

「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」に対する意見募集（パブリックコメント）の結果について

令和 4 年 3 月

## 1. 概要

「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」について、以下のとおり意見の募集を行いました。

- ( 1 ) 意見募集期間 令和 4 年 2 月 10 日（木）～令和 4 年 3 月 10 日（木）
- ( 2 ) 告知方法 電子政府の総合窓口（e-Gov）
- ( 3 ) 意見提出方法 電子政府の総合窓口（e-Gov）意見提出フォーム、郵送

## 2. 意見提出状況

( 1 ) 意見提出数 93 通

地方公共団体	1
環境団体及び患者団体、その構 成員	88
その他個人	4
合計	93

( 2 ) 意見数 196 件

## 3. お寄せいただいた御意見及び対応

提出された意見の概要及びこれに対する考え方は次ページ以降に示すとおりです。

## 1.自動車排出ガス総合対策の経緯【P1～】 意見数 3

番号.	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
1	<p>「大気汚染防止法」では、「大気の汚染に関し、国民の健康を保護するとともに生活環境を保全し、並びに大気の汚染に関して人の健康に係る被害が生じた場合における事業者の損害賠償の責任について定めることにより、被害者の保護を図ることを目的とする。」とあり、この立場から、本「経過」の中で、世界保健機関のガイドラインを十分に取り入れてこなかったと反省することを入れるべき。令和3年9月に世界保健機関から公表された大気環境に関するガイドラインには、人の健康影響についての科学的知見の集積が多数あります。しかも、ここでは、すでに2005年にも多くのデータを分析して、大気改善のために基準を厳しくすべきと提言していました。この経過の中で触れるべきです。</p>	1	<p>・環境省では、引き続き国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、今般 WHO が公表したガイドライン「WHO global air quality guidelines AQG）」で採用された知見や考え方を確認し、必要に応じて環境基準の再評価を検討してまいりたいと考えており、今の時点でご提案のように記載することは適当ではないと考えています。</p>
2	<p>「(答申)」(案)のP.1の欄外に「1、環境基準は『維持されることが望ましい基準』であり、行政上の政策目標である。これは、人の健康等を維持するための最低限度としてではなく、より積極的に維持されることが望ましい目標として、その確保を図っていこうとするものである」と記載されています。さて、憲法25条は、「すべての国民は健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。国はすべての生活部面について、社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない」と宣言されています。また、環境基本法では、第2条で「環境への負荷」とは、人の活動により環境に加えられる影響であって、環境保全上の支障の原因となる恐れのあるもの」、また、同3で「『公害』とは環境の保全の支障のうち、事業活動その他の人の活動に伴って生ずる相当範囲にわたる大気の汚染」で「人の健康又は生活環境に係る被害が生ずることをいう」とされています。人の健康と生命が確保されることが重要な課題となっています。環境省の環境基準の考えでは「維持されることが望ましい」と表現され、何を維持するのか、</p>	1	<p>・御意見については、参考にさせていただきます。</p>

	その基準が維持されない場合、人間の健康や生命がどのように侵害されるのかを考慮されているのか疑問に思うところです。基本的な理念が不十分なために大気汚染が深刻となり、被害者が多発し、尊い命が奪われ、健康が損なわれるという惨事を引き起こしたのではないのでしょうか。		
3	平成 21 年(2009 年)に新たに環境基準値が設定された微小粒子状物質(PM2.5)を削減対象に追加すべきだったがなされていない。この現状を踏まえ、P.2-上から 11 行目の「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」ことを目標として平成 23 年 3 月に総量削減基本方針が改正された。」については「において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質(微小粒子状物質は対象外)に係る大気環境基準を確保する」ことを目標として平成 23 年 3 月に総量削減基本方針が改正された。」と修正すべき。	1	・「浮遊粒子状物質」については、環境庁告示 25 号(昭和 48 年 5 月 8 日)で規定されており、記載を変更しなくても文意は明らかであるため修正は不要であると考えています。

## 2 . 自動車排出ガス対策の実施状況と評価

### ( 1 ) 自動車 NOx・PM 法の施行状況(総量削減計画、車種規制、特定事業者制度等) 【P2～】 意見数 3

番号.	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
4	P.3 において「対策地域外においても、車両の更新や一部自治体による特定の地域への流入規制の効果により、車種規制適合車の保有車に占める比率は上昇傾向にあり、令和 2 年度末時点は普通貨物車において 74.1%、バスにおいて 81.9%、ディーゼル乗用車において 77%・・・」とあり、対策地域内ではすべて適合車となったとしても、車種規制非適合車の問題は解決していない。	1	・御指摘については、答申案に「自動車 NOx・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る。こうした状況からみると、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。」としているところです。
5	P.3 に「関係者の事務負担軽減の観点から計画項目や対象車種の見直し等、計画策定事務の合理化を検討することが望ましい。」とあるが、自動車 NOx・PM 法の「制度の効果を担保しつつ」ということであれば、第 36 条(周辺地域内自動車を使用する事業者による計画の作成)、第 37 条(定期の報告)、第 38 条(指導及び助言)、第 39 条(勧告及び公表)、第 41 条(報告及び立入検	1	・御指摘については、答申案に「環境性能の高い車両への代替等の取組の結果、特定自動車から排出される自動車 NOx 排出量・自動車 PM 排出量の削減率は、平成 23 年度から令和 2 年度で、運送事業者を除く事業者においては NOx62.7%・PM77.4%、運送事業者においては NOx80.1%・PM73.9%と

	査)の各実績をとりまとめ、評価すべきではないか。		なっている。」と施策の実績を整理しています。こうした、施策の効果を担保しつつ、合理化を検討していく必要があると考えています。
6	自動車 NOx・PM 法が平成 19 年に改正された際に極地汚染対策として重点対策地区指定制度が導入されたが、これまで指定された地区はないとされている。これまでになぜ重点対策地区に指定される地区がなかったのか、その原因を分析すべき。	1	・御指摘については、第 13 回自動車排出ガス総合対策小委員会で関係都府県への質疑が行われています。具体的には、重点対策地域が指定されなかった理由としては、制度が使いにくかったということではなく、他の対策で対応するとしたこと、必要がなかったこと、といった点が挙げられています。

## 2 . 自動車排出ガス対策の実施状況と評価

### ( 2 ) 地方公共団体における取組 【P3 ~】 意見数 2

番号.	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
7	P.4 で、「愛知県・名古屋市・岡崎市においては要綱に基づき、運送事業者等に対して対策地域内において非適合車の不使用及び適合車ステッカーの表示を、荷主・旅行者に対して非適合車の不使用の要請・確認を、それぞれ求めている。」と取組のみ記載しているが、これら愛知県等の要綱は東京や大阪の流入車規制条例と比べてどの程度実質的な効果があったのが評価すべき。	2	・答申案の 2 章は、自動車排出ガス対策の実施状況を整理したものであり、個別の施策の効果を子細に評価しているものではありません。御指摘の点については、今後の政策検討の参考にさせていただきます。

## 2 . 自動車排出ガス対策の実施状況と評価

### ( 3 ) 自動車単体対策の進捗(排出ガス規制、低公害車・次世代自動車普及促進) 【P4 ~】 意見数 1

番号.	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
8	P.4 に「第十四次答申(令和 2 年 8 月)においては、ディーゼル車及び筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載車への PM の粒子数を制限する PN 規制の導入等が示された。」とあるが、今は PN の測定方法も定まっていない段階である。PN 規制の実施時期を明確にすべき。	1	・環境省では、令和 2 年 8 月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第 14 次答申)」に基づき、令和 3 年 8 月 5 日に、大気汚染防止法に基づく自動車排出ガスの量の許容限度告示の改正を行い、PM 粒子数規制(PN

			規制)の考え方を導入したところです。適用開始時期については、対象車両により 2023 年もしくは 2024 年の末までに開始とされております。
--	--	--	---

### 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

#### (1) 常時監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準の達成状況 【P9～】意見数9

番号	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
9	<p>対象地域における NO<sub>2</sub> の環境基準の達成状況を評価しているが (P.9) ここでは環境基準の上限値を基準としている。NO<sub>2</sub> の環境基準は、1978 年に旧基準の「1 時間値の 1 日平均値 0.02ppm 以下」から「1 時間値の 1 日平均値 0.04～0.06ppm のゾーン内またはそれ以下」と大幅に緩和されたという経緯があり、0.06ppm ではなく 0.04ppm を基準として判断すべきではないか。西淀川大気汚染訴訟の和解条項に基づいて、国土交通省、阪神高速道路株式会社、原告団との間で実施されている西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会においても、NO<sub>2</sub> は 0.04ppm を目指すことを共通の課題として確認している。そのうえで、大型車の走行台数を削減するために、環境ロードプライシングをはじめ様々な交通対策を実施している。国が上限値 0.06ppm のみを基準値として用いることは、上記の西淀川道路連絡会の取り組みをはじめ、それぞれの地域で取り組んでいる内容との齟齬を生じることになりかねない。</p> <p>また、WHO は 2021 年 9 月に大気汚染の基準を 1 時間値の 1 日平均値換算で 0.012ppm と厳格化している。P.13 には「健康影響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」と書かれており、0.06ppm の環境基準値を用いることは、世界の動きと反しているといえるのではないか。</p>	1	<p>・二酸化窒素に係る環境基準については、当初設定した昭和 48 年以後に、二酸化窒素の健康影響に係る国内外の新たな科学的知見が充実してきたことを踏まえ、それらを検査した上で、昭和 53 年に改定を行いました。二酸化窒素の環境基準による大気汚染の評価については、1 日平均値の年間 98% 値が 0.06ppm 以下の場合は環境基準が達成され、0.06ppm を超える場合は環境基準が達成されていないものと評価することとされております。なお、二酸化窒素の環境基準において、0.04ppm～0.06ppm のゾーン内では少なくとも非悪化を原則とし、0.04ppm 以下はこれを維持するとしていることについても、平成 13 年の自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法制定時を起点に、非悪化の状況について確認し、いずれも悪化は見られなかったことを確認しています。</p> <p>・世界保健機関( WHO )が大気環境に係るガイドライン「WHO global air quality guidelines AQG)」を公表していることは承知しています。環境省では、引き続き国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、今般 WHO が公表したガイドラインで採用された知見や考え方を確認し、必要に応じて環境基準の再評価を検討してまいります。</p>
10	(答申)案では、自動車 NO <sub>x</sub> ・PM 法の規制によって「総量削減基本方針の	1	

	<p>最終目標年度である平成 32 年度(令和 2 年度)における環境基準の達成状況は、NO<sub>2</sub> については、一般局、自排局の双方において環境基準を達成している」(9 ページ 11 行目～12 行目)と記述されています。その上で今後規制を緩和した場合でも、NO<sub>2</sub> の濃度が 0.055ppm を超えないこととしています。さて、環境基準は 0.04～0.06ppm ゾーン内かそれ以下とされています。今回、環境省がすべての測定局で環境基準を達成したというのは、上限値である 0.06ppm をクリアーしたことを指しています。例えば、川崎市内には一般測定局 9 局、自排局 9 局(合計 18 局)が常時測定をおこなっています。一般局では下限値である 0.04ppm を上回る局が 4 局、また自排局においても 4 局が未達成となっています。池上新田測定局においては 0.055ppm を超えている状況にあります。環境省がすべての局で環境基準を達成しているという状況は、環境基準の上限値をクリアーしたことをもって全局としているのであって、下限値をクリアーしたものでないことを指摘せざるを得ません。</p> <p>報道によれば世界保健機構(WHO) (2021 年 9 月 23 日)が、「空気中の汚染物質について下回るべき濃度の指針を発表しました。PM2.5 (微小粒子状物質)の数値を 2005 年発表の濃度の半分にするというものです。併せて「NO<sub>2</sub> の濃度についても触れ、2005 年の同 40 マイクログラムから同 10 マイクログラムにと厳しい基準」を示しました。世界の趨勢はより厳しいものへと進んでいる中、世界の流れと逆行する今回の(答申)案で示されたNO<sub>x</sub>・PM 法の規制緩和はおこなうべきではありません。</p>		<p>・なお、対策地域の解除の要件は、都道府県による申請の要件を整理したものであり、各地域の実情を勘案のうえ、都道府県によって検討される必要があると考えています。</p>
11	<p>1989 年の NO<sub>2</sub> 環境基準の緩和については、上限値 0.06ppm に科学的根拠がないこと、下限値の 0.04ppm についても環境基準の趣旨から当然見込まれるべき安全率を見込めば、これまた科学的根拠を欠いていることが明らかとなっている。したがって緩和以前の日平均値 0.02ppm が健康保護の上で必須の基準なのであり、これからして現行基準の 0.06ppm を評価基準とした本答申案は、到底認めることは出来ない。</p>	1	

12	<p>二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)環境基準の達成状況は環境基準の上限である 0.06ppm で評価することとしているが、環境基準は0.04ppm～0.06ppmのゾーンで定められており、0.04ppm以下でないとは達成したことにならないと考える。現行環境基準の下位値(0.04ppm)で評価した場合、「環境基準は維持される状況」とならないのは明らかである。</p> <p>対象地域のほとんどの自動車排ガス測定局で下位値を超えているのに「解除」が先行するなどあってはならない。また、このことは自治体独自の取り組みとして、例えば「大阪市環境基本計画」のNO<sub>2</sub>環境保全目標は「1時間値の1日平均値0.04ppm以下をめざす」となっており、このような自治体の取り組みにも水を差すことにもなりかねない。</p>	1	
13	<p>環境基準「達成」は認められない。二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)について、環境基準の上位値(0.06ppm)をクリアすれば「基準達成」との考え方は認められない。下位値(0.04ppm)で評価すべきである。大阪・西淀川大気汚染公害訴訟の和解(1998年)で設置した道路沿道環境に関する連絡会(「連絡会」)では、国交省との間でNO<sub>2</sub>の削減目標を0.04ppm以下にすることを共通の課題として確認し、大型車の走行規制と台数の削減を求め続けている。二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)の環境基準の下位値(0.04ppm)で見ると、大半の自排局で基準越えしている。2019年度で0.04ppm以下が3局、11局が上回っている。2020年度でも同じ傾向である。「環境基準は維持される状況」とはいえない。環境基準は最低基準であり、こうした状況で指定解除を行うべきではない。</p>	1	
14	<p>NO<sub>2</sub>の環境基準は、当時0.04ppmでも公害被害が出ると言われていたのに、国や企業のために旧基準から2～3倍も緩和しました。環境省は0.06をクリアしているからと言っていますが、私達の交渉でも大阪市は0.04ppmをめざすと発言していますし、西淀川の道路連絡会でも0.04ppm以下をめざしたいとしています。こんな時になぜ自動車NO<sub>x</sub>・PM法を</p>	1	

	変更する必要があるのですか。厳しいほうが良いではないか。自動車会社を優先させるための変更ですか。まずぜん息患者のことを 国民の健康を優先させるべきではないでしょうか。議論にあたっては専門家や被害者の声を必ず反映させて下さい。		
15	二酸化窒素の環境基準値上限値 0.06ppm ではなく、下限値の 0.04ppm を判定基準値とすべきです。	1	
16	3(1)では SPM の環境基準で達成状況を見ているが、PM2.5 でも評価すべきです。PM2.5 の環境基準は定められており、それとの対比で大気汚染を評価すべきです。	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PM2.5 の環境基準達成状況については、答申案 5(4)のとおり、令和 2 年度の環境基準達成状況は、一般局で 98.3%、自排局で 98.3%となっており、環境基準 100%を達成できるよう引き続き各種施策の実施に努めてまいります。環境基準の達成状況を対策地域内と対策地域外とで比較をしてもその差はほとんどないことを確認しています。</li> <li>・PM2.5 は DPF で捕集されることから、自動車からの排出寄与率は小さくなっていると認識しており、二次生成粒子の割合が大きくなってきているとのデータもあることから、自動車に限らず総合的な対策が必要であり、引き続き、大気環境の改善に向け、PM2.5 の削減に必要な施策の推進に取り組んでまいります。</li> <li>・また、PM2.5 の測定は環境基準が策定された 2009 年より以前は、調査研究レベルの測定が中心でデータが十分でなく、環境基準策定後も順次測定地点数は増えているものの充実した監視体制が行われてきた期間は限られているため、自動車 NOx・PM 法による施策の効果を評価するに当たっては、一貫した評価ができる SPM での評価が適していると考えております。</li> </ul>

### 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



( 2 ) 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準確保に係る評価 【P9～】意見数9

番号.	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
17	<p>環境基準達成状況は「対策地域において」全ての測定局のデータを用いて評価すべき。評価に当たっては傾向を見るだけでは不十分である。</p> <p>また、愛知県内では中部地方整備局等が、国道 302 号（高速専用部含む）の平中、高針、有松、国道 23 号の東築地町、要町、七条町、いろは町、宝神、国道 1 号の伝馬、昭和橋、国道 153 号の三好、平戸橋、国道 155 号の聖心という自動車排ガスの影響の大きい高速道路、国道等主要幹線道路の汚染状況を測定していますが、愛知県が行う毎年の調査結果公表には含まれておらず、評価し施策を講じる仕組みができていない。</p>	2	<p>・「二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準確保に係る評価」においては、自治体や道路管理者等が独自に実施している測定局のデータについても可能な限り収集のうえ、大気汚染防止法に基づく常時監視測定局と同様の手法で評価をしているところです。具体的には、NO<sub>2</sub>年平均値・NO<sub>2</sub>98%値、SPM 年平均値・SPM2%除外値の経年推移が、各都府県で濃度が減少傾向あるいは低濃度で横ばいであることを評価していることに加えて、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル（NO<sub>2</sub>:0.055ppm、SPM:0.080mg/m<sup>3</sup>）以下であることを確認しており、傾向のみを見ている訳ではありません。</p> <p>・その他、大気汚染防止法に基づかない測定局も含めた結果公表の枠組みについての御意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
18	<p>3(2)で「平成32年度までに対策地域においてNO<sub>2</sub>及びSPMに係る大気環境基準を確保する」というが、この「環境基準」こそ、新しく公表されたWHOのガイドラインを基にして「評価」基準を改定すべきです。答申案では「NO<sub>2</sub>環境基準の達成については、0.06ppmで判断しているが、0.04ppm～0.06ppmのゾーン内では少なくとも非悪化を原則とし、0.04ppm以下はこれを維持するものとしている」とあるが、これらの基準では、健康影響が明らかであり、少なくとも、すべての地域・地点で0.04ppm以下、可能なところは0.02ppm以下を評価基準にすべきです。</p>	1	<p>・世界保健機関(WHO)が大気環境に係るガイドライン「WHO global air quality guidelines AQG」を発表していることは承知しています。環境省では、引き続き国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、今般WHOが公表したガイドラインで採用された知見や考え方を確認し、必要に応じて環境基準の再評価を検討してまいります。</p>
19	<p>P.11に「大井中央陸橋下交差点は、測定局が樹木に囲われており、環境大気常時監視マニュアルとは整合しない可能性がある測定局であることに留意する必要がある。」とありますが、大井中央陸橋交差点は、これまで長期</p>	1	<p>・御指摘については、樹木に囲われることによる影響としては、減衰も起こりえるところですが、吹きだまりや汚染物質の滞留等によって高濃度になる事もあります。このような観点か</p>

	<p>に渡って常時測定をしてきた測定局であり、近年周辺の幼樹木の成長にともない若干大気汚染物質を吸収・吸着してきたことは充分考えられます。従って同測定局の測定値は実際より低値を記録してきたこととなります。従って測定実測値は正確性があるのですからそれを生かして以下のように訂正して下さい。</p> <p>「大井中央陸橋下交差点は、測定局が樹木に囲われており、環境大気常時監視マニュアルとは整合しない可能性はあるものの実際は測定値より高濃度であったと思われることを重視すべきである。」</p>		<p>ら、原案のとおりとさせていただきます。</p>
20	<p>P.10 - 11 において「NO<sub>2</sub> 年平均値・NO<sub>2</sub>98%値、SPM 年平均位・SPM2%除外値の経年推移が、各都府県で濃度が減少傾向あるいは低濃度で横ばいであることで評価した。」「各都府県において、自動車からの NO<sub>x</sub> 排出量および PM 排出量が低減傾向であることを確認した。」とありますが、自動車からの排出量が減少しても、工場・事業場からの排出量が減少しなければ、いくら幹線道路沿道とはいえ、NO<sub>2</sub>、SPM 濃度はバックグラウンドとして存在する工場・事業場等の影響が強くなるので、自動車排ガス量の減少傾向だけで、NO<sub>2</sub> 等の環境基準達成を検討するのは非科学的です。工場・事業場等からの排出量が多くなるのかの検討結果を追加してください。</p>	3	<p>・御指摘については、参考資料目録3のP5において、大気環境の将来予測において、発生源として自動車以外に工場・事業場、船舶等について考慮している旨、記載しています。</p>
21	<p>環境基準の確保—環境基準の達成状況が継続的、安定的に確保されているかどうかの評価という場合、例えば NO<sub>2</sub> でいえば、年平均値が 0.03ppm を、98%値が環境基準を安定的に、かつ継続的に下まわることが求められるのであり、答申案にある「至近3年度の評価」では不十分である。「安定的に、かつ継続的に下まわる」ということであれば、答申案に示された評価基準(NO<sub>2</sub>:0.55ppm、SPM:0.080μg/ m<sup>3</sup>)を少なくとも10年度にわたってクリアすることが求められると考えるべきである。</p> <p>これは、対策地域の指定解除の考え方(答申案5の(2))にもそのまま該当するところであり、解除の条件とされている評価年度に環境基準が確保され</p>	1	<p>・常時監視測定局における継続的・安定的な環境基準達成の評価については、答申案の3(2-1)に記載しているとおり、「(ア)測定データの経年的な推移(長期的及び短期的な変動等)から、環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること」を評価することとしています。具体的には、短期的な評価として、至近3年度で環境基準値を超過する可能性が十分に低い濃度レベル(NO<sub>2</sub>:0.55ppm、SPM:0.080μg/ m<sup>3</sup>)であることを確認することとしています。これに加えて、長期的な評価として、至近10年度の測定局における年平均値等の濃度が減</p>

	<p>ているかどうかの評価、および評価年度から今後の推計を行うに当たっては、いずれも(NO<sub>2</sub>:0.55ppm、SPM:0.080μg/ m<sup>3</sup>)を少なくとも10年度にわたってクリアすることを要求すべきである。</p>		<p>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しています。</p>
22	<p>P.11「この面的評価において判定するための基準値(以下「判定基準値」という。)は、NO<sub>2</sub>については日平均値の年間98%値に適用される環境基準上限値の0.06ppm」とあるが、「NO<sub>2</sub>については日平均値の年間98%値に適用される環境基準上限値の0.04ppm」とすべきです。また、「SPMについては日平均値の年間2%除外値に適用される環境基準値の0.10mg/m<sup>3</sup>とした。」とあるが、PM<sub>2.5</sub>についても「環境基準」での評価を追加すべきです。</p>	1	<p>・二酸化窒素に係る環境基準については、当初設定した昭和48年以後に、二酸化窒素の健康影響に係る国内外の新たな科学的知見が充実してきたことを踏まえ、それら进行评估した上で、昭和53年に改定を行いました。二酸化窒素の環境基準による大気汚染の評価については、1日平均値の年間98%値が0.06ppm以下の場合は環境基準が達成され、0.06ppmを超える場合は環境基準が達成されていないものと評価することとされております。なお、二酸化窒素の環境基準において、0.04ppm～0.06ppmのゾーン内では少なくとも非悪化を原則とし、0.04ppm以下はこれを維持するとしていることについても、平成13年の自動車NO<sub>x</sub>・PM法制定時を起点に、非悪化の状況について確認し、いずれも悪化は見られなかったことを確認しています。</p> <p>・PM<sub>2.5</sub>の環境基準達成状況については、答申案5(4)のとおり、令和2年度の環境基準達成状況は、一般局で98.3%、自排局で98.3%となっており、環境基準100%を達成できるよう引き続き各種施策の実施に努めてまいります。環境基準の達成状況を対策地域内と対策地域外とで比較をしてもその差はほとんどないことを確認しています。</p> <p>・PM<sub>2.5</sub>はDPFで捕集されることから、自動車からの排出寄与率は小さくなっていると認識しており、二次生成粒子の割合が大きくなってきているとのデータもあることから、自動車に限らず総合的な対策が必要であり、引き続き、大気環境の改善に向け、PM<sub>2.5</sub>の削減に必要な施策の推進に取り組んでまい</p>

			<p>ります。</p> <p>・また、PM2.5の測定は環境基準が策定された2009年より以前は、調査研究レベルの測定が中心でデータが十分でなく、環境基準策定後も順次測定地点数は増えているものの充実した監視体制が行われてきた期間は限られているため、自動車NOx・PM法による施策の効果を評価するに当たっては、一貫した評価ができるSPMでの評価が適していると考えております。</p>
--	--	--	--

#### 4. 大気環境状況の将来予測 【P12～】意見数3

番号.	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
23	<p>将来予測の詳細不明。「4.大気環境状況の将来予測」があるが、たった24行の簡単な説明では意見も出せません。参考資料で将来予測の報告書、及び「新たな将来交通需要推計」という国土交通省資料を公表し、関心ある者がアクセスできるようにしてください。</p> <p>また、感覚的に表現してある。「NOxマニュアル等に準じたモデル」、「自動車NOx排出量及び自動車PM排出量はともに減少する傾向」、「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」、「規制廃止による影響は最大でも数%程度」については具体的な数値、手法を本文に記載してください。</p> <p>さらに、予測手法で、地域別の自動車からの排出量以外の工場等からの排出量はどの様に「各種発生源データを整理」したのかを追記してください。</p>	2	<p>・御指摘について、国土交通省の資料については、参考資料目録3のP.26において、「社会資本整備審議会道路分科会・第26回基本政策部会（平成20年11月26日）の資料1-2「新たな将来交通需要推計」」を用いている旨、記載しています。また、将来予測の考え方として「各種発生源データを整理」の内容等の情報について、参考資料目録3のP6-8に追加しました。</p> <p>・「NOxマニュアル等に準じたモデル」については、参考資料の目録1に記載しています。「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」、「規制廃止による影響は最大でも数%程度」については、参考資料の目録3に記載しており、このような細かなデータ等については、参考資料に整理することとしています。</p>
24	<p>答申案4.の車種規制廃止ケースでは、「対策地域内でも非適合者登録を可能にし、対策地域内に存在する非適合車の稼働を考慮した」、流入車規制の廃止ケースでは、「非適合車の対策地域内の走行が可能となる」とあるが、</p>	1	<p>御指摘について、規制廃止ケースにおいては対策地域外からの車両の流入を想定したケース設定をしています。具体的には、一般的に古い車両ほど稼働率が低くなる傾向があり、単純将来</p>

<p>これは対策地域内に存在する車両に限って推計しているのではないのか？ 予測の中に県外からの非適合者の流入を考慮したのか。解除するなら対策地域以外からの流入を入れた予測をすべき。</p> <p>千葉県などが憂慮していたように「地域外、県外」からの非適合車の流入によって汚染が改善しないことが問題であり、非適合車を所有する事業者が仕方なく圏外地域に車両を登録して規制逃れをしている状況などを鑑みれば、規制解除によって規制地域内に戻ってくるのではないか。車種規制、流入車規制などの施策は安易に解除すべきではなく、むしろ拡大してさらなる大気環境改善をめざすことが国民の健康と安全を確保する環境行政の役目であろう。</p>	<p>ケースにおいてはこうした実態を反映させるために走行係数を用いた補正を行っていますが、規制廃止ケースでは走行係数を用いず保有ベース(走行ベースと比較して、古い車両の割合が多い)で対策地域外から対策地域内に流入すると仮定して計算することとしています。</p>
--	--

## 5. 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方

### (1) 自動車 NOx・PM 法に基づく対策の必要性 【P13～】意見数 13

番号	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
25	<p>P.13 の対策自体は推進していただきたいが、問題は2つある。(1) 警察による取り締まりがないために、排ガスメンテナンスすらしていない粗悪貨物自動車野放しであること。(2) 二輪車の排ガス規制(騒音も)が甘すぎるものであることである。開き直ったユーザーに甘い制度であることは否めない。警察と連携して取り締まり装置の開発を行っていただきたい。</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>御意見については、参考にさせていただきます。</li> </ul>
26	<p>大気汚染は CO2 と「コインの裏表」。大気汚染対策の強化は CO2 削減に直結している。答申(案)が「健康影響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」と言うなら、WHO や EU、アメリカなどの基準と比べて高い日本の環境基準の見直しは最優先の課題となる。基準を厳しくすることはなんら検討せず、「解除」が先行することはあってはならない。これからの大気汚染対策は、脱炭素社会を目指す 2030 年、2050 年目標の達成に向けた社会変革との整合が欠かせない。規制は厳しくする</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境省では、引き続き国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、今般 WHO が公表したガイドライン「WHO global air quality guidelines AQG)」で採用された知見や考え方を確認し、必要に応じて環境基準の再評価を検討してまいりたいと考えております。</li> <li>大気汚染対策・地球温暖化対策の双方に資する取組は重要であり、全国における低公害車の普及やエコドライブの推進等、</li> </ul>

	ことはあっても解除という選択肢は考えられない。		必要な措置についても引き続き取り組んでいく必要があると考えており、今般の答申案にもその旨、盛り込まれているところです。
27	環境基準については WHO が出しているより厳しい基準で検討されることを望む。	2	・世界保健機関( WHO )が大気環境に係るガイドライン「 WHO global air quality guidelines AQG )」を発表していることは承知しています。環境省では、引き続き国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、今般 WHO が公表したガイドラインで採用された知見や考え方を確認し、必要に応じて環境基準の再評価を検討してまいります。
28	5.(1)において、「さらに改善されていくことが想定されることから、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。」とあるが、人健康影響についての科学的知見を基に、今すぐ制度の在り方を根本的に見直すべきです。 なお、令和3年9月に世界保健機関( WHO )から公表された大気環境に関するガイドライン「 WHO global air quality guidelines 」等、人健康影響についての科学的知見」は多数あり、そもそも、WHO では、すでに2005年にも多くのデータを分析して大気改善のために基準を厳しくすべきと提言していた。	1	
29	世界保健機関( WHO )から公表された大気環境に関するガイドラインは健康影響についての科学的知見の集積に関する国際的な動向として重要なガイドラインなので、参考資料に追加して紹介するとともに、日本への適用を遅滞なく開始してください。	2	
30	P.13に「令和3年9月に世界保健機関( WHO )から・・・人健康影響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、引き続き原稿の自動車 NOx・PM 法に基づく各種施策を継続する必要がある」とあるが、WHO の新ガイドラインで対象物質の基準値が改定されたことを受け、以下のように修正すべき。 「令和3年9月に・・・科学的知見の集積に関する国際的・国内的動向、対象物質の環境基準値の改定、東京都の PM 2.5 基準値の改定等を踏まえて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、強化する	1	・環境省では、引き続き国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、今般 WHO が公表したガイドライン「 WHO global air quality guidelines AQG )」で採用された知見や考え方を確認し、必要に応じて環境基準の再評価を検討してまいりたいと考えており、今の時点でご提案のように記載することは適当ではないと考えています。また、東京都を含む各自治体で各地域の実情に合わせた目標を設定することは尊重されるべきことですが、当該箇所は制度の在り方全体を総括する箇所

	必要がある。」		あり、8都府県全体に係る内容を記載すべきと考えており、原案のとおりとさせていただきます。
31	自動車 NOx・PM 法が 2001 年 6 月に導入されて以降、単体規制の排ガス規制値が強化されても、同法の車種規制の排出規制基準は全く見直しがされておらず、今日では排ガス規制値よりもケタ外れに緩い基準となっている。この点、東京・埼玉の流入規制条例が施行後の 2006 年に規制基準を新短期規制並に強化したことと対照的である。自動車 NOx・PM 法についても、今後は車種規制基準の強化を検討すべきである。	1	・自動車 NOx・PM 法の規制基準については、本法律が特別措置法であることに加え、今回の答申案において P.13 で「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」とされていることから、さらなる規制基準の強化の必要はないと考えております。
32	5.(1)で「・・・現時点では新たな追加対策を講じる必要はない。」としているが、規制値としては、基準達成というのとは 0.06 を超えず、0.05 は維持していることをいうのであって、下限の 0.04 をクリアしているものではない。かつて公害裁判をたたかってきたものから見れば、旧基準 0.02 をクリアしてこそ本来の目的を達成したと言えるのではないのか。法を改正して NO <sub>2</sub> の規制を引き上げること、ゾーンではなくせめて「0.04 以下」とすべきであって、最終目標は 0.02 とすべきである。 また PM 2.5 による規制強化を大気汚染被害者がたびたび求めてきたが、自動車からの寄与率が低いことを理由に PM 規制で十分であるとしてこれを拒んでいる。しかしそもそも PM も寄与率は低いのではないのか、法を整備した当初は PM 2.5 を測定することができなかつたのであって、現在の技術のもとでは PM 2.5 に規制を改めるべきである。	1	・二酸化窒素に係る環境基準については、当初設定した昭和 48 年以後に、二酸化窒素の健康影響に係る国内外の新たな科学的知見が充実にきたことを踏まえ、それらを評価した上で、昭和 53 年に改定を行いました。二酸化窒素の環境基準による大気汚染の評価については、1 日平均値の年間 98% 値が 0.06ppm 以下の場合は環境基準が達成され、0.06ppm を超える場合は環境基準が達成されていないものと評価することとされております。なお、二酸化窒素の環境基準において、0.04ppm～0.06ppm のゾーン内では少なくとも非悪化を原則とし、0.04ppm 以下はこれを維持するとしていることについても、平成 13 年の自動車 NOx・PM 法制定時を起点に、非悪化の状況について確認し、いずれも悪化は見られなかったことを確認しています。 ・PM2.5 の環境基準達成状況については、答申案 5(4)のとおり、令和 2 年度の環境基準達成状況は、一般局で 98.3%、自排局で 98.3%となっており、環境基準 100%を達成できるよう引き続き各種施策の実施に努めてまいります。環境基準の達成状況を対策地域内と対策地域外とで比較をしてもその差はほ

			<p>とんどないことを確認しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・PM2.5 はDPF で捕集されることから、自動車からの排出寄与率は小さくなっていると認識しており、二次生成粒子の割合が大きくなってきているとのデータもあることから、自動車に限らず総合的な対策が必要であり、引き続き、大気環境の改善に向け、PM2.5 の削減に必要な施策の推進に取り組んでまいります。</li> <li>・また、PM2.5 の測定は環境基準が策定された 2009 年より以前は、調査研究レベルの測定が中心でデータが十分でなく、環境基準策定後も順次測定地点数は増えているものの充実した監視体制が行われてきた期間は限られているため、自動車 NOx・PM 法による施策の効果を評価するに当たっては、一貫した評価ができる SPM での評価が適していると考えております。</li> </ul>
33	<p>P.13 に「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」とし、「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」と書かれているが、一部で報道されているような「地域指定を解除し、車種規制の枠から外そう」ということではなく、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と考える。制度の在り方は 5 年後に改めて検討するというのであれば、この期間は地域指定を解除する都府県が出てこないようにしてください。</p>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車 NOx・PM 法では、従前より対策地域の指定とその解除について都道府県が申請することができることとなっていますが、今般整理した指定解除の考え方に基づき、各都府県において検討の上、申請があった場合には、環境省で個別に判断することとなります。その結果、5 年を待たずに指定解除することもあり得ます。なお、申請があった際の審査については慎重に進める必要があると考えており、その旨、答申案の P14 に追記しました。</li> </ul>

## 5 . 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方

### ( 2 ) 対策地域の指定の解除の考え方 【P13～】意見数 85

番号.	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
-----	--------	----	------------



34	5(2)の解除にあたっての留意事項であるが、分の末尾の「必要がある」は「必要」と、「モニタリングを行うことが望ましい」は「行うこと」と義務付けをする文言に訂正すること。	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・御指摘については、「必要がある」と「必要」で文意が変わるものではないことから、原案のとおりとさせていただきます。また、「モニタリングを行うことが望ましい」という記載の修正につきましては、御指摘を踏まえて整理を行い答申案のP15を「具体的には、常時監視測定局の環境濃度のモニタリング及び走行車のうち非適合車の比率の動向といったデータのほか、数値解析の手法も利用して多角的に解析を行うこと。」と修正しました。</li> </ul>
35	5(2)において、ステークホルダー（住民、事業者等）との調整に留意することは必要ではあるが、指定の解除の必須条件とならない様、検証が可能な一定の指標に基づいて機械的に解除を行うようにした方が良いのではないかと。また、車種規制については、排出基準に適合しない車両の積極的な更新を図るため、地域を限らず継続すべきである。	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・御指摘については、対策地域の指定の解除にあたっては、機械的に実施するのではなく、住民との対話を進めるとともに、指定解除後も実施する大気環境の改善に資する様々な取組を事前に整理しておくことが必要であると考えています。</li> <li>・一部の測定局ではNO<sub>2</sub>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こと等から「引き続き現行の自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づく各種施策を継続する必要がある。」としており、対策地域が継続される地域においては、車種規制等を継続する必要があると考えています。</li> </ul>
36	指定地域解除の際には、国民の声を聞くべき。日本国内には、公害健康被害補償法の被認定者数が約3万人いる他、未認定の患者、小児ぜん息の患者など、大気汚染により多数の方が健康被害を受けている。「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いる(答申骨子 P.13)」とのことだが、現状では健康被害を受けている人々やその家族、被害を受ける可能性がある人々の声を聞く仕組みになっていない。都道府県が指定地域解除を申し出る際には、該当地域の人々の声を反映	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・答申案においては、対策地域の指定の解除の検討における留意事項として、「住民に対しては、既に環境基準が確保されている地域であることを前提とし、今後、車種規制等が廃止された場合の大気環境について保守的に予測した場合でも環境基準を超過する可能性が低いことを入念に確認していることなど、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。」と整理しています。各自治体において、当該留意事項を踏まえた対応が必要と考えています。</li> </ul>

	できるような仕組みを作ってほしい。		
37	<p>答申案は、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を理由に、自動車 NOx・PM 法の指定地域解除の方向で、そのための要件を定めていますが、以下の理由により不適切と言う他はなく、答申案には反対します。</p> <p>1．答申案で検討されている環境基準は NO<sub>2</sub> と SPM に限られており、PM<sub>2.5</sub> の環境基準については全く検討された様子がありません。PM<sub>2.5</sub> の健康影響は重大であり、しかも現状は未だ安定的に環境基準が達成されているなどとは言えません。この点も含めて検討すべきです。</p> <p>2 指定地域が解除されれば旧式のディーゼル車の登録や運行が出来るようになります。かつてのように真っ黒い煙をまき散らしながら旧式のディーゼル車が町の中を走り回る事になります。ぜん息患者などはそのような排ガスを浴びただけで深刻な発作を起こしかねません。単純に常時観測局で環境基準が達成されていればよいという問題ではありません。</p> <p>3 今、「気候危機」回避のために化石燃料使用車の大幅な削減が世界の流れになっています。指定地域解除はこの流れに真っ向から反するものです。今なすべきことはディーゼル車等への規制を強化していくことであり、規制を解除していくことは時代への逆行だと思えます。</p>	78	<p>・PM<sub>2.5</sub> の環境基準達成状況については、答申案 5 ( 4 ) のとおり、令和 2 年度の環境基準達成状況は、一般局で 98.3%、自排局で 98.3% となっており、環境基準 100% を達成できるよう引き続き各種施策の実施に努めてまいります。環境基準の達成状況を対策地域内と対策地域外とで比較をしてもその差はほとんどないことを確認しています。</p> <p>・PM<sub>2.5</sub> は DPF で捕集されることから、自動車からの排出寄与率は小さくなっていると認識しており、二次生成粒子の割合が大きくなってきているとのデータもあることから、自動車に限らず総合的な対策が必要であり、引き続き、大気環境の改善に向け、PM<sub>2.5</sub> の削減に必要な施策の推進に取り組んでまいります。</p> <p>・また、PM<sub>2.5</sub> の測定は環境基準が策定された 2009 年より以前は、調査研究レベルの測定が中心でデータが十分でなく、環境基準策定後も順次測定地点数は増えているものの充実した監視体制が行われてきた期間は限られているため、自動車 NOx・PM 法による施策の効果を評価するに当たっては、一貫した評価ができる SPM での評価が適していると考えております。</p> <p>・答申案では「環境基準確保」については、常時監視測定局における大気環境濃度の評価に加えて、常時監視測定局がない場所において、汚染の広がりを考慮して、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る面的评价を実施しています。</p> <p>・「気候危機」等に対応するため、全国における低公害車の普及やエコドライブの推進等、必要な措置についても引き続き取</p>

			<p>り組んでいく必要があると考えており、今般の答申案にもその旨、盛り込まれているところです。自動車 NOx・PM 法の規制基準については、本法律が特別措置法であることに加え、今回の答申案において P.13 で「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」とされていることから、さらなる規制基準の強化の必要はないと考えております。</p> <p>・ディーゼル車等への規制の強化については、環境省では、令和 2 年 8 月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第 14 次答申)」に基づき、令和 3 年 8 月 5 日に、大気汚染防止法に基づく自動車排出ガスの量の許容限度告示の改正を行い、PM 粒子数規制(PN 規制)の考え方を導入したところです。適用開始時期については、対象車両により 2023 年もしくは 2024 年の末までに開始とされております。</p>
38	<p>5(2)で対策地域の指定の解除を検討することができる条件に「環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル(NO<sub>2</sub>:0.055ppm、SPM:0.080mg/m<sup>3</sup>)以下」とあるが、これは撤回すべきです。そもそも、「自動車 NOx・PM 法は、大気汚染の著しい特定の地域について、大気汚染防止法等の規制と相まって、環境基準の確保を図り、国民の健康を保護・生活環境を保全することを目的」としており、この基本的考えからすれば、現状でもぜん息患者が多数存在し、現状の環境基準では不十分であるという調査データも出ている状況では、まずは「現状の環境基準」を改定することを最優先して実施すべきである。</p>	1	<p>・環境基準は、国内外の科学的知見に基づき、人の健康を保護する上で維持することが望ましい基準として、中央環境審議会等における議論を経て、設定されたものです。大気汚染物質については、環境省において疫学調査や文献調査等を行い、最新の科学的知見の収集・整理を進めています。引き続き、国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、必要に応じて、環境基準の再評価を検討してまいります。</p>
39	<p>対策地域の指定の解除の考え方で「自動車 NOx・PM 法・・・、愛知県及び三重県からは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</p>	2	<p>・第 13 回自動車排出ガス総合対策小委員会(令和 3 年 4 月 22 日開催)の資料 2-5 の P6 にて、愛知県からの要望事項をご</p>

	<p>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が提出されており、本要望等を踏まえて対策地域の指定解除の考え方を整理することとなった。』P.13 とあるが、愛知県から「対策地域の指定解除に係る要望が提出されており」という事実を確認していただきたい。</p> <p>国、愛知県、名古屋市、中部財界等が参加する「名古屋市自動車公害対策推進協議会」の「国家提案」2021年9月には『自動車 NOx・PM 法の車種規制の実効性の確保を図るため、対策地域外においても規制適合車の転換を推進するとともに、地方主要都市を含め対策地域を拡大されたい。また、ステッカー貼付を義務化し、・・・効果的な取締り体制を構築し、対策地域内への流入車についても規制対象とするよう図られたい。』と、指定解除の要望ではなく、対策地域の拡大など全く逆の要請書を提出しています。</p>		<p>確認いただけます。</p>
40	<p>P.14 に「環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル(NO<sub>2</sub>:0.055ppm、SPM:0.080mg/m<sup>3</sup>)以下であること」とあるが、これにPM<sub>2.5</sub>を追加すべきです。自動車は排出ガスによる粒子状物質としてのSPMは健康の保全・生活環境を保全する指標物質としては不十分として2009年に新たにPM<sub>2.5</sub>が追加され環境基準値が設定されたのですから、その時点からは、粒子状物質対策の対象物質にPM<sub>2.5</sub>を追加すべきでした。PM<sub>2.5</sub>の環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルは、改定予測値12μg/m<sup>3</sup>の0.8掛値として10μg/m<sup>3</sup>が妥当と考えるので、以下のように修正して下さい。</p> <p>「環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル(NO<sub>2</sub>:0.055ppm、SPM:0.080mg/m<sup>3</sup>、PM<sub>2.5</sub>:10μg/m<sup>3</sup>)以下であること」</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PM<sub>2.5</sub>の環境基準達成状況については、答申案5(4)のとおり、令和2年度の環境基準達成状況は、一般局で98.3%、自排局で98.3%となっており、環境基準100%を達成できるよう引き続き各種施策の実施に努めてまいります。環境基準の達成状況を対策地域内と対策地域外とで比較をしてもその差はほとんどないことを確認しています。</li> <li>・PM<sub>2.5</sub>はDPFで捕集されることから、自動車からの排出寄与率は小さくなっていると認識しており、二次生成粒子の割合が大きくなってきているとのデータもあることから、自動車に限らず総合的な対策が必要であり、引き続き、大気環境の改善に向け、PM<sub>2.5</sub>の削減に必要な施策の推進に取り組んでまいります。</li> <li>・また、PM<sub>2.5</sub>の測定は環境基準が策定された2009年より以前は、調査研究レベルの測定が中心でデータが十分でなく、環境基準策定後も順次測定地点数は増えているものの充実した</li> </ul>

			監視体制が行われてきた期間は限られているため、自動車 NOx・PM 法による施策の効果を評価するに当たっては、一貫した評価ができる SPM での評価が適していると考えております。
--	--	--	---

## 5 . 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方

### ( 3 ) 総量削減基本方針に定める目標及び定める施策 【P13～】意見数 3

番号.	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
41	<p>P.15 に「また、大気汚染状況の将来予測においても、規制を継続した場合と廃止された場合の双方ともに長期的に改善傾向にあることを踏まえ、今後新たな規制措置を追加的にもうける必要はない。」とあるが、PM2.5 が対象物質に追加された場合、または追加されなくとも、その目標値は自動車排出ガス対策に大きな影響をもたらします。東京都は PM2.5 基準値を新たに 10<math>\mu</math>g/m<sup>3</sup> としましたが、令和 2 年度の基準値の達成率は 48%に過ぎません。従って新たに規制措置を設けるなど更なる対策を検討する状況にあります。</p> <p>よって、以下のように修正して下さい。</p> <p>「また、大気汚染状況の将来予測においても、規制を継続した場合と廃止された場合の双方ともに長期的に改善傾向にあるものの、新たに東京など各自治体が PM 2.5 基準値や期限を設定するなどの動向を踏まえ、今後新たな規制措置を追加的にもうけるなどを検討する必要があります。」</p>	1	<p>・東京都を含む各自治体で各地域の実情に合わせた目標を設定することは尊重されるべきことですが、当該箇所は制度の在り方全体を総括する箇所であり、8 都府県全体に係る内容を記載すべきと考えており、原案のとおりとさせていただきます。</p>
42	<p>P.15 に「以上のことから、総量削減基本方針については、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。」とあるが、以下のように修正して下さい。</p> <p>「以上のことから、総量削減基本方針については、最新の内外の科学的知見や技術革新などを踏まえて施策の追加・拡充を行い、目標についても現状の</p>	1	<p>・自動車 NOx・PM 法に基づく対策については、本法律が特別措置法であることに加え、今回の答申案において P.13 で「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」とされていることから、同法に基づくさらなる施策の追加等は必要ないと考</p>

	目標を早期に達成・維持することが必要である。」		えております。
43	5(1)で『令和3年9月に世界保健機関(WHO)から公表された大気環境に関するガイドライン「WHO global air quality guidelines」等、人健康影響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』と記述し基準が強化される可能性があることを示唆しているのに、5(3)では『目標についても現状の目標を維持・継続することが適当』と目標を固定化しているが、より高い目標に変える(変わる)可能性があることを示すべきではないか。	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境省では、引き続き国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、今般WHOが公表したガイドライン「WHO global air quality guidelines AQG)」で採用された知見や考え方を確認し、必要に応じて環境基準の再評価を検討してまいります。</li> <li>・また、総力削減基本方針の目標については、令和2年度におおむね環境基準を確保できていると評価できる点、排出ガス量が基準年度と比較して大きく削減されている点などを踏まえて、「現状の目標を維持・継続することが適当である。」としているところです。</li> </ul>

## 5. 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方

### (4) その他の自動車排出ガス対策について (PM2.5 対策および光化学オキシダント対策等)【P15～】意見数 11

番号.	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
44	5(4)で「環境基準が設定された平成22年度の環境基準達成率が一般局で32.4%、自排局が8.3%であったが、令和元年度の環境基準達成率は、一般局で98.7%、自排局で98.3%と近年大きく改善してきている。」とあるが、WHOなどの調査で示された目安から見ると、わが国の環境基準はもっと厳しく改定すべきである。 なお、案の中で「PM2.5については、一次粒子の削減と二次粒子の生成に寄与するNOxの排出を削減することが重要であり、SPM対策と共通する施策も多いこと等から、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る」と記載している通りである。	1	・世界保健機関(WHO)が大気環境に係るガイドライン「WHO global air quality guidelines AQG)」を公表していることは承知しています。環境省では、引き続き国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、今般WHOが公表したガイドラインで採用された知見や考え方を確認し、必要に応じて環境基準の再評価を検討してまいります。
45	(1)本答申案では、NO2並びにSPMの環境基準達成状況、評価と将来予測を前提に、今後の自動車総合対策の在り方が検討されている。しかしなが	1	・PM2.5の環境基準達成状況については、答申案5(4)のとおり、令和2年度の環境基準達成状況は、一般局で98.3%、自

	<p>ら、我が国はもちろん、世界的に見ても、大気汚染物質の中で近年健康影響の上で最も懸念されるのは、微小粒子状物質、PM2.5 であることは多言を要しない。</p> <p>そもそも我が国においては、PM2.5 規制において大きく後れを取ったものの、2007 年の東京大気汚染訴訟和解を契機に、2009 年 9 月に PM2.5 環境基準が告示され、以後様々な対策がとられてきた。</p> <p>しかし本自動車 NO・PM 法をめぐっては、この前年である 2008 年に改正、施行がなされたために、PM2.5 を対象として取り込んでいないという重大な欠陥を有していたのである。すなわち本来であれば、PM2.5 環境基準設定段階で、これを本法の対象として取り込む改正がなされるべきであったのであり、これを放置してきた環境省、国会に責任があると言わざるを得ない。</p> <p>したがって今回の検討においては、当然に PM2.5 の環境基準達成評価と、これを踏まえた、今後の総合対策の在り方が検討されるべきである。</p> <p>(2)PM2.5 の環境基準達成状況を見ると、自排局では、平成 27 年までは達成率 6 割以下、一般局では、平成 26 年まで達成率 4 割以下で、平成 29 年まで一般局、自排局共に達成率 9 割を割り込む状況で推移しており、環境基準を安定的に達成する状況にないのは争いの余地がない。</p> <p>(3)しかも我が国の PM2.5 環境基準は、当初の年平均値 15、日平均値 35<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>から見直しがされていないのに対して、WHO ガイドラインは 2005 年の年平均値 10<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>、日平均値 25<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>から、2021 年に年平均値 5<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>、日平均値 15<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>に見直し、強化されているのである。</p> <p>(4)こうした世界的流れと健康影響上最も重視すべきことからして、PM2.5 を評価、検討の対象としていない本答申案は、重大な欠陥があるといわざるを得ない。</p>		<p>排局で 98.3%となっており、環境基準 100%を達成できるよう引き続き各種施策の実施に努めてまいります。環境基準の達成状況を対策地域内と対策地域外とで比較をしてもその差はほとんどないことを確認しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・PM2.5 は DPF で捕集されることから、自動車からの排出寄与率は小さくなっていると認識しており、二次生成粒子の割合が大きくなってきているとのデータもあることから、自動車に限らず総合的な対策が必要であり、引き続き、大気環境の改善に向け、PM2.5 の削減に必要な施策の推進に取り組んでまいります。</li> <li>・また、PM2.5 の測定は環境基準が策定された 2009 年より以前は、調査研究レベルの測定が中心でデータが十分でなく、環境基準策定後も順次測定地点数は増えているものの充実した監視体制が行われてきた期間は限られているため、自動車 NOx・PM 法による施策の効果を評価するに当たっては、一貫した評価ができる SPM での評価が適していると考えております。</li> <li>・世界保健機関 (WHO) が大気環境に係るガイドライン「WHO global air quality guidelines AQG」を発表していることは承知しています。環境省では、引き続き国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、今般 WHO が公表したガイドラインで採用された知見や考え方を確認し、必要に応じて環境基準の再評価を検討してまいります。</li> </ul>
46	<p>本答申(案)では「NOx・PM 法の施行状況と評価」というが PM2.5 の評価がない。2007 年の東京大気汚染訴訟和解を契機に 2009 年 9 月に PM2.5 環</p>	1	

	境基準が告示されたが、今回の検討ではPM2.5の環境基準の達成状況の評価と今後の総合対策の在り方が検討されていない。大阪・西淀川では大気汚染公害裁判の和解条項(1998年)に基づき、2004年度から2局で測定がスタート。2007年から4局体制となったが、全局で達成するには2019年度までかかった。環境基準を安定的に達成する状況にないのは明らかである。		
47	PM2.5の環境基準が公示された時点では、全国に1800カ所の常時測定局が設置されていました。環境省は、環境基準公示に伴って、全国に1800カ所の常時測定局の全てにPM2.5の測定器の設置することを被害者(全国公害患者会連合会)に約束しました。平成29年度末の同測定局の設置箇所数は一般局で827局、自排局で233局、合計で1060局(第44回全国公害被害者総行動水・大気局長交渉令和元年6月5日環境省水・大気局総務課作成)でした。この時点では740局が未設置で設置割合は約6割です。PM2.5の測定が行われていない常時測定局への設置を急ぎ、その状況を把握した上で表記の課題について再検討することが必要だと考えます。	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・測定局については、地方公共団体において、事務処理基準に基づき、PM2.5濃度の状況を勘案しながら、順次、整備が進められているところです。環境省としても、地方公共団体に対して、必要な測定局の設置を引き続き働きかけてまいります。</li> <li>・環境基準は、国内外の科学的知見に基づき、人の健康を保護する上で維持することが望ましい基準として、中央環境審議会等における議論を経て、設定されたものです。大気汚染物質については、環境省において疫学調査や文献調査等を行い、最新の科学的知見の収集・整理を進めています。引き続き、国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、必要に応じて、環境基準の再評価を検討してまいります。</li> </ul>
48	大気測定体制の充実、大気環境基準の改定をすること。	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PM2.5はDPFで捕集されることから、自動車からの排出寄与率は小さくなっていると認識しており、二次生成粒子の割合が大きくなってきているとのデータもある。また、光化学オキシダントについても二次生成で生じることから、自動車に限らず総合的な対策が必要だと考えています。引き続き、大気環境の改善に向け、前駆物質としてのNOx、VOCの削減に関する必要な施策の推進に取り組んでまいります。</li> </ul>
49	自動車排出ガス総合対策において、PM2.5やオキシダントも評価対象にすべきではないか。	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境省では、令和2年8月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第14次答申)」に基づき、令和3年8月5日に、大気汚染防止法に基づく自動車排</li> </ul>
50	今回の(答申)案が出される以前にPN規制についても全国公害患者の会連合会と環境省の間で意見交換が行われています。この規制はヨーロッパ諸国では2014年から実施をされています。日本でも規制に乗り出そうとしま	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境省では、令和2年8月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第14次答申)」に基づき、令和3年8月5日に、大気汚染防止法に基づく自動車排</li> </ul>



	<p>したが、ファーストステージとして測定方法の検討、セカンドステージとして自動車メーカーとのキャッチアップできるかだと説明されていました(平成 29 年 6 月 7 日第 42 回全国公害被害者総行動デー交渉)。5 年が経過しようとしています。未だ P N 規制については進展がなく、その逆に N O x ・ P M 法の緩和の方向が打ち出されたことは、被害者には大きなショックです。</p>		<p>出ガスの量の許容限度告示の改正を行い、P M 粒子数規制( P N 規制 )の考え方を導入したところです。適用開始時期については、対象車両により 2023 年もしくは 2024 年の末までに開始とされております。</p>
51	<p>健康への影響があるとされる P M の粒子数制限など必要であるにもかかわらず、その測定方法も定まっていないことから、「指定解除」の議論そのものはすべきではないと考えます。</p>	1	
52	<p>対象地域外においては、普通貨物車の 74.1%、バス 81.9%、ディーゼル乗用車の 77% が車種規制適合車となっている( 答申骨子 P.3 )ことから、いまだに指定地域外では、2 - 3 割の貨物車、バス、ディーゼル乗用車は不適合車であるといえる。指定地域を解除することにより、それらの不適合車の流入が増え、大気状況が悪化する可能性が高く、いずれの地域においても指定地域の解除は時期尚早といえるのではないかと。</p> <p>また、答申骨子 P.5 には次世代自動車普及について書かれているが、現在電動化が進んでいるのは、普通自動車を中心であり、大気汚染への影響が大きい大型トラックの電動車の普及は進んでおらず、これを根拠に指定解除の動きを進めるのは問題があるのではないかと。</p> <p>2022 年 3 月には、日野自動車によるディーゼルエンジンの排出ガス試験と燃費性能試験における改ざんが発覚したばかり( 報道では、対象車両は日野ブランドだけで 11 万 5526 台 )であり、環境適応車両への移行が適正に行われているのか疑問が残る。</p>	1	<p>・ 対策地域の指定の解除にあたっては、「評価年度から 5 年後の当該地域の大气環境を推計し、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評価年度と比して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( N O<sub>2</sub> : 0.055ppm、SPM:0.080mg/m<sup>3</sup> )以下であること、自動車 N O<sub>x</sub> 排出量及び自動車 P M 排出量が評価年度と比して横ばい又は低減傾向にあること、並びに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」場合に解除の検討が可能であるとしています。なお、推計で用いる規制廃止ケースにおいては対策地域外からの車両の流入を想定したケース設定をしています。具体的には、一般的に古い車両ほど稼働率が低くなる傾向があり、単純将来ケースにおいてはこうした実態を反映させるために走行係数を用いた補正を行っていますが、規制廃止ケースでは走行係数を用いず保有ベース( 走行ベースと比較して、古い車両の割合が多い )で対策地域外から対策地域内に流入すると仮定して計算することとしています。</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>・御指摘の、排出ガス・燃費性能試験における不正事案については、国土交通省において、型式指定の取消しを行なう方針を示す等厳正に対応しており、環境省としても国土交通省と情報を共有し、今後の大気環境への影響を注視してまいります。</li> </ul>
53	私は長年大気汚染による気管支ぜん息で苦しんでいるが、この先、だれでも気管支喘息にかかる可能性がある。先日の日野自動車によるエンジン排出ガス、燃費の試験での不正の件もある。また、オレゴン州立大学の発表によれば、タイヤは、マイクロプラスチックとなって環境中に放出される懸念がある。	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・御指摘の、排出ガス・燃費性能試験における不正事案については、国土交通省において、型式指定の取消しを行なう方針を示す等厳正に対応しており、環境省としても国土交通省と情報を共有し、今後の大気環境への影響を注視してまいります。タイヤ粉じんについては、道路沿道において PM2.5 中のタイヤ粉じんが占める割合を調査するなど、実態の把握に努めてまいります。</li> </ul>
54	災害の深刻化、増加など気候変動の影響は大きくなりつつある。気候変動に伴う変化は、不可逆的であり、人類の生命・生活に大きな影響を与えられよう。こうした中、2021年6月に策定された「グリーン成長戦略」などが日本でも策定されている。大気汚染物質を減らすことは温室効果ガスを減らすことと繋がっており、こうした中で大気汚染物質が増える懸念がある指定地域の解除は気候変動対策と矛盾していると言わざるを得ない。日本が先進国として気候変動対策を押し進めるためにも、大気汚染対策を緩和せずに厳格化を続ける必要がある。	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気汚染対策・地球温暖化対策の双方に資する取組は重要であり、全国における低公害車の普及やエコドライブの推進等、必要な措置についても引き続き取り組んでいく必要があると考えており、今般の答申案にもその旨、盛り込まれているところです。</li> <li>・自動車 NOx・PM 法に基づく対策については、本法律が特別措置法であることに加え、今回の答申案において P.13 で「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」とされていることから、同法に基づくさらなる施策の追加等は必要ないと考えております。</li> </ul>

**その他、答申書に関していただいた御意見 意見数 54**

番号.	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
55	今回の自動車 NOx・PM 法対策地域の指定解除について、被害者の声を事	1	・同旨の御指摘を令和 3 年 12 月の「第 13 回 東京地域の道路

	前に聞いていないことが問題。全国公害患者の会連合会は、大気汚染による健康被害と患者の苦しみは続いており、「被害者の声も聞かずに議論を終わらせてはならない」と厳重に抗議している。トラック協会を専門委員に招きながら被害者にヒアリングさえしないのは不公正の極みである。		交通環境改善に関する連絡会」でいただきました。その後、令和4年1月に全国公害患者の会連合会の方々と意見交換をさせていただき、頂戴した御意見を踏まえて第16回自動車排出ガス総合対策小委員会に提示した答申案の作成を行ってまいりました。今後政策検討にあたって、しっかりと意見に耳を傾けてまいります。
56	今回の手続きを振り返るとトラック協会を専門委員会に招きヒアリングをされていますが、被害者の声は一顧だにされていません。被害者の声にも耳を傾けるべき。	1	
57	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自分や家族が気管支喘息に苦しんだのでこの苦しみをわかってほしい。公害はまだ終わっておらず、薬の副作用や医療費などに苦しんでいる方もいる。住居付近ではまだ空気が改善されていない道路もあり、綺麗な空気がほしい。</li> <li>・対策地域の解除によって大気環境が悪化することが怖い、気管支喘息の苦しみを子供達に味合わせたくない、弱者の立場にたった対策の在り方を考えていただきたい、測定局のデータが信用出来ないなどといった理由から対策地域の指定解除には反対。</li> </ul>	52	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気環境の状況としては、将来予測によると、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います。環境省としては、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対策を進めてまいりたいと考えています。</li> </ul>