

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、首都圏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

八 都 県 市 首 脳 会 議

座 長

神奈川県知事

松 沢 成 文

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

横浜市 長

中 田 宏

川崎市 長

阿 部 孝 夫

千葉市 長

鶴 岡 啓 一

さいたま市 長

相 川 宗 一

(別紙)

埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県の一都三県は、平成 15 年 10 月 1 日から条例によるディーゼル車規制を実施し、八都県市で連携協力してディーゼル車の排出ガス対策に取り組んでいる。八都県市における平成 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。

一都三県のこうした大気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NOx・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、国は、規制のかからない対策地域外からの旧式車両の流入を放置するなど、高濃度汚染の解消に向けた十分な対策を講じていない。

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。

国の使用過程車及び新車への対策は不十分であり誠に遺憾である。首都圏の大気環境改善を早期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NOx・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、早急に自動車NOx・PM法の不十分な点を明らかにし、流入車両規制などの追加的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。

4 局地汚染対策の実施

窒素酸化物や浮遊粒子状物質による局地的な高濃度汚染地域について、国が自らの責任において率先して、抜本的な対策を確立、実施すること。

5 車両買換えに対する支援策の充実強化

自動車NO_x・PM法の規制に対応して車両買換えを余儀なくされる事業者等に対する支援策のなお一層の充実強化を図ること。

また、支援に際しては、最新規制に適合する車両など、より低公害な車両への買換誘導が図られるようにすること。

6 NO_x・PM低減装置の開発促進

自動車NO_x・PM法に対応する、NO_x・PM低減装置は、ごく一部のエンジン型式に対応する装置が開発されているのみであることから、多くのエンジン型式に対応する低廉なNO_x・PM低減装置の開発を行うよう、自動車メーカーに対して指導を行うこと。

また、NO_x・PM低減装置の装着を希望する事業者に対し、国の支援策を創設すること。

以上

