

## 2-1 自動車NOx・PM法の概要

大都市地域を中心とする窒素酸化物による大気汚染については、工場等の固定発生源や自動車排出ガスに対する規制に加え、自動車NOx法（平成4年）に基づいて関係機関が連携して車種規制をはじめとする施策を実施してきましたが、自動車の交通量の増大等により、平成12年度までに二酸化窒素の環境基準を概ね達成するという自動車NOx総量削減計画の目標達成には至りませんでした。

一方、ディーゼル車から排出される粒子状物質については、発がん性のおそれを含む健康への影響が懸念されています。このため、窒素酸化物に対する従来の施策を更に強化するとともに、自動車交通に起因する粒子状物質の削減を図るために新たに施策を講ずることが強く求められています。

こうした背景を受けて、自動車NOx法を改正した自動車NOx・PM法が平成13年6月に成立しました。主な改正点は、

- ①対策を行う対象物質に粒子状物質を追加
- ②対策地域の拡大
- ③車種規制の強化
- ④事業者に対する措置の強化

です。図2に自動車NOx・PM法の体系図を示します。

②の対策地域について、大阪府域では図1に示す37市町です。

③の車種規制について、トラック、バス、ディーゼル乗用車等を対象にした車種規制が平成14年10月1日から施行されました。この規制により、窒素酸化物及び粒子状物質の排出基準（指定自動車排出基準）を満たしていない自動車は、猶予期間経過後、対策地域内で登録できません。指定自動車排出基準を表1に、使用過程車に対する猶予期間を表2に示します。

④の事業者に対する措置の強化について、対策地域内に使用の本拠の位置を有する自動車（普通貨物自動車、小型貨物自動車、大型バス、マイクロバス、乗用車、特種自動車）を30台以上使用する事業者に対して自動車使用管理計画の提出等が義務付けられました。

大阪府では、平成22年度までに環境基準を達成することを目標とする「総量削減計画」を平成15年7月に策定しました。

（2-2 大阪府自動車NOx・PM総量削減計画の概要を参照）

さらに、局地汚染対策及び流入車対策を内容とする自動車NOx・PM法の一部改正が行われ、平成20年1月1日に施行されました。

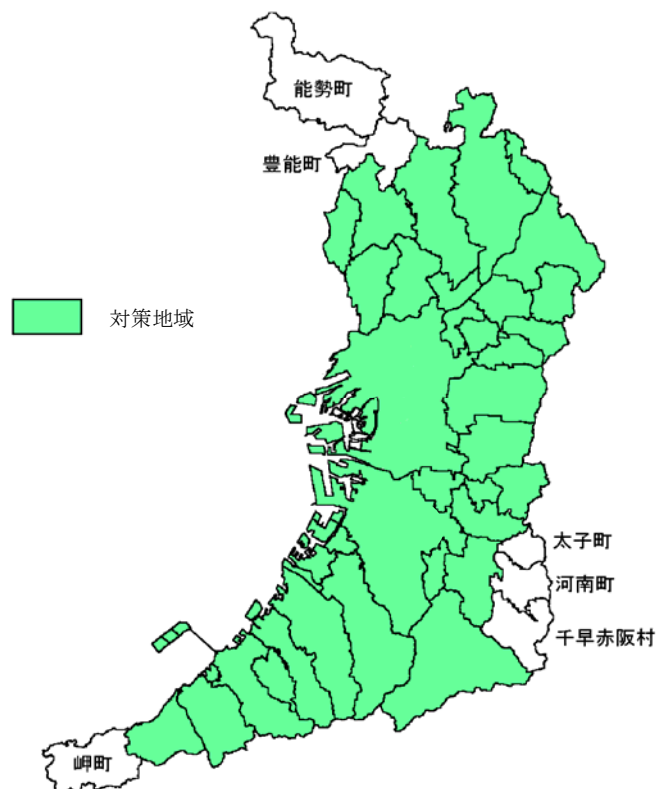


図1 大阪府域の対策地域

## 窒素酸化物対策地域、粒子状物質対策地域の選定(第6条、第8条 政令で選定)

(選定要件)

- ・自動車交通の集中している地域
- ・大気汚染防止法等の既存の対策のみでは環境基準の確保が困難な地域



## 総量削減のための枠組みの設定(第6条～第10条)

窒素酸化物総量削減基本方針、粒子状物質総量削減基本方針  
(第6条、第8条 環境大臣が案を作成し、閣議決定)

(施策の大枠)

### ①総量削減に関する目標

二酸化窒素については大気環境基準を平成22年度までにおおむね達成すること、浮遊粒子状物質については平成22年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、大気環境基準をおおむね達成すること。

- ②総量削減計画の策定、重点対策地区の指定、事業者の判断の基準となるべき事項の策定、その他の総量削減のための施策に関する基本的事項
- ③その他総量削減に関する重要な事項



窒素酸化物総量削減計画、粒子状物質総量削減計画(第7条、第9条 知事が策定)  
(実施すべき施策に関する計画)

- ①削減目標量
- ②計画の達成の期間及び方途(平成23年3月まで)



## 総量削減のための具体的対策の実施

窒素酸化物排出基準、粒子状物質排出基準の適用〔車種規制〕(第12条～第14条)

- 対策地域内に使用の本拠の位置を有する自動車で、窒素酸化物排出基準又は粒子状物質排出基準に適合しないものは、使用できない。
- 使用過程車には、適用猶予期間が設定されている。
- 車種規制は、道路運送車両法により担保されている。

窒素酸化物重点対策地区、粒子状物質重点対策地区に関する措置(第15条～第30条)

- 知事は重点対策計画を策定し、局地汚染対策を重点的に実施。
- 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。

事業者に対する措置の実施(第31条～第43条、第49条～第51条)

事業者の判断の基準となるべき事項(事業所管大臣が策定)



都道府県知事  
(自動車運送事業者等については国土交通大臣)

指導、助言



事業者

自動車使用管理計画の  
作成・提出等



※取組が著しく不十分な事業者に対し、勧告及び命令をすることができる。

- 指定地区・周辺地域の指定
- 周辺地域内自動車に関する措置  
対策地域周辺から重点対策地区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、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。

図2 自動車NO<sub>x</sub>・PM法の体系

表1 指定自動車排出基準

窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）排出基準

重量区分等		自動車NO <sub>x</sub> ・PM法	
		排出基準（許容限度）	適用時期
ディーゼル乗用車		S53年規制ガソリン車並 (0.48 g/km)	H14.10.1
貨物・バス	1.7 t 以下	S63年規制ガソリン車並 (0.48 g/km)	
	1.7 t 超～2.5 t	6年規制ガソリン車並 (0.63 g/km)	
	2.5 t 超～3.5 t	7年規制ガソリン車並 (5.9 g/kWh)	
	3.5 t 超～12 t	10年規制ディーゼル車並 (5.9 g/kWh)	
12 t 超		11年規制ディーゼル車並 (5.9 g/kWh)	

粒子状物質（PM）排出基準

重量区分等		自動車NO <sub>x</sub> ・PM法	
		排出基準	適用時期
ディーゼル乗用車		14年規制ディーゼル車の 2分の1の値 (0.055 g/km) ※	H14.10.1
貨物・バス	1.7 t 以下		
	1.7 t 超～2.5 t	15年規制ディーゼル車の 2分の1の値 (0.06 g/km)	
	2.5 t 超～3.5 t	15年規制ディーゼル車の 2分の1の値 (0.175 g/kWh)	
	3.5 t 超～12 t	10年規制ディーゼル車並 (0.49 g/kWh)	
12 t 超		11年規制ディーゼル車並 (0.49 g/kWh)	

表2 使用過程車に対する猶予期間

車種	貨物自動車		バス		ディーゼル乗用車	特種自動車
	普通	小型	大型	マイクロ		
猶予期間 (初度登録からの年数)	9	8	12	10	9	10

※特種自動車のうち、構造及び使用の実態が特殊なものについては、別途定められる。

## 2-2 大阪府自動車NOx・PM総量削減計画の概要

### I. 経緯

・平成5年11月 「大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画」策定

特定地域内	平成2年度	平成12年度 (計画目標)	平成12年度 (実績)
自動車NOx排出量 (トン/年)	31,380	21,420	23,430
環境基準達成率	66%	概ね達成 (90%以上)	79%

・平成15年7月 「大阪府自動車NOx・PM総量削減計画」策定



### II. 目標

#### NOx (窒素酸化物)

○平成17年度までに、前計画の目標である

「二酸化窒素に係る環境基準の概ね達成」を実現

○平成22年度までに、二酸化窒素に係る環境基準を達成

対策地域内	平成9年度	平成17年度 (計画中間目標)	平成22年度 (計画最終目標)
自動車NOx排出量 (トン/年)	27,260	20,950	16,450
環境基準達成率	64%	概ね達成 (90%)	達成 (100%)

#### PM (粒子状物質)

○平成22年度までに、浮遊粒子状物質に係る環境基準を達成

対策地域内	平成9年度	平成17年度 (計画中間目標)	平成22年度 (計画最終目標)
自動車PM排出量 (トン/年)	3,170	1,200	740
環境基準達成率	28%	—	達成 (100%)



自動車公害を克服し、健康的で安心な暮らしを確保します。

### Ⅲ. 施策の展開

#### ○ ディーゼル車を中心とした対策の重点的推進

##### 《低公害車・低排出ガス車を 約200万台普及》

- ・トラック・バスへの短期の集中導入等への支援
- ・エコステーションの整備促進
- ・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

##### 《単体規制・車種規制の強化》

- ・NO<sub>x</sub>を40～50%、PMを75～85%削減（新長期目標）
- ・排出基準適合車への早期代替の促進

##### 《ディーゼル黒煙の低減》

- ・整備不良ディーゼル車府民通報制度の推進
- ・ディーゼル微粒子除去装置（DPF等）装着支援
- ・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

#### ○ 自動車交通への依存を低減する施策の推進

##### 《自動車走行量の抑制》

- ・特定事業者への指導の徹底
- ・物流効率化指導指針の策定・指導
- ・輸送効率の向上
- ・鉄道・海運の積極的活用
- ・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

など

##### 《交通流の円滑化による環境負荷の抑制》

- ・バイパス等の道路網の整備による渋滞緩和・解消
- ・すむと交差点対策等による即効性のある渋滞対策
- ・連続立体交差化事業等のボトルネック対策
- ・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

#### ○ 局地汚染地域の解消

- ・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

##### 【進行管理】

- ・「総量削減計画策定協議会」による進行管理
- ・府民代表・学識経験者で構成する「進行管理検討委員会」による点検・評価
- ・結果の公表
- ・平成17年度に中間評価を実施

##### 【府民・事業者・民間 団体等との連携】

- ・府民・事業者・民間団体の参画や協働による一層の取組みの推進
- 〔整備不良ディーゼル車府民通報制度の推進・「大阪自動車公害対策推進会議」の活用等〕
- ・近隣府県との十分な連携の確保、相互調整

##### 【新たな施策の調査検討】

- ・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