

#### 4 参考資料

(3) 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）関連資料

オ 自動車排出窒素酸化物及び自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する基本方針（平成14年4月 閣議決定）

自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針

#### 第1 対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に関する目標

窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域（以下「対策地域」という。）においては、自動車交通の集中、増大等に伴って、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気汚染が厳しい状況にあることに鑑み、対策地域における自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質（以下「自動車排出窒素酸化物等」という。）の削減に係る各種の対策を、国、地方公共団体、事業者、国民の緊密な協力の下で本基本方針等により総合的かつ強力に推進していくこと等により、対策地域において、二酸化窒素については平成22年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準(昭和53年環境庁告示第38号)を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、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準(昭和48年環境庁告示第25号)をおおむね達成することを目標とする。

#### 第2 総量削減計画の策定その他対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項

##### 1 総量削減計画の策定に関する基本的事項

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(平成4年法律第70号。以下「特別法」という。)第7条に基づく窒素酸化物総量削減計画及び第9条に基づく粒子状物質総量削減計画（以下「総量削減計画」という。）は、対策地域の実情を踏まえ、「2 対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項」に掲げる各種施策等の推進により、平成22年度までに、二酸化窒素については二酸化窒素に係る大気環境基準をおおむね達成し、浮遊粒子状物質については自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されるように自動車排出窒素酸化物等の総量を削減することを目途とし、一の計画として策定するものとする。その際、目標の着実な達成に向けた施策の進行管理に資するため、平成17年度までに達成すべき自動車排

出室素酸化物等の総量についての削減目標量についても定めるものとする。この場合、当該地域における自動車排出室素酸化物等及び自動車以外の室素酸化物発生源における室素酸化物等の排出の状況並びにこれらの見通しについて評価分析を行い、自動車以外の室素酸化物発生源等に係る大気汚染防止法等に基づく対策にも考慮を払いつつ、併せて特別法に基づく車種規制等の措置を前提としながら、今後講ずべき施策を総合的に検討し、実効ある計画を策定するものとする。

なお、総量削減計画と対策地域の開発に係る諸計画との整合が図られるよう配慮し、全体として調和のとれたものとする。

## 2 対策地域における自動車排出室素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項

### (1) 自動車単体対策の強化等

平成12年11月の中央環境審議会答申に基づき、ディーゼル新長期目標の早期達成、燃料品質対策等の自動車排出ガス低減対策を着実に推進するとともに、点検・整備の確実な実施等を図るため、指導・監視の徹底、効果的な取締りの実施を図るものとする。

さらに、自動車排出室素酸化物等の低減技術の研究開発を推進し、適切なものについては、その普及を図るものとする。

### (2) 車種規制の実施等

特別法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施を図るとともに、室素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準の適合車への早期の転換の促進のための所要の支援措置を講ずるものとする。

さらに、対策地域内への流入車についても、できるだけ室素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準の適合車とするよう自動車の使用者に対する啓発活動を行うものとする。

### (3) 低公害車の普及促進

低燃費かつ低排出ガス認定車を含め、低公害車の一層の普及を支援するとともに、燃料供給施設の整備拡充のための所要の支援措置を講じる。また、普及のための広報等を積極的に推進するものとする。これらの施策を通じ、低公害車の大量普及を促進する。

また、燃料電池自動車の実用化や現行の大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の技術開発を早急に進め、その普及を図るものとする。

さらに、国等による環境物品等の調達等の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づき、国等においては低公害車への切り替えを着実に進めるとともに、地方公共団体においては率先して低公害車の導入に努めるものとする。

### (4) 交通需要の調整・低減

効率的な物流システムを構築し、輸送効率の向上を図るため、営業用トラック

の積極的活用、共同輸配送の推進、帰り荷の確保等について理解と協力を促すとともに、高度道路交通システム（ITS）による物流の情報化を推進するものとする。なお、発注方法の改善等についても事業者に対し理解と協力を促すものとする。

また、対策地域内の自動車交通量の軽減を図るため、規制の見直しや新技術の導入等を通じた海運・鉄道の競争力強化、中長距離の物流拠点間の幹線輸送を中心として、輸送力を増強するための船舶、港湾、鉄道等の整備、物流拠点への連携を強化するためのアクセス道路等の整備による海運・鉄道の積極的活用（モーダルシフト）を通じて適切な輸送機関の選択を促進するものとする。

さらに、トラックターミナル等の物流施設の複合化、高度化を推進するとともに、機能、立地等を考慮したより効率の良い物流システムの構築のため、再配置及び集約立地を含めた物流拠点の計画的な整備を行うものとする。

公共交通機関の利用促進を図り、自家用乗用車利用の抑制に資するため、公共交通機関のサービス・利便性の向上を進めるほか、鉄道等の整備、バスロケーションシステムやバス優先信号制御等を行う公共車両優先システム（PTPS）の整備をはじめとする高度道路交通システム（ITS）の推進等を図るとともに、駅周辺の乗り継ぎの改善のため、駅前広場、歩道、パークアンドライド駐車場、自転車駐車場など交通結節点の整備を推進するものとする。

さらに、パークアンドライド、時差出勤など都市内交通を適切に調整する施策を推進する。

また、徒歩や自転車の利用促進のための自転車道等の施設整備を進めるとともに、不要不急の自家用乗用車使用の自粛を呼びかけるものとする。

#### （5）交通流対策の推進

交通の分散や道路機能の分化を図るため、環状道路、バイパス等幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、交差点や踏切での交通渋滞の解消を図るため、立体交差化、右折専用レーンの設置等交差点の改良及び道路と鉄道との連続立体交差化等のボトルネック対策を進めるものとする。

また、道路整備の状況をも踏まえつつ、中央線変移等の交通規制の効果的な実施を図るとともに、駐車場の整備、違法駐車の効果的な排除等の総合的な駐停車対策を推進するものとする。さらに、交通管制システム、信号機その他の交通安全施設の整備、交通渋滞や駐車場等に係る情報の収集及び的確な提供を行う道路交通情報通信システム（VICS）等の整備拡充並びにノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）の整備等高度道路交通システム（ITS）の活用、路上工事の縮減、情報通信を活用した交通代替の推進等を通じて、自動車交通流の円滑化を図るものとする。また、国等においては、ETC車載器及び3メディア対応型VICS車載機の率先導入、普及・広報等に努めるものとする。さらに、交通流の円滑化に資するため、正確かつ適切な道路交通情報を提供する民間の取組を促進する。

交通流と大気汚染の相関を分析し、都府県境を越える信号制御の連動、う回誘

導等により自動車起因の大気汚染を低減する施策を研究し、その実用化を図るものとする。

#### (6) 局地汚染対策の推進

二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度の高い交差点周辺部等の汚染メカニズムについて解析調査等を行うとともに、交差点の改良等地域の実情に応じた効果的な施策を進めるものとする。

#### (7) 普及啓発活動の推進

自動車排出窒素酸化物等の問題は、事業者及び国民の活動と非常に深く関わっていることから、事業者及び国民が、特別法第4条及び第5条に規定された責務について十分理解を深め、自動車排出窒素酸化物等による大気汚染の防止について努力するように、事業者に対しては特別法第15条第1項の規定による判断の基準となるべき事項についての周知徹底等を行い、国民に対しては窒素酸化物排出量及び粒子状物質排出量等の低減に効果のある自動車使用方法等についての理解を求め、協力を促すなどの普及啓発活動を積極的に展開するものとする。

また、国、地方公共団体は、低公害車の普及拡大や二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の高濃度期における対策の推進のため、各種の普及啓発活動を実施するものとする。

### 3 事業者の判断の基準となるべき事項の策定に関する基本的事項

特別法第15条第1項の判断の基準となるべき事項については、製造業、運輸業その他の事業を所管する大臣が、別紙の第1及び第2の事項を盛り込むとともに、別紙の第3の事項を事業の実態に応じて盛り込んで、策定するものとする。

## 第3 その他対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に関する重要事項

### 1 地方公共団体間の連携

自動車起因の窒素酸化物汚染及び粒子状物質汚染の広域性に鑑み、対策地域間における連携を確保し、相互に十分な調整を図るものとする。

### 2 総量削減計画の進行管理

自動車排出窒素酸化物等の削減施策は広範囲な分野に及ぶため、関係機関の協力の下に総合的に推進していく必要があること、また、目標の着実な達成のためには施策の進捗状況を的確に把握・評価し、必要に応じその後の施策のあり方を見直す必要があることに鑑み、総量削減計画策定後においても関係者と密接に連携を図りつつ、施策の進捗状況の的確かつ継続的な把握と評価に努め、総量削減計画の進行管理を着実に実施するものとする。なお、総量削減計画の進行管理のため、施策の進捗状況の的

確な把握、評価を可能とする手法を早期に整備するとともに、必要なデータの収集を行うものとする。また、国及び地方公共団体は情報の交換に努めるものとする。

また、総量削減計画の進行管理については、その結果を公表するものとする。

### 3 調査研究

対策地域において自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染状況の的確な監視・測定を行うため、監視測定局の新設や適正配置を進めることなどにより、監視測定体制の整備充実等図るとともに、自動車排出窒素酸化物等の全体の動向の継続的な把握に努めるものとする。

また、対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の一層の削減を図るための諸施策に関する調査検討を進めるものとする。