

# 沿道の大気汚染問題に関する動向

平成13年6月に**自動車NO<sub>x</sub>法改正法**が成立し、平成14年10月の自動車NO<sub>x</sub>・PM法の完全施行に向け、政令改正や一部施行等が順次行われているところ。

## < 自動車NO<sub>x</sub>・PM法の動向について >

### H4.11 自動車NO<sub>x</sub>法公布

NO<sub>x</sub>法特定地域(首都圏、大阪・兵庫圏の196市区町村)において、平成12年度までにNO<sub>2</sub>の環境基準を概ね達成することを目的

- ・平成12年度におけるNO<sub>2</sub>の環境基準の達成が困難
- ・SPMによる健康影響の懸念

### H13.6 自動車NO<sub>x</sub>法改正法の成立

- ・対象物質に粒子状物質を追加し、「**自動車NO<sub>x</sub>・PM法**」に改称
- ・**対象地域の拡大**(政令事項)
- ・車種規制の強化 など

### H14.10.1 自動車NO<sub>x</sub>法・PM法の完全施行

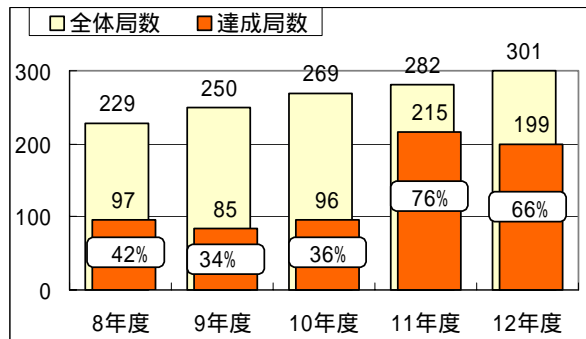
# 沿道の大気汚染の現状

旧自動車NO<sub>x</sub>法の特定地域においては、SPMは約5割、NO<sub>2</sub>は約4割の測定局で環境基準を達成していない。また、SPMとNO<sub>2</sub>の年平均値は、近年概ね横ばいとなっており、依然として沿道の大気環境は大都市圏において厳しい状況。

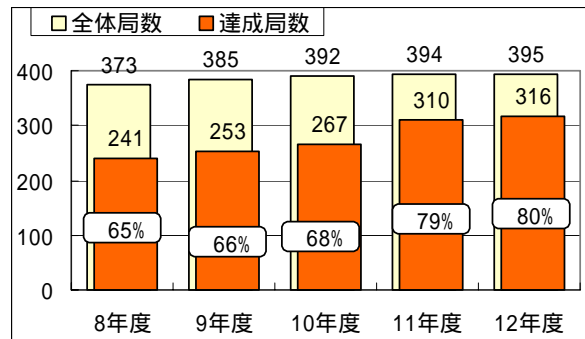
## < SPMとNO<sub>2</sub>の環境基準の達成状況 >

## < SPMとNO<sub>2</sub>の年平均値の推移 >

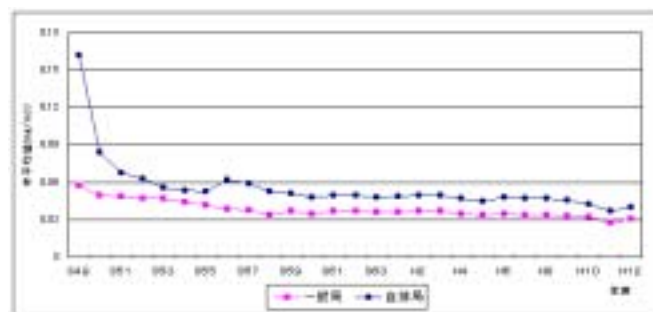
(全国:SPM)



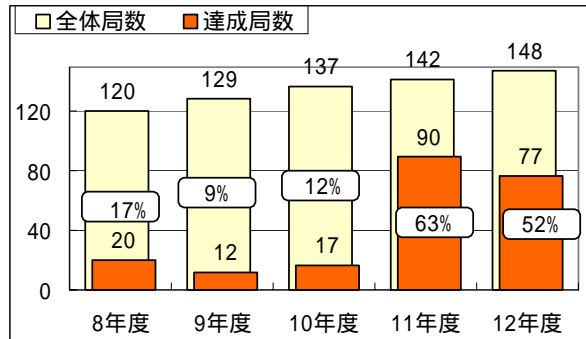
(全国:NO<sub>2</sub>) % ……環境基準達成率



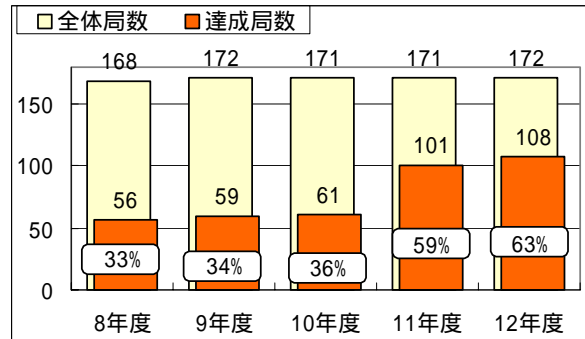
(全国:SPM)



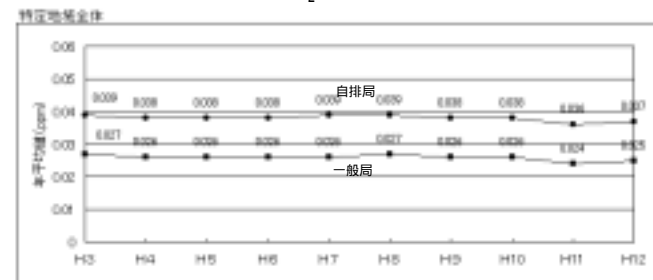
(特定地域:SPM)



(特定地域:NO<sub>2</sub>)



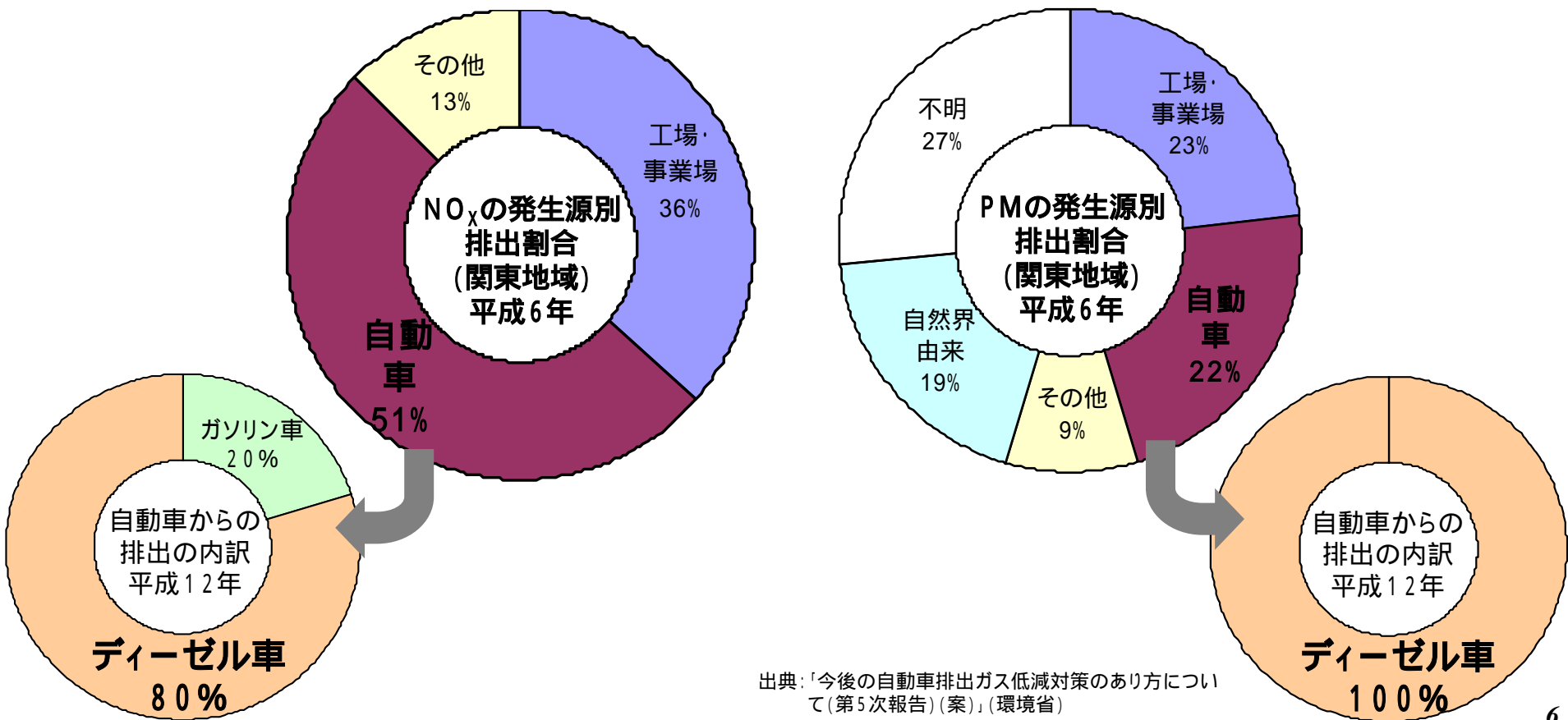
(特定地域全体:NO<sub>2</sub>)



SPM、NO<sub>2</sub>の環境基準の達成率は、平成11年度から向上しているが、その理由については現在明確になっていないところ。

# 沿道の大気汚染の要因分析

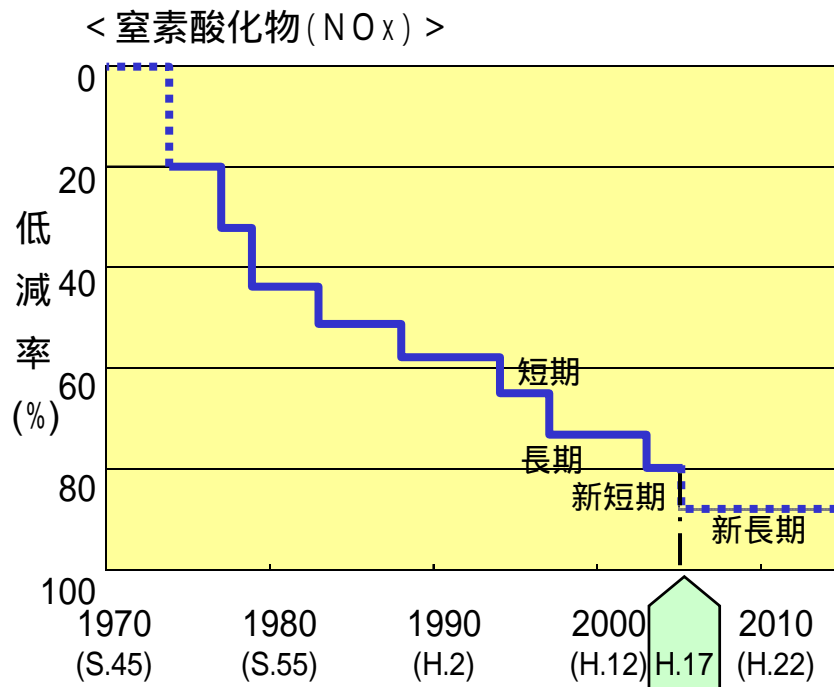
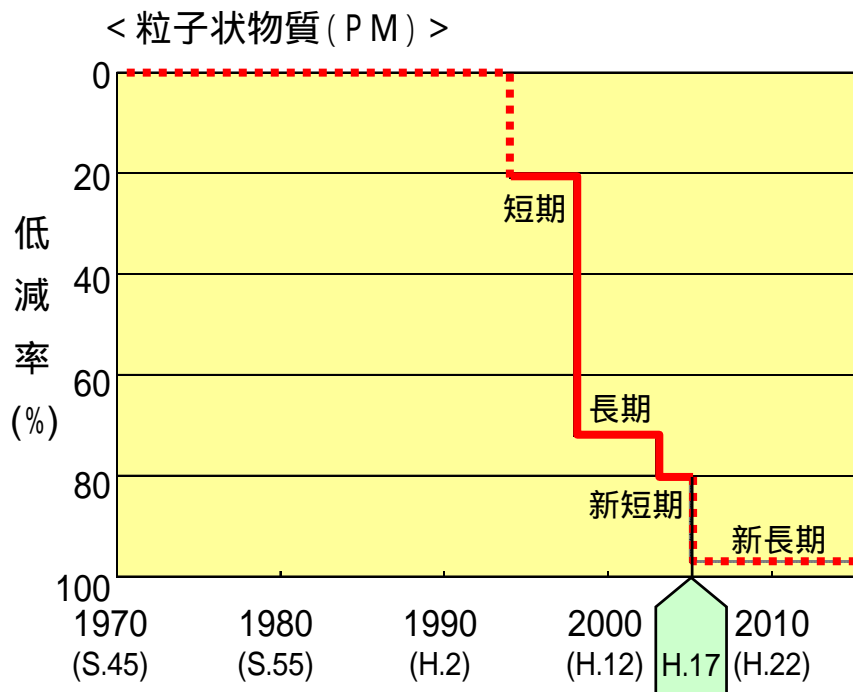
1. 自動車からのNO<sub>x</sub>の排出量は、日本におけるNO<sub>x</sub>総排出量の約5割を占めており、そのうちディーゼル車からの排出が約8割を占めている。また、自動車からのPMの排出量は、日本におけるPM総排出量の約2割を占めており、すべてディーゼル車からの排出。
2. したがって、ディーゼル車の約65%が貨物車であることに鑑みれば、**NO<sub>x</sub>とPMによる沿道の大気汚染は、ディーゼル貨物車が大きな要因**となっている環境問題であると考えられる。



# 排出ガス規制の推移

PMとNO<sub>x</sub>については、新車についての排出ガス規制が順次強化されており、平成17年より実施される新長期規制の規制値は、PMについては平成5年の規制開始前から約97%低減された値となっている。

## <ディーゼル自動車排出ガス規制値の推移（重量貨物車）>



中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第五次答申)」(案)として、平成13年3月4日から4月4日までパブリックコメントを実施

# 自動車NOx・PM法の対策地域における単体規制

自動車NOx・PM法では、対策地域内においては**特別の排出基準**が定められることとなっており、その排出基準を満たさないものは、**新車に限らず使用過程車**であっても、一定の猶予期間後に対策地域内では使用できなくなる。

## <自動車NOx・PM法の対策地域>

首都圏

■対策地域



愛知・三重圏

■対策地域



大阪・兵庫圏

■対策地域



## <自動車NOx・PM法の対策地域における排出ガス規制> (平成14年10月1日より施行)

### 排出基準設定の考え方

ガソリン車への代替が可能な乗用車及びトラック・バス(3.5t以下のクラス)については、**ガソリン車並の排出基準**(ガソリン車への代替を図るため)  
ガソリン車への代替が不可能なトラック・バス(3.5t超のクラス)については、**最新のディーゼル車並の排出基準**

ディーゼル乗用車		NOx	0.48g/km	S58規制ガソリン車並
		PM	0.055g/km	新短期規制の1/2
バス トラック	1.7t以下	NOx	0.48g/km	S63規制ガソリン車並
		PM	0.055g/km	新短期規制の1/2
	1.7t超2.5t以下	NOx	0.63g/km	H6規制ガソリン車並
		PM	0.06g/km	新短期規制の1/2
	2.5t超3.5t以下	NOx	5.9g/kWh	H7規制ガソリン車並
		PM	0.175g/kWh	新短期規制の1/2
3.5t超	NOx	5.9g/kWh	H10,H11規制ディーゼル車並	
	PM	0.49g/kWh	H10,H11規制ディーゼル車並	

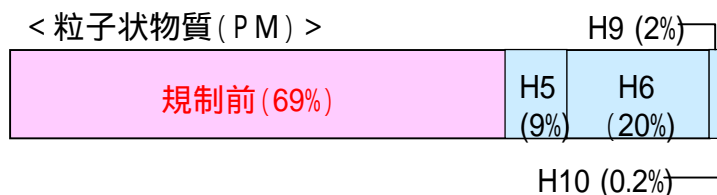
ガソリン車代替が可能

# 排出ガス規制の効果が発現するまでの時間

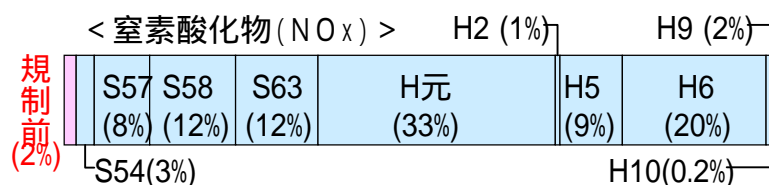
1. 自動車の排出ガス規制は**新車について適用**されるため、規制値の強化後、適合しない使用過程車が直ちに排除されることはない。平均的な車齢は、**乗用車で約9年**、**普通貨物車で約12年**であることから、規制値が強化されてからその効果が十分に発現するまでには、**概ね10年～15年程度を要するもの**と考えられる。
2. また、自動車NOx・PM法による車種規制についても、規制値に適合しない使用過程車が使用できなくなるまでには**猶予期間**が与えられている。

## < 現在走行しているトラックの規制年度別割合（平成11年度3月末現在） >

### < 粒子状物質 (PM) >



### < 窒素酸化物 (NOx) >



貨物自動車(6,325,034台)の内訳 出典: 環境省資料より作成

## < 自動車の平均使用年数 >

	平均使用年数
乗用乗用車	約9年
普通貨物車	約12年

出典: 財団法人自動車検査登録協力会資料

## < 自動車NOx・PM法の車種規制の猶予期間 >

	猶予期間
ディーゼル乗用車	9年
普通貨物車	9年
小型貨物自動車	8年
大型バス	12年
マイクロバス	10年
特殊自動車	原則10年

環境大臣が定める年数