



自動車排出ガス総合対策の 実施状況（概況）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



- 1. 基本方針に掲げる総量削減施策の進捗状況……………2ページ**
 - (1) 総量削減計画の進捗状況
 - (2) 自動車単体対策の強化等
 - (3) 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
 - (4) 低公害車の普及促進
 - (5) エコドライブの普及促進

- 2. 大気汚染の状況と総量削減基本方針の目標達成に係る評価……………18ページ**
 - (1) 自動車NOx・PM法対策地域における大気汚染の状況
 - (2) 総量削減基本方針の目標達成に係る評価
 - ①環境基準確保に係る評価の考え方
 - ②常時監視測定局における継続的・安定的な環境基準達成に係る評価
 - ③対策地域全体における面的評価
 - ④まとめ

- 3. 環境基準確保の評価に係る将来推計……………54ページ**
 - (1) 各測定局におけるNO₂及びSPMの濃度の推計
 - (2) 対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量の推計
 - (3) 対策地域全体における面的評価

1. 基本方針に掲げる総量削減施策の進捗状況

(1) 総量削減計画の進捗状況

(1) 総量削減計画の進捗状況

- 基本方針に基づき、対策地域の8都府県はNOx及びPMの排出量の総量削減計画を策定し、これに基づく取組を実施。
⇒ 毎年度、進捗状況等について、結果を国に報告。
- 令和5年度の排出量をみると、排出削減が進捗していることがわかる。

■ NOx

都府県名	基準年度(※1)の排出量		目標年度(令和8年度※2)の排出量			令和5年度の排出量	
	(トン/年)	うち自動車からの排出量	(トン/年)	うち自動車からの排出量	自動車排出量の削減率	自動車からの排出量	R5排出量達成率(※3)
埼玉県	38,045	20,821	26,637	11,639	55.9%	8,099	138.5%
千葉県	45,177	12,926	37,148	5,939	45.9%	4,653	118.4%
東京都	49,700	24,500	32,200	9,900	40.4%	10,243	97.7%
神奈川県	59,400	18,072	46,700	9,900	54.8%	7,309	131.7%
愛知県	83,472	29,031	63,598	16,117	55.5%	9,376	152.2%
三重県	16,757	5,233	14,157	2,787	53.3%	1,177	165.8%
大阪府	39,300	18,130	34,590	11,220	61.9%	7,390	155.4%
兵庫県	53,753	12,470	44,294	6,556	52.6%	4,540	134.1%

■ PM

都府県名	基準年度(※1)の排出量		目標年度(令和8年度※2)の排出量			令和5年度の排出量	
	(トン/年)	うち自動車からの排出量	(トン/年)	うち自動車からの排出量	自動車排出量の削減率	自動車からの排出量	R5排出量達成率(※3)
埼玉県	1,523	573	1,329	476	83.1%	445	132.5%
千葉県	2,516	581	2,266	377	64.9%	247	163.6%
東京都	3,360	710	2,680	580	81.7%	522	144.6%
神奈川県	3,170	845	2,720	590	69.9%	344	196.5%
愛知県	20,313 ^{注1}	1,042 ^{注2}	17,260 ^{注1}	367 ^{注2}	35.2%	172 ^{注2}	128.9%
三重県	2,270	303	2,123	163	53.8%	89	152.8%
大阪府	2,510	910	2,220	670	73.6%	450	191.7%
兵庫県	2,895	689	2,456	401	58.2%	266	147.0%

【表】 総量削減計画における基準年度及び目標年度における排出量、令和5年度排出量及び達成率

(※1) 基準年度：東京都は平成21年度、他府県は平成22年度

(※2) 三重県は令和2年度の目標

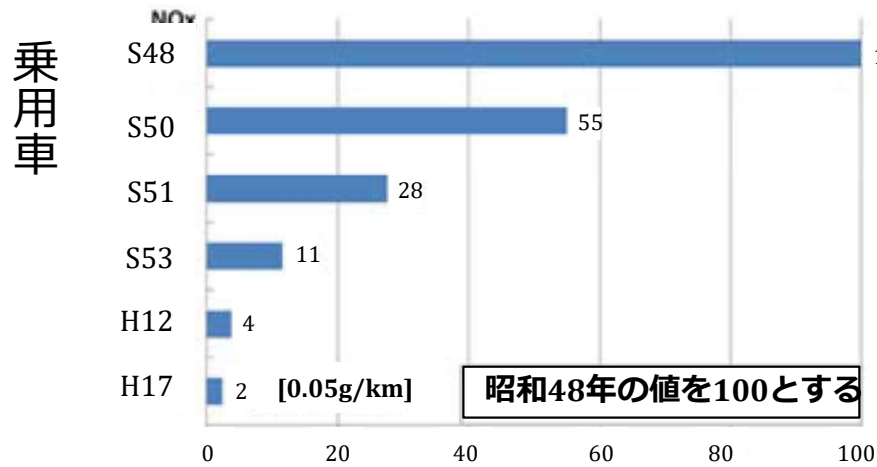
(※3) R5排出量達成率 = (基準年度排出量 - R5年度排出量) ÷ (基準年度排出量 - R8年度目標排出量)

(注1) 二次生成粒子を含む (注2) 排気口のみ

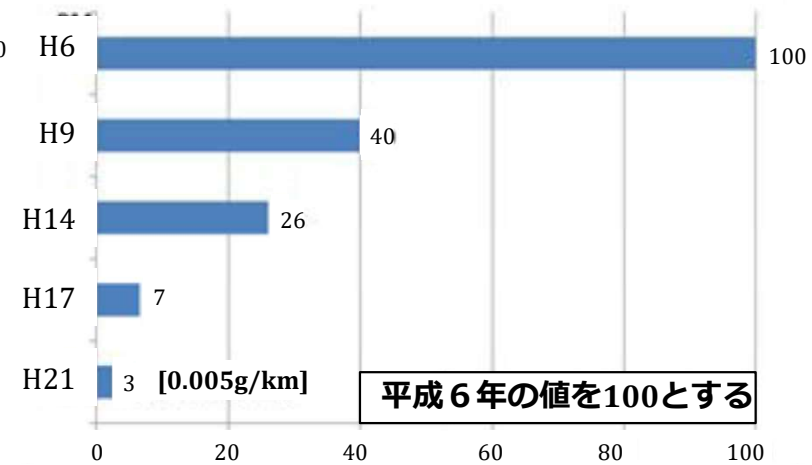
(2) 自動車単体対策の強化等

(2) 自動車単体対策の強化等 1 / 3

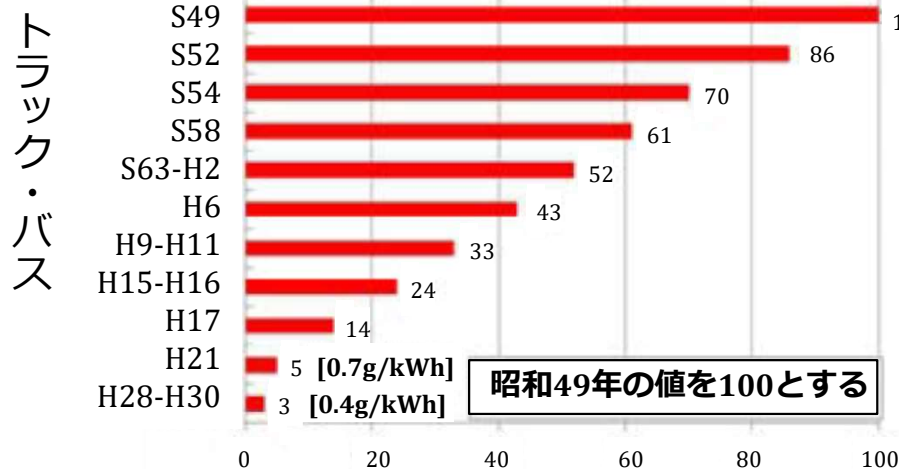
➤ 中央環境審議会答申に基づき、着実に排出ガス規制が強化されてきた。



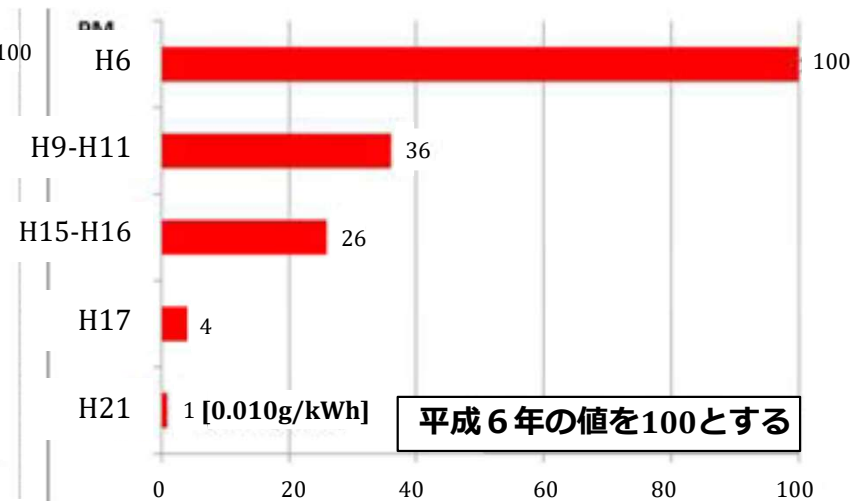
【図】ガソリン・LPG乗用車のNOx規制値の推移



【図】ディーゼル乗用車のPM規制値の推移



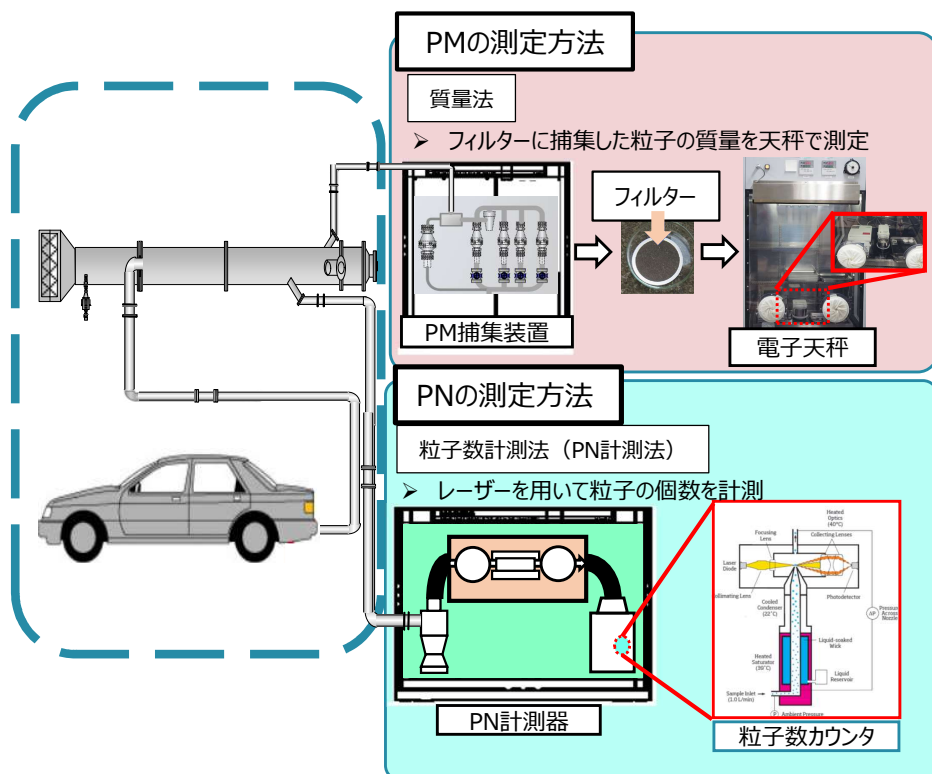
【図】ディーゼル重量車のNOx規制値の推移



【図】ディーゼル重量車のPM規制値の推移

(2) 自動車単体対策の強化等 2 / 3

- 自動車排出ガス規制については、中央環境審議会における審議を経ながら、これまで逐次の規制強化を行ってきた。
- **令和2年8月**に取りまとめられた中央環境審議会の**第十四次答申**において、微小粒子状物質については、測定感度の問題から従来の質量規制（PM規制）を強化することは困難であるため、**PM規制に加え、より高感度な計測が可能な粒子数による規制（PN規制）を導入することが適当**であると示された。
- 本答申を踏まえて法令改正が行われ、**ディーゼル車の新型車については令和5年10月から、ガソリン車（直接噴射式）の新型車については令和6年10月から適用**が開始されている。
- **令和6年9月**に取りまとめられた**第十五次答申**では、**ディーゼル特殊自動車に対して令和9年末までにPN規制の適用を開始することが適当**とされ、令和7年3月に大気汚染防止法に基づく告示の改正を行った。



<微小粒子状物質の規制値の例>

種別	PM（質量） (g/km)	PN（粒子数） (個/km)
ガソリン乗用車 (直接噴射式)	0.005	6.0×10^{11}

(2) 自動車単体対策の強化等 3 / 3

- 自動車排出ガス専門委員会第十五次報告に記された検討課題（8項目）及び第十五次答申において記載された重点検討課題

項番	検討課題	第十五次報告 (24/9/20)	第十五次答申 (24/9/25)
①	微小粒子状物質等に関する対策	○	◎
②	ブレーキ粉塵及びタイヤ粉塵に関する対策	○	◎
③	燃料蒸発ガス低減対策	○	
④	アイドリング規制の見直し	○	
⑤	路上走行検査等の導入	○	
⑥	低温試験及び高温試験の導入	○	
⑦	燃料性状による排出ガスへの影響	○	
⑧	その他の未規制物質対策	○	

**(3) 車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への
転換の促進**

(3) 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①



- 一部の都府県においては、対策地域外から流入する車両について、自治体独自の流入車規制を実施。

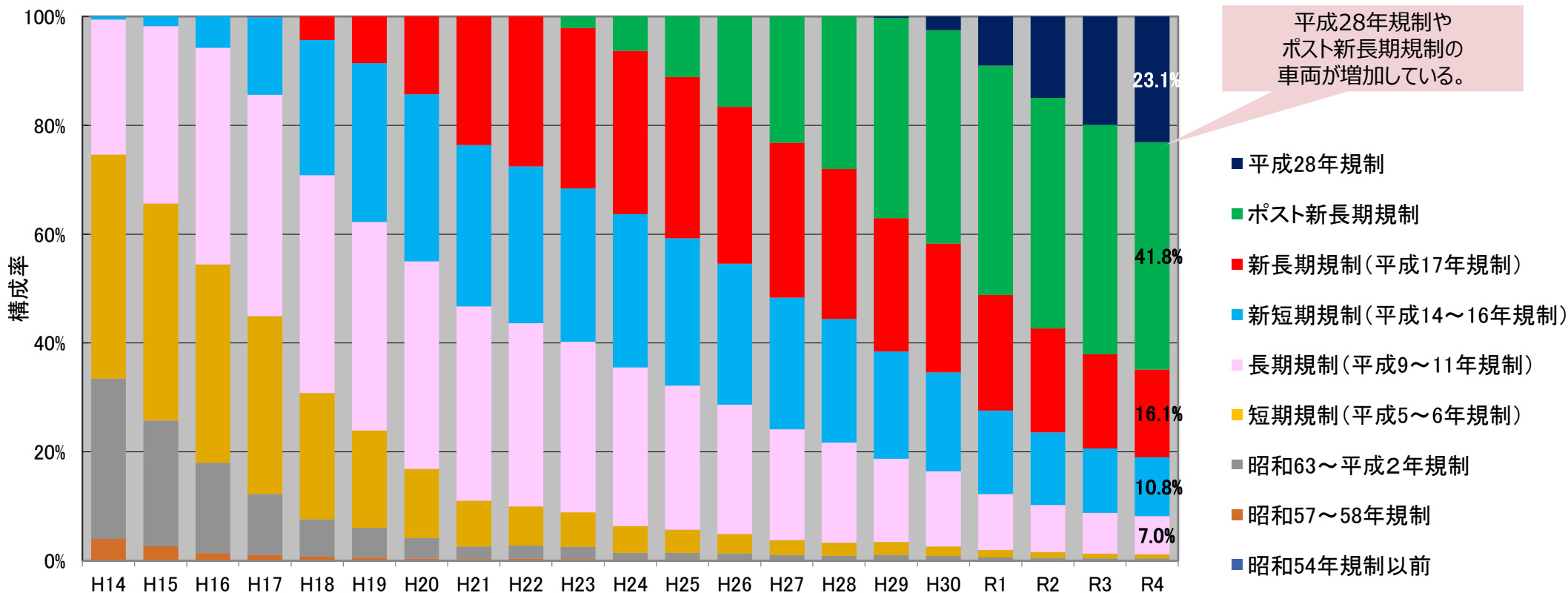
対象地域	埼玉、千葉、東京、神奈川 (全域)	兵庫県 (対策地域内の一部)	愛知県※1 (対策地域)	大阪府 (対策地域)
規制対象物質	PM	NOx、PM	NOx、PM	NOx、PM
規制対象	対象地域内の運行	対象地域内の運行	対象地域内の運行	対象地域内への発着
対象となる種別	ディーゼルのトラック、バス、特種自動車	車両総重量8t以上のトラック、大型バス	トラック、バス、特種自動車	トラック、バス、特種自動車
規制値	長期規制並 (東京、埼玉は新短期規制並)	自動車NOx・PM法と同じ	自動車NOx・PM法と同じ	自動車NOx・PM法と同じ
規制開始時期	平成15年10月1日	平成16年10月1日	平成22年8月13日	平成21年1月1日 ※2

※1 愛知県の流入車対策は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要請

※2 大阪府条例は令和4年4月1日廃止

(3) 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②

■ 車種規制（自動車NOx・PM法の排出基準に適合しない車両の対策地域内における登録禁止）や流入規制、単体規制強化の結果、対策地域内の普通貨物車（ディーゼル車）において、平成28年規制やポスト新長期規制の基準に適合した車両の比率が増加していることが確認された。（令和4年度において、平成28年規制区分適合車は約2割超、ポスト新長期規制区分適合車は約4割超）



対策地域内における普通貨物車（ディーゼル車）の規制区分別通行台数比率の推移

(4) 低公害車の普及促進

(4) 低公害車の普及促進

- 政府目標で、乗用車・商用車それぞれについて、電動化の目標を設定。
- 乗用車の新車販売台数に占める電動車の比率は増加傾向。(2024年は211万台 (60.4%))

【電動車に係る政府目標】

- 地球温暖化対策計画
(令和7年2月18日閣議決定)

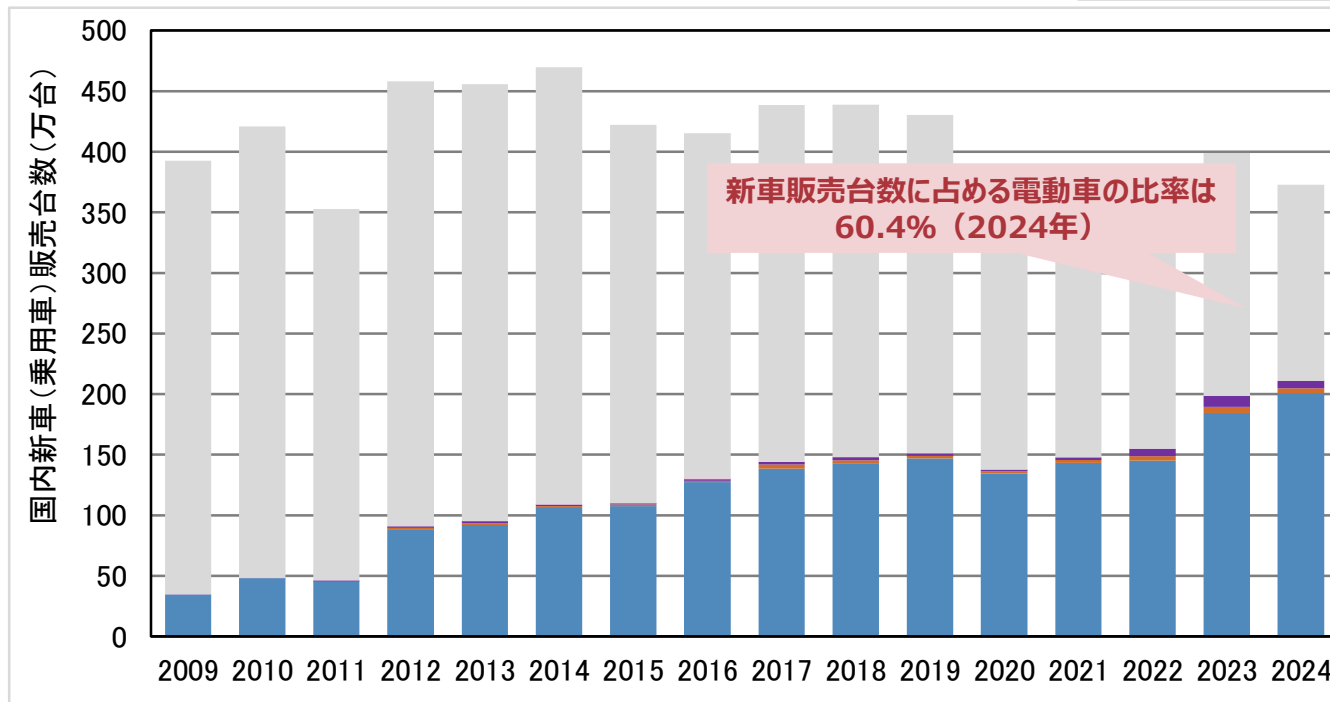
【乗用車】

- 2035年までに、新車販売で電動車100%

【商用車】

- 8トン以下：2030年までに、新車販売で、電動車で20～30%
- 8トン超：2020年代に5,000台の先行導入を目指す

乗用車の新車販売台数に占める電動車の比率の推移 (全国)



(出所) 一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工業2025」より作成

商用車等の電動化促進事業（経済産業省、国土交通省連携事業）



【令和7年度補正予算額 30,000百万円】
※3年間で総額6,000百万円の国庫債務負担

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスや建設機械の電動化を支援します。

1. 事業目的

- 運輸部門は我が国全体のCO₂排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- また、産業部門全体のCO₂排出量は、日本全体の約35.1%、そのうち建機は約1.7%を占め、建機の電動化も必要不可欠である。
- このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）や建機の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

商用車（トラック・タクシー・バス）及び建機の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のため、車両、建機及び充電設備の導入に対して補助を行う。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、脱炭素に意欲的に取り組む事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

また、GX建機※の普及状況を踏まえ、今後、公共工事でGX建機の使用を段階的に推進していくに伴い、GX建機を導入する事業者等に対して、機械及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※GX建機：国土交通省の認定を受けた電動建機。

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業
(補助額：標準車両（ディーゼル車両等）との差額、安全・安心のための取組状況等を考慮して、車種ごとに定額 等)
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和7年度

4. 事業イメージ

＜補助対象の例＞



EVトラック



EVバン



FCVトラック



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー



EVバス



FCVバス



充電設備※



GX建機



※本事業において、車両及び建機と一体的に導入するものに限る

運輸部門等の脱炭素化に向けた先進的システム社会実装促進事業 (一部 農林水産省・国土交通省連携事業)



【令和8年度予算(案) 1,415百万円(1,415百万円)】

運輸部門を始めとするモビリティの脱炭素化に不可欠な先進的システムを実証し、社会実装を前提とした脱炭素輸送モデルの構築等を図ります。

1. 事業目的

- 電動化を始めとする運輸分野の脱炭素化に向けた技術の進展(基礎研究や製品開発)は動きが速いものの、関係者間の連携や社会受容性を高めるための取組が十分ではなく、社会実装が進まないことが課題となっている。
- そのため本事業では、社会的な課題等を踏まえ優先的に取り組むべきと国が定めた分野について、先進的な技術やシステム等を導入し、環境負荷削減効果を把握・検証するとともに、社会実装する上で課題となる障害等の解決策を検討する。これにより、有望な要素技術の社会実装を促進する脱炭素輸送モデルを構築し、運輸部門を始めとしたモビリティの脱炭素化の加速化を図る。

2. 事業内容

(1) 先端技術・システム等を活用した商用車の電動化促進事業

車両の電動化に付随して開発されてきた様々な先端技術・システム等を実社会へ導入するためのモデル実証や、電動化を支える技術・システム上の課題解決のためのモデル実証を実施する。

例えば、商用車におけるエネマネ、車載型太陽光パネル、非接触給電、バッテリー(LiB)の統一的に評価するための閾値の整理等の実証を想定。

(2) 次世代燃料・物流効率化による物流脱炭素化促進事業

重量車両等の電動化困難領域における脱炭素化や物流効率化に必要な技術的課題に対応する、革新的な取組(水素内燃機関、ドローン配送、自動搬送車両等)のモデル的な実証を行う。

(3) 農業機械の電動化促進事業

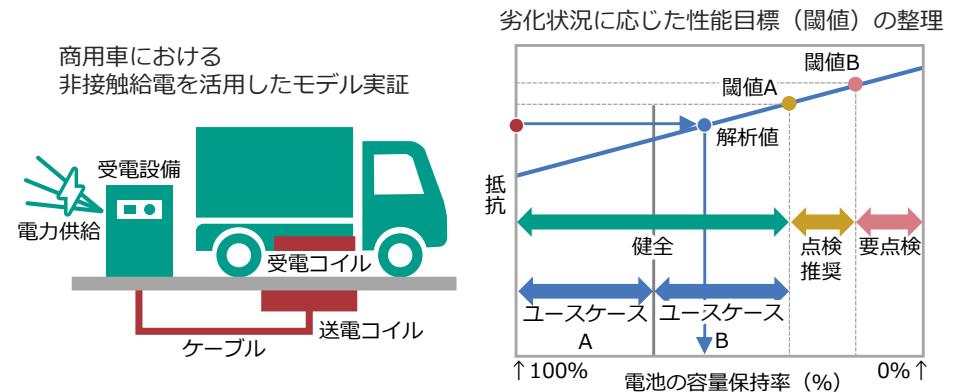
多様な現場において電動農機の利用及び生産性向上のモデルケースを形成する実証を行い、今後の電動農機の普及・用途拡大につなげる。

3. 事業スキーム

- 事業形態 : 委託(1)~(3)、直接補助事業(補助率:1/2)(1),(2)、間接補助事業(補助率:2/3)(3)
- 委託先及び補助対象 : 地方公共団体、民間事業者・団体等
- 実施期間 : (1)~(2) 令和6年度~令和10年度、(3) 令和7年度~令和9年度

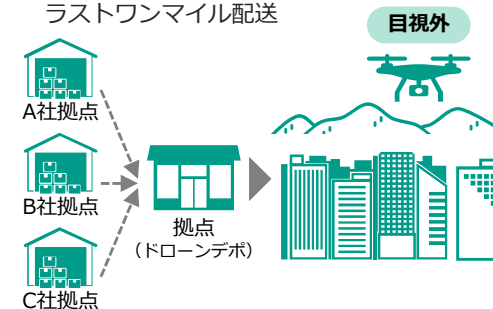
4. 事業イメージ

(1) 先端技術・システム等を活用した商用車の電動化促進事業



(2) 次世代燃料・物流効率化による物流脱炭素化促進事業

共同輸配送+ドローン配送によるラストワンマイル配送



(3) 農業機械の電動化促進事業

多様な現場でのモデルケースの構築



(5) エコドライブの普及促進

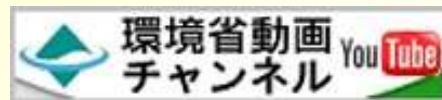
(5) エコドライブの普及促進

- 国においては関係省庁（警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）からなる「エコドライブ普及連絡会」において、「エコドライブ10のすすめ」の策定等を通じて、普及啓発を図っている。

エコドライブ普及連絡会

警察庁 経済産業省 国土交通省 環境省
「エコドライブ10のすすめ」の策定等を通じて、
エコドライブの普及啓発を図る。

「エコドライブ10のすすめ」の見直しに伴い、その内容をわかりやすく説明するDVDを作成し、貸出しを実施。オンラインにも掲載。



エコドライブ10のすすめ

エコドライブとは、燃料消費量やCO₂排出量を減らし、地球温暖化防止につなげる「運転技術」や「心がけ」です。また、エコドライブは、交通事故の削減につながります。燃料消費量が少ない運転は、お財布にやさしいだけでなく、同乗者が安心できる安全な運転でもあります。心にゆとりをもって走ること、時間にゆとりをもって走ること、これもまた大切なエコドライブの心がけです。エコドライブは、誰にでも今すぐ始めることができるアクションです。小さな意識を習慣にすることで、あなたの運転がよくなって、きっと社会もよくなります。できることから、はじめてみましょう、エコドライブ。

1 自分の燃費を把握しよう

自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。日々の燃費を把握すると、自分のエコドライブ効果を実感できます。車に装備されている燃費計・エコドライブナビゲーション・インターネットでの燃費管理などのエコドライブ支援機能を使うと便利です。

2 ふんわりアクセル「eスタート」

発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう（最初の5秒で、時速20km程度が目安です）。日々の運転において、やさしい発進を心がけるだけで、10%程度燃費が改善します。焦らず、穏やかな発進は、安全運転にもつながります。

3 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転

走行中は、一定の速度で走ることを中心に心がけましょう。車間距離が短くなると、ムダな加速・減速の機会が多くなり、市街地では2%程度燃費が改善します。また、減速するときや坂道を下るときにもエンジンブレーキを活用しましょう。

4 減速時は早めにアクセルを離そう

信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。そうするとエンジンブレーキが作動し、2%程度燃費が改善します。また、減速するときや坂道を下るときにもエンジンブレーキを活用しましょう。

5 エアコンの使用は適切に

車のエアコン(A/C)は車内を冷却・除湿する機能です。暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。たとえば、車内の温度設定が外気と同じ25°Cであっても、エアコンスイッチをONにしたままだと12%程度燃費が悪化します。また、冷房が必要なときでも、車内を冷やしすぎないようにしましょう。

*1 交差点で自らエンジン停止する手動アイドリングストップは、以下の点で安全面に留意する必要があります。①アイドリングストップ解除後（再開時）は、アクセルを踏みすぎず、慎重に走り出してください。②アイドリングストップ解除後（再開時）は、ブレーキを踏むとエンジンの回転が速くなります。③アイドリングストップ解除後（再開時）は、ブレーキを踏むとエンジンの回転が速くなります。④アイドリングストップ解除後（再開時）は、ブレーキを踏むとエンジンの回転が速くなります。⑤アイドリングストップ解除後（再開時）は、ブレーキを踏むとエンジンの回転が速くなります。⑥アイドリングストップ解除後（再開時）は、ブレーキを踏むとエンジンの回転が速くなります。⑦アイドリングストップ解除後（再開時）は、ブレーキを踏むとエンジンの回転が速くなります。⑧アイドリングストップ解除後（再開時）は、ブレーキを踏むとエンジンの回転が速くなります。⑨アイドリングストップ解除後（再開時）は、ブレーキを踏むとエンジンの回転が速くなります。⑩アイドリングストップ解除後（再開時）は、ブレーキを踏むとエンジンの回転が速くなります。

6 ムダなアイドリングはやめよう

待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐車時のアイドリングはやめましょう。10分間のアイドリング(エアコンOFFの場合)で、130cc程度の燃料を消費します。また、現在の乗用車では基本的に燃費改善は不要です。エンジンがかけたらすぐに出発しましょう。

7 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう

出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをおらかじめ確認しましょう。たとえば、1時間のドライブで道に迷い、10分間余計に走行すると17%程度燃料消費量が増加します。さらに、出発後も道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃費と時間の節約になります。

8 タイヤの空気圧から始める点検・整備

タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう。タイヤの空気圧が適正値より不足すると、市街地で2%程度、郊外で4%程度燃費が悪化します。また、エンジンオイル・オイルフィルター・エアクリナエレメントなどの定期的な交換によっても燃費が改善します。

9 不要な荷物はおろそう

運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。車の燃費は、荷物の重さに大きく影響されます。たとえば、100kgの荷物を載せて走ると、3%程度燃費が悪化します。また、車の燃費は、空気抵抗にも敏感です。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときは外しましょう。

10 走行の妨げとなる駐車はやめよう

迷惑駐車をやめましょう。交差点付近などの交通の妨げになる場所での駐車は、渋滞をもたらします。迷惑駐車は、他の車の燃費を悪化させるばかりか、交通事故の原因にもなります。迷惑駐車のない道路では、平均速度が向上し、燃費の悪化を防ぎます。

エコドライブ普及連絡会
(警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省)



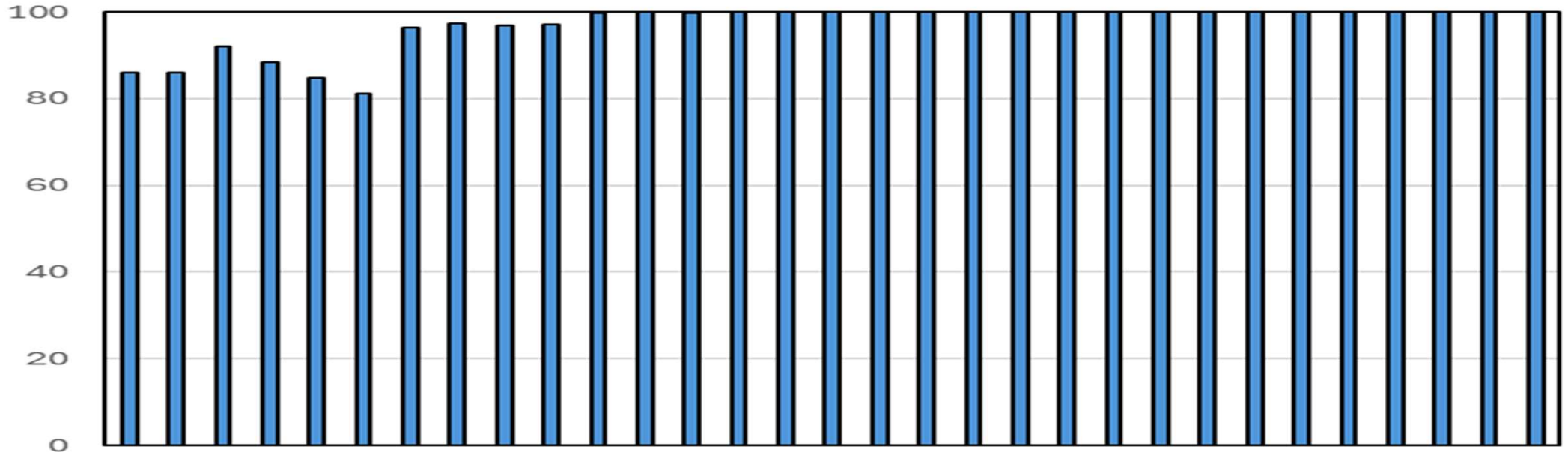
エコドライブ普及推進協議会HP

2. 大気汚染の状況と総量削減基本方針の 目標達成に係る評価

(1) 自動車NOx・PM法対策地域における大気汚染の状況

NO₂の環境基準達成率（一般局）

- 平成18年度以降、対策地域内の全ての一般環境大気測定局（一般局）で環境基準を達成している。



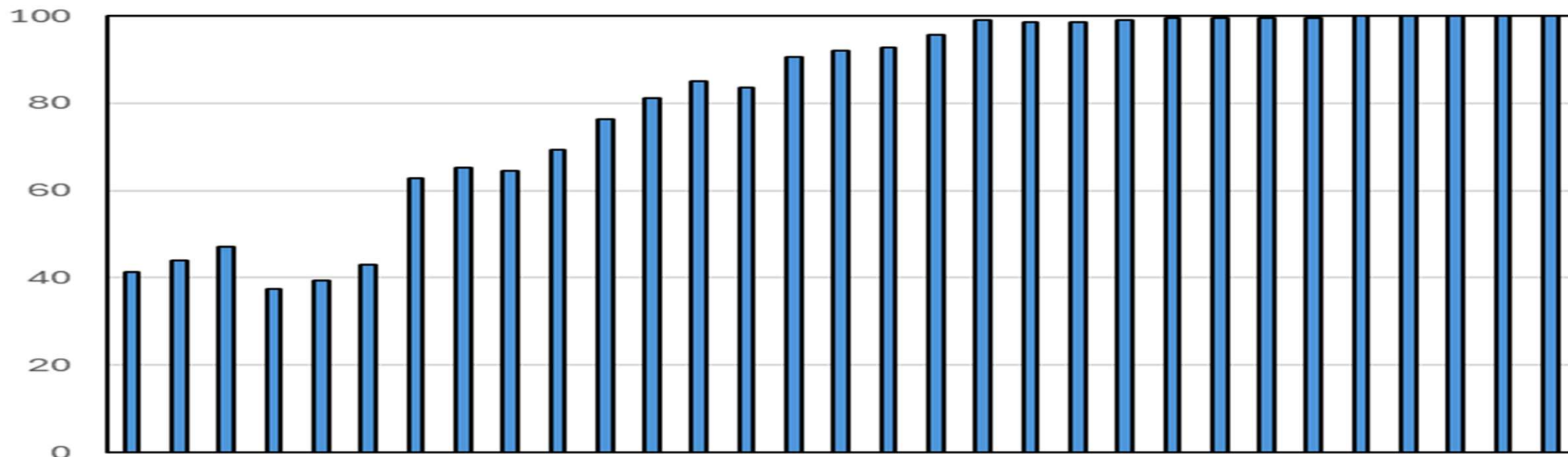
年度	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
達成率(%)	86	86.1	92	88.4	84.8	81.3	96.5	97.3	96.9	97.1	99.8	100	99.8	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
有効局数	442	445	449	449	446	450	452	452	453	456	452	447	448	441	436	436	438	411	425	418	411	413	407	403	401	399	399	395	387	381	382
達成局数	380	383	413	397	378	366	436	440	439	443	451	447	447	441	436	436	438	411	425	418	411	413	407	403	401	399	399	395	387	381	382

対策地域における一般局のNO₂の環境基準達成率の推移

※ 二酸化窒素（NO₂）の環境基準：1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
 1年間の測定を通じて得られた1日平均値のうち、低い方から数えて98%値（例えば、年間有効測定日が350日の場合には343（=350×0.98）番目に当たる値（1日平均値の年間98%））を環境基準と比較して評価を行う。環境基準達成率とは、有効な測定局数（有効局数）に対する環境基準を達成している測定局数（達成局数）の割合（%）である。

NO₂の環境基準達成率（自排局）

- 令和元年度以降、対策地域内の全ての自動車排出ガス測定局（自排局）で環境基準を達成している。

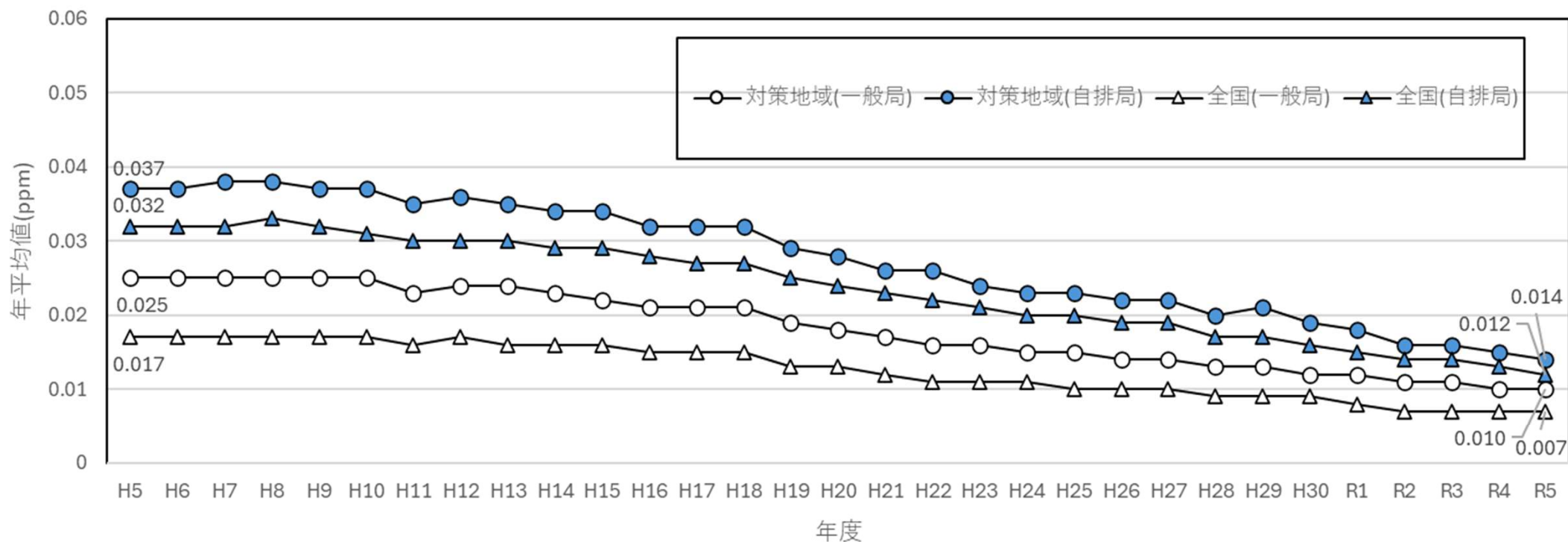


対策地域における自排局のNO₂の環境基準達成率の推移

※ 二酸化窒素（NO₂）の環境基準：1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
 1年間の測定を通じて得られた1日平均値のうち、低い方から数えて98%値（例えば、年間有効測定日が350日の場合には343（=350×0.98）番目に当たる値（1日平均値の年間98%））を環境基準と比較して評価を行う。環境基準達成率とは、有効な測定局数（有効局数）に対する環境基準を達成している測定局数（達成局数）の割合（%）である。

NO₂年平均値における対策地域と全国平均の比較

- 一般局・自排局ともに、対策地域の平均と全国平均との差は年々小さくなっている。

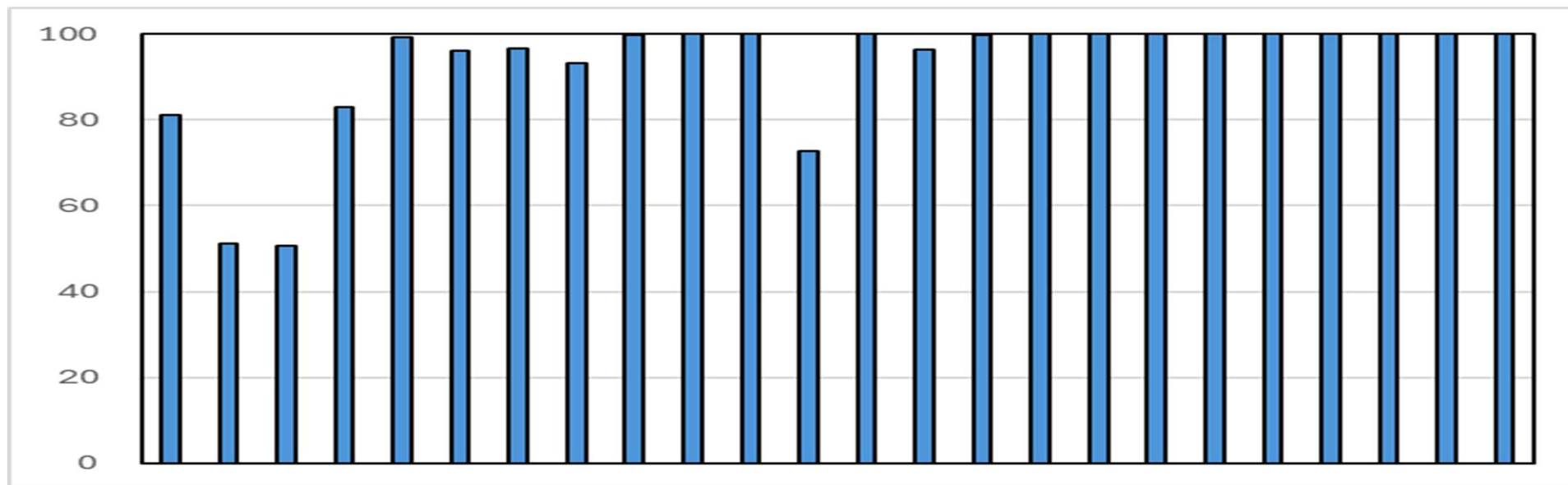


対策地域と全国の測定局におけるNO₂濃度の推移

※ 年平均値 : 4月から翌年3月までの1年間(年度)に測定された欠測を除くすべての1時間値を合計した数値を、その年度での測定時間数で割り算して得られる平均値。
 図中の年平均値は、一般局及び自排局の各測定局の平均値の平均である。

SPMの環境基準達成率（一般局）

- 平成27年度以降、全ての一般局で環境基準を達成している。



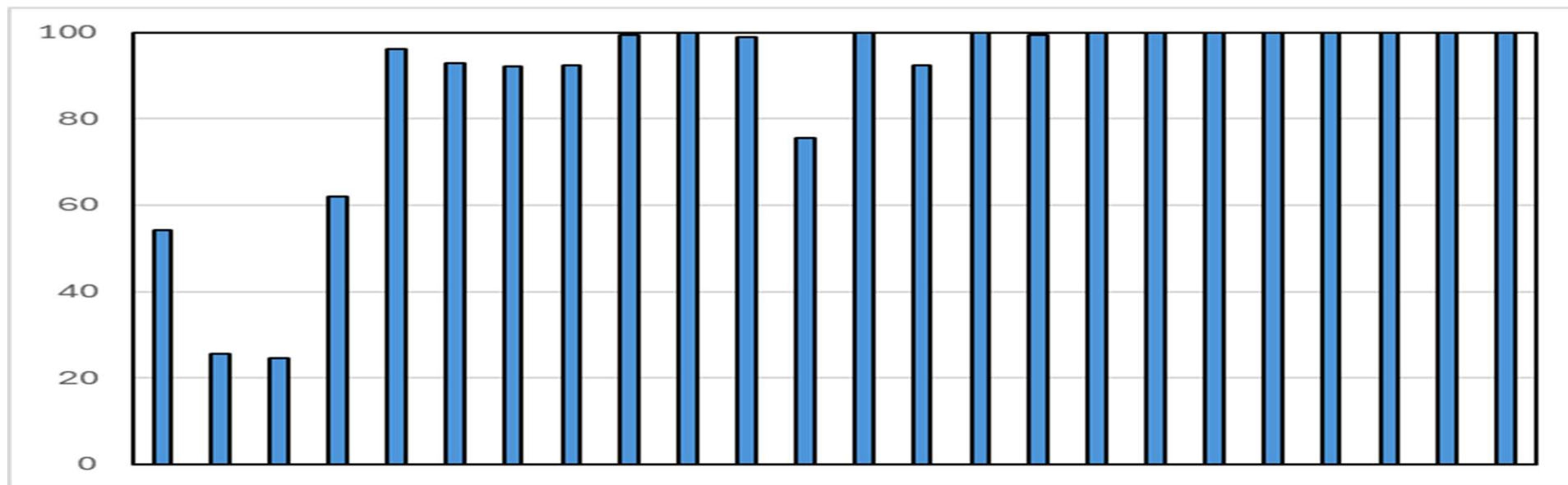
年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
達成率(%)	81.1	51.2	50.7	83	99.1	96	96.7	93.2	99.8	100	100	72.7	100	96.4	99.8	100	100	100	100	100	100	100	100	100
有効局数	470	471	473	459	452	452	448	443	440	439	415	429	421	415	415	413	412	409	406	403	400	394	384	383
達成局数	381	241	240	381	448	434	433	413	439	439	415	312	421	400	414	413	412	409	406	403	400	394	384	383

SPMの一般局における環境基準達成率の推移

※ 浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準：1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下であること。
 1年間の測定を通じて得られた1日平均値のうち、高い方から数えて2%の範囲にある測定値（例えば、年間有効測定日が335日の場合には7（=335×0.02、四捨五入）個の測定値）を除外した後の最高値（1日平均値の年間2%除外値）を環境基準と比較して評価を行う。ただし、1日平均値が環境基準を超える日が2日以上連続した場合には非達成とする。環境基準達成率とは、有効な測定局数（有効局数）に対する環境基準達成している測定局数（達成局数）の割合（%）である。

SPMの環境基準達成率（自排局）

- 平成28年度以降、全ての自排局で環境基準を達成している。



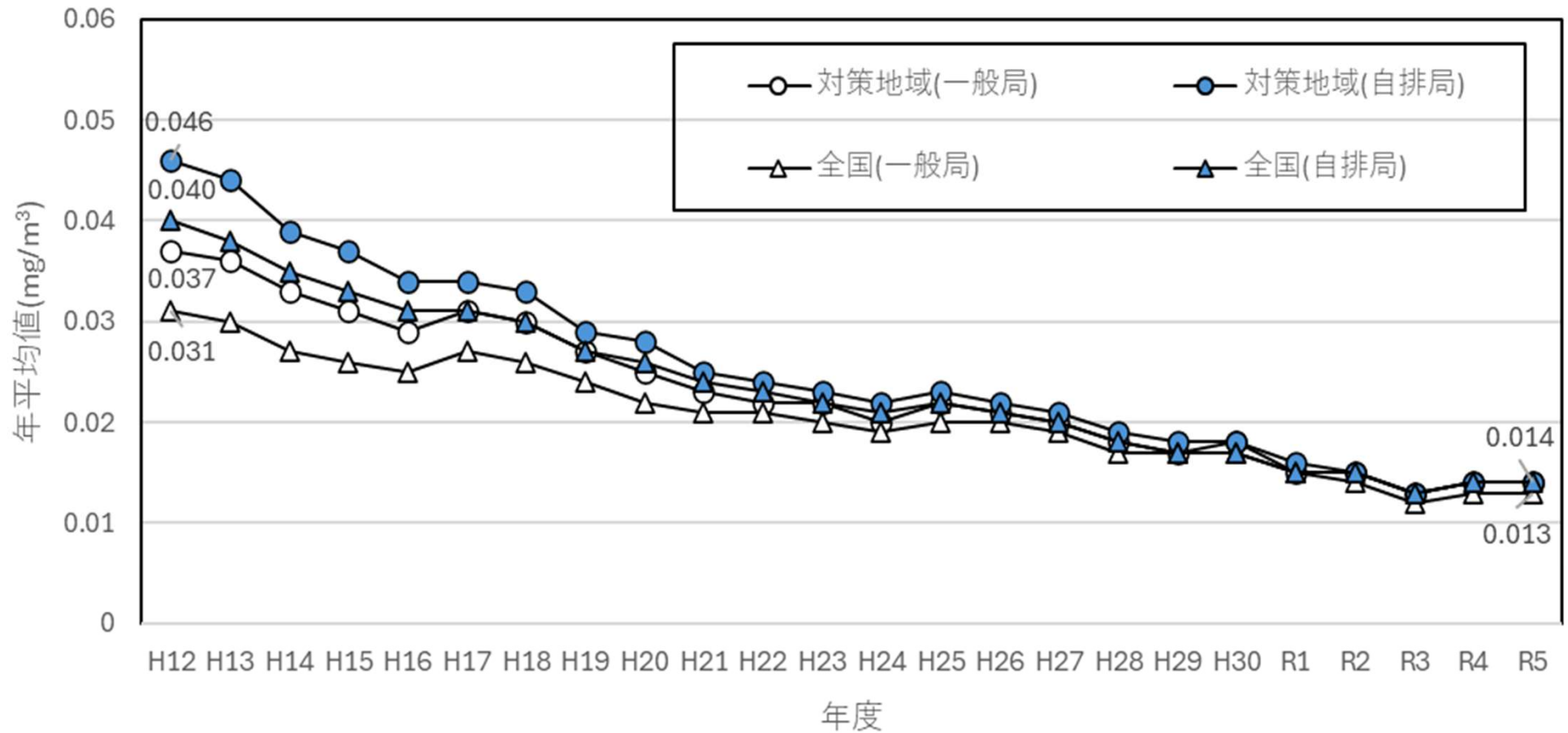
年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
達成率(%)	54.2	25.7	24.7	61.9	96.1	92.8	92.1	92.5	99.5	100	99	75.6	100	92.3	100	99.5	100	100	100	100	100	100	100	100
有効局数	166	171	182	197	206	209	215	212	213	214	197	209	207	209	208	210	208	203	203	204	204	203	194	191
達成局数	90	44	45	122	198	194	198	196	212	214	195	158	207	193	208	209	208	203	203	204	204	203	194	191

SPMの自排局における環境基準達成率の推移

※ 浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準：1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下であること。
 1年間の測定を通じて得られた1日平均値のうち、高い方から数えて2%の範囲にある測定値（例えば、年間有効測定日が335日の場合には7（=335×0.02、四捨五入）個の測定値）を除外した後の最高値（1日平均値の年間2%除外値）を環境基準と比較して評価を行う。ただし、1日平均値が環境基準を超える日が2日以上連続した場合には非達成とする。環境基準達成率とは、有効な測定局数（有効局数）に対する環境基準達成している測定局数（達成局数）の割合（%）である。

SPM年平均値における対策地域と全国平均の比較

- 一般局・自排局ともに、対策地域の平均と全国平均との差は年々小さくなっている。
- 特に近年は、対策地域と全国平均との濃度差は「対策地域の内外でSPM年平均値は同程度」と言える。



(2) 総量削減基本方針の目標達成に係る評価

① 環境基準確保に係る評価の考え方

環境基準確保に係る評価の考え方

- 令和4年の「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）」において示された、環境基準確保に係る評価の考え方は以下のとおり。

(I) 常時監視測定局における継続的・安定的な環境基準達成に係る評価

(ア) 測定データの経年的推移（長期的及び短期的な変動等）から、環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること

評価	評価項目	評価項目の見方（評価指標）
① 長期的な評価	NO ₂ 年平均値及びNO ₂ 98%値の経年推移 SPM年平均値及びSPM2%除外値の経年推移	至近10年度の測定局における年平均値等の濃度が減少傾向あるいは低濃度で横ばいであること
② 短期的な評価	測定局のNO ₂ 98%値, SPM2%除外値の3年移動平均	各測定局の至近3年度の平均値が、 <u>環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル*</u> であること

- ✓ 「環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル」は、
NO₂98%値は0.055ppm以下、SPM2%除外値は0.080mg/m³以下

(イ) 自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであるか、少なくとも現状の変化が継続した場合に環境基準値を超過する状況まで悪化すると考えられないこと

評価項目	評価項目の見方（評価指標）
8都府県対策地域内の自動車からのNO _x 排出量、PM排出量	各都府県において基準年度と比して自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであること

(II) 対策地域全体における面的評価

- 常時監視測定局がない場所において、汚染の広がりを考慮して、常時監視測定局に加えて、数値計算手法や簡易測定等の測定手法を組み合わせて行った評価において、判定基準値に適合していること。

面的評価において判定するための基準値（判定基準値）

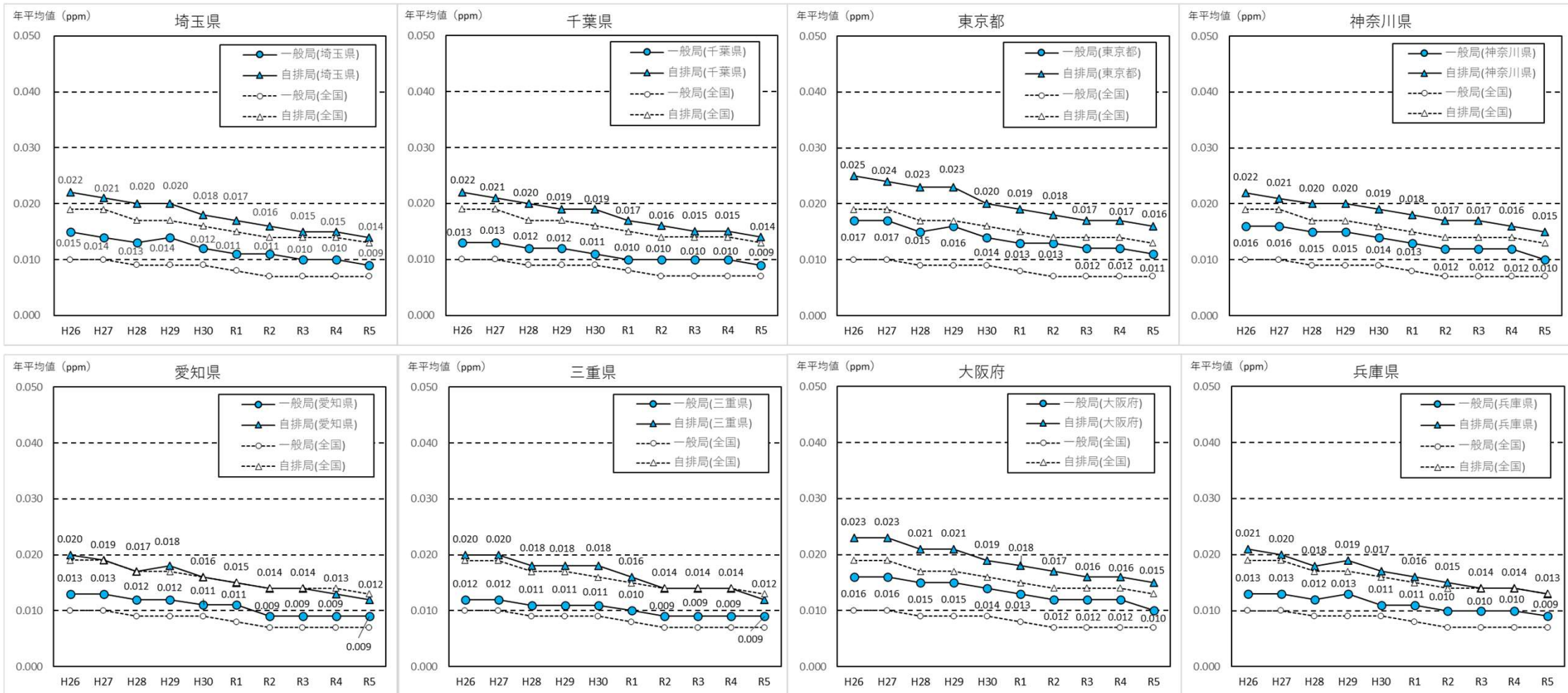
- ✓ NO₂：NO₂98%値に適用される環境基準上限値の0.06ppm
- ✓ SPM：SPM2%除外値に適用される環境基準値の0.10mg/m³

(2) 総量削減基本方針の目標達成に係る評価

② 常時監視測定局における継続的・安定的な 環境基準達成に係る評価

NO₂年平均値の推移

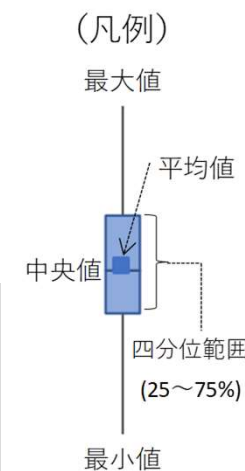
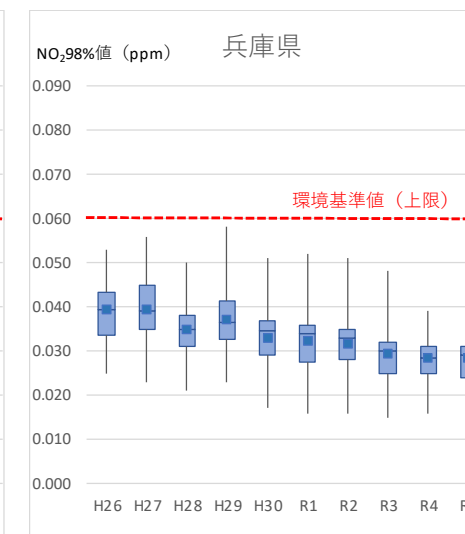
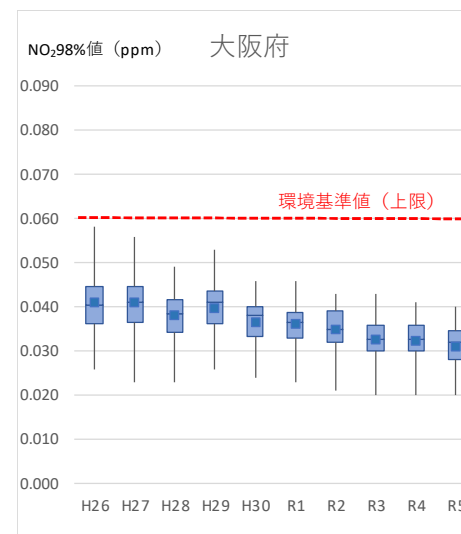
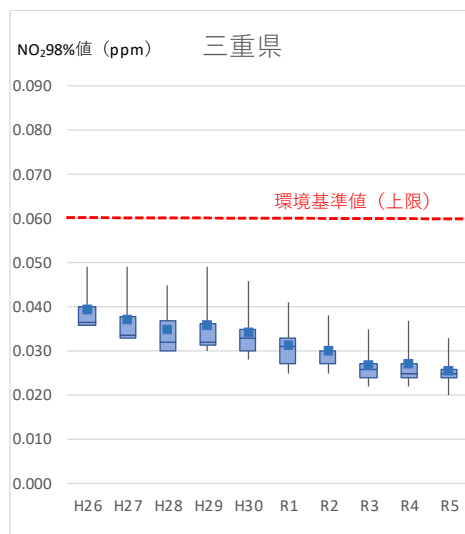
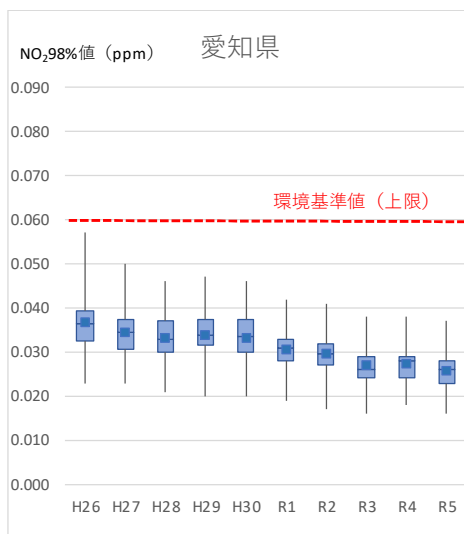
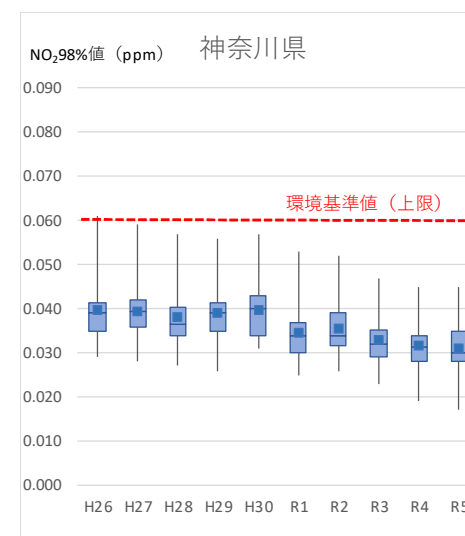
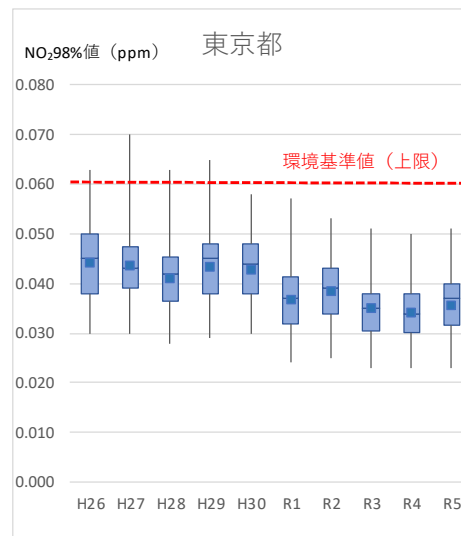
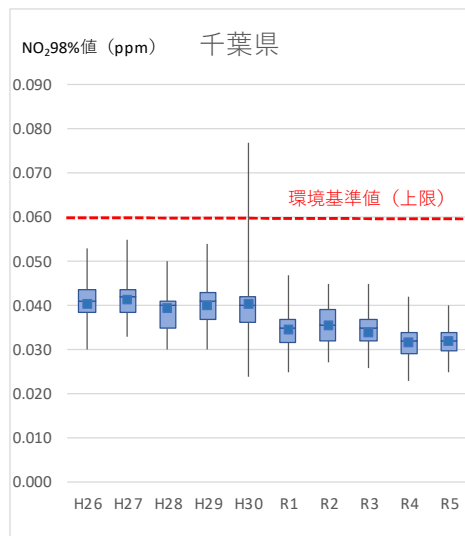
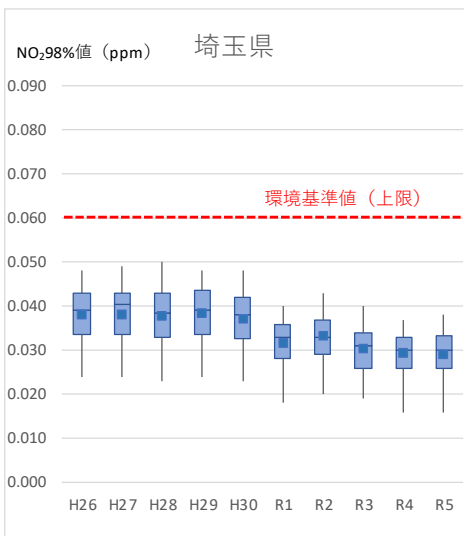
■ 対策地域内における一般局・自排局のNO₂年平均値はゆるやかな減少傾向にある。



※図中の値は、一般局及び自排局における年平均値を示す。

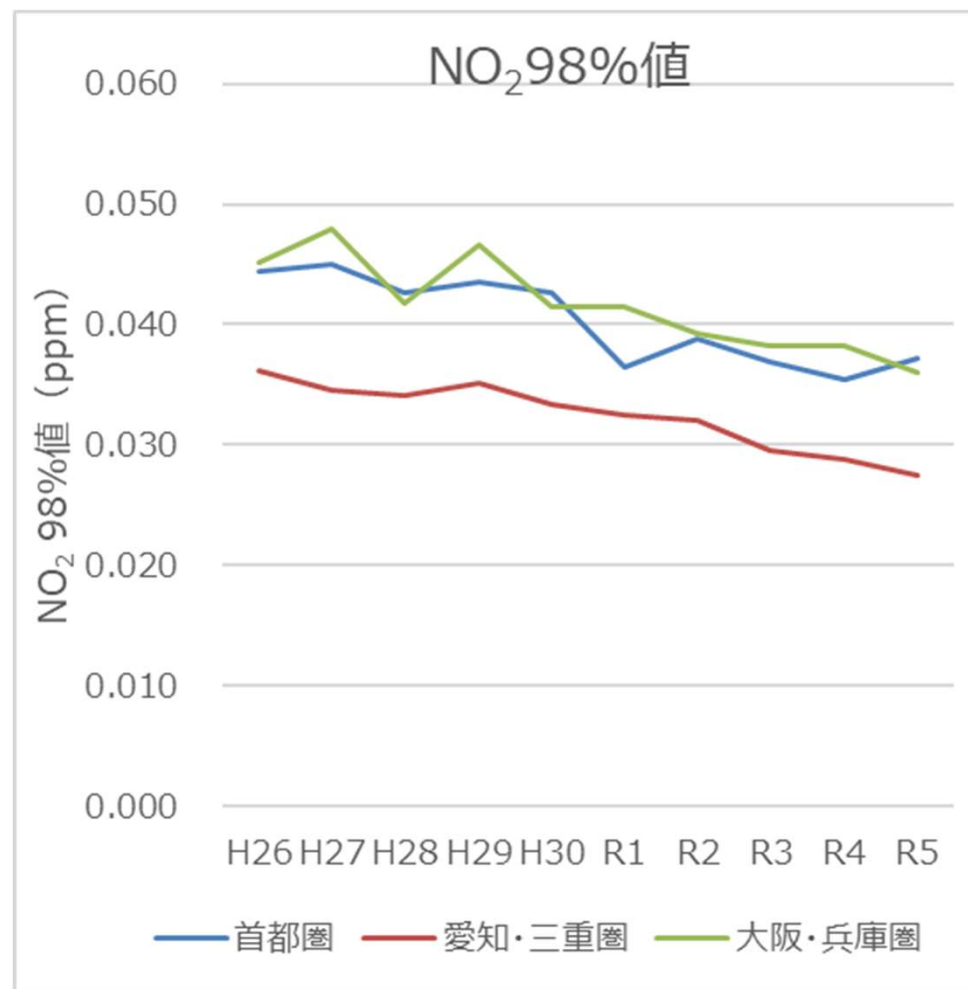
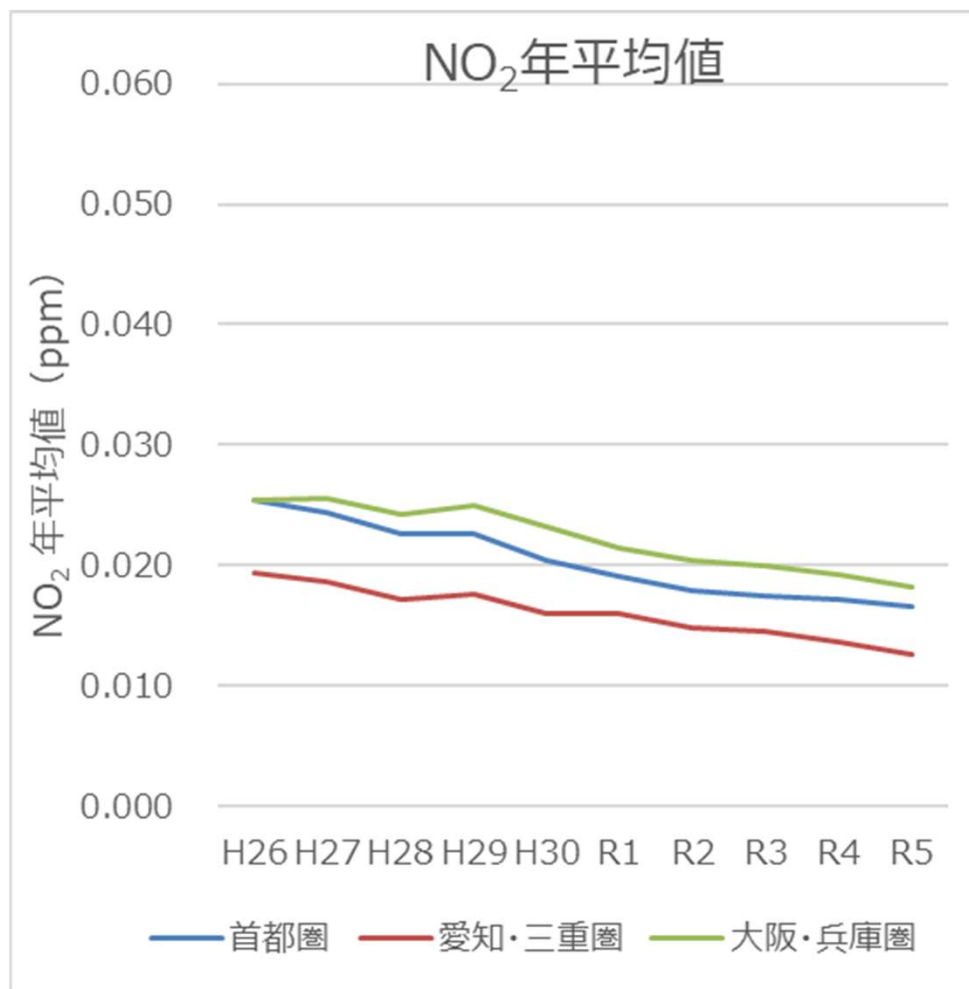
NO₂ 98%値の推移

■ 対策地域内の常時監視測定局（自排局）におけるNO₂98%値は、ゆるやかな減少傾向にある。



NO₂ 年平均値、NO₂ 98%値の推移（大気汚染防止法に基づかない測定局）

- 大気汚染防止法には基づかないが、自治体や道路管理者等において実施されている公定法※に基づく測定局においても、NO₂年平均値、NO₂98%値は減少傾向にある。



※公定法：NO₂にあつては昭和53年環境庁告示第38号、SPMにあつては昭和48年環境庁告示第25号に基づく測定法をいい、具体的な方法は「環境大気常時監視マニュアル（第6版）」（環境省水・大気環境局）に規定されている。

NO₂ 98%値の3年移動平均（常時監視測定局）



- 平成21年度以降に環境基準非達成となったことがある測定局における至近3年度（令和3年度～令和5年度）のNO₂ 98%値の平均値はいずれも0.055ppm以下であり、全ての測定局（581局）において、至近3年度（令和3年度～令和5年度）のNO₂ 98%値の平均値は0.055ppm以下であった。
- なお、以下の表のとおり、全ての測定局において令和元年度以降の至近3年度のNO₂ 98%値の平均値も0.055ppm以下であった。

至近3年度（R3～R5）の平均値が
0.055ppm以下

都府県	市町村	測定局	H21-23	H22-24	H23-25	H24-26	H25-27	H26-28	H27-29	H28-30	H29-R1	H30-R2	R1-R3	R2-R4	R3-R5
千葉県	船橋市	船橋日の出	0.060	0.060	0.057	0.056	0.054	0.053	0.053	0.051	0.050	0.047	0.046	0.044	0.042
	松戸市	松戸上本郷	0.060	0.056	0.054	0.050	0.048	0.045	0.044	0.054	0.053	0.052	0.039	0.038	0.035
東京都	品川区	北品川交差点	0.059	0.057	0.056	0.054	0.052	0.051	0.050	0.049	0.047	0.046	0.042	0.041	0.040
	大田区	環七通り松原橋	0.074	0.073	0.070	0.067	0.066	0.065	0.066	0.062	0.060	0.056	0.054	0.051	0.051
	世田谷区	玉川通り上馬	0.065	0.062	0.061	0.061	0.060	0.058	-	-	-	-	-	-	-
	板橋区	中山道大和町	0.064	0.060	0.059	0.059	0.058	0.056	0.056	0.055	0.055	0.052	0.049	0.047	0.045
神奈川県	川崎市川崎区	池上新田公園前	0.067	0.066	0.063	0.062	0.059	0.059	0.057	0.057	0.055	0.054	0.051	0.048	0.046
	川崎市幸区	遠藤町交差点	0.061	0.060	0.057	0.056	0.055	0.054	0.053	0.052	0.050	0.049	0.045	0.043	0.041
	川崎市高津区	二子	0.062	0.061	0.058	0.058	0.056	0.054	0.053	0.052	0.049	0.047	0.044	0.042	0.041
	相模原市	淵野辺十字路	0.054	0.049	0.048	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
愛知県	名古屋市南区	元塩公園	0.058	0.055	0.054	0.053	0.052	0.050	0.048	0.046	0.045	0.043	0.040	0.039	0.038
	岡崎市	朝日	0.054	0.051	0.049	0.048	0.044	0.040	0.036	-	-	-	-	-	-
	岡崎市	大平	0.059	0.059	0.059	0.059	0.055	0.050	0.046	0.043	0.041	0.037	0.035	0.034	0.033
三重県	四日市市	納屋	0.063	0.058	0.054	0.053	0.051	0.048	0.048	0.047	0.045	0.042	0.038	0.037	0.035
大阪府	大阪市東成区	今里交差点	0.057	0.054	0.055	0.056	0.057	0.054	0.053	0.049	0.047	0.044	0.043	0.042	0.041
	大阪市住之江区	住之江交差点	0.055	0.053	0.054	0.055	0.053	0.050	0.048	0.045	0.045	0.042	0.041	0.039	0.037
兵庫県	宝塚市	栄町	0.061	0.056	0.052	0.048	0.047	0.045	0.046	0.042	0.042	0.037	0.035	0.032	0.031

注) 上記は全て自排局。一般局では平成21年度以降、非達成の測定局はなかった。

注) 平成30年度の松戸上本郷（千葉県）の高濃度の要因は大気環境の変化ではなく、自動測定機の何らかの異常による可能性が高い。

NO₂ 98%値の3年移動平均（大気汚染防止法に基づかない測定局）



- 平成23年度以降に環境基準非達成となった大気汚染防止法に基づかないが、自治体や道路管理者等において実施されている公定法に基づく測定局における至近3年度（令和3年度～令和5年度）のNO₂98%値の平均値は、大井中央陸橋下交差点を除いて0.055ppm以下であった。
- また、大井中央陸橋下交差点を除く全ての測定局（58局）における、至近3年度（令和3年度～令和5年度）のNO₂98%値の平均値は、0.055ppm以下であった。

至近3年度（R3～R5）の平均値は、
大井中央陸橋下交差点を除いて、
0.055ppm以下

都府県	所管機関	測定局	H23-H25	H24-H26	H25-H27	H26-H28	H27-H29	H28-H30	H29-R1	H30-R2	R1-R3	R2-R4	R3-R5
東京都	市区町村	大井中央陸橋下交差点	0.070	0.070	0.070	0.070	0.069	0.068	0.068	0.065	0.062	0.058	0.057
		大森西	0.063	0.061	0.058	0.055	0.053	0.053	0.052	0.051	0.048	0.047	0.046
	首都高速道路	湾岸八潮	0.061*	0.063*	0.063	0.063	0.062	0.059	0.056	0.052	0.051*	0.050*	0.041*
愛知県	国土交通省	要町	0.061	0.055	0.049	0.045	0.043	0.042	0.041	0.040	0.038	0.036	0.035
大阪府	国土交通省	市岡元町	0.060	0.059	0.058	0.055	0.056	0.053	0.052	0.048	0.046	0.045	0.043

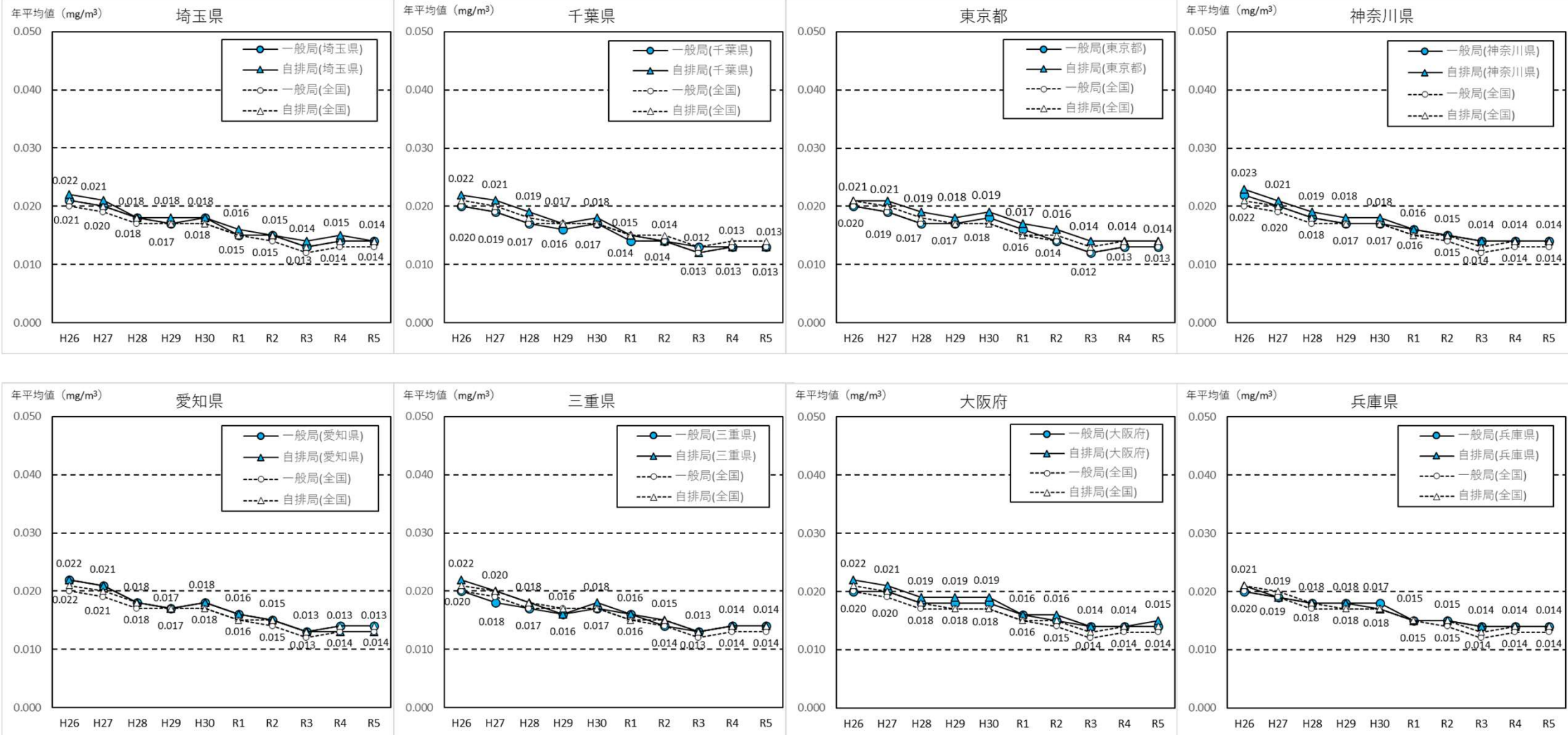
平成23年度以降の大気汚染防止法に基づかない測定局における環境基準非達成局一覧

※ 1 *印は3年平均のうち、1ないし2年分が有効測定局ではなかったため、当該期間内で有効測定局だった年度の平均値を記載。

※ 2 表中の網掛けは、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル（0.055ppm以下）を超過していることを示す。

SPM年平均値の推移

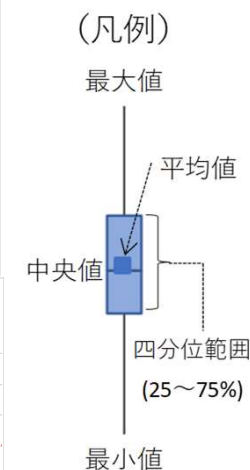
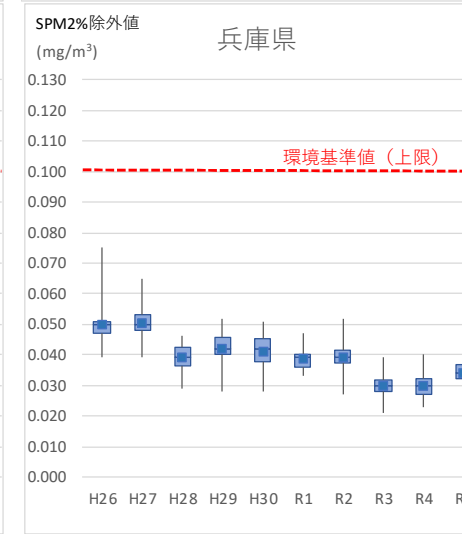
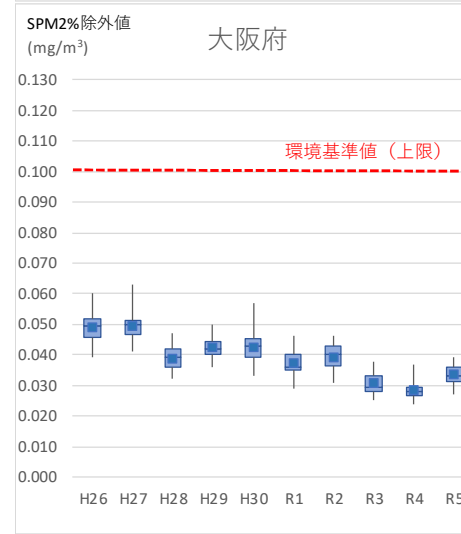
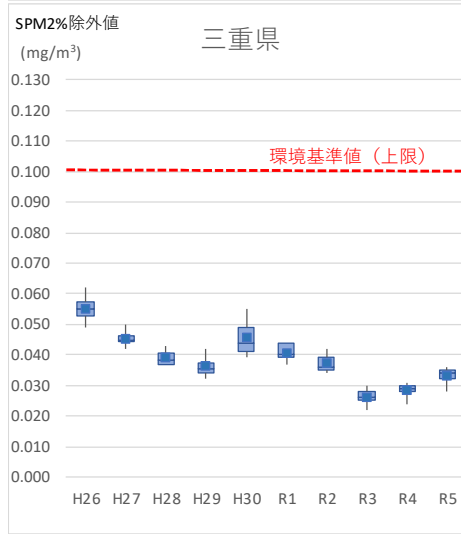
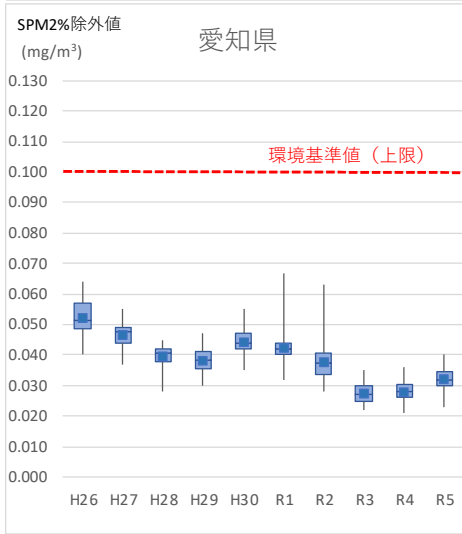
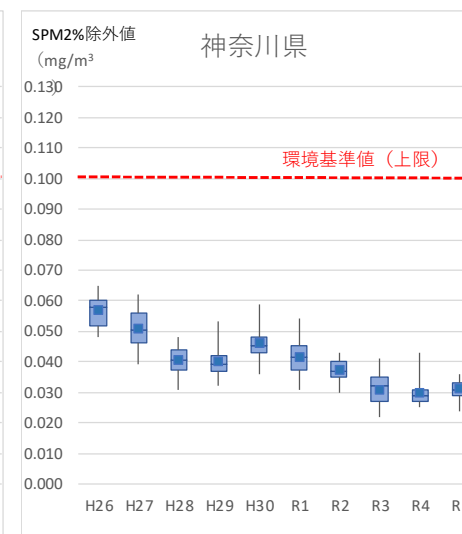
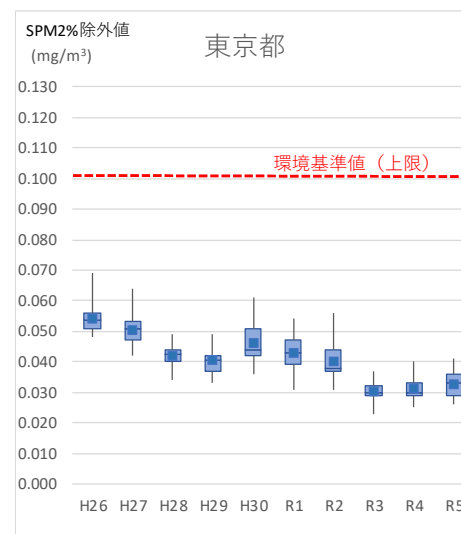
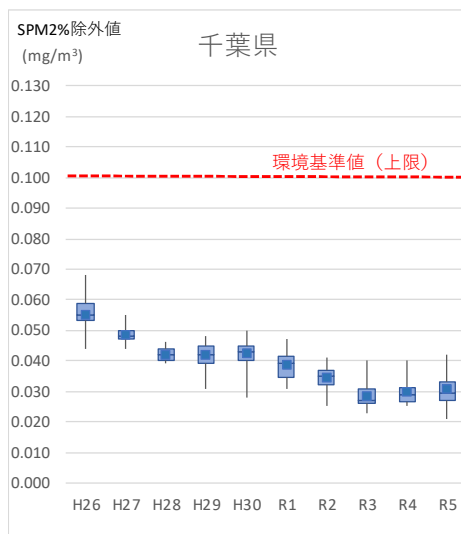
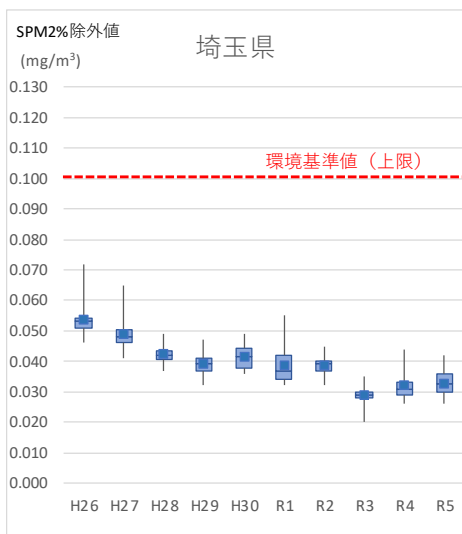
■ 対策地域内における一般局・自排局のSPM年平均値はゆるやかな減少傾向にある。



※図中の値は、一般局及び自排局における年平均値を示す。

SPM2%除外値の推移

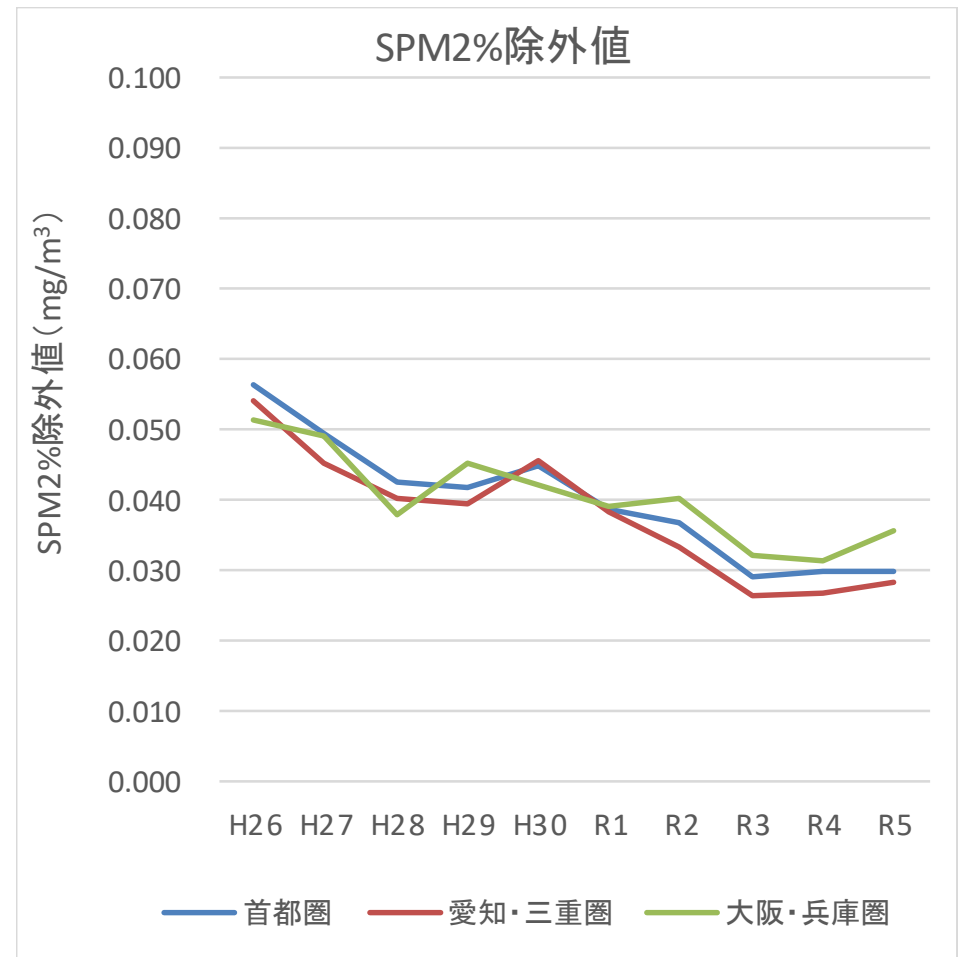
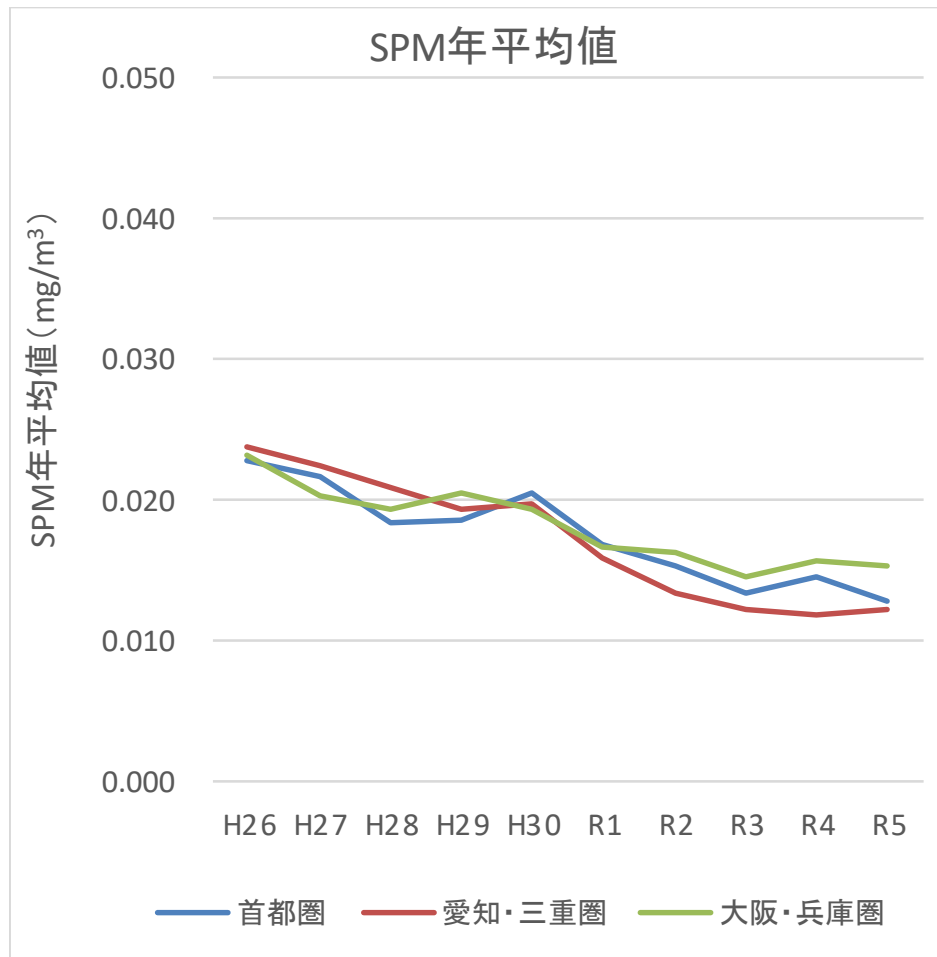
■ 対策地域内における常時監視測定局（自排局）におけるSPM2%除外値はゆるやかな減少傾向にある。



SPM 年平均値、SPM2%除外値の推移

(大気汚染防止法に基づかない測定局)

- 大気汚染防止法に基づかないが、自治体や道路管理者等において実施されている公定法※に基づく測定局のSPM年平均値、SPM2%除外値は減少傾向にある。



※公定法：NO₂にあつては昭和53年環境庁告示第38号、SPMにあつては昭和48年環境庁告示第25号に基づく測定法をいい、具体的な方法は「環境大気常時監視マニュアル（第6版）」（環境省水・大気環境局）に規定されている。

SPM2%除外値の3年移動平均（常時監視測定局）

- SPM2%除外値が高濃度の測定局における至近3年度のSPM2%除外値の平均値は0.080mg/m³以下であり、全ての測定局（574局）において、至近3年度（令和3年度～令和5年度）のSPM2%除外値の平均値は0.080mg/m³以下であった。
- なお、以下の表のとおり、全ての測定局においてあらゆる時点の至近3年度のSPM2%除外値の平均値も0.080mg/m³以下であった。

至近3年度（R3～R5）の平均値は
0.080mg/m³以下

都府県	市町村	測定局	H21-23	H22-24	H23-25	H24-26	H25-27	H26-28	H27-29	H28-30	H29-R1	H30-R2	R1-R3	R2-R4	R3-R5
千葉県	千葉市稲毛区	千草自排	0.068	0.067	0.071	0.070	0.065	0.053	0.043	0.042	0.039	0.038	0.033	0.030	0.028
	松戸市	松戸上本郷（車）	0.063	0.064	0.070	0.062	0.056	0.044	0.040	0.034	0.030	0.028	0.029	0.028	0.027
	野田市	国設野田	0.056	0.065	0.069	0.067	0.059	0.052	0.047	0.043	0.042	0.039	0.035	0.034	0.033
	習志野市	習志野秋津（車）	0.067	0.065	0.069	0.065	0.061	0.051	0.047	0.047	0.043	0.037	0.030	0.029	0.029
東京都	目黒区	環七通り柿の木坂	0.063	0.058	0.064	0.062	0.064	0.050	0.044	0.040	0.041	0.040	0.036	0.032	0.028
神奈川県	横浜市旭区	旭区都岡小学校	0.058	0.056	0.062	0.063	0.066	0.055	0.049	0.044	0.044	0.042	0.038	0.034	0.032
	川崎市川崎区	池上新田公園前	0.074	0.072	0.068	0.066	0.068	0.057	0.054	0.053	0.052	0.048	0.040	0.037	0.035
	川崎市高津区	二子	0.056	0.056	0.062	0.059	0.056	0.041	0.036	0.035	0.033	0.032	0.028	0.026	0.025
愛知県	岡崎市	大平	0.066	0.060	0.052	0.051	0.047	0.038	0.033	0.035	0.040	0.041	0.036	0.030	0.029
	飛島村	国設飛島	0.070	0.070	0.069	0.067	0.064	0.053	0.047	0.043	0.042	0.039	0.033	0.029	0.028
大阪府	大阪市住之江区	北粉浜小学校	0.067	0.067	0.071	0.067	0.065	0.053	0.052	0.049	0.048	0.047	0.043	0.040	0.037
	大阪市北区	梅田新道	0.067	0.065	0.061	0.060	0.058	0.051	0.049	0.047	0.046	0.044	0.040	-	-
	堺市西区	湾岸	0.067	0.068	0.065	0.066	0.065	0.055	0.051	0.047	0.046	0.044	0.039	0.038	0.036
	柏原市	西名阪柏原旭ヶ丘	0.066	0.068	0.061	0.057	0.052	0.048	0.048	0.046	0.044	-	-	-	-
兵庫県	神戸市垂水区	垂水自動車	0.069	0.063	0.056	0.059	0.062	0.055	0.052	0.047	0.045	0.043	0.036	0.032	0.028
	明石市	林崎	0.061	0.062	0.066	0.072	0.071	0.057	0.043	0.036	0.040	0.046	0.046	0.044	0.042

SPM2%除外値の3年移動平均（大気汚染防止法に基づかない測定局）

- 大気汚染防止法に基づかないが、自治体や道路管理者等において実施されている公定法に基づく高濃度の測定局における至近3年度のSPM2%除外値の平均値は推移は0.080mg/m³以下であり、全ての測定局（52局）において、至近3年度（令和3年度～令和5年度）の平均値は0.080mg/m³以下であった。
- なお、以下の表のとおり、全ての測定局においてあらゆる時点の至近3年度のSPM2%除外値の平均値も0.080mg/m³であった。

至近3年度（R3～R5）の平均値は
0.080mg/m³以下

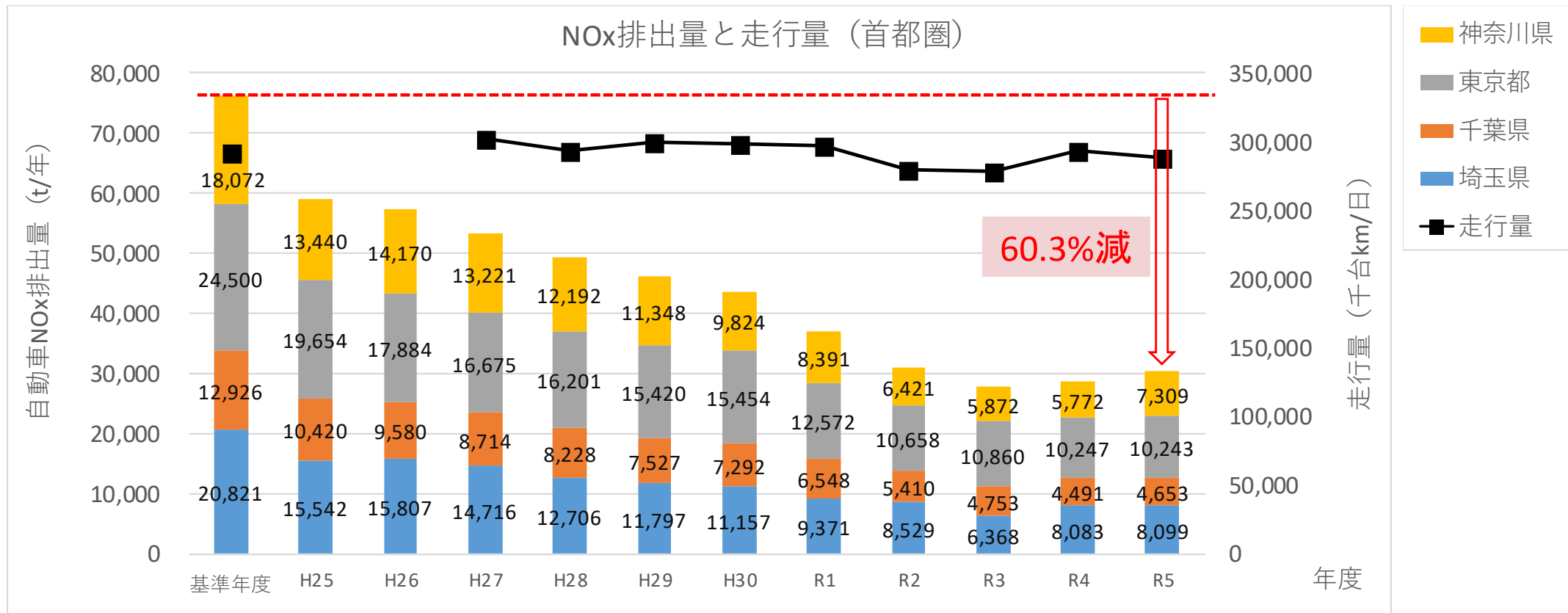
都府県	測定局	H23-H25	H24-H26	H25-H27	H26-H28	H27-H29	H28-H30	H29-R1	H30-R2	R1-R3	R2-R4	R3-R5
東京都	東六郷	0.063	0.064	0.066	0.055	0.052	0.049	0.048	0.043	0.039	0.035	0.034
	東矢口	0.073	0.070	0.070	0.056	0.047	0.041	0.040	0.039	0.034	0.033	0.032

【表】 SPM2%除外値が高濃度の測定局における3年移動平均値

（大気汚染防止法に基づかない測定局のうち、平成23年度以降にSPM2%除外値が0.075mg/m³を超過したことがある測定局）

NOx排出量（首都圏）

- 自動車からのNOx排出量は、いずれの都県でも基準年度と比較して低減傾向にある。
- 首都圏において、令和5年度のNOx排出量は基準年度※から60.3%減少した。

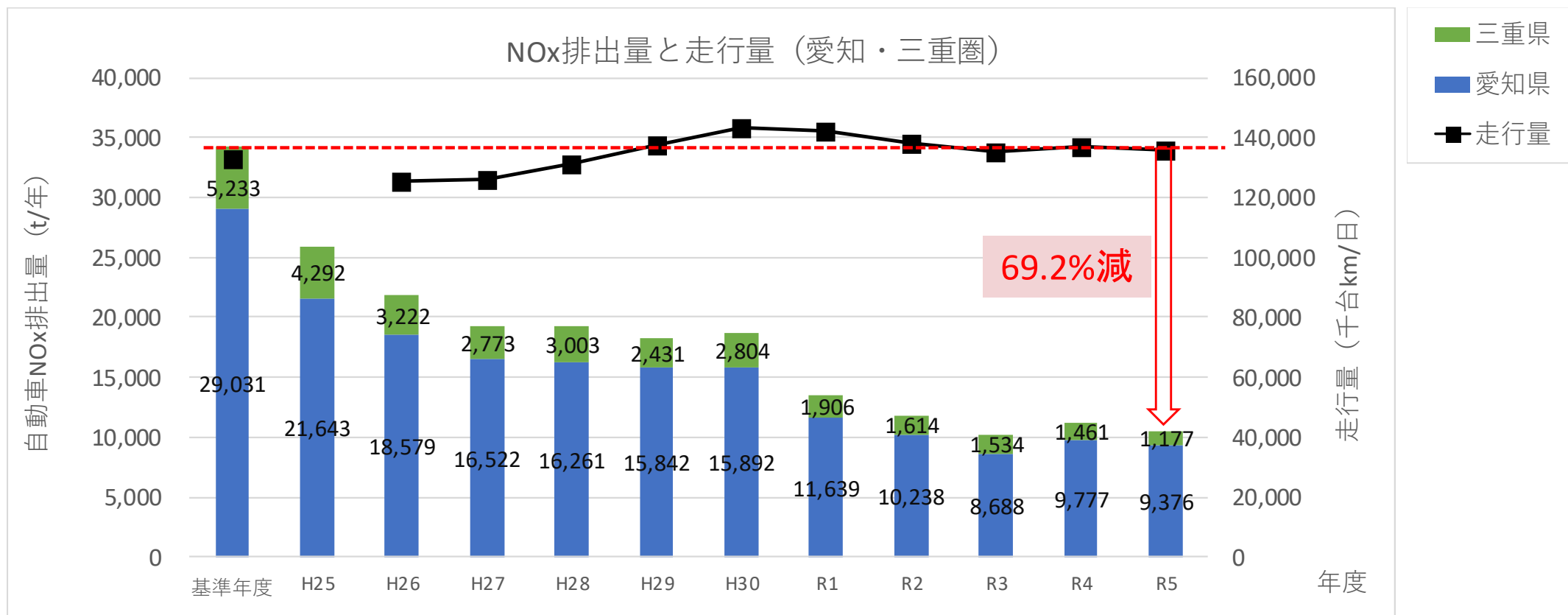


※基準年度：東京都は平成22年度、その他は平成21年度

出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量

NOx排出量（愛知・三重圏）

- 自動車からのNOx排出量は愛知県、三重県ともに基準年度と比較して低減傾向にある。
- 愛知・三重圏において、令和5年度のNOx排出量は基準年度※から69.2%減少した。

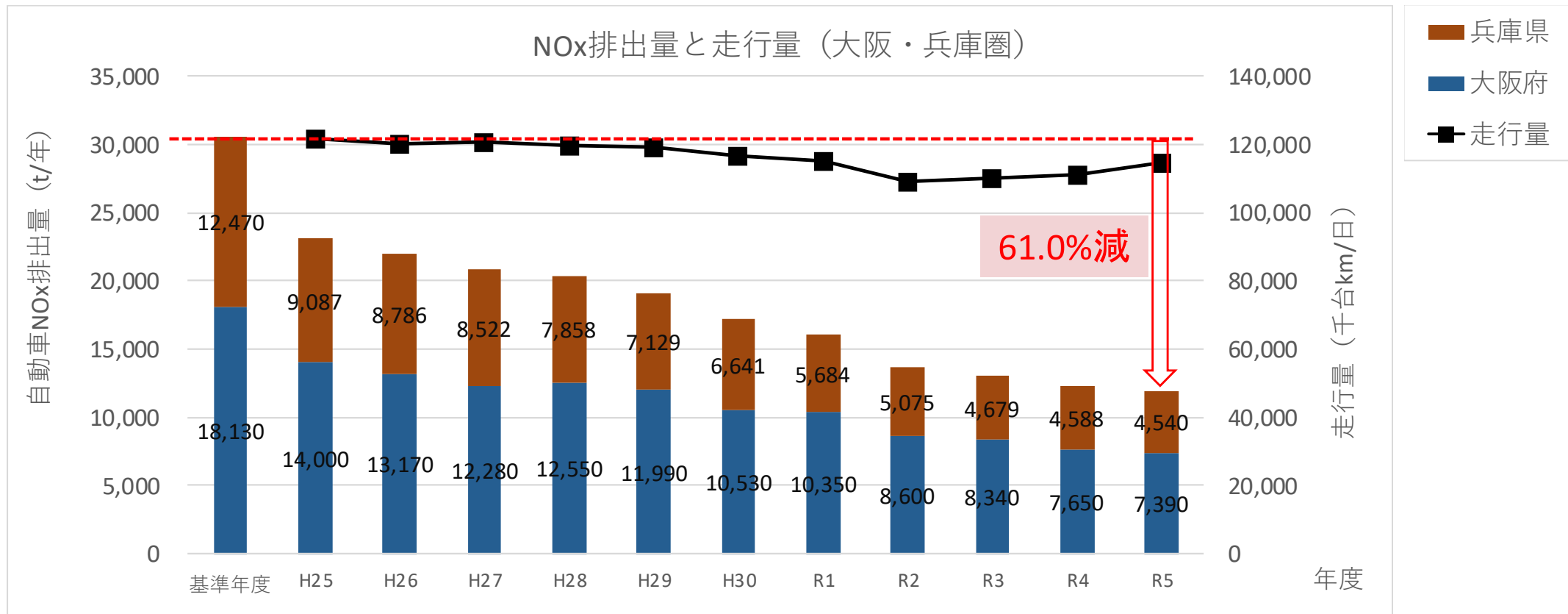


※基準年度：愛知県、三重県ともに平成21年度

出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量

NOx排出量（大阪・兵庫圏）

- 自動車からのNOx排出量は大阪府、兵庫県ともに基準年度と比較して低減傾向にある。
- 大阪・兵庫圏において、令和5年度のNOx排出量は基準年度※から61.0%減少した。

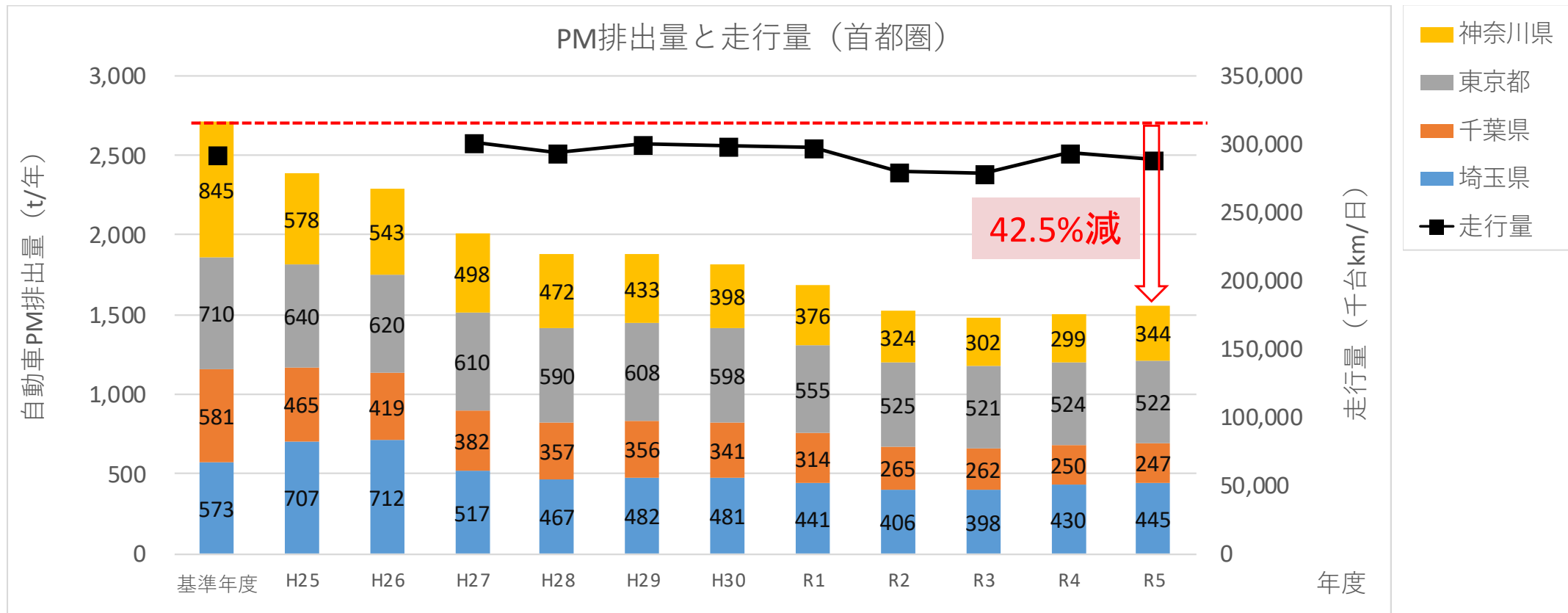


※基準年度：大阪府、兵庫県ともに平成21年度

出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量
 ただし、兵庫県のH25～H26の温度湿度補正と冷機時は同調査では考慮されていない。
 そこで、他都府県や他年度と揃えるため、それらを推計し加算した。

PM排出量（首都圏）

- 自動車からのPM排出量はいずれの都県でも基準年度と比較して低減傾向にある。
- 首都圏において、令和5年度のPM排出量は基準年度※から42.5%減少した。

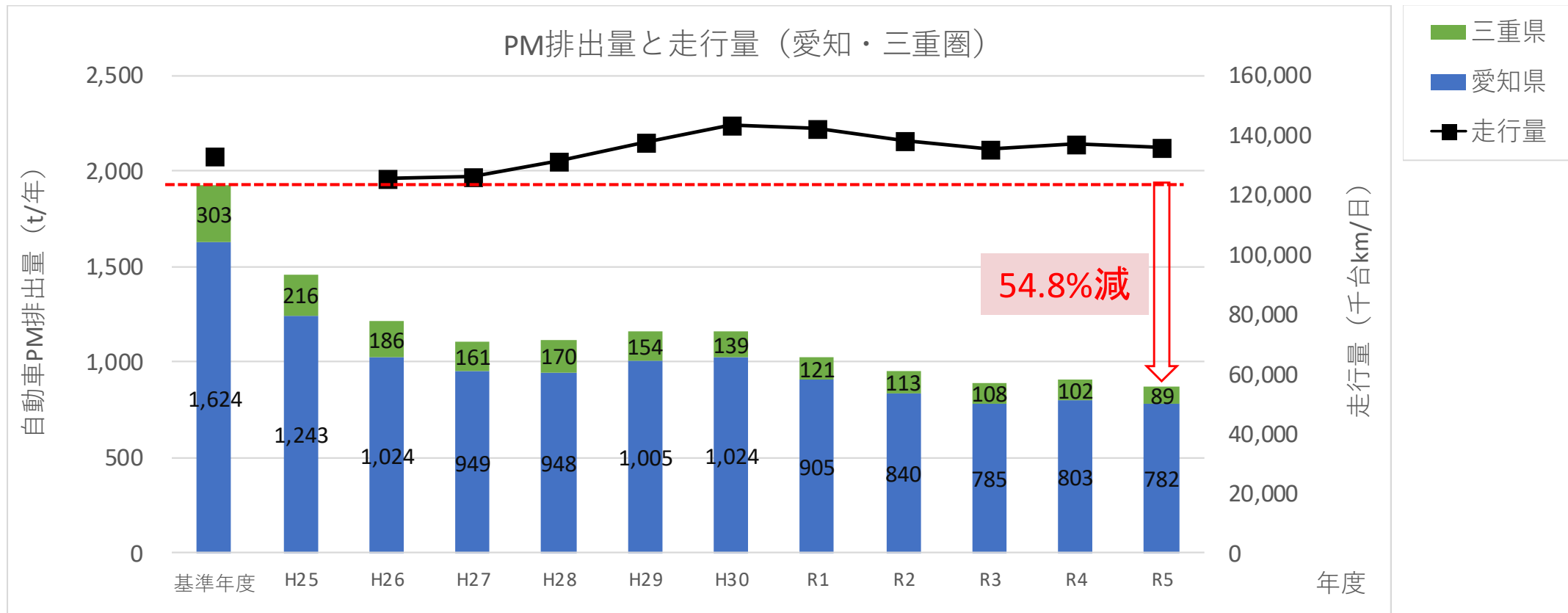


※基準年度：東京都は平成22年度、その他は平成21年度

出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量
 埼玉県のH25～H26のタイヤ粉じんは同調査では考慮されていない。
 そこで、他都府県や他年度と揃えるため、それらを推計し加算した。

PM排出量（愛知・三重圏）

- 自動車からのPM排出量は愛知県、三重県ともに基準年度と比較して低減傾向にある。
- 愛知・三重圏において、令和5年度のPM排出量は基準年度※から54.8%減少した。

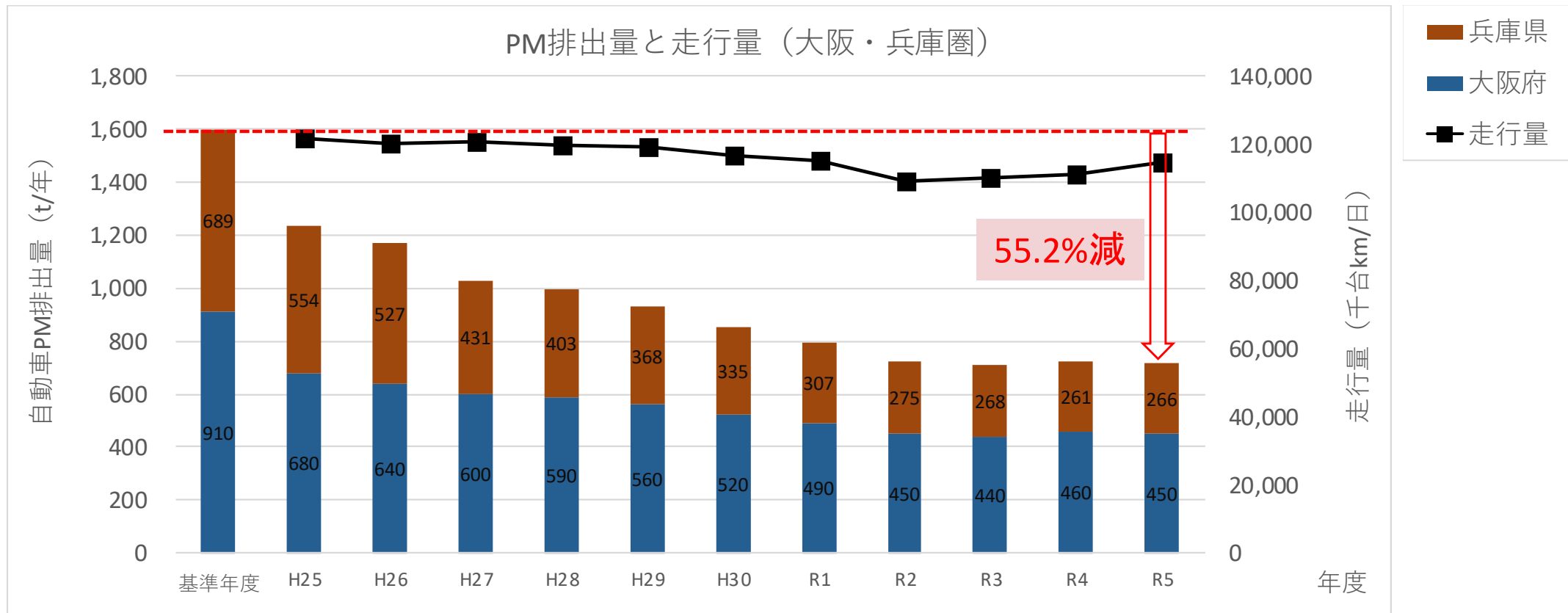


※基準年度：愛知県、三重県ともに平成21年度

出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量

PM排出量（大阪・兵庫圏）

- 自動車からのPM排出量は大阪府、兵庫県ともに基準年度と比較して低減傾向にある。
- 大阪・兵庫圏において、令和5年度のPM排出量は基準年度※から55.2%減少した。



※基準年度：大阪府、兵庫県ともに平成21年度

出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量
ただし、兵庫県のH25～H26の冷機時は同調査では考慮されていない。
そこで、他都府県や他年度と揃えるため、それらを推計し加算した。

評価結果（常時監視測定局における継続的・安定的な環境基準達成に係る評価）のまとめ



(ア) 測定データの経年的の推移（長期的及び短期的な変動等）から、環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること

■ NO₂

	評価	評価項目	評価結果
①	長期的な評価	NO ₂ 年平均値、NO ₂ 98%値の経年推移	各都府県のNO ₂ 年平均値、NO ₂ 98%値は減少傾向にある。
②	短期的な評価	測定局のNO ₂ 98%値の3年移動平均	至近3年度（令和3年度～令和5年度）のNO ₂ 98%値の平均値は、東京都における1箇所※を除いて、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル（0.055ppm以下）である。

※大井中央陸橋下交差点（大気汚染防止法に基づかない測定局、品川区管轄）の1局。

■ SPM

	評価	評価項目	評価結果
①	長期的な評価	SPM年平均値及びSPM2%除外値の経年推移	各都府県のSPM年平均値及びSPM2%除外値は減少傾向にある。
②	短期的な評価	測定局のSPM2%除外値の3年移動平均	至近3年度（令和3年度～令和5年度）のSPM2%除外値の平均値は、全ての測定局において環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル（0.080mg/m ³ 以下）である。

(イ) 自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであるか、少なくとも現状の変化が継続した場合に環境基準値を超過する状況まで悪化すると考えられないこと

評価項目	評価結果
8都府県対策地域内の自動車からのNO _x 排出量、PM排出量	各都府県において基準年度と比して自動車からのNO _x 排出量及びPM排出量（自動車NO _x ・PM法対策地域内）は低減傾向にある。

(2) 総量削減基本方針の目標達成に係る評価

③ 対策地域全体における面的評価

■ 評価方法

- ✓ 数値計算手法及びその結果と評価年度の実測値（測定結果）を用いて、対策地域全体における面的評価を行う。
- ✓ 評価年度の実測値（測定結果）は、測定局のほか、自治体（市区町）や道路管理者等において実施されている公定法に基づく測定や測定条件を満たす簡易測定結果も評価対象とする。
- ✓ 対策地域全体における面的評価は、数値計算結果と評価年度の実測値（測定結果）を用いて評価した結果が、判定基準（NO₂98%値は0.06ppm、SPM₂%除外値は0.10mg/m³）に適合するかどうかで判定する。

面的評価とは

■ 対策地域全体における面的評価の流れ

- 常時監視測定局がない場所において、汚染の広がり considering 常時監視測定局に加えて 数値計算手法や簡易測定等の測定手法を組み合わせる評価を「面的評価」という。
- 面的評価において判定するための基準値（**判定基準値**）
 - ✓ NO₂：NO₂ 98%値に適用される環境基準上限値の0.06ppm
 - ✓ SPM：SPM2%除外値に適用される環境基準値の0.10mg/m³
- 対策地域全体における面的評価は、「**評価範囲ごとの面的評価**」の結果を基に行う。

● 評価範囲とは

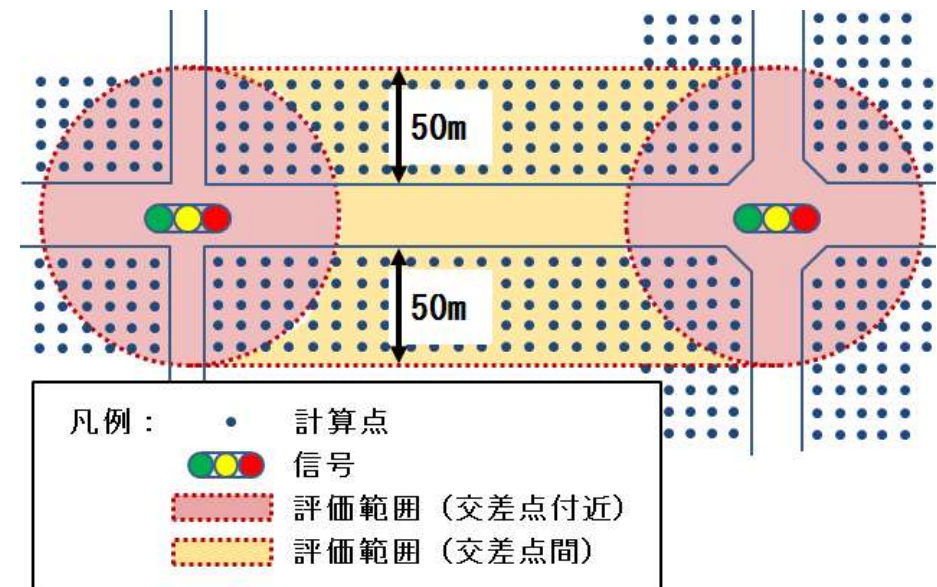
- 幹線道路沿道の「交差点付近」、「交差点間」

【交差点付近】

- ✓ デジタル道路地図における信号機が設置してある交差点や単路部を中心として半径が道路端から50mで囲まれた範囲

【交差点間】

- ✓ 評価範囲（交差点付近）に挟まれた、道路端から50mの範囲



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）（抄）



2. 大気汚染の状況

（4）自排局周辺等の汚染の状況

自排局の設置に関しては、「自動車排出ガス測定局の配置等について」（平成7年6月、環境庁大気保全局自動車環境対策第二課長通知）により、参考となる考え方が示され、その後、「大気汚染防止法第22条の規定に基づく大気汚染の常時監視に関する事務の処理基準について」（平成13年5月、環境省環境管理局長通知）において、「自動車排出ガス測定局の設置に当たっては、自動車排出ガスによる大気汚染の状況が効率的に監視できるよう、道路、交通量等の状況を勘案した配置地点の類型化を行い設置する。」と定められており、これらを踏まえて、各都府県において設置地点が選定されてきた経緯があることから、一定の地域代表性があり、自排局における環境基準の達成がまずは優先される。

しかし、自排局における測定結果は、測定局という「点」としてのものであり、局地の地理的状況等により、自排局の周辺にもある程度の広がりを持った二酸化窒素の高濃度域が生じている局地もあると見込まれる。このため、対策地域における環境基準の達成については、自排局の「点」としての測定結果から、それぞれの局地の特性を踏まえ、汚染の広がりを考慮して評価する必要がある。

対策地域のある8都府県からのヒアリングと各種の数値シミュレーションの結果から、交通量の多い交差点周辺といった比較的限定された範囲が二酸化窒素の高濃度域である局地と、さらに自排局から道路沿いに二酸化窒素の高濃度域が広がっている局地があるものと推察される。

例えば、神奈川県が行ったシミュレーション調査では、自排局のある交通量の多い交差点周辺のみが二酸化窒素の高濃度域である局地と、自排局から道路沿いに二酸化窒素の高濃度域が広がっている局地があると予測された。また、前述の環境省調査による将来予測では、自排局が設置されている箇所に限らず、対策地域内の交通量が多いと考えられる地点を中心とした広範囲に環境基準を超過する地点が散在し、かつ環境基準の上限値に近い高濃度域が広がっていると予測された。

地域住民の理解を得るためにも、対策地域での環境基準の達成については、単に自排局における達成状況をもつてのみ評価するのではなく、自排局周辺の沿道や同様の局地としての地域特性を持っている他の地区の状況についても評価するよう考慮することが重要である。

面的評価の結果① - 数値計算の結果



- 対策地域内の道路沿道における令和5年度の大気濃度を数値計算した（兵庫県のみ令和4年度）
- NO₂、SPMとも判定基準値を超過すると予測された地点はなかった。

道路沿道における濃度ランク別計算地点数及び比率

判定用算定値 (NO ₂ 98%値) (単位: ppm)	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
~0.040	1,997,057	893,625	1,625,696	1,565,413	3,224,914	352,395	2,084,162	1,271,421
0.041~0.045	55,857	35,645	773,524	186,715	5,515	4,637	97,132	38,535
0.046~0.050	2,595	3,392	28,061	26,746	356	371	5,063	6,663
0.051~0.055	87	123	887	966	0	13	64	276
0.056~0.060	0	0	0	7	0	0	0	0
0.061~	0	0	0	0	0	0	0	0

判定用算定値 (SPM 2%除外値) (単位: mg/m ³)	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
~0.040	1,883,233	796,411	1,141,209	1,016,052	2,308,913	296,171	1,563,785	74,554
0.041~0.050	172,363	136,374	1,286,389	763,795	921,872	61,245	622,636	
0.051~0.060	0	0	570	0	0	0	0	1,242,308
0.061~0.080	0	0	0	0	0	0	0	33
0.081~0.100	0	0	0	0	0	0	0	0
0.101~	0	0	0	0	0	0	0	0

面的評価の結果② - 実測値 (測定局での測定・簡易測定) の結果



- 対策地域内における全ての常時監視測定局、自治体や道路管理者（国土交通省等）が測定した公定法に基づく測定、及び簡易測定の結果（令和5年度データ）は、全地点とも環境基準値以下であった。

● NO₂に係る測定結果

都市圏	常時監視測定局			自治体や道路管理者実施の測定 (公定法)			自治体等実施の測定 (簡易測定)		
	局数	環境基準値以下	環境基準値超過	局数	環境基準値以下	環境基準値超過	地点 (評価範囲)	環境基準値以下	環境基準値超過
首都圏	109	109	0	26	26	0	38	38	0
愛知・三重圏	29	29	0	19	19	0	8	8	0
大阪・兵庫圏	56	56	0	5	5	0	0	0	0
計	194	194	0	50	50	0	46	46	0

● SPMに係る測定結果

都市圏	常時監視測定局			自治体や道路管理者実施の測定 (公定法)			自治体等実施の測定 (簡易測定)		
	局数	環境基準値以下	環境基準値超過	局数	環境基準値以下	環境基準値超過	地点 (評価範囲)	環境基準値以下	環境基準値超過
首都圏	106	106	0	22	22	0	-	-	-
愛知・三重圏	29	29	0	19	19	0	-	-	-
大阪・兵庫圏	49	49	0	5	5	0	-	-	-
計	184	184	0	46	46	0	-	-	-

①数値計算手法及び②測定手法（常時監視測定局や簡易測定）を組み合わせて評価した結果、**NO₂、SPMともに、全ての評価範囲において「適合」**であった。

(2) 総量削減基本方針の目標達成に係る評価

④まとめ

対策地域における環境基準確保の評価（まとめ）

① 常時監視測定局の継続的・安定的な環境基準達成に係る評価

<p>(ア) 測定データの経年的な推移（長期的及び短期的な変動等）から、<u>環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること</u></p>	<p>【評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・至近10年度（H26～R5）のNO₂年平均値及びNO₂98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値は<u>減少傾向</u>にある。 ・至近3年度（R2～R5）のNO₂98%値の平均値は、東京都における1箇所※1を除いて、環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルである。 ・至近3年度（R2～R5）のSPM2%除外値の平均値は、全ての測定局において環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルである。
<p>(イ) <u>自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであるか、少なくとも現状の変化が継続した場合に環境基準値を超過する状況まで悪化すると考えられない</u></p>	<p>【評価結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各都府県において基準年度と比して自動車からのNO_x排出量及びPM排出量（自動車NO_x・PM法対策地域内）は<u>低減傾向</u>にある。

② 対策地域全体における面的評価

<p>数値計算手法及び測定手法を組み合わせ「評価範囲ごとの面的評価」を行う。</p>	<p>【評価結果】数値計算手法及び測定手法（常時監視測定局や簡易測定）を組み合わせ評価した結果、NO₂、SPMともに、全ての評価範囲において「適合」であった。</p>
--	---

青色：評価項目の見方（指標）を満たしたもの

赤色：評価項目の見方（指標）を満たさなかったもの

※1 大井中央陸橋下交差点（大気汚染防止法に基づかない測定局、品川区管轄）の1局。

- 東京都を除く対策地域はNO₂及びSPMに係る大気環境基準を確保するとの総量削減基本方針の目標は達成されたと考えられる。
- 東京都についても、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地点は1箇所のみとなっており、総量削減基本方針の目標はほぼ達成されたと考えられる。

3. 環境基準の確保に係る将来推計

将来年度における環境基準確保の評価の考え方



- (1) 各測定局におけるNO₂及びSPMの濃度の推計……………56ページ**

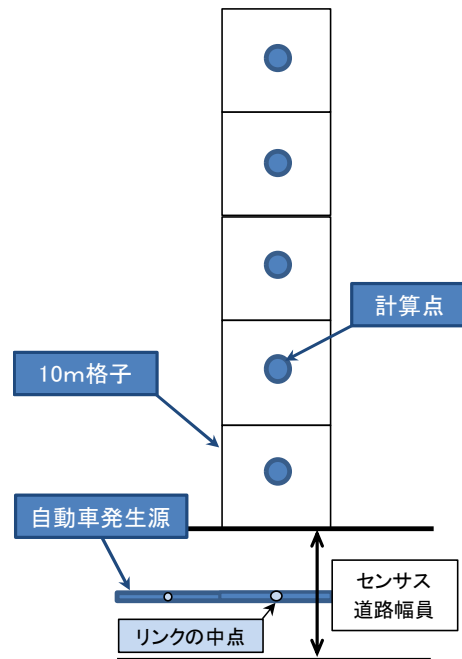
- (2) 対策地域内の自動車からのNO_x排出量、PM排出量の推計…64ページ**

- (3) 対策地域全体における面的評価……………67ページ**

(1) 各測定局におけるNO₂及びSPMの濃度の推計

大気環境濃度予測の概要

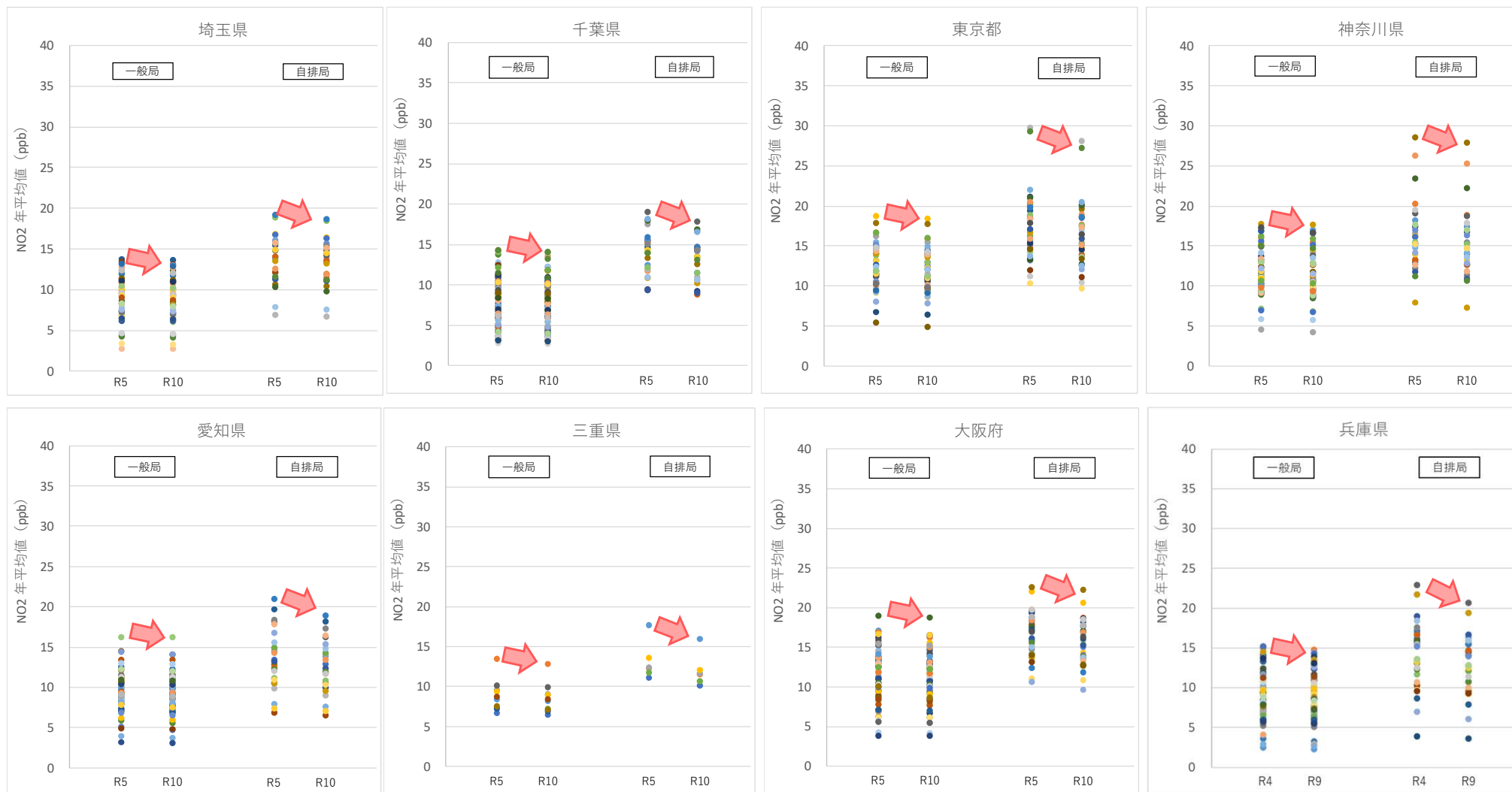
- NOx及びPM排出量算定（発生源別）
- 大気環境濃度予測モデルの構築
 - ✓ 現状年度：令和元年度（2019年度）
- 大気環境濃度予測
 - ✓ 予測地点：常時監視測定局、道路沿道
 - ✓ 評価年度：令和5年度（2023年度）： 現行の対策を継続した場合
 - ✓ 将来年度：令和10年度（2028年度）： 車種規制や各自治体条例の流入車規制を廃止する場合（規制廃止ケース）



【図】 道路沿道の計算点の設定

NO₂ 年平均値（常時監視測定局）の推計結果

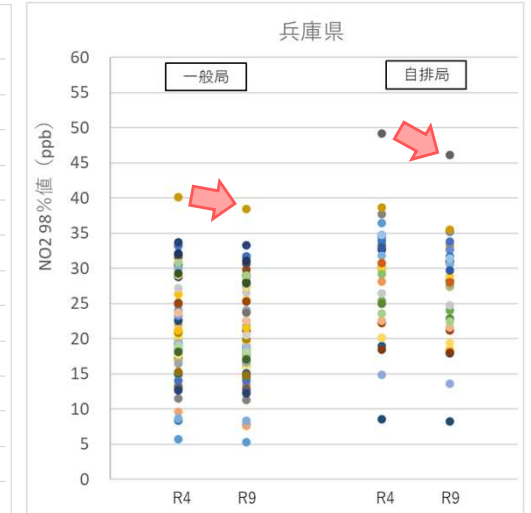
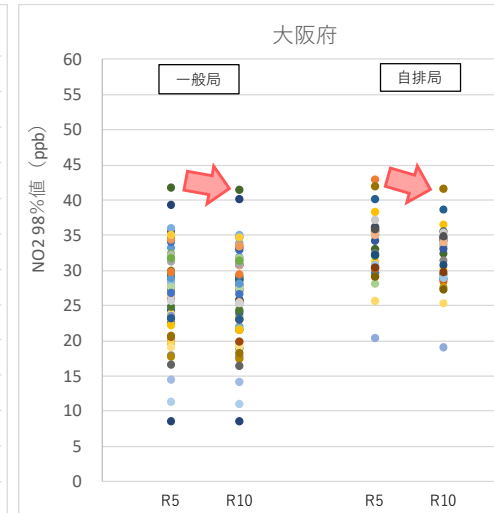
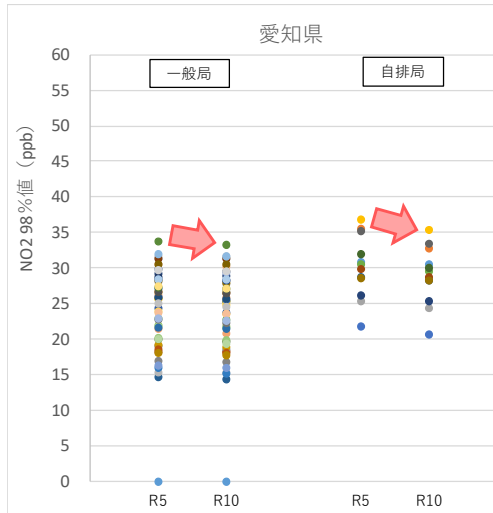
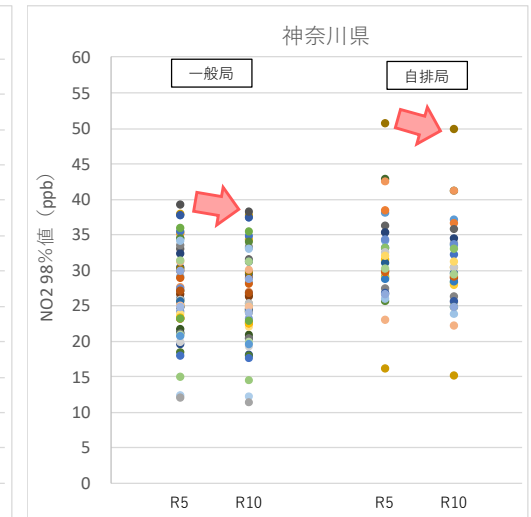
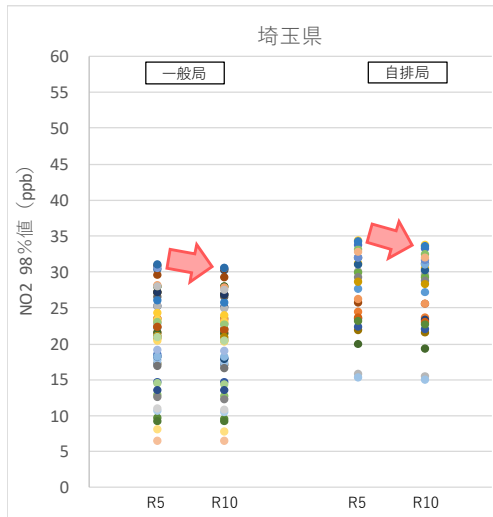
■ 将来年度(令和10年度)は評価年度(令和5年度)と比較して、減少傾向または横ばい状態にある。



・ 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す
 ・ 兵庫県のみR4年度とR9年度の推計結果

NO₂ 98%値（常時監視測定局）の推計結果

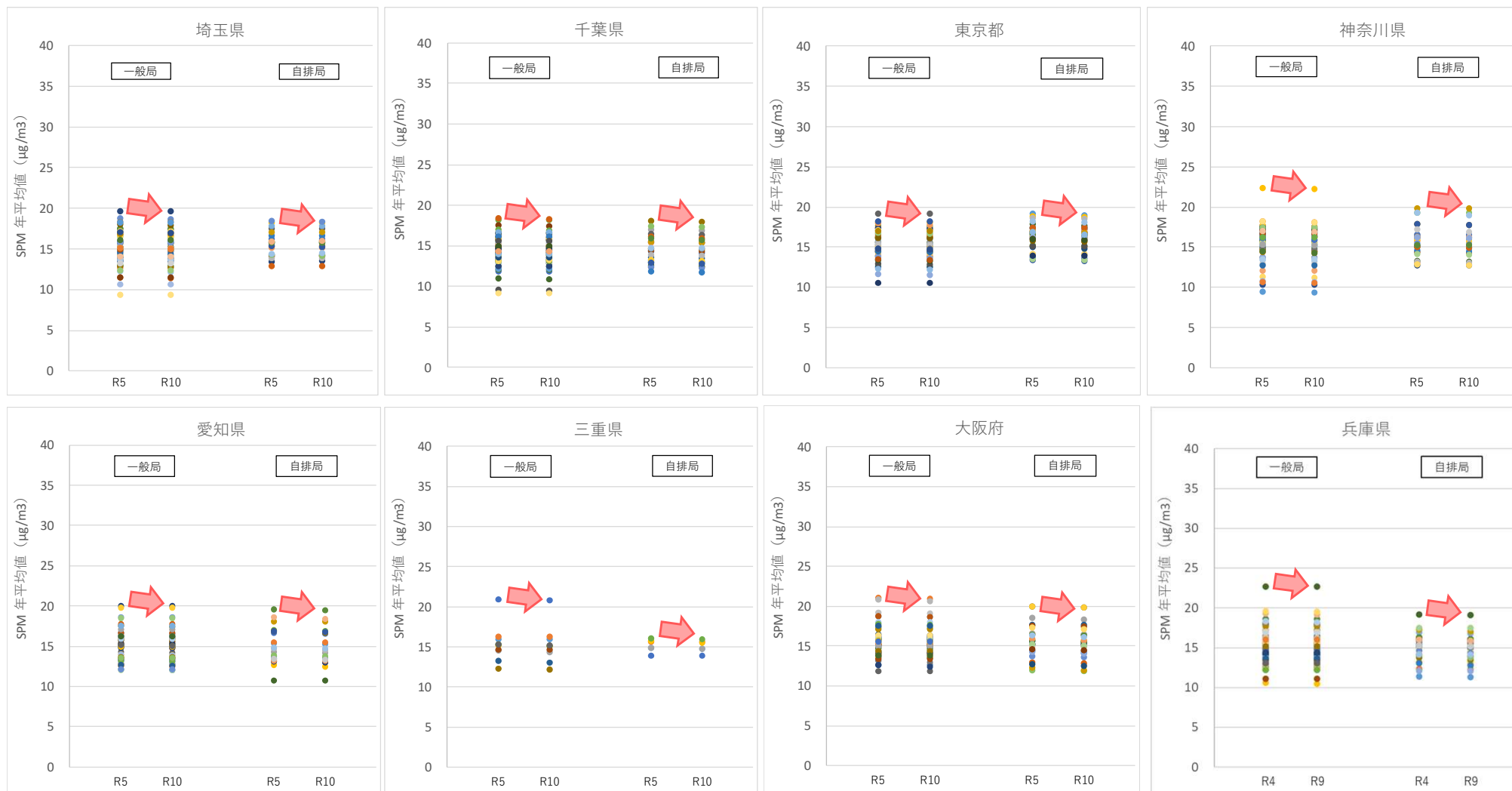
- 将来年度(令和10年度)は評価年度(令和5年度)と比較して、減少傾向または横ばい状態にある。



- ・ 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す
- ・ 兵庫県のみR4年度とR9年度の推計結果

SPM 年平均値（常時監視測定局）の推計結果

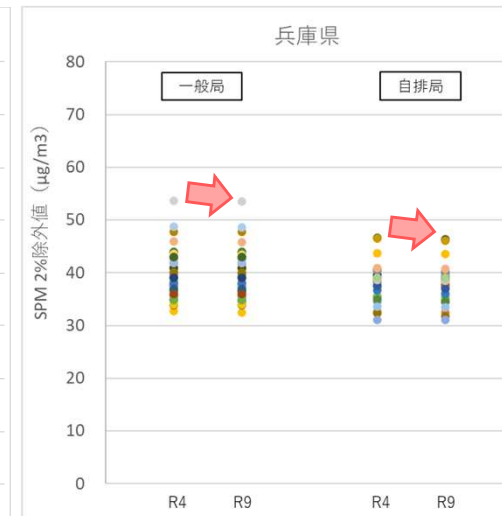
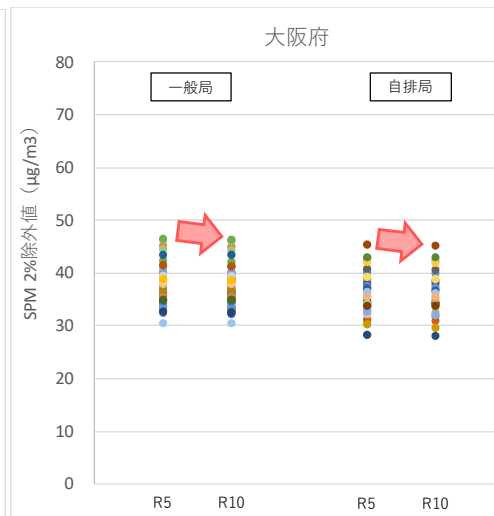
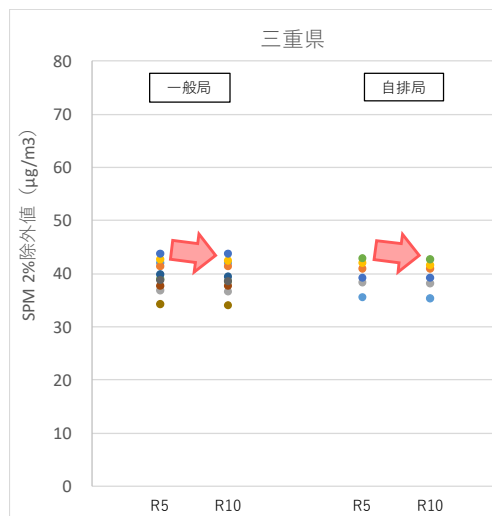
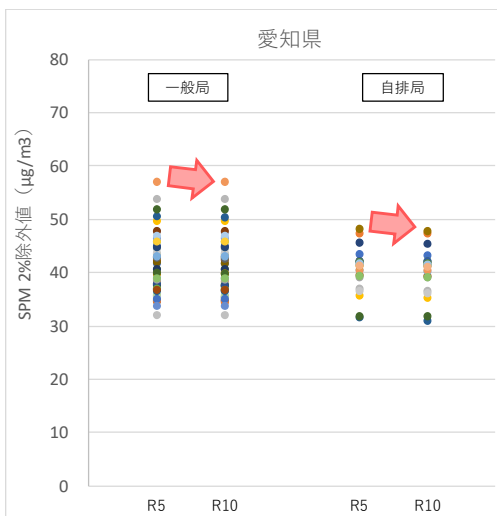
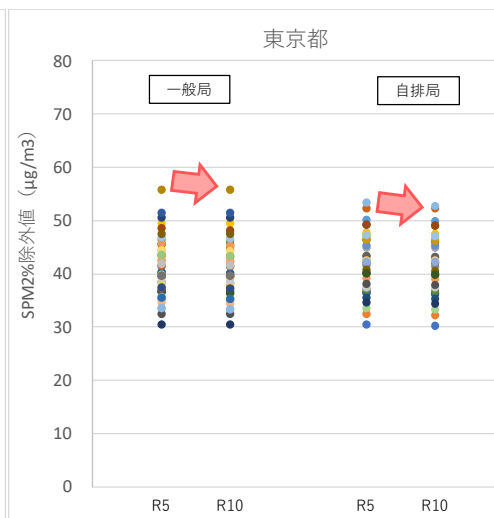
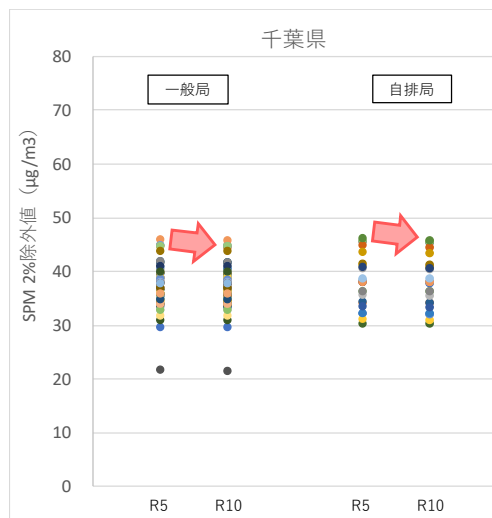
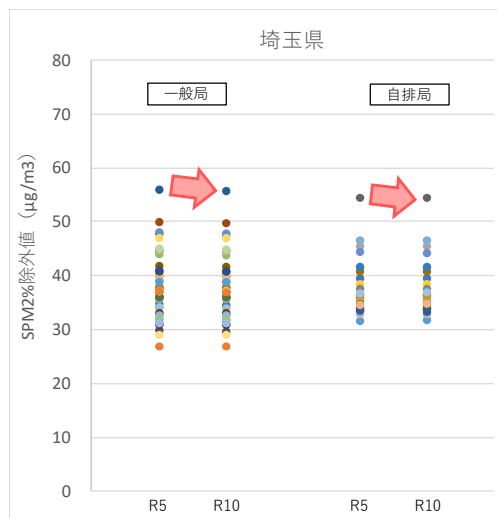
- 将来年度(令和10年度)は評価年度(令和5年度)と比較して、減少傾向または横ばい状態にある。



- ・ 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す
- ・ 兵庫県のみR4年度とR9年度の推計結果

SPM 2%除外値（常時監視測定局）の推計結果

- 将来年度(令和10年度)は評価年度(令和5年度)と比較して、減少傾向または横ばい状態にある。



- ・ 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す
- ・ 兵庫県のみR4年度とR9年度の推計結果

単年度のNO₂ 98%値（常時監視測定局）の推計結果



- 将来年度（令和10年度）では、いずれの都府県においても、0.055ppmを超過する地点はなかった。

濃度予測値 (NO ₂ 98%値) (ppm)	将来年度（令和10年度）															将来年度（令和9年度）		
	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		一般局	自排局
	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局		
0.040ppm以下	54	26	94	24	45	36	60	27	70	27	10	6	64	32	67	31		
0.040～0.045ppm	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	2	0	0		
0.045～0.050ppm	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1		
0.050～0.055ppm	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
0.055～0.060ppm	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
0.060ppm超過	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
計	54	26	94	25	45	38	60	30	70	27	10	6	65	34	67	32		

単年度のSPM2%除外値（常時監視測定局）の推計結果



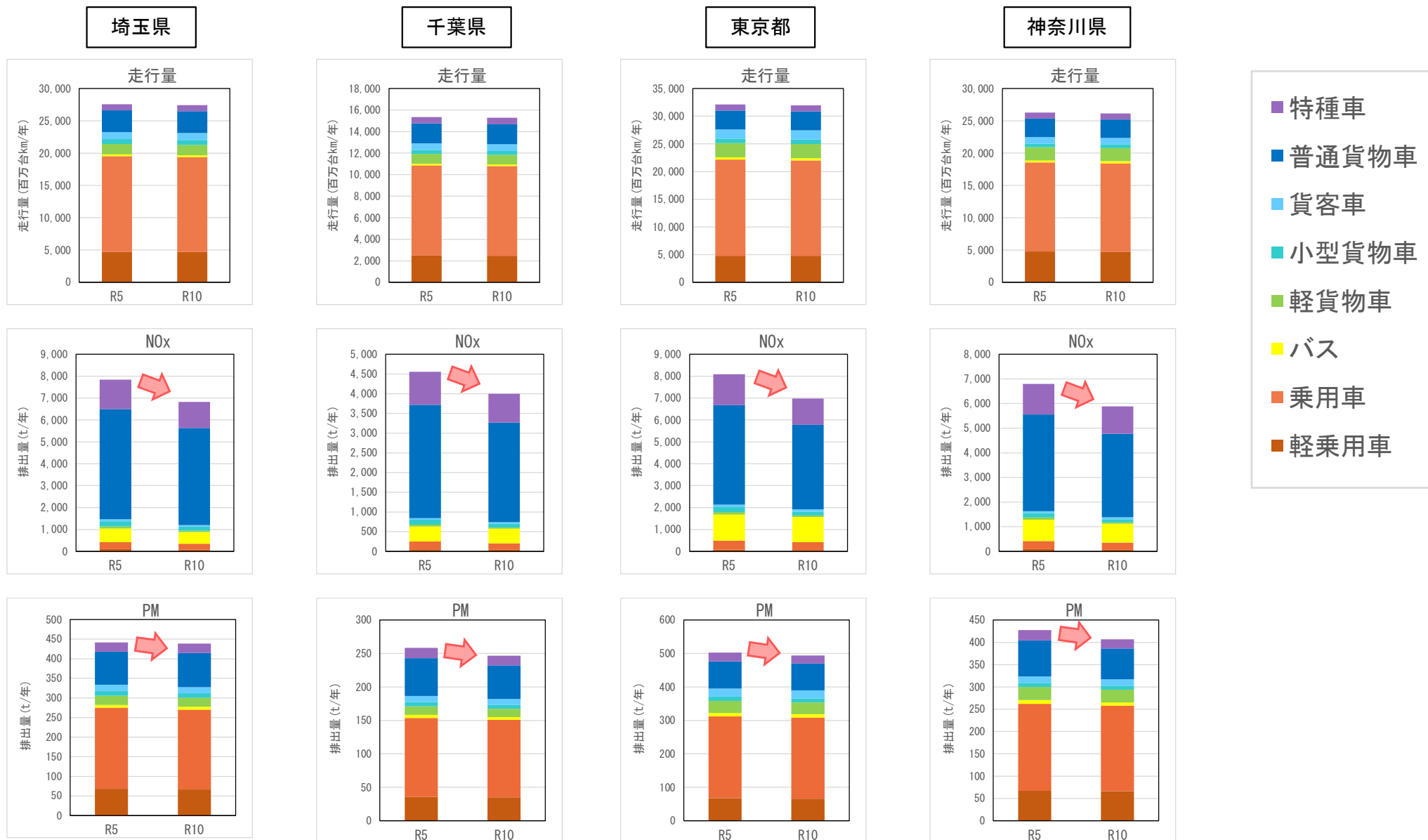
- 将来年度（令和10年度）では、いずれの都府県においても、0.060mg/m³を超過する地点はなかった。

濃度予測値 (SPM2%除外値) (mg/m ³)	将来年度（令和10年度）															将来年度（令和9年度）		
	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		一般局	自排局
	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局		
0.040mg/m ³ 以下	43	18	77	17	26	16	26	14	33	9	6	3	58	27	47	25		
0.040～0.050mg/m ³	12	7	15	8	18	19	34	13	23	13	4	3	8	5	18	4		
0.050～0.060mg/m ³	1	1	0	0	3	2	0	3	4	0	0	0	0	0	1	0		
0.060～0.070mg/m ³	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
0.070～0.080mg/m ³	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
0.080mg/m ³ 超過	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
計	56	26	92	25	47	37	60	30	60	22	10	6	66	32	66	29		

**(2) 対策地域内の自動車からの
NO_x排出量、PM排出量の推計**

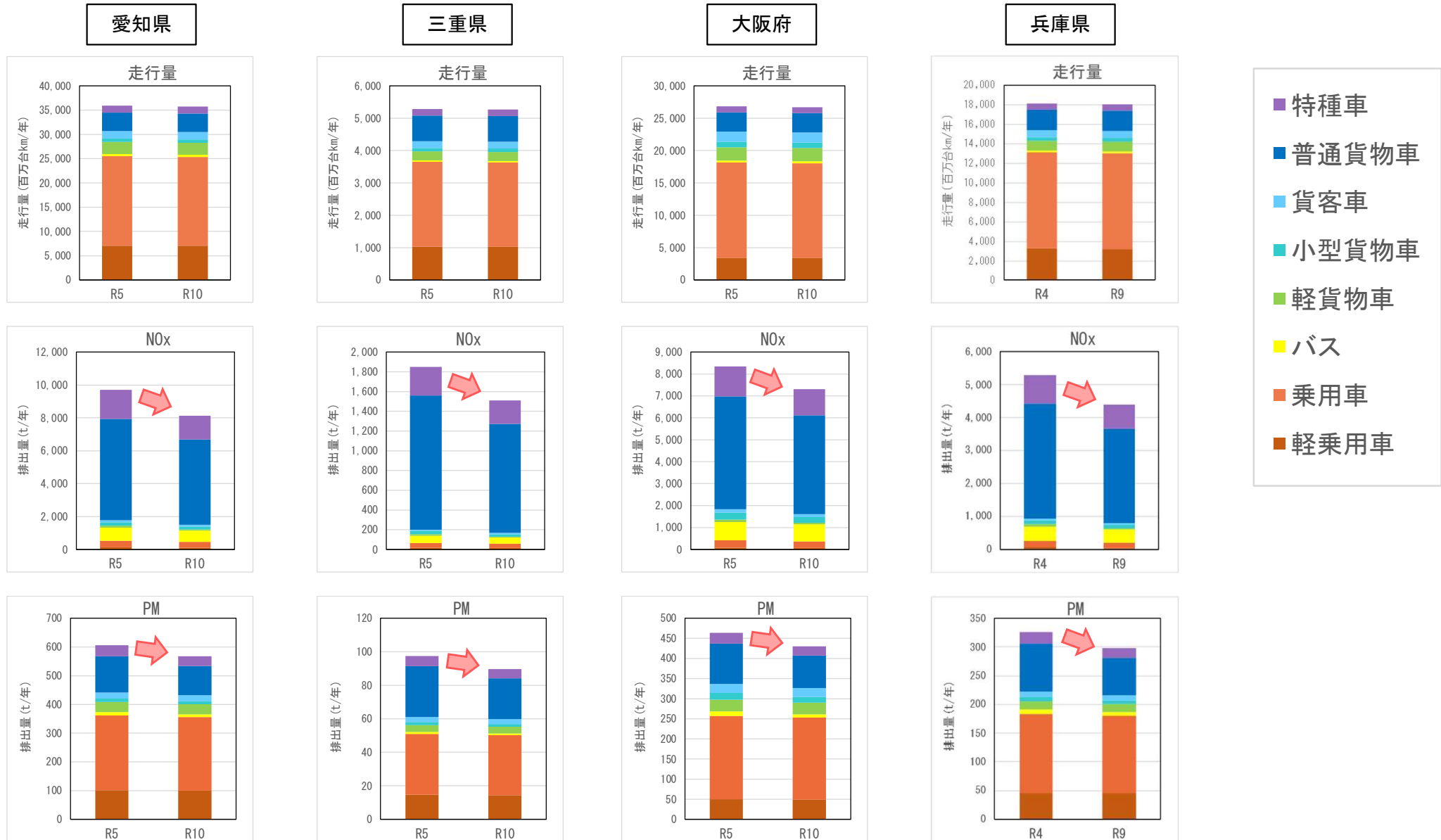
対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量の推計①（首都圏）

■ 全ての都県において、NOx排出量及びPM排出量は減少傾向にあった。



対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量の推計（愛知・三重、大阪・兵庫）

■ 全ての府県において、NOx排出量及びPM排出量は減少傾向にあった。



〔兵庫県のみR4年度とR9年度の推計結果〕

(3) 対策地域全体における面的評価

将来年度における道路沿道の大気汚染物質濃度(面的評価)



- 対策地域内の道路沿道における令和10年度の大気濃度を数値計算した (兵庫県のみ令和9年度)
- NO₂98%値については0.055ppmと、SPM 2%除外値については0.060mg/m³を超えると予測された地点はなかった。

将来年度の道路沿道における濃度ランク別計算地点数

判定用算定値 (NO ₂ 98%値) (単位: ppm)	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
~0.040	2,029,852	912,594	1,785,212	1,634,917	3,229,005	355,724	2,135,325	1,293,598
0.041~0.045	25,157	19,227	629,458	130,968	1,746	1,664	50,465	22,236
0.046~0.050	578	964	12,718	13,926	34	28	624	1,061
0.051~0.055	9	0	780	36	0	0	7	0
0.056~0.060	0	0	0	0	0	0	0	0
0.061~	0	0	0	0	0	0	0	0

判定用算定値 (SPM 2%除外値) (単位: mg/m ³)	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
~0.040	1,904,243	818,637	1,221,050	1,117,483	2,385,770	307,112	1,625,720	75,883
0.041~0.050	151,353	114,148	1,206,339	662,364	845,015	50,304	560,701	
0.051~0.060	0	0	779	0	0	0	0	1,241,012
0.061~0.080	0	0	0	0	0	0	0	0
0.081~0.100	0	0	0	0	0	0	0	0
0.101~	0	0	0	0	0	0	0	0

大気環境状況の将来推計の評価結果（まとめ）



（１）各測定局におけるNO₂及びSPMの濃度の推計

- ・ 将来年度（令和10年度）は評価年度（令和5年度）と比して、減少傾向または横ばいであった。
- ・ 将来年度（令和10年度）ではNO₂ 98%値について0.055ppmを超える地点はなかった。
- ・ 将来年度（令和10年度）ではSPM 2%除外値について0.060mg/m³を超える地点はなかった。

（２）対策地域内の自動車からのNO_x排出量、PM排出量の推計

- ・ 全ての都府県において、NO_x排出量及びPM排出量は減少傾向にあった。

（３）対策地域全体における面的評価

- ・ NO₂ 98%値については0.055ppmを、SPM 2%除外値については0.060mg/m³を超える と予測された地点はなかった。

将来年度（令和10年度）において、NO₂及びSPMの環境基準を達成しており、また、自動車NO_x排出量及び自動車PM排出量はともに減少する傾向にあると推計された。



環境省

Ministry of the Environment