

自動車NO_x・PM法に基づく重点対策地区について

1. 制度制定の背景

前回計画策定後の中間目標時点の平成17年度以降、国の中央環境審議会において計画の進捗状況等の評価を行ったところ、自動車NO_x・PM法対策地域において、大気環境は着実に改善しているものの、自動車交通量の多い一部の交差点等においては大気環境基準を達成していない局地的な汚染が継続していました。

また、そのような局地的な汚染については、現行法の車種規制の及ばない対策地域外からの流入車による影響が大きいこともわかってきました。

このため、大気環境基準の非達成地域において、できる限り早期に基準を達成し、達成地域においては良好な環境を維持するため、一層の対策を講ずることが必要であるとして、平成19年に法改正が行われ、重点対策地区の指定制度が導入されました。

2. 重点対策地区の指定

(1) 局地汚染対策（※粒子状物質についても同様に規定）

①窒素酸化物重点対策地区の新設

○ 都道府県知事は、窒素酸化物対策地域内で大気の汚染が特に著しく、対策を計画的に実施する必要がある地区を、窒素酸化物重点対策地区に指定。

○ 窒素酸化物重点対策計画を策定し、対策を重点的に実施。

②建物の新設に係る届出

○ 窒素酸化物重点対策地区内に新たな交通需要を生じさせる建物を新設する者に対し、排出量の抑制のための配慮事項等の届出を義務付け。

(2) 流入車対策

①自動車を使用する事業者に係る流入車対策

○ 対策地域周辺から重点対策地区のうちの指定地区へ運行する自動車を使用する一定の事業者には、窒素酸化物等の排出の抑制に関する計画作成・提出や定期報告を義務付け。

②事業者の努力義務

○ 対策地域周辺から対策地域内に運行する自動車を使用する事業者及び当該事業者に輸送を行わせる事業者に対し、窒素酸化物等の排出の抑制に係る努力義務。

3. 全国の指定の状況

なし

4. 重点対策地区の取扱について

<基本的な考え方>

三重県の対策地域内では、一部の測定局で環境基準の非達成が継続しています。

平成22年度に三重県が実施した調査結果によると、対策地域内を発着する車両は9割を占めており、対策地域を有する愛知、大阪、兵庫県及び三重県からの流入車両が8割以上

を占めること、また、非適合車両は普通貨物車で1割程度であることが分かりました。

この状況は、環境基準の非達成が継続している地域についても同様であると考えられ、対策地域を有する愛知県等からの流入については、既に適合車の使用が進んでおり、流入を規制するために周辺地域を指定する必要性はないと考えられます。

また、県内外の対策地域以外の地域からの車両の流入については、車両の登録地域が多数の市町にまたがっており、特定の地域から流入している状況ではありません。

このことから、流入車対策の方法として、重点対策地域の指定により対策地域の周辺の一部の地域から流入する非適合車両を抑制する方法では、ごく一部の地域からの流入車両しか規制できず、効果が薄いと考えられます。

平成 23 年 月 日

重点対策地区の指定に係る意見について

三重県自動車排出窒素酸化物等
総量削減計画策定協議会事務局 あて

幹事所属 _____

幹事名 _____

下記のとおり、提出します。

(いずれかに○を附し、理由を記載してください。)

1. 重点対策地区を指定する。
2. 重点対策地区は指定しない。

【上記の理由】

※平成 23 年 10 月 3 日の幹事会に御出席いただいた幹事様（代理の方含む）については、この様式の提出は不要です。