

「自動車NOx・PM法の自動車使用管理計画の提出方法等を定める省令の一部改正(案)」
 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	3(1) 現在の計画の満了後も、3年から5年程度の将来を目標年次とする計画を提出するものとする。(2件)	<p>現在、自動車使用管理計画、定期の報告が提出されているが、これがどのように効果的に処理され、利用されているか公表されていない。</p> <p>今後も提出義務を負わせるならば、提出を求める趣旨、目的をさらに明確にすべき。</p> <p>当初の目的は達成されたので、提出は不要と考える。</p>	<p>自動車使用管理計画は、事業者自らが、計画し、実行し、事後評価し、見直すことによって事業活動に伴う排出抑制を進めることを可能とするものです。</p> <p>平成17年12月に、中央環境審議会大気環境部会自動車排出ガス総合対策小委員会がとりまとめた「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告」(以下「中間報告」といいます。)においては、「現行制度による排出の抑制に関する措置は、事業活動に伴う排出の自発的な抑制を促す上でも有効な方策となりうるものである」とされています。</p> <p>一方で、「事業者の自主的取組をさらに促進するように制度の運用を改善すべき」との指摘もなされており、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業者の取組を評価することを可能とする客観的な指標の導入 ・ 事業者の努力に報いる方策などの取組の実効性を高める手法 ・ 電子ファイル様式の提供などの事業者負担の軽減 <p>等の運用改善を検討しています。</p> <p>また、「国と地方自治体の二重管理」についても、事業者負担の軽減を検討していますが、都府県が地方自治の一環として地域の実情に応じ条例により独自の計画の提出を求めることは、自動車NOx・PM法に基づく計画の提出とは別の制度であり、これをもって、法に基づく計画が不要であるとはいえないと考えています。</p> <p>今後は、いただいた御意見も踏まえ、制度の運用改善を図りながら、この制度による取組を進めてまいります。</p>
2		<p>現在の計画満了後も計画を作成し、提出を義務付けることには反対である。</p> <p>(理由)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 自動車NOx・PM法では使用期限を迎えた自動車は特定地域内では自動的に継続検査が受けられないことから、計画書を出す意義が明確でないこと。 2. 各都県からも条例により、同様の「自動車環境管理計画」及びその実績を求められ、国と地方自治体の二重管理を強いられていること。 3. 車両保有台数が多い輸送事業者は、資料を取りまとめる為に膨大な時間と労力を費やすこと。 4. 対象の事業者が果たして全社提出しているのか疑問であるのと、国土交通省、地方運輸局では、事業者から集めたこの膨大なデータをこれまでの環境・自動車交通行政にどのように活かしてきたのかが不明であること。 	
3	その他	<p>H17年度環境省、政策提言に応募した新潤滑技術を普及させるために、国全体で新潤滑技術導入効果によるCO2削減量の実績集計できる項目を追加する。</p> <p>省令の中の数値でCO2削減量を評価できることにより関連業界の認知を得る。</p> <p>トラック、バス運行会社には、投資なき改善で軽油節約量約7.0%は可能、CO2削減量(換算)年間約500万トン以上削減できることをアピールする。</p>	<p>事業者の自主的取組を促進するため、自動車使用管理計画及び報告において、事業者が任意の事項として年間燃料給油量を入力することにより、燃費やCO2排出量が自動的に算出されるよう様式の改善を検討しています。</p>
4	その他	<p>新短期規制前の規制はいろいろな条件のもとで規制地域を決定されていると思うのですが、これから何段階かに分けて規制が導入して行くのであれば、規制地域の範囲も見直して行くべきです。</p>	<p>自動車NOx・PM法では、自動車の交通が集中している地域であって、大気汚染防止法による措置(固定発生源及び自動車単体に対する規制)等のみによっては、二酸化窒素又は浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の確保が困難であると認められ、かつ、地域的に一体と考えられる範囲を対策地域に定めています。</p> <p>中間報告においては、「直ちに対策地域の範囲を変更する必要はないものと考えられる」とされています。</p>