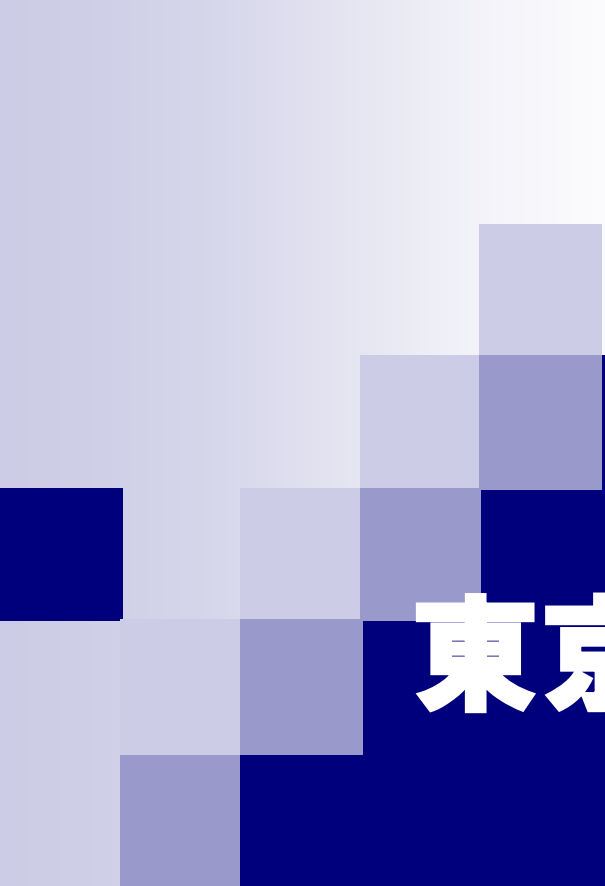




東京都のディーゼル車規制

東京都環境局 自動車公害対策部
規制課長 宗野 喜志

かつての東京の風景



1960～1970

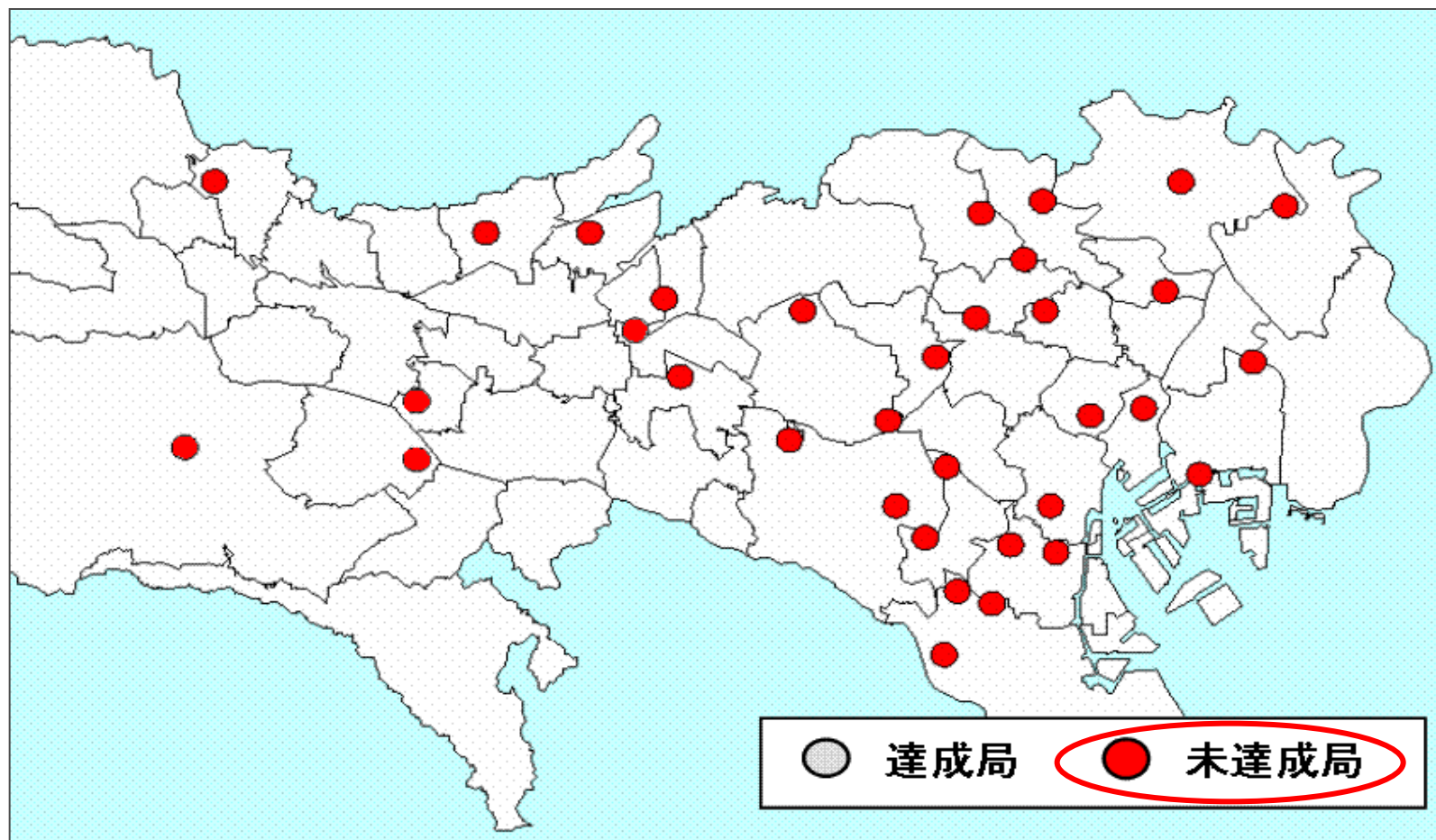


かつての東京の風景



1980～1990

2002年度浮遊粒子状物質（SPM）の大気濃度



- ✓ 一つの自動車排ガス測定局も環境基準を達成していなかった。
(0/34局)

都における施策展開の経緯

1999年 4月	「健康を損なう排ガスにNO」などを 公約に掲げた石原前都知事が就任
8月	「ディーゼル車NO作戦」 開始
12月	「ディーゼル車NO作戦ステップ2」 開始
2000年 9月	「不正軽油撲滅作戦」 開始
12月	東京都環境確保条例制定
2002年 9月	「違反ディーゼル車一掃作戦」 開始
2003年10月	都のディーゼル車規制開始 (隣接三県も同様の条例に基づき規制開始)
2006年 4月	都のディーゼル車規制強化

1999年8月

“ディーゼル車NO作戦” 開始



ディーゼル車NO作戦 ステップ1

自動車公害対策の方向性に関する活発な議論と、ディーゼル車利用のあり方を変える行動を、都民と事業者に呼びかける施策

自動車公害に挑む5つの提案

- 提案1 都内では、ディーゼル乗用車には乗らない、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づけ
- 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置を義務づけ
- 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(2007年目途)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

ディーゼル車NO作戦 ステップ1

◆ 議論の場と素材の提供

1 知事と議論する会 (1999年8月)

「このままでよいのか？ 東京の環境
～ 便利さの中で“車”を考える」

2 インターネット討論会 (1999年9月～11月)

「ディーゼル、Yes or No」

3 公開討論会 (1999年10月)

「ディーゼル車をどうする！」

ディーゼル車NO作戦 ステップ1

◆ 議論の場と素材の提供

4 グリーンペーパー (1999年9月、10月)

第1弾 「脅かされる健康：つくられたディーゼル車の経済性」

- 理由1 改善されていない区部の汚染
- 理由2 大気中に含まれる汚染物質と健康影響
- 理由3 大気汚染の発生原因
- 理由4 ディーゼル車が使われる理由
- 理由5 ディーゼル車の環境性能

第2弾 「ディーゼル車の真実：3つの誤解を解く」

- 誤解1 ディーゼル車規制は、世界の流れに逆行している
- 誤解2 最近のディーゼル車なら、環境にいい
- 誤解3 ディーゼル車をやめたら、物価がはね上がる

ディーゼル車NO作戦 ステップ2

◆ ディーゼル車排ガスに挑む9つの施策

ステップ1で寄せられた意見や議論を踏まえ、今後のディーゼル車対策の基本的な考え方をまとめるとともに、「5つの提案」を発展させた施策と行動を展開

1 条例による義務づけ

- ① 大型貨物車、バス等への微粒子除去装置(DPF)の装着義務
- ② ガソリン車等と同等の排出ガス基準を満たさないディーゼル車の使用制限、代替義務
- ③ より低公害な自動車の使用促進
- ④ 自動車に関する環境情報の公開と説明の義務づけ

2 制度改革の早期実現

- ⑤ 軽油優遇税制の是正
- ⑥ 軽油硫黄分規制の強化と新長期規制の前倒し実施
- ⑦ 東京の走行実態と乖離した排出ガス試験方法の是正
- ⑧ 車検制度の環境面での充実と黒煙規制の強化

3 長期戦略の確立

- ⑨ 燃料電池車やモーダルシフトを展望した長期戦略の確立



2000年12月

“環境確保条例”制定

東京都公害防止条例を30年ぶりに全面改正。自動車公害対策を強化

- 1 ディーゼル車の排出ガス規制
- 2 自動車環境管理計画書の提出
- 3 低公害車の導入
- 4 アイドリング・ストップの遵守
- 5 不適正燃料の使用・販売の禁止
- 6 自動車公害監察員（自動車Gメン）の設置

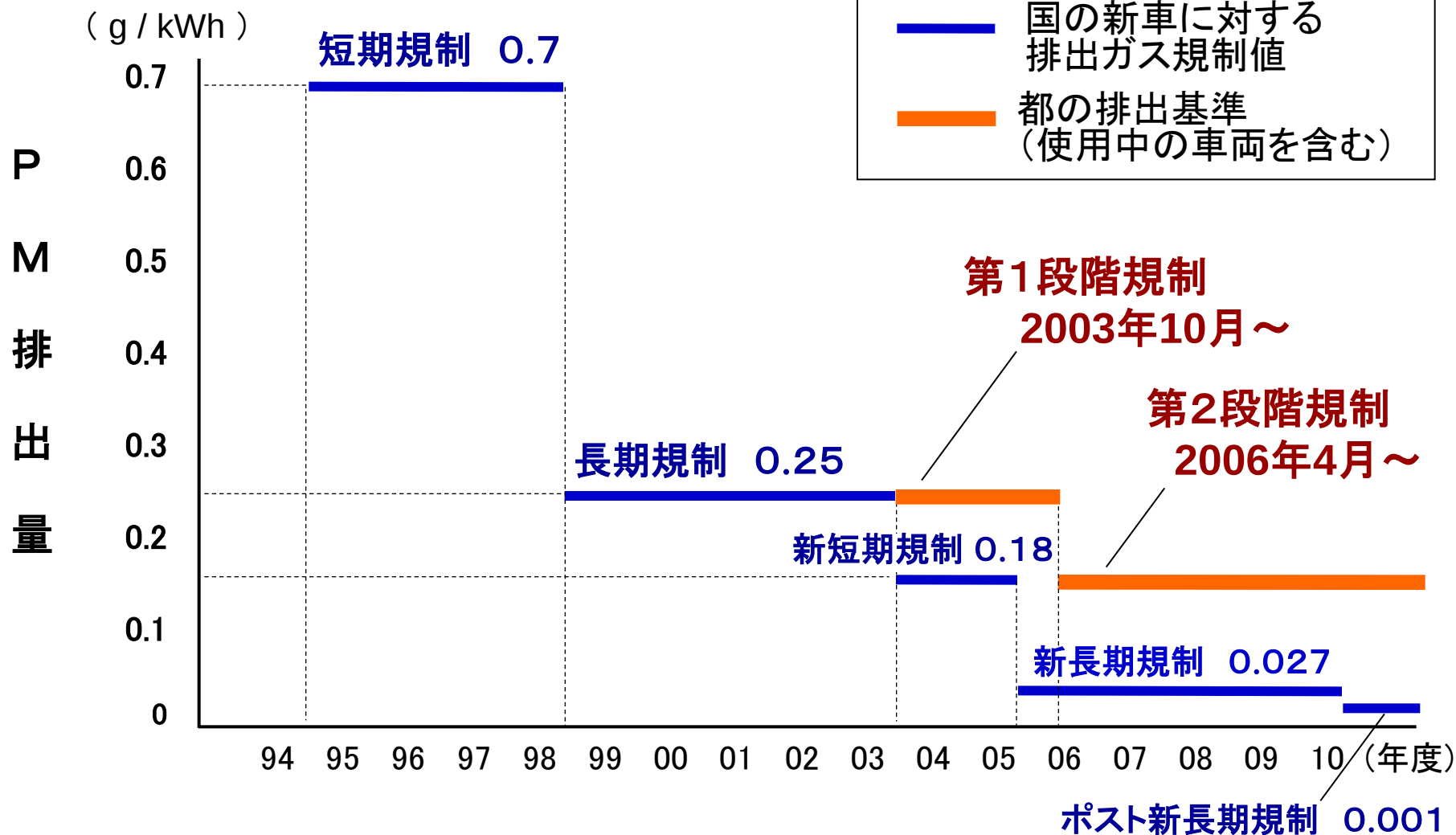
“環境確保条例”

ディーゼル車の排出ガス規制

規制開始	2003年10月1日
対象物質	ディーゼル車から排出される粒子状物質(PM)
対象地域	東京都全域(ただし島しょを除く)
規制内容	知事が定めるPM排出基準を満たさないディーゼル車の走行の禁止
対象車両	トラック、バス、特種自動車(冷蔵車など) ※ 乗用車は除く
猶予期間	新車登録から7年間
指定装置	知事が指定するPM減少装置(酸化触媒など)を装着した車両は、基準に適合していると見なす
罰 則	規制違反車には、運行禁止命令。更に従わない場合には、最高50万円の罰金

規制の基準値

* 2t積トラック
(車両総重量 4tの場合)



“環境確保条例”

自動車環境管理計画書の提出

義務の内容	対象事業者は、自発的な環境配慮行動を記載する計画書を提出
対象事業者	都内(島しょを除く)に事業所があり、30台以上の自動車を使用する事業者
対象車種	普通自動車、小型・軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車
計画期間	5年間
記載内容	①事業者の概要 ②ディーゼル車規制への対応及び低公害車の導入計画 ③自動車の使用合理化 ④条例規定事項等への対応
実績報告	計画書に基づく実績報告書を、翌年度5月末までに提出
罰 則	・計画書等を未提出、または虚偽報告等の場合、必要に応じて勧告 ・勧告に従わない場合、氏名公表や罰則(千円以上1万円未満の科料)の適用

2002年9月

“違反ディーゼル車一掃作戦” 開始

ディーゼル車規制の開始1年前を迎え、規制をスムーズかつ効果的に実施するため、全庁を挙げて7つの作戦を実施。

庁内に「東京都ディーゼル車対策推進会議」を設置し、業界団体や個別企業への要請・働きかけ、規制内容のPRなどに取り組む。



違反ディーゼル車一掃作戦

— 平成15年10月の走行規制に向けて —

都内事業者

平成15年10月規制対象
20万2千台(推計)

20台以上
使用事業者

20台未満
使用事業者
(小規模
事業者)

業界団体

都外事業者

18万台/日(推計)

都外事業者

業界団体

作戦1

ディーゼル車ユーザーを動かす

全庁的な連携

作戦2 荷主側から働きかける

作戦3 整備事業者のチェックで早める

作戦4 自動車メーカー、装置メーカー
と共同して広める

作戦5 石油メーカーに協力を求める

作戦6 首都圏全体で取組む

八都県市との連携

作戦7 監視・取締りを徹底する

違反ディーゼル車一掃作戦

- 徹底的な広報・普及キャンペーン
- ディーゼル車を使う事業者や荷主となる事業者への条例遵守を求める働きかけ
 - ✓ 20台以上を使用する事業者への自動車Gメンによる立入指導（都内 約3800社）
 - ✓ 都内の全ディーゼル車所有者に、ダイレクトメールを送付（のべ550万通）
 - ✓ 全国100の荷主団体を個別訪問。会報誌や説明会などによる規制内容の周知
 - ✓ 全国の手大企業2000社への規制対応状況のアンケート



規制の実現のために

- 1 低硫黄軽油の早期供給の実現
- 2 PM減少装置の(DPF、酸化触媒)の実用化と普及
- 3 低公害のディーゼル車の開発促進と普及
- 4 一都三県による連携
- 5 違反車両の取締り
- 6 「不正軽油撲滅作戦」を展開

低硫黄軽油の早期供給の実現

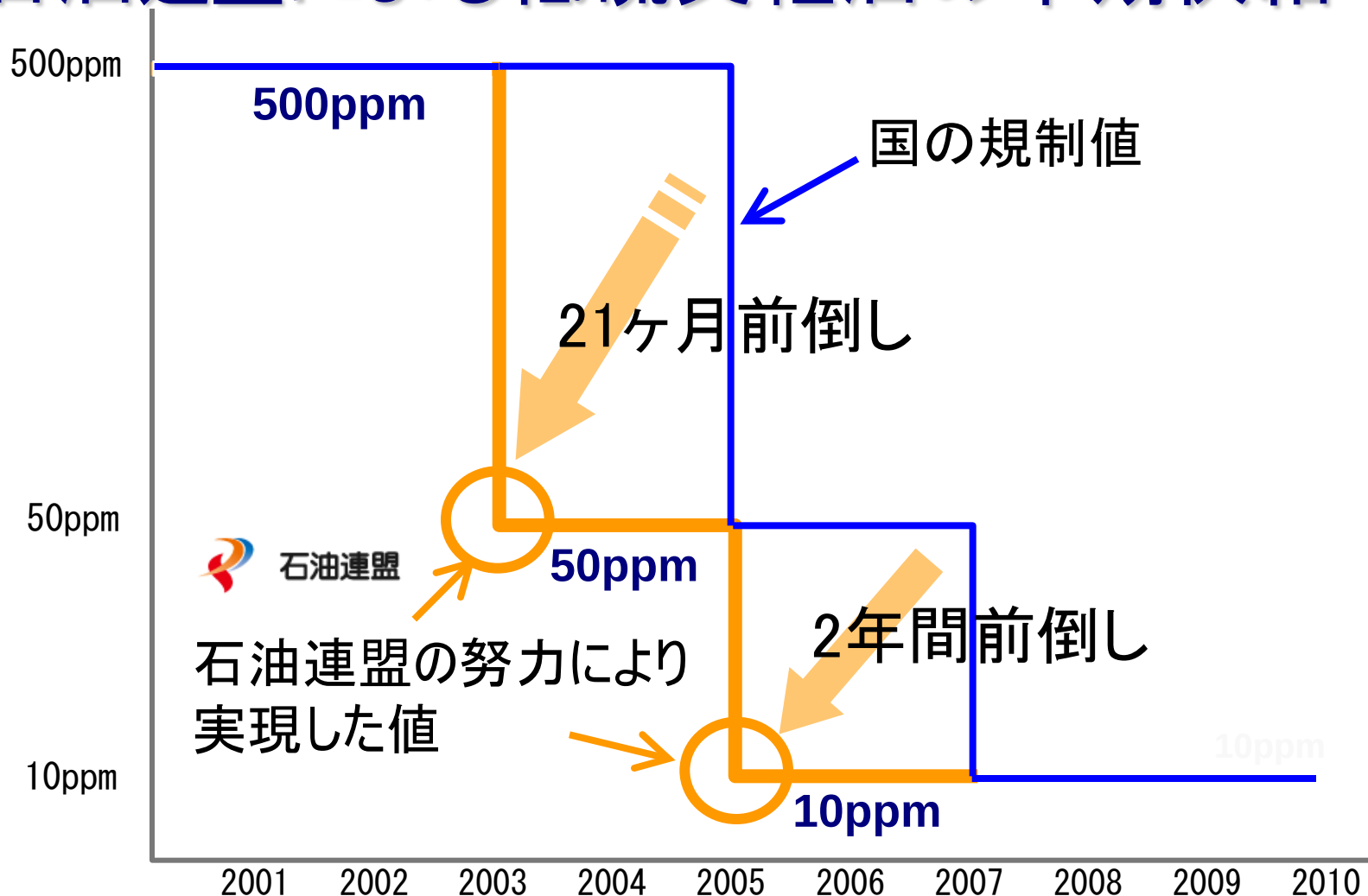
- ディーゼル車の排出ガス浄化には、低硫黄軽油（50ppm以下）が必要

理由

- ① PM減少装置の性能を最大限に発揮させるため
- ② 硫黄分削減がPMの削減に効果があるため

- 石油連盟は、都の要請に応え、国の規制よりも21か月早い2003年4月から全国のガソリンスタンドで低硫黄軽油の供給を開始

石油連盟による低硫黄軽油の早期供給



PM減少装置(DPF、酸化触媒)の実用化と普及

- 使用中の古いディーゼル車の排出ガス浄化には、PMを減少させる後付装置が必要であるが、その対策に国は消極的
- 都環境科学研究所は、国内外のメーカーと共に研究・開発を行い、後付装置(DPF)の実用化に目途
- さらに、低硫黄軽油の導入で、DPFと比較して安価な酸化触媒で対応可能となり、後付装置が広く普及
- 中小の零細運送事業者への支援
 - ・ PM減少装置の装着補助制度
約5万台（2001～2003年度）



低公害のディーゼル車の開発促進と普及

- 1999年、都は自動車工業会にPM排出量の少ないディーゼル車の開発・生産・販売を要請し、その後、各メーカーによる開発等が進められていく。



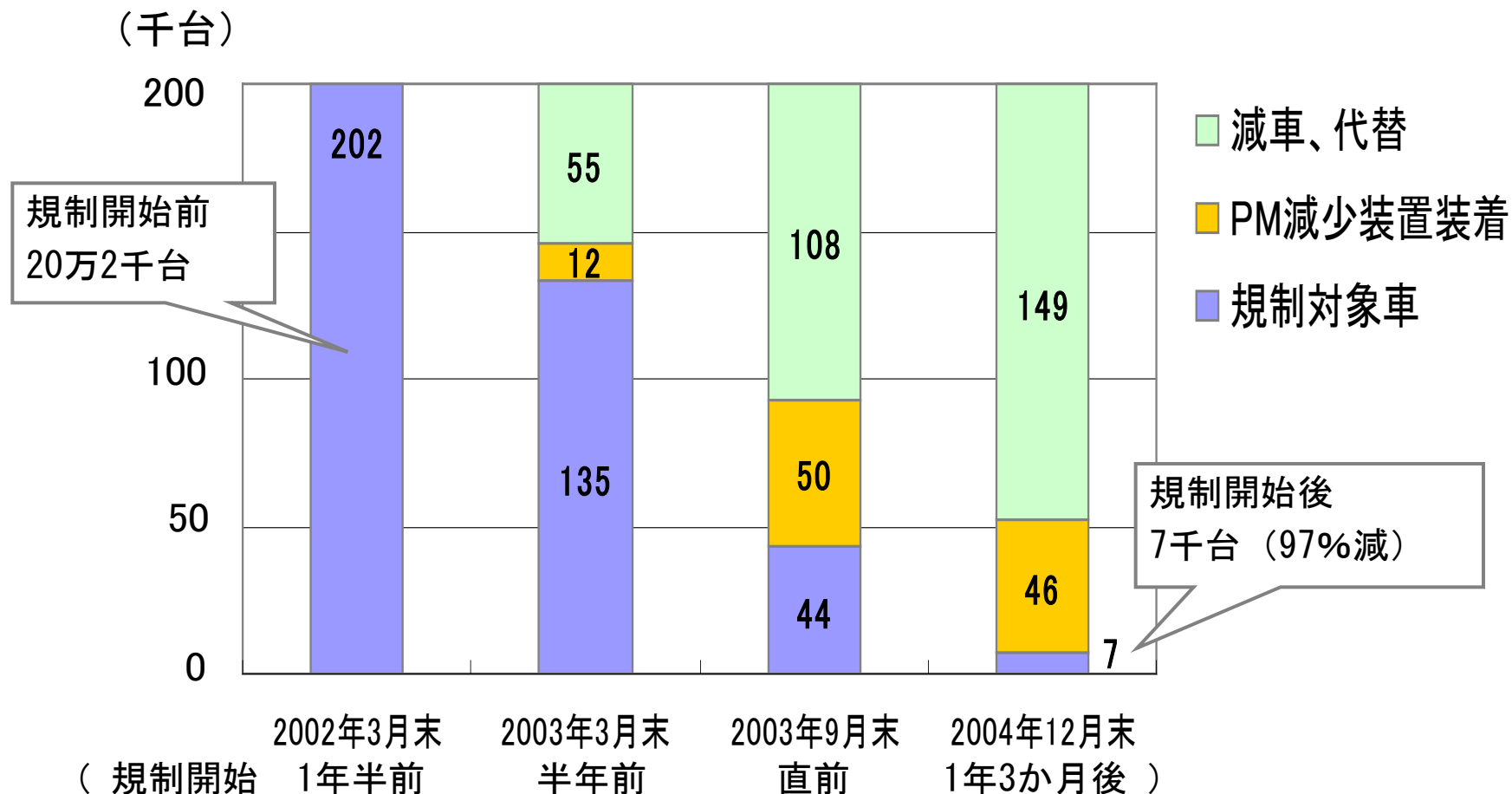
- 中小企業の最新規制適合車への買換支援
 - ・ 低利融資制度：約1万台(2001～2003年度)
 - ・ 特別融資制度：約2千台(2002～2003年度)

一都三県による連携

- 都内へ流入する車両の8割は、隣接三県からの車両であり、大気汚染の改善のためには、広域的な取り組みが必要
- 都の働きかけにより、隣接三県も、都とほぼ同内容の規制を条例制定（2003年10月1日 一都三県で一斉に規制開始）
- 首都圏3400万人を対象としたディーゼル車規制は、世界に例を見ない地方主導の先駆的な環境行政モデル



規制対象車両の推移（都内登録車両）



違反車両の取締り

自動車Gメンによる路上取締り



違反車両の取締り

固定カメラ



首都高速に設置したカメラによる撮影

移動カメラ



一般幹線道でのカメラ撮影

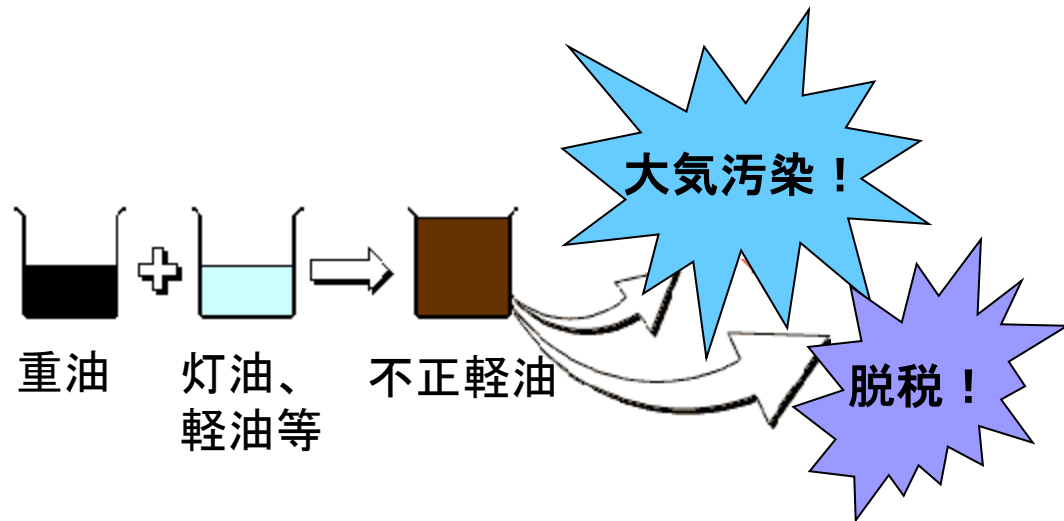
通報（黒煙ストップ110番）



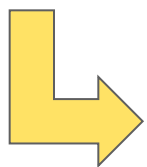
都民等からの電話・メール等
による通報

「不正軽油撲滅作戦」を展開

- 都は、不正軽油を追放、撲滅するため、2000年9月から同作戦を開始



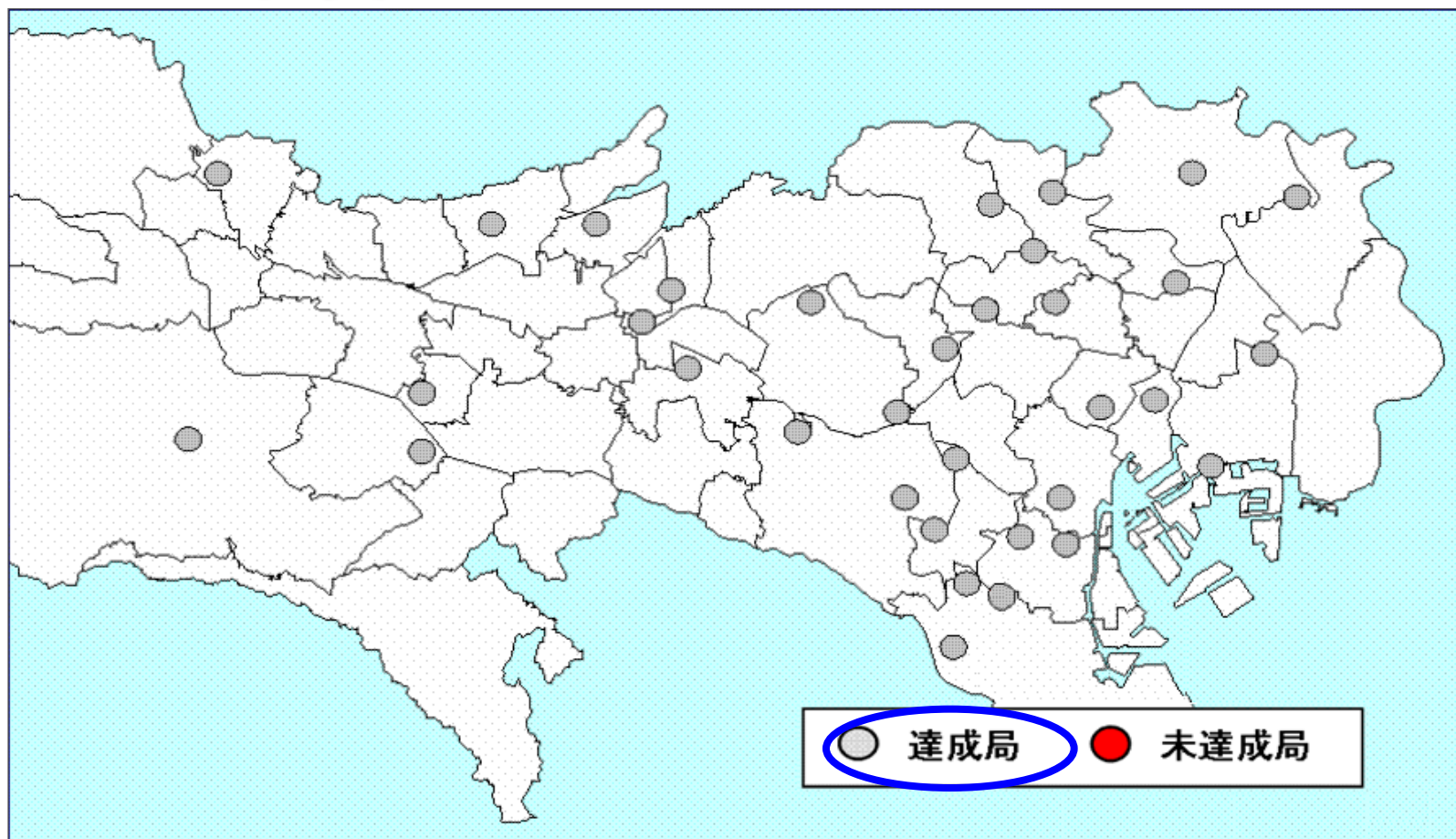
- ✓ 路上・工事現場での抜取調査(約1万1千件)
- ✓ 不正な製造・販売業者の強制調査
- ✓ 撲滅キャンペーンの実施 など多彩な作戦を展開



不正軽油の混和検出率

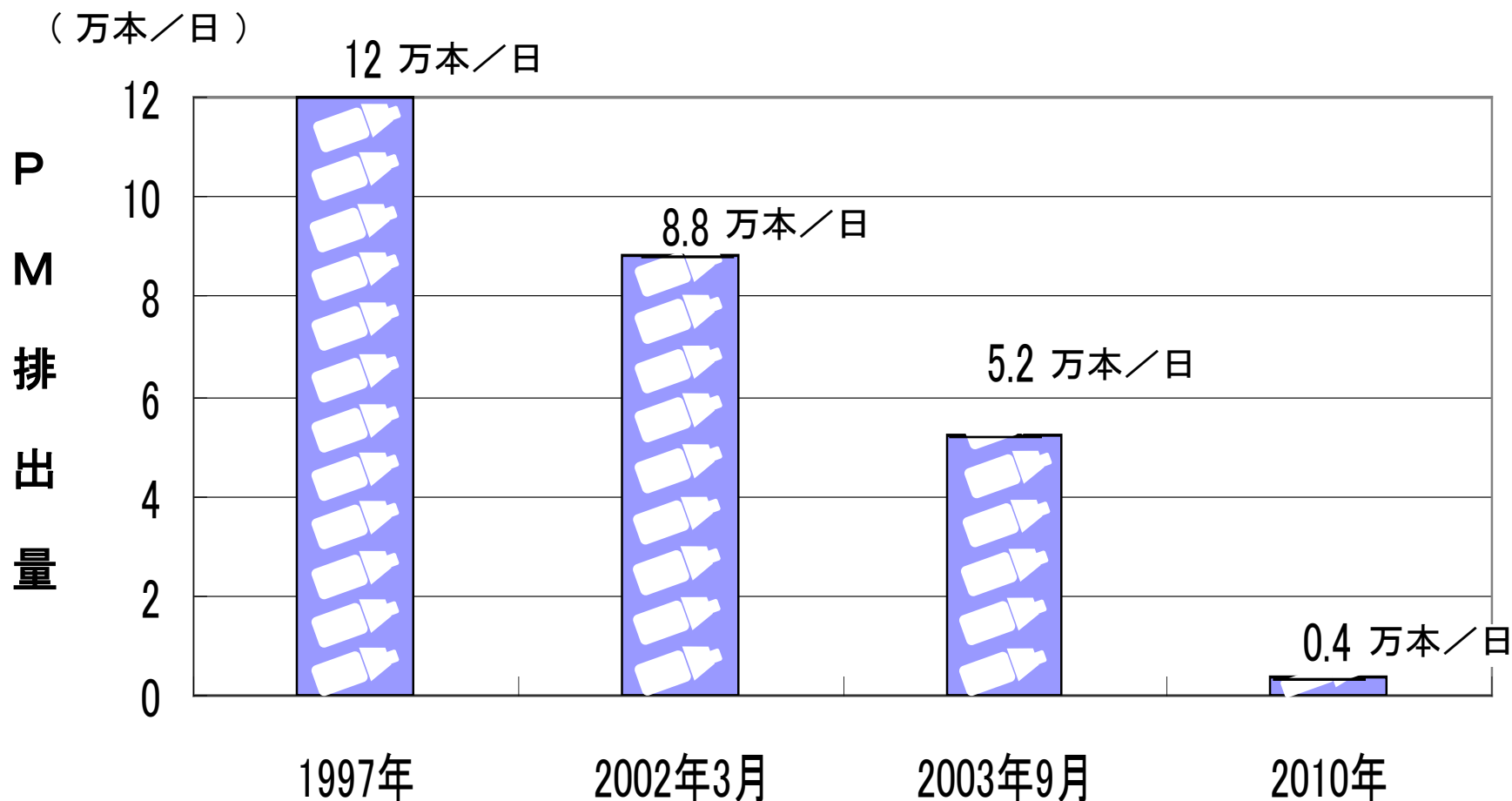
2000年度 → 2002年度
14% → 1%

浮遊粒子状物質 (SPM) の大気濃度 2005年度



- ✓ 規制開始から2年後には、全測定局で環境基準を達成 (34/34局)

自動車からのPM排出量の推移



規制開始後の都民からの声

- 毎日洗濯のたび、ベランダの手すりをふくと雑巾が墨のように真っ黒になっていたが、規制のおかげで黒さが減った。
- 配達の仕事でバイクで走った後、顔をこすると指先が真っ黒になることがしばしばあったが、最近はほとんどなくなった。
- フィルターを通して外気を室内に取り込んでおり、1ヶ月で洗浄・交換が必要だったが、規制後は2～3ヶ月は保っている。
- ぼくのいのちを助けてくれてありがとう。
これからもお願いします。
(子供は呼吸器の障害を持っています。ありがとうございました。皆様これからも、徹底して頑張ってください。)

ぼくの、いのちを
助けてくれて
ありがとう。

これからも、おねがい
します。

子供は、呼吸器の障害を持っています。
ありがとうございました。皆様これ
からも、徹底して頑張ってください。

現在の東京





ご静聴ありがとうございました。