)</p> <p>1-3 沿道での粒子状物質(PM)汚染と健康影響 モデルの具体的内容や信頼性を記述すべき</p> <p>ディーゼル排気粒子の健康影響についての記述は、日本のデータに基づき、対策が急務との認識につなげるべき</p> <p>2. 自動車排出ガス対策の実施状況と評価</p> <p>2-1 自動車NOx法に基づく施策の実施状況 総量削減計画の目標達成が極めて困難な状況とあるが、その原因を定量的根拠に基づき分析し、各施策の充実強化の議論につなげるべき。(3)</p> <p>各対策毎の削減量について、削減実績を示すべき。(2)</p> <p>2-2 粒子状物質(PM)対策の実施状況</p> <p>3 今後の自動車排出ガス総合対策のあり方</p> <p>(1) 対象物質 粒子状物質も対象とし、早急に対策を実施していくことに賛成。(5)</p> <p>粒子状物質を対象に加える場合、国際調和に則した現実的な規制値が採用されるべき。(3)</p> <p>粒子状物質対策は、(予防的観点よりも)現に発生している深刻な被害の回復等の観点から実施すべき。</p>	<p>・自動車排出ガス対策として、当面の重要課題である窒素酸化物と粒子状物質に焦点を絞り、これらに関する物質についての記述は追加していきまじょう。これらについては、今後対応を検討すべき課題と考えまじょう。</p> <p>・排出量の算定根拠、モデルの内容等は、報告書の記述にはなじまないのて、記述していません。これらの関連情報は、小委員会の資料で示し、公開しています。</p> <p>・同上</p> <p>・ディーゼル排気粒子の健康影響等について、我が国のデータも含めた記述を追加しました。</p> <p>・目標達成が困難な原因については、可能な範囲で定量的な評価を加えて、記述しました。</p> <p>・過去の対策効果等の定量評価については、可能な範囲で記述を追加しました。</p> <p>・粒子状物質を対象とし、早急に対策を講じるべきことを提言しました。</p> <p>・規制値については、対策効果や費用等の分析もを行い、設定方法の考え方を示しました。この中で、国際調和にも配慮するものと考えまじょう。</p> <p>・粒子状物質については、国民への健康影響の未然防止と生活環境の保全のため、対策の強化が急務となっていることを明らかにしました。</p>

意見の概要	意見に対する考え方
<p>NOx対策よりもSPM対策を優先すべき。</p> <p>長期的には、PM2.5も規制すべき</p> <p>(2) 特定地域 NOxとSPMについての環境基準超過状況、車種規制の効果の確保、問題の広域性や二次生成粒子の問題への配慮等から、対象区域を拡大すべき。</p> <p>(6) 特定地域の拡大については、明確な要件を設定の上、必要最小限にすべき。(4)</p> <p>各都府県の全域を特定地域にすべき。</p> <p>NOxとSPMの地域要件を同じにすべき</p> <p>特定地域のほかに、流入交通等を勘案して「関連地域」を設定し、地域事情に見合った交通量削減計画を策定すべき(大阪湾ベイエリア法による「臨海地域」と「関連整備地域」の考え方が参考となる)。</p> <p>準特定地域など車種規制のみを適用する地域の設定についても検討すべき。</p> <p>窒素酸化物、ディーゼル微粒子を要件に、環境基準を超える高濃度汚染が見られた地域は、自動的に追加規制を加えなければならない。また、当面は名古屋市近郊及び環境基準非達成局の近郊を加えるべき。</p> <p>対策の地域を限定するのは、法の下に平等に反する。また、車を特定地域外に登録すれば使用できるのだから、対策の効果がない。よって、地域を全国に拡大すべき。</p>	<p>・自動車NOx法の改正にあたっては、SPM対策を追加する方を重視し、PM2.5に焦点を当てることとする。今後、PM2.5の基礎となるものを調査研究や監視体制の進めを図るべきこととを提言しました。</p> <p>・粒子状物質に係る地域選定については、分析結果を踏まえ、原則として、現行特定地域とその周辺を対地域とすることを提言しました。</p> <p>・同上</p> <p>・分析の結果、同一都府県内でも市町村毎に大気汚染状況や車両走行量等の状況が大きく異なるため、市町村単位で対象地域を選定すべきと判断しました。</p> <p>・NOxとSPMでは、環境汚染の実態や将来予測の実施可能性等の点で状況が異なっているため、異なる地域要件とする必要があると考えられます。</p> <p>・「関連地域」を設ける等の新たな地域設定の考え方は、特定地域を車種規制と目標達成を図る地域として現行法の考え方を大きく変える提案であり、直ちに具体化するのには困難であると考えられます。</p> <p>・同上</p> <p>・対策を継続的に講じるべき地域を選定するには、気象等の変動要因にも影響を受け、毎年環境基準超過状況を直接の地域選定基準とするのは適切ではないと考えられます。</p> <p>・特に汚染が厳しい地域に限って施策を集中的に講じることは合理性があると考えられます。なお、御指摘のような規制逃れの事態等が生じにくいよう、一定の広がりをもった地域を特定地域とすることが必要であると考えています。</p>

意見の概要

意見に対する考え方

(3) 目標

【達成水準】

中間報告における目標の考え方は現時点ではやむを得ない。

被害の根絶に向け、達成水準は環境基準の完全達成とすべき。

削減目標量は、現行制度で目標に満たなかった分を上乗せした値とすべき

浮遊粒子状物質についても、環境基準達成を目標として明確に位置付けるべき。

SPMの削減目標量は、ディーゼル車にDPF装着を行ったと仮定した場合のPM除去率から設定すべき

ディーゼル微粒子については、まずラフな目標を立て、モニタリングを強化し、達成状況を見ながら排出目標を進化させていくべき。

他の事例を参考として、SPMの将来濃度予測と削減目標量算定に活用すべき。(東京公害訴訟におけるSPMの拡散シミュレーション、神奈川の事例)(2)

【達成期間】

計画期間を10年より短くすべき(可能な限り短縮、3年、5年程度(3)、2000年度中。2000年度中が困難な場合はその理由を明記し、確実に達成する年度を明記。)(7)

・NO2の環境基準の完全達成については、試算結果では現実的とはいえないと示されていますが、地域毎に最善の努力を行うことが求められます。

・NO2の環境基準の概ね達成を目標として、適切に削減目標量を定める必要があると考えます。

・浮遊粒子状物質の環境基準達成を直ちに目標とするこのことは、多様な発生源の寄与割合を明らかにする等の技術面で制約等から困難と考えられます。

・すべてのディーゼル車に対するDPF装着が困難な現状では、その装着を前提として削減目標量を算定することはできないと考えられます。

・粒子状物質についても、定量的な目標を定めることと、中間見直しを 실시し、その後の施策のあり方に反映させることとしていきます。

・提案された拡散シミュレーション手法も含め、技術的影響の解消等を進め、SDPの環境充実に貢献することを提言しました。

・計画期間に10年より短くすべき(可能な限り短縮、3年、5年程度(3)、2000年度中。2000年度中が困難な場合はその理由を明記し、確実に達成する年度を明記。)(7)

意見の概要	意見に対する考え方
<p>IT手法による随時情報集積のシステムを国の研究機関で開発提供すべき。</p> <p>統一された施策の評価方法を確立することが必要</p> <p>【地方自治体の役割の強化等】 地方自治体の事業者に対する助言、立ち入り調査等の権限を法的に担保すべき。(5)</p> <p>具体的な施策の立案、実施に関しても大幅な権限を自治体に付与すべき。(3)</p> <p>国の役割として、地方自治体の役割強化に伴う各種支援策の充実・強化(2)、具体的で実行ある自動車排出ガス対策の実施、などを明確にすべき。(2)</p> <p>国と自治体との施策の整合が必要である。</p> <p>単体に係る施策等は国による一元化が必要(4) 事業用自動車は既に国の指導を受けていることから、さらに地方自治体が関与することについては、慎重な検討を願いたい。(3)</p> <p>自治体権限強化には賛成であるが、通過交通の問題など広域的な課題には、国がイニシアチブをとって対策に取り組むべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策の進捗状況や環境改善効果の把握のための手法の開発、情報の整備等を進めることが不可欠であることを提言しました。 ・ 同上 ・ 自治体の役割強化の具体的方策やその法的位置づけについては、具体的な施策(例えば事業者指導等)の検討の中で、今後具体化すべきものと考えられます。 ・ 具体的な施策の立案や実施に関してもこれまで以上に自治体が役割を担っていくべきであるとしています。 ・ 国の役割の重要性を明記し、具体的な役割として、自治体への支援や実効ある対策の実施等をあげていました。 ・ 二重の指導等の問題が生じないように、施策の整合が必要であることを示しました。 ・ 同上 ・ 同上 ・ 広域的な施策の連携を強化すべきことを示しました。
<p>4. 各施策の充実強化の方向</p> <p>国は、固定発生源も含めた総合的な対策を早急に構築すべきである。(NOx、PM)(2)</p> <p>すべての施策を特定地域のみ措置とするのではなく、地域制限の施策とそうでない施策とを分類することにより、さらに効果が上がると考えられる。</p> <p>自動車単体対策の強化等～普及啓発活動などの施策について、国、地方、業界団体等の責任分担をあらかじめ規定した上で、国と地方の連携を図るべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 粒子状物質について、各種調査研究等を実施し、粒子状物質の環境基準の達成に向けた方策を明らかにしていく必要性を述べています。 ・ 各施策を実施するに当たり、施策を実施すべき地域の範囲を明確にする必要があると考えられます。 ・ 国と自治体の役割を明確にした上で、相互の連携を図るべきことを示しました。

意見の概要	意見に対する考え方
<p>ディーゼル乗用車を規制対象とするのは反対(寄与が小さい、地域内外の不公平)(3)</p> <p>ディーゼル乗用車の規制追加については、廃車の放置の増大が懸念されるため、運輸省における抹消制度に係る検討結果を待って検討すべき</p> <p>ディーゼルエンジンは技術として有望なものであり、その開発・販売を事実上排除するような排出基準を設定すべきでない。(5)</p> <p>排出基準は、エンジンの構造で区別するのではなく、排ガス性能で設定すべき(2)</p> <p>クラシックカーも対象とすべき。(ただし、補助金を出すべき)</p> <p>ほとんど乗らないので、クラシックカーは対象外とすべき 規制対象は乗用車や工事用車両を含む全ての車種とすべき</p> <p>その他の車両を規制対象とすべき(プレジャーボート農耕機混合油を使用する2サイクルエンジン)(3)</p> <p>使用過程車の規制強化が最も効果的</p> <p>使用過程車に対する規制は反対(乗用車のみ反対、大型トラックに限るべき等)(4)</p> <p>規制対象はナンバーで定義せず、使用形態で区別すべき</p> <p>宅急便用として2トン積貨物が多く使われている実態を踏まえ、これらの貨物車もガソリン車並の規制値とすべき</p> <p><u>排出基準</u> 中間報告のとおり、規制強化すべき</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同上 ・ 国民の健康保護等のために、できるだけ早急に必要対策を講じる必要があると考えられます。 ・ ディーゼルエンジン技術の今後の発展を阻害せず、かつPM対策に最大限の効果が得られるよう、排ガス性能に基づいた排出基準を定める必要があることを提言しました。 ・ 同上 ・ 車種規制については、排ガス性能に基づいた排出基準値を定める必要があり、結果としてこれらの車両が対象となることも考えられます。 ・ 同上 ・ 中間報告には示されなかった車種の規制対象への追加の必要性や実施可能性等の検討は、計画の中間点検における課題とすべきことを提言しました。 ・ 同上 ・ 費用対効果等の分析に基づいて、使用過程車を含めた規制値の強化を提言しました。 ・ 同上 ・ 規制の実施を着実に担保するためには、車検制度と連動する必要があると、原則としてナンバーでの区別が不可欠と考えます。 ・ 規制基準については、最終報告案に示した考え方に基づいて、決定する必要があると考えます。

意見の概要	意見に対する考え方
<p>排出基準の設定にあたっては、国際調和を視野に入れるべき(3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国際調和にも配慮するとともに、WTO通報等のルールに従って行われることとなります。
<p>使用過程車の排出基準については、新車の基準と連動し、単体規制の強化にあわせて段階的に強化すべき(7)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・対策効果や強制代替車両数等に関する試算結果を踏まえると、現段階では使用過程車の規制基準の段階的強化は、必ずしも適当ではないと考えられます。
<p>小刻みな規制基準の強化は一般国民の負担が大きすぎる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>新車については、単体規制の強化にあわせて段階的に強化すべき</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新車については、実態として単体規制の強化がそのまま適用されます。
<p>排出基準を強化し、ガソリン車並みの規制にすべき(すべての車種、ディーゼル乗用車)(2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車代替が可能な車両区分については、規制施行時点において使用されているディーゼル乗用車の代替が必要となるレベルに規制値を設定すべきことを提言しています。
<p>旧基準を全国で施行し、代わりに大型トラック以外の規制強化を行わないこととするべき</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車排ガス中のNOx、SPMに係る規制は、特定地域での負荷低減に資するものとするべきであり、規制値については、定量的な効果分析等に基づいて、適切なレベルの値とするよう提言しています。
<p>車の排ガス性能は整備の状況で変わるので、年式、形式で一律に規制するのではなく、個別に陸運局で排ガスを測定してから規制すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・非常に多数の自動車の排出ガス性能を個別に測定するのは実態上きわめて困難と考えられます。
<p><u>猶予期間</u> 使用過程車の猶予期間は短縮すべき(9)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・猶予期間の短縮については、試算結果では、必ずしも削減量の増加につながらないこともあります。したがって、猶予期間については、現行制度と同等とすることを提言しました。
<p>乗用車の猶予期間は貨物車よりも短くすべき</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車の猶予期間についても、平均使用年数等を参考として設定する必要があると考えられます。
<p>猶予期間の設定には、車両耐久性能の向上、使用の実態等を考慮して慎重な検討が必要(3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大気汚染の状況等に鑑み、さらなる対策が必要な状況を踏まえると、猶予期間は現行制度と同等とする必要があると考えられます。
<p>猶予期間を平均使用年数から1年減じた程度で設定することは財産権の保護として不十分。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・猶予期間については、国民の健康保護の緊急性と財産権の保護とを斟酌して決定することとしています。

意見の概要	意見に対する考え方
<p>一律には使用年数の平均値を基に猶予期間を設定するのはおかしい。走行実態等で排ガス性能が異なることを勘案すべき。現行法の適用範囲が変更されない限り使用できるようにすべき</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・走行実態等に応じて猶予期間を変えることは規制技術上きわめて困難と考えられます。 ・規制の強度については、対策効果や費用対効果等を総合的に勘案して決定する必要があると考えます。
<p><u>他の環境対策との整合性</u> ディーゼルエンジンはガソリンエンジンに比べ、燃焼効率がよく、地球温暖化防止、省エネルギーに寄与することを勧奨すべき（そうした認識で購入した等）（7）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ディーゼルエンジン技術の今後の発展を阻害せず、かつPM対策に最大限の効果が得られるよう、排ガス性能に基づいた排出基準を定める必要があることを提言しました。
<p>規制強化により、大部分の中古車は廃車されることになるため、慎重に検討すべき（3）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・規制強化は直ちに廃車とすることを求めるものではありませんが、ただ、この点も含めて中間点検の際に確認を行うことは必要であると考えられます。
<p><u>その他考慮すべき事項</u> 現行法に対応させられた車両を新法で再び代替させられるのは不適切（強制代替した、高額で適当試験を受けた、排ガス処理装置を装着した）（5）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大気汚染の状況が厳しい状況に鑑みれば、対策の強化が不可欠であり、そのために一定の社会的費用が生成する等については、可能な限り充実させる必要があると考えられます。
<p>排出基準の設定にあたっては、規制強化で代替されたものが再度代替の対象とならないようにすべき。（3）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>買った時点で問題ないとされた車両が、後で使用過程車として規制対象になるのはおかしい。（財産権の侵害等）（4）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>ディーゼル乗用車を規制対象とすると、リセールバリューが急落するおそれがあり問題。（買い換えも遅れる、価格差は国が補助すべき等）（3）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>現行法施行後に一旦買い換えを行った所有者に対して、再度の買い換えを強制することはやむを得ない。</p>	
<p><u>提案等</u> 廃車増加による環境負荷の増大及びユーザーの財産権の保護に対処するため、自動車メーカーに回収、処分、買い取りを義務付けるべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・メーカー等に対しても、一層の対策の実施を求めていくべきことを提言しています。

意見の概要	意見に対する考え方
<p>十分な助成措置を講じるべき（ユーザー一般、再度の買い換えを求められる者、中小企業、運輸業者、中古販売業者、バス、エンジンの載せ代え）（10）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・助成措置等については、可能な限り充実することが必要であると考えられます。
<p>買い換えについては、強制ではなく、新車代替誘導策に止めるべき（乗用車、大型中型トラック・バス）（2）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・規制値については、定量的な効果分析等に基づいて、適切なレベルの値とするよう提言しました。
<p>猶予期間完了前の代替促進策を講じることが必要 規制を強化するならば、国がそれに併せてNOx低減装置を同時進行で開発しておく責務がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・猶予期間完了前における代替促進を図ることについては、検討が必要であると考えられます。 ・国においても、有効な施策の実施や自治体の支援等の役割を果たすべきことを提言しています。
<p>（2）低公害車の普及促進 低公害車普及のために、中間報告に示されている方策の推進が必要。（低排出ガス車も含めた普及等）（2）</p>	
<p>低公害車普及のコストの公平な負担を求める仕組みを検討すべき</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後は低排出ガス車等を含め、国の援助の充実・強化などを通じ、積極的に各種の普及施策を講じていくべきことを提言しました。
<p>低公害車4車種が普及しない理由を分析し、普及推進する対象車両を抜本的に考え直すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>低排出ガス車の普及のため、認定制度等の法制度化を図るべき。（3）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>低公害車・低排出ガス車の普及のため、より一層の技術的支援、助成制度、税制の優遇措置、認定制度の活用等の施策が不可欠。（10）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>低公害車の普及は、社会システムを改革し、市場原理に任せるべき。優遇措置には反対。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>59-2 低公害車普及の妨げになっている燃料供給施設の整備について、更なる促進策の強化が必要（5）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>低公害車の普及促進は大気汚染改善の問題から推進するだけでなく、将来のエネルギー政策の中で位置づけも検討していくべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・意見の趣旨も踏まえ、今後さらに検討していくべきものと考えます。

意見の概要	意見に対する考え方
<p>低排出ガス車の認定制度を制定・活用すること、低排出ガス車に対して優遇方策（低排出ガス車、優先駐車場、高速道路割引制度等）を導入することは積極的に賛成。（２）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・個々の施策については、その効果、地域の実情等を踏まえて検討し、適否を判断することが必要と考えます。
<p>低公害車の有料道路の料金減免は、相対的に低公害車でない車が一般道路に転換することになり、沿道環境の改善とは逆行した施策なので不適切。（２）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>低排出ガス車優遇駐車場の設置については、導入効果等の検討が必要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・同上
<p>低公害車やD P Fの普及では、共同利用やレンタルのシステムを業界との連携で構築することを進めてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・低公害車やD P Fの普及施策の具体化にあたっては、こうした意見も参考にすべきであると考えます。
<p>L P G車をディーゼル代替低公害車として積極的に位置付けるべき（ガソリン車と異なる基準の設定、インフラ整備が必要等）。（６）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・重量ディーゼル車の代替車として、L P G車等の車両の普及に取り組むことを提言しました。
<p>引き続きメタノール自動車の普及促進を目指すのであれば、普及の現状と将来目標を明らかにすべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的には、特定の燃料を使用している車両ではなく、その排出ガス性能によって、普及対象とすべき低公害車・低排出ガス車を選別するようにすべきと考えます。
<p>中型、大型トラック及び観光バスには、天然ガス自動車を、ワゴン車及び小型トラックには、電気自動車を普及すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・低公害車、低排出ガス車それぞれの特徴を踏まえ、用途に応じた普及対象を検討していく必要があると考えます。
<p>低公害車フェアなどで展示する低公害車には、現在の排出ガス規制が決められているHC,CO,NOx,PMの値を表示すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・一般の方に分かりやすいように、低排出ガス車認定制度に則った表示を行っていくべきと考えます。
<p>（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義務付け、実績の公表に賛成。（３） 事業者に対する指導等の指針は、地方自治体の権限で策定すべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用管理計画の策定義務付けを提言しました。 ・事業者に対する指導等については、国と地方自治体が適切な役割分担の下で実施する必要があると考えられます。たとえば、指針を国が策定し、実際の個別指導を地方自治体が行うことなどです。

意見の概要

意見に対する考え方

(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

フリート平均値抑制策は、低排出ガス車の普及・開発促進等の面で有効な対策であり、導入に賛成。

国がフリート平均値の基準を定め、その基準に基づき、各メーカーが毎年、フリート平均値の低減を図るための計画を策定・実行し、その実績を公表するなど実効性のある仕組みを導入すべき。(2)

自動車販売業者がユーザーに対して自動車の環境性能等の情報を的確に提供することや、低公害車や低排出ガスの普及を図ることについて、法律で義務付けなければならない。

さらに強力な措置を講じるべき(低公害車(もしくはZEV車)割合規制、総量規制、クレジット・デビット制度を伴った排出削減量割り当て規制)。(5)

フリート平均値抑制策は有効とは考えられない。(4)

自動車メーカーに対し、開発加速等を要請すべき(ユーロ4並の車両の市場への早期投入等)。(2)

低排出ガス性能の確保のため、低排出ガス車については、環境保全機能(加速制限、アイドリング自動ストップ機能)を設けたオートマチック車しか開発させないようにすべき。(2)

違法改造車の販売を抑制するため、車検類似の検査を実施すべき。

(5) 交通需要マネジメント(TDM)等

TDM施策を積極的に実行すべき。(4)

国は、TDM施策の実施に伴う財政支援など、必要な措置を講ずるべき(財政支援、幹線道路整備、協力体制整備、マニュアル作り等)。(4)

・フリート平均自動車排出ガス抑制策については、現時点では乗用車・中軽量トラックなど、その効果は限定的であり、フリート平均自動車排出ガス抑制策の導入の前提とな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限定されていることなどから、情報公開等の意義を示すにとどめました。

・自動車販売業者の積極的な貢献の必要性を示しました。

・フリート平均値抑制策の導入の前提とな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限定されていることなどから、情報公開等の意義を示すにとどめました。

・試算結果によれば、一定の効果が見込まれます。

・ディーゼル貨物車等についても排ガス性能の良い車両の開発普及を求めていくべきことなどを提言しています。
・排ガスに係る規制は、車の構造等によらず、性能に着目した規制措置となっており、合理性があると考えられます。

・違法改造車への対応は、排ガス対策以外の観点も含めて検討する必要があると考えられます。

・TDM施策の積極的実施を提言しました。

・国も、技術開発・調査研究等に取り組むとともに、各地域における取組を積極的に支援していくべきことを提言しました。

意見の概要	意見に対する考え方
<p>道路特定財源を見直し、環境税として運用すべき。</p> <p>自動車に関わる環境改善に資する税制施策は減税型とすべき(買い換え促進のため、ガソリン税を撤廃すべき等)。(3)</p> <p>排ガス規制に関する車両税について一定以上の除去処理ができないものに税の軽減を考慮する必要はない。</p> <p>駐車場への課金、道路利用への課金を導入すべき。</p> <p>軽油に対する優遇税制を早急に是正すべき。(7)</p> <p>ロードプライシングの具体化を求める(面的ロードプライシング等)。(3)</p> <p>ロードプライシングの水準は、自動車交通による外部費用を含んだ社会的費用を考慮して設定すべき。</p> <p>ロードプライシング等については、慎重な取り扱いが必要。(4)</p> <p>排ガス性能の悪い自動車と良い自動車の定義が不明確。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同上 ・ 環境に関わる税制については、汚染者負担の原則に則り、環境負荷の程度により、重課軽課を図るべきであり、補助制度と共通の意味をもつ減税のみに頼るべきではないものと考えられます。 ・ 経済的措置の具体化に当たって、個別の場面での具体的な効果を考えつつ、さらなる検討が必要となると考えられます。 ・ 同上 ・ 軽油税制の是正については、税制全般の中での検討課題と考えます。 ・ ロードプライシングの導入可能性は地域の実情によつて異なると考えられることから、施策の有効性、社会的受容性等について検討を進め、具体化を進めることが適切であると考えられます。 ・ 同上 ・ 同上 ・ 経済的措置の具体化に当たっては、これらの定義も明確にする必要があると考えられます。
<p>(7) 局地汚染対策</p> <p>指摘された方向で実施すべき(予防的見地からの対策等)。(2)</p> <p>局地汚染対策推進計画の制度導入については、なお一層検討すべき(高濃度汚染のおそれのある地域の基準を明らかにすべき等)。</p> <p>自治体が推進計画を策定し、対策を推進することも考えられる。(2)</p> <p>環境基準を超えた場合に自動的に局地汚染対策を実施し、あらかじめ定めた交通規制、車種規制などを環境基準達成まで続ける制度とすべき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 局地汚染対策の検討が必要であることを指摘した上で、その具体化の例として局地汚染対策推進計画の策定、要請限度の制度の見直し等を例示しました。 ・ 同上。なお、局地汚染対策の具体化にあたっては、地域毎の検討が必要であると考えられます。 ・ 同上 ・ 同上。環境基準超過をもって自動的に対象地域とする仕組みは適切ではないと考えます。

意見の概要	意見に対する考え方
<p>粒子状物質の特定自動車排出ガス基準を満足する排出ガス処理装置の装着によって、継続的に使用することを認める規定をおく必要がある。</p> <p>D P F の装着費用については、リコール制度にならない、メーカーが相当分負担すべき。</p> <p><u>流入車対策</u> 特定地域外からの流入車に対する対策を講ずるべき（車種を限定した車種規制、地域内走行車両全車規制、乗り入れ規制、全国一律規制等）。（ 1 1 ）</p> <p><u>整備点検</u> 整備不良車に対する取り締まりを強化すべき。（ 1 0 ）</p> <p>点検・整備項目の充実強化を図るべきである。</p> <p>整備不良車の通報制度、ステッカー張りなど住民参加の制度を検討すべき。（ 2 ）</p> <p><u>調査研究</u> 浮遊粒子状物質については、シミュレーションモデルの確立、2次粒子生成メカニズムの解明、発生源別寄与、評価方法の確立について早急に取り組み、国の施策として明確にすべきである。（ 4 ）</p> <p>S P M の環境基準を P M 1 0 より健康被害の大きいとされる P M 2 . 5 （又は米国のように併設）とすべき。</p> <p>S P M や気象の測定はもとより、P M 2 . 5 や S P M の粒径別成分の測定など、ディーゼル排気微粒子に着目した監視体制の整備が必要。（ 2 ）</p> <p>P M 2 . 5 の影響・評価方法を確立し、環境基準の設定等を検討すべき。（ 2 ）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ D P F の装着によって、使用継続を認める仕組みの可否は、今後の検討課題と考えます。 ・ 費用負担については、P P P を基本とすべきと考えます。 ・ 流入車対策には困難な面も多いが、中間報告に示された全国的な自動車対策の強化とあわせ、例えば荷主事業者に対する指導等の施策を進めるなど、流入車も視野に入れた対策を検討する必要があると考えます。 ・ 整備点検については、施策推進の必要性を強調しました。 ・ 同上 ・ 同上 ・ S P M に関する調査研究について、積極的に取り組むべきことを提言しました。 ・ P M 2 . 5 による大気汚染レベルの評価方法の確立や監視測定体制の整備についても早急に取り組むべきことを提言しました。 ・ 同上 ・ 同上

意見の概要	意見に対する考え方
<p><u>燃料改良</u> 軽油中の硫黄分の低減を一層重視していくべき。(6)</p> <p>低硫黄軽油の供給体制の整備が必要である(石油業界への早期実現要請等)。(2)</p> <p>使用過程車対策として燃料の良質化によるPM削減を検討すべきである(軽質油等)。(3)</p> <p>ガイアックスを使用すれば、低公害車への代替よりも現実的かつ効果があるのではないか。(2)</p> <p>低硫黄軽油の生産・供給のコストの公平な負担を求める仕組みを検討すべき。</p> <p>良質燃料への税制上の優遇措置を講じるべき。</p>	<p>・「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」(平成12年11月1日中央環境審議会答申)において、軽油中硫黄分のさらば将来的には蒸留性状等他の燃料性状等その他の燃料性状について一層の量的な排出ガス低減効果について一層の研究が必要となることが答申されています。</p> <p>・ 同上</p> <p>・ 経済的措置の具体化の一例として、今後の検討課題と考えます。</p> <p>・ 同上</p>
<p><u>単体規制等全国対策</u> 自動車単体対策については、特殊自動車を新たに排出ガス規制対象に加え、規制を強化すべきである(特殊自動車の追加、ガソリン車の規制強化、ディーゼル車の新規規制をEU並とする等)(3)</p> <p>新長期規制の前倒し、新長期以降の規制強化。</p> <p>全国的な自動車対策の強化に取り組むべき。(3)</p> <p>スケジュールを早急に示し技術開発を誘導すべき。</p> <p>走行モードを見直すべき。(3)</p>	<p>・ 自動車単体対策については、新長期規制を2年前倒しすること、特殊自動車を規制対象に追加することを示しました。</p> <p>・ 同上</p> <p>・ 全国的な自動車対策の強化を指摘しています。</p> <p>・ スケジュールを早期に示すことは重要であると考えます。</p> <p>・ ディーゼル自動車排出ガスの新長期規制についての当審議会での審議検討の中で、走行モード見直しについて検討を進めることとしています。</p>
<p><u>普及啓発</u> 普及啓発の推進については、一層積極的に進めるべき(免許更新時のカリキュラム等)。(4)</p>	<p>・ よせられた意見について、今後の具体的な施策の検討の中で参考にしていく必要があると考えられます。</p>

意見の概要	意見に対する考え方
<p><u>その他</u> 地方自治体の独自財源創出の努力を担保するとともに、公害特法や道路特定財源の活用など、地方の環境行政を支える財源調達についても検討すべき。</p> <p>自治体が上乘せ・横だし条例を制定できるようにすべき。</p> <p>トラック・タクシーの路上駐車を排除すべき。 (2)</p> <p>渋滞を招くため、高速道路料金所を撤廃すべき。</p> <p>自転車利用を推進すべき。</p> <p>より厳しい規制値を達成した企業を伸ばしていくべき。</p> <p>乗用車の中での大型化対策を講じるべき。</p> <p>米国の事例によく学ぶべき。</p> <p>NOx低減装置装着事業者の育成を行うべき。</p> <p>NOx低減装置等の開発支援を行うべき。</p> <p>安価な排出ガス処理装置の開発等が求められる。</p> <p>道路交通法に環境保全の観点からの規定を設けるなど、関係法令を整備すべき。</p> <p>トラックのアイドリングストップを実施させるべき。</p>	<p>・ 同上</p>
<p>5. 最終報告に向けての課題 各施策の効果や課題を定量的に示して、広く意見を聞き、国民や関係者との合意形成を図るべき。 (5)</p>	<p>・ 中間報告以降、小委員会では各種施策の定量的評価も含めて検討を進めてきました。最終報告案は、これらの検討結果も含めてとりまとめています。</p>

意見の概要	意見に対する考え方
<p data-bbox="235 140 1097 210">今後将来予測等を実施し、その結果に基づいて費用対効果の高い施策を選定すべき。(2)</p> <p data-bbox="235 236 1097 338">施策の実施にあたっての経済的負担については、公平な負担のあり方についての議論、検討すべき(3)</p>	<ul data-bbox="1142 140 1254 274" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1142 140 1254 178">・ 同上 <li data-bbox="1142 236 1254 274">・ 同上