

【都の成果 その４】

産業界とともに、 「新長期規制」の２年前倒しを実現

都は、1999 年に開始した「ディーゼル車 NO 作戦」の中で、当初 2007 年予定だった「新長期規制」の前倒しと規制強化を主張するとともに、自動車工業会や石油連盟などに対して、PM・NO_x 排出量の少ない車の技術開発やそれに不可欠な低硫黄軽油の供給を強く要請しました。

都が繰り返し行った国への前倒し要求や、都の要請に応えた自動車工業会と石油連盟が 2000 年 3 月、「（前倒し実現に向けて）積極的に対応する」との共同声明を発表したことなどを受け、同年 11 月、国もようやく重い腰をあげ、「新長期規制」の２年前倒し（2005 年実施）と規制強化を決めました。

しかし、アメリカに比べれば、まだ不十分であり、更なる規制強化が必要です。

都の熱意が、世論を喚起し 関係業界を動かす

自動車排出ガスに関する「新長期規制」については、1998（平成 10）年 12 月、国の中央環境審議会第三次答申において、「2007（平成 19）年頃を目途に、新短期規制の 2 分の 1 程度に排出ガスを低減する」ことを目標としていました。

しかしながら、新長期規制が実施されても、最新規制適合車への更新が進むには、さらに数年の期間が必要になります。このため、東京の大気汚染を一刻も早く改善するためには、「新長期規制」の実施自体を前倒しすることが必要でした。

1999（平成 11）年 8 月「ディーゼル車 NO 作戦」で、都は「新長期規制」の前倒しと規制強化について主張を始めました。その内容は、「2007（平成 19）年を目途としている新長期規制をクリアする車の早期開発により、規制の前倒しを可能にすべきだ。」というもので、都民の健康をできるだけ早く守りたいという、都の強い意思を示したものです。

その後、知事と議論する会、インターネット討論会、グリーンペーパーの発行、公開討論会などを通じて、ディーゼル車排出ガス規制強化の必要性などについて、広く議論を巻き起こしました。

自工会と石油連盟が共同声明を発表

1999（平成 11）年 11 月には、国内のディーゼル車メーカー 7 社の代表を都庁に招き、石原都知事から、「都民の命を守るために、技術開発を積極的に進め、一日でも早く PM 排出量の少ないディーゼル車を開発、生産、販売する」よう、強力に要請しました。

また、その前提として低硫黄軽油の供給が不可欠ことから、同年 12 月には、石油連盟に対しても、「軽油中の硫黄濃度を、新しい排出ガス浄化技術が実用化できる水準まで早期に低減する」よう、強く要請しました。

こうした要請を受けて、日本自動車工業会と石油連盟は、2000（平成 12）年 3 月、「2007（平成 19）年頃とされているディーゼル自動車の PM に関する排出ガスの新長期規制の早期実施については、PM 対策を講じたディーゼル自動車の開発・市場投入に合わせて低硫黄化された軽油を供給することにより、積極的に対応する」との共同声明を発表しました。



自動車工業会へ要請を行う都知

都の熱意が、両業界を動かしたものであり、「ディーゼル車 NO 作戦」の「最初の重要な成果」でした。この間、国に対しても、都単独あるいは他の自治体と連携して、「新長期規制」の前倒し実施や規制値の強化など、様々な要求を繰り返し行いました。

国もようやく重い腰をあげ、2年前倒しを決めるが、まだまだ不十分

ディーゼル車規制に対する都の強い決意と関係業界への働きかけ、都の要請を受けた日本自動車工業会と石油連盟の積極的な対応などにより、国もようやく重い腰をあげました。

PM の新長期規制については、2000（平成 12）年 11 月の中央環境審議会第四次答申で、当初予定の「2 年前倒し」が実現し、2005（平成 17）年実施が決まりました。

また、規制の強化についても『（当初目標の）「新短期目標（0.18g/kWh）の 1/2」よりも、さらに低減した目標値を検討する』とされ、2002（平成 14）年 4 月の第五次答申で具体的規制値（0.027g/kWh）が定められました。（3.5 t 超のディーゼル貨物車の例）

これらの答申を導いたのは、「新長期規制」の前倒しと規制の強化を求めてきた都の働きかけによるところが大きいことは言うまでもありません。

しかし、アメリカは、日本の新長期規制のわずか 2 年後の 2007（平成 19）年に、さらに厳しい規制（新長期規制値の約 1/2、0.013g/kWh）を実施する予定です。（怠慢 1 参照）

総理への質問状で、国の真意をたず

そこで都は、国が『世界一厳しい排出ガス規制をする（首相発言）』というのであれば、アメリカよりも厳しい規制値とし、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 2003 年 5 月、国（内閣総理大臣及び環境大臣）に出しました。

国からの回答は、一層の強化を検討するとしているものの、アメリカを超えた規制への道筋が示されておらず、規制レベルや実施時期などの具体性に乏しく、危機感に欠けるものでした。同年 7 月の中央環境審議会第七次答申においても、新長期規制以降の規制について検討を進めるとしているものの、具体的な内容は示されませんでした。

都は、都民の健康と生命を守るため、今後とも、八都県市や自動車公害の防止に真摯に取り組む企業・事業者と連携し、国に対して抜本的な対策を求めていきます。