

# 「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について (最終報告案)」 参考資料目次

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	p.3
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	p.4
1-03	平成 19 年改正法附則 2 条	p.5
1-04	平成 19 年改正法附帯決議	p.6
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）	p.8
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）	p.9
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）	p.10
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	p.12
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	p.14
1-10	自動車NO <sub>x</sub> ・PM法対策地域	p.29
1-11	自動車NO <sub>x</sub> ・PM法の概要	p.30
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	p.31
1-13	全国におけるNO <sub>2</sub> 環境基準達成率の推移	p.32
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	p.33
1-15	全国におけるSPM環境基準達成率の推移	p.34
1-16	対策地域毎のNO <sub>2</sub> 年平均値の推移	p.35
1-17	NO <sub>2</sub> 年間98%値の上位測定局	p.36
1-18	対策地域におけるNO <sub>2</sub> 月別平均値の推移	p.37
1-19	NO <sub>2</sub> 及びSPMに係る大気環境予測結果	p.38
1-20	総量削減計画に定める目標量及び実績	p.47
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）	p.48
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	p.50
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）	p.51
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）	p.55
1-25	エコ運搬制度の普及について（川崎市）	p.57
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）	p.58
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）	p.59

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）	p.65
1-29	ディーゼル重量車規制強化の推移	p.67
1-30	次期排出ガス規制目標値について	p.68
1-31	全国における低公害車普及台数の推移	p.69
1-32	八都府県における低公害車普及台数の推移	p.70
1-33	八都府県における低公害車用燃料供給施設数	p.71
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	p.72
1-35	エコドライブコンテストの実施状況等について	p.73
1-36	エコドライブツールの普及	p.74
1-37	高度道路交通システム（ITS）について	p.75
1-38	ITSに関するロードマップ（抄）	p.78
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）	p.85
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	p.87
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	p.89
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）	p.90
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）	p.107
1-44	求荷求車情報ネットワークWebKIT（全日本トラック協会）	p.112
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	p.118
1-46	微小粒子状物質に係る環境基準の設定について（抄）	p.121
2	自動車排出ガス対策の実施状況について	p.122

■ 「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」 概要

平成 12 年 12 月 中央環境審議会答申

【状況・評価】

- 平成 12 年度末までに二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) に係る大気環境基準を概ね達成するという目標の達成は、きわめて困難。
- 自動車 NO<sub>x</sub> 法に基づく対策により一定の効果があつたが、大気汚染の改善は十分でなく、同法を見直し、強力な対策の推進が必要。

【今後の対策のあり方】

- 粒子状物質 (PM) を対象に加え、早急に削減のための対策を実施していく必要がある。
- 特定地域に名古屋市及びその周辺地域を追加すべき。
- 目標は、NO<sub>2</sub> については環境基準の概ね達成、PM については可能な限りの排出量削減とすべき。達成期間は 10 年程度が妥当。また、達成状況の中間点検を行うため、中間目標を設けることも必要。
- 車種規制について、対象にディーゼル乗用車を追加すべき。また、排出基準値を強化すべき。
- 事業者に対して自動車利用管理計画の策定を義務づけるべき。

■ 「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」 概要

平成 19 年 2 月 中央環境審議会意見具申

【状況・評価】

- 平成 17 年度を基準年とするシミュレーションモデルを用いて将来推計を行った結果、平成 22 年度には、対策地域全体ではおおむね環境基準を達成すると見込まれる。
- しかし、交通量の極めて多い道路が交差したり重層構造になっていたりする地点などで、NO<sub>2</sub>の環境基準が非達成となると見込まれ、平成 22 年度では、中位ケース（現状傾向維持）で 11 箇所、高位ケースで 15 箇所が非達成になると見込まれる。

【今後の対策のあり方】

- 環境基準未達成の測定局は、主要幹線道路の沿道の交差点付近が多く、複数の道路が重層的に配置され、特に交通が集中する等のいわゆる「局地」である。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が基本となる。
- また、「局地」においては対策地域全体よりも流入車の割合が高いこと等から、条例などによる独自の取組に加え、法においても流入車に対し一定の対策を講じるべき。

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（平成4年法律第70号）の一部を改正する法律附則（平成19年法律第50号）  
（抜粋）

（検討）

第二条 政府は、窒素酸化物総量削減基本方針において定める窒素酸化物対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する目標及び粒子状物質総量削減基本方針において定める粒子状物質対策地域における自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する目標の達成状況に応じ、この法律による改正後の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する。

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の一部を改正する法律案に対する附帯決議

平成十九年四月十三日

衆議院環境委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

- 一 大都市地域における自動車排出窒素酸化物等による局地的な大気汚染により、環境基準が長期にわたり未達成であることから、早期にすべての地点で環境基準が達成できるよう、自動車交通量の抑制を図るための有効な施策の早期導入を検討すること。
- 二 対策地域に流入する排出基準非適合車は、対策地域の周辺のみならず全国各地より流入している現状を踏まえ、対策地域内を走行する排出基準非適合車の走行抑制が効果的に行われるよう、容易に排出基準適合車であるか否かを確認できるステッカー制度等の早期導入を検討すること。
- 三 重点対策地区の指定に当たっては、社会情勢、経済情勢の変化等により環境基準の達成が危ぶまれる地域を幅広く積極的に指定していくよう適切な助言を行うこと。
- 四 重点対策計画の策定・実施に当たっては、交通流の円滑化対策、交通量の抑制対策のみならず、交差点改良、道路拡幅、立体化、環境施設帯・植樹帯の設置などの道路構造対策等、さらには都市構造の改善も含んだ抜本的、総合的なものとするため、関係地方公共団体及び道路管理者等と緊密に連携して実施するよう、都道府県知事に対し適切に助言すること。
- 五 貨物自動車運送事業者に対策地域外から対策地域内への運送を行わせる荷主等に対しては、自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制に積極的に努めるよう、促すこと。また、都道府県知事は、特定建物の設置者に対して、その維持及び運営に当たり、自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制について適正な配慮がなされることとなるよう、的確に要請等を行い、必要な場合には積極的に報告を求めるよう、都道府県知事に対して適切に助言すること。
- 六 自動車走行量の抑制及び総量排出削減のための交通流対策や、道路構造対策及び都市構造対策等の施策の推進に当たっては、地球温暖化の防止等のための二酸化炭素の排出削減の観点も踏まえ、関係各省の連携の下で総合的かつ抜

本的な対策の実施に努めること。

七 総量削減基本方針の改定に当たっては、既に実施されている施策の施行状況が十分に点検・分析されていない状況等にかんがみ、地方公共団体、市民団体及び貨物自動車運送業界等からの意見も踏まえ、関係者による実効ある対策を実施することを促し、かつ、実施した施策の効果を十分に点検・検討することを促すものとなるよう創意工夫すること。

八 国は、地方公共団体が条例において独自に実施している排出基準非適合車の流入規制等の取組を十分尊重するとともに、地方公共団体が行う対策に対し積極的な支援・協力を行うよう努めること。

九 浮遊粒子状物質の中でも特に粒径の小さい、いわゆるPM<sub>2.5</sub>については、健康影響が指摘され、既に諸外国において環境基準が設定されていること等の状況を踏まえ、諸外国における科学的知見や基準の設定状況も参考にしつつ、国内の健康影響に関する知見をとりまとめ、早期に環境基準の設定を行うこと。

十 「局地的大気汚染の健康影響に関する疫学調査（そらプロジェクト）」の着実な実施、かつ、その調査結果の速やかな評価・解明を図り、その結果に基づき、必要な措置を速やかに講ずること。

諮 問 第 2 8 5 号

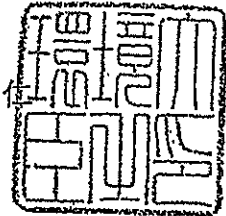
環水大自発第100726002号

平成 22 年 7 月 26 日

中央環境審議会会長

鈴木基之殿

環 境 大 臣  
小 沢 鋭 佳



今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（諮問）

下記の理由により、今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について、貴審議会の意見を求めます。

（諮問理由）

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（平成4年法律第70号。以下「法」とする。）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（平成20年環境省告示第4号）においては、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に関する目標が平成22年度までとされており、また、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の一部を改正する法律（平成19年法律第50号）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。

このような状況を踏まえ、今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について、貴審議会の意見を求めるものである。





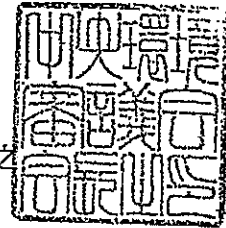
参考資料1-6

中環審第562号

平成22年7月26日

中央環境審議会大気環境部会  
部会長 坂本 和彦 殿

中央環境審議会  
会長 鈴木 基之



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22年7月26日付け諮問第285号、環水大自発第100726002号をもって環境大臣より、当審議会に対してなされた標記諮問については、中央環境審議会議事運営規則第5条の規定に基づき、大気環境部会に付議する。

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）

1. 大気汚染の状況

(1) 二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) 及び浮遊粒子状物質 (SPM) の環境基準達成状況

- ・ 測定局におけるNO<sub>2</sub>及びSPMの環境基準達成率は、ここ数年継続して90%を超えており、総量削減基本方針における「環境基準のおおむね達成」の目標は達成していると評価。
- ・ しかし、NO<sub>2</sub>は、大都市圏の自排局を中心に環境基準を達成していない測定局が引き続き存在し、継続的・安定的な達成とは言い難い自排局も存在。また、SPMは、平成21年度には初めて全測定局で環境基準を達成したが、その継続的・安定的な達成の判断には、引き続き監視が必要。

(2) 大気環境状況の将来予測

- ・ 環境省の調査結果によれば、現行対策を継続的に行うだけでは、平成32年度においてもNO<sub>2</sub>の環境基準超過地点が残るものと予測。

(3) 自排局周辺等の汚染の状況

- ・ 自排局の周辺にNO<sub>2</sub>の高濃度域がある程度の広がりを持って存在する局地もあると見込まれることから、対策地域における環境基準の達成は、それぞれの局地の特性を踏まえ、汚染の広がりを考慮した評価が必要。

2. 総量削減基本方針の見直しの在り方

(1) 窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) 及び粒子状物質 (PM) 対策の継続の必要性

- ・ NO<sub>2</sub>及びSPMの環境基準が継続的・安定的に達成されているとは言い難い状況にあることから、平成23年度以降も対策の継続が必要であり、そのための総量削減基本方針の見直しが必要。

(2) 総量削減基本方針に定める目標の見直し

① 目標内容

- ・ 自動車NO<sub>x</sub>・PM法の目的を踏まえ、測定局における継続的・安定的な環境基準の達成に加えて、対策地域全体としての環境基準達成を念頭に、「対策地域における大気の汚染に係る環境基準の確保」とする。

② 目標期間

- ・ 対策地域全体の環境基準確保の目標期間は10年（平成32年度）とするが、5年目（平成27年度）までに測定局における環境基準の達成をできる限り図る。
- ・ 5年目における目標の達成状況につき中間評価を実施することにより、極力早期に対策地域全体における環境基準の確保を目指す。

(3) 総量削減基本方針に定める施策等の見直し

① 基本的な考え方

- ・ 測定局における5年以内の環境基準達成に向けて、重点対策地区に係る制度の活用を含めて、現行制度の下で実施可能な施策をできる限り充実。

## 参考資料1-7

- ・対策地域全体における10年以内の環境基準の確保に向けて、短期的な改善が困難と想定される非達成局については、要因の調査・解析とともに、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を検討。
- ・5年目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。

### ②局地汚染対策

#### 1) 局地汚染対策の進め方

- ・非達成局周辺のみでの対策では効果が限定的であり、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しうるものとするのが重要。

#### 2) 重点対策地区の見直し

- ・重点対策地区の範囲については、非達成局の周辺にも汚染の広がりが見込まれる局地があることを踏まえ、総量削減基本方針における「交差点近傍」の例示について、知事が地域の状況や特性に応じ必要と考える合理的な範囲を指定できるように見直すことが必要。

#### 3) 都市部局等との連携

- ・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局地については、当該箇所の開発等が行われる際に、環境改善のための適切な対策が取られるよう、都市部局等との十分な連携が必要。

#### 4) 情報共有による関係者の協力促進

- ・関係者の自発的な協力を求める手法（汚染が予測される時期・場所での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呼びかけなど）が重要。
- ・高度道路交通システム（ITS）を活用した情報共有による関係者の協力促進には様々な可能性があり、効果的な情報発信の手法等のさらなる検討が必要。

#### 5) ロードプライシング

- ・短期的な環境改善が困難と想定される非達成局の周辺等で、当該地区の改善につながるロードプライシングの有効性について、さらに研究が必要。

### ③流入車対策

- ・条例等による対策地域内の荷主の協力等が一定の成果を上げていることを踏まえて、優良な取組について情報を共有し、他の地域に拡げていくことが重要。
- ・適合車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と、ポスト新長期規制適合車等の使用の奨励をさらに図ることが重要。

### ④対策地域全般に係る対策

- ・ポスト新長期規制適合車、ハイブリッド自動車や天然ガス自動車等の低公害車の一層の普及を促進する支援措置が必要。
- ・運送事業者によるエコドライブ等の取組や、荷主によるサプライチェーン全体としてのモーダルシフト、共同輸配送等の物流の効率化等の取組を奨励し拡げていくことが重要。
- ・エコドライブは、コンテスト等により事業者の自発的な取組を継続的に実施・発展させることが重要。

### ⑤その他

- ・新たな総量削減計画が策定されるまでの間、改定された次期総量削減基本方針に沿って、関係者による対策が継続されることが必要。

**報道発表資料**

平成23年3月25日

**「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(お知らせ)**

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が、自動車NOx・PM法に基づく総量削減基本方針の見直しに関する中間報告を平成23年1月に取りまとめたことを受け、同基本方針の変更とこれに伴う同法施行令の一部を改正する政令が、本日閣議決定されました。

また、あわせて同法施行規則の一部を改正する省令を制定します。

## 1. 背景・経緯

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NOx・PM法」という。)第6条及び第8条の規定に基づき定められた総量削減基本方針は、平成22年度までを目標としていました。

この総量削減基本方針の見直し等を行うため、環境大臣から中央環境審議会に対し平成22年7月26日に「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について」が諮問され、自動車排出ガス総合対策小委員会(委員長:大聖泰弘 早稲田大学大学院教授)において検討を開始し、平成23年1月に、総量削減基本方針の見直しについて、「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)」を取りまとめました。

当該中間報告を受け、総量削減基本方針の変更とこれに伴う自動車NOx・PM法施行令の一部を改正する政令が本日閣議決定されました。また、あわせて同法施行規則の一部を改正する省令を制定します。

## 2. 総量削減基本方針の変更の概要

## (1) 総量の削減に関する目標について

- 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。

## (2) 局地汚染対策の推進について

- エコドライブの実施、高度道路交通システム(ITS)の活用を含む総合的な対策を関係者の連携の下で進める。
- 重点対策地区は地域の状況や特性に応じた合理的な範囲を指定する。

## (3) その他

- ポスト新長期規制適合車の早期普及を図る。
- 国及び地方公共団体等は、調達した物品等を輸送する際に低公害車の使用等に努める。
- 広報活動等を通じた国民の理解の促進、ITSの活用等による効果的な情報の発信の研究を行う。
- 国及び地方公共団体は、道路管理者、交通管理者、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等と、局地汚染対策のために協力する体制の構築等の連携を図る。

## 3. 自動車NOx・PM法施行令の一部を改正する政令の概要

総量削減基本方針に定める目標を変更することに伴い、都道府県知事が、総量削減計画における削減目標量及び計画の達成の期間を定めるにあたり、平成33年3月まで

に二酸化窒素に係る大気環境基準及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準が確保されるよう定めるものとする。

4. 自動車NO<sub>x</sub>・PM法施行規則の一部を改正する省令の概要

総量削減基本方針に定める目標を変更することに伴い、都道府県知事が、削減目標量を算定するにあたり、二酸化窒素に係る大気環境基準及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保するよう、算定するものとする。

■ 添付資料

---

- [総量削減基本方針\[PDF 302KB\]](#)
- [総量削減基本方針新旧対照表\[PDF 376KB\]](#)
- [自動車NO<sub>x</sub>・PM法施行令の一部を改正する政令要綱\[PDF 47KB\]](#)
- [自動車NO<sub>x</sub>・PM法施行令の一部を改正する政令条文・理由\[PDF 50KB\]](#)
- [自動車NO<sub>x</sub>・PM法施行令の一部を改正する政令新旧対照表\[PDF 78KB\]](#)
- [自動車NO<sub>x</sub>・PM法施行令の一部を改正する政令参照条文\[PDF 94KB\]](#)
- [自動車NO<sub>x</sub>・PM法施行規則の一部を改正する省令条文\[PDF 48KB\]](#)
- [自動車NO<sub>x</sub>・PM法施行規則の一部を改正する省令新旧対照表\[PDF 85KB\]](#)

■ 連絡先

---

環境省水・大気環境局自動車環境対策課  
代表:03-3581-3351  
直通:03-5521-8302  
課長:山本 昌宏(内線6520)  
課長補佐:岡本 努(内線6515)  
主査:有井 大介(内線6563)  
担当:安陪 達哉(内線6522)

## 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

### 第1 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に関する目標

窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域（以下「対策地域」という。）においては、自動車交通の集中、増大等に伴って、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気汚染が厳しい状況にあることに鑑み、対策地域における自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質（以下「自動車排出窒素酸化物等」という。）の削減に係る各種の対策を、国、地方公共団体、事業者及び国民の緊密な協力の下で本基本方針等にとり総合的かつ強力に推進していくこと等により、対策地域において、二酸化窒素については平成32年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準（昭和53年環境庁告示第38号）を確保すること、浮遊粒子状物質については平成32年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準（昭和48年環境庁告示第25号）を確保することを目標とする。

ただし、平成27年度までに、すべての監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成するよう最善を尽くす。

### 第2 総量削減計画の策定その他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 総量削減計画の策定に関する基本的事項

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の削減等に関する特別措置法（平成4年法律第70号。以下「特別法」という。）第7条に基づく窒素酸化物総量削減計画及び第9条に基づく粒子状物質総量削減計画（以下「総量削減計画」という。）は、対策地域の実情を踏まえ、

「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」に掲げる各種施策等の推進により、対策地域において、平成32年度までに、二酸化窒素については二酸化窒素に係る大気環境基準を確保し、浮遊粒子状物質については自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されるように自動車排出窒素酸化物等の総量を削減し、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途とし、一の計画として策定するものとする。その際、平成27年度までにすべての監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成するため、平成27年度までに達成すべき自動車排出窒素酸化物等の総量についての削減目標量について

も定めるものとする。この場合、当該地域における自動車排出窒素酸化物等及び自動車以外の窒素酸化物発生源における窒素酸化物等の排出の状況並びにこれらの見通しについて評価分析を行い、自動車以外の窒素酸化物発生源等に係る大気汚染防止法等に基づく対策にも考慮を払いつつ、併せて特別法に基づく車種規制等の措置を前提としながら、今後講ずべき施策を総合的に検討し、実効ある計画を策定するものとする。

また、特別法第16条に基づく窒素酸化物重点対策計画及び第18条に基づく粒子状物質重点対策計画（以下「重点対策計画」という。）は、重点対策地区の実情を踏まえ、「第2の2(7)局地汚染対策の推進」に基づき、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に資するため、一の計画として総量削減計画において定めるものとする。

なお、都市部局等との連携により総量削減計画（重点対策計画を含む。以下同じ。）と対策地域の開発に係る諸計画との整合が図られるよう配慮し、全体として調和のとれたものとする。

## 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

平成22年7月の中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十次答申）」に基づき、ディーゼル平成28年目標値に沿った排出ガスの低減を図り、ポスト新長期規制適合車については早期の普及を支援する等の自動車排出ガス低減対策を着実に推進するとともに、点検・整備の確実な実施等を図るため、指導・監視の徹底及び効果的な取締りの実施を図るものとする。

また、自動車排出窒素酸化物等の低減技術の研究開発を推進し、適切なものについては、その普及を図るものとする。

さらに、不正軽油の使用については、関係省庁及び地方公共団体が連携して取締りを行うものとする。

### (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

特別法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施を図るとともに、窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準（以下「排出基準」という。）の適合車への早期の転換の促進のための所要の支援措置を講ずるものとする。

また、関係省庁及び地方公共団体が連携して、対策地域内に営業所があるにもかかわらず、対策地域外に営業所があるかのように偽装して車庫証明の提出又は自動車の登録を行うこと、いわゆる「車庫飛ばし」への対策を進めるものとする。

さらに、車種規制の対象外である対策地域外から対策地域内への流入車についても、できるだけ排出基準の適合車とするとともに、排出基準の適合車であることを外形的にわかりやすく表示（排出基準の適合車に貼付されるステッカーや低排出ガス車認定実施要領に基づき認定を受けた低排出ガス車に貼付されるステッカーの利用等）するよう、自動車の使用者に促すものとする。国、地方公共団体等は公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、これらの対策が率先して行われるよう努めるものとする。

### (3) 低公害車の普及促進

低燃費かつ低排出ガス認定車を含め、低公害車の一層の普及を支援するとともに、燃料供給施設の整備拡充のための所要の支援措置を講じるものとする。また、普及のための広報等を積極的に推進するものとする。これらの施策を通じ、低公害車の大量普及を促進するものとする。

また、燃料電池自動車の実用化や次世代低公害車の技術開発を早急に進め、その普及を図るものとする。

さらに、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づき、国及び独立行政法人においては低公害車への切替えを着実に進めるとともに、地方公共団体においては率先して低公害車の導入に努めるものとする。また、国、地方公共団体等は公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、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貨物自動車運送事業者等に求めること等により、物品等の輸送に伴い発生する自動車排出窒素酸化物等を可能な限り低減するよう努めるものとする。

### (4) エコドライブの普及促進

適正運転（以下「エコドライブ」という。）の普及のため、関係省庁及び地方公共団体が関係業界の自主的な取組を支援するほか、関係省庁、地方公共団体及び関係業界が連携し、シンポジウムやコンテスト等イベントの開催や自動車の運転者への教育等の普及啓発活動並びにエコドライブ支援装置、外部電源用冷暖房装置及びエコドライブ評価支援システムの普及促進を行うものとする。

また、関係省庁及び関係団体においてエコドライブの普及・推進に必要な調査を実施し、今後の施策に反映させるものとする。

### (5) 交通需要の調整・低減



効率的な物流システムを構築し、輸送効率の向上を図るため、営業用トラックの積極的活用、共同輸配送の推進、帰り荷の確保等について理解と協力を促すとともに、自動車からの情報（プローブ情報）の収集及び活用システム、運行管理システム等高度道路交通システム（ITS）による物流の情報化を推進するものとする。なお、発注方法の改善等についても事業者に対し理解と協力を促すものとする。

また、対策地域内の自動車交通量の軽減を図るため、規制の見直しや新技術の導入等を通じた海運・鉄道の競争力強化、中長距離の物流拠点間の幹線輸送を中心として、輸送力を増強するための船舶、港湾、鉄道等の整備及び物流拠点への連携を強化するためのアクセス道路等の整備による海運・鉄道の積極的活用（モーダルシフト）を通じて適切な輸送機関の選択を促進するものとする。

さらに、トラックターミナル等の物流施設の複合化及び高度化を推進するとともに、機能、立地等を考慮したより効率の良い物流システムの構築のため、再配置及び集約立地を含めた物流拠点の計画的な整備を行うものとする。

公共交通機関の利用促進を図り、自家用乗用車利用の抑制に資するため、公共交通機関のサービス・利便性の向上を進めるほか、鉄道等の整備、バスロケーションシステムやバス優先信号制御等を行う公共車両優先システム（PTPS）の整備をはじめとする高度道路交通システム（ITS）の推進等を図るとともに、駅周辺の乗り継ぎの改善のため、駅前広場、歩道、パークアンドライド駐車場、自転車駐車場など交通結節点の整備を推進するものとする。

さらに、パークアンドライド、時差出勤など都市内交通を適切に調整する施策を推進する。

また、徒歩や自転車の利用促進のための自転車道等の施設整備を進めるとともに、不要不急の自家用乗用車使用の自粛やカーシェアリングの取組を呼びかけるものとする。

#### (6) 交通流対策の推進

交通の分散や道路機能の分化を図るため、環状道路、バイパス等幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、交差点や踏切での交通渋滞の解消を図るため、立体交差化、右折専用レーンの設置等交差点の改良及び道路と鉄道との連続立体交差化等のボトルネック対策を進めるものとする。

また、道路整備の状況をも踏まえつつ、中央線変移等の交通規制の効果的な実施を図るとともに、駐車場の整備、違法駐車の効果的な排除等の総

合的な駐停車対策を推進するものとする。さらに、交通管制システム、信号機その他の交通安全施設の整備、交通渋滞や駐車場等に係る情報の収集及び的確な提供を行う道路交通情報通信システム（VICS）等の整備拡充並びにノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）の整備等高度道路交通システム（ITS）の活用、路上工事の縮減、情報通信を活用した交通代替の推進等を通じて、自動車交通流の円滑化を図るものとする。また、国等においては、ETC車載器及び3メディア対応型VICS車載機の率先導入、普及・広報等に努めるものとする。さらに、交通流の円滑化に資するため、正確かつ適切な道路交通情報を提供する民間の取組を促進する。

交通流と大気汚染の相関を分析し、都府県境を越える信号制御の連動、う回誘導等により自動車起因の大気汚染を低減する施策を研究し、その実用化を図るものとする。

#### (7) 局地汚染対策の推進

##### ① 局地汚染対策の進め方

二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度の高い地区の汚染メカニズムについて解析調査等を行うとともに、交差点の改良等及びそれらに併せた道路緑化・環境施設帯の整備、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛等自動車排出窒素酸化物等の排出量の低減に効果のある自動車使用の協力の促進、高度道路交通システム（ITS）の活用方法及び効果的な交通需要マネジメントの調査研究等を含む地域の実情に応じた総合的な局地汚染の緩和に資する対策を関係機関の連携の下で進めるものとする。その際、汚染の広がりや原因を十分考慮して、局所的な改善効果を求める対策に加え、同様の地域特性を持つ他の地域に対しても効果が及ぶ対策を検討するものとする。

なお、局地汚染対策の推進に当たっては、国、地方公共団体、道路管理者、交通管理者、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等が連携を図り、施策目標及び事業内容を検討し、高濃度の二酸化窒素や浮遊粒子状物質が観測される時間帯、地形、沿道の状況等地域の実情に応じた効果的な施策を進めるものとする。

##### ② 建物設置者による配慮の促進

二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度の高い地区に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を設置する者に対しては、当該建物における事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図るため、別紙の第3及び第4に掲げる措置を建物の用途

や自動車の使用形態に応じて講ずるほか、当該建物の利用者に対するアイドリングストップや公共交通利用の呼びかけ、駐車施設内の経路案内の充実、直通バスの運行等自家用車以外の交通手段の確保等の措置を講ずるよう促すものとする。

また、このような建物を現に設置している者に対しても、同様の措置を講ずるよう促すものとする。

③ 重点対策計画制度及び流入車対策に係る制度の着実な施行

都道府県知事は、特に、局地汚染対策の実施を推進することが必要であると認めるときは、対策地域内に重点対策地区を指定し、重点対策計画に基づき、対策の重点的、集中的な実施を図るものとする。その場合、国は関係者間の連携を図りつつ、これに協力するものとする。

また、重点対策地区のうち、流入車対策を講ずることが特に必要であると認められる地区として都道府県知事の申出に基づき環境大臣が指定する地区については、関係機関は特別法第36条第1項に基づく計画の作成、提出や第37条に基づく定期報告等の事業者の義務が確実に履行されるよう、事業者に対して当該義務の内容の適切な周知を図ることにより、流入車対策に係る制度の着実な施行を図るものとする。

(8) 普及啓発活動の推進

自動車排出窒素酸化物等の問題は、事業者及び国民の活動と非常に深く係わっていることから、事業者及び国民が、特別法第4条及び第5条に規定された責務について十分理解を深め、自動車排出窒素酸化物等による大気汚染の防止について努力するように、事業者に対しては特別法第31条第1項の規定による判断の基準となるべき事項について周知徹底等を行い、国民に対しては広報活動等を通じて大気汚染及び対策の現況、自動車排出窒素酸化物等の排出量の低減に効果のある自動車使用方法等についての理解を求め、協力を促すなどの普及啓発活動を積極的に展開するものとする。そのため、高度道路交通システム（ITS）の活用等による効果的な情報発信方法を研究するものとする。

また、国及び地方公共団体は、低公害車の普及拡大や二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の高濃度期における対策の推進のため、各種の普及啓発活動を実施するものとする。

3 重点対策地区の指定に関する基本的事項

重点対策地区としては、対策地域内で、長期にわたり二酸化窒素又は浮遊粒子状物質に係る大気環境基準が達成されていない地区又はこれに準じる地区であって、当該地区の交通の状況等を勘案し、窒素酸化物重点対策又は粒

子状物質重点対策を実施することが特に必要である地区を指定するものとする。また、指定に当たっては、大気汚染の状況及び大気汚染に対する発生源別の寄与の状況の把握、大気環境基準との比較等により、著しい大気汚染の継続が定量的に予測される地区を指定するものとする。

なお、指定する区域は、地域の状況や特性に応じて合理的な範囲となるように留意するものとする。

#### 4 事業者の判断の基準となるべき事項の策定に関する基本的事項

特別法第31条第1項の判断の基準となるべき事項については、製造業、運輸業その他の事業を所管する大臣が、別紙の第1及び第2の事項を盛り込むとともに、別紙の第3、第4及び第5の事項を事業の実態に応じて盛り込んで、策定するものとする。

### 第3 その他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に関する重要事項

#### 1 関係者間の連携

国及び地方公共団体は、地域の実情に応じて、道路管理者、交通管理者、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等と、局地汚染対策のために協力する体制の構築等の連携を図るものとする。

また、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等の関係事業者は、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出を抑制するために連携を図るものとする。

さらに、自動車起因の窒素酸化物汚染及び粒子状物質汚染の広域性、類似性に鑑み、地方公共団体は対策地域間における連携を確保し、相互に十分な調整を図り、また経験を共有し効果的な施策の拡大のため協力するものとする。

#### 2 総量削減計画の進行管理

自動車排出窒素酸化物等の削減施策は広範囲な分野に及ぶため、関係機関の協力の下に総合的に推進していく必要があること、また、目標の着実な達成のためには施策の進捗状況を的確に把握・評価し、必要に応じその後の施策の在り方を見直す必要があることに鑑み、総量削減計画策定後においても関係者と密接に連携を図りつつ、施策の進捗状況の的確かつ継続的な把握と評価に努め、総量削減計画の進行管理を着実に実施するものとする。なお、総量削減計画の進行管理のため、施策の進捗状況の的確な把握及び評価を可能とする手法を早期に整備するとともに、必要なデータの収集を行うものとする。また、国及び地方公共団体は情報の交換に努めるものとする。

### 3 調査研究

対策地域において自動車排出窒素酸化物等による大気汚染状況の的確な監視・測定を行うため、監視測定局の新設や適正配置を進めることなどにより、監視測定体制の整備充実等を図るとともに、自動車排出窒素酸化物等の全体の動向の継続的な把握に努めるものとする。

特に、浮遊粒子状物質については、自動車排出粒子状物質の総量の削減による大気汚染の改善効果の検証に資するため、成分別の浮遊粒子状物質濃度の経年変化を把握できるよう調査研究を進めるものとする。

また、対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の一層の削減を図るための諸施策に関する調査検討を進めるものとする。

### 4 地球温暖化対策との連携

低公害車の普及促進やエコドライブの普及促進、交通需要の調整・低減などの施策は、これらの施策が自動車排出窒素酸化物等による大気汚染を防止するための施策であると同時に、地球温暖化対策（地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第2条第2項に規定する地球温暖化対策をいう。）の推進にも資するものであるという視点を持ち、推進するものとする。

（別紙）

#### 第1 趣旨

大都市地域における自動車交通に起因する窒素酸化物及び粒子状物質による大気汚染は、自動車単体対策の強化、特別法に基づく車種規制の実施等、各種の対策を推進してきた結果、低減する傾向にある。しかしながら、大都市地域の一部の地区においては、自動車交通の集中、道路の構造上の問題等により、大気環境の改善が阻害されており、長期間にわたり二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準が達成されていない状況にある。また、車種規制の対象外である対策地域外から対策地域内への流入車が、対策地域における大気環境に悪影響を与えており、長期間にわたり大気環境基準が達成されていない地区における大気汚染の一因となっている。

こうした状況を踏まえ、従来の対策に加え、大気環境基準が達成されていない地区における大気環境の改善を図るための重点的な対策を講ずるとともに、流入車を使用する事業者による自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための措置を創設することにより、このような地区について、可能な限り早期に大気環境基準を達成するとともに、既に大気環境基準が達成されている地域については、その状況を維持するため、特別法が改正されたところである。

この事業を行う者の判断の基準となるべき事項は、特別法第31条第1項の規定に基づき、対策地域における自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染の防止を図るため、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のために必要な計画的に取り組むべき措置その他の措置に関し定めるものである。

## 第2 取組方針の作成とその効果等の把握

事業者は、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための措置を計画的かつ効果的に行うよう、以下のように取り組むこととする。

- ① 自らの事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の実態について把握した上で排出の抑制のための自主的な排出量に関する目標及びその達成に向けて講ずべき措置の方針を作成する。
- ② ①に基づき具体的な措置を講ずる。
- ③ ②の措置の実施状況及びその効果を把握する。
- ④ ③を踏まえた上で当初作成した目標及び措置の方針を再検討し、更に効果的な取組を行う。

また、以上のような措置を行うために必要な自動車の使用状況等について記録化を行うこととする。

なお、実際に講じた措置については、環境報告書に記載するなどにより、積極的に公表するよう努めることとする。

## 第3 自動車を使用する事業者による排出量の抑制のための措置

自動車を使用する事業者は次のような措置の中から個々の事業活動の規模、種類等の事情、事業活動を行う地域の環境の状況及び技術的可能性を踏まえて適切に選択した措置を講ずることにより、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図ることとする。特に、重点対策地区内において自動車を運行する場合にあっては、重点対策地区に関して積極的に措置を講ずることにより、重点対策地区における自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図ることとする。

### 1 車両1台当たりの自動車排出窒素酸化物等の排出量の削減

#### (1) 自動車排出窒素酸化物等の排出量がより少ない車両への転換

現に使用する車両の自動車排出窒素酸化物等の排出量の把握を行い、使用実態を考慮しつつ、排出基準の適合車への転換を早期に推進する。

また、流入車を運行する際には、排出基準の適合車を優先的に配車する取組を積極的に進める。

さらに、排出基準に適合する流入車を運行する際には、排出基準の適合

車であることを外形的に分かりやすく表示する取組（排出基準の適合車に貼付されるステッカーや低排出ガス車認定実施要領に基づき認定を受けた低排出ガス車に貼付されるステッカーの利用等）を積極的に進める。

貨物自動車運送事業者等は、輸送物品の重量、形状その他の特性を把握して、輸送用機械器具を効率的に活用するための輸送単位の決定、配車割り等を行う。

## (2) 低公害車の積極的導入

自動車排出窒素酸化物等の排出量が少ないCNG（圧縮天然ガス）自動車、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車等の低公害車やDPF（ディーゼル微粒子除去装置）等排出ガスを低減する装置等の開発状況等の十分な把握に努め、その導入を積極的に進める。

## (3) エコドライブの実施等

### ① エコドライブの実施

自動車の使用に際しては、運転方法により燃料消費量、ひいては、窒素酸化物等の排出量も大きく異なることから、以下のような事項につきマニュアルの作成、従業員の教育等を通じ、実施の徹底を図る。また、デジタル式運行記録計等の活用により、エコドライブの実施の担保を図る。

- ア) おだやかな発進と加速（急発進・急加速の排除）
- イ) 早めに一段上のギアにシフトアップ
- ウ) 定速走行・経済速度の励行
- エ) エンジンブレーキの多用
- オ) 予知運転による停止・発進回数の抑制
- カ) 空ぶかしの排除
- キ) アイドリングストップ
- ク) 不要な積荷の抑制
- ケ) エアコンの使用の抑制
- コ) 不要な暖機運転の抑制
- サ) 道路交通情報の活用
- シ) 適法・適切な駐停車の実施

### ② 車両の維持管理

日常の点検・整備の良し悪しにより燃料消費量、ひいては、窒素酸化物等の排出量も大きく異なることから、以下のような事項につきマニュアルの作成、従業員の教育等を通じ、実施の徹底を図る。

- ア) エアクリーナーの清掃・交換

イ) エンジンオイルの適正な選択・定期的な交換

ウ) 適正なタイヤ空気圧の維持

## 2 車両走行量の削減等

### (1) 車両の有効利用の促進

#### ① 共同輸配送の促進

自社内努力により、あるいは他の事業者や地方公共団体等と連携しつつ、複数の事業者が個別に処理していた物資の集荷、仕分け、配送等の業務を共同で行い、若しくは車両及び貨物を相互融通すること等により、積載効率、輸送効率の向上及び輸送距離、使用車両の削減を促進する。

#### ② 帰り荷の確保

輸送需要の的確な把握や求貨求車システムの活用により、帰り荷の確保を行う。

#### ③ 輸送頻度、納品回数の削減

輸送効率の向上を図るため、他の事業者との協議を十分に行い、貨物の輸送頻度及び納品回数の削減を実施する。特に、行き過ぎた多頻度少量輸送、ジャスト・イン・タイムサービスの見直し、改善を行う。

#### ④ 受注時間と配送時間のルール化

貨物の配送の受注時間と貨物の配送時間のルール化を図り、緊急配送をできるだけ回避するよう計画的な貨物の配送を行う。

#### ⑤ 貨物の輸送距離の短縮

貨物の輸送先及び輸送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分けることにより、貨物の輸送距離の全体を削減する。車両の大型化、トレーラー化その他の手段により、貨物の輸送の便数を削減する。

#### ⑥ 検品・荷役の簡略化

検品・荷役に時間を要することによる輸送効率の低下を避けるため、検品・荷役の簡略化を図る。

#### ⑦ 道路混雑時の輸配送の見直し等

道路混雑時の輸配送の見直しによる輸配送の円滑化や積載効率が比較的低い土曜日、日曜日における車両使用の削減といった対策を講ずる。また、一般道路の交通量削減のため、高速道路の効果的な利用に努める。

#### ⑧ 商品の標準化等

商品の標準化、商品荷姿の標準化並びに製品及びその包装資材の軽量化・小型化により、輸送効率の向上を図る。

### (2) 自営転換の推進

自家用貨物自動車から輸送効率のよい事業用貨物自動車への輸送手段の



転換（自営転換）を推進する。

(3) モーダルシフトの推進

自動車輸送と比較してより環境に対する負荷が少ない大量輸送機関である鉄道及び海運の活用（モーダルシフト）を推進する。

(4) 公共交通機関の利用の促進

移動を行う場合にあっては、自ら自動車を使用することと比較して、より環境に対する負荷が少ない鉄道、バス等の公共交通機関、自転車、徒歩による移動をできるだけ行う。

(5) 情報化の推進

輸送効率の向上を図る上で、情報ネットワーク化の推進が必要であることから、他の事業者や地方公共団体等と連携をとり、VICS（道路交通情報通信システム）やGPS（全地球測位システム）等のシステムも活用しながら、効率的な輸送経路の選択を通じた円滑な貨物の輸送や積載効率の向上等に資する情報システムの積極的な開発・導入を行う。

(6) 物流施設の高度化、物流拠点の整備等

既存施設について、機械化・自動化及び流通加工、保管等の機能の付加による高度化・複合化を推進するとともに、共同輸配送、新輸送商品の開発に対応するため、施設間の適正配置・集約化や荷受け、仕分けといった業務の効率化に配慮しつつ、物流拠点の整備を図る。

また、交通渋滞をもたらす、自動車排出窒素酸化物等の排出量の増大の原因となる路上駐停車を防止し、交通流の円滑化に資するため、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進入出路についても他の事業者や地方公共団体等と協力するなどして整備を図る。

(7) サードパーティーロジスティクスの活用

サードパーティーロジスティクス（事業者によって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供することをいう。）の活用により、貨物の輸送効率の向上を図る。

第4 荷主及び発注者による排出量の抑制のための措置

貨物自動車運送事業者等に貨物の運送を継続して行わせる事業者、及び貨物の納入を受ける事業者は、次のような措置の中から個々の事業活動の規模、種類等の事情、事業活動を行う地域の環境の状況及び技術的可能性を踏まえて適切に選択した措置を講ずることにより、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図ることとする。

1 車両1台当たりの自動車排出窒素酸化物等の排出量の削減

(1) 自動車排出窒素酸化物等の排出量がより少ない車両への転換の促進

貨物自動車運送事業者等が貨物の運送に使用する貨物自動車について、排出基準の適合車に貼付されるステッカーや低排出ガス車認定実施要領に基づき認定を受けた低排出ガス車に貼付されるステッカーを利用し、排出基準の適合車であることを確認するなど、貨物自動車運送事業者等に対し排出基準の適合車を使用することを要請する取組を積極的に進める。

貨物自動車運送事業者等に対し、貨物の輸送量に応じた適正車種により貨物の輸送を行うよう発注する。

(2) 低公害車等の積極的導入への協力

貨物自動車運送事業者等が行う、自動車排出窒素酸化物等の排出量が少ないCNG（圧縮天然ガス）自動車、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車等の低公害車やDPF（ディーゼル微粒子除去装置）等排出ガスを低減する装置等の導入に協力する。

(3) エコドライブの実施への協力等

① エコドライブの実施への協力

貨物自動車運送事業者等の従業員に対する教育、研修等の実施に協力して、エコドライブを推進する。また、貨物自動車運送事業者等が行うエコドライブ支援装置（デジタル式運行記録計等をいう。）の導入に協力する。

② 車両の維持管理の要請

貨物自動車運送事業者等によるマニュアルの作成及びその従業員に対する教育、研修等の実施を通じた車両の整備及び点検（第3の1（3）②に掲げる事項をいう。）の徹底を要請する。

2 車両走行量の削減等

(1) 車両の有効利用の促進

① 共同輸配送の促進等

他の事業者と連携しつつ、複数の事業者が個別に処理していた貨物の輸送の委託等の業務を共同で行うこと等により、貨物自動車運送事業者等が使用する貨物自動車の積載効率、輸送効率の向上及び輸送距離、使用車両の削減を促進する。また、貨物の輸送単位が小さい場合には、貨物自動車運送事業者等に対し積み合わせ輸送を実施するよう発注し、又は混載便を利用する。

② 帰り荷の確保への協力

納品車の帰り便で納入先からの回収物を回収するよう発注すること

や、求貨求車システムを活用すること等により、貨物自動車運送事業者等の帰り荷の確保に協力する。

③ 輸送頻度、納品回数の削減

輸送効率の向上を図るため、他の事業者との協議を十分に行い、取引単位の大規模化等により、貨物の輸送頻度、納品回数の削減及びリードタイムの見直しを実施する。特に、行き過ぎた多頻度少量輸送、ジャスト・イン・タイムの貨物の輸送の見直し、改善を行う。

④ 発注時間と輸送時間のルール化

貨物の輸送の発注時間と貨物の輸送時間のルール化を図り、緊急な貨物の輸送を回避するよう計画的な貨物の輸送を行う。

⑤ 貨物の輸送量の平準化

輸送効率の向上を図るため、他の事業者との協議を十分に行い、貨物の輸送量のピーク期間を移動させてその平準化を図る。

⑥ 貨物の輸送距離の短縮

貨物の輸送先及び輸送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分けることにより、貨物自動車運送事業者等に対し、貨物の輸送距離の全体を削減するよう発注する。

車両の大型化及びトレーラー化その他の手段により、貨物自動車運送事業者等に対し、貨物の輸送の便数を削減するよう発注する。

⑦ 返品に係る貨物の輸送の削減

返品に関わる条件（返品に係る貨物の輸送費等をいう。）の書面による透明化等の工夫を行うことにより、返品に係る貨物の輸送を削減する。

⑧ 検品・荷役の簡略化

検品・荷役に時間を要することによる輸送効率の低下を避けるため、検品・荷役の簡略化を図る。

⑨ 道路混雑時の貨物の輸送の見直し

道路混雑時の貨物の輸送の見直しにより、貨物の輸送の円滑化を図る。

⑩ 商品の標準化等

商品の標準化、商品荷姿の標準化並びに製品及びその包装資材の軽量化・小型化により、輸送効率の向上を図る。

(2) 自営転換の推進

自営転換を推進する。

(3) モーダルシフトの推進

モーダルシフトを推進する。

(4) 公共交通機関の利用の促進

移動を行う場合にあっては、自ら自動車を使用することと比較して、より環境に対する負荷が少ない鉄道、バス等の公共交通機関、自転車、徒歩による移動をできるだけ行う。

(5) 情報化の推進

輸送効率の向上を図る上においては、情報ネットワーク化の推進が必要であることから、他の事業者や地方公共団体等と連携をとり、VICS（道路交通情報通信システム）やGPS（全地球測位システム）等のシステムも活用しながら、効率的な輸送経路の選択を通じた円滑な貨物の輸送や積載効率の向上等に資する情報システムの積極的な開発・導入を行う。

(6) 物流施設の高度化、物流拠点の整備等

既存施設について、機械化・自動化及び流通加工、保管等の機能の付加による高度化・複合化を推進するとともに、施設間の適正配置・集約化や荷受け、仕分けといった業務の効率化に配慮しつつ、物流拠点の整備を図る。

また、交通渋滞をもたらす、自動車排出窒素酸化物等の排出量の増大の原因となる路上駐停車を防止し、交通流の円滑化に資するため、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進入出路についても他の事業者や地方公共団体等との協力を行うなどして整備を図る。

(7) サードパーティーロジスティクスの活用

サードパーティーロジスティクスの活用により、貨物の輸送効率の向上を図る。

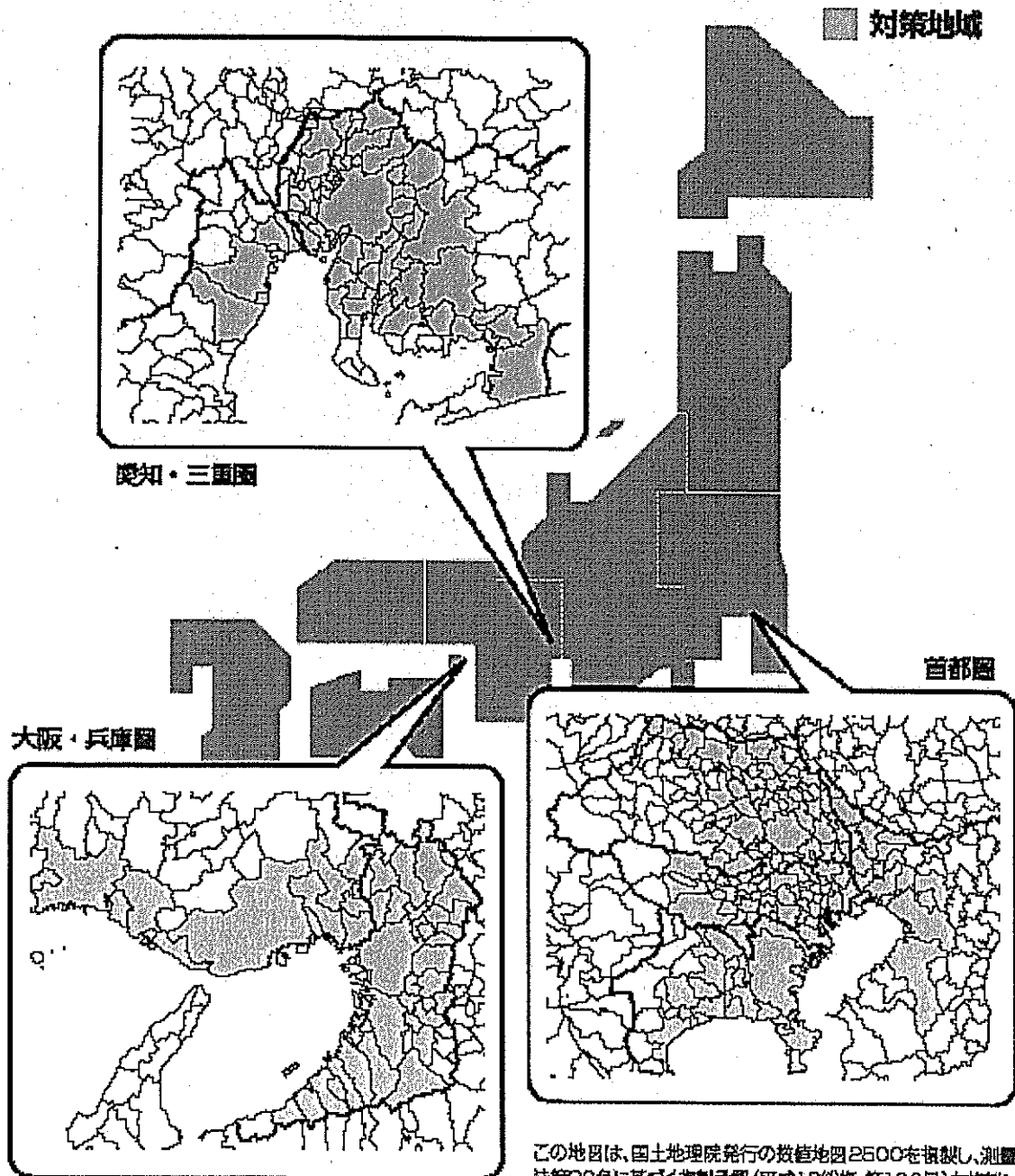
第5 関係事業者の連携

事業者が事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出を抑制するために前記の措置を講ずるに当たっては、貨物自動車運送事業者等、荷主、発注者などの関係事業者が、相互の取組に対し理解、協力するとともに、相互に連携することが不可欠である。

したがって、事業者は、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出を抑制するための措置について、関係事業者の連携を深めるための定例的な懇談会の設置、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための検討会の設置、情報交換の実施等により、関係事業者の連携及び協議体制の構築を図る。また、これらの機会が設けられた場合には積極的に参画する。

事業者団体を中心として、関連業界としての相互理解、啓発等に自主的に取り組む。

自動車 NOx・PM 法 対策地域



# 自動車NOx・PM法の概要

## 対策地域

埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県の一部

← 【政令で指定】

〔自動車交通の集中している地域

1. 大気汚染防止法等の既存の対策のみでは環境基準の確保が困難な地域

## ■ 総量削減のための施策

- 自動車排出窒素酸化物・粒子状物質の総量削減基本方針、総量削減計画の策定
- 排出基準の適用(車種規制)
- 事業者に対する措置の実施

総量削減基本方針の策定  
【環境大臣が案を作成し、閣議決定】



総量削減計画の策定  
【知事が策定】

## 重点対策地区

← 【知事が指定】

- 〔大気汚染の状況が対策地区内の他の地区に比較して特に著しい地区
- 1. 地区の実情に応じた対策を計画的に実施することが特に必要である地区

## ■ 局地汚染対策

- 自動車排出窒素酸化物・粒子状物質の重点対策計画の策定
- 特定建物の新設に関する措置

## 指定地区 ← 【環境大臣が指定】

重点対策地区のうち、流入車対策を推進することが必要な地区

## 周辺地域

← 【主務省令で指定】

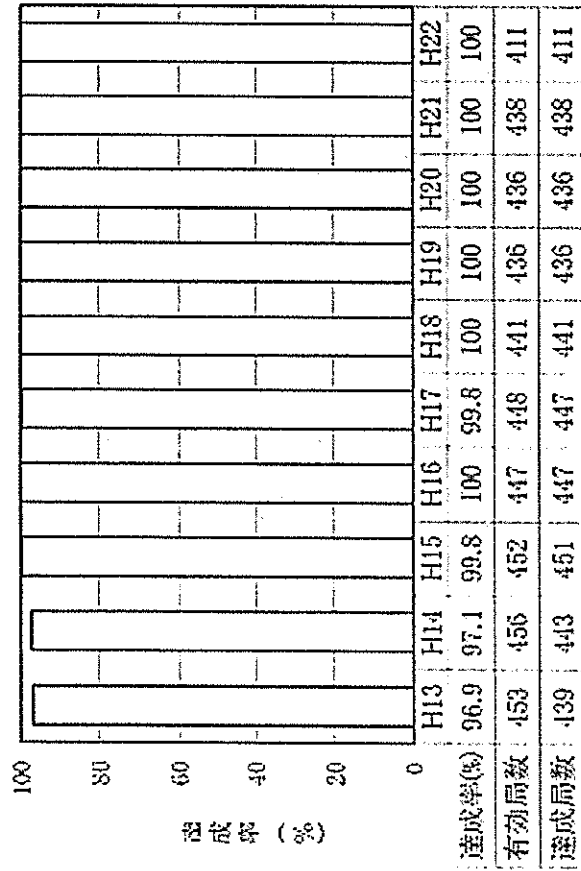
- ・ 対策地域の周辺の地域で、その地域内に使用の本拠の位置を有する自動車指定地区内に相当程度流入している地域
- 流入車対策
- 事業者に対する措置の実施

H19

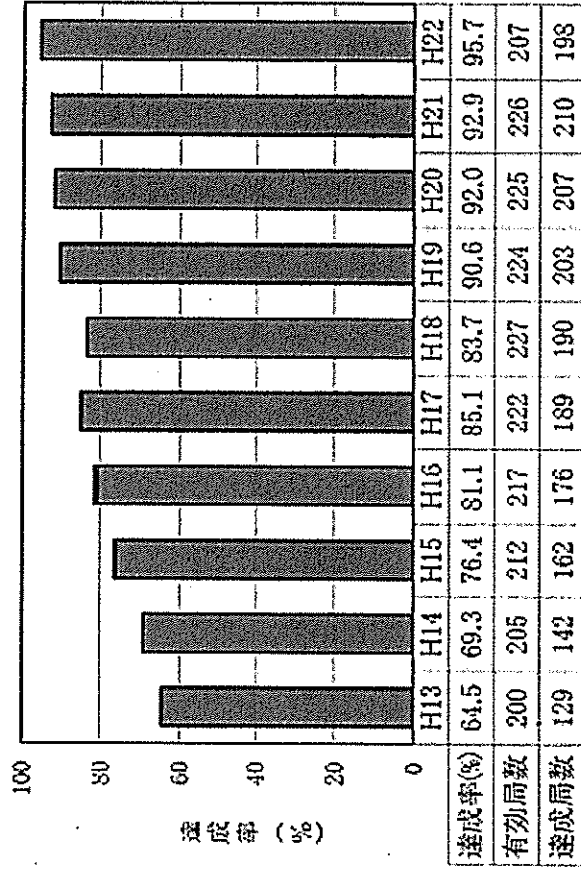
法改正による追加的対策

# 自動車NOx・PM法対策地域における NO<sub>2</sub>環境基準達成率の推移

(一般局)

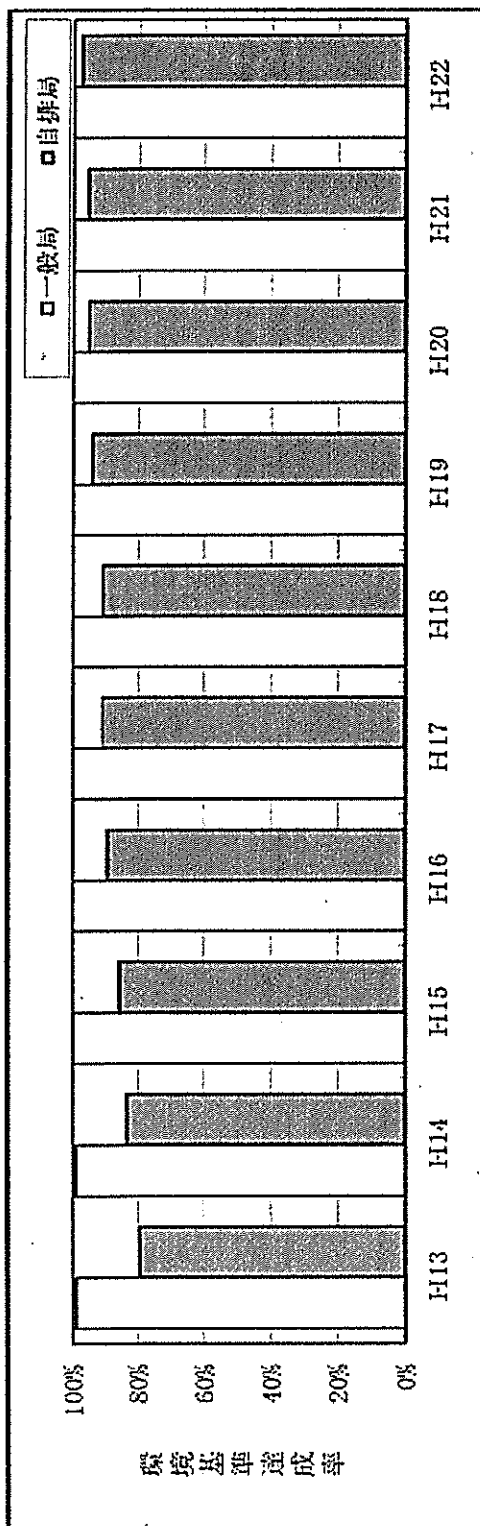


(自排局)



出典：環境省「平成22年度大気汚染状況について（微小粒子状物質を除く）」

# 全国におけるNO<sub>2</sub>環境基準 達成率の推移



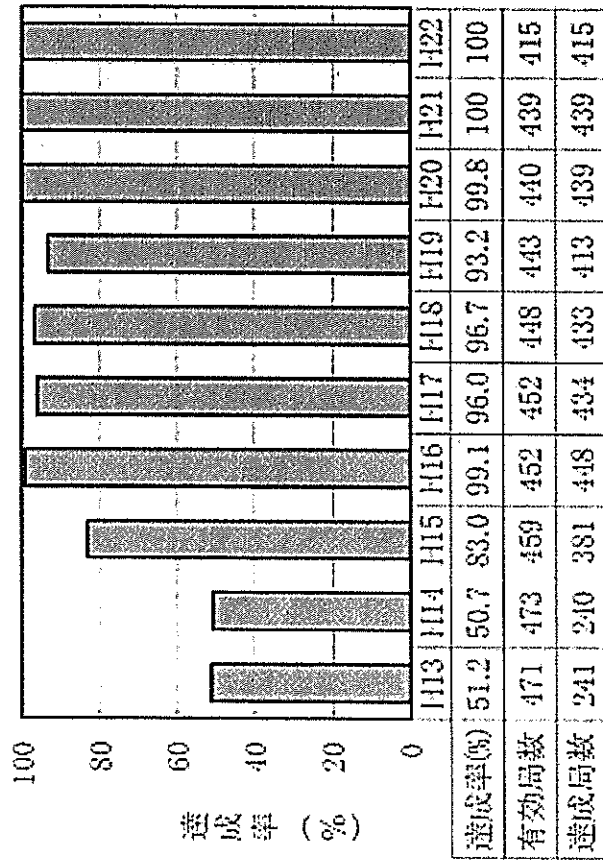
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
一般局	測定局数	1,465	1,460	1,454	1,444	1,424	1,397	1,379	1,366	1,351	1,332
	達成局数	1,451	1,447	1,453	1,444	1,423	1,397	1,379	1,366	1,351	1,332
	達成率	99.0%	99.1%	99.9%	100%	99.9%	100%	100%	100%	100%	100%
自排局	測定局数	399	413	426	434	437	441	431	421	423	416
	達成局数	317	345	365	387	399	400	407	402	405	407
	達成率	79.4%	83.5%	85.7%	89.2%	91.3%	90.7%	94.4%	95.5%	95.7%	97.8%

出典：環境省「平成22年度大気汚染状況について（微小粒子状物質を除く）」

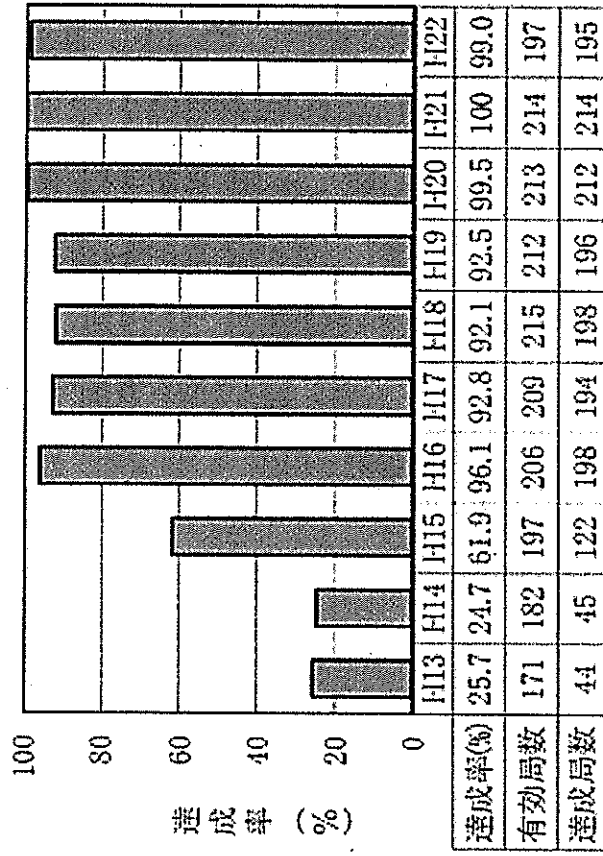


# 自動車NOx・PM法対策地域における SPM環境基準達成率の推移

(一般局)

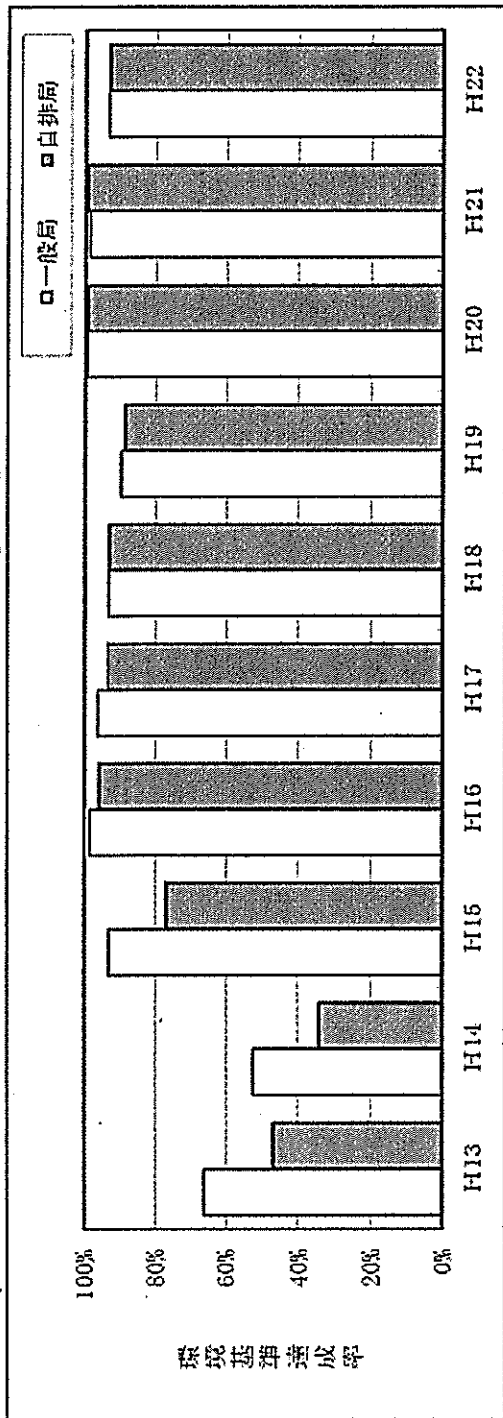


(自排局)



出典：環境省「平成22年度大気汚染状況について（微小粒子状物質を除く）」

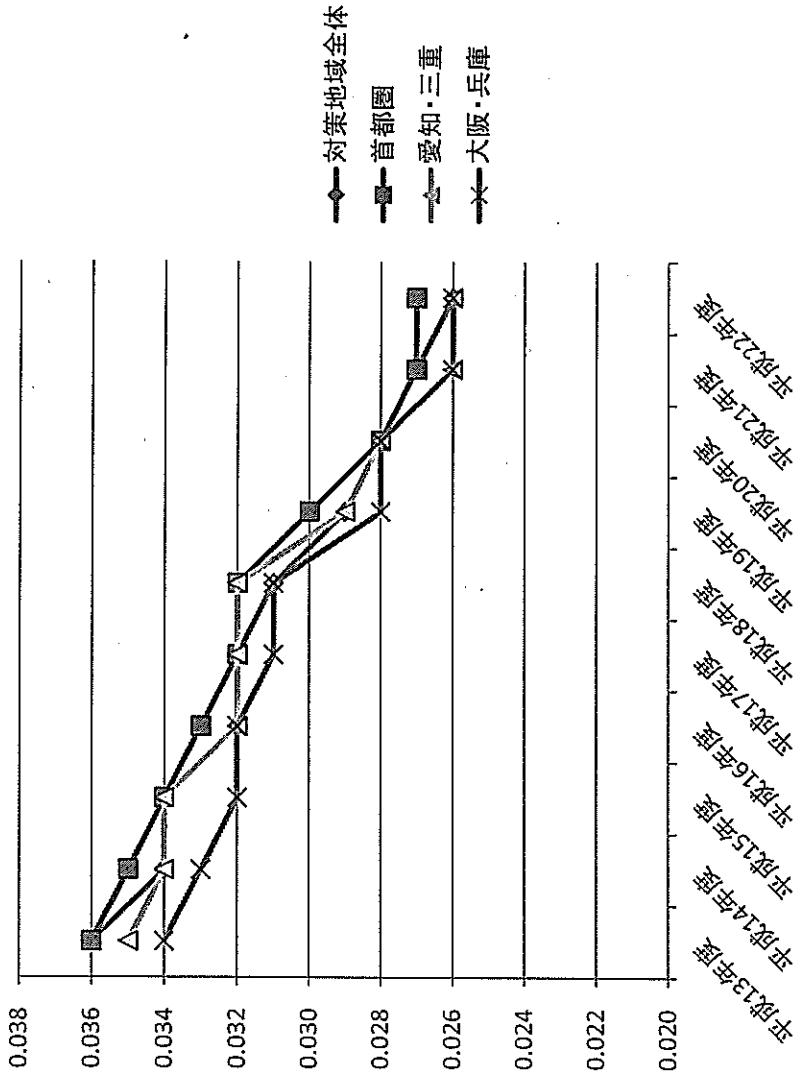
# 全国におけるSPM環境基準 達成率の推移



		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
一般局	測定局数	1,539	1,538	1,520	1,508	1,486	1,480	1,465	1,447	1,422	1,386
	達成局数	1,025	807	1,410	1,486	1,426	1,426	1,363	1,295	1,416	1,370
	達成率	66.6%	52.5%	92.8%	98.5%	96.4%	96.4%	93.0%	89.5%	99.6%	98.8%
自排局	測定局数	319	359	390	409	411	418	412	403	406	399
	達成局数	150	123	301	393	385	388	365	400	400	371
	達成率	47.0%	34.3%	77.2%	96.1%	93.7%	92.8%	88.6%	99.3%	99.5%	93.0%

出典：環境省「平成22年度大気汚染状況について（微小粒子状物質を除く）」

# 対策地域毎のNO<sub>2</sub>年平均値の推移



出典：環境省「平成22年度大気汚染状況について（微小粒子状物質を除く）」をもとに事務局作成

# NO<sub>2</sub>年間98%値の上位測定局 自排局

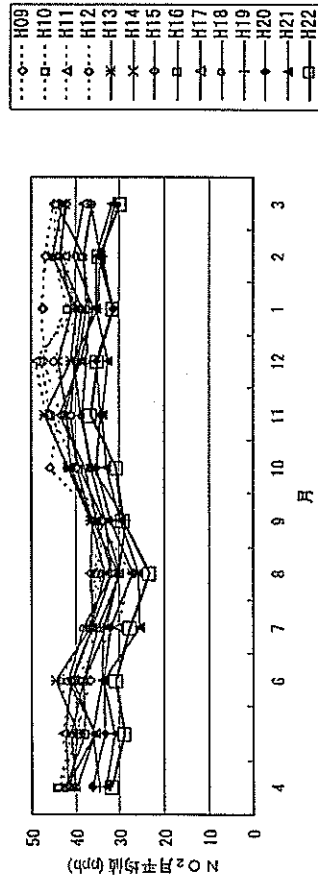
測定局名	都道府県	市区町村	98%値 (ppm)	環境基準
環七通り松原橋	東京都	大田区	0.073	非達成
池上新田公園前	神奈川県	川崎市 川崎区	0.068	非達成
玉川通り上馬	東京都	世田谷区	0.067	非達成
二子	神奈川県	川崎市 高津区	0.064	非達成
納屋	三重県	四日市市	0.064	非達成
中山道大和町	東京都	板橋区	0.062	非達成
遠藤町交差点	神奈川県	川崎市 幸区	0.062	非達成
船橋日の出(車)	千葉県	船橋市	0.061	非達成
大平	愛知県	岡崎市	0.061	非達成

出典：環境省「平成22年度大気汚染状況について（微小粒子状物質を除く）」

# 対策地域におけるNO<sub>2</sub> 月別平均値の推移

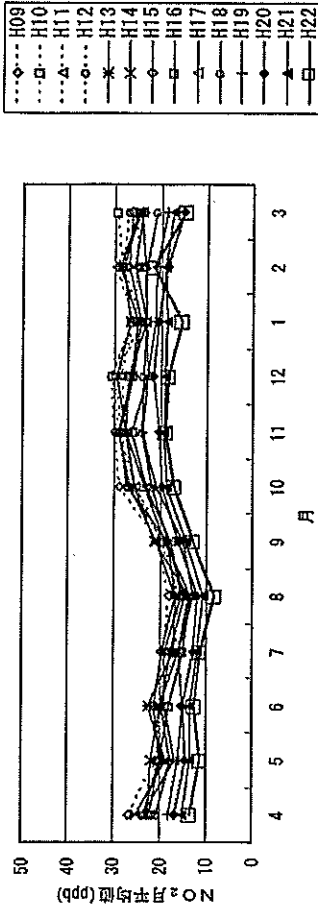
参考資料1-18

NO<sub>2</sub>経月変化（継続自検局；東京都）



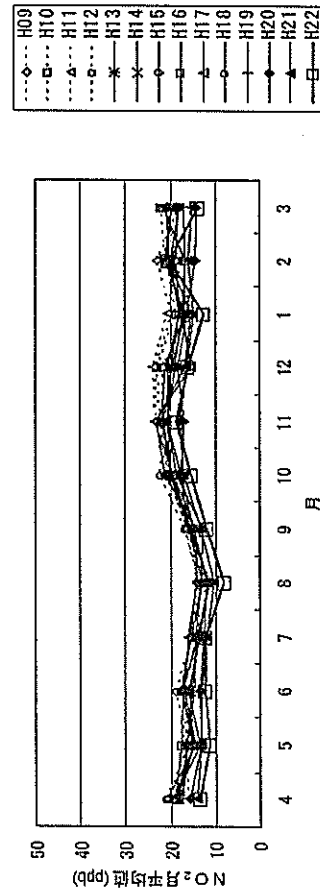
概ね11月～12月に濃度が高い傾向があり、1月に一旦濃度が低下し、2月に再び上昇する傾向にある。8月は最も低い値となる。

NO<sub>2</sub>経月変化（継続一般局；愛知県）



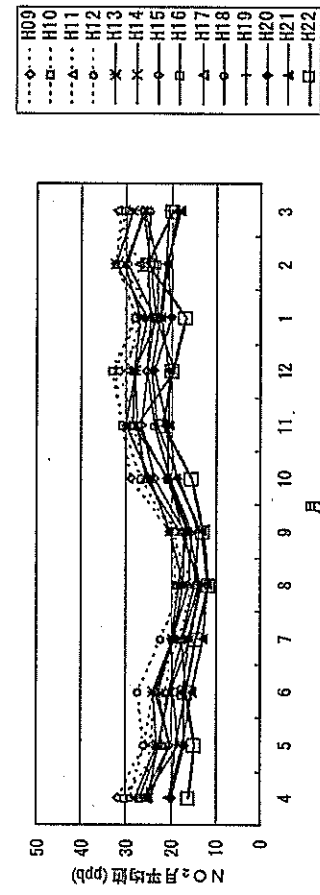
概ね11月～12月、2月に濃度が高い傾向にある。平成22年度は2月が最も高くなっていて、8月は最も低い値となる。

NO<sub>2</sub>経月変化（継続一般局；三重県）



概ね11月～12月、2月に濃度が高い傾向にあり、その2月を除いて年々低下する傾向がみられる。8月は最も低い値となる。

NO<sub>2</sub>経月変化（継続一般局；大阪府）



概ね11月～12月、2月に濃度が高い傾向にあり、その2月を除いて年々低下する傾向がみられる。近年は2月が最も高く、8月が最も低い値となる。

出典：環境省「平成23年度 総量削減対策の在り方検討業務報告書」

平成32年度までに大気環境基準を確保するための  
大気汚染シミュレーション手法及びその結果について

1. シミュレーション手法
2. シミュレーション結果

1. シミュレーション手法

(1) シミュレーションモデル

- ・大気濃度予測のシミュレーションモデルは、「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]（平成12年12月公害研究センター）」（以下、「NO<sub>x</sub> マニュアル」という。）に準じた年平均値の予測を行う定常型（解析型）モデルを基礎とし、交差点近傍等の発生源モデルについては一部独自の手法（後述）を加えたものを用いた。なお、シミュレーションの手法等は別紙のとおりである。

(2) 評価地点

- ・関係8都府県における常時監視測定局（一般環境測定局（以下「一般局」という。）、自動車排出ガス測定局（以下「自排局」という。）及び道路沿道とする。なお、道路沿道は、自動車排出ガスの影響を最も強く受ける信号交差点近傍と信号交差点間を予測評価地点とする。
- ・信号交差点近傍の予測評価地点は、交差点近傍に10m×10mの住居が隣接していると仮定して10mメッシュ区間とする（予測地点はメッシュ中心点となるため、信号交差点の官民境界の5m×5mの位置）。また、「対策地域全体における大気環境基準の達成」を評価するには、信号交差点近傍だけでなく、信号交差点間についても評価を行うこととし、信号交差点間の中間地点の位置に設定する。

ただし、同計算点が道路内や歩道内となった場合（地図上での確認）、道路内や歩道内から外れるまで5m毎に計算点を遠ざけて設定する。

また、濃度予測高さは、人が通常生活し、呼吸する高さである1.5mとする。

(3) 自動車発生源モデル設定

- ・本調査では、自動車排出量が多く、大気環境濃度が最も厳しいと考えられる交差点近傍の状況を再現するために、NO<sub>x</sub> マニュアルには記載されていない手法であるが、自動車発生源（線源:幹線道路）について環境省が実施した走行実態調査（平成22年度環境省請負業務結果報告書 総量削減対策環境改善効果検討調査報告書、平成23年3月、株式会社数理計画）を基礎資料として、信号交差点近傍における排出量の分布をパターン化し、実際の道路に近い排出状況の再現を行った。（図1）

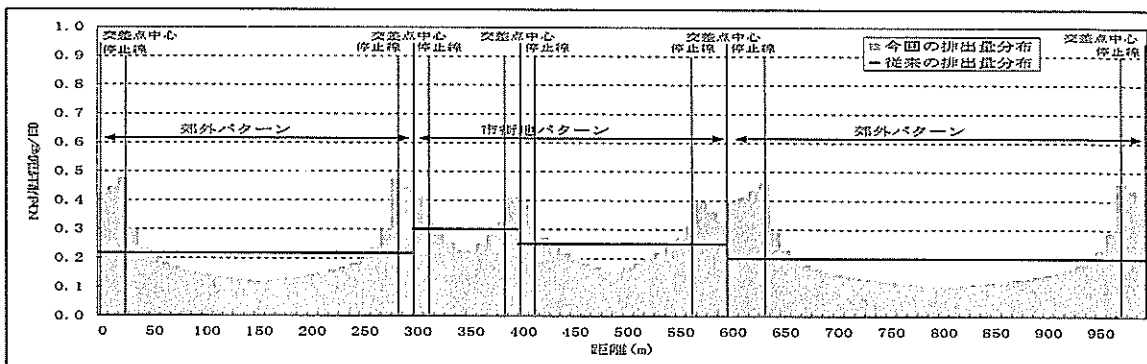


図1 交差点周辺の自動車発生源のNO<sub>x</sub> 排出量分布（例）

## (4) 留意点

- ・本モデルは、実測データとの整合性を確認し一定の精度検証を行っているものの、検証に用いた実測データの数が少ないため、引き続き、精度検証に努め、必要に応じてシミュレーション手法等の見直しを行う必要がある。
- ・なお、本結果の道路沿道濃度予測モデルでは、地形的な影響や建物の影響、局地的な気象影響等を加味していないことから、左記の影響による局地汚染は再現できていないことに留意が必要であり、そのような局地汚染については、今後も局地汚染を適正に把握できる手法により実態を把握・監視していく必要がある。また、車線からの距離や停止線位置など道路状況についても詳細に設定できていない。



2. シミュレーション結果

(1) 平成 21 年度 (現状)

- ・平成 21 年度における NO<sub>2</sub>に係る環境基準超過局数は表 1 に示す 16 局 (いずれも自排局) となっている。ここで、測定局数は今回計算対象測定局数である。なお、SPM はすべての測定局で環境基準を達成していた。

表 1 NO<sub>2</sub>に係る環境基準超過局数 (平成 21 年度・対策地域・自排局)

都府県	超過局数	達成局数	測定局数	基準達成率
埼玉県	0	28	28	100.0%
千葉県	1	28	29	96.4%
東京都	4	34	38	89.5%
神奈川県	4	27	31	87.1%
愛知県	3	29	32	90.6%
三重県	1	4	5	80.0%
大阪府	2	34	36	94.1%
兵庫県	1	27	28	96.4%
8 都府県計	16	207	223	92.8%

(2) 平成 27 年度 (中間目標)

- ・平成 27 年度における NO<sub>2</sub>に係る環境基準超過局数は表 2 に示す 5 局となる。具体的な超過測定局を表 3-1~3-3 に示す。なお、SPM はすべての測定局で環境基準を達成すると予測された。

表 2 NO<sub>2</sub>に係る環境基準超過局数 (平成 27 年度・対策地域・自排局)

都府県	超過局数	達成局数	測定局数	基準達成率
埼玉県	0	28	28	100.0%
千葉県	0	29	29	100.0%
東京都	3	35	38	92.1%
神奈川県	1	30	31	96.8%
愛知県	0	32	32	100.0%
三重県	1	4	5	80.0%
大阪府	0	36	36	100.0%
兵庫県	0	28	28	100.0%
8 都府県計	5	218	223	97.8%

表 3-1 測定局別 NO<sub>2</sub> 濃度予測結果 (平成 27 年度・東京都・自排局)

参考資料 1-19

Seq	測定局名	NOx 年平均値 (予測値)	NOx発生源別寄与濃度 (年平均値)						NO <sub>2</sub>		評価	
			工場・ 事業場	自動車	船舶	民生	航空機	その他	年平均値 (予測値)	NO <sub>2</sub> 98%値 (予測値)	現 状	将 来
1	日比谷交差点	43.9	2.2	27.0	0.8	8.2	0.6	5.1	28.7	47.9		
2	国設霞が関	40.2	2.2	17.2	0.9	8.3	0.6	11.2	25.8	47.8		
3	永代通り新川	45.1	1.6	24.9	0.5	7.2	0.7	10.3	32.0	52.6		
4	第一京浜高輪	45.8	1.9	21.2	2.3	7.2	0.7	12.5	26.3	49.8		
5	国設新宿	37.9	1.7	15.1	0.8	8.6	0.4	11.4	24.8	45.7		
6	新目白通り下落合	52.6	1.4	17.2	0.4	6.9	0.3	26.4	27.8	46.7		
7	春日通り大塚	38.3	1.5	15.7	0.2	6.4	0.3	14.2	28.2	49.0		
8	明治通り大関横丁	27.5	1.3	16.9	0.2	5.4	0.4	3.4	21.3	41.4		
9	京葉道路亀戸	37.8	1.3	17.3	0.3	4.1	0.5	14.5	27.3	48.3		
10	三ツ目通り辰巳	45.1	1.2	22.8	1.1	4.2	0.9	15.0	30.6	53.8		
11	北品川交差点	59.4	1.7	31.0	3.0	6.1	1.1	16.5	31.8	57.2	×	
12	中原口交差点	45.2	1.8	25.0	1.5	7.0	1.0	8.9	28.9	47.2		
13	山手通り大坂橋	62.6	1.7	42.6	1.0	8.3	0.6	8.4	31.1	49.6		
14	環七通り柿の木坂	52.0	1.4	26.2	0.7	7.0	0.8	15.9	28.1	47.4		
15	環七通り松原橋	113.5	1.4	47.9	1.0	6.1	1.8	55.3	40.0	67.5	×	×
16	中原街道南千束	36.1	1.4	18.7	0.8	6.3	1.6	7.4	23.9	43.6		
17	環八通り千鳥	40.8	1.1	19.9	0.5	4.9	1.8	12.6	24.7	46.0		
18	玉川通り上馬	63.9	1.4	44.0	0.6	6.4	0.6	10.9	38.3	61.6	×	×
19	環八通り八幡山	60.3	1.1	29.8	0.3	5.8	0.3	23.0	31.2	50.1		
20	甲州街道大原	49.0	1.3	27.7	0.6	6.6	0.4	12.4	28.4	46.6		
21	山手通り東中野	26.3	1.3	17.1	0.5	7.3	0.3	-0.1	20.5	41.7		
22	早稲田通り下井草	38.1	1.0	14.7	0.2	4.8	0.2	17.2	25.7	44.6		
23	明治通り西巣鴨	47.3	1.5	20.1	0.1	6.3	0.2	19.1	25.6	44.6		
24	北本通り王子	39.9	1.0	21.3	0.1	4.5	0.2	12.8	24.9	45.7		
25	中山道大和町	93.8	1.6	42.0	0.1	4.4	0.2	45.6	40.5	61.2	×	×
26	日光街道梅島	55.8	0.8	31.3	0.1	3.0	0.2	20.5	28.1	54.5		
27	環七通り亀有	52.2	0.8	24.2	0.1	3.0	0.2	24.0	27.3	52.8		
28	甲州街道八木町	30.8	0.6	14.9	0.0	1.6	0.1	13.5	18.3	31.5		
29	下柚木	24.0	0.8	10.3	0.0	2.1	0.2	10.7	16.9	29.4		
30	打越町	33.2	0.7	19.2	0.0	1.7	0.2	11.4	16.9	32.4		
31	五日市街道武蔵境	32.3	1.0	14.7	0.0	4.3	0.2	12.2	19.9	35.0		
32	連雀通り下連雀	32.7	1.3	10.5	0.0	4.2	0.2	16.5	24.2	41.2		
33	川崎街道百草園	23.0	1.1	16.5	0.0	3.4	0.2	1.8	17.4	30.4		
34	新青梅街道東村山	52.6	0.9	21.9	0.0	2.7	0.1	27.0	25.7	39.3		
35	甲州街道国立	50.0	1.2	27.5	0.0	3.6	0.2	17.5	23.9	38.1		
36	青梅街道柳沢	46.9	0.9	18.0	0.0	4.0	0.2	23.8	25.3	40.8		
37	小金井街道東久留米	38.3	0.9	11.6	0.0	2.6	0.1	23.1	25.1	39.5		
38	東京環状長岡	37.1	1.0	25.2	0.0	1.4	0.1	9.5	21.8	37.6		

注) 四捨五入により処理をしているため、合計は一致しない場合がある。

表 3-2 測定局別 NO<sub>2</sub> 濃度予測結果 (平成 27 年度・神奈川県・自排局)

(ppb)

Seq	測定局名	NO <sub>x</sub> 年平均値 (予測値)	NO <sub>x</sub> 発生源別寄与濃度 (年平均値)					NO <sub>2</sub> 年平均値 (予測値)	NO <sub>2</sub> 98%値 (予測値)	評価	
			工場・ 事業場	自動車	船舶	群小等	その他			現 状	将 来
1	鶴見区下末吉小	37.4	3.5	18.8	1.4	2.3	11.4	24.6	43.4		
2	西区浅間下交差点	58.1	2.7	32.9	1.4	2.3	18.7	29.0	46.7		
3	磯子区滝頭	41.7	2.9	26.1	2.6	2.4	7.9	24.7	45.7		
4	戸塚区矢沢交差点	33.7	1.8	24.7	0.7	1.5	4.9	22.3	41.2		
5	港南中学校	28.9	2.4	17.5	1.9	2.1	5.0	20.5	40.4		
6	旭区都岡小学校	44.5	2.0	20.2	0.3	1.6	20.5	21.9	40.1		
7	青葉台	44.0	1.6	35.8	0.1	1.7	4.8	24.4	42.1		
8	都筑工場前	29.4	2.0	12.2	0.3	1.5	13.3	19.1	36.5		
9	川崎市役所前	42.3	3.5	18.6	1.4	1.7	17.2	28.6	46.8		
10	池上新田公園前	92.0	4.4	46.4	2.4	1.2	37.6	37.9	62.9	×	×
11	日進町	37.2	4.1	23.0	1.6	2.2	6.3	26.3	46.4		
12	遠藤町交差点	76.2	2.5	39.8	1.0	1.6	31.2	34.9	56.8	×	
13	中原平和公園	30.6	1.7	13.7	0.5	1.8	12.9	21.9	43.2		
14	二子	98.1	1.2	41.7	0.1	0.8	54.3	38.0	58.4	×	
15	柿生	41.2	1.3	21.0	0.0	1.0	18.0	22.1	36.3		
16	本村橋	46.0	1.2	13.4	0.1	1.0	30.3	26.4	41.1		
17	官前平駅前	45.6	1.7	18.7	0.2	1.6	23.4	26.2	46.0		
18	小川町	35.6	1.8	10.2	5.7	0.9	17.1	22.7	46.7		
19	松原歩道橋	36.3	1.7	15.7	0.0	2.1	16.8	21.2	41.6		
20	鎌倉漕川派出所	28.7	1.8	11.4	0.6	1.7	13.2	18.3	36.3		
21	藤沢橋	27.4	1.5	18.3	0.1	2.1	5.4	19.8	37.4		
22	小田原市民会館	19.6	1.2	11.9	0.0	2.8	3.6	13.6	24.6		
23	茅ヶ崎駅前交差点	22.0	1.6	18.2	0.0	2.2	0.1	17.6	33.7		
24	新逗子駅前	21.9	2.1	13.6	1.9	1.6	2.8	15.9	32.9		
25	淵野辺十字路	69.1	1.2	40.4	0.0	1.4	26.1	31.2	55.4	×	
26	上溝	51.4	1.4	41.5	0.0	1.5	7.0	26.7	48.2		
27	秦野市本町	42.9	0.9	18.9	0.0	3.6	19.5	20.4	33.5		
28	厚木市金田神社	82.9	1.6	53.4	0.0	2.9	25.1	28.6	43.7		
29	国設厚木	66.6	1.5	52.5	0.0	4.8	7.8	29.0	46.5		
30	深見台交差点	38.3	1.7	22.0	0.1	1.7	12.9	22.9	39.4		
31	伊勢原市谷戸岡	66.9	1.5	52.7	0.0	3.4	9.3	24.5	39.5		

注) 四捨五入により処理をしているため、合計は一致しない場合がある。

表 3-3 測定局別 NO<sub>2</sub> 濃度予測結果 (平成 27 年度・三重県・自排局)

(ppb)

Seq	測定局名	NO <sub>x</sub> 年平均値 (予測値)	NO <sub>x</sub> 発生源別寄与濃度 (年平均値)					NO <sub>2</sub> 年平均値 (予測値)	NO <sub>2</sub> 98%値 (予測値)	評価	
			工場・ 事業場	自動車	船舶	群小等	その他			現 状	将 来
1	納屋	57.2	5.9	38.3	0.1	1.7	11.2	29.4	62.4	×	×
2	東名阪	33.4	1.4	19.8	0.0	0.4	11.8	20.2	31.8		
3	北消防署	26.6	2.5	14.1	0.2	1.2	8.7	21.3	37.4		
4	国道 258 号桑名	35.6	1.5	21.8	0.1	0.8	11.5	20.8	33.8		
5	国道 23 号鈴鹿	49.2	3.0	30.8	0.0	0.8	14.5	21.8	36.3		

注) 四捨五入により処理をしているため、合計は一致しない場合がある。

(3) 平成 32 年度

I 常時監視測定局

- ・平成 32 年度における NO<sub>2</sub>に係る測定局別環境基準超過局数を表 4、環境基準を超過した測定局を表 5 に示す
- ・平成 32 年度において NO<sub>2</sub>に係る環境基準を超過すると予測された測定局は 1 局（平成 21 年度は 16 局、平成 27 年度は 5 局）となっている。

表 4 NO<sub>2</sub>に係る環境基準超過局数（平成 32 年度・対策地域・自排局）

都府県	超過局数	達成局数	測定局数	基準達成率
埼玉県	0	28	28	100.0%
千葉県	0	28	28	100.0%
東京都	1	37	38	97.4%
神奈川県	0	31	31	100.0%
愛知県	0	32	32	100.0%
三重県	0	5	5	100.0%
大阪府	0	34	34	100.0%
兵庫県	0	28	28	100.0%
8 都府県計	1	222	223	99.6%

表5 発生源別の測定局別 NO<sub>2</sub> 濃度予測結果 (平成 32 年度・東京都・自排局)

Seq	測定局名	NOx 年平均値 (予測値)	NOx発生源別寄与濃度 (年平均値)						NO <sub>2</sub> (ppb)		評価	
			工場・ 事業場	自動車	船舶	民生	航空機	その他	NO <sub>2</sub> 年平均値 (予測値)	NO <sub>2</sub> 98%値 (予測値)	現 状	将 来
1	日比谷交差点	36.3	2.2	20.1	0.8	8.3	0.6	4.3	25.8	43.7		
2	国設霞が関	34.5	2.2	12.9	0.9	8.4	0.6	9.7	23.6	44.7		
3	永代通り新川	37.8	1.6	18.8	0.5	7.3	0.7	9.0	29.0	48.3		
4	第一京浜高輪	38.8	1.9	15.8	2.3	7.3	0.7	10.8	24.0	46.6		
5	国設新宿	32.8	1.7	11.3	0.8	8.7	0.4	10.0	22.9	43.0		
6	新目白通り下落合	44.9	1.4	12.9	0.4	7.0	0.3	22.9	25.4	43.3		
7	春日通り大塚	32.6	1.5	11.8	0.2	6.5	0.3	12.3	25.7	45.5		
8	明治通り大関横丁	22.9	1.3	12.6	0.2	5.4	0.4	3.0	19.2	38.4		
9	京葉道路亀戸	32.0	1.3	13.1	0.3	4.1	0.5	12.7	24.8	44.7		
10	三ツ目通り辰巳	37.7	1.2	17.3	1.1	4.2	0.9	13.1	27.7	49.6		
11	北品川交差点	49.3	1.7	23.2	3.0	6.2	1.1	14.2	28.5	52.5	×	
12	中原口交差点	37.5	1.8	18.7	1.5	7.1	1.0	7.4	26.0	43.1		
13	山手通り大坂橋	50.5	1.7	31.8	1.0	8.4	0.6	7.0	27.5	44.4		
14	環七通り柿の木坂	43.1	1.4	19.6	0.7	7.1	0.8	13.6	25.3	43.4		
15	環七通り松原橋	91.8	1.4	35.7	1.0	6.1	1.8	45.7	35.3	60.8	×	×
16	中原街道南千束	30.4	1.4	14.1	0.8	6.3	1.6	6.2	21.7	40.5		
17	環八通り千鳥	34.2	1.1	15.1	0.5	4.9	1.8	10.8	22.4	42.7		
18	玉川通り上馬	51.0	1.4	33.0	0.6	6.5	0.6	9.0	33.7	55.1	×	
19	環八通り八幡山	49.0	1.1	22.3	0.3	5.8	0.3	19.2	27.7	45.1		
20	甲州街道大原	40.1	1.3	20.6	0.6	6.7	0.4	10.5	25.3	42.2		
21	山手通り東中野	21.8	1.3	12.7	0.5	7.3	0.3	-0.3	18.4	38.7		
22	早稲田通り下井草	32.0	1.0	10.9	0.2	4.9	0.2	14.9	23.2	41.0		
23	明治通り西巣鴨	39.7	1.5	15.0	0.1	6.4	0.2	16.5	23.2	41.2		
24	北本通り王子	32.9	1.0	15.9	0.1	4.6	0.2	11.1	22.4	42.2		
25	中山道大和町	75.4	1.6	31.3	0.1	4.4	0.2	37.9	35.8	54.5	×	
26	日光街道梅島	44.9	0.8	23.3	0.1	3.0	0.2	17.5	24.8	49.8		
27	環七通り亀有	42.9	0.8	18.1	0.1	3.1	0.2	20.7	24.4	48.6		
28	甲州街道八木町	24.6	0.6	11.2	0.0	1.7	0.1	11.0	16.1	28.4		
29	下柚木	19.6	0.8	7.7	0.0	2.1	0.2	8.9	15.0	26.7		
30	打越町	26.3	0.7	14.5	0.0	1.8	0.2	9.2	14.8	29.4		
31	五日市街道武蔵境	26.7	1.0	10.9	0.0	4.3	0.2	10.3	17.9	32.2		
32	連雀通り下連雀	27.9	1.3	7.7	0.0	4.3	0.2	14.4	22.1	38.3		
33	川崎街道百草園	18.2	1.1	12.3	0.0	3.5	0.2	1.2	15.2	27.2		
34	新青梅街道東村山	42.4	0.9	16.2	0.0	2.7	0.1	22.4	22.7	35.0		
35	甲州街道国立	39.8	1.2	20.5	0.0	3.7	0.2	14.2	20.9	33.8		
36	青梅街道柳沢	38.7	0.9	13.4	0.0	4.0	0.2	20.2	22.6	37.0		
37	小金井街道東久留米	32.3	0.9	8.7	0.0	2.6	0.1	20.0	22.7	36.1		
38	東京環状長岡	29.0	1.0	18.9	0.0	1.5	0.1	7.5	19.0	33.6		

注) 四捨五入により処理をしているため、合計は一致しない場合がある。

II 信号交差点近傍及び信号交差点間

・平成32年度におけるNO<sub>2</sub>に係る環境基準超過地点数は表6に示す135地点となっている。  
 なお、SPMは32年度についてもすべての地点で環境基準を達成すると予測された(表7)。

表6 NO<sub>2</sub>に係る道路沿道環境基準超過地点数(平成32年度)

都府県	超過 地点数		達成 地点数		計算 地点数		超過率	
	近傍	中間	近傍	中間	近傍	中間	近傍	中間
埼玉県	10	1	11,333	10,650	11,343	10,651	0.09%	0.01%
千葉県	52	2	5,305	4,903	5,357	4,905	0.97%	0.04%
東京都	0	0	17,855	16,596	17,855	16,596	0.00%	0.00%
神奈川県	20	0	11,322	10,450	11,342	10,450	0.18%	0.00%
愛知県	25	2	16,317	15,934	16,342	15,936	0.15%	0.01%
三重県	21	1	1,482	1,428	1,503	1,429	1.40%	0.07%
大阪府	1	0	14,707	13,715	14,708	13,715	0.01%	0.00%
兵庫県	0	0	6,925	6,450	6,925	6,450	0.00%	0.00%
8都府県計	129	6	85,246	80,126	85,375	80,132	0.15%	0.01%

表7 SPMに係る道路沿道環境基準超過地点数(平成32年度)

都府県	超過 地点数		達成 地点数		計算 地点数		超過率	
	近傍	中間	近傍	中間	近傍	中間	近傍	中間
埼玉県	0	0	11,343	10,651	11,343	10,651	0.00%	0.00%
千葉県	0	0	5,357	4,905	5,357	4,905	0.00%	0.00%
東京都	0	0	17,855	16,596	17,855	16,596	0.00%	0.00%
神奈川県	0	0	11,342	10,450	11,342	10,450	0.00%	0.00%
愛知県	0	0	16,342	15,936	16,342	15,936	0.00%	0.00%
三重県	0	0	1,503	1,429	1,503	1,429	0.00%	0.00%
大阪府	0	0	14,708	13,715	14,708	13,715	0.00%	0.00%
兵庫県	0	0	6,925	6,450	6,925	6,450	0.00%	0.00%
8都府県計	0	0	85,375	80,132	85,375	80,132	0.00%	0.00%

・NO<sub>2</sub>環境基準超過地点（信号交差点近傍）表 8-1～8-6

表 8-1～8-6 に記載されている住所は、道路交通センサスに記載されている対象とした路線の交通量調査の観測地点であり、実際の超過地点とは異なる。

ア 埼玉県

表 8-1 環境基準超過地点の NO<sub>2</sub> 濃度予測結果（平成 32 年度）

全体 順位	個別 順位	路線名	住所（センサ観測地点）	NO <sub>x</sub> 発生源別寄与濃度（年平均値）					(ppb)		評価
				工場	自動車	群小	その他	計	NO <sub>2</sub> 年 平均値	NO <sub>2</sub> の 98%値	
1	1	一般国道 17 号	さいたま市北区日進町	1.4	107.4	3.5	5.9	118.2	40.5	63.8	×
2	2	一般国道 17 号	さいたま市北区日進町	1.4	107.2	3.5	5.9	118.0	40.5	63.7	×
7	3	一般国道 122 号	さいたま市緑区大字中野田	1.2	100.2	2.3	6.9	110.7	39.1	61.9	×
8	4	一般国道 122 号	さいたま市緑区大字中野田	1.2	95.4	2.5	7.2	106.3	38.3	60.7	×
10	5	一般国道 122 号	さいたま市緑区大字中野田	1.2	94.5	2.5	7.2	105.4	38.2	60.5	×

注) NO<sub>x</sub>年平均値の自動車分は埼玉県の寄与濃度を示す

イ 千葉県

表 8-2 環境基準超過地点の NO<sub>2</sub> 濃度予測結果（平成 32 年度）

全体 順位	個別 順位	路線名	住所（センサ観測地点）	NO <sub>x</sub> 発生源別寄与濃度（年平均値）							(ppb)		評価
				工場	自動車	船舶	群小	航空機	その他	計	NO <sub>2</sub> 年 平均値	NO <sub>2</sub> の 98%値	
1	1	一般国道 16 号	柏市十余二	2.1	90.5	0.1	1.6	0.1	5.2	99.5	40.6	66.0	×
2	2	一般国道 16 号	野田市中根	1.3	88.9	0.0	1.2	0.1	5.6	97.0	39.9	65.1	×
3	3	一般国道 16 号	柏市弥生町	1.7	87.6	0.1	1.7	0.1	5.0	96.3	39.8	64.9	×
4	4	一般国道 16 号	柏市弥生町	1.9	86.6	0.1	1.7	0.1	5.0	95.4	39.5	64.6	×
5	5	一般国道 16 号	野田市中根	1.3	85.0	0.0	1.3	0.1	5.9	93.6	39.0	63.9	×
7	6	一般国道 357 号	船橋市栄町	4.4	79.0	2.1	2.1	0.2	5.1	92.8	38.8	63.6	×
11	7	一般国道 16 号	野田市中根	1.3	83.5	0.0	1.3	0.1	5.9	92.1	38.6	63.4	×
16	8	一般国道 16 号	野田市中根	1.3	82.5	0.0	1.3	0.1	5.9	91.1	38.3	63.0	×
18	9	一般国道 16 号	柏市十余二	2.1	81.5	0.1	1.6	0.1	5.2	90.5	38.2	62.7	×
23	10	一般国道 16 号	柏市弥生町	1.7	80.5	0.1	1.7	0.1	5.0	89.2	37.8	62.3	×
31	11	一般国道 6 号	松戸市松戸	2.5	73.8	1.4	2.2	0.2	8.1	88.1	37.5	61.9	×
34	12	一般国道 6 号	松戸市松戸	2.5	73.3	1.4	2.2	0.2	8.1	87.6	37.4	61.7	×
40	13	一般国道 16 号	市原市八幡北町	6.0	74.6	1.0	0.9	0.1	4.2	86.8	37.1	61.4	×
42	14	一般国道 16 号	柏市弥生町	1.8	76.5	0.1	2.9	0.1	5.2	86.6	37.1	61.3	×
48	15	一般国道 16 号	柏市十余二	2.1	77.0	0.1	1.6	0.1	5.2	86.0	36.9	61.1	×

注) NO<sub>x</sub>年平均値の自動車分は千葉県の寄与濃度を示す

ウ 東京都

東京都は NO<sub>2</sub>に係る環境基準を超過する信号交差点近傍地点は無いと推計された。

その要因としては、道路構造や周辺建物影響による局地的な拡散が阻害されることや滞留効果を加味していないこと等が考えられる。

エ 神奈川県

表 8-3 環境基準超過地点の NO<sub>2</sub> 濃度予測結果 (平成 32 年度)

全体 順位	個別 順位	路線名	住所 (センサ観測地点)	NOx発生源別寄与濃度 (年平均値)						(ppb)		評価
				工場	自動車	船舶	群小	その他	計	NO <sub>2</sub> 年 平均値	NO <sub>2</sub> の 98%値	
1	1	一般国道 129号	厚木市山際	1.7	103.7	0.0	4.3	11.5	121.1	41.0	62.5	×
2	2	一般国道 129号	厚木市山際	1.6	102.2	0.0	3.6	10.7	118.1	40.4	61.8	×
3	3	一般国道 129号	厚木市山際	1.5	103.8	0.0	3.5	8.9	117.6	40.4	61.7	×
4	4	一般国道 129号	厚木市山際	1.7	99.9	0.0	4.3	11.5	117.4	40.3	61.7	×
5	5	一般国道 129号	厚木市山際	1.5	102.8	0.0	3.5	8.9	116.6	40.2	61.5	×
6	6	一般国道 129号	厚木市戸田	1.6	100.2	0.0	5.2	9.2	116.2	40.1	61.4	×
8	7	一般国道 246号	厚木市栄町	1.7	99.5	0.0	5.3	9.3	115.9	40.1	61.3	×
9	8	一般国道 129号	厚木市山際	1.5	100.2	0.0	3.6	9.4	114.7	39.8	61.1	×
12	9	一般国道 129号	厚木市山際	1.7	96.2	0.0	4.3	11.5	113.7	39.7	60.9	×
19	10	東京大師横浜	川崎市川崎区小田	5.1	87.0	2.8	1.1	16.3	112.2	39.4	60.5	×
20	11	一般国道 129号	厚木市山際	1.5	97.7	0.0	3.6	9.4	112.2	39.4	60.5	×

注) NOx年平均値の自動車分は神奈川県の前濃度を示す

オ 愛知県

表 8-4 環境基準超過地点の NO<sub>2</sub> 濃度予測結果 (平成 32 年度)

全体 順位	個別 順位	路線名	住所 (センサ観測地点)	NOx発生源別寄与濃度 (年平均値)						(ppb)		評価
				工場	自動車	船舶	群小	その他	計	NO <sub>2</sub> 年 平均値	NO <sub>2</sub> の 98%値	
1	1	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	1.4	121.0	0.6	0.6	9.6	133.3	41.7	65.6	×
2	2	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	1.4	120.8	0.6	0.6	9.6	133.0	41.6	65.6	×
3	3	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	1.4	120.7	0.6	0.6	9.6	133.0	41.6	65.6	×
4	4	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	1.4	120.4	0.6	0.6	9.6	132.6	41.6	65.5	×
5	5	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	1.4	119.5	0.6	0.6	9.6	131.7	41.4	65.3	×
6	6	一般国道 1号	(岡崎市本宿町一里山)	0.8	126.6	0.1	0.5	3.2	131.2	41.3	65.2	×
7	7	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	1.4	117.5	0.6	0.6	9.6	129.7	41.1	64.9	×
8	8	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	1.4	116.7	0.6	0.6	9.6	128.9	41.0	64.7	×
9	9	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	1.5	115.6	0.7	0.7	5.5	124.0	40.1	63.7	×
10	10	一般国道 1号	(岡崎市本宿町一里山)	0.8	118.8	0.1	0.5	3.2	123.4	40.0	63.5	×
11	11	一般国道 23号	名古屋港区宝神	1.6	113.7	0.8	2.0	3.8	121.8	39.8	63.2	×
15	12	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	1.5	106.6	0.7	0.7	5.5	115.0	38.6	61.7	×
17	13	一般国道 1号	(知立市逢妻町西栄)	1.3	105.7	0.7	2.2	3.7	113.5	38.4	61.4	×
20	14	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	0.0	109.9	0.0	0.0	2.7	112.6	38.2	61.2	×
21	15	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	0.0	108.7	0.0	0.0	2.7	111.4	38.0	60.9	×
23	16	一般国道 23号	名古屋緑区大高町西森前	1.8	101.4	1.3	2.7	3.7	110.9	37.9	60.8	×
24	17	一般国道 1号	(知立市逢妻町西栄)	1.3	102.1	0.7	2.2	3.7	109.9	37.7	60.6	×
25	18	一般国道 23号	海部郡弥富町孤地	1.6	101.5	0.8	0.9	4.9	109.6	37.7	60.5	×

注) NOx年平均値の自動車分は愛知県の前濃度を示す



カ 三重県

表 8-5 環境基準超過地点の NO<sub>2</sub> 濃度予測結果 (平成 32 年度)

全体 順位	個別 順位	路線名	住所 (センサ観測地点)	NO <sub>x</sub> 発生源別寄与濃度 (年平均値)						(ppb)		評価
				工場	自動車	船舶	群小	その他	計	NO <sub>2</sub> 年 平均値	NO <sub>2</sub> の 98%値	
				1	1	一般国道 2 3 号	桑名市長島町福吉	1.2	82.0	0.0	0.2	
2	2	一般国道 2 3 号	桑名市小泉	1.2	77.9	0.0	0.1	8.2	87.4	35.8	67.2	×
4	3	一般国道 2 3 号	桑名市小泉	1.2	75.9	0.0	0.1	8.2	85.4	35.3	66.1	×
5	4	一般国道 2 3 号	四日市市中納屋町	7.4	67.2	0.5	0.9	8.0	84.0	34.9	65.3	×
6	5	一般国道 2 3 号	四日市市中納屋町	8.0	67.4	0.3	0.5	7.6	83.8	34.8	65.2	×
7	6	一般国道 2 3 号	四日市市中納屋町	7.4	66.7	0.5	0.9	8.0	83.5	34.8	65.0	×
9	7	一般国道 2 3 号	四日市市中納屋町	8.0	66.8	0.3	0.5	7.6	83.2	34.7	64.8	×
11	8	一般国道 2 3 号	桑名市小泉	1.4	72.0	0.0	0.4	8.3	82.0	34.4	64.2	×
13	9	一般国道 2 3 号	四日市市中納屋町	8.0	65.3	0.3	0.5	7.6	81.7	34.3	64.0	×
15	10	一般国道 2 3 号	桑名市長島町福吉	1.2	70.2	0.0	0.2	8.4	80.1	33.9	63.1	×
16	11	一般国道 2 3 号	四日市市中納屋町	8.0	62.9	0.3	0.5	7.6	79.2	33.6	62.6	×
18	12	一般国道 2 5 8 号	桑名市江場中野	1.2	68.9	0.0	0.1	8.2	78.4	33.4	62.1	×

注) NO<sub>x</sub>年平均値の自動車分は三重県の寄与濃度を示す

キ 大阪府

表 8-6 環境基準超過地点の NO<sub>2</sub> 濃度予測結果 (平成 32 年度)

全体 順位	個別 順位	路線名	住所 (センサ観測地点)	NO <sub>x</sub> 発生源別寄与濃度 (年平均値)						(ppb)		評価
				工場	自動車	船舶	群小	その他	計	NO <sub>2</sub> 年 平均値	NO <sub>2</sub> の 98%値	
				1	1	一般国道 1 号	枚方市蔭ヶ丘南町	0.7	74.8	0.0	2.6	

注) NO<sub>x</sub>年平均値の自動車分は大阪府の寄与濃度を示す

ク 兵庫県

兵庫県は NO<sub>2</sub> に係る環境基準を超過する信号交差点近傍地点は無いと推計された。

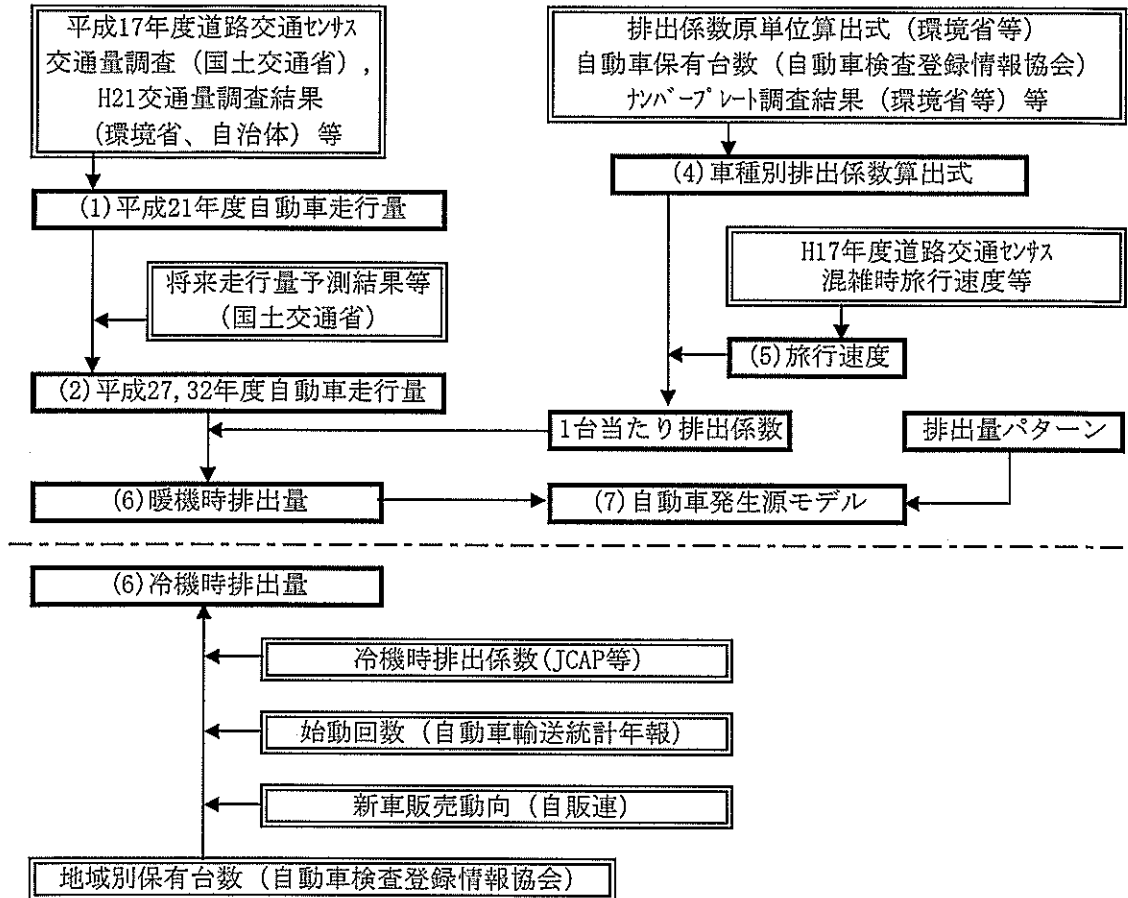
その要因としては、道路構造や周辺建物影響による局地的な拡散が阻害されることや滞留効果を加味していないこと等が考えられる。

(4) 留意点

- ・本結果では、環境基準が超過している恐れがあり、今後注意する必要がある測定局や路線を示したが、局地汚染について地域の実態に応じた対策を実施する必要があることから、本結果を参考としたうえで、各都府県においては、さらなる道路沿道環境状況の調査等を行い、適切な対策を行う必要がある。

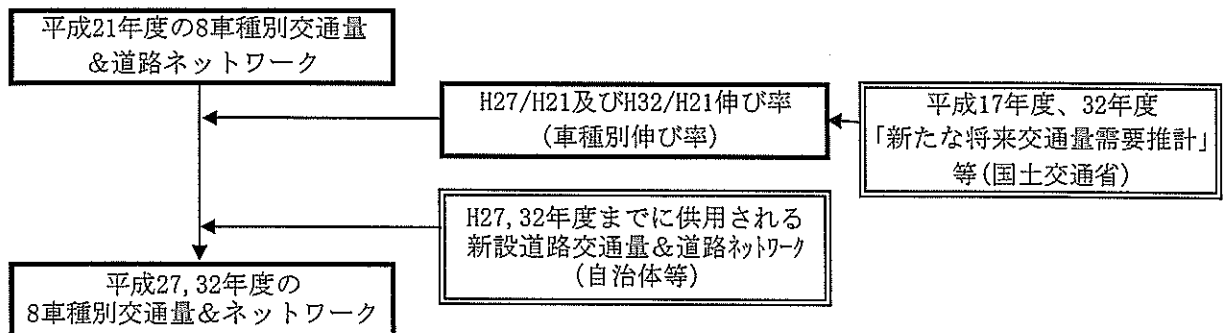
(別紙)

将来の自動車排出ガス量については、概ね以下の方法により推計を行った。



注)JCAP(Japan Clean Air Program)、自販連(社団法人・日本自動車販売協会連合会)

なお、(1)から(2)の将来走行量予測結果等については以下の手法により推計している。



# 総量削減計画に定める 目標量及び実績

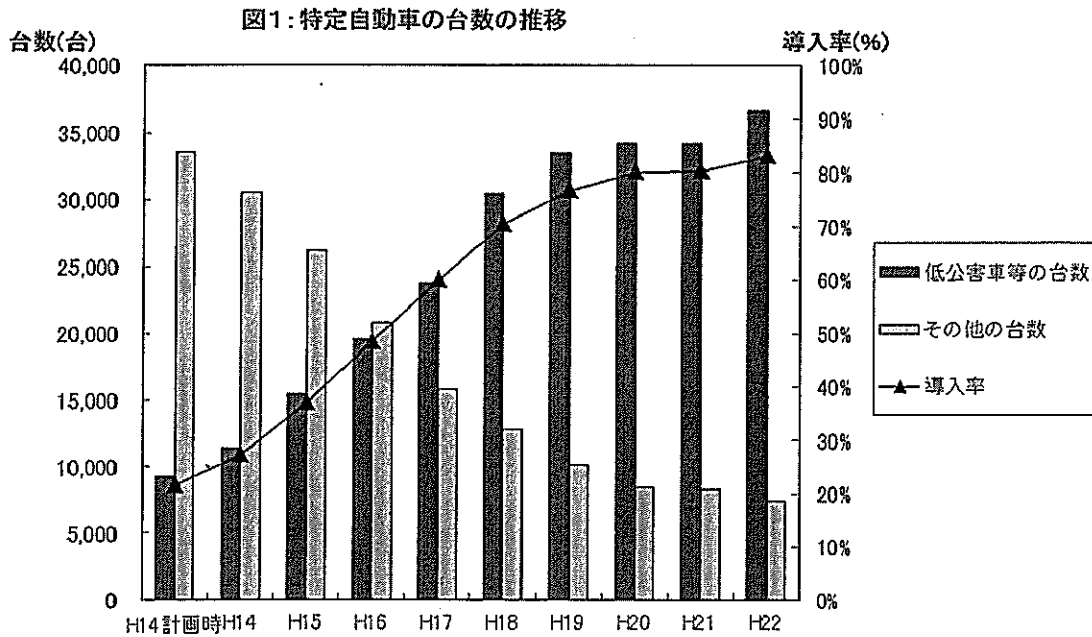
窒素酸化物排出量(t/年)

	首都圏	愛知・三重圏	大阪・兵庫圏	総量
基準年度	89,250	40,245	47,016	176,511
平成22年度目標量	45,294	14,200	28,450	87,944
平成22年度実績	42,399	13,687	23,587	79,672

粒子状物質排出量(t/年)

	首都圏	中部	関西	総量
基準年度	10,341	5,615	5,701	21,657
平成22年度目標量	1,451	829	1,171	3,451
平成22年度実績	1,125	821	1,011	2,956

**事業者の自動車排出ガス対策が着実に進んでいます**



自動車を 30 台以上使用する特定事業者から平成 23 年度に大阪府へ提出のあった「平成 22 年度自動車使用管理実績報告書」に基づき、平成 14 年度から継続して報告のある事業者 420 社のデータの推移をとりまとめました。

- 継続事業者 420 社では、低公害な車の占める割合が前年度より 2.8 ポイント増加し 83.2% となりました。
- 平成 14 年度当初の計画策定時から、自動車の NOx (窒素酸化物) 及び PM (粒子状物質) 排出量がそれぞれ 59%、85% 削減されました。

**低公害な車の割合は約 8 割**

低公害車等の平成 22 年度末の導入台数は、平成 14 年度当初計画作成時からの約 8 年間で約 4.0 倍となり、全車両に対する割合は 83.2% となりました。(図 1、表 1)

表1: 自動車台数の推移 (単位: 台)

	H14 計画時	H14 年度末	H15 年度末	H16 年度末	H17 年度末	H18 年度末	H19 年度末	H20 年度末	H21 年度末	H22 年度末
低公害車等の台数	9,230 (21.6%)	11,419 (27.2%)	15,408 (37.0%)	19,566 (48.5%)	23,744 (60.0%)	30,473 (70.5%)	33,488 (76.7%)	34,200 (80.2%)	34,183 (80.4%)	36,621 (83.2%)
その他の台数	33,530 (78.4%)	30,550 (72.8%)	26,209 (63.0%)	20,800 (51.5%)	15,838 (40.0%)	12,756 (29.5%)	10,154 (23.3%)	8,463 (19.8%)	8,335 (19.6%)	7,401 (16.8%)
合計	42,760 (100.0%)	41,969 (100.0%)	41,617 (100.0%)	40,366 (100.0%)	39,582 (100.0%)	43,229 (100.0%)	43,642 (100.0%)	42,663 (100.0%)	42,518 (100.0%)	44,022 (100.0%)

**貨物車の走行距離は減少**

平成22年度の年間総走行距離は、平成14年度計画作成時とほぼ同じでしたが、乗用系は、11.1%増加し貨物系は10.2%減少しました。  
(図2、表2)

図2：年間走行距離の推移  
百万台km/年

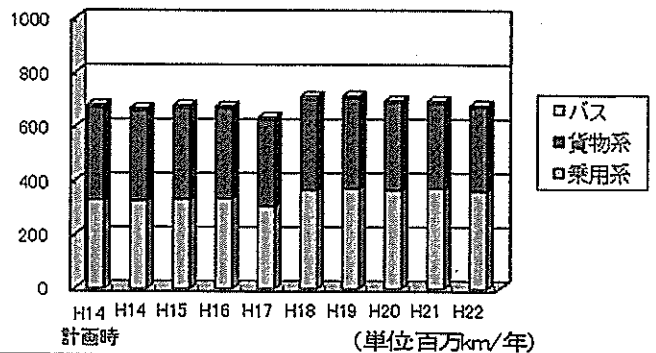


表2：年間走行距離の推移

	H14	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	増減率
	計画時	年度末	年度末	年度末	年度末	年度末	年度末	年度末	年度末	年度末	
総走行距離	683	670	682	677	638	716	717	701	698	681	-0.2%
乗用系	327	326	330	333	305	365	371	364	370	364	11.1%
貨物系	346	335	342	334	325	342	337	328	319	311	-10.2%
バス	9	9	9	9	9	10	9	9	9	7	-23.8%

**NOx・PMの排出量が大幅に削減**

事業者の着実な取組みによって、平成22年度中の自動車からの排出量は、NOxが222t、PMが8tで、平成14年度計画作成時に比べ、それぞれNOxが59%、PMが85%削減されました。(図3、表3)

1社当たりの排出量でみると、NOxが528kg、PMが20kgとなっています。(表4)

表3：年間NOx・PM排出量の推移

	H14	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	増減率
	計画時	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
NOx	538	508	478	422	371	328	285	261	233	222	-59%
PM	56	52	47	39	30	22	16	12	10	8	-85%

増減率は、H14計画時から

図3：年間NOx・PM排出量

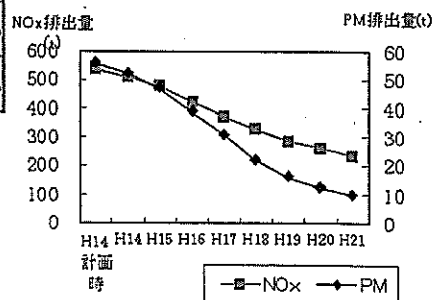


表4：1社当たり年間NOx・PM排出量の推移

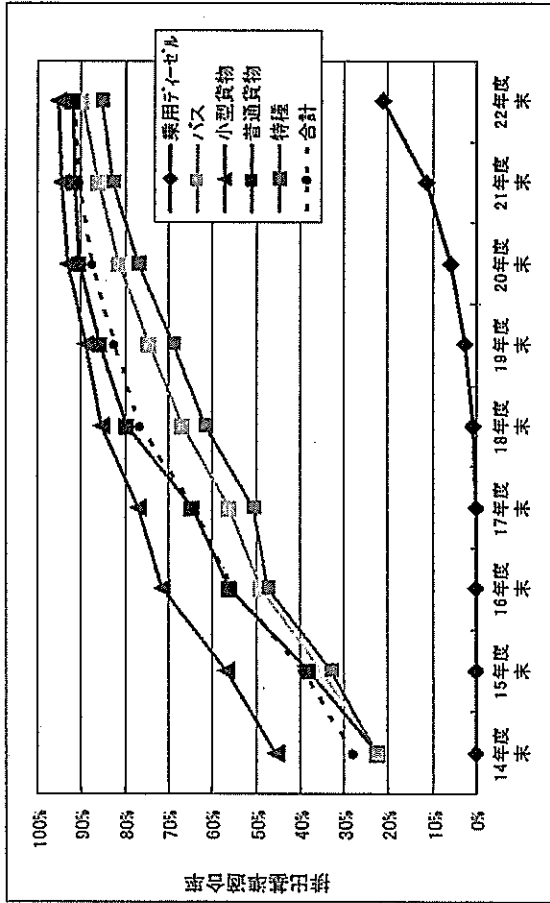
	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
	計画時	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
NOx	1280	1210	1138	1005	884	782	679	623	556	528
PM	133	124	111	92	73	52	37	29	23	20

**自動車NOx・PM法に基づく特定事業者について**

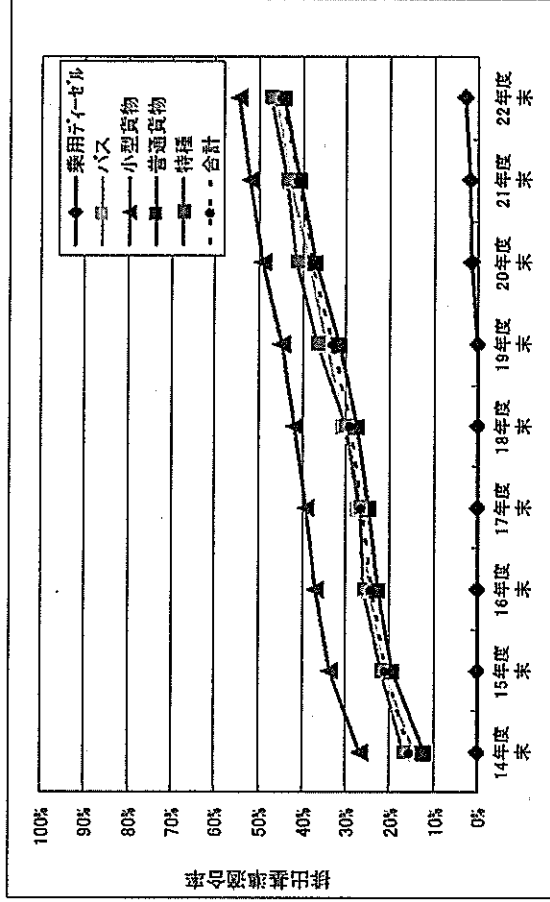
- 大阪府内の対策地域（大阪市をはじめとする37市町）において自動車（軽自動車等を除く。）を30台以上使用する事業者を「特定事業者」といいます。
- 大阪府へは、バス・タクシー・貨物運送事業者以外の「特定事業者」から、NOx等の排出抑制のための計画書及びその実施状況の報告書が提出されます。
- 特定事業者数は、平成24年2月末現在で567社です。

# 八都県における車種規制対象 車種排出基準適合率の推移

8 都府県の対策地域内



8 都府県の対策地域外

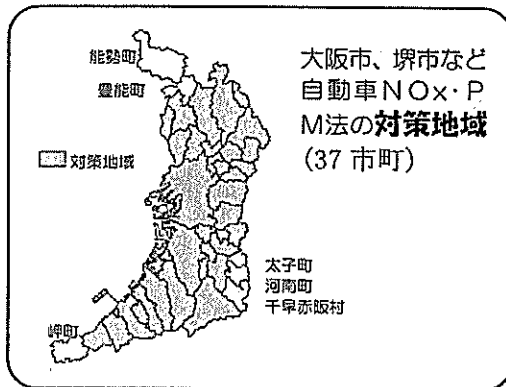


出典：環境省「平成23年度 総量削減対策の在り方検討業務報告書」

## 流入車規制に係る適合車の使用義務 について（大阪府生活環境の保全等に関する条例）

自動車NOx・PM法の排ガス基準を満たさないトラック・バス等は、規制地域内での発着ができません。

### 1 規制される地域は？



### 2 規制される自動車の種類は？



1、4ナンバーのトラック、バン  
(一部、6ナンバーを含む)



2ナンバーのバス、マイクロバス  
(一部、5、7ナンバーを含む)



8ナンバーの特種自動車

〔人の運送の用に供する乗車定員  
11人未満（救急車等）のものを除く〕

対象自動車

※ 緑ナンバー、白ナンバー、ディーゼル車、ガソリン車も規制対象

※ 軽自動車、二輪自動車、乗用自動車（3、5、7ナンバー）

及び特殊自動車（0、9ナンバー）は規制対象外

## 参考資料1-23

### 3 流入できる自動車、流入できない自動車は？

お持ちの自動車の車検証の「備考」欄をご覧ください。

車検証


【記載内容】

使用車種規制(NOx・PM)適合	⇒	流入できます (車種規制適合車)
この自動車は平成〇年〇月〇日以降の有効期間満了日を超えて、NOx・PM対策地域内に使用の本拠を置くことができません。	⇒	その有効期間満了日まで流入できます (経過措置対象車)
この自動車はNOx・PM対策地域内に使用の本拠を置くことができません。 <sup>(注)</sup>	⇒	流入できません (車種規制非適合車)


(注) 平成14年10月1日以降に初度登録された車種規制非適合車には、別途、猶予期間の規定が設けられています。(詳しくは、大阪府流入車対策のホームページをご覧ください。)

### 4 規制の内容は？

(1)対象自動車に対策地域を発着地とする運行(\*)を行う場合は、車種規制適合車及び経過措置対象車(適合車等)を使用しなければなりません。



(\*) 「荷物の積卸し」「人の乗降り」「作業」などを伴う運行です。  
 (\*) 「業務用」、「業務用以外」とともに規制対象です。

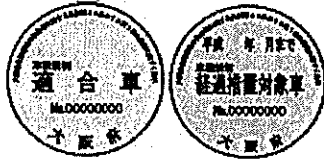
 対策地域を発着地とせず、通過のみの運行は規制対象外です。

【罰則】 適合車等使用命令違反には、50万円以下の罰金



## 参考資料1-23

(2) 対策地域を発着地として運行する適合車等には、府が交付するステッカーの表示が必要です。



ステッカーの交付手続きは  
流入車対策のホームページ  
をご覧ください。

斜線(やむを得ない場合は格子  
線)の部分に表示(貼付)して  
ください。

【罰則】 ステッカー表示命令違反には、30万円以下の罰金

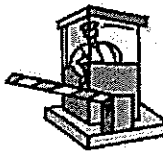
(3) 府域の荷主等、旅行者などにも義務があります。

貨物又は旅客の運送を委託する場合や物品を購入等して運送させる場合は以下の義務があります。



### ① 適合車等使用の求め

契約書等で運送事業者や購入先等に適合車等の使用を求めなければなりません。



### ② 適合車等の使用確認及び結果の記録

対象自動車の発着の際、適合車等が使用されているかステッカー等で確認し、結果を記録しなければなりません。



【罰則等】 適合車等の使用の求め違反には、改善勧告  
確認・記録命令違反には、20万円以下の罰金

## 参考資料1-23

### 5 よくあるご質問

Q1 府内の事業所への運送は年に1回程度であっても、ステッカーの表示が求められますか。

A1 頻度にかかわらず、対策地域を発着する対象自動車（適合車等）には、府が交付するステッカーの表示が必要です。

Q2 通過交通は規制の対象外ですが、バス旅行でトイレ休憩のために停車する場合は規制の対象となりますか。

A2 トイレ休憩は通過の範囲に含めます。また、労働基準法で義務付けられている休息や、信号での停止、警察官に止められた時など、法令上停まらなければいけない場合も、通過に含めます。

Q3 非適合車の取締りはどのように行っていくのですか。

A3 車が多数集まる施設での検査や荷主等の記録、通報等に基づく検査などを行います。



詳しくは

流入車対策

検索

URL <http://www.pref.osaka.jp/kotsukankyo/ryuunyuu/index.html>

(お問い合わせ)

大阪府交通環境課 TEL:06-6210-9587

流入車規制違反に係る公表規定の追加（大阪府生活環境の保全等に関する条例の一部改正）

【改正のねらい】

- 平成 21 年 1 月から実施している流入車規制の「車種規制適合車等の使用義務」について、一部に度重なる指導に関わらず違反を繰り返す者がいる。
- このため、車種規制適合車等の使用命令を受けた者について、その氏名等を公表できる規定を追加することにより、広く府民や旅行者、荷主等に対し違反者の情報を提供し、行政指導や命令の実効性を高め、引いては違反の防止や早期改善をより一層促進させる。

【施行時期】

平成 24 年 9 月定例府議会で議決の後、すみやかに公布・施行する予定。

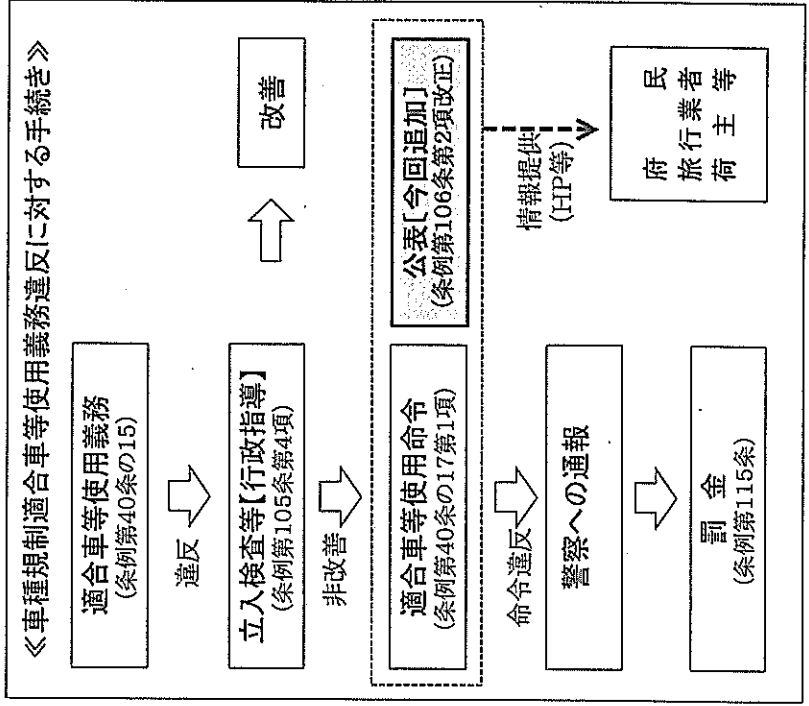
【パブリックコメント】

平成 24 年 7 月 18 日から 8 月 17 日まで意見募集の結果、4 件の意見が提出され、いずれも厳正な対応を望むものであった。

意見提出数：4 件

意見の概要：

- ・違反した企業の情報を広く社会に広めるために、違反者の氏名を公表するのは良いこと。
- ・度重なる指導に従わず違反を繰り返す運行者の氏名等を公表できる規定の追加に賛成。
- ・部の悪質な運行者に対しては、厳正に対処してほしい。
- ・厳正なる法規制の実施をお願いしたい。
- ・ステッカーのない規制対象車をよく見るが、すでに買換えを行った者からは不公平で、厳しく取り締まるべき。正直者が馬鹿を見ないような取り組みに期待する。



《流入車規制とは》

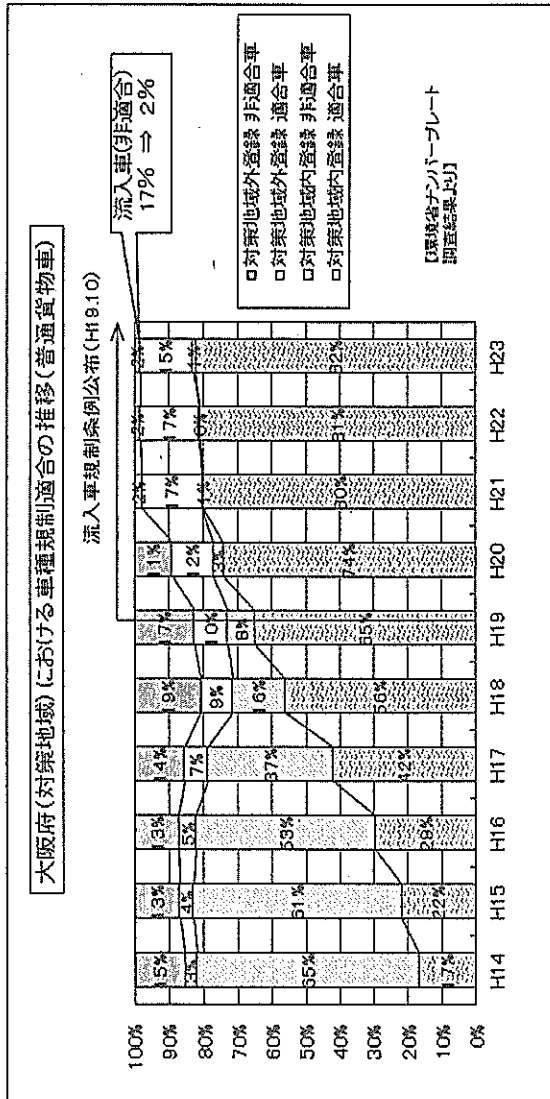
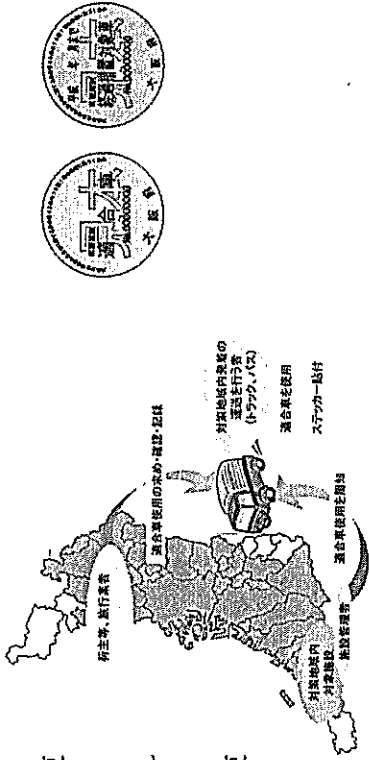
「府内37市町を発着地として運行を行う者は、排ガス基準を満たすトラック、バス等を使用しなければならぬ。」とし、車種規制適合車等にはステッカーの表示を義務付け。

違反者には車種規制適合車等の使用命令を発することができ、さらに当該使用命令に違反した者に対しては、罰金に処すると規定している。

また、当該運行者に業務を委託する旅行者や荷主等に対しても、「運行者に適合車等の使用を求めるとや適合車等の使用状況の確認義務」を課している。

《流入車規制の効果》

対策地域外から流入する非適合車の割合は、規制制定時の平成19年度に17%であったが、平成23年度には2%と減少しており、効果を挙げている。



《検査回数等》

区分	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	計
ステッカー交付枚数	70.2万枚	15.7万枚	9.8万枚	8.3万枚	104.0万枚
実施回数	16回	84回	45回	48回	193回
検査車両数	1,027台	6,132台	5,356台	4,492台	17,007台
使用義務違反者数	36者	69者	76者	66者	247者

# 「エコ運搬」急速に普及!!

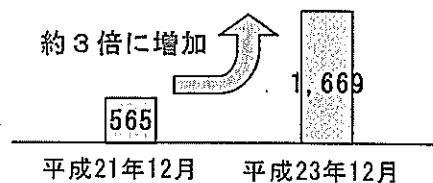
川崎市では、平成22年4月1日から市条例に規定したエコ運搬制度を施行しました。

この度、制度の普及状況を検証したところ、「かわさきエコドライブ宣言」の登録事業所数が制度の公布前に比べて約3倍に増加し、指定荷主・指定荷受人は14,000件を超える要請を実施しており、その要請を受けた運送事業者はより積極的にエコ運搬に取り組んでいることが確認されました。

こうしたことから、今後も継続的に啓発を実施し、さらなる普及を図ってまいります。

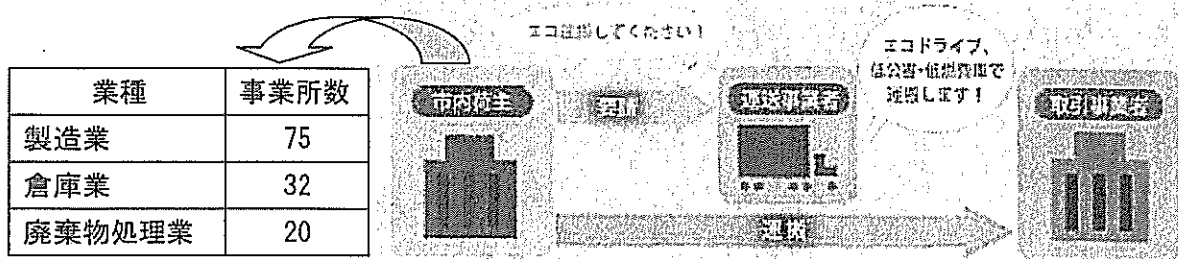
## ◇かわさきエコドライブ宣言登録事業所数が約3倍

平成18年度に始まった「かわさきエコドライブ宣言」の登録事業所数は、エコ運搬制度を公布した平成21年12月時点で565事業所でしたが、制度の効果により、平成23年12月時点では約3倍の1,669事業所となりました。



## ◇指定荷主・指定荷受人が14,321件の要請を実施

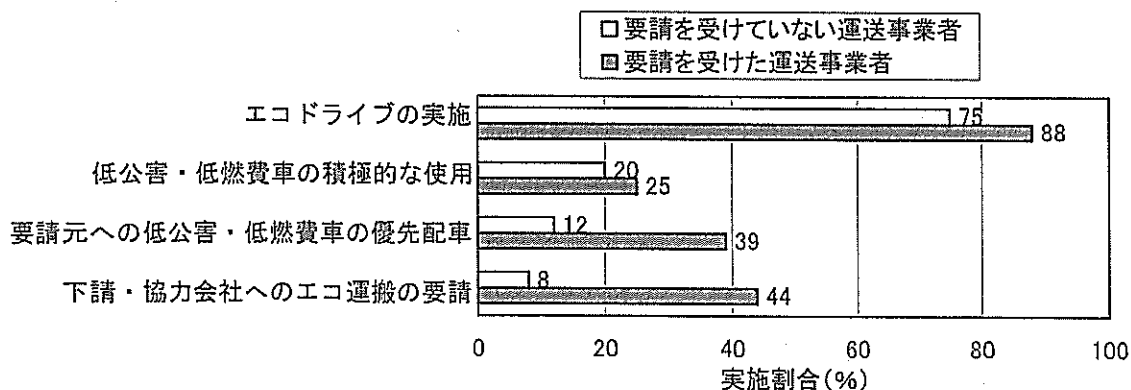
エコ運搬制度の履行義務のある指定荷主・指定荷受人は127事業所あり、平成22年度は合計で14,321件の要請が運送事業者等に対して行われました。



## ◇要請を受けた運送事業者はより積極的にエコ運搬を実施

運送事業者に対しエコ運搬の実施状況をアンケート調査<sup>※</sup>したところ、「要請を受けた運送事業者」は「要請を受けていない運送事業者」に比べ、エコドライブや、低公害・低燃費車の優先配車などをより積極的に実施していることがわかりました。

※川崎、横浜、相模原地域の(社)神奈川県トラック協会会員1,642社を対象として実施し、372社から回答がありました。



# 川崎市の交通環境対策

川崎市のページ > 環境対策部のページ > 交通環境対策課のトップページ >

トップページ

交通環境対策

エコ通搬制度

助成制度

低公害車の普及

エコドライブ

TDM

局地汚染対策

交通騒音振動対策

ディーゼル車規制

協議会による取組

関係条例

資料・パンフレットなど

外部リンク

協議会による取組

かわさき自動車環境対策推進協議会

川崎市では、自動車に係る地域環境対策及び地球環境対策を総合的に推進するため、事業者、市民、関係団体、関係行政機関により構成された「かわさき自動車環境対策推進協議会」による取組を行っています。

かわさき自動車環境対策プラン

かわさき自動車環境対策推進協議会では、大気汚染や騒音等の地域環境対策及び地球温暖化対策に向けた総合的な自動車環境対策について、事業者、市民、関係団体及び関係行政機関が連携して総合的かつ計画的に推進することを目的として、「かわさき自動車環境対策プラン」を策定しています。

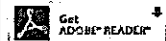
市民及び事業者の皆様におかれましては、「かわさき自動車環境対策プラン」及び同プランに基づき年度ごとに策定する「行動計画」を参考に、自動車環境対策の推進にご協力をお願いします。

なお、行動計画につきましては、「かわさき自動車環境対策推進協議会」の構成員以外の方も自主的に策定することができます。「行動計画」の策定により自動車環境対策を推進していただける場合には、川崎市環境局環境対策部交通環境対策課までご連絡ください。

かわさき自動車環境対策プラン(PDF:711KB)

かわさき自動車環境対策プラン 平成24年度行動計画編(PDF:431KB)

※このページの一部のファイルではPDFファイルを使用しています。PDFファイルをご覧いただくにはAdobeReader(無償)のインストールが必要です。  
お持ちでない方は下のボタンをクリックしてインストールしてください。

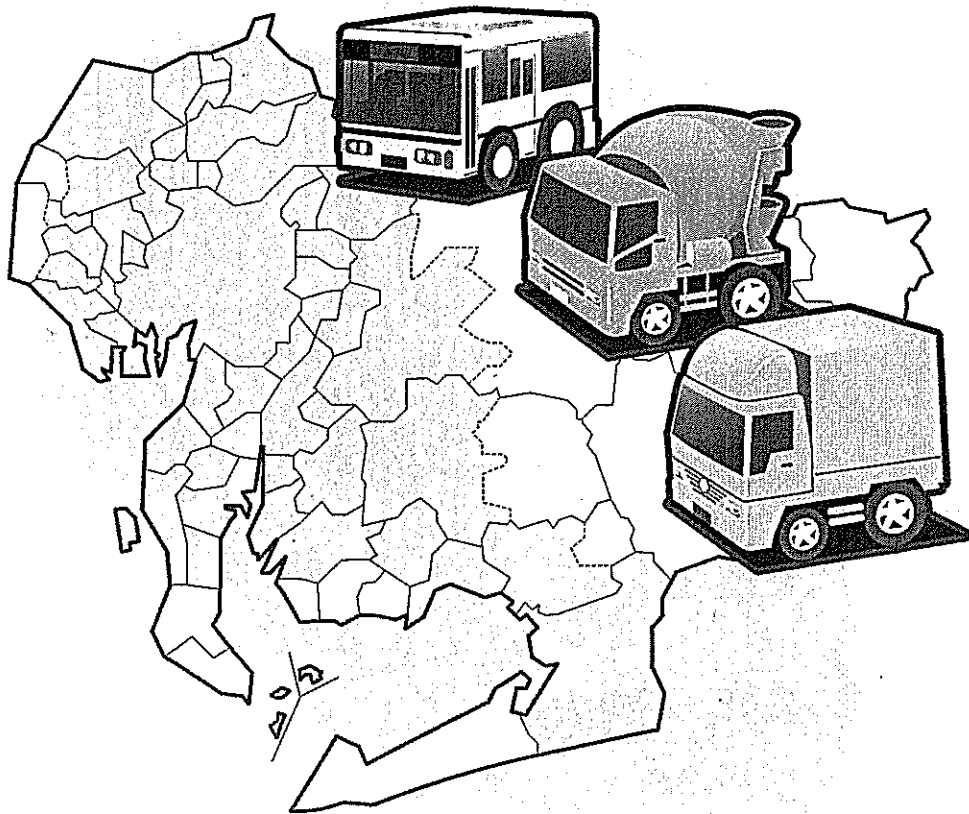


川崎市環境局環境対策部交通環境対策課 電話:044-200-2530

事業者の皆様へ

# 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

●非適合車の使用抑制  
●エコドライブの実施

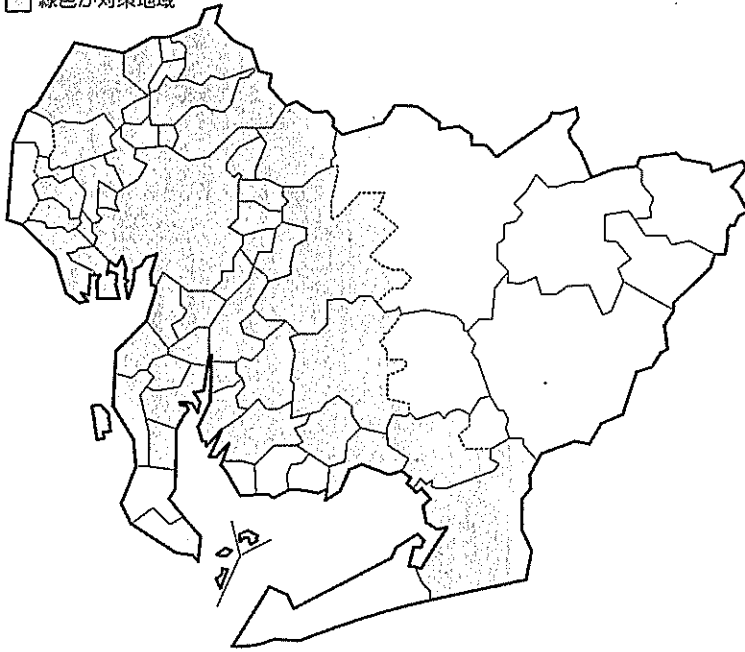


大気環境基準の達成維持及び地球温暖化防止を目指して、  
自動車NOx・PM法の対策地域外からの流入車も含め、  
対策地域において運行する車両を対象として、  
車種規制非適合車の使用抑制及びエコドライブの促進を図るための  
要綱を制定・施行しました。皆様のご協力をお願いします。

# 対象となる地域と車両

## 対策地域

■ 緑色が対策地域



愛知県内47市町村(平成22年8月現在)

- 名古屋市 ■豊橋市 ■岡崎市\*1 ■一宮市
- 瀬戸市 ■半田市 ■春日井市 ■豊川市\*2
- 津島市 ■碧南市 ■刈谷市 ■豊田市\*3
- 安城市 ■西尾市 ■蒲郡市 ■犬山市
- 常滑市 ■江南市 ■小牧市 ■稲沢市\*4
- 東海市 ■大府市 ■知多市 ■知立市
- 尾張旭市 ■高浜市 ■岩倉市 ■豊明市
- 日進市 ■愛西市\*5 ■清須市 ■北名古屋市
- 弥富市 ■みよし市 ■あま市 ■東郷町
- 長久手町 ■豊山町 ■大口町 ■扶桑町
- 大治町 ■礪波町 ■飛鳥村 ■阿久比町
- 東浦町 ■武豊町 ■幸田町

- ※1 旧額田町を除く
- ※2 旧一宮町を除く
- ※3 旧藤岡町、旧小原村、旧足助町、旧下山村、旧旭町及び旧稲武町を除く
- ※4 旧祖父江町を除く
- ※5 旧立田村及び旧八開村を除く

## 対象自動車

- ① 1,4ナンバーのトラック、バン  
(一部、6ナンバーを含む)



- ② 2ナンバーのバス、マイクロバス  
(一部、5,7ナンバーを含む)



- ③ 8ナンバーの特種自動車  
(人の運送の用に供する乗車定員11人未満のもの(救急車等)を除く)



- ※ 緑ナンバー、白ナンバーとも対象
- ※ 乗用自動車、軽自動車、二輪自動車、及び特殊自動車(0, 9ナンバー)は対象外

## 適合・非適合の見方

自動車検査証(車検証)の「備考」欄で、排出ガス基準の適合状況を確認してください。

### 車検証

### 【備考欄の記載内容】

- 「使用車種規制(NOx・PM)適合」 → 適合車
- 上記以外  
「この自動車はNOx・PM対策地域内に使用の本拠を置くことができません」など → 非適合車  
(対策地域内では運行させないようにしましょう。)

※一部、備考欄に適合状況の記載がない場合もありますが、型式・燃料の種類から確認できます。  
詳しくは愛知県ホームページ(<http://www.pref.aichi.jp/kankyo/taiki-ka/car/yoko/index.html>)をご覧ください。  
※平成17年規制適合車(ADFなど型式記号が3桁のもの)、天然ガス自動車、電気自動車は全て適合車です。



**【運送を行う事業者】の取組内容**

# 環境に配慮した運送を実施する。

## ① 非適合車を使用しないようにしましょう。

対策地域外からの車であっても、自動車NOx・PM法に定める排出ガス基準に適合しない自動車(非適合車)は、対策地域内では運行させないようにしましょう。

澄んだ青空を取り戻すために  
環境への負荷が小さい自動車を  
利用しましょう。



## ② 適合車ステッカーを表示しましょう。



環境省・国土交通省へのステッカー交付申請について

適合車ステッカーは、環境省又は国土交通省に申請することにより、無償交付(郵送料は必要)を受けられます。

詳しくは、下記のURLを参照してください。

**環境省ウェブサイト** <http://www.env.go.jp/air/car/noxpm/sticker.html>

**国土交通省ウェブサイト** [http://www.mlit.go.jp/jidosha/noxpm/houkoku/noxpm\\_sticker.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/noxpm/houkoku/noxpm_sticker.html)

※ 白ナンバー車は環境省、緑ナンバー車は国土交通省。

次のステッカーも適合車ステッカーに該当します。※星の数などは排ガス性能により異なります。



平成12年基準  
低排出ガス車ステッカー

平成17年基準  
低排出ガス車ステッカー

低排出ガス  
電気自動車ステッカー

超低PM排出  
ディーゼル車ステッカー

東京都  
適合車ステッカー

大阪府  
適合車ステッカー

## ③ エコドライブを実践・推進しましょう。

自動車から排出される大気汚染物質(NOx・PM)・温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)を最小限にとどめるため、ドライバーと運行管理者は協力してエコドライブを実践・推進してください。

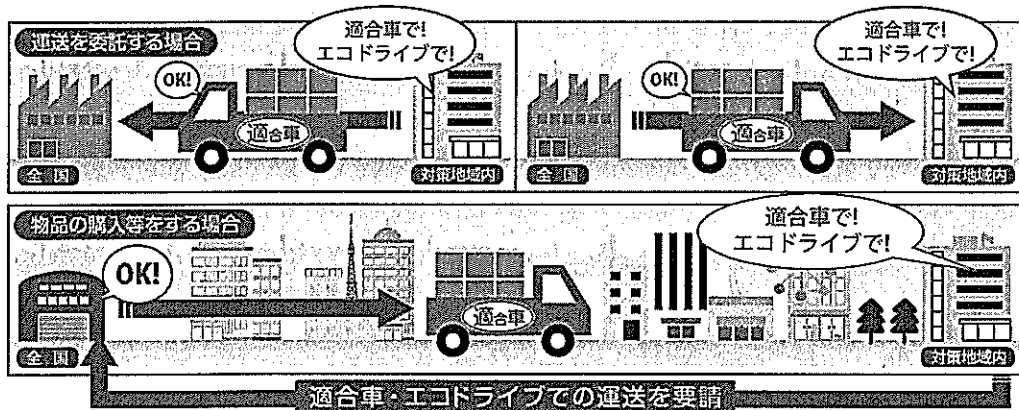
【荷主等・旅行者】の取組内容

# 環境に配慮した運送を要請・確認する。

## 非適合車の不使用を要請・確認しましょう。

### ■ 荷主等(荷受人を含む)は

対策地域内から、又は対策地域内に貨物・廃棄物の運送を委託する場合や、物品を購入・借入れ・譲受けし運送させる場合は、相手先に対して非適合車を使用しないこととエコドライブの実施を要請してください。また、非適合車が使用されていないか確認してください。



### ■ 旅行者は

対策地域内での発着を伴う旅客運送を委託する場合は、バス事業者に対し、非適合車を使用しないこととエコドライブの実施を要請してください。また、非適合車が使用されていないか確認してください。



## 特定荷主等及び特定旅行者は定期報告を

特定荷主等、特定旅行者は毎年度6月30日までに指定様式により愛知県知事(名古屋市内の方は「名古屋市長」、岡崎市の方は「岡崎市長」)に下記の項目を報告してください。

○ 非適合車を使用しない旨の要請状況      ○ 非適合車の確認状況

報告先・報告様式等につきましては愛知県ホームページをご確認ください。

<http://www.pref.aichi.jp/kankyo/taiki-ka/car/yoko/index.html>

※本制度での特定荷主等とは下記に定義する荷主等をいうものであり、省エネ法に規定される特定荷主とは異なります。



「特定荷主等」とは 荷主等のうち、継続的に又は反復して、貨物等を他の者に委託して運送させ、又は購入等をする物品を運送させる者であって、資本金の額等が3億円を超え、かつ、対策地域内に建物の延べ面積が1万平方メートルを超える事業所又は敷地面積が3万平方メートルを超える事業所を有するもの。

「特定旅行者」とは 対策地域内に営業所を有する第一種旅行者であって、他の者に委託して対策地域内で対象自動車を利用するもの。

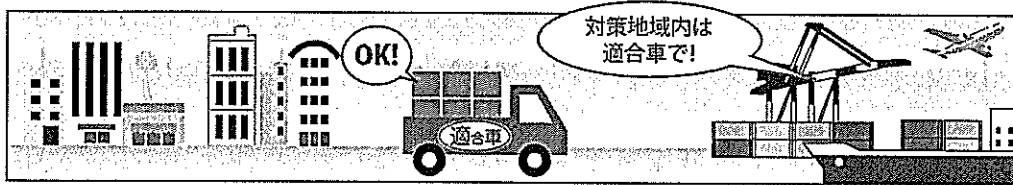
【中継施設・自動車関連事業者】の取組内容

# 環境に配慮した運送を周知する。

## ① 非適合車の不使用を周知しましょう。

### ■ 中継施設の管理者は

中継施設に対象となる自動車で出入りする事業者に対して、「対策地域内では非適合車を使用しないよう求められている」ことについて周知してください。

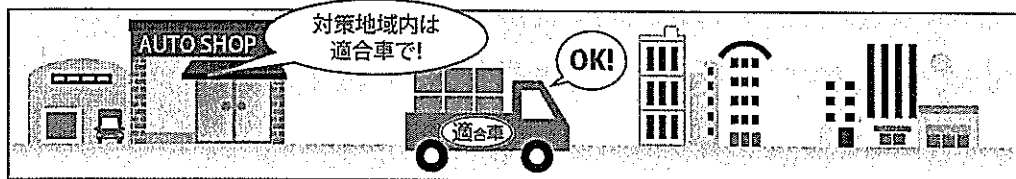


「中継施設」とは、対策地域内に存する以下の施設のことをいいます。

- 港湾法に規定する重要港湾
- 空港法に規定する空港
- 鉄道の貨物駅
- 卸売市場法に規定する中央卸売市場

### ■ 対象自動車を販売・賃貸する事業者は

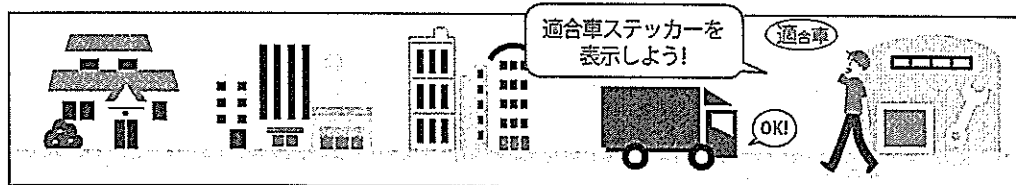
対象自動車を購入、又は賃借する事業者に対して、「対策地域内では非適合車を使用しないよう求められている」ことについて周知してください。

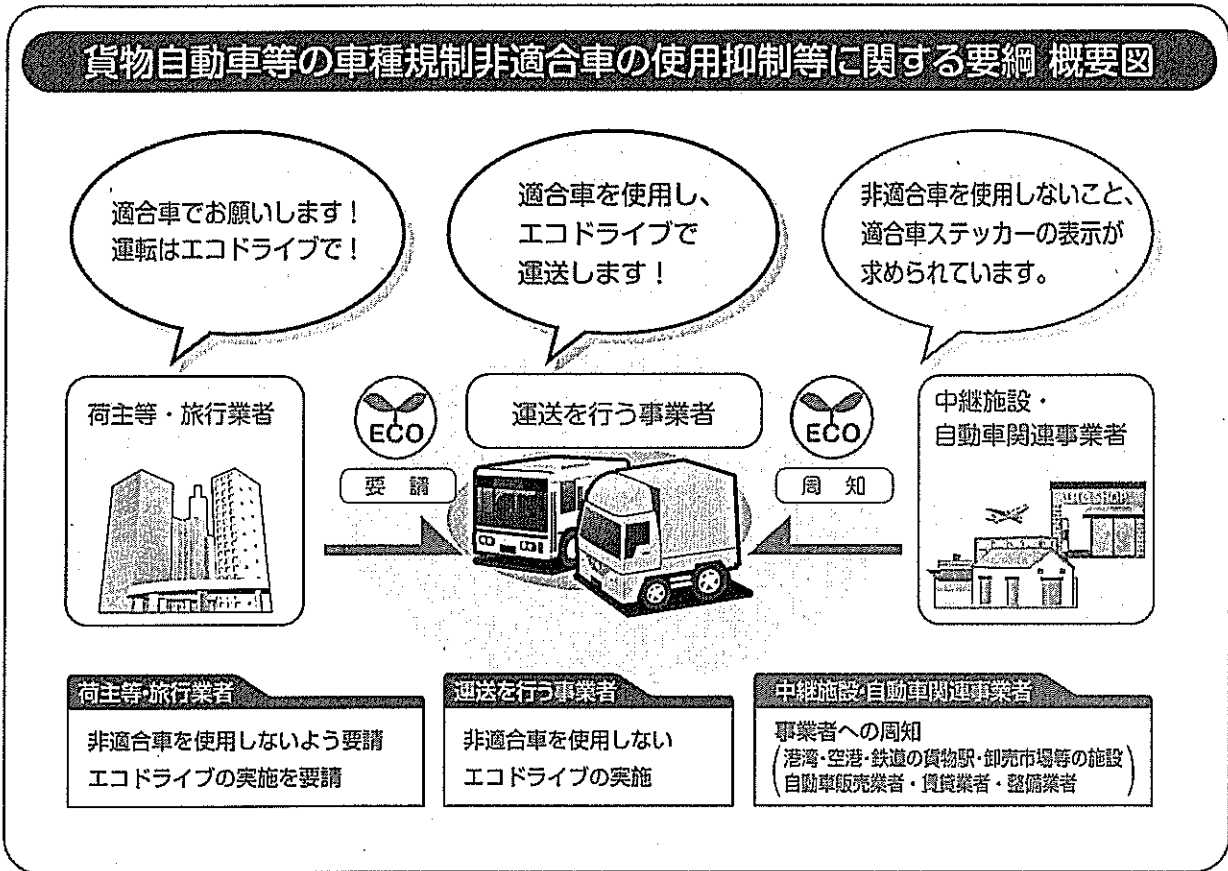


## ② 適合車ステッカーを周知しましょう。

### ■ 対象自動車を整備する事業者は

対象自動車の整備を受ける事業者に対して、「対策地域内で適合車を運行する場合、適合車ステッカーの表示が求められている」ことについて周知してください。





愛知県環境部大気環境課地球温暖化対策室  
〒460-8501 名古屋市中区三の丸三丁目1番2号  
【TEL】 052-954-6217 【FAX】 052-955-2029



名古屋市環境局地域環境対策部大気環境対策課  
〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号  
【TEL】 052-972-2682 【FAX】 052-972-4155



岡崎市環境部環境保全課  
〒444-8601 岡崎市十王町二丁目9番地  
【TEL】 0564-23-6194 【FAX】 0564-23-6536

要綱に関するページ <http://www.pref.aichi.jp/kankyo/taiki-ka/car/yoko/index.html>  
(このリーフレットは、上記アドレスからダウンロードしていただけます。)

「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」  
に基づく事業所からの報告結果について

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第7第1項に基づき、事業者から報告のあった平成22年度における「非適合車不使用の要請」及び「非適合車不使用の確認」の状況については、以下のとおりです。

1 報告対象期間

平成22年8月13日から平成23年3月31日まで

2 報告のあった事業所数

569事業所（平成23年11月末現在。愛知県知事、名古屋市長、岡崎市長あてに報告のあった事業所の総数。）

3 報告結果

(1) 非適合車不使用の要請状況

運送を委託した事業者等に対し、非適合車不使用の要請を実施した事業所数は550事業所（報告事業所数の97%）でした。

要請の方法としては、文書・チラシによる要請が最も多く322事業所（報告事業所数の57%）でした。

非適合車不使用の要請方法	要請事業所数
文書・チラシによる依頼	322
看板の設置	46
契約書への記載	36
その他 <sup>※1</sup>	209
合計	613 <sup>※2</sup>

※1 その他の要請方法の主なもの：ドライバーへの要請、車両入門証申請時での要請、社内連絡会議での要請、説明会の実施

※2 複数回答のため、合計は報告事業所数と一致しない。

(2) 非適合車不使用の確認状況

運送を委託した事業者等に対し、非適合車不使用の確認を実施した事業所数は 554 事業所（報告事業所数の 97%）でした。

確認の方法としては、適合車ステッカーによる確認が 270 事業所（報告事業所数の 47%）、使用車両の事前届出・登録等による確認が 215 事業所（報告事業所数の 38%）でした。

非適合車不使用の確認方法	要請事業所数
適合車ステッカーによる確認	270
使用車両の事前届出・登録等による確認	215
その他 <sup>※3</sup>	197
合 計	682 <sup>※4</sup>

※3 その他の確認方法の主なもの：ドライバーへの聴き取り、車検証での確認

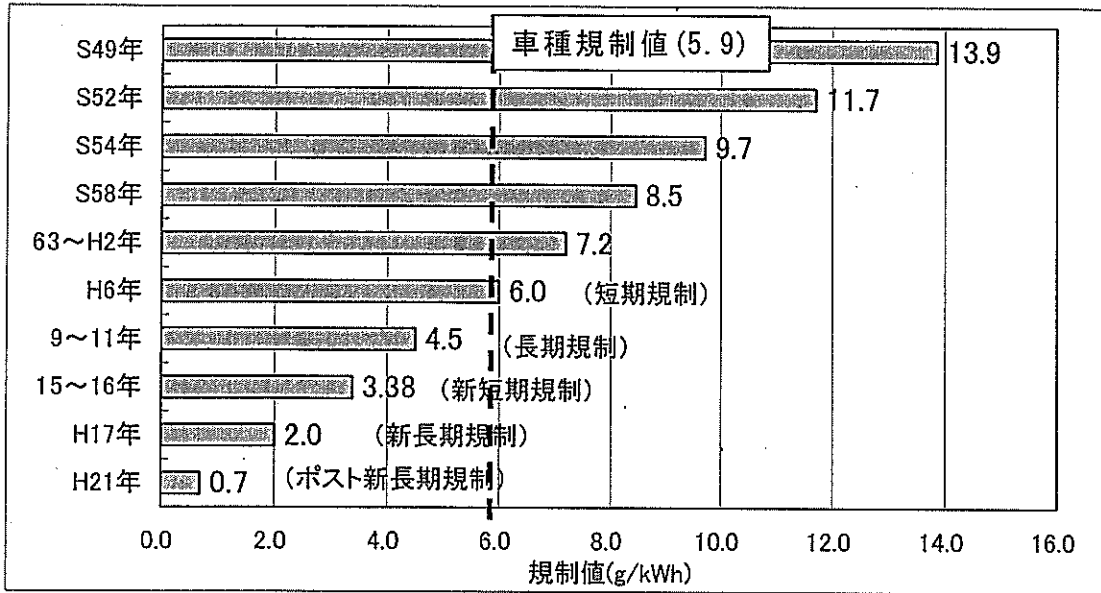
※4 複数回答のため、合計は報告事業所数と一致しない。

また、報告事業所による確認総台数は 149,361 台、そのうち非適合車は 8,363 台であり、非適合車の割合は 5.6%でした。

確認総台数(台)	非適合車の台数(台)	非適合車の割合(%)
149,361	8,363	5.6

ディーゼル重量車規制強化の推移

「大気汚染防止法」に基づき、自動車の排出ガス規制は逐次強化しており、ディーゼル車におけるポスト新長期規制車は、短期規制車（平成6年規制）に比べて、窒素酸化物は約9割削減、粒子状物質は約99%削減されている。



注)平成16年までは重量車の車両総重量区分は2.5t超、平成2年以前の規制値はNOx削減率から算定

図1 ディーゼル重量車における窒素酸化物排出ガス規制強化の推移  
(車両総重量3.5t超)

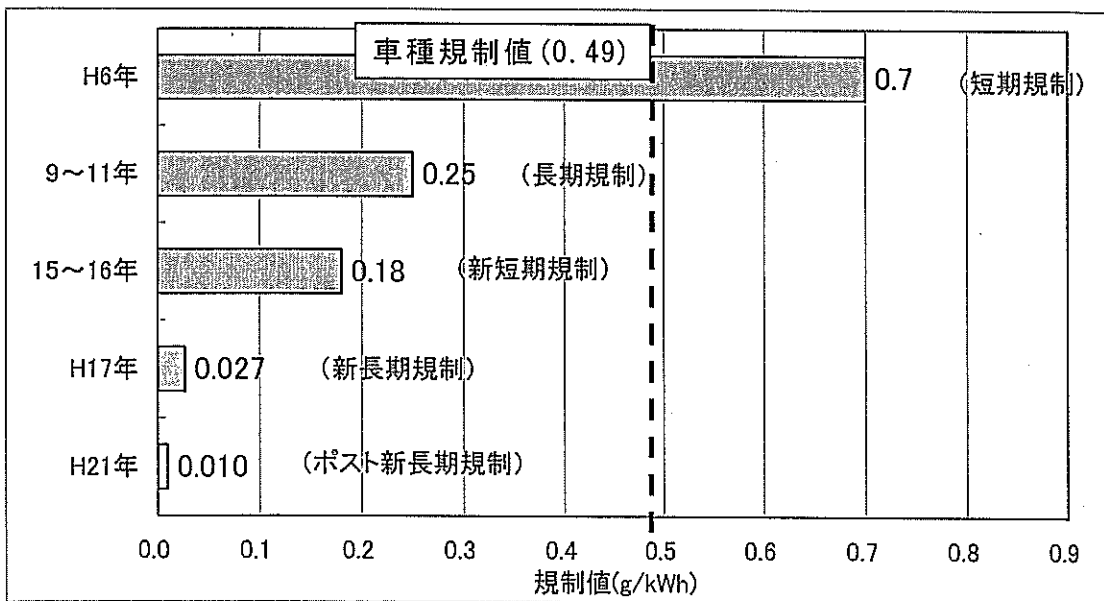


図2 ディーゼル重量車における粒子状物質排出ガス規制強化の推移  
(車両総重量3.5t超)

ディーゼル重量車次期排出ガス規制について

ディーゼル重量車について、「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第十次答申)」(平成22年7月28日答申)により、以下を内容とする次期排出ガス規制が答申された。

1. NO<sub>x</sub> 規制値の強化

- ・ ポスト新長期規制値(平成21年9月から適用開始)から約4割強化  
0.7g/kWh → 0.4g/kWh
- ・ 平成25年初から適用開始の欧州規制(ユーロVI)(0.46g/kWh(検討中))を上回る世界最高水準

2. 適用時期

- ・ 平成28年末までに開始(平成27年度重量車燃費基準達成との両立を考慮)
- ・ ただし、技術的な課題が大きい一部車種は適用猶予  
(トラクタ:平成29年末、小型車:平成30年末)

3. 排出ガス試験方法の国際調和

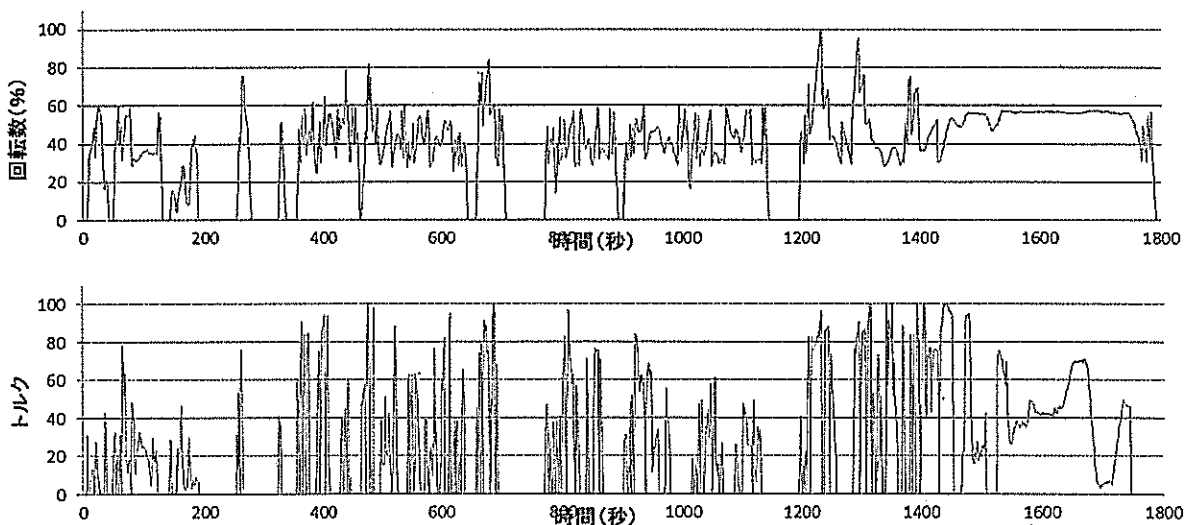
- ・ JE05モード → 世界統一試験サイクル(WHDC)
- ・ コールドスタート試験を導入(コールド比率14%)  
規制値を据え置くNMHC、CO、PMについても実質的には強化

4. オフサイクル対策の導入

世界統一オフサイクル試験方法である OCE を導入

5. 高度な車載式故障診断(OBD)システムの導入

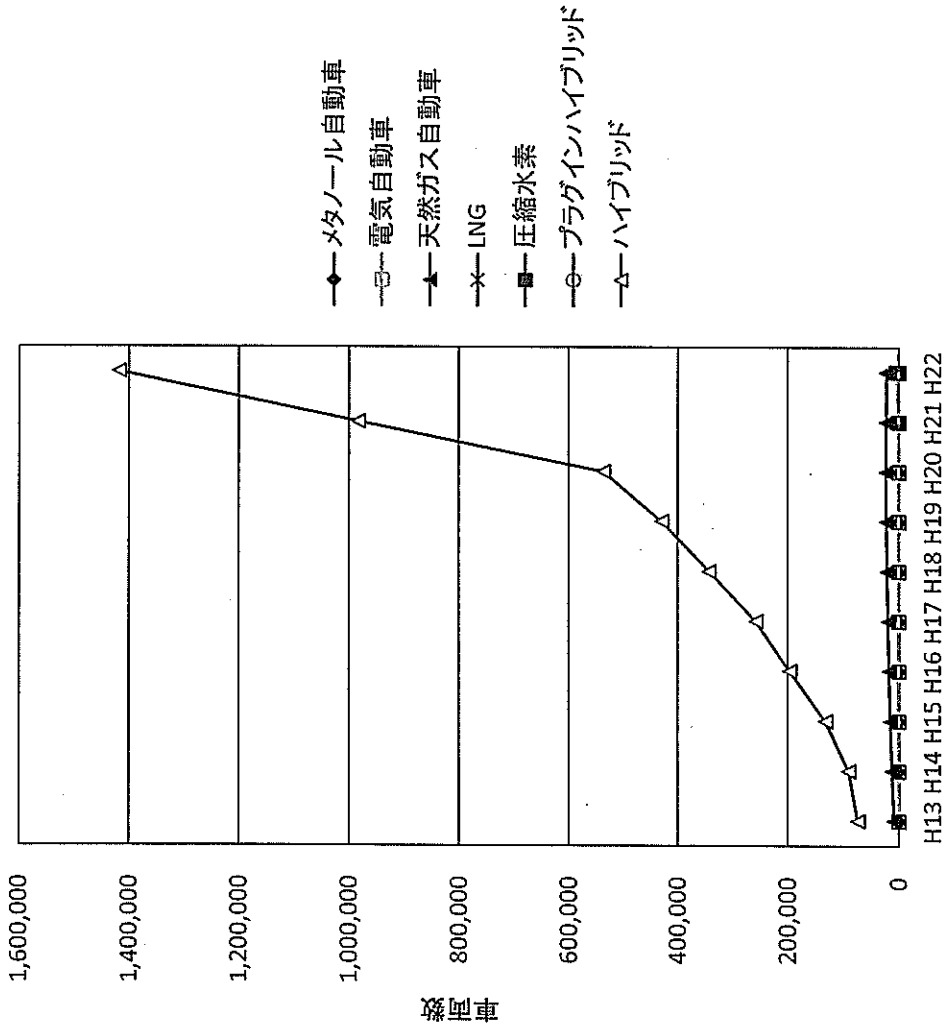
- ・ 各種センサー等により排出ガス低減装置の性能劣化等を検出する高度な OBD システムを導入
- ・ 検出項目、検出閾値、評価手法等の検討期間を考慮し、次期排出ガス規制開始から3年以内の可能な限り早期に導入



WHDC モード(上はエンジン回転数、下はトルク)

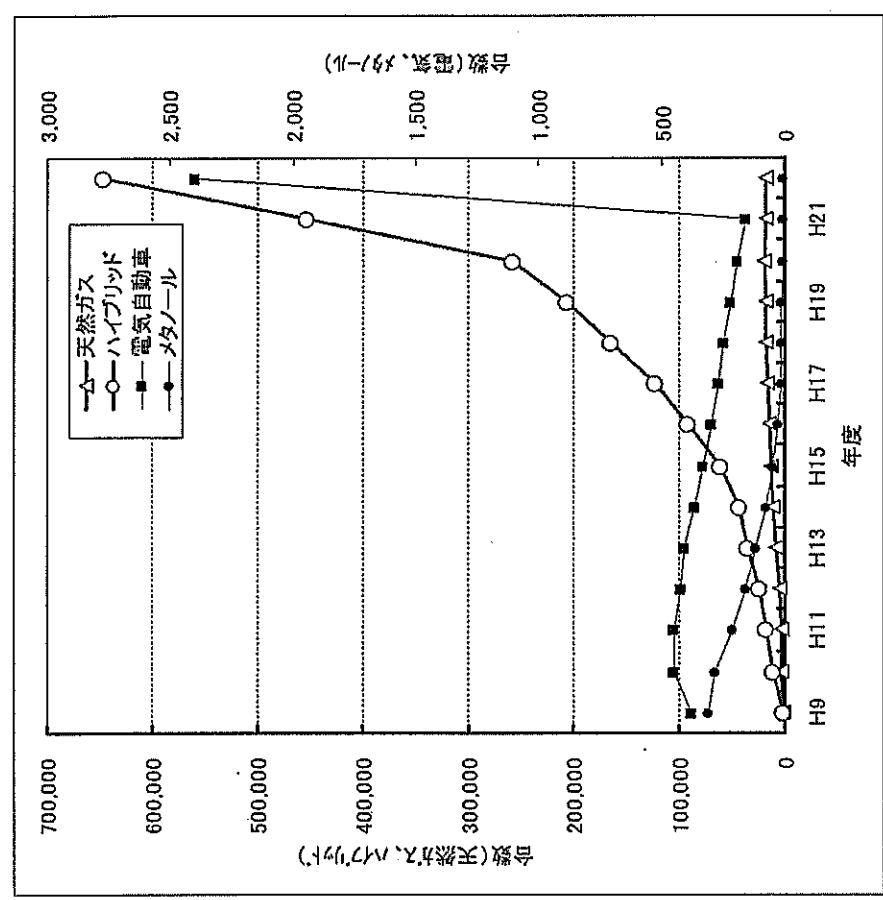


# 全国における低公害車 普及台数の推移



出典：平成14～23年度版「わが国の自動車保有動向」（財団法人自動車検査登録情報協会）

# 八都県全体における低公害車 普及台数の推移



出典：環境省「平成23年度 総量削減対策の在り方検討業務報告書」

# 八都県における低公害車用 燃料供給施設数

都府県	(施設数)					合計
	LPガス供給設備	天然ガス充填設備	急速充電設備	水素充填設備		
埼玉県	49	25	24	0		98
千葉県	63	16	10	1		90
東京都	83	34	56	5		178
神奈川県	40	20	85	2		147
愛知県	54	30	10	1		95
三重県	25	2	5	0		32
大阪府	52	34	10	2		98
兵庫県	50	14	13	0		77
計	416	175	213	11		815

出典:低公害車ガイドブック2011

出典：環境省「平成23年度 総量削減対策の在り方検討業務報告書」

# 八都県全体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 (台)

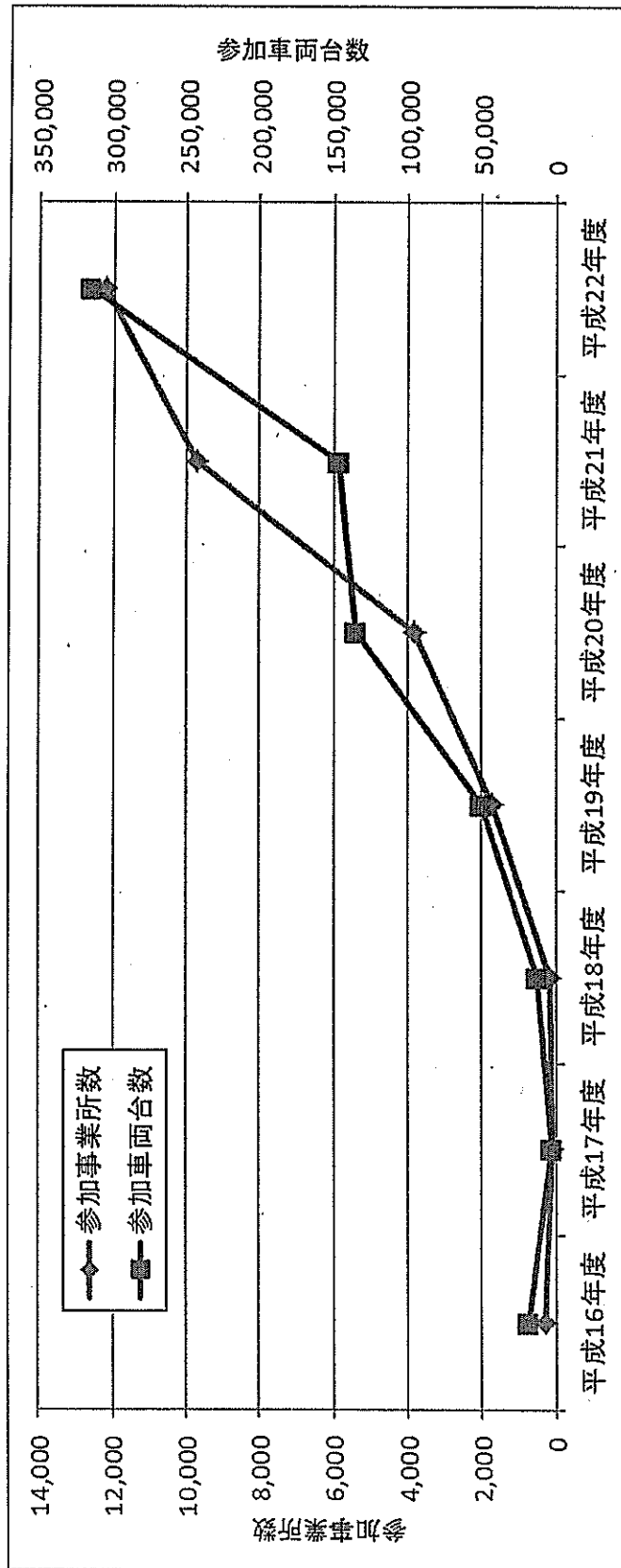
都府県	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
計	363,878	1,088,889	3,601,817	1,817,729	1,887,105	1,873,149	1,813,637	1,712,687	1,616,616	1,527,450	1,429,132
☆☆	127,740	415,631	741,441	850,406	892,800	837,188	815,555	770,167	730,502	690,885	648,218
☆☆☆	28,038	101,742	630,759	1,488,296	1,604,139	1,610,039	1,546,494	1,468,993	1,386,510	1,326,769	1,257,785
☆☆☆☆	0	0	0	102,689	814,329	1,236,100	1,406,933	1,511,065	1,580,654	1,588,905	1,579,176
☆☆☆☆☆	0	0	0	23,895	366,161	1,256,778	2,264,580	4,141,477	5,168,425	6,090,748	6,090,748
低排出車計	519,656	1,606,232	2,973,817	4,283,015	5,564,534	6,813,274	7,847,169	8,750,182	9,455,789	10,302,434	11,005,079
登録台数計	17,467,370	17,519,231	17,569,740	17,572,649	17,637,342	17,637,381	17,464,278	17,227,403	16,970,425	16,810,448	16,657,176
低排出車割合(%)	3.0	9.2	16.9	24.1	31.5	38.6	44.9	50.8	55.7	61.3	65.9
ト	16,254	55,500	82,797	151,581	193,920	219,145	229,233	221,302	206,396	193,840	180,690
ラ	1,696	3,697	6,056	20,052	30,605	37,984	44,073	44,113	42,262	40,149	37,555
ック	0	49	33,454	82,353	85,332	84,573	79,672	68,250	53,964	46,453	39,659
ク	0	0	0	3,969	65,935	138,399	204,619	255,992	294,658	313,926	319,097
バス	0	0	0	1	488	3,345	10,566	30,616	46,803	66,143	96,476
低NOxPMI	0	0	0	1,683	67,747	180,295	298,873	392,905	461,043	498,711	533,009
低排出車計	17,980	59,246	122,337	259,639	444,027	663,741	867,036	1,013,478	1,105,326	1,159,222	1,206,789
登録台数計	3,730,238	3,694,672	3,462,971	3,254,668	3,152,900	3,094,283	3,005,797	2,973,336	2,855,364	2,755,156	2,741,637
低排出車割合(%)	0.5	1.6	3.5	7.9	14.0	21.5	28.8	34.1	38.7	41.6	44.0
低排出車計	537,636	1,665,478	3,095,854	4,542,654	6,008,561	7,477,015	8,714,235	9,763,660	10,561,115	11,461,656	12,211,868
登録台数計	21,197,658	21,113,903	21,082,711	20,857,317	20,820,242	20,721,864	20,470,075	20,200,739	19,825,789	19,595,604	19,428,813
低排出車割合(%)	2.5	7.9	14.7	21.8	28.9	36.1	42.6	48.3	53.3	58.5	62.9

※ 国土交通省認定低排出ガス車の区分

☆☆ :良(低排出ガス車):12年基準排出ガス25%低減レベル  
 ☆☆☆ :優(低排出ガス車):12年基準排出ガス50%低減レベル  
 ☆☆☆☆ :超12(超低排出ガス車:12年基準):12年基準排出ガス75%低減レベル  
 ☆☆☆☆☆ :超17(超低排出ガス車:17年基準):17年基準排出ガス50%低減レベル  
 ☆☆☆☆☆☆ :極(超低排出ガス車):17年基準排出ガス75%低減レベル  
 低NOxPMI(低NOxPMI排出ガス車):軽油車の新短期規制のPM75%及びPM85%低減レベル  
 及び新長期規制のNOx・PM、NOx、PMの10%低減レベル

出典：環境省「平成23年度 総量削減対策の在り方検討業務報告書」

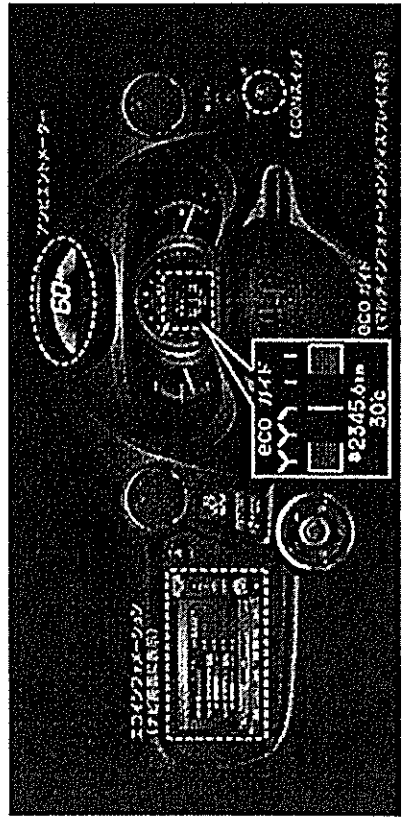
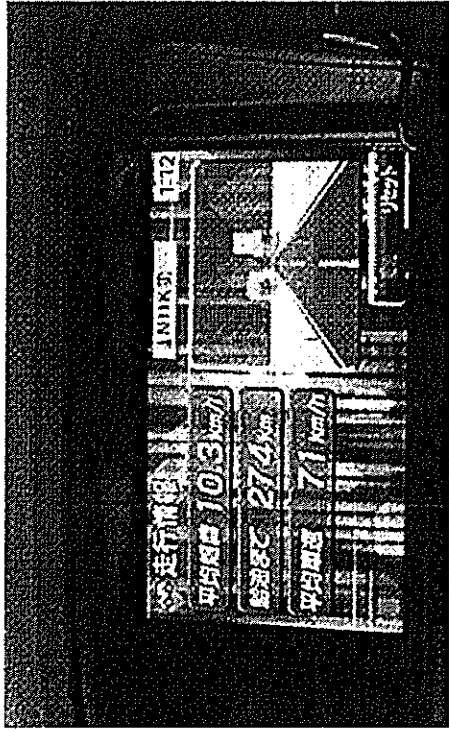
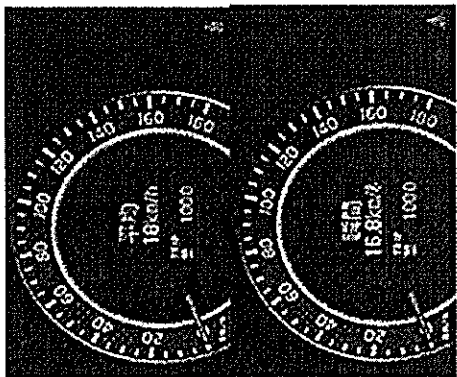
# エコドライブコンテストの 参加事業所数等の推移



	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
参加事業所数	285	113	175	1,766	3,860	9,733	12,224
参加車両台数	19,034	2,924	13,138	50,387	135,034	146,287	315,114

## 参考. エコドライブツールの普及

◆燃費計などの乗用車車載エコドライブツールは、搭載車種が急速に増加しています。現状は新車の約76%の車種に搭載されており、こちらを活用することでもエコドライブは可能です。



## 高度道路交通システム（ITS）について

### 1. ITSの概要

高度道路交通システム（ITS: Intelligent Transport Systems の略称。以下「ITS」という。）とは、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称であり、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システムである。以下にITSの9つの開発分野の概要を示す。

9つの開発分野	サービス・システムの例
1. ナビゲーションシステムの高度化	VICS（道路交通情報通信システム）
2. 自動料金収受システム	ETC（ノンストップ自動料金支払システム）
3. 安全運転の支援	AHS（安全運転支援）、ASV（先進安全自動車）
4. 交通管理の最適化	交通量の最適化、交通事故時の交通規制情報の提供
5. 道路管理の効率化	特殊車両等の管理、通行規制情報の提供
6. 公共交通の支援	公共交通利用情報の提供、公共交通の運行・運行管理支援
7. 商用車の効率化	商用車の運行管理支援
8. 歩行者等の支援	経路案内、危険防止
9. 緊急車両の運行支援	緊急時自動通報、緊急車両経路誘導・救援活動支援

出典：国土交通省道路局ITSホームページ

### 2. ITS取組の経緯

日本のITS分野の研究開発は、1970年代の初めから始まっており、1996年7月に策定された「ITS推進に関する全体構想」（以下、「ITS全体構想」）により、関係省庁の動きが一本化された。これ以降をITS推進のファーストステージとして、開発9分野、21の利用サービスを設定し、開発・実用化・普及のロードマップが策定され、産官学民協力のもと国家プロジェクトとして推進されるようになった。

ファーストステージの実用化・普及に係る残された課題に関し、産官学の関係者がこれまでの成果を評価し、セカンドステージの取り組みの方向性として、「安全・安心」「環境・効率」「快適・利便」を基本概念とする「ITS推進の指針」が、

日本 ITS 推進会議により取りまとめられた。

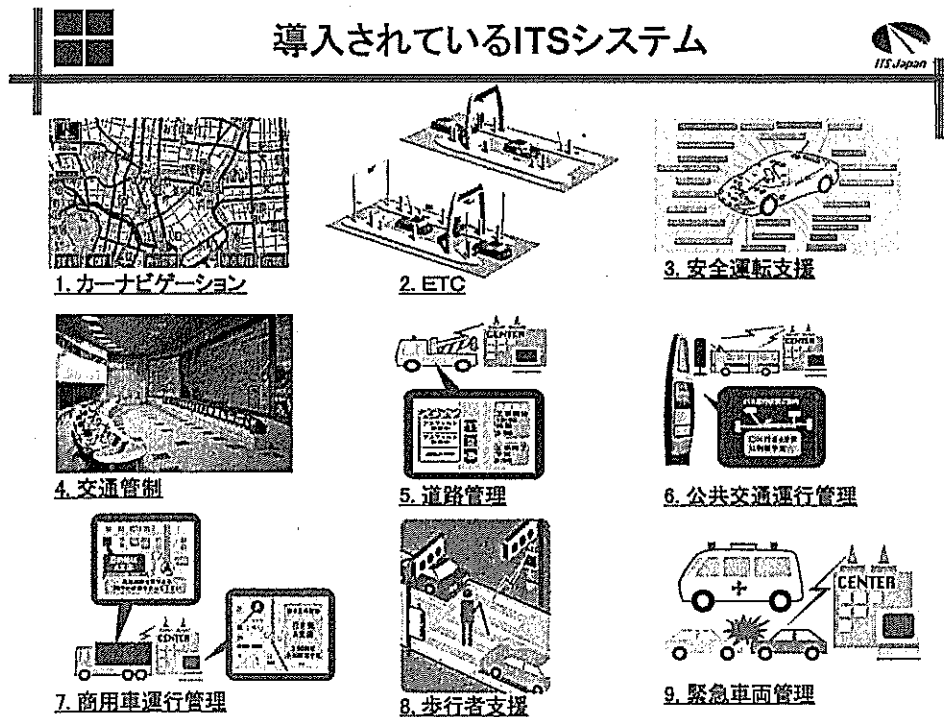
この指針が、2006 年 1 月の「IT 新改革戦略」に反映され、ITS は安全・環境・利便達成に貢献する技術として位置づけられ、「世界一安全な道路交通社会」を目指すインフラ協調安全運転支援の実用化プロジェクトが官民連携のもと進められている。

出典：特定非営利活動法人 ITS Japan ホームページ

### 3. ITSにおける「環境・効率」の推進

ITS 推進のセカンドステージを支える 3 つの柱の 1 つである「環境・効率」では、地球温暖化の主原因とされる CO<sub>2</sub> 排出量の約 2 割は運輸部門が占め、その約 9 割が自動車から排出されてことや、NO<sub>2</sub>、SPM 等による大気汚染は特に大都市部等において深刻な状況にあることから、自動車単体のみならず、公共交通を含めた交通需要の適正化、道路交通管理の高度化による交通流・物流の効率化といった ITS の活用により、環境にやさしい社会を目指している。

出典：特定非営利活動法人 ITS Japan ホームページ

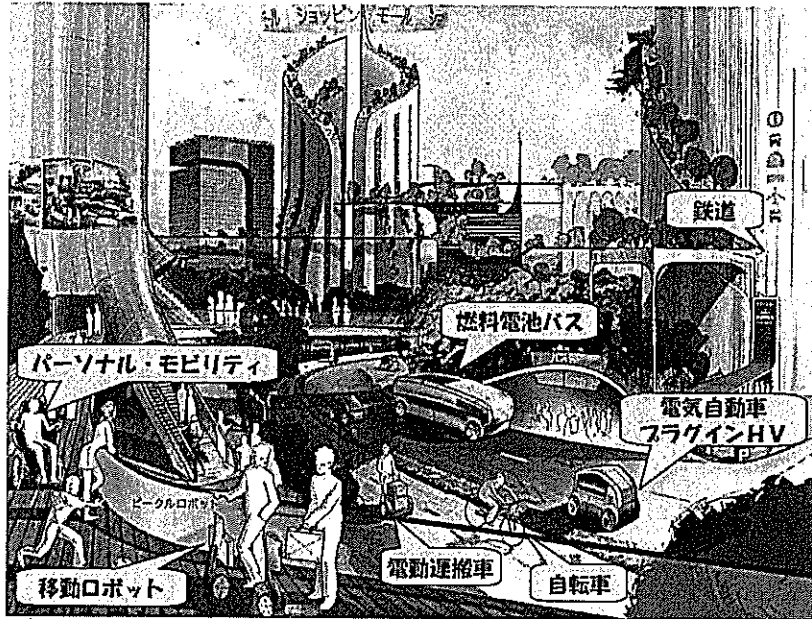


出典：特定非営利活動法人 ITS Japan





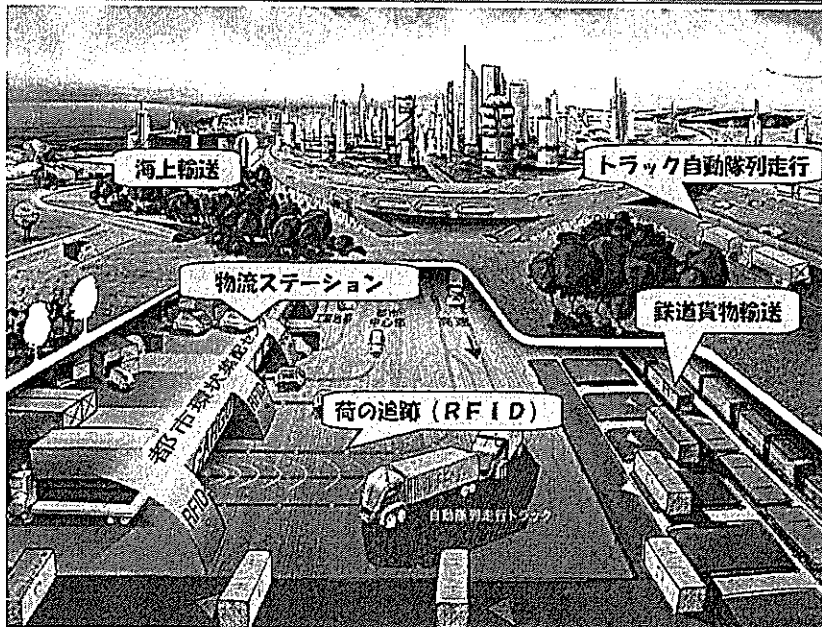
### 街づくりと一体になった都市交通の革新



出典：特定非営利活動法人 ITS Japan



### 多様な輸送手段の連携（幹線物流基地）



出典：特定非営利活動法人 ITS Japan

## ITSに関するロードマップ (抄)

平成 23 年 8 月 3 日  
高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定

## I. はじめに

自動車交通は、現代の便利で豊かな生活に貢献しており、また、自動車・交通関連産業は経済的にも大きな役割を果たしている。一方、交通事故、交通渋滞、化石エネルギーの大量消費、温室効果ガスの排出等の環境問題、公共交通機関の衰退等の課題もある。

地球温暖化対策の観点からCO<sub>2</sub>排出量の抑制が求められ、さらに、高齢化が急速に進展している中で、安全・便利で持続可能な交通社会の実現に向けて、我が国が有する技術と経験を活かして積極的に貢献するとともに、新たな需要創出と経済成長の契機とすることが重要である。

従来からの様々な道路交通対策の取組によって、交通事故死者数の減少等の大きな効果が出ているものの、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>の削減や、自動車単体では対処が難しい生活道路における歩行者、自転車を巻き込んだ交通事故への対応等が急務となっており、ITS (Intelligent Transport Systems: 情報通信技術を活用し、人と道路と車両を一体のシステムとして構築することで、渋滞、交通事故、環境問題等の道路交通問題の解決を図るもの) の活用が期待される。

「新たな情報通信技術戦略」(平成22年5月11日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部(以下「IT戦略本部」という。)決定)においては、「ITSによる人やモノの移動のグリーン化(グリーンITS)」及び「情報通信技術を活用した安全運転支援システムの導入・整備の推進」が掲げられており、グリーンITS及び安全運転支援システムについてロードマップを策定することとされた。

IT戦略本部企画委員会のもとに設置した「ITSに関するタスクフォース」は、企画委員会からの要請を受けて、平成22年9月から平成23年3月までの間、調査・審議を行った。同タスクフォースの報告書を踏まえて、企画委員会においてロードマップの策定・取りまとめを行った。本ロードマップは、各府省の年度別の具体的取組を示すとともに、別添1、別添2において目標の実現に向けた取組の全体像や施策相互の連携の在り方を記載している。

関係府省は、本ロードマップに基づき、道路インフラや交通安全施設の整備、車両自体の安全対策、交通安全教育、交通規制等他の道路交通関連施策との緊密な連携を図りながら、協力してITSの推進に取り組む。また、企画委員会において、本ロードマップに基づいた取組の進捗についてフォローアップを行うこととする。

## Ⅱ. 人・モノの移動のグリーン化（グリーンITS）

### 1. 基本方針

「新たな情報通信技術戦略」においては、「2020年までに高度道路交通システム（ITS）等を用いて、全国の主要道における交通渋滞を2010年に比して半減させることを目指しつつ、自動車からのCO<sub>2</sub>排出削減を加速する」との目標を掲げている。

CO<sub>2</sub>排出量全体の約2割が運輸部門から排出されており、さらにその内の約9割を占める自動車からのCO<sub>2</sub>排出量の削減には、自動車単体の対策に加えて、交通流の円滑化、自動車の使い方の改善が重要である。交通流の円滑化の具体策としては道路インフラ整備、交通管制の高度化、経路案内等が、また、自動車の使い方の改善としてはエコドライブの推進等がある。これらの対策等の中にはITSを活用することが可能なものがある。

ITSを活用して様々な道路交通情報（感知器情報、プローブ情報等）を収集、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、交通施策の評価と都市計画への活用、運輸部門における二酸化炭素排出量の計測、災害時・交通障害発生時の実態把握等、広く交通に係る諸課題により適切に対応できる可能性がある。

平成23年3月に発生した東北地方太平洋沖地震では道路網も大きな被害を受けたが、被災地における円滑な物流の確保のため、民間プローブ情報を集約化した車の通行実績マップと、国土交通省東北地方整備局、岩手県、宮城県、福島県、NEXCO東日本の各道路管理者提供の通行止め情報について取りまとめた東北地方道路規制情報災害情報集約マップ（国土地理院提供）とを統合した地図を作成し公開した。このような意義のある先行的事例における効果と改善すべき課題を検証した上で、今後の検討につなげていくことが重要である。

関係府省は、経済性等も考慮しつつ、具体的な目的・テーマを設定し、関係する民間企業・団体と連携・協力して、プローブ情報をはじめとする道路交通情報の活用の効果

について検証し、その上で道路交通情報の収集、分析、活用のための具体的な仕組みの検討を進める。

なお、渋滞に関する運転者への情報提供等においては、心理的側面等のヒューマンファクターを考慮して検討を行う。

## 2. 官民の道路交通情報の活用の効果検証の実施

- 2010年度より行われている民間プローブ情報（旅行時間の過去データ）の集約について、その活用についての検証を行う（2011年度）。さらに、ITSを活用した渋滞対策等について、それぞれの利用目的に応じて必要とされるプローブ情報の精度、内容等を検討し、その活用の効果の検証を行う（2011年度以降）。

警察庁、国土交通省

- ・ ITSを活用した渋滞対策等の検討及び道路交通情報の活用の効果検証を実施  
内閣官房、内閣府、総務省、経済産業省
- ・ 上記効果検証等への協力

- 光ビーコンによるプローブ情報を既存の感知器情報と融合させ、信号制御及び道路交通情報提供に適用する（2011年度）。また、プローブ情報の適用による交通流の影響を測定することにより、プローブ情報の有効性を検証する（2012年度）。

警察庁

- ・ 上記プローブ情報の信号制御及び道路交通情報提供への適用及び有効性の検証

## 3. 運用体制に関する検討

- 上記検証を通じて官民の道路交通情報の活用によりもたらされる社会的な便益について検討した上で、公益性や事業性を踏まえ、目的に応じた適切な道路交通情報を収集・作成するための官民の道路交通情報の連携・共有の方法について検討する（2013年度以降）。

内閣官房、内閣府、警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省

- ・ 情報の連携・共有の方法について検討

- 特定地点の交通量等の情報を収集・蓄積し、民間の要望について公益性を検討した上で道路交通情報を提供する体制の整備について検討する（2013年度以降）。

警察庁、国土交通省

- ・ 特定地点の交通量等の情報を収集・蓄積・提供する体制の整備について検討

#### 4. グリーンITSの普及と海外展開

- 効果検証の結果や運用体制に関する検討を踏まえて、グリーンITSの本格的な普及を促進する（2014年度以降）。

内閣官房、内閣府、警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省

- ・グリーンITSの本格的な普及を促進

- グリーンITSの国際標準化や海外展開に備えて、技術的検証の段階から海外の政府、団体、企業等との積極的な情報連携と意見交換を行うことにより日本の取組に対する理解を促進する。また、標準化機関やITS世界会議等における発信・提案等を通じ、システムの国際標準化と海外展開を促進する（2011年度以降）。

内閣官房、内閣府、警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省

- ・グリーンITSの国際標準化と海外展開を促進

### Ⅲ. 安全運転支援システム

#### 1. 基本方針

「新たな情報通信技術戦略 工程表」においては、「安全運転支援システムの導入、普及により、2018年に交通事故死者数を2,500人以下とする」との目標を掲げている。

1970年頃の交通事故死者数のピーク以来、インフラ対策、教育、車両対策、取り締まり等の対策が一定の効果を挙げ、2009年度には交通事故死者数は57年ぶりに5,000人を下回った。また、最近では、車両構造の進化に加えて、自律検知型システムの実用化・普及や、運転者や車両センサーから認知が難しい危険に対応する路車協調型システムの開発・実用化が始まっており、車車間通信型システムの実用化準備も進められている。

近年は、自動車乗車中の死亡者は減少する一方、歩行者・自転車乗車中の死者の減少は鈍化し、65歳以上の高齢者の死亡者数が全体の約半数を占める。また、生活道路においては幹線道路に比べて死傷事故率が高く、歩行者・自転車を巻き込んだ事故が多い。交通事故死者数、事故件数の一層の減少を図るためには、これらの事故への対策が不可欠であり、これまでの取組では十分にカバーできていない生活道路における事故実態等を踏まえて、交通事故対策に取り組む必要があり、ITSの活用についても検討してい

く必要がある。

最近の交通事故の実態、さらに欧米諸国では近い将来の規格の策定も視野に入れた路車・車車連携型システムの開発・実証への取組が行われていることに鑑み、これまで我が国において普及・展開してきた路車協調型システムを効果的に活用しつつ、路車・車車連携型システムについて開発・検証を推進する。

また、関係府省は、上記の安全運転支援システムに加え、歩車間通信型システムを活用した歩行者、自転車等の安全行動を支援するためのシステムについて、関係する民間企業・団体とも連携、協力して、技術開発等に取り組む。

なお、安全運転支援システムについては、高齢化の進展も踏まえ、システムへの過信による注意力・判断力の低下の防止や、自発的な安全行動を誘導する教育的役割等のヒューマンファクターを考慮しつつ、開発・導入を進める。

## 2. 安全運転支援システムの普及・発展の推進

○ 安全運転支援システムについては、既存の枠組み（ITS推進協議会など）を活用しつつ、官民連携の下、その普及・発展について推進していく。

○ 実用化されているITSスポット、DSSSによる路車協調型システムについて、サービス内容の充実のほか、利用可能箇所の拡大に向けて路側インフラの着実な整備を進める（2011年度以降）。

警察庁、国土交通省

- ・ 実用化済の路車協調型システムのサービス内容の充実、インフラ整備の推進

○ ASVによる車車間通信型システムの技術的ガイドラインの策定を行う（2011年度）。

国土交通省

- ・ 車車間通信型システムの技術的ガイドラインの策定

○ 歩車間通信型システムに関するフィージビリティ検討、技術開発に取り組む（2011年度以降）。

総務省、国土交通省

- ・ 歩車間通信型システムに関するフィージビリティ検討、技術開発

- 官民の関係者が協力して安全運転支援システムに対応した車載機・車両の開発、普及に取り組む（2011年度以降）。
  - 警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省
    - ・ 対応車載機・車両の開発、普及の推進
  
- 路車・車車連携型システムの実用化に向けた課題を解決するため、官民が連携し、既存のシステムを含む様々なシステムによる適切かつ効果的な分担に係る検証を行う（2012年度）。また、東京で開催される第20回ITS世界会議においてデモを実施する（2013年度）。
  - 内閣官房、警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省
    - ・ 上記検証への参画・協力
  - 総務省
    - ・ UHF帯ITS無線システムの技術基準の策定
  
- 上記検証の成果を踏まえて、パイロット運用を行いながら、路車・車車連携型システムについて既存システムとの連携を含めてその実用化と全国展開を図る（2014年度以降）。
  - 内閣官房、内閣府、警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省
    - ・ 路車・車車連携型システムの実用化と全国展開の推進

### 3. 国際標準化及び海外展開

- 安全運転支援システムの国際標準化と海外展開に備え、技術的検証の段階から海外の政府、団体、企業等との積極的な情報連携と意見交換を行うことにより日本の取組に対する理解を促進する。さらに、ISO/TC204、ITU-R、UN/ECE/WP29等における発信・提案等を通じて、システムの国際標準化と海外展開を促進する（2011年度以降）。
  - 内閣官房、内閣府、警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省
    - ・ 安全運転支援システムの国際標準化と海外展開を促進
  
- 2013年に東京で開催される第20回ITS世界会議をはじめとする国際会議等の場において、我が国の安全運転支援システムへの取組を発信する。（2011年度以降）
  - 内閣官房、内閣府、警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省
    - ・ 国際会議における安全運転支援システムへの取組の発信

# 別添1 グリーンITS(人・モノの移動のグリーン化)

