

大気環境対策の現状と課題について

1 . 背景

環境基準の達成状況は長期的には改善の方向にあるが、大都市地域においては、自動車走行量の伸び、特にディーゼル車を中心とする自動車からの排出ガスからの汚染により大気状況は依然厳しい。

都心部における気温が郊外に比べて高くなるヒートアイランド現象が顕著。

2 . 環境の状況

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準達成率は、首都圏を中心に依然厳しい状況。自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局における環境基準の達成率（平成15年度）は、二酸化窒素で約76%、浮遊粒子状物質で約62%。

光化学オキシダントにおける平成16年の注意報等の発令延日数は189日であり、依然として厳しい状況が続いている。

ダイオキシン類の大気環境基準の達成状況は、平成15年度は99.9%の地点で環境基準を達成。大気環境中のダイオキシン類の濃度は着実に低下。

環境基準が設定されている有害大気汚染物質4物質のうちトリクロロエチレン等3物質については、平成15年度は全ての地点で環境基準を達成。ベンゼンについては、環境基準の達成状況は改善傾向にあり、平成15年度は約92%の地点で環境基準を達成。指針値が設定されている有害大気汚染物質4物質のうち水銀等3物質については、平成15年度は全ての地点で指針値を下回っていた。ニッケル化合物については、指針値の達成状況は改善傾向にあり、平成15年度は約97%の地点で指針値を達成。

20世紀中に地球全体の平均気温が約0.6 上昇しているのに対して、日本の大都市では平均気温が2～3 上昇しており、昼間の高温化、熱帯夜出現数の増加に伴う不快さの増大のみならず、高温化による冷房需要の増加とそれに伴うエネルギー消費量の増加をもたらしている。さらに、光化学オキシダント生成の助長をもたらすという指摘があるなど、都市特有の熱大気汚染とも言われる重要な課題である。

3 . 施策の状況

- (1) 自動車単体の排出ガス規制、自動車NO_x・PM法の実施、低公害車の普及・促進を自動車排出ガス対策の3本柱と位置づけ各種施策を実施。
- (2) これまで未規制であった公道を走行しないオフロード特殊自動車に対する排出ガス規制を新たに行うため、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案」を第162回国会へ提出。
- (3) 光化学オキシダント及び浮遊粒子状物質の原因物質のひとつである揮発性有機化合物（VOC）の排出抑制を目的とした「大気汚染防止法の一部を改正する法律」が第159回国会で成立。
- (4) 平成16年3月にヒートアイランド対策大綱を策定。各種施策の実施により、都市部におけるヒートアイランド現象の緩和を図る。
- (5) ダイオキシン類対策特別措置法（平成12年1月施行）及び同法に基づき策定された「我が国における事業活動に伴い排出されるダイオキシン類の量を削減するための計画」（以下、「ダイオキシン類削減計画」という。）に基づく各種施策を実施

4 . 取組の状況

- (1) 新車に対する排出ガス規制については、平成17年には世界で最も厳しいディーゼル自動車の排出ガス規制を実施することとしているが、その後も一層の規制強化が必要。このような考えに立って、排出ガス対策に関する技術動向をしっかりと評価し、平成21年から世界最高水準の対策を実施する予定（平成17年4月頃確定予定）。
- (2) 自動車NO_x・PM法に基づく車種規制、事業者に係る自動車排出ガス抑制対策等の総合的な施策を実施。
- (3) 平成13年7月に策定した「低公害車開発普及アクションプラン」に基づき、低公害車導入に係る支援制度により、低公害車の普及を図る。（平成22年度までの出来るだけ早い時期に、実用段階にある低公害車の1000万台以上を普及させることが目標）
- (4) 「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案」の施行に向けた準備。
- (5) 大気汚染防止法改正に伴い、規制対象施設や排出基準等のVOCの排出抑制制度の実施に当たっての必要事項について、中央環境審議会大気環境部会に設置された専門委員会で検討が進められた。
- (6) ヒートアイランド現象の解明に向けた測定・調査や、同現象による人体、生物、大気等環境への影響に関する調査・研究、及び大規模緑地から発生する冷気の利活用により、周辺の熱環境を改善するための検討を行っ

ている。

- (7) ダイオキシン類対策特別措置法及びダイオキシン類削減計画に基づき、廃棄物焼却炉等に対する規制、環境汚染状況の監視、ダイオキシン類の測定への簡易測定法の導入に対する検討等を実施。

5 . 今後の課題

- (1) 自動車単体対策については、今後の技術進展の可能性や大気環境基準達成に向けた大気環境の改善状況等を見極めつつ、必要に応じて新たな低減対策の検討する。
- (2) 平成17年度は自動車NO_x・PM法の間接評価年であり、大気環境改善状況によっては追加的施策を検討する。あわせて、大都市地域における自動車排出ガス対策として、交通量の抑制、交通流の円滑化、道路構造や都市構造の改善等についても積極的に検討していく必要がある。
- (3) 大都市地域における総合的排出ガス対策として車種規制の着実な実施、交通流の円滑化、道路構造や都市構造のあり方等、局地汚染対策について検討し、実施していく必要がある。
- (4) 実用段階にある低公害車の普及目標が早期達成される見込みであることから、「低公害車開発普及アクションプラン」の見直しを検討。
- (5) 光化学オキシダント及び浮遊粒子状物質の環境基準の達成を図るため、法規制によるVOC排出抑制に加えて、事業者の自主的取組による排出抑制を促進・評価していく必要がある。
- (6) 有害大気汚染物質については、事業者の自主管理による排出削減の取組が進められてきたところであるが、今後、取組の成果を評価し、対策のあり方を検討する必要がある。
- (7) ヒートアイランド現象の原因やメカニズムの解明を図り、また同現象が環境に与える影響について調査研究を充実させる必要がある。ヒートアイランド現象は広範な社会・経済活動と密接に結びついているため、国・地方公共団体・事業者・住民の各主体が様々な取組を相互に進めていくことが重要である。
- (8) 現行のダイオキシン類削減計画の見直しを行い、今後とも、発生源の監視、排出総量の把握、環境汚染状況の監視、高濃度汚染地点での対策の徹底、廃止された焼却炉の円滑な解体等の対策を着実に実施していくことにより、長期的なリスク管理を行っていく必要がある。