

【国の怠慢 その4】

やっと改正したNOx・PM法を適用延期し、 旧式ディーゼル車を放置

- ① 国は、2001 年によりやうく法律を改正して、使用過程車が排出する NOx に加え、新たに PM を規制の対象としましたが、都の再三の反対を無視して、当初案より最大 2 年半も規制開始を遅らせてしまいました。
- ② この結果、三大都市圏で、PM 規制のない約 100 万台の旧式ディーゼル貨物車が大量の PM を排出し続けながら走り回ることを許してしまい、都のディーゼル車走行規制の対象台数も、9.4 万台から 20.2 万台に倍増してしまいました。

NOx 法をようやく改正して NOx・PM 法を制定

国は、PM を大量に排出する使用過程車の規制強化を求める都などの要求に対して、1992（平成 4）年に制定した自動車 NOx 法の改正を 8 年間も怠っていました。

それでも、都の「ディーゼル車 NO 作戦」や環境確保条例の制定、国の自動車排出ガス対策の遅れを指弾した尼崎公害訴訟の神戸地裁判決などを受け、2001（平成 13）年 6 月、ようやく重い腰をあげ、自動車 NOx 法を改正し、新たに使用過程車が排出する PM も規制の対象に加えた、自動車 NOx・PM 法が国会において制定、公布されました。

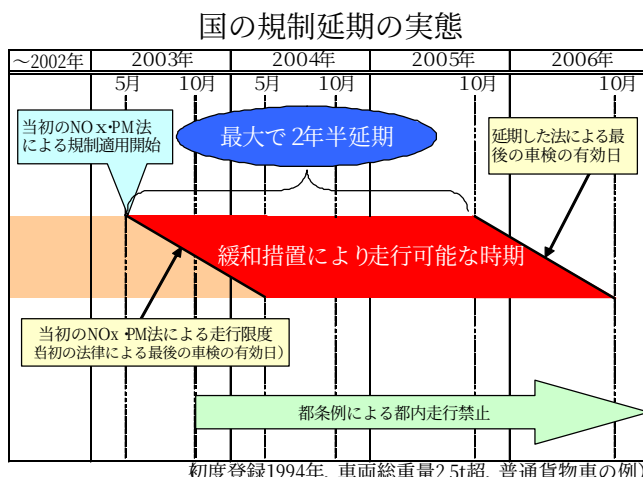
強行された施行の延期と経過措置期間の延長

しかしながら、政府は、同法の施行に当たり、「十分な周知期間が必要」などとして、突如、施行期日を 2002（平成 14）年 5 月から 10 月に約半年間延期してしまいました。それどころか、さらに「激変緩和措置」、「準備期間」などと称して、当初予定していた経過措置期間を更に延長し、本来、2003（平成 15）年で使用禁止になるはずだった PM 排出規制の全くない元年規制車にまで猶予措置を設けるなど、使用過程車に対する規制を最大 2 年半も遅らせてしまいました。

法律公布後、都は、喫緊の課題である使用過程車対策の重要性を踏まえ、2001（平成 13）年 9 月、国に対して、当初案の経過措置期間の短縮を求める提案書を提出するとともに、施行期日の延期と経過措置の延長が判明した 12 月には、国の緩和措置に反対する質問状を送付しました。

さらに、翌 2002（平成 14）年 1 月、同法で国に義務づけられている地域住民の代表である知事への意見聴取に際して、都は、再度、強く反対意見を述べました。

しかし、同年 3 月、国は、都が行った再三の反対意見をことごとく無視して、延期措置を強行したのです。



国自ら法の趣旨に逆行している

これまで、国は一向に改善されない大気汚染の原因について、自動車交通量とディーゼル車の増加のほか、使用期間の長期化による最新規制適合車への代替の遅れを自ら指摘していたのですから、使用過程車の早期代替の重要性を認識していたのは明らかです。

それにもかかわらず、都などの反対を無視して、最大 2 年半も規制開始を延期した国の措置は、大気汚染に苦しむ国民への背信行為であり、新車規制に加えて旧式な使用過程車を新たに規制の対象として早期代替を目指した法の趣旨に、自ら逆行するものと言わざるを得ません。

国の延期措置による影響は極めて深刻だが、反省の姿勢は全く無し

この延期措置により、PM 排出規制のなかった 1993（平成 5）年以前に製造され、当初 2003（平成 15）年に新車への代替が図られるはずだった約 100 万台の旧式ディーゼル貨物車（元年規制車）が規制を猶予され、大量の PM や古い旧基準による NO_x を排出し続けることを許してしまったのです。

また、使用過程車の延命を許したことは、都をはじめ一都三県で実施するディーゼル車規制の大きな障害ともなり、条例が規制しなければならないディーゼル車の台数は、都内登録車だけをみても、9.4 万台から 20.2 万台に倍増してしまいました。

その後も使用過程車対策について有効な対策を取ろうとしない国に対して、2003（平成 15）年 5 月、都知事が改めて首相と環境大臣あてに、世界の自動車公害対策を堂々とリードするよう求める質問状を提出しました。

都知事への回答の中で、国は、NO_x・PM 法の適用を 2 年半延期したことについて、

「この経過措置により、自動車の代替が猶予される一方で、累次の自動車排出ガス規制の強化により、排出ガスがより低減された自動車が代替導入される結果となります。」

「このように経過措置は）諸般の要素効果を考慮した適切なものである・・・」

としていますが、今現在深刻な大気汚染の改善を先送りしたものであることは明らかです。

これまで各項でみてきたような国の怠慢により、一向に改善されない大都市の深刻な大気汚染や健康被害に晒されている国民に対して、これ以上の苦痛と我慢を強いるような延期措置が正当化されるはずはありません。

このように、国は、一刻も早く大気汚染を解消する責務があるにもかかわらず、NO_x・PM 法の適用を 2 年半延期したことは適切であると主張するなど、国民の生命と健康を軽視した、不誠実で危機感に欠ける態度を取り続けているのです。

NO_x・PM 法の規制を受けない圏外からの流入車を野放し

NO_x・PM 法は、旧 NO_x 法の悪弊を踏襲して、法の定める対策地域内に使用の本拠を置く自動車のみを規制対象としているため、首都圏では、一都三県の通行車両の約 15%（普通貨物車の例）を占める地域外からの流入車に対しては、規制は全く及びません。

こうした国の姿勢は、自動車排出ガスによる大気汚染の改善を求める首都圏住民の悲痛な願いに背を向けるものであり、地域住民の生命と健康を守るべく取組を進めている自治体や厳しい経営環境の中で規制に協力している首都圏の事業者の努力に冷水を浴びせるものです。