

東京都自動車公害防止計画



平成9年6月改定

 東京都

第1章 基本的方向

自動車交通に起因する大気汚染や騒音などの公害を改善していくことは、環境行政の重要な課題である。

これまで、自動車公害を防止するため、発生源対策を始め、交通量対策、交通流対策、道路構造対策、沿道対策等を実施し、また、新たな開発事業については環境アセスメントを実施してきた。

しかしながら、都内の幹線道路沿道等においては、依然として、二酸化窒素等による大気汚染や道路交通騒音は厳しい状況にあり、また、今後とも、自動車交通需要の増大や自動車の大型化、ディーゼル車比率の増加の傾向は続くものと考えられる。

こうした状況の中で、窒素酸化物について、平成12年度の目標排出量を達成するためには、平成7年度の排出量を約26%削減することが必要であり、特に、低公害車の普及促進、乗用車の走行量を抑制する人流対策、自動車使用の合理化による物流対策の充実が求められる。

そこで、平成12年度までに二酸化窒素の環境基準をおおむね達成することを目標として、平成5年11月、自動車NOx法（平成4年6月制定）により策定した「東京都自動車排出窒素酸化物総量削減計画」に基づき、国等と一体となって窒素酸化物排出量の一層の削減を総合的、計画的に推進していく。

この目標達成が困難と予想される場合には、多様な機能が集中した東京の特質を踏まえ、事業者に対する窒素酸化物総量抑制指導等の施策について充実強化を図るな

ど、新たな方策の導入を含め、目標を達成するための施策の進行管理に努めていく。

さらに平成17年度には、すべての測定局で達成をめざし、排出量のより一層の削減を図っていく（表3-1-1、図3-1-1）。

このためには、平成元年に中央公害対策審議会で答申された長期目標による排出ガス規制の実施に加え、自動車の単体規制の一層の強化による1台ごとの排出量の低減が重要である。

また、事業者に対する窒素酸化物総量抑制指導や低公害車の大量普及のためのしくみづくりなど各種施策の充実強化を図り、さらに、窒素酸化物が局地的に高濃度となる地域においては局地汚染改善対策を進めていく必要がある。

浮遊粒子状物質対策については、平成8年4月に策定した、「東京都浮遊粒子状物質削減計画」に基づき、排出量を着実に削減していく。

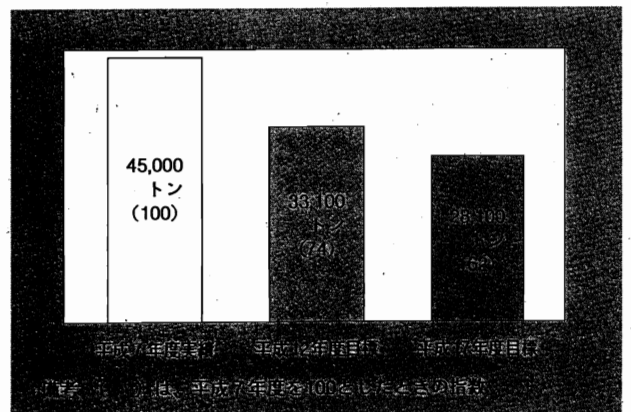
道路交通騒音対策については、平成8年10月に定めた「東京都内における道路沿道環境対策基本方針」に基づき、関係機関の連携により総合的に取り組んでいく。特に、騒音の実態、沿道利用の状況等からみて早急に対策を講ずるべき道路として選定した優先的対策道路区間について、各種対策を重点的に実施していく。

以上の考えを基本として、健康で安全な生活環境を確保するために、次に示す自動車公害防止対策を総合的、計画的に推進していく。

表3-1-1 目標達成のための窒素酸化物排出量と削減目標
(島しょを除く都内全域)

項目	目標年度	平成12年度	平成17年度
現状のまま推移した場合の排出量	A	39,500	35,800
目標を達成するための排出量	B	33,100	28,100
必要削減量 (A-B)		6,400	7,700
低公害車の普及促進		1,700	2,700
その他物流・人流・交通流対策等		4,700	5,000

図3-1-1 自動車からの窒素酸化物将来排出量の削減



(1) 発生源対策

窒素酸化物、粒子状物質については、平成元年12月中央公害対策審議会から答申されたディーゼル車等に対する短期目標による規制が実施され、長期目標による規制は、平成9年から11年にかけて逐次実施に移されることとなっている。

また、自動車NOx法により定められた特定地域における窒素酸化物の特定自動車排出基準は、使用過程車についても適用されている。

都としては、排出ガス規制について、中央公害対策審議会の平成元年答申の長期目標達成車への早期代替の促進、新たな目標による排出ガス規制の一層の強化、建設機械等未規制自動車の排出ガス規制の実施、使用過程車の排出ガスに対する新たな規制方策の確立、自動車NOx法で定める特定自動車排出基準の強化、さらに、軽油にかかる税制の見直し、低公害車に対する税制優遇・助成措置の拡大などを国に対して要望していく。

騒音については、平成4年11月の中央公害対策審議会の中間答申、平成7年2月の中央環境審議会答申で示された許容限度設定目標値に基づき、平成10年頃までに達成すべきとされた大型バス等について平成10年10月から規制が強化される。

都としては、大型貨物車等の規制の強化を国に対して要望していく。

こうした国への要望とともに、都は、低公害車の普及促進等の発生源対策に取り組んでいく。

低公害車の普及については、技術開発の動向等を踏まえながら、平成12年度に30.5万台を、さらに、平成17年度には、70万台をめざしていく(表3-1-2)。

表3-1-2 低公害車の普及目標

車種	年度	
	平成12年度	平成17年度
電気自動車	4万台	
天然ガス自動車	3.5万台	8万台
その他の指定低公害車	23万台	58万台
合計	30.5万台	70万台

(2) 総合的な交通需要管理の一環としての自動車交通量・交通流対策

単体制制や車種規制によって車1台1台からの排出ガス等は逐次削減されるが、自動車交通量の増大や交通渋滞などは、その効果を減殺することとなる。このため国と連携して発生源対策と併せて総合的な交通需要管理の一環として効率的な物流の実現、公共交通機関の利用促進などによる交通量対策、道路ネットワーク整備等による交通流対策を積極的に推進していく。

交通量の抑制については、環境保全、道路管理、交通管理等の面から総合的に取り組んでいく必要がある。

(3) 自動車公害の未然防止

健康で安全な生活環境を確保するためには、自動車公害の新たな発生を未然に防止していくことが重要である。

このため、幹線道路の整備や自動車交通の集中を招くような大規模な都市開発等の事業の計画及び実施に当たっては、あらかじめ環境に与える影響を十分調査・検討し、東京都環境基本計画に定める「環境の保全に関する配慮の指針」等に沿って環境を保全するための措置を講じていく。

(4) 地域特性に応じた施策の推進

自動車公害を改善していくためには、地域の自動車交通の特性や自動車公害の実態などを踏まえて、地域特性に応じた施策を推進する必要がある。

特に、自動車交通量の多い幹線道路沿道や交差点周辺などでは、地域の特性に応じた適切な沿道整備や局地汚染改善対策等を推進する。

*シャシダイナモメータ

乗用車、バス、トラック、特種車などを路上の走行テストの代わりに室内のシャシローラーに乗せて試験を行い路上での実走行テストを再現する装置をいい、自動車排出ガス規制の測定方法（10・15モード等）を再現する時に用いられる。排出ガス測定のほか、耐久、騒音等の各試験に用いられる。

自動車公害防止対策の体系は、図3-1-2に示すとおりである。自動車公害を改善するため、これらの対策を総合的、計画的に推進し、特に、次の施策に重点的に取り組んでいく。

(1) 自動車に係る排出ガス規制の強化等の促進

ア 大型シャシダイナモメータ*等により、自動車から排出される窒素酸化物や粒子状物質の低減化に関する調査研究等を進め、その結果に基づきディーゼル車等の排出ガス規制の強化や改善を国や自動車メーカーに要望していくとともに、自動車から排出されるベンゼン等の有害大気汚染物質について、排出実態に関する調査を行っていく。

イ 未規制自動車である建設機械からの窒素酸化物等の排出量を削減するため、都が行う建設工事において、国が指定した排出ガス対策型建設機械の積極的な使用に努めるとともに、普及台数の拡大を踏まえて、使用の義務付けについても検討していく。

ウ 駐・停車中のアイドリング・ストップ等適正運転の励行について、自動車使用者に対し、一層の指導・啓発を行い、その後、義務付けについても検討する。また、アイドリング・ストップ&スタート装置のより一層の普及促進を図る。

(2) 低公害車の普及促進

ア 走行時に大気汚染物質を排出しない電気自動車や窒素酸化物、黒煙・粒子状物質の排出量の少ない天然ガス自動車等に加え、国の基準より排出量の大幅に少ないガソリン・LPG車、ディーゼル車についても、七都県市（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市）共同で、指定低公害車に指定する。指定した低公害車を庁有車に積極的に導入するとともに、民間に対しては、補助制度、長期・低利な融資あっせん制度等を活用して計画的な普及を図る。また、中公審元年答申長期目標による排出ガス規制が実施に移されることなどか

ら指定基準を強化するなど、七都県市共同で、低公害車指定制度の充実強化を図る。

イ 都営バスへの天然ガスバス導入を拡大するためには、人にやさしい低床バスとの組み合わせが必要であり、メーカー等の協力を得て天然ガスバスを低床化するための技術開発を推進する。

ウ 浮遊粒子状物質削減対策として、ディーゼル排気微粒子除去フィルター（DPF：ディーゼル・パティキュレート・フィルター）を都営バスに積極的に導入するとともに、大型ディーゼルトラックへのDPFの適用性について調査を行い、その結果を踏まえ、実用化を検討する。

エ 事業者に対する窒素酸化物総量抑制指導により、指定低公害車の計画的な導入を促進するとともに、その義務付けについても検討していく。

オ 燃料供給施設を核として、その周辺地域を天然ガス自動車等の低公害車の普及モデル地域に設定し、都民、事業者、関係業界、地元区市と都が協働し、それぞれの役割分担を行いながら低公害車の大量普及のしくみづくりを行い、地域特性に応じた低公害車の導入促進を図る。また、自動車等の低公害車については、公共的駐車場が優先的に使用できるしくみについて検討していく。臨海副都心（レインボータウン）については、低公害車普及モデル地域と位置付け、関係機関等とともに指定低公害車の導入を促進する。

カ 低公害車を普及させるためには、車両の供給と合わせて燃料供給施設の整備が必要であり、今後、国のエコ・ステーション推進事業等への協力・支援を行いながら、燃料供給施設の計画的な整備を図っていく。

(3) 自動車交通量抑制対策の推進

ア 都市活動の活発化、余暇の増大等により、自動車交通量は、乗用車を中心に引き続き増加していくものと考えられる。

こうした自動車交通量の増大がもたらす大気汚染や交通渋滞等を改善するためには、総合的な交通需要管理の一環として一定の地域を対象とする自動車交通量抑制対策を検討していく必要がある。

自動車交通量の抑制対策としては、それぞれの地域特性に応じて交通規制、駐車対策、物流対策など様々な方策を検討し、実施することとする。

対策の実施に当たっては、社会的なコンセンサスを得ることが重要であるので、関係機関、事業者、都民等と連携を図りながら取り組むこととし、できるだけ早期に試行を行い、可能な地域を拡大していく。

イ 平成8年11月からは、東京都公害防止条例に基づいて策定した要綱により、事業者に対して自動車排出窒素酸化物総量を抑制する計画と実績の提出を求め、国と連携して指導・助言を行い、貨物車の走行量の抑制を図っているが、今後その着実な実施と充実強化を図っていく。

ウ 冬期自動車交通量対策として、七都県市、区市町村と共同で、都民・事業者に対して、自動車使用の抑制等を引き続き要請していく。

(4) 道路ネットワーク整備や交差点の立体化等による交通流円滑化の推進

交通の集中及びそれに伴う交通渋滞は、二酸化窒素等による大気汚染や騒音による環境の悪化を招いていることから、交通渋滞を解消するため、交通施設の整備等による交通流の円滑化を図っていくことが重要である。

そのため、区部の環状道路や多摩の南北道路等の整備により、交通流の分散を図っていくとともに、交差点の改良や立体化、交通管制システムの高度化、総合的な駐車対策等の一層の推進などにより、交通流の円滑化を図っていく。

(5) 幹線道路の道路構造・沿道対策の推進

道路交通騒音の改善には、自動車の単体規制の強化とともに、道路構造の改善や沿道環境の整備を促進する必要がある。

このため、騒音の低減効果の期待できる低騒音舗装の

敷設を推進し、また、沿道の土地利用状況等を勘案し、遮音壁や環境施設帯の設置等を検討し推進する。

また、交通騒音の著しい道路沿道については「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づく指定を行い、緩衝建築物など沿道にふさわしい土地利用の誘導や民家等の防音工事助成などを積極的に推進する。

特に、騒音の実態、沿道利用の状況等から見て早急に対策を講ずるべき道路として、「東京都内における道路沿道環境対策基本方針」に基づき選定した優先的対策道路区間について、各種対策を重点的に実施する。

(6) 局地汚染改善対策

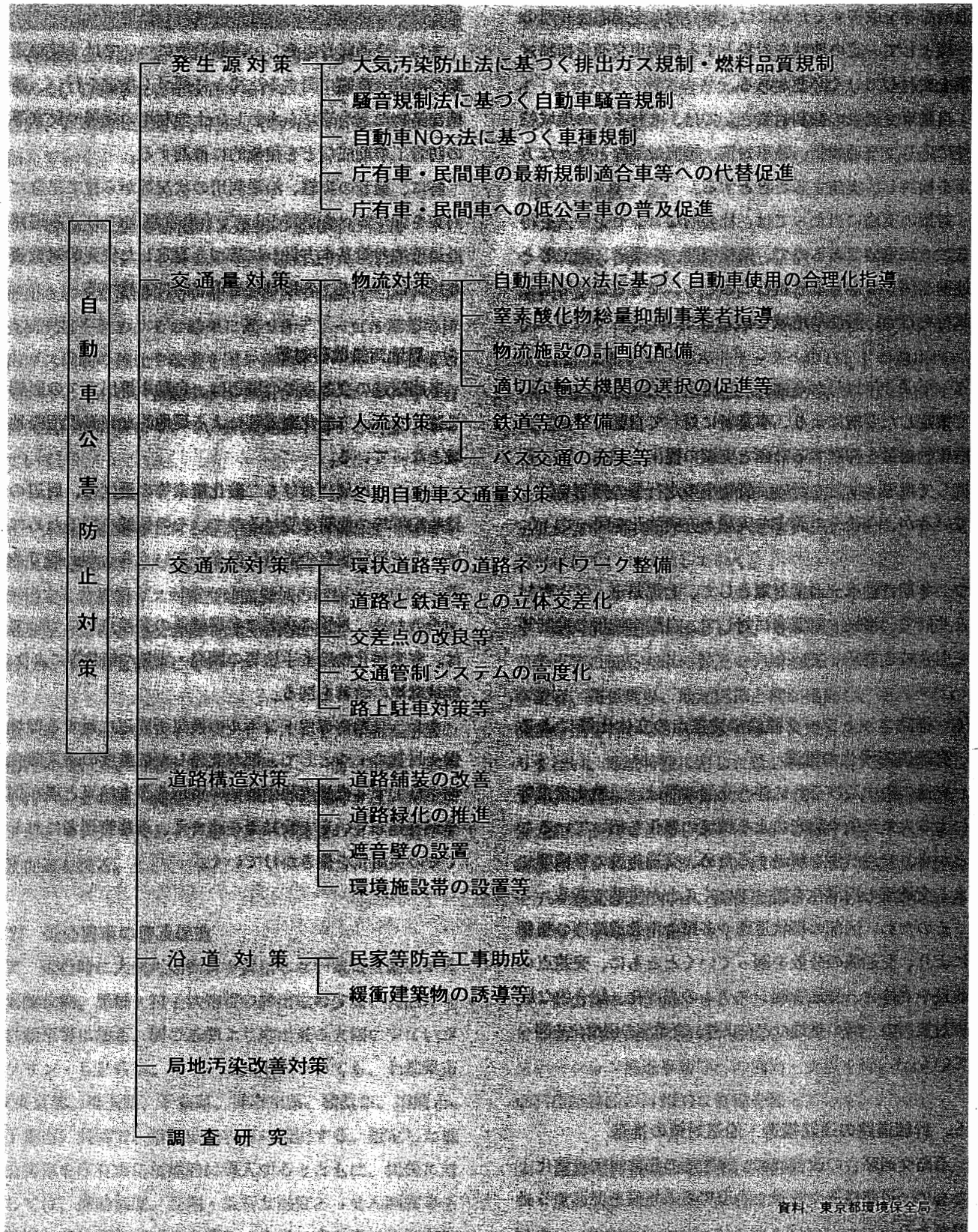
多層構造の交差点等の周辺は、自動車排出ガスの影響を強く受け、二酸化窒素等による局地的な高濃度汚染地域となっている。

これらの地域における二酸化窒素等の濃度は、周辺の建物配置等の影響を受けるので、その低減を図るためには、その地域固有の対策を推進していくことが必要である。

そのため、対策の必要な多層構造の交差点等については、窒素酸化物除去手法等の開発・実施や植栽等により、地域環境の改善を図る。

また、自動車専用トンネルの換気所周辺に対する環境保全対策の一つとして、都が実施した低濃度の窒素酸化物を除去する低濃度脱硝技術の実用化調査結果と現在国等が実施している実験結果を踏まえ、道路管理者に対してその実用化を働きかけていく。

図3-1-2 自動車公害防止対策の体系



資料：東京都環境保全局

東京都自動車公害防止計画

印刷物規格表第2類

印刷番号(9)35

刊行物番号(HA)1

平成9年6月発行

編集・発行 東京都環境保全局大気保全部
自動車公害対策室
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話(03)5388-3491(ダイヤルイン)

印刷 社会福祉法人 恩賜財団
東京都同胞援護会事業局
東京都千代田区外神田一丁目1番5号
電話(03)3251-9441



古紙配合率70%再生紙を使用しています