

## 「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について」（答申案説明用）

中央環境審議会大気環境部会  
自動車排出ガス総合対策小委員会

## 1 自動車排出ガス総合対策の経緯

- ・窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）による大気汚染は、大気汚染防止法（昭和 43 年法律第 97 号）に基づき、工場・事業場の固定発生源に対する規制や自動車一台ごとの排出ガス規制により対策が実施されてきたが、モータリゼーションの進展等により自動車交通の集中する大都市地域を中心に厳しい状況で推移してきた。
- ・このような背景から、従来の対策だけでは環境基準の達成が困難な地域において、自動車から排出されるNO<sub>x</sub>の総量削減を図るため、「自動車NO<sub>x</sub>法」が特別措置法として制定され、平成 5 年 12 月に施行された。
- ・自動車NO<sub>x</sub>法に基づき国が定めた総量削減基本方針においては、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）の環境基準を平成 12 年度までにおおむね達成することを目標としていたが、当該目標の達成は極めて困難な状況であった。
- ・自動車NO<sub>x</sub>法に基づく対策は一定の効果があったものの、大気汚染の改善は十分ではないとして、対象物質（粒子状物質（PM））の追加や地域の拡大（名古屋市及びその周辺地域を追加）も盛り込んだ今後の対策の在り方が、平成 12 年 12 月に中央環境審議会において答申され、これを受けて自動車NO<sub>x</sub>法が改正され、平成 14 年 5 月に自動車NO<sub>x</sub>・PM法が施行された。

【参考資料 1-01：平成 12 年答申「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」概要】

- ・法律の改正に伴い、基本方針も変更され、目標は「NO<sub>2</sub>、浮遊粒子状物質（SPM）について、平成 22 年度までに環境基準をおおむね達成すること」と変更された。
- ・平成 12 年の答申からの中間点検として、大気汚染の状況、施策の進捗状況の点検評価や今後の対策の在り方について検討を行った平成 17 年 12 月の中間報告では、大気汚染の状況は全体として改善傾向が見られるものの、大都市圏を中心に環境基準を達成していない測定局が依然として残っていることが明らかとなった。
- ・さらに検討を進めて、今後の対策は、対策地域内全体の一律の対策強化に加えて、各々の局地の特性に対応した個別の対策を行うことを推進するような枠組みを制度化することを基本としつつ、流入車に対し、法においても一定の対策を講じるべきとの中央環境審議会の意見具申が平成 19 年 2 月になされたことから、これを受けて自動車NO<sub>x</sub>・PM法が改正され、平成 20 年 1 月に施行された。

【参考資料 1-02：平成 19 年意見具申「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」概要】

- ・前述の総量削減基本方針において、総量の削減に関する目標が平成 22 年度までとされており、また、平成 19 年の自動車NO<sub>x</sub>・PM法改正法附則第 2 条において、目

標の達成状況に応じ、法の規定に検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとされていることを踏まえ、平成 22 年 7 月、今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について、環境大臣から中央環境審議会に対する諮問が行われた。

【参考資料 1-03：平成 19 年改正法附則 2 条】

【参考資料 1-04：平成 19 年改正法附帯決議】

【参考資料 1-05：今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（諮問）】

【参考資料 1-06：今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（付議）】

- ・平成 23 年 1 月の中間報告では、総量削減基本方針の見直しについて検討を行い、これを受けて総量削減基本方針等の改正を行った。
- ・今回の答申では、平成 23 年 1 月の中間報告を踏まえつつ、改正法附則第 2 条の規定に基づき、制度全般にわたる検討を行い、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た。

【参考資料 1-07：今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（中間報告概要）】

【参考資料 1-08：「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」の変更の閣議決定等について】

【参考資料 1-09：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】

## 2 大気汚染の状況

### (1) NO<sub>x</sub> 及び SPM の環境基準達成状況

- ・平成 22 年度の対策地域における一般局の環境基準達成率は、NO<sub>2</sub>、SPM とともに 100%。自排局の環境基準達成率は NO<sub>2</sub> が 95.7%、SPM が 99%。
- ・測定局における NO<sub>2</sub>、SPM の環境基準達成率は、全体として改善傾向にあり、ここ数年継続して 90% を超えており、平成 22 年度における達成率はいずれも 95% を超えていることから、前回の目標であった「環境基準のおおむね達成」の目標は達成していると評価される。

【参考資料 1-10：自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法対策地域】

【参考資料 1-11：自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法の概要】

【参考資料 1-12：自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法対策地域における NO<sub>2</sub> 環境基準達成率の推移】

【参考資料 1-13：全国における NO<sub>2</sub> 環境基準達成率の推移】

【参考資料 1-14：自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法対策地域における SPM 環境基準達成率の推移】

【参考資料 1-15：全国における SPM 環境基準達成率の推移】

【参考資料 1-16：対策地域毎の NO<sub>2</sub> 年平均値の推移】

- ・しかしながら、NO<sub>2</sub> については環境基準の非達成局が引き続き存在していることに加え、年度によってその達成状況に変動があり、環境基準の達成を評価する 98%

値が基準の上限 0.06ppm 前後で推移するなど、環境基準が継続的・安定的に達成されているとは言い難い自排局も存在している。

- ・ NO<sub>2</sub> 濃度については、地域によっては従来の冬場ではなく、春から初夏にかけて高濃度日が増えやすくなるなどの出現時期の変化が指摘されている。また、NO<sub>2</sub> 濃度の年平均値の減少傾向は認められるものの、気象要因が 98% 値に与える影響が大きくなっている傾向が指摘されており、二次生成の影響も含めて高濃度日の出現状況を多角的に検討する必要がある。

【参考資料 1-17：NO<sub>2</sub> 年間 98% 値の上位測定局】

【参考資料 1-18：対策地域における NO<sub>2</sub> 月別平均値の推移】

- ・ SPM については、環境基準達成率が平成 16 年以降継続して 90% を超え、平成 21 年度には一般局、自排局とも初めて 100% となっているものの、平成 22 年度には自排局の達成率が 100% を下回るなど年度によって変動がみられ、環境基準が一定程度の期間にわたって継続的・安定的に達成されているかどうかについては、引き続き達成状況を監視した上で判断すべきと考えられる。
- ・ なお、自動車の走行量は、景気の動向によっても変動することから、環境基準の達成状況も景気の影響を受ける場合があると想定され、環境基準の継続的・安定的な達成を判断する際には、景気の影響についても留意が必要。

## (2) 非達成局の状況

- ・ 平成 22 年度における対策地域の NO<sub>2</sub> 非達成局は全て自排局であり、千葉県が 1 局、東京都が 3 局、神奈川県が 3 局、愛知県が 1 局、三重県が 1 局（埼玉県、大阪府及び兵庫県は全国で達成）。
- ・ 平成 21 年度に比べ、NO<sub>2</sub> 非達成局は 16 局から 9 局に減少し、濃度も減少。
- ・ 平成 22 年度における対策地域の SPM 非達成局は全て自排局であり、神奈川県が 1 局、兵庫県が 1 局。
- ・ 神奈川県の 1 局については平成 18 年度以来 4 年ぶり、兵庫県の 1 局については平成 19 年度以来 3 年ぶりの非達成。
- ・ NO<sub>2</sub> 環境基準の非達成局等の状況に関し、中間報告策定時に各都府県からヒアリングを行ったところ、交通量が多い、大型車混入率が高いといった自動車からの排出量が絶対的に多いという要因のほかに、地形、道路構造、周囲の建築物等により局地的に汚染物質が滞留しやすくなっている地域特性が環境基準の達成に大きく影響している場合もあると考えられる。
- ・ SPM 環境基準の非達成の理由としては、黄砂の影響も考えられる。

## (3) 大気環境状況の将来予測

- ・ 平成 23 年度環境省調査において、対策地域を有する 8 都府県が総量削減計画に記載する NO<sub>x</sub> 及び PM の総量を算定する際の参考として、大気環境シミュレーション手法により、平成 27 年度及び平成 32 年度の測定局並びに平成 32 年度の道路沿道の濃度予測評価を実施。
- ・ 測定局については、平成 27 年度に NO<sub>2</sub> が 5 局非達成、SPM が全局達成。平成 32

年度にNO<sub>2</sub>が1局非達成、SPMIは全局達成。

- ・道路沿道については、平成32年度にNO<sub>2</sub>が約17万地点のうち135地点（約0.1%）非達成、SPMIは全地点で達成。
- ・今般のシミュレーションにおいても、道路沿道の非達成地点が同じ道路沿いで出現しており、道路沿いにNO<sub>2</sub>の高濃度域が広がっている局地があると予測された。なお、ここでの将来予測は、道路ネットワークの整備、空港・港湾の機能拡充、大規模都市再開発等による交通流の変化や交通量の局地的な増加は見込んでおらず、そのような変化が想定される場合には、その影響について考慮しておく必要がある。

【参考資料1-19：NO<sub>2</sub>及びSPMIに係る大気環境予測結果】

### 3 自動車排出ガス対策の実施状況と評価

#### (1) 自動車NO<sub>x</sub>・PM法の施行状況

- ・8都府県が総量削減計画において示していた平成22年度のNO<sub>x</sub>及びPMの削減目標量と実績排出量を比べると、一部で目標量を超過しているものの、8都府県合計で窒素酸化物については、基準年度を100としたときの削減後の目標量49.8に対して平成22年度の実績が45.1となり、粒子状物質については、削減後の目標量15.9に対して平成22年度の実績が13.6となっており、削減目標量を達成している。

【参考資料1-20：総量削減計画に定める目標量及び実績】

- ・特定事業者から提出される使用管理実績報告書によれば、近年8都府県におけるNO<sub>x</sub>及びPMの排出量は減少傾向にある。また、大阪府では、使用管理実績報告書を取りまとめて公表しており、同様に特定事業者が排出するNO<sub>x</sub>・PMは大幅に削減されているとの結果となっている。

【参考資料1-21：自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づく特定事業者の取組み（大阪府）】

- ・車種規制により、同じ地方公共団体であっても対策地域外に比べて対策地域内の車両の代替が進んでいる。

【参考資料1-22：八都府県における車種規制対象車種の排出基準適合率の推移】

- ・重点対策地区の指定の制度については、平成19年の意見具申を受けた自動車NO<sub>x</sub>・PM法の改正により設けられたものの、制度が活用されていない状況を受け、平成23年の中間報告を踏まえた総量削減基本方針の見直しにおいて、運用の改善を図ったところ。

#### (2) 地方公共団体における取組

- ・首都圏の1都3県及び兵庫県においては、これまでに、条例によりPMやNO<sub>x</sub>の排出抑制を目的とする走行規制を実施。
- ・大阪府では、大阪府生活環境の保全に関する条例により、荷主・運送事業者・行政等の連携した取組により、非適合車の府内の対策地域への発着を禁止する流入規制を実施するとともに、基準適合車にステッカーの貼付を義務付けているところ。更なる取組として、条例による流入車規制の適合車使用命令を受けた者についての氏

名等公表規定の追加を検討中。

【参考資料 1-23：流入車規制に係る適合車の使用義務について（大阪府）】

【参考資料 1-24：流入車規制違反に係る公表規定の追加について（大阪府）】

- ・川崎市においては、平成 22 年 4 月より「エコ運搬制度」を施行。その結果、平成 18 年度に開始した「かわさきエコドライブ宣言」の登録事業所数が、エコ運搬制度前の 565 事業所（平成 21 年 12 月）から開始後（平成 23 年 12 月）には 1669 事業所と 3 倍に増加し、要請を受けた運送事業者はエコドライブや低公害車の優先配車などをより積極的に実施との結果。更なる取組として、平成 24 年 4 月から「かわさき自動車環境対策推進協議会」を設置し、事業者等が「行動計画」を自ら作成することで、自主的な取組を推進している。

【参考資料 1-25：エコ運搬制度の普及について（川崎市）】

【参考資料 1-26：かわさき自動車環境対策推進協議会について（川崎市）】

- ・愛知県・名古屋市・岡崎市においては、平成 22 年 8 月から、要綱により、運送事業者等に対して適合車の使用やエコドライブの実施を、荷主・旅行者に対して環境に配慮した運送の要請・確認を、それぞれ求めている。

【参考資料 1-27：貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱について（愛知県）】

【参考資料 1-28：「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に基づく事務所からの報告結果について（愛知県）】

### （3）自動車単体対策の進展

- ・新車に対する排出ガス規制については、逐次強化を行ってきており、平成 21 年 10 月（ポスト新長期規制）からは、ディーゼル車について PM を実質ゼロとする「PM フリー化」を実施している。また、中環審第十次答申（平成 22 年 7 月）において、ディーゼル重量車について試験方法を変更するとともにエンジン冷却時試験を追加し NO<sub>x</sub> 許容限度目標値をポスト新長期規制より約 4 割削減する次期排出ガス規制を平成 28 年から実施することとされている。

【参考資料 1-29：ディーゼル重量車規制強化の推移】

【参考資料 1-30：次期排出ガス規制目標値について】

- ・低公害車の普及については、大気汚染対策の観点に加え、地球温暖化対策の観点からも普及促進が位置付けられており、低公害車の台数は全国で年間約 140 万台、八都府県で年間約 80 万台の順調な増加を続けている。

【参考資料 1-31：全国における低公害車普及台数の推移】

【参考資料 1-32：八都府県における低公害車普及台数の推移】

【参考資料 1-33：八都府県における低公害車用燃料供給施設数】

【参考資料 1-34：八都府県における低排出ガス区分別低排出ガス車保有台数の推移】

### （4）自動車の利用に係る対策の進展

- ・エコドライブについては、平成 16 年度から平成 22 年度まで環境省等が実施していたエコドライブコンテストでは、参加事業所数が約 290 事業所から約 1.2 万事業所に、参加車両数が約 1.9 万台から約 31.5 万台に増加し、普及が図られている。また、乗用車で、燃費計などのエコドライブツールを搭載する車種が急速に増加しており、現状では新車の約 76%の車種に搭載されている。

【参考資料 1-35：エコドライブコンテストの実施状況等について】

【参考資料 1-36：エコドライブツールの普及】

- ・高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems の略称）については、これまで官民が連携協力して取組が進められてきたが、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部において、平成 23 年 8 月、ITS に関するロードマップが策定された。このうち、グリーン ITS では、ITS による様々な道路交通情報を活用することによって、渋滞対策のみならず、交通信号制御の高度化、交通施策の評価等、広く交通に係る諸課題に適切に対応できる可能性があることから、プローブ情報を始めとする道路交通情報の活用の効果について検証等を行うこととしている。

【参考資料 1-37：高度道路交通システム（ITS）について】

【参考資料 1-38：ITS に関するロードマップ（抄）】

#### 4 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方

##### (1) 自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に基づく対策

- ・大気環境の状況としては、非達成局が引き続き存在するなど、環境基準が継続的・安定的に達成されているとは言い難い状況であるものの、対策地域内の測定局における NO<sub>x</sub> 及び PM に係る環境基準達成率は全体として改善傾向にある。
- ・前述のとおり、総量削減計画、特定事業者からの自動車使用管理計画や車種規制など自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に基づく各種施策については、自動車単体対策や自動車の使用に係る対策、地方公共団体における各種取組と相俟って、NO<sub>x</sub>・PM の排出量の減少に寄与している。したがって、自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に基づくそれらの施策は、全体的に機能しているといえる。
- ・他方、局地では環境基準が達成されない地域が見受けられるところであるが、環境基準が達成されない要因は、局地により異なり、都市部局との連携が必要となる場合も想定されることに加え、地方公共団体における関係者の自主的な取組を推進するような新たな取組も出てきており、局地の状況に即した取組が進められている。
- ・したがって、引き続き NO<sub>x</sub>・PM を削減することが必要であり、NO<sub>x</sub>・PM 対策を引き続き強力に推進していく必要がある。具体的には、現時点では引き続き現行の自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に基づき、対策地域内全体を対象とした現行の各種対策を基本としつつ、情報共有による関係者間の協力の促進等のソフト面の取組を含め、各々の局地の特性に応じた局地汚染対策等を充実させることが必要。
- ・なお、重点対策地区の指定の制度については、平成 23 年の中間報告を受けた総量削減基本方針において運用の改善を図ったところであり、環境基準の達成に向けた枠組みや手法が多様化している状況も考慮しつつ、制度や運用を注視していく必要が

ある。

- ・平成 27 年度の中間評価にあたり、目標である「測定局における環境基準の達成をできるだけ図る」がどの程度達成されているのかを踏まえ、制度や運用の在り方を含めて検討する必要

## (2) 自動車NO<sub>x</sub>・PM法及び総量削減基本方針に定める施策の推進

### ① 基本的な考え方

- ・平成 23 年 3 月に見直した総量削減基本方針では、平成 32 年度までに対策地域内におけるNO<sub>2</sub>及びSPMIに係る環境基準を確保することとし、平成 27 年度までに、すべての監視測定局におけるNO<sub>2</sub>及びSPMIに係る環境基準を達成するよう最善を尽くすこととされた。
- ・国及び各都府県では、対策地域全体における環境基準の確保に向けて、現行の制度の下で実施可能な対策をできる限り充実させるとともに、短期的な改善が困難と想定される非達成の地域については、高濃度の出現状況やその要因の調査・解析、より実効性の高い対策の検討等を並行して行い、中・長期的な対策を含めた総合的な施策の検討を進める。さらに、平成 27 年度の中間評価に基づき、対策の強化を含めた追加的な施策の必要性を検討する。
- ・対策地域内全体を対象とした現行の各種対策が施策のベースであり、これに加えて、各々の局地の特性に応じた局地汚染対策、及び対策地域外からの流入車対策を検討することが重要。
- ・また、これらの施策等を効果的に進めていく上で、情報共有による関係者間の協力の促進等、連携強化策等のソフト面での取組が極めて重要。

### ② 局地汚染対策

#### 1) 局地汚染対策の進め方

- ・局地汚染対策は、非達成局周辺のみでの対策では効果が限定的であることから、汚染の広がりや原因を十分考慮して、合理的な範囲の局地全体を網羅する対策とすることが重要。
- ・それぞれの局地において、大気汚染物質が高濃度となる時期や気象条件等に関する知見が得られてきていることから、対策によっては、それらを踏まえて期間や時期を限った取組が有効。
- ・また、重点対策地区について局地汚染対策を進める上でより活用しやすいものとなるよう、平成 23 年 3 月の総量削減基本方針の見直しの際に、重点対策地区において指定する区域についても見直しを行ったところであり、今後、環境基準の非達成となる区域における環境基準の達成のため、地域の実情に応じて重点対策地区の指定を活用することが必要である。

#### 2) 関係者との連携強化

- ・前述のとおり、対策地域のNO<sub>2</sub>の環境基準が達成できない測定局等については、交通量が多い、大型車混入率が高いといった自動車からの排出量が絶対的に多いこ

とが要因とされる場合と、それに加えて、地形、道路構造、周囲の建築物等により局地的に汚染物質が滞留しやすくなっている地域特性が環境基準の達成に大きく影響している場合もあると考えられる。

- ・したがって、局地汚染対策については、局地ごとに環境基準を達成できない要因を分析し、局地の特性に即した実施可能かつ効果的な対策を選んで実施することが必要である。
- ・特に、地形等の地域特性が環境基準の達成に大きく影響していると推測される局地については、当該箇所の再開発等が行われる時点までその達成が困難である可能性がある。そのような局地については、大気汚染物質が高濃度となっている要因を分析し、地域特性が大きく影響していると考えられる場合には、当該箇所の再開発等が行われる際に、環境改善のための適切な対策が執られるよう、都市部局等とも十分に連携する必要がある。
- ・また、新たに大気環境状況が悪化する地点が発生しないよう、主要幹線沿線の再開発等に当たっては、必要に応じて、シミュレーション等により環境の観点からの検討を十分に行うことが必要。

### 3) 情報共有による関係者の協力促進

- ・NO<sub>x</sub>、PMによる大気汚染の状況が全体として改善傾向に向かい、限定された局地における環境基準の達成が課題となっている。この局地の対策を進める上で、規制ではなく、大気汚染の状況に関する情報を共有することにより、関係者の自発的な協力を求める手法が重要な役割を果たすことが期待される。
- ・例えば、神奈川県では、非達成局でNO<sub>2</sub>が高濃度となると予測される場合に、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛等の協力をメールやラジオを通じて呼びかけるという取組が実施されている。

【参考資料 1-39：産業道路の二酸化窒素情報の配信について（神奈川県）】

- ・また、ITSによる道路交通情報の提供、プローブ情報の活用、運送車両の運行管理システムの向上と相互連携等により、よりきめ細かく局地汚染に配慮した道路利用・自動車利用への誘導効果が期待できる。
- ・例えば、家用の乗用車については、走行経路の選択等で柔軟な対応が比較的容易であるものの、その働きかけや実行を確保することが困難であることから、高濃度の汚染が予想される時期に、当該地域の大気汚染状況等の適切な情報をITSで提供することにより、その地域の走行を回避してもらうことができれば、交通流の円滑化につながり、走行を回避しづらい営業用トラック等からの排出抑制も合わせた効果が期待できる。
- ・このようなITS技術による道路交通情報の共有を通じた関係者の協力促進には様々な可能性があり、自動車の利用者の理解と協力を得られるよう、効果的な情報発信の手法等につき、更なる検討が必要。

### 4) ロードプライシング

- ・ロンドン、シンガポール等で交通量抑制のため導入がなされているロードプライシ



ングや、首都高速道路や阪神高速道路の一部区間で実施されている、住宅地域の沿道環境を改善するため、有料道路の料金格差を利用して住宅地域に集中した交通を湾岸部等に転換するいわゆる「環境ロードプライシング」の結果を踏まえ、交通流の迂回等による他の地区の大気環境への影響について留意しつつ、局地汚染対策が必要な地域の環境改善につながるロードプライシングの可能性やその効果的な在り方について十分に研究する必要。

【参考資料 1-40：ロードプライシング制度の在り方に関する報告書について】

### ③ 流入車対策

- ・流入車対策としては、これまでの地方公共団体の取組により、発着地である対策地域内の荷主の協力等を通じて、一定の成果が得られていることを踏まえて、こうした取組を促進するような対策が重要。

【参考資料 1-41：八都府県の対策地域内を走行する車両に占める流入車の割合等】

- ・例えば、大阪府では、平成 21 年 1 月から、「大阪府生活環境の保全等に関する条例」に基づき、対策地域への流入車規制を実施し、条例違反者に対しては車種規制適合車等の使用命令を発すること等としているが、現在、この使用命令を受けた者について、氏名等を公表できるように条例を改正する方向で調整しており、これにより使用命令の実効性を高めること等が期待される。
- ・その際、関係する事業者の協力を得て、ステッカー制度も活用しつつ、対策地域内の事業者における、非適合車の不使用の徹底、ポスト新長期規制適合車等の使用の奨励を更に図ることが重要。

### ④ 対策地域全般に係る対策

- ・今後は、ポスト新長期規制適合車への転換により大きな改善効果が見込まれるため、対策地域内を走行する車両について、一層の普及を促進する支援措置が必要。また、ハイブリッド自動車等の低公害車の普及も有効であり、これを促進する支援措置も併せて必要。さらに、中長期的には「今後の自動車排出ガス低減対策の在り方について（第十次答申）」で示された、ディーゼル重量車の新たな排出ガス許容限度目標値を達成する車両のできるだけ早期の市場投入・普及を支援する取組も重要。
- ・荷主、物流事業者によるサプライチェーン全体としての取組により、モーダルシフト、共同輸配送等の物流の効率化、関係者全体でのエコドライブの推進等に、具体の成果を上げている事例もあり、このような取組を奨励し、拡げていくことが重要。また、荷物の発送側と受取側の双方が、環境面に配慮した配送を意識することが重要であり、直接調達する物品等にとどまらず、調達した物品等を輸送する際に、低燃費・低公害車による納入や納入量に応じた適切な大きさの自動車の使用を求めることなど、契約に基づく事業の実施に際しても配慮を徹底して求めていくことが重要。

- ・エコドライブについては、コンテスト等の継続的な実施や、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り、このような取組を継続的に実施・発展させることも重要。また、自動車メーカーでも、乗用車で、燃費計などのエコドライブ支援ツールを搭載する車種が急速に増加しており、現状では新車の約76%の車種に搭載されている。こうしたエコドライブ支援ツールを搭載することも、エコドライブの自発的な取組に資するものと考えられる。さらに、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取組も求められる。

【参考資料 1-42：グリーン・エコプロジェクト活動実績報告（東京都トラック協会）】

【参考資料 1-43：グリーン物流への取組（イオングローバルSCM株式会社）】

【参考資料 1-44：求荷求車情報ネットワークWebKIT（全日本トラック協会）】

#### ⑤ その他

- ・今後の対策は、場所ごとに条件の異なる局地における対策に、より重点を置くこととなるため、その特性に応じたきめ細かな対策への関係者の理解を求め、実効性の高い対策を講じていくためには、これまで実施してきたナンバープレート調査等の詳細調査の継続を図りつつ、局地汚染の状況・要因の解析、シミュレーション等の調査の精度を高め、充実を図ることが必要。
- ・各都府県の総量削減計画が策定されるまでの間、改定された基本方針に沿って、関係者による対策が継続されることが必要。

### (3) 新しい地域パートナーシップによる取組の推進

- ・平成22年1月、中央環境審議会答申「今後の効果的な公害防止の取組促進方策の在り方について」において、一部の大企業で排出基準超過等の不適正事案がみられ、事業者と地方公共団体の双方で公害防止業務の位置付けが相対的に低下している状況を踏まえ、公害防止の新たな手法として、地域における情報共有を進め、事業者・地域住民・地方公共団体の相互信頼に基づく取組を行うことが期待された。これを受けて、平成24年6月、環境省が策定した「新しい地域パートナーシップによる公害防止取組指針」は、「公害のない、よりよい環境を目指した地域づくり」に向けた地域社会の連携の望ましい在り方を示すものであり、当該理念は、答申の背景となった不適正事案の防止のための取組だけでなく、NO<sub>x</sub>・PMの削減施策においても重要である。
- ・特に、局地対策にあたっては、事業者がNO<sub>x</sub>・PM法を遵守し、国及び地方公共団体が規制・指導・監視を行うという従来の体制に加えて、自家用乗用車の使用者としての住民、運送事業者に運送を依頼する荷主、集客施設等、自動車の交通需要を生じさせる程度の大きい用途に供する建物の設置者といった、NO<sub>x</sub>・PM法で直接的には規制されていない主体による取組が重要になってくる。

- ・このような主体の取組を推進するためには、地域におけるNO<sub>x</sub>・PMIによる大気汚染の状況に関する情報提供等を通じ、各主体の問題意識を高め、自発的な協力を求めることが重要。前述のとおり、神奈川県では、非達成局でNO<sub>2</sub>が高濃度となると予測される場合に、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛等の協力をメールやラジオを通じて呼びかけるという取組が実施されている。
- ・また、運送事業者については、従来からの主体である特定事業者のみならず、運送事業者全体での自主的な取組を促進するため、グリーン経営認証制度等の推進により、荷主がより環境に配慮した取組を行っている運送事業者を選びやすくすることが考えられる。加えて、グリーン物流パートナーシップ会議における取組等を参考に、荷主との連携・協力体制を視野に含めた形で自主的な取組を促進する方策も考えられる。
- ・また、局地対策においては、地形、道路構造等により局地的に汚染物質が滞留しやすくなっている地域特性の影響も指摘されている。このような局地については、当該箇所の開発等が行われる際に、第四次環境基本計画にも記載しているとおり、大気汚染等の低減を可能にする環境的に持続可能な都市・交通システムを実現するという観点から、都市部局や道路管理者、交通管理者、地域住民といった多様な関係者が協力して「まちづくり」を行っていくことが必要。
- ・こうした多様な主体を取り込む取組については、対策地域を有する地方公共団体間で、効果的な取組についての情報を共有し、それぞれの局地の地域特性を踏まえた効果的な施策に役立てることが重要。

【参考資料 1-45：新しい地域パートナーシップによる公害防止取組指針】

## 5 その他の留意事項

### (1) 汚染状況等の解析・予測・評価について

- ・4に記載した取組を進めていくためには、NO<sub>x</sub>の高濃度日の出現状況及び局地の状況を含めた汚染状況や要因の解析、より適切な将来予測、対策効果の予測・評価等が不可欠であることから、それらの目的や局地の状況等に応じた適切な手法を検討することが必要。

### (2) ITS技術の活用

- ・タクシー、バス、運送事業者等の民間事業者やマイカーからのプローブ情報を活用した高度な道路交通情報、自動運転、隊列走行技術、次世代物流技術等、様々なITS技術に係る研究・開発が推進されている。また、平成23年8月に策定されたITSに関するロードマップに基づくグリーンITSに関する検証等が進められているところであり、これらITSによる道路交通情報の活用により、渋滞の解消やこれに伴う交通流の円滑化が図られることから、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>の削減とともに、自動車排出ガス総合対策への活用にも大きな可能性がある」と期待され、将来的にはこれらの積極的な活用を図ることが重要。

### (3) 微小粒子状物質について

- ・ PM<sub>2.5</sub>の環境基準が平成21年9月に設定され、平成24年2月に平成22年度の測定結果が取りまとめられた。
- ・ 有効測定局は一般局34局、自排局12局の合計46局、うち達成局は一般局で11局、自排局で1局となっている。
- ・ 有効測定局数が十分でないことから、今後、全国的な濃度状況を把握するため、早急な測定体制の整備や成分分析を実施し、それらのデータを活用して発生源の把握や生成機構の解明等を進める。
- ・ 現状では発生源に自動車などの程度寄与しているのか不明確であることから、当面は、これまで実施してきたPM全体の削減対策を着実に進めるとともに、PM<sub>2.5</sub>の自動車からの排出実態等の知見の蓄積に努めることが必要。

【参考資料 1-46：微小粒子状物質に係る環境基準の設定について（抄）】