

## 大気汚染対策、ドイツはディーゼル車規制も

### ◆欧州委員会、ドイツなど9カ国に大気汚染対策を求める

欧州委員会は2018年1月30日、大気汚染に関する欧州規則からの逸脱が大きい9カ国（ドイツ、スペイン、フランス、ハンガリー、イタリア、チェコ、ルーマニア、英国、スロバキア）に対し、十分な対策案を10日以内に提出することを求めた。二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）や微粒子に関するEUの規制基準を期日までに満たせなかったためだ。違反国は欧州司法裁判所に提訴され、罰金を科される可能性がある。フランスは、「暖房や車の排ガス削減」という従来路線の域を出ない回答を行なった。ドイツは、モデル都市を選定し交通分野での実証実験を行う方針だ。

### ◆ドイツでは、自家用車から公共交通への誘導のため無償化案も浮上

2月13日、ドイツの環境大臣が欧州委員会の担当委員へあてた書簡の中で、「自家用車の台数を削減するために公共交通機関の無償化を検討している」と書かれていたとマスコミが報じた。旧西独首都のボン、工業都市のエッセンとマンハイムなどドイツ西部の5都市で、実証実験を行なう計画だ。この案に対しては、公共交通の収入減をどう補うのかという財源の問題や、十分な代替交通手段を用意できるのかなど、否定的な見方がある。実際には各自治体に削減対策は任されるようだが、政府は、公共交通での電気バス導入への助成金などの支援を行う。

環境省が2月1日に発表した17年のデータによれば、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）が上限値（40 μg/m<sup>3</sup>）を超えた自治体数は減少傾向にあるものの、70カ所に及ぶ。

### ◆ドイツ連邦行政裁判所、ディーゼル車の市街地乗り入れ禁止を支持

こうしたなか、ドイツ連邦行政裁判所は2月27日、「各自治体は大気汚染対策のためディーゼル車の走行を禁じることができる」とする判決を下した。

今回の判決は、シュツットガルトとデュッセルドルフの地方行政裁判所が下した判決を支持したものだ。環境団体が国内で起こした10件の裁判の一部で、呼吸器や循環器の病気の原因となる大気汚染物質をEUの基準値内まで下げるには、「排出量の多い旧型ディーゼル車の乗り入れを禁止する必要がある」と訴えていた。

EU域内の窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）排出量の約40%は道路交通部門に起因し、そのうち約80%がディーゼル車によるものだ。両地方裁判所もこれを認める判決を下したが、シュツットガルトが州都のバーデン・ヴュルテンベルク州には、メルセデス・ベンツ、ポルシェが本社を構え、デュッセルドルフが州都のノルトライン・ヴェストファーレン州は、自動車関連企業800社を抱えるため、両州が地裁判決を不服として控訴していた。乗り入れ禁止による産業界への影響を避けるためだ。

### ◆対応が迫られる自動車業界、ディーゼル車に厳しい措置

今回の連邦行政裁判所の判決を受け、早くもハンブルグ市は、「4月から市内にある2つの道路の一部区間で旧型のディーゼル車の通行を制限する」と発表した。

15年のフォルクスワーゲンによるディーゼル車の排ガス不正発覚後、ディーゼル車への風当たりが強くなっていた。ドイツの政府と地方自治体と自動車産業は、17年には、シュツットガルトなどで起こった都市部でのディーゼル車乗り入れ禁止措置の導入の動きを回避するため、国内のディーゼル車530万台を対象にメーカーの費用負担で大気汚染物質の排出量を減らすソフトウェア修正を行うことと、さらに、大気汚染改善に向け、計10億ユーロを投じて基金を設立する方針も打ち出していた。しかし今後は、自動車各社はソフトの修正より費用の掛かるハードウェアの修理を余儀なくされる可能性もある。

### ◆ガソリン車への乗り換えでは、地球温暖化の原因の二酸化炭素が増加

欧州におけるディーゼル車の販売台数の割合は、排ガス不正問題をきっかけに減少傾向にある。渦中のドイツでは、15年までは新規乗用車登録台数がガソリン車50%、ディーゼル車48%程度で推移していたが、直近の18年2月には、ガソリン車が62.9%、ディーゼル車は32.5%にまで下落している。

ディーゼル車からガソリン車への移行が増えているのが現状だが、EUや各国政府は環境対策として手放しでは喜べない。一般的にガソリン車はディーゼル車よりも地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量が多いためだ。実際、17年頃から欧州での二酸化炭素排出量減少の動きが鈍ってきている。今後は、ディーゼル車とガソリン車の排出ガスの一層の削減が求められると同時に、排ガスのクリーンな電気自動車などの普及の加速も求められるだろう。 【赤山英子】