資料１－２

環境省
Ministry of the Environment

自動車排出ガス総合対策の実施状況（概況）について（更新版）

令和８年９月15日

環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課

目次

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
（６）交通流需要の調整・低減
（７）交通流対策の推進
（８）局地汚染対策の推進
（９）普及啓発活動の推進

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・・・・・・・・・32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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・88ページ
（１）各測定局におけるNO_2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

※下線部分は追加・更新した箇所

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（令和５年度）

環境省

- 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

（注1）二次生成粒子を含む　（注２）排気口のみ

（※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）

（１）総量削減計画の進捗状況（令和６年度）

追加

環境省

- 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６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６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	R6排出量達成率（※３）
埼玉県	38,045	20,821	26,637	11,639	55.9%	7,929	140.4%
千葉県	45,177	12,926	37,148	5,939	45.9%	4,292	123.6%
東京都	49,700	24,500	32,200	9,900	40.4%	9,421	103.3%
神奈川県	59,400	18,072	46,700	9,900	54.8%	7,704	126.9%
愛知県	83,472	29,031	63,598	16,117	55.5%	8,435	159.5%
三重県	16,757	5,233	14,157	2,787	53.3%	1,393	157.0%
大阪府	39,300	18,130	34,590	11,220	61.9%	6,930	162.1%
兵庫県	53,753	12,470	44,294	6,556	52.6%	4,317	137.9%

■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６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	R6排出量達成率（※３）
埼玉県	1,523	573	1,329	476	83.1%	453	123.4%
千葉県	2,516	581	2,266	377	64.9%	246	164.2%
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%	369	186.9%
愛知県	20,313注1	1,042注2	17,260注1	367注2	35.2%	149注2	132.3%
三重県	2,270	303	2,123	163	53.8%	82	157.9%
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	146.8%

【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６年度排出量及び達成率

（注1）二次生成粒子を含む　（注２）排気口のみ

（※１）基準年度：東京都は平成21年度、他府県は平成22年度
（※２）令和２年度の目標と同値
（※３）R6排出量達成率 ＝（基準年度排出量－R6年度排出量）÷（基準年度排出量－R8年度目標排出量）

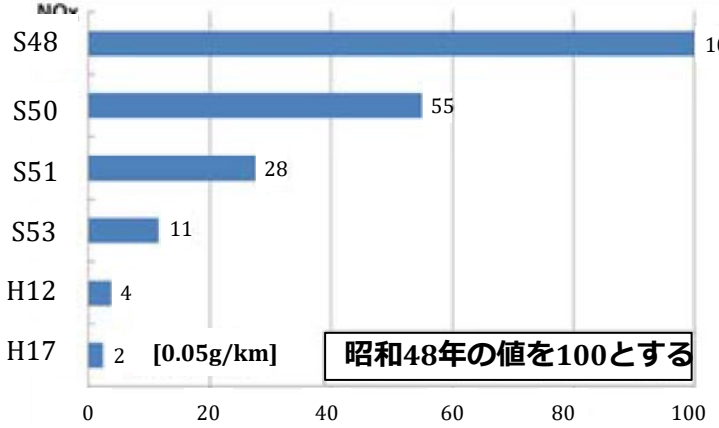
（２）自動車単体対策の強化等

（２）自動車単体対策の強化等　１/３

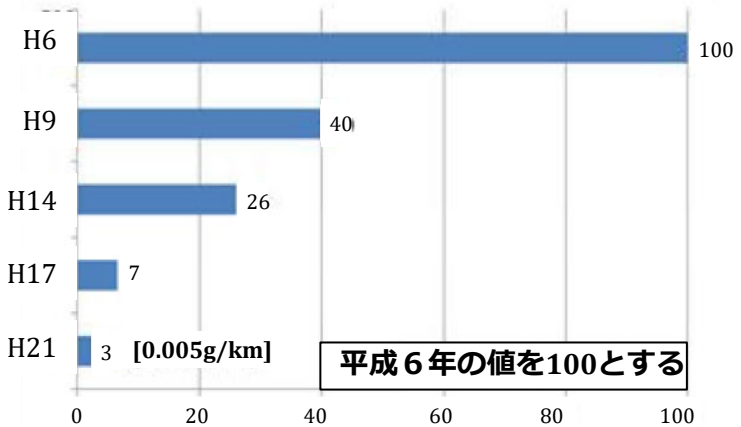
環境省

➢ 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。

乗用車

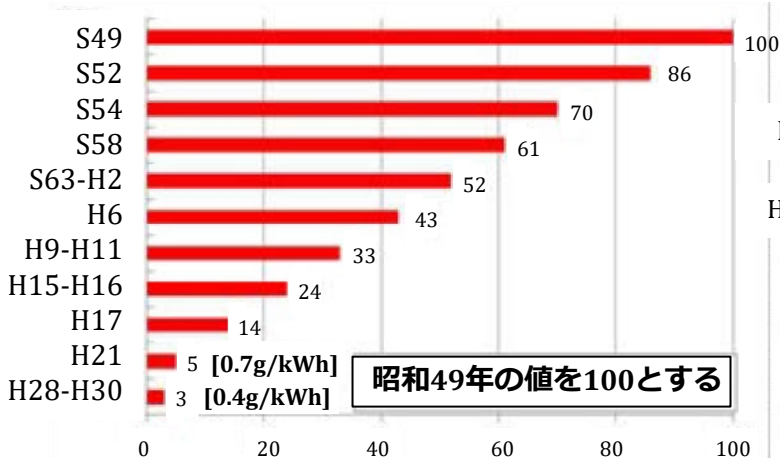


【図】ガソリン・LPG乗用車のNOx規制値の推移

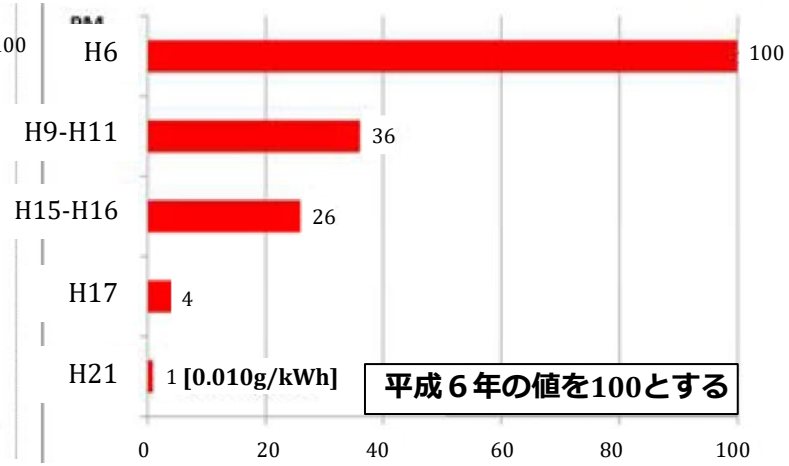


【図】ディーゼル乗用車のPM規制値の推移

トラック・バス



【図】ディーゼル重量車のNOx規制値の推移

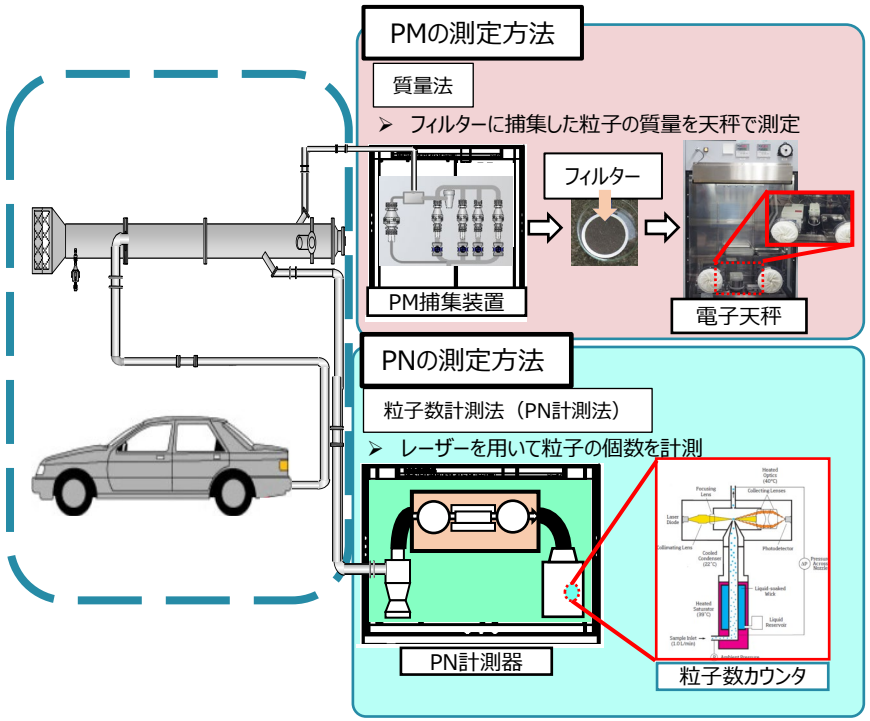


【図】ディーゼル重量車のPM規制値の推移

（出展）大気・騒音振動部会　微小粒子状物質等専門委員会（第１回）資料

（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。



PMとPNの測定方法　概要

＜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）
ｶﾞｿﾘﾝ乗用車（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

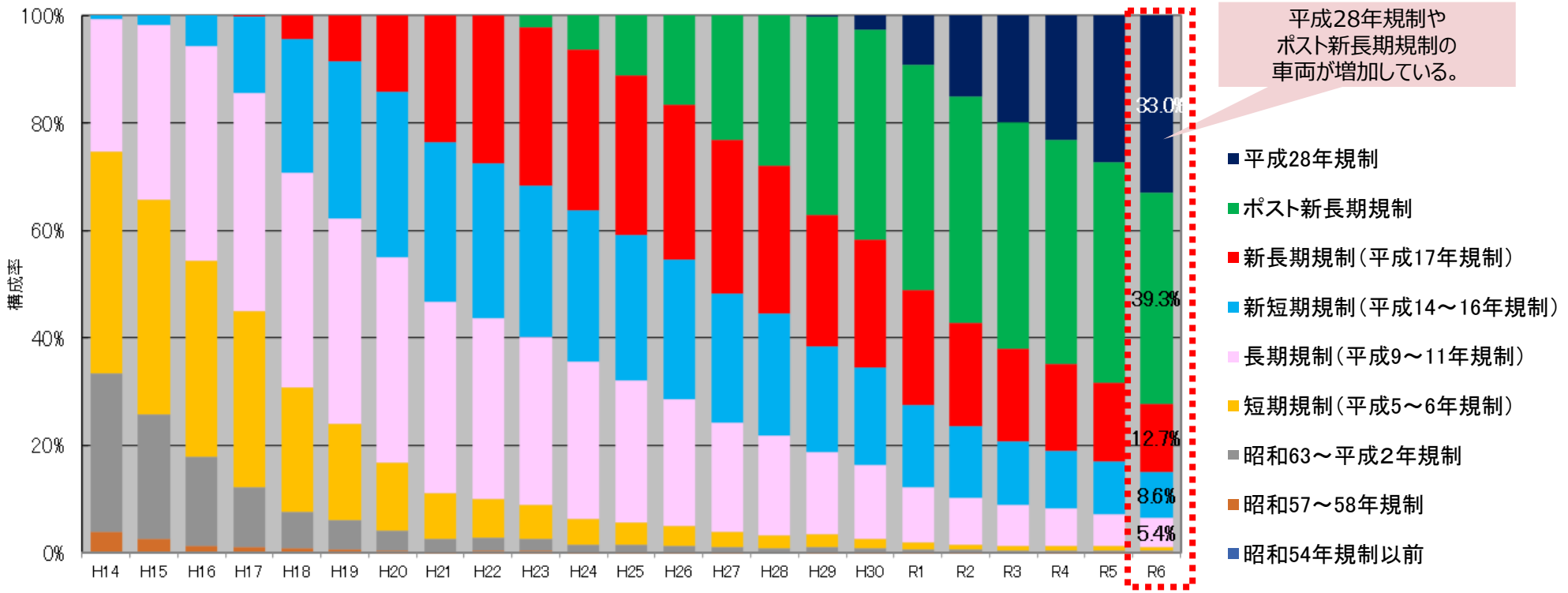
※１　愛知県の流入車対策は貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱に基づく要請
※２　大阪府条例は令和４年４月１日廃止

（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

更新

環境省

■ 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6年度において、平成28年規制区分適合車は約3割、ポスト新長期規制区分適合車は約4割）



対策地域内の普通貨物車（ディーゼル車）の排出ガス規制区分別通行台数比率の推移

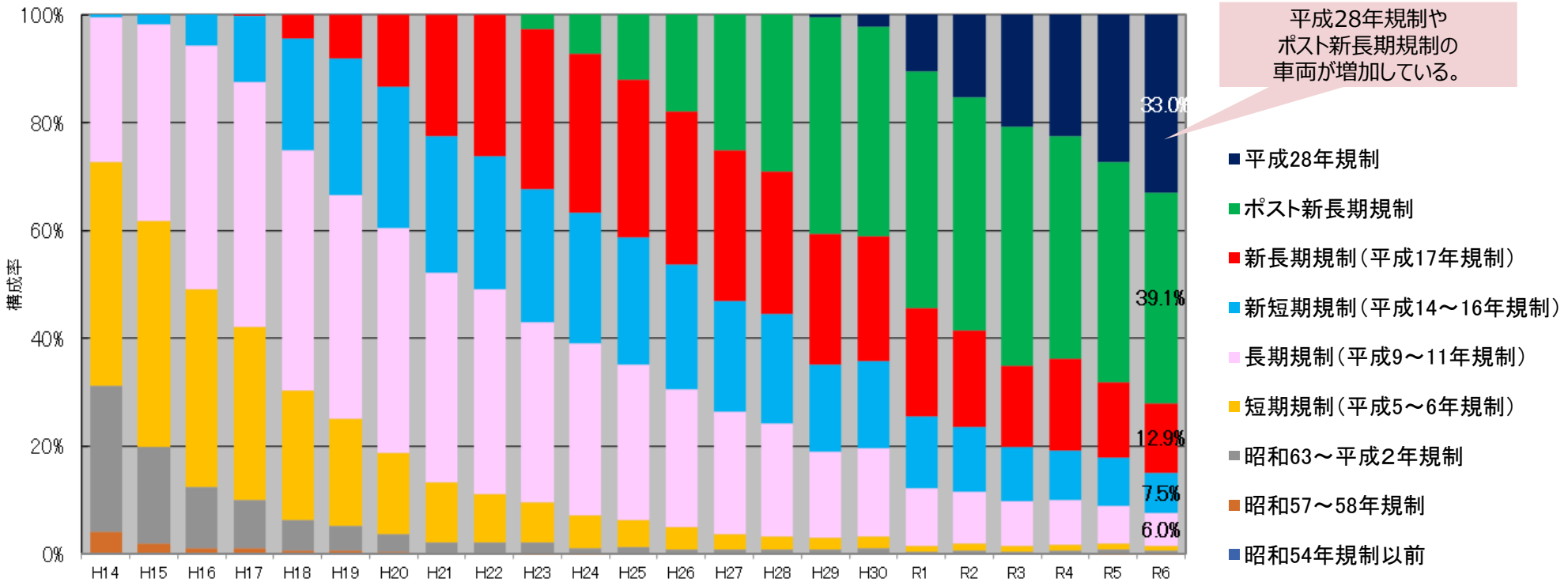
出典：自動車交通環境影響総合調査（環境省）

（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

追加

環境省

■ 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、千葉県対策地域内を走行する普通貨物車（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6年度において、平成28年規制区分適合車は約3割、ポスト新長期規制区分適合車は約4割）



千葉県対策地域内をを走行する普通貨物車（ディーゼル車）の排出ガス規制区分別通行台数比率の推移

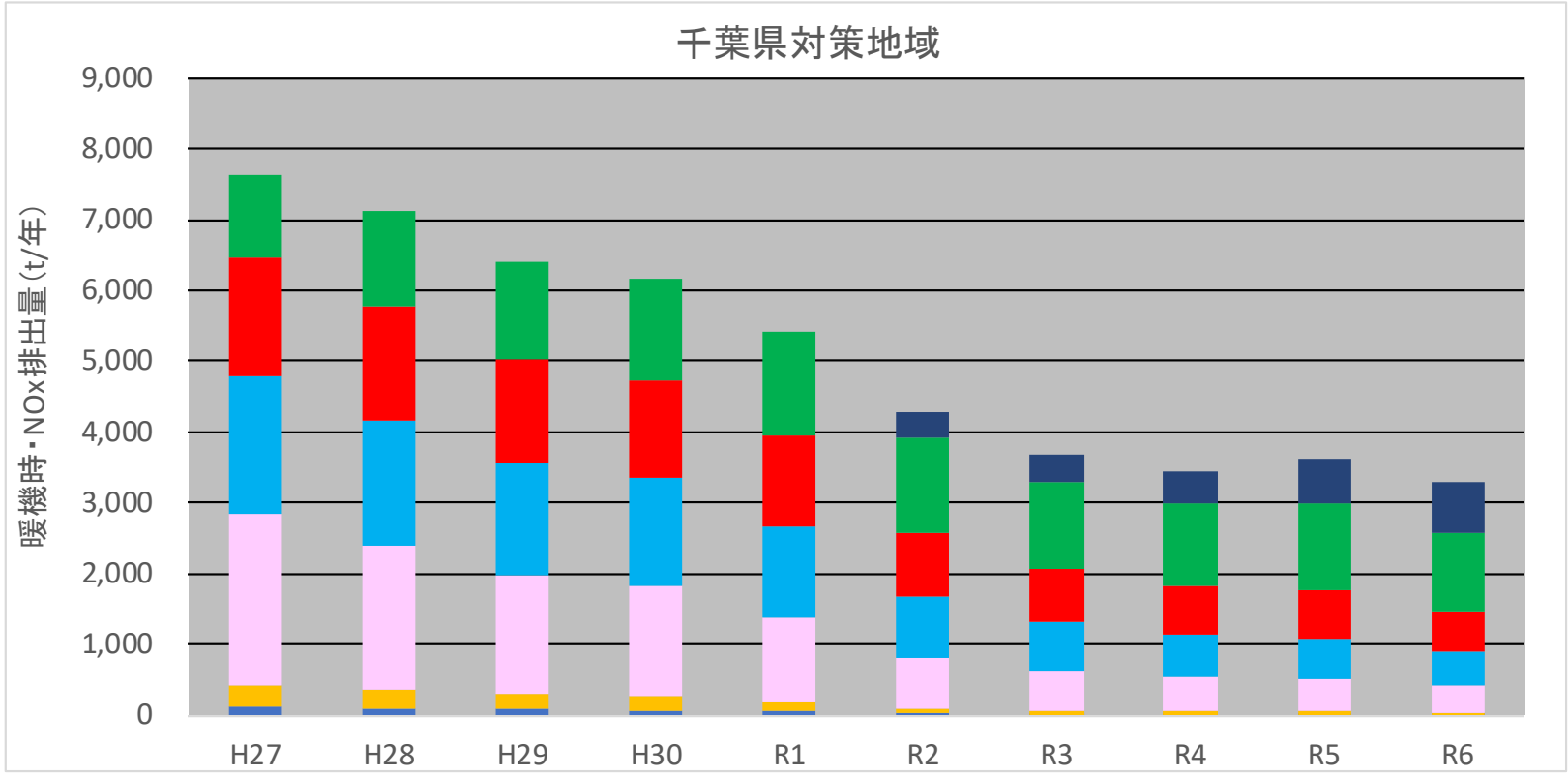
出典：自動車交通環境影響総合調査（環境省）

（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

追加

環境省

■ 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、千葉県対策地域内のNOx排出量（暖機時）は減少傾向にある。



排出ガス規制区分別のNOx排出量（暖機時）の推移（千葉県対策地域内）

出典：総量削減計画進行管理調査（千葉県）

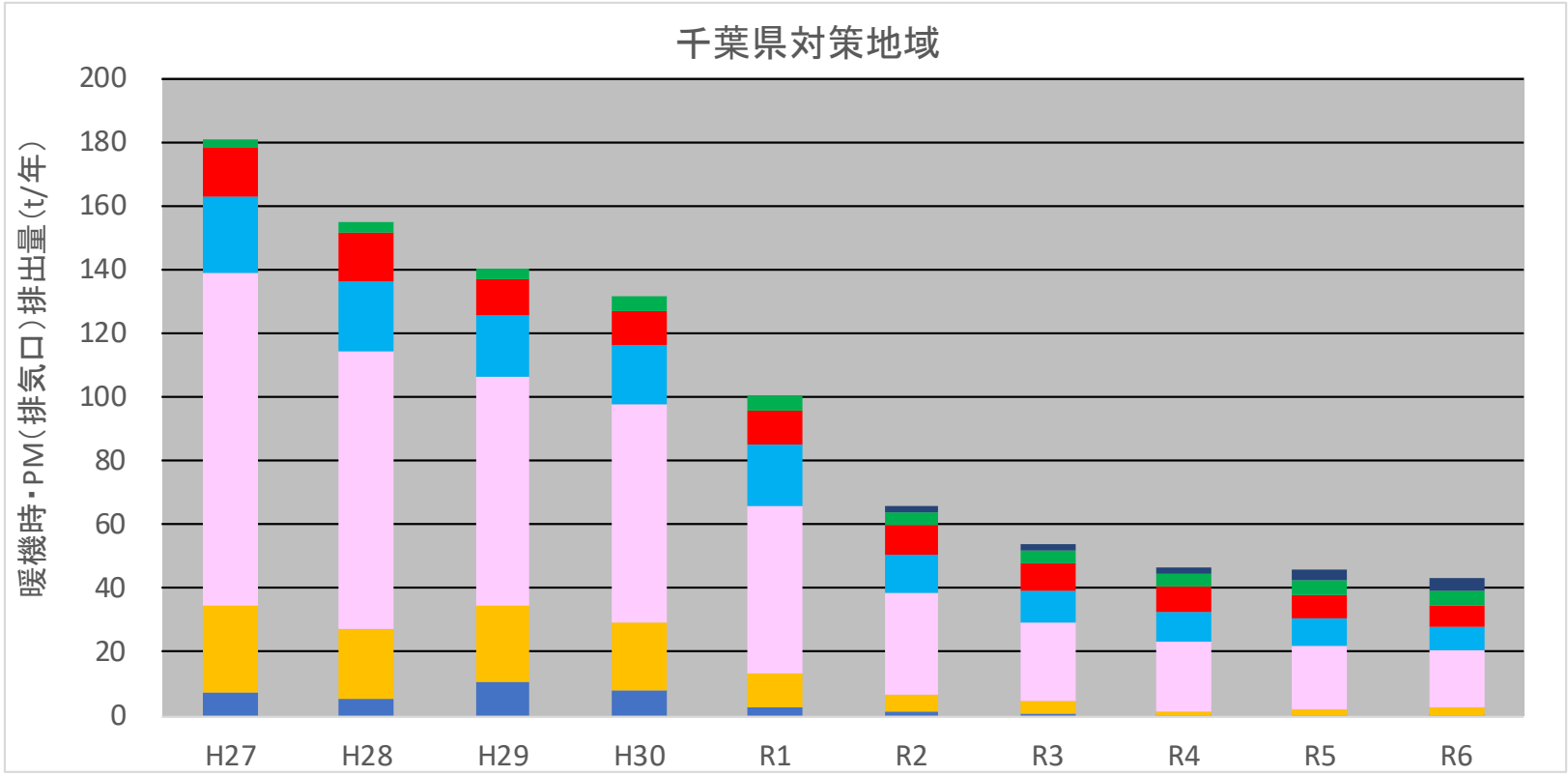
（３）車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進②

追加

環境省

■ 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、千葉県対策地域内のPM排出量（排気口※・暖機時）は減少傾向にある。

※PM排出量は、排気口からの排出分とタイヤ粉じん（タイヤ摩耗+ブレーキ摩耗）が含まれる。



排出ガス規制区分別のPM排出量（排気口・暖機時）の推移（千葉県対策地域内）

出典：総量削減計画進行管理調査（千葉県）

（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%））

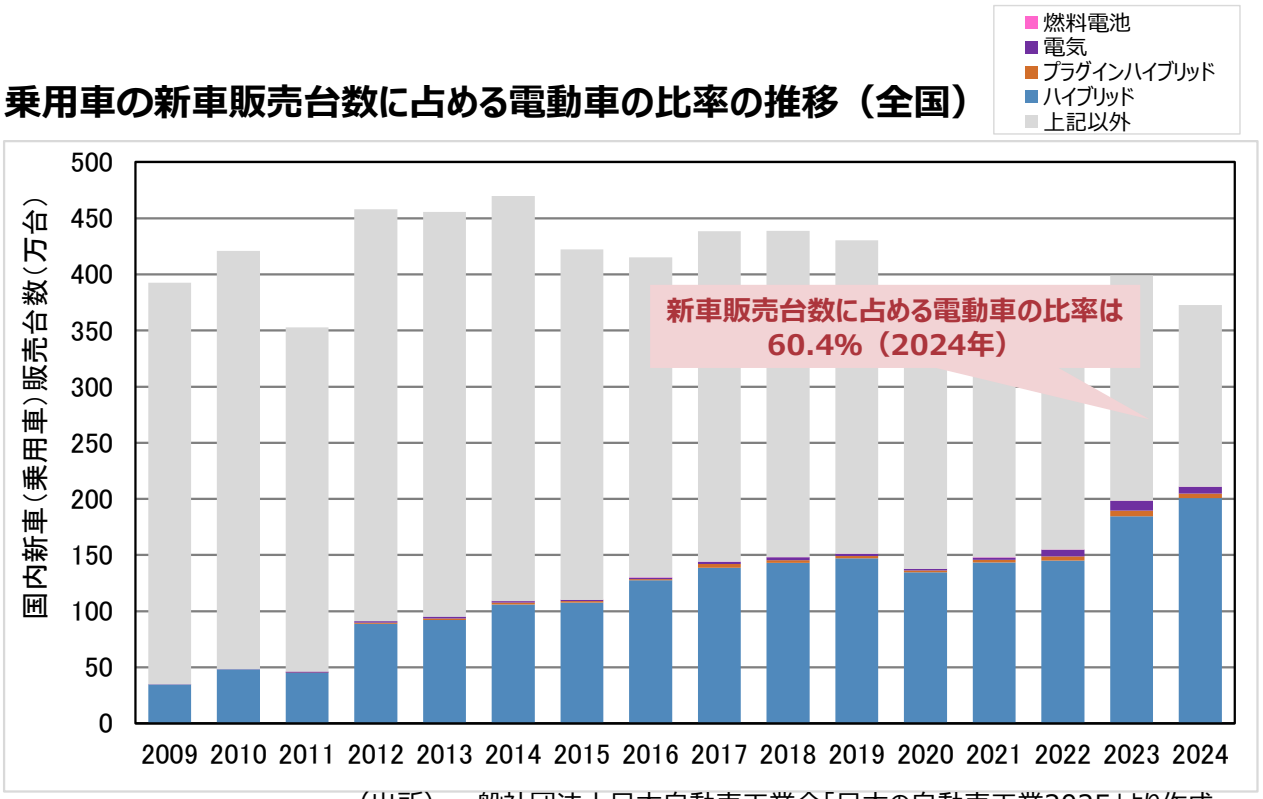
【電動車に係る政府目標】

■ 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） 更新

環境省

【令和９年度要求額　30,000百万円（新規）】

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、地球温暖化対策計画で示された2030年度、2035・2040年度の各目標や2050年ネットゼロの達成に向け、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※1）のために、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。

また、GX建機※2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ことに伴い、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。

※1 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
※2 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
■補助対象　　民間事業者・団体、地方公共団体等
■実施期間　　令和９年度～

4. 事業イメージ


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）

更新

環境省

【令和8年度予算額　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・使途拡大につなげる。

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）

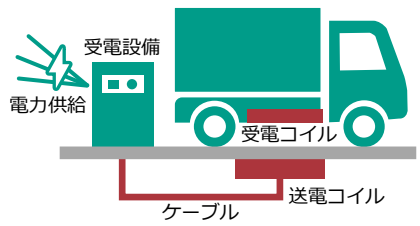
■委託先及び補助対象　：　地方公共団体、民間事業者・団体等

■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

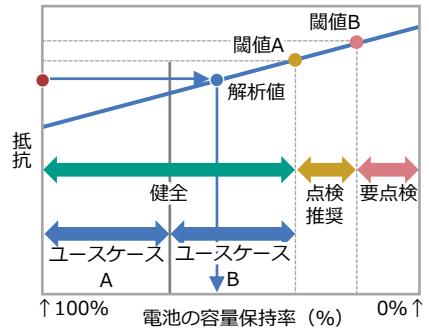
4. 事業イメージ

（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

商用車における
非接触給電を活用したモデル実証

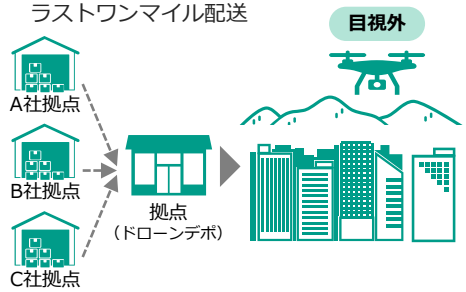


劣化状況に応じた性能目標（閾値）の整理



（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



小型トラクタ　草刈り機

（５）エコドライブの普及促進

（５）エコドライブの普及促進①

環境省

- 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。



環境省動画チャンネル YouTube





出典：環境省HP

（５）エコドライブの普及促進②

追加

環境省

■ 関係都府県等においてもエコドライブの普及推進体制の整備や、エコドライブ講習会の開催、啓発等が行われている。（詳細は参考資料３ P.37～39、参考資料４ P.4参照）

■ エコドライブが物流効率化に効いているといった事例も確認されている。

主な体制整備・取組み	実施主体	取組内容
条例による推進等	全都府県	• 運転者へアイドリングストップの義務づけ等を実施
講習会の実施	９都県市（※）、埼玉県、千葉県、神奈川県、大阪府	• 事業者を対象とした講習会の実施（オンラインでの講習も含む。）
	愛知県	• 県民を対象とした講習会の実施
運転者への情報提供	神奈川県	• NO_2高濃度時に登録アドレスあてに情報提供、エコドライブ実施や不要不急の自動車利用自粛の呼びかけ
	愛知県	• NO_2・ＳＰＭ日平均値の環境基準超過が予測される場合、道路交通情報板によりドライバーに協力を呼びかけ
運転者への支援措置	神奈川県、東京都、大阪府、兵庫県	• エコドライブシミュレーターの貸し出し
普及啓発の取組	警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省	• エコドライブ普及連絡会における「エコドライブ１０のすすめ」の策定、普及啓発
	兵庫県	• 街頭啓発やイベントでのキャンペーンなどによる県民への啓発

※9都県市：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市の関東地方南部の一都三県と五政令指定都市

エコドライブ普及促進施策の取組例

（６）エコドライブの普及促進③

追加

環境省

■ エコドライブが物流効率化に効いているといった事例も確認されている。

株式会社エコワスプラント

エコドライブ活動コンクール 一般部門 環境大臣賞 2023年度

所 在 地：東京都西多摩郡日の出町平井22-10
業務内容：産業廃棄物中間処理業・収集運搬業
拠 点 数：2
従業員数：82名
車 両 数：43台
活動実績：10年



トップダウンからボトムアップへ活動体制が整い、全社で取り組むエコドライブ活動

環境方針を部署ごとで策定し、全社で積極的にエコドライブ活動を推進。また、ドライバー教育にも力を入れており、組織として燃費改善への意識向上を図っている。

毎年取組の見直しを図り、**ボトムアップによる新しい取組を採用する**ことで、継続的なエコドライブ活動の発展・進化をこれからも続けていく。

エコドライブ活動の成果

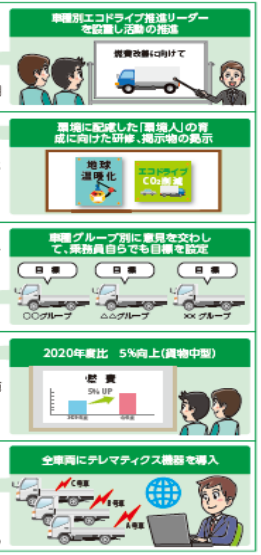
2020年度比
5%燃費向上（貨物中型車）
事故件数14件削減

受賞事業者の声

従業員が一丸となりエコドライブ活動に努めてきた結果、環境大臣賞を受賞することができました。
今後とも栄誉ある賞に恥じぬようエコドライブ活動を推進してまいります。

エコドライブ活動　主な基本取組

取組体制の整備	全体取組	・部門別エコドライブ活動宣言を策定、企業全体の取り組みとして実施
	体制・目標	
	点検・整備	・法定点検に加え社内独自点検の実施、管理表・日報などを作成し活用
教育の実施	環境問題	
	教育資料	・独自のドライバーマニュアルを作成し、全ドライバーに配布・指導
	教育実施	・入社後の一連の研修を経た後も、再研修や改善指導を実施
燃費管理	燃費管理	・日報データを運行管理課がデータ入力し車種別に燃費集計
	燃費目標	
活動成果	燃費向上	
	事故管理	・事故件数の減少、副次的効果として削減された保険料の還元実施
	対外活動	・自社HPにてエコドライブ活動の取組を掲載
継続実績と方策	活動実績	・2013年より活動開始
	エコカー等	
	独自工夫	・「チャレンジ!無事故180日」など参加型のイベントを開催 ・各成績の「見える化」で事故の把握と競争意識や連帯感を高める



エコドライブ活動　主な応用取組

取組体制の整備　評価ポイント：効率的な輸送を実現しCO2排出量を削減

エコドライブ活動を通じた経営改善

今年度は前年度比で産業廃棄物の処理量は増加しているが、会社全体における車両の走行距離は減少。昨年より効率的な輸送を実現し、輸送重量あたりのCO2排出量を削減している。

また、関東圏では産業廃棄物の最終処分場がなく、広域輸送が必要になる際はフェリーや鉄道などによるモーダルシフトを実施。費用面では自社トラックで輸送した方が安いが、CO2排出量削減の観点で取り組んでいる。



モーダルシフト

教育の実施　評価ポイント：業界団体に対する自社ノウハウの展開

エコドライブビデオを作成し業界団体に提供

エコドライブ普及のため、自社制作のドライバーマニュアルを業界組合に提供。共通マニュアルとして全組合員に配布している。

また、同社の代表取締役社長が主体となってエコドライブビデオを作成し組合員に配布。全組合員でのエコドライブ活動コンクールへの参加も呼び掛けており、業界全体でエコドライブ活動を推進していく活動を実施。業界団体を通じて業界内へのエコドライブの普及を行っている。



エコドライブビデオ

燃費管理　評価ポイント：ドライバーに役割を与え主体性を引き出す工夫

テレマティクスサービスを活用した効率的な改善の取組

テレマティクス機器を全車に導入。急挙動データを基にヒヤリハットの動画を検出し、乗務員会議で映像を視聴。また、テレマティクスサービスのエコドライブ点数が悪いドライバーが、トラックメーカー主催のエコドライブ講習に参加し、社内での改善リーダーとして研修内容を社内に展開。

さらに、危険な運転があったドライバーに対しては、ドライブレコーダーの該当シーンをチェックし指導している。



ドラレコ画像と分析結果

活動成果と評価　評価ポイント：活動によるコスト削減効果を活用したインセンティブ設計

削減した保険料金などをドライバーに還元

社員からの提案で車両管理システムを導入し、事故などの情報分析に活用し事故低減化を図っている。その効果もあり事故件数が減少。その副次的効果として保険料金も減少しており、削減された保険料を社員に還元している。

無駄な運行時間を削減したドライバーに対して削減分を能率手当として支給。この手当の導入によりドライバーが効率的な運行ルートを自主的に考え無駄な走行を削減したうえ、事前に渋滞を回避するなどの工夫を行なうドライバーが増加した。



事故件数と副次的効果

（出展）2023年度　エコドライブ活動コンクール優良取組事例集

（６）交通需要の調整･低減

（６）交通需要の調整・低減

追加

環境省

■ 基本方針においては、「交通需要の調整・低減」として、効率的な物流システムの構築、輸送効率向上のための営業用トラックの積極的活用や共同輸配送の推進、プローブ情報の収集活用やＩＴＳによる物流の情報化推進、海運・鉄道の積極的活用、トラックターミナル等の物流施設の複合化・高度化の推進、公共交通機関の利用促進、パークアンドライド、自転車道等の整備、カーシェアリングの取組等を掲げている。

■ 関係都府県及び関係省庁等において関連する取組が実施されており、以下が関係各者の取組例。 （詳細は参考資料３ P.40～43、参考資料４ P.4～5参照）

主な取組み	実施主体	取組内容
公共交通機関利用促進	各都府県	• 公共交通機関の整備および利便性の向上、コミュニティバスの運行等
	東京都、神奈川県、愛知県	• パークアンドライドの取組の推進
物流の効率化	国土交通省、経済産業省	• 鉄道貨物・海上貨物輸送へのモーダルシフト、宅配便再配達の削減、トラック輸送の効率化の推進等
自転車利用の推進	東京都	• 自転車シェアリングの普及促進
	愛知県	• リニモ（愛知高速交通東部丘陵線、常電導磁気浮上式リニアモーターカー）を利用する方を対象とした登録制のレンタサイクル事業の実施
	国土交通省	• 自転車活用推進計画に基づき、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備やシェアサイクルの導入支援等
マイカー使用抑制	神奈川県	• ノーマイカーデーとして、市町村職員に取組の呼びかけ、事業所での実施
	三重県	• 「みえエコ通勤デー」など、企業と共同した通勤対策の実施

交通需要の調整・低減に係る施策の取組例

（７）交通流対策の推進

（７）交通流対策の推進

追加

環境省

■ 基本方針においては、「交通流対策の推進」として、幹線道路ネットワークの整備、交通渋滞の解消のための立体交差化・交差点の改良等のボトルネック対策、駐車場の整備等の駐停車対策、道路交通情報通信システム（VICS）等の整備拡充、ITSの活用、ETC車載器等の国の率先導入と普及広報等の取組みの推進を掲げている。

■ 関係都府県及び関係省庁等において関連する取組が実施されており、以下が関係各者の取組例。
（詳細は参考資料３ P.44～51、参考資料４ P.5参照）

主な取組	実施主体	取組内容
道路整備	各都府県、道路管理者	• 右左折レーン設置などの交差点改良、放射道路、環状道路、バイパス等道路ネットワークの整備、道路拡幅、退避所設置、連続立体交差化事業の実施
交通規制等の実施	阪神高速道路（株）	• 環境ロードプライシングの実施
	各都府県警察	• 交通規制の見直し等
駐車対策の推進	各都府県警察	• 違法駐車の取締りを実施
	各都府県	• 駐車場整備を実施
高速道路交通システム（ＩＴＳ）、新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の推進	各都府県警察	• ＩＴＣＳ（高度交通管制システム）の推進、ＡＭＩＳ（交通情報提供システム）の整備拡充等
	愛知県	• 産・学・行政が一体となった「愛知県ITS推進協議会」の活動として、ＩＴＳの推進に向け、県民等に普及・啓発活動等を実施
ボトルネック対策	国土交通省	• 環境基準を達成していない地域を中心にバイパス整備、交差点改良等を実施 • 連続立体交差点事業や道路の立体化等による開かずの踏切等の解消

交通流対策に係る施策の取組例

（８）局地汚染対策の推進

（８）局地汚染対策の推進

追加

環境省

■ 基本方針においては、「局地汚染対策の進め方」として、汚染メカニズムについての解析調査、交差点の改良、道路緑化・環境施設帯の整備、エコドライブ等排出量低減に効果のある自動車使用の協力の促進、ITSの活用等、地域の実情に応じた対策を関係機関の連携の下で進めることとしている。

■ 関係都府県及び関係省庁等において関連する取組が実施されており、以下が関係各者の取組例。
（詳細は参考資料３ P.52、参考資料４ P.6参照）

主な取組	実施主体	取組内容
交通負荷低減	各都府県警察	• 交通公害の状況に応じた交通情報提供や信号制御を行うことにより、排気ガス等を低減し、環境保護を図る
地域取組	神奈川県	• かわさき自動車対策推進協議会でプランを策定し、国、県、県警、市、地域の荷主、発注者、運送事業者等での情報共有及び連携取組推進
	千葉県、兵庫県	• 季節対策として、毎年11月～1月の期間の自動車排出ガス対策等の周知・要請
事業者対策推進	神奈川県・川崎市	• 川崎市条例に基づき、荷主、荷受人の要請による運送事業者のエコドライブ・低公害車使用を推進 • 常時監視局のNO2が高濃度となった際に迂回やエコドライブを促す電子メール配信や道路情報板を通じた情報提供（対象：川崎市内）
沿道環境の改善	国土交通省	• 環境基準を達成していない地域を中心としたバイパス整備や交差点改良等の対策等推進

局地汚染対策施策の取組例

（９）普及啓発活動の推進

（９）普及啓発活動の推進

追加

環境省

■ 関係都府県及び関係省庁等においては、低公害車の普及拡大等の関連する普及啓発の取組が実施されており、以下が、複数の基本的事項に係る都府県の普及啓発に関連する取組例。
（詳細は参考資料３ P.9～36、参考資料４ P.6参照）

主な取組	実施主体	取組内容
基本的事項に係る横断的な普及啓発	千葉県	• エコメッセちばにて、パネル展示やエコドライブ体験、電気自動車・燃料電池自動車の展示・試乗会 • 水素をテーマにしたエコセミナーの開催
	東京都	• フォーミュラE東京大会の開催に合わせて、ZEV（ゼロエミッション・ビークル）に触れ体験し、環境にやさしい東京の未来が実感できるイベントを実施 • 水素社会実現に向けた普及促進として、「TOKYO H2プロジェクト」にて、水素モビリティ等「水素を使うアクション」を加速させる官民連携の取組を実施
	愛知県	• あいち地球温暖化対策フォーラムを開催し、自動車利用における脱炭素化に積極的に取組み実践する事業所に自動車エコ事業所認定証を授与 • あいちＦＣＶ普及促進協議会を開催し、愛知県地域において、FCVや水素ステーションに関する実証実験の取組や普及啓発などを協議、推進
	三重県	• 対策地域内荷主・運送業者800社にヒアリング、各種対策啓発パンフレット等を配布。ＮＯｘ・ＰＭ排出量計算システムやエコドライブ計算システムをホームページで提供。
	大阪府	• 事業者等の環境に配慮した自動車利用の取組を推進する「おおさか交通エコチャレンジ推進運動」の実施、啓発リーフレット・ポスター作成配布、セミナー開催等 • 自動車環境対策に関する情報のホームページへの掲載やメールマガジン「おおさか自動車環境ニュース」の配信

各自治体における普及啓発活動の取組例

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

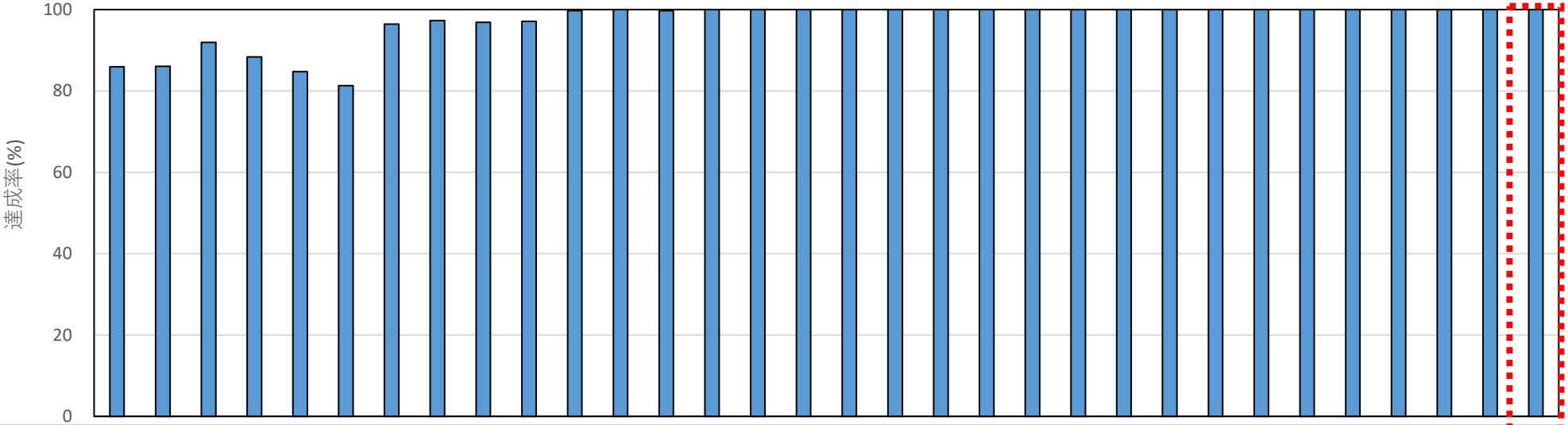
（１）自動車NOx･PM法対策地域における大気汚染の状況

NO_2の環境基準達成率（一般局）

更新

環境省

■ 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	R6
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	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	377
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	377

対策地域における一般局のNO_2の環境基準達成率の推移

※ 二酸化窒素（NO_2）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。

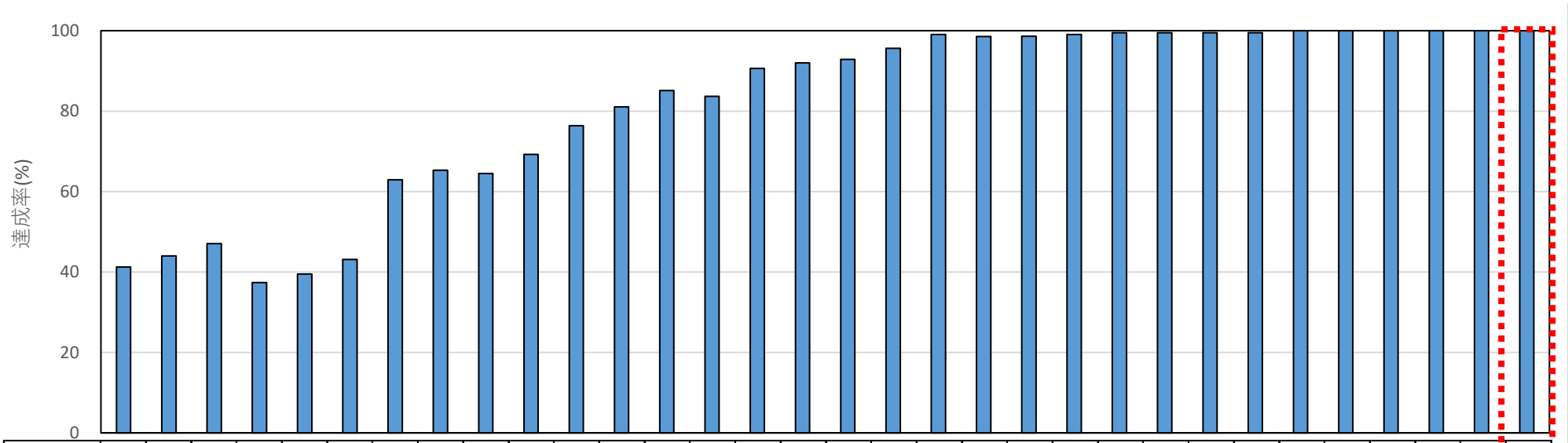
環境省「大気汚染状況報告書」より作成

NO_2の環境基準達成率（自排局）

更新

環境省

■ 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。



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	R6
達成率(%)	41.2	44.0	47.1	37.4	39.5	43.1	62.9	65.3	64.5	69.3	76.4	81.1	85.1	83.7	90.6	92.0	92.9	95.7	99.1	98.6	98.6	99.1	99.5	99.5	99.5	99.5	100	100	100	100	100	100
有効局数	177	184	187	190	195	197	197	199	200	205	212	217	222	227	224	225	226	207	219	216	218	216	217	215	212	209	208	207	206	197	199	198
達成局数	73	81	88	71	77	85	124	130	129	142	162	176	189	190	203	207	210	198	217	213	215	214	216	214	211	208	208	207	206	197	199	198

対策地域における自排局のNO_2の環境基準達成率の推移

※ 二酸化窒素（NO_2）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。

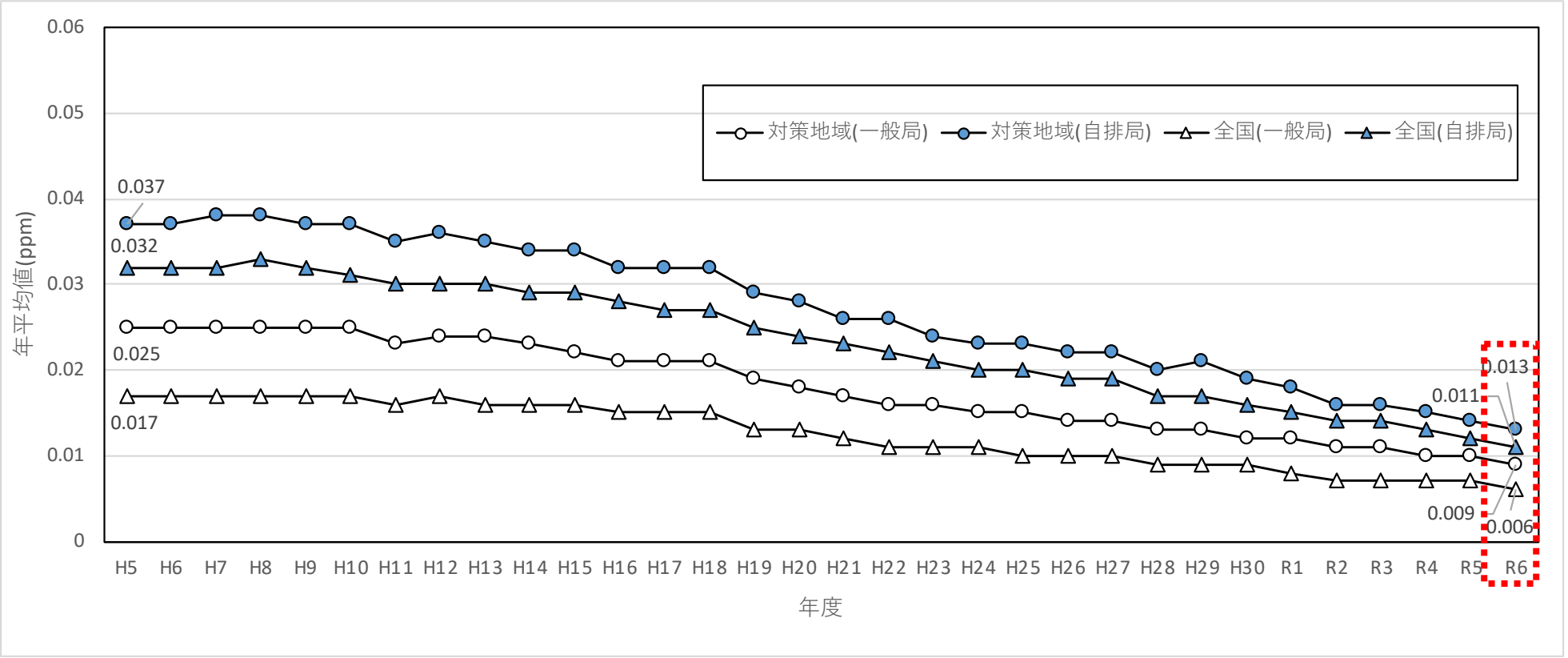
環境省「大気汚染状況報告書」より作成

NO_2年平均値における対策地域と全国平均の比較

更新

環境省

■ 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NO_2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。

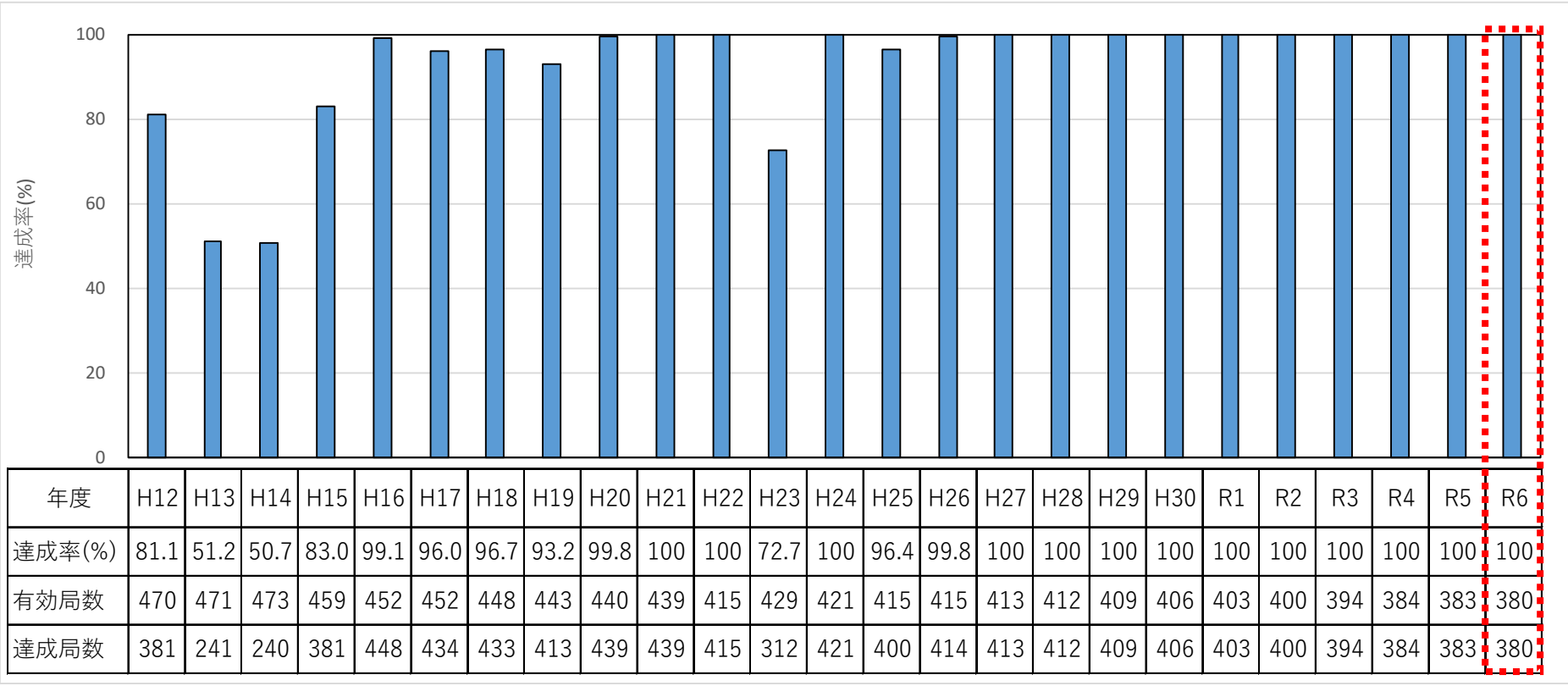
環境省「大気汚染状況報告書」より作成

SPMの環境基準達成率（一般局）

更新

環境省

■ 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	R6
達成率(%)	81.1	51.2	50.7	83.0	99.1	96.0	96.7	93.2	99.8	100	100	72.7	100	96.4	99.8	100	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	380
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	380

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。

環境省「大気汚染状況報告書」より作成

SPMの環境基準達成率（自排局）

更新

環境省

■ 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	R6
達成率(%)	54.2	25.7	24.7	61.9	96.1	92.8	92.1	92.5	99.5	100	99.0	75.6	100	92.3	100	99.5	100	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	185
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	185

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。

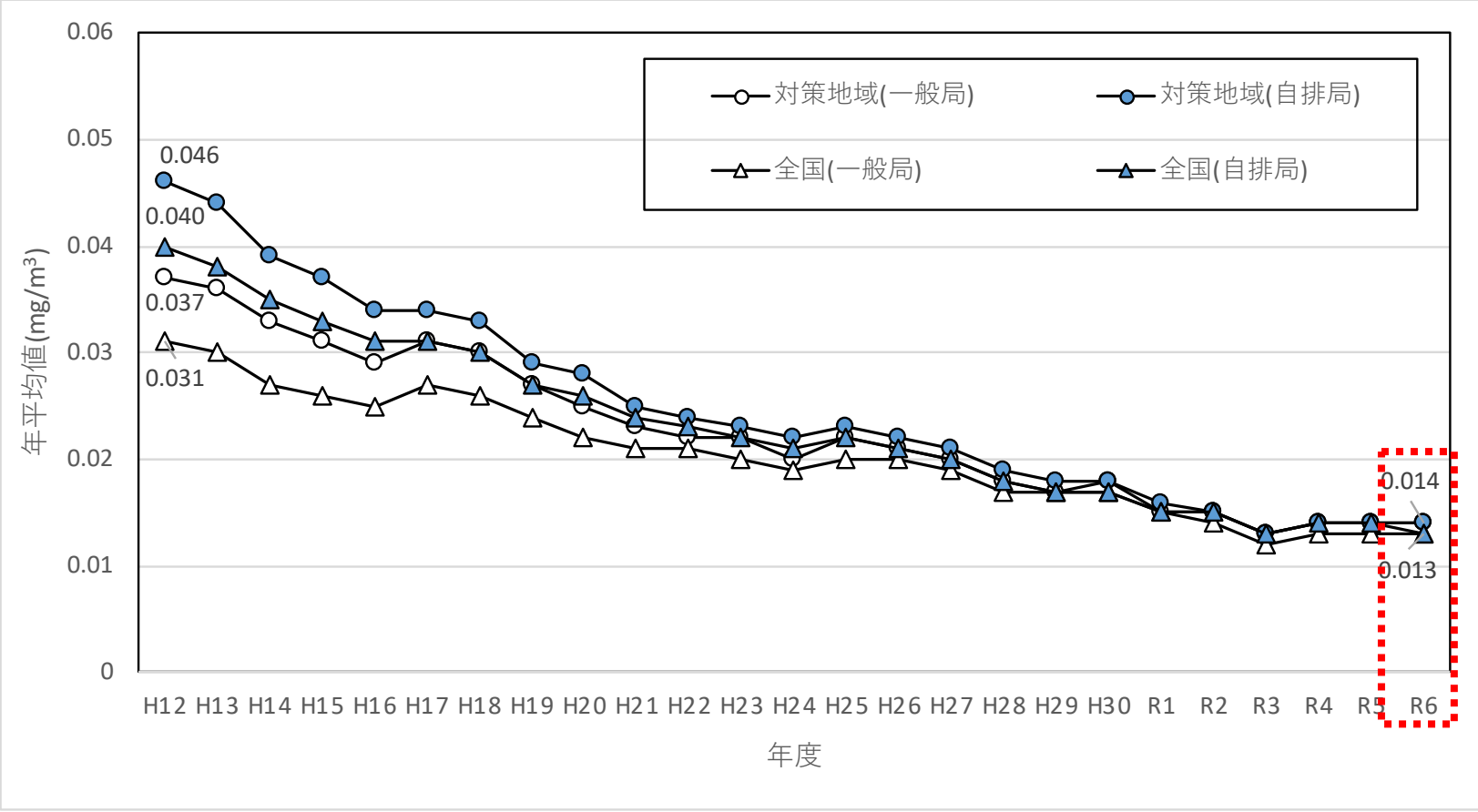
環境省「大気汚染状況報告書」より作成

SPM年平均値における対策地域と全国平均の比較

更新

環境省

■ 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」であると言える。



【図】 対策地域と全国の測定局におけるSPM濃度の推移

環境省「大気汚染状況報告書」より作成

（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

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、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、
NO_2 98%値は0.055ppm以下、SPM 2%除外値は0.080mg/m^{3}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NOx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）

✓ NO_2：$NO_2$98%値に適用される環境基準上限値の0.06ppm

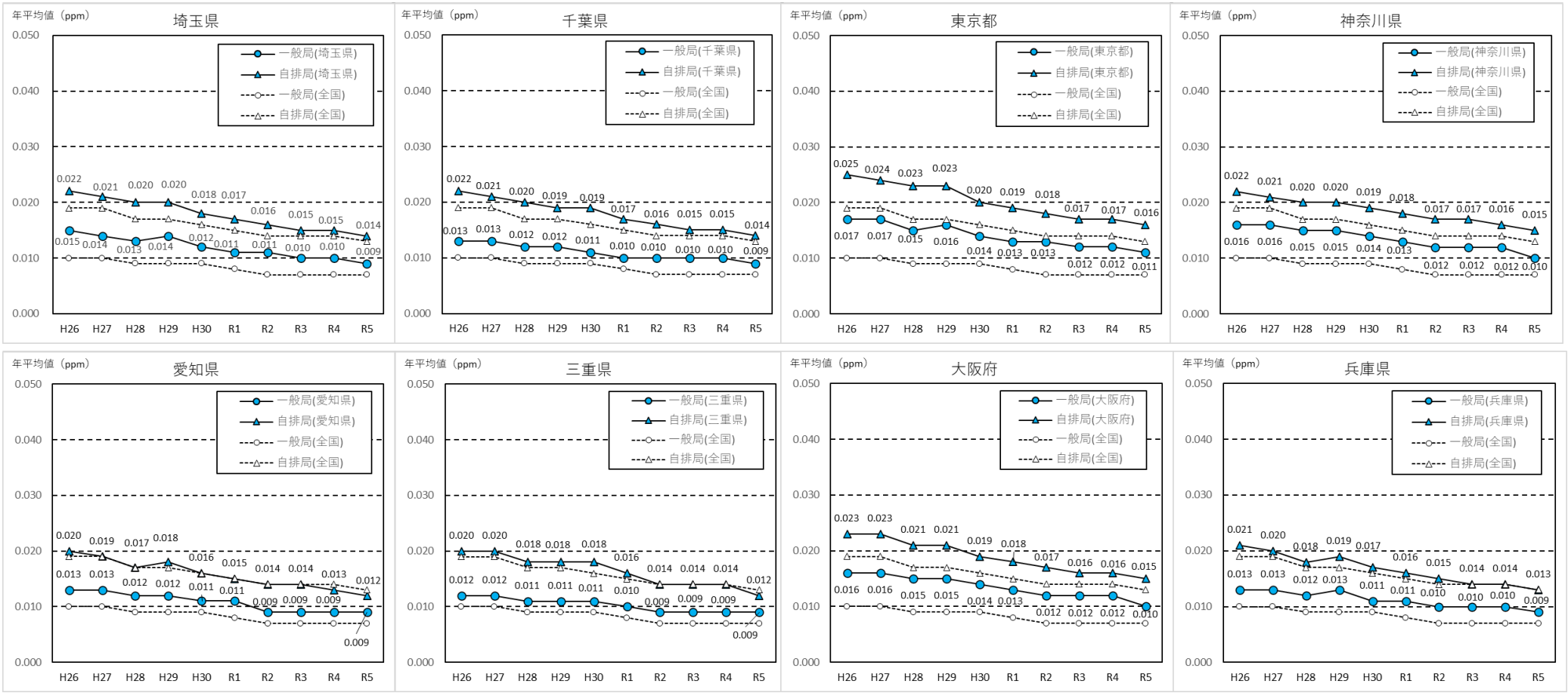
✓ SPM：SPM2%除外値に適用される環境基準値の0.10mg/m^3

（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

NO_2年平均値の推移（平成26年度～令和５年度）

■ 対策地域内における一般局・自排局のNO_2年平均値はゆるやかな減少傾向にある。



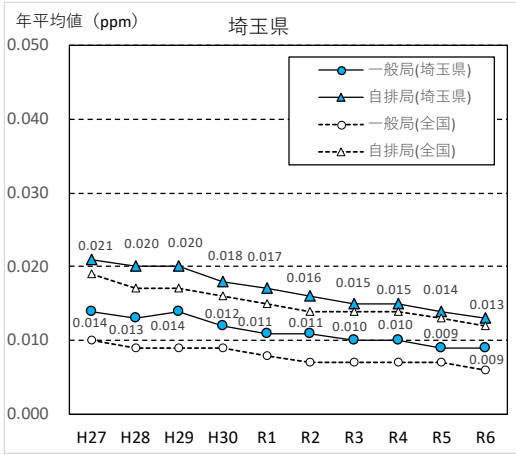
※図中の値は、一般局及び自排局における年平均値を示す。

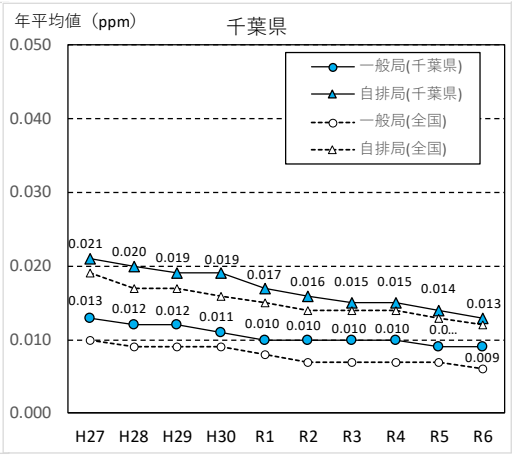
NO_2年平均値の推移（平成27年度～令和６年度）

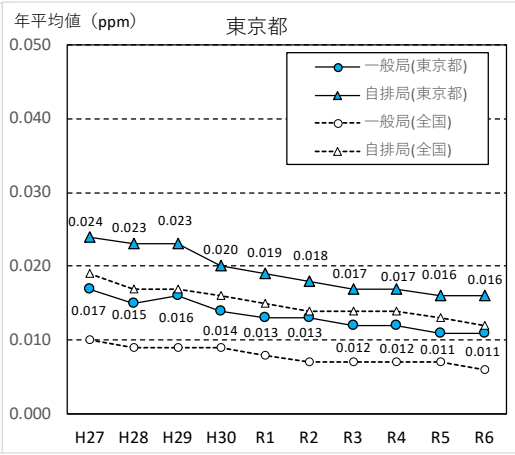
追加

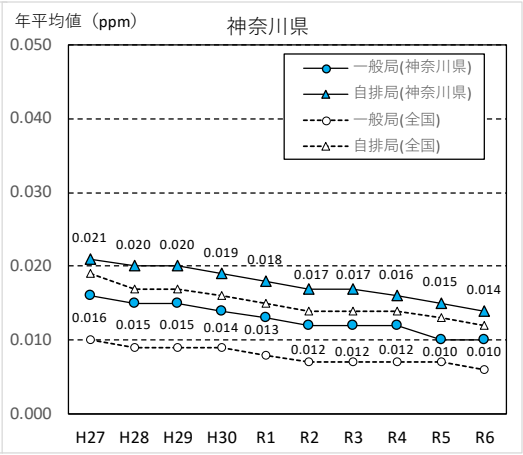
環境省

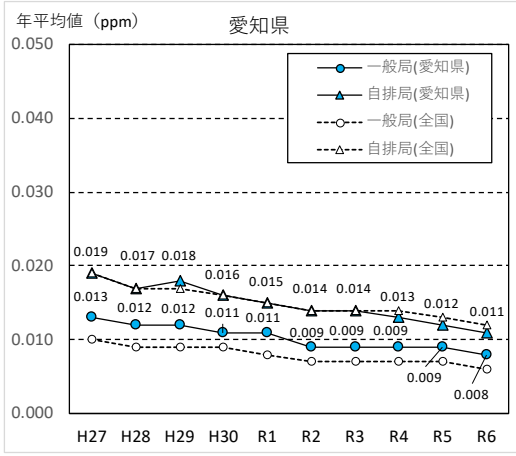
■ 対策地域内における一般局・自排局のNO_2年平均値はゆるやかな減少傾向にある。

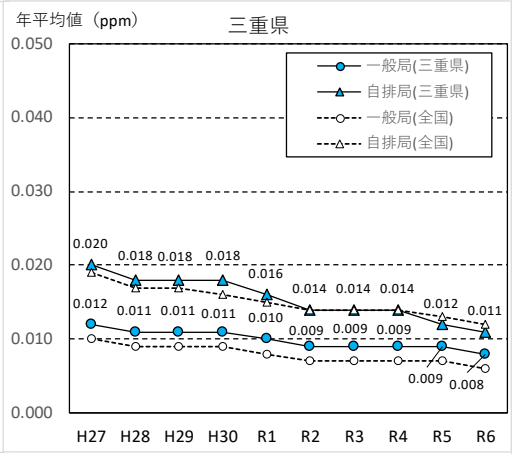


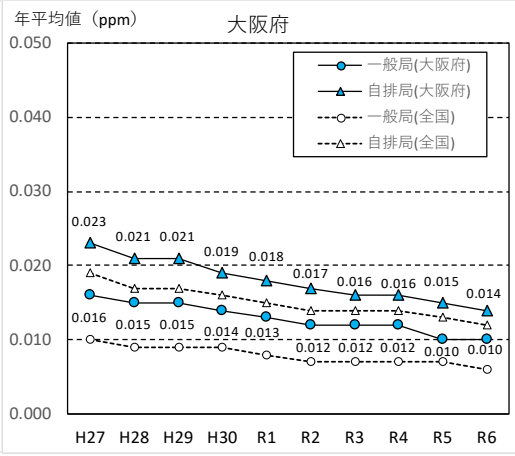


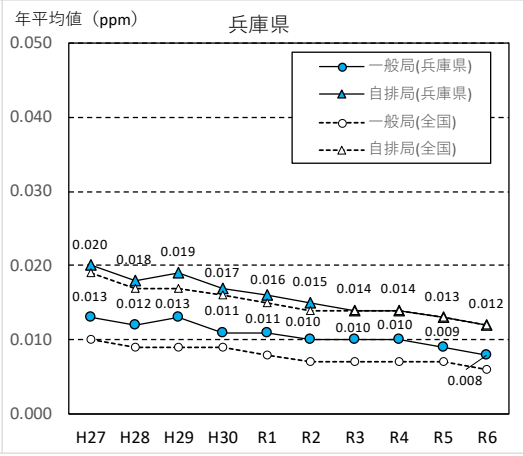








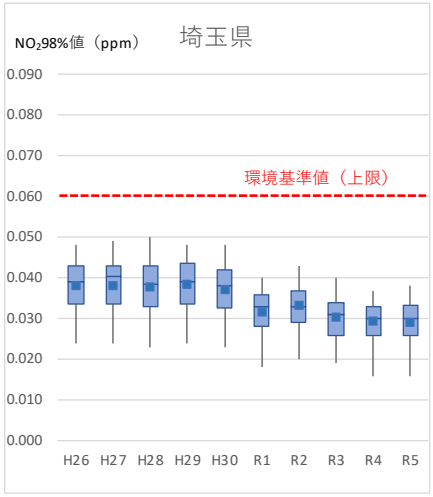


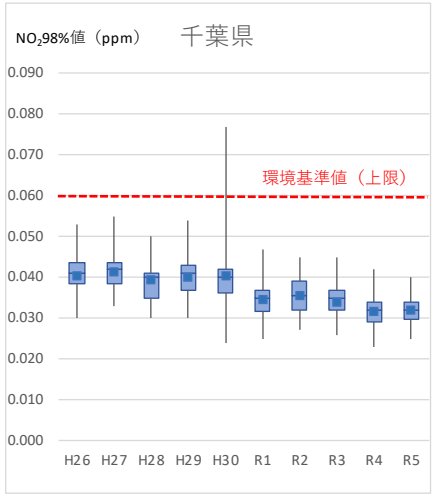


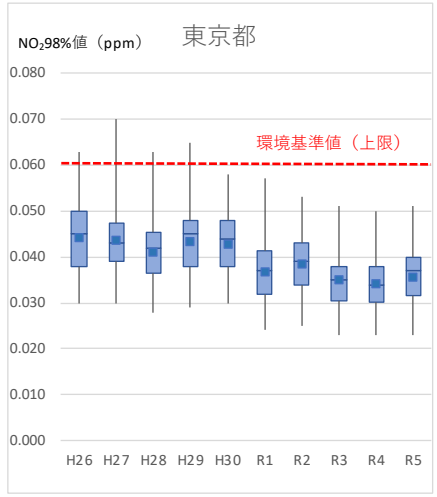
※図中の値は、一般局及び自排局における年平均値を示す。

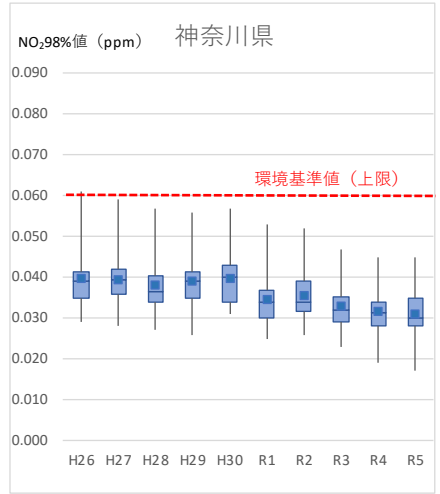
NO_2 98%値の推移（平成26年度～令和５年度）

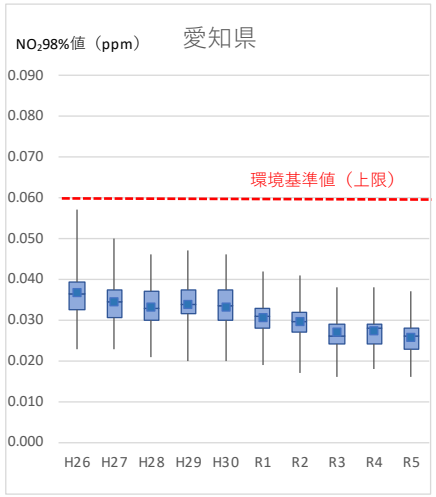
■ 対策地域内の常時監視測定局（自排局）における$NO_2$98%値は、ゆるやかな減少傾向にある。

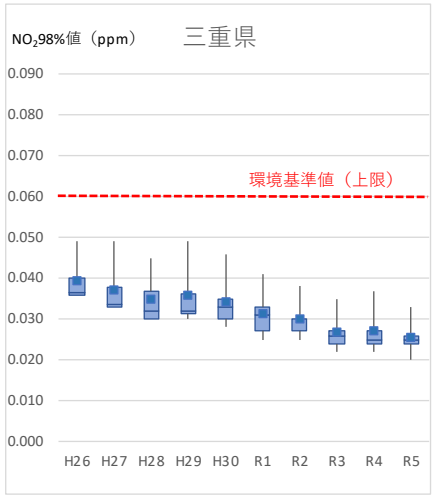


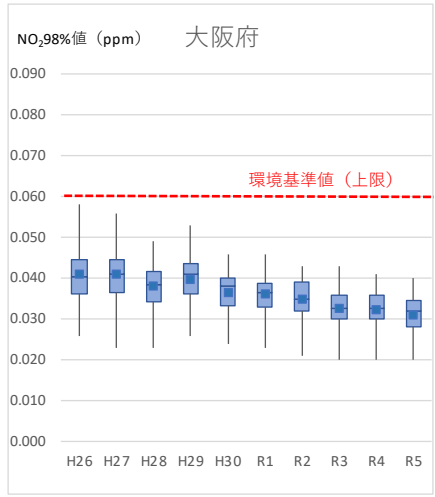


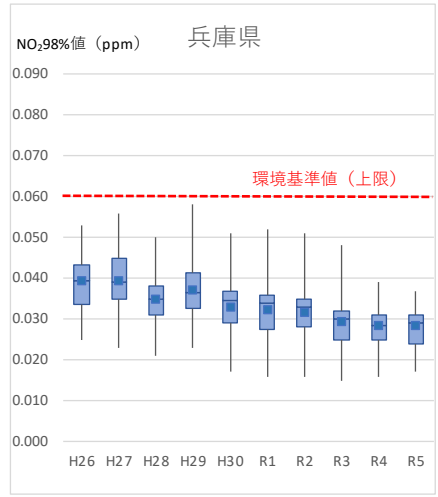


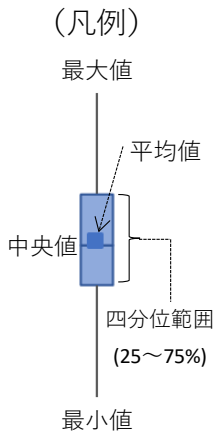










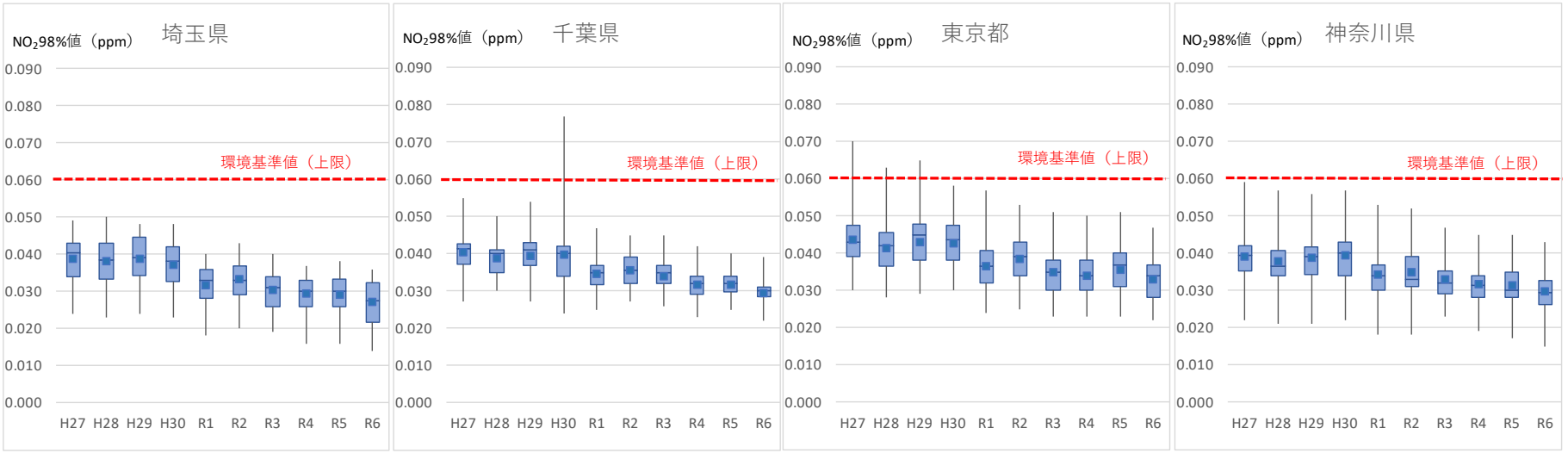


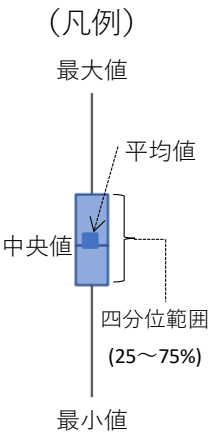
NO_2 98%値の推移（平成27年度～令和６年度）

追加

環境省

■ 対策地域内の常時監視測定局（自排局）における$NO_2$98%値は、ゆるやかな減少傾向にある。

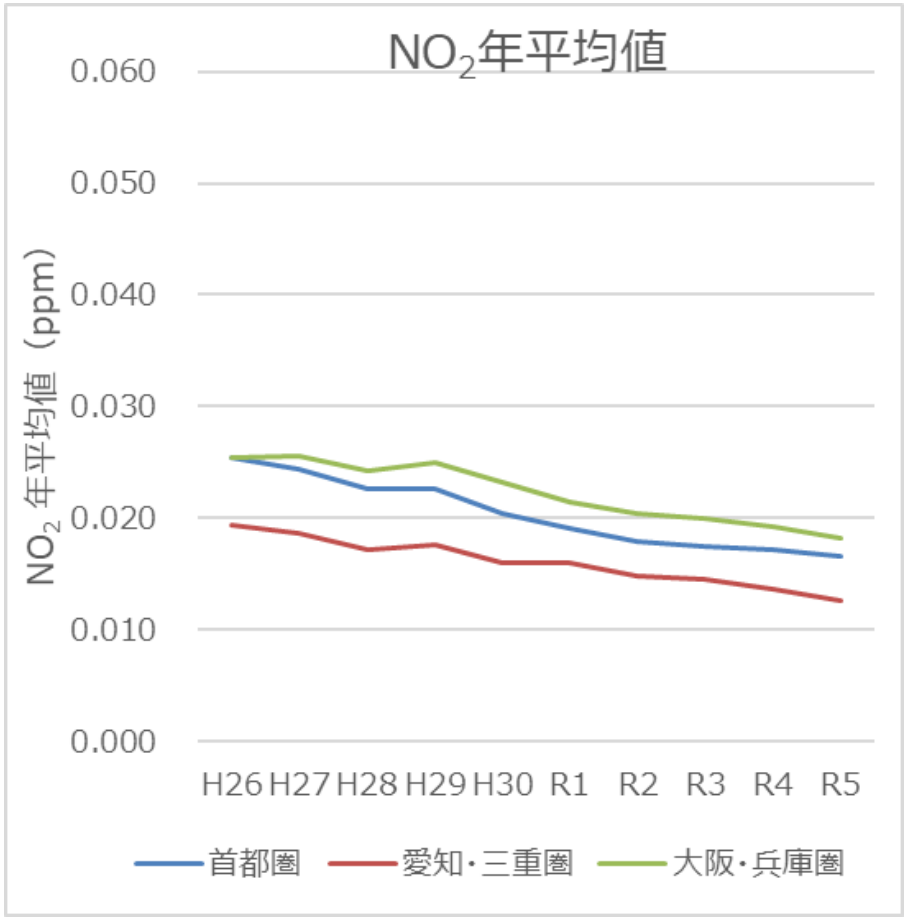


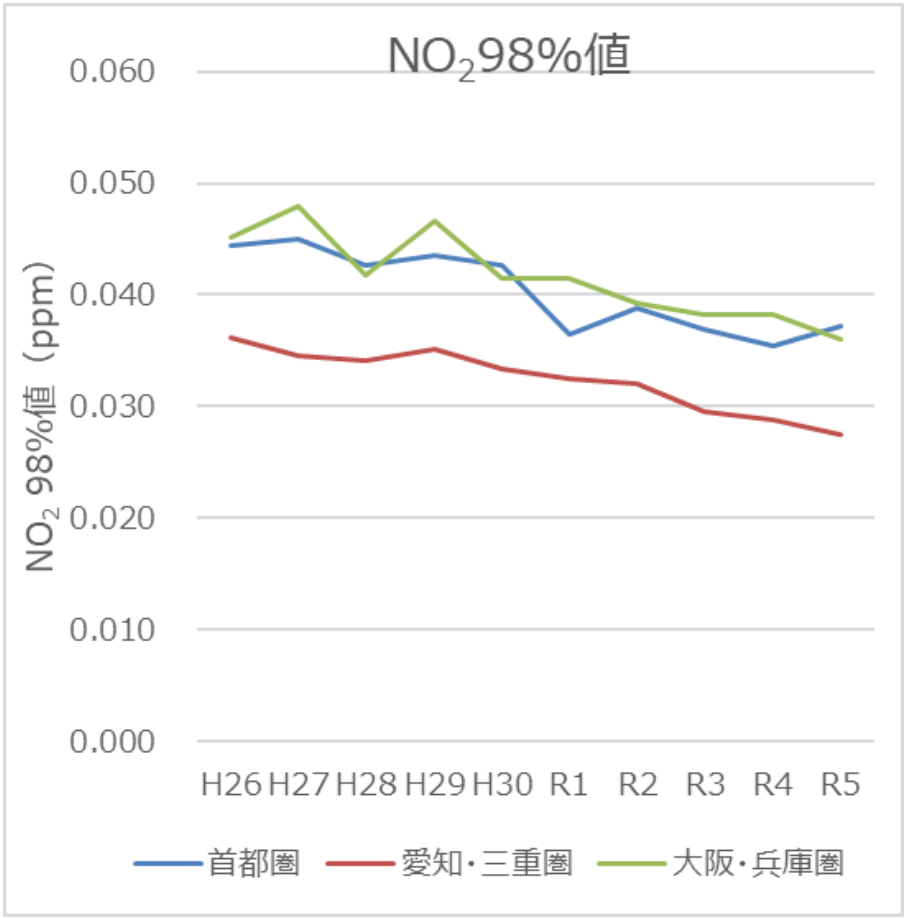


NO2 年平均値、NO2 98%値の推移（平成26年度～令和5年度）
（大気汚染防止法に基づかない測定局）

環境省

■ 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、NO_2年平均値、 $NO_2$98%値は減少傾向にある。





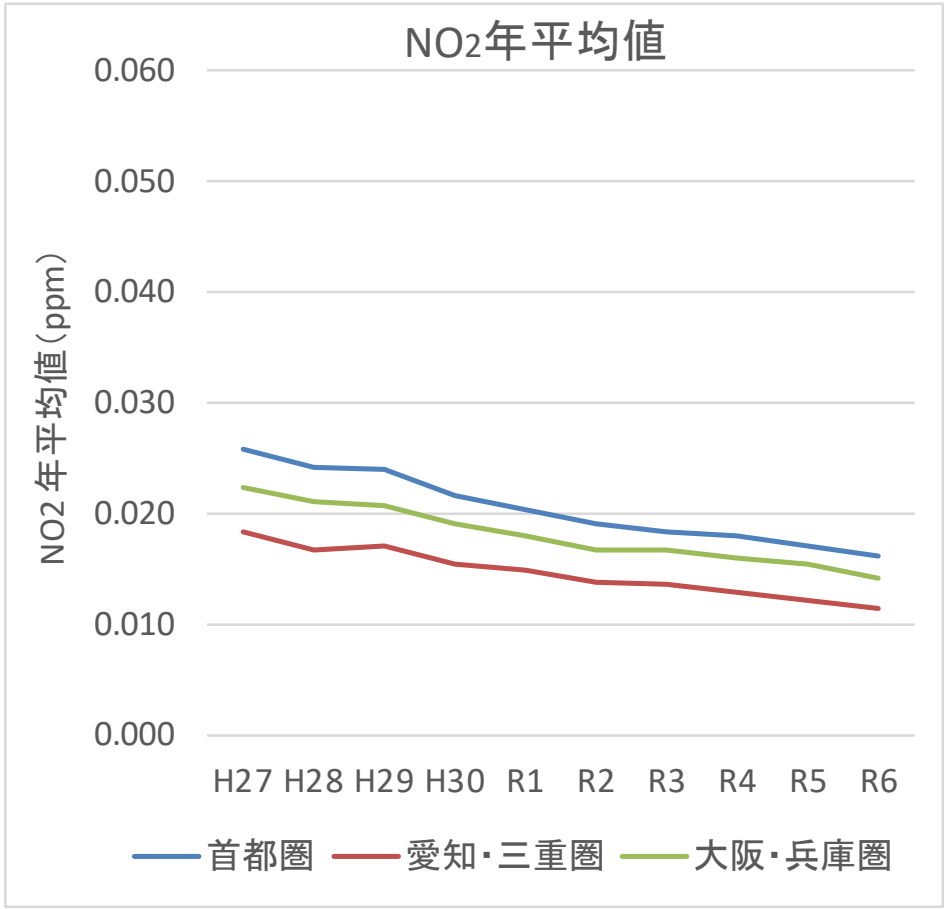
※公定法：NO_2にあっては昭和53年環境庁告示第38号、SPMにあっては昭和48年環境庁告示第25号に基づく測定法をいい、具体的な方法は「環境大気常時監視マニュアル（第6版）」（環境省水・大気環境局）に規定されている。

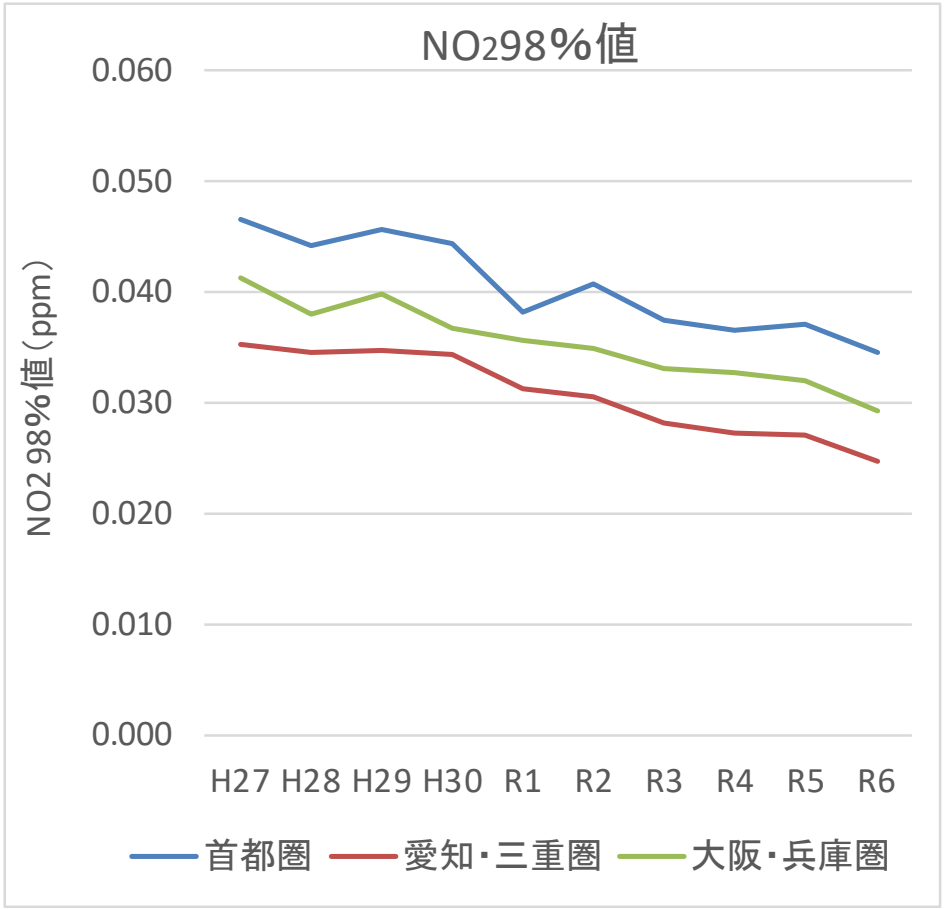
NO_2 年平均値、NO_2 98%値の推移（平成27年度～令和6年度）
（大気汚染防止法に基づかない測定局）

追加

環境省

- 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、NO_2年平均値、 $NO_2$98%値は減少傾向にある。
- なお、平成27年度～令和６年度については、昨年度より測定局数を増やして評価を行っている。





※公定法：NO_2にあっては昭和53年環境庁告示第38号、SPMにあっては昭和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（令和３年度～令和５年度まで）
（常時監視測定局）

環境省

- 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NO_2 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

(ppm)

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（令和４年度～令和６年度まで）（常時監視測定局）

追加

環境省

- 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4年度～令和6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4年度～令和6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NO_2 98%値の平均値も0.055ppm以下であった 。

至近3年度（R4～R6）の平均値が0.055ppm以下

(ppm)

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	R4-R6
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	0.040
	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	0.033
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	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	0.049
	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	0.044
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	0.044
	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	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	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	0.036
	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	0.031
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	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	0.039
	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	0.035
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	0.030

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（令和３年度～令和５年度まで）
（大気汚染防止法に基づかない測定局）

環境省

- 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$NO_2$98%値の平均値は、大井中央陸橋下交差点を除いて0.055ppm以下であった。
- また、大井中央陸橋下交差点を除く全ての測定局（58局）における、至近3年度（令和3年度～令和5年度）の$NO_2$98%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

(ppm)

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。

NO2 98%値の3年移動平均（令和４年度～令和６年度まで）
（大気汚染防止法に基づかない測定局）

追加

環境省

- 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4年度～令和6年度）の$NO_2$98%値の平均値は、全ての測定局において0.055ppm以下であった。
- また、全ての測定局（114局）における、至近3年度（令和4年度～令和6年度）の$NO_2$98%値の平均値は、0.055ppm以下であった。
- なお、大井中央陸橋下交差点の令和７年度の測定値（速報値）を確認したところ0.052ppmであり、至近3年度（令和５年度～令和７年度）の$NO_2$98%値の平均値は0.054ppmであった。

全ての測定局において、0.055ppm以下

(ppm)

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	R4-R6
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	0.055*
		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	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*	0.042
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	0.034
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	0.041

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。

(ppm)

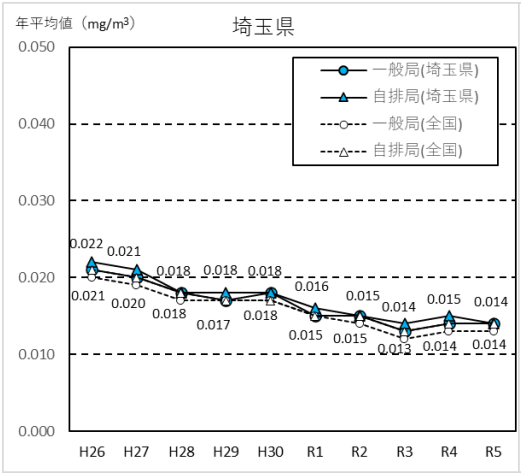
都府県	所管機関	測定局	R2	R3	R4	R5	R6	R7
東京都	市区町村	大井中央陸橋下交差点	0.060	0.060	0.055	0.055	－※	0.052

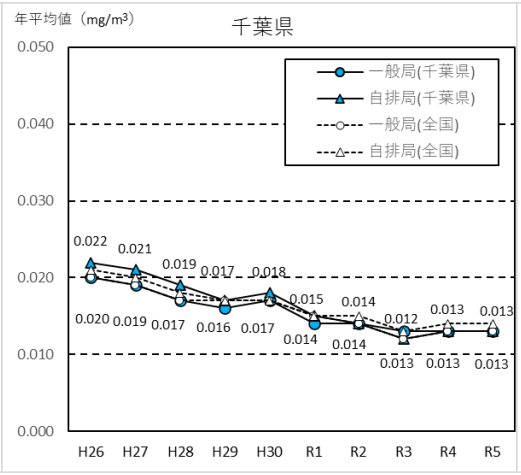
令和2年度以降の大井中央陸橋下交差点における測定データ

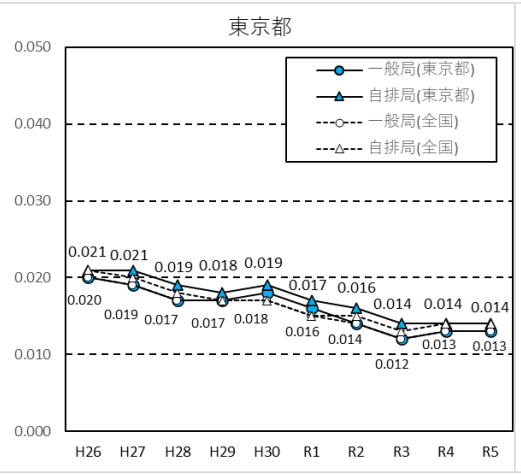
※　有効測定時間数は不足しているものの、測定時間数における$NO_2$98%値の平均値は0.054ppmであった。

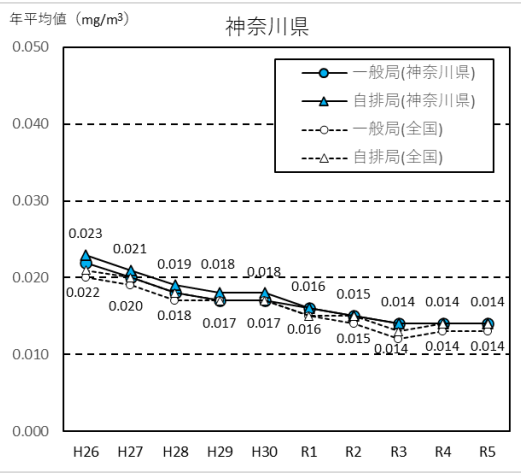
SPM年平均値の推移（平成26年度～令和５年度）

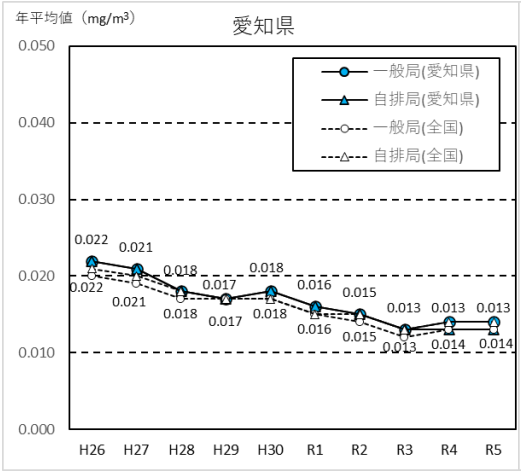
■ 対策地域内における一般局・自排局のSPM年平均値はゆるやかな減少傾向にある。

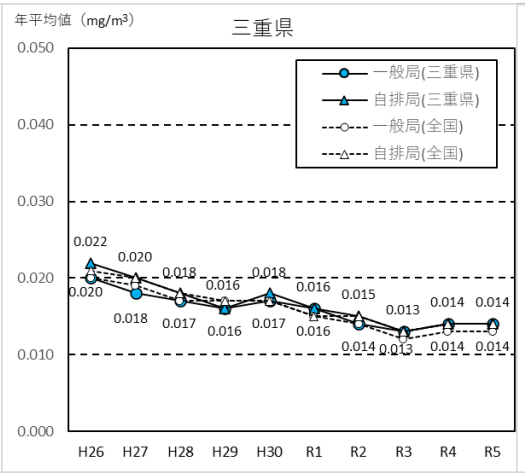


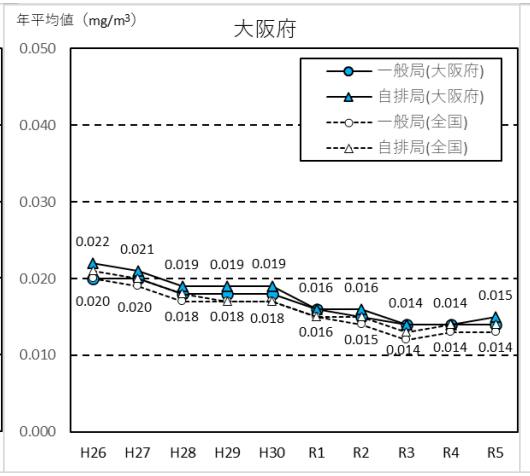


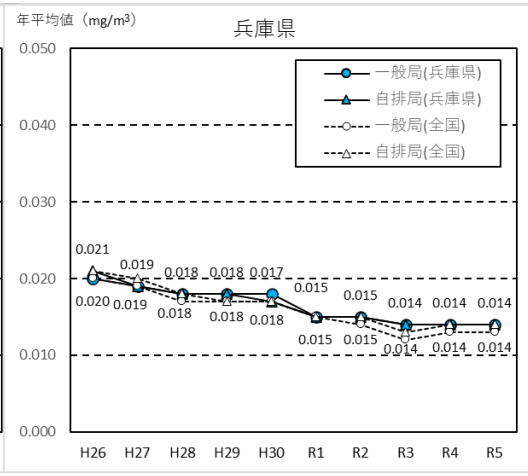












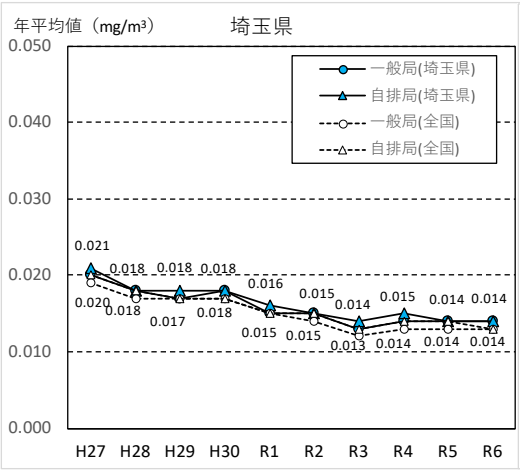
※図中の値は、一般局及び自排局における年平均値を示す。

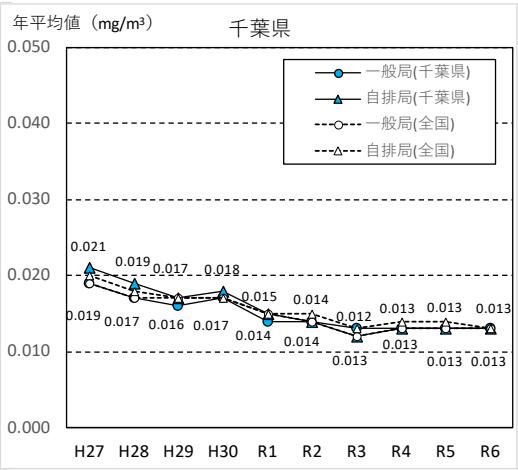
SPM年平均値の推移（平成２７年度～令和６年度）

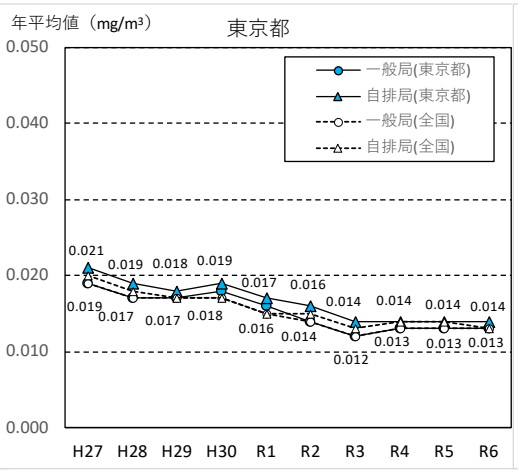
追加

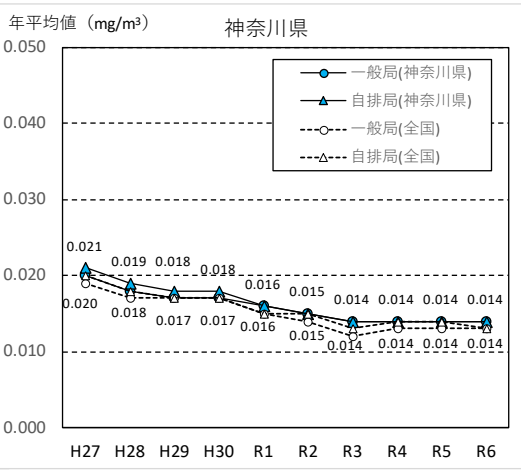
環境省

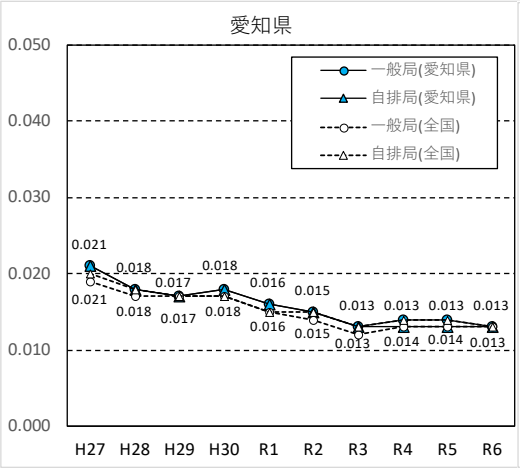
■ 対策地域内における一般局・自排局のSPM年平均値はゆるやかな減少傾向にある。

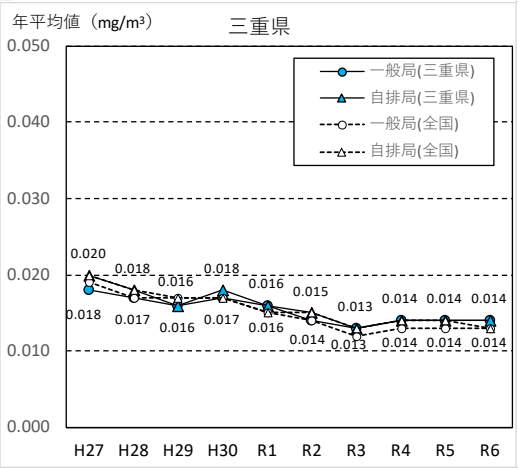


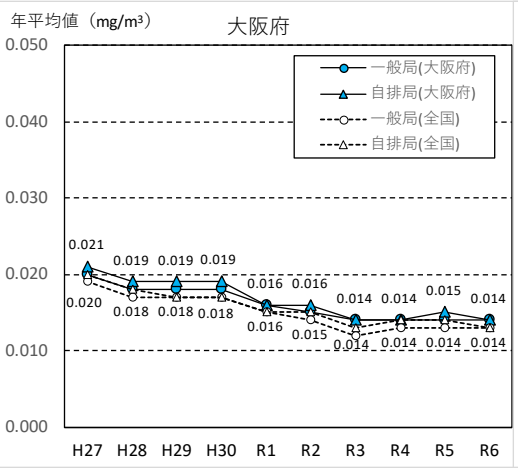


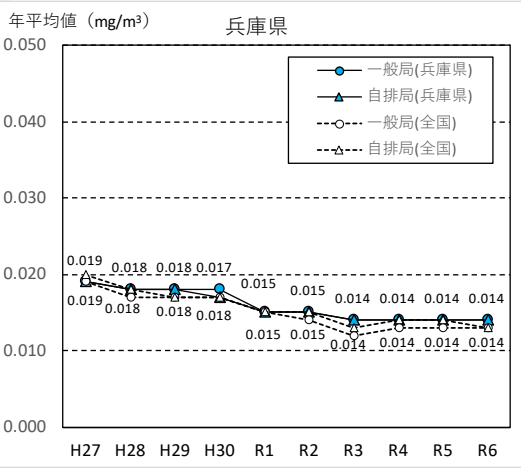








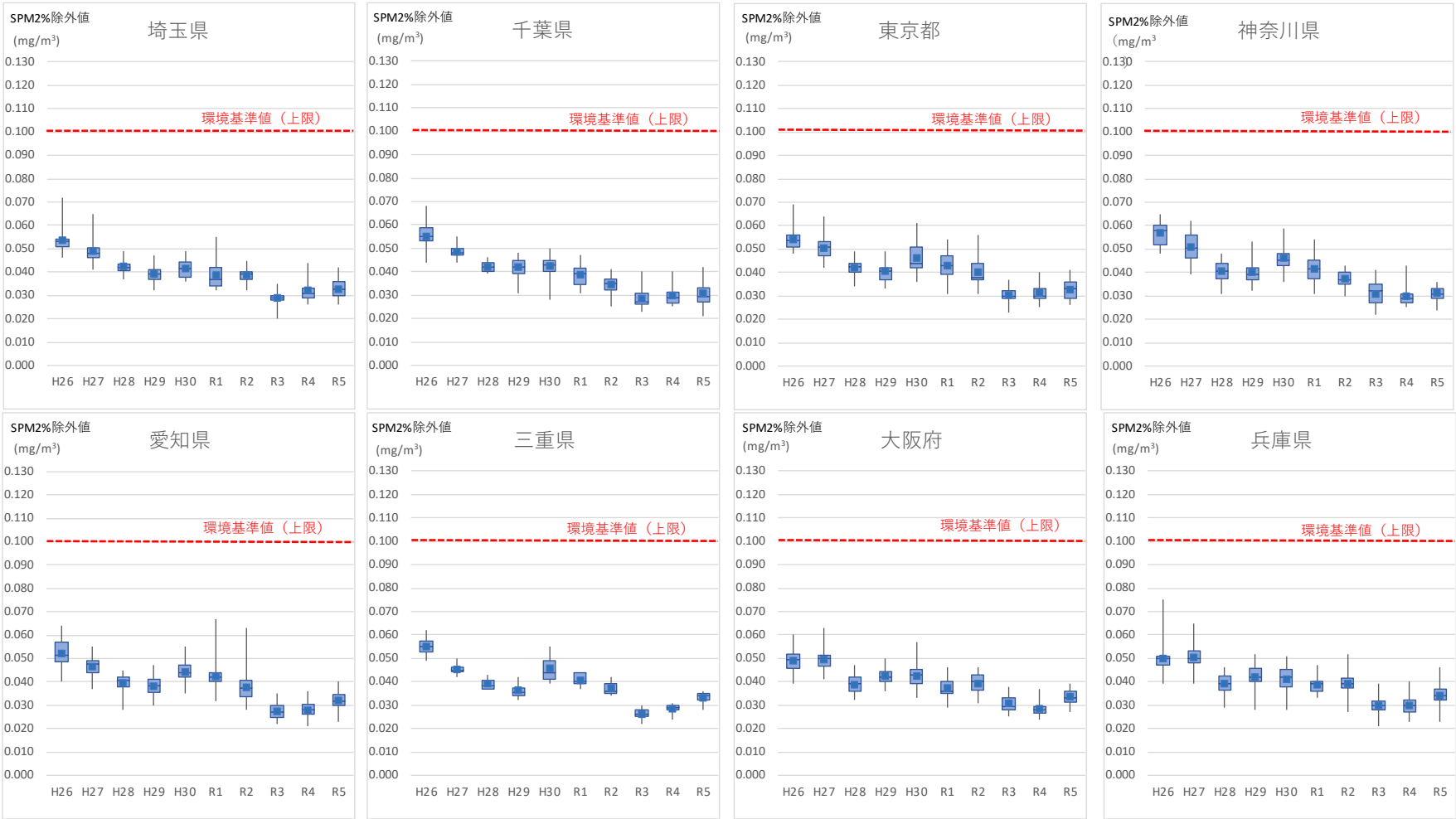


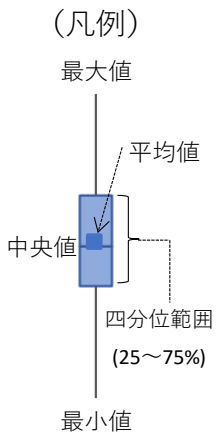


※図中の値は、一般局及び自排局における年平均値を示す。

SPM2%除外値の推移（平成26年度～令和５年度）

■ 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。



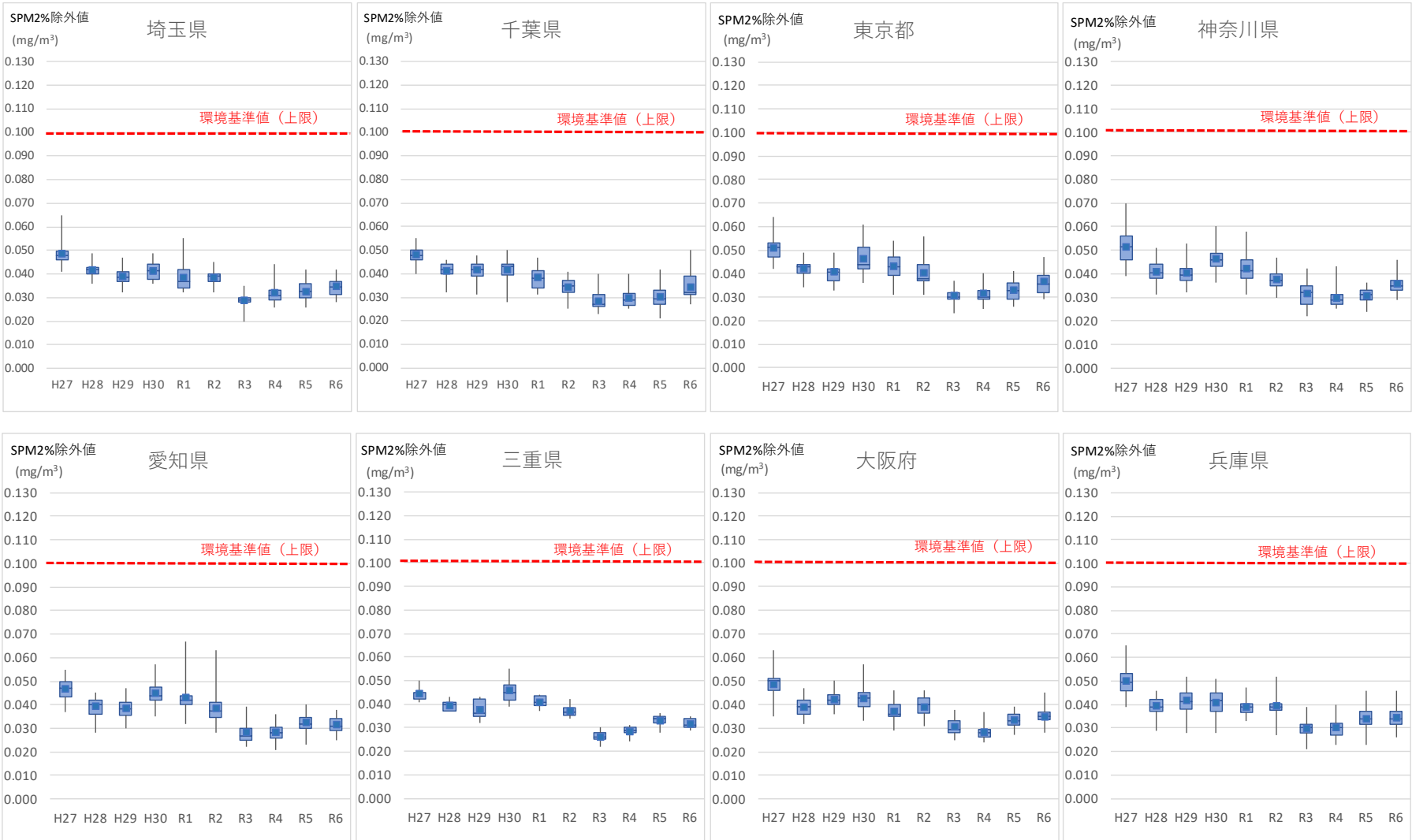


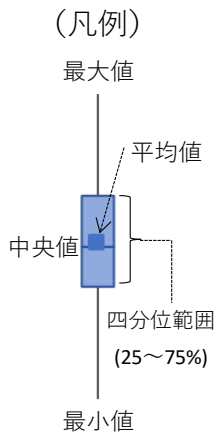
SPM2%除外値の推移（平成２７年度～令和６年度）

追加

環境省

■ 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。

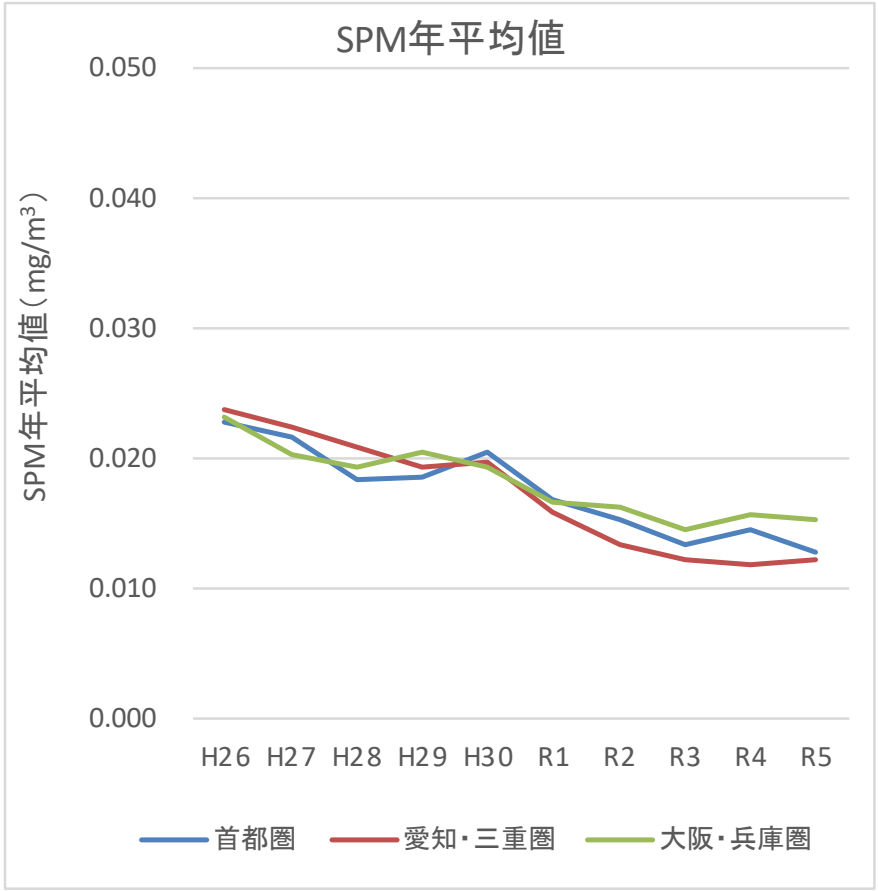


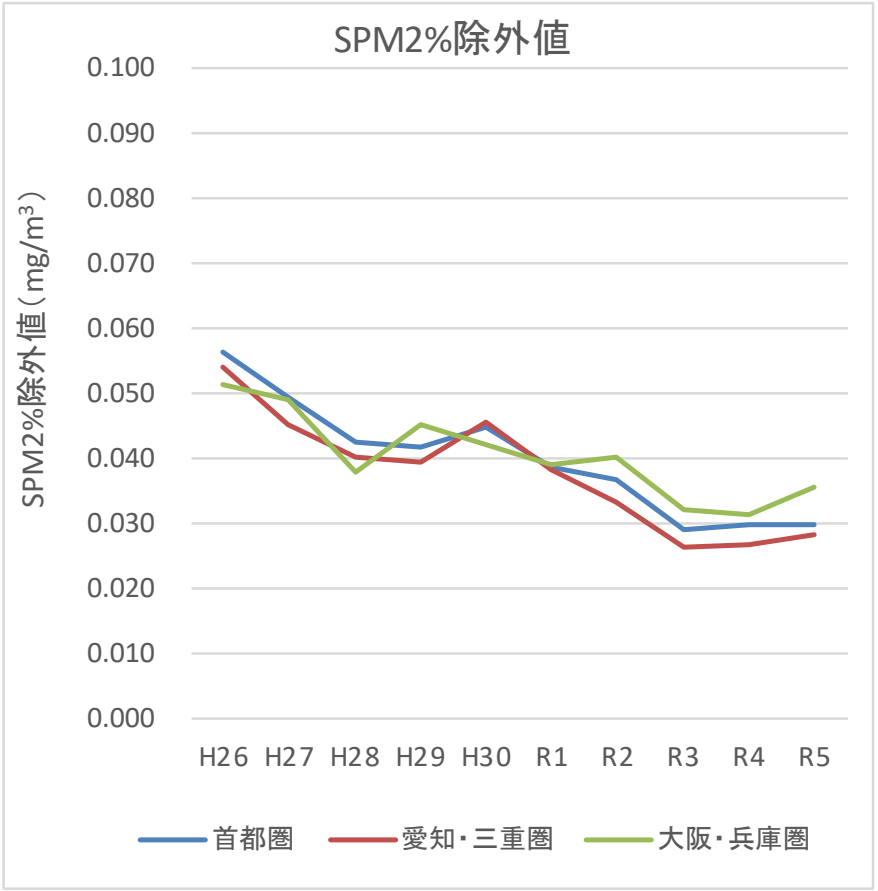


SPM 年平均値、SPM2%除外値の推移（平成26年度～令和5年度）
（大気汚染防止法に基づかない測定局）

環境省

■ 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。





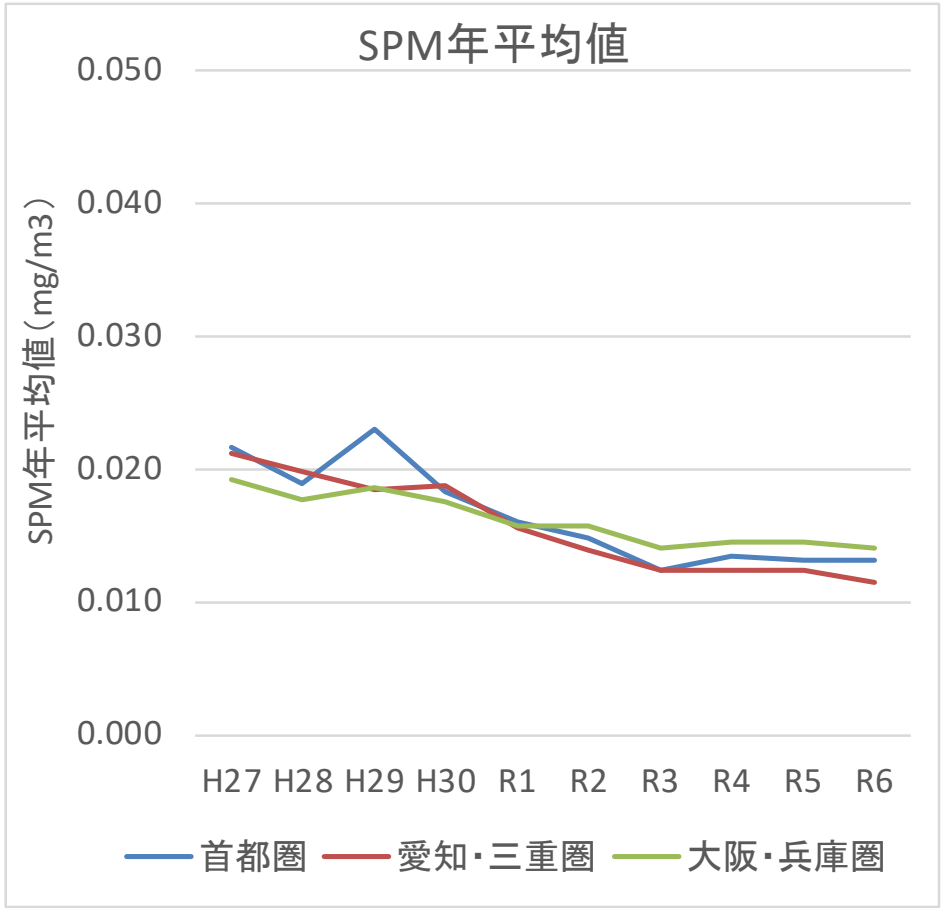
※公定法：NO_2にあっては昭和53年環境庁告示第38号、SPMにあっては昭和48年環境庁告示第25号に基づく測定法をいい、具体的な方法は「環境大気常時監視マニュアル（第6版）」（環境省水・大気環境局）に規定されている。

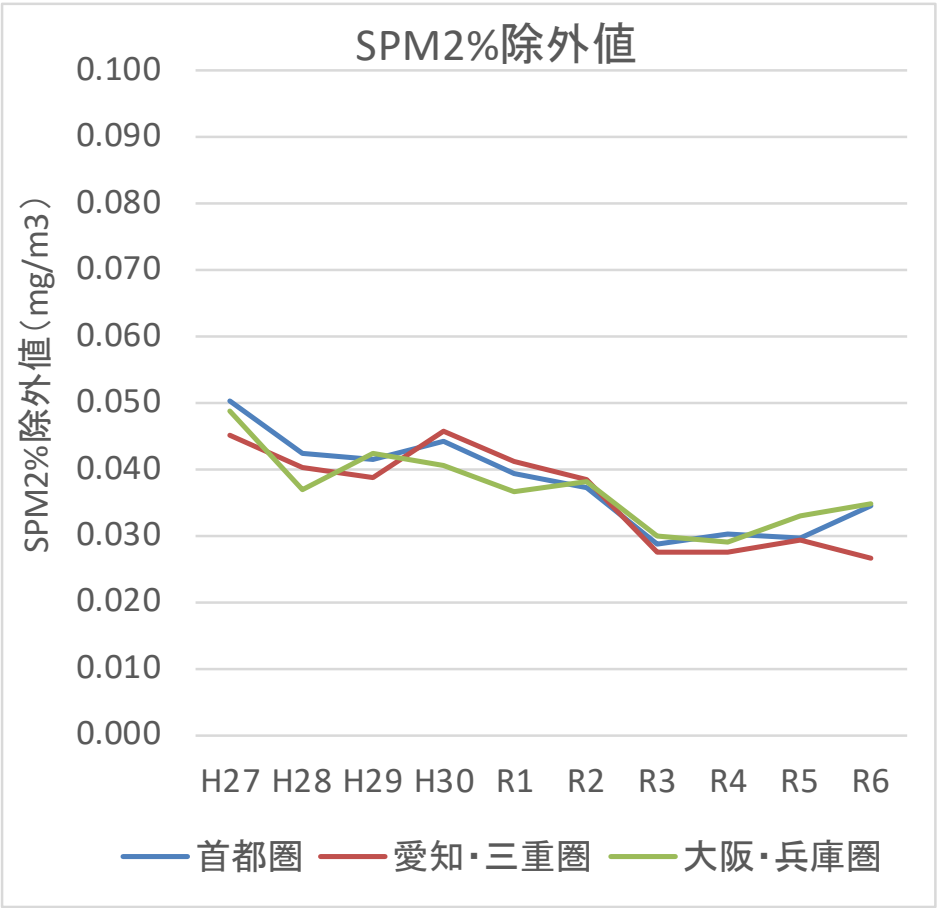
SPM 年平均値、SPM2%除外値の推移（平成27年度～令和６年度）
（大気汚染防止法に基づかない測定局）

追加

環境省

- 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。
- なお、平成27年度～令和６年度については、昨年度より測定局数を増やして評価を行っている。





※公定法：NO_2にあっては昭和53年環境庁告示第38号、SPMにあっては昭和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（令和3年度～令和5年度）
（常時監視測定局）

環境省

- 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/m^{3}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/m^{3}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/m^{3}以下であった 。

至近3年度（R3～R5）の平均値は0.080mg/m^{3}以下

(mg/m^3)

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%除外値が高濃度の測定局における3年移動平均値

SPM2%除外値の3年移動平均（令和4年度～令和6年度）（常時監視測定局）

追加

環境省

- 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/m^{3}以下であり、全ての測定局（574局）において、至近3年度（令和4年度～令和6年度）のSPM2%除外値の平均値は0.080mg/m^{3}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/m^{3}以下であった 。

至近3年度（R4～R6）の平均値は0.080mg/m^{3}以下

(mg/m^3)

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	R4-R6
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	0.029
	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	0.026
	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	0.037
	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	0.031
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	0.029
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	0.034
	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	0.036
	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	0.030
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	0.027	0.028
	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	0.030
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	0.038
	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	0.040
	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	0.029
	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	0.044

SPM2%除外値が高濃度の測定局における3年移動平均値

SPM２%除外値の３年移動平均（令和３年度～令和５年度）
（大気汚染防止法に基づかない測定局）

環境省

- 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/m^{3}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/m^{3}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/m^{3}であった。

至近3年度（R3～R5）の平均値は
0.080mg/m^{3}以下

(mg/m^3)

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/m^{3}を超過したことがある測定局）

SPM2%除外値の3年移動平均（令和４年度～令和６年度）
（大気汚染防止法に基づかない測定局）

追加

環境省

- 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/m^{3}以下であり、全ての測定局（107局）において、至近3年度（令和4年度～令和6年度）の平均値は0.080mg/m^{3}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/m^{3}であった。

至近3年度（R4～R6）の平均値は
0.080mg/m^{3}以下

(mg/m^3)

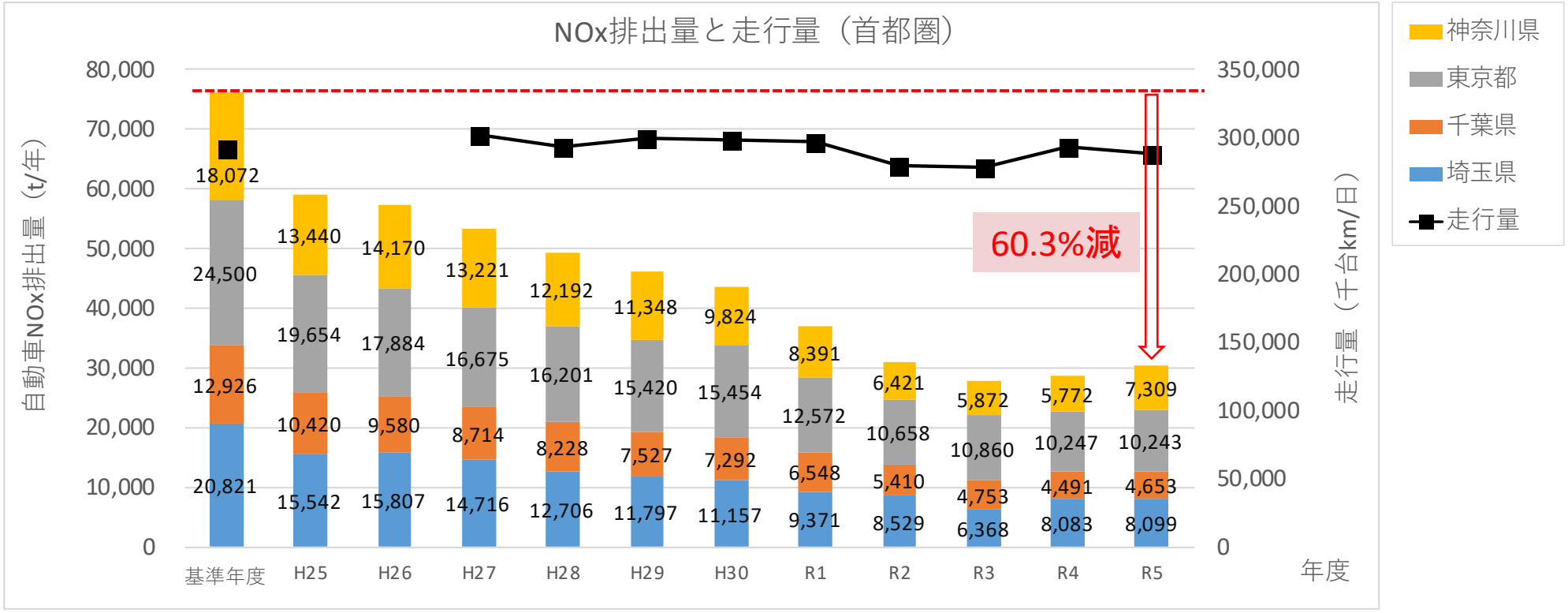
都府県	測定局	H23-H25	H24-H26	H25-H27	H26-H28	H27-H29	H28-H30	H29-R1	H30-R2	R1-R3	R2-R4	R3-R5	R4-R6
東京都	東六郷	0.063	0.064	0.066	0.055	0.052	0.049	0.048	0.043	0.039	0.035	0.034	0.035
	東矢口	0.073	0.070	0.070	0.056	0.047	0.041	0.040	0.039	0.034	0.033	0.032	0.035

【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/m^{3}を超過したことがある測定局）

NOx排出量（首都圏）（令和５年度）

- 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

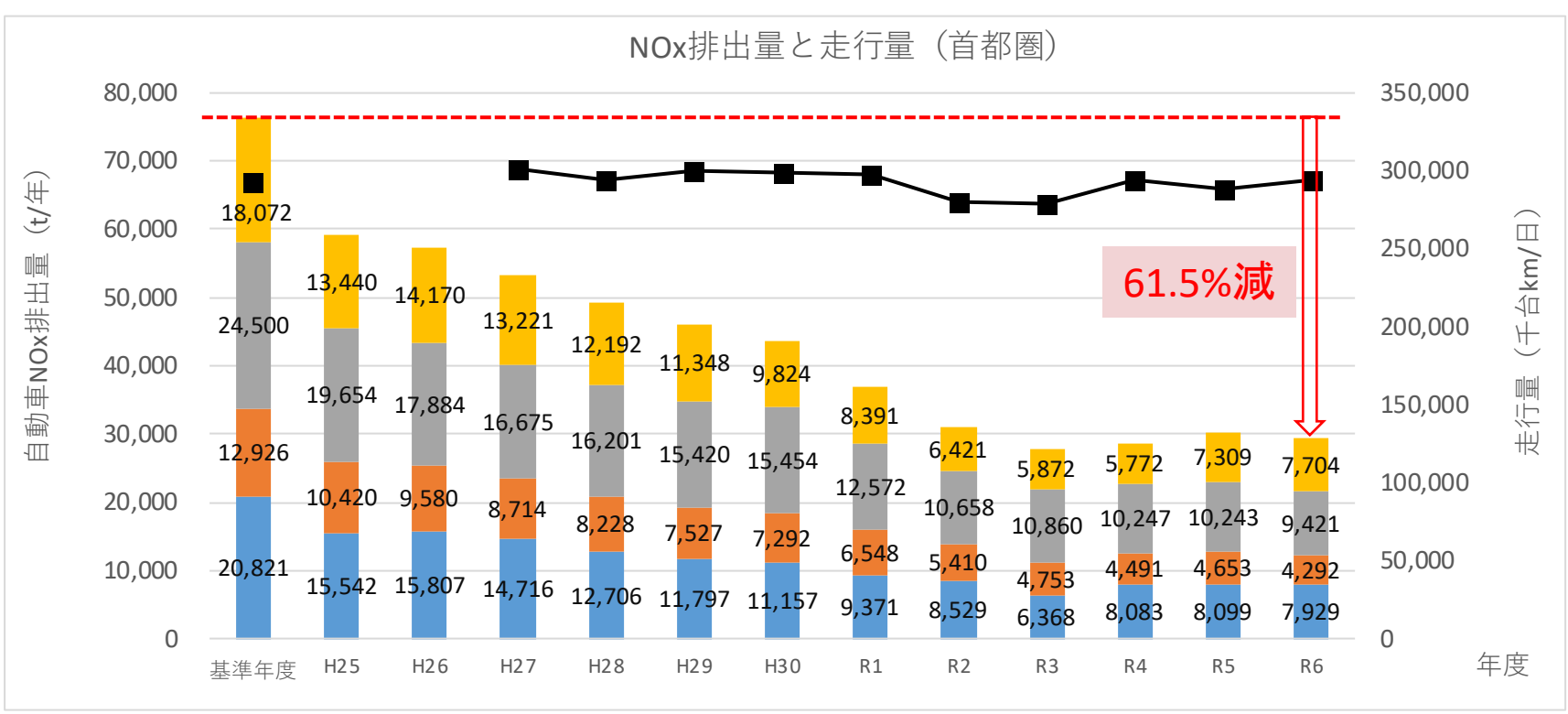
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量

NOx排出量（首都圏）（令和６年度）

追加

環境省

- 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６年度のNOx排出量は基準年度※から61.5%減少した。

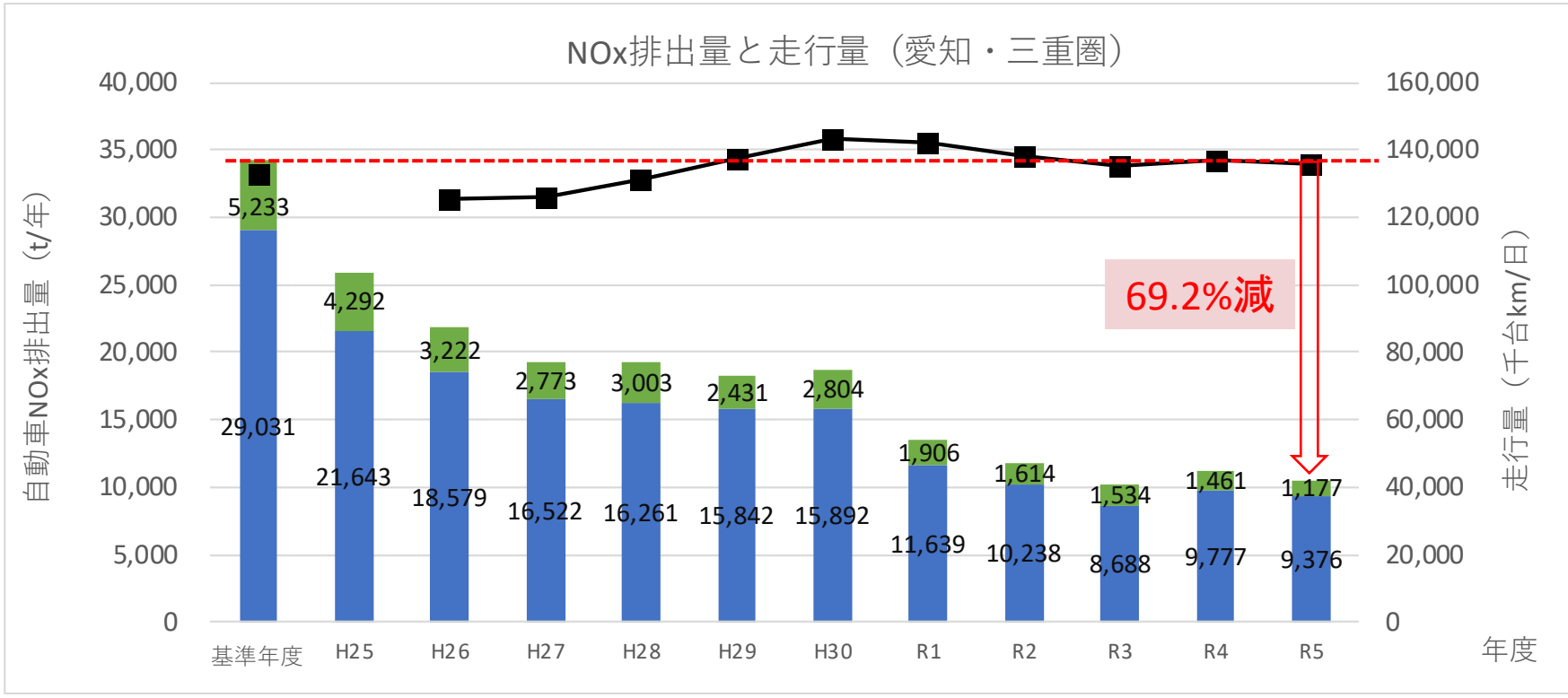


※基準年度：東京都は平成22年度、その他は平成21年度

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

NOx排出量（愛知・三重圏）（令和５年度）

■ 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

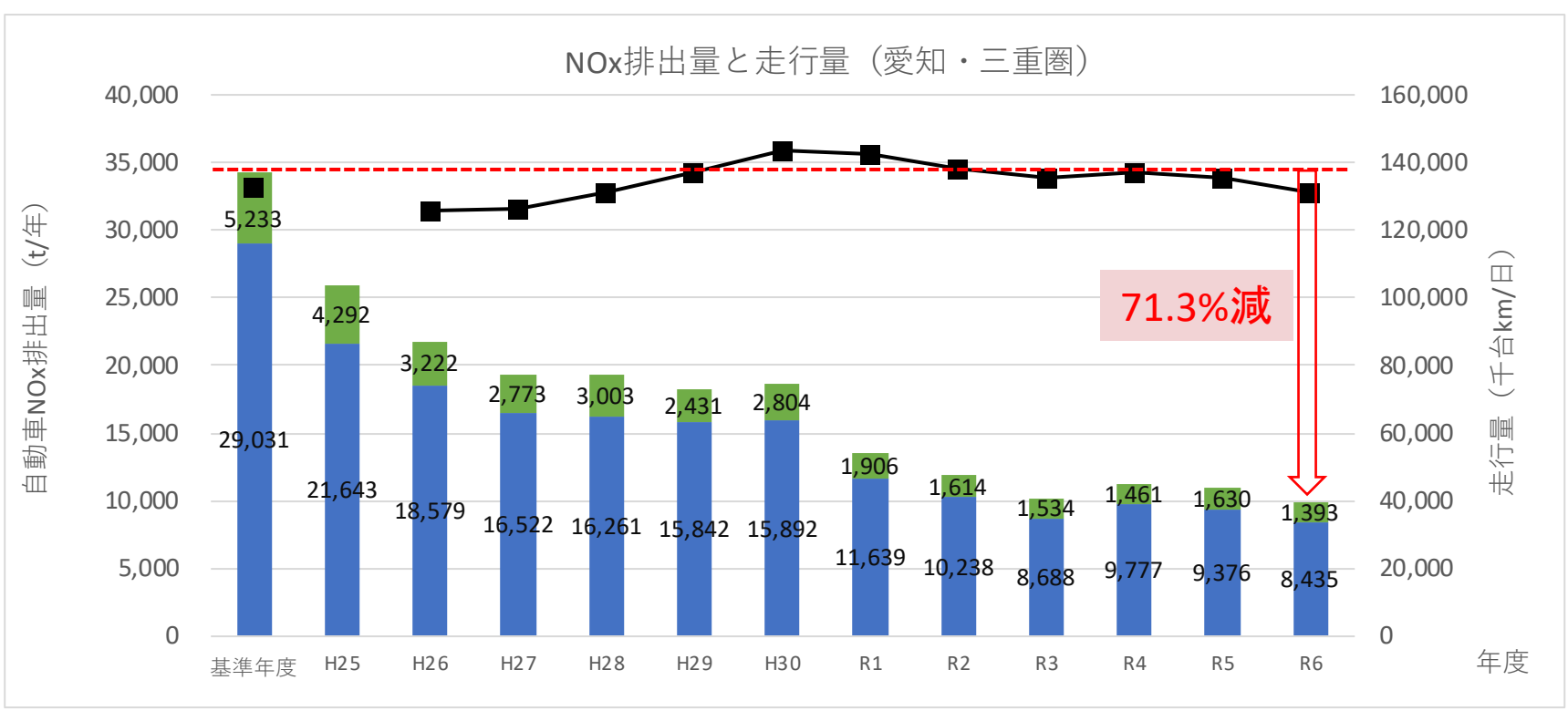
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量

NOx排出量（愛知・三重圏）（令和６年度）

追加

環境省

- 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６年度のNOx排出量は基準年度※から71.3%減少した。



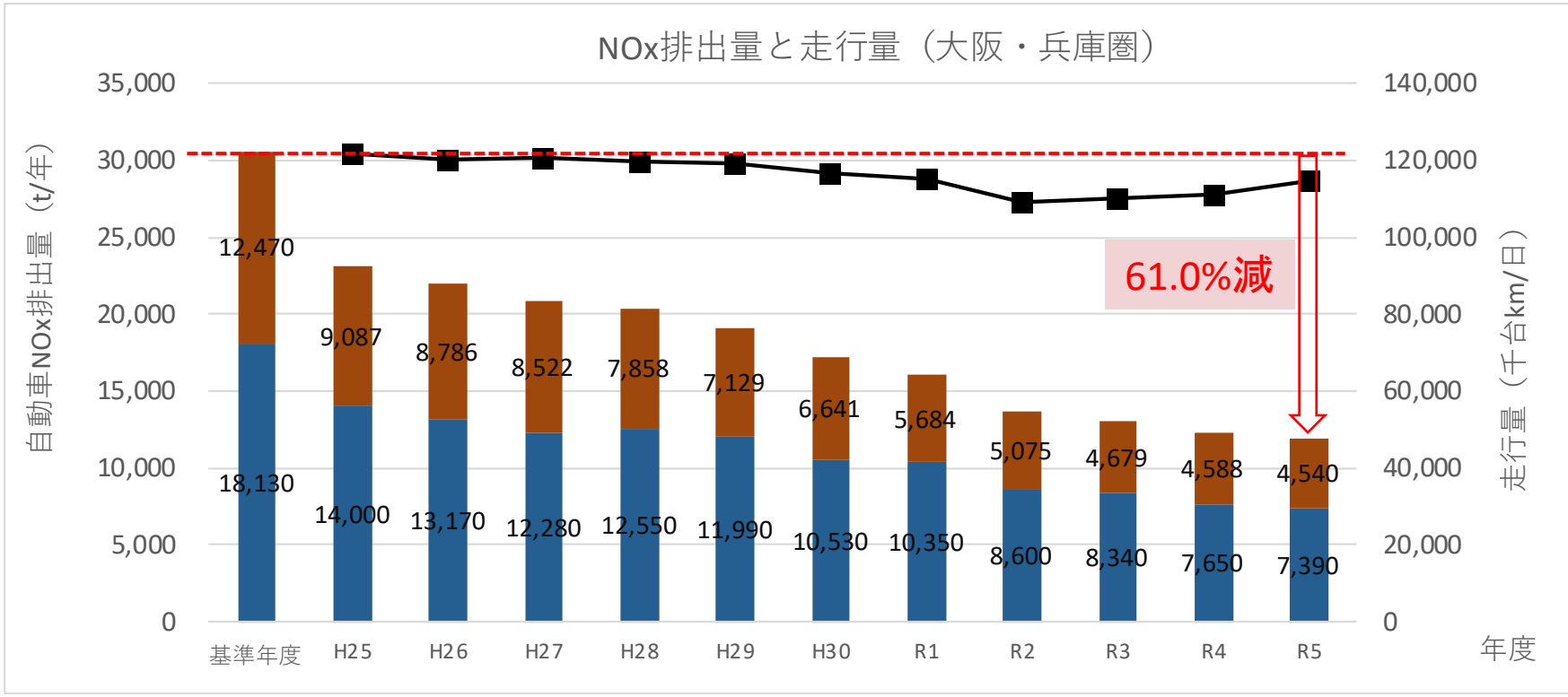
※基準年度：愛知県、三重県ともに平成21年度

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）（令和５年度）

環境省

- 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

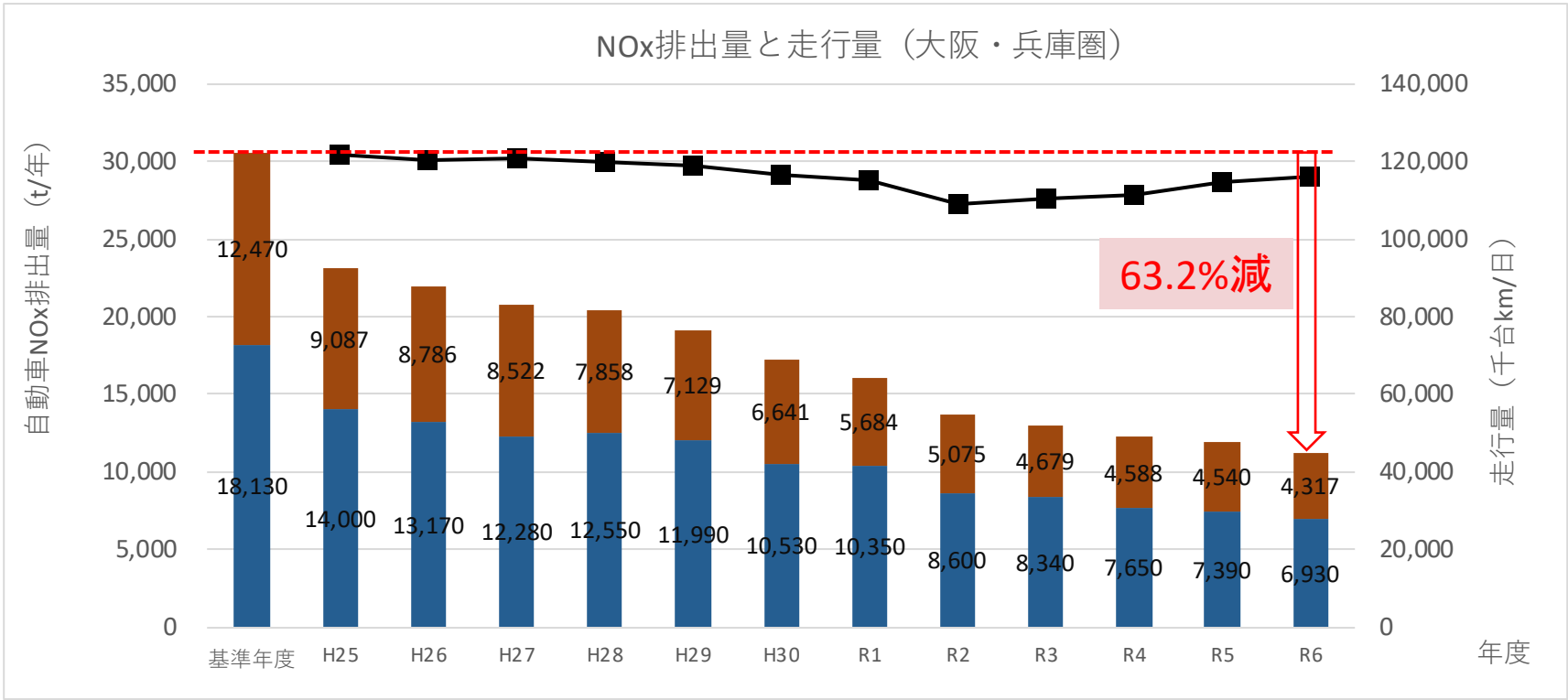
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量
ただし、兵庫県のH25～H26の温度湿度補正と冷機時は同調査では考慮されていない。
そこで、他都府県や他年度と揃えるため、それらを推計し加算した。

NOx排出量（大阪・兵庫圏）（令和６年度）

追加

環境省

- 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６年度のNOx排出量は基準年度※から63.2%減少した。

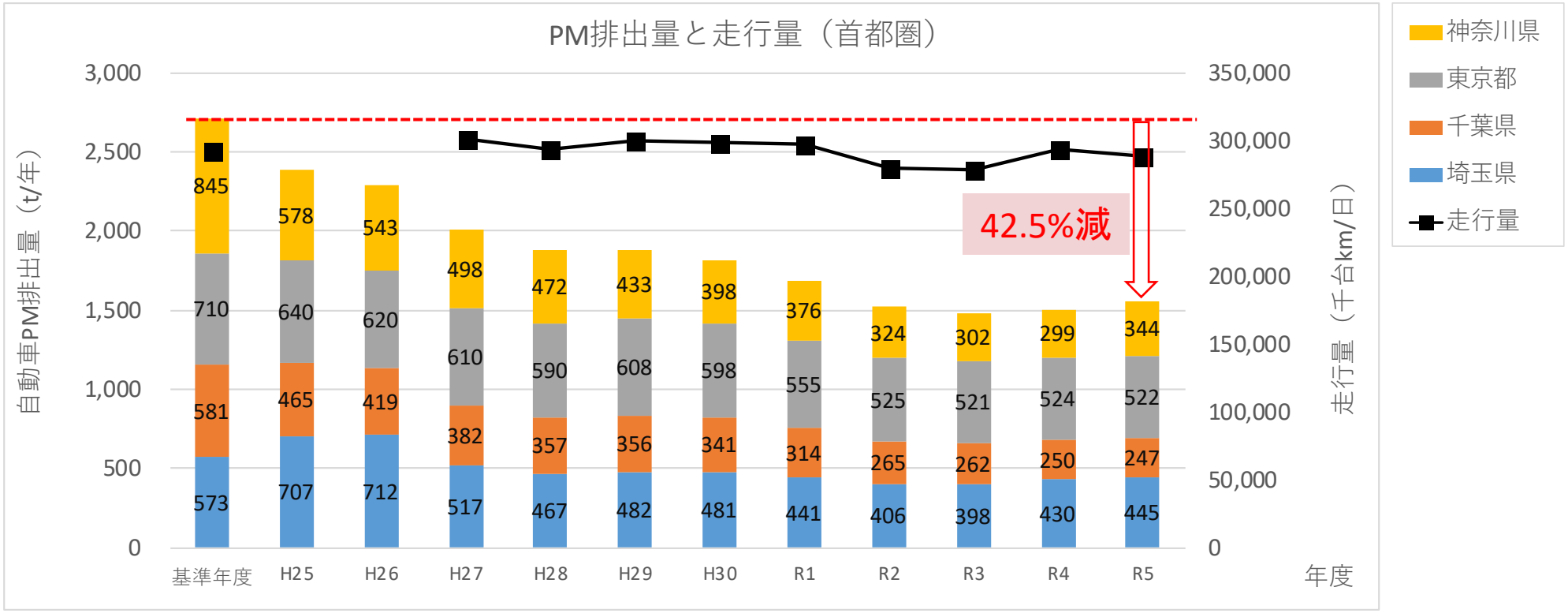


※基準年度：大阪府、兵庫県ともに平成21年度

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）（令和５年度）

■ 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

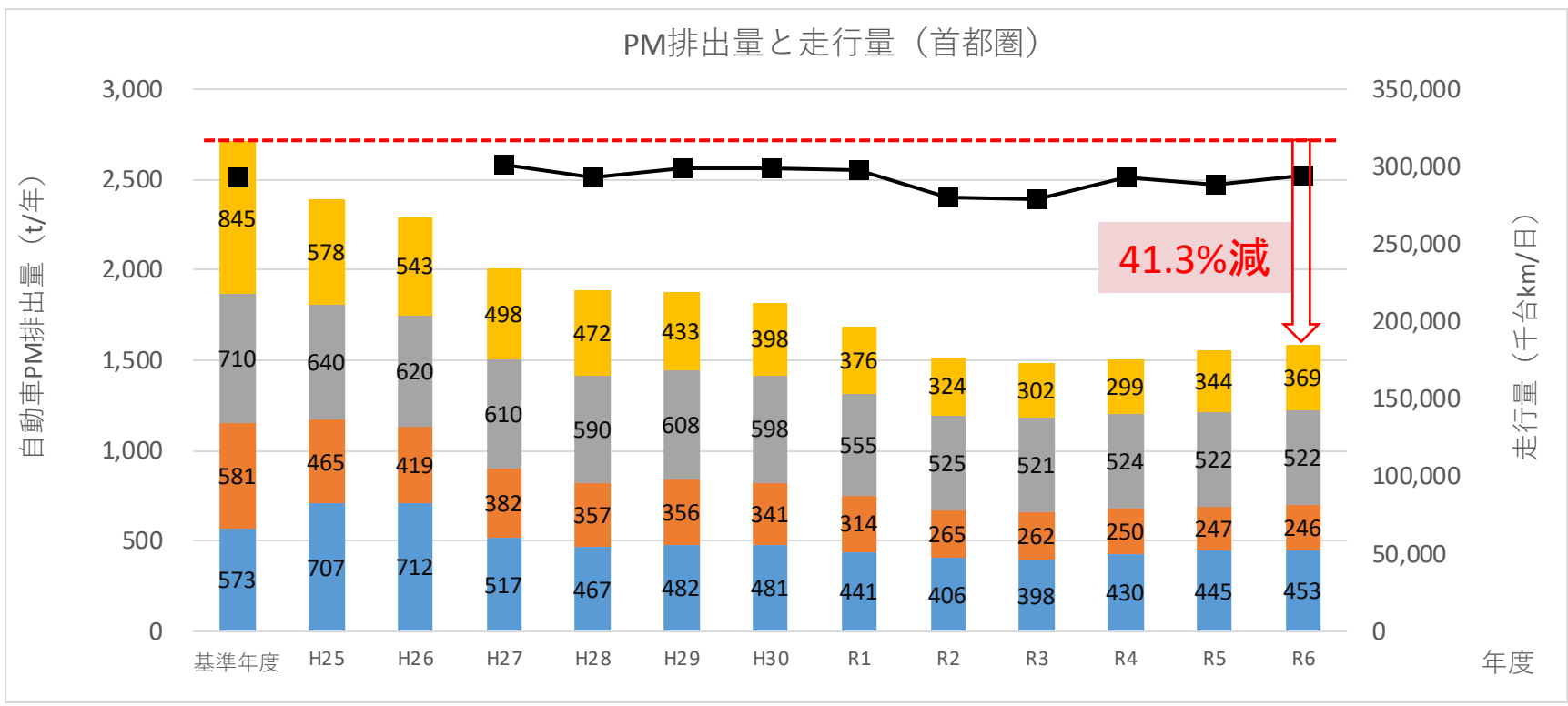
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量
埼玉県のH25～H26のタイヤ粉じんは同調査では考慮されていない。
そこで、他都府県や他年度と揃えるため、それらを推計し加算した。

PM排出量（首都圏）（令和６年度）

追加

環境省

- 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６年度のPM排出量は基準年度※から41.3%減少した。

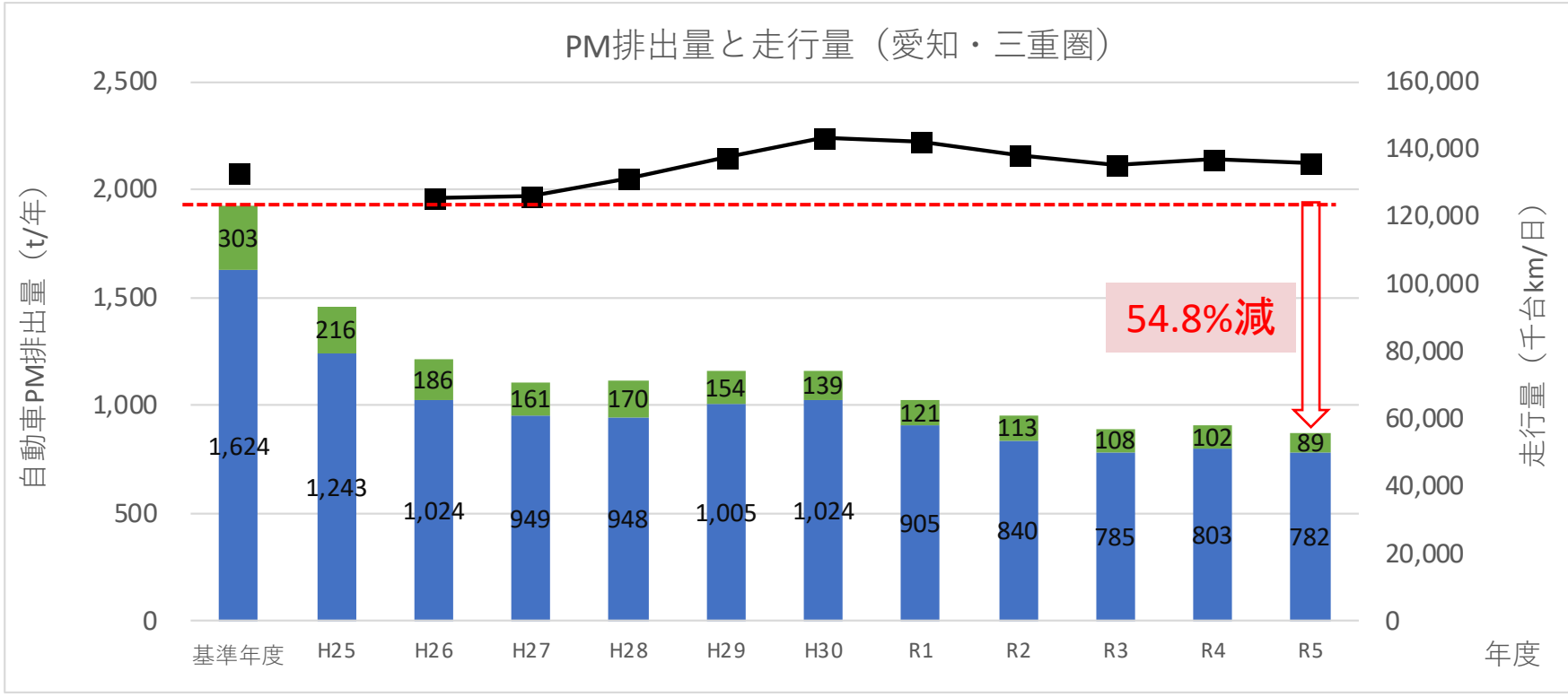


※基準年度：東京都は平成22年度、その他は平成21年度

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
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）（令和５年度）

■ 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

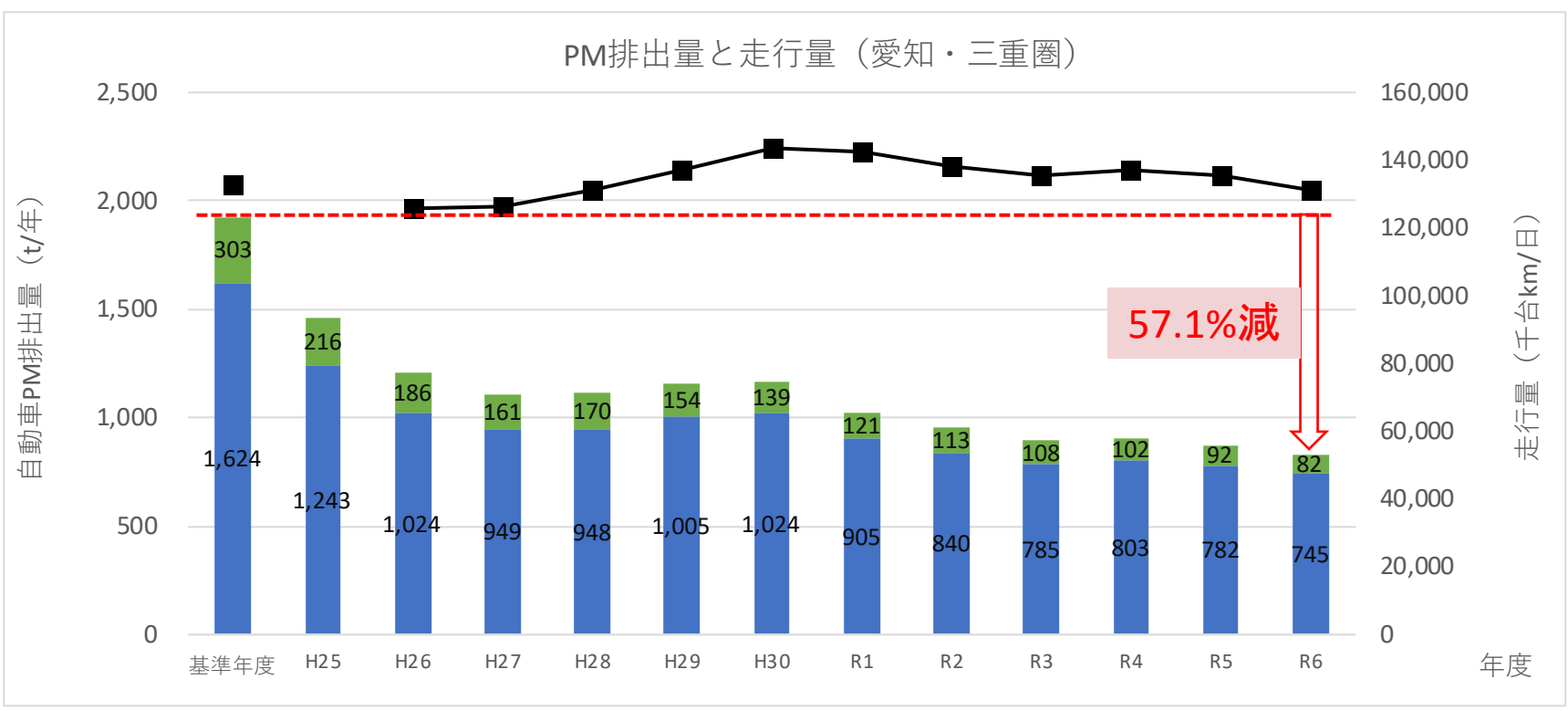
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量

PM排出量（愛知・三重圏）　（令和６年度）

追加

環境省

■ 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６年度のPM排出量は基準年度※から57.1%減少した。



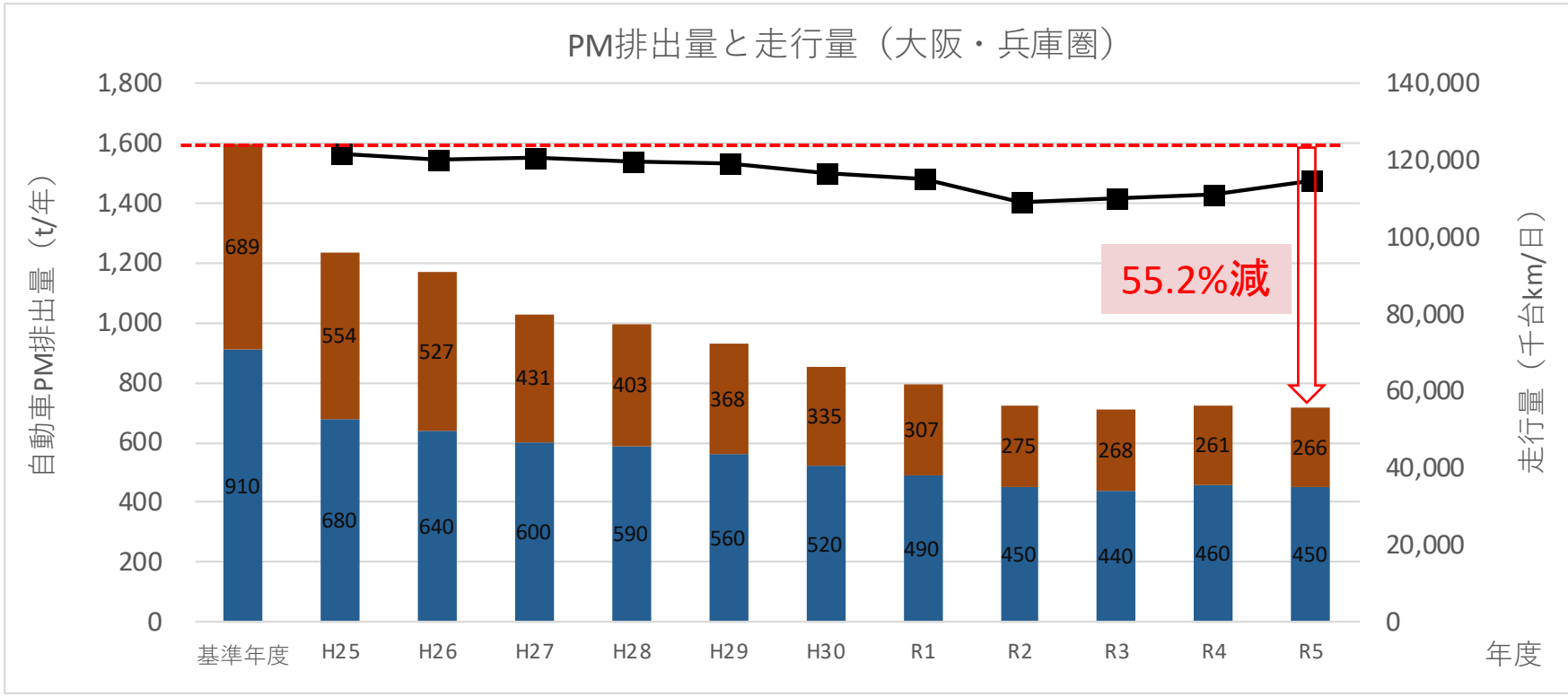
※基準年度：愛知県、三重県ともに平成21年度

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）（令和５年度）

環境省

- 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

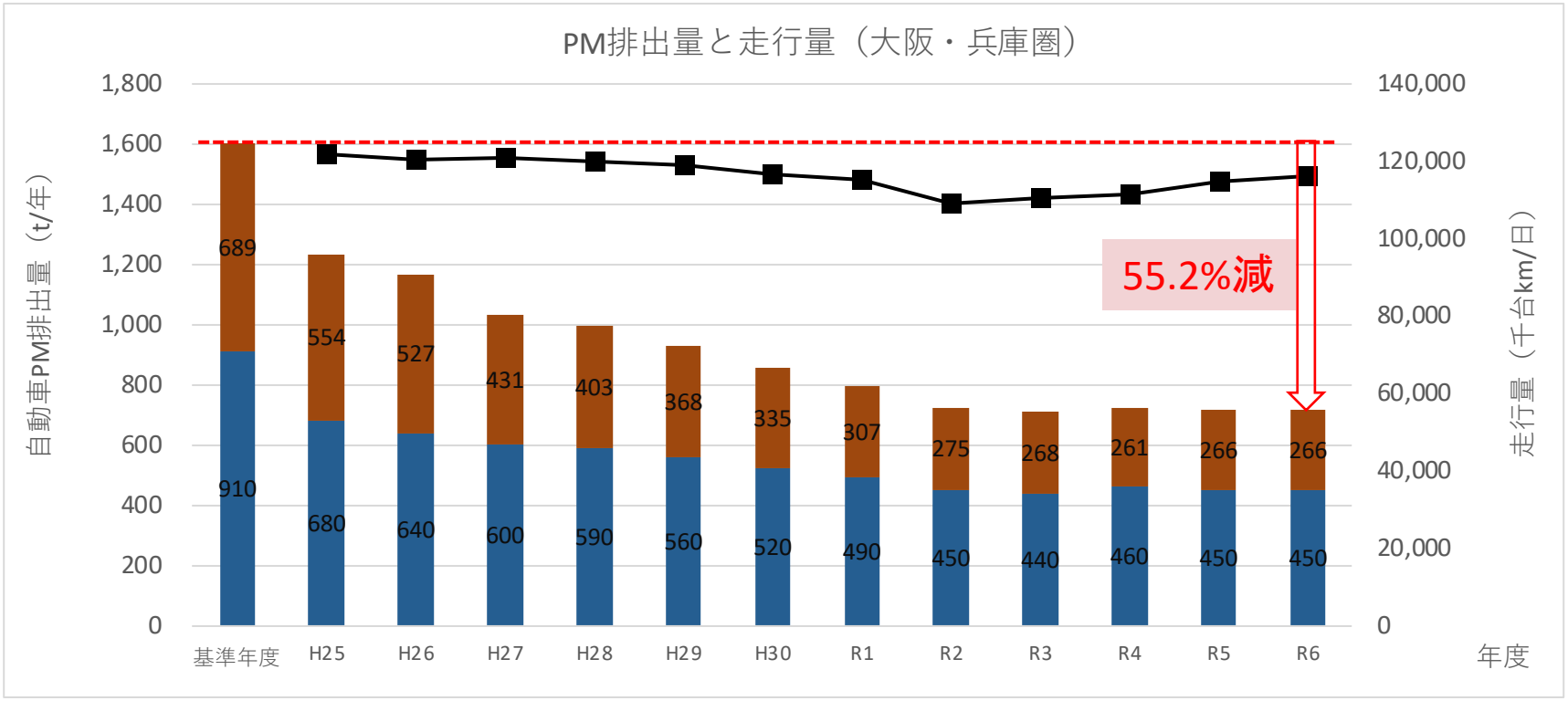
出典：環境省委託業務の総量削減計画進行管理調査（各自治体）において算定した自動車からの排出量
ただし、兵庫県のH25～H26の冷機時は同調査では考慮されていない。
そこで、他都府県や他年度と揃えるため、それらを推計し加算した。

PM排出量（大阪・兵庫圏）（令和６年度）

追加

環境省

■ 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６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。

評価結果のまとめ（令和5年度まで）
（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）

環境省

（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

■ NO_2

	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NOx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NOx排出量及びPM排出量（自動車NOx・PM法対策地域内）は低減傾向にある。

評価結果のまとめ（令和6年度まで）
（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）

追加

環境省

（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

■ NO_2

	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$98%値の3年移動平均	至近3年度（令和4年度～令和6年度）の$NO_2$98%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（0.055ppm以下）である。

■ 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4年度～令和6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NOx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NOx排出量及びPM排出量（自動車NOx・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

面的評価の方法

■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（$NO_2$98%値は0.06ppm、SPM2%除外値は0.10mg/m^3）に適合するかどうかで判定する。

面的評価とは

出典：「答申」参考資料・目録１のS30

■ 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う評価を「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）
  - ✓ NO_2：NO_2 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/m^3
- 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

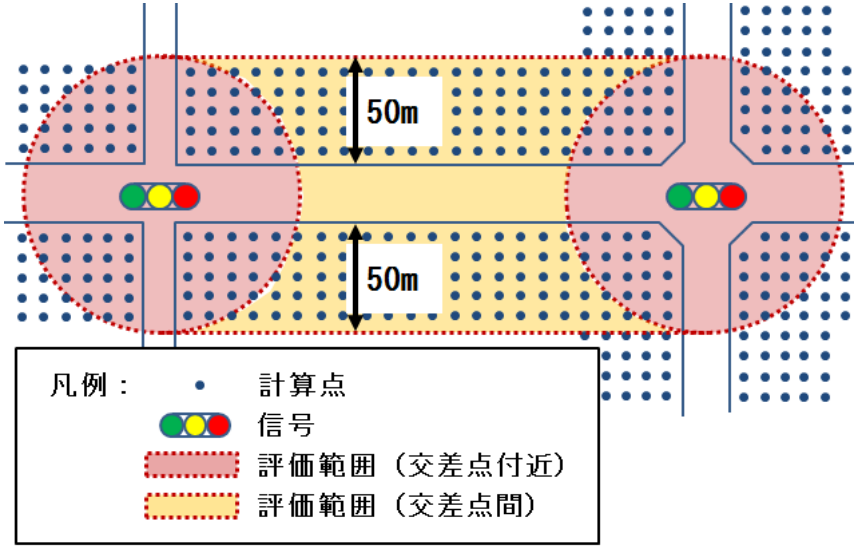
- 幹線道路沿道の「交差点付近」、「交差点間」

【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）

環境省

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の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っ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（令和５年度）

環境省

- 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）
- NO_2、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/m³)	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① - 数値計算の結果（令和６年度） 追加

環境省

- 対策地域内の道路沿道における令和６年度の大気濃度を数値計算した。
- NO_2、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	2,012,383	902,368	1,691,904	1,591,051	3,227,286	353,670	2,109,453	1,284,987
0.041～0.045	41,675	28,273	719,350	166,785	3,338	3,567	74,508	29,792
0.046～0.050	1,519	2,140	15,684	21,367	161	170	2,389	2,110
0.051～0.055	19	4	1,214	641	0	9	71	6
0.056～0.060	0	0	16	3	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	1,893,064	806,025	1,160,302	1,044,001	2,344,525	309,078	1,557,921	1,136,968
0.041～0.050	162,532	126,760	1,267,054	735,846	886,260	48,338	628,500	179,927
0.051～0.060	0	0	812	0	0	0	0	0
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

面的評価の結果② - 実測値の結果（令和５年度）
(測定局での測定･簡易測定)

環境省

■ 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。

● NO_2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、**NO_2、SPMともに、全ての評価範囲において「適合」**であった。

面的評価の結果② - 実測値の結果（令和６年度）
(測定局での測定・簡易測定)

追加

環境省

■ 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６年度データ）は、全地点とも環境基準値以下であった。

● NO_2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	112	112	0	60	60	0	59	59	0
愛知・三重圏	31	31	0	15	15	0	20	20	0
大阪・兵庫圏	57	57	0	29	29	0	34	34	0
計	200	200	0	104	104	0	113	113	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	103	103	0	55	55	0	–	–	–
愛知・三重圏	31	31	0	15	15	0	–	–	–
大阪・兵庫圏	51	51	0	27	27	0	–	–	–
計	185	185	0	97	97	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、**NO_2、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）（令和５年度）

環境省

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	
（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、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	【評価結果】 ・至近10年度（H26～R5）のNO_2年平均値及び$NO_2$98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値は**減少傾向**にある。 ・至近3年度（R2～R5）の$NO_2$98%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。
（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	【評価結果】 ・各都府県において基準年度と比して自動車からのNOx排出量及びPM排出量（自動車NOx・PM法対策地域内）は**低減傾向**にある。

②対策地域全体における面的評価	
数値計算手法及び測定手法を組み合わせて「評価範囲ごとの面的評価」を行う。	【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）を組み合わせて評価した結果、**NO_2、SPMともに、全ての評価範囲において「適合」**であった。

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NO_2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。

対策地域における環境基準確保の評価（まとめ）（令和６年度）

追加

環境省

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	
（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、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	【評価結果】 ・至近10年度（H27～R6）のNO_2年平均値及び$NO_2$98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値は**減少傾向**にある。 ・至近3年度（R4～R6）の$NO_2$98%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。 ・至近3年度（R4～R6）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。
（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	【評価結果】 ・各都府県において基準年度と比して自動車からのNOx排出量及びPM排出量（自動車NOx・PM法対策地域内）は**低減傾向**にある。

②対策地域全体における面的評価	
数値計算手法及び測定手法を組み合わせて「評価範囲ごとの面的評価」を行う。	【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）を組み合わせて評価した結果、**NO_2、SPMともに、全ての評価範囲において「適合」**であった。

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

➢ 8都府県対策地域において、NO_2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。

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NO_2及びSPMの濃度の推計・・・・・・・・・・・・ 90 ページ

（２）対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量の推計・・104ページ

（３）対策地域全体における面的評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・109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（令和５年度、令和６年度）

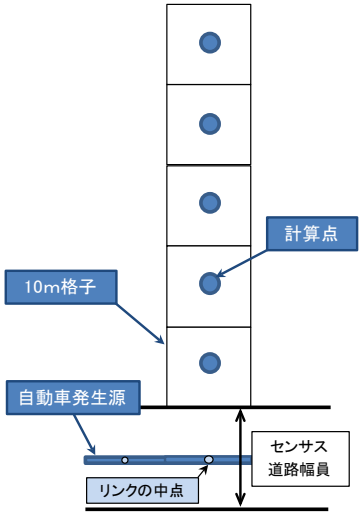
- NOx及びPM排出量算定（発生源別）
- 大気環境濃度予測モデルの構築
  - ✓ 現状年度：令和元年度（2019年度）
- 大気環境濃度予測
  - ✓ 予測地点：常時監視測定局、道路沿道

＜パターン①＞

- ✓ 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）

＜パターン②＞

- ✓ 評価年度：令和6年度（2024年度）　：同上
- ✓ 将来年度：令和11年度（2029年度）：同上

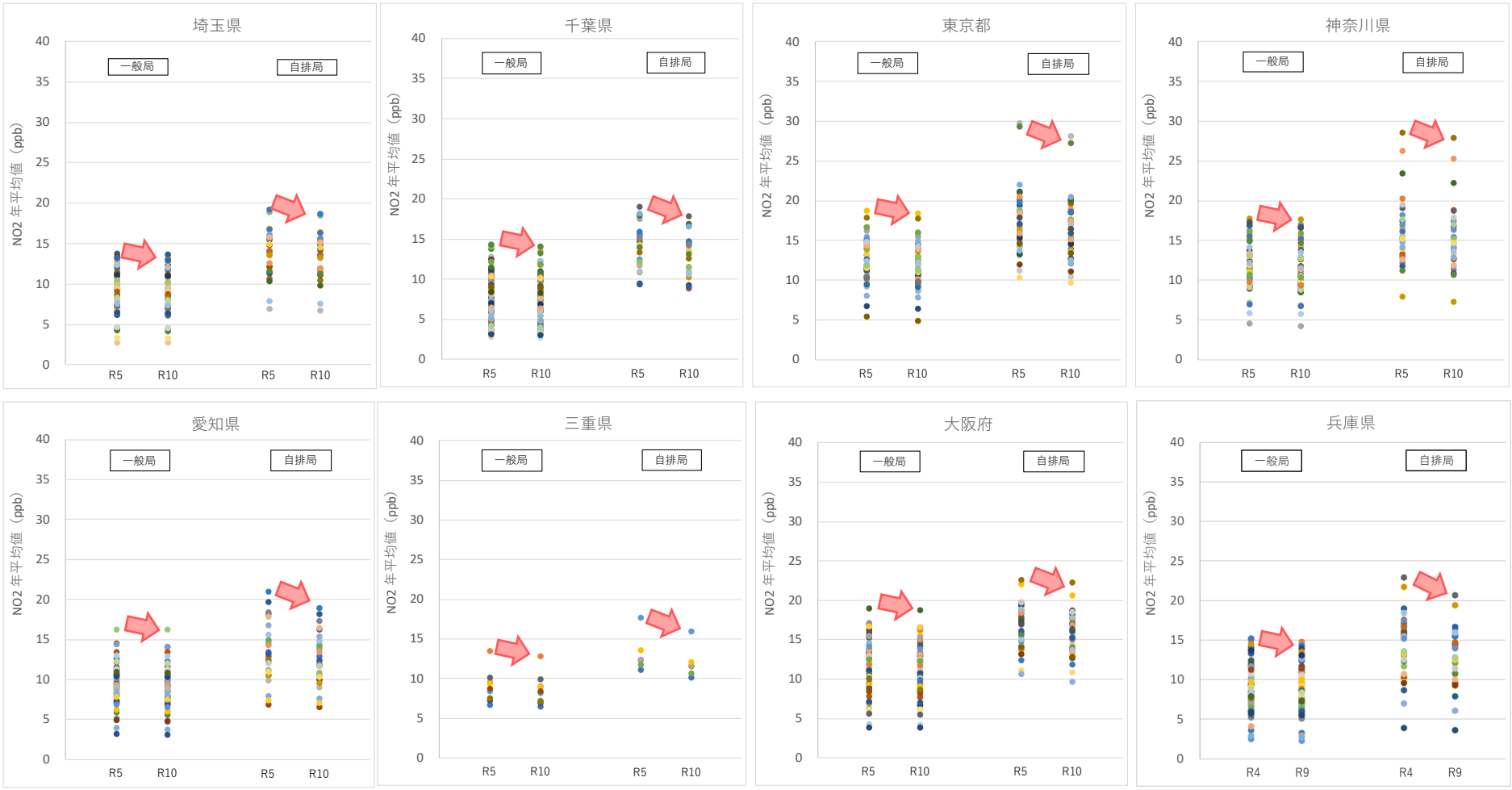




【図】 道路沿道の計算点の設定

NO_2 年平均値（常時監視測定局）の推計結果（パターン①）

■ 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。

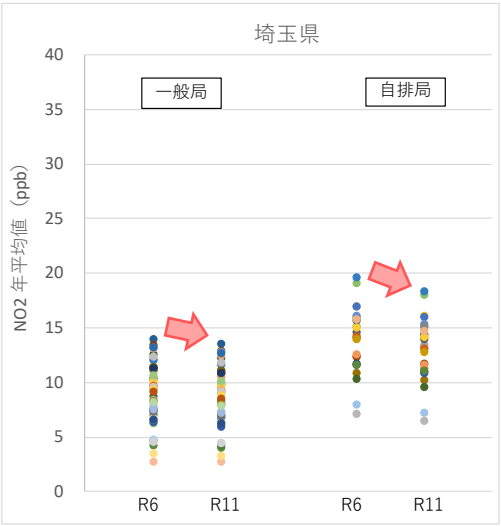


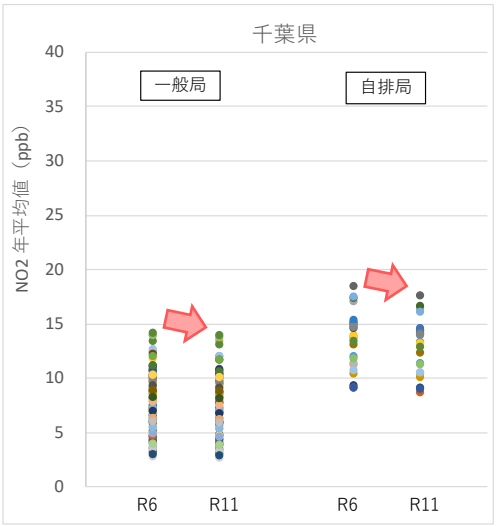
- 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す
- 兵庫県のみR4年度とR9年度の推計結果

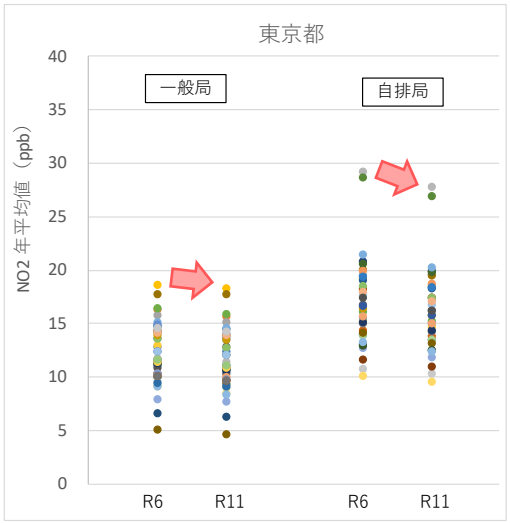
NO_2 年平均値（常時監視測定局）の推計結果（パターン②） 追加

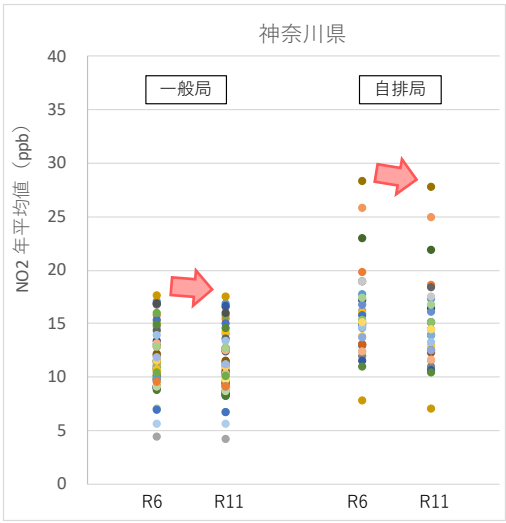
環境省

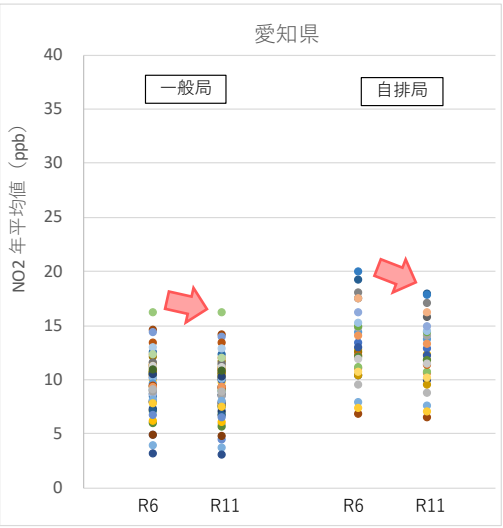
■ 将来年度(令和11年度)は評価年度(令和６年度)と比較して、減少傾向または横ばい状態にある。

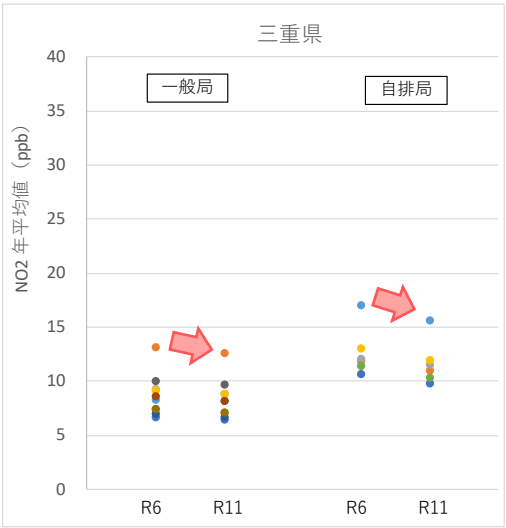


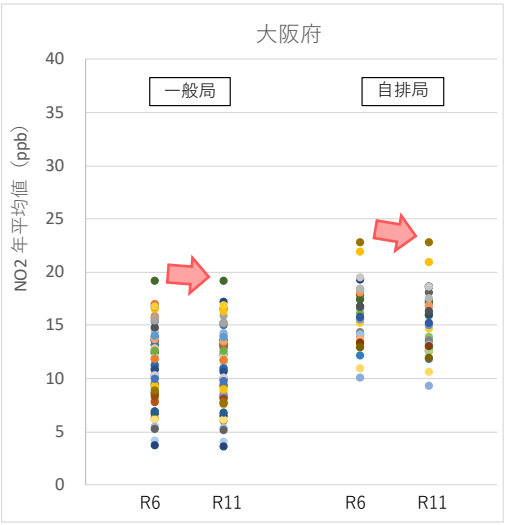


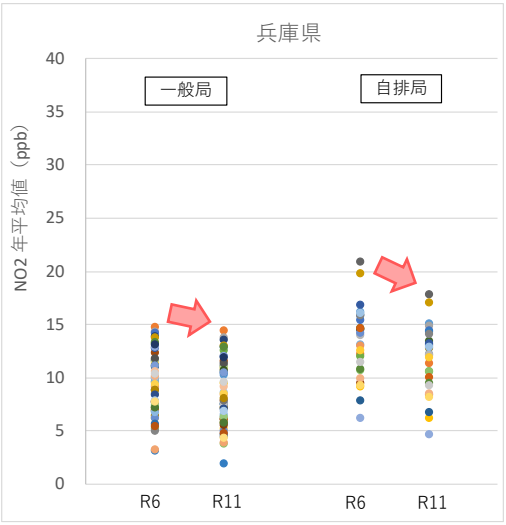








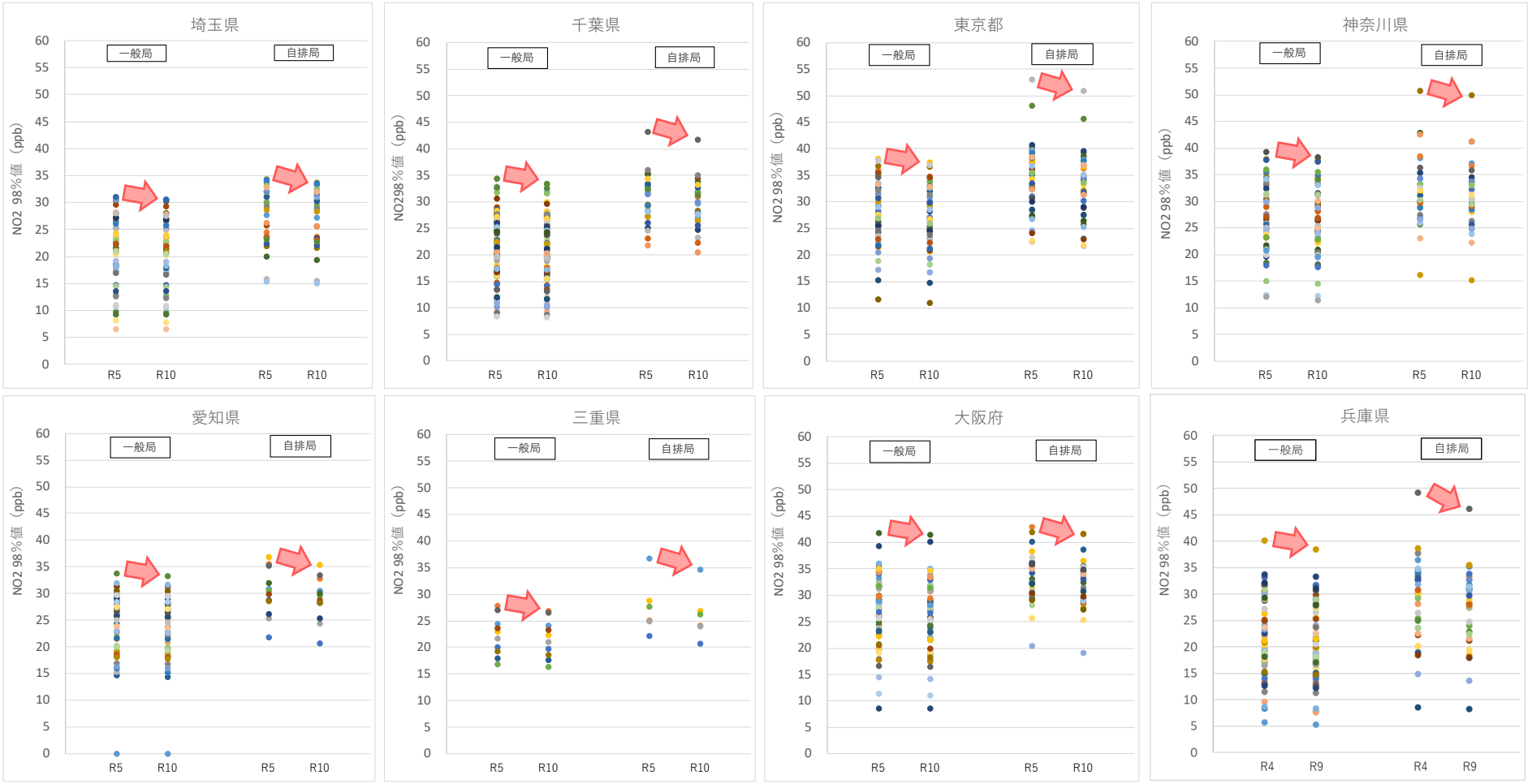




〔• 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す〕

NO_2 98%値（常時監視測定局）の推計結果（パターン①）

■ 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。

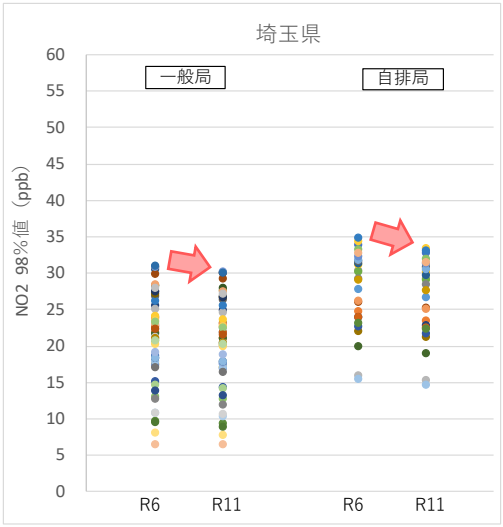


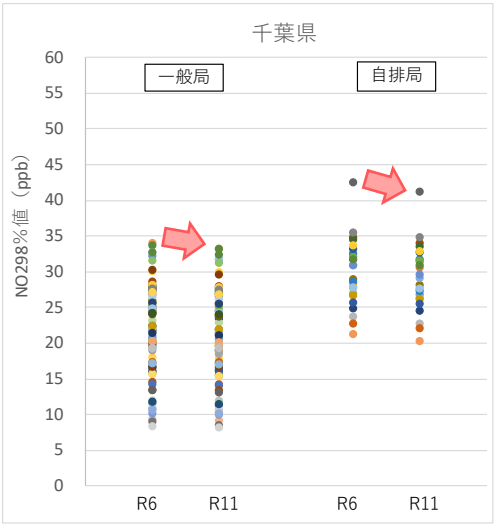
- 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す
- 兵庫県のみR4年度とR9年度の推計結果

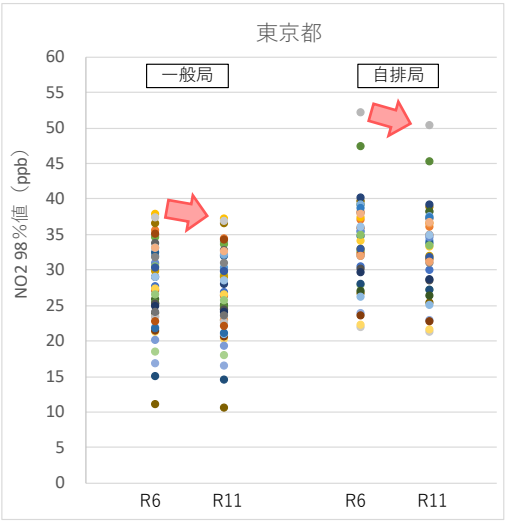
NO_2 98%値（常時監視測定局）の推計結果（パターン②） 追加

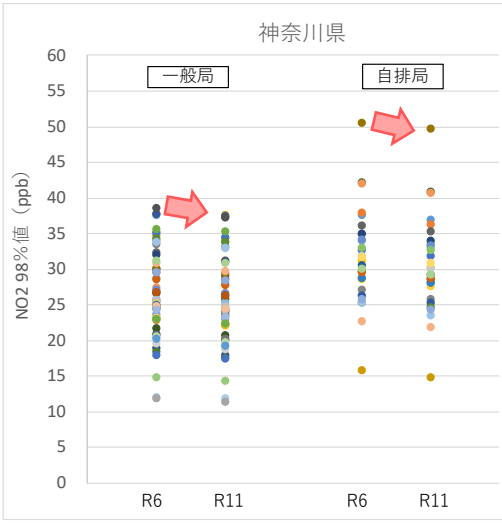
環境省

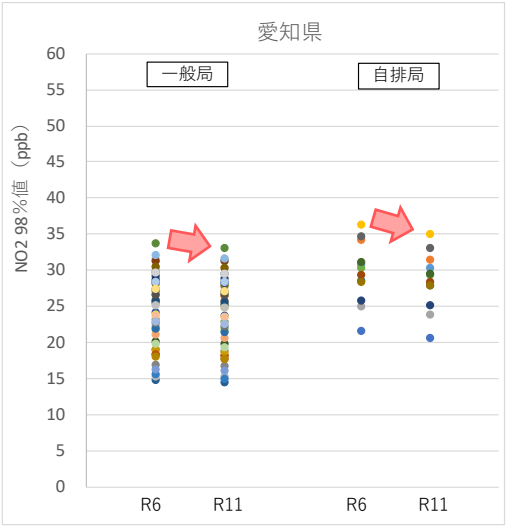
■ 将来年度(令和11年度)は評価年度(令和６年度)と比較して、減少傾向または横ばい状態にある。

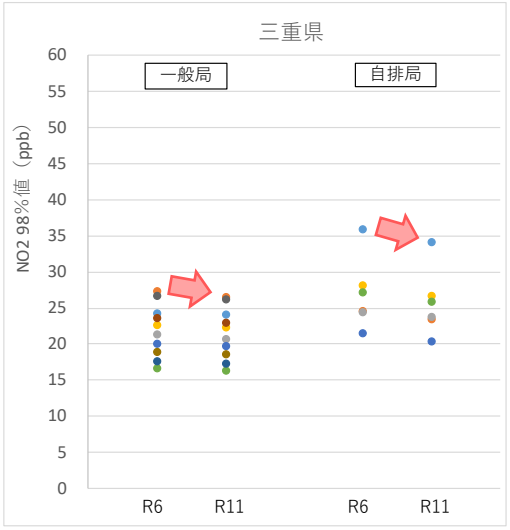


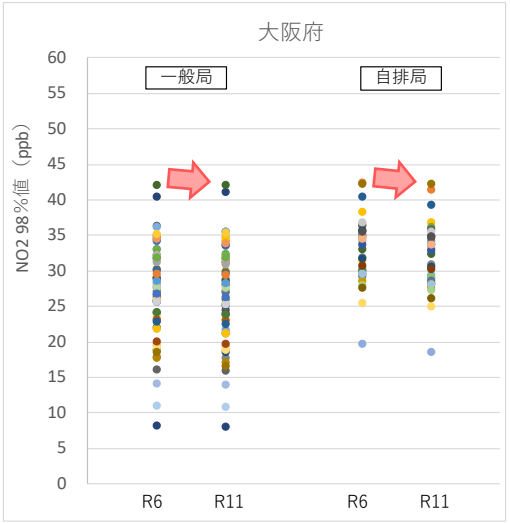


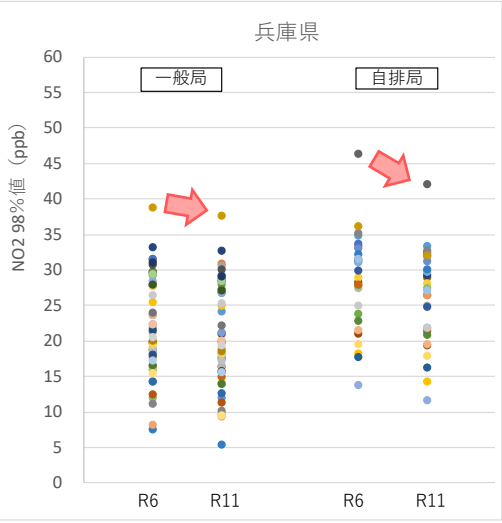








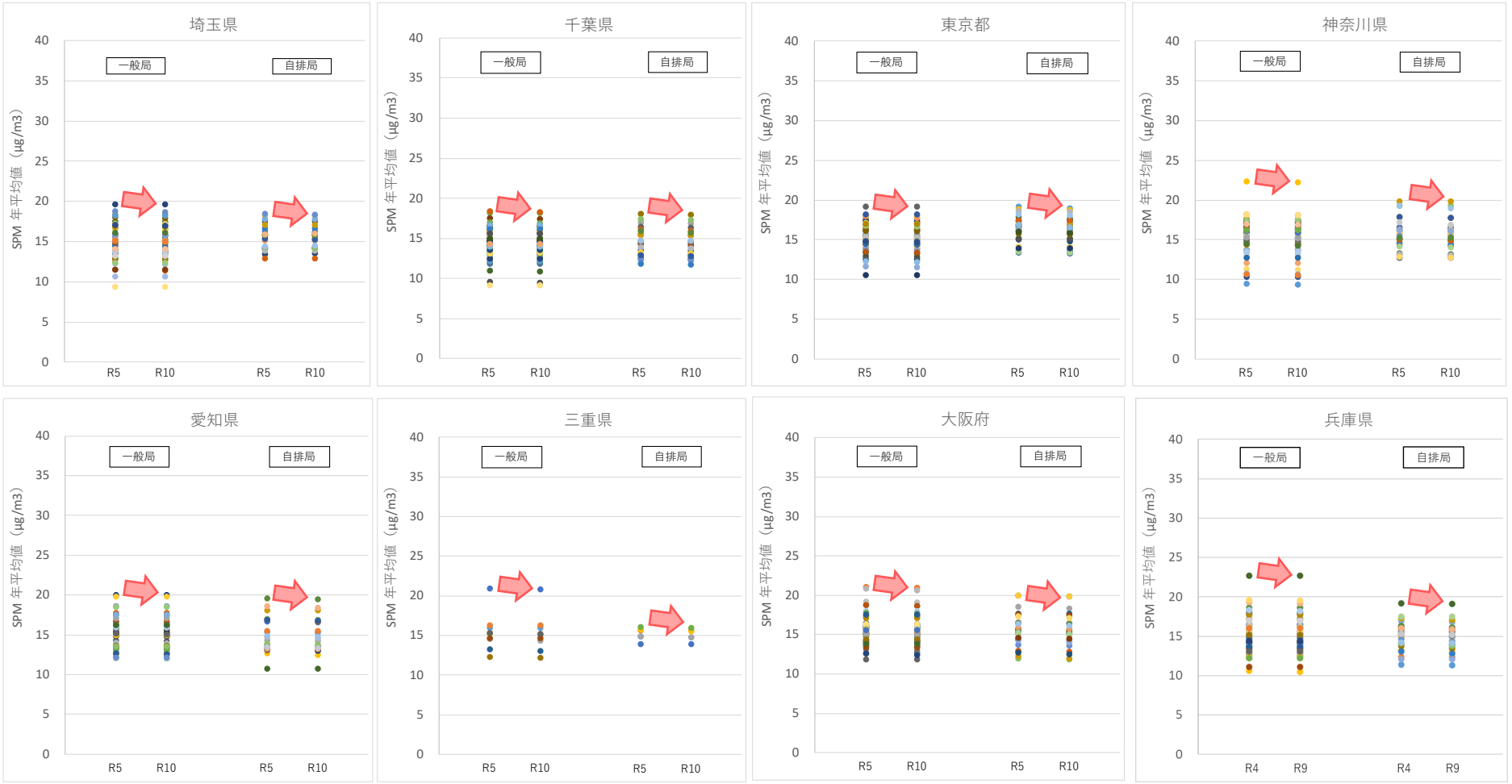




〔• 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す〕

SPM 年平均値（常時監視測定局）の推計結果（パターン①）

■ 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。

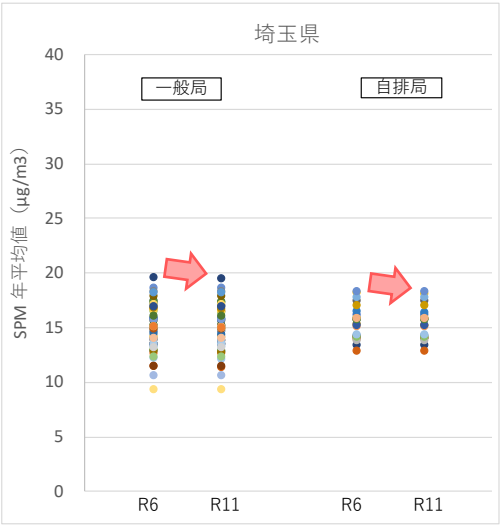


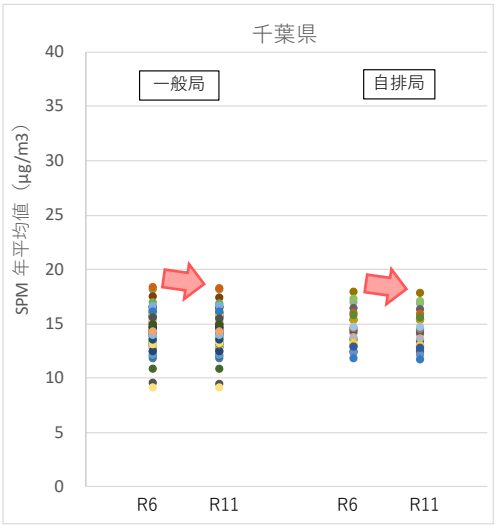
- 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す
- 兵庫県のみR4年度とR9年度の推計結果

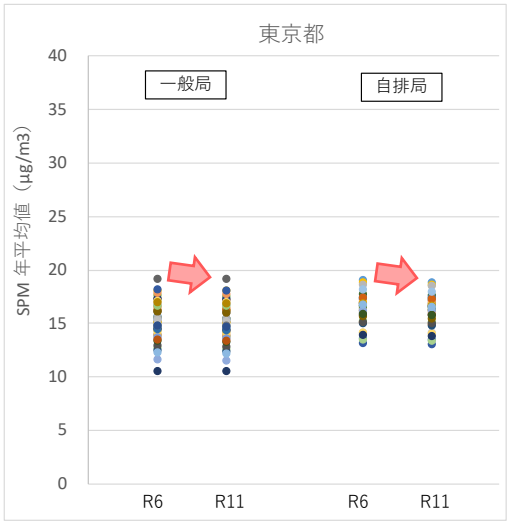
SPM 年平均値（常時監視測定局）の推計結果（パターン②） 追加

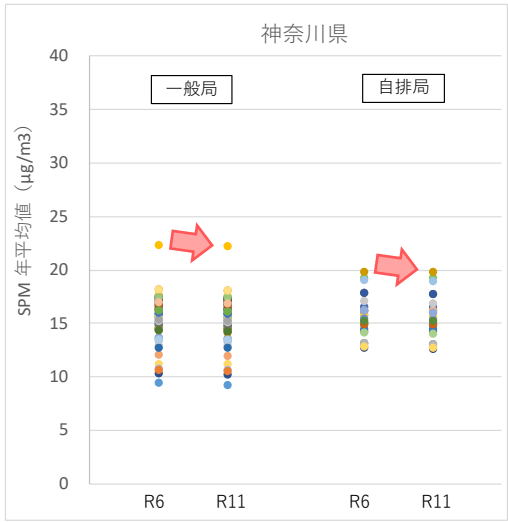
環境省

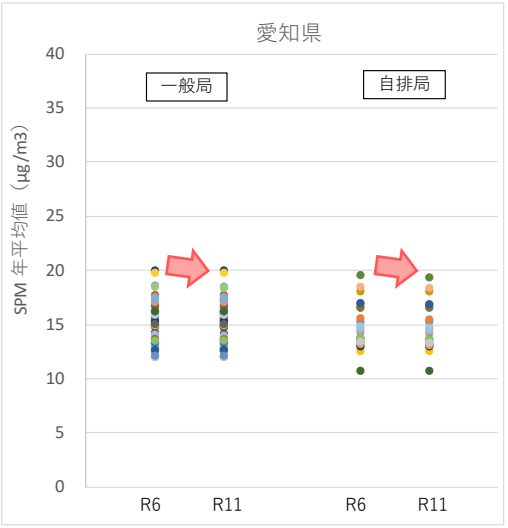
■ 将来年度(令和11年度)は評価年度(令和６年度)と比較して、減少傾向または横ばい状態にある。

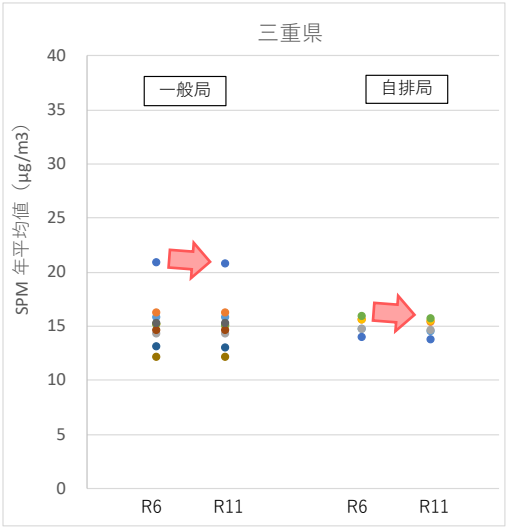


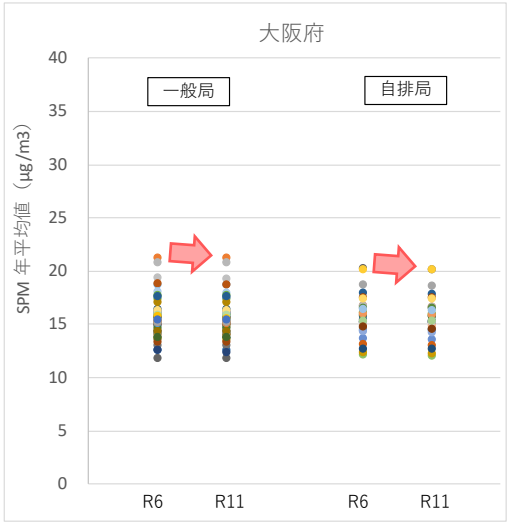


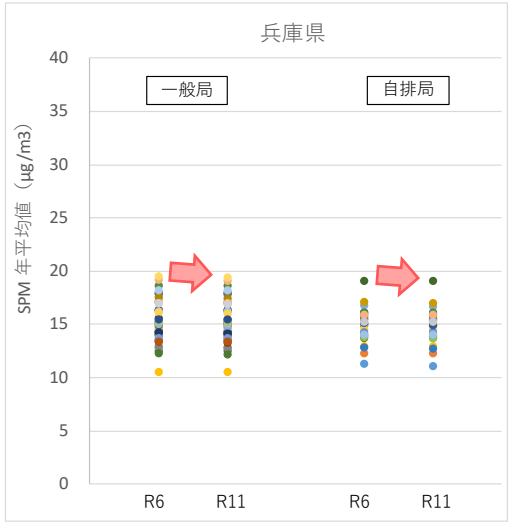








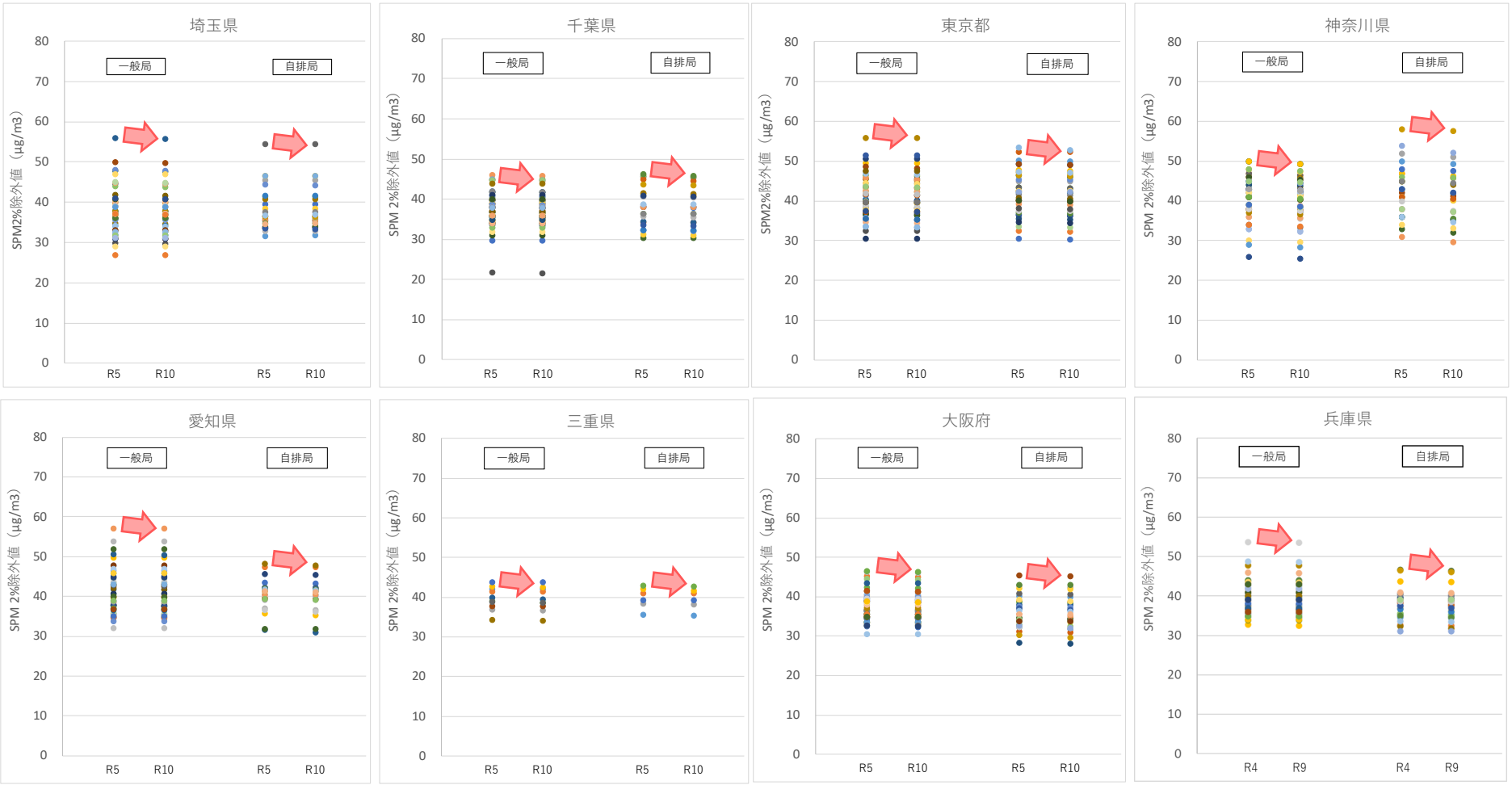




〔• 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す〕

SPM　２%除外値（常時監視測定局）の推計結果（パターン①）

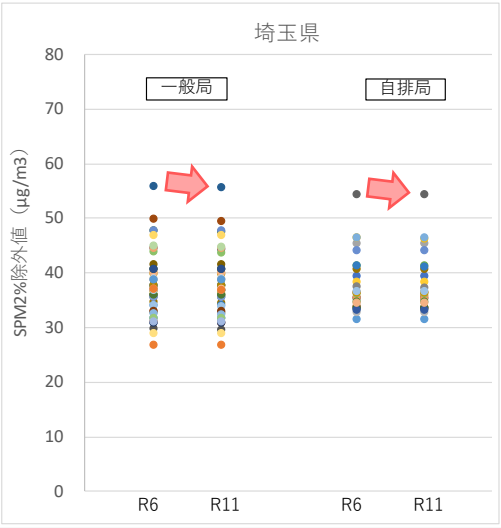
■ 将来年度(令和10年度)は評価年度(令和５年度)と比較して、減少傾向または横ばい状態にある。

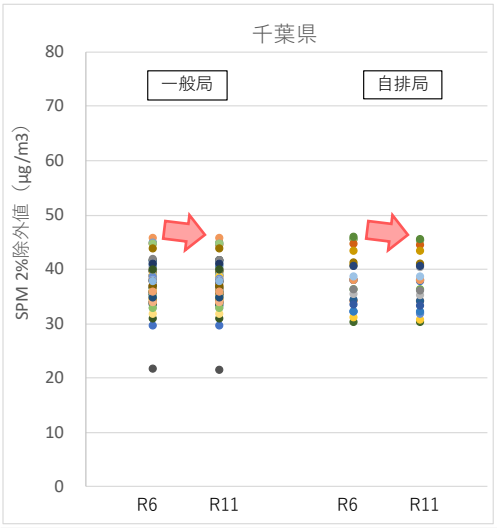


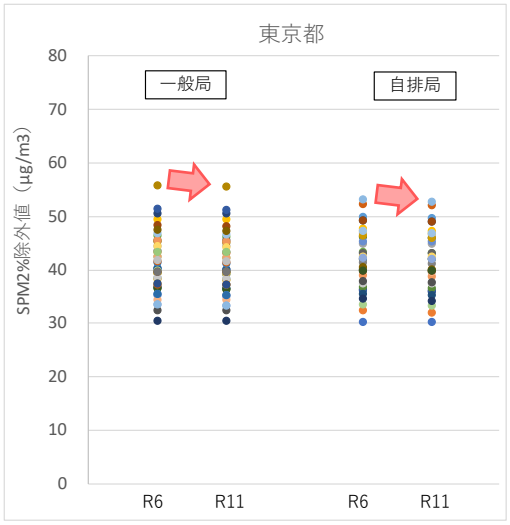
- 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す
- 兵庫県のみR4年度とR9年度の推計結果

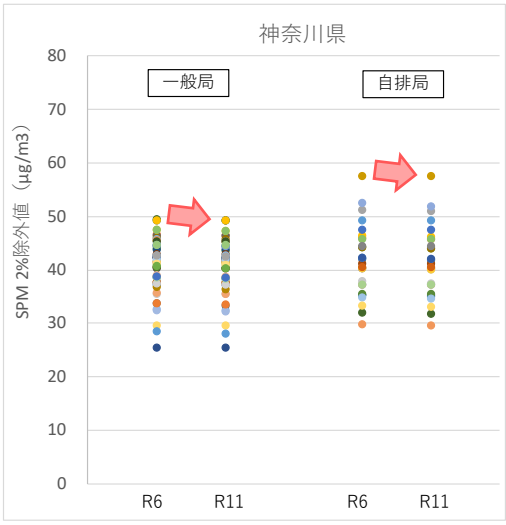
SPM　２%除外値（常時監視測定局）の推計結果（パターン②）　追加

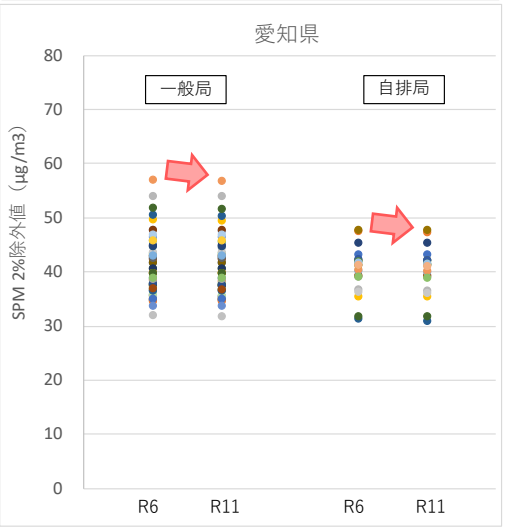
■ 将来年度(令和11年度)は評価年度(令和６年度)と比較して、減少傾向または横ばい状態にある。

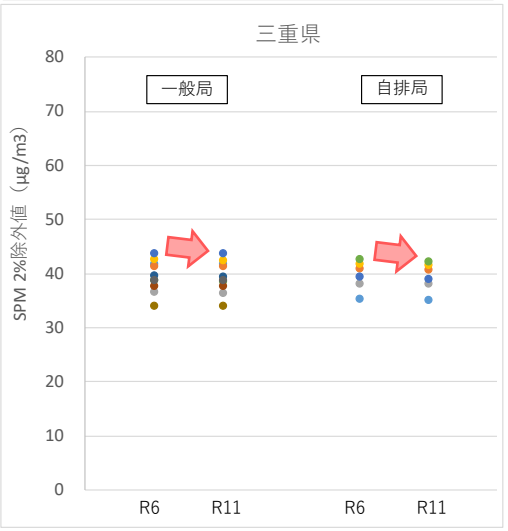


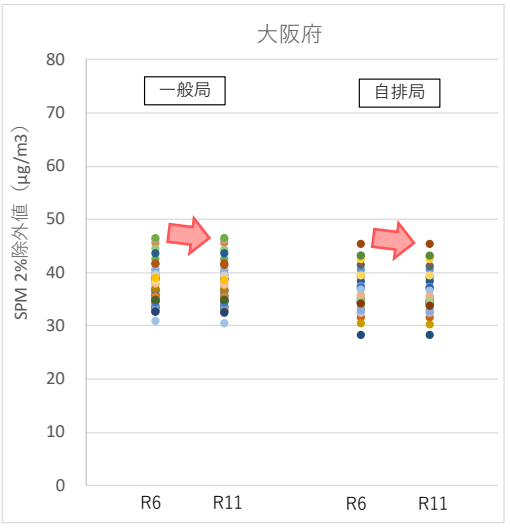


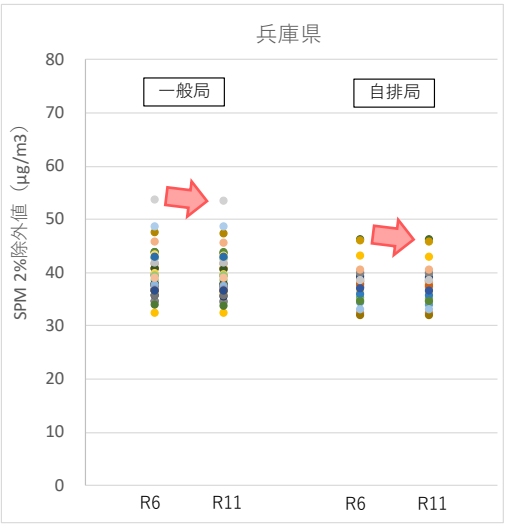












〔• 各プロットは個別の測定局の予測濃度を示す〕

単年度のNO_2 98%値（常時監視測定局）の 推計結果（パターン①）

■ 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
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NO_2 98%値（常時監視測定局）の 推計結果（パターン②） 追加

環境省

■ 将来年度（令和11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11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
0.040ppm以下	54	26	94	24	45	36	60	27	69	27	10	6	63	32	52	28
0.040～0.045ppm	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	2	2	0	1
0.045～0.050ppm	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
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	69	27	10	6	65	34	52	29

単年度のSPM２%除外値（常時監視測定局）の 推計結果（パターン①）

環境省

■ 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/m^{3}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
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

単年度のSPM２%除外値（常時監視測定局）の 推計結果（パターン②） 追加

環境省

■ 将来年度（令和11年度）では、いずれの都府県においても、0.060mg/m^{3}を超過する地点はなかった。

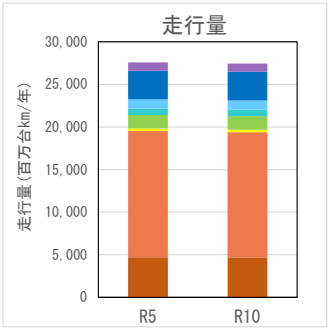
濃度予測値 (SPM2%除外値) (mg/m^3)	将来年度（令和11年度）															
	埼玉県		千葉県		東京都		神奈川県		愛知県		三重県		大阪府		兵庫県	
	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局	一般局	自排局
0.040mg/m^{3}以下	43	18	77	17	26	17	27	14	32	10	6	3	57	26	34	23
0.040～0.050mg/m^3	12	7	15	8	18	18	33	13	23	12	4	3	9	6	15	4
0.050～0.060mg/m^3	1	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	59	22	10	6	66	32	50	27

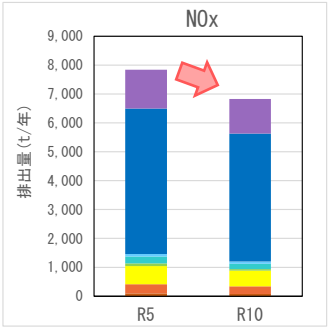
（２）対策地域内の自動車からの NOx排出量、PM排出量の推計

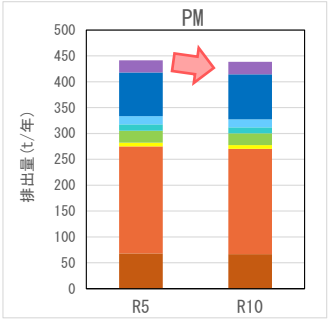
対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量の推計（パターン①）（首都圏）

■ 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。

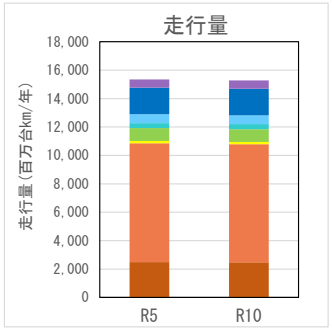
埼玉県

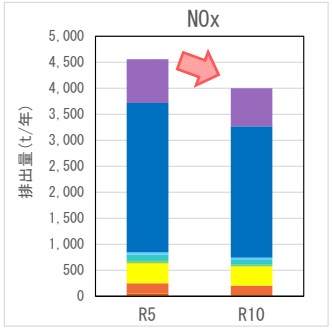


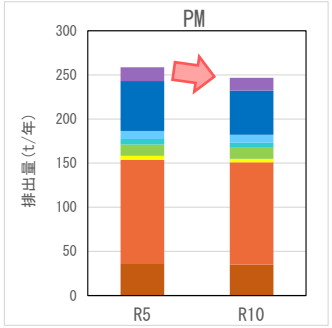




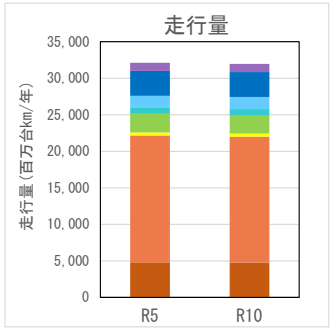
千葉県

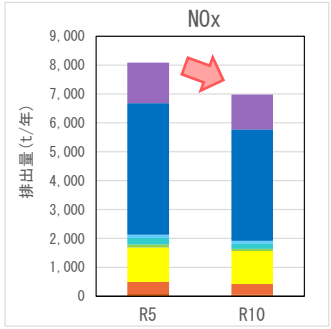


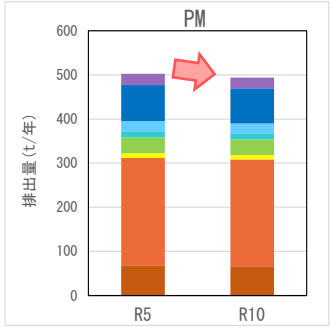




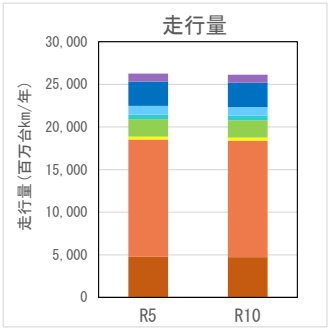
東京都

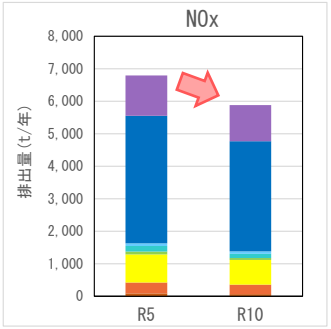


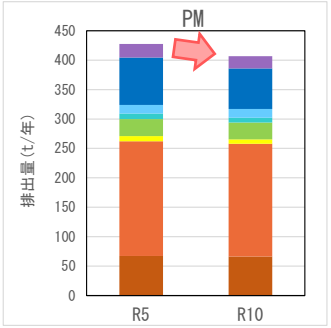




神奈川県









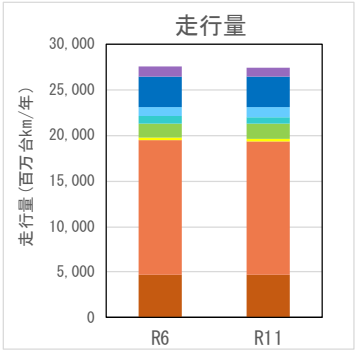
対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量の推計（パターン②）（首都圏）

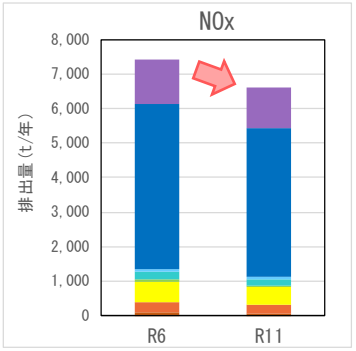
追加

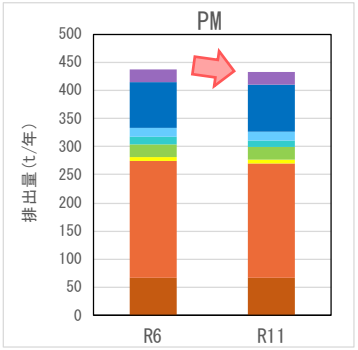
環境省

■ 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。

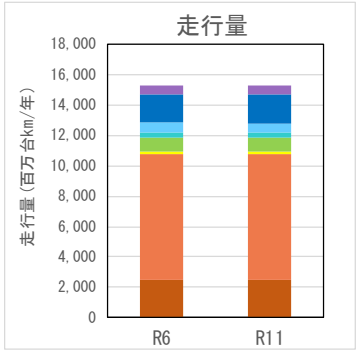
埼玉県

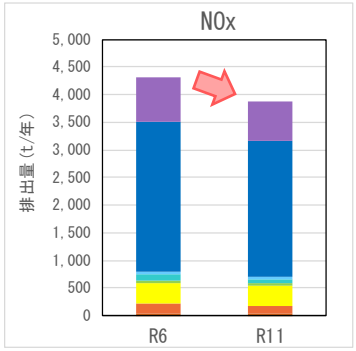


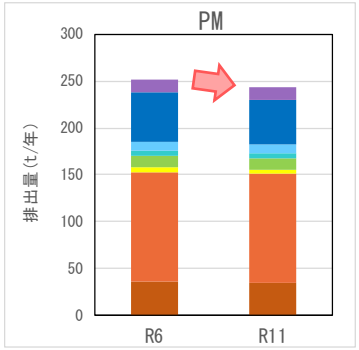




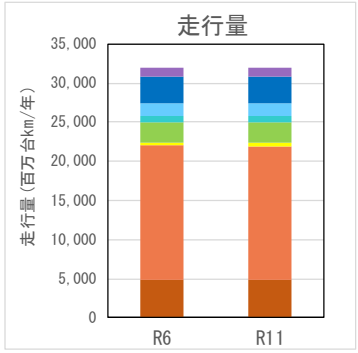
千葉県

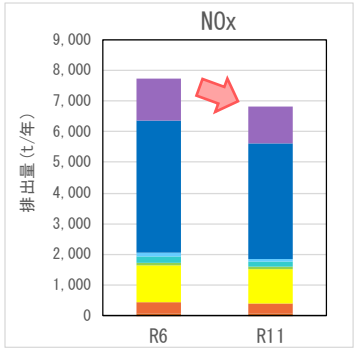


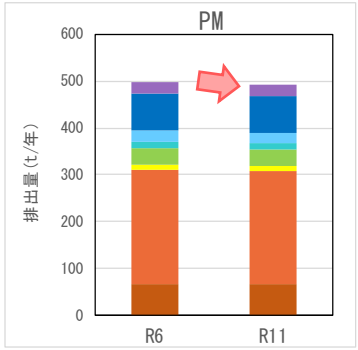




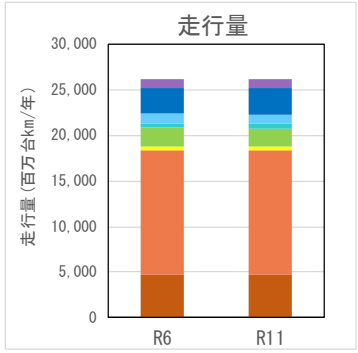
東京都

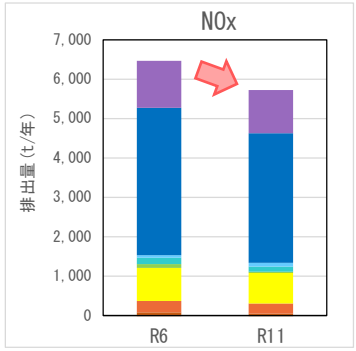


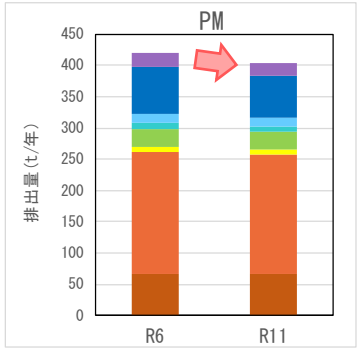




神奈川県







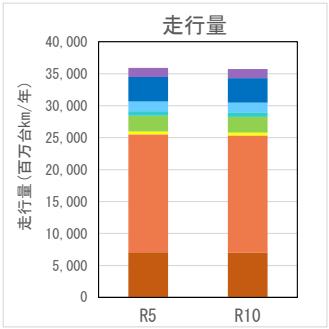


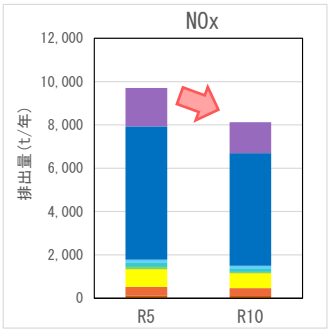
対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量の推計（パターン①）（愛知・三重、大阪・兵庫）

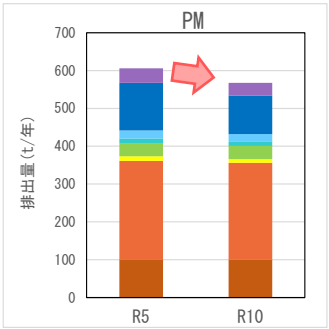
環境省

■ 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。

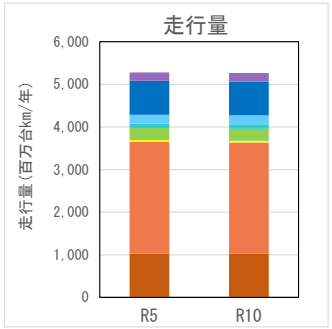
愛知県

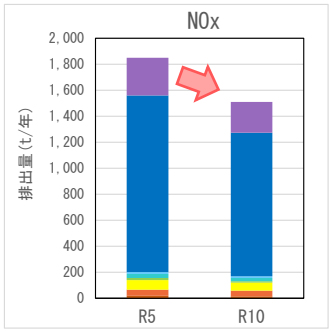


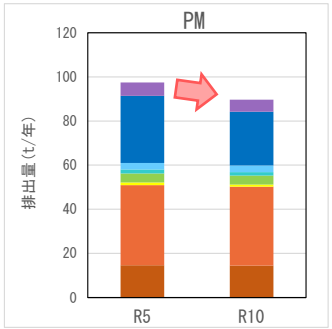




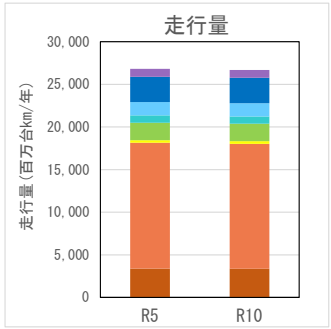
三重県

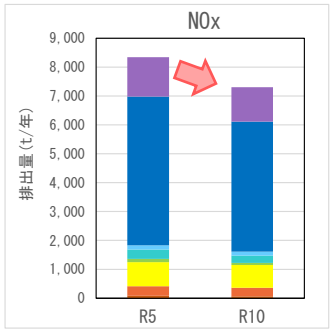


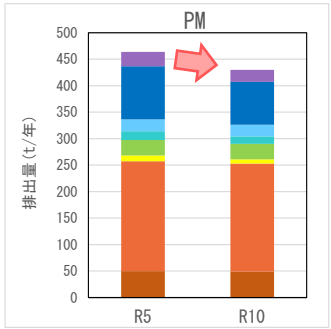




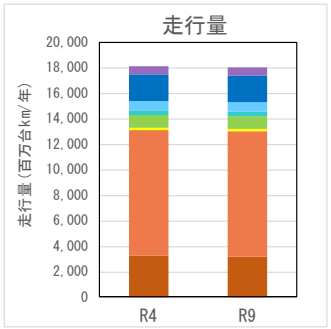
大阪府

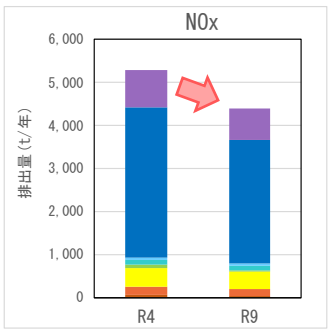


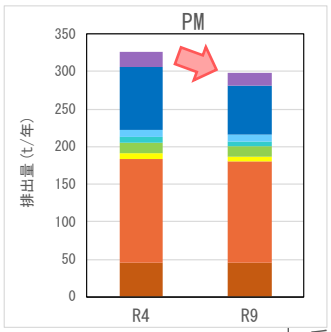




兵庫県









兵庫県のみR4年度とR9年度の推計結果

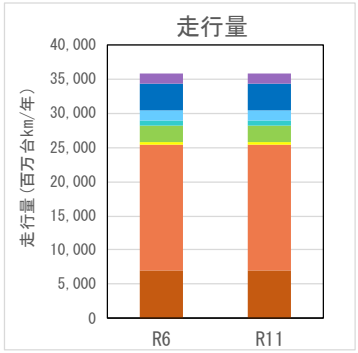
対策地域内の自動車からのNOx排出量、PM排出量の推計（パターン②）（愛知・三重、大阪・兵庫）

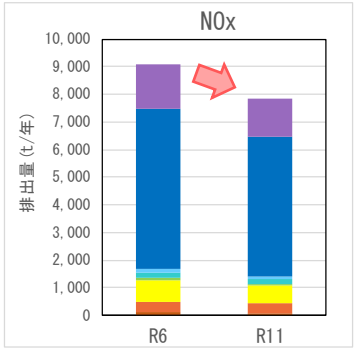
追加

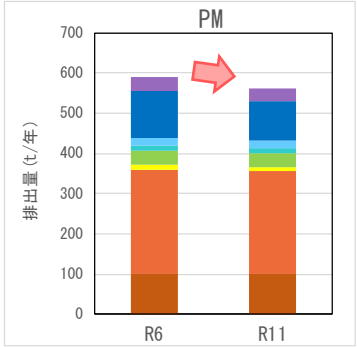
環境省

■ 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。

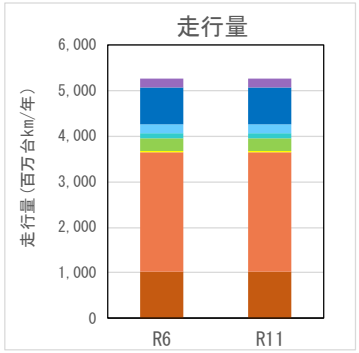
愛知県

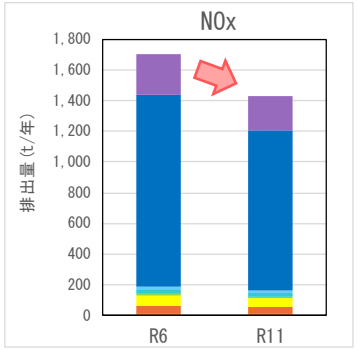


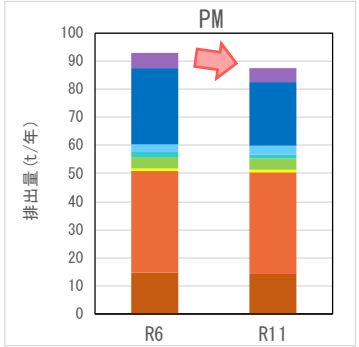




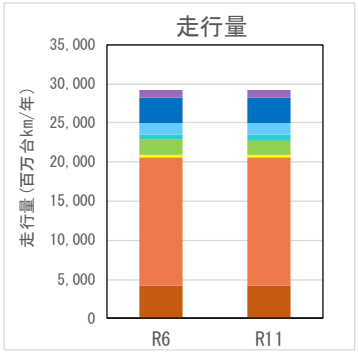
三重県

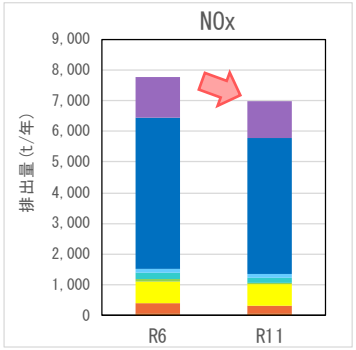


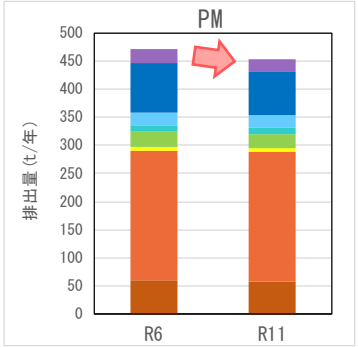




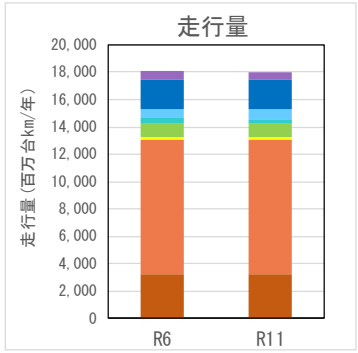
大阪府

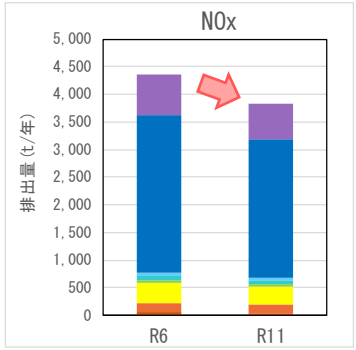


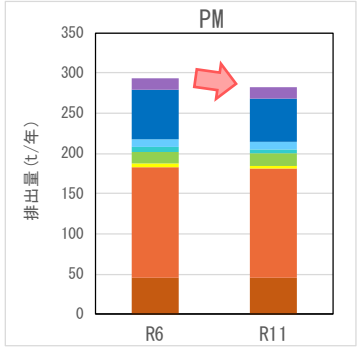




兵庫県









（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)（パターン①）

環境省

- 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）
- $NO_2$98%値については0.055ppmと、SPM２%除外値については0.060mg/m^3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

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)（パターン②） 追加

環境省

- 対策地域内の道路沿道における令和11年度の大気濃度を数値計算した。
- $NO_2$98%値については0.055ppmと、SPM２%除外値については0.060mg/m^3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	2,035,001	916,022	1,830,583	1,645,527	3,229,781	356,064	2,141,120	1,296,820
0.041～0.045	20,178	16,067	588,852	122,436	1,004	1,337	44,788	19,614
0.046～0.050	408	696	7,845	11,851	0	15	511	460
0.051～0.055	9	0	888	33	0	0	2	1
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	1,912,182	823,502	1,234,464	1,129,190	2,413,841	316,484	1,593,749	1,156,044
0.041～0.050	143,414	109,283	1,192,698	650,657	816,944	40,932	592,672	160,851
0.051～0.060	0	0	1,006	0	0	0	0	0
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）（パターン①）

環境省

（１）各測定局におけるNO_2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NO_2 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SPM２%除外値について0.060mg/m^3を超える地点はなかった。

（２）対策地域内の自動車からのNOx排出量、ＰＭ排出量の推計

・全ての都府県において、NOx排出量及びPM排出量は減少傾向にあった。

（３）対策地域全体における面的評価

・NO_2 98%値については0.055ppmを、SPM２%除外値については0.060mg/m^3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、NO_2及びSPMの環境基準を達成しており、また、自動車NOx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。

大気環境状況の将来推計の評価結果（まとめ）（パターン②） 追加

環境省

（１）各測定局におけるNO_2及びSPMの濃度の推計

・将来年度（令和11年度）は評価年度（令和6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11年度）ではNO_2 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11年度）ではSPM２%除外値について0.060mg/m^3を超える地点はなかった。

（２）対策地域内の自動車からのNOx排出量、ＰＭ排出量の推計

・全ての都府県において、NOx排出量及びPM排出量は減少傾向にあった。

（３）対策地域全体における面的評価

・NO_2 98%値については0.055ppmを、SPM２%除外値については0.060mg/m^3を超えると予測された地点はなかった。

将来年度（令和11年度）において、NO_2及びSPMの環境基準を達成しており、また、自動車NOx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