

環境審議会答申第46号
平成15年8月20日

兵庫県知事 井戸敏三様

兵庫県環境審議会会長 天野明弘

ディーゼル自動車の運行規制について（答申）

平成14年12月19日付け諮問第87号で諮問のありました標記のことについては、審議の結果、下記のとおり答申します。

記

- 1 自動車から排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準の早期達成を図るためには、別添の「ディーゼル自動車の運行規制について」に基づき、条例を制定することが適切である。
- 2 条例の施行に際しては、その内容を十分に周知するとともに、あらたな負担が必要な事業者等に対し、適切な支援策を設けるほか、県警との連携、検査体制の充実等による実効性の確保に努める必要がある。
- 3 自動車公害を防止するためには、県民、市町、関係機関が連携した取り組みを図る必要があり、今後とも、兵庫県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を踏まえ、その体制の充実及び施策の推進が図られるよう期待するものである。

ディーゼル自動車の運行規制について

平成15年 8 月

兵庫県環境審議会大気環境部会

目 次

はじめに	1
1 運行規制の必要性	2
2 規制対象と方法	3
2.1 規制の基本的考え方	3
2.2 規制対象地域	3
2.3 規制対象車種	4
2.4 規制開始時期・適用猶予期間	4
2.5 適用除外路線等	4
2.6 規制対象地域・車種等の見直し	4
3 規制の実効性の確保等	5
3.1 罰則等	5
3.2 荷主指導	5
3.3 その他	5
4 支援策等	5

< 兵庫県環境審議会大気環境部会審議経過 >

はじめに

モータリゼーションの進展とともに自動車公害問題が全国的に顕在化し、兵庫県においても、国道43号線道路訴訟、尼崎公害訴訟が提起されるなど、深刻な社会問題となっている。

平成4年に制定された「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」により、兵庫県では、神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市及び川西市の7市の地域を対象に平成5年11月に自動車排出窒素酸化物総量削減計画を策定し、自動車単体対策、車種規制、低公害車の普及、物流・人流対策、交通流対策、普及啓発等の施策を実施し、目標達成に努めてきた。削減計画は一定の成果を上げたものの、自動車排出窒素酸化物を目標量まで削減することができず、依然として環境基準を達成しない測定局が残ることとなった。

さらに、二酸化窒素に加え自動車排出粒子状物質の問題も顕在化してきたことから、国は平成13年6月に「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」を「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「法」という。)に改正し、粒子状物質を規制対象に加えるとともに、対象地域を拡大するなど、車種規制の強化を図り、平成14年10月から施行した。兵庫県では、浮遊粒子状物質に係る環境基準が未達成であった播磨地域の4市2町(姫路市、明石市、加古川市、高砂市、播磨町、太子町)が新たな対策地域として追加指定されている。

法による車種規制は、法対策地域である11市2町の区域内の自動車に限られた規制であり、法対策地域外から流入する自動車には適用されない。このため、兵庫県では、平成14年12月に当審議会に対し、環境基準の早期達成のため、法対策地域に流入するディーゼル自動車の規制について諮問した。あわせて、兵庫県では、平成14年12月27日から1ヶ月間パブリック・コメントを募集した。これに対し、約2,000人から意見が寄せられ、ほぼ賛否同数の結果となったが、主な反対意見としては、車の更新に多大な資金が必要となり、経営圧迫に一層の拍車がかかること、流入車への規制は物流・人流に深刻な影響を及ぼす等の内容であった。

兵庫県からの諮問について、当審議会大気環境部会で審議を重ねた結果、平成15年2月の段階で、

現在の環境の状況を踏まえると、条例を含めて、規制が早期に必要である。パブリック・コメントに見られるように、事業者の十分な理解を得る必要がある、このためには、削減効果、実効性等の課題について、さらに継続

審議を重ねていく必要がある。

同部会の審議を深めるため、学識者等による調査委員会を設置する。との判断にいたった。

これを受けて、兵庫県では学識者による調査委員会を設置し、6回にわたる調査審議が行われた結果、8月13日に、規制対象地域、規制対象車種等についての検討結果の報告書が示された。

当審議会大気環境部会においては、この報告書をもとに、参考人による意見陳述等の内容も参考にしながら、ディーゼル自動車の運行規制について審議し、その結果を次のとおりとりまとめた。

1 運行規制の必要性

自動車排出ガスの規制としては、大気汚染防止法に基づき自動車単体からの汚染物質の排出量を規制する「単体規制」が全国的に適用されているほか、法に基づき、自動車交通が集中し、既存の対策のみでは環境基準の確保が困難な地域が対策地域として指定され、排出基準に適合していない車両は登録できない「車種規制」が行われている。

しかしながら、法の車種規制では、法対策地域外から法対策地域内へ流入する車両には適用されず、法対策地域内事業者は排出基準適合車への代替を余儀なくさせられ、法対策地域外事業者は排出基準不適合車の使用が可能であるという事業者間での不公平が生じている。法対策地域内の事業者にとって排出基準適合車への代替にかかる経済負担は大きいことから、法対策地域内から地域外への移転、廃車、廃業等が進むことが推測される。その結果、排出基準に適合しない車両の法対策地域内への流入が増加し、環境基準の達成が困難となることが懸念される。このような車種規制の課題については、法制定時に予見されており、参議院において「対策地域内へ流入するディーゼル自動車対策についての検討を行い、必要に応じて規制措置を講ずること」との附帯決議がなされている。

以上のことを踏まえると、環境基準を達成するためには、単体規制、車種規制に加え、低公害車の普及促進、交通需要の調整低減、交通流対策などを総合的に推進する必要があるが、環境基準の達成をより確実なものとするためには、法対策地域内において排出基準を満たさない車の運行を条例により規制する必要がある。

2 規制対象と方法

2.1 規制の基本的考え方

自動車は物流・人流に欠かせないものであり、その影響は幅広い範囲に及ぶことから、規制は環境基準達成のために必要最小限とするべきである。

規制対象等を検討するにあたり、次の4点を規制の基本的考え方とする。

対象地域は、現在環境基準を超過し、将来もその達成が危惧される地域とする。

車種についても、環境への負荷が大きい車とする。

円滑な対応が図られるよう、十分な猶予期間をおく。

環境基準の達成等の状況の推移により、規制対象の地域、車種等の範囲は段階的に拡大できるようにする。

2.2 規制対象地域

大気汚染防止法に基づく沿道における常時監視結果によると、最近5年間で環境基準が達成されなかったのは、二酸化窒素については、阪神地域では国道43号及び阪神高速3号神戸線、国道2号、国道171号、国道176号、県道米谷昆陽尼崎線の沿道であり、播磨地域では無く、浮遊粒子状物質（1日平均値の年間2%除外値による評価）については、阪神地域では国道171号、国道2号（神戸市垂水）及び県道尼崎池田線沿道であり、播磨地域では、国道250号（明姫幹線）沿道のみである。

さらに、将来予測結果によると、浮遊粒子状物質については環境基準を達成すると予測されるが、二酸化窒素については、国道43号（及び阪神高速道路3号神戸線）及び国道171号沿道で達成が危惧される。この地域では、国道43号線道路訴訟、尼崎公害訴訟が提起されるなど、自動車公害が深刻な社会問題となっており、環境基準の達成が強く求められているところである。

このような環境の現況と将来等を考慮すると、阪神東南部地域（神戸市東灘区、同灘区、尼崎市、西宮市、芦屋市及び伊丹市）を規制対象とすることが適切である。

ただし、環境基準が適用されない工業専用地域、臨港地区は、規制対象地域から除くことが適切である。また、西宮市北部地域（市の行政ブロックのうちの山口地区及び塩瀬地区）については、現況、将来とも環境基準の達成が見込まれるため、規制対象地域から除くことが適切である。

2.3 規制対象車種

規制対象となる車種については、1台あたりの環境負荷の大きい車種から優先的に、規制の対象としていくことが適切である。

法対策地域内走行車による窒素酸化物排出量の54%は車両総重量8t以上の大型車からのものである。また、車両総重量8t以上の大型車の登録台数割合は全国的にも小さく、因みに対策地域内でみれば7%と小さい。

このようなことから、保有車両割合が小さく、排出量負荷が大きい割合を占める車両総重量8t以上の車を規制対象とすることが、効果的であり、適切である。

2.4 規制開始時期・適用猶予期間

規制開始となる条例の施行時期については、十分な周知と円滑な買い換えが図られるような期間を考慮し、条例の施行時期は制定の1年後とすることが適切である。

また、法では、使用過程車について、原則としてトラック9年、バス12年等の適用猶予期間が設けられている。条例においても法の施行時期との差を配慮し、普通貨物自動車10年、バス13年とするなど適切な適用猶予期間を設けるべきである。

2.5 適用除外路線等

地域的な環境への影響と広域的な物流・人流への影響に配慮して、規制対象地域の周辺部に位置し、迂回路となる路線については適用除外とすることが適切である。

また、特種用途自動車のうち主として作業に使用される車両については、運行自体を主目的とせず、道路沿道環境に与える影響も少ないと考えられることから、原則として適用除外とすることが適切である。

さらに、緊急時の場合、他法令の許可等に基づき運行経路が限定されている場合及び車検等を目的として運行する場合についても、運行の状況と環境への影響を総合的に勘案し、場合によっては適用除外とすることが適切である。

2.6 規制対象地域・車種等の見直し

将来にわたり規制対象地域・車種等を適切なものとするため、規制対象地域内での運行車両の規制適合状況等について必要な監視を実施するとともに、規制対象地域内外における環境の状況をモニタリングすることにより、規制の効果を把握し、施行後3年以内を目途に、規制対象地域・車種等について必要に応じ見直すことが適切である。

3 規制の実効性の確保等

3.1 罰則等

条例では、地域の環境を保全するために、排出基準不適合車両の規制対象地域での運行が禁止される。規制にあたって実効性を確保するために、罰則制度を設ける必要があるが、行政命令違反に対する罰則だけでは、規制の実効があがらないケースも十分に予想されることから、違反車両の運行に対して罰則を適用する直罰制度を設けるべきと考えられる。この場合、運転者だけではなく使用者である法人等にも罰則を課す両罰規定を設けることが適切である。

さらに、規制の周知徹底及び円滑な実施という面から、行政側からの違反者への指導・警告を充分に行うとともに、報告徴収、立入検査、運行禁止命令等を可能とする制度を設けることが適切である。

3.2 荷主指導

荷主等に対して、排出基準に適合した車両の使用を依頼・指導することが効果的であることから、規制対象地域内外の事業者等へ条例の周知徹底を図るとともに、排出基準不適合車の使用の中止を指導する必要がある。荷主等への指導の実効性をあげるためには、報告徴収、立入検査等を可能とする制度を設けるとともに、荷主等として適切な措置を講じない場合には一定の社会的不利益を受ける制度(公表制度等)を設けることが適切である。

3.3 その他

運行規制や荷主等への指導規定に加え、県・市町等行政においては、グリーン配送(物品の配送等にあたって、環境上の配慮からより環境負荷の少ない車を使用すること。)を実施することが望ましく、県は、自ら率先して取り組むとともに、国、市町等関係機関に働きかけを行う必要がある。

4 支援策等

パブリック・コメントや業界団体との意見交換等を通じ要請のあった支援策としては、買い換え補助や税の軽減措置のほか、融資に係る信用保証制度を利用しやすく改善することや、低利融資を利用できない事業者に対する割賦貸与方式の導入等があった。また、窒素酸化物と粒子状物質の両方を除去できる後付けの排ガス処理装置の早期開発とその導入支援や、高速道路の料金値下げを求める声があった。

パブリックコメント等での事業者の意見や現状の支援制度を踏まえ、次のような支援策を検討する必要がある。

融資制度

新たな規制の対象となる車両（車両総重量 8 t 以上の法対策地域外登録車）に対する買い換え促進のための現行の融資制度を改善すること。

新たな支援制度

現行の融資制度では、信用保証協会による保証が得られず、融資を受けられないケースがあり、条件の緩やかな支援制度の創設が要請されている。このため、担保力が不足し、融資による資金調達が困難な小規模事業者に対する割賦貸与制度等を創設すること。

国の支援制度

及び の制度の検討にあたっては、国の融資制度との分担を十分に踏まえるものとし、国制度利用の場合の利子補給制度を創設すること。（法の対策地域内外の利子の差の解消）。

自動車取得税

法対策地域内外の軽減率に差のある自動車取得税の内外を平等化すること。

排ガス処理装置

法の排出ガス基準に適合させるための窒素酸化物と粒子状物質の両方を処理する装置については、国が性能評価制度を設けているものの、開発、実用化されていない現状である。このため、国、メーカー等に対する開発、実用化の要請並びに今後、実用化された場合に導入補助を行うこと。

高速道路料金

国道 4 3 号の迂回路となる阪神高速道路 5 号湾岸線においては、公団による大型車を対象に利用料金を割引する環境ロードプライシングの試行が行われている。県として、その試行の継続や実効性の向上についての公団等へ要請すること。

なお、法の車種規制については、財産権の侵害にはあたらないとする国（国土交通省・環境省）の見解があり、条例についても、規制対象地域内の運行を規制するだけで規制対象地域外での運行は可能であるため、直接財産権を制限しているものではなく、補償的な廃車の買い上げはできないと考えられる。また、規制適合車の購入費用に対する補助については、自動車という個人や事業用資産への補助になることから、制度として設けることは、無理があると考えられるが、他都府県の実施状況を勘案し検討する必要もある。

兵庫県環境審議会大気環境部会審議経過

年 月 日	場 所	審 議 内 容
平成14年12月19日	県民会館	「ディーゼル自動車の運行規制について」諮問 自動車 NOx・PM 法の対策地域を対象とするディーゼル自動車の運行規制について、趣旨、必要性等を県が説明。 適用除外路線の指定の考え方、規制の実効性、違反者への措置等について十分な検討が必要との指摘。
平成14年12月26日	神戸市教育会館	ディーゼル自動車の運行規制について審議 規制方策の概要、骨子案及びパブリックコメント募集案について県が説明。 パブリックコメントの内容はわかりやすくするとともに、規制の周知徹底、支援策等の必要性について指摘。
平成15年 1 月 28日	同上	ディーゼル自動車の運行規制について審議 パブリックコメントの結果及び関係団体からの意見について、県から説明。 施行時期や猶予期間、支援措置等について多くの意見があることから、慎重な審議が必要との結論。
平成15 年 2 月 3 日	同上	ディーゼル自動車の運行規制について審議 パブリックコメントの意見及びそれに対する考え方、今後の検討の方向を県が説明。 審議会での議論の整理として、次の3点について合意。 ア 現在までの環境の状況を踏まえると、条例を含めて規制は早期に必要。 イ パブリックコメントに見られるように、事業者の十分な理解を得る必要がある、このためには、削減効果、実効性等の課題について、さらに審議を重ねていくことが必要。 ウ 審議を深めるため、学識者による調査委員会を設置。
平成15年 7 月27日	神戸市産業振興センター	参考人6名による意見陳述を実施。
平成15年 8 月13日	ひょうご女性交流館	自動車運行規制について審議 調査委員会による調査結果「自動車運行規制に係る調査について」について、委員会からの報告と県からの説明。 条例効果の程度、阪神高速3号神戸線及び名神高速道路の適用除外の可能性等について、次回説明を求めるとの意見。
平成15年 8 月20日	同上	自動車運行規制及び答申案について審議 自動車排出窒素酸化物削減量等及び答申案について県から説明。 一部の表現を修正のうえ答申案を了承。