

これまでの小委員会における御意見と対応状況（概要）

- 令和 4 年の答申の項目に照らし、委員等よりいただいた御意見を整理した。
（①は第 1 回、②は第 2 回小委員会にいただいた意見。）

1. 自動車排出ガス総合対策の経緯

＜第 1 回小委員会 資料 2 参照＞

2. 自動車排出ガス対策の実施状況と評価

（1）自動車 NOx・PM 法の施行状況（総量削減計画、車種規制、特定事業者制度等）

＜資料 1－2 P. 4～5, 11～15 参照＞

- ① 総量削減計画の進捗状況について、令和 5 年度の達成率が非常に高いことについて何か理由があるのか。（森川委員）
- ② 車の代替が想像以上に進んだ背景に何があるのか。（森川委員）
- ② DPF や尿素 SCR 等の排出ガス低減技術が段階的に導入され、単体対策が大きな効果を発揮しており、施策が成功しているということが確認できる。
また、「大気環境濃度の推移と規制の時期との関係性の推移」（第 2 回小委員会資料 1－2）を見ると①から③及び③から⑤で大きく傾きが落ちてい
るが、これは DPF の効果が大きく、排ガス規制が成功している例だと考え
られる。（草鹿委員）

（2）地方公共団体における取組

＜参考資料 4 参照＞

（3）自動車単体対策の進捗（排出ガス規制、低公害車、次世代自動車普及促進

＜資料 1－2 P. 7～9, 17～19 参照、参考資料 3 P. 2～36 参照、参考資料 4 P. 1～3 参照＞

（4）自動車の利用に係る対策の進捗（エコドライブ、交通需要の調整・低減、交通流対策）

＜資料 1－2 P. 21～27 参照、参考資料 3 P. 37～51 参照、参考資料 4 P. 4

～5 参照＞

② 自動車のナビゲーションシステムについて、個々の車両に対する道路インフラ側の管制システムと車両データを融合する仕組みを関係者で整えていくことも重要。(飯田委員長)

→ 現在、民間事業者が保有するプローブ情報を交通管制システムに活用する取組を進めているが、ドライバーの行動変容を促すため、どのような情報の提供の与え方をすれば良いのかということが重要な課題である。(オブザーバー 小林先生)

(5) 局地汚染対策

＜資料 1－2 P. 29 参照、参考資料 3 P. 52 参照、参考資料 4 P. 6 参照＞

(6) 各施策による排出削減効果

- ① それぞれの排出ガスの規制値が大気濃度に及ぼす影響を確認する観点から、排出ガスの重量と測定局の濃度の関係を整理することが必要ではないか。
(草鹿委員)

- ① 環境基準の達成に関し、どの政策が効いているのかという評価をしていくべきではないか。規制だけではなくて産業界の各フリート対策など自主的取り組みや自治体の流入規制がどのように効いているのかも観点として取り入れられると良い。(織委員)

→ 第 2 回小委員会 資料 1－2、1－3 に記載。

- ① 排出ガス規制に伴って、プラスアルファでどのような効果が出てきているのかということも併せて出していくことが必要なのではないか。例えば、エコドライブだと自動車事故が減るということも考えられる。(織委員)

→ 自動車排出ガス対策は、単に環境負荷低減にとどまらず、副次的な効果も生み出しております。例えば、エコドライブの取組は自動車排出ガス対策のみならず、燃費向上による CO₂ 削減に寄与 (8.7%の向上) するほか、交通事故の削減にも繋がっていること (49%の減少) が確認されています。(第 2 回小委員会 参考資料 3)

- ② エコドライブの副次効果について、CO₂ 削減や交通事故減少が効果として挙げられているが、企業負担と社会便益を政策に引き込むためには、物流効率の改善等のデータも重要である。(織委員)

→ 「エコドライブ活動コンクール優秀取組事例集」では、エコドライブが

物流効率化に効いているといった事例が確認されております。(資料 1 – 2 P.23)

- ②「大気環境濃度の推移と規制の時期との関係性の推移」(第 2 回小委員会資料 1 – 2)を見ると、首都圏と大阪・兵庫圏で傾きに違いがある要因は何か。(大久保委員)

(7) 施策の進捗状況 (まとめ)

<次回以降提示>

3. 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) 常時監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準の達成状況

<資料 1 – 2 P. 34~39 参照>

- (2) 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準確保に係る評価

- (2 – 1) 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

- (2 – 2) 対策地域全体における面的評価

- (2 – 3) 環境基準確保の評価について

<資料 1 – 2 P. 41~87 参照>

- ① NOx 排出量又は PM 排出量と走行量の関係において、走行量は下がっている又はそれほど増えていないのに対して排出量が上がっているものやその逆のパターンも見受けられるところ、その理由を確認するべきではないか。(森川委員)

- ① 同じ交通量でも車間距離や発進遅れにより渋滞が起きやすかったりする。(オブザーバー 小林先生)

→ 排出量は、車種別の排出係数に車種別走行量を乗じて算定しているため、全車種合計としての総走行量が減少又は横ばいであっても、排出係数が相対的に大きい普通貨物車や特種(殊)車等の走行量が増加した場合には、排出量が増加することがあります。

一例として、千葉県について見ると、R4 年度から R5 年度にかけて NOx 排出量が増加 (R4 : 4,491t/年、R5 : 4,653t/年) しています。総走行量 (全車種合計) は減少していますが、排出係数が大きい普通貨

物車や特種(殊)車の走行量（普通貨物車；R4：4,612 千台km/日、R5：4,913 千台km/日（6.5%増）、特種(殊)車；R4：1,507 千台km/日、R5：1,796 千台km/日（19.2%増））が増加していることがNO_x 排出量増加の一因と考えられます。

4. 大気環境状況の将来予測

＜資料 1－2 P.91～113 参照＞

- ① 令和 10 年度の車種構成をどういう形で考えているか。EV トラックや HV トラックなどを加味することはできるか。（草鹿委員）

→ 大気環境状況の将来予測における車種構成では、EV や HV は考慮しておりません。

- ① 流入車の車種構成は、NO_x ・PM 法の指定地域外の平均的な車種構成を条件としていることで良いか。（森川委員）

→ 流入車の車両構成は、指定地域外を「使用の本拠地」とする車両のナンバープレート調査における走行割合を基礎とし、各都市圏の NO_x ・PM 法の指定地域外における保有台数構成で補正しています。

- ② 将来予測で使用する車種構成は今後揃うことは想定されるのか。（大久保委員）

- ② 総重量 8 トン以下の商用車については、2030 年までに新車販売で電動車で 20～30%という目標に対し、現状、総重量 8 トン以下の営業用トラックの電動車の保有率は 3.7%、また、EV、FCV の保有率は 1.06%であり、政府目標に対して少ないことから将来の車種構成は読めないと考える。（草鹿委員）

5. 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方

- （1）各都府県における指定解除の検討状況
- （2）各都府県の指定解除の検討状況に対する考え方
- （3）総量削減基本方針に定める目標及び施策
- （4）その他

＜資料 1－3 参照＞