

今回の規制は「現在の規制値のまま、全国拡大する」ということを行い、数年の大気汚染状況を計測した上で改善がない場合に規制値を厳しくすべき。(1件)

1 - 5 . 三重県長島町、木曾岬町等は選定基準に合致しないのに地域となっている。(1件)

1 - 6 . 愛知県境に位置している岐阜県について国道沿いの一部でも対策地域に入れるべき。(1件)

1 - 7 . 対策地域に隣接する埼玉県の大利根町、江南町、滑川町、妻沼町を対策地域とすべき。(1件)

1 - 8 . 常滑市は市内の90%近くが市街化調整区域であり緑も多く、半島ということで通過車両は少ないので、対策地域に入れるのは時期尚早。(1件)

1 - 9 . 朝日町はなぜ対策地域なのか。(1件)

1 - 10 . 西枇杷島町は平成12年東海豪雨の被災地。よって対策地域から除外すべき。(1件)

1 - 11 . 対策地域から知多半島を除外すべき。(1件)

1 - 12 . 対策地域の設定方法には異論はないが、名古屋周辺地域のうち三河地域の複数市町については実態とかけ離れた感がある。(1件)

1 - 13 . もし地域を限定するならば、基準不適合車へのステッカー義務付けなど流入車対策や車庫とばし対策をすべき。(43件)

同上

同上

同上

同上

同上

同上

同上

同上

、この6とよて一動車か
て、7こにつ。自、か
いす2る車よすな。お
づ定、い動にま的。な
基指はて自策い国。る
にを域つる対て全すあ
方域地持あるえ、まに
え地たをのす考もい内
考るしり置対とてて域
のあとが位にのいれ地
述の地広のれもつさ策
上を補の扱こるに施対
は、必候り本、き域実が
はる回なりので地が置
てす今か用あがの策位
い施。、使でと外対の
つ実すびに分こ以の扱
にをま及内部る域等本
域策いに域大げ地制の
地対て村地があ策規用
のし町、通を対体使
特別と区ら交果、単の
特と市かる効方車両

有台数密度には規制対象とならない自動車が多く含まれるので採用すべきではない(4件)

1-23. 前回の特定地域や今回新たに加わった地域について汚染状況等の情報を提供すべき。(2件)

1-24. 対策地域は交通量が少ない地域の含まれる市町村単位ではなく、主要幹線道路沿いの町単位の区分の方が妥当。(2件)

1-25. 対策地域は都道府県単位とすべき。(3件)

1-26. 三重県で今後バイパスが全線開通し、国道23号の排出量が減れば見直しがあるのか教えて欲しい。(1件)

1-27. 対策地域の今後の拡大はあるか、あるとすればどこで、いつ頃か。(4件)

1-28. これ以上の地域拡大は止めるべき。(1件)

1-29. 施行後は定期的に対策地域の見直しを行うべき。(1件)

1-30. 当社は車種規制に対応困難なので対策地域を縮小すべき。(3件)

1-31. 対策地域の指定について、当社の主たる輸送地域は都市部に偏在しているので再検討すべき。(1件)

1-32. 当社は車種規制に対応困難なので対策地

た自動車走行量密度や自動車保有台数密度の数値を基に判断しています。

大気汚染の状況については、毎年「大気汚染状況報告書」として環境省において取りまとめ、公表しています。

市町村を単位とした地域指定は、改正前自動車NOx法でも採用した方法であり、今回も引き続き同様の方法を探ることとしています。

同上

自動車NOx・PM法の施行については、総量削減計画の計画期間の中間時点(平成17年頃)に点検を実施し、その結果によっては、対策地域も含めて、見直しを検討する予定です。

同上

同上

同上

自動車NOx・PM法は、大都市域を中心に、大気汚染を改善し、健康を定めた都市域を重点的に対策する必要がある。大気汚染を改善し、健康を定めた都市域を重点的に対策する必要がある。大気汚染を改善し、健康を定めた都市域を重点的に対策する必要がある。

同上

同上

域から鈴鹿市を外すべき。(1件)

1 - 3 3 . 当社は車種規制に対応困難なので対策地域から三重県の郡部を外すべき。(1件)

1 - 3 4 . 営業所を地域外に移転しようにも三重まで地域になっているとできないので、地域は名古屋地区のみとし、近郊への適用は除外すべき。(2件)

1 - 3 5 . 国道23号が数キロしか走っていない木曾岬、長島、桑名に比べはるかに市街化し人口も交通量も多い津、松阪、亀山が対策地域に含まれないのは疑問。(1件)

1 - 3 6 . 川崎市市域は通過交通の比率が約1/3を占めることから、車種規制の実効性を担保するため地域の拡大が必要。(1件)

1 - 3 7 . 対策地域は妥当。(4件)

同上

同上

今回候補地とした地域の周辺地域については、上の考え方から、現時点では対策地域とする必要はないと認められませんでした。しかしながら、これら地域の状況等の把握に努め、必要があると認められれば、対策地域に追加することも含めて検討する予定です。

同上

2. 車種規制について

2-1 排出基準

2-1-1 業務に、唱
業に、唱
事頭に、唱
ず路受を
きもを問
で族手環
心家痛環
対のので
制と下
規と大
員大不
種業が
車従界
り業送
よない
にな運
況を得
不をる
をるな
せざる
をせな
止るこ
廢迷消
生れて
めたい

2-1-2 当社の経営が厳しいので規制の対象車
両は3.5トン超に緩和すべき。(1件)

2-1-3 追をいおち規とう家無用べく
追加切年り、汰すなと口。を。さ
イしっ数、淘すなと口。を。さ
一たて乗個人財必要ばくも所一人制族
ル抛れこ財必要ばくも所一人制族
乗をなと産数は地、支有加一
用示くをのな域口払のえ員に
車すな想剥減。のン中イこ他
をべる定奪っ企管も、一とな
規きこしでて業業残こせなら
制。とては、いと所っのルよな
対象も聞イいく違にて不車るい
とそか一か。の減適り下排果を
すもさぜ。の減適り下排果を
こ入て車いあ償車子の寄をり
る購れル古で価合、で出等取
すもさぜ。の減適り下排果を

2-1-4 低燃費自動車を優遇税制というきこり
イール車は許せな適除外すべ
イール車は許せな適除外すべ
イール車は許せな適除外すべ
イール車は許せな適除外すべ

2-1-5 ディーゼル車は燃費が良くCO2排出
量が少ないなど地球温暖化対策の点で利点があるの

のらも進
民めてを
国求い施
、がづ実
はとにの
染こ響策
汚む影対
気組のな
大りへ滑
の取動円
市に活つ
都急済か
る緊経実
すに、着
因め際、ま
起たのし、
にるそ慮て
通守。配
交をすり考
車康ま限と
動健いる
自命で
生れて
めたい

3.5トンの大き
5トンの大き
3.5トンの大き
3.5トンの大き

にこ物環とて
スらかくる考
バか子くる考
・等粒きいと
クと、大て当
ッこがもれ適
ラいたりらが
トさしよめと
は、小でス求こ
て与せと化す
い寄ま%強加
つ出い7策追
に排て約対て
車物のしめし
用物と体たと
乗化象全の象
ル酸対が成対
ゼ素制量達制
一室規出の規
イてで排準、す
デべまの基らま
比れ質境かい

低燃費車優遇税制はディーゼル車、ガソリン車
れれにの排ガの良いものを優遇している制度であ
り、今回改善を環境改善を指すこの法律では、燃費の良
自動車で規制を行う必要がります。

ディーゼルエンジンについては地球温暖化対策へ
の貢献の可能性も指摘されていますが、当面は、健

で、ディーゼル車を排除すべきではなく、ガソリン車をディーゼル車並にするCO2法を作るなど地球温暖化対策の点からの施策も行うべき。NOx対策よりCO2対策に比重を置くべき。(23件)

2-1-6. ヨーロッパでは地球温暖化の観点からディーゼル車を奨励しているのにどうして日本ではディーゼル車を規制するのか。(8件)

2-1-7. ディーゼル乗用車や3.5トン以下の車の排出基準は厳しすぎる。販売中のディーゼル乗用車の等もクリアできないような基準はおかしい。技術的に実現可能な数値にすべき。(14件)

2-1-8. ディーゼル技術による排出基準達成が可能となる時期をいつごろと予測しているのか。(1件)

2-1-9. 20年以上経つ歴史的価値のあるディーゼル車に対する救済措置を講じるべき。(2件)

2-1-10. 使用頻度が少なく走行距離の短い車(乗用車、キャンピングカー、レントゲン車、学校給食運搬車、ミキサー車など)は車種規制の対象外とすべき。(16件)

2-1-11. 稼働時間若しくは走行距離に応じた排出量を基準とすべき。(7件)

2-1-12. 使用過程車は使用頻度や整備状況を含めて排出基準の可否を決定すべき。(2件)

2-1-13. 大型車の規制が緩いので厳しくすべき。(16件)

健康保護の観点から大気汚染を改善するためガソリン車の代替を行っていただく必要があると考えています。

同上

同じ用途に用いる自動車としては、ガソリン車への代替が可能である車種への代替を図るレベルの基準とします。ガソリン車の技術レベルより厳しい基準となります。

いわゆる新長期規制が実施される時点(現在のところ平成17年を予定)ではこの法律に基づく排出基準が達成されますが、メーカーの努力による早期達成も期待しています。

車種規制は環境保全のために規制を行うものであり、歴史的価値といった観点から適用除外とすることは困難と考えています。

走行距離等に依じて規制を行うことは、個々の車について走行距離等を確認する手法を整備する必要はありませんが、これらは法的に担保されていないことから、現実に採用することは困難と考えます。

同上

同上

大型車については、ディーゼル車に代替してその用途に使用できるガソリン車がないため、最新規制値を基準としており、規制が緩いわけではありません。

2 - 1 - 1 4 . 3 . 5 トン超のトラック等については、このような排出基準では効果を望めない。まずは低硫黄分の軽油の基準を定め、それを前提に排出基準を設けるべき。(1 件)

2 - 1 - 1 5 . ディーゼル乗用車や 3 . 5 トン以下の車より、排出量の多い大型車を規制すべき。(9 件)

2 - 1 - 1 6 . 車両積載量の重い車の方が走行距離が多いのでそうした車を規制すべき。(1 件)

2 - 1 - 1 7 . バスのスタート時の黒煙はすごい量であり、規制すべき。(1 件)

2 - 1 - 1 8 . ガソリン乗用車も規制すべき。(5 件)

2 - 1 - 1 9 . 粒子状物質はガソリン車からも排出されている。(1 件)

2 - 1 - 2 0 . 建設機械、発電機等からも環境汚染がある。(1 件)

2 - 1 - 2 1 . ナンバーがない特殊車が対象外であることは不公平である。(1 件)

2 - 1 - 2 2 . 二輪車も規制すべき。(1 件)

2 - 1 - 2 3 . 昭和 4 9 年以前の車が規制値に関係なくすべてアウトになるのはおかしい。(1 件)

平成 1 7 年に予定されている単体規制の強化に併せ、軽油中の硫黄分は平成 1 6 年末までに 5 0 ppm に規制強化される予定で、なお、単体規制の具体的な規制値については、現在、中央環境審議会が審議されているところです。

大型車についても規制を強化する予定です。

同上

バスについてもこの規制により新しい車への代替が進み、黒煙を出すものは減るものと考えています。

ガソリン乗用車については、大気汚染防止法等によりディーゼル乗用車に比して厳しい規制が実施されていることからこの法律による規制は不要と考えています。

ガソリン車からの粒子状物質の排出は極めて少なく、排出ガス規制値も定められていません。

建設機械等のディーゼル特殊自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質等については、大気汚染防止法に基づく排出ガス規制を平成 1 5 年度から実施します。

同上

二輪車については窒素酸化物・粒子状物質ともに排出総量における排出寄与が極めて少ないため規制は必要ないと考えています。

車種規制については車検制度により担保されていますが、一律に規制年次等により適合、非適合が判断されるものではありません。

2 - 1 - 2 4 . ユーロ 4 対応のベントが対象になるとすればおかし。(1 件)

2 - 1 - 2 5 . 現行 NOx 法で代替や NOx 低減装置により適合した車両は規制対象外とするべき。(1 0 件)

2 - 1 - 2 6 . 国が認定した安全・環境基準を満たして生産・販売された車に対して遡って新たな基準を適用すべきではない。(6 件)

2 - 1 - 2 7 . 1 0 ・ 1 5 モードではなく渋滞時の排ガスの排出を調査すべき。(1 件)

2 - 1 - 2 8 . 私の自宅は室内でも排ガス臭が漂っており、健康への悪影響を心配していることから、規制を厳しくすべき。特に排出基準について、2 . 5 トン超のクラス、3 . 5 トン超のクラスを原案の 3 分の 1 以下と厳しくすべき。(1 件)

2 - 1 - 2 9 . すべて乗用車レベルに規制すべきであり、燃料への課税で優遇されているのにガソリンエンジンと差があることすらおかし。(1 件)

2 - 1 - 3 0 . NOx 規制値については 1 . 7 トンから 3 . 5 トンまでを 0 . 6 3 にすべき。(1 件)

2 - 1 - 3 1 . ガソリン車に代替可能な区分では、

ユーロ 4 対応のベントが対象になるとすればおかし。(1 件)

大気汚染防止法に基づき、自動車は走行時に排ガスを排出するが、その排出量はエンジンの種類や車種によって異なる。したがって、個別に確認が必要となる。また、排ガスの成分も異なるため、規制値を一律に定めることは難しい。したがって、排ガスの成分や排出量に基づいて規制値を定める必要がある。

大気汚染防止法に基づき、自動車は走行時に排ガスを排出するが、その排出量はエンジンの種類や車種によって異なる。したがって、個別に確認が必要となる。また、排ガスの成分も異なるため、規制値を一律に定めることは難しい。したがって、排ガスの成分や排出量に基づいて規制値を定める必要がある。

1 0 ・ 1 5 モードは、渋滞時を含まない走行モードを踏まえて、最近の排出量を調査検討する必要がある。

原案の 3 分の 1 以下とするような厳しい規制には、対応する技術がなく、代替可能な車両がなくなってしまうため採用できません。

車両総重量 3 . 5 トン未満の乗用車と、3 . 5 トン以上の乗用車とを同じ用途で代替可能なレベルに引き上げる必要がある。

車両総重量による排出ガス基準は、乗用車とトラックとを同じ用途で代替可能なレベルに引き上げる必要がある。

3 . 5 トン以下のものについてはディーゼル車の

NOxはガソリン車の最新規制値、PMもガソリン車並とすべき。(3件)

2-1-32. 輸入車が規制外であるのは法の趣旨から外れている。輸入車も規制対象とすべき。(3件)

2-1-33. 消防車等の公共の車両が適用除外であるなら問題がある。(1件)

2-1-34. バスは公的輸送機関であり、自動車全体に占める割合も少なく、排出ガス総量削減策に対する影響は少ないと考えられるため、平成4年公布の自動車NOx排出基準とするか、適用を除外又は緩和すべき。(4件)

2-1-35. PMを規制対象とするなら、NOxは規制対象から外すか、現行NOx法の排出基準とすべき。(3件)

2-1-36. 使用過程車の基準設定については、新車の排出基準と連動したPM排出基準を設け、強化すべき。(1件)

2-1-37. ISO12000, ISO14001取得企業は規制から配慮すべき。(2件)

2-1-38. 排出基準値に近い数値のものは考慮すべき。(1件)

2-1-39. ディーゼル乗用車は購入時にガソリン車も選択できるのに燃料代が安いというだけで購入した人がほとんどであり、自分の利益を追及して環境に負担をかけるのは言語道断。このような規制をするのは当然。(1件)

2-1-40. ディーゼル乗用車を対象に入れたの

ガソリン車への代替が図られるレベルに設定することで十分であると考えています。

輸入車についても、原則として規制対象とされています。

公共の車両も規制する予定です。

バスについても一定の排出寄与があり、かつ、一台当たりの排出量が多いことから、規制対象とするところが適当ですが、平均使用年数を勘案し、他の自動車よりも長い猶予期間を設定しているところで

NOxについても依然として大気環境基準を達成していない地域が多いため引き続き規制対象とすることが適当と考えています。

新車の排出基準と連動して基準を強化することは使用者の負担が重くなりすぎるため、現時点では考えていません。

ISOを取得して環境保全に努力されることには敬意を表しますが、そうした企業であつても、使用する自動車については、この法律に基づく排出基準に適合するものを使用したいと考えています。

排出基準は一義的に明らかなことが適当であり、それ以下の排出ガス量であることが求められます。

は、公平・平等という点から妥当。(1件)

2-1-41. 運送業の業界の経営のことにのみで判断すべきでない。地球環境、子孫を守るため、むしろ我々が手本を示すべき。(4件)

2-1-42. 運送事業者として経営は厳しいが、環境保全のためであり今回の規制はやむを得ない。(4件)

2-2 猶予期間

2-2-1. 車が配伸び年種が不伸び年種に必要可延規制と能い延長のなである。し実りあり不こて施多額事況う欲に額事況う欲よの業でしい。り資廃平たい。所金止均こ有がに使と車必追用か両要い年ら5のと込数猶予うなれ前期ちるれ前期

2-2-1. 猶予期間の代調とよ1. 車が配伸び年種が不伸び年種に必要可延規制と能い延長のなである。し実りあり不こて施多額事況う欲に額事況う欲よの業でしい。り資廃平たい。所金止均こ有がに使と車必追用か両要い年ら5のと込数猶予うなれ前期ちるれ前期

に回もるすて合る期にぞ予保努現い質今たき制い場な。早替れ猶康う、て物、つで規つ、くすけ代そ、健よとえ状らな、をにとなまだの、にのる考子かとめ車車るきりるへて基民すえと粒ととた動程なであり車しを国縮まいびこころ自過と用がで合量数。短踏ない及いるすい用と使題、適衡年すけもき物しす護な使こで問は制較用まだ議で化廠化保し、るま上て規比使いる決は酸に強を合がす車護いとを均てき帯と素常を康適す制の保つ性担平しで附こ室非制健にま規りのに要負に定をのるるが規命準いにか権車必のと設間会すけ況、生基て齊ば産程る者ごに期国長お状れの出れ一た財過す用種つ予る延にのさ民排ららっの用替使車よ猶めを域染な国にめか買一使代るののや求間地汚が、か求期はざ、をし車案性を期市気正りやが時て一で車生動原要と予都大改あ速と行っこの動て自を重こ猶おするほ2. 施と中1ま(よののだるもになによれ期護め行ま施と中1ま(

すべき。(1件)

2-3-20. 車種規制より整備不良車を摘発すべき。整備不良でないトラックは規制緩和をすべき。(9件)

2-3-21. 愛知県内を街宣車で走ることが出来なくするのか。(1件)

2-3-22. 車検時又は定期点検時にEICを実施した車は継続使用可能とすべき。(1件)

2-3-23. 車種規制より軽油に灯油を混ぜて売っている販売会社等を摘発すべき。(2件)

2-3-24. CNGスタンド等インフラ整備を先行的にさせた上で車種規制を追随させるべき。(8件)

2-3-25. 財政状況の悪化を理由に公用車の低公害車への代替を先送りしている行政が率先して代替を進めるべき。(1件)

2-3-26. 規制逃れの企業には厳罰を科すべき。適格企業が生き残ればよく、淘汰される企業は早急に事業廃止すべき。(1件)

2-3-27. 自分の車がどれに該当するか分からない。規制値に引っかけられるのはどの年式のどんな車種なのか列挙すべき。また、各自動車メーカーに各年度規制車ごとの規制値公開を働きかけるべき。(10件)

2-3-28. 車検時に通知する方法では遅い。規制対象車に、NOx・PM法を説明した資料を早急

同点。なお、自動車は道路運送車両法により本来整備不良車として取り締りの対象になりません。また、いわゆる「違法行為」として取り締りの対象になりません。

排出基準に適合していなければ、猶予期間経過後は使用できません。

EIC(エンジン洗浄)したことをもって排出基準に適合していると判断することはできません。

軽油引取税の脱税による経済的メリットを追求してのことと考えられ、脱税の観点から取り締まるべき問題と考えます。

地方自治体等が行う燃料供給施設の設置に対する補助など、大都市圏における大気汚染が厳しい現状に、自動車も含まれた車種規制は必要です。

政府としても、率先して公用車の低公害車への代替を進めることとしています。

車両の使用の本拠が対策地域にあるにもかかわらず、法逃れのために対策地域外に虚偽登録をするいわゆる「車庫とばし」は、車庫法により禁止され取り締りの対象になります。

今後規制値が確定した段階で広く広報を行うなどして、規制内容について広く周知を行っていきたいと考えています。

円滑な施行のため、内容が固まり次第広くお知らせしたいと考えております。

に配布すべき。(1件)

2 - 3 - 29 . 初度登録から10年7月使用しているディーゼル自家用車は今回の規制にどのように対処すればよいか。また、農耕機具の場合はどのように対処すればよいか。(1件)

2 - 3 - 30 . 1日も早く黒煙を吐く車が世の中からなくなることを切望している。(1件)

2 - 3 - 31 . 規制は当然のこと。国民の声なき声に耳を傾け、1日も早い成立を強く期待する。(5件)

なお、これまでの答申等については、その都度の掲載をインターネットの環境省のホームページに掲載してあり、今後も活用していきたいと考えています。

使用過程車で規制基準に適合しないものについては、施行時期以降は、対策地域内で登録できなくなります。ただし、既に猶予期間を経過している場合であっても、施行後の最初の農耕機具は車種規制の対象とはなりません。

3 - 1 0 . 事業者抑制対策の基準となる台数には、低公害車や代替が必要ない排出基準を相当下回る車両数は含めないことが妥当と考える。(6 件)

3 - 1 1 . 事業者排出抑制対策の対象自動車からは排出基準適合車は除外すべき。(1 件)

3 - 1 2 . 判断基準の策定に当たっては事業者の自主的な取組が生かせるよう配慮すべき。(1 件)

3 - 1 3 . 自動車使用管理計画の実施内容を認識による違いがないよう統一すべき。(1 件)

3 - 1 4 . 事業者排出抑制対策について分社化して30台以下とし規制対象外される可能性がある。(1 件)

3 - 1 5 . 事業者排出抑制対策については妥当。(1 件)

車種規制に適合している自動車についても低公害車への代替、使用の合理化等による排出抑制の取組を行っていただく必要があるため台数に含め、対象とすることが妥当と考えています。

同上

判断基準の策定に当たっては事業者の意見が反映されるよう努めていきたいと考えています。

事業者が確実に実施できるよう、できるだけ作成しやすいものにするよう努めていきたいと考えています。

分社化のコストを考えるとこの規制を免れるための分社化はまず生じないものと考えています。

4 施行時期について

4 - 1 . 自動車の製造能力、業者の資金力、車両更新時期の平準化等の観点から、施行時期を3～10年延長すべき。(129件)

車種規制についての十分な周知を14年5月1日に出すことについて、原案のまま実施する。また、14年5月1日に出すことについて、原案のまま実施する。

4 - 2 . 各社により過去の車両の導入実績はまちまちであり、規制に合わせれば、将来的に適用除外など一時的な延命措置を認めざるべき。(1件)

同上

4 - 3 . 事前から承知していれば、準備をしておけること、今回は昭和登録の車までを規制し、5年後くらいに平成5年車までの規制を段階的に詰めていくべき。(1件)

同上

4 - 4 . 当社は代替により経営に重大な打撃を受けるので、使用過程車を5年計画で段階的に規制すべき。(1件)

同上

4 - 5 . 初度登録が比較的新しい年式(平成4～5年程度)のものについて適用を遅らせるべき。(1件)

同上

4 - 6 . 前々から全国的に報道してメーカーが製造を止めて10年経ってから、8年後なりの代替を進める法律を作るべき。(1件)

同上

4 - 7 . 施行時期は平成14年5月1日を厳守すべき。(3件)

同上

4 - 8 . 乗用車に規制がかかることを知らずに買ってしまっている人がいるので、乗用車が規制されることに関して広報を徹底し、その後かかるべき期間を置いてから乗用車の規制を行うべき。(2件)

御意見のとおり広報に努めたいと考えています。

4 - 9 . 施行時期は原案より早期に行うべき。(2 件)

4 - 1 0 . 車種規制について、最初の車検を通すという抜け穴があるのは問題。(1 件)

4 - 1 1 . 乗用車にこそ早期に実施すべき。(1 件)

4 - 1 2 . バス・トラックと乗用車で施行時期をずらす必要があるのか。(3 件)

車種規制については対象となる自動車の所有者に対する周知期間が必要であると考えています。

同上

乗用車とトラック等とは同じ施行時期を予定しています。

同上

5 その他

5 - 1 . 前回 NOx 法失敗の責任をとるべき。また、ディーゼルエンジンが増えたのは国やメーカーの責任であり、所有者には何の罪もない。(12 件)

5 - 2 . 低公害車の開発・普及促進策を行うべき。(15 件)

5 - 3 . 国土交通省が H 14 年新規環境対策補助金としてディーゼルバスの天然ガスバスへの切替の場合に差額を補助するという記事を見たが、環境省もこれに連動すべき。(1 件)

5 - 4 . 東京都条例、埼玉県条例と法律との整合を図るべき。(20 件)

5 - 5 . 対策地域や車種規制の内容については広く速やかに国民に周知するべき。特に新たに加わる対策地域内のユーザーや、ディーゼル乗用車ユーザーについては、事前に十分な情報提供が必要。(3 件)

5 - 6 . 当該パブリックコメントは広く知らされていない。再度広く周知を図り締め切りを延長すべき。(10 件)

5 - 7 . 意見を聴く会議を一般ユーザーを含めて開催すべき。(1 件)

5 - 8 . 3 倍にも緩めた環境基準の「おおむね達成」をさらに 10 年先送りすることは許しがたく、即刻達成を目指し、実施可能な対策はすべて行うという基本姿勢に立ち、最大限の方策をもって対策にあた

これまでの自動車 NOx 法の対策効果が不十分であったことを踏まえ、改正後の自動車 NOx・PM 法では、対策の強化を図ることにより、国としての責務を果たしてまいりたいと考えています。

環境省は、本年 7 月に経済産業省・国土交通省と協力して、「低公害車開発普及アクションプラン」を策定しました。このアクションプランに基づいて、今後、低公害車の開発・普及に一層積極的に取り組んでいきます。

環境省は、地方公共団体が低公害車を導入する際に補助してきており、さらにこれを拡充したいと考えています。

法の施行に当たって、混乱が生じないように、各自治体と十分に連絡・調整をしていきたいと考えています。

環境省では、法の円滑な施行のため、車種規制の内容等について、今後とも積極的な PR に努めていきたいと考えています。

パブリックコメントについては、平成 11 年 3 月に閣議決定された手続きに従い、実施しています。その際、インターネットの他、記者発表も行い、その実施についてお知らせしたところです。

同上

環境基準達成に向け、最大限の対策を行いたいと考えています。車種規制の効果等をかんがみれば環境基準の達成のためには一定の期間が必要と考えていますが、できるだけ早期の達成を目指します。

るべき。(1件)

5-9. 現行NOx法の悪化をい、防車対策を、実施したに
もか、わのら、環境規、の対、を、な、加、し、た、原、因、な、を、
や、ど、に、つ、つ、い、く、表、す、べ、き、。(5件)

5-10. 行政は事業者と、も、っ、と、話、し、合、い、環、境、の、負、に
荷、低、減、に、向、け、た、効、率、的、な、方、法、を、採、用、し、て、い、る、の、か、。(2件)

5-11. アイドリの整備を、法律で規制した、りの、無、料、乗、り、な
又、は、安、休、の、オ、イ、ド、リ、に、対、し、て、整、備、を、促、す、べ、き、。(4件)

5-12. 大気環境の改善に、は、環、状、道、路、の、整、備、程、度、推、進、
物、車、燃、料、等、の、燃、費、を、低、減、し、て、大、気、汚、染、を、抑、え、る、の、に、向、け、た、措、施、を、推、進、す、べ、き、。(3件)

5-13. 総合的な交通体系の中で公共交通への転
換策を、明、確、に、促、す、べ、き、。(9件)

現行NOx法に基、づ、く、対、策、の、効、果、等、に、つ、い、て、は、
一、部、に、つ、ら、も、可、能、な、範、圍、に、お、い、て、公、表、さ、れ、て、い、ま、す、。

今、回、の、法、改、正、に、先、立、っ、て、行、わ、れ、た、中、央、環、境、審、議、会、
に、お、け、る、法、改、正、に、先、立、っ、て、行、わ、れ、た、中、央、環、境、審、議、会、

自、動、車、の、総、量、を、抑、え、る、の、に、向、け、た、措、施、を、推、進、す、べ、き、。
今、後、の、車、道、の、整、備、に、向、け、た、措、施、を、推、進、す、べ、き、。

同上

同上

5 - 1 4 . 車を販売する部門に車種規制等の事実を正しく伝えることを義務付けるべき。(2 件)	同上
5 - 1 5 . 新長期規制適合車の早期実現に努めるべき。(3 件)	同上
5 - 1 6 . 白ナンバーを排除し、4トン以上のトラックは営業ナンバーのみにすべき。(2 件)	同上
5 - 1 7 . 渋滞緩和を狙った交通インフラ整備について、料金収受システムは的が外れている。(1 件)	同上
5 - 1 8 . 渋滞発生メカニズムや緩和策を自動車運転者に周知すべき。(1 件)	同上
5 - 1 9 . 免許取得時、更新時などに燃費に関する環境教育を行うべき。(1 件)	同上
5 - 2 0 . 大都市を迂回する有料道路通行料は無料化あるいは現行の3分の1～4割程度に下げるべき。(4 件)	同上
5 - 2 1 . すごい煙を出しているディーゼル車を車検に通す工場を摘発すべき。(1 件)	同上
5 - 2 2 . 車だけこんなに規制されるのは不思議。工場に規制をかけるべき。(1 件)	同上
5 - 2 3 . 対策地域内の航空機や船舶も規制すべき。(2 件)	同上
5 - 2 4 . 自動車総量規制を検討・実施すべき。(6 件)	同上
5 - 2 5 . 走行量密度や保有台数密度が大都市地域で高い数値となることは当然。これらの改善のためには、渋滞の改善や人口や車の集中を抑制するといった根本的な対策が必要。(1 件)	同上
5 - 2 6 . 都市部に流入する通過交通を抑制するた	同上

めのバイパスの整備を促進すべき。(2件)

5-27. 光触媒塗料等を利用したNOxの浄化など設置型大気浄化装置の開発・普及を行うべき。(1件)

同上

5-28. 低公害車普及促進対策補助などは、事業者が個別に補助申請する方式ではなく、製造メーカーに補助を集約し、販売価格を補助の分だけ下げる方式など簡素化すべき。(1件)

同上

5-29. 今後は国の施策として公的資金を投入し、我が国メーカーが世界に先駆け地球環境にやさしい「環境対策エンジン」を開発すべき。(1件)

同上