

大阪府における流入車対策のあり方について

(水 日)

平成 19 年 3 月 22 日

大阪府環境農林水産部
環境管理室交通環境課

〒100-8385 東京都千代田区千代田 1-1-1 環境省 環境政策推進部 環境管理室 (4 階)

はじめに

大阪府では、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（自動車 NO_x・PM 法）に基づき、平成 15 年 7 月に「大阪府自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」（大阪府自動車 NO_x・PM 総量削減計画）を策定し、平成 22 年度までに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準を達成することを目標として取組みを進めている。

近年、府域においては、自動車排出ガスの規制や低公害車の普及等の自動車環境対策が進んだことにより、大気環境は着実に改善されつつあり、平成 17 年度に実施した大阪府自動車 NO_x・PM 総量削減計画の中間評価では、平成 22 年度の目標は達成できると見込んでいる。

しかし、大阪府域は首都圏に比べて自動車 NO_x・PM 法の対策地域が狭小であり、周辺地域での営業用貨物車が増加傾向にあることなどから、今後、法の規制対象外の流入車による排出ガスの影響が増大することが懸念されている。

このため、大阪府をはじめ対策地域を有する 8 都府県は、国に対して全国一律の流入車対策の早期実施を働きかけてきたところであり、国ではこのような要望も踏まえて検討が進められ、今通常国会に自動車 NO_x・PM 法の改正法案が上程されたところである。

大阪府としては、環境基準をより早期かつ確実に達成するため、国の検討内容を見ながら、荷主・運送事業者・行政等の幅広い層の取組みをベースとする効果的な流入車対策のあり方について、検討を進め、すみやかに取り組む。

(目次)

1	府域の大気環境の状況	1
2	府の自動車環境対策の取組み	3
3	総量削減計画の中間評価	10
4	流入車対策を必要とする背景	10
4-1	流入車問題の背景	10
4-2	社会的な関心の高まり	12
4-3	府議会での質疑	12
5	対策地域を有する自治体の取組み	13
6	国への要望	16
7	環境省における検討状況	16
8	府の検討方針(案)	22

(参考資料) 新聞記事、テレビ報道、8 都府県共同要望、その他

1 府域の大気環境の状況

二酸化窒素濃度の年平均値の推移は図1に示すとおりである。平成17年度では自動車排出ガス測定局で0.031ppm、一般環境大気測定局で0.022ppmであり、改善傾向が見られる。

環境基準の達成状況の推移は図2に示すとおりである。平成17年度では全有効測定局108局のうち、自動車排出ガス測定局3局（大阪市域）で非達成であった。

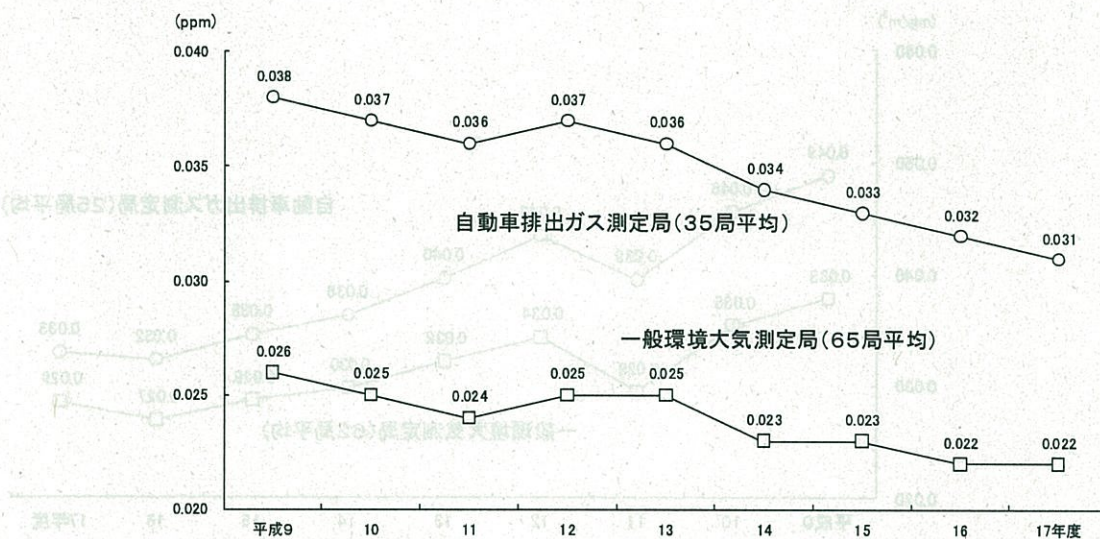


図1 二酸化窒素濃度の年平均値の推移【大阪府全域】

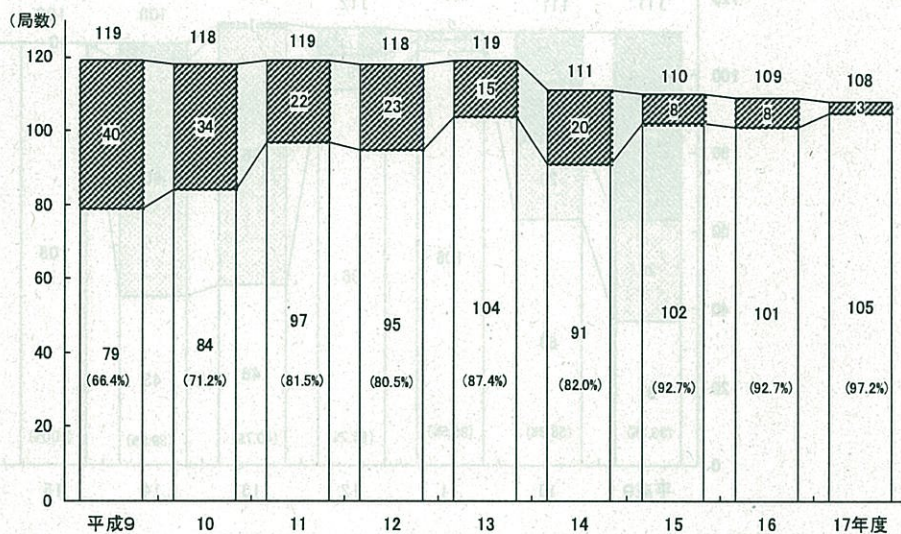


図2 二酸化窒素の環境基準達成状況の推移【全測定局、大阪府全域】

浮遊粒子状物質濃度の年平均値の推移は図3に示すとおりである。平成17年度では自動車排出ガス測定局で0.033mg/m³、一般環境大気測定局で0.029 mg/m³であり、改善傾向が見られる。

環境基準の達成状況の推移は図4に示すとおりである。平成17年度では全有効測定局105局のうち、一般環境大気測定局1局（大阪市域）及び自動車排出ガス測定局1局（大阪市域）で非達成であった。

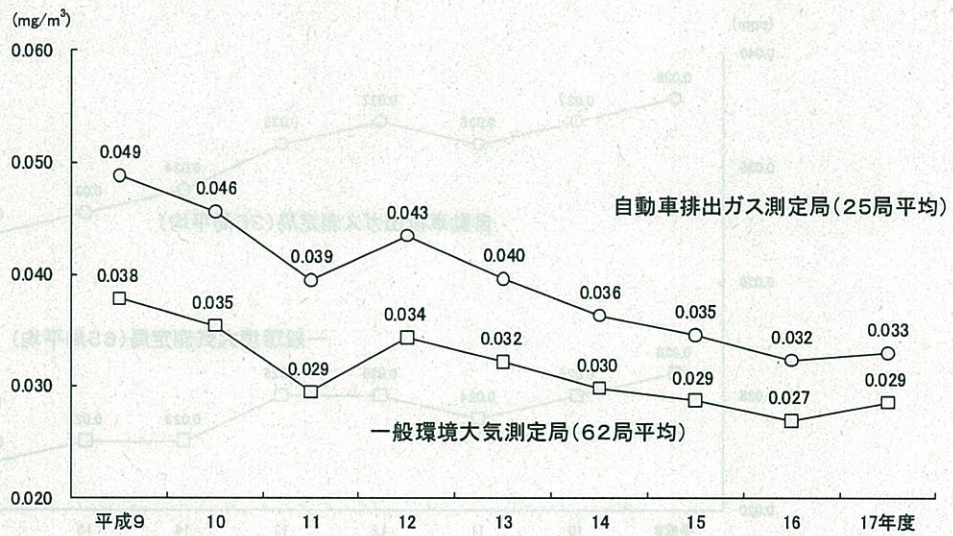


図3 浮遊粒子状物質濃度の年平均値の推移【大阪府全域】

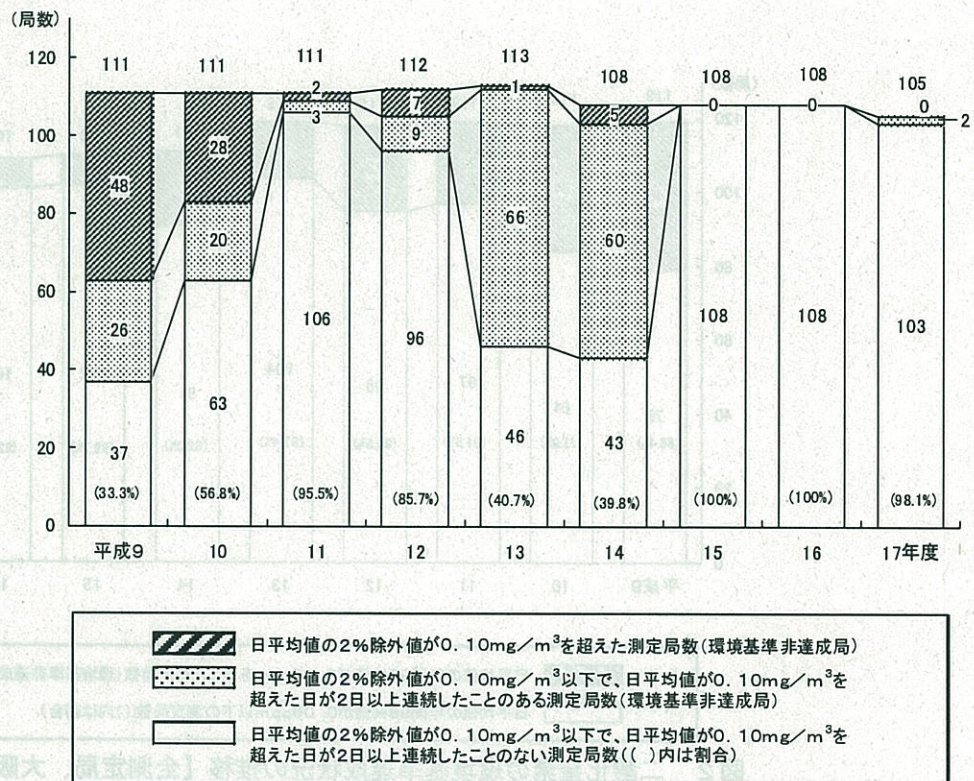


図4 浮遊粒子状物質の環境基準達成状況の推移【全測定局、大阪府全域】

2 府の自動車環境対策の取組み

府では、平成 13 年 6 月に改正された「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（以下、「自動車 NOx・PM 法」という）に基づき、「大阪府自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」（以下、「総量削減計画」という）（平成 15 年 7 月）を策定し、平成 22 年度までに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準を達成することを目標として、単体規制、車種規制、低公害車の普及促進等の諸施策を総合的に進めている。

自動車 NOx・PM 法の対策地域

自動車 NOx・PM 法では、自動車交通が集中しており、大気汚染防止法等による従来の措置（工場等に対する排出規制や自動車 1 台ごとに対する排出ガス規制等）だけでは、大気環境基準の確保が困難な地域を対策地域として指定している。指定状況は以下のとおり。

- ・埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県の 276 市町村を指定（平成 13 年 12 月施行）。
- ・大阪府は、37 市町が指定され、6 町村（能勢町、豊能町、岬町、太子町、河南町、千早赤阪村）が対策地域外。（右図参照）



<総量削減計画の概要>

① 計画の目標

表 1 総量削減計画の目標

	NOx(窒素酸化物)		PM(粒子状物質)	
	環境基準の達成状況	排出量 (トン/年)	環境基準の達成状況	排出量 (トン/年)
平成17年度までの中間目標 (基準年度からの削減量)	二酸化窒素に係る環境 基準の概ね達成	20,950 (6,310)	—	1,200 (1,970)
平成22年度までの目標 (基準年度からの削減量)	二酸化窒素に係る環境 基準の達成	16,450 (10,810)	浮遊粒子状物質に係る 環境基準の達成	740 (2,430)
平成9年度(基準年度)に おける総量	—	27,260	—	3,170

② 計画達成の方途

項 目	主 な 内 容
《ディーゼル車を中心とした対策の重点的推進》	
自動車単体制制の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・NO_xを40～50%、PMを75～85%削減（新長期目標） ・ディーゼル黒煙の低減対策の推進 <p>〔整備不良ディーゼル車府民通報制度の推進 ディーゼル車に重点を置いた自動車排出ガス街頭検査の実施 など〕</p>
車種規制の実施等	<ul style="list-style-type: none"> ・車種規制の適正かつ確実な実施 ・排出基準適合車への早期代替の促進 など
低公害車の普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ・低公害車・低排出ガス車を約200万台普及 <p>〔トラック・バスへの短期の集中導入等への支援 LEV-7（低排出ガス車）の指定、優遇税制等による普及拡大 特定事業者への導入指導の徹底 グリーン配送の推進・拡大 など〕</p>
《自動車交通への依存を低減する施策の推進》	
交通需要の調整・低減	<ul style="list-style-type: none"> ・特定事業者への指導の徹底 ・公共交通機関の利便性の向上 ・自家用乗用車の使用の抑制 ・交通需要マネジメント（TDM）施策の推進 など
交通流対策	<ul style="list-style-type: none"> ・バイパス等の道路網の整備による渋滞緩和・解消 ・するとと交差点対策等による即効性のある渋滞対策 ・新交通管理システム（UTMS）の整備拡充 ・ETC（ノンストップ自動車料金支払システム）の普及促進 ・駐車場整備や違法駐車対策の推進 など
普及啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> ・「低公害車フェア」などの各種イベント等を通じた普及啓発 ・「大阪自動車環境対策推進会議」における活動推進 など
局地汚染対策	<ul style="list-style-type: none"> ・環境基準の早期達成を図り、局地汚染地域を解消するため、交通渋滞の著しい交差点等において道路構造の改良等を進めるとともに、当該交差点等に即した効果的な対策を関係機関が連携して検討・実施
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・総量削減計画の進行管理 <p>〔「総量削減計画策定協議会」による進行管理 「進行管理検討委員会」による点検・評価 中間年度（平成17年度）における施策の評価〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・府民・事業者・民間団体等との連携 <p>〔整備不良ディーゼル車府民通報制度の推進 「大阪自動車環境対策推進会議」の活用 など〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな施策の調査検討 <p>〔ETCを活用した多様な料金施策など、経済的手法を取り入れた施策の検討 排出量の推移や計画の進捗状況を見極めた上で、仕組みづくりや規制強化も含め、新たな総量削減方策についての検討 など〕</p>

(1) 単体規制

新車に対する排ガス規制は、大気汚染防止法により逐次規制強化が行われてきた。例えば、ディーゼル重量車について見ると、窒素酸化物は、昭和49年に規制開始以来、平成17年10月からの新長期規制に至るまで9回にわたり規制強化され、1台当たりの削減率は規制開始時に比べ86%となっている。また、粒子状物質は、規制開始時の平成6年以来、平成17年10月からの新長期規制に至るまで4回にわたり規制強化され、1台当たりの削減率は規制開始時に比べ96%に達している。さらに、中央環境審議会答申（「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」（第八次答申、平成17年4月8日））では、新長期規制以降の世界最高水準の排出ガス規制（09年目標）が示されている。

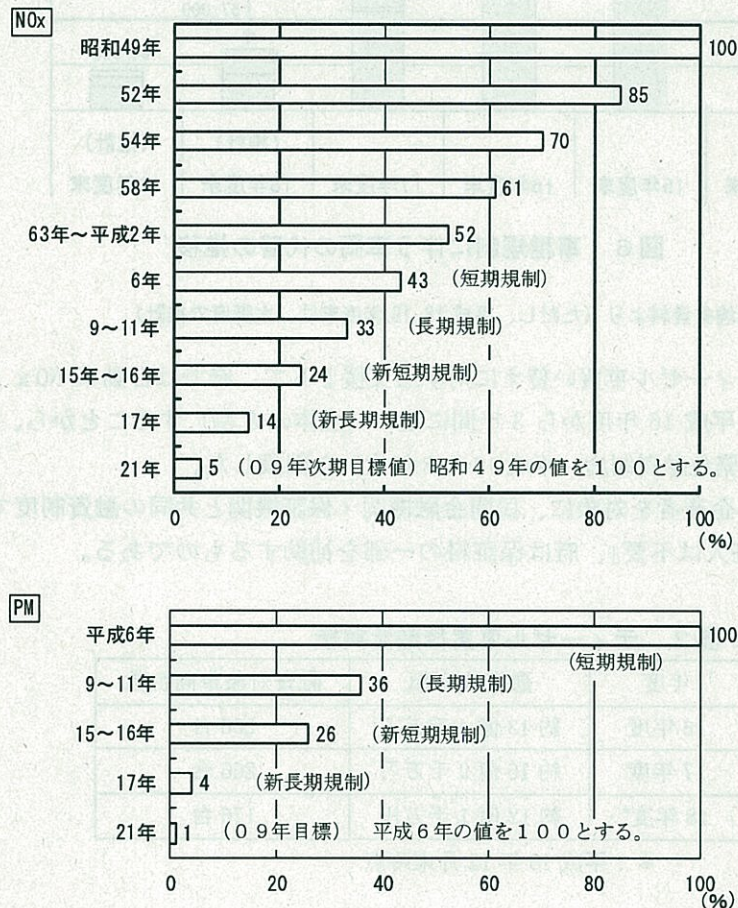


図5 ディーゼル重量車規制強化の推移

(2) 車種規制

自動車 NOx・PM 法では、トラック、バス、ディーゼル乗用車及びそれらをベースに改造した特種自動車のうち、対策地域に使用の本拠の位置を有する自動車を対象に、車種規制が平成14年10月1日から施行されている。この車種規制により、窒素酸化物及び粒子状物質排出基準を満たさない自動車は、猶予期間（初度登録からの年数）経過後は、対策地域内で登録できない。

府域に登録されている同法対象車両は、平成15年度末で38.2万台であったが、車種規制に伴う車両代替により、平成18年度末には6.7万台になると見込まれており、平成16～18年度の3

年間で、約8割（31.5万台）が代替されることになる。（図6）

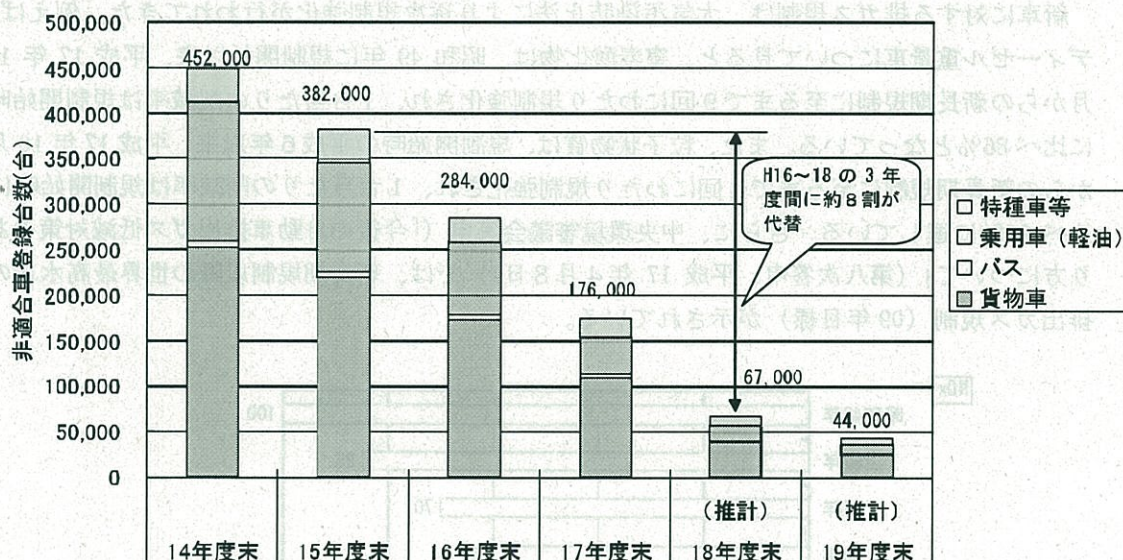


図6 車種規制に伴う車両の代替の推移

環境省資料より（ただし、平成18,19年度末は、大阪府で推計）

車種規制に伴うディーゼル車買い替えに対する支援として、府では自動車NOx・PM法の非適合車の代替期限が、平成16年度から3年間に集中（全体の8割）することから、緊急対応としてディーゼル車買替緊急融資制度（平成16～18年度）を創設した。

この制度は、中小企業者を対象に、民間金融機関・保証機関と共同の融資制度で、「担保は購入車両、第三者保証人は不要」、府は保証料の一部を補助するものである。

表2 ディーゼル車買替融資実績

年度	融資決定額	融資対象車両台数
16年度	約13億4千万円	206台
17年度	約16億9千万円	266台
18年度*	約12億1千万円	176台

*：平成18年12月末時点

なお、平成19年度以降は、「低公害車等購入資金特別融資制度」を活用して、ディーゼル車の買い替えを促進していく。

(3) 低公害車の普及促進

単体規制と車種規制に加えて、低公害車や低排出ガス車の普及促進が重要であることから、引き続き、公用車への率先導入や民間への助成・融資制度の運用等により普及促進を図っている。低公害車の普及状況は図7のとおりである。

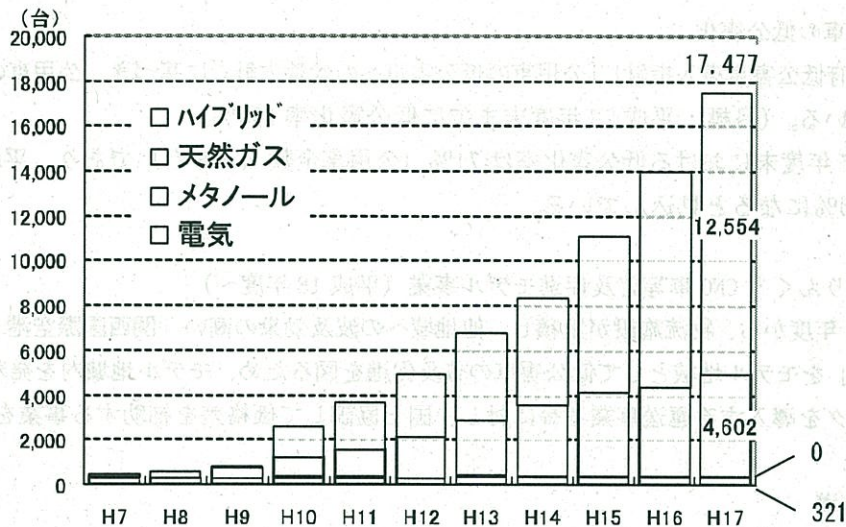


図7 低公害車の普及状況 (大阪府域)

① 低公害車短期集中導入事業 (平成 14～18 年度)

平成 14 年度から 5 ヶ年の事業として、低公害トラック、バス導入事業者に対して通常車両との価格差を補助することにより、低公害車の導入促進を実施した。

補助実績は表 3 のとおりである。

表 3 低公害トラック・バス導入補助実績

年度	バス	トラック
14 年度	6 台	129 台
15 年度	10 台	168 台
16 年度	11 台	156 台
17 年度	5 台	179 台
18 年度*	8 台	226 台

* : 平成 18 年 12 月末時点

② 低公害車等購入資金特別融資制度 (平成 5 年度～)

平成 5 年度から、中小企業者の低公害車等の購入資金を府信用保証協会の保証付きで融資し、府は利子の一部を補助することにより、低公害車の導入促進を実施している。平成 16 年度から 18 年度までは、融資限度額及び融資目標額を拡大しており、融資実績は表 4 のとおりである。

表 4 低公害車等購入融資実績

年度	融資決定額	融資対象車両台数
16 年度	約 6 億 7 千万円	110 台
17 年度	約 4 億 9 千万円	97 台
18 年度*	約 5 億 4 千万円	81 台

* : 平成 18 年 12 月末時点

③ 府公用車の低公害化

「大阪府低公害車導入指針」「公用車の低公害車への代替方針」に基づき、公用車の低公害化を実施している。（目標：平成 22 年度末までに低公害化率 100%）

平成 17 年度末における低公害化率は 71%（公用車全数 1,018 台）であり、平成 18 年度末には約 80%になると見込んでいる。

④ 関空・りんくう CNG 車等普及促進モデル事業（平成 18 年度～）

平成 18 年度から、物流施設が集積し、他地域への波及効果の高い「関西国際空港・りんくうタウン地域」をモデル地域として低公害車の普及促進を図るため、モデル地域内を発着する天然ガストラックを導入する運送事業者等に対し、国と協調して価格差を補助する事業を開始した。

(4) 事業者指導

① 自動車 NOx・PM 法に基づく特定事業者への指導

自動車 NOx・PM 法に基づき、対策地域内で 30 台以上の自動車を使用する事業者（特定事業者）は、平成 14 年 5 月から、窒素酸化物等の排出抑制のための自動車使用管理計画書を作成し、知事又は近畿運輸局へ提出すること等が義務付けられている。

府では、運送事業者等以外の対象事業者に対し、提出された計画書及び毎年度の実績報告書をもとに低公害車の導入や自動車走行量の削減など排出ガス抑制のための取組みを指導している。

平成 19 年 1 月 19 日現在で府が所管している特定事業者数は 682 社となっている。

平成 14 年度からの継続事業者 613 社のデータを集計したところ、平成 17 年度中の自動車からの排出量は、NOx が 490 トン、PM が 42 トンで、計画策定時に比べそれぞれ NOx が 32%、PM が 45%削減された。

なお、平成 18 年度からは、平成 22 年度を目標年次とする新たな排出抑制の計画書を提出するよう特定事業者に対して指導している。

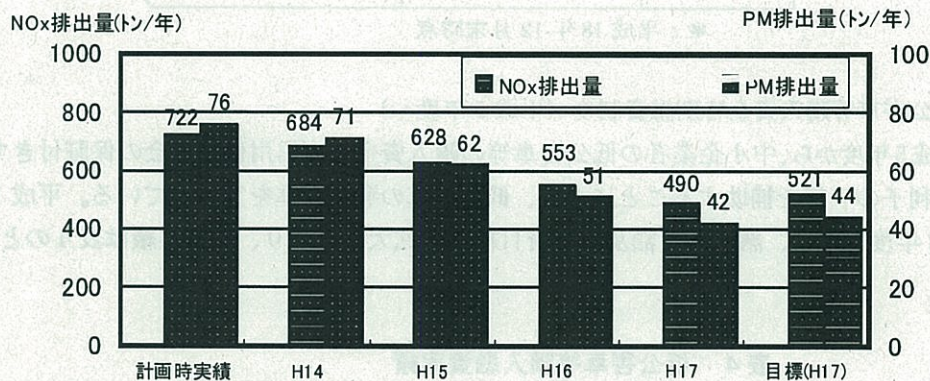


図 8 府所管の対象事業者における年間 NOx・PM 排出量の推移
(集計事業者数：613 社)

② 「温暖化の防止等に関する条例」に基づく特定事業者への指導

平成 18 年 4 月 1 日から、温暖化の防止等に関する条例に基づき、府内で 100 台以上の自動車を使用する事業者（特定事業者）は、運送事業者等を含め、CO₂の排出抑制のための対策計画書を作成し、知事へ提出すること等が義務付けられている。

府では、平成 20 年度を目標年次とする対策計画書（計画期間：3 年）について、提出及び低燃費車の導入やエコドライブの推進など CO₂等の排出抑制のための取組みを指導している。

③ エコドライブの促進

特定事業者への指導以外にも広く事業者に対し、自動車排出ガスの排出量削減を促すための対策として、エコドライブの促進等を実施している。

平成 17 年 3 月に事業者向けエコドライブ支援ツールとして「大阪府エコドライブ実践プログラム」を作成し、また、平成 17 年 5 月からは「大阪府エコドライブ実践事業者」の募集を開始し、応募事業者に対し、出前講座等を実施している。平成 18 年 12 月末現在での大阪府エコドライブ実践事業者登録数は 43 事業者（約 2,600 名）となっている。

(5) グリーン配送の推進

平成 14 年 4 月から本庁及び警察本部で、また平成 15 年 9 月からすべての出先機関で「グリーン配送」を導入し、購入する物品の配送に事業者が自動車を使用する場合、「グリーン配送適合車」を使用するよう求めている。平成 18 年 12 月末現在の適合車届出台数は 6,370 台となっている。

また、「大阪自動車環境対策推進会議」（官民 33 団体）による取組みとして、平成 16 年度から「大阪グリーン配送推進運動」を実施し、構成団体を通じた民間事業者への普及拡大を図っている。平成 18 年 12 月末現在の登録事業者数は、一般事業者 32 社、運送事業者 88 社の計 120 社となっている。

(6) 広域的対策

○ 京阪神七府県市自動車排出ガス対策協議会の運営

「京阪神七府県市自動車排出ガス対策協議会」（京都府、大阪府、兵庫県、京都市、大阪市、堺市、神戸市）において、低排出ガス車（LEV-7）を指定し、普及を図っている。

(7) 街頭検査や整備不良ディーゼル車府民通報制度の実施

① 自動車排出ガス等街頭検査の実施

自動車排出ガス規制基準の遵守及び適正な点検整備の実施の徹底を図るため、自動車排出ガス等街頭検査を実施している（年 2 回[6～7 月・10～11 月]計 20 か所程度）。

② 整備不良ディーゼル車府民通報制度の実施

府では近畿運輸局と共同で、走行中に著しく黒煙を排出しているディーゼル車について、府民モニターからの通報を受け、使用者に適切な整備を促す「整備不良ディーゼル車府民通報制度」を平成 14 年 6 月から実施している。

平成 18 年度における状況は、4 月から 12 月末までの 9 ヶ月間で整備要請件数は 179 件とな

っている。

3 総量削減計画の中間評価

平成 17 年度に総量削減計画の中間評価を実施したところ、自動車からの窒素酸化物及び粒子状物質の排出量は単体規制・車種規制等の対策効果によりほぼ計画どおり削減が進んでいることから、平成 22 年度においては計画の削減目標量を達成できる見込みである。

このことから、対策地域内の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の平均的な環境濃度は、計画の目標とする濃度レベルに達すると考えられる。

しかし、現状では依然として環境基準非達成局が残っていることから、「対策地域外からの流入車への対応」や「局地汚染対策」等が今後の課題となっている。

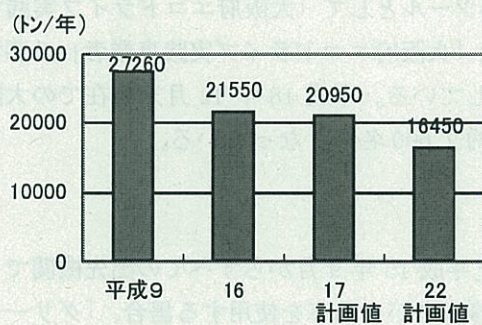


図9 自動車排出NOxの排出状況及び将来推計

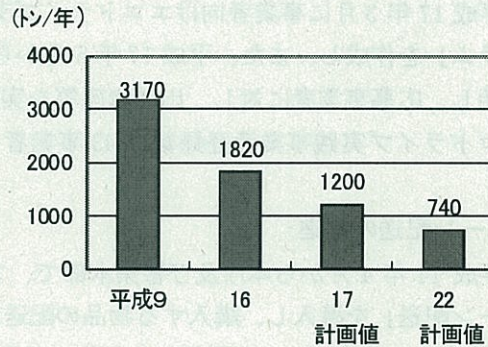


図10 自動車排出PMの排出状況及び将来推計

4 流入車対策を必要とする背景

4-1 流入車問題の背景

環境省による府域の幹線道路におけるナンバープレート調査結果によると、普通貨物車の対策地域内外別の適合割合（走行台数ベース）は、流入車の非適合車割合が平成 17 年度は前年度に比べわずかに増加した（図 11）。また、府民モニターによる調査（図 12）では、走行中に著しく黒煙を出していると認められる自動車のうち、流入車の割合は増加傾向にある。このように、流入車による排出ガス寄与の割合は増大する傾向にあると考えられる。

地域別に営業用貨物車の保有台数（図 13）をみると、大阪府が減少傾向であるのに対し、他の近畿府県では増加傾向である。また、府域の対策地域外の 6 町村でも増加傾向が見られる（図 14）。このように、対策地域周辺で営業用貨物車の保有台数が増加する傾向となっている。

また、普通貨物車の平均使用年数はここ数年では 13 年を超えており、一方、対策地域内では非適合車の適用猶予期間は原則として初度登録より 9 年間である（図 15）。このため、対策地域内外における平均使用年数の格差が拡大しており、対策地域内での自動車使用者の不公平感が増大している。

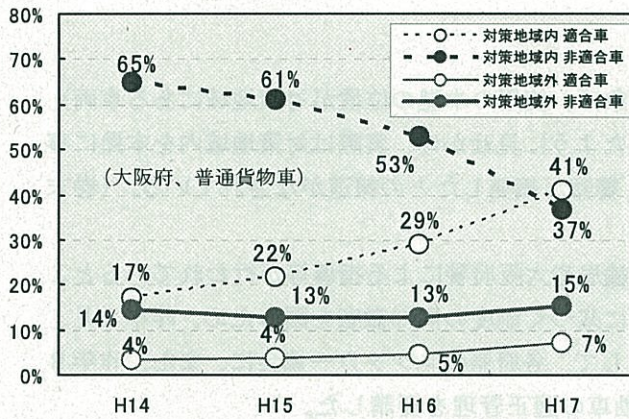


図 11 対策地域内外における適合割合の推移
【環境省ナンバープレート調査結果より】
(流入車の非適合車割合は微増傾向)

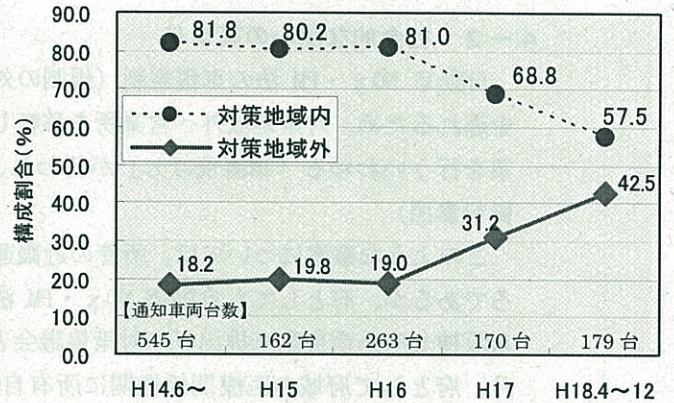


図 12 黒煙を排出する流入車の割合
【大阪府黒煙モニター調査結果より】
(黒煙を出す車が流入車である割合は増加傾向)

流入車による排ガス寄与割合が増大傾向

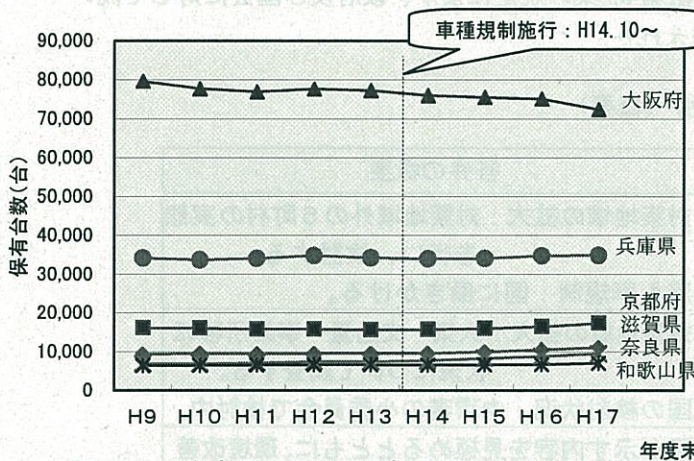


図 13 近畿府県別営業用貨物車保有台数の増減状況

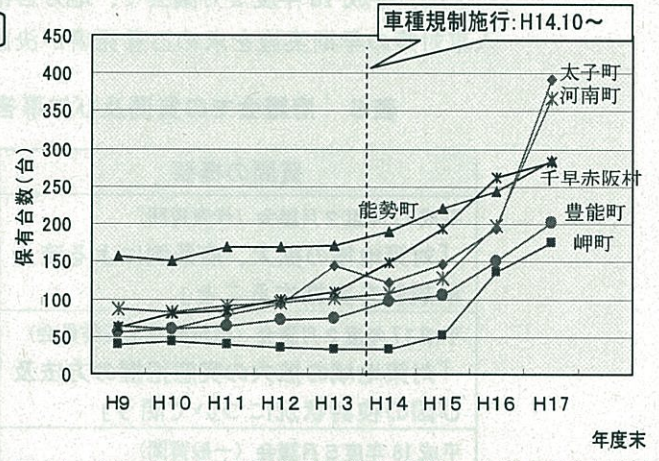


図 14 6町村における営業用貨物車保有台数の増減状況

【(財)自動車検査登録協会資料より作成】

(大阪府は減少傾向、他は増加傾向)

【(財)自動車検査登録協会資料より作成】

(6町村では増加傾向)

周辺地域で営業用貨物車の保有台数が増加傾向

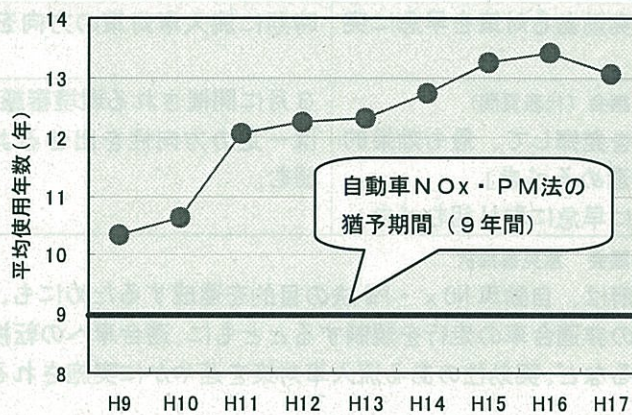


図 15 普通貨物車の平均使用年数(全国)の推移

【(財)自動車検査登録協会資料より作成】

対策地域内外で使用年数の格差が拡大傾向

4-2 社会的な関心の高まり

自動車 NOx・PM 法の車種規制（規制の対象は、使用の本拠の位置が対策地域にある車両）を逃れるため、対策地域外へ営業所を移転したように見せかけ、実際は対策地域内を本拠に事業を行ういわゆる「車庫飛ばし」が行われ、警察が摘発したとの報道がなされている。（巻末資料参照）

このような事案については、所管の近畿運輸局や大阪府警による指導等が行われているところであるが、府としても自動車 NOx・PM 法に基づく制度の周知徹底を図るため、昨年5月、京阪神七府県市自動車排出ガス対策協議会として、各府県のレンタカー協会に、また、昨年8月、府として府域の医療関係機関に所有自動車の適正管理を要請した。

4-3 府議会での質疑

府議会での流入車対策の質問及び知事答弁の概要は以下のとおりである。（平成18年2月以降）

また、平成18年度2月議会で、地方自治法第99条の規定により、政府及び国会に対して流入車対策の早期実施を求める意見書が決議された。

表5 府議会での質問及び知事答弁（概要）

質問の概要	答弁の概要
平成17年度2月議会（代表質問） 「対策地域の拡大、府条例による流入車規制を実施すること」	対策地域の拡大：対策地域外の6町村の実態を行い、検討する。 流入車規制：国に働きかける。
平成17年度2月議会（環境農林常任委員会） 「対策地域の拡大の実態把握の方法及び国の検討状況について問う」	対策地域の拡大：大気・交通量・事業所移転状況について調査する。 国の検討状況：中環審の小委員会で検討中。
平成18年度5月議会（一般質問） 「条例による流入車規制を実施すること」	国が示す内容を見極めるとともに、環境改善の観点から、実態の把握に努め、事業者に排出基準に適合する車両の使用を促すための取組みを検討する。
平成18年度決算特別委員会 「流入車問題への対応として、条例制定を含めて、実効ある対策を早急に実施すべき」	国の状況と歩調を合わせながら、府域での調査や検討状況を整理して、平成19年の早い時期に流入車対策の方向をとりまとめる。
平成18年度2月議会（代表質問） 「府は独自性を発揮して、最も効果的な対策を自ら進めるべき」 「流入車対策に早急に取り組むべき」	3月に開催される環境審議会に諮り、秋頃には一定の方向性を出せるよう速やかに取り組む。
平成18年度2月議会 意見書採択 「国会及び政府は、自動車 NOx・PM 法の目的を達成するためにも、同法を改正し、対策地域内への非適合車の走行を規制するとともに、適合車への転換促進のための支援措置を講じるなど、実効性のある流入車対策を速やかに実施されるよう強く要望する。」	

5 対策地域を有する自治体の取組み

首都圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）及び兵庫県では、条例により独自の運行規制を実施している。東京都及び兵庫県における運行規制の概要は以下のとおりである。（首都圏の規制は4都県ではほぼ同じ内容であるので、ここでは東京都条例を記載する。）

東京都においては平成 15 年 10 月より PM 規制を行い、都域全域へ基準非適合車の流入を禁止する措置をとっている。その取り締まりとして、路上、物流拠点での調査やビデオカメラによるナンバープレート調査を実施している。環境省の平成 22 年度の予測（後述）によると、浮遊粒子状物質の環境基準は 100% 達成するが、二酸化窒素は環境基準の未達成局が 10 局程度残ると見込まれている。

兵庫県においては、平成 16 年 10 月より、NO_x と PM を対象物質にして、車両総重量 8 トン以上のトラックや大型バスなどの阪神東南部地域での運行を禁止し、国道 43 号から湾岸線への迂回を促している。その取り締まりとして、ビデオカメラによるナンバープレート調査や街頭検査、運送事業者等への立入検査を実施している。環境省の平成 22 年度の予測（後述）によると、浮遊粒子状物質、二酸化窒素とも 100% 環境基準を達成すると見込まれている。

項目	(a) 浮遊粒子状物質	(b) 二酸化窒素	(c) 浮遊粒子状物質	(d) 二酸化窒素
浮遊粒子状物質	100%	100%	100%	100%
二酸化窒素	100%	100%	100%	100%

(東京都の運行規制条例の概要)

- ・排出規制項目：PM
- ・対象自動車：ディーゼルのトラック、バス、特種自動車
- ・対策地域：東京都（島部を除く）の全域
- ・猶予期間：初度登録から7年

1 「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（環境確保条例）」

- ・第37条（粒子状物質排出基準の遵守等）
- ・第38条（猶予期間）
- ・第39条（荷主等の義務）
- ・第40条（勧告）
- ・第41条（粒子状物質減少装置の指定）
- ・第42条（運行禁止命令）
- ・第156条（違反者の公表）
- ・第159条（罰則）

2 経過

- ・平成11年3月 東京都環境審議会に対し諮問
- ・平成12年3月 東京都環境審議会から答申
- ・平成12年12月22日「東京都公害防止条例」を全面改正「環境確保条例」公布
- ・平成15年10月1日 ディーゼル車の運行禁止施行

3 取り締まり状況

○ 第42条 都内の運行禁止命令

① 路上・物流拠点 調査台数（H15.10.1～H19.1.31） 延べ 619箇所

	調査台数(A)	適合車両台数	違反車両台数(B)	割合(B/A)
総数	20,505	19,968	537	2.6%
内 都内	11,219	11,048	171	1.5%
訳 都外	9,286	8,920	366	3.9%

※自動車公害監察員（自動車Gメン：70名）による検査

② ビデオカメラでのナンバープレート調査

- ・延べ 371箇所（日光街道、中山道、目白通り 等）

③ 運行禁止命令 発令状況

- ・処分者数 257者（処分台数 358台）（平成19年1月末現在）

○ 第156条 氏名の公表 実績なし

○ 第159条 罰金（50万円以下） 実績なし

[参考] 中環審小委員会（第9回、平成18年4月10日）における都の発言内容（議事録から抜粋）

- ・平成15年の1都3県のディーゼル車規制（条例）に基づいて長期規制車が大幅に販売されて、使用されている。
- ・この長期規制車は、順調に新短期規制車に切り替わるかという点、特にこの総量削減計画の目標としている期間内では、当初見込んでいたよりかなり厳しく見込まざるを得ない。

(兵庫県の実行規制条例の概要)

- ・ 排出規制項目：NO_x、PM
- ・ 対象自動車：車両総重量8トン以上のトラック及び特種自動車、定員30人以上の大型バス
- ・ 対策地域：阪神東南部地域（神戸市灘区、東灘区、尼崎市、西宮市（北部地域を除く）、芦屋市、伊丹市）
- ・ 猶予期間：自動車NO_x・PM法の猶予期間+1年

1 「環境の保全と創造に関する条例」

- ・ 第67条の2（特別対策地域における特定自動車の運行禁止）
- ・ 第67条の3（特定自動車を使用する者に対する措置命令）
- ・ 第67条の4（荷主等に関する勧告）
- ・ 第150条（違反事業者名等の公表）
- ・ 第163条（罰則）

2 経過

- ・ 平成14年12月 兵庫県環境審議会に対し諮問
- ・ 平成15年8月 県環境審議会から答申
- ・ 平成15年10月10日 「環境の保全と創造に関する条例の一部を改正する条例」公布
- ・ 平成16年10月1日 「ディーゼル車の運行規制」施行

3 取り締まり状況

○ 第67条の2 県内の特別対策地域の運行禁止

① ビデオカメラでのナンバープレート調査（H16.10～H18.12）

対象路線：国道43号

		撮影台数	規制対象車両 (A)	違反車両 台数(B)	割合 (B/A)
総数		1, 172, 012	164, 164	1,049	0.6%
内訳	県内		52, 381	241	0.5%
	県外		96, 434	808	0.8%

⇒ 違反車両については、運行規制を遵守する旨の報告書徴取

② 街頭検査（H16.10～H19.1）

- ・ 対象路線：国道43号等主要幹線道路
- ・ 検査回数 98回

	検査車両	うち違反車両
県内	233	4
県外	704	5
計	937	9

③ 立ち入り検査（H16.10～H19.1）

検査状況

運送事業者	事業所数	検査車両	猶予期間切れ車両
	773	5, 826	301
荷主等	事業所数	検査車両	猶予期間切れ車両
	594	158	7

○ 第67条の3 特定自動車を使用する者に対する措置命令 実績：1件（H19.2.15）

○ 第163条 罰金（20万円以下）実績なし

※第150条 違反事業者（荷主等）の氏名公表 実績：1件（H19.2.15）

6 国への要望

全国一律の流入車対策が効果的という趣旨から、東京都など条例による運行規制を実施している自治体を含め、自動車NOx・PM法の対策地域を有している8都府県共同、または、府単独で、国に対して、流入車対策を早期に実施するよう要望してきた。

また、小委員会に出席し、国による全国一律の対応が必要である旨主張してきた。

(要望等の状況)

- ・ 8都府県共同要望（巻末資料参照） (H18年1月、9月、12月、H19年2月)
- ・ 府要望 (H18年6月、11月)
- ・ 中環審（小委員会）で府の意見開陳 (H18年7月)

7 環境省における検討状況

環境省では、自治体からの要望等も踏まえ、中央環境審議会大気環境部会に「自動車排出ガス総合対策小委員会」を設置し、平成17年10月7日から平成18年12月20日まで、自治体等からのヒアリングも実施しながら、延べ15回審議を行った。第6回（平成17年11月24日）の小委員会では、流入車対策の検討案として6案が示された。

第13回（平成18年10月18日）及び第14回（平成18年11月22日）の小委員会では、平成22年度における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準達成の見込みについて、走行量の伸び率や低公害車の普及見込みに係る将来推計に一定の幅を考慮の上、平成17年度を基準年とするシミュレーション予測計算による評価を行った。

環境省による推計では、二酸化窒素は、8都府県のうち、大阪府、兵庫県、埼玉県、千葉県で平成22年度に環境基準が完全達成され、また、浮遊粒子状物質は、三重県を除く7都府県で平成22年度に環境基準が完全達成されると見込まれている。

平成19年1月19日、大気環境部会で最終報告案について審議され、同月23日から2月7日の間、パブリックコメントが実施された（38の団体・個人から意見提出）。

大気環境部会では、パブリックコメントを踏まえてとりまとめた上で、中央環境審議会に報告し、2月23日に中央環境審議会会長から環境大臣に意見具申された。

意見具申を踏まえ、自動車NOx・PM法の一部改正法案が今国会に提出されている。

(第6回小委員会で示された流入車対策検討案) (平成17年11月24日)

- A案： 対策地域内の非適合車の走行禁止を法律により規定する。
- B案： 対策地域を指定する制度を改め、車種規制等を全国に適用する制度とする。
- C案： 対策地域の外側に「準対策地域」（仮称）を設定し、準対策地域に使用の本拠を有する特定自動車については、原則として車種規制等を適用（対策地域に流入しない車両はステッカー等を用いて特定する手法を確立した上で適用除外）する。
- D案： 対策地域外において一定車両数以上の特定自動車を使用する事業者には排出抑制のための措置に関する計画の提出を求め、当該事業者への指導を行う（事業者別総量規制）。
- E案： 対策地域外において一定量以上の貨物量を発生させる荷主や一定量以上の貨物を受け取る荷主に排出抑制のための措置に関する計画の提出を求め、当該荷主への措置を通じて、流入車による排出の抑制を行う。
- F案： 対策地域内において一定量以上の自動車が集まる施設（卸売市場、トラックターミナル等）の設置・管理者に排出抑制のための措置に関する計画の提出を求め、当該設置・管理者への指導を通じて、流入車による排出の抑制を行う。

流入車対策 (A～F案) の概要 (イメージ)

対策イメージ	A案 首都圏や兵庫県条例と同様の運行規制	B案 全国一律の車種規制	C案 対策地域周辺地域に限定した車種規制
イメージ	<p>流入する車を規制 (路上検査やカメラ検査による取締りの実施)</p>	<p>自動車 NOx・PM法 の対策地域を全国 に拡大 (日本国内全ての対象 自動車に車種規制が 適用 (車検制度による担保))</p>	<p>準対策地域 (仮称) を対策地域周辺に 設定 (準対策地域に使用の本拠を置く自動車について、原則として車種規制を実施 (ただし、対策地域内に流入しない自動車は適用除外))</p>
デメリット	<p>・対策地域外の非適合車にとっては過剰規制となる恐れ ・実効性担保のための負担 (人・費用) が大きくなる恐れ ・迂回することによる、周辺地域の大気環境への悪影響、燃料消費量の増加による日本全体の排出量増加 (地球温暖化対策と逆行) の恐れ</p>	<p>・特定の地域の大気環境改善のために他の地域まで一律に規制することになり、現行法の目的に反し、過剰規制となる恐れ</p>	<p>・A案と同様のデメリット・論点 ・準対策地域とその他の地域との不公平感が生じる恐れ</p>
対策イメージ	<p>対策地域外で一定 量以上自動車を使 用する事業者 (線ナ ンバー、白ナンバー) 一) に対して、排出 抑制を指導 (現行法では、対策地 域内の白ナンバーに 対して、当該地域の 知事が指導)</p>	<p>対策地域内において一定量以上の貨物量を発生させる荷主や一定量以上の貨物を受け取る荷主に対して、排出抑制のための計画書の提出を求め、流入車対策等について指導</p>	<p>対策地域内において一定量以上の自動車が集まる施設の設置・管理者に対して、排出抑制のための計画書の提出を求め、流入車対策等について指導</p>
デメリット	<p>・交通需要の発生原因者は荷主であることから、顕著な効果が得られない恐れ ・改正省エネ法の届出制度との整理が必要 ・事業者の指導を誰が行うか整理が必要 ・対策地域内を運行しない事業者にも計画の提出義務が生じる。</p>	<p>・荷主は間接排出者であることから事業者との連携のあり方がポイント ・現行の自動車使用管理計画や改正省エネ法の届出制度との整理が必要。</p>	<p>・設置管理者は排出を行う者ではないことから、顕著な効果が得られない恐れ</p>

(第13回小委員会で示された二酸化窒素の将来濃度シミュレーションの結果)

(平成18年10月18日)

平成22年度における二酸化窒素の環境基準の達成率については、下表のとおりと試算された。

表 平成22年度における二酸化窒素の環境基準達成率試算結果(対策地域内)

		平成17年度 環境基準達成率 (実績)	平成22年度	
			中位ケース	高位ケース
埼玉県	全測定局	100% (78/78)	100% (78/78)	100% (78/78)
	自排局	100% (27/27)	100% (27/27)	100% (27/27)
千葉県	全測定局	97.8% (90/92)	100% (92/92)	100% (92/92)
	自排局	91.7% (22/24)	100% (24/24)	100% (24/24)
東京都	全測定局	79.8% (67/84)	92.9% (78/84)	88.1% (74/84)
	自排局	57.9% (22/38)	84.2% (32/38)	73.7% (28/38)
神奈川県	全測定局	94.5% (86/91)	97.8% (89/91)	97.8% (89/91)
	自排局	83.9% (26/31)	93.5% (29/31)	93.5% (29/31)
愛知県	全測定局	98.4% (122/124)	98.4% (122/124)	98.4% (122/124)
	自排局	93.9% (31/33)	93.9% (31/33)	93.9% (31/33)
三重県	全測定局	92.9% (13/14)	92.9% (13/14)	92.9% (13/14)
	自排局	75.0% (3/4)	75.0% (3/4)	75.0% (3/4)
大阪府	全測定局	97.2% (103/106)	100% (106/106)	100% (106/106)
	自排局	92.1% (35/38)	100% (38/38)	100% (38/38)
兵庫県	全測定局	95.1% (77/81)	100% (81/81)	100% (81/81)
	自排局	85.2% (23/27)	100% (27/27)	100% (27/27)
対策地域 全体	全測定局	94.9% (636/670)	98.4% (659/670)	97.8% (655/670)
	自排局	85.1% (189/222)	95.0% (211/222)	93.2% (207/222)

(備考) 中位ケース：交通量、低公害車の普及状況が現状傾向を維持するケース
 高位ケース：交通量の増大、低公害車の普及の伸び悩みの条件を考慮したケース

この試算結果を踏まえると、次のとおりである。

- 対策地域全体では、いずれのケースにおいても、平成22年度におおむね環境基準を達成すると見込まれる。
- しかしながら、交通量の極めて多い道路が交差していたり重層構造になっていたりする地点、大型車の通行割合の高い沿道などにおいて、環境基準が非達成となると見込まれ、中位ケースで11箇所、高位ケースで15箇所が環境基準非達成となると試算された。
- なお、上記の見通しは、試算による概算値であることに留意する必要がある。

(第14回小委員会で示された浮遊粒子状物質の将来濃度シミュレーションの結果)

(平成18年11月22日)

平成22年度における浮遊粒子状物質の環境基準の達成率については、下表のとおりと試算された。

なお、2%除外値は、平成17年度の年平均値と2%除外値の関係から算出した。

また、本シミュレーション結果には、環境基準を超える日が2日以上連続することによって非達成となるものが含まれないことに留意する必要がある。

表 平成22年度における浮遊粒子状物質の環境基準達成率試算結果(対策地域内)

		平成17年度 環境基準達成率 (実績)	平成22年度	
			中位ケース	高位ケース
埼玉県	全測定局	98.7% (74/75)	100% (75/75)	100% (75/75)
	自排局	95.8% (23/24)	100% (24/24)	100% (24/24)
千葉県	全測定局	98.9% (90/91)	100% (91/91)	100% (91/91)
	自排局	95.7% (22/23)	100% (23/23)	100% (23/23)
東京都	全測定局	100% (85/85)	100% (85/85)	100% (85/85)
	自排局	100% (37/37)	100% (37/37)	100% (37/37)
神奈川県	全測定局	98.9% (89/90)	100% (90/90)	100% (90/90)
	自排局	96.7% (29/30)	100% (30/30)	100% (30/30)
愛知県	全測定局	87.4% (111/127)	100% (127/127)	100% (127/127)
	自排局	81.8% (27/33)	100% (33/33)	100% (33/33)
三重県	全測定局	50.0% (7/14)	92.9% (13/14)	92.9% (13/14)
	自排局	50.0% (2/4)	75.0% (3/4)	75.0% (3/4)
大阪府	全測定局	98.1% (101/103)	100% (103/103)	100% (103/103)
	自排局	97.1% (34/35)	100% (35/35)	100% (35/35)
兵庫県	全測定局	93.4% (71/76)	100% (76/76)	100% (76/76)
	自排局	87.0% (20/23)	100% (23/23)	100% (23/23)
対策地域 全体	全測定局	95.0% (628/661)	99.8% (660/661)	99.8% (660/661)
	自排局	92.8% (194/209)	99.5% (208/209)	99.5% (208/209)

(備考) 中位ケース：交通量、低公害車の普及状況が現状傾向を維持するケース

高位ケース：交通量の増大、低公害車の普及の伸び悩みの条件を考慮したケース

この試算結果を踏まえると、次のとおりである。

- 対策地域全体では、いずれのケースにおいても、環境基準を超える日が2日以上連続することによって非達成となる場合を除くと、平成22年度におおむね環境基準を達成すると見込まれる。
- しかしながら、中位ケース及び高位ケースにおいて、1箇所が環境基準の0.1mg/m³を超過すると試算された。
- なお、上記の見通しは、試算による概算値であることに留意する必要がある。

「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」（意見具申）の概要

（平成19年2月23日）

- ・ 公平性の面も含め、自動車NO_x・PM法においても流入車に対し、一定の対策を講じるべき。
- ・ 事業者、荷主、行政等幅広い主体の取組みの枠組みを検討すべき。
- ・ 対策地域外から内に輸送を行う輸送事業者や対策地域外から内に運送事業者に輸送させる者は、排出量抑制のために必要な取組みを行うべき。
例えば、対策地域内における非適合車使用抑制のため運送事業者と荷主や施設管理者等との連携を促す枠組みが考えられる。
- ・ 関係者による自主的な取組みを積極的に推進していくとともに、そうした取組状況を行政としてもフォローしていくべき。
- ・ 対策の実効性担保・適合車使用促進のため、ステッカー制度等を構築すべき。

自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部を改正する法律案の概要について

（平成19年3月9日国会提出）

1. 局地汚染対策

（※粒子状物質についても同様に規定）

（1）窒素酸化物重点対策地区の新設

- 都道府県知事は、窒素酸化物対策地域内で大気汚染が特に著しく、対策を計画的に実施する必要がある地区を、窒素酸化物重点対策地区に指定。
- 窒素酸化物重点対策計画を策定し、対策を重点的に実施。

（2）建物の新設に係る届出

- 窒素酸化物重点対策地区内に新たな交通需要を生じさせる建物を新設する者に対し、排出量の抑制のための配慮事項等の届出を義務付け。

2. 流入車対策

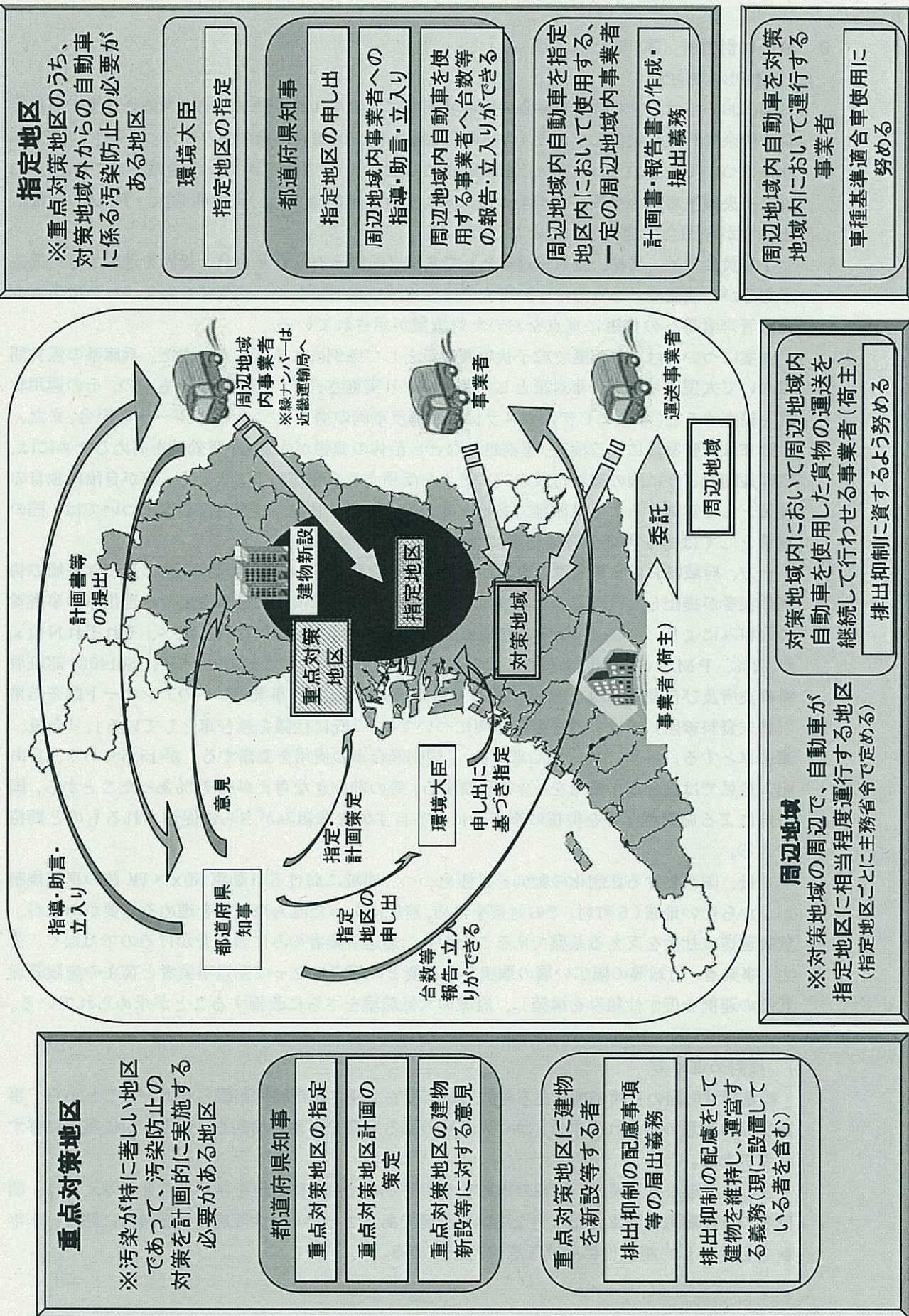
（1）自動車を使用する事業者に係る流入車対策

- 対策地域周辺から重点対策地区内のうちの指定地区へ運行する自動車を使用する一定の事業者に対し、窒素酸化物等の排出の抑制に関する計画作成・提出や定期報告を義務付け。

（2）事業者の努力義務

- 対策地域周辺から対策地域内に運行する自動車を使用する事業者及び当該事業者が輸送を行わせる事業者に対し、窒素酸化物等の排出の抑制に係る努力を義務付け。

自動車NOx・PM法改正法案の主な内容について



重点対策地区

※汚染が特に著しい地区であって、汚染防止の対策を計画的に実施する必要がある地区

都道府県知事

重点対策地区の指定

重点対策地区計画の策定

重点対策地区の建物新設等に対する意見

重点対策地区に建物を新設等する者

排出抑制の配慮事項等の届出義務

排出抑制の配慮をして建物を維持し、運営する義務(現に設置している者を含む)

指定地区

※重点対策地区のうち、対策地域外からの自動車に係る汚染防止の必要がある地区

環境大臣

指定地区の指定

都道府県知事

指定地区の申し出

周辺地域内事業者への指導・助言・立入り

周辺地域内自動車を使用する事業者へ台数等の報告・立入りができる

周辺地域内自動車を指定地区内において使用する、一定の周辺地域内事業者

計画書・報告書の作成・提出義務

周辺地域内自動車を対策地域内において運行する事業者

車種基準適合車使用に努める

対策地域内において周辺地域内自動車を使用した貨物の運送を継続して行わせる事業者(荷主)

排出抑制に資するよう努める

※対策地域の周辺で、自動車が指定地区に相当程度運行する地区(指定地区ごとに主務省令で定める)

周辺地域

※対策地域の周辺で、自動車が指定地区に相当程度運行する地区(指定地区ごとに主務省令で定める)

8 府の検討方針（案）

(1) 検討の方向性

国においては、中央環境審議会大気環境部会に設置された自動車排出ガス総合対策小委員会が1年余にわたり検討してきた「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」（以下「あり方について」という。）を、大気環境部会に諮り、パブリックコメントを踏まえて、2月23日に中央環境審議会会長から環境大臣に対し意見具申がなされ、自動車NO_x・PM法の一部改正法案が今国会に提出されたところである。

小委員会では、当初、流入車対策として6案（前掲p.16）が示され、検討を進めてきた経緯があるが、前記の「あり方について」では、A～D案ではなく、E及びF案をベースに荷主や施設管理者等への指導に重点をおいた対策案が示されている。

A案については、首都圏で粒子状物質対策として条例による規制が、また、兵庫県の阪神間において大型ディーゼル車対策として条例により実施されている例があるものの、その運用状況を精査すると、多数のビデオカメラによる違反車両の撮影、ナンバープレートの照合、また、自動車公害監察員による検査、事務処理など自治体の負担が大きく、実効性を高めるためには、車種規制のように国の運輸行政のシステムを活用する必要があることから、府が自治体独自の施策として実施することは困難であると考え。また、B案、C案及びD案については、国の施策としてはあり得ても府の施策になじむ対策案ではない。

一方、府域における事業者の取組みをみると、自動車NO_x・PM法第17条に基づき府域の特定事業者が提出した計画書の実績では、低公害な車への転換や自動車使用の合理化等の事業者の取組みにより、平成17年度の自動車からの排出量は、計画策定時に比べ、それぞれNO_xが32%、PMが45%削減された。また、府が平成18年8月に実施した府内ISO14001認証取得事業所及び自動車NO_x・PM法に基づく特定事業者（2,416事業所）へのアンケート調査結果（巻末資料参照）では、運送委託車両については、「既に仕様を適合車としている」、「今後、適合車とする」が24.3%、納品車両は、「規制適合車の使用を要請する」が18.5%あり、自由記入意見では適合車の使用を「今後要請する」等の前向きな考えが約73%あったことから、国や府による施策化などを契機に事業者による自主的な取組みがさらに促進されるものと期待できる。

今後、国における法制化の動向を見極めつつ、府域における自動車NO_x・PM法の車種規制がかからない地域（6町村）での対策を含め、府域にあった流入車対策を進める必要があるが、貨物運送は社会を支える基盤であることから、運送事業者のみに負担をかけるのではなく、荷主・事業者・行政等の幅広い層の取組みが必要との観点に立って運送事業者と荷主や施設管理者等の連携を促す仕組みを構築し、府域の大気環境をさらに改善することが求められている。

(2) 検討の進め方

総量削減計画の目標年度である平成22年度まで残された時間が限られていることから、事業者等の合意の得られやすく、かつ実効性のある方策を早急に検討し、すみやかに実施に移す必要がある。

さらに、流入車対策は、府域の事業者の活動や府民生活に影響を与えることが考えられ、関係者の意見聴取を踏まえた十分な議論が必要であることから、大阪府環境審議会に諮り、本年秋を目途として制度化に向け鋭意検討を進める。

参考資料

(新聞記事)

① 平成 18 年 2 月 15 日 :

- 「車の登録偽る病院長ら逮捕」(サンケイ)
- 「レントゲン車拠点虚偽登録」(読売)
- 「病院長ら“車庫飛ばし”の疑いで逮捕」(毎日)

② 平成 18 年 3 月 20 日 :

- 「排ガス規制逃れ 虚偽の移転登録 建設機械レンタル 役員ら書類送検」(サンケイ)
- 「排ガス規制逃れ 車庫飛ばし容疑 建機リース役員ら大阪府警書類送検」(毎日)
- 「排ガス規制逃れ不正登録 容疑の役員ら書類送検」(日経)
- 「排ガス規制逃れ トラック虚偽登録」(読売)

③ 平成 18 年 12 月 18 日 :

- 「奈良に越境営業所 4年間で 129 運送業者」(読売)

④ 平成 19 年 1 月 5 日 :

- 「小売り大手に削減義務 3大都市圏 流入で環境省 運送業の使用抑制」(日経)

(テレビ報道)

○ 平成 18 年 9 月 25 日 :

- 「奈良の空き地にたくさんのレントゲン車」(朝日放送、ムーブ)

○ 平成 18 年 12 月 6 日 :

- 「大阪府域外ナンバーダンプ、急増のワケ」(毎日放送、VOICE)

(8 都府県共同要望)

- 平成 18 年 1 月 25 日、環境省水・大気環境局自動車環境対策課あて意見提出
- 平成 18 年 9 月 4 日、環境大臣、国土交通大臣、経済産業大臣あて要請
- 平成 18 年 12 月 14 日、環境省水・大気環境局長あて要請
- 平成 19 年 2 月 7 日、環境省水・大気環境局自動車環境対策課あて意見提出

(その他)

- 「使用自動車に関するアンケート」について(概要)

分類番号	掲載紙名	日付	整理コード
	朝日・毎日・読売・日経・産経・日刊工 公明・赤旗・日刊自・日本工 ()	平成8年1月15日 朝刊・夕刊	

車の登録偽る(30)法」の改正に伴い、窒素酸化物などが一定の排出量を超える古いレントゲン車は昨年十月以降、大阪府警は、豊中市の能勢町の民家に拠点変更する虚偽の登録申請書を大阪府運輸支局に提出した疑い。

大阪府警は、豊中市の能勢町の民家に拠点変更する虚偽の登録申請書を大阪府運輸支局に提出した疑い。

大阪府警は、豊中市の能勢町の民家に拠点変更する虚偽の登録申請書を大阪府運輸支局に提出した疑い。

レントゲン車拠点虚偽登録

病院長ら4容疑者逮捕

大阪府警

大阪市西淀川区の総合病院「大阪労働衛生センター第一病院」が、ディーゼル車の排ガスを抑制する「自動車NOx・PM法」の規制を免れるため、レントゲン検査車の使用拠点を規制地域外に虚偽登録していたとして、大阪府警交通捜査課は14日、同病院の理事長兼病院長・小竹源也(70)、総務部長・角正繁美(52)両容疑者ら4人を電磁的公正証書原本不実記録・同供用は継続使用しようと、車検

大阪府警は、豊中市の能勢町の民家に拠点変更する虚偽の登録申請書を大阪府運輸支局に提出した疑い。

大阪府警は、豊中市の能勢町の民家に拠点変更する虚偽の登録申請書を大阪府運輸支局に提出した疑い。



110番 119番

車NOx・PM法の規制を逃れるため、レントゲン検査車を同法の対象外地域に登録したとして、府警交通捜査課は14日、西淀川区の財団法人「大阪労働衛生センター第一病院」の理事長兼病院長・小竹源也(70)と総務部長・角正繁美(52)両容疑者ら4人を電磁的公正証書原本不実記録・同供用は継続使用しようと、車検

大阪労働衛生センター第一病院の理事長、小竹源也容疑者(70)と同病院総務部長、角正繁美容疑者(52)ら4人を電磁的公正証書原本不実記録、同供用容疑で逮捕した。小竹容疑者は容疑の一部を否認しているという。

ほかに逮捕されたのは、池田市上池田1の自動車整備業、川本秀隆容疑者(59)▽箕面市箕面3、自動車登録代行業、西村宏章容疑者(67)。

調べでは、小竹容疑者らほかに逮捕されたのは、池田市上池田1の自動車整備業、川本秀隆容疑者(59)▽箕面市箕面3、自動車登録代行業、西村宏章容疑者(67)。

調べでは、小竹容疑者らほかに逮捕されたのは、池田市上池田1の自動車整備業、川本秀隆容疑者(59)▽箕面市箕面3、自動車登録代行業、西村宏章容疑者(67)。

「自動車NOx・PM

分類番号	掲載紙名	日付	整理コード
	朝日・毎日・読売・日経・産経・日刊工 公明・赤旗・日刊自・日本工	平成18年3月20日 朝刊・夕刊	

排ガス規制逃れ不正登録 容疑の役員ら書類送検

ディーゼル車の排ガスの使用本拠地を偽って規制を逃れるためトラック登録したなどとして、大

阪府警交通捜査課は十九日、建設機械レンタルの「アクティオ」(東京)の役員(54)ら三人を電磁的公正証書原本不実記録・同供用容疑で書類送検した。容疑を認め

ている。調べによると、役員らは昨年三月、大阪府高槻市の営業所で使うトラック一台を和歌山市で使用すると偽り、和歌山運輸支局に登録申請した疑い。トラック「イーゼル車」排ガス規制の強化で大阪府下で使用できなかったため虚偽登録をしたという。また府警は同日までも同容疑で書類送検した。

用本拠地を偽って登録したなどとして、建設機械レンタル「トーケンリースサトウ」(大阪府東大阪市)の役員(54)ら二人

排ガス規制逃れ 車庫飛ばし容疑

建設リース役員ら
大阪府警書類送検

NOx・PM法(自動車窒素酸化物・粒子状物質削減法)規制逃れのため「車庫飛ばし」行為をしたとして、大阪府警交通捜査課は19日まで、大

阪府警交通捜査課は十九日、建設機械リース会社「アクティオ」(東京都)の役員(54)ら三人を電磁的公正証書原本不実記録・同供用の疑いで大阪地検に書類送検した。また、同社保有のトラックなど約7000台が、運輸局に登録する「使用の本拠地」と異なる地域で使われていたとして、是正を指導した。

調べでは、役員らは昨年二月、大阪府高槻市内の営業所で使っていたトラック一台を和歌山県内で使用すると偽り、和歌山運輸支局に登録申請をした疑い。「大場弘行」

排ガス規制逃れ
トラック虚偽登録
大阪府警5人書類送検
排ガス規制を逃れるため、トラックの使用本拠地

を規制対象外の地域に虚偽登録したとして、建設機械リース会社「アクティオ」(東京都)と同「トーケン」(大阪府東大阪市)の会社役員ら計5人が、大阪府警に電磁的公正証書原本不実記録・同供用容疑で書類送検されたことがわかった。5人はいずれも「規制逃れが目的だった」と容疑を認めている。

調べでは、アクティオの会社役員(54)ら3人は昨年2月22日、トラック1台の本拠地を、実際は同府高槻市内で使用することもわからず、「自動車NOx・PM法」による排ガス規制対象外の和歌山市内と偽り、和歌山運輸支局に登録した。また、2社が所有するトラックのうち、約千数百台が、実際の使用場所と本拠地が異なっているなど登録に不備があり、府警は是正を指導した。

排ガス規制逃れ 虚偽の移転登録

建設機械レンタル役員ら書類送検

大阪府の排ガス規制を逃れるためにディーゼル車の使用本拠地を偽ったとして、府警交通捜査課は「アクティオ」(東京)

の役員(54)ら三人を書類送検した。三人は「規制を逃れるためだった」と容疑を認めている。調べでは、三人は昨年二月、高槻市の営業所で使用するディーゼルトラックが同年九月以降、「自動車NOx(窒素酸化物)・PM(粒子状物質)法」の規制に抵触するところから、規制のかからない和歌山市で使うと偽って和歌山運輸支局に移転登録した疑い。

府警によると、建設機械レンタル業者では、保有する車の使用本拠地が実際と異なっている道路運送車両法に違反するケースが横行。今回摘発された同社では約一万一千台中延べ約七千台が違反しているほか、「レンタルの二ツケン」(東京)で約一万台中延べ約四千台、「カオモト」(札幌)で約八千台中約三千台がそれぞれ違反していたとい

い、府警は是正するよう指導した。

自動車のNOx・PM法と関連法規は、都市部の大気汚染を防ぐ目的でディーゼル車の排ガス基準を車種と総重量に応じ五段階で定めており、大阪、東京、兵庫など八都府県の約二百六十市区町村では、基準を上回る車を登録できない。基準値を上回っていても新車登録から八年以上以内は使用できるという猶予期間が、昨年九月末で原則終了した。

また、2社が所有するトラックのうち、約千数百台が、実際の使用場所と本拠地が異なっているなど登録に不備があり、府警は是正を指導した。

分類番号	掲載紙名	日付	整理コード
	朝日・毎日・読売・日経・産経・日刊工 公明・赤旗・日刊自・日本工 ()	平成18年12月18日 朝刊・夕刊	

骨抜き排ガス規制法

奈良に越境営業所

H18/12/18 4年間で29運送業者

排ガス削減を目的とした自動車NOx・PM法(2007年)の規制を受ける大阪府のトラック運送業界で、規制区域外の営業所を新設して事実上、規制を逃げる動きが広がっている。この4年間で、区域外の奈良県に営業所を新設した県外業者が129に上ることが近畿運輸局の調べで判明。このうち45業者は隣接の大阪府に車庫を置いていた。排ガス基準を満たさない古いトラックを物流の多い大阪で使いやすくするためとみられ、専門家は「排ガスから都市生活を守るという法の趣旨を骨抜きする行為だ」と批判している。

自動車NOx・PM法 大気汚染や呼吸器疾患の原因となる窒素酸化物、粒子状物質を削減するため、3大都市圏の東京、愛知、大阪など8都府県に規制区域を指定、排ガス基準を満たさないトラックやバスなどの保有を禁じている。違反者への罰則は6月以下の懲役または30万円以下の罰金もある。これとは別に、東京や兵庫など5都府県は、条例で非適合車の走行を禁じ、効果を挙げている。

大阪府内のある運送会社は、2年前、奈良県生駒市に奈良営業所を開設した。その車庫があるのは、隣接の大阪府四條畷市。「奈良ナンバー」のトラック19台のほぼ半分が、排ガス基準を満たさない非適合車だ。「古くなったトラックを使い、大阪在住の運転手の利便性を考えると、この方法しかなかった」。社長は言う。奈良営業所には毎朝、時間、電話番号のパートがある。営業実態は「ある」と強調した。

2007年12月に施行された自動車NOx・PM法を受け、大阪府のほぼ全域が規制区域に指定され、非適合車両は猶予期間を経て登録できなくなった。使用を続けるには、区域外に所属営業所を移さなければならぬ。

一方、車庫は営業所への併設が原則だが、1991年の国の指令で、営業所が

大阪府内のある運送会社は、2年前、奈良県生駒市に奈良営業所を開設した。その車庫があるのは、隣接の大阪府四條畷市。「奈良ナンバー」のトラック19台のほぼ半分が、排ガス基準を満たさない非適合車だ。

このため、規制が始まった02年10月以降、奈良県内に営業所が自立したことから奈良運輸支局が調査。71業者しかなかった同県内、これまでにも営業所を新設した県外業者は129に上り、地域別では生駒市が最も多かった。また、129業者のうち45業者が車庫を大阪府に置いていた。

車庫の場所は、生駒市に接する東大阪、大東、四條畷、交野の4市のほか、八尾、門真、寝屋川の各市に広がっている。本社営業所の車庫の一部を、奈良営業所用として登録するケースが多いという。

奈良県トラック協会が10月、こうした。越境車庫を持つ業者を含む30業者の営業所を抽出して巡回したところ、28の営業所がアパートや雑居ビルの一室にあって人がいないなど営業実態が疑われるという。

通行規制すべき
中央環境審議会専門委員の鎌田勝美・神奈川大名誉教授(環境科学)の話。「法の趣旨を骨抜きにしており、大きな問題だ。運送業者の意識改革と合わせ、国は、規制区域では非適合車の通行そのものを規制する方法を検討すべきだ」

調査担当者は「運賃低価格や燃料高騰などで経営の苦しい業者が多い。新車への買い替えが進まないことが対策を検討している。

背景にある」と話す。同様の傾向は、規制を受けなければならない京都市でも見られ、京都運輸支局は隣接の大阪府枚方市に車庫を置くケースが目立っている。

営業所の開設は書類審査だけで認可されるが、実態のない営業所は貨物自動車運送事業法違反にあたるため、近畿運輸局は、現地確認して問題があれば行政指導していく。

一方、大阪府交通環境課によると、府内の大気中の二酸化窒素、粒子状物質の濃度は改善傾向だが、まだ大阪市内の4か所で環境基準を超えている。同課は、非適合車の流入が課題」として対策を検討している。

分類番号	掲載紙名	日付	整理コード
	朝日・毎日・読売・日経・産経・日刊工 公明・赤旗・日刊自・日本工()	平成17年1月5日 朝刊・夕刊	

自動車NOx法

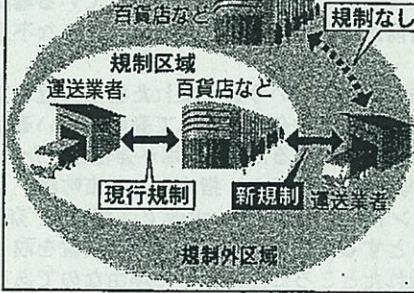
きょうの ことば

▽…自動車は大気汚染防止法などにより製造段階で排ガス規制が課せられている。だが自動車交通が集中し、窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)の大気環境基準が達成できない東京、大阪、名古屋周辺の指定区域では、自動車NOx法でさらに排出を規制している。NOxは光化学スモッグを引き起こす光化学オキシダントを発生させる。▽…規制対象となるのはディーゼル車。トラックやバスのほか、ディーゼル乗用車も対象。非適合車は新車



排ガス基準不適合車

区域外からの貨物は小売り大手も責任を持つ



3大都市圏 流入で環境省 運送業の使用抑制

環境省は東京、大阪、名古屋の三大都市圏の大気汚染対策を強化するため、ディーゼルトラックの出入りが多い百貨店、大型スーパーなど荷主企業にも排ガス削減への協力を義務付ける。排ガス基準を満たしていないトラックの利用削減計画を作らせ、順守しない企業には罰則を検討する。運送業者だけを規制している現行の自動車窒素酸化物(NOx)法の改正案を、近く開かれる通常国会に提出。二〇〇八年の施行を目指す。(自動車NOx法は3面「きょうのことば」参照)

現行の自動車NOx法 大阪地区(府と兵庫県)、大気汚染が特にひどい名古屋地区(愛知県と三河地区)の事業所に登録されたトラックについて、他地域より厳しいNOxと粒子状物質(PM10)の排出基準を設け、運送会社

小売り大手に削減義務

1/5 日経(朝刊)

社に順守を義務付けている。また東京地区の一部三県は〇三年から、PMについて国よりも厳しい規制を条例で導入し、基準不適合のトラックの走行を禁じている。

しかし他道府県から流入するトラックについて取り締まりは困難。東京の首都高速都心環状線では六二%が区域外からの流入車とされ、これらの車に実効性のある規制を加えないと大気汚染の改善は進まないと環境省は判断した。

各商業施設に出入りするトラックのうち排ガス基準を満たしていない車がどれくらいあるのか、荷主企業に実態を把握させ、こうしたトラックの利用を減らすための具体策作りを義務づける。計画通りに排出削減が進んでいない荷主企業には都府県が改善を勧告する。勧告に従わなかった場合、罰金などを科すことも検討する。

環境省はトラックが排ガス基準を満たしていることを示すステッカー制度も導入する。荷主企業はステッカーの有無をチェックするだけで、運送業者が基準適合車を使っているかどうかを簡単に確認できるようになる。

直接的に規制を加えることにした。規制の対象となる荷主企業は各商業施設に出入りするトラックの数や貨物量などを元に今後詰める。百貨店、大型スーパーのほか、ショッピングセンター(SCC)、卸売市場、トラックターミナルなどの運営会社を想定している。

○ 朝日放送 “ムーブ” ホームページより抜粋（平成 18 年 9 月 25 日放送）

「奈良の空き地にたくさんのレントゲン車」

奈良の空き地にたくさんのレントゲン車が駐車している場所がある。車のナンバーは奈良だが、車体には大阪の医療法人の名前が書いてある。一体なぜ、こんな不思議なことが起きているのだろうか？という疑問。

なぜ、大阪の医療法人が奈良という遠く離れた場所に置いているのかというと、排ガス規制の強化で登録できなくなったディーゼル車を奈良に移して登録しているからなのである。ディーゼル車の排ガスには人体への悪影響を与える恐れがあるため、法律が強化されたのだが、規制地域というのは、首都圏や愛知、三重のエリア、大阪や兵庫のエリアの、指定された市町村。しかし、奈良県は規制の対象地域にはなっていない。置いてあるレントゲン車などは、大阪ではダメで、奈良ではオッケーという車なのである。もし、規制地域に登録しようとする、排ガスを抑制する装置を取り付けなければならないため、費用はバカにならない。これが、離れたところに停めていた理由なのである。しかし、自動車を保管場所に出来る場所というのは法律で決まっている。車庫は、自宅や会社の所在地などから半径2キロ以内と決められており、さらに、使用の本拠の位置とって、運行の拠点であること、車の点検や管理が可能であること、さらには、会社であれば営業の実態があることなどの条件をクリアして初めて車庫として認められる。これをもし、偽っていると「車庫飛ばし」となり、警察に摘発される。このような現状の中で、取材した医療機関はかなり苦勞をしているようだ。

○ 毎日放送 “VOICE” ホームページより抜粋（平成 18 年 12 月 6 日放送）

「大阪域外ナンバーダンプ、急増のワケ」

工事現場などから土砂を運ぶダンプカー。ところが最近、大阪では、大阪以外のナンバープレートをつけたダンプカーの姿が目につきます。調べていくと、その裏にはそのナンバープレートを獲得するために暗躍する人たちと、国が推し進める環境政策に、皮肉にも翻弄され、ひずむ現場の実態が浮かび上がってきました。

大阪・南港。大量の土砂を積んだ大型ダンプカーが行き交う。一角にあるのが、大阪市の土砂捨て場だ。市内各地の公共工事現場から出た土砂を、ダンプカーがここに運んでくる。1日300台、土砂の量は3,000トンにもなる。

ところが、不思議なことに気付く。大阪市の公共工事が出る土砂、本来、「なにわ」ナンバーや「大阪」ナンバーのダンプカーが多いはずだ。ところが…この日午後入った100台余りのうち、「なにわ」と「大阪」ナンバーは、わずか24台。最も多かったのが…「奈良」ナンバーで全体の4割、40台以上に上った。更には、「香川」や「三重」ナンバーもある。運転手に聞いてみると、「三重から通っている」「奈良から通っている」と言う。大阪の公共工事のために、奈良や香川から通うのか。「香川」ナンバー車の車検証を調べたところ、登録されている住所は、大阪から200キロ離れた香川県高松市旧香南町。訪ねてみたが、ダンプカーの姿は見当たらない。たまたま、大阪に来ていたのだろうか？周辺の人に聞いてみたが、やはり「ダンプなんて見かけない」と言う。ここに帰ってくることはないようだ。

一体、どこに車をとめているのか？仕事を終えた「香川」ナンバーのダンプを追うと、大阪市西淀川区の駐車場に入り、エンジンを切った。ずっとここに置いているようだ。大阪にとめるのなら、なぜ「香川」ナンバーのトラックに乗らなければならないのか？この駐車場には、南港の土砂捨て場に来ていた2台の「奈良」ナンバーのダンプもとめられていた。登録されている住所は、奈良県宇陀市旧室生村。現場は谷間。とてもこんな所にダンプカーをとめられそうにない。そこへ、土地の持ち主とみられる男性が帰ってきた。男性は、知人の元ダンプ運転手に「この土地の名義を貸してほしい」と頼まれただけだという。本来とは違う駐車場所に、架空の車庫をつくる“車庫飛ばし”のようだ。“車庫飛ばし”は、公正証書原本不実記載などの罪にも問われ、最高5年の懲役刑だ。西淀川区の駐車場のダンプドライバーからも、やはり元運転手の名前が出た。

<ドライバー>

「元運転手は追及されている。300～400台車庫飛ばししているから、逃げてるんじゃないか」

警察に追われているという元運転手。どうやら、車庫飛ばしを請け負うブローカーだったようだ。元運転手の携帯電話は今、つながらない。元運転手を知る男性に、話を聞くことができた。この男性もダンプドライバーに頼まれて、「奈良」ナンバーを取れる場所を斡旋したことがあるという。こうした車庫飛ばしは、業界では数十万円程度の謝礼で頻繁に行われているという。男性は言う。「法律ではいかんねやろうけどな…。だからと言って…必要悪やな…だれもしたくないけれど…こういう決まりになってきとるから」

“したくもない車庫飛ばし”を、なぜ行うのか？

ダンプ運転手らでつくる労働組合で聞いた。

<労働組合>

「10年以上車を乗れないという法律ができたことによって、10年間で乗り換えざるを得ないが、乗り換えられない。だから、“車庫変更”が起こっているのが実態です」

2001年6月成立した『自動車NOx・PM法』。首都圏東海と並び、大阪府のほぼ全域と兵庫県の一部では、NOx・PM基準を満たさない車は車検の更新ができなくなった。猶予期間はあるものの、走行距離にかかわらず、新車登録から10年以内に規制区域では登録できなくなってしまう。大阪市のこの業者は今年、3台の車を基準をクリアした新車に一斉に買い替えた。

<乗り換えた業者>

「車検に出そうとしたら、『大阪市内では乗れません』って言うから乗り換えた。乗り換えたくなかったけれど。前の車もまだ乗れるよ！2万～5万キロしか走ってなかった」

しかし、規制区域外に車庫飛ばしをすれば、買い換えることなく今のダンプを乗り続けられる。多くのダンプドライバーが車庫飛ばしをする理由が、そこにある。特に、車庫証明のいらない奈良県郡部は人気エリアだそう。事実、奈良県など規制区域外でのダンプカーの登録台数は増えている一方で、この4年間で大阪府の登録台数は3割、7,000台も減っている。にもかかわらず、環境調査の結果では、大阪府内での大型貨物車によるNOx排出量は逆に増えている。大規模な車庫飛ばしが、NOx規制を骨抜きにしているともいえる。背景には、ダンプ運転手が置かれた厳しい経済状況がある。

<労働組合>

「“車庫を飛ばしても生活を守る”、“車庫飛ばしをやらざるを得ない”という状況です」

個人で車を持つ多くのダンプ運転手。タイヤ代や燃料代などの経費も、全て自分もちだ。さらに、得意先から支払われた運賃も、元請けのゼネコンなどにピンはねされて、半額程度になってしまうという。平均年収は、およそ200万円程度。一方、大型ダンプは1台1,400万円もする。

<運転手>

「『新車を買いなさい』と言われたら、仕事辞めるしかないですね。車は大きいけど、立場は弱いですわ。ダンプの立場、運転手の立場は」

車庫飛ばしは、ダンプ運転手の窮余の策ともいえる。しかし、車庫飛ばしで他府県ナンバーをつけた車が、大阪市内を堂々と走り公共工事まで請け負っているのは、法に従い新車に乗換えた業者にとって、納得の行かない光景だ。

<乗り換えた業者>

「大阪市内で検査を受けたら、買い換える。奈良で検査なら、買い換えなくていい”なんて、不公平を通り越して、何で取り締まらへんねん！」

土砂捨て場を管理する行政は、こうした実態を把握しているのだろうか？

<大阪市港湾局>

(Q.全く野放しでは？)

「結果的にそうなるんですね。その通りですね。『他府県ナンバーの車が多い』と言われたら『その通りです』と言うしかない、ということです」

NOx規制を推し進める環境省はどうか？

<環境省>

「NOx・PM法逃れの車庫飛ばしが事実なら、違法な行為なのであってはならないと思うのですが。

(車庫飛ばしが)あった場合は、取り締まり当局で対応なされると思います」

さらに国土交通省はというと。

<国土交通省>

「こうした事態は環境保全、運行管理確保を阻害する行為だから、『車庫飛ばしやっています』と言える立場にはない。税制優遇措置とか融資支援制度をこれまでも設けてきている」

しかし、実際に融資制度を利用できる運転手はわずかだ。

<奈良ナンバーの運転手>

「我々の年代になったらどこも雇ってくれない。法律違反は重々わかっています」

<業者>

「彼らは机の上だけで物を考える。我々はうろろさせられただけや！」

大気環境を守るための政策が、皮肉にも大規模な車庫飛ばしを引き起こし、環境改善を阻害している。

矛盾という名の重い積荷を載せて、ダンプカーはきょうも走り続けている。

平成 18 年 1 月 25 日

環境省水・大気環境局自動車環境対策課 御中

自動車NO_x・PM対策都府県連絡会

「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告」に対する意見

平成 17 年 12 月 26 日付けの「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告」に係るパブリックコメントの募集について、自動車NO_x・PM対策都府県連絡会を構成する八都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県）共通の意見を別紙のとおり取りまとめましたので、今後の検討に当たってご配慮いただきますようお願い申し上げます。

【問い合わせ先】

東京都環境局自動車公害対策部計画課

所在地 東京都新宿区西新宿 2-8-1

担当 山内・山本

電話 03-5388-3518

FAX 03-5388-1378

E-mail S0000628@section.metro.tokyo.jp

平成18年1月25日

「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告」に対する意見

【該当箇所】

4 今後の自動車排出ガス総合対策のあり方

(3) 各種施策の今後のあり方

【流入車も含めた適合車への転換の促進等】(P17～P18)

【意見】

- 1 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。
- 2 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。
- 3 幹線道路沿いの高濃度汚染の解消は一刻の猶予もならないことから、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現すること。

【理由】

「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(自動車NO_x・PM法)」の対策地域内の八都府県(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県)では、同法や独自の条例に基づく自動車排出ガス対策に取り組んでいる。八都府県における平成16年度大気監視結果では、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値が低減し、改善傾向が見られる一方で、対策地域内のすべての地域において環境基準が達成されたわけではなく、幹線道路沿いに残るこれらの高濃度汚染の解消は一刻の猶予もならない状況にある。

こうした高濃度汚染の解消を進めるために、自動車NO_x・PM法に基づく対策が重要な役割を果たすことが期待されているが、国は、この対策地域への流入車対策の必要性があるにもかかわらず、規制のかからない旧式車両の対策地域外からの流入についての対策をとっていない。

さらに、国は、昨年10月、中央環境審議会の大気環境部会に自動車排出ガス総合対策小委員会を設置し、流入車対策の検討に着手したものの、12月にまとめられた中間報告では、その結論を先送りしていると言わざるを得ない。

こうしたことから、国は、自動車排出ガス対策の遅れや不徹底は国の責任であることを深く認識し、流入車対策に早急に取り組む必要がある。

環境大臣 小池 百合子 様

国土交通大臣 北側 一雄 様

経済産業大臣 二階 俊博 様

国の自動車排出ガス対策について

このことについて、大都市の大気環境の早期改善に向けた対策を講じるよう、別紙のとおり要請します。

平成 18 年 9 月 4 日

埼玉県知事	上 田 清 司
千葉県知事	堂 本 暁 子
東京都知事	石 原 慎太郎
神奈川県知事	松 沢 成 文
愛知県知事	神 田 真 秋
三重県知事	野 呂 昭 彦
大阪府知事	太 田 房 江
兵庫県知事	井 戸 敏 三

(別紙)

大都市における大気汚染は依然として深刻であり、八都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県）では、低公害車の普及や独自の条例に基づく自動車排出ガス対策等に取り組んでいる。

八都府県における平成17年度大気監視結果では、浮遊粒子状物質及び二酸化窒素濃度の年平均値が低減しているなど、一定の改善傾向が見られる。

しかしながら、幹線道路沿いに残る浮遊粒子状物質や二酸化窒素の高濃度汚染は依然として深刻な状況にある。

こうした高濃度汚染の早期解消のため、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減に関する特別措置法（以下「自動車NO_x・PM法」という。）」に基づく対策が重要な役割を果たすことが期待されているが、対策地域外からの旧式車両の流入には規制がかからないなど、国による高濃度汚染の解消に向けた対策は十分とはいえない状況である。

さらに、高濃度汚染の解消に向けてポスト新長期規制適合車の開発促進や新長期規制適合車の一刻も早い市場投入が求められているにもかかわらず、昨年10月から開始された新長期規制について、国は、2年近くも新短期規制適合車の継続生産期間を設け、実質的に新長期規制適合車の市場投入を遅らせる結果となっている。

については、大都市の大気環境改善を早期かつ確実に実現させるために、下記のとおり強く要請するものである。

記

1 自動車NO_x・PM法に基づく流入車両対策の実施

国は、昨年10月から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において、今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について検討を行っているところであるが、早急に流入車両対策を実施すること。

2 新長期規制適合車の全車種の早期市場投入

一刻も早く新長期規制適合車の全車種を市場投入するよう自動車メーカーに対して指導を行うこと。

3 ポスト新長期規制適合車の早期市場投入促進

ポスト新長期規制の実施に当たり、「挑戦目標」と位置づけている窒素酸化物の目標値を早急に規制値として定めること。また、規制開始の時期については、車両総重量による区分を設けることなく平成21年末までに一律に実施すること。

また、ポスト新長期規制適合車の早期市場投入を促進させるために、継続生産車への適用猶予期間を設けない等の措置を講じること。

以上

環境省水・大気環境局長
竹本和彦様

「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について（検討素案）」に対する意見

平成18年11月22日に開催された中央環境審議会自動車排出ガス総合対策小委員会にて提出された標記の素案について、自動車NOx・PM対策都府県連絡会を構成する八都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県）として別紙のとおり意見をとりまとめ、今後の審議会等での審議及び国の施策に的確に反映するよう要請する。

平成18年12月14日

埼玉県環境部長	飯島正美
千葉県環境生活部長	加藤勝
東京都環境局長	村山寛司
神奈川県環境農政部長	小野義博
愛知県環境部長	林清比古
三重県環境森林部長	油家早正
大阪府環境農林水産部長	志知道博
兵庫県環境担当部長	垣内秀敏

(別紙)

「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について(検討素案)」に対する意見

平成 17 年 12 月 26 日に募集のあった「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告」(以下「中間報告」という。)に係るパブリックコメントに対して、八都府県は、流入車規制の実施をはじめ、抜本的な対策を求めてきた。

このたび提出された『今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について(検討素案)』(以下「検討素案」という。)では、依然として局地の特性に対応した個別対策の推進を基本としながらも、特に問題となる局地においては流入車の割合が高いことから流入車対策を講じる必要性があることを認めている。

しかしながら、検討素案に盛り込まれた流入車対策を見ると、取り組むべき方策の具体性や実効性が不明確であり、また即効性に懸念があるなど、未だ不十分なものとなっている。

そのため、今後、最終案の取りまとめにあたっては、下記の点について強く求めるものである。

記

1 最終案をまとめるにあたっての意見

- ① 流入車対策は局地汚染の改善を進める上でも有効な取組であることを、明確に位置づけること。
- ② 即効性、実効性のある流入車対策の具体的な取組の実施を明確にすること。
- ③ 流入車対策をはじめとする新たな枠組みの構築や実施にあたっては、国の責任において実施すること。

2 補足

①について

局地汚染対策は、「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」としているように、その効果の発現までには中長期的な年月が必要なものである。

これに対し、流入車対策は、検討素案において「窒素酸化物及び粒子状物質の削減効果が最も高い」とされている単体対策でもあり、比較的短期間で効果発現が期待できる対策である。

局地汚染の早期の改善を図り、平成 22 年度における確実な目標達成を図るために、流入車対策は局地汚染対策に対しても有効な取組であることを明確に位置づけるべきである。

②について

検討素案は、走行規制によらない流入車対策について、具体性や実効性、即効性などが甚だ不明確なものとなっている。

例えば、対策地域内に起終点のある貨物輸送について運送事業者や荷主に対し「排出量の抑制のために必要な措置を講じるべき」としながら、「国又は地方公共団体が適切な指導を実施できるような枠組みを構築すべき」としており、具体性及び実効性が極めて不明確な記述となっている。

また、ステッカー制度により実効性を担保するとあるが、その前提として「ITSやスマートプレート等の今後の技術の進展を踏まえ、検討を深める」とするなど、短期的な効果が期待できる流入車対策に速やかに取り組むことを先延ばしするような記述となっているが、現在でも車検制度を活用し、ステッカー制度を実現することは可能と考えられる。

即効性かつ実効性のある具体的な取組の実施を明記し、着実に実施すべきである。

③について

検討素案では、自動車使用管理計画制度について「対象自動車を30台未満使用する事業者について取り組める」ようにすることや、「対策地域内の荷主や自動車の集中する施設の管理者に、非適合車の使用抑制などの取組を求める」ことが提案されているが、こうした新たな枠組みの構築や実施にあたっては、国の責任において実施すべきである。

以上

平成 19 年 2 月 7 日

環境省水・大気環境局自動車環境対策課 御中

千葉県環境生活部大気保全課
埼玉県環境部青空再生課
東京都環境局自動車公害対策部計画課
神奈川県環境農政部大気水質課
愛知県環境部大気環境課地球温暖化対策室
三重県環境森林部地球温暖化対策室
大阪府環境農林水産部環境管理室交通環境課
兵庫県健康生活部環境管理局大気課

「今後の自動車排出ガス総合対策について（最終報告案）」に対する意見

平成 19 年 1 月 23 日付けの「今後の自動車排出ガス総合対策について（最終報告案）」に係るパブリックコメントの募集について、自動車NOx・PM法対策地域を有する八都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県）共通の意見を別紙のとおり取りまとめましたので、今後の検討に当たってご配慮いただきますようお願い申し上げます。

【問い合わせ先】

東京都環境局自動車公害対策部計画課

所在地 東京都新宿区西新宿 2-8-1

担当 山内・森脇

電話 03-5388-3518

FAX 03-5388-1378

E-mail S0000628@section.metro.tokyo.jp

平成19年2月7日

「今後の自動車排出ガス総合対策について（最終報告案）」に対する意見

＜対象箇所＞

4. 今後の自動車排出ガス総合対策のあり方

(3) 各種施策の今後のあり方

【局地汚染対策】(p.16～17)

【流入車も含めた適合車への転換の促進等】(p.18～19)

＜意見概要＞

大気汚染に係る環境基準を早期かつ確実に達成するため、局地汚染対策としても早期に効果が発現できる流入車対策を、国が責任を持って、先送りすることなく速やかに実施すべきである。

＜意見・理由等＞

1. 即効性があり効果的な流入車対策の実施

「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(自動車NOx・PM法)」における対策地域では、同法や対策地域を有する地方公共団体の条例に基づく自動車排出ガス対策が行われており、平成17年度までの大気環境の監視結果を見ると、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値は概ね低減傾向となっている。

しかし、対策地域内のすべての地域において環境基準が達成されたわけではなく、最終報告案では「未達成として残る地域は、大気汚染改善に向けた対策の推進が一層求められている等社会的な関心が極めて高いことに鑑みると、各種施策の実施・強化が必要」とされている。

ところが、流入車対策は、「窒素酸化物及び粒子状物質の削減効果が最も高い」とされている単体対策の一つでもあり、早期の効果発現が期待できるにも関わらず、「ITSやスマートプレート等の今後の技術の進展を踏まえ、検討を深める必要がある」としており、いわば実施を先送りしている。

流入車対策は、ITS等にかかる今後の技術の進展を待つことなく、国が、荷主や施設の管理者に対する取組を的確に実施するとともに、例えば車検制度を活用し、実効性のあるステッカー制度を構築することにより、早期の実施が可能である。

また、荷主等に対する取組については、通過交通に対する実効性や対策地域内外の事業者間の不公平是正などの観点から、各々の都府県が域内の荷主等に対して指導等を行うことよりも、「エネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)」同様、国が指導等を行う方が、より一層高い効果が発揮できる。

2. 単体対策等の効果を踏まえた効果的な局地汚染対策の実施

局地汚染対策は、「都市構造等の改善が実現するまでの間に発現する単体対策等の効果等も留意する必要がある」としているように、国の単体対策によって計画期間や効果が大きく左右される。

このことから、局地汚染対策は、まず国が実効性のある流入車対策を早期に実施することが重要であり、その上で流入車対策の効果を的確に把握した中で、必要となる局地汚染対策の施策内容を検討すべきである。

また、施策内容の検討にあたっては、国は、単に法的な枠組みの整備にとどまらず、制度間の調整、並びに関係省庁や都府県、道路管理者、交通管理者等との調整など、総合調整力をいかに発揮して取り組むべきである。

大都市における大気環境の早期改善を確実に図り、NO₂とSPMについて全測定局での環境基準を達成するために、国は、局地汚染対策としても早期に効果発現が期待できる流入車対策を、自らの責任において、先送りすることなく速やかに実施し、主体的な役割を果たすべきである。

「使用自動車に関するアンケート」について（概要）

- ◎ 目 的 自動車NOx・PM法に基づく対策地域外からの車種規制を受けない自動車
が流入することによる環境影響が懸念されている。
総量削減計画目標の早期かつ確実な達成を目指すため、使用自動車に関する
アンケート調査を実施、今後の施策における検討資料とする。
- 1 実施期間 ①平成18年8月1日（火）から8月21日（月）まで
②平成18年9月11日（月）から9月29日（金）まで
- 2 対象事業所 大阪府内ISO14001認証取得事業所及び自動車NOx・PM法に基づ
く特定事業者（2,416事業所）
- 3 実施機関 ①関西環境管理技術センター（委託）
②大阪府
- 4 回答率等 1,146件／2,416件（47.4%）
（内訳）郵送：796件、FAX：46件、未回答：926件
- 5 回答事業所の業種（1,146件）
①製造業……………43.7%（501件）、⑤運輸業……………2.6%（30件）
②卸・小売業……………20.0%（229件）、⑥その他……………18.7%（214件）
③建設業……………7.9%（91件）、⑦未記入……………2.3%（26件）
④複合サービス業……………4.8%（55件）
- 6 アンケート回答概要
- 質問1 使用車両の所有形態
- ・自社所有……………47.3%（544件）
 - ・業者委託……………22.9%（264件）
 - ・併用（自社、委託）……………10.2%（117件） その他（所有なし、未記入）
- 質問2 車両所有事業所数（総数：521事業所）（※複数回答）
- ・トラック……………591事業所（うち8t以上所有：63事業所）
 - ・バス……………74事業所（うち定員30人以上所有：13事業所）
 - ・特殊車両……………160事業所（※冷凍車、クレーン車、タンク車等）
- 質問3 府域外からの流入車両台数／日（1台以上）（総数608事業所）
- ・1日あたり1台以下…126事業所、7台以下……………11事業所
 - 2台以下……………83事業所、8台以下……………14事業所
 - 3台以下……………72事業所、9台以下……………0事業所
 - 4台以下……………21事業所、10台以上99台以下…174事業所
 - 5台以下……………75事業所、100台以上……………12事業所
 - 6台以下……………20事業所
- 質問4-1 府域外からの流入車両のうち非適合車両の有無
- ・あり……………14.8%（170事業所）
 - ・なし……………28.0%（322事業所）
 - ・不明、未記入……………57.2%
- ▶-2 あり170事業のうち府域外からの流入車両のうち非適合車（トラック、バス）の割合
- ・1割未満……………11事業所、4割～5割……………8事業所、8割～9割……………4事業所
 - ・1割～2割……………45事業所、5割～6割……………15事業所、9割～10割……………6事業所
 - ・2割～3割……………31事業所、6割～7割……………6事業所、10割……………18事業所
 - ・3割～4割……………11事業所、7割～8割……………8事業所、未記入、不明……………7事業所
- 質問5-1 自社所有車について
- ・代替済み……………27.2%（312事業所）
 - ・予定あり（一部代替を含む）…20.3%（233事業所）

- ・予定なし……………25.7% (295事業所)
(※未記入 26.8%)

－2 委託車両について

- ・既に仕様を適合車としている……………16.1% (185事業所)
 - ・今後、適合車とする……………8.2% (94事業所)
 - ・委託先の判断に任せている……………24.4% (281事業所)
- (※未記入 51.3%)

－3 納品車両について

- ・規制適合車の使用を要請する……………18.5% (212事業所)
 - ・納品業者の判断に任せている……………54.1% (620事業所)
- (※未記入 27.4%)

－4 流入車対策に対するコメント (総数：471件)

- ・行政の施策に関するコメント……………206件

◆主な意見 (※複数回答あり)

- 全国一律に規制……………(97件)
- 法規制の強化……………(29件)
- 助成、補助金による優遇……………(17件)
- 近隣府県との協調……………(8件)
- 東京都と同じような規制……………(9件)
- 法のPR不足……………(6件)
- その他 (取締り強化、シール等での判別、夜間走行禁止、税の徴収 他)

- ・適合車導入に対する委託先及び他社 (納品業者) に関するコメント……………138件

◆主な意見 (※複数回答あり)

- 今後要請する……………(53件)
 - 既に要請済み……………(37件)
 - 今後検討する……………(11件)
 - 判断に任せる……………(19件)
 - できない……………(18件)
- 101件 (約73%)

7 まとめ

① 荷主をはじめ運輸事業者等は、

- 委託車両については、「既に仕様を適合車としている」、「今後、適合車とする」が24%、納品車両は、「規制適合車の使用を要請する」が19%にとどまっているものの、自由記入意見では適合車の使用を「今後要請する」、「既に要請済み」、「今後検討する」としているのが、約73%あった。
- 流入車対策については、「全国一律に規制」や「法規制の強化」など、国の規制を求める意見が非常に多かった。

② 以上のことから、府としては、今後も引き続き機会あるごとに国に対して積極的な働きかけを行うとともに、事業者 (荷主も含む) に対する自主的な取り組みを促す仕組みづくりが必要である。

