



# 自動車排出ガス総合対策の経緯について

令和8年3月27日

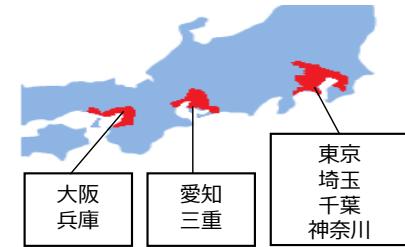
環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課



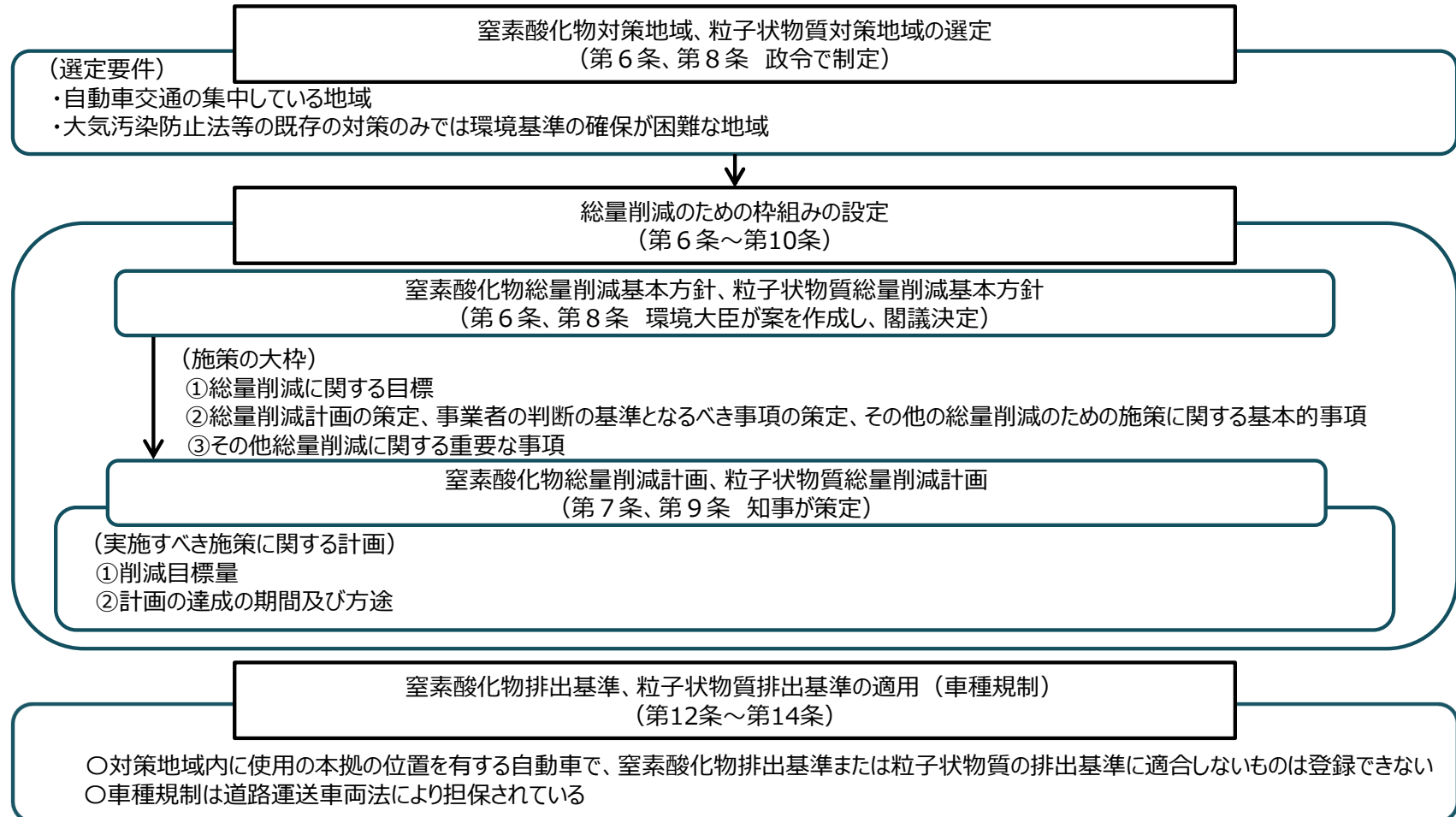
# 自動車NOx・PM法（概要）

正式名称：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

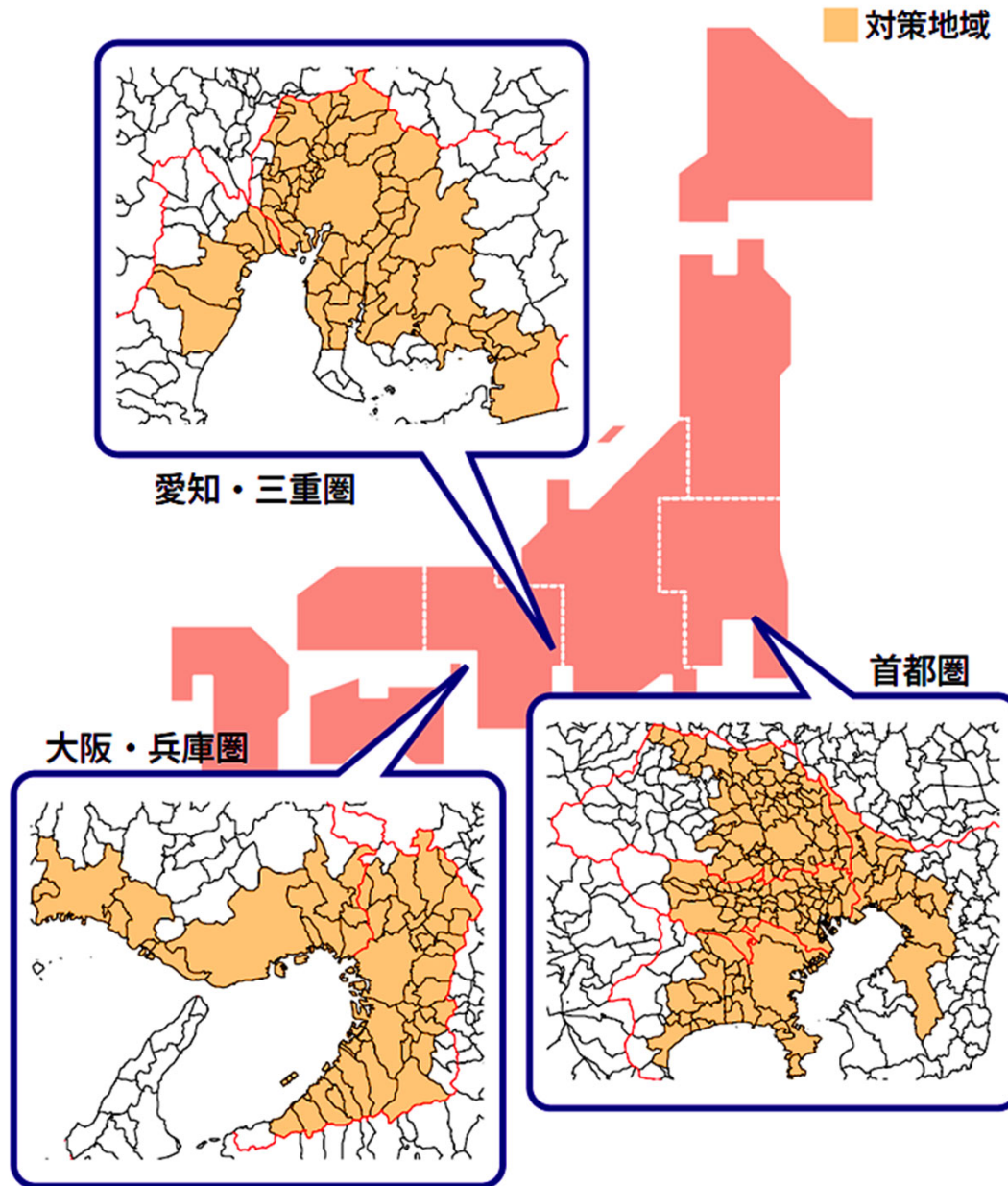
大気汚染防止法による措置のみではNO<sub>2</sub>とSPMの大気環境基準の確保が困難な地域を**対策地域**として指定し、**窒素酸化物（NOx）**及び**粒子状物質（PM）**について上乗せの排出ガス規制（車種規制※）等の措置を講じるもの。



※上乗せの排出ガス規制に適合しないと車検に通らず使用できない（使用過程車も含む）



# 自動車NOx・PM法 対策地域



- 自動車NO<sub>x</sub>法 : 「自動車から排出される窒素酸化物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6月3日法律第70号)」の通称のこと。平成14年5月に自動車NO<sub>x</sub>・PM法へ改正された。
- 自動車NO<sub>x</sub>・PM法 : 「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(最終改正令和元年5月24日法律第14号)」の通称のこと。
- NO<sub>x</sub> : 高温でものが燃えるときに発生する窒素の酸化物の総称で、大気中ではNO、NO<sub>2</sub>、N<sub>2</sub>O、N<sub>2</sub>O<sub>3</sub>などが存在する。
- NO<sub>2</sub> : 二酸化窒素のこと。ものの燃焼時に空気中の窒素と酸素が反応することで一酸化窒素(NO)が発生し、空気中に拡散しながら二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)に変化する。主な発生源は自動車、工場や家庭から排出され、呼吸器系疾患の原因ともなっている。環境基準があり、1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでの範囲内、または、それ以下であることとなっている。
- PM : 「Particulate Matter(粒子状物質)」の頭文字をとったもので、工場や自動車、船舶、航空機などから排出されたばい煙や粉じん、硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)などの大気汚染の原因となる粒子状の物質のこと。
- SPM : 「Suspended Particulate Matter(浮遊粒子状物質)」の頭文字をとったもので、大気中に浮遊する粒子状物質のうち、粒径が10μm(マイクロメートル)以下の物質のことを指す。主な発生源としてディーゼル車からの排出ガス、焼却施設からのばい煙のほか、土ぼこりなどの自然物質も挙げられる。環境基準があり、1時間の1日平均値が、0.1mg/m<sup>3</sup>以下でありかつ、1時間値が0.2mg/m<sup>3</sup>以下であることとなっている。

# 1. 自動車NOx法の制定（H4.12施行）

- 窒素酸化物（NOx）による大気汚染については、従来から、大気汚染防止法に基づき、工場・事業場の固定発生源に対する規制や自動車1台ごとの排出ガス規制を進めてきたが、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窒素酸化物の総量削減を図るため、「自動車NOx法」が特別措置法として制定され、平成4年12月から施行された。

## 【自動車NOx法の概要】

対策地域： 首都圏（埼玉、千葉、東京、神奈川）、阪神圏（大阪、兵庫）の一部地域

対象物質： 窒素酸化物（NOx）

主な対策： ○国による総量削減基本方針の策定

- 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

○自治体による総量削減計画の策定

○車種規制

## 2. 今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について（答申）（H12.12）



### 【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。

### 3. 自動車NOx・PM法の制定（自動車NOx法の改正）（H14.5施行）



- 平成12年の答申を受けて、自動車NOx法が改正され、新たに粒子状物質を対象物質に加えた「自動車NOx・PM法」が平成14年5月から施行された。

#### 【改正の概要】

- 対策地域： 中部圏（愛知県の一部、三重県の一部）を追加、首都圏・阪神圏の一部地域を追加
- 対象物質： 粒子状物質（PM）を追加
- 主な対策：
  - 車種規制の強化
    - ・ディーゼル乗用車の追加等
  - 事業者に対する措置の強化
    - ・自動車使用管理計画の策定を義務づけ

#### 【基本方針の主な変更】

- 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目標を平成22年度までに環境基準をおおむね達成すること等と定めた。
- 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のための施策に関する基本的事項として、自動車単体対策の強化、車種規制の実施、低公害車の普及促進、交通需要の調整・低減、交通流対策の推進、局地汚染対策の推進、普及啓発活動の推進等を定めた。
- 自動車を使用する事業者が取り組むべき措置等に関し、各事業所管大臣が定める「事業者の判断基準」に関する基本的事項を定めた。

## 4. 自動車NOx・PM法の中間点検（中間報告）（H17.12）



- 平成12年答申を受けて、大気環境の状況、施策の進捗状況の中間点検・評価を行い、今後の対策のあり方について検討を行うため、自動車排出ガス総合対策小委員会を設置し、平成17年12月に中間報告を取りまとめ。

### ■ 平成17年12月「今後の自動車排出ガス総合対策中間報告」（自動車排出ガス総合対策小委員会）

#### 【状況・評価】

- 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。
- 平成22年度における大気環境基準達成の見込みについては、将来推計の不確実性を加味し、シミュレーションモデルを用いた濃度予測計算による評価を行う必要がある。

#### 【今後の対策のあり方】

- 当面は、「平成22年度までにおおむね達成」という目標に変更を加える必要はないが、できるだけ早期に達成し、さらに改善を図ることがのぞましい。

## 5. 自動車NOx・PM法の中間点検（意見具申）（H19.2）


- 小委員会では、施策の進捗状況の点検・評価を行った中間報告を踏まえ、今後の重点的な課題である流入車対策及び局地汚染対策を中心に検討を深め、平成19年2月に中央環境審議会から意見具申。

### 【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、二酸化窒素（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】

- 環境基準非達成の測定局は、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。

 局地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ことが必要であることから、自動車NOx・PM法の改正へ。

## 6. 自動車NOx・PM法の改正（H19.5）

### 【改正の概要】

#### （1）局地汚染対策

- 知事が、対策地域内に重点対策地区を指定し、総合的な計画を策定することにより、局地汚染対策の重点的、集中的な実施を図ることのできる仕組みを創設。
- 重点対策地区内に新たな交通需要を生じさせる建物を新設する者に対し、配慮事項等の届出を義務づけ。

#### （2）流入車対策

- 重点対策地区内において、流入車対策を推進することが必要な地区を指定し、当該地区内への流入車をもたらしている周辺地域を指定して、周辺地域の事業者による計画的な取組を促す仕組みを創設。
- 周辺地域から、指定地区へ運行する自動車を使用する事業者は、窒素酸化物等の排出の抑制に関する計画の作成や定期的な報告を義務付け。
- 周辺地域から、対策地域内へ運行する自動車を使用する事業者及びこのような事業者へ輸送を行わせる事業者（荷主）に対し、窒素酸化物等の排出の抑制に係る努力を義務付け。

### 【基本方針の変更】

- 局地对汚染策の推進、流入車の排出基準の適合車への転換促進、エコドライブの普及促進等の規定を追加。

## 7. 総量削減基本方針（H23.3変更）

- 平成23年1月の中間報告（※）を踏まえ、平成23年3月に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が変更された。

※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）（平成23年1月 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）

### 【概要】

- 目標（対策地域）
  - ・**平成32年度までに大気環境基準を確保（NO<sub>2</sub>及びSPM）。**
  - ・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。
- 局地汚染対策の推進
  - ・総合的な対策を関係者の連携の下で進める。（例：エコドライブ、高度道路交通システム）
  - ・重点対策地区は地域状況や特性に応じた合理的な範囲を指定。
- 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。
  - ・ITSの活用等による効果的な情報発信の研究
  - ・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協力する体制の構築等の連携を図る。

## 8. 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）（H24.11）

### ➤ 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

- ・平成22年度も含め数年継続して達成率は90%超であり、「環境基準のおおむね達成」と評価。
- ・NO<sub>2</sub>は非達成局が引き続き存在する等、継続的・安定的な達成の判断には監視が必要。

#### ②大気環境状況の将来予測

- ・NO<sub>2</sub>は平成27年度に5局、平成32年度に1局で非達成。SPMはいずれの年度も全局達成と予測。
- ・道路沿道では、平成32年度にNO<sub>2</sub>は約17万点中0.1%で非達成、SPMは全地点で達成と予測。

### ➤ 自動車排出ガス対策の実施状況と評価

- ・各種施策の実施によりNO<sub>2</sub>及びSPMの総量削減は進行。局地はその特性を踏まえた対策が重要。

### ➤ 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

- ・現時点では現行の自動車NO<sub>x</sub>・PM法を見直す必要はないと判断。
- ・総量削減基本方針の目標達成状況を考慮し、制度や運用の在り方を含めて検討が必要。

#### 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

- ・流入車対策では、発着地である対策地域内の荷主の協力を促進するような対策が重要。
- ・ポスト新長期規制適合車や環境対応車の一層の普及を促進する支援措置が必要。
- ・エコドライブや、モーダルシフトによる物流効率化等の取組を奨励。

#### ③新しい地域パートナーシップによる取組の推進

- ・局地対策にあたって、住民や荷主等、自発的な協力を求めることが重要。
- ・地域特性を考慮するため、都市部局等の多様な関係者が協力して実施することが必要。

## 9. 総量削減基本方針の中間レビュー（H29.3）

### ➤ 中間目標の達成状況

#### ① 常時監視測定局における環境基準達成状況（中間年度：平成27年度）

- ・NO<sub>2</sub>：自排局1局（東京都）が環境基準を非達成。それ以外の測定局は達成。
- ・SPM：全ての測定局で年間2%除外値は環境基準以下。自排局1局（大阪府）で日平均値が2日以上連続して環境基準値を超過。

#### ② 中間目標（監視測定局で環境基準達成）の達成状況に関する評価と考察

- ・目標は未達成だが、施策による効果は現れている。
- ・SPMの未達成について、主な要因は自動車発生源に起因するものではない。

#### ③ 対策地域における最終目標年度の濃度推計

- ・全測定局で環境基準値以下と推計（NO<sub>2</sub>及びSPM）。
- ・主要交差点付近の計算点のうち首都圏13地点で推計値が環境基準値を超過（NO<sub>2</sub>）。

### ➤ 基本方針に係る施策の進捗状況

- ・8都府県において、平成27年度の自動車排出量（対策地域内）は基準年度に対してNO<sub>x</sub>で33.9%減、PMで36.6%減であり、排出総量の削減が進んでいる。平成32年度排出量（NO<sub>x</sub>,PM）は目標値を達成する見通し。

### ➤ 基本方針に係る施策の今後の取組

#### ① 自動車NO<sub>x</sub>・PM総量削減施策について

- ・引き続き関係指標を把握しつつ、総量削減目標が達成できるよう必要な措置を講じる。

#### ② 対策地域の環境基準確保に向けた取組について

- ・環境基準確保の評価手法である数値計算手法により将来推計を行い、最終目標年度までに対策を要する交差点付近等の地区の絞り込み、必要な対策を講じる。

## 10. 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について (答申) (R4.4)



- 総量削減基本方針に規定されている「平成32年度までに窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域において二酸化窒素と浮遊粒子状物質の大気環境基準を確保する」という目標はほぼ達成されたと評価した上で、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。
- 環境基準値を超過する可能性が十分に低い濃度レベルには至らなかった測定点の一部あったこと等から、引き続き現行の自動車NOx・PM法に基づく各種施策を継続することが必要。
  - より環境性能の良い車への代替が進むこと等で、さらに環境改善が期待されることなどから、5年後を目途に制度の在り方について改めて検討すべき。
  - 対策地域の指定とその解除について都道府県が申請することができるが、これまでその判断基準がなかったため、対策地域の指定解除の判断基準を明確化した。国においては、都道府県から申請があった場合には、判断基準に基づき慎重に審査を行うことが必要。
  - 対策地域の指定解除にあたり、ステークホルダーとの調整や解除後の大気環境状況の確認の継続等が必要。
  - 自動車使用管理計画の事務の合理化を検討することが望ましい。

# 11. 総量削減基本方針の変更・自動車使用管理計画の報告項目の削除 (R4.11)



- 「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」（答申）（令和4年4月28日 中央環境審議会）を踏まえ、令和4年11月に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が変更された。また、関係者の事務負担軽減の観点から関係省令を改正し、自動車使用管理計画の項目等の見直しを行った。

## 【基本方針の変更（概要）】

- 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  
・**令和8年度までに大気環境基準を確保（NO<sub>2</sub>及びSPM）。**
- 総量削減計画の策定に関する基本的事項  
・**令和8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。

## 【自動車使用管理計画等の見直し（概要）】

- 事業者に対し自動車使用管理計画において定期の報告等を求める事項のうち、特定自動車に係る自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の排出量の確認等の一部の項目を削除。（令和4年11月）