

【都の成果 その1】

首都圏八都県市の連帯で、国に先駆け ディーゼル車の走行規制を実現

国は、NO_x・PM 法の適用延期により、大気汚染の改善を先送りしましたが、深刻な大気汚染を一刻も早く改善するため、首都圏一都三県が連帯して、ディーゼル車の排出ガスを規制する条例を制定しました。これにより、2003 年 10 月 1 日から埼玉・千葉・東京・神奈川の全域で、国に先駆け、条例の PM 排出基準を満たさないディーゼル車の走行が禁止されます。

八都県市で共同設置した「ディーゼル車対策推進本部」の取り組みは、首都圏におけるディーゼル車の規制対応を促進するとともに、他の自治体をも動かし、規制の周知や PM 減少装置装着補助制度の全国拡大につながりました。

都の環境確保条例を皮切りに、一都三県でディーゼル車規制を実現

ディーゼル車が排出する汚染物質によって深刻化する東京の大気汚染に対して、国の自動車排出ガス規制は非常に甘く、現行法による自動車公害対策は遅々として進んでいませんでした。実際に、都がディーゼル車 NO 作戦を開始する前年の 1998（平成 10）年度の浮遊粒子状物質（SPM）濃度は、都内すべての自動車排出ガス測定局で、環境基準を上回っていたのです。（最新の調査結果である 2002（平成 14）年度も同結果です）

このため、都は、都民の健康と安全な生活環境を確保するため、2000(平成 12) 年 12 月、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(通称：環境確保条例)を制定し、条例で定める PM 排出基準を満たさないディーゼル車の走行を都内全域で禁止する、独自の使用過程車規制（走行規制）を国に先駆け実施することとしました。

しかも、都が提唱したディーゼル車規制は、首都圏の埼玉県（2001(平成 13)年 7 月）、千葉県（2002(平成 14)年 3 月）、神奈川県（2002(平成 14)年 9 月）に波及し、大気汚染の改善を目指していた各県は、都とほぼ同様の規制を条例で定めました。

これにより、ディーゼル車の走行規制が一都三県の全域において、2003（平成 15）年 10 月 1 日から一斉に施行されることになりました。

首都圏一都三県は、社会経済的にも密接なつながりがあり、都内流入車の約 8 割は隣接三県からの車両となっています。東京を始めとする深刻な大気汚染を改善するためには、広域的な取組が是非とも必要だったのです。

首都圏 3400 万人を対象としたディーゼル車走行規制は、世界に例を見ないものであり、八都県市の連帯した行動は、地方主導の先駆的環境行政のモデルとも言えるものです。



粒子状物質 (PM) 減少装置の共同指定

都は、これまで進めてきたバス・トラック用の PM 減少装置の研究成果を踏まえ、2001(平成 13) 年、日本で初めて粒子状物質減少装置指定要綱を定め、メーカーから申請のあった PM 減少装置の審査を行い、装置の指定を行ってきました。

現在では、八都県市共同の PM 減少装置指定制度に拡大して共同指定を行うとともに、各都県市では、それぞれ、事業者に対する装着補助・融資制度などの支援策を実施しています。

PM減少装置を装着した車両に貼る「八都県市ディーゼル車規制適合車」ステッカー



八都県市「ディーゼル車対策推進本部」を設置

首都圏のディーゼル車走行規制の開始を 1 年後に控えた、2002 (平成 14) 年 11 月、当時の七都県市首脳会議において、七都県市相互の連携を強化するとともに、PM 減少装置の早期装着など、規制対応を促進するための組織として、「ディーゼル車対策推進本部」が設置されました。

また、国に対しても、排出ガス規制責任に基づき大気汚染対策に必要な措置などを求める共同宣言を採択しました。

その後も、全国道府県・政令市に規制への協力を要請したほか、全国自治体への広報依頼など、ディーゼル車規制の円滑な実施に向けたさまざまな取組を行っています。

こうした八都県市共同の取組が他の自治体をも動かし、規制の周知や PM 減少装置装着補助制度の全国拡大につながっているのです。

普及啓発活動の共同実施

ディーゼル車規制について広く事業者の協力を得るため、ディーゼル車対策推進本部では、トラック、バス業界や、自動車整備業界、ディーゼル車メーカーなどへの協力要請を行うとともに、合同イベントの開催やポスター、インターネットなどによる普及啓発キャンペーンを実施しています。

八都県市首脳会議における「ディーゼル車対策」の取組

八都県市共同の具体的取組は、1999 (平成 11) 年の七都県市首脳会議 (当時：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、千葉市、横浜市、川崎市、2003 (平成 15) 年からさいたま市加入) における各首長の合意から始まった。

1999 (平成 11) 年 首脳会議

- ： ● 首都圏全体で共同してディーゼル車規制に取り組むことを申し合わせた。
(例：排出ガス浄化装置の早期開発や排出ガス規制強化の早期実施を国等に求めていくこと等)

2000 (平成 12) 年 首脳会議

- ： ● 「首都圏の自動車排出ガス対策に関する意見書」決議
国に対して実効ある自動車排出ガス対策の取組を求めた。

2001 (平成 13) 年 首脳会議

- ： ● 低公害車の普及促進
燃料供給施設の普及促進や七都県市低公害車指定制度の指定基準の強化

2002 (平成 14) 年 首脳会議

- ： ● 「ディーゼル車対策推進本部」を設置
条例施行を 1 年後に控え、連携を強化
- ： ● 「ディーゼル車排出ガス対策に関する宣言」採択
国に対して、
 - ・ 大気汚染対策に必要な措置
 - ・ 低公害車への買い替え支援策などを求めた。

2003 (平成 15) 年 1 月

- ： ● 全国道府県・政令市にディーゼル車規制への協力を要請
全国自治体への広報依頼や首都圏周辺自治体との意見交換、支援策の要請等を行った。