

東京都のディーゼル車対策

～国の怠慢と都の成果～



10月1日
開始!

東京の空をきれいにするために、「ディーゼル車規制」を実施します。

改善されない東京の大気汚染

工場のばい煙に代表される産業型の公害は、各種の規制強化によって、ある程度改善されてきました。しかし、自動車から排出される粒子状物質（PM）や窒素酸化物（NOx）などの汚染物質により、東京の大気汚染は現在でも深刻な状況にあります。特に、PMは、肺ガンや呼吸器系疾患など、人への有害性が強く懸念されているほか、都の研究により花粉症に関する影響が確認されており、都民の生命と健康に大きな影響を与えています。

ディーゼル車対策の必要性

過去 20 年の間に、自動車の増加や交通量の増大に加えて、汚染物質を大量に排出するディーゼル車が増え続けてきました。PM や NOx の主な排出源は自動車ですが、自動車排出ガスに由来する PM のほとんど、NOx の 7 割はディーゼル車から排出されており、深刻な大気汚染の原因となっています。

一刻も早く大気汚染を改善するためには、汚染物質を大量に排出するディーゼル車を規制する必要があります。しかしながら、国は自らの責任を放棄し、必要な対策を怠ってきました。

ディーゼル車走行規制の実施

そこで東京都は、都民の健康と安全を守るために条例を制定し、首都圏八都県市と協力して、埼玉、千葉、東京、神奈川の全域で、一斉にディーゼル車の走行規制を実施します。



東京都環境局

ディーゼル車対策における 国の7つの怠慢

1 欧米に大幅に遅れた 新車のPM（粒子状物質）規制

- ① ディーゼル車が排出するPMは、80年代に呼吸器への影響や発ガン性などが指摘されたため、アメリカでは1988年からPM規制が開始され、その後段階的に強化されてきました。EUも1992年からPM規制を開始しました。
- ② 日本では、ようやく1994年にPM規制が開始されましたが、その規制値は、欧米より5倍以上も甘いものでした。（裏表紙《参考図1》参照）
欧米の90年代初頭の規制水準に追いついたのは1998年であり、日本のPM規制は、実質的に欧米から10年近く遅れました。
- ③ 今日、東京の大気汚染が深刻なのは、このような国の規制の怠慢に、その原因があるのです。



ディーゼル車から排出されたPMの入った
ペットボトルを示す都知事

2 PM低減に不可欠な「低硫黄軽油」の早期供給への怠慢

- ① PMを除去する排出ガス浄化装置を有効に機能させるためには、低硫黄軽油（硫黄分50ppm以下）が不可欠です。
EUが、低硫黄軽油の導入スケジュールを明示した1998年12月、日本の中央環境審議会答申では、低硫黄軽油導入の目標年次すら決められませんでした。（裏表紙《参考図2》参照）
- ② EU各国では、低硫黄軽油に対する減税措置などにより、早期供給を促してきましたが、わが国政府は、こうした支援措置も採っていません。

導入決定時期

地域	濃度	50ppm	10ppm
日本		03年8月 (00年11月)	未定 (03年7月)
米国（加州）		—	01年1月 (15ppm)
EU		98年12月	03年3月

（注）日本の（ ）内は答申時期である。

3 大気汚染の元凶である「使用過程車対策」に背を向ける

- ① 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NOxを大量に排出しながら多数走行しており、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。
- ② ところが、国は、使用過程車のPM減少対策として有効な「DPF（注1）の開発」に後ろ向きでした。
- ③ また、使用過程車の車検では、簡単な黒煙の検査があるだけで、PMやNOxの排出量検査すらしていません。

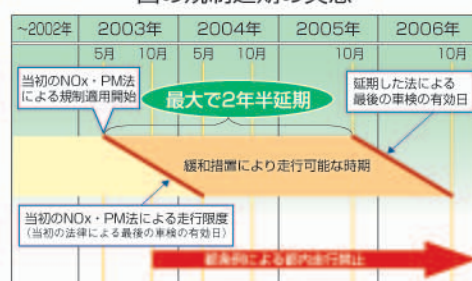


ディーゼル車に装着されたPM減少装置

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

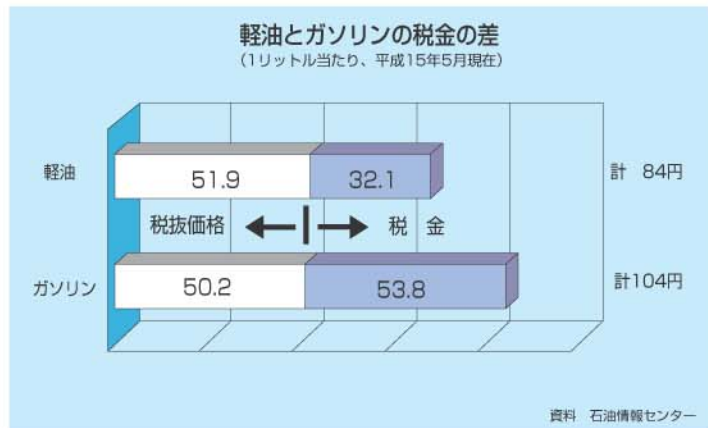
- ① 国は2001年に、ようやく法律を改正して、使用過程車が排出するNOxに加え、新たにPMを規制の対象とし、法の定める排出基準を満たさない車の保有を認めないこととしました。
- ② しかし、国は、このNOx・PM法の施行期日を突然、半年間延長するとともに、本来2003年で使用禁止になる予定だった旧型車にまで猶予措置を設けるなど、都の再三の反対を無視して、当初案より最大2年半も規制開始を遅らせてしまいました。
- ③ この結果、三大都市圏で、PM規制のない旧式ディーゼル貨物車が約100万台も走り回ることを許してしまい、都のディーゼル車走行規制の対象台数も、9.4万台から20.2万台に倍増してしまいました。

国の規制延期の実態



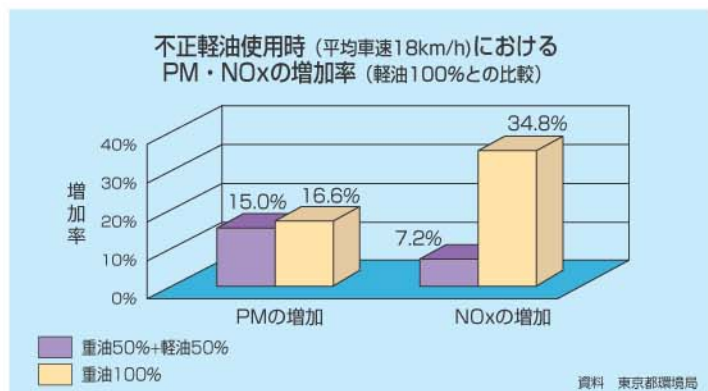
5 軽油優遇税制が、ディーゼル車を増やす

- ① 東京の大気汚染が改善されないのは、ディーゼル車の増加も大きな原因となっています。
都内の貨物車に占めるディーゼル車の割合は、1975年までは20%以下でしたが、1990年以降約60%に増加しています。
- ② ガソリン車などに代替が可能な小型・中型貨物車に関して、ディーゼル車が好まれる実質的な理由は、国の軽油優遇税制により作られてきた「燃料価格差」にあります。
- ③ 実際に、燃料価格差の拡大に伴って、ディーゼル車が増加してきた経緯を踏まえ、都は、「軽油優遇税制の是正」を求めてきましたが、国は具体的な検討すらしていません。



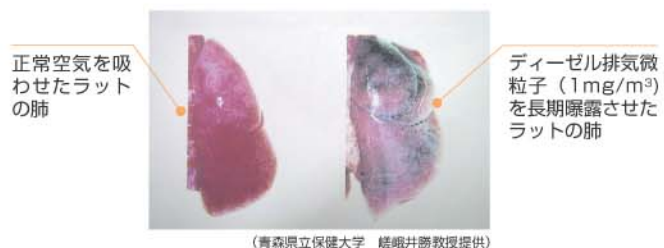
6 悪質な脱税の温床であり、都民の健康を脅かす「不正軽油」を放置

- ① 重油に灯油等を混ぜて軽油と偽って使用される「不正軽油」は、脱税の温床となるだけでなく、PMやNOxを多く排出するうえに、その製造過程で発生する硫酸ピッチは健康や環境を脅かすなど、多くの問題があります。
- ② 都は不正軽油の摘発を積極的に進めていますが、これまで国は適切な対策をとらず、不正軽油を放置してきました。
- ③ 国は、法律に不正軽油の製造禁止規定を設けるなど、抜本的対策をとるべきです。



7 大気汚染被害者の早急な救済に背を向け、東京裁判を控訴

- ① 東京大気汚染公害訴訟第一審判決では、原告側の健康被害と損害賠償を一部認めたものの、国の排出ガス規制責任には触れませんでした。
- ② 都は健康被害者の救済が優先されるべきと考え、控訴しない決断をしましたが、国が大気汚染を放置した責任を自ら認めるべきにもかかわらず、控訴したのは、全く不当な対応です。



(注1) DPF…ディーゼル車の排気管等に装着して、大気中に放出されるPMを減少させる装置の一つ。他に「酸化触媒」がある。

(注2) 新車に対する日本の排出ガス規制…PM・NOxなどの有害物質について、規制値を上回る車の製造を禁止する国の規制。

3.5t超ディーゼル車の例では、平成元年規制(1989年)以降、短期規制(1994年～)、長期規制(1998年～)、新短期規制(2003年～)、新長期規制(2005年～)と徐々に強化されてきた。

ディーゼル車対策における 都の6つの成果

1

首都圏八都県市の連帯で、国に先駆け 「ディーゼル車走行規制」を実現

- ① 国は、NOx・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。
- ② 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減少装置の装着補助制度の全国拡大につながりました。



八都県市啓発パンフレット

2

石油連盟とともに、「低硫黄軽油」の 早期供給を実現

- ① わずか4年前、都が「ディーゼル車NO作戦」を開始した1999年8月には、低硫黄軽油を販売している石油スタンドは、日本中どこにもありませんでした。
- ② しかし、都の要請に真摯に応えた石油連盟の努力により、国の規制より21ヵ月も早い、2003年4月から、全国で低硫黄軽油の供給が開始されたのです。



石油連盟会長から低硫黄軽油供給の合意書を受け取る都知事

3

「PM（粒子状物質）減少装置」の 実用化と大量普及

- ① 都は従来から、使用過程車のPM減少装置として有効なDPFの実用化に向けた研究開発を進め、国内外のメーカーと走行実験を重ねるとともに、欧米の最新型DPFを紹介するなど、開発を促進してきました。
- ② 国のNOx・PM法の適用延期で、PM規制が全くなかった「元年規制^(注2)」以前に製造されたトラック・バス用のDPFが急きょ必要となりました。この開発は、困難な課題でしたが、メーカーの協力で実用化することができました。
- ③ 2003年4月の低硫黄軽油導入にあわせて、PM規制が初めて設けられた時期に製造された「短期規制車」にも装着可能で、DPFよりも安価なPM減少装置「酸化触媒」が開発されました。



大型自動車を用いた排ガス実験（都環境科学研究所）

4

産業界とともに、 「新長期規制」の2年前倒しを実現

① 都は、「ディーゼル車NO作戦」の中で、当初2007年から予定されていた「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・NOx排出量の少ない自動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。

② 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を受けて、同年11月、国も、ようやく重い腰をあげ「新長期規制」の2年前倒しと規制強化を決めました。

③ 2年前倒しによって2005年から「新長期規制」が実施されること

になりましたが、アメリカは、2年後の2007年に、日本より2倍以上も厳しい規制を実施する予定です。（裏表紙「参考図1」参照）
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、国に出しましたが、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、規制レベルや実施時期など、具体性に乏しいものでした。



自動車工業会へ要請を行う都知事

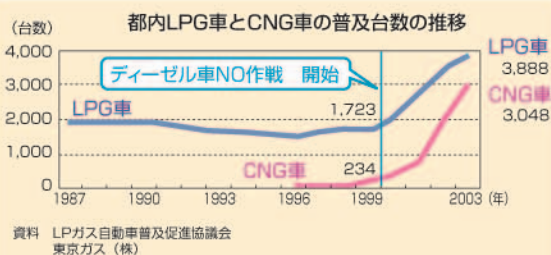
5

クリーンな低公害トラックの普及を推進

① 都は1999年から、「ディーゼル車NO作戦」の一環として、ディーゼル車を低公害車に切り替えることを提唱しました。

2000年には、自動車メーカー、スタンド事業者及びユーザー企業などとともに、「新市場創造戦略会議」を設置して、極めて低公害なLPG車・CNG車の普及促進を図りました。

② この結果、過去4年間で、都内のLPG車は、約2.3倍の3,888台に、CNG車は、約13倍の3,048台へと、飛躍的に普及しました。

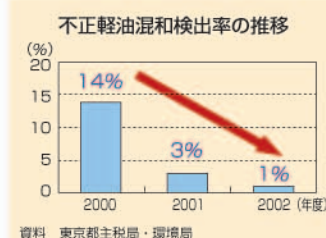


6

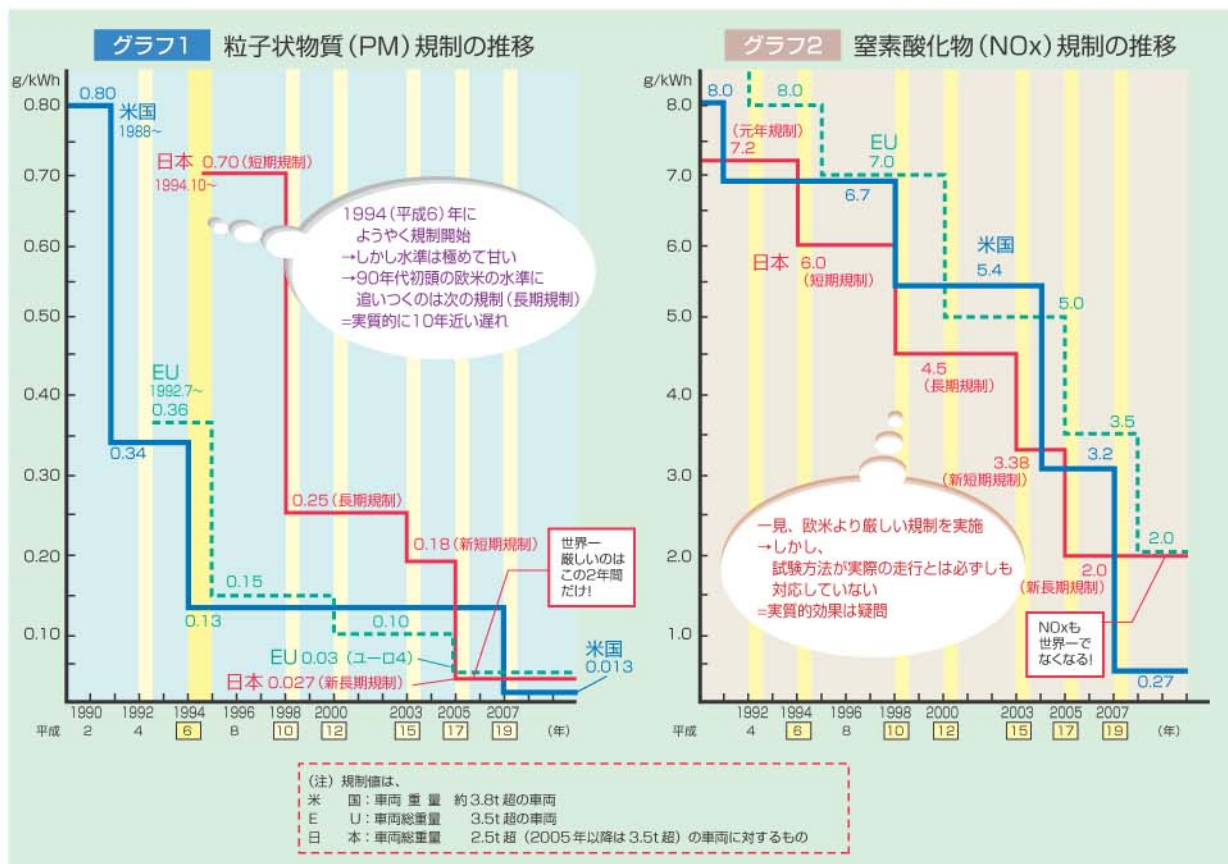
全国自治体と連携し、「不正軽油撲滅作戦」を展開

① 都は、不正軽油を追放、撲滅するため、2000年9月から「不正軽油撲滅作戦」を開始し、不正軽油製造・販売業者の摘発や全国自治体と協力した一斉路上抜取調査の実施など、多彩な作戦を積極的に展開しています。

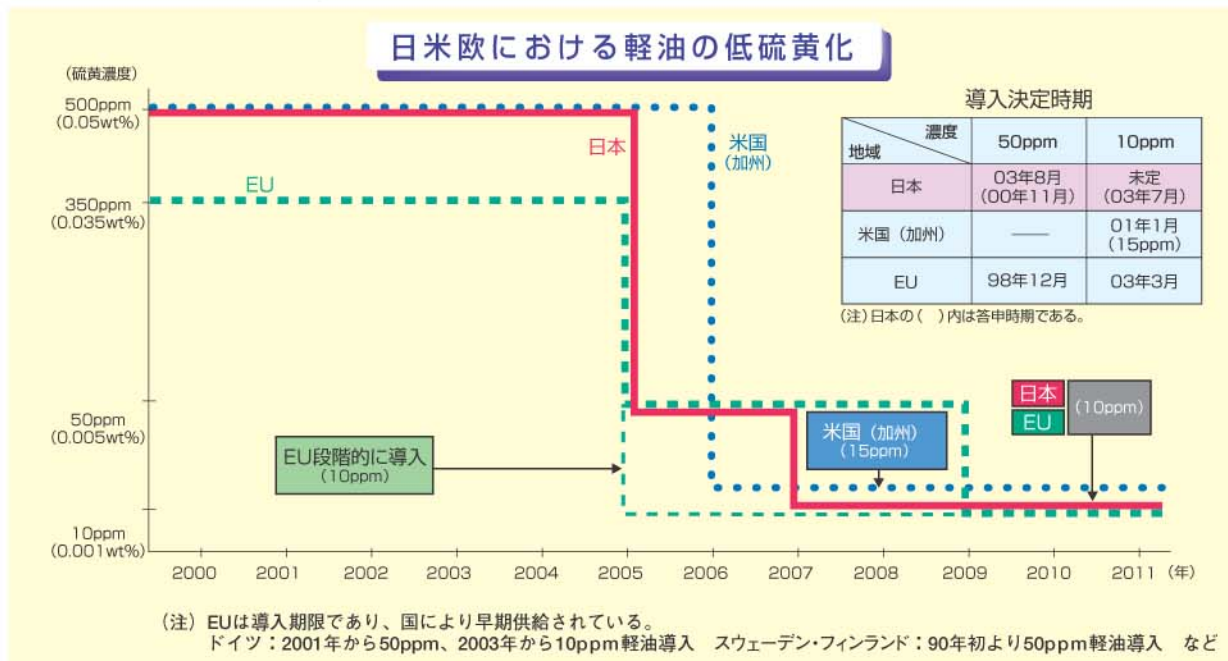
② 全庁をあげた取組みの結果、2002年度の路上抜取調査等における不正軽油の混和検出率は、2000年度の14%から1%に激減するという成果を上げています。



国の怠慢その1 欧米に大幅に遅れた新車へのPM規制 （参考図1） （本文もあわせてご覧下さい）



国の怠慢その2 PM低減に不可欠な低硫黄軽油の早期供給への怠慢 （参考図2） （本文もあわせてご覧下さい）



東京都のディーゼル車対策 ～国の怠慢と都の成果～

2003（平成15）年9月 東京都環境局 〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

都が推進してきた自動車公害対策の詳細については、東京都環境局ホームページをご覧ください。

東京都環境局インターネットホームページアドレス

<http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/>