

中央環境審議会
大気・騒音振動部会
自動車排出ガス総合対策小委員会
第 1 6 回
(令和 4 年 1 月 1 9 日開催)

中央環境審議会大気・騒音振動部会
自動車排出ガス総合対策小委員会
第16回
会議録

1. 日 時 令和4年1月19日(水) 10:00~11:30

2. 場 所 Web会議

3. 出席者

(委員長) 飯田 訓正
(委員) 大久保 規子
(臨時委員) 石田 東生
(専門委員) 織 朱實
村木 美貴
横田 久司
小林 雅文
遠藤 啓二
庭野 文雄
渡邊 昇

(事務局) 松澤水・大気環境局長
森光水・大気環境局担当審議官
飯田総務課長兼自動車環境対策課長
長坂大気環境課長
山崎大気環境課課長補佐兼自動車環境対策課課長補佐
小林自動車環境対策課主査
北山環境管理技術室係長

4. 議 題

- (1) 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について
- (2) その他

5 . 配付資料

- 資料 1 「環境基準確保」に係る評価について
- 資料 2 自動車NO_x・PM対策に係る施策による排出削減効果について
- 資料 3 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）案
- 参考資料 1 自動車排出ガス総合対策小委員会 委員名簿
- 参考資料 2 中央環境審議会大気・騒音振動部会自動車排出ガス総合対策小委員会（第 15 回議事録）
- 参考資料 3 環境基準確保の評価に関する参考資料集
- 参考資料 4 自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針の中間レビュー（平成 28 年度）
- 参考資料 5 自動車排出量及び大気環境濃度の将来予測について（第 15 回自動車排出ガス総合対策小委員会資料 1 - 2）
- 参考資料 6 自動車NO_x・PM法対策地域の指定解除の考え方について（第 15 回自動車排出ガス総合対策小委員会資料 1 - 3）
- 参考資料 7 関係省庁における自動車NO_x・PM対策施策（第 14 回自動車排出ガス総合対策小委員会資料 1 別紙 1）
- 参考資料 8 関係都府県等における自動車NO_x・PM対策施策（第 14 回自動車排出ガス総合対策小委員会資料 1 別紙 2 更新版）

6. 議 事

【山崎自動車環境対策課課長補佐】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第16回自動車排出ガス総合対策小委員会を開催いたします。

私は、司会を行います自動車環境対策課の山崎でございます。

本日は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、Web会議での開催とさせていただいております。会議中、音声聞き取りにくい等、不具合がございましたら、事務局までお電話もしくはWeb会議のチャット機能にてお知らせください。

なお、本日の会議は、中央環境審議会の運営方針に基づき、公開とさせていただいており、環境省公式の動画チャンネルでライブ配信も行っております。

Web会議の開催に当たりまして、通信環境の負荷低減の観点から、音声と資料映像の中継のみとさせていただきますので、あらかじめご了承ください。このため、カメラ機能は通常オフにさせていただきますようお願いいたします。

また、議事中、マイク機能は委員長及び発言者以外はミュートに設定させていただきますようお願いいたします。なお、ご発言の際は、挙手ボタン等は使用せず、ミュートを解除し、直接お話しください。

議事録作成の観点から、まずお名前をお伝えいただき、委員長からご指名を受けた方よりご発言をお願いしたいと思います。

本日のご出席状況でございますが、所属委員12名中、10名のご出席をいただいております。草鹿委員、入江委員からは、欠席のご連絡をいただいております。

続きまして、資料の確認でございます。事前にメールでご案内しましたとおり、議事次第のほか、資料が1から3、参考資料が1から8までとなっております。また、本日は事務局から画面上に資料を掲載しながら進行させていただきますので、ご案内の資料は、必要に応じお手元でご参照くださいますようお願いいたします。

それでは、今後の議事進行を飯田委員長をお願いいたします。

【飯田委員長】 おはようございます。飯田でございます。

それでは、早速議事に入らせていただきます。

本日の議事次第に従いまして、まずは(1)今後の自動車排出ガス総合対策の在り方についてです。

先回の第15回自動車排出ガス総合対策小委員会においては、答申の取りまとめの方針についてご審議をいただきましたが、本日はその審議を基に事務局にて答申案を作成していただいております。

答申案の審議に入る前に、先々回の第14回本小委員会において説明のあった環境基準確保の評価についての追加報告と、それから第15回の本小委員会における議論で今後、精査を行うことになっていた対策項目別削減量について精査した結果を最初にご報告いただきたいと思っております。

それでは、事務局からまとめてご報告をお願いいたします。

【山崎自動車環境対策課課長補佐】 自動車環境対策課の山崎でございます。

まず資料の1をご覧ください。資料の1は、前回の会議でご説明させていただきました「環境基準確保に係る評価について」という資料でございますが、この資料は、濃度等のモニタリングデータについて、より資料を充実させる観点から、可能な限り多くのデータを集めるということにしております。前回の会議のときには常時監視測定局の一般局と自排局のデータで評価をした結果をご紹介していたんですが、そのほかにも自治体や道路管理者が独自に測定をしていたデータもございましたので、こちらのほう、約140地点ほどデータがございますので、これも併せて評価をするということで、資料を更新しております。

まず、変更点について説明いたします。

スライドの16、17をご覧ください。こちらのほうが先ほど申し上げました大気汚染防止法に基づく常時監視測定以外の自治体及び道路管理者によって独自に測定されたデータでございます。まずスライドの16がNO₂の年平均及びNO₂の98%値の推移でございます。こちらのほう、常時監視測定局と同じような傾向で減少傾向が見られるという結果になっております。

次にスライド17ですが、こちらのほうは同じくSPMについても年平均と2%除外値の推移を整理したもので、こちらも傾向としては同じものとなっております。

続きまして、その中身について評価をした結果、こちらについては環境基準を超過する可能性が十分低いレベルということで、NO₂については年平均で0.055ppm、そしてSPMについては0.080mg/m³という数値でこちらのほうを評価するという話、前回の会議でございましたけれども、こちらのほうを追加的に集めたデータについても評価をしております。

まず、18ページは前回お示した資料でございます。スライドの19が今回追加的に集めたデータの3年間移動平均を用いて評価した結果になります。こちらのほう、1か所、大井陸橋交差点のところでこの3年移動平均で評価をしたところ、その0.055ppmは超えるという箇所があったという結果になっております。

続きまして、SPMについても同様に評価した結果ですが、20ページが前回お示した資料、そして、今回追加的に集めたデータを評価したものが21ページになっております。SPMのほうはいずれの地点においても評価基準である0.080mg/m³は下回っているという結果になっております。

続きまして、スライドの38をご覧ください。前回、NO₂のデータでその3年移動平均、1か所超えているところがあるというような結果をお示しておりましたが、今回新たにもう1か所見つけたことから、その部分を「2局を除いて」環境基準を超過する可能性が十分低い濃度レベルであるというような形で、データを赤字で示しているところで

す。こちらのほう1局から2局にデータを更新するとともに、一番下の留意事項の印のところでも、前回、松原橋のみだったのが、これに大井中央陸橋下交差点も追記しているというところでございます。

続きまして、最後のページ、スライドの40をご覧ください。前回、どういう原因で滞留しやすいのかという分析を行い、道路構造上、滞留しやすい箇所がある、前回は道路構造の掘割構造のところがそういう濃度が高くなりやすい地点であるというふうに書いておりましたが、今回、大井陸橋交差点のところでもそういう0.055ppmは超えていたということから、こちらのほうの特徴もこちらに合わせて書き込みまして、立体交差についても濃度が高くなりやすいような地形ということで留意事項として追記させていただいております。

さらに、こちらの測定局は樹木に覆われているということもあって、それによって一旦入った排ガスが外に出にくいという、さらに滞留しやすいような構造であったというのも留意事項として書いているところでございます。

以上が資料1の更新情報でございます。

続きまして、資料2のほうをご覧ください。こちらのほう、NOx・PM法に基づいて各種施策、いろんな施策を講じてまいりましたが、それぞれの施策がどのぐらい効果があったのかというのを施策ごとに、どの施策の効果が高いのかというのを分かりやすくして、将来の対策につなげていくという観点から整理した資料です。この資料2の後半部分、4ページ以降に、参考資料として前回お示しした資料を掲載しております。前回の会議のおさらいをいたしますと、この資料、速報という形でお示ししたのですが、今日の資料の5ページ目、6ページ目をご覧ください。都道府県によって多少の差は見られるというのは想定内だったんですが、例えば、愛知県とかですと次世代自動車の普及促進策が愛知県だけ非常に寄与率が高いというような結果になっていて、多少の都道府県ごとの違いは想定していたとはいえ、これはあまりにも大きな違いではないかということで、精査することとなったところです。

それで精査した結果がこちらの資料2の前半部分でございます。前回の会議でも、こうした差があるのは、例えば「低公害車」の定義が都道府県によって異なるんじゃないかというような推測も前回会議の中で出ておりましたけれども、集計方法が異なっていないかとか、その辺りを精査いたしました。その結果、大きく分けて、三つ算定方法で異なるところがございました。

1ページ目に戻っていただきまして、まず一つ目ですが、総量削減の評価をするときに、エンジンの暖機時と冷機時、排出量の評価ではこの2種類の集計を行っているんですけども、東京都だけ暖機時のデータだけで評価をしていたということで、これは結果には大きく影響は出ないんですが、冷機時の排出量も追加してデータの集計をやり直しています。これが1つ目の点。

二つ目が、この評価の考え方のところでは、幹線道路のデータを用いて交通走行量の評価を行うというようなことになっているんですが、埼玉と神奈川と兵庫県、この3県においては幹線道路だけではなくて、細街路、細かな道のほうでの走行量の変化も併せて算定していたということで、こちらのほうも統一するという観点から幹線道路での評価に統一するというような変更をしております。

三つ目が、こちらが一番大きく効いているところでございます、やはり次世代自動車の定義が都道府県ごとに若干異なっていたということで、これは都道府県ごとに補助金の制度がございますので、その補助金の制度に合わせて、これは低公害車、これは次世代自動車というように分類していたということです。まず大阪府が、超低燃費車を次世代自動車にカウントしていたり、愛知県においては、クリーンディーゼル車が次世代自動車にカウントされていたりしたということで、これを単体対策の効果のほうにカウントし直すという形で整理をし直したというのが変更点でございます。

3 ページのほうをご覧くださいと思いますが、こちらのほうがその集計の結果を踏まえて更新したグラフでございます。水色と青については、NOx・PM 法に基づく車種規制に対応する形で古い自動車を新しい自動車に買い換える際に、その買い換えた先が低公害車だったら、それは低公害車の効果として見るのか、それとも車種規制の年限が来たことによって買い換えたんだから、それは車種規制の効果として見るのかということでは意見が分かれるところですし、そういう細かい点では整理しきれていない資料ではございますが、大まかな傾向として、「車種代替の効果」というようなおおきなくくりで青い部分、黄色い部分、緑の部分というおおまかなくくりで見ただけだと、どの施策の効果が大きかったか傾向としてつかめるのではないかと考えているところでございます。

以上がこのそれぞれの施策がどういう効果があったのかを施策ごとに寄与率を整理した資料の説明になります。

以上でございます。

【飯田委員長】 ご説明ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に対してご意見、ご質問等がございましたら、お願いいたします。よろしいでしょうか。

前半の「環境基準確保」に係る評価については、14 回の折の説明資料に対して、その後、更新された部分を、そして、大気汚染防止法で設置した測定局以外の情報について説明をいただきました。それらを含めても全体的な傾向は大きく変わるものではないということでございます。

二つ目のご説明は、各地方自治体にて実施した各種対策の効果を評価・算定していただいていたわけですが、それぞれで違う算定方法が取られてました。これを統一しようとするのではなく、それぞれの事情で、見方で算定してよろしいと思いますが、横並びにしないと比べられないので、整理した資料を用意させていただいたということです。

それでは、挙手をいただいています。

【織専門委員】 よろしいでしょうか。

【飯田委員長】 はい。ご発言お願いいたします。

【織専門委員】 上智大学の織でございます。ありがとうございます。

最後の NOx・PM 法、それぞれの何が寄与していたかという資料は、施策の判断の上ですごく重要な資料だと思います。当初から精査していただいて本当にありがたく思うんですけども、1 点、これからこういった質問を自治体にするときに、まず最初にそもそも定義が違っているのかどうか、あるいは測定方法が違っているのかどうかというのを確認してからするというやり方を徹底しないと二度手間になってしまうのではないかと思います。

今回のことで、一度やってみて違うから、おかしいと思ってやってみた。今までもこういったことはあったと思いますので、次回以降、ぜひこういった調査をする前に、まずそれぞれの定義ですとか、あと手法というのを確認して、ある程度統一してからやっていくという方法をぜひやっていただきたいなと思います。質問というよりかはちょっとコメントになります。

【山崎自動車環境対策課課長補佐】 ありがとうございます。環境省の山崎です。

先生がおっしゃったとおり、私としても非常にいい反省材料だったと思っておりまして、今後、同じような調査をする際には、できるだけこういう差がないように工夫をして、また、人が替わってもそういうことは継続できるよう、組織としての引継ぎとかにもしっかり反映していきたいと考えております。

【織専門委員】 ありがとうございます。

【飯田委員長】 織委員、ありがとうございました。

ほかにご発言、ご質問ありますでしょうか。

【大久保委員】 すみません。大久保ですけれども。

【飯田委員長】 はい。大久保委員、お願いします。

【大久保委員】 ありがとうございます。

それぞれの対策、項目別の効果に係る資料、大変興味深く聞きました。

1 点、今ご説明があったところではあるのですが、自治体ごとに取り方が違う点などを修正した上でも、5 ページですかね、5 ページの NOx の排出削減効果で、やはり大きな違いがあって、特に車種規制、流入規制の実施効果が愛知県ではほぼデータとして出てこないくらい小さい。埼玉も小さい。

この理由ですけれども、何か考えられることがあるでしょうか。例えば、次世代自動車の普及率が愛知県では極めて高いなど。もうここまで調べていただきましたので、これ以上調べてくださいという気はないのですが、何か考えられることがあれば、教えていただければと思います。よろしく申し上げます。

【山崎自動車環境対策課課長補佐】 環境省の山崎でございます。

5 ページは前回会議資料を参考にお示ししたもので、今回修正グラフは 3 ページになります。3 ページにある再分析結果も、車種規制の影響なのか、単体規制の影響なのかはわかりにくいところですので、これ先ほどの今後の調査の仕方ですと工夫をするということもありませんけれども、資料の見方としては、買い換えたという行為によって下がったという見方をし、この水色と濃い青、こちらのほうは一緒にまとめて評価をするというのが取りあえずこのデータの使い方になるのではないかとこのように考えているところがございます。

【大久保委員】 すみません、5 ページと 3 ページ間違えてしまって。ありがとうございます。いずれにしても薄い青とそれから濃い青は一緒にしたとしても、やはり車種規制の効果は、愛知県は特徴的なのかなという感じもいたしましたが、改めて説明をしていただきましてありがとうございます。今後の課題ということで理解いたしました。

【飯田委員長】 ほかに、ご意見、ご質問がございますか。Web で挙手されている方がいらっしゃいますか。特にいらっしゃらないようですか。分かりました。

それでは、山崎補佐からいただきました 2 件の説明については閉じさせていただいて、次に移らせていただきます。必要に応じて遡ってご意見、あるいはご質問いただいても結構でございます。

続きまして、答申案についてご説明をお願いいたします。

【長坂大気環境課長】 大気環境課長の長坂でございます。

答申案につきまして、資料 3 を使いましご説明をさせていただきます。

まず、本日ご提示させていただいている答申案でございますが、まず事務局で素案を作成いたしまして、関係する都府県の方々、それから、今回の小委員会の委員の先生の方々と事前に意見交換をさせていただいた上に、この自動車排ガス対策にとって重要なステークホルダーでございます全国公害患者の会連合会の方々とも意見交換をさせていただきまして、そこでいただいた意見を反映させた上で、この答申案というものを作成させていただいております。

それでは、答申案のご説明をさせていただきます。1 ページ目は骨子と構成案と書いてございますが、いわゆる目次でございますので、この順番に沿ってご説明をさせていただきます。

2 ページ目をお願いいたします。1. にこれまでの経緯を書かせていただきました。こちらについてはちょっと簡単にご説明させていただきますが、冒頭からいきますと、我が国においては、高度経済成長期において公害問題が全国で顕在化をいたしました。こうした問題に対応する形で「公害対策基本法」が制定されまして、大気汚染対策の充実・強化の観点からは、昭和 43 年に「大気汚染防止法」が制定されまして、排出基準の強化、自動車排ガス規制の導入等が行われてございまして、その後も順次規制が強化されて、対策が講じられてまいりました。

そして、窒素酸化物につきましては、二酸化窒素の環境基準が設定されてございますが、こちらについては自動車交通量の増大等々の事情があって、大都市地域での大気環境の改善というのがなかなか進まなかったという状況がございました。このため、大気汚染防止法に基づく従来の対策だけでは環境基準の達成が困難であると認められる地域の大気環境の改善に向けまして、自動車から排出される窒素酸化物の総量削減を図るために、「自動車 NOx 法」、これは平成 4 年にできました。これがこの法律の基になるものでございますが、これについて施策を進めてまいりましたが、当初の目標というのは極めて達成が困難な状況でございましたので、平成 12 年に中環審からの答申をいただきまして、窒素酸化物対策の強化と対象物質への粒子状物質の追加等が提言をされまして、それを受けまして「自動車 NOx・PM 法」、現在の法律の形が平成 14 年の 5 月に施行されています。

さらに、局地汚染対策と流入車対策ということの内容とする自動車 NOx・PM 法の改正というのが平成 20 年に行われまして、3 ページのほうに参りますが、さらに平成 23 年の 1 月に「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方」の中間報告というものが取りまとめられまして、これを受けて、「平成 32 年度までに窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保する」ということを目標としまして、平成 23 年 3 月に総量削減基本方針が改正されております。

そして、最終目標年度の平成 32 年度、これは令和 2 年度に該当しますが、これに向けた中間目標年度が平成 27 年度でありましたため、この本小委員会におきまして「中間レビュー」をしていただきました。これは平成 28 年度でございます。

そして、令和 2 年 8 月に今後の自動車排出ガス総合対策の在り方につきまして、環境大臣から中環審に対する諮問がなされまして、この中間レビューを踏まえつつ、制度全般にわたる検討を行いまして、今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について取りまとめました。これが今回の答申案の経緯でございます。

続きまして、2.自動車排ガス対策の実施状況と評価でございます。こちらでも少し簡単にご紹介させていただきます。

(1) は法律の施行状況でございまして、総量削減計画につきましては、自動車 NOx の排出量につきましては、8 都府県全体で見ると、基準年度に比べまして 59.9% 減、自動車 PM の排出量につきましては、基準年度と比べて 48.7% 減となっておりまして、各都府県では総量削減目標を定めているものについて、おおむね目標を達成しております。東京都においては PM の目標は達成し、NOx の目標は 94.8% と僅かに届かなかった状況です。

次に、車種規制でございまして、平成 27 年度までに全ての車種の猶予期間が経過しまして、対策地域内において登録している車両につきましては、全て車種規制の適合車となっております。4 ページのほうを説明しております。一方、対策地域外におきましても、車種規制適合車の比率というのは上昇傾向になってございます。

続きまして、特定事業者制度でございまして、この制度に基づきます削減率というもの

は、運送事業者を除く事業者においては NOx57.4%、PM73.1%、こちらについては暫定的に元年度のデータを掲載しております。運送事業者においては NOx80.1%、PM73.9%となっております。

なお、自動車使用管理計画の策定にあたっては、特定事業者と都府県ともに事務負担の軽減を求める声が上がっておりまして、この計画策定事務の合理化を検討することが望ましいということを書かせていただいております。

そして、この項目の最後、局地汚染対策でございますが、平成 19 年法改正において導入されました重点対策地区制度につきましては、これまでは指定された地区はないという事実を書いております。

4 ページの後半、(2) 地方公共団体における取組でございます。こちらについては首都圏の 1 都 3 県の地域、それから大阪府、兵庫県、愛知県・名古屋市・岡崎市、神奈川県川崎市におきまして、それぞれ独自の取組をされておりますので、そちらについてご紹介をさせていただきます。詳しくは割愛させていただきます。

5 ページに参りまして、(3) 番、自動車単体対策の進捗でございます。まず排出ガス規制につきましては、新車に対する排出ガス規制については中環審におきまして検討が行われておりまして、「今後の事業者排出ガス低減対策のあり方について」の第十四次答申におきましては、PN 規制の導入等が示されたというようなこと等々が書かれております。

次に、5 ページ下のほうですが、低公害車・次世代自動車普及促進でございますが、平成 21 年度より適用を開始されたポスト新長期規制適合車、それから、下のほうにあります次世代自動車、こういったものの導入の状況について記述をしております。

6 ページの中段ぐらいでございますが、この(3)の章のややまとめのようことを書かせていただきまして、このように、自動車単体からの排ガス規制は年々強化されてきており、自動車の代替が進むことで各都府県が策定した総量削減計画における平成 32 年度の総量削減目標達成にも大きく寄与している。一方で、将来年度への影響が懸念される平成 28 年、30 年の規制車両については、触媒の材質や車両の使われ方などの様々な要因で排出係数が変化する可能性があることが示唆されているため、車両の代替状況だけでなく実走行時の環境性能に係る科学的知見の収集を行うなど、今後も注視していく必要がある。と書かせていただいております。

令和 3 年 6 月に策定されましたグリーン成長戦略におきましては、乗用車について 2035 年までに新車発売における電動車の割合を 100%とする政府目標が設定されるなど、今後、関係省庁が連携した普及施策の更なる展開が期待されます。

(4) 番、自動車の利用に係る対策の進捗でございます。こちらについて、まずエコドライブについては、エコドライブ普及連絡会において平成 18 年に策定した「エコドライブ普及・推進アクション」に基づく普及啓発等の取組を引き続き展開しているということ

で、幾つかの記述をさせていただきました。

7 ページですが、交通需要の調整・低減につきましては、「総合物流施策大綱」に基づき、関係省庁が連携して取組を進めてきておりまして、モーダルシフト、輸配送の共同化等が推進されてきてございます。

7 ページの下のほうで、令和 3 年度には、新たな総合物流施策大綱、第二次交通政策基本計画が策定されておりまして、物流効率化や公共交通機関の利活用の促進等について、今後も各種取組の推進が期待されます。

次は、交通流対策でございますが、道路ネットワークの整備等が推進されていると。道路改良、それからボトルネック対策についても推進されているということを書かせていただきました。

8 ページに参りまして、(5) 局地汚染対策でございます。これまで高濃度が確認されている常時監視測定局の周辺の道路等におきまして、自治体、道路管理者、警察、事業者等が連携して取組を行っている事例がございまして、例示といたしまして川崎市等、幾つか書かせていただきました。

(6) 番、各施策による排出削減効果でございます。対策地域内における自動車 NOx 排出量・自動車 PM 排出量は自動車走行量に NOx 及び PM の排出係数を乗じて算出するということで、先ほど資料 2 で説明させていただいた内容をここに載せております。

要因としては、 PM_{10} として、新たな規制適合車への代替（自動車単体対策）と車種規制による排出係数の低下。それから NO_x として、次世代自動車の増加による排出係数の低下。物流効率化によるモーダルシフト等によります交通需要の低減に伴う自動車走行量の減少。 PM_{10} として、交通流対策等により平均旅行速度の上昇、それによる排出係数の低下、こういった四つの要因に分けて考察をしたところ、対策地域内の 8 都府県における総量削減計画における基準年度から令和 2 年度までの削減量について算定し、最も大きく寄与したのは自動車単体対策及び車種規制に起因する排出係数の低下でございました。

その他の要因につきましては、都府県によって傾向が異なる結果となりまして、その要因ごとの考察について書かせていただきました。

そして、(7) 番は、この 2. のまとめとなります。今、説明してきた内容でこの各分野、各主体における施策は進捗していると考えられる。自動車 NOx 排出量は 8 都府県中 7 府県、自動車 PM 排出量は全都府県において目標を達成しております。

最も大きな排出削減効果をもたらしております規制適合車の比率増につきましては、今後もこの傾向が継続すると考えられる一方、車両の使用年数の超過という状況も見られます。また、次世代自動車の普及につきましては順調に伸びておりまして、ディーゼル重量車におきましては本格的な普及はこれからということでございますので、動向に注意する必要があります。

局地汚染対策は、地域ごとに様々な取組が行われておりますが、定量的な情報の把握と

いうものに関してはやや困難なものが多い。

交通流改善、走行量抑制、物流の効率化につきましても、各種施策が進捗していると考えられますが、これらについては経済動向等の様々な要因の影響を受けているものと考えられます。

2.の内容については以上でございます。

続きまして、3.大気汚染の状況と総量削減基本方針の目標達成に係る評価でございます。まず(1)番、常時監視測定局における環境基準の達成状況でございますが、基本方針の最終目標年度であります平成32年度(令和2年度)における環境基準の達成状況でございますが、10ページに参りますが、まずNO₂につきましては、全局で環境基準を達成しております。SPMにつきましては、2日連続、環境基準値を超えると、これは非達成となるんですが、そういったものを除くと実質的に全局環境基準を達成しているような状況と言えると考えております。

対策地域におけるNO₂の推移でございますが、一般局におきましては平成23年度以降、達成率が100%、自排局におきましては、平成23年度以降、達成率98%以上を推移しておりまして、令和元年度と令和2年度の達成率が100%となっております。

なお、NO₂の環境基準の達成につきましては、0.06ppmで判断をしておりますが、この0.04から0.06のゾーン内では少なくとも非悪化を原則、0.04ppm以下はこれを維持するものと環境基準でされてございます。平成13年の自動車NO_x・PM法制定時を起点に、非悪化の状況について確認をいたしましたところ、いずれも悪化というものは見られなかったということでございました。対策地域のNO₂濃度の年平均値につきましては、ゆるやかな下降傾向を示しております。

対策地域におけるSPMにつきましては、一般局及び自排局いずれにおいても、平成23年度から平成27年度までの間、達成率100%である年度と、日平均値が2日以上連続して基準値超過することによって100%を下回る年度というのが不規則に出現する状況でございました。一方で、平成28年度以降は、自排局においては達成率100%、一般局においては、平成28年度から令和元年度までは達成率100%でしたが、令和2年度は日平均値2日以上連続超えで達成率が100%を下回っております。対策地域のSPM濃度の年平均値につきましては、NO₂と同様にゆるやかな下降傾向を示しております。

(2)番に参りまして、環境基準確保に係る評価でございます。この環境基準確保の考え方は、中間レビューにおいて整理されておきまして、とと二つございますが、常時監視測定局における継続的・安定的な環境基準達成、常時監視測定局がない場所においても汚染の広がりを考慮ということで、につきましては、数値計算手法や簡易測定等の測定手法を組み合わせる「対象地域全体における面的評価」により評価を行うことと整理されております。

11ページに参りますが、(2-1)として常時監視測定局における継続的・安定的な環境

基準達成に係る評価でございまして、こちらについては（ア）、データの経年的な推移（長期的及び短期的な変動等）から環境基準を超過する可能性が十分低いと考えられるということ。それから（イ）として、自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであること、この二つの指標を用いて評価をいたしました。

（ア）につきましては、長期的な評価といたしましては至近 10 年度の測定局における年平均値等の濃度が減少傾向（あるいは低濃度で横ばい）にあることを確認することといたしまして、各都府県の NO₂ 年平均値・NO₂98% 値、それから SPM 年平均値・SPM2% 除外値ともに減少傾向にあるということを確認いたしました。

短期的な評価といたしましては、至近 3 年度におきまして、これまでの濃度の上昇幅等を踏まえても、環境基準を超過する可能性が十分低い濃度レベルであることを確認することといたしました。自動車走行量が 2 割増加したとしても環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルとして（NO₂：0.055ppm、SPM：0.080mg/m³）以下であるということを確認することで評価をいたしまして、その結果、NO₂ につきましては、2 局を除いて十分低い濃度レベル以下となり、SPM につきましては全ての測定局におきまして十分低い濃度レベル以下となりました。この NO₂ が以下とならなかった 2 局につきましては、常時監視測定局が 1 局（環七通り松原橋測定局）、それから、自治体が独自に実施している測定局 1 局（大井中央陸橋下交差点）、いずれも東京都でございますが、こちらでございました。こちらについては注釈が下のほうにございますので、ご参照ください。

そして、（イ）につきましてはですが、12 ページに参りますが、具体的に（イ）については、8 都府県対策地域内からの自動車からの NO_x 排出量および PM 排出量が基準年度と比して減少傾向または横ばいであることを評価いたしました。その結果、各都府県におきまして、自動車からの NO_x 排出量および PM 排出量が減少傾向であることを確認いたしました。

（ア）及び（イ）の評価から、常時監視測定局におきましては一部を除いて継続的・安定的に環境基準が達成されているということが確認されました。

続きまして、（2-2）の面的評価でございます。常時監視測定局がない場所におきまして、汚染の広がり等を考慮して、常時監視測定局に加えて数値計算手法や簡易測定等の測定手法を組み合わせて行う評価、これを「面的評価」といたしまして、これを実施いたしました。

その評価方法について、（2-2）の真ん中に書いてございますが、下のほうまで行きますと、上述の方法によって令和 2 年度時点の面的評価を実施した結果、NO₂ において 3 交差点で環境基準値を超過する恐れのある箇所が見つかりましたが、当該 3 交差点で令和 2 年度に実測を行いまして、再評価をした結果、環境基準が非達成となる地点はないということが確認されました。

（2-3）環境基準確保の評価についてでございます。（2-1）のとおり、常時監視測定局

においては一部を除いて継続的・安定的に環境基準が達成されていることが確認され、(2-2)のとおり、面的評価の結果、常時監視測定局がない場所においても令和2年度に環境基準が非達成となる地点はないということが確認されました。

13 ページに参ります。以上の結果より、「平成32年度までに対策地域においてNO₂及びSPMに係る大気環境基準を確保する。」との総量削減基本方針の目標はほぼ達成されたと考えられます。なお、一部の測定局ではNO₂に係る環境基準を達成しているものの環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルには至らなかったということに留意する必要がある、ということがこの結論になるかと。

4.の大気環境状況の将来予測でございまして、こちらは前の3(2-2)でやりましたNO_xマニュアル等に準じたモデルを使用し予測モデルによって実施をいたしました。将来予測にあたりましては、現行に実施されている規制を継続したケースと規制を廃止したケースの2つの状況を推計しております。

規制を廃止したケースにおきましては、車種規制及び流入車規制の双方を廃止した場合の状況を推計するという事で、下に方法が書いておりますが、なるべく条件として濃度が高めに推計されるような条件を考えてやりましたということが書かれてございます。

そして、対策地域におきまして、令和7年度、これは5年後、令和12年度、これは10年後になりますが、この推計、規制を継続したケースと規制を廃止したケースに分けて推計しましたが、その結果は、車種規制及び流入車規制を継続するかどうかにかかわらず、自動車NO_x排出量及び自動車PM排出量はともに減少する傾向にありまして、環境基準についても将来にわたって達成する状況が継続するとの結果が得られました。また、規制廃止による影響は最大でも数%でありまして、年々小さくなるという傾向が見てとれました。

4.については以上でございまして、以上を踏まえまして5.今後の自動車排出ガス総合対策の在り方についてという結論的な章でございまして。

まず(1)自動車NO_x・PM法に基づく対策の必要性でございまして、平成32年度(令和2年度)末の時点におきまして、総量削減基本方針の目標はほぼ達成されまして、将来推計によると、自動車単体対策の進捗等の総合的な成果により大気環境は改善傾向にあると推計されております。

総量削減計画につきましては、各都府県が総量削減目標を概ね達成して、東京都の窒素酸化物に係る目標におきましても94.8%達成してございまして、順調に進んでおります。特定事業者からの自動車使用管理計画によりまして、排出量は削減されているということ、そして、車種規制につきましては、平成27年までに全ての車種の猶予期間が経過し、対策地域内の登録を継続している車両はすべて適合車になったことなど、自動車NO_x・PM法に基づく各種施策が大きく進んだことから、環境基準の確保につながったものと考えられます。

こうした状況から見ますと、自動車 NOx・PM 法に基づく各種施策が適切に機能しており、現時点では新たな追加的対策を講じる必要はない。しかしながら、一部の測定局では NO₂ に係る環境基準を達成しているものの環境基準値を超過する可能性が十分低いレベルには至らなかったことや、将来年度への影響につきましては、触媒劣化等の様々な要因で排出係数が変化する可能性が示唆されていること、それから、令和 3 年 9 月に WHO から公表された大気環境に関するガイドライン等、人健康についての科学的知見の集積に関する国際的な動向も注視する必要があることなどから、引き続き現行の自動車 NOx・PM 法に基づく各種施策を継続する必要がある。一方で、対策地域内の大気環境については、さらに改善されていくことが想定されますので、5 年後を目途に制度の在り方について改めて検討すべきであるとしております。

なお、自動車使用管理計画につきましては、関係者の事務負担軽減の観点から計画策定時の合理化を検討することが望ましいということで、(1) 番でございます。

続きまして、対策地域の指定の解除の考え方でございます。14 ページの真ん中ぐらいになっております。こちらについては、愛知県及び三重県から大気環境の改善状況や総量削減の進捗状況を踏まえると追加的な規制を求めることが考えられないこと等を理由に対策地域の指定解除に係る要望というものが提出されておりました。本要望等を踏まえまして対策地域の指定解除の考え方を整理することになったという経緯がここに書いております。

自動車 NOx・PM 法の第 6 条第 3 項及び第 8 条第 3 項におきまして、都道府県は対策地域の要件に該当しなくなったと認められる場合には、地域を定める政令の改廃の立案について、環境大臣に申し出ることができることとされております。指定地域の解除の考え方は、この要件を整理するというものでございます。

対策地域の解除の考え方としましては、車種規制が適用されなくなった場合におきましても「環境基準確保」が維持できるのかどうかについて判断することが不可欠であります。

具体的には、評価年度に環境基準が確保されていると評価された地域におきまして、評価年度から 5 年を推計し、車種規制等が適用されなくなった場合においても、常時監視測定局における環境濃度が減少傾向あるいは低濃度で横ばいであること、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル以下であること、自動車 NOx 排出量、自動車 PM 排出量が総量削減計画における基準年度と比して横ばい又は減少傾向にあること、及び面的評価判定用算定値が判定基準を満たすことが確認された地域においては、指定の解除を検討することができるという要件を書かせていただきました。

15 ページに参りますが、その際の留意事項ということで から を書きました。ステークホルダー（住民、事業者等）との調整ということで、住民に対しては指定解除を行う理由を丁寧に情報発信し、理解を得るべく対話を進める必要がある。その他関係する事

業者や自治体、道路管理者等に対しては、指定解除後も実施するこれまでの対策や自主的な取組事項を整理するなどの連携を図ることが重要。

として、大気環境状況及び自動車使用状況の確認。指定解除後もしばらく、5年間を目途として、大気環境基準が継続的に達成されていることを確認する必要がある。具体的には、常時監視測定局の環境の状況、それから非適合車の比率の動向といったデータのほか、数値解析手法も利用して多角的にモニタリングを行うことが望ましい。

として、大気汚染対策・地球温暖化対策の双方に資する取組として、電動車等の普及促進、エコドライブ等の実施という、こういったものに対する各自治体の取組というものが期待されるという3点が留意事項でございます。

なお、対策地域の指定が解除された後におきましても、のモニタリング結果等から、万が一、当該地域の「環境基準確保」が危ぶまれると判断された場合につきましては、早期に対策を講じて、状況によっては、再度対策地域に指定するということも考えられるということを記述いたしました。

(3)の総量削減基本方針に定める目標及び定める施策でございますが、排出ガス量について総量削減計画における基準年度と目標年度である令和2年度を比較した場合、8都府県全体でNOxは59.9%、PMは48.7%と大きく削減をされてきておりまして、各種施策が有効に機能しているといえます。大気環境状況の将来予測におきましても、長期的に改善傾向にあるということ踏まえ、今後新たな規制措置を追加的に設ける必要はないと。一方で、現状を悪化させないという観点から、これまで実施してきた施策のうち、効果が高いと考えられる自動車単体対策を中心として、これまで実施してきた施策に継続して取り組んでいく必要があると。

以上のことから、総量削減基本方針につきましては、その施策の追加・修正は必要なく、目標についても現状の目標を維持・継続することが適当である。

なお、施策の状況及び目標の達成状況については、5年後を目途に評価するということが適当と考える、といたしました。

(4)その他の自動車排出ガス対策でございます。PM2.5対策、光化学オキシダント対策等でございます。16ページに参りますが、PM2.5の環境基準の達成状況につきましては、令和元年度で、一般局で98.7%、自排局で98.3%と近年大きく改善してきております。令和元年度における環境基準達成率は、対策地域内と対策地域外ではほとんど差が生じていないという状況にもなっております。なお、PM2.5につきましては、SPM対策と共通する施策も多いことから、環境基準を100%達成できるよう引き続き各種施策を実施することが重要であります。自動車排出ガス対策といたしましては、「今後の自動車排出ガス低減のあり方について」の第十三次答申、あるいは、第十四次答申に基づくPM規制の導入など、粒子状物質にかかる取組が着実に進んできております。さらに、総量削減計画に基づくPM排出量の削減に係る各種施策は、PM2.5にも寄与するものであるために継続さ

れるということが重要と考えております。

また、光化学オキシダント対策につきましては、主に前駆物質であります NOx 及び VOC の削減の取組を推進して、VOC 排出量は平成 12 年と比べて 50% 以上減っておりますが、環境基準の達成状況は依然として著しく低い状況となっております。

令和 4 年 1 月、今月でございます、できたばかりなのですが、大気・騒音振動部会が取りまとめた「光化学オキシダント対策ワーキングプラン」に基づきまして、固定発生源及び移動発生源における総合的な対策を今後継続していく必要があると考えております。

今後はグリーン成長戦略の目標達成に向けて、乗用車・商用車の電動車の比率が上昇していくことが期待されるほか、令和 3 年 10 月の地球温暖化対策計画におきましては、自動車単体対策、道路交通流対策、脱炭素物流の推進、公共交通機関及び自転車利用促進等を総合的に推進することとしてございまして、こうしたカーボンニュートラルに関する施策の展開が PM2.5、光化学オキシダントのみならず広く大気環境の改善に資するものであるということで期待されます。

また、国民が参画する取組というのが重要でございまして、ステークホルダーとの調整に当たっては、双方向のコミュニケーションを図りながら進めていくとともに、エコドライブ等の国民ひとりひとりが参画できて、かつ地球温暖化対策と大気汚染対策の両方に資する取組を推進することが重要であります。

このように今後の自動車排ガス対策にあたりましては、関係者一丸となって各種施策を総合的に推進していくことが望ましいということで、5. をまとめております。

6. おわりにということで、今、5. でご説明させていただいた内容を簡単にまとめまして、今回の答申では、対策地域の指定解除の考え方をまず整理し、取りまとめたということ。そして、重要な結論としては、引き続き現行の自動車 NOx・PM 法に基づく各種施策を継続して、5 年後を目途に制度の在り方について改めて検討することとしたということで、最後に、引き続き、よりよい大気環境の創出に向け、国際動向も踏まえながら、総合的に対策を進めることが重要であるということで締めくくっております。

この答申案の説明については以上でございますが、1 点だけ事務局から、今、説明したもので最初から修正をご提案したい部分がございます、14 ページ、対策地域の指定の解除の考え方のところをご覧ください。

この(2)の下の方で、「自動車 NOx 排出量、自動車 PM 排出量が総量削減計画における基準年度と比して横ばい又は減少傾向にあること」と書かせていただいております、これは、この小委員会の前に、横田先生を座長に検討している検討会でご検討いただいて、このような形にさせていただいたのですが、こちらよくよく考えると、今 5 年後の推計の話をしておりまして、総量削減計画における基準年度というのは平成 21 年、あるいは 22 年度で実は固定されておまして、この 5 年後の推計と比べるものは評価年度のほうが

ふさわしいのではないかと思います、こちらの「総量削減計画における基準年度」というのを「評価年度」に修正してはいかがかと考えてございます。

同様に、この9の注釈で、「低濃度で横ばい」は「令和2年度と比較したもの」とありますが、ここも同様に、5年後ですので、併せて「評価年度」とするのが適当ではないかと考えているというところでございます。いきなり事務局から修正案を示して失礼しましたが、私からの説明は以上でございます。

【飯田委員長】 長坂課長、どうもありがとうございました。

それでは、この答申案につきまして委員の皆様からご意見、ご質問等ありましたらお願いいたします。

それで、今日はWeb会議、冒頭で山崎さんのほうからお願いしたとおり、ご発言の際には挙手ボタンは使わずに、直接ミュートを解除していただいて、委員のお名前を最初にお知らせいただければというふうに思います。よろしく願いいたします。

いかがでしょうか。

【庭野専門委員】 庭野ですけど、よろしいでしょうか。

【飯田委員長】 庭野委員、お願いいたします。

【庭野専門委員】 ご説明ありがとうございました。

冒頭のところで今回の答申案について、全国公害患者の会の方にもご説明したというふうなお話でしたが、そのときに、特段評価の点ですとか、新たな論点の提起等々があったのかどうか、問題のない範囲でお教えいただければと考えますが、いかがでしょうか。

【長坂大気環境課長】 何点かご紹介させていただきますと、自動車排ガス対策の経緯のところ、今回、公害対策の冒頭、問題が起こったところから書かせていただいておりますが、当初の案ですと、公害被害患者の方々が苦しんできた経緯というものが全く読み取れない案であるというようなご指摘をいただいております、それにちょっと完全にお応えできる形になっているかどうかちょっと分かりませんが、少し記述を、これまでの公害対策の経緯というものを書き込ませていただいたというようなことがございます。

それから、環境基準の達成のところ、達成のところにつきましては、NO₂の環境基準は0.04～0.06のゾーン内又はそれ以下となっているのに、その0.06で評価して、非悪化の観点というところが読み取れないということをご指摘をされました。

それについては、3.(1)の環境基準の達成状況のところ、少し補足的に書かせていただきまして、環境基準の達成率もほぼ100%で、達成について0.06で判断をしてございますが、この0.04～0.06のゾーン内、それから、0.04以下、この部分については、非悪化であるということを確認させていただいたというような記述を書いてございます。

主には以上でございます。

【庭野専門委員】 ありがとうございます。基本的には反映されたということで理解いたしました。ありがとうございます。

【飯田委員長】 ほかにいかがでしょうか。ミュートボタンを外してご発言をいただきたいと思います。

【大久保委員】 大久保ですけれども。

【飯田委員長】 大久保委員、お願いします。

【大久保委員】 ありがとうございます。

もともとの原案に対し事前の様々な意見を丁寧に検討していただいているかと思います。全体として異存ございません。

その上で、特に14ページの5.(1)の、今後の在り方の(1)ですけれども、14ページの頭ぐらいですね。ありがとうございます。

「こうした状況からみると」という段落で、「しかしながら」の後です、先日の大気・騒音振動部会でも、触媒の早期劣化でありますとか、実証走行における排出ガス試験評価の必要性といったご指摘が大聖先生等からあったところでございますし、それから、WHOガイドラインの国際動向をきちんと考慮していく必要があるという指摘もあって、この部分を、全部が一々書いてあるわけではありませんけれども「など」というふうにして、触媒劣化とガイドラインについては明記して、より明確にさせていただいたということは大変重要で、このような視点に立って今後の対策を進めていただきたいというふうに思っております。

また、PM2.5に関しましても、総合的な対策への寄与ということで書き込んでいただいたことは重要かと思っておりますので、気候変動対策とともに推進いただければと思います。

その上で、非常に細かい表現ぶりの話だけ、少し気になったところを申し上げますが、かなり細かいことでございますので、修正については一任いたします。

一つは、まず頭のところですけれども、実は今回改めて見ますと、環境基準が現在どうなっているのかということについての記述が、基準が設定されたということがページの2ページ目に書いてあるのですが、どのレベルで設定されたのかということが出てこないんですね。10ページ目の基準が達成されているかの評価のところ、初めてゾーンの話が出てくる。これが最初から読んでいくと分かりにくいので、一番最初のところに現在の環境基準がどのようなレベルで設定されているのかということ、10ページ目ではなくて、最初の2ページ目かどこか最初のところで明記したほうがいいのではないかと考えてございます。

それから、4ページ目ですけれども、「地方公共団体における取組」の(2)のほうですけれども。これの1行目に、非常に細かい点で恐縮ですけれども、「それぞれの地域の課題に応じた独自の窒素酸化物等の排出抑制対策」というふうにかかれていますが、恐らく、「窒素酸化物等の独自の基準及び排出抑制対策が講じられている」ということかなと思いますので、ご検討いただければと思います。

それから、16ページ目、見せていただけますでしょうか。16ページになるかなと思うの

ですけれども、ありがとうございます。16ページ目の4行目ですけれども、「また」という言葉と「なお」書きがどうもうまくつながっていないのではないかという気がいたします。

ほとんど生じていないという次に書かれていることは、しかしNOxの排出を削減することによって対策効果がPM2.5についてもあるということですので、なお書きで書くようなことというよりは、「ただし」というただし書きのほうがふさわしいのではないかと。ただし、この対策が必要ですよということに書き換えたほうがいいと思いますので、ご検討ください。

あとは、さらに細かなことで恐縮ですけれども、正式の文書にするに当たりましては、再度、最終的に見直していただきたいことといたしましては、これはもう簡単なことですので順番に申し上げますと、8ページの(5)のところで、段落は変えられているのだけでも1字下げになっていない部分がありますので、1字下げにしたほうがよいというのと。

それから、16ページですけれども、「取組」を名詞で使う場合には「み」の送り仮名を入れていないと思うのですけれども、多分ここだけ、「み」が入っていると思いますので、みの削除を。

それから、12ページ目だったと思いますが、マニュアルのところ、マニュアルという単語の途中で不要な1字空けが入っていましたので、それを詰めるということです。最終確認を多分、環境省でもされることだと思いますけれども、忘れないように一応申し上げておきます。

以上です。

【飯田委員長】 大久保委員、ありがとうございました。細かいご指摘まで含めてご意見いただきました。

全体としては概ねよろしいということですが、ご指摘の3点、すなわち、環境基準の説明を後ろで行うか、それとも2ページ目で行うのがよいのかという点。それから、地方自治体等の独自の対策というような表現はいかがかという点。それは6ページですね。そして、最後16ページの「なお」と「ただし」については、後で推敲いたしますので。

最初の2点について、何か事務局から回答があればお願いしたいと思います。

【長坂大気環境課長】 大気環境課、長坂でございます。

まず環境基準の記述につきましては、ご指摘を踏まえまして、この1.の経緯のところ、何らかの記述をすることを検討させていただきたいと思います。

また、地方公共団体の取組も、ちょっと取組の内容も確認した上で、こちらについての記述ぶりを検討させていただきたいと思います。

以上です。

【飯田委員長】 大久保委員、このような対応でよろしいでしょうか。

【大久保委員】 はい。全体として全然異存はありませんので、よろしく願います。

す。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

ほかに委員の皆さんから、ご意見、ご質問等ありましたらお願いいたします。

【織専門委員】 織です。よろしいでしょうか。

【飯田委員長】 織委員、よろしく申し上げます。

【織専門委員】 上智大学の織でございます。

在り方答申について、私も大久保委員と同じように、ほぼこれでいいと思います。

1点、大久保委員がおっしゃっていた環境基準については、私もすごく気になっていたところなんです。自動車排ガスだけではないんですけど、全ての環境政策において、環境基準ありきみたいな形で、基準をいかに守るかということに焦点を置いて答申報告書が出される傾向があるんですけども、そもそも環境基準は望ましい基準ですので、どういう設定方法、基準方法の考え方に基づいてこの基準が決められていて、それに対して、どうやって達成していくのかということ、さらに最初に示していくことが重要なのではないかなというふうに思います。それが1点。

それと、ページ数が見つからなくなっちゃったんですけども、物流の効率化のところをお話しなさっていたと思います。物流の効率化について今後も検討を進めていくという話なんですけども、今、今年度に出されていくこの答申の中で、コロナと物流の関係みたいなことについて全く記述がなくてもいいのかどうかというところがちょっと気になったところでした。やはり、毎年というか、5年に1度答申が出されていくときに、そのときの現状というものを踏まえた上で在り方を検討されているということを示す必要があると思います。

コロナの影響下において物量がますます重要になってきて、そこで効率化を図っていかなくちゃいけない。また、一方で、物流量も減ってきているという、そういったことの状況みたいなものについて少し記述が必要なんではないかなというところが1点です。

それから、もう一点、15ページ。もともと14ページから来ていると思うんです。15ページの です。今回のこの答申案の一つの目玉としては、解除に当たっての要件というか、留意することがあるということについて整理なされたという中で、特にステークホルダーとの調整というところ、この を入れられたという意味合いというのは非常に大きいと思います。今まで、特に明記されていた中で、実際に健康被害を被るおそれがある、ステークホルダーについても十分な説明をなされるということを入れられた意味合いというのはすごく大きいと思いますが、この書きぶりで何となく、ちょっと具体的に、どのプロセスで入れていくのかということまで突っ込んでいくのは難しいんでしょうか。つまり、実際に指定解除を申請するに当たって、事前にステークホルダーに情報提供をしていく。あるいは、事前にステークホルダーと話合いの場を持っていくといったようなことまでも検討するとか、そこぐらいまで少し具体性を持って入れていかないと、ここを読んでみても

なかなか、一般論としてはそうだけど、実際どうなんだろうという気持ちが、もし私が住民なら少し持つかないことなので。その点、もう少し突っ込んだ書き込みができるのかどうかということが質問というか、コメントをつけたい。

以上です。ありがとうございます。

【飯田委員長】 ご質問、ご指摘ありがとうございました。

3点あったかと思えます。最初は、このNOx、PM法と、それから環境基準の関係、これは、環境基準のほうは自動車の排出だけではなくて日本で排出される動向、全ての排出インベントリーに参与しています。その中での物流を担う自動車走行対策と物流の効率化の位置づけについて、大久保委員と同様のご指摘をいただきました。

次には、物流の効率化、それから、社会状況が大きく変わる、そういう中で、どう捉えていくかという点。

最後は、ステークホルダーとの関係。今後の解除に向けた議論の過程でどういう話合いの機会を持つべきか、具体的に書けないか、というご指摘だったと思えます。

じゃあこの3点について、事務局より回答をいただきたいと思えます。

【山崎自動車環境対策課課長補佐】 環境省の山崎でございます。

まず、物流におけるコロナの影響という観点からご指摘いただきました。こちらのほうは、まず検討の過程で、コロナの影響で交通需要にどれくらい影響があるのかというのでも検討しておったところでございます。ただ、最近のデータ、コロナの影響を考慮したところ、交通量はやはり減っておりまして、将来予測をする際には、そのコロナの影響がなくなって元に戻った場合にどうなるのかというのを考えるわけですが、結局のところ一番安全側に立った評価というのはコロナの影響で交通需要が減っていないケースで評価するのが、より安全側の立場に立った評価になるというような議論があったかと記憶しております。

ただし、コロナによって社会情勢というのは、将来的にはいろいろ変わってくるかと思えます。というのも、例えば、ウィズコロナということで宅配が増えるとか、そうしたものもあるかと思えますので、今のところ、最も安全側に立った評価をするという観点から、コロナの影響を考慮しないケースというのが一番、量が多いというような形で評価をしておりますけれども、今後、ウィズコロナ等の社会情勢の変化等、いろんな情報も考慮しながら、検討に反映できるようアンテナを高くしておきたいと考えているところでございます。

【長坂大気環境課長】 大気環境課、長坂でございます。

続きまして、ステークホルダーとの調整において、そのプロセスについて何か書けないかというご意見をいただきましたが、ここは実際には自治体にやっていただくことございまして、自治体によってそのステークホルダーとの関係とか、あるいは、どういった枠組みでやっているかというのは違っている状況と認識しておりまして、一概にどういうプ

ロセスでというところを規定するというのは、なかなか難しいというのが実情だと認識しております。

以上です。

【織専門委員】 ありがとうございます。よく分かりました。コロナの件については、確かにそういった議論があったやに思います。

例えば、そういった議論を踏まえて、今回では入れても、あるいは安全带を取っていますという数字を入れることが可能なかどうかという。これは絶対ということではなくて、もし可能だったら、そういう議論もきちんとされて、現状についても考えて、一回議論された上でのこの報告書だというふうに分かったほうがいいのかと思います。

もう一点、そのステークホルダーについてのところも、逆に言うと、どのようなプロセスをつくっていくか、あるいは、それは各自治体で参加の在り方というものが検討されることになるというような、自治体のところで決定されるんだということを少し入れておいていただいたほうが分かりはいいのかなというふうに思いました。どうしても入れるというわけではなくて、一応、そういうふうに思います。

ありがとうございます。

【山崎自動車環境対策課課長補佐】 ありがとうございます。文章のほうは検討したいと思えます。

【飯田委員長】 どうもありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

【大久保委員】 すみません。大久保ですけれども。

【飯田委員長】 大久保委員、お願いいたします。

【大久保委員】 この報告書に反映させるかどうかはともかくといたしまして、今、織委員からご指摘のあった部分ですけれども、解除におけるステークホルダーとの調整というのは、自治体にやっていただくので、織委員がご指摘のように、ご検討いただければと思います。今回、ぎりぎりのタイミングではありましたが、ステークホルダーである全国公害患者の会の方々への説明というのは環境省がきちんとしたということかと思えますけれども、5年後の見直しに当たりましては、もう少し早い段階から、国としてきちんとそうしたご意見を公平に反映させていくということが重要だと思いますので、今回のような形の意見聴取というものをもう少し早い段階からきちんと入れていくということ、書く書かないは別といたしまして、少なくとも担当者レベルで申し送りをいただいて、実施していただくのが望ましいと思いますので、ご検討よろしくをお願いいたします。

【松澤水・大気環境局長】 大久保先生ありがとうございます。水・大気環境局長の松澤でございます。

全国公害患者の会の皆様とは、日頃から私どもコミュニケーションの場というのは持たせていただいております、定例的に、年に1度、コミュニケーションする、意見交換を

させていただいてきております。

今回についても、そういった場で、アジェンダとして私どものほうから、この小委員会における議論、こういった検討が進んでいますということ、本来、私どものほうからご説明したほうがよかったのではないかというふうに反省をしているところですが、前回の小委員会で委員の先生から、今の久保先生のご指摘があって、その後、公害患者の会の方からも私どもに説明してほしいというご意見も届いたので、この年明けに意見交換の場を持たせていただきました。そういう意味では、先生おっしゃるとおり、もう少し事前に説明しておいたほうが皆さんをご心配させることにならなかったのかなということで、その点は反省点というふうに思っています。

それで、今後この大気環境についてはいろいろな課題がありますので、引き続き定例的にも、それからご要望があれば、アドホックにも、公害患者の会の皆様、被害者のこういったグループの皆様とは意見交換をしてみたいと思います。特に今回の自動車NOx・PM法の5年後の（見直しの）点については、今回のいろんな経緯も反省しまして、私どものほうからしかるべき時期に、こういった次の見直しの点についてはしっかりご説明もさせていただきたいというふうに思っています。どうもご指摘ありがとうございます。

【飯田委員長】 ご質問とご回答をありがとうございました。

大久保委員、織委員、よろしいでしょうか。

【大久保委員】 大久保ですけれども、ありがとうございます。

今回もできることを、できる対応を頑張ってやっていただいたと思います。気づいてからやっていただいていると思いますので、今後また、よろしく願いいたします。

【織専門委員】 織です。ありがとうございます。

結構だと思います。実際に住民の方とどんどん対話していく、情報を出していくというのは本当に要になると思いますので、今回のようにいろいろ対応していただければと思います。ありがとうございます。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

ほかにご質問、あるいはご意見ございますか。

特にないようですので、この度の答申案については幾つかのご指摘もありました。事務局で修正させていただければというふうに思います。

修正した案については、座長預かりということでさせていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。

【大久保委員】 異存ありません。

【織専門委員】 織です。

大丈夫です。よろしく願いいたします。

（異議なし）

【飯田委員長】 ありがとうございます。

それでは、ちょっと責任が重いですが、座長預かりということにさせていただき、それらの修正点をセットしたものでパブリックコメントの手続を進めさせていただければというふうに思います。

【山崎自動車環境対策課課長補佐】 事務局といたしましても、鋭意、修正作業及びパブリックコメントの手続のほうの作業を進めたいと思います。ありがとうございます。

【飯田委員長】 答申案に係るご審議を、長時間にわたりいただき、ありがとうございました。

続きまして、本日(2)の議題、その他でございます。全体を通して、何かご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

特にないようですので、これにて本日の第16回自動車排出ガス総合対策小委員会を終了いたします。

委員の皆様には闊達なご議論をいただきましたことを座長から御礼申し上げます。ありがとうございました。

それでは、事務局にお返ししますので、連絡事項等あればお願いいたします。

【山崎自動車環境対策課課長補佐】 環境省の山崎です。

本日は長時間にわたりましてご議論いただきまして、ありがとうございました。

次回は年度内の開催を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

本小委員会の議事録につきましては、事務局で案を作成し、委員の皆様方にご確認いただいた後、ホームページで公表する予定としておりますので、ご確認のご協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、以上で本小委員会を終了いたします。

本日は誠にありがとうございました。