

中央環境審議会

「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告」に対する パブリックコメントの実施結果について

募集期間

平成17年12月26日(月)～平成18年1月25日(水)

意見の提出者数

合計 15通

(内訳 自治体等4通、団体5通、企業3通、個人3通)

意見総数 30件

**「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告」に関する意見の概要
及び意見に対する考え方について**

NO	項目	意見の概要	意見に対する考え方
1	1.(1)法制定時の経緯	自動車排出ガス総合対策を評価する要である環境基準の見直しが必要である。	現行の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準は、設定当時の最新の科学的知見を検討・評価した中央公害対策審議会の答申を踏まえたものであり、設定以降、基準を見直すべきとする知見は得られていないことから、現在のところ現行基準を見直す必要はないと考えております。
2	2.2-1(1) 二酸化窒素 対策地域における環境基準達成状況等	対象地域におけるNO ₂ の環境基準の年度比較する際、平成16年度は異常気象であったので、除外すべきである。また、平成17年度と16年度を比較するのに、7月だけを対象とした理由が不明である。	気象条件による影響について中間報告(5頁)では「大気汚染状況に関しては、こうした事象との関連に留意し、汚染を悪化させる気象条件等にあっても国民の健康保護が図られるよう配慮していく必要がある。」としております。中間報告には気象条件の違いを考慮し、平成16年度の測定結果と平成17年度の速報値の比較を行い、顕著な差が見られる7月を平成16年度の測定結果よりも悪化しているケースとして例示したものです。
3	2.2-3気象条件による影響	中間報告P5「2-3気象条件による影響」に「国民の健康保護を図るうえでも黄砂等の汚染を悪化させる気象条件の改善も必要である。」旨記述し、黄砂等の気象要因改善の必要性を明示してはどうか。	大気汚染状況は、気象の影響を受けやすく気象条件によって濃度が変動すると指摘されているところであり、このような変動要因も留意し、汚染を悪化させる気象条件であっても国民の健康保護が図られるよう配慮していく必要があるとして、その旨、中間報告(5頁)に記載しています。
4	3.3-2 総量削減計画の削減目標量と推計排出量の関係	東京都の場合、車種区別走行量の将来推計値は、直近の交通センサスを基に線形外挿しているため、不確実性が高い。	中間報告(7頁)においても「自動車NO _x ・PM排出量の将来推計には不確実性が伴うことに留意する必要がある。」としており、「自動車NO _x ・PM法の目標を確実に達成することに向け、平成22年度における大気環境基準達成の見込みについては、今後の審議において、上述の将来推計の不確実性をも加味し、中間年である平成17年度を基準年とする気象条件及び発生源条件をデータ整理して汚染物質の移流・拡散状態を推計するシミュレーションモデルを用いた濃度予測計算による評価を行う必要がある。」としています。

NO	項目	意見の概要	意見に対する考え方
5	3.3 - 3(1)車種規制	自動車NO _x 法に基づく車種規制の実施においては、当時の運輸省からその進捗状況が毎年公表されていたが、自動車NO _x ・PM法に基づく車種規制ではその進捗状況の公表がない。きちんと公表すべきである。	車種規制の対象となっている自動車の排出基準適合率について中間報告(7頁)では「自動車NO _x ・PM法の対策地域内において、車種規制の対象となっている自動車の排出基準適合率は着実に上昇しており、平成16年度末で55.1%であった排出基準適合率は、目標年度である平成22年度には99.5%になると推計されている。」と把握した上で、各種対策について検討しています。
6	3.3 - 4(1)(2)(3)(4)(5)(6) 総量削減計画に基づく施策の実施状況	自動車排出ガス総合対策の中で、都心部における自動車交通量の削減が決定的要因となっていることが明らかである。大気汚染とヒートアイランド現象の原因を統一的に捉える必要がある。	中間報告(19頁)においても「交通量の抑制及び交通流の円滑化」について記載しています。
7	3.3 - 4(2) 総量削減計画に基づく施策の実施状況(適合車への転換の促進等)	新長期規制に対応させたディーゼル車について、使用者の積極的な導入が進むように、十分な広報活動の実施、大型車への補助制度等の拡充、製造メーカーへのラインナップ充実の働きかけを行うべきである。	エコカーワールド(低公害車フェア)や低公害車ガイドブックによる普及啓発や、バス・トラック事業者を中心に新長期規制適合バス・トラックの導入に対する補助を行っています。平成18年度税制改正では、車両総重量が3.5tを超えるディーゼル車(トラック・バス等)であって新長期規制に適合し、かつ、平成27年度を目標とした燃費基準を満たすものについて、自動車取得税を軽減することとされたところです。また、自動車メーカーの団体に対し、新長期規制に適合した車種をできる限り早期かつ大量に供給するよう要請しています。
8	4.(2)【対象物質】	微小粒子や超微小粒子について、本来、排出規制が望まれるが、現実的に困難ならば、自動車走行量の削減(局地汚染地域における自動車交通量の上限値設定等)により、危険性を少しでも減らすべきである。	微小粒子や超微小粒子については、中央環境審議会答申(第八次答申)で、予防原則の観点からも、当面、最大限の粒子状物質削減に努めるとともに、健康影響や排出実態の把握等に関する研究を進め、その結果を踏まえて、排出ガス許容限度目標値の設定の必要性について検討する必要がある旨指摘されており、当委員会においても、答申の趣旨を踏まえ、引き続きこれらの知見の蓄積に努め、検討を進めるべきと考え、中間報告(16頁)にその旨記載しています。

NO	項目	意見の概要	意見に対する考え方
9	4.(2)【車種規制の対象等】(4件)	自動車製作者等は、NOx・PM低減装置の開発に積極的に取り組むべきである。	ご指摘のとおり、車種規制対応の負担を考慮すると自動車製作者等はNOx・PM低減装置の開発に積極的に取り組むことが必要であり、その旨報告書17ページに記載しています。
10		クレーン車やクレーン用台車の様な特殊な作業車で、かつ生産台数の非常に少ない車両については、今後の排出ガス規制に関し、特別な救済措置を御検討頂きたい。	自動車NOx・PM法の車種規制については、トラックをベースとする特種自動車についても、トラックと同様に対象となっており、猶予期間が過ぎる前に既に取組を行っている方もいるところです。このような方との公平性を考慮して、猶予期間についても引き続き現行の制度のもとで、対策効果を見極めることを基本とすべきと考えています。
11		法律が順調に進んでいるのであれば、身体障害者が使用するディーゼル乗用車については、車種規制の適用が免除される仕組みを作るべきである。	自動車NOx・PM法の車種規制については、使用者にかかわらず、対象とする自動車に対して規制を行うものとなっており、既に取組みを行っている者との公平性の観点からも、引き続き現行制度を基本とすべきと考えておりますが、ご指摘の点については引き続き検討してまいります。
12		年金など少ない収入の中必死で生活している障害者に、鞭を打つNOx・PM法に何とか特例措置を組み入れて頂けるようお願いする。	
13	4.(3)【流入車も含めた適合車への転換の促進等】(14件)	自動車排出ガス総合対策小委員会における検討を急ぎ、国として取り組むべき流入車対策を早急に明らかにすること。(他1件)	流入車対策については、今後の重点的な課題の一つとして、引き続き検討してまいります。
14		現在、規制の対象となっていない対策地域外からの旧式車両の流入車規制を国の責任において実施すること。(他1件)	
15		流入車対策について、自動車NOx・PM法の対策地域への流入車両規制など、早急に対策を講じること。(他1件)	
16		平成22年度における削減目標の達成は、これまでの対策を引き続き講じていくなかで、可能であると思われる。 対策地域と対策地域外の事業者間の公平性の確保は必要ではあるものの、全国の事業者に過大な負担を課すこととなる新たな流入車対策を講じる必要性の有無についての検討はより慎重であるべき。	
17		大都市の環境改善のため、対策地域外からの非適合車の流入車両の規制を早急を実施すること。	
18		流入車規制よりも早く、これと同等の効果を期待できる事業者や事業者団体による積極的な取組が行われる場合には、これを国として支援するなど、即効性のある対策を早急に実施すること。(他1件)	
19		流入規制については、その周辺地域で交通量が増大すること等が予想され、その効果についても疑問があるので反対である。	

NO	項目	意見の概要	意見に対する考え方
20		法の目的、趣旨に従い実効を上げようとするならば、中間報告P18の対策地域外からの非適合車の流入対策は早急に実施すべきであり、その場合(A案)或いは(B案)が妥当と思われる。(他1件)	
21		法の目的、趣旨に従い実効を上げようとするならば、外国車も規制の対象とすべきである。	外国車についても、基本的には国産車と同様の排出ガス規制が適用されていますが、型式認証を取得していない並行輸入重量車については、これまで、欧米の排出ガス規制が我が国の規制とほぼ同等以上の厳しさであることや排出ガス試験の実施が技術的に困難であることから、排出ガス基準の適用を猶予してきたところです。 しかしながら、排出ガスに係る規制強化の状況や排出ガス試験の実施に係る環境整備の状況等を踏まえ、並行輸入重量車についても排出ガス基準を適用するべく、現在、作業が進められています。
22	4.(3)【交通量の抑制及び交通流の円滑化】	ロードプライシングについては、周辺地域への影響大であることから基本的に反対である。ただし、迂回道路の整備を前提にしたETC利用によるインセンティブ型システムは有効であると考えます。	ロンドン等で導入されている賦課型ロードプライシングについては、これまでも検討がなされてきたところですが、今後、地球温暖化対策やヒートアイランド対策などの観点も踏まえて中長期的に検討していく必要があると考えています。また、高速道路の効果的な利用による一般道路の交通量の削減等が期待されることであり、その旨中間報告(19～20頁)に記載しています。
23	4.(3)【局地汚染対策】(2件)	局地汚染対策について、国が自らの責任において、一般道路から高速道路への誘導等、交通量を平準化するなどの抜本的な対策を確立、実施すること。	局地汚染対策について中間報告(20頁)では「今後の審議においては、汚染濃度シミュレーションの手法により環境基準非達成が継続すると見込まれる測定局や環境基準の達成が将来にわたって困難と考えられる場所の特定を図り、上述の施策の組み合わせや、国、地方公共団体、民間セクターの果たすべき役割等につき検討を深めることが適当である。」としており、今後の重点的な課題として検討を深め、今後の対策のあり方を示してまいります。

NO	項目	意見の概要	意見に対する考え方
24	4.(3)【局地汚染対策】【交通量の抑制】	都市全体の自動車の使い方について多様な立場から検討を行い、「交通量の抑制」に留まらず、自動車に依存しないまちづくり、持続可能な都市を実現するために「自動車交通量の削減」も含めて検討すべきである。	交通量の抑制に関して中間報告(19頁)では「ESTモデル事業等による公共交通機関の利用促進等を引き続き推進するとともに、自動車の使い方すなわち不要不急の自動車の利用を抑制することが重要である。」とし、「そのため、カーシェアリング特区の全国拡大や自転車道・駐輪場の整備等の支援方策を検討することが必要である。さらには、国内外で注目を集めているモビリティ・マネジメントの取組も強化されることが望まれる。」こと、また「物流対策に関しては、トラックのトリップ数の削減を図ることが求められる。」ことなど交通量削減の観点も含めて検討しています。 また、自動車に依存しないまちづくりという観点からも、「都市全体の構造の変化を必要とするものもあり、長期にわたり継続的に関係者が連携して重点的な対策を講じることが重要である」旨を中間報告(20～21頁)に記載しています。
25	4.(3)【エコドライブ等の普及・啓発について】	エコドライブ認証制度を設立し、社会全体や荷主等への認知を広め、環境改善に努力を続ける企業や個人を応援する仕組みづくりが必要である。 様々な自動車交通に伴う問題の解決を図るため、多様な主体の参加の下、総合的な検討を行いつつ、対策事業の立ち上げ、実施を行う地域交通マネジメントセンターの設立が望まれる。	ご意見は今後の具体的施策の検討に際して参考にします。