

## 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方についての意見

2026 年 7 月 9 日 全国公害患者の会連合会

1 NO<sub>2</sub>環境基準について

いうまでもなく、NO<sub>2</sub>環境基準は「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」とされており、0.04ppm をクリアしたらそれでよいものではなく、「それ以下」を維持することが必要である。

達成期間は、「1 時間値の 1 日平均値が 0.06ppm を超える地域にあっては、その達成期間は原則として 7 年以内とする」とされていたが、まったく達成できなかった。

## 2 大気環境の現状について

確かに道路沿道を含めて、大気汚染は改善されつつある。

大阪西淀川区でも、道路沿道測定局も含めて、NO<sub>2</sub>も SPM も環境基準を達成している。しかし、国交省と毎年、道路対策について連絡会を開催しているが、環境基準を達成した要因について、明確な分析や検討ができていない。改善したことは歓迎するが、要因について分析や検討が必要である。そうでないと、今後の予測がつかず、対策も覚束ない。

## 3 大気汚染公害被害者について

環境基準の設定にもかかわるが、人口集団のなかには、汚染物質に感受性の高い子供や老人が存在し、健常者に比べて汚染物質に極めて感受性が高い大気汚染被害者が存在することを忘れてはならない。環境基準の検討にあたっては、安全率が考慮されるべきである。

## 4 光化学オキシダントの環境基準の見直しについて

今回の光化学オキシダントの環境基準の見直しは、基準数値だけでなく、8 時間値では 1 時間値の高値が平準化される、二重の意味での緩和であり、大幅な緩和となっている。

光化学オキシダントは全国的に改善されておらず、すでに喘息などの呼吸器疾患にり患している大気汚染被害者の健康を考えれば、容認できない。

## 5 測定局について

測定局の見直しについても、安易に測定局が削減されるべきではない。大気汚染測定は、定点での継続観測が極めて重要である。測定地点の変更や、継続的測定がなされないと、大気汚染の状況の比較・検討ができなくなる。特に激甚汚染地では、悪化しても、改善しても、その要因が検討できず、対策も検討できなくなる。

また、測定局の検討を自治体任せにするのではなく、環境省としても、測定が適切・継続的に実施されるよう、監督すべきである。

## 6 気候変動問題との関係

日本も世界も、運輸部門からの排出が総排出量の約 20%を占めており、そのうちの大半が自動車からの排出である。

自動車排ガス対策と気候変動対策には共通している。自動車排ガス対策は、気候変動対策としても重要であることが認識されるべきである。

## 7 自動車 NOx・PM 法の指定地域の解除について

自動車 NOx・PM 法は、大気汚染が深刻な大都市圏において、自動車から排出される NOx と PM の総量を減らし、空気をきれいにするための法律である。

前記のとおり、確かに道路沿道も含めて大気環境は改善傾向にあるが、その要因については、十分な解析・検討がなされているとはいえない。すくなくとも、大気環境の改善傾向の要因についての十分な解析・検討がなされ、健康被害状況の疫学調査がなされるまで、自動車 NOx・PM 法の指定地域の解除がなされるべきではない。