

# 東京都の自動車ディーゼル規制の 特色と示唆

早稲田大学大学院法務研究科教授  
大塚直

# I 都における施策展開の経緯

## 平成11. 8 ディーゼル車NO作戦の政策提案

提案1 都内では、ディーゼル車には乗らない、買わない、売らない

提案2 代替車のある業務用ディーゼル車は、ガソリン車などへの代替を義務付け

提案3 排ガス浄化装置の開発を急ぎ、ディーゼル車への装着を義務付け

提案4 軽油をガソリンよりも安くしている優遇税制を是正

提案5 ディーゼル車排ガスの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

平成11. 10 グリーンペーパー「ディーゼル車の  
真実：三つの誤解を解く」

平成11.12 「ディーゼル車NO作戦ステップ2」

平成12. 2 ディーゼル車規制の検討案

平成12. 3 東京環境審議会、公害防止条例の  
改正に関する最終答申

平成12. 6 国の中央環境審議会へ、国が行う  
べきディーゼル車対策の提案

平成12. 12 東京都環境確保条例制定

平成13. 1 埼玉県は環境保全条例(仮称)に、  
ディーゼル車の排出ガス中の粒子状物質に  
県独自の規制値を設定し、車両走行規制を  
行う方針を発表

平成14. 9 違反ディーゼル車一掃作戦開始

平成14. 10. 29 東京大気汚染訴訟第1審判決

平成15. 10 都のディーゼル車規制開始  
ー3県もほぼ同様の条例に基づ  
き一斉に規制開始

平成18. 4 都のディーゼル車規制強化

# 都条例に基づくディーゼル車走行規制の内容

○2003(平成15)年10月1日 ⇒ \*2006(平成18)年4月1日から規制強化 \*ディーゼル車から排出されるPM(粒子状物質)の排出基準値を強化

○都内全域(島しょを除く)

○PM排出基準に適合しないディーゼル車の都内走行禁止

\* 規制猶予期間: 初度(新車)登録から7年間 貨物自動車、乗合自動車等

\* 乗用車を除く

○知事が指定するPM減少装置装着、買替え等により、条例規制適合 車両の使用者に運行禁止命令を発し、従わない場合は、氏名公表、50万円以下の罰金

○規制取締り方法

違反事実⇒改善指導⇒運航禁止命令⇒違反者⇒罰金

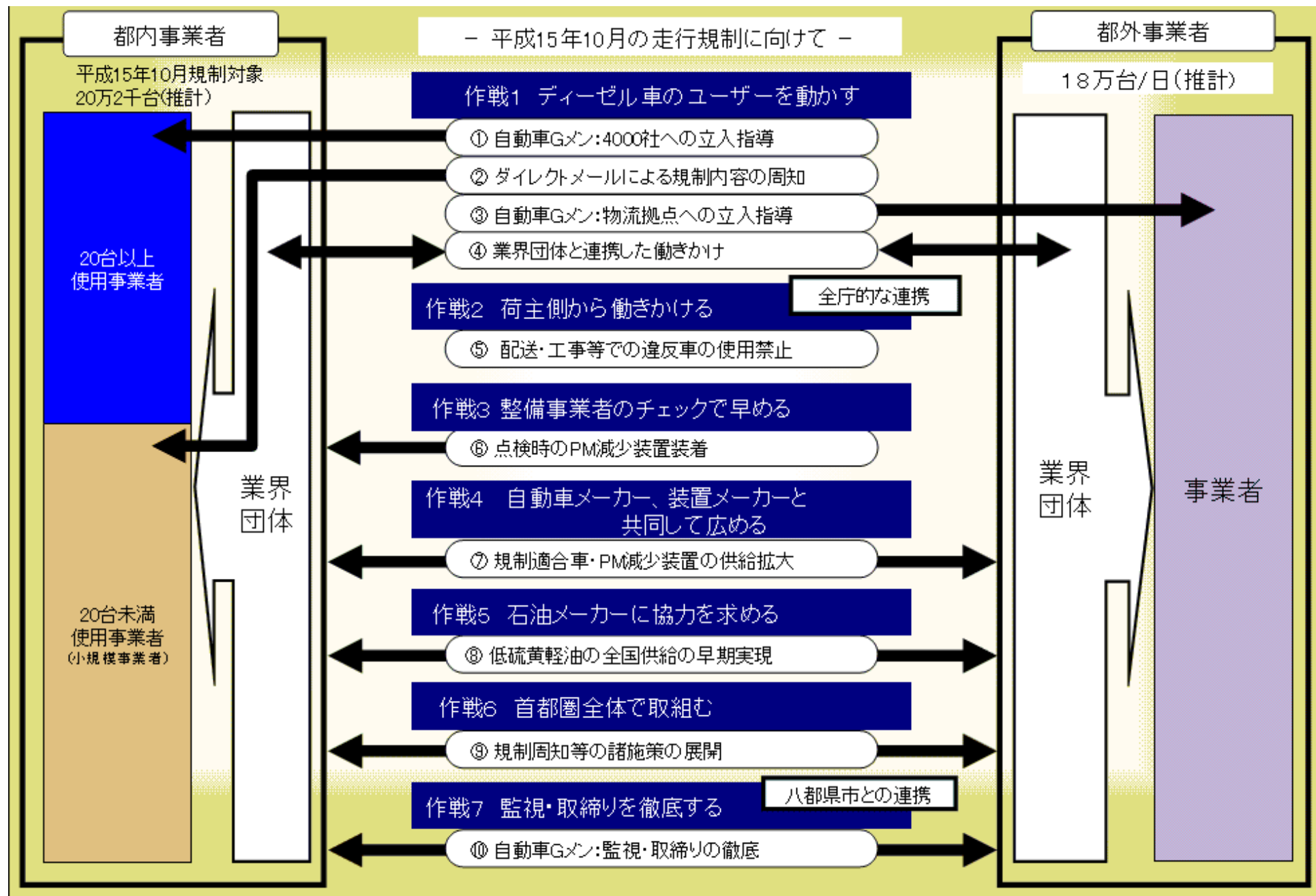
## Ⅱ 都のディーゼル規制の特色

- ①実施可能性から出発するのではなく、都民の健康被害防止という明確な目標設定に基づく制度の立案・構築・実施  
—技術発見、技術普及
- ②都の内外を問わず、都で走行している車両に対する規制
- ③(当時としては必ずしも多くなかった)条例に基づく横出し規制

## ④政策実施のスピードの速さ

- ・平成11年8月27日：ディーゼル車対策をすることを表明
- ・平成15年10月：規制開始
- ・平成14年9月 違反ディーゼル車一掃作戦

# 違反ディーゼル車 一掃作戦の概要



## ⑤効果の発揮の確実さ

- ・平成11.8のディーゼル車NO作戦の5つの政策提案のうち4つ達成
- ・東京都におけるPMの濃度の変遷

～～都内(80箇所)大気測定結果から～～

【2000年頃】規制開始前

SPM(浮遊粒子状物質)……環境基準未達成

NO2(二酸化窒素)……環境基準3割達成

OX(光化学オキシダント)……環境基準未達成

【2005年度】規制開始直後

SPM(浮遊粒子状物質)……環境基準達成

NO2(二酸化窒素)……環境基準5割達成

OX(光化学オキシダント)……環境基準未達成

【2009年度】規制開始5年超

SPM(浮遊粒子状物質)……環境基準連続達成

NO2(二酸化窒素)……環境基準9割達成

OX(光化学オキシダント)……環境基準未達成

# Ⅲ 都のディーゼル規制の困難性とそれへの対処

(1) 法制度の壁への対処—国の規制との関係

(2) 規制の仕方の壁への対処

(3) 技術の壁への対処

(4) 意識の壁への対処

(5) 政策実施過程での対応

⇒規制の必要性と方向性について激しい議論を引き起こすことによって壁を崩壊した(関心提起型キャンペーン)

# （１）法制度の壁への対処— 国の規制との関係

○それまで、法律が定める自動車排出ガス規制を上回る規制を自治体が行うことは制度的に困難との考えが有力であった。

—その一因は自動車が移動性発生源であること。

○これに対し、地域性のある問題に対して、自然的社会的条件の相違に基づいて規制

—国の法律は当時NO<sub>x</sub>法のみであったため、東京都条例では、PMの規制に絞った

## (2) 規制の仕方の壁への対処

※取締の内容：事業所への立ち入り措置、路上取締、走行車両のビデオ撮影、物流拠点での取締り、都民等からの通報

### ① 走行中の車両にどのような規制をしたのか

○ 走行禁止について有形力を行使する方法は選ばず  
— 走行に伴って、改善指導、是正されなければ運行禁止命令

— 運行禁止命令に従わない者には、処罰（罰金50万円以下）ないし氏名公表をする

実績）運行禁止命令の発令数 約460

処罰数 なし

②どのように摘発することとしたのか、摘発の可能性が極めて小さいと公平な規制とはいえないか

○トラック、バスが多く、同じルートを通る反復継続性が高い

○監視カメラの性能の高さ

⇒一定のポイントをカメラで監視

○その上で、車検証のデータと照合

○自動車公害監査員(自動車Gメン。警察、消防のOB)が指導

### ③他県から流入する車両の扱いの困難さへの 対処

○千葉、埼玉、神奈川も同様の条例規定

⇒これにより、都県境が取締のボーダーにならず。

一都県境の接点は、千葉、埼玉、神奈川の群馬、栃木、長野等他県との接点よりも通行車両がずっと多いため、この点は取締の観点からは重要。

### (3) 技術の壁への対処

○ディーゼルエンジンの特質として、窒素酸化物と粒子状物質の双方を同時に減少させることは困難(トレードオフの関係)

⇒窒素酸化物の規制を緩和せずに粒子状物質の規制強化をするため、排出ガス浄化技術の進歩が必要

○当時日本では一部の専門家以外はほとんど知られていなかった「連続再生式ディーゼルPF」(殆どの車種、比較的安価)を紹介。また、その触媒が経路中の硫黄分が高いと有効に機能しないことから、軽油の低硫黄化を「ディーゼル車NO作戦」の重要な目標として、石油メーカーに粘り強く交渉、平成15年4月から全国供給

## (4) 意識の壁への対処

○昭和40年代：都をはじめとする一部自治体が工場公害に対する先駆けの規制をし、国の法律・行政を動かした

が、その後、30年間そのようなことはなかった。

⇒インターネットを活用した政策討論会「ディーズル、YES or NO」の実施、公開討論会実施

## (5) 政策実施過程での困難のブレークスルー

①ビジネスに対する工事監理等の際の取締り

a)都、区市町村が発注する配送、工事等における規制適合車使用の徹底

ー工事現場で都が発注する車には違反者はいれないこととし、契約条件に明記。違反が見つければ荷主のコンプライアンス違反となる

- b) 都施設の埋立処分場、卸売市場等における  
規制適合車の徹底
  - c) 車両の使用に伴う許認可において規制適合  
車の使用の条件付け
- ⇒ 違反車は仕事が利用できなくすることによる  
施策の促進

②東京都のみでなく、経済的には一体である東京圏（一都三県）で対応できたこと

——一都三県で動く車両がほとんどであり、それ以外は、ルート（東北道、常磐道など）や行き場所が限定される

③条例化することにより、業界団体を規制し、業界団体を通じて国を動かすことができた

④ディーゼル車特別融資制度等による支援

# IVわが国や世界諸都市の今後の 政策展開への示唆

- ①目標の明確な設定によるトップダウンの制度設計
- ②業界、他の行政機関等からの反対、規制の実施困難の中でも必要と考えられる政策を実現する粘り強い意思・信念
- ③強力なリーダーシップ、行政の発信力、住民運動や世論の盛り上げ
  - ⇒東京都の排出量取引制度導入にも生かされた
  - ⇒各国の自動車大気汚染、温暖化対策に大いに参考になると考えられる