

4 自動車公害対策

(1) 国、東京都および区の対策

道路交通騒音・振動対策としては、自動車単体への対策強化、交通流対策、道路構造の改善、沿道対策などがあり、特に高機能舗装（低騒音舗装）化が対策として有効です。また、国内でも特に自動車が増加・集中する首都圏の大気において、自動車が主な発生源となっている二酸化窒素および浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成は非常に困難な状況にあります。また近年主にディーゼル自動車から発生する粒子状物質の健康への悪影響が懸念されることから、有効な対策が緊急の課題となっています。

国の対策

国では大都市地域における窒素酸化物（NO_x）および粒子状物質（PM）削減の対策のため、これまでの「自動車NO_x法」（平成4年12月施行）を、平成13年6月に「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削減等に関する特別措置法」（自動車NO_x・PM法）として改正し、対策の対象物質に粒子状物質を追加するとともに、対策地域の拡大、車種規制の強化を図りました。

東京都の対策

東京都では同法に基づき、都内における自動車の窒素酸化物および粒子状物質削減のための総合的な対策の枠組みとして、「東京都自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画」を平成16年3月に策定しました。この計画は平成22年度を目標年度として、自動車から排出される窒素酸化物および粒子状物質の総量を削減し、二酸化窒素、浮遊粒子状物質に係る環境基準を達成することを目標としています。計画の主な内容は自動車単体対策、交通量対策、交通流対策、局地汚染対策の推進、環境保全取組の普及啓発となります。

これまで、東京都では、平成2年度から、二酸化窒素の環境濃度が高くなる11月から1月の期間を通じて、冬期自動車交通量抑制対策を実施し、毎週水曜日に乗用車類20%、貨物車類10%を目途に使用を抑制することを主な内容として、関係団体や事業所に要請等を行ってきました。平成3年度には、六都県市（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、横浜市、川崎市）で、平成4年度以降は千葉市を加えた七都県市で共同して実施しました。さらに、平成5年度から平成13年度までは、特別区と共同で「七都県市共同による冬期自動車交通量対策」として取り組まれていました。この事業はキャンペーンが主であったことから、さらに自動車公害対策を具体的に推し進めるため、平成13年4月に施行した「環境確保条例」においてディーゼル車の排出ガス規制、自動車環境管理計画提出の義務、低公害車の導入義務、アイドリング・ストップの義務、粒子状物質を増大させる燃料の規制等を新たに規定しました。

特にディーゼル車から排出される粒子状物質については具体的な排出基準を定め、排出基準を満たさない規制対象のディーゼル車は、平成15年10月から都内運行が禁止となりました。このため、東京都では条例のディーゼル規制の推進のため、粒子状物質減少装置（DPF等）の指定や、装着に対する補助制度を実施して、使用過程のディ

ーゼル車への装置の装着を促進して、粒子状物質排出量の低減を推進しています。

練馬区の対策

区では、「練馬区環境基本計画」に基づき、自動車公害対策を進めています。具体的には、国・東京都で行う各種施策に積極的に協力しつつ、なお一層の総合的な自動車公害対策を国、東京都に要請しています。また、近隣自治体とも連携し低公害車の普及・啓発、沿道の適正かつ合理的な土地利用や環境施設帯の設置による沿道環境の保全、道路の体系的整備などを推進しています。また、平成14年度まで大気の汚染濃度が上昇する冬期に、都と共同して自動車交通量抑制対策のキャンペーン等を実施してきましたが、平成15年度は都条例のディーゼル車排ガス規制が施行されることから、自動車による大気汚染の低減を目的として、区内の規制対象のディーゼル車の低公害化を促進するために、区でも中小企業者を対象に粒子状物質減少装置装着補助事業および圧縮天然ガス(CNG)自動車導入補助事業を実施しました。

東京大気汚染訴訟が正式和解しました。

自動車の排ガスで健康被害を受けたとして、東京都内のぜんそく患者らが、国や都、自動車メーカー7社などに損害賠償を求めた東京大気汚染訴訟は平成19年8月、正式に和解が成立し、11年に及んだ訴訟は全面決着しました。

和解条項は、都が医療費助成制度を創設し、各被告が資金を拠出する 国と都は連携して道路環境対策などに取り組み大気汚染の軽減を図る < 3 > メーカー7社は原告に解決金12億円を支払う < 4 > 原告は請求権を放棄する などを主な内容としています。

医療費助成制度については、国、都、メーカー、首都高速道路会社が分担し、対象者を「都内に1年以上住むぜんそく患者のうち、非喫煙などの要件を満たす者」とし、「5年後に制度を見直す」との条件がつけられました。

(2) ディーゼル車排ガス規制

「自動車NO_x・PM法」では、使用過程車を含めた貨物自動車、乗合自動車、特種用途自動車および、ディーゼル乗用車を対象に窒素酸化物と粒子状物質の排出ガス規制を行います。排出ガス中の窒素酸化物、粒子状物質が排出基準に満たない車両は、車両形式、大きさにより決められた猶予期限に達すると、「自動車NO_x・PM法」の対策地域内では車検交付が受けられなくなります。このため、規制対象車両を所有する人は、低公害車または最新規制車両への買い替えなどの対策が必要になります。

「環境確保条例」では、ディーゼル車(貨物自動車、乗合自動車、特殊用途自動車)に対して粒子状物質の排出基準を定めています。これにより粒子状物質の排出基準を超える規制対象車両(他府県からの流入・通過車両も含む)は都内運行が禁止されました。また、神奈川県、埼玉県、千葉県においても、同時期にほぼ同じ内容の規制が開始されています。東京都では平成18年4月から「自動車NO_x・PM法」よりも厳しい粒子状物質の排出基準を定め、都内においての規制が更に強化されました。

(3) 粒子状物質減少装置装着補助

「環境確保条例」の規制対象となる車両は、知事の指定する粒子状物質減少装置を装着し、排ガス中の粒子状物質を低減することで、規制開始後も引続き都内運行が可能になります。

この粒子状物質減少装置装着の促進を図るために、都では装着費用の 1/2 相当を、国は大型車両に対して装着費用の 1/4 相当（平成17年度から廃止）を補助しています。

区では平成15年度に東京都の補助に対して上乗せで、装着費用の 1/6 相当を補助する事業を行い、337 事業者 642 台のディーゼル車の装置装着に対して補助を行いました。なお平成16年度は、平成15年度の区の補助事業対象者で区の補助を受けられなかった事業者に対して、装着費用の1/12を補助する補完事業を実施し 292 事業者 618 台のディーゼル車の装置装着に対して補助を行い、事業を終了しました。

(4) 圧縮天然ガス自動車導入補助

国では、通常車両に対して高価となる低公害車への買い替えを促進するために、圧縮天然ガス（CNG）自動車等を導入する事業者に対して通常車両との差額の 1/2 を補助しています。都も、CNG 自動車を導入する中小企業者に対して、通常車両との差額の 1/4 を補助しています。

区は、平成15年度から 3 か年事業として、買い替えなどにより CNG 自動車を導入する区内の中小企業者に対して、都の上乗せで通常車両との差額の 1/4 相当を補助、事業終了しました。

区の補助を利用して平成15年度は 2 事業者 3 台、平成16年度は 1 事業者 2 台、平成17年度は 3 事業者 6 台の CNG 自動車が導入されました。

粒子状物質減少装置について

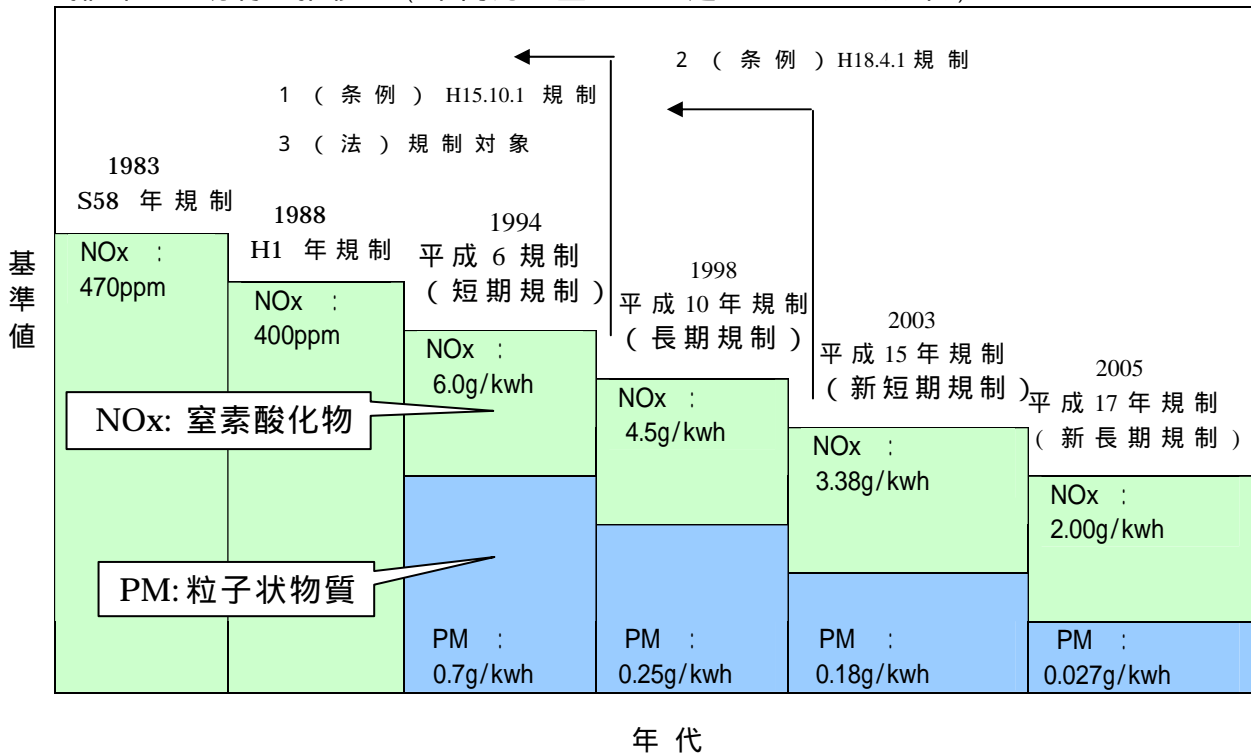
	D P F (<u>D</u> iesel <u>P</u> articulate <u>F</u> ilter)	酸化触媒
簡易図		
特徴	<p>粒子状物質(PM)をフィルターにより捕集。捕集したPMを燃焼・酸化作用等で除去することでフィルターを再生させ、捕集性能を維持させる装置。フィルターに溜まったPMを検出し、除去するための制御装置が必要。</p> <p>・高性能だが、大型、高価、またメンテナンス（フィルターの交換、ヒーターの点検等）が必要。</p>	<p>粒子状物質を、白金等の触媒作用（酸化作用）で除去する装置。DPFに比べて捕集効率は低いので、PM排出量が抑えられている新しい車両に適合。</p> <p>・性能には限界があるが、小型でDPFよりも低価格、基本的にメンテナンス不要。</p>
価格	<p>約70万～180万円以上 （取付工賃含む：車両規模、車種、メーカーにより価格差あり。）</p>	<p>約20万～50万円程度 （取付工賃含む：車両規模、車種、メーカーにより価格差あり。）</p>

「環境確保条例」と「自動車NOx・PM法」の規制について

	環境確保条例	自動車NOx・PM法
排出規制物質	粒子状物質（PM）	窒素酸化物（NOx） 粒子状物質（PM）
排出基準	H15.10.1 規制：長期規制値と同値（下表 H6 規制以前の車両が規制対象） 1 H18.4.1 規制：新短期規制値と同値（下表 H10 規制以前の車両が規制対象） 2	総重量 3.5t 超：長期規制値と同値 総重量 3.5t 以下：ガソリン車並（下表 H6 規制以前の車両は規制対象） 3
規制内容	平成15年10月から 粒子状物質の排出基準に適合しないディーゼル車の都内運行禁止（首都圏外からの流入車両も規制の対象となる）	平成15年10月から（使用過程車） 排出ガス基準に適合しない車は、猶予期間を過ぎると対策地域内では車検に通らない。
規制対象車種	ディーゼル車の ・貨物自動車（トラック、バン） ・乗合自動車（バス） ・特種用途自動車（冷蔵冷凍車等）	燃料の種類は問わない ・貨物自動車 ・乗合自動車 ・特種用途自動車 および ・ディーゼル乗用車
対策地域	島しょを除く都内全域	奥多摩町、檜原村、島しょを除く都内全域
猶予期間	初度登録より7年間	初度登録より8～12年 （車種・大きさにより変わる）
対応策	知事が指定した「粒子状物質減少装置（DPF等）の装着	規制適合車への買換え等

長期規制値、新短期規制値：大気汚染防止法に基づき環境大臣が定めた自動車排出ガスの許容値限度

排出ガス規制の推移 (車両総重量 3.5t 超のディーゼル車)



環境情報電光表示盤

昭和 53 年 12 月に区役所本庁舎前に設置し、騒音とオキシダント濃度の表示を行っていました。平成 7 年に更新され、現在の本庁舎アトリウム脇の車寄せ部分に設置し、目白通り沿道の騒音や豊玉北測定室（豊玉北六丁目 8 番 2 号情報公開室屋上）で測定しているオキシダント濃度をリアルタイムで表示するとともに、東京都から提供される光化学スモッグ情報を表示し公害状況をお知らせしています。

また、大気汚染濃度が上昇する冬期に「ストップ！黒鉛・アイドリング」の標語を表示し区民やドライバー等に注意の喚起と協力の呼びかけを行っています。