

【国の怠慢 その3】

大気汚染の元凶である「使用過程車対策」に背を向ける

従来の不十分な排出ガス規制によって製造されたディーゼル車は、今現在も PM や NO_x を大量に排出しながら多数走行しています。東京の大気汚染を改善するためには、これら使用過程車への対策が急務です。

ところが、国は、使用過程車の PM 減少対策として有効な「DPF の開発」に、後ろ向きでした。

また、車検では簡単な黒煙の検査があるだけで、新車時の性能が維持されているかをチェックするのに必要な PM や NO_x の排出量検査すらしていません。

使用過程車対策に背を向ける国

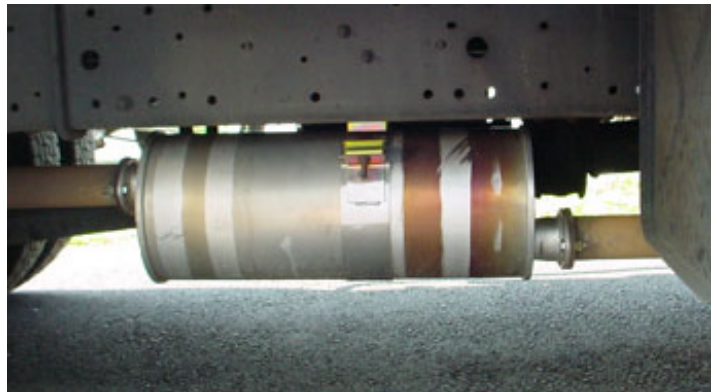
新車に対する PM 規制の遅れと甘さは、黒煙を含む PM を大量に吐き出し大気汚染の元凶である使用過程車を増やし続けて来ました。新車規制が強化されたとしても、大気汚染の改善効果は、古いディーゼル車の買い替えの進展に応じて徐々にしか現れて来ません。

都内には約 50 万台のディーゼル車がありますが、深刻な大気汚染の解決を急ぐためには、新車対策だけでなく、今現在も大量の PMなどを排出しながら走行している「使用過程車対策」こそ、喫緊に取り組まなければならないのに、以下のとおり、国の姿勢はここでも後ろ向きでした。

PM 減少装置の開発を傍観

買い替え以外で、古いディーゼル車の排出ガス対策として有効なのは、後付け（レトロフィット）の排出ガス浄化装置（PM（粒子状物質）減少装置）を装着することです。

後述（成果 3）のとおり、都は 1988（昭和 63）年から、粒子状物質減少装置である DPF（Diesel Particulate Filter）の開発に取り組み、特に、ディーゼル車 NO 作戦を開始した平成 11（1999）年からは、国内外の様々なメーカーと協力して走行実験を実施するなど、積極的に技術開発を促進してきました。



ディーゼル車に装着された PM 減少装置

これに対して国は、当時の環境庁、通産省、運輸省が、平成 12（2000）年 3 月に「ディーゼル車対策技術評価検討会」を設置し、使用過程車の PM 低減対策についての検討結果をまとめた報告書を 2001（平成 13）年 5 月に公表しましたが、その内容は、

「PM の排出規制がなかった）元年規制」以前の規制に適合したディーゼル車については、初度

登録からかなりの年数が経過しており、平均使用年数の特に長いものを除けば、廃車になるまでの残余年数が短いことから、DPF を装着しても短期間しか使用できないため、インセンティブを付与し装着を促進させるような施策の必要性は高くない。」

と断定するとともに、今後の課題としては、

「DPF 自体はその装着を前提としたエンジン制御等の技術と組み合わせれば、新車における排出ガス低減技術としては有望であると期待される。」

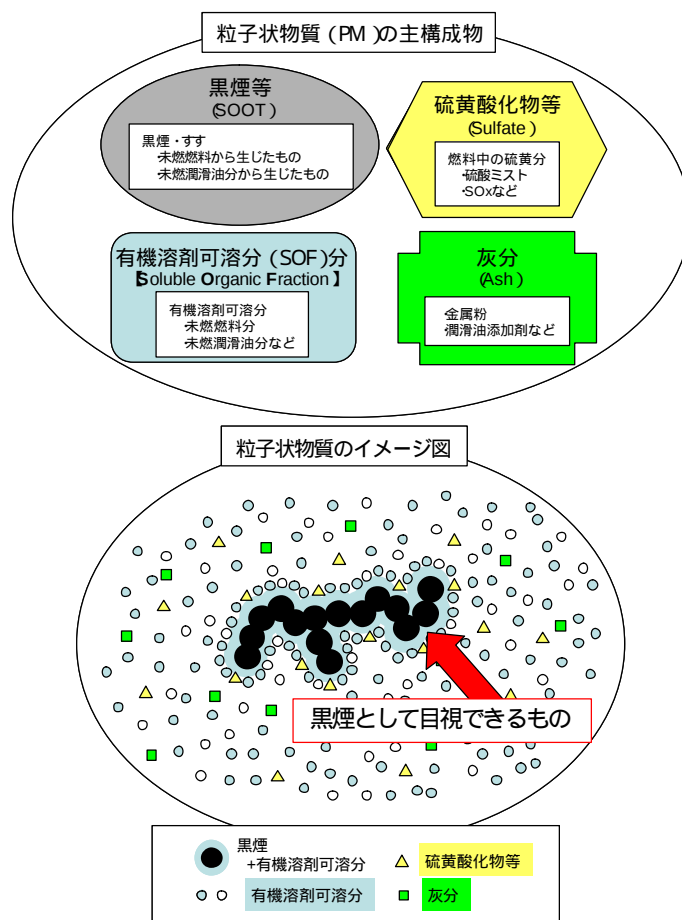
と述べ、DPF に関しては新車の排出ガス浄化技術としての活用に重きを置くものでした。

車検では、PM の測定すらしない

使用過程車の排出ガスを悪化させないためには、現在の車検や定期点検制度の改善が必要です。現在の車検制度では、黒煙の簡易なチェックがあるだけで、PM や NO_x の排出ガス測定は行われていません。このため、新車時の性能がその後も維持されているかどうかは全くわからないのです。

国は、都の質問状に対する回答の中で、黒煙規制が PM 規制の代わりになるかのように言っていますが、PM は右図のとおり、黒煙以外に有機溶剤可溶分や硫黄酸化物を主成分とする微粒子の集合であり、目に見える黒煙だけをチェックしても PM を規制したことにはなりません。

都は、以前から PM や NO_x を車検の対象として、新車時の排出ガス規制値がその後も維持されるよう、使用過程車の排出ガス検査の強化を要求してきましたが、国は、ようやく最近になって検査方法の検討を始めるという状況なのです。



国は NO_x・PM 法の適用を延期して、低公害車への買い替えを遅らせる

今も都内のディーゼル車の 3 割以上を占め、PM 規制の全くなかった時期に製造された「元年規制」以前のディーゼル車対策としては、本来は、より低公害な自動車への買い替えが望ましいことは言うまでもありません。しかし、次項（怠慢 4）にみるように、国自身が自動車 NO_x・PM 法の適用を延期して、元年規制以前のディーゼル車の使用引き延ばしを認め、買い替えを遅らせてしまいました。

自ら、低公害車への買い替えを遅らせながら、次善の策として必要な DPF 開発には後ろ向きな国の態度は、あまりに傍観者的であり、無責任だったと言うしかありません。