

神奈川県生活環境の保全等に関する条例の一部を改正する条例の施行について

気水第50号
平成15年4月1日

神奈川県生活環境の保全等に関する条例の一部を改正する条例(神奈川県条例第55号)は、平成14年10月1日に公布され、平成15年4月1日(ただし、運行規制等については、平成15年10月1日)から施行されることになりました。

また、これに合わせ、神奈川県生活環境の保全等に関する条例施行規則の一部を改正する規則(神奈川県規則第96号)を平成14年11月26日に公布し、平成15年4月1日(特定低公害車の導入率については平成18年4月1日)から施行することとしました。

さらに、平成14年12月20日等の告示により規則第78条の2第4号の規定による良低公害車、優低公害車、超低公害車に相当する特定低公害車の指定、規則第87条の3の規定による特定自動車に講じる対策の指定を行いました。

なお、本条例及び規則の施行に伴い、自動車管理計画に関する指針(平成9年神奈川県告示第967号)は廃止しましたので御承知おきください。

本条例の施行に当たっては、環境保全に係る市町村の役割を踏まえ、地方自治法に基づき権限の一部を市町村長に移譲したところです。

つきましては、この度の改正に伴う条例の解釈及び運用等を別紙のとおりとしますので、条例が適正かつ円滑に施行されるようよろしくお願いします。

第1 改正の趣旨

神奈川県における自動車交通公害対策の取組は、昭和63年に策定した「神奈川県自動車交通公害防止計画」に始まり、平成9年に「神奈川県公害防止条例」を全面的に改正した「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」では、自動車の使用に伴う環境負荷の低減を図るため新たに章を設け、全国でも早い時期から一定規模以上の自動車を使用する事業者に自動車管理計画の作成を義務づける等の取組を行ってきた。

しかし、県内では、特に都市部の道路沿道を中心に、呼吸器疾患の増加を引き起こす恐れがある浮遊粒子状物質(SPM)について環境基準が達成されていない現状にある。この浮遊粒子状物質(SPM)の主原因であるディーゼル車から排出される粒子状物質(PM)は、尼崎公害訴訟等の判決において健康影響との因果関係が指摘され、発ガン性も示唆され、国においては自動車から排出される粒子状物質(PM)の抑制を図るため法律を改正し、「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」(以下「自動車NO_x・PM法」という。)を施行している。この法律に基づき、本県では現在「神奈川県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画」(以下「NO_x・PM総量削減計画」という。)を策定している。

このNO_x・PM総量削減計画では、平成22年度までに二酸化窒素の環境基準達成局率を100%とし、浮遊粒子状物質については環境基準達成局率を100%とするよう努めるという目標を掲げる見込みであり、この目標達成に向けた直接的な施策の一つであるPMの主要な発生源であるディーゼル車に対する運行規制の効果が大きいこと

が明らかになっている。

そこで、県内の大気汚染を早期に改善するため、神奈川県生活環境の保全等に関する条例を改正し、ディーゼル車の運行規制や低公害車の導入義務等の新たな規定を盛り込むとともに、既存の規定内容についても見直しを行い、内容の強化充実を図ることとした。

なお、ディーゼル車に対する運行規制は、東京都、埼玉県及び千葉県との整合を図ることにより広域的な規制として効果の発揮を期することとした。

第2 改正後の条例の解釈及び運用

1 第8章「自動車の使用に伴う環境負荷の低減」について

(1) 「自動車の使用に伴う環境負荷の低減」について

すでに述べたとおりディーゼル車から排出される粒子状物質（PM）による大気汚染を早期に改善するため、この章は今回大幅に改正した。

(2) 第1節 自動車の使用に伴う環境負荷の低減

ア 定義（第86条の2 関係）

第86条の2は、この章の改正に伴い語義の統一を図ることが必要である用語についてそれらの意義を規定したものである。(1)に規定する自動車は、改正前の定義と同様、道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車とし、同条第3項に規定する原動機付自転車は含まない。(2)に規定する特定自動車とは、第4節「特定自動車の運行制限」に規定するディーゼル車の運行規制の対象となる自動車であり、軽油を燃料とする自動車、いわゆるディーゼル車であり、ガソリン車等は含まれず、道路運送車両法第58条の規定に基づく有効な自動車検査証の交付を受けた同法第3条に規定する普通自動車又は小型自動車（二輪の小型自動車を除く。）であり、軽自動車は含まない。特定自動車の具体的な種類についてはアからウに定めた。アで規定する特定自動車は、いわゆる普通トラック・小型トラック（1ナンバー、4ナンバー又は6ナンバー）である。イに規定する特定自動車はいわゆるバス及びマイクロバス（2ナンバー又は乗車定員11人以上の5ナンバー若しくは7ナンバー）である。ウに規定する自動車は散水自動車、広告宣伝用自動車、霊きゅう自動車等いわゆる特種自動車（8ナンバー）である。(3)に規定する低公害車は改正前の条例と同様広い意味での低公害な自動車を規定しており、排出ガス中に含まれる大気汚染物質が少ないものをはじめ低騒音のものを含んでいる。(4)に規定する特定低公害車は、条例第89条に定める特定事業者の義務として導入を義務づける対象となる自動車であって、規則第78条の2に規定するとおり軽自動車を除く自動車を対象とし、排出ガスの低減レベルに応じて特定低公害車を超低公害車、優低公害車又は良低公害車に区別している。この区別は、「低排出ガス車認定実施要領」（平成12年運輸告第103号）第5条の規定に基づき低排出ガス車と認定されている自動車である場合はその区分に従うものである。ただし、電気自動車については排出ガスを排出しないことから無条件で超低公害車となる。その他の低公害車については知事が告示により指定するが、その内容は原則として八都県市低公害車指定制度（注）に基づき指定された低公害車をその指定区分に従い告示するものである。

（注）八都県市低公害車指定制度とは八都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、

川崎市、千葉市及びさいたま市)で共同して、環境への負荷が少ない低公害車を広く普及し、自動車メーカー等による低公害車開発の取組を促進するために平成8年3月に発足(発足時は七都県市)させた制度であり、窒素酸化物等の排出量が少ない低公害な自動車を指定し、八都県市が率先して公用車に導入していくとともに、低公害な自動車の導入を一般に広く普及する制度である。

イ 自動車を使用する者等の責務(第87条関係)

第87条の規定は、今回第86条の2を規定したことに伴い、重複を避けるため改正したものであり、内容に変更はない。

ウ 自動車を販売する者の責務(第88条関係)

条例第88条は、改正前の条例においても自動車の販売を業とする者の責務として設けられていたものであるが、環境への負荷の少ない自動車の普及を一層促進するため、これまで自動車の購入者から求められた場合に環境仕様書を提示して説明するよう義務づけていたものを、自動車の購入者に対し必ず環境仕様書を交付して説明するように改正した。第1項の規定で自動車の販売を業とする者が、低公害車の普及に努めなければならないことを定め、第2項及び第3項で具体的な義務の内容を定めた。

第2項は、旧条例第1項と同じ内容であるが、これを受けて規則第80条に規定している環境情報の項目について改正を行った。なお、天然ガス自動車満たすべき基準を定めている運輸省通達の平成12年12月の改正により、天然ガス自動車については炭化水素の基準値又は新たに設けられた非メタン炭化水素の基準値のいずれかを満たしていればよいこととされたことと整合を図るため、所要の改正を行った。

第3項は、自動車の販売を業とする者に対し、環境仕様書の交付を新たに義務づけたものであり、自動車の販売を業とする者においては、以前にも増して環境情報項目について正確に説明できるだけの知識の習得が期待されることはいうまでもない。

エ 自動車を販売する者への勧告(第88条の2第1項関係)

自動車の販売を業とする者に対する環境仕様書の交付義務の徹底を図るため、正当な理由が無く第88条第2項又は第3項に規定する義務に違反した場合には知事が必要な措置を講じるよう勧告でき、従わなかった場合には氏名を公表できることとした。

オ 特定低公害車の販売状況の報告(第88条の2第2項関係)

自動車の販売を業とする者に対し、低公害車の積極的な販売に努めてもらうことを期待したものであり、必要に応じて特定低公害車の販売状況の報告を求めることができる旨を定めたものである。

カ 自動車を製造する者の責務(第88条の3関係)

条例第89条において特定事業者にあつては平成18年3月までに20%以上の特定低公害車の導入を義務づけたことに伴い、自動車の製造を業とする者に低公害車の開発努力を促すために設けた規定である。

キ 自動車を整備する者の責務(第88条の4関係)

自動車の整備を業とする者に、特定自動車に装着された粒子状物質減少装置等の

能力を十分発揮させるため、装置の点検整備、整備を依頼した者に対する説明及び当該装置の適正な管理についての助言の努力義務を定めた規定である。

(3) 第2節 特定低公害車の導入義務

ア 「自動車管理計画」の廃止と低公害車の導入義務づけ（第89条関係）

改正前の条例では、自動車を50台以上使用する事業者に対し自動車の使用に伴う環境への負荷の低減を求めため、自動車管理計画の作成等を義務づけていた。

一方、平成14年5月1日から自動車NOx・PM法の一部が施行され、同法の対策地域内で30台以上の自動車を使用する者に対して「自動車使用管理計画」の提出が義務づけられた。この自動車使用管理計画の内容は、条例による「自動車管理計画」と内容の大部分が重複するので、事業者の負担の軽減を図るべく、当該「自動車管理計画」に係る章を廃止した。

また、改正前の条例では、この「自動車管理計画」の策定指導の中で50台以上自動車を使用する事業者に20%以上の低公害車の導入を指導していたが、今回の改正でこれを義務化した。

イ 特定事業者の定義（第89条関係）

条例第89条の第1項に規定する特定事業者については、規則第81条で定めている。特定事業者とは、県内に所在する事業所において、自動車検査証上の使用者として、自動車（ここでの自動車は普通自動車又は小型自動車であり二輪の小型自動車、軽自動車は含まない。）を50台以上自己の事業の用に供する者とする。「県内に所在する事業所において」とは、使用の本拠の位置が県内である自動車の台数を算定することを意味する。「自動車検査証上の使用者として」とは、自動車検査証の「使用者の氏名又は名称」欄に記載されている使用者が使用する自動車の台数を算定することを意味する。したがって、リース車両の場合は、当該車両を借り受けている者（＝使用者）が事業の用に供しているものとして算定し、レンタカーの場合はレンタカー会社が事業の用に供している自動車として算定する。「自己の事業の用に供する。」とは、例えば、自動車検査証上の使用者が協同組合となっている場合であっても、協同組合の構成員の事業者がそれぞれ個別に事業の用に供している車両については、各々の事業者の自動車として算定する。これは、形式上自動車検査証上の使用者であっても、当該車両を事実上自己の支配下においていない者にとって、当該車両を低公害車に代替させる義務を課すのは不相当と考えられるためである。

ウ 導入率の算定方法

特定低公害車の導入率の算定方法については、規則別表第15（第81条第2項関係）に規定した。算定方法については環境に与える負荷の大きさ等を考慮し、自動車の大きさと排出ガスの低減レベルによる重み付けを行っている。

また、特定低公害車の排出ガスの低減レベルによる重み付けは、排出ガスに含まれる窒素酸化物等の濃度を考慮したものであり、これらの係数については、先行している東京都と同様としている。また、導入の期限は今回の条例改正に係る一部改正規則（平成14年神奈川県規則第96号）の附則に規定しているとおり、平成18年3月31日であり、この時点において導入率を算定して評価する。なお、現在は乗用車については低公害車の種類も多くかなり普及しているが、普通トラックのように、特定低公害車のラインナップが不十分な車種または特定低公害車が販売さ

れて間もない車種の自動車については、特定低公害車としての導入が事実上困難となる場合が考えられるので、導入率の算定等に当たって配慮を行うこととする。

(4) 第3節「自動車の駐車時における原動機の停止」について

ア 駐車時の原動機の停止について

今回の改正は、アイドリング・ストップによる効果をより発揮するために、自動車の運転者だけでなく自動車を事業の用に供する者にもアイドリング・ストップの規定が遵守されるよう周知等の義務を課すと同時に、その一層の徹底を図るため、新たに指導に従わない者に対して勧告規定を設けたものである。

イ 自動車の駐車時の原動機の停止（第94条関係）

今回追加した規定は、自動車を事業の用に供する者が、当該自動車の運転者によってアイドリング・ストップの規定が遵守されるよう、その規定を周知する等の適切な措置を講じなければならない旨を定めたものである。これはアイドリング・ストップの規定を遵守させることに対して運転者だけではなく、その車の運行方法等に影響力を持つ事業者にも責任を課し、実効性を一層高めることを意図したものである。

ここでいう「自動車を事業の用に供する者」とは、自動車を自己の事業のために使用する者のうち、業務用の自動車の運転者に対し雇用主としての責任を有する者を指すものであって、実体上の使用者であり、自動車検査証の「使用者の氏名又は名称」欄に記載する自動車の使用者であるか否かを問わない。

ウ 自動車の運転者等への勧告（第94条の2関係）

第94条の2の規定は、第94条で述べた自動車の運転者が自動車の駐車時に原動機を停止するべき義務を守らない場合及び自動車を事業の用に供する者が、当該自動車の運転者によってアイドリング・ストップの規定が遵守されるよう、その規定を周知する等の適切な措置を講じない場合に、それぞれ必要な措置を実施するよう勧告を行うことができることを定めた。改正前の条例ですでに規定されていた駐車場管理者への勧告（第96条）と合わせて、より一層アイドリング・ストップの規定の遵守を徹底するために設けた規定である。

エ アイドリング・ストップ規定の適用対象となる行為の考え方

アイドリング・ストップの規定の遵守を実効性あるものとするため、勧告があるわけであるが、アイドリングは一過性の行為である場合が多く、行為者自体も通常移動してしまうため、違反行為としての認定が難しい。したがって、勧告を行う対象となるのは、「長時間のアイドリング行為」や「反復したアイドリング行為」が苦情等の通報によって明白な場合などが考えられる。

(ア) 長時間のアイドリング

長時間のアイドリングとは、同一の場所で、長時間、無用のアイドリングを行っていることが明白な場合を指すものである。ただし、バス、タクシーなどのように安全上、営業上の必要性が認められる場合について、特に盛夏期、厳冬期等については指導等の対応に一定の配慮が必要であることは改正前の条例と同様である。なお、路上のアイドリングについては、駐車違反と重なる場合が大部分であるため、警察と協力して指導を実施するという点も改正前の条例と同様である。また、長時間の考え方については、道路交通法第2条は貨物の積み卸しのための停止で5分を

超えない時間内のものを駐車概念から除外していることを指導を行う際の参考とする。

(イ) 反復したアイドリング

反復したアイドリングとは、同一の場所で、何度も反復して無用のアイドリングを行っていることが苦情者等の度重なる通報によって明白な場合を指すものであり、現地へ赴いて当該車両を確認し、注意指導を行うことになる。

オ 勧告の対象となる行為

どのようなものを勧告の対象とするかは、以下による。

(ア) 運転者に対する勧告

同一の運転者が長時間又は反復してアイドリングをしていることが確認され、アイドリングを行う特段の事情がなく、繰り返しの指導にも係わらず違反が再発し当該車両からの排出ガスや騒音の影響が相当範囲にわたっていると認められるときなどに、勧告を行うことを検討する。

(イ) 事業者に対する勧告

同一の事業者の車が長時間又は反復してアイドリングをしていることが確認され、アイドリングを行う特段の事情がなく、繰り返しの指導にもかかわらず違反が再発し（この場合、同じ事業者の車であれば、運転者は必ずしも同一でなくてもよい。）、当該事業者の車両からの排出ガスや騒音の影響が相当範囲にわたっていると認められるときなどに、勧告を行うことを検討する。

カ 外部電源設備の設置（第96条の2関係）

第96条の2の規定は、要冷蔵、冷凍の物品を運搬する冷蔵冷凍車の運転者が業務に支障を生じることなくアイドリング・ストップを励行できるよう、当該車両の貨物の積卸し場の設置者に、外部電源設備を設置する努力義務を定めたものである。当該自動車については、第94条第1項におけるアイドリング・ストップの義務の対象から除外しているところであるが、外部電源で冷蔵冷凍装置を稼働させる装置（スタンバイ・ユニット）を搭載した冷凍冷蔵車の場合は、積み卸しのための駐車時に外部電源を用いて冷蔵冷凍装置を稼働させることにより、アイドリング・ストップが可能であるため、この規定を設けたものである。

なお、外部電源設備とは、いわゆるコンセントのことであるが、一般家庭用のコンセントとは異なり200ボルトの3極電源（3ピンコネクター）である。

(5) 第4節 特定自動車の運行制限

ア 粒子状物質の排出基準（第96条の3関係）

第1項では、大気汚染に関する規制基準として特定自動車から排出される粒子状物質の量の許容限度（以下「排出基準」という。）を定めた。この排出基準のレベルは、施行時点で販売に供されている新車に適用されている粒子状物質の規制値のレベルと同等に定めた。この規制値は同様の規制を行う東京都、埼玉県、千葉県条例と整合をとるため、平成15年10月1日の規制のスタート時点で同じ規制値となっている。

具体的には、軽油を燃料とする自動車に対する、いわゆる平成9年規制、平成10年規制又は平成11年規制（自動車の車両総重量に応じ、それぞれ道路運送車両の保安基準の一部改正により平成9年10月1日、平成10年10月1日又は平成

11年10月1日から施行された自動車の排気管から排出される排出物に関する規制)の粒子状物質の規制値(平均値)と同等に定めたものである。

第2項においては、自動車の運転者又は使用者に対し、排出基準を超える量の粒子状物質を排出する特定自動車(以下「排出基準に適合しない特定自動車」という。)を県内で運行し、又は運行させてはならない旨を定めた。これは、県内に使用の本拠を有する自動車のみならず、県外に使用の本拠を置いた自動車であっても、県内を運行するすべての特定自動車に適用される。したがって、自動車NO_x・PM法に基づく「車種規制」は、同法が定める排出基準に適合しない車は一定の猶予期間が経過した後、同法が定める対策地域においては使用の本拠として登録することができなくなるという規制であるが、この「運行規制」は、使用の本拠の位置に関係なく、県内を運行するすべての車に適用されるという点と、県内の限られた地域だけに適用されるものではなく県内全域に等しく適用されるという点で、自動車NO_x・PM法の車種規制と異なっている。ここで県外を使用の本拠とする車も規制対象としたのは、県内の大気汚染の原因となっているという点では県外も県内の登録車両も区別はないことから、等しく公平に規制することとしたものであり、県内全域に運行規制を適用することとしたのは、県内全域の生活環境の保全の達成を図るためである。ただし、条例第86条の2に規定されている特定自動車の定義において「道路運送車両法第58条の規定による有効な自動車検査証の交付を受けている普通自動車又は小型自動車(以下略)」と規定していることから、道路運送車両法第58条第1項が適用されない次に掲げる自動車は特定自動車に該当しないため、運行規制が適用されない点に注意する必要がある。

- (ア) 外交官等が使用する自動車
- (イ) 自衛隊が使用する自動車
- (ロ) 在日米軍及び国連軍の使用する自動車
- (エ) 道路交通に関する条約締約国登録自動車
- (オ) 臨時運行の許可を受けた自動車
- (カ) 回送運行の許可を受けた自動車
- (キ) 保安基準適合標章を表示している自動車

イ 災害時等の特例(第96条の3第2項ただし書き関係)

第2項ただし書きにおいては、災害その他の非常の事態の発生により、特定自動車を緊急に運行し、又は運行させる必要がある場合に運行規制の適用除外とする旨を定めているが、その趣旨は、このような場合にあっては、住民の安全の確保や人命の救助など、大気汚染の改善以上に緊急的対応として優先すべき法益があると考えられることから、特例的に運行規制の適用を除外するものである。したがって、例えば、大規模な災害に伴う消火や救援等応援のために緊急に他県から流入する消防自動車等に第2項ただし書きの規定を適用することは妥当であるが、県内を使用の本拠とする消防自動車等にあっては、本来の業務の遂行上、運行規制に適合するようあらかじめ対処がなされるべきであるため、第2項ただし書きの規定が適用されるものではない。

ウ 運転者及び使用者についての考え方

第96条の3又は第96条の4の施行に関して義務の対象者や命令対象者として運転者又は使用者が規定されている。自動車の運転者とは、自動車を自ら実際に運転する者

にほかならないが、自動車の使用者とは、自動車の使用に当たって支配的な立場にあり実質的な運行責任を問うべき主体を指している。したがって、それは運転者と同じである場合もあるし、運転者とは別の主体である場合もある。例えば、タクシーやバスにおいては、実質的な運行責任を有する使用者は通常、タクシー会社又はバス会社の責任者になると考えられる。このように、運行規制における使用者の概念は、状況によってさまざまな場合がありえるので、この規定を「自動車の運転者又は使用者は・・・」と表記し、状況に応じた支配関係も考慮し、運転者又は使用者（あるいはその双方）に運行責任を問うことができるようにしたものである。

なお、本条例の施行における使用者は、多くの場合、道路運送車両法における使用者か、道路交通法における使用者のいずれかと一致するものと考えられる。

エ 特定自動車から排出される粒子状物質の量（第96条の4関係）

第96条の4は、前条の規定を適用する場合における自動車から排出される粒子状物質の量の認定方法を定めており、道路運送車両法に基づいた自動車検査証の型式欄の確認により、その自動車が平成9年規制、10年規制、11年規制以降の排出ガス規制に適合した自動車であるか否かが判定できるようにしたものである。

(ア) 型式指定自動車（平成5年、6年規制が適用される前に登録された自動車（以下「未規制車」という。）を除く。）

道路運送車両法第75条の規定による型式の指定を受け、又は道路運送車両法第75条の2の規定による一酸化炭素等発散防止装置の型式の指定を受け登録される自動車（型式指定自動車）が排出する粒子状物質の量については、これらの型式の指定を受けた際に判定された粒子状物質の量を維持しているとみなすこととした。大部分の自動車はこれに該当するものである。なお、指定を受ける際に適用される排出ガスの規制値がさきに述べた平均値であるので、条例では粒子状物質の規制値として平均値を採用している。

(イ) 型式指定自動車以外の自動車（未規制車を除く。）

型式の指定を受けることなく道路運送車両の保安基準に適合するものと認定されて登録される自動車（改造車、輸入車の一部、少数生産車等）が排出する粒子状物質の量については、登録された時点で当該自動車と同じ種別の自動車が型式指定自動車として登録される場合に適用される規制値（平均値）を維持しているものとみなすこととした。ただし、平成10年9月30日までに登録された自動車については、登録された時期に応じ、粒子状物質の規制値に対する規制値（平均値）として運輸省の通達において定められていた値を、施行規則において知事が定める値として定め、その値を維持しているものとみなすことにした。

(ウ) 未規制車

粒子状物質に関する規制が道路運送車両の保安基準の改正により初めて行われたのが平成5年、6年規制であり、これ以前の自動車は粒子状物質に関して規制値が設けられていない。このため、平成5年、6年規制が適用される前に登録された自動車

（未規制車）が排出する粒子状物質の量については、平成5年、6年規制の粒子状物質の規制値（平均値）を維持しているものとみなすことにした。これを受けて、施行規則第87条の2第2項において、平成5年、6年規制の粒子状物質の規制値（平均値）を、平成5年、6年規制が適用される前に登録された自動車から排出される粒子

状物質の量とみなす旨を定めている。

オ 排出ガス試験の結果がある場合（第96条の4ただし書き関係）

第96条の4ただし書きにあるとおり、個々の車両について、実際に排出基準に定める方法で排出ガス試験を行った結果があり、それが公的検査機関による証明がなされたものであるなど信頼に足るものであるときは、以上述べたところによらず、当該実測値をもって排出基準への適否を判断しても差し支えないものとした。

カ 対策を講じた特定自動車（第96条の5関係）

第96条の5では、排出ガス中に含まれる粒子状物質を減少させる装置の装着その他の知事が指定する対策を講じた特定自動車は、排出基準に適合するものとみなす旨を定め、これを受けて規則第87条の3では、対策の指定は神奈川県公報に告示することにより行うことを定めた。

この規定により、粒子状物質減少装置の装着など知事が指定した対策を講じれば、排出基準に適合しない特定自動車でも引き続き県内を運行することができるものとした。ただし、自動車NO_x・PM法の対策地域内を使用の本拠とする車種規制が適用される車は、粒子状物質減少装置を装着する等の条例の基準に適合させるための対策を講じたとしても、一定の期限が経過した後は自動車NO_x・PM法により登録ができなくなるので、注意が必要である。

なお、条例第96条の5で「粒子状物質を減少させる装置その他の知事が認め対策」と規定しているのは、川崎市が施策として実施しているクリーン軽油の使用により一部の車両については粒子状物質減少装置の装着と同等の効果が得られることが実証されていることから設けたものである。

粒子状物質を減少させる装置の主なものは、ディーゼル・パティキュレート・フィルター（DPF）又は酸化触媒である。DPFは主に平成5年規制又は6年規制が適用される前に登録された自動車に装着するPM除去効率が高い装置であり、酸化触媒は主に平成5年規制又は6年規制に適合した特定自動車に装着するものである。八都県市では随時、これらの装置の指定を行っているので、当該指定後すみやかに知事が指定し、告示する。

キ 運行禁止命令（第96条の6関係）

第96条の6では、排出基準に適合しない特定自動車を運行していることが認められた場合、当該特定自動車の運転者または使用者に対し、知事が当該特定自動車の県内における運行禁止を命令できることを定めた。運行禁止を命令すべき対象者については、第96条の3第2項の解説で述べたとおりであるが、実際の運行禁止命令は、原則として文書による運行禁止命令書の交付という形が適当である。

ク 猶予期間（第96条の7関係）

第96条の7では、運行規制を適用するまでの猶予期間を定めた。当該特定自動車の初年度登録日から起算して7年を猶予期間とした。これは、運行規制による大気汚染状況の改善効果を6年、7年、8年の猶予期間について試算したところ、7年を超える猶予期間を設定した場合、自動車NO_x・PM法の車種規制のみの場合とほとんど変わらない結果となることから、粒子状物質による大気汚染を早期に改善するため、また規制に伴う事業者の負担を考慮して、7年を運行規制の猶予期間とする

ことが適当との結論に至ったこと、及び先行して同様の運行規制を条例化している他都県の猶予期間の設定と整合を図ったものである。ただし、特種自動車にあっては、その構造の特殊性のため粒子状物質減少装置の装着が技術的に困難な場合が想定されるので、当該特種自動車の使用実態やDPFの技術開発状況を勘案し、規則で別に猶予期間を定めることができるようにした。

なお、現時点では、粒子状物質減少装置が装着できない特種自動車は判明していないため、規則に特段の定めをしていない。

ケ 荷主の義務等（第96条の8関係）

特定の事業者に戻し、又は継続して貨物や旅客の運送を委託する事業者は、運送を受託した者の自動車の運行について一定の支配権を有することから、運行規制を遵守させることについても配慮すべきであるため、荷主に対して運送を受託した者の運行規制の遵守等に関して必要な措置を講じる義務を課することとした。ここでいう必要な措置の具体的な例としては、グリーン配送の一環として「粒子状物質排出基準に適合する車両の使用を業務委託の条件とする。」などが考えられる。

同様の規定は他都県の条例にもあるが、併せて本県は、旧「公害防止条例」の理念を継承し、本条例第107条第2項において、貨物の運送を受託した事業者の自動車の運行に伴う環境保全上の支障を防止するため、貨物の運送を委託する事業者は必要な援助又は協力に努めるよう義務づけている。

したがって、本県における第96条の8の条項は、第107条第2項の規定とあいまって、荷主が一方的に運送業者に負担を強いるのではなく、条例の遵守が円滑に進むよう協力体制で臨むなど、荷主において一定の配慮を伴って運用されて初めて本条例の本旨にかなうものとなる。

なお、本条の規定の履行を徹底するために知事の勧告規定を設け、さらに従わない場合には氏名の公表ができる旨を定めた。

また、第107条の下請企業等に関する援助に関する規定についても、既に知事の勧告規定を設けているが、この勧告権限は「事務処理の特例に関する条例」により一部の市に事務移譲されている。この規定を設けるに当たり、第107条を改正して本条の規定内容を盛り込むことを検討したが、運行規制の遵守を担保する上で、運送事業者に対する指導と荷主事業者に対する指導は密接不可分のものであるため、第96条の8として規定し、運行禁止命令の命令権者と同じ主体が当該勧告権限を有するようにした。

(6) 第5節 自動車の燃料に関する規制

ア 粒子状物質の量を増大させる燃料の使用禁止等（第96条の9関係）

自動車から排出される排出ガスに含まれる大気汚染物質の量は、使用する燃料の性状によっても左右される。このため大気汚染防止法や揮発油等の品質の確保等に関する法律（昭和51年法律第88号。以下「揮発油品質法」という。）に所要の規定がなされている。ただし、揮発油品質法の規制は燃料の販売者に対する規制であり、燃料の使用が規格外の燃料を使用することはこの法律の規制対象とはならない。

一方、ディーゼルエンジンは軽油、灯油、重油のいずれも燃料として用いることが可能であるが、重油を混ぜた燃料を使用すると排出ガス中に含まれる粒子状物質の量が増大することが環境科学センターの試験結果により確認されている。

このようなことから、本条では、粒子状物質の排出量の増加を防止するため、環境保全の観点から燃料に対する規制として、自動車の運転者又は使用者に、自動車に使用する燃料として重油及び重油混和燃料等を使用してはならないこと、また、自動車の燃料として販売してはならないことを定めた。

なお、規制の対象は第86条の2第1号で定義した自動車であり、道路運送車両法第2条2項に規定する自動車、すなわち、普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車であり、道路運送車両法が定めるナンバープレートの有無は問わないので注意する必要がある。

イ 使用禁止と使用を禁止する燃料の定義（第96条の9第1項関係）

第96条の9第1項では、自動車の運転者又は使用者に対し、自動車から排出される粒子状物質の量を増大させる燃料として別表第4に掲げるものを自動車の燃料に使用してはならないことを定めた。これを受けて条例別表第4では、使用を禁止する燃料として、

(ア) 重油

(イ) 重油を混和した燃料

(ウ) その他の燃料で、同表に掲げる燃料規格に適合しない燃料

の3種類を規定した。ここで重油の定義は、日本工業規格に定める重油とした。また、

(ウ)に掲げる燃料規格は、

① 90パーセント留出温度が摂氏360度以下であること。

② 10パーセント残油の残留炭素成分が0.1質量パーセント以下であること。

③ セタン指数が45以上であること。

④ 硫黄分が0.05質量パーセント以下であること。

の4つの項目によって規定した。これらは揮発油品確法施行規則に規定されている軽油規格に準じたものである。（注）

（注）揮発油品確法施行規則では、第22条において自動車の燃料用の軽油が満たすべき最低限の規格（軽油規格）を、また、第23条において自動車の燃料用の軽油として望ましい規格（標準軽油の基準）を規定している。

ウ 販売の禁止（第96条の9第2項関係）

第96条の9第2項においては、自動車の燃料を販売する者は、第1項に定める燃料を県内において販売してはならないことを定めた。自動車の燃料の販売に関しては、すでに揮発油品確法による規制が行われているところであるが、燃料の使用規制の担保として、揮発油品確法とは異なる目的で、本条例によって燃料の販売者に対しても規制を行うことにしたものである。

エ 使用禁止命令及び販売禁止命令（第96条の9第3項）

第1項又は2項に違反した場合は知事は燃料の使用又は販売の禁止命令を行うことができることを第3項に定めた。

実際の運用に当たっては、道路上や自動車の集積する場所において、個々の車両から燃料を抜き取り、その成分を分析することによって違反の有無を判断した上で使用禁止命令等の措置を講じることになる。軽油と混和され得る軽油周辺油種（重油及び灯油）には、軽油引取税の脱税を防止するための識別剤であるクマリン（注）が経済

産業省の行政指導により添加されて流通しているもので、まず、採取した軽油にクマリンが含まれているか否かを確認することにより重油や灯油の混和を判定することができる。あわせて、重油は軽油に比べて褐色を呈しているため外観により確認することも可能である。燃料の検査によって違反の疑いがある場合、その燃料の使用者が、自ら重油等を軽油に混和して使用したのか、燃料の使用者は善意無過失で、たまたま購入した燃料が条例違反の燃料であったのか等を事情聴取するとともに、必要に応じて燃料の販売者の事業所に立入検査を行うことなどにより事実関係を調査するとともに違反者と違反行為を特定する。

実際の使用禁止命令又は販売禁止命令は、原則として文書による使用又は販売禁止命令書の交付という形が適当である。

(注) 無色の結晶で、植物の葉や花の芳香成分として広く天然に存在する物質

オ 廃食用油燃料及びバイオディーゼル燃料等の扱い

資源のリサイクルの観点から廃食用油を精製（廃食用油をベースにエステル等を加える。）してディーゼル自動車の燃料として軽油と併用使用する場合がある。この場合、「廃食用油燃料の取扱いについて」（平成9年9月18日付け各運輸局整備部長あて運輸省自動車交通局技術安全部 保安・環境課長通知）に基づき、その旨が自動車検査証の備考欄に記載されることになっている。また、同様に近年、バイオディーゼル燃料と称し、菜種油など生物由来の燃料がディーゼル車の燃料として使用されることがあるが、これらの燃料（これらの燃料を混和した燃料も含む。）が前記イの（ウ）に定める燃料規格に適合していれば、条例上は使用して差し支えないものである。

2 第12章 環境保全に係る知事の措置等

(1) 第1節 報告の徴収等

ア 違反者の公表（第110条の2関係）

知事の勧告規定を設けた規定のうち、環境情報の提供義務（第88条関係）、低公害車の導入義務（第89条関係）、運行規制のうち荷主事業者の義務（第96条の8関係）については、知事の勧告に正当な理由が無く従わない場合に違反者の氏名を公表できることとし、その遵守を図ることとした。

イ 立入検査（第111条関係）

今回の改正により自動車に関する検査権限を明記し、駐車場等への立入検査や車両に対する検査として自動車検査証等の書類の確認や車体に対する粒子状物質減少装置の装着状況の確認を行うことができるようにするとともに、燃料抜き取り検査に対応するための最小限の量の燃料の取去の権限を規定した。

3 第14章 罰則（第121条の2関係）

今回の運行規制等の罰則については、これまでの本条例における罰則の考え方（旧運用通知を参照）を採用していない。これは、自動車の運行が広域的であることから同様の規制を行う他都県条例との罰則の整合性を重視し、議会審議の過程で提出議案に修正があったものであり、併せて、運行規制禁止命令の適用期日が東京都、埼玉県、千葉県の前年10月1日と異なり平成16年4月1日となったことも、新たな規制措置に対する準備期間を設ける必要性から提出議案に修正が加えられ、可決されたものである。