

# 自動車NOx・PM法改正案の国会論議

環境委員会調査室 かねこ かずひろ  
金子 和裕

## 1. はじめに

第166回国会において「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(自動車NOx・PM法)の改正案が成立した<sup>1</sup>。

衆議院及び参議院ではそれぞれ本会議質疑が行われ、衆参の環境委員会においては政府に対する質疑に加えて参考人質疑も行われた。また、本改正案に対しては衆参の環境委員会において附帯決議が付されるとともに、参議院においては、否決されたものの、修正案が日本共産党から提出された。

本稿では、これら衆参における主な論議に加えて、附帯決議や修正案についても紹介することとしたい。

## 2. 改正案に関する主な論議

### (1) 法改正の必要性

自動車NOx・PM法は、自動車排出ガス中の窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)による大都市地域の大气汚染を改善するため、対策地域8都府県に使用の本拠を有するトラックなどの特定車種に関し特別な排出ガス基準を定め、この基準に適合しない車の販売、使用を禁止する車種規制などの対策を講ずるものである。こうした車種規制などにより、平成22年度までに二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)や浮遊粒子状物質(SPM)の大气環境基準をおおむね達成することが、法律に基づく総量削減基本方針において定められている。

本法の施行状況と法改正の必要性について、環境省から、本法による各種の対策と地方公共団体や関係者の努力の結果、大气汚染は改善傾向にある。その一方で、自動車交通量の多い交差点など一部の局地においては長期にわたり環境基準未達成の状況が継続しており、これらの局地では対策地域外から車種規制に適合しない車の流入が高いことも判明している。こうしたことから、局地における大气環境を早期に改善し、環境基準の達成を確実にするため、局地汚染対策と流入車対策を二本柱として本法を改正する必要があると判断したものである旨の答弁があった<sup>2</sup>。

### (2) 局地汚染対策

#### ア 重点対策地区の指定の在り方

局地汚染対策は都道府県知事が指定する重点対策地区において行われるが、対象となる地域について、環境省から、長期にわたり大气環境基準が達成されていない地区に加えて、大气汚染の防止を図ることが特に必要である地区についても指定されることを国として期待している<sup>3</sup>。また、都道府県において指定の在り方が異なるよ

う、総量削減基本方針においてその基本的な考え方を定めるとの答弁があった<sup>4</sup>。

こうした一方で重点対策地区の具体的な指定に当たっては、法案の建物新設に係る届出制度をいかにするためにも、交差点などの汚染発生源だけでなく、周辺の建築物や幹線道路も視野に入れ、一定の面的な規模を確保すべきとの意見があった。これに対して、環境省は、重点対策地区の範囲は局地汚染のある交差点等の周辺を想定しており、具体的には当該地区の汚染状況や土地の利用状況、交通の状況等を勘案し、都道府県知事が定めることとなるとの答弁にとどまった<sup>5</sup>。

#### イ 重点対策計画の実効性

重点対策地域では、地域の指定を受けて、対策の実施に関する目標、その具体的な方策などを定めた重点対策計画が都道府県知事により策定されることとなる。

こうした重点対策計画の実効性を確保していくためには、特に道路管理者である国土交通省の協力も十分担保される必要がある。このことについて、国土交通省は、関係機関と連携し、交差点改良、道路緑化、環境施設帯の整備等の道路環境対策の立案、実施等を通じて積極的な協力を行う所存と答弁し<sup>6</sup>、また、環境省からは、局地汚染対策が関係機関の連携の下で推進されるよう総量削減基本方針においてこれを明確に示すとともに、国土交通省を始めとする関係行政機関に対し積極的に働き掛けを行っていくとの答弁があった<sup>7</sup>。

#### ウ 建物の新設に係る届出制度

本制度は、重点対策地区内でホテルや劇場など新たな交通需要を生じさせる建物を新設する者に対し、駐車場や荷さばき施設の確保、アイドリングストップの実施など、NOx等の排出量抑制のための配慮事項等に関する届出を義務付けるものである。

大規模小売店舗立地法の大規模小売店舗は本制度の対象外となっているが、この理由について、本制度及び大規模小売店舗立地法は共に自動車の交通需要の増加に着目し、交通渋滞の解消など交通流量の問題に対処しようとするものであり、それらの対策は共通するものとなる。よって、大規模小売店舗の新設についての届出の重複を避けるため除外することとしたとの答弁が環境省からあった<sup>8</sup>。

また、参考人からは、局地では建物の新設は少ないことが予想されることから、既設の建物の改築の場合にも本制度を適用することが効果的であるが、運用上の問題として都道府県の条例などにより実施していくことも期待できる旨の意見があった<sup>9</sup>。

### (3) 流入車対策

#### ア 法案による対策の概要とその効果

本対策は、対策地域の周辺地域から重点対策地区内の指定地区へ運行する自動車を使用する一定の事業者に対し、NOx等の排出抑制に関する計画の作成・提出や定期報告を義務付けることにより、非適合車の流入抑制を図ろうとするものである。

対象となる事業者については、周辺地域内の1つの都道府県内に所有している自動車の台数が30台以上であることを想定しているとの説明が環境省からあったが、もう1つの要件である指定地区における自動車の運行回数については、今後検討すると

の答弁にとどまった<sup>10</sup>。こうした対象事業者の把握手段や実効性の確保について、環境省は、指定地区に係る実態調査を踏まえ、法律に基づき都道府県知事による事業者への報告聴取や立入検査を通じて該当事業者を把握するとともに、指導や勧告等の措置により義務の履行を確保していくと答弁した<sup>11</sup>。

また、法案では環境大臣が指定地区を指定し、指定地区に応じて周辺地域を環境省令により定めることとなるが、周辺地域の範囲は対策の効果を左右する重要な要素の1つとなる。これについて、環境省から、指定地区が未決定なため具体的な規模を説明することは困難であるが、流入車対策の必要性にかんがみ、指定地区に流入する非適合車が相当程度捕捉できるよう検討していく旨の答弁があった<sup>12</sup>。

さらに、事業者が作成する排出抑制計画については、貨物自動車の積載効率向上などによる車両の使用量削減やエコドライブなどに関する職員研修、また、低公害車などの計画的導入といった、事業者の取組を促すものであり、過大な負担を伴うことなく実効性を上げることができるとの答弁が環境省からあった<sup>13</sup>。

#### イ 流入車対策の在り方

非適合車の使用禁止という法律の車種規制は、対策地域内に自動車の使用の本拠を有する事業者のみが対象となっている。こうしたことから、対策地域外からの非適合車の流入が制度の公平性や排出量抑制などの観点からも大きな問題となっている。さらには、使用の本拠を対策地域外にあるかのように偽装する、いわゆる車庫飛ばしの問題も起こっている<sup>14</sup>。

平成19年2月に中央環境審議会から環境大臣に「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方」が意見具申されたが、平成17年12月に取りまとめられた同審議会大気環境部会自動車排出ガス総合対策小委員会の中間報告では、この流入車対策について、対策地域内での走行規制から車種規制等の全国への適用拡大など6案が示されている。

法案の流入車対策が中間報告から後退した内容になっていることを懸念する意見に対して、同小委員会の委員でもあった参考人からは、6案にはそれぞれにメリット、デメリットがあることから、中間報告では案を特定することなく6案すべてを示したものである。法案の内容はそれぞれのメリットを考慮して幾つかの案を組み合わせたものである旨の考えが示された<sup>15</sup>。

また、車庫飛ばしの問題や首都圏1都3県及び兵庫県における条例による非適合車走行規制の効果、さらには都道府県からの要望も踏まえ、対策地域内での非適合車の走行規制を実施すべきとの意見があった。これに対して、環境省からは、こうした走行規制を自動車NOx・PM法の対策地域である3大都市圏で実施する場合、違反車両の取締りの仕組みやその財政負担などを考慮すると、公平性を確保しながら実効性を十分担保する体制の構築は困難である。対策地域全体では大気汚染は改善傾向にあることから、本法案の対策をまず実施し、効果を上げていく旨の答弁があった<sup>16</sup>。

なお、兵庫県において走行規制の条例化に携わった参考人からは、兵庫県の場合、非適合車の監視作業は相当の人手を要しているが、監視結果をみると非適合車の検挙率は予想よりも低く、条例の効果は相当程度あると認識している。その上で、今回の

法改正と県の流入規制が相まって効果が高まることを期待する旨の発言があった<sup>17</sup>。

#### ウ ステッカー制度の構築

中環審の意見具申では、流入車対策として車種規制の適合車が否かが識別可能なステッカー制度の構築が挙げられている。本制度の実現性について、環境省は、流入車対策の実効性を担保するとともに、自動車輸送業者による適合車の使用を促す効果も期待できることから、その具体的な枠組みづくりを国土交通省、関係事業者等と連携し、実現していきたいと答弁したが<sup>18</sup>、参考人からは、大気汚染は改善傾向にあり、事業者の（適合車への買換えなどの）費用負担も考慮すると、ステッカー制度の全国的導入には若干問題があり、むしろ、局地汚染対策の観点から地方公共団体の取組を尊重すべき旨の意見があった<sup>19</sup>。

#### エ 荷主対策

このほか、法案では流入車対策として周辺地域から対策地域内に運行する自動車を使用する事業者及び荷主に対し、NO<sub>x</sub>等の排出抑制に係る努力義務が課せられる。

このうち、間接的排出者である荷主に対して期待される取組としては、環境省は、貨物輸送の計画的な発注により貨物をできるだけ少ない頻度で運送させることや、運送車両が適合車が否かステッカーを通じて確認することを例示として挙げた<sup>20</sup>。

また、荷主に対する措置を強化すべきとの意見に対して、環境省は、荷主への努力義務は法案の事業者の排出抑制計画の提出義務とともに総合対策の一助とし、これにより地域の環境基準早期達成に向けて努力していく旨の答弁にとどまった<sup>21</sup>。

一方、参考人からは、対策地域外の事業者は適合車への買換え負担が少なく、これにより荷主は運送コストを軽減できる可能性があることから、負担の公平を維持して規制の実効性を高める上でも、荷主に対する規制は重要である旨の認識が示された<sup>22</sup>。

なお、貨物輸送の依頼を行う荷主とこれを請け負う運送事業者の相互関係の重要性にかんがみ、これらの連携を一層促すような方策について関係省庁と相談していくとの答弁が環境省からあった<sup>23</sup>。

#### オ ロードプライシング

交通渋滞や大気汚染の著しい地域に入る自動車に対して課金するロードプライシングは本法によるものではないが、首都高速道路では平成 13 年度から環境ロードプライシング（並行する有料道路間の料金格差設定）が一部において実施され、市街地から湾岸部への交通転換が確認されている。

中環審の意見具申においても、ロードプライシングは、ロンドンなどの海外事例も踏まえ、面的な交通量抑制対策や流入抑制対策として有効とされている。その導入について、環境省は、経済面への影響や公平性の確保、合意形成の進め方などについて検討する必要があり、効率的な物流システムやモーダルシフトなどの他の交通量抑制策と併せて検討していきたい旨の答弁にとどまった<sup>24</sup>。

### （４）環境基準達成の見込み

法律に基づく総量削減基本方針では、平成 22 年度までにNO<sub>2</sub>などの大気環境基準をお

おむね達成するとされている。これについて、中環審の意見具申では、試算の結果、対策地域全体では本目標の達成が見込まれている一方で、達成できない地点が試算の条件に応じて局地的に 11 か所又は 15 か所あると見込まれている。

こうした目標達成に向けた環境大臣の取組方針と決意について、法案の成立により局地汚染対策及び流入車対策を的確に実施し、低公害車の普及促進、物流・人流・交通流対策など、NO<sub>x</sub>等の排出抑制対策をさらに積極的に講じてまいりたい。これらの対策の推進に当たっては、関係省庁、都道府県などと協力、連携しながら、実効あるものとなるよう全力を尽くしていくとの答弁があった<sup>25</sup>。

### 3. その他関連の論議

#### (1) 東京大気汚染公害訴訟の和解に向けた取組

##### ア 東京大気汚染公害訴訟の経緯

東京大気汚染公害訴訟は、東京都内に居住・勤務する気管支ぜん息等の患者及び遺族が、国、東京都、旧首都高速道路公団及びディーゼル車製造メーカー7社を被告として、損害賠償と自動車排出ガスの排出差止めを求めて提訴したものである。

平成8年に第1次提訴が行われ、同14年にこれに対する第1審判決が言い渡された。第1審判決では原告の一部に自動車排出ガスと健康被害との因果関係が認められ、また、道路管理者に対する損害賠償の一部が認められたが、国、公団及び原告それぞれが控訴した。同18年9月に控訴審が結審した際に東京高裁から事実上の和解勧告があり、これにより、当事者間で和解に向けた協議が始まった。

##### イ 和解に向けた国の方針

平成18年11月に当事者である東京都は、原告も要望している医療費救済制度（助成総額：約40億円/年、負担割合：国・都はそれぞれ3分の1、首都高・メーカーはそれぞれ6分の1）などを提案した。

環境省は、この東京都の提案について、健康被害の主たる原因はNO<sub>x</sub>などの自動車排出ガスであるということが医学的知見に照らして十分でなく、法的な責任を負うという意味合いを持つ医療費の給付はできない旨の答弁を行った<sup>26</sup>。

こうした一方で本訴訟の代理人である参考人からは、本訴訟以外の大気汚染公害訴訟では、過去5回、自動車排出ガスと健康被害との間には因果関係があるとの判決が下されており、本訴訟の控訴審でも国側が因果関係を明確でないと主張を繰り返すことは裁判の対応として問題がある旨の意見があった<sup>27</sup>。

また、同じ代理人である別の参考人からは、昭和48年のオイルショックの影響で自動車のディーゼル化が進む中で、PMやディーゼル排気微粒子（DEP）の健康被害を認識しながら、ディーゼル車の排出ガス規制をガソリン車並にすることや軽油引取税を見直すといった対策が遅れたことが健康被害の増加を招いたものであり、国の責任は極めて大きい旨の意見陳述があった<sup>28</sup>。

なお、本法案成立後、政府は公害健康被害補償法に基づく公害健康被害予防基金が

ら 60 億円を取り崩し、東京都に抛出することを決め、他の被告も和解に応じたことから、本訴訟は和解が確定する見込みとなった。

#### ウ 事後的対策への取組の在り方

本訴訟の原告の中には、公害健康被害補償法による新規認定が昭和 63 年に打ち切られたため、医療費などの給付を受けられない、いわゆる未認定患者もいる。こうした未認定患者の実態調査を行った参考人から、未認定患者は公害病の影響から収入が低下し、医療費負担が家計を圧迫するため受診抑制によって症状が悪化するという悪循環に陥っており、医療費助成制度の創設が必要である旨の指摘があった<sup>29</sup>。

さらに同参考人から、環境問題の事後的対策については旧公害対策基本法を始めとした基本法制があるが、事後的対策については健康被害や土壌汚染、自然再生といった個別法制があるものの、政策領域として確立していないとの問題提起もあった<sup>30</sup>。

### (2) PM 2.5 に関する環境基準の設定

近年、SPM(粒径 10 μm 以下)の中でも粒径 2.5 μm 以下の微小粒子状物質、いわゆる PM 2.5 の健康への影響が強く懸念されており、平成 13 年の「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(自動車 NOx 法)の改正案の附帯決議では早期の環境基準設定が求められているところである。米国では 1997 年に、EU では 2005 年にそれぞれ環境基準を設定しているが、日本では環境省が平成 11 年から疫学調査などに着手しているものの、いまだ環境基準は設定されていない。

この PM 2.5 の環境基準設定について、環境省から、現在、各種の基礎調査研究を通じて国内の健康影響に関する科学的知見の集積と諸外国の知見に関する情報収集を行っている。これらを踏まえて、健康影響評価に関する検討会を省内に設置し、直ちに環境基準を設定する状況にはないものの、精力的に取り組んでいくとの答弁があった<sup>31</sup>。

### (3) 総合交通体系の構築

今後の交通政策は、大気汚染及び地球温暖化双方の観点から、交通量を抑制する交通需要管理や高齢化社会においても重要な公共交通機関を充実させ、道路、鉄道等を一体に考えた総合交通体系を構築する必要があるとの意見があった。

これに対して、環境省は、自動車 NOx・PM 法では公共交通機関の利用促進など交通量抑制のための対策を講じてきており、また、京都議定書目標達成計画でも同様の対策が位置付けられている。今後は関係省庁とも連携して、環境に優しい交通体系の構築に向けて努力していくと答弁した<sup>32</sup>。また、国土交通省からは、道路整備と公共交通整備はいずれも重要であることから、今後ともこれらの整備及び相互の連携を図りつつ、利便性の高い交通体系の形成に向けた取組を積極的に推進する旨の答弁があった<sup>33</sup>。

なお、参考人からは、自動車排出ガス対策と燃費改善は技術的にトレードオフ関係にあるが、2010 年にはその両立が可能な技術の進展が予想され、また、中長期的には物流体系の合理化、交通流の円滑化、環境に配慮した交通体系の構築、都市構造の改善が進むことと相まって、大気環境の改善と地球温暖化対策の進展が期待される旨の意見があった<sup>34</sup>。

#### 4．参議院環境委員会における修正案及び附帯決議

##### (1) 修正案の概要と旧環境庁による対策の検討経緯

参議院環境委員会において日本共産党から提出された修正案の内容は、ア．対策地域内の特定事業所に対するNO<sub>x</sub>等の総量規制の創設、イ．粒子状物質対策地域内に使用の本拠の位置を有しない非適合車の対策地域内での走行規制の創設、ウ．特定の荷主及び対策地域内の卸売市場などの特定施設の設置者等に対する排出抑制計画の作成・提出の義務付け、エ．自動車製造事業者等に係る総量削減の措置などとなっている。

このうち、事業所ごとの総量規制方式については、旧環境庁の窒素酸化物自動車排出総量抑制方策検討会が平成2年に取りまとめた中間取りまとめにおいても、排出抑制策3案のうちの1つとして挙げられている。中間取りまとめは、その後、最終報告、旧中央公害対策審議会の答申を経て、平成4年の自動車NO<sub>x</sub>法成立へとつながることとなる。

同検討会の委員でもあった参考人からは、事業所総量規制が採用されなかったことは個人的には残念ではあったが、平成13年の自動車NO<sub>x</sub>法改正により創設された事業者の自主的な取組を促す報告制度（対策地域内の特定事業者への自動車使用管理計画の作成・提出の義務付け）において部分的に導入されたと理解している旨の意見陳述があった<sup>35</sup>。

なお、中間取りまとめの残りの2案は、法律制定時からの車種規制と今回の改正案の審議でも取り上げられたステッカーによる走行規制である。

##### (2) 参議院環境委員会附帯決議の概要

同修正案は否決され、改正案は全会一致で原案どおり可決されたが、この改正案に対し付された附帯決議は9項目に上った。

その主な内容は、ア．平成22年度の環境基準の達成とそれ以降の対策の着実な実施、イ．自動車交通量抑制について有効策の早期導入の検討、ウ．ステッカー制度等の早期導入の検討、エ．PM<sub>2.5</sub>環境基準の設定とその対策の検討、オ．局地的汚染による健康影響に関する調査の速やかな評価・解明、カ．東京大気汚染公害訴訟の早期和解に向けた対応などとなっている。

#### 5．おわりに

大都市地域の自動車排出ガスによる大気汚染問題は、本法に加え、対策地域の都府県による流入車規制、大気汚染防止法による排出ガス規制などにより、法律の基本方針である平成22年度環境基準達成がほぼ確実なものとの認識が政府にはある。その一方でPM<sub>2.5</sub>や局地的な大気汚染と健康影響との関係については、現在も調査研究の段階にあり、実際の健康被害を考慮しない対策の在り方に懸念を示す意見が委員会審査においてあった。

今後は、健康被害の新たな発生を防止するために、対策地域の都府県が主体的に対策を実施できるよう国などが後押しすることが重要である。また、既に発生している健康被害については、国の調査研究の結果を注視するとともに、参考人の指摘も踏まえ、環境政策の領域の1つとして事後的な対策の位置付けを検討する必要もあろう。

- 
- 1 改正案の内容については、環境省報道発表資料 <http://www.env.go.jp/press/press.php?serial=8130>、「特集 地球環境を守る法律 自動車NOx・PM法」『地球環境』2007年7月号(平19.6.1)のほか、「環境基準の早期達成に向けた局地汚染対策と流入車対策～自動車NOx・PM法改正案～」『立法と調査』第267号(2007.4.20)を参照されたい。
- 2,3,4,5 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号12頁(平19.4.13)
- 6,33 第166回国会参議院本会議録第20号10頁(平19.4.25)
- 7,32 第166回国会参議院本会議録第20号9頁(平19.4.25)
- 8 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号13頁(平19.4.13)
- 9 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号11頁(平19.4.13)(福岡大学法学部教授 浅野直人参考人)
- 10,11,18 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号14頁(平19.4.13)
- 12,20 第166回国会参議院環境委員会議録第6号15頁(平19.5.8)
- 13 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号16頁(平19.4.13)
- 14 大阪府ではこの4年間で129の運送事業者が自動車NOx・PM法の車種規制を逃れるため奈良県に営業所を新設したとされている(『大阪読売新聞』夕刊(平18.12.18))
- 15 第166回国会参議院環境委員会議録第6号12頁(平19.5.8)(神奈川大学名誉教授 猿田勝美参考人)
- 16 第166回国会参議院環境委員会議録第7号8頁(平19.5.10)
- 17 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号11頁(平成19.4.13)(財団法人ひょうご環境創造協会顧問 小林悦夫参考人)
- 大阪府では平成22年度末の環境基準達成が見込まれている一方で、府独自の流入車対策の検討を府の環境審議会において平成19年3月から始めている。同年5月に中間報告「大阪府における流入車対策のあり方」が取りまとめられたが、その概要は、対策地域内に発着地を持つ荷主、旅行者、運送事業者等に対する車種規制適合車等の使用、これら事業者のうち一定規模以上の者に対するその実施状況等の府知事への定期報告のほか、適合車等を示すステッカーの貼付などであり、条例による制度化が適当とされている。
- 19 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号7頁(平19.4.13)(浅野参考人)
- 21 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号27頁(平19.4.13)
- 22 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号3頁(平19.4.13)(弁護士 原希世己参考人)
- 23 第166回国会参議院環境委員会議録第7号11頁(平19.5.10)
- 24 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号20頁(平19.4.13)
- 25 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号15頁(平19.4.13)
- 26 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号25頁及び28頁(平19.4.13)
- 27 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号8頁(平19.4.13)(原参考人)
- なお、過去の公害健康被害補償法改正案に対する衆参の附帯決議では、主要幹線道路沿道等の局地的な大気汚染による健康影響について早期に調査を実施することなどが決議されており、環境省では平成17年度から大規模な疫学調査「そらプロジェクト」が22年度にかけて実施されている。
- 28 第166回国会参議院環境委員会議録第6号5頁(平19.5.8)(弁護士・全国公害弁護団連絡会議事務局次長 大江京子参考人)
- S P Mの環境基準は昭和47年に設定され、同年、PMが大気汚染防止法の自動車排出ガス許容限度(単体規制)の対象となった。しかし、昭和48年からの自動車排出ガス規制に加え、平成4年制定の自動車NOx法によりNOxの規制が進む一方、PMについての同様の排出規制は平成5年から始まった。
- 29 第166回国会参議院環境委員会議録第6号3頁(平19.5.8)(東京経済大学経済学部准教授 除本理史参考人)
- 30 第166回国会参議院環境委員会議録第6号10頁(平19.5.8)(除本参考人)
- なお、環境汚染等による被害者等の救済のための施策を総合的かつ計画に推進することを目的とした「環境健康被害者等救済基本法案」が、同国会民主党から衆議院に提出され、継続審査となっている。
- 31 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号17頁(平19.4.13)
- 34 第166回国会参議院環境委員会議録第6号4頁(平19.5.8)(早稲田大学創造理工学部教授 大聖泰弘参考人)
- 35 第166回国会衆議院環境委員会議録第6号2頁(平19.4.13)(浅野参考人)
- なお、工場などの固定排出源に対しては、大気汚染防止法により、NOx及びいおう酸化物について事業所ごとの総量規制が行われている(NOxについては東京都、神奈川県及び大阪府の一部で実施)。