

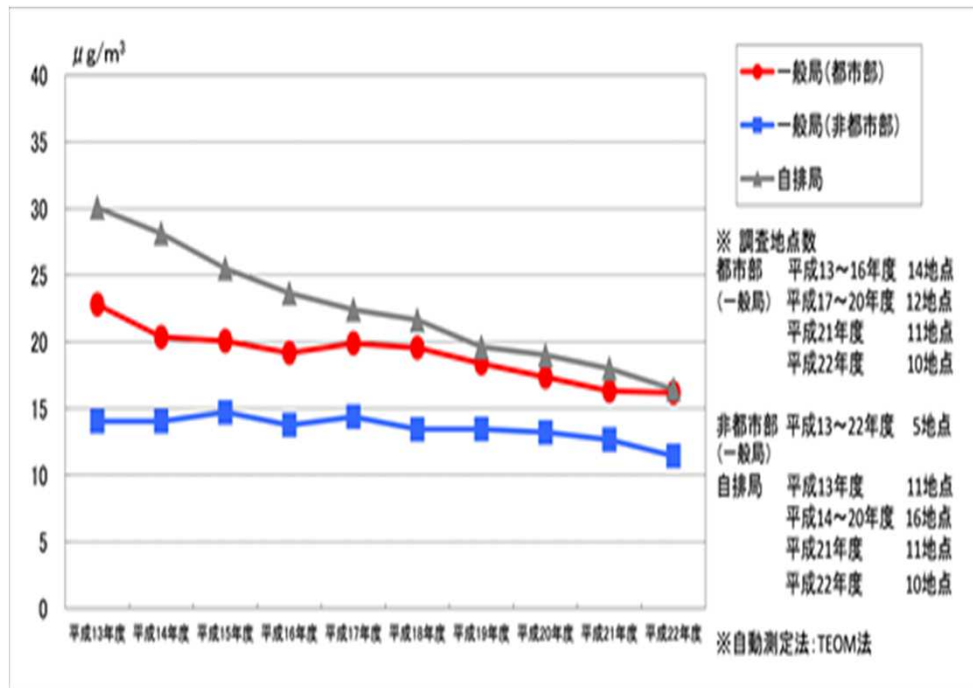
環境基本計画の点検について(参考資料)

— 目次 —

1. 微小粒子状物質(PM2.5)の状況
2. 光化学オキシダントの状況
3. 前駆物質(NO₂、非メタン炭化水素)の状況
4. 窒素酸化物、浮遊粒子状物質(SPM)の状況
5. 自動車騒音に関する環境基準達成率の推移
6. 自動車NO_x・PM法に基づく総量削減計画の策定について
7. 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について(答申)
8. 自動車単体規制の直近の状況について
9. 自動車排出ガス・騒音の国際基準調和

1. 微小粒子状物質 (PM_{2.5}) の状況

- 微小粒子状物質 (PM_{2.5}) による大気汚染については、これまで浮遊粒子状物質 (SPM) 等の対策として取り組んできた自動車排出ガス規制や工場・事業場等のばい煙発生施設の排出規制などによって、経年的に減少傾向にある。
- 平成23年度の環境基準達成率は、一般局で27.6% (29局 / 105局)、自排局で29.4% (15局 / 51局) と低い。



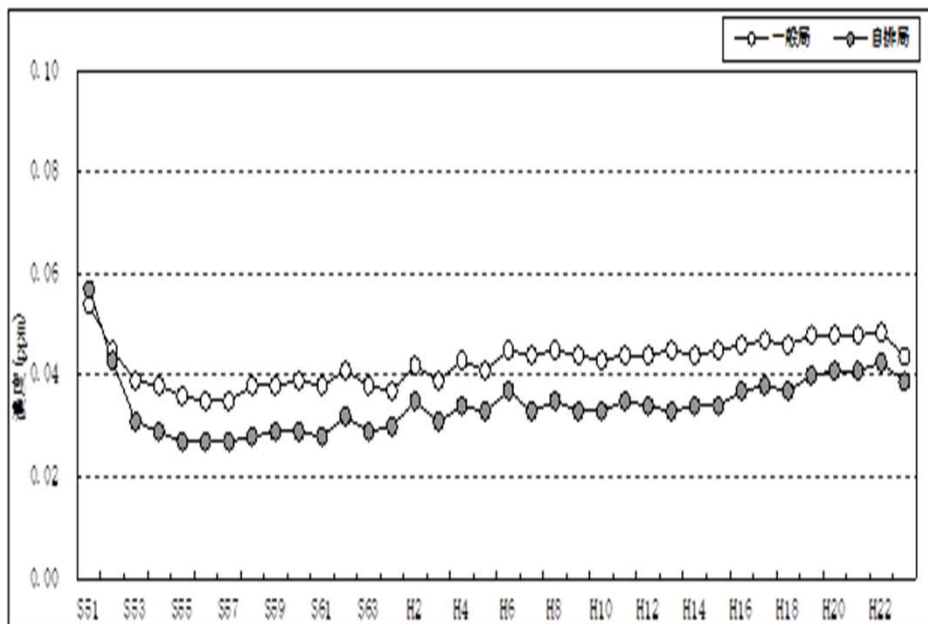
PM_{2.5} 質量濃度の年平均値の推移
(環境省実施:TEOM法)

	一般局	自排局
有効測定局	105局	51局
環境基準達成局 (長期基準と短期基準とも達成した測定局)	29局 (27.6%)	15局 (29.4%)
環境基準非達成局	76局 (72.4%)	36局 (70.6%)
長期基準に対してのみ達成した測定局 (短期基準非達成)	21局 (20.0%)	2局 (3.9%)
短期基準に対してのみ達成した測定局 (長期基準非達成)	1局 (1.0%)	0局 (0.0%)
長期基準と短期基準とも非達成の測定局	54局 (51.4%)	34局 (66.7%)

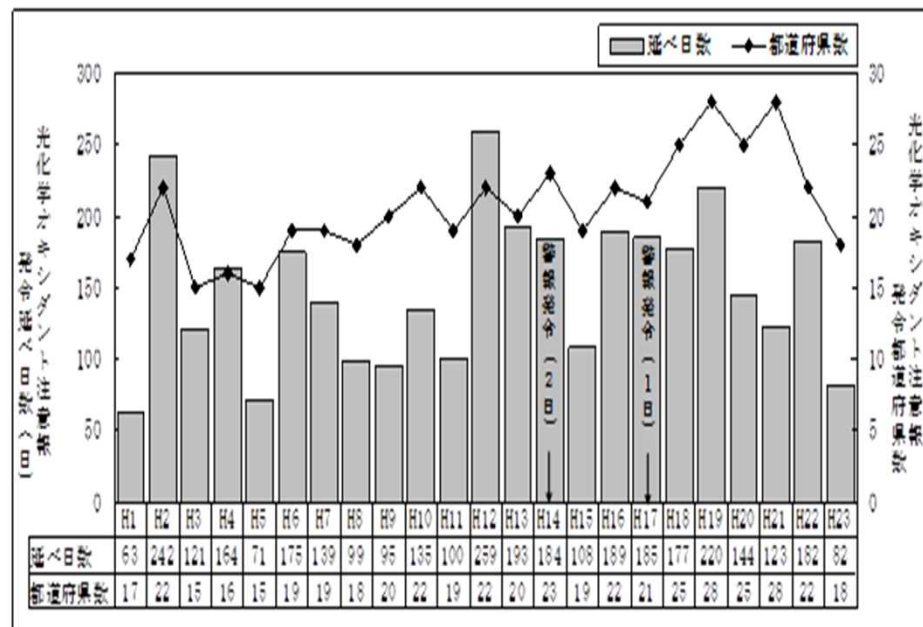
PM_{2.5} の環境基準達成状況
(平成23年度常時監視結果)

2. 光化学オキシダントの状況

- 光化学オキシダントによる大気汚染については、原因物質である窒素酸化物の排出規制やVOC対策を行ってきたものの、平成23年度の環境基準(1時間値が0.06ppm以下)達成率は、一般局で0.5%(6局/1,152局)、自排局で0%(0局/31局)と極めて低い。
- 高濃度域の光化学オキシダントが改善している可能性が示唆されているが、平均濃度は漸増傾向にある。



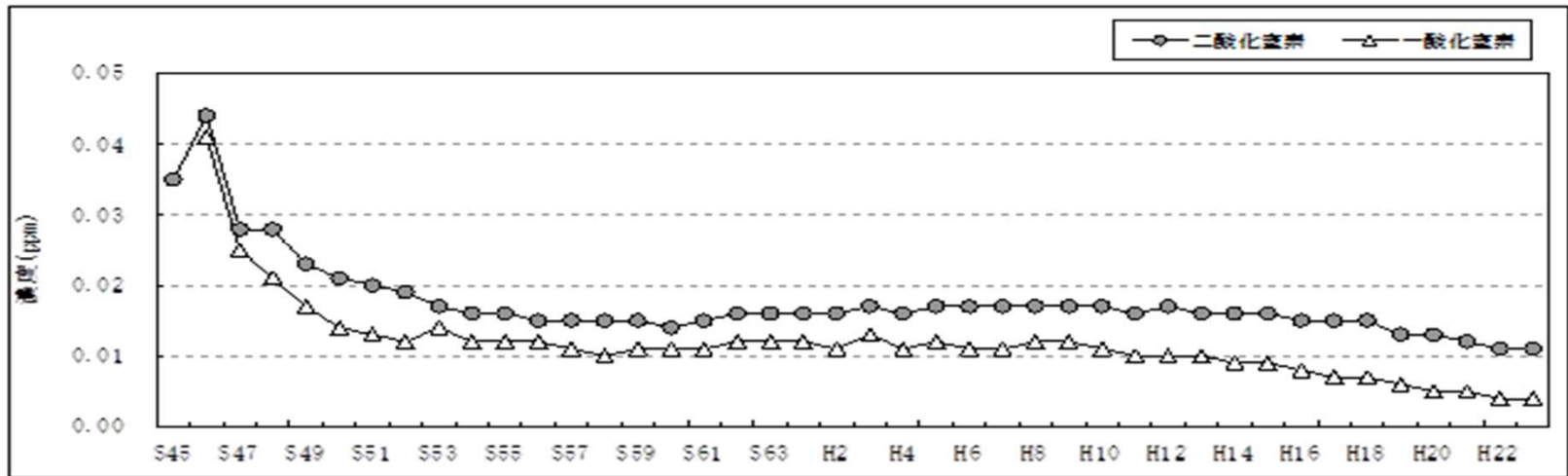
光化学オキシダント(昼間の日最高1時間値)の年平均値の推移



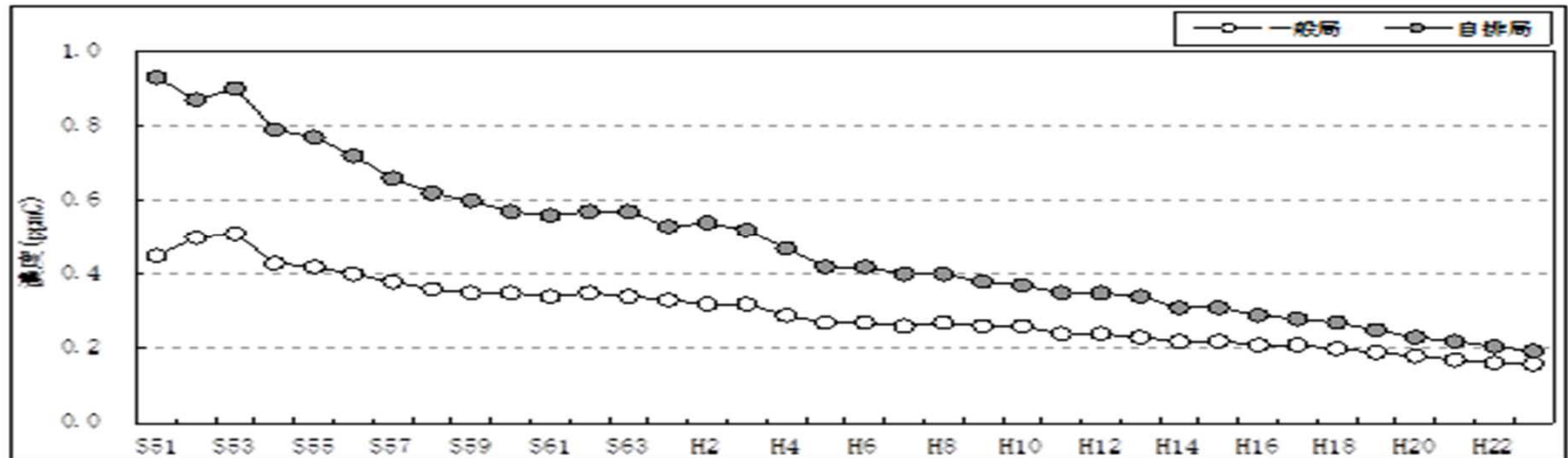
光化学オキシダント注意報等発令日数及び発令都道府県数の推移

3. 前駆物質 (NO₂、非メタン炭化水素) の状況

● NO₂ (一般局) の経年変化



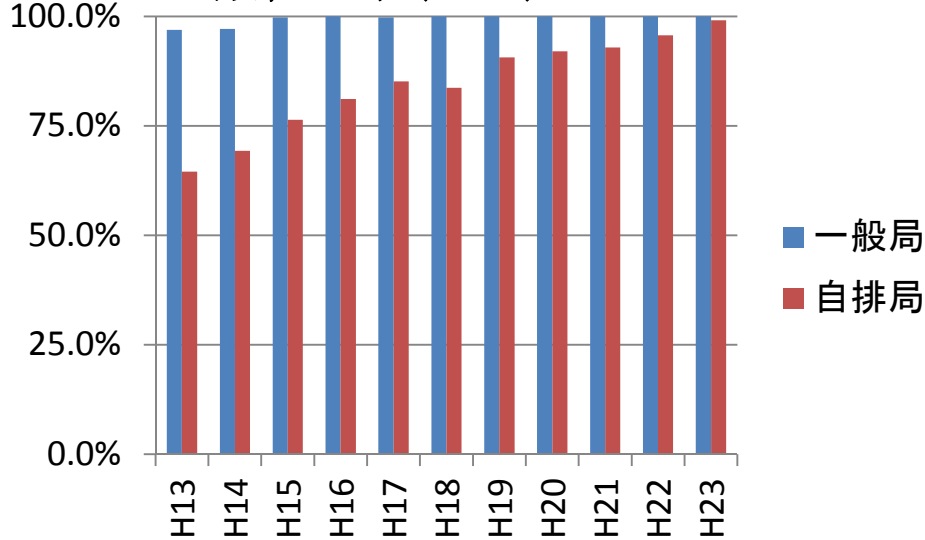
● 非メタン炭化水素の経年変化



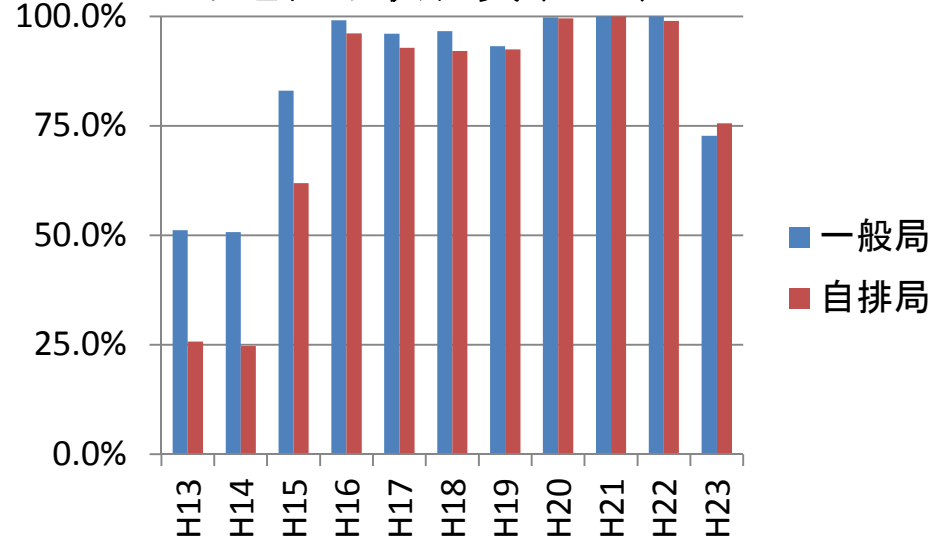
4.窒素酸化物、浮遊粒子状物質 (SPM) の状況

(1) これまでの環境基準達成率の推移

二酸化窒素 (NO₂)

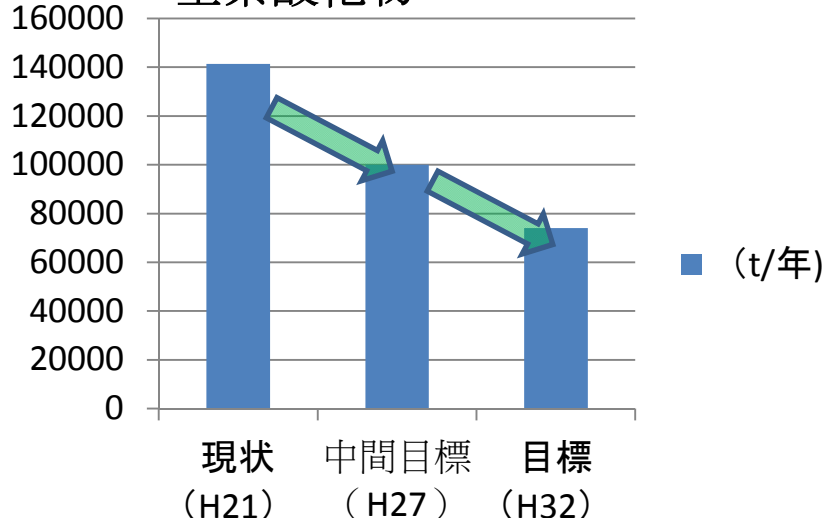


浮遊粒子状物質 (SPM)

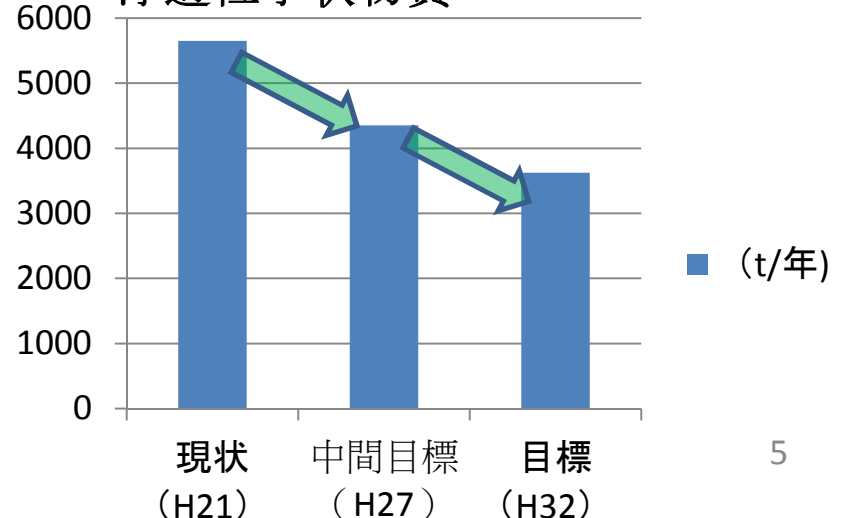


(2) 削減目標量 (自動車排出総量)

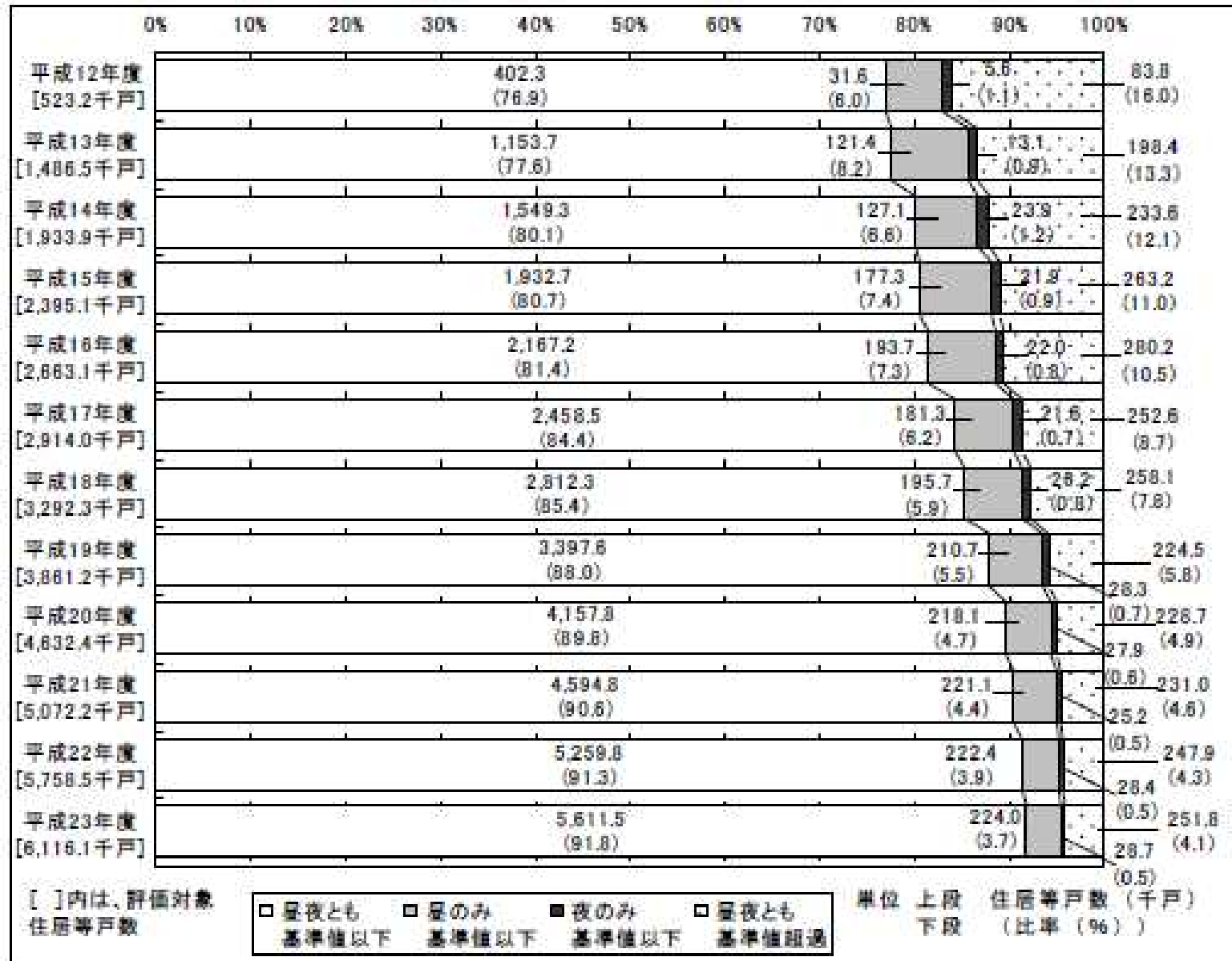
窒素酸化物



浮遊粒子状物質



5.自動車騒音に関する環境基準達成率の推移



<出典> 環境省報道発表資料(平成25年1月21日)

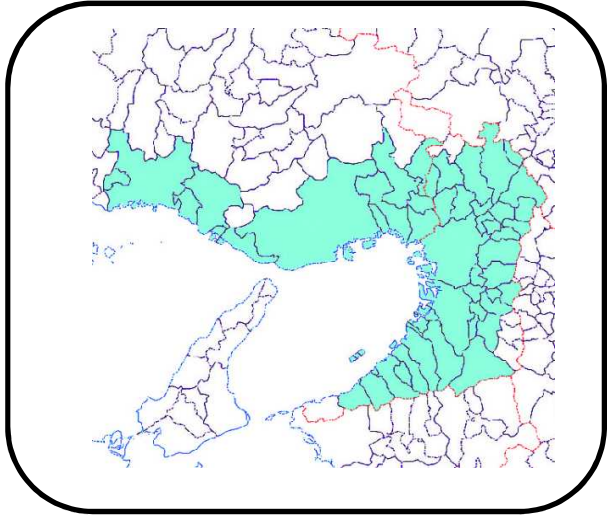
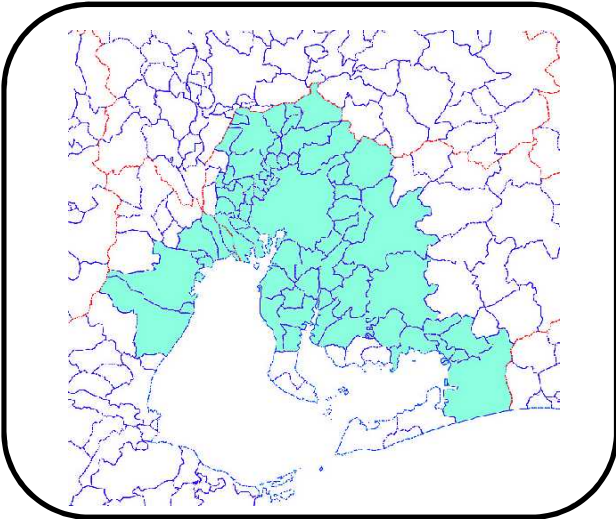
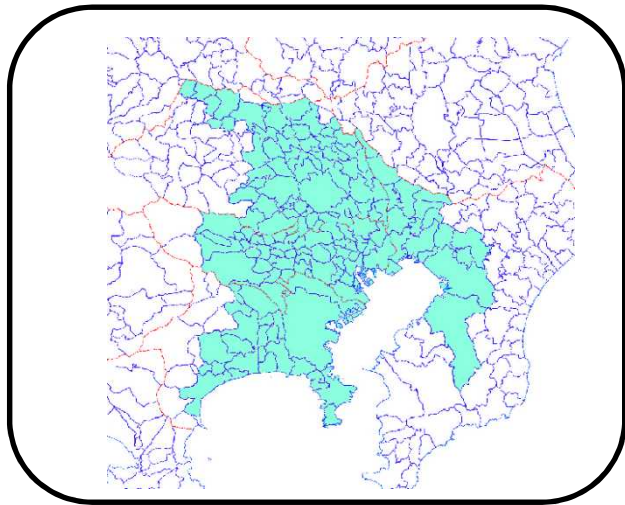
6.自動車NOx・PM法に基づく総量削減計画の策定について

- (1) 自動車交通の集中により、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準達成率が低い地域を対策地域として指定
- (2) 対策地域を有する各都道府県知事は、国の定める基本方針(平成23年3月閣議決定)に基づき、平成32年度までの総量削減計画を定める

首都圏対策地域

愛知・三重対策地域

大阪・兵庫対策地域



対策地域: 8都府県

(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県)

対象物質: 窒素酸化物及び粒子状物質

基本方針に定める目標: 平成32年度までに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。ただし、平成27年度までに監視測定局における環境基準を達成するよう最善を尽くす

7. 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について(答申)

平成24年11月

<経緯>

自動車NO_x・PM法第6条及び第8条の規定に基づき定められた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は、平成22年度までを目標としており、また、平成19年の改正法附則に基づく制度全般にわたる検討が必要となっていたもの。

このため、平成22年7月26日付けで「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について」が環境大臣から中央環境審議会に諮問され、大気環境部会に自動車排出ガス総合対策小委員会を設置して検討を行い、この度「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について(答申)」を取りまとめたもの。

<答申のポイント>

- ・対策地域内の測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準達成率は全体として改善傾向にあるものの、環境基準が継続的に達成されていない局地が残されている。
- ・自動車NO_x・PM法に基づく施策は全体的に機能しているといえ、現時点では、現行の自動車NO_x・PM法を見直す必要はないと考えられるものの、局地対策として引き続き窒素酸化物及び浮遊粒子状物質を削減するための対策を強力に推進していく必要がある。
- ・特に、各々の局地の特性に応じた局地汚染対策を充実させることが不可欠であり、荷主や住民など自動車NO_x・PM法で直接的には規制されていない主体による取組や、「まちづくり」の観点からの取組など、「新しい地域パートナーシップ」による取組の推進が重要である。
- ・なお、平成27年度の間接評価において、目標(測定局での完全達成)の達成状況を踏まえ、制度や運用の在り方を含めて検討する。

8.自動車単体規制の直近の状況について

1. 自動車排出ガス低減対策

○ 「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第11次答申)」(平成24年8月10日)において、以下を答申

- ① 二輪車の排出ガス低減対策(2016年規制)
現行規制より規制値を3～6割削減及び燃料蒸発ガス規制の追加
- ② 特殊自動車の排出ガス低減対策(2014年規制)
現行規制よりNO_x規制値を8～9割削減

等

○ 今後の検討課題

世界統一乗用車排出ガス試験法(WLTP: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure)の国内導入に向けての検討 等

2. 自動車単体騒音低減対策

○ 「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について(第2次答申)」(平成24年4月19日)において、以下を答申

- ① 二輪車の加速騒音低減対策(2014年規制)
二輪車加速走行騒音の国際基準(R41-04)を導入
- ② 四輪車のタイヤ騒音低減対策
タイヤ騒音の国際基準(R117-02)を導入及び更生タイヤに対する規制導入の検討
- ③ 二輪車の定常走行騒音規制の廃止

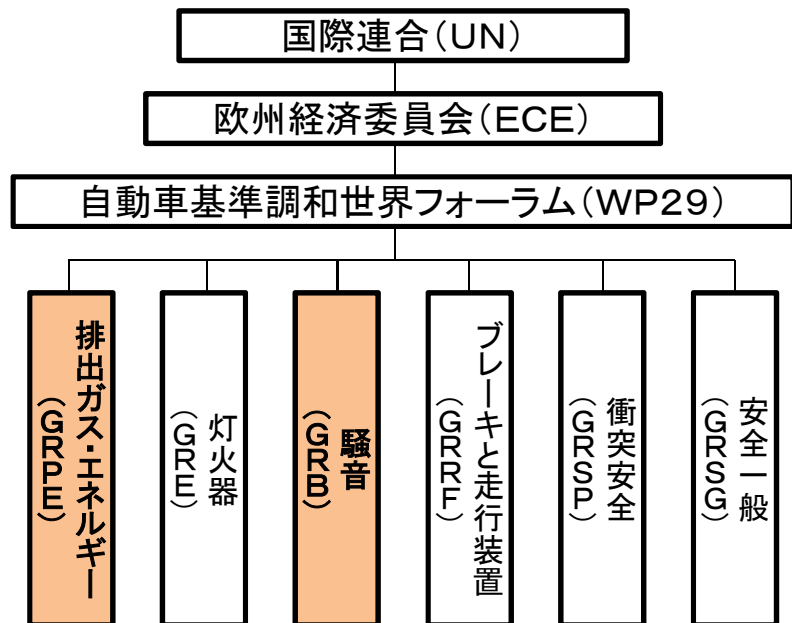
等

○ 今後の検討課題

四輪車の加速走行騒音規制の見直し(国際基準(R51-03)の導入) 等

9. 自動車排出ガス・騒音の国際基準調和

2013年7月時点



- 国連欧州経済委員会 (UN-ECE)には、自動車基準の国際的な統一を図る組織として、自動車基準調和世界フォーラム (WP29)が設置されている。WP29では、1958年協定、1998年協定に基づく車両の構造に関する規則の制定・改訂作業を行うとともに、それぞれの協定の管理・運営を行っている。
- 排出ガス・エネルギー専門家会合 (GRPE)においては、排出ガス対策等に係る世界統一基準試験法などの検討が実施されている。
- また、騒音専門家会合 (GRB)においては、車両及び部品の試験法・規制値を含む騒音対策等に係る相互承認規定などの検討が実施されている。

【GRPEにおいて検討している主な世界統一基準試験法項目】

- WHDC (重量車排出ガス試験法、2006年に成立) → **2016年より導入** (欧州は2014年より導入)
- WWH-OB (重量車排出ガス故障診断、2006年に成立) → **2019年より導入** (欧州は2014年より導入)
- OCE (重量車オフサイクル、2009年に成立) → **2016年より導入** (欧州は2014年より導入)
- PMP (重量車粒子状物質測定方法、現在検討中)
- WLTP (乗用車排出ガス試験方法、2013年末の成立を目指し検討中)
- WMTC (二輪車排出ガス試験法、2005年に成立) → **2012年より現行規制の等価規制として導入。2016年より次期規制** (欧州は2007年より導入。2016年より次期規制)
- NRMM (ノンロードエンジン排出ガス試験法、2009年11月に成立) → **2011年より導入** (欧米は2013年より導入)

【GRBにおいて検討している主な相互承認規定項目】

- R51 (四輪車騒音規定、現在改正作業中) → **導入を検討中**
- R41 (二輪車騒音規定、2011年6月改正) → **2014年より導入** (欧州は2014年より適用)
- R117 (タイヤ騒音規定、2007年改正) → **導入 (適用時期について検討中)** (欧州は2012年より適用)