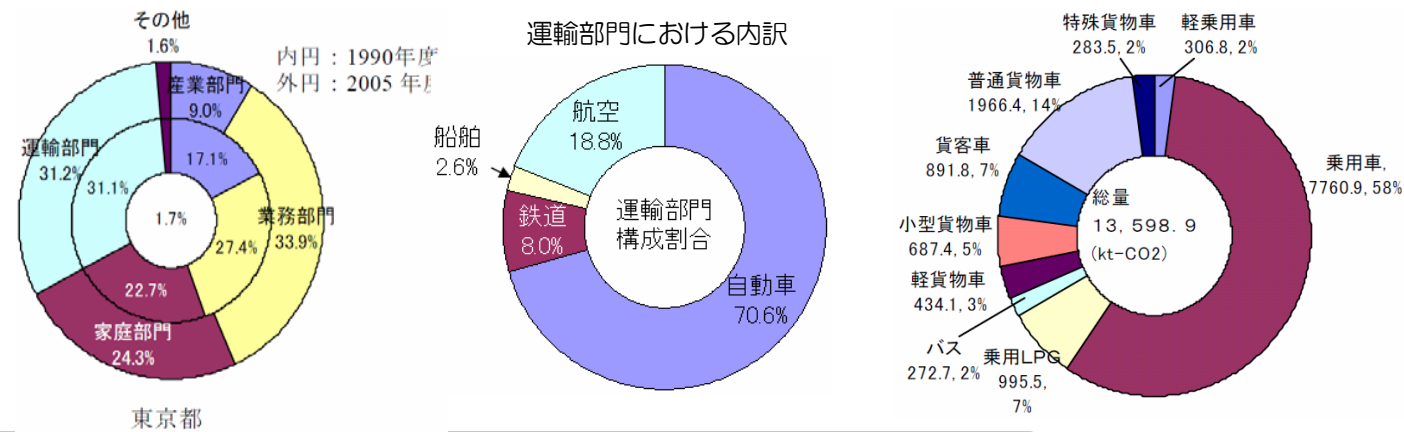


制度強化の背景と必要性

自動車からのCO₂排出量

運輸部門のCO₂排出量は、都内全体の約31%を占めており、1990年と比べて、7.7%増となっている。自動車は、都内全体の約2割（運輸部門全体の7割）を占め、特に乗用車の割合が高い。自動車に起因するCO₂の削減は急務となっている。



自動車排出ガス対策から自動車起因のCO₂排出量削減対策への転換

これまで、環境確保条例に基づき、自動車排出ガス（大気汚染防止）対策を主な目的として、ディーゼル車規制や低公害車の導入促進などを推進し、浮遊粒子状物質（SPM）について、平成17年度から2年連続して都内の全ての自動車排出ガス測定局で環境基準を達成するなど、着実な成果をあげてきた。

今後は、二酸化窒素（NO₂）の環境基準の早期達成を目指して引き続き自動車排出ガス対策を進めるとともに、地球温暖化対策の観点から「自動車全体をターゲット」としたCO₂削減策を含めた施策展開を推進していく必要がある。

自動車排出ガス測定局における測定結果

浮遊粒子状物質（SPM）

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
達成率	0.0%	0.0%	11.8%	97.1%	100.0%	100.0%
測定局数	34	35	34	34	34	34
達成局数	0	0	4	33	34	34

二酸化窒素（NO₂）

	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
達成率	32.4%	37.1%	52.9%	47.1%	55.9%	61.8%
測定局数	34	35	34	34	34	34
達成局数	11	13	18	16	19	21

現行条例制度の概要とCO₂削減対策の強化

* 現行の条例制度は、自動車排出ガス対策を主眼とした規定が中心
 * 自動車からのCO₂排出量削減を進めるためには、自動車単体（低燃費車の普及拡大）、環境に配慮した自動車運転（エコドライブ）の推進、燃料対策など、ドライバー一人ひとりの行動や事業者・荷主等のビジネススタイルの変革を促進するための規定を設ける必要がある。



自動車排出ガス対策（NO_x・PM）

1 単体対策

粒子状物質排出基準の遵守

低公害車の導入義務

アイドリング・ストップの義務

製造者の低公害車の開発促進

販売者の環境情報の説明義務

2 燃料対策

不適正燃料の使用・販売の禁止

3 交通量抑制・交通流円滑化対策

自動車使用の抑制

☆事業者対策（1～3の実効性を高める）

自動車環境管理計画書制度

CO₂削減重視

自動車排出ガス対策（NO_x・PM）
+ CO₂削減対策

1 単体対策

低公害車・低燃費車使用の普及

低公害車・低燃費車の導入義務

製造者の低公害車・低燃費車の開発促進

販売者の環境情報の説明義務

粒子状物質排出基準の遵守

2 エコドライブの推進

エコドライブの普及拡大

アイドリング・ストップの義務

3 燃料対策

環境自動車燃料の利用促進

不適正燃料の使用・販売の禁止

4 交通量抑制・交通流円滑化対策

自動車使用の抑制

☆事業者対策（1～4の実効性を高める）

自動車環境管理計画書制度