

「大気環境保全に関する取組」に係る報告

重点検討項目：広域的な取組を重視した大気汚染対策の取組

平成 25 年 1 月頃から中国において PM2.5 による深刻な大気汚染が発生し、我が国でも一時的に PM2.5 濃度の上昇が観測された。PM2.5 による大気汚染について国民の関心が高まってきたことも踏まえ、PM2.5 対策の更なる強化が必要である。また、光化学オキシダントの平均濃度は漸増傾向にあり、環境基準達成率は 1% に満たない。

PM2.5 対策や光化学オキシダント対策については、都道府県単位又は国単位を越えた広域的な取組が重要であり、このような観点から、以下の項目について、関係行政機関の取組状況を確認した。

- a) PM2.5 に係る取組
- b) 光化学オキシダントに係る取組
- c) 東アジア地域における広域大気汚染に係る国際的な取組

環境基本計画における基本的方向性

PM2.5 及び光化学オキシダントに係る取組

広域大気汚染シミュレーションを活用し、大気汚染物質濃度の動向等の把握や生成機構の解明を行うとともに、排出インベントリの整備・改善、常時監視の体制整備及び測定精度向上等を図る。また、広域大気汚染による影響を踏まえつつ、対策コストに対する効果の評価も含めた有効な対策のあり方を検討し確立する。特に、光化学オキシダントについては、広域大気汚染や気象条件の変化などの影響を大きく受けやすい注意報等とは別に、環境改善効果を適切に示す指標について検討を行い、結論を得ることを目指す。

東アジア地域における広域大気汚染に係る国際的な取組

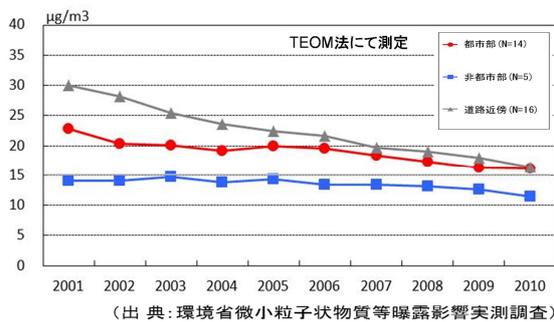
科学的知見に基づく大気環境管理の枠組みの構築に向けた、東アジア地域での大気汚染物質の排出量、大気中濃度の把握や汚染機構解明の推進と、これらの政策への反映を行う。また、二国間協力に加え、東アジア酸性雨モニタリングネットワーク（EANET）や日中韓三カ国環境大臣会合（TEMM）など、既存の国際協力の枠組みを踏まえつつ、東アジア地域規模での広域的な大気環境管理を目指し、国際協力を進める。

現状分析

< PM2.5 >

これまで取り組んできた大気汚染防止法や自動車 NOx・PM 法等に基づく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規制などにより、PM2.5 の年間の平均的な濃度は減少傾向にある。

しかしながら、平成 23 年度の環境基準達成率(一般局)は 27.6%であり、特に西日本と関東地方で環境基準達成率が低い。

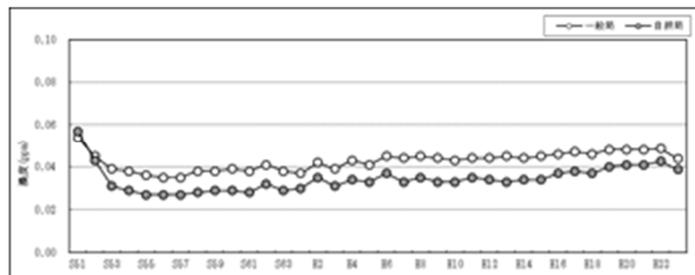


PM2.5 質量濃度の年平均値の推移

< 光化学オキシダント >

平成 23 年度の環境基準達成率(一般局)は 0.5%と著しく低い。

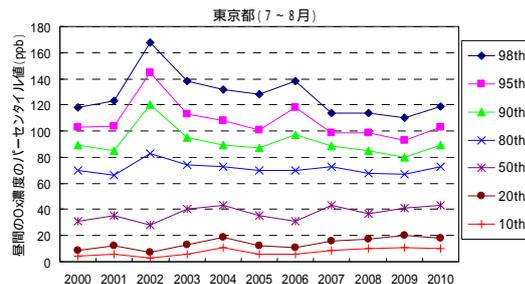
光化学オキシダントの前駆物質である窒素酸化物や揮発性有機化合物 (VOC) の排出量は経年的に減少しており、光化学オキシダントについても夏季の高濃度のパーセンタイル値については近年減少傾向にあるものの、昼間の日最高 1 時間値の年平均値については漸増傾向にある。



光化学オキシダントの昼間の日最高 1 時間値の年平均値



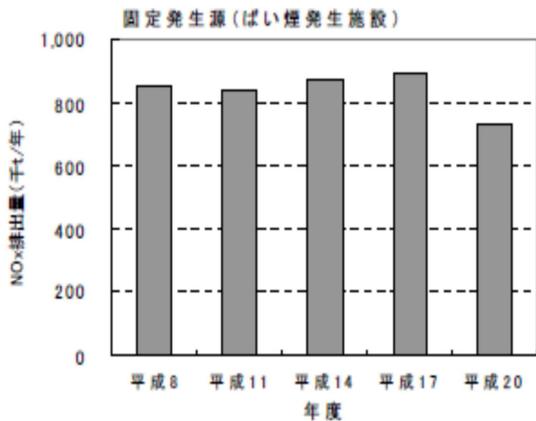
地域別光化学オキシダントの注意報発令延日数



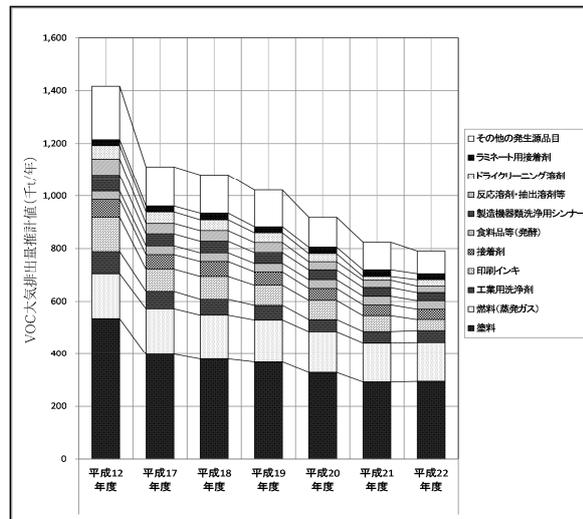
一定範囲の気象条件での昼間の光化学オキシダント濃度パーセンタイル値



平成 23 年度常時監視結果



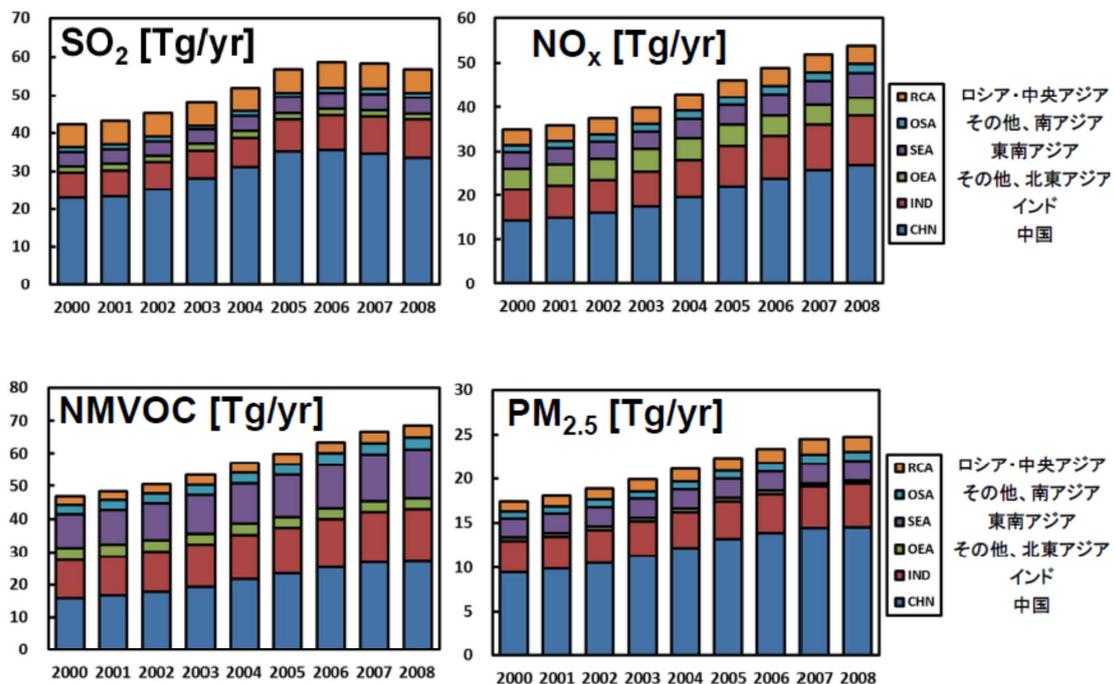
窒素酸化物排出量(ばい煙発生施設)の推移



主要な固定発生源からの VOC 排出量の推移

< 東アジアの大気汚染物質排出量 >

二酸化硫黄については増加傾向に歯止めがかかったものの、窒素酸化物や揮発性有機化合物については平成 20 (2008) 年時点では増加傾向が続いている。



(資料) Kurokawa, Ohara et al., Atmos. Chem. Phys. Discuss. (2013)

主な取組状況等

PM2.5に係る取組

(1) 常時監視体制の充実 環境省

常時監視は、大気汚染防止法に基づき、法定受託事務として地方自治体が実施している。測定局の整備については、多くの自治体で未だ目標数に到達していないため、今後とも引き続き早急な整備を要請していく。国としては、地方交付税交付金や地域の元気づくりのための臨時交付金等による財政措置を講じている。

平成 24 年度末測定局数：645 局

測定局の整備目標：約 1,300 局（平成 24 年度末まで）

そらまめ君接続局数：582 局（平成 25 年 6 月 12 日時点）

成分分析についても、平成 23 年度 58 地点、平成 24 年度 94 地点に対し、平成 25 年度は 153 地点（うち 11 地点は国）で実施予定であり着実に増加している。国としても成分分析に必要なマニュアルの充実や成分分析結果の評価に取り組んでいる。

(2) 現象解明と対策検討に向けた取組 環境省

現象解明や対策検討を行うためには、越境大気汚染の影響や排出抑制対策の効果を定量的に評価する必要がある。そのため、常時監視結果の他に、排出インベントリの整備等の発生源情報の把握や二次粒子の生成機構の解明等に取り組んでいる。併せて、対策効果の検証や濃度予測に必要なシミュレーションモデルの高度化も図っていく。

(3) 注意喚起のための暫定的な指針 環境省

平成 25 年 1 月の中国での深刻な大気汚染により国民の間で PM2.5 に対する関心が高まったことを受けて、2 月に専門家会合を開催し、「PM2.5 による大気汚染の状況」、「PM2.5 濃度が上昇した場合に懸念される健康影響」、「注意喚起のための暫定的な指針の設定」等についてとりまとめた。注意喚起のための暫定的な指針については、運用実績等を評価し、必要に応じて改善を図っていく。

光化学オキシダントに係る取組

(1) 常時監視の精度管理 環境省

各測定機が、国際的に精度が保証された標準器とトレーサブルとなる精度管理の体制を平成 23 年度に構築し、以降その維持に取り組み、正確性の高い測定データの確保を図っている。

(2) 光化学オキシダント調査検討会による現象解明等の取組 **環境省**

平成 23 年度から学識経験者等からなる光化学オキシダント調査検討会を開催し、現象解明に向けたモニタリングデータ等の多角的な解析に取り組むとともに、環境改善効果を適切に示す指標についての検討も行っている。

また、平成 25 年度は、対策検討に向けたシミュレーションモデルのフレーム検討に着手することとしている。

(3) VOC モニタリングの実施 **環境省**

平成 24 年 12 月 26 日の中央環境審議会答申「今後の揮発性有機化合物（VOC）の排出抑制対策の在り方について」を受けて、平成 25 年度の VOC モニタリングから、光化学オキシダント濃度が高くなる時期に光化学反応性等を踏まえた物質を選定して実施している。

(4) 事業者による自主的な VOC 排出抑制の取組 **経済産業省**

事業者による VOC の排出抑制の自主的取組を促進するため、平成 17 年に「事業者等による揮発性有機化合物（VOC）の自主的取組促進のための指針」を策定し、毎年度、自主的取組参加団体等（平成 23 年度時点 41 団体 8,257 社）による自主的行動計画に基づく VOC 排出削減の取組について、産業構造審議会内のワーキンググループで評価を行っている。

(5) 大気汚染に関する気象情報の提供 **国土交通省**

都道府県の実施している大気汚染防止対策を支援するため、大気汚染に関連する気象予報等を都道府県に通報している。また、光化学スモッグの発生しやすい気象状況が予想される場合に、都道府県を対象とした「スモッグ気象情報」や全国を対象とした「全般スモッグ気象情報」を発表している。

東アジア地域における広域大気汚染に係る国際的な取組

(1) 東アジア地域における大気汚染対策の推進 **環境省・経済産業省**

中国での PM2.5 による大気汚染問題をはじめとして、東アジア地域における協力ニーズが高まっていることを踏まえ、「日中省エネルギー・環境総合フォーラム」などを通じた二国間協力に加え、東アジア酸性雨モニタリングネットワーク（EANET）や日中韓三カ国環境大臣会合（TEMM）等の既存の協力枠組みを活用した協力を推進している。

(2) EANET の発展 環境省・外務省

人健康影響や気候影響の観点からも重要な PM2.5、オゾン・粒子状物質等のモニタリングのアジア地域ネットワークとしての EANET の活用、及び今後の大気環境管理の主要な枠組みとしての維持・政府間会合における議論を通じた発展を図っている。

(3) 短期寿命気候汚染物質 (SLCPs) 対策 環境省

短期寿命気候汚染物質としてのブラックカーボン等について、短寿命気候汚染物質削減のための気候と大気浄化のコアリション (CCAC) 等の国際的な協力枠組みと協調しつつ、アジア地域での削減対策・戦略作成に貢献している。

今後の課題

「大気環境保全に関する取組」に係る報告

重点検討項目：排出ガス、騒音などの自動車に起因する環境負荷の低減に向けた取組

自動車排出ガスによる大気汚染については、自動車の単体規制や自動車NOx・PM法、低公害車の普及促進により、全体としては改善傾向にあるが、NO₂については、環境基準を達成していない地点が引き続き残存している。自動車騒音については、発生源対策等の実施により、環境基準の達成状況は全体として改善の傾向にあるが、依然として環境基準が達成されていない状況にある。

環境的に持続可能な都市・交通システムの実現を目指しつつ、自動車に起因する環境負荷の低減に取り組むことが重要であることから、以下について、関係行政機関の取組状況を確認した。

- a) 環境性能に優れた自動車の普及促進の取組
- b) 自動車単体規制の取組
- c) エコドライブや公共交通機関利用の促進等交通の環境負荷低減対策や未然防止対策などの総合的な取組

環境基本計画における基本的方向性

全体として、大気環境が改善しつつあることを踏まえ、規制的手法だけではなく、経済的手法や、情報提供による自主的取組の推進も重視する。

燃料消費等により排出される大気汚染の原因となる物質を減らす施策は同時に温室効果低減にも資するものもあり、大気汚染防止の施策が同時に地球温暖化防止にも資する場合があるという視点が重要である。

今後、大幅な人口減少と高齢化が進展すると予測される中で、コンパクトなまちづくりが必要となっている。そして、人にも自然にも配慮した、大気汚染や騒音、熱ストレスの低減を可能にする環境的に持続可能な都市・交通システムの実現が求められている。その際には、環境分野の技術革新等による経済発展を目指すグリーン・イノベーションの観点と、都市と交通システムが低炭素社会づくりに係る重要な要素であるという観点が重要である。

大気汚染や騒音による環境負荷の低減のため、個々の工場や交通機関に対する発生源対策、緑地帯や遮音壁等のばく露側の対策に加え、工場や交通施設による大気汚染や騒音の影響が大きい地域の周辺は緩衝帯として機能する土地利用を行う等の未然防止対策をバランスよく実施することが必要である。

事業活動や日常生活において、低公害車の利用のほか、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛、公共交通機関や自転車の安全な利用といった利用面での低公害化・低炭素化を含め、できるだけ燃料を消費しない移動行動を呼びかける。

また、情報共有による関係者の自発的な協力を促進するため、高度道路交通システム（ITS）技術の積極的な活用や、騒音マップによる情報提供などを含めた効果的な情報発信の手法を検討していく。

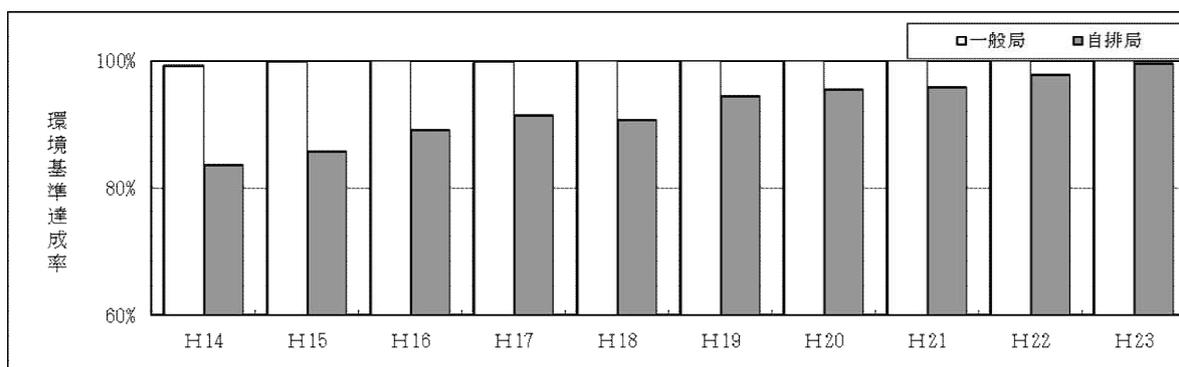
現状分析

<大気汚染>

経年的に見ると、NO₂ や浮遊粒子状物質（SPM）に係る大気汚染の状況については、自動車の単体規制や、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（以下「自動車 NO_x・PM 法」という。）低公害車の普及促進等により、全体としては改善傾向にあり、環境基準をおおむね達成している。しかしながら、都市部を中心としてNO₂ については環境基準を達成していない地点が引き続き残存している。

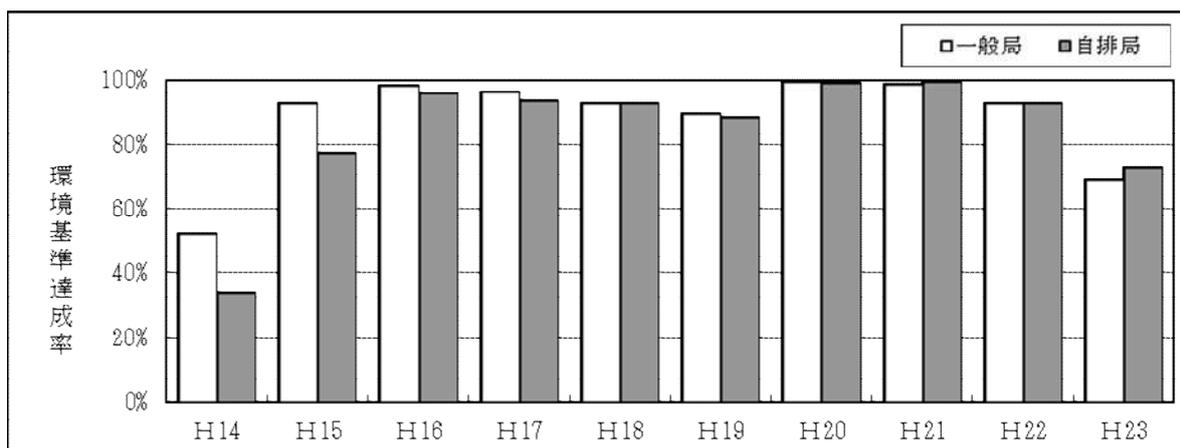
平成 23 年度の環境基準の達成状況について、NO₂ は、一般環境大気測定局（以下「一般局」という。）ではすべての測定局で環境基準を達成しており、自動車排出ガス測定局（以下「自排局」という。）では平成 22 年度（97.8%）と比較すると、やや改善（99.5%）した（図 1）。

SPM については、平成 22 年度と比較して一般局、自排局ともに達成率が大きく低下した（図 2）。SPM 非達成の理由は、環境基準を超える日が 2 日以上連続したことによるものであり、原因として黄砂の影響が考えられる。



		H 14	H 15	H 16	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23
一般局	測定局数	1,460	1,454	1,444	1,424	1,397	1,379	1,366	1,351	1,332	1,308
	達成局数	1,447	1,453	1,444	1,423	1,397	1,379	1,366	1,351	1,332	1,308
	達成率	99.1%	99.9%	100.0%	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
自排局	測定局数	413	426	434	437	441	431	421	423	416	411
	達成局数	345	365	387	399	400	407	402	405	407	409
	達成率	83.5%	85.7%	89.2%	91.3%	90.7%	94.4%	95.5%	95.7%	97.8%	99.5%

図 1 二酸化窒素の環境基準達成率の推移



		H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
一般局	測定局数	1,538	1,520	1,508	1,480	1,465	1,447	1,422	1,386	1,374	1,340
	達成局数	807	1,410	1,486	1,426	1,363	1,295	1,416	1,370	1,278	927
	達成率	52.5%	92.8%	98.5%	96.4%	93.0%	89.5%	99.6%	98.8%	93.0%	69.2%
自排局	測定局数	359	390	409	411	418	412	403	406	399	395
	達成局数	123	301	393	385	388	365	400	404	371	288
	達成率	34.3%	77.2%	96.1%	93.7%	92.8%	88.6%	99.3%	99.5%	93.0%	72.9%

図2 浮遊粒子状物質の環境基準達成率に推移

< 道路に面する地域における騒音 >

騒音に係る環境基準は、地域の類型及び時間の区分ごとに設定されており、類型指定は、平成23年度末現在、47都道府県の756市、419町、39村、23特別区において行われている。また環境基準達成状況の評価は、「個別の住居等が影響を受ける騒音レベルによることを基本」とされ、一般地域（地点）と道路に面する地域（住居等）別に行うこととされている。

経年的に見ると、環境アセスメントや発生源対策等の実施により、自動車騒音に係る環境基準の達成状況は、全体として緩やかな改善の傾向にあるものの、依然として環境基準が達成されていない状況にある。

平成23年度の道路に面する地域における騒音の環境基準の達成状況は、全国6,116.1千戸の住居等を対象に行った評価では、昼間又は夜間で環境基準を超過したのは504.5千戸（8.2%）であり、このうち、幹線交通を担う道路に近接する空間にある2,545.3千戸のうち昼間又は夜間で環境基準を超過した住居等は334.9千戸（13.2%）であった。

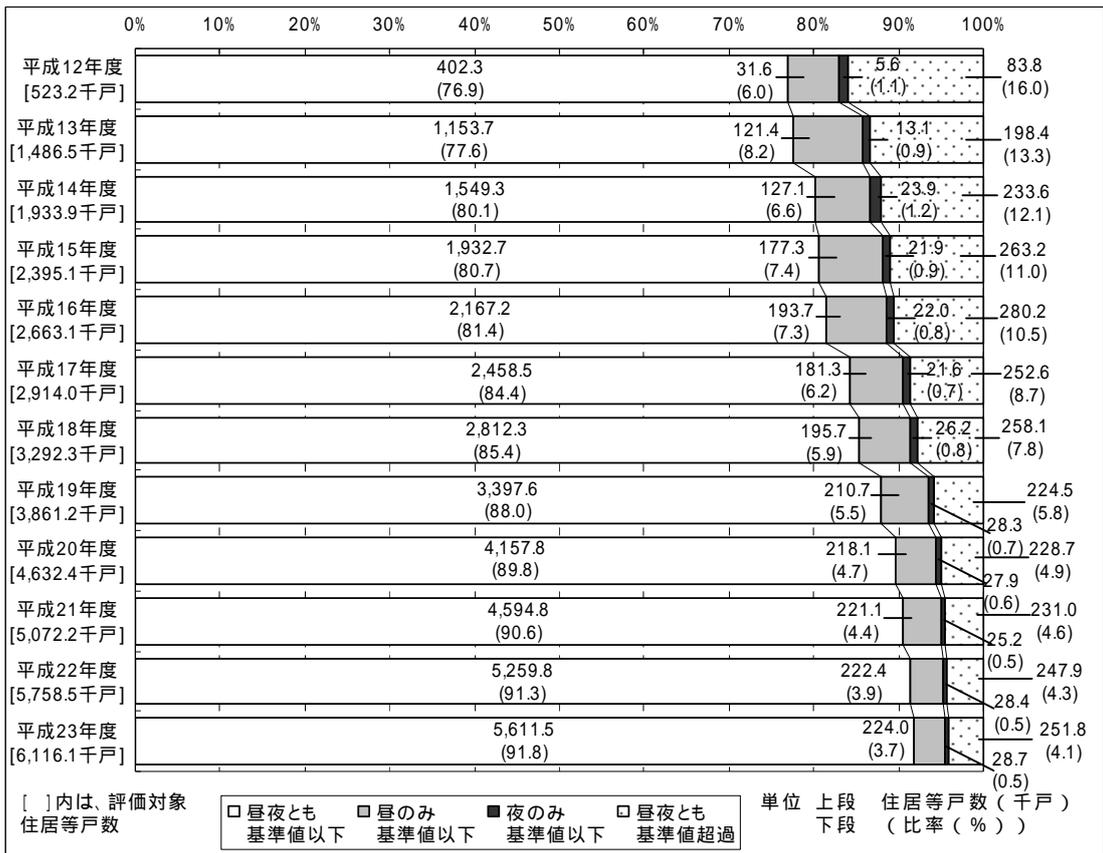


図3 道路に面する地域の騒音環境基準の達成状況の評価結果 (全国・経年変化)

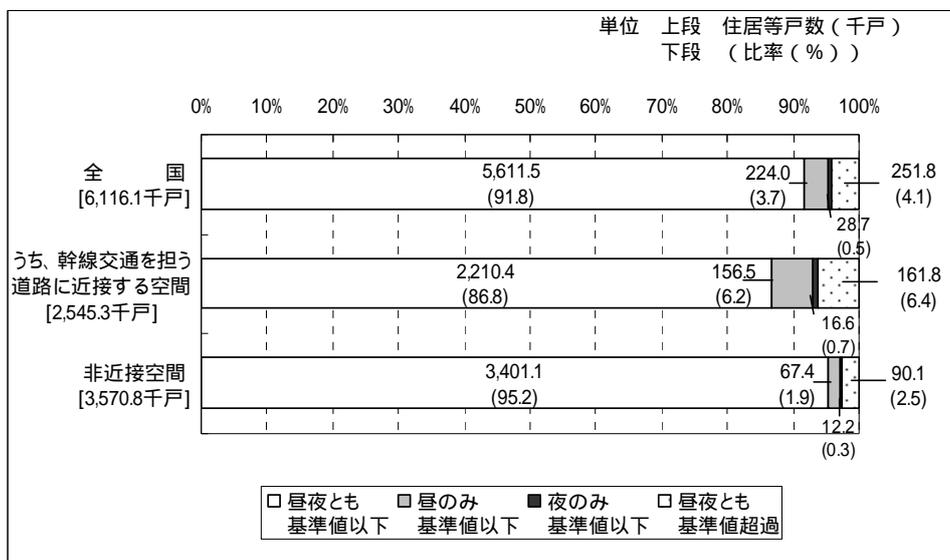


図4 道路に面する地域の騒音環境基準の達成状況の評価結果 (全体)

主な取組状況等

国は全国的観点から必要な枠組みを構築するとともに、事業者、地方公共団体等の各主体との連携強化により、取り組むべき対策を効果的に実施する。なお、国自身が大きな事業者、消費者であることから、率先して環境負荷の低減に努める。

また、それぞれの主体の大気環境改善のための取組状況の把握、検証に努めるとともに、環境目標値の順次設定及び必要に応じた改定を行う。

上記の事項が国の果たすべき役割として重要であり、この考えをもとに以下のような取組を行った。

共通事項

<自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量削減基本方針> 環境省

自動車 NOx・PM 法では、国は総量削減基本方針を定め、関係 8 都府県は総量削減計画を策定することとされている。具体的な取組は以下の通り。

- ・ 前総量削減基本方針において目標としていた「平成 22 年度までに環境基準のおおむね達成」は達成されたと評価。（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 30 日）
- ・ 自動車排出ガス総合対策小委員会での審議を経て、平成 23 年 3 月に総量削減基本方針を変更し、「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。」ことを新たに目標とした。また関係 8 都府県においては、平成 25 年 8 月までに総量削減計画を変更した。
- ・ 総量削減基本方針及び総量削減計画に基づき、国と関係都府県とが連携し、目標達成に向けて総合的な自動車排ガス対策を推進しているところである。

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（抜粋）

平成 23 年 3 月 25 日 閣議決定

2 対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項

- (1) 自動車単体対策の強化等
- (2) 車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進
- (3) 低公害車の普及促進
- (4) エコドライブの普及促進
- (5) 交通需要の調整・低減
- (6) 交通流対策の推進
- (7) 局地汚染対策の推進
- (8) 普及啓発活動の推進

環境性能に優れた自動車の普及促進の取組

<自動車 NOx・PM 法の排出基準適合車への転換促進> 経済産業省、国土交通省、環境省

事業者の公害防止対策に対する取組を促進し、我が国の環境対策の推進及び良好な生活環境保全を図るため、環境・エネルギー対策資金（公害防止関連）の中で、中小企業等が自動車 NOx・PM 法の排出基準に適合している自動車への買い換えや、NOx・PM 低減装置を購入する際に必要となる資金に対する低利融資を実施している。過去 5 年間の NOx・PM 法関連の貸付実績は 86.5 億円（722 件）であり、今後とも、中小企業等の取組に対し、当該資金を活用した支援を行う。

<次世代自動車等の普及促進> 国土交通省、経済産業省、環境省

自動車分野の環境対策においては、新車の環境性能の向上対策が主要な対策である。このため、環境性能に応じた税制優遇措置や補助制度等を通じて、環境性能に優れた自動車の普及促進を図っている。具体的な取組は以下の通り。

（税制優遇措置）

- ・ 環境性能に優れた自動車に対するエコカー減税（自動車重量税及び自動車取得税）やグリーン化特例（自動車税）を実施。エコカー減税対象車の販売台数は、平成 24 年度は約 365 万台（販売台数全体の約 73%）であった。
- ・ 自動車取得税及び自動車重量税については、税制抜本改革法第 7 条第 1 号カにおいて、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減、グリーン化を図る観点から見直しを行うこととされている。（平成 25 年度与党税制改正大綱）

（補助制度等）

- ・ 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車の購入者に対して、クリーンエネルギー自動車等導入促進対策（導入補助）を実施。平成 24 年度は約 62,000 台に補助を行った。
- ・ バス・トラック事業者等による CNG バス・トラック等の次世代自動車の導入に対して、環境対応車普及促進対策（導入補助）を実施。平成 24 年度は 2,657 台に補助を行った。
- ・ 電気自動車を導入する自動車運送事業者等への支援（導入補助）を実施。平成 24 年度は 48 件の事業を採択した。
- ・ 超小型モビリティを導入する地方公共団体等への支援（導入補助）を実施。平成 24 年度は 15 箇所において実施した。
- ・ 電気自動車等の次世代自動車については価格が従来車と比べて依然高価であることから、今後も量産効果による価格低減に向けてより一層普及を促進していく。また、超小型モビリティに関しては、新たなカテゴリーの乗り物であることから、普及に向けて成功事例を創出していくとともに、国民理解の醸成を図っていく。

ハイブリッド車や燃料電池自動車といった次世代自動車の普及促進・性能向上に関する技術開発・実証実験を通じて、次世代自動車の普及を促進するとともに、温室効果ガス削減にも貢献している。

自動車単体規制の取組

<自動車排出ガス・騒音規制強化等の推進> 国土交通省・環境省

中央環境審議会において、自動車排出ガス・騒音低減技術の進展、走行実態や使用実態を考慮した自動車単体規制手法の見直しとともに、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」及び「特定特殊自動車排出ガスの量の許容限度」並びに騒音規制法に基づく「自動車騒音の大きさの許容限度」の強化を検討した。具体的な検討状況は以下の通り。

- ・ 「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十一次答申）」（平成 24 年 8 月 10 日）において、二輪自動車等の国際的な基準の動向を考慮した排出ガス低減対策、ディーゼル重量車の排出ガス後処理装置の耐久性・信頼性確保のための措置及びオフサイクルにおける排出ガス低減対策並びにディーゼル特殊自動車の排出ガス低減対策について答申を受けた。また、平成 25 年 3 月に同第九次及び第十一次答申を受けて、ディーゼル特殊自動車について、自動車排出ガスの量の許容限度及び特定特殊自動車排出ガスの量の許容限度を改正した。
- ・ 「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第二次答申）」（平成 24 年 4 月 19 日）において、国際的な基準の動向を考慮した二輪自動車等の騒音低減対策、四輪車タイヤ騒音規制導入について答申を受けた。また、平成 25 年 1 月に同第二次答申を受けて、自動車騒音の大きさの許容限度を改正した。

国土交通省では、上記の許容限度を確保するため、道路運送車両法に基づく新規検査及び使用過程車の継続検査（いわゆる「車検」）等による規制措置を適正に実施している。また、上記の許容限度の改正を踏まえた所要の手続きを進めている。具体的な取組は以下の通り。

- ・ ディーゼル特殊自動車の排出ガス規制を強化するため、平成 24 年度は道路運送車両の保安基準等の改正作業を進め、パブリックコメントや WTO の TBT 協定（貿易の技術的障害に関する協定）に基づく他の締結国への通報等の手続きを進めた。改正省令等は平成 25 年中に公布し、車種により平成 26 年 10 月以降、逐次施行を予定している。
- ・ 今後も引き続き、平成 28 年に予定している二輪自動車及びディーゼル重量車に対する規制強化に向けた作業を進めていく。

エコドライブや公共交通機関利用の促進等交通の環境負荷低減対策や未然防止対策などの総合的な取組

<エコドライブの普及促進> 警察庁・経済産業省・国土交通省・環境省

警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省で構成するエコドライブ普及連絡会を中心とした広報啓発活動等により国民の意識向上を図り、エコドライブ普及推進を図っている。平成 24 年度の具体的な取組は以下の通り。

- ・ 11 月に「エコドライブ推進月間」を実施（平成 18 年度から継続実施）したほか、エコドライブの重点項目の見直しを行い、新たな「エコドライブ 10 のすすめ」を策定した。

- ・ 環境省では、新たな「エコドライブ10のすすめ」の内容を分かりやすく説明したDVDを作成したほか、エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ 2012 等において、関係団体等の協力を得て、エコドライブの普及推進を図った。
- ・ 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が主催する「エコドライブ活動コンクール」を後援した（平成 23 年度から継続）。

エコドライブの普及推進は、運送事業者による組織的な取組を通じて、多くの事業者の自発的な取組へと拡がりつつある。また、運送事業者以外の民間企業・団体や一般ドライバー等に対してエコドライブの普及を図るための各種取組を実施していく予定である。

< 公共交通機関の利用促進 > 警察庁、国土交通省、環境省

（公共車両優先システム（PTPS）の推進）

公共性の高い路線バスの利用性を高め、交通渋滞の原因になっているマイカーの利用者をバス利用に転換させることによって、都市における自動車交通量を抑制するため、バス専用・優先レーン等の設定の交通規制を行うとともに、バス優先の信号制御等を行う公共車両優先システム（PTPS）の整備を図っている。具体的な取組は以下のとおり。

- ・ 平成 24 年度末現在、40 都道府県（総延長 803.2km）で運用されており、引き続き交通実態に応じて必要な整備を推進する。

（マイカーから公共交通機関への転移促進）

既存の鉄道・バスの利用促進、通勤交通マネジメントなどの手段により、マイカーから公共交通機関への転移を促進している。具体的な取組は以下の通り。

- ・ 鉄道利用について、鉄道新線整備、IC カードの導入等情報化の推進、乗り継ぎ改善、鉄道駅のバリアフリー化等に係る施策によるサービス・利便性の向上を通じ、引き続き促進を図る。
- ・ バス利用についても、ノンステップバスの普及、共通 IC カードの導入及びバスロケーションシステムの整備等のバス利便性向上を通じ、引き続き促進を図る。
- ・ 通勤交通マネジメントについては、エコ通勤優良事業所認証制度の拡充を図るとともに、地域独自のエコ通勤推進施策との連携を強化しながら、通勤交通グリーン化を推進する。

< 監視・観測結果の情報提供 > 環境省

都道府県等が自動車公害対策を計画的に行うために地域の状況を経年的に監視することが必要であるとして、騒音規制法及び大気汚染防止法に基づき、地方公共団体により自動車公害の常時監視が行われている。監視結果は各法律に基づき環境省へ報告され、集計結果が毎年公表されている。また、結果はホームページ等を通じて広く一般国民へも公表されている。具体的な取組は以下の通り。

- ・ 騒音監視事務に関しては、平成 23 年度には全国 179 団体において、延長 37,533km の幹線道路に面する地域における 6,116 千戸の住居等が評価された。また環境省では集計結果を報道発表するとともに、（独）国立環境研究所ホームページ「全国自動車交通騒音マップ（環境 GIS 自動車交通騒音実態調査報告）」にて広く結果の周知を図っている。
- ・ 大気汚染の監視事務に関しては、平成 23 年度には全国の都道府県等において、1,911 局（一般局 1,489 局、自排局 422 局）で測定が行われた。また環境省では集計結果を報道発表するとともに、大気汚染状況報告書としてまとめ、また環境省大気汚染物質広域監視システム（通

称、そらまめ君)において広く結果の周知を図っている。

<交通流対策(高度道路交通システム(以下「ITS」という。)を含む)> 国土交通省、警察庁

交通流の分散・円滑化を図るため、環状道路、バイパス等の整備、道路交通情報通信システム(VICS)の情報提供エリアのさらなる拡大を図るとともに、スマートウェイの一環としてITSスポットサービスを推進し、道路交通情報の内容・精度の改善・充実に努めたほか、信号機の高度化、公共車両優先システム(PTPS)の整備、総合的な駐車対策等を実施している。また、環境ロードプライシング施策を試行し、住宅地域の沿道環境の改善を図っている。さらに、物流施設等の適正配置による大型車の都市内通過の抑制及び共同輸配送等の物流の合理化により交通量の抑制を図っている。主な取組は以下のとおり。

- ・平成24年度、ITSの推進として約1,700基の信号機の集中制御化を、交通安全施設等の整備として約1,600基の信号機の高度化(プログラム多段系統化、半感応化、右折感応化、多現示化)を特定交通安全施設等整備事業(国費補助事業)として実施しており、引き続き計画的・効果的な整備を推進する

交通量の抑制・低減を図るため、交通にかかわる多様な主体で構成される協議会による都市・地域総合交通戦略の策定及びそれに基づく公共交通機関の利用促進等への取組を支援するとともに、交通需要マネジメント施策の推進により、地域における自動車交通需要の調整を図っている。

今後の課題