

1 . 政策課題の重要性

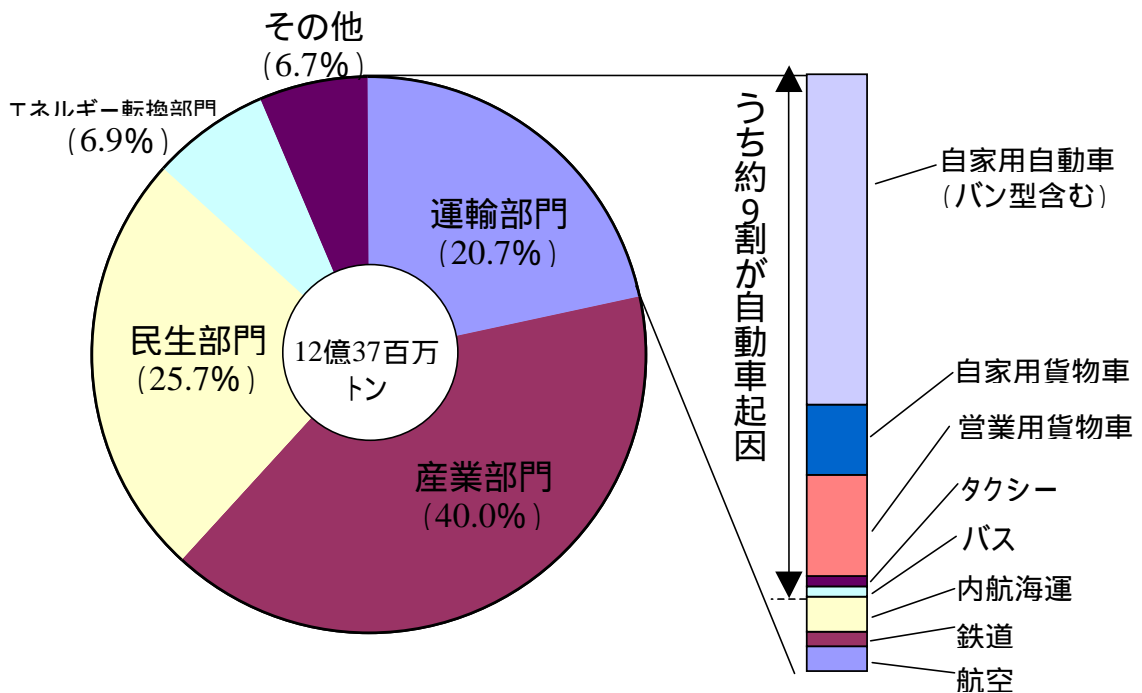
(1) 地球温暖化問題

1997年の京都会議(気候変動枠組条約第3回締約国会議)において、「京都議定書」が採択され、わが国は2008～2012年の目標期間(第一約束期間)に、1990年を基準として温室効果ガス排出量の6%削減を目指すこととされた。

これを受けて、わが国では、2002年3月、地球温暖化対策推進本部において「地球温暖化対策推進大綱(以下、「大綱」という。)を決定し、第一約束期間における国際約束の達成を図り、さらに長期的・継続的な排出削減が組み込まれた社会の構築を目指すこととしており、温室効果ガスの排出削減に向けて国内外の機運が高まっている。

我が国全体のCO2排出量の約2割を占める運輸部門(図1-1)については、1990年から2000年の間に約21%と増加しており、2010年の時点で何も対策をとらなければ1990年比で約4割増加すると見込まれている。このことから、これを90年比約17%増(ほぼ95年比と同レベル)に抑制し、約4600万tのCO2を削減することが求められている。

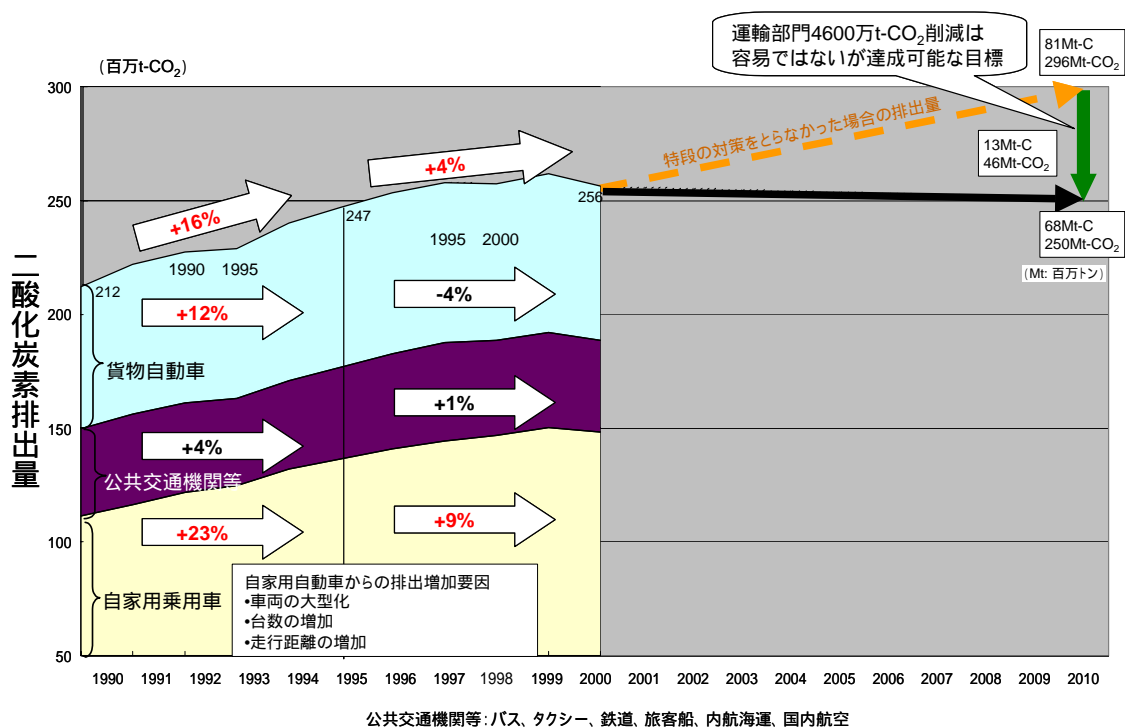
図1-1 我が国における二酸化炭素排出量の部門別構成割合



出典：国土交通省作成資料

運輸部門からのCO₂排出量の約9割が自動車に起因している。さらに、1995年以降2000年までのCO₂の排出状況を見ると、貨物自動車については4%の減少、公共交通機関等は1%の増加となっている一方で、自家用乗用車からの排出量は、走行距離の増加・車両の大型化により、引き続き9%の伸びと増加傾向が続いている(図1-2)。自家用乗用車からのCO₂排出は、運輸部門全体の約6割を占めているから、交通流対策やモーダルシフト、公共交通機関の利用促進といった対策を講ずる一方で、自動車単体からのCO₂排出を削減することが特に重要であると考えられる。

図1-2 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

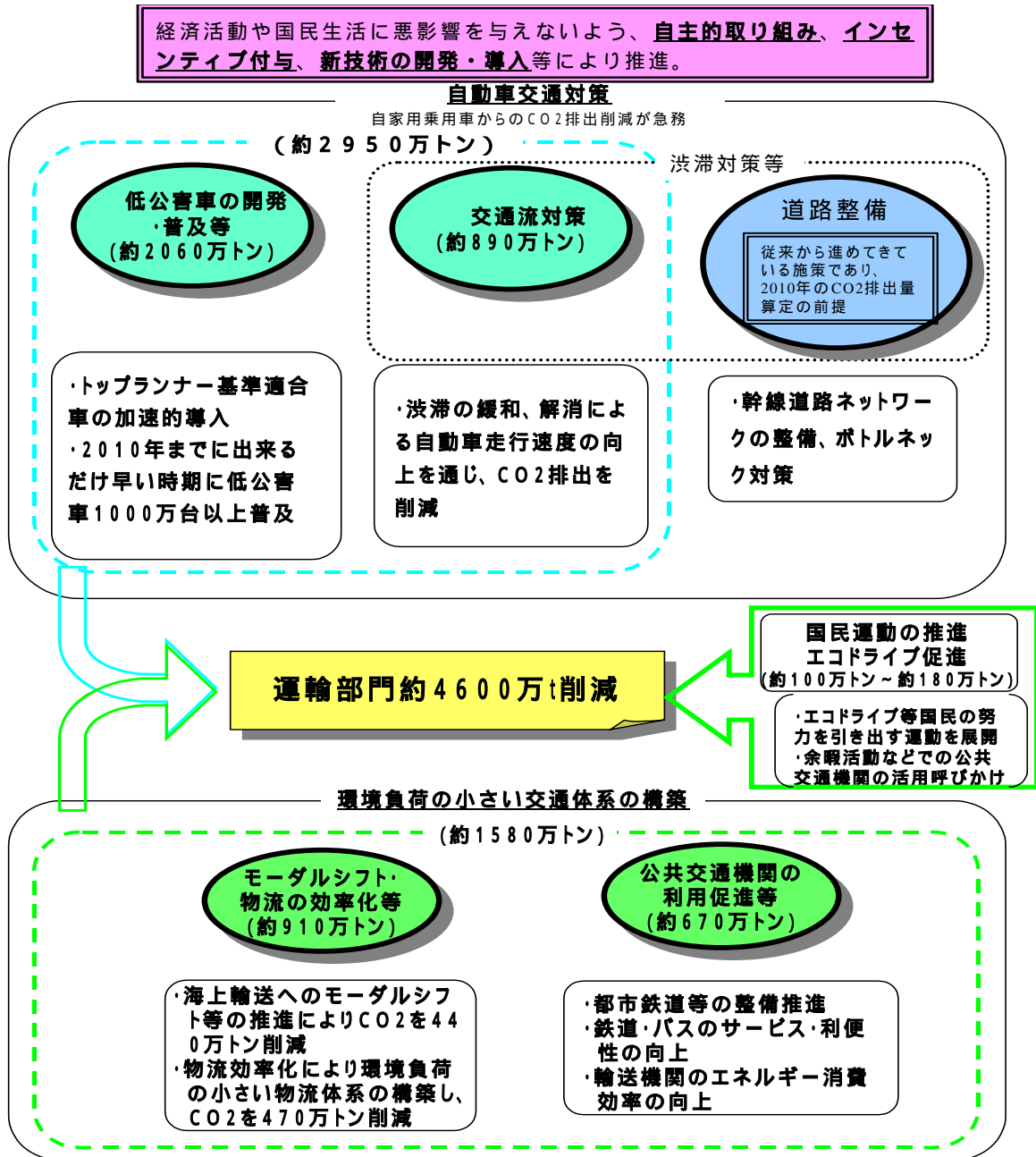


出典：国土交通省作成資料

さらに、大綱では、「京都議定書の6%削減約束の達成への取組が、我が国の経済活性化、雇用創出などにもつながるよう、技術革新や経済界の創意工夫を生かし、環境と経済の両立に資するような仕組みの整備・構築を図る。」ことも求められている。このような観点からも、自動車の持つ利便性を損なわずに、自動車からのCO₂排出量を削減することができる低公害車の開発・普及が重要な政策課題となっている。

このため大綱において、低公害車の開発・普及等により、運輸部門の削減目標の約4割を占める2060万t-CO₂の排出削減を見込んでいる(図1-3)。

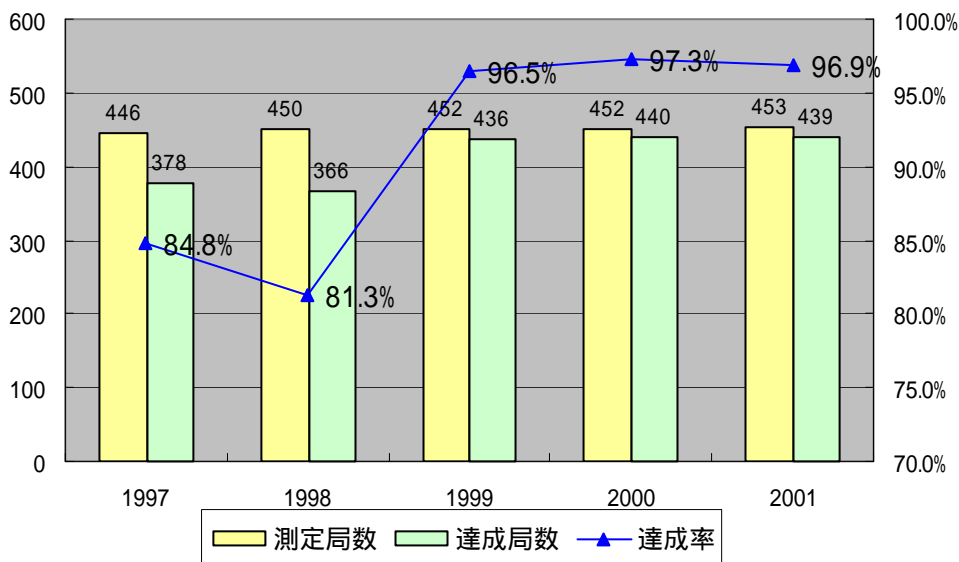
図1-3 運輸部門の地球温暖化対策の考え方



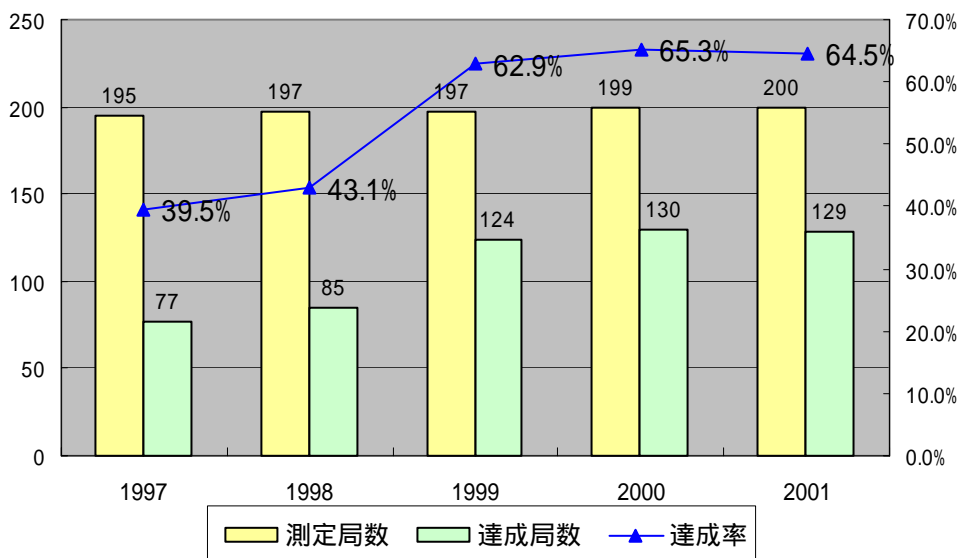
(2) 大気汚染問題

大気汚染問題も依然として深刻であり、NO₂ について 2001 年度の環境基準非達成局の地域別分布状況をみると、一般大気環境測定局（一般局）については、埼玉県、東京都、神奈川県、大阪府に分布しており、自動車排出ガス測定局（自排局）については、自動車 NO_x・PM 法の対策地域を有する都府県を中心に 15 都府県に分布している。自動車 NO_x・PM 法の対策地域における NO₂ 環境基準達成率は、一般局で 96.9%、自排局で 64.5%となっており、前年度と比較して一般局、自排局とも横這いとなっている（図 1 - 4）。

図 1 - 4 自動車 NO_x・PM 法対策地域における NO₂ 環境基準達成
一般環境大気測定局



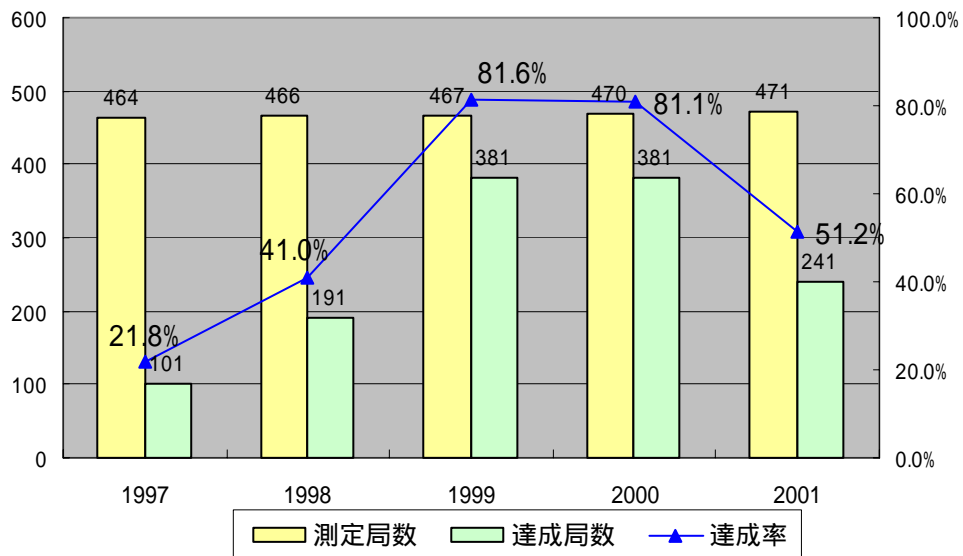
自動車排出ガス測定局



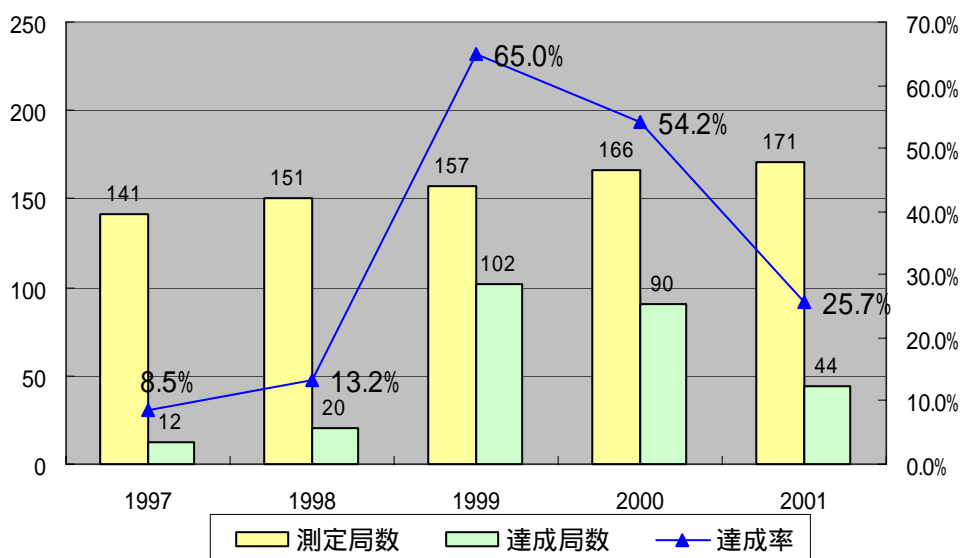
出典：環境省ホームページより作成

また、SPM について 2001 年度の環境基準非達成局の地域別分布状況を見ると、関東地域を中心に全国に広く分布している。自動車 NOx・PM 法対策地域における SPM 環境基準達成率は、一般局で 51.2%、自排局で 25.7%に低下しており、依然厳しい状況が続いている（図 1 - 5）。

図 1 - 5 自動車 NOx・PM 法対策地域における SPM 環境基準達成
一般環境大気測定局



自動車排出ガス測定局



出典：環境省ホームページより作成

大都市圏において排出されている NOx、PM のそれぞれ約 5 割、約 4 割は自動車部門からのものであり、うち NOx に関しては約 8 割が、PM に関しては全てがディーゼル車からの排出量である（図 1 - 6、図 1 - 7）。また、使用過程にあるディーゼル貨物車の初年度登録年を見ると、44%が PM 未規制車であり、さらに、70%が自動車 NOx・PM 法の車種規制を満たしていないと考えられる（図 1 - 8）。

図 1 - 6 大都市圏における NOx 排出状況（1997 年度）

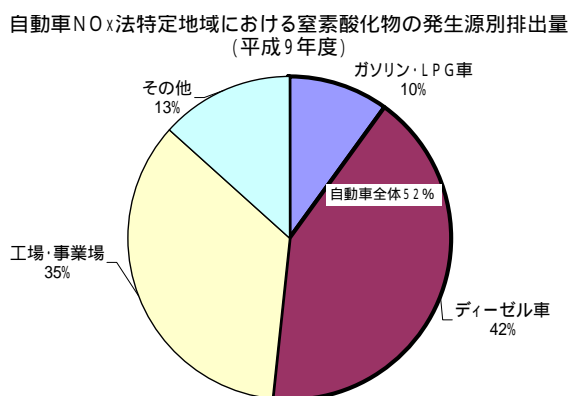


図 1 - 7 関東及び関西における粒子状物質の発生源別寄与濃度割合（1994 年度）

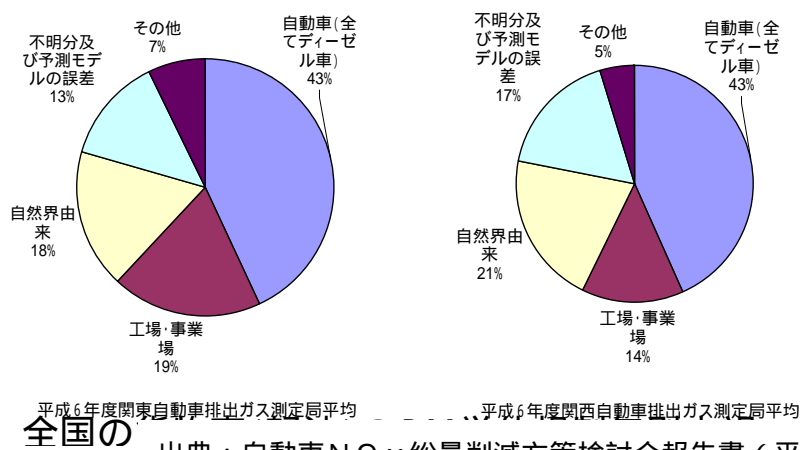
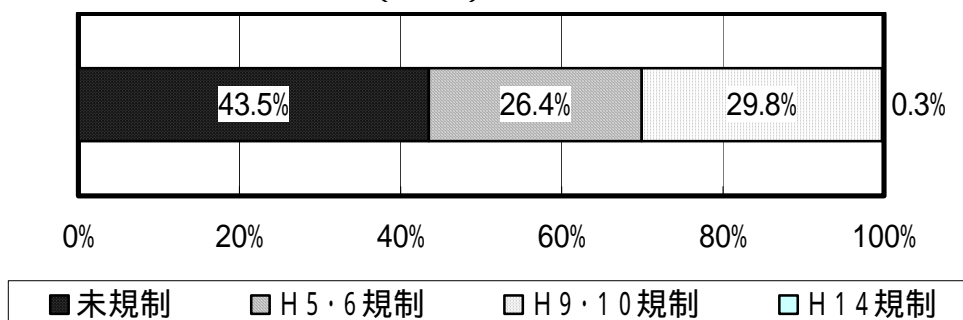


図 1 - 8 全国の貨物車（軽油）の PM 単体規制年別内訳



このような状況のなか、尼崎公害訴訟（1987年12月提訴）の一審判決が2000年1月31日に出され、損害賠償請求の一部に加え、我が国の公害裁判ではじめて排出ガスの差し止めが認められた。本判決を受けて、同年12月8日に和解が成立した。続いて、名古屋公害訴訟の一審判決（1998年3月提訴）が2000年11月27日に出され、尼崎公害訴訟と同様に排出ガスの差し止めが認められた。本判決を受け、2001年8月8日に和解が成立した。国は、国道43号線沿線や国道23号線沿線について、低公害車の開発・普及等の環境対策を積極的に推進していくことを約束した。

また、同様に大気汚染の状況が深刻化している東京23区内の地域に関しては、2003年2月に関係4省庁がとりまとめた「東京都における道路交通環境対策について」においても、低公害車の開発・普及は重要な施策として位置付けられている。